LOCAL OPPORTUNITIES FOR SUSTAINABLE MOBILITY AND TOURISM DEVELOPMENT

PRIROČNIK ZA PRIPRAVO OKVIRNEGA NAČRTA RAZVOJA KOLESARSTVA V LOKALNIH SKUPNOSTIH

GUIDELINES FOR THE ASSESSMENT OF THE CYCLING STATUS IN A MUNICIPALITY/TOWN

V SRCU SLOVENIJE
In the Heart of Slovenia

Ljubljana, september 2012

This Project is cofinanced by the European Regional Development Fund

CYCLO – kolesarska mesta

O projektu:

Projekt **CYCLO - kolesarska mesta**, s podnaslovom Lokalne priložnosti za trajnostno mobilnost in razvoj turizma, je Center za razvoj Litija izvajal med junijem 2010 in decembrom 2012.

Glavni cilj projekta je bil **spodbujati uporabo kolesa kot prevoznega sredstva v vsakodnevnem prometu** v srednje velikih in majhnih mestih kot tudi **razvoj kolesarskega turizma**. Za aktivne občine na območju Srca Slovenije je bil v okviru projekta pripravljen ta priročnik, ravno tako pa so bile v vključenih občinah izvedene izobraževalne-promocijske aktivnosti. Z vključevanjem lokalnih akterjev na področju kolesarstva smo za razvoj kolesarskega turizma pripravili kolesarski vodič S kolesi po Srcu Slovenije, v katerem smo opisali 32 različnih kolesarskih poti za 4 različne zvrsti kolesarjenja v skupni dolžini 1.448 km.

Rezultati/izdelki projekta:

- analiza obstoječega stanja uporabe kolesa v vključenih občinah,
- priročnik za pripravo okvirnega načrta razvoja kolesarstva v lokalnih skupnostih,
- usposabljanje učencev in starejših za varno kolesarjenje po mestu (spretnostni poligoni),
- priprava turističnih programov ponudbe za kolesarje - Kolesarski vodnik po Srcu Slovenije,
- promocijska kampanja na lokalnem nivoju (spletna stran projekta, letaki, plakati, brošure).

Več informacij je na voljo spletni strani Centra za razvoj Litija (www.razvoj.si), kolesarske poti in turistični programi so predstavljeni na spletni strani Srca Slovenije – turizem, informacije o projektu pa lahko dobite tudi na uradni spletni strani projekta: www.cyclingcities.eu

Izdaja tega Priročnika za pripravo okvirnega načrta razvoja kolesarstva v lokalnih skupnostih je podprta s strani projekta CYCLO, ki je bil odobren v okviru programa MED in podprt s strani Evropske unije, ter tudi občin Dol pri Ljubljani, Ivančna Gorica, Kamnik, Litija, Lukovica, Mengeš, Šentrupert, Šmartno pri Litiji preko letnega programa dela Razvojnega partnerstva središča Slovenije.

Dol pri Ljubljani

Ivančna Gorica

Kamnik

Litija

Lukovica

Mengeš

Šentrupert

Šmartno pri Litiji

http://www.srce-slovenije.si/turizem/kolesarstvo

V SRCU SLOVENIJE
In the Heart of Slovenia

Kazalo vsebine

ZAKAJ SPODBUJATI KOLESARJENJE IN ZAKAJ RAZVIJATI (URBANO) KOLESARSTVO? 3
Povzetek 5
Summary 9
1. ANALIZA STANJA PO OBČINAH 11
1.1. Kolesarska infrastruktura 12
2. KOLESARSKA KULTURA IN STRATEŠKI PRISTOP H KOLESARSTVU 18
3. KOLESARSKA POLITIKA IN NJENI DELEŽNIKI 23
3.1. Kolesarske politike kot del prometne politike 23
2.2. Deležniki in akterji kolesarske politike 24
3.3. Ukrepi kolesarske politike 25
4. KOLESARSKE POVEZAVE 27
3.1. Kolesarske povezave: vrste in kriteriji 27
3.2. Načrtovanje kolesarskih povezav 29
3.3. Označevanje kolesarskih povezav 31
3.4. Obveščanje o (novih) kolesarskih povezavah 32
5. KOLESARSKA INFRASTRUKTURA IN PROMETNI REŽIMI 33
4.1. Vodenje kolesarskega prometa po enosmernih ulicah 34
4.2. Križišča in njihov poseben pomen za varnost in hitrost kolesarskih povezav 34
4.3. Krožišča – praviloma kolesarjem nevaren del cestne infrastrukture 35
4.4. Podhodi in nadhodi 36
4.5. Parkirišča za kolesa 36
4.6. Tlakovanje kolesarskih površin 37
6. STORITVE ZA KOLESARJE 39
5.1. Vrste in ciljne skupine storitev za kolesarje 39
6.2. Informacijske storitve za kolesarje 42
5.3. Male in simpatične, a uporabne storitve za kolesarje 44
6. PROMOCIJA KOLESARSTVA 46
6.1. Osnovna načela promocijskih kampanj 46
6.2. Promocija različnih vrst kolesarstva 47
6.3. Varnost kolesarjenja kot izhodišče in kriterij kolesarskih kampanj 50
6.4. Akterji promocije kolesarstva 50
7. KOLESARSKA VARNOST 53
7.1. Osebna varnost kolesarjev 53

7.2. Prometna varnost kolesarjev 53
7.3. Varnost koles 54
7.4. Kaj lahko storijo lokalne skupnosti za izboljšanje varnosti kolesarjev? 54
8. SOMODALNOST KOLESARSKEGA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA 56
8.1 Ukrep, ki zagotavlja resno alternativo prevozu z avtomobilom, ne stane veliko in ga je mogoče hitro izvesti 56
8.2 Kombiniranje prednosti kolesarskega in javnega potniškega prometa 57
8.4 Prevoz koles na sredstvih javnega potniškega prometa – omejena, ne pa tudi nepomembna možnost 58
8.5 Nadaljnji ukrepi spodbujanja so-modalnosti kolesa in JPP 58
9. KOLESARSKI TURIZEM 60
9.1. Razlogi za razcvet kolesarskega turizma 60
9.2. Ustrezna infrastruktura ter kakovostne in dostopne informacije – ključ za razvoj kolesarskega turizma 61
9.3. Gostinsko – turistična ponudba za kolesarje in njeno označevanje 62
10. FINANCIRANJE KOLESARSTVA 64
10.1. Dejanskost celovitega pristopa se pokaže pri financiranju ukrepov 64
10.2. Viri financiranja kolesarstva 64
10.3. Okvirni stroški nekaterih segmentov kolesarske infrastrukture 67
11. PREDLAGANI UKREPI 70
11.1. Splošna priporočila za izboljšanje kolesarstva v vključenih občinah projekta CYCLO 70
11.2. Priporočila in predlogi ukrepov po posamičnih občinah 71

UVOD

ZAKAJ SPODBUJATI KOLESARJENJE IN ZAKAJ RAZVIJATI (URBANO) KOLESARSTVO?

Slika 1: En avto manj; vir: freebikephotos

Pravzaprav je pravo vprašanje, zakaj kolesarjenja ne bi spodbujali kjerkoli in kadarkoli.
Kolesarjenje je – z redkimi izjemami – dostopno vsem in primerno za vse starostne skupine, od zgodnjih otroških do poznih let. Krepi srce, ožilje, pljuča in mišice ter s tem prispeva k preprečevanju bolezni srca in ožilja, boljšemu počutju in razpoloženju ter tudi k višji storilnosti zaposlenih. Kolo je eden najučinkovitejših strojev za pretvorbo energije v gibanje, pri tem pa ne onesnažuje okolja s hrupom, prašnimi delci ter zdravju škodljivimi in toplogrednimi plini.
Kolesarjenje ima negativne eksterne stroške – z vsakim evrom, ki ga vanj vložimo, se nam jih na ravni družbe – kot boljša kakovost zunanjega zraka, manj bolezni in višja storilnost – povrne pet.

Kolo lahko parkiramo skorajda kjerkoli; zlahka se ga da prestaviti in vsaj krajši čas tudi prenašati ter ga precej hitro in z malo (ali celo brez) orodja razstaviti in spet sestaviti. Zaseda malo prostora, kar je v urbanih okoljih izrazita prednost. Lahko služi kot prevozno sredstvo za vsakdanje potrebe, izlete in daljše vožnje ter tudi kot rekreacijski pripomoček za športne užitke, krepitev telesnih zmogljivosti in sprostitev. Z dodatno opremo ali s posebnimi kolesi lahko prevažamo tovor in/ali druge osebe. In ne nazadnje: če "potujemo" s kolesom, se lahko v hipu iz potnika, ki hiti od točke A do točke B in želi čim prej priti na cilj, spremenimo v obiskovalca, ki si ogleduje bodisi krajino bodisi mestno panoramo, spremlja mimoidoče in se lahko kadarkoli ustavi ter se prelevi v pešca ali potnika javnega prevoza.

V Sloveniji je prevladuje prepričanje, da je kolesarjenje predvsem (športno)rekreativna dejavnost, ki jo izvajamo v prostem času zunaj glavnih prometnih tokov. Zato dandanes večja mesta, ki se dušijo v avtomobilski pločevini, vse bolj spodbujajo kolesarjenje kot vsakodnevno obliko prevoza.
Seveda pa ni razloga, da ne bi kolesarjenja kot del prometnega sistema spodbujale tudi občine, ki imajo bolj podeželski značaj in (še) nimajo večjih težav s prometnimi zastoji in onesnaževanjem zraka. Tudi v teh občinah se namreč večina voženj opravi na razdaljah le nekaj kilometrov, kar je, če ne za drugo, škodljivo za avtomobile oz. njihove motorje, ki neogreti porabijo veliko več goriva in se bolj obrabljajo. Prav tako se tudi podeželski kraji že soočajo z dejstvom, da se ljudje vse manj gibljejo. Konec koncev pa bi morali zaradi naraščanja stroškov motornih goriv tudi v redkeje naseljenih in hribovitih krajih razmišljati o tem, kako zagotoviti mobilnost ljudi tudi če oz. ko bo cena litra bencina ali plinskega olja presegla vrednost dveh ali treh evrov. Na (predvideno) zmanjšanje vsakodnevnih voženj z osebnimi vozili na delo oz. v šolo pa ne bo vplivala le cena goriva, temveč tudi vse manj parkirnih mest in zaostreni pogoji za vstop avtomobilov v velika mesta oz. njihova središča. Ljubljana

bo na primer v nekaj letih ukinila možnost brezplačnega parkiranja znotraj avtocestnega obroča , za osebni motorni promet zaprla Slovensko cesto; v več slovenskih mestih razmišljajo tudi o uvedbah zgoščevalnih taks, ekoloških con in obdavčenju službenih parkirnih mest.

Slika 2: Kolesarjenje je zabavno; vir: freebikephotos

Zaradi vsega tega bo potrebno naše razmišljanje o prometu in zagotavljanju mobilnosti prebivalstva obrniti na glavo – prevoz z osebnim vozilom "vedno in povsod" ne more biti več v ospredju. Seveda to ne pomeni, da bomo le še kolesarili in/ali uporabljali javni prevoz. Pomeni pa, da se bomo morali naučiti uporabljati več vrst prevoznih sredstev in načrtovati vsak del prometnega sistema tako in tam, da bodo skupni rezultat sprejemljiva mobilnost za vsakega posameznika ob čim nižjih stroških za posameznike in za družbo.

Med drugim bo potrebno v širši okolici večjih mest ob avtobusnih in železniških postajališčih ter ob uvozih na avtoceste poleg parkirišč za avtomobile zagotoviti tudi parkirišča za kolesa, ki zavzamejo desetkrat manj prostora in tudi stanejo desetkrat manj kot parkirni prostori za avtomobile.
Razmah kolesa z električnim pogonom in koles, ki nudijo električno podporo nožnem pogonu, bo zagotovo še razširil meje uporabe kolesa kot alternative vsakdanji uporabi avtomobila.

Ne glede na to, ali živimo v mestu ali na podeželju, kolesarjenje (spet) postaja del našega življenja in prav je, da kolesarstvu kot sistemu več časa in pozornosti namenijo tudi občinski uprave. Gre namreč za sistem, ki vključuje celostno prostorsko in prometno planiranje, kolesarsko infrastrukturo, storitve za kolesarje in promocijo kolesarjenja ter proizvajalce, trgovce in serviserje koles in kolesarske opreme, prostorske in prometne planerji ter ponudnike turističnih in drugih storitev za kolesarje ter navsezadnje tudi kolesarje.

Kolesarjenje ima poleg že omenjenega pomena za varstvo okolja, zdravje in prostorsko mobilnost ljudi tudi druge pozivne vidike na razvoj lokalnih skupnosti in družbe nasploh. Ker ne povzroča hrupa in prometne gneče, ker je dostopno najširšim slojem prebivalstva, ker na kolesih brez težav vzpostavljamo stik z drugimi udeleženci v prometu in se z lahkoto v hipu spremenimo iz (po)potnikov v obiskovalce in ker (tudi) kolo simbolizira svobodo, lahko kolesarjenje krepi družbene vezi in pomaga pri vključevanju otrok, priseljencev, starejših ipd. v družbo. Vendar vseh njegovih potencialov ni mogoče dobro in učinkovito izkoristiti, dokler h kolesarstvu pristopamo le kot k dejavnosti in ne kot k samostojnem sistemu, ki je podsistem širšega prometnega sistema in ga uokvirjata kolesarska in siceršnja prometna kultura.

Povzetek

Slika 3: Kolo je v mestu hitrejše; vir: freebikephotos

Priročnik, ki je pred vami, je namenjen predvsem prepoznavanju in izvajanju ukrepov za izboljšanje kakovosti urbanega kolesarstva. Gre za sistem, ki ga sestavljajo prometna infrastruktura in pravila oz. prometni režimi, komunikacijske, informacijske, mehaniške, turistično-gostinske in druge storitve ter kolesarska kultura. Vse skupaj pa je v prvi vrsti namenjeno temu, da ljudje s kolesom čim lažje, hitreje in varno pridejo na delovno mesto in v šolo, po nakupih in drugih opravkih ter da imajo pri tem občutek, da skupnost ceni in podpira to, da so za prevozno sredstvo izbrali kolo.

Enako kot avtomobil je tudi kolo simbol svobode in mobilnosti, ki pa ima mnogo širšo potencialno "bazo" uporabnikov kot avtomobil in katerega uporaba precej manj omejuje svobodo drugih in obremenjuje okolje. Vsak element kolesarske infrastrukture in storitev ima svoj simbolni pomen in latentno sporoča, ali so kolesarji zaželeni, zgolj tolerirani ali nezaželeni prometni udeleženci.

Prav tako imajo obratno tudi diskurzi o (podpori) kolesarstvu ter simbolni sistemi informiranja in označevanja kolesarske infrastrukture in storitev vselej svojo materialno plat in učinkujejo le v navezavi na ustrezno materialno oz. fizično infrastrukturo.

Zato ni smiselno, da sprejemamo čudovite kolesarske strategije in akcijske načrte na papirju ter na različne načine promoviramo kolesarjenje, če sočasno ne izboljšamo pogojev za varno kolesarjenje na siceršnjih prometnih površinah ter izboljšamo in povečamo posebno kolesarsko infrastrukturo.

Le-ta namreč omogoča, da je ključne vsakodnevne cilje moč hitreje, udobneje in varneje doseči na kolesu in da je kolesa mogoče tam tudi varno parkirati.

Predvsem je pomembno, da projektiranje, izvedba in/ali vzdrževanje kolesarskih poti prispeva k večji hitrosti, varnosti in udobju. Pomanjkljivosti v kolesarski infrastrukturi, kot so zavoji z neustreznim polmerom, tlakovanje in/ali preveliki nakloni cestišča, nevarni prehodi s kolesarskih stez na prometnice, previsoki robniki, različne ovire, nekaj deset metrov "praznine" v kolesarskih povezavah ipd., večino ljudi – razen zapriseženih kolesarjev in tistih, ki nimajo možnosti uporabe drugih prevoznih sredstev – odvračajo od kolesarjenja, med njimi tudi tiste, ki bi ob primerni spodbudi dejansko sedli na kolo.

Glavni namen kolesarske politike je na stroškovno učinkovit način spodbuditi k uporabi kolesa za vsakdanje poti vse več ljudi, torej za kolesarjenje navdušiti nove uporabnike, "stare" kolesarje pa dodatno motivirati.

Nek kraj je upravičen do naziva "kolesarski" oz. "kolesarjem prijazen" šele, ko po vsakdanjih poteh ter za sprostitev in druženje množično kolesarijo tudi dedki in babice ter vnučki in vnukinje in ne le nekaj zagrizencev, ki živijo za to, da kolesarijo.

Spodbujanje kolesarstva zahteva ustrezno usklajevanje sistemov načrtovanja, zagotavljanja in vzdrževanja kakovosti storitev in infrastrukture na vseh ravneh, saj drugače sicer investicije niso stroškovno učinkovite.

Za uvedbo in izvajanje ustreznih ukrepov moramo kot prvo pridobiti kakovostne podatke o trenutnem stanju infrastrukture, obstoječih storitvah in uporabnikih, nadalje pa vzpostaviti, vzdrževati in nadgrajevati sistem, s katerim nam uporabniki (kolesarji in preostali udeleženci v prometu) poročajo o pomanjkljivostih in o dobro delujočih delih sistema. Le na osnovi takšnih informacij lahko skupaj s strokovnjaki ocenimo uspešnost izvedenih ukrepov ter na podlagi pridobljenih ugotovitev in spoznanj izboljšamo stanje in/ali zmanjšamo stroške.

Urbanega kolesarstva kot sistema ni mogoče razvijati brez upoštevanja, udeležbe in podpore uporabnikov. Zato le-to simbolizira demokratičnost, upoštevanje drugih in skrb za šibkejše udeležence v prometu – torej vrednote, na katere načeloma vsi prisegamo, a jih v prometu (pa tudi drugje) v praksi hitro "povozijo" egoizem, tekmovalnost in pravica močnejšega. Kolesarstvo (lahko) prispeva tudi k razvijanju demokratične kulture v smislu, da se drugačni in šibkejši počutijo varni in sprejeti ter da uporabniki s posredovanjem svojih uporabniških izkušenj, informacij in znanj presegajo svojo zgolj uporabniško vlogo in postanejo so-oblikovalci kolesarskega transportnega podsistema.

Spodbujanje športno-rekreativnega kolesarstva ima pozitiven vpliv na vsakdanjo uporabo kolesa in razvoj turističnih dejavnosti; a tudi za razvoj kolesarskega turizma je potreben dobro urejen sistem urbanega kolesarstva. Kolesarski turisti raje obiskujejo kraje, v katerih se počutijo dobrodošli; pomembno je, da je prometna infrastruktura jasna in da zagotavlja varnost (povezane in vidno označene kolesarske poti in druge prometne povezave, možnosti varnega parkiranja koles ob ključnih točkah, kolesarsko trgovino in/ali servis itd.)

Slika 4: Slovenska je tudi naša; vir: LKM, avtor: S. Peševska

Kolesarstvo tako ni le kolesarska cestno-prometna infrastruktura, kot tudi slednja ne zajema le gradnje kolesarskih poti in stez. Gre za sistem, katerega "vezno tkivo" je kolesarska kultura kot sistem diskurzov, imaginarijev in simbolov, ki kolesarjenje osmišlja in o njem kritično in javno razmišlja.

Za primerno delovanje kolesarstva kot dela celovitega prometnega sistema, komplementarnega z drugimi prometnimi podsistemi in usklajenega z urejanjem (urbanega) prostora, se morajo čim bolj ustrezno med seboj dopolnjevati in podpirati:

a) Prometna infrastruktura, ki poleg kolesarskih poti, stez in pasov obravnava tudi oblikovanje profila, način tlakovanja površin in ureditev križanj; upošteva namestitev prometne signalizacije in uličnega pohištva, ščiti kolesarje, jim daje prednost ter zagotavlja zadostna in ustrezno opremljena ter po potrebi tudi varovana parkirna mesta za kolesa.
b) Prometni režimi, ki omogočajo čim bolj varno kolesarjenje (območja brez motoriziranega prometa ali z upočasnjenim prometom, prednostno razvrščanje kolesarjev v križiščih itd.), dajejo kolesarjem prednost (zavijanje v desno ob rdeči luči na semaforju ipd.), omogočajo sobivanje različnih prometnih sistemov (območja za pešce, deljeni prostor idr.) ali za kolesarje omogočajo izjemo od siceršnje ureditve prometa (možnost vožnje v nasprotni smeri v enosmernih ulicah).
c) Sistem označevanja kolesarskih povezav z enotno podobo, ki podaja jasne informacije o smeri in oddaljenosti glavnih s kolesom dostopnih ciljev ter je zasnovan na način, ki kolesarja čim bolj intuitivno vodi v želeni smeri. Ob tem se tudi manj izkušeni in lokacij nevajeni kolesarji ustrezno znajdejo, saj so na vsakem križišču ali odcepu seznanjeni o tem, kam morajo zaviti, da pravočasno prispejo do želenega cilja.

d) Ustrezen in potrebam prilagojen sistem informiranja o kolesarskih povezavah, kolesarskih poteh, krajih in ogleda vrednih naravnih in družbenih prostorskih vrednotah ter storitvah za kolesarje, kot so kolesarski zemljevidi (tiskani in elektronski), zgibanke, brošure in elektronski načrtovalci poti.
e) Servisne storitve za kolesarje: javne kompresorske tlačilke, omarice z osnovnim orodjem za popravilo, avtomati s kolesarskimi zračnicami, kolesarske trgovine in servisi oz. možnost nakupa osnove kolesarske opreme in potrebščin v siceršnjih trgovinah in/ali na bencinskih servisih ipd.
f) Turistične storitve za kolesarje: gostinski lokali, prenočišča, hoteli in kampi s kolesarjem prilagojeno ponudbo (varno shranjevanje koles, tuši in garderobe, kolesarjem prilagojena prehrana, informacijske storitve za kolesarje, prevoz kolesarjev ipd.) ter izposoja koles, organizacija kolesarskih izletov (z možnostjo najema koles in kolesarske opreme ter prevoza koles in kolesarjev).
g) Promocija (urbanega) kolesarjenja: različne kolesarske prireditve (festivali, sejmi, parade) in tekmovanja (spretnostna vožnja na kolesarskem poligonu, tekmovanja v številu prihodov na delo ali številu nakupov opravljenih s kolesom, športno-rekreacijska tekmovanja ipd.) ter vključevanje kolesarstva in kolesarskih simbolov v celostno podobo lokalne skupnosti ter dejavnosti na drugih področjih.
h) Celoviti paketi spodbud za kolesarjenje na delovno mesto/v šolo in/ali po nakupih, obiskih kulturnih, športnih in drugih prireditev (IKT podprti sistemi sledenja in beleženja s kolesi prevoženih poti; motivacijske zgibanke, brošure, video-klipi in dogodki; kolesarnice in garderobe; materialne in simbolne nagrade; tekmovanja, ipd.)

Slika 5: Kolesarji - starodobniki; foto: A. Klemenc

V priročniku, ki je pred vami, smo podrobneje obravnavali vsakega izmed omenjenih elementov, s čimer želimo predvsem predstavnike občin in druge zainteresirane seznaniti z osnovami urbanega kolesarstva kot celovitega sistema. Poleg tega smo orisali, kako oblikovati kolesarsko politiko na lokalni ravni, kateri so njeni deležniki in kakšne so osnovne zakonitosti oblikovanja in vodenja razvojnih koalicij na področju kolesarstva.
Čeprav to ni osnovno področje projekta CYCLO, smo podali kratke usmeritve za ustrezen pristop k razvoju kolesarskega turizma.
Posebno poglavje je namenjeno možnostim financiranja različnih dejavnosti s področja kolesarstva in promocije kolesarjenja.
V priročniku so navedena tudi dodatna gradiva na vsakem izmed področij, ki lahko pripomorejo pri vzpostavitvi celostnega pristopa do kolesarstva nasploh in urbanega kolesarstva še posebej na ravni občin in občinskih uprav.

Priročnik, ki je nastal v okviru projekta CYCLO, nima ambicij, da bi občinam neposredno služil pri načrtovanju in izvedbi kateregakoli izmed elementov urbanega kolesarstva. Njegov namen je predvsem oblikovati predstavo o (urbanem) kolesarstvu kot sistemu, katerega elementi so medsebojno povezani v celoto, ki presega njihovo vsoto ter imajo svoj materialni in simbolni vidik, katerega vezivo je kolesarska kultura.

Slika 6: Slovenija kolesari 2012; foto: A. Klemenc

Summary

The advantages of a bicycle as a means of transport are especially obvious in medium sized and larger compact cities with moderate climate and predominately flat terrain. By introduction and expansion of bicycles, driven or supported by electric power (e-bicycles and pedicels) these advantages are extending also to larger, less dense and flat municipalities.

However regardless of their urban or rural character there are no reasons why municipalities would not develop, support and promote (utility) cycling. Even rural municipalities can profit from well thought and implemented cycling policies: the need for car traffic and expensive car parking spaces in their centres can be reduced and health of their residents can be improved while at the same time they can attract more tourists on bicycles without large investments in infrastructure.

Indeed conditions for cycling and cycling safety can be substantially improved in rural and urban municipalities with a comprehensive set of small but carefully implemented improvements and adaptations of the existing infrastructure and services for cyclists as well as with substantial changes in urban and transport planning and in driving and cycling culture.

In any case there is a need for a change in the approach to cycling. Cycling should not be understood only as a recreational or sport activity and improvement of conditions for cycling should not reduce to improvement of infrastructure only.
Municipal urban planners, transport and traffic experts, political representatives, decision makers and also cycling activists and practitioners should understand cycling as a system that includes spatial and transport planning, development/adjustment of infrastructure, development of different services and communication and marketing activities.
Cycling should also be understood as a part of a larger transport system even when primarily developed for purposes of recreation and/or tourism. In addition one should always be aware that each element of a cycling system consists of a material artefact and a symbol. Next to different cycling subcultures that glorify bicycles as superior means of commuting, sports or leisure in opposition to car driven mobility also a cycling culture which understands that both a car and a bicycle are symbols of freedom and must be deployed and used in a way that respects and protects weaker participants in traffic should be developed.

Prepared within CYCLO project this booklet is aiming to provide general guidelines toward development of cycling as a system and its individual parts. It should be considered as a kind of general guidebook, serving as one of possible support tools in designing individual solutions to improve cycling in the Slovenian municipalities involved in project CYCLO or in any municipality in general. Its intention is to change the mind settings towards cycling in municipalities by claiming and demonstrating its characteristics of a specific system that should be understood as a part of general transportation system.

The author - who is a social scientist by education, project manager in the fields of energy efficiency and sustainable mobility by profession and also an experienced urban cyclist and a licensed tourist guide specialised for guiding tourists on bicycles - sincerely believes that the costs effective improvements for cyclists can be only achieved by a comprehensive approach to cycling as a system. In this manner not only cyclists will benefit from the tools and measures applied in favour of cycling but substantial improvements of transport system in terms of reduced traffic jams, noise, and air and greenhouse gases emissions will be achieved too.

In order to provide access to more detailed information on individual parts of cycling system links to respective detailed guidelines and/or to best practices cases are listed at the end of each chapter, exploring PRESTO and ELTIS projects' data bases and also indicating most relevant national legislation and technical guidelines for planning and design of cycling infrastructure in Slovenia. In the appendix concrete suggestions for improvement of cycling systems in each of CYCLO partner's municipalities in Slovenia are described in brief and illustrated with suggestions for new cycling connections and other parts of cycling infrastructure.

Slika 7: Varno kolesarjenje na območju za pešce in kolesarje Ljubljana - Breg; foto: A. Klemenc

Prvo poglavje

1. ANALIZA STANJA PO OBČINAH

V sklopu izvajanja projekta CYCLO je Center za razvoj Litija v letu 2012 v vseh vključenih občinah (Dol pri Litiji, Ivančna Gorica, Kamnik, Litija, Lukovica, Mengeš, Šentrupert, Šmartno pri Litiji) izvedel analizo stanja kolesarstva. Na vprašanja so na občinah odgovarjali največkrat zaposleni na oddelkih za komunalno infrastrukturo, ponekod pa tudi drugi (podžupan, direktor občinske uprave, občinski koordinator, zaposleni na družbenih dejavnostih).
Vprašalnik je bil pripravljen s strani REC in za vse občine enak, saj se je s tem zagotovila primerljivost kolesarske razvitosti. Za primerljivost med občinami podajamo tudi informacijo o velikosti občine in številu prebivalcev ter tudi številu prebivalcev v prebivalstveno največjem naselju (združenih naseljih) na območju občine, saj le to dejstvo močno vplivajo na kolesarsko infrastrukturo občine.
Bistvena ugotovitev je, da imajo vse občine pomanjkljive specifične podatke, ki se nanašajo na kolesarsko infrastrukturo, saj se posebne evidence ne vodijo, zato so podatki ponekod tudi ocenjeni s strani predstavnika občine. Priprava priročnika sledi tudi tej ugotovitvi, da je večina vključenih občin na začetni stopnji pri izgradnji potrebne kolesarske infrastrukture, prometnih režimih kot tudi pri podpornih storitvah za kolesarje (servisi, informacijska podpora, kolesarski promocijski dogodki).

Tabela 1: Površina občine,število in gostota prebivalcev ter št. prebivalcev največjega kraja v občini

	Površina občine (km2)	Št. prebivalcev občine (30.6.2012)	Gostota prebivalcev	Št. prebivalcev največjega kraja (sokraja)
Dol pri Ljubljani	33,3	5.558	166,9	1.036 *
Ivančna Gorica	227,0	15.706	69,2	2.025
Kamnik	265,6	29.102	109,6	13.608
Litija	221,4	14.900	67,3	6.458
Lukovica	74,9	5.497	73,4	1.378 **
Mengeš	22,5	7.404	329,1	6.119
Šentrupert	49,0	2.828	57,7	317
Šmartno pri Litiji	94,9	5.472	57,7	1.400

* Dol pri LJ, Videm
** Prevoje pri Šentvidu, Šentvid pri Lukovici, Lukovica pri Domžalah

Iz navedenih podatkov izhaja, da ima največ prebivalcev občina Kamnik, v kateri leži tudi največji kraj v vključenih občinah. Po podatkih analize je Kamnik tudi edino naselje, ki ima izgrajeno vsaj del projektno primernih kolesarskih površin (kolesarske steze, pasove, rekreacijske poti, cone 30).
Drugi največji kraj na območju je Litija, tretji pa Mengeš. Le teh krajih bi bilo smiselno razvijati notranjo kolesarsko mrežo, v ostalih pa predvsem omogočit varen dostop po obstoječih cestah do glavnih upravnih stavb, šol ter postavitev ustreznih parkirnih mest za kolesa na pri teh stavbah ter prometnih intermodalnih točkah (sedeži občin in UE, osnovna šola, srednja šola, železniške in avtobusne postaje, zdravstveni dom, …). Zavedati se moramo, da nižja gostota prebivalstva pomeni bolj razpršeno poselitev in posledično več kilometrov lokalnih cest in javnih poti, ki so v upravljanju občin. Iz tega razloga kolesarji uporabljajo oz. so primorani uporabljati obstoječe poti, ravno tako pa frekvenca kolesarjev ne zagotavlja finančne smiselnosti izgradnje kolesarskih poti. V tej primerih se bi morala občina osredotočiti predvsem na odpravo oz. vsaj označitev nevarnih točk.

1.1. Kolesarska infrastruktura

Slika 8: Primer ureditve kolesarskih stez na novi povezovalni cesti B31 v Kamniku foto: G. Steklačič

Pri pregledu dolžine kolesarskih stez, pasov in poti ugotovimo, da ima le Občina Kamnik (mesto Kamnik) 9,15 km urejenih kolesarskih poti, pri katerih pa je na določenih mestih v centru mesta manjka urejena varna povezava, ločena od površin za motoriziran promet. S temi krajšimi manjkajočimi odseki se tako ustvarjajo nevarne točke za kolesarje, saj so primorani uporabljati površine za motoriziran promet (ulice in ceste). V ostalih občinah je ugotovitev, da ni urejenih površin, na katerih bi imeli kolesarji prednost pred ostalimi udeleženci v prometu. V določenih krajih imajo t.i. rekreacijske poti, ki so zaprte za motoriziran promet, v večji meri uporabljene s strani rekreativnih tekačev in peščev, lahko pa se uporabljajo tudi s kolesom. Takšna je npr. rekreacijska pot mimo športnega platoja pred OŠ Mengeš do Harmonije, ki lahko služi kot kolesarska obvoznica mestnega centra, ali povezava med Srednješolskim centrom Josipa Jurčiča in Ivančno Gorico mimo Livarja. Obe sta dolgi cca. 500.

V primeru gradnje novih križišč in krožišč v naseljih je investitor po zakonodaji dolžan zgraditi tudi kolesarski pas, zato je večinoma pri teh tudi urejen kolesarski pas ali steza (velikokrat kolesarjem nevarno), vendar se največkrat takoj izven krožišča zaključi in je kolesar primoran ponovno uporabljati površine za motoriziran promet. Takšni primeri krožišč so v Kamniku (krožišče na Duplici), Mengšu (krožišče na obvoznici), Ivančna Gorica (krožišče pri uvozu na avtocesto) in Litiji (uvoz v naselje iz smeri Ljubljana).

Slika 9: Aerofoto pogled na krožišče v Ivančni Gorici s urejenim kolesarskim pasom, ki se pa izven krožišča nima ustreznih kolesarskih povezav in pelje kolesarja direktno na cesto (vir: Geopedia)

Kot že napisano je mreža kolesarskih površin v mestu smiselna le za večja mesta, zato so učinkoviti ukrepi spodbujanja uporabe kolesa v vsakodnevnem prometu, ki so glede na finančno investicijo najbolj primerni, postavitve točkovnih varnih parkirnih mest za kolesa na bolj frekventnih točkah v naseljih ter intermodalnih vozliščih. Občine lahko direktno investirajo le v varna stojala za kolesa (ali kolesarnice) pred javnimi ustanovami, s katerimi upravljajo: upravna stavba občine, osnovne šole, zdravstveni domovi, športni objekti, občinski muzeji,…. Na drugih, privatnih lokacijah, pa lahko vsakodnevno kolesarjenje spodbujajo s pozitivnimi vzgledi in splošno promocijo kolesarjenja z ravni

občine. V Kamniku obstajajo kolesarnice, ki so bile v preteklosti postavljene pred večjimi proizvodnimi obrati, vendar so vse potrebne obnove za doseganje standardov varnega priklepanja koles. Evidence kolesarskih parkirišč se v nobeni izmed vključenih občin ne vodi, zato točnega podatka o številu parkirišč za kolesa nimajo. Pri parkiriščih za kolesa naj opozorimo, da v nobeni občini nimajo primernega stojala (priklepanje tako okvira kot obroča kolesa), ponekod so še vedno stojala, ki ne omogočajo priklepanja niti obroča kolesa (betonska stojala). Pri pregledu trenutnega stanja postavljenih stojal za kolesa ugotovimo, da so določene občine, ki na tem področju zelo zaostajajo oziroma na javnih površinah sploh nimajo stojal. Iz tega lahko sklepamo, da je za varno parkiranje koles na poteh v lokalni skupnosti ni poskrbljeno, saj stojal ni oz. so postavljena stojala varnostno neprimerna.

Slika 10: Pokrita kolesarnica pred podjetjem Titan v Kamniku foto: G. Steklačič

Slika 11: Parkirno stojalo za kolesa pri Občini Kamnik foto: G. Steklačič

Slika 12: Kolesa pred občino Mengeš so priklenjena na ograjo sosednje stavbe foto: G. Steklačič

Slika 13: Betonska stojala za kolesa pred Zdravstvenim domom v Kamniku foto: G. Steklačič

Parkirišča za kolesa so spodbujevalni ukrep tudi dostop do intermodalnih vozlišč, tj. železniških in avtobusnih postaj ter točk večjih parkirišč ob glavnih cestah in uvozih na avtoceste kot je primer v Ivančni Gorici. Velikokrat so na teh točkah tudi nakupovalni centri (Qlandia v Kamniku, Merkator in Hofer v Ivančni Gorici, Hofer, Lidl in Merkator v Litiji), ki imajo večje parkirne površine za avtomobile, vendar ocenjujemo, da se bodo v prihodnje ta parkirišča za vsakodnevne migrante zaprta (zapornice) do odpiralnega časa trgovin oz. bodo postala plačljiva, zato je lahko kolo izvrstna alternativa avtomobilu za dostopu do teh točk, saj za parkiranje zasede mnogo manj prostora. V Ivančni Gorici v bližini krožišča za uvoz na avtocesto že obstaja makadamsko parkirišče, na katerem dnevni migranti puščajo svoje avtomobile. V neposredni bližini pa obstaja tudi zemljišče v občinski lasti, ki bi bilo primerno za postavitev varne kolesarnice. Takšen primer je že postavljena pokrita kolesarnica na uvozu na avtocesto pri Lukovici, ki pa ne omogoča varnega priklepanje kolesa.

Slika 14: Kolesarnica na zadnji postaji mestnega avtobusa št. 21 v Beričevem
foto: G. Kleč

Slika 15: Stojala za kolesa na železniški postaji v Ivančni Gorici so uporabna tudi za mopede
foto: G. Steklačič

Slika 16: Pokrita kolesarnica na železniški postaji Litija je uporabljena tudi za parkiranje avtomobilov
foto: G. Kleč

Slika 17: Pokrita kolesarnica pri križišču za uvoz na avtocesto pri Lukovici
foto: G. Steklačič

Slika 18: Na železniški postaji Kamnik mesto kolesa ni možno parkirati
foto: G. Steklačič

Slika 19: Kolesarnica na žel. postaji Laze pri Dolskem
foto: G. Kleč

Pri načrtovanju intermodalnosti kolesa z javnim prevozom smo se osredotočili predvsem na železniške povezave, saj le ti na določenih vlakih omogočajo vnos kolesa, ki se ga lahko uporabi tudi za dostop do delovnega mesta, šole v kraju izstopa. Za skupno število potnikov smo vedno uporabili podatek za število potnikov iz vseh postaj v določeni občini, med tistimi občinami, v katerih ni postaj vlaka, pa smo uporabili podatek za njim najbližje in s kolesom dostopne železniške postaje v oddaljenosti do 5 km.

Specifikacijo upoštevanih postaj za posamezno občino:

- Dol pri Ljubljani (Laze pri Dolskem, Jevnica)
- Ivančna Gorica (Višnja Gora, Polževo, Ivančna Gorica, Šentvid pri Stični, Radohova vas)
- Kamnik (Kamnik Graben, Kamnik mesto, Kamnik, Duplica-Bakovnik, Šmarca)
- Litija (Jevnica, Kresnice, Litija)
- Lukovica (glavna postaja Domžale)
- Mengeš (Sp. Jarše, Rodica)
- Šmartno pri Litiji (Litija)

Tabela 2: Število vstopov potnikov na železniških postajah po občinah

	Št. potnikov 2008	Št. potnikov 2011	Porast/upad potnikov
Dol pri Ljubljani	87.966	82.632	-6,1 %
Ivančna Gorica	211.242	187.814	-11,1 %
Kamnik	160.870	215.894	+34,2 %
Litija	578.708	566.788	-2,1 %
Lukovica	119.374	154.385	+29,3 %
Mengeš	84.363	115.586	+37,0 %
Šmartno pri Litiji	441.922	448.989	-1,6 %

Pri številu potnikov na železnici so izstopajoči predvsem podatki od številu potnikov na trasi Kamnik – Ljubljana, na kateri je bil porast števila potnikov za 1/3 med letoma 2008 in 2011. Dejstvo je, da zaradi gostote poselitve cestni odseki iz severnega dela Ljubljanske kotline proti Ljubljani beležijo tudi največje frekvenco vozil, zato se vsako jutro na avtocestni vpadnici iz Štajerske v Ljubljano naredi zastoj. To pomeni, da se za dnevno migracijo z avtomobilom večkrat porabi več časa kot z javnim prevozom, predvsem vlakom, ki ima prednost pred ostalimi vozili. K spremenjenim mobilnostnim navadam prav gotovo prispeva tudi pomanjkanje brezplačnih parkirnih mest v centru Ljubljane. Iz tega razloga je zagotavljanje intermodalnih točk na vstopnih postajah javnega prevoza še toliko bolj pomembno. Glede na to, da na eno parkirno mesto za avtomobil lahko postavimo minimalno 7 varnih parkirnih mest za kolesa, je investicija v kolesarska parkirišča veliko nižja kot v avtomobilska. Iz zgornje tabele lahko izračunamo, da je bilo povprečno število dnevno potnikov v Litiji leta 2011 na vseh postajah v občini 1.553 (prebivalci občin Litija in Šmartno pri Litiji), v Kamniku 591, Ivančni Gorici 515, Mengšu 317.

V nobeni izmed vključenih občin ne obstaja formalna organizacija, ki bi stremela k izboljšanju pogojev za uporabo kolesa v mestih in bi na občino redno naslavljala zahteve za ureditev kolesarske infrastrukture, rekreativni in tudi tekmovalni kolesarji pa so včlanjeni v več kolesarskih društev. Med njimi sta najbolj tekmovalno usmerjeni društvi KD Calcit iz Kamnika in Kolesarsko društvo Mengeš. V Kamniku deluje še KD Alpe, ki organizira največji rekreativno kolesarsko dirko v Srcu Slovenije (Maraton Alpe Scott), v Ivančni Gorici so kolesarji priključeni k KD Grosuplje, v Litiji in Lukovici delujejo turno kolesarski odseki planinskih društev, vključeni pa so tudi v več športnih društev po več občinah.

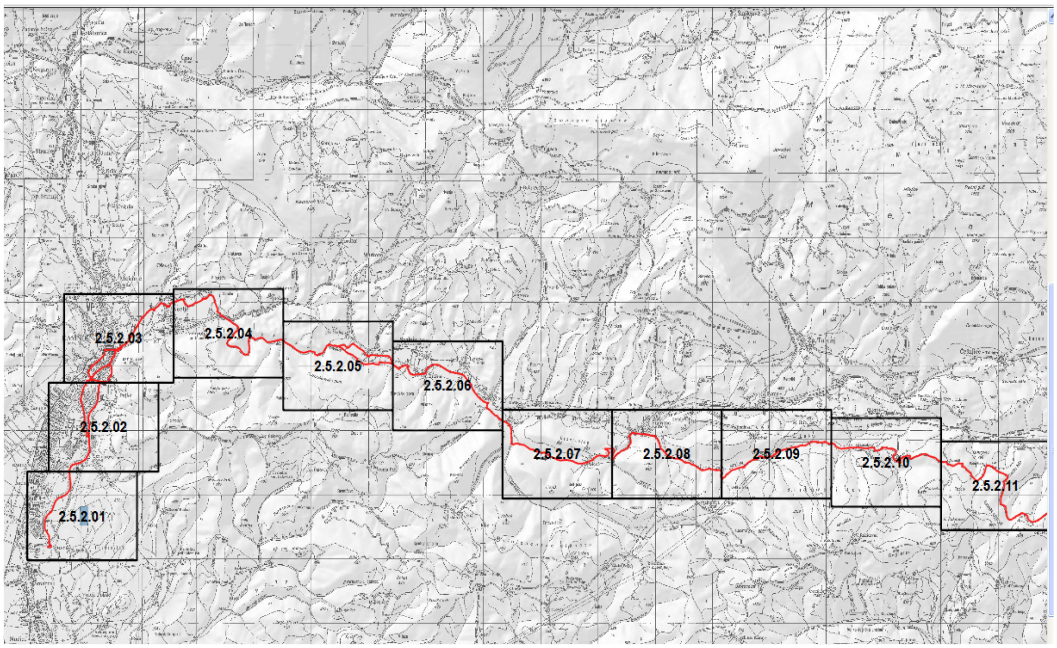
Kot že napisano je največja rekreativna kolesarska prireditev 130 km dolg Maraton Alpe Scott, ki je organiziran v Kamniku (cca. 600 udeležencev), ostale večje tradicionalne kolesarske prireditve pa so še: Kolesarski vzpon na Dole pri Litiji (Litija, Šmartno pri Litiji), Vzpon na GEOSS (Litija), Vzpon na Mengeško kočo (Mengeš), MTB vzpon na Veliko planino (Kamnik), Vzpon v Nebesa (Šentrupert), Vzpon na Zagorico (Dol pri Ljubljani), Maraton treh občin (Ivančna Gorica). V letu 2012 je bila v

Mengšu organizirana dirka državnega prvenstva za dečke, v Ivančni Gorici pa je bil start etape Kolesarske dirke po Sloveniji. V zadnjih letih je postalo priljubljeno tudi sodelovanje med kolesarskimi društvi in gostinci na zaključkih vzponov ali turistično zanimivih točkah na bolj obljudenih kolesarskih trasah, ki kolesarjem, ki na določeni točki zbirajo žige za vsak obisk, na koncu kolesarske sezone podelijo priznanja.

Iz vidika kolesarskega turizma je na območju Srca Slovenije več možnosti izposoje koles (Kolesarski servis Vidic, Tenetiše, Vegov hram, Dolsko, TIC Kamnik, hotel Malograjski dvor Kamnik, Terme Snovik). Med izposojevalnicami kolesarske programe z vodenjem ponuja le Vegov hram, ostali pa izposodijo kolo ter predstavijo zanimive trase in turistične točke v bližini. Za razvoj celovite storitve bi bilo potrebno boljše sodelovanje med izposojevalci, da bi lahko kolesa prevzel na eni točki ter jih pustil na drugi. V večini občin obstajajo cestne povezave z nižjo frekvenco vozil, ki so priljubljene med rekreativnimi kolesarji, ki pa žal niso primerno označene.

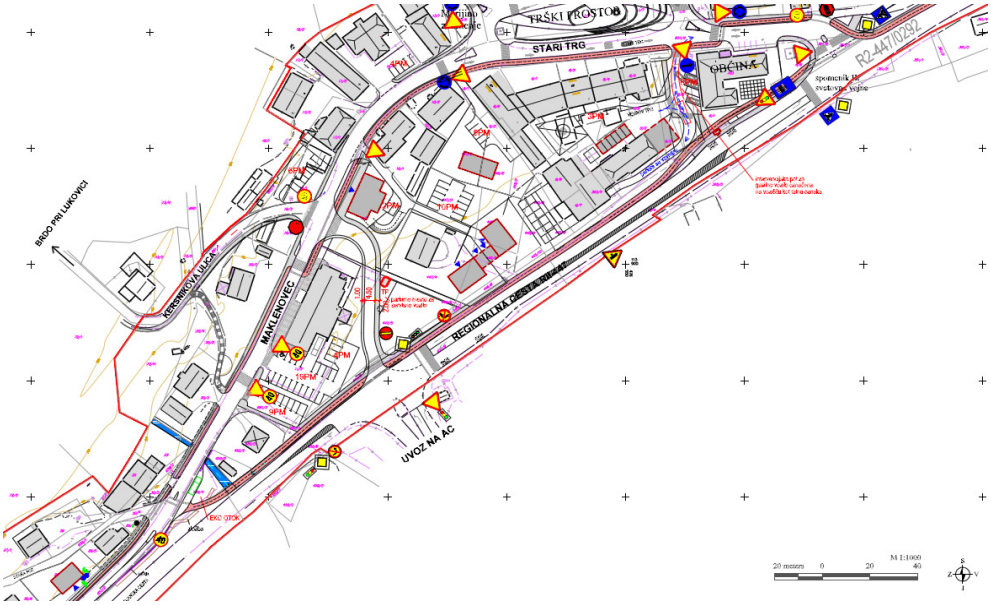
Izgradnje kolesarskih poti, stez in pasov v mestih je največkrat izvedena le na cestnih odsekih, ki se renovirajo, ni pa sistematskega pristopa in zaključene mreže kolesarskih povezav znotraj naselij, občine.
Na tem področju ima delne načrte le občina Kamnik, ki ima narejeno študijo rekreacijske Kolesarske poti ob Kamniški bistrici na območju mesta Kamnik ter v Tuhinjski dolini do Motnika iz leta 2006. Ta študija odseke deli na zelo hitro izvedljive in tehnično nezahtevne ureditve ter tehnično zahtevnejše ureditve z pridobitvijo lastništva zemljišč ali soglasij lastnikov zemljišč. Študija v centru mesta Kamnik predvideva več različnih tras. Od leta 2006 naprej je bilo na realizaciji načrtov narejenega zelo malo, zato se predvideva, da pot še do nadaljnjega ne bo urejena, čeprav predstavlja priložnost za razvoj rekreativnega kolesarjenja kot tudi traso za vsakodnevne kolesarje.

Karta 1: Pregledna karta trase kolesarske poti ob Kamniški bistrici ter v Tuhinjski dolini do Motnika

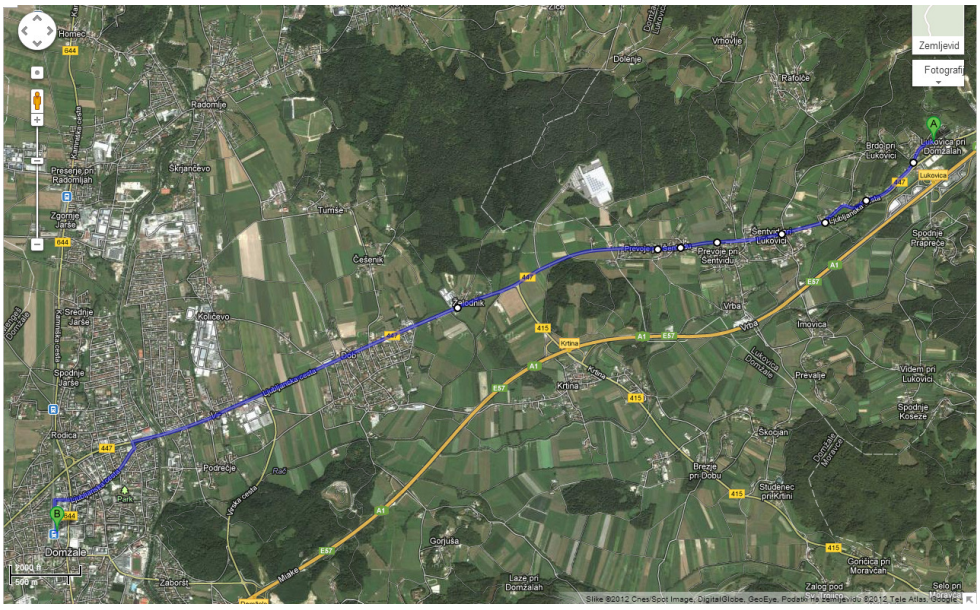


Izmed vključenih občin ima konkretne načrte le še Občina Lukovica, ki je za v pripravo občinskega prostorskega načrta občine vključila tudi nove kolesarske poti po Lukovici. V idejni zasnovi je predvidena ureditev kolesarskih poti v od Starega trga proti Maklenovcu ter ob regionalni cesti Trojane – Ljubljana. V smeri proti Domžalam kolesarji lahko uporabijo stransko cesto preko Maklenovca do Šentvida pri Lukovici, od tam naprej pa je morajo uporabiti dovolj širok pločnik do konca naselja Prevoje. Od tu dalje ni pločnika, vendar se občina Lukovica z DRSC (upravitelj glavnih cest) dogovarja o ureditvi pločnika z kolesarsko stezo do meje občine (križišče z dovozno cesto na avtocesto priključek Krtina). Od tu dalje sta do Domžal še dva odseka brez urejenih kolesarskih stez in sicer Želodnik – Dob in Dob – Domžale. Celotna razdalja od Lukovice do železniške postaje Domžale je okoli 9 km.

Karta 2: Idejna zasnova prometne ureditve centra Lukovice pri Domžalah



Karta 3: Trasa dostopa do železniške postaje Domžale iz Lukovice



Drugo poglavje

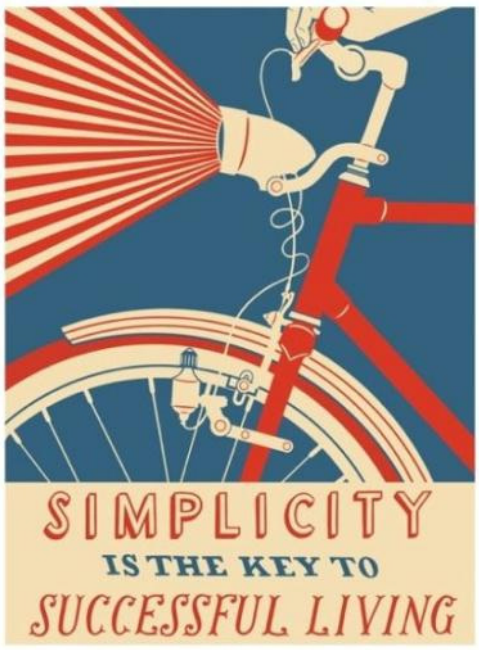
2. KOLESARSKA KULTURA IN STRATEŠKI PRISTOP H KOLESARSTVU

Glede na razlike v morfologiji, gostoti in strukturi poselitve, klimatskih pogojih, cestni infrastrukturi in prometno-mobilnostni kulturi imajo lokalne skupnosti različne pristope do kolesarstva. Nekatere imajo sprejete samostojne kolesarske strategije in v svoji upravi kolesarskega koordinatorja ali celo pododdelek, ki se ukvarja izključno s kolesarsko politiko in je v stalni intenzivni interakciji z drugim relevantnimi deležniki iz občinske uprave, kolesarsko-prometnimi strokovnjaki ter z organiziranimi in neorganiziranimi uporabniki oz. kolesarji. V drugih je kolesarstvo bolj ali manj integrirano v splošne prostorske in prometne plane in strategije ter koordinirano skupaj z izobraževalnimi, športnimi, okoljevarstvenimi in kulturnimi dejavnostmi, stiki s kolesarskimi organizacijami in uporabniki koles pa so bolj občasne in posvetovalne narave. V nekaterih občinah je kolesarstvo kot del prometnega sistema skoraj povsem prezrto, čeprav je lahko precej razvito kot rekreativna dejavnost. V slednjih interakcij med občinskimi strukturami in vsakdanjimi kolesarji praviloma ni ali pa so redke in izrazito konfliktnega značaja.

Slika 20: Spomenik kolesarjem v mestu Vasteras; foto:: A. Klemenc

Lokalne skupnosti, v katerih delež s kolesi opravljenih poti presega 20 % vseh poti v smislu kolesarstva kot dela prometnega sistema, obravnavamo kot "napredne"; tiste z deležem med 5 do 10 % kot "razvijajoče se" in tiste z manj kot 5 % deležem kot "začetniške". Prehod iz začetniške faze v fazo kolesarsko razvijajoče se občine ni enostaven in zahteva vlaganja v (dodatna) znanja s področja načrtovanja kolesarjem prijazne prometne infrastrukture in prometnih režimov ter znatna finančna vlaganja v prilagoditev in nadgradnjo obstoječe cestne infrastrukture, da bo slednja omogočila osnovne in relativno varne kolesarske povezave. Ob tem je potrebno vlagati tudi v kolesarsko kulturo in promocijo kolesarjenja. Kljub temu so ta vlaganja bistveno manjša kot vlaganja v to, da bi bile vse vitalne službe in institucije v občini vedno brez zastojev dostopne z avtomobilom in da bi bilo za slednje vedno in povsod dovolj parkirnih mest. Prehod iz prve v drugo fazo je nekoliko manj zahteven in potrebuje predvsem vložke v izboljšanje povezljivosti in privlačnosti kolesarske infrastrukture. Prehod v kolesarsko razvito občino praviloma zahteva desetletja investicij tako v razvoj kolesarske prometne infrastrukture in storitev za kolesarje kot tudi v spremembo mobilnostnih vzorcev in navad.

Ključno vlogo pri preobrazbi lokalnih skupnosti v takšne, ki ne le omogočajo, temveč spodbujajo kolesarjenje kot način opravljanja vsakdanjih poti, ima kolesarska kultura. Z njo postane kolesarstvo sestavni del identitete in podobe lokalne skupnosti. Kot sestavni del njenega prometnega sistema omogoča tudi relativno nekonfliktno sobivanje kolesarjev z drugimi udeleženci v prometu, pri čemer morajo kolesarska infrastruktura in storitve za kolesarje omogočiti hiter in enostaven prehod iz uporabe kolesa v pešačenje, uporabo javnega transporta in/ali osebnega avtomobila.



Kolesarstvo se ne podpira in razvija za to, da bi ugodili neki posebni interesni skupini oz. "kolesarjem". Lokalne skupnosti ga razvijajo pa zato, da bi potencialno vsem občanom omogočili manj stresen in okolje obremenjujoč ter bolj zdrav dostop do uradov, vzgojno-izobraževalnih in zdravstvenih institucij ter nakupovalnih, kulturnih in športnih centrov. Zaželeno, ne pa tudi nujno je, da je dostop s kolesom hitrejši kot pa z osebnim avtomobilom.
Za razvoj kolesarske kulture ni dovolj, da župani oz. občine zagotovijo določeno število kilometrov novih kolesarskih površin, kot modno muho vpeljejo avtomatizirane sisteme izposoje koles ali da enkrat na leto športna društva organizirajo večjo kolesarsko-rekreativno prireditev. Kolesarstvo mora biti dojeto in sprejeto kot pomemben podsistem prometa ter podprto na materialni in simbolni ravni.

Slika 21: Preprostot je ključ uspešnega življenja; vir: freephotos

Za uspeh kolesarske kulture so potrebni naslednji dejavniki:

a) Kolesarstvo postane oz. postaja **sestavni del identitete lokalne skupnosti**, kar se kaže v simbolnih gestah političnih vodstev, mnenjskih voditeljev in medijsko znanih osebnosti, korporativnih sistemih označevanja, proračunskih in sponzorskih finančnih podporah ter v vsakdanjih prometnih praksah prebivalcev.
b) Kolesarstvo je oz. postaja **sestavni del prometnega sistema, prostorskega in prometnega načrtovanja** ter kulturnih dejavnosti oz. integrirano v vse vidike razvoja infrastrukture in kulture v lokalni skupnosti.
c) **Kolesarski in osebni avtomobilski promet** nista več oz. prvenstveno dojeta kot dva antagonistična sistema, temveč kot **dopolnjujoča se sistema**, ki imata vsak svoje prednosti in omejitve pri zagotavljanju svobode gibanja in mobilnosti v sodobni družbi.
d) Za kolesarstvo oz. **za pridobivanje potrebnih znanj s področja kolesarstva postanejo zainteresirani prometni in prostorski načrtovalci** ter projektanti prometne infrastrukture.
e) Kolesarstvo se **manifestira tudi skozi različne umetniške in kulturne prakse** ter ne ostaja omejeno le na šport, rekreacijo in prometno funkcijo.

Slika 8: Prednosti kolesarjenja; vir: freebikephotos

Za razvoj kolesarske kulture je ključen diskurz o kolesarstvu kot delu prometnega sistema ter **dolgoročen, organiziran in ciljno usmerjen dialog** vseh deležnikov kolesarske politike v lokalni skupnosti:

- (pod)županov, občinskih svetnikov ter političnih odločevalcev;
- prostorskih in prometnih planerjev, prometnih služb, policije, oddelkov za varstvo okolja, kulturo, šport, vzgojo, zdravje in izobraževanje na ravni občinske uprave;
- strokovnjakov s področja urbanizma, razvoja prometnih sistemov, načrtovanja prometne infrastrukture, mobilnostne kulture in mobilnostnega menedžmenta;
- civilnih iniciativ in društev na področju prometa in varstva okolja;
- svetov za preventivo in vzgojo v cestnem prometu;
- kolesarskih organizacij, ponudnikov kolesarskih storitev in zainteresiranih neorganiziranih kolesarjev.

Dialog je pomemben že pri opredelitvi problemov kolesarstva v lokalni skupnosti, saj le soglasje o naravi, pomembnosti in dimenziji problemov lahko preko prepoznavanja izzivov, priložnosti in tveganj vodi do skupne vizije razvoja kolesarstva v lokalni skupnosti.
Dialog lahko danes ob pomoči sodobne IKT tehnologije poteka ne le v klasičnih oblikah posvetovanj in delavnic "v živo", temveč tudi preko spletnih medijev in to ob zagotovitvi ustrezne tehnologije in spletih moderatorjev celo sočasno in v interakciji z dogodki v živo. Seveda je pomembno, da so izhodišča in rezultati dialoga ustrezno predstavljeni v lokalnih tiskanih in elektronskih medijih.

Zelo pomembno za razvoj kolesarske kulture je **simbolno prepoznanje kolesa kot zaželenega prevoznega sredstva** in kolesarja kot priviligiranega udeleženca v urbanih središčih. To se navzven kaže v prometnih režimih ter prilagoditvah prometne infrastrukture, ki kolesarjem omogočajo čim bolj neposredne, neprekinjene, varne, udobne in zanimive povezave do upravnih stavb, izobraževalnih in kulturnih institucij, bank, pošt, železniških in avtobusnih postaj itd., ter čim bližje glavnim vhodom v te stavbe zagotavljajo parkirišča za relativno varno parkiranje koles.
Na simbolni ravni je pomembno, da predstavniki lokalnih skupnosti (župani, občinski svetniki, občinski uradniki ne le občasno na svojih vsakdanjih poteh uporabljajo kolo, temveč da to s ponosom javno pokažejo in da so v občinskem voznem parku kolesa, ki so razpoznavna in so v redni vsakdanji uporabi.

Varnosti kolesarjev v prometu je potrebno posvečati posebno pozornost. Pri tem moramo paziti, da sicer dobronamerne kampanje promocije individualne odgovornosti in sredstev za osebno varnost kolesarjev (čelade, odsevni jopiči in trakovi) ne bodo širile sporočila, da je kolesarjenje nevarno. Sporočilo, ki ga moramo razširjati, je: na kolesu je treba biti previden; kolo mora biti tehnično brezhibno; prednosti kolesarjenja več kot odtehtajo morebitne nevarnosti, s povečanjem števila kolesarjev v prometu pa se povečuje tudi njihova varnost.

Dodatno in pomembno h "kolesarski identiteti" lokalne skupnosti prispeva **usklajena celostna podoba** smernih in informacijskih oznak ter informacijskih gradiv oz. dodelan sistem korporativnega označevanja kolesarske infrastrukture in storitev v lokalni skupnosti.

Konec koncev h kolesarski kulturi prispevajo tudi različne kolesarske prireditve, predvsem tiste, ki niso prvenstveno namenjene k športno-tekmovalnim ciljem, temveč bolj poudarjajo socialne, zdravstvene in okoljske prednosti vsakdanjega kolesarjenja in se tako ali drugače navezujejo tudi na siceršnje kulturno in umetniško ustvarjanje v lokalni skupnosti.

Slika 9: Kolesarski festival 2012; foto: A. Klemenc

Tudi kolesarski turizem je lahko pomemben dejavnik razvoja kolesarstva, predvsem v ruralnih okoljih. Poleg razvoja potrebne infrastrukture (kolesarske poti, steze, parkirišča, oznake itd.) vodi tudi do kulturnih sprememb, saj njegov vpliv spremeni podobo in pomen kolesarjenja v lokalni skupnosti, tako da lokalni kolesarji nič več ne veljajo za reveže, ki si ne morejo ali čudake, ki si nočejo privoščiti avtomobila, temveč postanejo vsaj občudovanja, če že ne posnemanja vreden zgled.

Slika 104: Slovenija kolesari 2012: Ljubljana - TMS Bistra, foto: A. Klemenc

Lokalne skupnosti, ki nimajo razvite kolesarske kulture, in celo tiste, v katerih izrazito prevladuje avtomobilski promet, imajo verjetno razvito vsaj to ali ono vrsto **kolesarske subkulture**; tako posamezniki/-ce ne le izražajo svojo drugačnost in pripadnost, temveč kot družbeno gibanje javno slavijo kolo kot simbol enakopravnosti, svobode in odgovornosti do lokalnega in globalnega okolja kot tudi izzivajo dominantne vzorce odvisnosti od osebne uporabe avtomobila.

Aktivisti kolesarskih subkultur so praviloma strastni kolesarji. Delujejo predvsem na emocionalni ravni, ko poskušajo **spremeniti predstave o kolesu** kot zgolj prevoznem sredstvu otrok in revežev ali kot rekreacijskem sredstvu. Kot takšni so lahko pomembni nosilci razvoja kolesarske kulture v lokalni skupnosti, a seveda le, če so deležni pripoznanja in podpore. Le-ta pa ne bi smela biti pogojena z njihovim strinjanjem z (vsemi) rešitvami, ki jih predlagajo strokovnjaki in/ali lokalne oblasti. Njihovo nestrinjanje namreč lahko vodi do razkritja napačnih predpostavk, na katerih so osnovane predlagane strokovne rešitve, do inovacij, za katere je nujno potrebna uporabniška izkušnja, ali do prenosa strokovnih znanj iz drugih okolij, obenem pa povečuje tudi medijsko privlačnost in interes javnosti za problematiko.

Strateški pristop zajema sočasno in kar se da usklajeno delovanje na področjih razvoja prometne infrastrukture, prometnih režimov, storitev za kolesarje in kolesarske kulture. Urbano kolesarstvo je sistem, ki sestoji iz vseh omenjenih podsistemov, le-ti pa so v nenehni medsebojni interakciji in imajo vsak zase svojo materialno in simbolno plat. Slabo načrtovana, izvedena in/ali vzdrževana kolesarska steza npr. ni le materialno dejstvo, temveč tudi simbol, da lokalni skupnosti za kolesarjenje ni dosti mar, četudi to deklarativno zatrjuje in/ali se šopiri z nekaj sodobnimi "mestnimi kolesi".

Dodatne informacije:

CYCLING POLICY GUIDE – GENERAL FRAMEWORK
http://www.presto-cycling.eu/images/policyguides/presto_cycling%20policy%20guide%20general%20framework_english.pdf

BICYCLE CULTURE
http://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle_culture
DENMARK – CYCLING CULTURE
http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture/
COPENHAGENIZE – BICYCLE CULTURE BY DESIGN
http://www.copenhagenize.com/
DUTCH CYCLING CULTURE
http://www.cyclinginholland.com/index.php/dutch-cycling-culture.html
CYCLING CULTURES
http://www.cyclingcultures.org.uk/

Drugo poglavje

3. KOLESARSKA POLITIKA IN NJENI DELEŽNIKI

3.1. Kolesarske politike kot del prometne politike

Kolesarska politika je skupek medsebojno usklajenih oz. podpirajočih se ukrepov in orodij za povečanje števila oz. deleža s kolesom opravljenih poti v neki lokalni skupnosti. Obenem pa je to tudi proces interakcije med različnimi akterji, ki razpolagajo z različnimi resursi, delujejo na različnih ravneh in imajo različne interese na področju kolesarstva.
Zelo pomembno je, da je ta proces strateško voden ter da se strukturno šibkejšim deležnikom, kot so to organizirani in neorganizirani kolesarji, zagotovi podporo pri oblikovanju in zastopanju njihovih interesov, vsem deležnikom pa enostaven dostop do vseh pomembni informacij. Za to je bistvenega pomena, da so na ravni občinske uprave dejavnosti, ki se neposredno in posredno tičejo kolesarstva, čim bolj koordinirane bodisi preko občinskega koordinatorja za kolesarjenje bodisi prek stalnega medresorskega odbora za kolesarstvo ali pododbora v okviru odbora za promet in mobilnost. Pomembno je, da dejavnosti koordinira nekdo, ki uporablja kolo, ne le kot rekreacijski pripomoček, temveč vsaj občasno tudi za pot v službo in/ali po opravkih.

Slika 11: Sestanek kolesarske platforme Ljubljane; foto: A. Klemenc

Kolesarska politika je del širše prometne politike, ta pa mora biti del širše politike upravljanja z mobilnostjo in zagotavljanja dostopnosti storitev v neki (lokalni) skupnosti. Že ob sprejemanju strateških prostorskih aktov je potrebno upoštevati in načrtovati tudi nove kolesarske povezave in/ali razširitve in izboljšave obstoječih. Pri oblikovanju ter pri spremljanju in vrednotenju kolesarske politike je priporočljivo, da lokalne skupnosti oblikujejo kolesarske platforme kot stalno obliko ciljno usmerjene in profesionalno vodene komunikacije vseh zainteresiranih deležnikov o prioritetah, orodjih in ukrepih ter dosežkih kolesarske politike.
Praviloma sicer ni priporočljivo, da se dokumenti kolesarske politike oblikujejo pred splošno politiko prometa in mobilnosti v lokalni skupnosti (oz. mimo nje), lahko pa oblikovanje kolesarske strategije spodbudi lokalno skupnost k oblikovanju splošne politike prometa in mobilnosti ter prispeva nekatere glavne usmeritve in poudarke k njenem oblikovanju.

2.2. Deležniki in akterji kolesarske politike

Spekter deležnikov kolesarske politike je širok in zajema:

- strokovnjake s področja prostorskega načrtovanja, načrtovanja prometa, upravljanja z mobilnostjo in spreminjanja potovalnih navad;
- različne oddelke občinske uprave, pristojne za promet, prostorsko načrtovanja, t. i. "družbene dejavnosti" (šolstvo, zdravstvo, šport, kultura) ter službe pristojne za vzdrževanje cestnih površin in upravljanje s parkirišči;
- organizirane in neorganizirane "vsakdanje", cestne in gorske športno-rekreativne kolesarje;
- nevladne organizacije s področja varstva okolja, zdravja in zdravega načina življenja;
- turistične organizacije, ponudnike kolesarskih in turističnih storitev.

Vsi deležniki niso tudi akterji kolesarske politike. Uporabniki ter tisti posamezniki in NVO, ki so zainteresirani za izboljšanje okolja in zdravja v lokalni skupnosti, težko pridejo do vseh potrebnih informacij o vsebini kot tudi o postopkih relevantnih procesov odločanja ter morda nimajo zadostnih strokovnih znanj oz. njihova znanja niso pripoznana kot strokovna. Pogosto tudi nimajo predstave, na kakšen način in kako močno bodo določene odločitve, sprejete na ravni lokalne skupnosti, vplivale na njihovo kakovost življenja, ali pa ne verjamejo, da lahko s svojim angažmajem karkoli spremenijo. Je pa precej odvisno od njih, kako bo ukrepe sprejela ožja skupina, ki ji pripadajo, kot tudi širše prebivalstvo. Z drugim besedami – pomembni so za to, da so ukrepi sprejeti kot legitimni in da ljudje začnejo uporabljati nove možnosti, ki zahtevajo oz. omogočajo spremembo njihovih potovalnih navad. Razpolagajo s pomembnimi uporabniškimi izkušnjami ne le iz svojih osebnih praks, temveč tudi iz najboljših praks kolesarske politike v kolesarsko razvitih državah oz. lokalnih skupnostih. So zelo zainteresirani za spremembe, tudi če ne verjamejo, da lahko s svojim angažmajem prispevajo k želenim spremembam. Če želimo doseči, da oblikovani in sprejeti cilji in ukrepi upoštevajo potrebe ne le tistih, ki že kolesarijo, temveč tudi tistih, ki si to želijo, a si ne upajo, ali pa tistih, ki se (še) ne zavedajo, da bi z (so)uporabo kolesa lažje oz. hitreje in manj stresno dosegli svoje vsakdanje ciljne destinacije, potem moramo k sodelovanju pri oblikovanju kolesarske politike pritegniti čim več različnih skupin, iniciativ, organizacij in posameznikov.

Slika 12: Samo Kuščer, ustanovitelj LKM; foto: J. Bertoncelj

Ni rečeno, da so vsi deležniki in akterji kolesarske politike naklonjeni ukrepom, ki dajejo prednost kolesarjem in promovirajo kolesarjenje kot način vsakdanjega "premikanja po opravkih". Prometni strokovnjaki starejše in srednje generacije so svoj prometni "pogled na svet" oblikovali v času, ko je bil cilj prometne politike pospeševanje avtomobilskega prometa. Njihov pogled na promet je postal pogled avtomobilista in zato na strokovni ravni težko sprejmejo rešitve, ki omejujejo avtomobilski promet.

Občinske uprave se največkrat raje oklepajo uhojenih poti in preizkušenih rešitev. Zato včasih stojijo novim rešitvam na poti; a ne zato, ker bi jim vsebinsko nasprotovali, temveč zato, ker niso bile dovolj jasno in odločno oblikovane pozitivne in negativne sankcije za doseganje oz. nedoseganje ciljev na ravni občinske uprave, ali ker tisti, ki so odgovorni za doseganje ciljev kolesarske politike, niso dobili ustreznih pristojnosti in resursov.

3.3. Ukrepi kolesarske politike

Ukrepi kolesarske politike morajo biti usklajeni z drugimi ukrepi prometne politike oz. morajo lokalne skupnosti, ki želijo spodbujati kolesarjenje, druge ukrepe prometne politike prilagoditi kolesarski politiki:

- v občinski upravi se imenuje ali zaposli osebo za koordiniranje s kolesarstvom povezanih dejavnosti in se ji podeli ustrezna pooblastila;
- sistematično se začne vlagati v pridobivanje nujnih znanj za načrtovanje in izvedbo kolesarske infrastrukture ter krepitev kolesarske kulture;
- politika parkiranja tudi za ceno zmanjšanja parkirnih mest za avtomobile omogoča bolj povezane, hitrejše in varnejše kolesarske povezave;
- v večini stranskih ulic se uvedejo režimi umirjenega prometa;
- kolesarjem se omogoči vožnja v nasprotno smer v režimih enosmernega prometa;
- v urbanih središčih se omogoči prednostno razvrščanje kolesarjev v križiščih;
- kolesarje se skozi križišča vodi neposredno, brez "pentelj"

Ukrepi kolesarske politike praviloma precej prispevajo tudi k doseganju ciljev okoljskih, zdravstvenih in turistično-razvojnih politik: zmanjša se onesnaženost s hrupom, zdravju nevarnimi delci in plini, poveča se telesna aktivnost prebivalstva, s čemer se izboljša tudi njegovo zdravstveno stanje itd. Ker urbana središča spet dobijo svojo funkcijo srečevanja ljudi, se poveča tudi njihova privlačnost, to omogoča širitev obstoječe in razvoj nove trgovske, storitvene in turistične ponudbe itd.

Slika 27: Partnerji projekta CYCLO na ogledu izvedenih kolesarskih ukrepov v Ljubljani; foto: G. Steklačič

Na kolesarsko politiko bistveno vplivajo druge politike. Pri kolesarjenju v službo/šolo in po opravkih v srednje velikih in večjih mestih je veliko odvisno od parkirnih režimov in sankcioniranja nelegalnega parkiranja v mestih. Kjer za nelegalno parkiranje ni sankcij oz. te niso dovolj ostre in/ali se te ne izvajajo dovolj učinkovito, ali če je na voljo veliko brezplačnih ali cenovno ugodnih parkirnih mest, tam bo delež s kolesi opravljenih poti zagotovo manjši kot tam, kjer je parkirnih mest za avtomobile malo, parkiranje drago, kazni pa visoke in se učinkovito izvajajo. Zato se marsikje kolesarska politika pravzaprav začne s pravilno oblikovano in izvedeno politiko parkiranja osebnih avtomobilov v urbanih središčih.
Delež s kolesi opravljenih poti bo verjetno večji tudi v mestih, ki si prizadevajo z ukrepi omejevanja avtomobilskega prometa v mestnih središčih izboljšati kakovost zunanjega zraka, zmanjšati hrup in mestna jedra narediti bolj privlačna za prebivalce in obiskovalce. Tudi v lokalih skupnostih, ki veliko dajo na spodbujanje zdravega način življenja, se bo več kolesarilo v službo/šolo in po opravkih, saj

redno vsaj polurno srednje intenzivno kolesarjenje pripomore k boljši psiho-fizični kondiciji ter k zmanjšanju tveganj obolevanja za boleznimi srca in ožilja in sladkorno boleznijo.

Dodatne informacije:

KAKO OVREDNOTITI RAZVOJ KOLESARSKE POLITIKE?
http://kolesarji.org/vrednotenje-razvoja-kolesarske-politike/
BYPAD – Bicycle Policy Audit
http://www.bypad.org/cms_site.phtml?id=551&sprache=en
PLANNING FOR SUSTAINABLE TRAVEL
http://www.plan4sustainabletravel.org/main_actors/
SEGMENT PROJECT
http://partners.segmentproject.eu/hounslow/segment.nsf
PROJECT »LIFECYCLE«
http://www.lifecycle.cc/

Slika 13: Ljubljanska kolesarska mreža na pohodu za kolesarjem prijazno mesto (2001); foto: J. Bertoncelj

Slika 14: Pozor! Kolesarji!; foto: bicikel.com

Tretje poglavje

4. KOLESARSKE POVEZAVE

3.1. Kolesarske povezave: vrste in kriteriji

Kolesarske povezave omogočajo, da pot od točke A do točke B opravimo s kolesom. Ni nujno, da za to potrebujemo posebne površine za kolesarje. Če promet ni preveč gost in če ga lahko umirimo, še najbolje z ustrezno oblikovanimi cestnimi površinami in cestnim pohištvom, potem je možno neposredne, neprekinjene ter relativno varne in udobne kolesarske povezave zagotoviti tudi na prometnih površinah, ki so namenjene tudi drugim udeležencem v prometu.
Kolesarske povezave ločimo na:

a. **Krajevne** – tiste, ki potekajo znotraj kraja in v njem predvsem povezujejo njegovo središče z obrobjem in obrobnimi naselji ter dele, ki so najbolj gosto naseljeni (t. i. generatorji prometa) z glavnimi upravnimi, vzgojno-izobraževalnim, zdravstvenimi, kulturnimi, športnimi in nakupovalnimi stavbami (t.i. atraktorji prometa). V večjih krajih je priporočljivo, če so glavne povezave med obrobji in središči naselij in v obratni smeri označene z usmerjevalnimi tablami; za lažjo orientacijo kolesarjev se na znakovnih in talnih oznakah kot tudi na kolesarskih kartah in zemljevidih uporabi za vsako izmed glavnih povezav drugo barvo.
b. **Medkrajevne** – omogočajo, da od enega do drugega kraja pridemo s kolesom po poteh, ki so označene z usmerjevalnimi tablami, na katerih so bodisi številčne oznake bodisi izpisana imena (priporočljivo tudi oddaljenosti) krajev.
c. **Daljinske** – omogočajo povezave med večjimi regionalnimi središči ter med makro regijami oz. v primeru Evropske unije povezave med različnimi evropskimi regijami. Praviloma so označene z (dolgimi) številčnimi oznakami.

Slika 15: Lokalna kolesarska povezava - Zwolle (NL); foto: A. Klemenc

Kolesarske povezave morajo biti čim bolj:

a) neposredne (brez večji odmikov iz želene smeri),
b) neprekinjene,
c) hitre,
d) varne (tehnična ustreznost, vzdrževanje in dodatki za povečanje varnosti kolesarjev, izogibanje lokacijam, na katerih obstaja večja verjetnost za kriminalna dejanja),
e) udobne (zlasti pomembno je ustrezno tlakovanje ter izvedba uvozov oz. izvozov za avtomobile preko nivojsko dvignjenih kolesarskih stez),

f) zanimive (zlasti za turistične povezave je pomembno, da nas vodijo mimo zanimivih naravnih vrednot in kulturne dediščine ter tako, da se lahko čim bolj naužijemo podobe krajine).

Vedno seveda ni mogoče ustreči vsem kriterijem, se je pa potrebno truditi, da se jih čim bolj upošteva čim več. Pri tem ni nujno, da čim več kolesarskih povezav poteka po ločenih prometnih površinah za kolesarje (kolesarske ceste in steze), saj je na cestah, ki niso v funkciji glavnih medkrajevnih oz. med-regionalnih povezav in/ali nimajo velike frekvence motoriziranega prometa mogoče varnost zagotoviti z ustreznimi oznakami in opozorili ter zmanjšanjem hitrosti na 50 km/h zunaj naselij in 30km/h v naseljih.

Slika 31: Cesta s prednostnim kolesarskim prometom - Terborg (NL); foto: A. Klemenc

Mreža kolesarskih povezav mora zagotoviti dostopnost vseh glavnih institucij, uradov ter kulturnih, zabaviščnih in športno-rekreacijskih objektov kot tudi naravnih in kulturnih znamenitosti. To zahteva vzpostavitev kolesarskih povezav vsaj v osi glavnih prometnic ter preferenčno obravnavo kolesarjev tam, kjer glavne prometnice v naseljih bistveno skrenejo iz smeri neposrednega dostopa do glavnih ciljev.
Ob dovolj širokih pločnikih je mogoče v naseljih povsod tam, kjer ni velike gostote poselitve, kolesarske povezave speljati po skupnih površinah za kolesarje in pešce. Kjer je gostota poselitve zelo redka ali kjer gre za povezave med bližnjimi zaselki ali naselji, pa je, kjer prostor to omogoča, tako ali tako bolje kot pločnike zgraditi od ceste nekoliko odmaknjene skupne poti za kolesarje in pešce.
V podeželskih okoljih je mogoče veliko kolesarskih povezav speljati po solidnih kolovozih, poljskih poteh in stezah, pri čimer je včasih potrebno le nekoliko utrditi vozišče ali zgraditi nekaj deset metrov povezovalnih poti. Skupne poti za traktorje in kolesarje, ki potekajo ob glavnih lokalnih in regionalnih cestah, le-te razbremenijo tistih udeležencev, ki so najbolj moteči za tekoč medkrajevni avtomobilski promet.
Kjer so hitrosti visoke in promet gost, je za varno kolesarjenje potrebno zagotoviti prostorsko ali nivojsko ločene površine za kolesarje, pri nekoliko manjši gostoti in hitrosti prometa pa dovolj široke in jasno označene kolesarske pasove na vozišču.
Zaradi varnosti je potrebno posebno pozornost nameniti prehodom kolesarske povezave iz ene vrste površin na drugo, zlasti pred iztekom kolesarskih stez na površine, ki so predvsem namenjene motoriziranemu prometu, ter potekom kolesarskih pasov pred in skozi križišča. Pred oz. v križiščih pa je pomembno ustrezno usmerjanju kolesarjev: le-ti morajo že pred križiščem vedeti, kako se morajo razvrstiti, da pridejo do želenega cilja, saj sta menjava ali celo prečkanje voznih pasov v križišču zelo nevarna.

Slika 16: Železniško-kolesarski most v bližini Zwolleja (NL); foto: A. Klemenc

3.2. Načrtovanje kolesarskih povezav

Pri načrtovanj kolesarskih povezav vedno upoštevamo, kaj je njihov namen in komu so namenjene, saj je od tega odvisna njihova oblika – torej, ali bo šlo za kolesarsko pot, stezo, pas ali pa bodo ob spremenjenih ali nespremenjenih prometnih režimih kolesarji uporabljali površine, namenjene tudi drugim udeležencem v prometu. Skratka, gre za medsebojno povezanost med funkcijo, namenom in obliko (formo) kolesarske povezave.

Če načrtujemo povezavo med dvema redko naseljenima krajema, ki je namenjena predvsem občasnim kolesarskim izletnikom, potem le-ta seveda ne bo imela oblike kolesarske steze. Te naj bi zagotovili povsod, kjer je to prostorsko mogoče, kadar gre za povezave, ki jih vsak dan uporablja veliko število kolesarjev, hitrost in/ali gostota prometa pa na cestah ne zagotavljata njihove varnosti. Pri tem moramo upoštevati tudi, za katero vrsto povezave gre: če gre za daljinsko kolesarsko povezavo, je potrebno zagotoviti večjo raven varnosti, tudi če jo uporablja majhno število lokalnih kolesarjev.

Pri načrtovanju kolesarskim povezav moramo izhajati iz predvidenega števila uporabnikov po tistem, ko bo kolesarska povezava (v celoti) vzpostavljena (t.i. "induciran promet") in ne iz sedanjega števila kolesarjev, ki se vozi na isti relaciji. Praviloma lahko pričakujemo, da se bo po vzpostavitvi oz. izboljšavi povezave, število kolesarjev povečalo – za koliko, pa nam lahko dajo odgovor le čim bolj verodostojne prometne študije in simulacije prometnih tokov.

Slika 17: Kolesarska povezava ob reki Odense (DK); foto: A. Klemenc

Pomembno je, da so kolesarske povezave neprekinjene in da v svoji celotni dolžini zagotavljajo približno enak standard. Pri nas se velikokrat zgodi, da se kakovost in/ali varnost kolesarske povezave med posameznim deli bistveno spreminja oz. da na iztekih kolesarskih poti ali stez na vozišča, na križiščih in v krožiščih ni poskrbljeno za varnost kolesarjev, čeprav je lahko sicer kolesarska povezava čisto ustrezna. Za daljinske in regionalne kolesarske povezave velja, da v bližini in skozi večja naselja dobijo tudi funkcijo kolesarskih povezav za vsakdanje kolesarjenje v delo/šolo. Takrat je potrebno upoštevati, da se pred oz. skozi naselja število uporabnikov bistveno poveča, zato je za nemoten in varen kolesarski promet na teh odsekih morebiti potrebno spremeniti obliko kolesarske povezave (npr. iz kolesarskega pasu v kolesarsko stezo) ali v križiščih v naselju omogočiti, da se kolesarji pred semaforji lahko razvrstijo tudi pred avtomobili in ne le vzporedno z njimi.

3.2.1 Načrtovanje lokalnih turističnih povezav

Pri načrtovanju lokalnih turističnih kolesarskih povezav je potrebno imeti v mislih tudi njihovo povezavo s kolesarskimi povezavami v drugih lokalnih skupnostih ter regionalnimi, državnimi in evropskimi kolesarskimi povezavami. Dobro je, če se na medobčinski ravni ustanovi koordinacijsko telo oz. če funkcijo koordinatorja prevzame regionalna razvojna agencija ali turistična organizacija. Pri tem ni pomembno le, da so različne kolesarske poti med seboj povezane, temveč tudi, da pride do povezav kolesarskih poti enake zahtevnosti. S tem se prepreči, da se lokalna ali regionalna kolesarska turistična pot začne kot zložna asfaltirana kolesarska pot, primerna tudi za družine z mlajšimi otroci in kolesarje na običajnih kolesih, potem pa naenkrat preide v strm kolovoz, ki ga zmorejo le kolesarji na gorskih kolesih v dobri kondiciji. Priporočljivo je tudi, da na medobčinski oz. regionalni ravni obstaja poenoten sistem označevanja kolesarskih povezav. Najbolje bi sicer bilo, da bi imeli poenoten sistem na ravni cele države.

3.3. Označevanje kolesarskih povezav

Slika 18: Označevanje lokalnih kolesarskih povezav v Odenseju (DK); foto: A. Klemenc

Sestavni del kolesarske infrastrukture je tudi ustrezen sistem označevanja kolesarskih poti. V nekaterih mestih so glavne kolesarske proge analogno s progami mestnega potniškega prometa označene z različnimi barvami. Tako lahko kolesar intuitivno že po barvi oznake ugotovi, na kateri kolesarski povezavi se nahaja oz. katera je pred njim; poleg tega so številčno podane tudi vrednosti oddaljenosti do centra mesta oz. bližnjih in nekoliko bolj oddaljenih naselij. Oznake kolesarskih poti, namenjenih vsakodnevnim vožnjam, se morajo jasno razlikovati od oznak turističnih, te pa od oznak športno-rekreativnih kolesarskih poti. Pri slednjih je priporočljivo, da analogno s smučarskimi progami barve označujejo tudi njihovo težavnost oz. zahtevnost.

Na ustrezno označevanje kolesarskih povezav je potrebno misliti že pri njihovem načrtovanju. Evropske kolesarske povezave so po pravilih EU označene zgolj s številkami in podobno so označili tudi marsikatero lokalno povezavo pri nas. Do uporabnika veliko bolj prijazne so povezave z lastnim imenom, ki je napisano na označevalnih tablah, skupaj s smernimi puščicami in oddaljenostjo do najbližjega večjega naselja/kraja v kilometrih. Že pri načrtovanju je potrebno preveriti, kje vse je potrebno postaviti oznake, da uporabniki ne bodo v dvomih, kam je treba kreniti oz. kje je treba kam zaviti.

Slika 19: Tabla s karto kolesarskih poti - Nizozemska; foto: A. Klemenc

O pomembnost oznak za kolesarjenje in kolesarski turizem se še pred namestitvijo pogovorimo z lokalnim prebivalstvom, še posebej s kmeti in lovci, in pridobimo njihovo soglasje o poteku in označevanju kolesarskih poti. Če tega ne storimo, se nam lahko zgodi, da bodo kolesarske oznake odstranili v znak nasprotovanja, češ da kolesarske povezave potekajo po območjih, za katera menijo, da so njihovo ozemlje.
Lokalnemu prebivalstvu je potrebno kolesarsko izletništvo in turizem predstaviti kot priložnost za nove storitve in dejavnosti, ki bodo dodale vrednost k razvoju kraja in omogočile, da bolje spoznajo kraj, njegove lepote ter naravne vrednote in kulturno dediščino, ne da bi jih s tem ogrožali.

Pri postavljanju oznak kolesarskih poti se je treba držati pravila, da je bolje kakšna oznaka preveč kot oznaka premalo. Avtomobilistu, ki zaide s poti, nekaj dodatnih kilometrov ne pomeni veliko, za (utrujenega) kolesarja pa je to čisto druga zgodba.

Poleg tega, da so postavljene na ustreznih lokacijah in dovolj pogosto, je prav tako pomembno, da so oblikovno poenotene in dovolj velike, da jih je mogoče opaziti tudi z večje razdalje oz. pri večjih hitrostih. Pred začetkom vsake kolesarske sezone je potrebno na terenu preveriti stanje oznak ter manjkajoče in poškodovane nadomestiti z novimi.

Pobudniki kolesarskih oznak in kolesarskih poti so lahko tudi nekatere civilne iniciative, ki z lastno prizadevnostjo in z dodatnimi spodbudami s strani občin lahko uspešno izvedejo tudi veliko večje projekte. Zgled je lahko civilna iniciativa Prava smer, ki je pripravila projekt postavitve kolesarskih smerokazov v občini Radovljica.

Slika 20: Prostovoljno označevanje kolesarskih poti v Radovljici; foto: P. Knez

3.4. Obveščanje o (novih) kolesarskih povezavah

O vzpostavitvi nove kolesarske povezave moramo na primeren način in po različnih kanalih obvestiti predvsem tiste ciljne skupine kolesarjev, ki jim je povezava v prvi vrsti namenjena, kot seveda vso zainteresirano javnost. To je pomembno zlasti pri tistih povezavah, ki so namenjene turistom in izletnikom, saj je za njih zelo pomembno, da podrobne informacije (od kam do kam, težavnost, vrsta tlakovanja ipd.) dobijo že preden pridejo v kraj, v katerem se povezave začenja oz. skozi ali mimo katerega poteka. V tem primeru je priporočljivo, da so podrobne informacije o povezavi dostopne na spletni strani lokalne skupnosti in regionalnih oz. lokalnih turističnih organizacij kot tudi na posebnih spletnih straneh, namenjenih kolesarstvu in kolesarskemu turizmu. Poleg informacij, dostopnih preko svetovnega spleta pa so pomembne tudi kakovostne brošure in zloženke, ki podajajo opis poteka trase kolesarske povezave (tudi z informacijami o vrstah tlakovanja, višinskih razlikah ter naklonih najbolj pomembnih vzponov in spustov) ter opise ogleda vrednih kulturnih in naravnih vrednot ob trasi.

Dodatne informacije:

CYCLING POLICY GUIDE - INFRASTRUCTURE
http://www.presto-cycling.eu/images/policyguides/presto_cycling%20policy%20guide%20infrastructure_english.pdf
ZASNOVA DRŽAVNEGA KOLESARSKEGA OMREŽJA V REPUBLIKI SLOVENIJI
http://kolesarji.org/wp-content/uploads/2012/02/publikacija_kolesarji.pdf
NAČRTOVANJE KOLESARSKIH POVEZAV V ALPSKEM VISOKOGORJU V SLOVENIJI
http://geo2.ff.uni-lj.si/pisnadela/pdfs/dipl_200801_tereza_cernigoj.pdf
KO NI DENARJA IN PROSTORA ZA KOLESARSKO STEZO?
http://kolesarji.org/ko-ni-denarja-in-prostora-za-kolesarsko-stezo/
OD KOLESARSKE SOSESKE DO KOLESARSKEGA MESTA
http://kolesarji.org/od-kolesarske-soseske-do-kolesarskega-mesta
KOLESARSKI SMEROKAZI NAVDUŠILI RADOVLJIŠKE OBČINARJE
http://www.dnevnik.si/novice/slovenija/1042546115

Četrto poglavje

5. KOLESARSKA INFRASTRUKTURA IN PROMETNI REŽIMI

Slika 21: Prvo križišče s prednostnim vodenjem kolesarjev v Ljubljani; foto: A. Klemenc

Kolesarsko infrastrukturo sestavljajo površine, na katerih se odvija kolesarski promet, vključno s površinami za parkiranje koles ter prometno – varnostna in usmerjevalna signalizacija.
Načrtovanje kolesarske infrastrukture ne sme sloneti na sedanjem stanju, temveč je potrebo izhajati iz pričakovanih prihodnjih obremenitev in v kolesarskih strategijah strokovno podprto opredeljenih ciljnih vrednosti. Tako kot nova oz. razširjena cesta pritegne nase večje število avtomobilov, tudi izboljšane in nove kolesarske steze pritegnejo nove kolesarje, v kolikor seveda ne gre zgolj za nepovezane ali slabo povezane odseke.
Nove kolesarske povezave je potrebno pravočasno umestiti v prostorske plane. V procesih oblikovanja in sprejemanja le-teh je priporočljivo, da se pravočasno in na primeren način obvesti oz. pozove zainteresirane za razvoj kolesarske infrastrukture (organizirane in neorganizirane kolesarje, gostince, hotelirje, lastnike turističnih poti, upravnike naravovarstvenih področij in ipd.) k posredovanju svojih predlogov in pripomb.

Pri kolesarski infrastrukturi je pomembna predvsem njena kakovost in ne zgolj količina. Slabo načrtovane ali izvedene (pa tudi slabo vzdrževane) kolesarske steze in pasovi, ovire na kolesarski infrastrukturi, za kolesarje nevarna križišča, podvozi in nadvozi, na neprimernih krajih postavljena in/ali neprimerna stojala za kolesa, pomanjkljive ali zmedene oznake kolesarskih povezav itd., vse to prej odbija kot spodbuja ljudi h kolesarjenju. Za kolesarsko infrastrukturo še posebej velja, da mora biti načrtovana v sodelovanju z uporabniki in po njihovi meri ter mora biti ustrezno izvedena do zadnje podrobnosti. Kolesarje še posebej motijo v obliki pentlje izvedene kolesarske steze skozi križišča, ostri zavoji kolesarskih stez in pasov, nevarni izteki kolesarskih stez na površine, na katerih kraljujejo avtomobili, previsoki robniki, po meri avtomobilov ukrojeni uvozi in izvozi prek kolesarskih stez,prometni znaki in druge ovire na površinah, namenjenih kolesarjenju itd.

V nadaljevanju ne bomo podrobneje opisovali posameznih segmentov prometnih površin, namenjenih prvenstveno ali izključno kolesarjem, saj si predstavitev, opremljeno z ilustrativnim fotografskim gradivom, lahko ogledate v posebnem priročniku za analizo stanja kolesarske infrastrukture, ki je bil izdelan v okviru projekta CYCLO. K temu dodatno priporočamo branje poljudnih člankov iz serije *»Razvoj kolesarjenja v lokalnih skupnostih«*, ki so objavljeni na spletni strani Slovenske kolesarske mreže http://kolesarji.org/razvoj-kolesarjenja-v-lokalnih-skupnostih/ Na kratko bomo opozorili le na nekatere za razvoj in varnost kolesarskega prometa najbolj pomembne vidike prometnih režimov in prometne infrastrukture, ki niso oz. niso dovolj predstavljeni oz. opisani v omenjenem priročniku.

4.1. Vodenje kolesarskega prometa po enosmernih ulicah

Slika 22: Oznaka "protitočnega" kolesarskega pasu v enosmereni ulici - Odense (DK); foto: A. Klemenc

Kjer se le da, je potrebno omogočiti kolesarjenje v obe smeri tudi v enosmernih ulicah. Pri tem je za doseganje zadostne širine ponekod potrebno spremeniti parkirne režime ali celo prepovedati parkiranje v enosmernih ulicah. V vsakem primeru pa je potrebno v vseh križiščih enosmernih ulic postaviti signalizacijo, ki v ulicah, ki jih prečijo enosmerne ulice, opozarjajo udeležence v prometu na to, da lahko pričakujejo kolesarje tudi iz smeri, ki je sicer prepovedana za motorizirane udeležence v prometu. Seveda je treba tudi ob začetku enosmernih ulic voznike z ustreznim znakom opozoriti, da imajo kolesarji pravico voziti v nasprotni smeri, še bolje pa je, da jih na to ves čas opozarjajo talne oznake oziroma piktogrami v nasprotni smeri vozečega kolesarja.

4.2. Križišča in njihov poseben pomen za varnost in hitrost kolesarskih povezav

Slika 23: Direktno vodenje kolesarjev skozi križišče Roška : Poljanska, Ljubljana; foto: A. Klemenc

Pri zagotavljanju ustreznih kolesarskih povezav je potrebno veliko pozornost nameniti križiščem in krožiščem, saj po eni strani ta (preveč) upočasnjujejo kolesarje, po drugi strani pa se prav v teh zgodi večina hujših prometnih nesreč, v katere so vključeni kolesarji.

Do sedaj je bila pri nas prevladujoča praksa vodenja kolesarjev skozi križišča z nekajmetrskim odklonom oz. ostrim zavojem kolesarja (pentlja) iz smeri pred prečkanjem križišča in ponovim kratkim ostrim zavojem v obratni smeri po prečkanju za vrnitev v prvotno smer. Na ta način se je kolesarje upočasnjevalo, avtomobilom, ki so zavijali desno pa omogočalo, da s tem ne ovirajo oz. manj ovirajo avtomobile, ki želijo po istem pasu nadaljevati naravnost. Za kolesarje je to pomenilo izgubo energije oz. zmanjšanje hitrosti ali tveganje padca ob prehitrem ali nerodnem manevriranju v križišču.

Slika 24: "Kolesarski žep" v Ljubljani, foto: A. Klemenc

Novejši pristop vodi kolesarje neposredno brez odklona skozi križišče, pri čemer je nivo križišča za kolesarje nekoliko zvišan, radij zavoja pa majhen oz. zavoj oster, s čimer se doseže zmanjšanje hitrosti vozil. Če kolesarska steza poteka prostorsko ločeno od vozišča za motorni promet, se mora 20–50 m pred križiščem popolnoma približati vozišču, da pridejo kolesarji v vidno polje vzporedno vozečih voznikov motornih vozil. Le-ti se morajo v semaforiziranih križiščih ob rdeči luči zaustaviti nekaj metrov pred križiščem, medtem ko se kolesarji razvrščajo do vstopa v križišče na desni strani cestišča. S tem se prepreči, da bi ob speljevanju v križišče vozniki kolesarje spregledali. Dodatno lahko varnost kolesarjev, ki vozijo naravnost skozi križišče, izboljšamo s posebnimi semaforji za kolesarje in režimom, pri katerem se zelena luč za kolesarje prižge nekaj sekund pred lučjo za motorna vozila (in se praviloma nekaj sekund prej tudi ugasne).

Kjer je kolesarski promet gost, se kolesarji na enopasovnih voziščih pred semaforiziranim križiščem razvrščajo preko celotne širine voznega pasu pred avtomobilisti, ki se morajo ustaviti nekaj metrov pred križiščem (t.i. "kolesarski žep").

Slika 25: Vodenje kolesarja naravnost skozi križišče, Zwolle (NL); foto: A. Klemenc

V nekaterih kolesarsko razvitih evropskih državah (Nizozemska, Švedska) se na večpasovnih voziščih kolesarje skozi križišče pelje po posebnem pasu med pasom, ki vodi naravnost, in pasom motornih vozil, ki zavijajo desno. Pri tem se križanje kolesarjev in avtomobilov izvede pred križiščem, kar zmanjša možnost nesreč na križišču, kjer je običajno opazovati več različnih prometnih elementov npr. semafor, pešce z obeh strani, kolesarje z desne strani.

Na Danskem imajo tudi posebne pasove, semaforje in režime semaforjev za kolesarje, ki zavijajo levo, s čimer jim omogočajo, da križišče prevozijo v eni fazi. Kjer teh pasov ni in morajo levo zavijajoči kolesarji križišče prevoziti v dveh fazah, pa tistim, ki se v prvi fazi ustavijo, da bi v naslednji fazi pravokotno prevozili križišče, namenijo poseben prostor na desni strani kolesarske steze oz. pasu, kamor se razvrstijo, da ne bi ovirali tistih, ki vozijo naravnost.

4.3. Krožišča – praviloma kolesarjem nevaren del cestne infrastrukture

Slika 26: Krožišče na Nizozemskem; foto: A. Klemenc

Slika 27: Krožišče v Zwolleju (NL); foto: A. Klemenc

V zadnjih nekaj letih so se povsod po Sloveniji zelo uveljavila krožišča, ki znatno prispevajo k povečani pretočnosti in zmanjšanju hujših trkov med avtomobili, vendar po drugi strani podaljšujejo poti in povečujejo tveganja za kolesarje. Postala so prava moda in velikokrat se jih načrtuje brez predhodnega resnega premisleka o njihovi smiselnosti. Varno vodenje kolesarjev skozi krožišča zahteva, da so le-ta zgrajena tako, da poteka "kolesarski krog" vsaj s 3–5 metrskim zamikom od zunanjega roba krožišča, namenjenega motornim vozilom, in/ali da kolesarska steza poteka na nekoliko višjem nivoju kot površine, namenjene motornemu prometu. V primeru krožišč z dvema ali več voznimi pasovi, pa je varnost kolesarjev mogoče zagotoviti le s semaforji.

4.4. Podhodi in nadhodi

Varno prečkanje prometno zelo obremenjenih cest z visokimi hitrostmi prometa (obvoznice okoli naselij, magistrale ipd.) in frekventnih železniških prog je priporočljivo izvesti s podvozi in nadvozi, ki so v primeru cest rezerviranih za motorni promet in avtocest tudi edina možnost. Kjer je to mogoče, naj bi pri tem imeli prednost podvozi, saj zahtevajo premagovanje manjših razlik v višini. Pri podvozih pa je potrebno zagotoviti ustrezno (tudi umetno) osvetlitev in jih – če se le da – speljati tako, da je pri vstopu viden tudi izhod iz podvoza, ker je to pomembno tako z vidika prometne varnosti kot tudi z vidika zmanjševanja tveganj kriminalnih dejanj.

Slika 28: Podvoz pod prometno štiripasovnico - Odense (DK); foto: A. Klemenc

Slika 29: Podvoz pod železniško progo - Zwolle (NL); foto: A. Klemenc

4.5. Parkirišča za kolesa

Med kolesarsko infrastrukturo spadajo tudi ustrezna parkirišča za kolesa. V odvisnosti od lokacije (zakotni ali dobro obiskani deli naselja) in namena (ali gre za kratkotrajno parkiranje pred trgovino ali za dolgotrajno parkiranje pred šolo ali ob železniški postaji) je potrebno stopnjevati možnosti za varno in pred vremenskimi vplivi zaščiteno parkiranje koles. Pri tem so na voljo različni tipi in oblike kolesarskih stojal, pri čemer morajo vsa tista na bolj "zakotnih" krajih in tista, namenjena dolgotrajnejšemu parkiranju, izpolnjevati pogoj, da je mogoče nanje varno prikleniti tako ogrodje kot tudi vsaj enega od kolesnih obročev, priporočljivo pa je, da so na njih priklenjena kolesa zaščitene pred dežjem in snegom.

V kolesarsko razvitih deželah so na večjih železniških postajah locirane tudi pokrite in varovane kolesarnice ali kolesarske parkirne hiše, na preostalih pa so poleg pred vremenom zaščitenimi kolesarskimi stojali na voljo tudi kolesarske omare oz. zaprti "boksi", v katere je mogoče spraviti in zakleniti kolesa, vendar gre pri tem praviloma za plačljiv mesečni, polletni ali celoletni najem.

Prav tako ima število kakovostnih stojal ali parkirišč za kolesa posredno vpliv tudi na varnost kolesarjenja. V mestih, kjer je zaznana večja kriminaliteta po kraji koles ali vandalizem pri njihovem uničevanju, je opaziti zmanjšanje kakovosti koles, ker se njihovi lastniki bojijo kraj vrednejših koles in raje uporabljajo rabljena kolesa ali kolesa nižjega kakovostnega ranga. Slabše vzdrževana kolesa pa so lahko vzrok nekaterih nesreč, predvsem v slabšem vremenu in v nepredvidljivih okoliščinah.

Dodatno varnost seveda lahko zagotovi tudi video nadzor; večja parkirišča pa so lahko varovana tudi z za to pooblaščenimi osebami, velikokrat tistimi, ki so sicer težko zaposljive in vključene v posebne socialne programe.

V krajih, kjer so hoteli pospešiti razvoj kolesarske kulture, so ponekod namestili tudi nenavadna, umetniško oblikovana, a vseeno funkcionalna kolesarska stojala.

Slika 31: Kolesarska garaža - železniška postaja Zwolle (NL); foto: A. Klemenc

Slika 30: Varovano parkirišče za kolesa v središču Zwolleja (NL); foto: A. Klemenc

Kjer želijo spodbuditi obisk množičnih prireditev s kolesi, so na voljo mobilna kolesarska stojala, dodatno pa lahko varnost koles tudi tu zagotovimo z navzočnostjo oseb, ki nadzorujejo območje kolesarskega parkirišča.
Poleg uporabne vrednosti imajo kolesarska stojala pred institucijami in trgovinami tudi simbolni pomen. Predstavljajo namreč simbolno naklonjenost ustanove za kolesarje in s tem promovirajo dodatno uporabo kolesa kot vsakdanjega prevoznega sredstva. Z vidika spreminjanja mobilnostnih navad zaposlenih je postavitev pokritih kolesarskih stojal na vidnih in varnih mestih pred podjetji, uradi in drugimi večjimi zaposlitvenimi središči dodatna spodbuda zaposlenim k rednejši uporabi varnih koles.

Slika 33: Kolesarsko parkirišče v Odenseju (DK); foto: A. Klemenc

Slika 32: Kolesarsko parkirišče pri železniški postaji v Zwolleju (NL); foto: A. Klemenc

4.6. Tlakovanje kolesarskih površin

Vozne površine za kolesarje so lahko makadamske, asfaltirane, betonske ali sestavljene iz betonskih ali opečnih tlakovcev ali granitnih kock. Praviloma so za vsakdanje kolesarjenje v službo in po opravkih ter za medkrajevne in daljinske kolesarske povezave najbolj primerne asfaltirane površine, pri čemer je pomembno, da je podlaga dovolj utrjena in da je površina čim bolj gladka, ob tem, da mora asfalt zagotoviti dober oprijem pnevmatik. Za vizualno ločevanje kolesarskih pasov je dobro, če so kolesarski pasovi drugačne (večinoma rdeče, modre ali zelene) barve kot cestišče, namenjeno motoriziranemu prometu. Najbolje je, da je že asfaltna prevleka drugačne barve, saj je drugače težko zagotoviti daljšo obstojnost obarvanosti oz. leta zahteva redno barvanje. Pri uporabi barve je treba paziti, da le-ta ne poveča drsnosti oz. spolzkosti površine.

Slika 34: Tlakovanje z opečnimi tlakovci, Zwolle (NL); foto: A. Klemenc

Slika 35: Kombinacija betonskih tlakovcev in granitnih kock, Stockholm (S); foto: A. Klemenc

Zlasti v mestnih središčih se za kolesarske površine uporabljajo tudi različni tlakovci (opečni, granitni ali betonski). Ponekod z njimi tudi v conah nemotoriziranega prometa ali conah za pešce tudi vizualno ločujejo površine, po katerih naj bi se gibali kolesarji, od tistih, namenjenih predvsem pešcem. Granitne kocke so pri tem za kolesarje najmanj udobne, saj zaradi razmika med robovi kock povzročajo tresljaje in ne zagotavljajo zadostnega oprijema v primeru dežja. Pri tlakovcih se tudi rado zgodi, da v daljšem času ponekod med njimi pride do večjih neravnin, ki so lahko, če niso sanirane, ne le neudobne, temveč celo nevarne za kolesarje. Zlasti pri opečnih tlakovcih je potrebno misliti na to, da zagotavljajo ustrezen oprijem kolesarskih pnevmatik tudi ob dežju.

Dodatne informacije:

NAVODILA ZA PROJEKTIRANJE KOLESARSKIH POVRŠIN
http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Kolesarji/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf
NOVELACIJA NAVODIL ZA PROJEKTIRANJE KOLESARSKIH POVRŠIN
http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Novice_OJ/pdf_datoteke/Microsoft_Word_-_KOLESARJI_OBCINSKE_CESTE.pdf
6 NAJBOLJ TIPIČNIH VRST KOLESARSKIH POVRŠIN
http://kolesarji.org/vrste-kolesarskih-povrsin/
PRVI SHARROW V MARIBORU IN SLOVENIJI
http://kolesarji.org/prvi-sharrow-v-mariboru-in-sloveniji/
KVALITETA KOLESARSKIH POVRŠIN NA PRVEM MESTU
http://kolesarji.org/kvaliteta-kolesarskih-povrsin/
KAKO DO NOVE KOLESARSKE STEZE?
http://kolesarji.org/kako-do-nove-kolesarske-steze/
POLICY GUIDE – CYCLING INFRASTRUCTURE
http://www.presto-cycling.eu/en/policy-guidelines-a-fact-sheets/infrastructure-planning
http://www.bicyclenetwork.com.au/general/bike-futures/91233/
http://assets.dft.gov.uk/publications/local-transport-notes/ltn-2-08.pdf
http://assets.dft.gov.uk/publications/manual-for-streets/pdfmanforstreets.pdf
http://www.bikexprt.com/streetsmarts/usa/chapter3a.htm

Peto poglavje

6. STORITVE ZA KOLESARJE

5.1. Vrste in ciljne skupine storitev za kolesarje

Storitve za kolesarje vključujejo različne infrastrukturne, informacijske, motivacijske in servisne storitve, namenjene kolesarjem ter

- poleg ustrezne infrastrukture dodatno spodbujajo uporabnike drugih prometnih sredstev, da pričnejo uporabljati kolo kot vsakdanje prometno sredstvo;
- pomagajo "vsakdanjim" kolesarjem, da je kolesarjenje lažje in bolj prijetno ter
- dajejo kolesarjem občutek, da so sprejeti in zaželeni udeleženci v prometu.

Za kolesarstvo so različne servisne storitve bistvenega pomena, čeprav gre velikokrat za majhne in simbolične geste, ki kažejo na to, da (lokalna) skupnost ceni in spodbuja kolesarjenje kot način transporta ter skrbi za zdravje in okolje. Takšne geste so npr. javne kompresorske zračne tlačilke, omarice z osnovnim orodjem za popravilo koles, brezplačni kolesarski zemljevidi in karte, brezplačni pregledi in osnovni servisi koles, organizacija sejmov, na katerem je mogoče prodati in kupiti rabljena kolesa ipd. Včasih so že majhne stvari oz. geste tiste, ki naredijo kolesarjenje enostavno in privlačno.

Slika 36: Pomoč strokovnjaka pri samopopravilu kolesa v "Kolesarski hiši" v Parizu (F); foto: A. Klemenc

Slika 37: Javna kompresorska tlačilka v Vasterasu (S); foto: A. Klemenc

Storitve so lahko namenjene vsem kolesarjem ali v prvi vrsti določenim ciljnim skupinam, kot so:

a) kolesarji –začetniki in tiste, ki želijo "obuditi" svoje kolesarske sposobnosti in znanje;
b) priseljenci;
c) "vozači" oz. tisti, ki se na večje razdalje v službo/šolo vozijo (tudi) s kolesi;
d) tisti, ki se po nakupih odpravljajo s kolesi;
e) kolesarji-rekreativni športniki;
f) kolesarji izletniki, turisti in popotniki.

Pri "trženju" kolesarskih storitev je pomembno, da le-te sporočajo, da je kolesarjenje "zabavno in privlačno" in ne le "pametno in koristno".

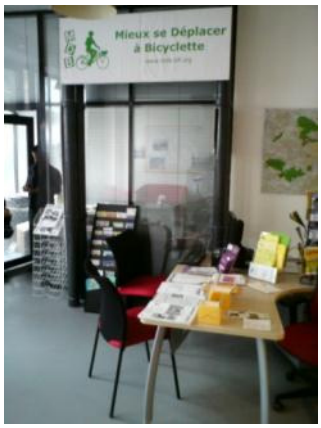
5.1.1. Storitve za kolesarje začetnike in tiste, ki želijo "obuditi" svoje kolesarske sposobnosti in znanje

so predvsem treningi usposabljanja za (ponovno) pridobitev kolesarskih veščin in (obnovo) poznavanja cestno-prometnih predpisov in načel varne vožnje s kolesom, lahko pa tudi seznanjanje, preizkušanje in usposabljanje za vožnjo z e-kolesi. Poleg šoloobveznih otrok, za katere v osnovnih šolah v okviru pouka poteka usposabljanje za pridobitev kolesarskega izpita, s katerim lahko postanejo kot kolesarji samostojni udeleženci v prometu, so kolesarji – začetniki lahko tudi starejši, ki še ne obvladajo kolesa ali pa dalj časa niso kolesarili oz. so zaradi bolezni in poškodb izgubili sposobnosti, potrebne za obvladovanje kolesa, ter zaupanje, da ga lahko varno uporabljajo v prometu. Mednje sodijo lahko tudi priseljenke iz okolij, v katerih običaji in verske tradicije obravnavajo kolesarjenje kot neprimerno za ženske, kar je ob začetkih množične uporabe kolesa veljalo tudi pri nas. Poleg usposabljanj za varno vožnjo na kolesarski poligonih in v prometu so za to skupino pomembne tudi kolesarski zemljevidi s čim bolj natančno predstavljenimi kolesarskimi povezavami.

5.1.2. Storitve za priseljence

Selitve so ena najboljših priložnosti za spremembo potovalnih navad, saj si morajo takrat ljudje vzeti čas in energijo, da si svoje življenje na novo organizirajo ter spremenijo svoje vsakdanje navade in rutine. Priseljenci želijo biti sprejeti s strani skupnosti, v katero so se preselili, po drugi strani pa želijo biti v novem okolju čim bolj mobilni ter izgubljati čim manj časa in živcev na poteh do službe/šole in po opravkih. Organizacija "kolesarskih sprejemov za priseljence" ter "kolesarski paketi dobrodošlice za priseljence" so tako po eni strani simpatična gesta in ritual njihovega vključevanja v novo skupnost, po drugi strani pa ukrep zmanjševanja uporabe osebnih avtomobilov v lokalni skupnosti.

»Paket dobrodošlice" praviloma vsebuje kolesarske zemljevide ter promocijsko-informacijske zloženke o kolesarjenju in kolesarskih storitvah v lokalni skupnosti in regiji, lahko pa tudi pribor za krpanje zračnic, odsevne trakove, kolesarske svetilke ali kaj podobnega. V okviru "kolesarskih sprejemov" pa se organizirajo tudi vodena kolesarjenja, na



Slika 38: Informacijske storitve za kolesarje v "Kolesarski hiši"v Parizu ; foto: A. Klemenc

katerih udeleženci spoznavajo kolesarsko infrastrukturo, nevarne točke oz. pasti za kolesarje kot tudi različne kolesarsko izletniške in rekreacijske poti. Poleg informacij s področja kolesarstva v lokalni skupnosti je mogoče oz. priporočljivo ciljno skupino obvestiti tudi o storitvah javnega prometa, parkiriščih in parkirnih režimih ter glavnih nakupovalnih, športnih in kulturnih centrih ipd.

Priseljenci pa so v lokalnem okolju lahko v začetku tudi dobri zunanji opazovalci trenutnega stanja kolesarske infrastrukture in navad, ki z izkušnjami in idejami iz mest, v katerih so živeli, dodatno pripomorejo k prepoznavanju in izboljšanju stanja lokalnega kolesarjenja.

5.1.3. Storitve za vozače

Poleg informacij o kolesarskih povezavah potrebujejo tudi informacije o tem, kje so varovana, pokrita in "običajna" parkirišča za kolesa in/ali kje, na kakšen način in pod katerimi pogoji si je mogoče sposoditi (mestno) kolo, pod katerimi pogoji in na katera sredstva javnega prevoza je mogoče seboj vzeti kolo, kje so kolesarske trgovine in servisi. Tako kot za tiste, ki na delo prihajajo iz bližnje okolice, je tudi za njih pomembno, da imajo na delovnem mestu ali v njegovi neposredni bližini možnost varnega parkiranja kolesa, tuše in garderobe. Za tiste, ki (večji) del poti opravijo z javnim prevozom, je zelo pomembno tudi, da lahko kolo parkirajo v neposredni bližini avtobusne oz. železniške postaje, ne da bi ves čas bili v strahu pred krajo ali se ob dežju ali snega sekirali, ker kolo ni zaščiteno pred slabim vremenom. Poleg tega so lahko deležni tudi določenih materialnih spodbud bodisi v obliki finančnih stimulacij, nagrad (kolesarske oblačila in oprema) ali nagradnih kolesarskih izletov s strani delodajalcev (številne študije potrjujejo, da so kolesarji bolj produktivni kot tisti, ki se v službo vozijo z osebnimi avtomobili) in/ali lokalne skupnosti. Za izboljšanje njihove motivacije in v promocijske namene se lahko organizirajo tudi posebna nagradna tekmovanja, ki temeljijo bodisi na pogostosti prihoda na delo s kolesom bodisi na številu prevoženih kilometrov s kolesom na delo.

5.1.4. Storitve za nakupovalce

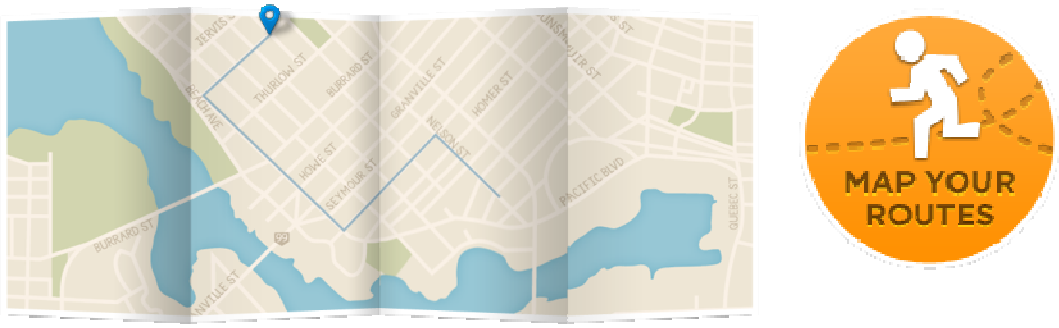
Slika 39: Kolesarska stojala pred vhodom v trgovino, Zwolle (NL); foto: A. Klemenc

V nasprotju s prepričanji so študije, opravljene v Nemčiji, pokazale, da kolesarji v trgovinah potrošijo več kot tisti, ki nakupujejo z avtomobili. Kupujejo sicer manj, a večkrat ter praviloma dražje proizvode. Potrebujejo tudi bistveno manj parkirnih površin oz. kupujejo tudi v trgovinah, ki v neposredni bližini nimajo parkirnih mest. Za nakupe s kolesom je pomembno, da so na kolesarskih zemljevidih označene tudi poti do glavnih nakupovalnih središč in da v njih lahko kolesa varno parkiramo čim bližje vhodu. Pomembno je tudi, ali si je za nakupe mogoče izposoditi kolesarsko prikolico, "nakupovalno" kolo (ali e-kolo) oziroma ali ob večjih nakupih trgovec lahko zagotovi dobavo nakupljenega na dom oz. želeno lokacijo.

Na Nizozemskem nekatere velike trgovske verige v sodelovanju s proizvajalci koles razvijajo in preizkušajo tudi posebne kolesarske prikolice, ki jih je mogoče enostavno spremeniti v nakupovalne vozičke, tako da kupcem ni potrebno prelagati stvari iz nakupovalnih vozičkov v kolesarske torbe in/ali prikolice. Pomembne so tudi "motivacijske storitve" v obliki različnih popustov in nagrad, ki jih kolesarji kot kupci dobijo ob rednem nakupovanju s kolesom.

6.2. *Informacijske storitve za kolesarje*

Kolesarji so bolj ranljivi udeleženci v prometu od avtomobilistov ter pri opravljanju poti odvisni od svojih mišic oz. fizičnih sposobnosti. So hkrati vozniki in delavci, ki lovijo ravnotežje na prevoznem sredstvu, ki ga poganjajo. Zato so zanje še bolj kot za avtomobiliste in motoriste pomembne čim bolj kakovostne informacije o prometnih povezavah ter storitvah, ki jih potrebujejo na svojih poteh. Informacijske storitve so zlasti pomembne za kolesarje izletnike, turiste in popotnike.
Kolesarji potrebujejo informacije o tem, kje je mogoče čim hitreje in/ali čim bolj varno kolesariti, da preidejo do želenega cilja oziroma o tem, katere kolesarske poti so najbolj zanimive in ponujajo najlepše razglede ter vodijo do naravnih vrednot in kulturne dediščine. Potrebujejo tudi informacije o tem, kje je mogoče (varno) parkirati kolesa, kje so kolesarske trgovine in servisi, kje se nahajajo gostinski in turistični obrati, kje in kdaj, pod katerimi pogoji in za kakšno ceno je mogoče kolo vzeti na vlak ali avtobus itd. Če gre za športno – rekreativne in/ali izletniško – turistične kolesarske povezave pa so poleg informacij o njihovem poteku zaželene tudi informacije o njihovi zahtevnosti oz. o dolžini, vrstah podlage ter vzponih, spustih in višinskih razlikah oz. vertikalnem profilu.
Kolesarji si želijo tudi informacij o različnih kolesarskih prireditvah in tekmovanjih, ne le športno-rekreativnih in izletniško turističnih, temveč tudi o tistih, ki spodbujajo vsakdanje kolesarjenje v službo/šolo ali po nakupih.
Informacije, ki jih kolesarji potrebujejo, je mogoče podati tako v tiskani kot tudi v elektronski obliki oziroma v obliki kolesarskih zemljevidov, kart, brošur in zgibank ter preko spletnih strani, ki vsebujejo različne informacije in/ali interaktivna orodja za načrtovanje poti ("routeplanners").

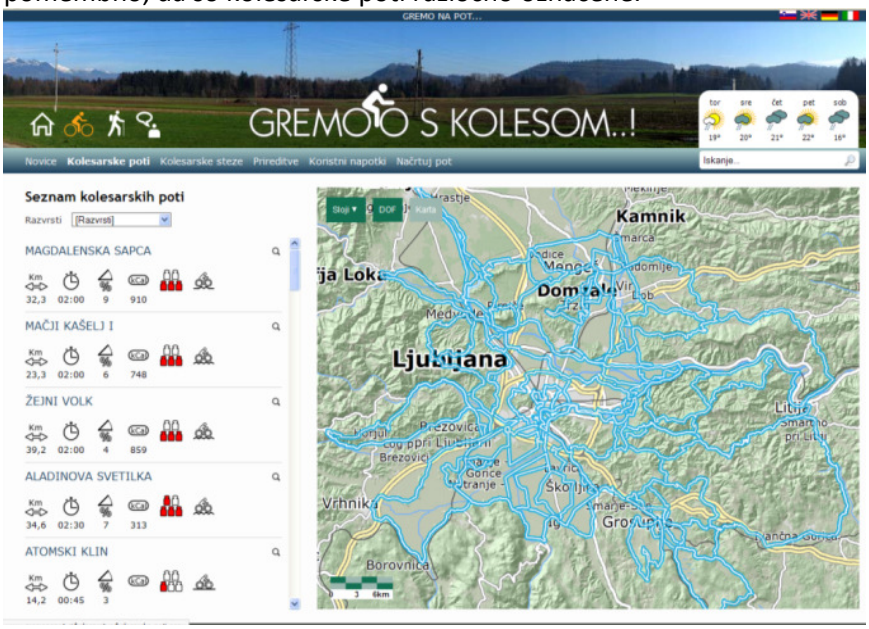


Slika 40: spletno načrtovanje kolesarskih poti; vir: mapmyride.com

6.2.1. Kolesarski zemljevidi

Pri kolesarskih zemljevidih in kartah je potrebno misliti na to, komu so namenjene. Za kolesarjenje v večjem mestu so potrebne čim bolj natančne in podrobne karte, na katerih je mogoče razbrati imena vseh ulic kot tudi vrsto kolesarske prometne površine, po kateri poteka povezava oz. njen del. Za turiste, ki želijo zgolj priti iz enega do drugega konca mesta ali jih predvsem zanima dostop do mestnega središča, pa je najbolj pomembno, da so jasno in na ustrezno velikem oz. majhnem formatu označene glavne kolesarske povezave ter kje se nahajajo različne turistične znamenitosti in objekti ter kolesarska trgovina in/ali servis. Pomembno je tudi, da so karte razločne in berljive oz. da je grafična podlaga enostavna in da se kolesarske povezave barvno dovolj jasno razlikujejo od siceršnje mreže ulic, cest in poti ter potekov železniških prog. Lokalne kolesarske karte pogosto v obliki kolesarskega zemljevida, ki ima na hrbtni strani podane fotografije in opise lokalnih znamenitosti in posebnosti ter informacije o gostinskih in turističnih obratih. Priporočljivo pa je, če vsebuje tudi naslove in telefonske številke kolesarskih servisov, taksi služb, avtobusnih in železniških postaj, zdravstvenih služb ipd.
Kolesarski zemljevidi so lahko skupaj z drugimi pomembnimi informacijami in zanimivostmi objavljeni tudi na spletnih straneh lokalnih skupnosti in turističnih organizacij in/ali na specializiranih spletnih straneh, namenjenih kolesarjem oz. kolesarskemu turizmu. Običajno so opremljeni tudi s številnimi

fotografijami, ki poleg znamenitosti in zanimivosti ob posameznih kolesarskih poteh predstavijo tudi njihov tip in izgled.
Če gre za posamezne kolesarske poti, jih je mogoče predstaviti tudi v brošurah ali na zgibankah, kjer je poleg tega, da so podane razdalje in informacije o vertikalnem profilu, vrstah podlage ter informacije o krajevnih znamenitostih in posebnosti ter za kolesarje pomembnih storitvah, prav tako pomembno, da so kolesarske poti razločno označene.



Slika 41: Spletni portal "Gremo na pot"

5.2.2. Spletne informacijske storitve za kolesarje

V zadnjem času postajajo vse bolj popularna tudi spletna interaktivna orodja za načrtovanje poti. Le-ta omogočajo, da pot načrtujemo na osnovi izbora preferenc ter na ta način pridemo do cilja po najbolj zanimivi, najbolj varni ali najbolj neposredni kolesarski povezavi. Omogočajo tudi pristop načrtovanja od ene do druge želene točke, pri čemer nam podajo informacije, po kakšne vrste prometni povezavi se bomo na posameznem odseku vozili. Nekatere od aplikacij so povezane tudi z orodjem Google View, ki omogoča vizualizacijo z različnih perspektiv v realnem času. Tako se lahko "virtualno sprehodimo" po celotni poti, preden slednjo opravimo s kolesom.

Slika 42: "Naviki" - mednarodni portal za vnos in načrtovanje kolesarskih poti

Slika 43: Označevanje kolesarskih povezav s pomočjo pametnih telefonov in GPS;
vir: mapmyride.com

Sodobne informacijsko komunikacijske tehnologije omogočajo tudi, da na osnovi čipov in radio frekvenčnih identifikacijskih registratorjev (RFID) ali s pomočjo pametnih mobilnih telefonov in GPS navigacijskega sistema na posameznih destinacijah sledimo potem kolesarjev in jih beležimo. Na tej osnovi je potem mogoče tudi izdelati spletne kolesarske zemljevide, ki vsebujejo vse možne variante kolesarskih povezav med različnimi startnimi in ciljnimi točkami. Enake tehnologije lahko služijo tudi za beleženje kolesarskih poti in izračun razdalj, ki so bile prevožene s posameznim kolesom, kar je lahko ena izmed tehnoloških osnov za izvedbo različnih tekmovanj, ki spodbujajo k čim večjem številu s kolesom opravljenih poti oz. prevoženih kilometrov.

Sodobne informacijske komunikacijske tehnologije in spletna socialna omrežja omogočajo, da poleg običajnih informacijskih kanalov (objave v tisku, na radiu ali TV) o kolesarskih dogodkih in prireditvah obveščamo preko spletnih aplikacij za računalnike in pametne telefone oz. preko spletnih strani, Facebooka, Twitterja, Googla+ itd.

Lokalne skupnosti, ki želijo spodbujati kolesarjenje in izboljšati pogoje za kolesarjenje oz. varnost kolesarjenja na svojem področju, lahko s pomočjo sodobnih IKT izdelajo (interaktivne spletne) zemljevide, na katerih so označene ter v besedi in s fotografijami predstavljena nevarna mesta za kolesarjenje oz. t.i. "kolesarske črne točke". Najbolje je, če vzpostavijo ustrezno spletno platformo, o njej informirajo prebivalce oz. kolesarje in jih motivirajo, da identificirajo "črne točke", jih ustrezno predstavijo ter podajo svoje predloge za njihovo odpravo. Seveda je priporočljivo, da tiste, ki prispevajo največ in/ali najboljše predloge za odstranitev "črnih točk", tako ali drugače nagradijo.

5.3. Male in simpatične, a uporabne storitve za kolesarje

Slika 44: Ekološka juha na triciklu;
foto A. Klemenc

Mednje sodijo kompresorske tlačilke in/ali škatle s (pričvrščenim) osnovnim orodjem za popravilo koles ob glavnih kolesarskih povezavah, proti kolesarjem nagnjeni koši za odpadke ob kolesarskih stezah, avtomati za nakup kolesarskih zračnic, prodaja osnovnih kolesarskih potrebščin (tlačilke, svetilke, pribor za krpanje zračnic, zračnice različnih dimenzij ipd.) na bencinskih servisih, stojala ali držala ob semaforjih, informacijske storitve s področja kolesarskega izletništva in turizma na spletnih straneh in v okviru dejavnosti mobilnostnih centrov ter brezplačni pregledi in osnovni servisi koles, preizkusi e-koles, kolesarske opreme (prikolice, torbe, košare ipd.) in kolesarskih čelad v okviru različnih (kolesarskih) prireditev.

Dodatne informacije:

PRAVILNIK O PROMETNI SIGNALIZACIJI IN PROMETNI OPREMI NA JAVNIH CESTAH
http://zakonodaja.gov.si/rpsi/r07/predpis_PRAV2547.html
KAKO OZNAČEVATI KOLESARSKE POTI?
http://kolesarji.org/oznacevanje-kolesarskih-poti/
MURSKA KOLESARSKA POT
http://hiking-biking.net/murska-kolesarska-pot.aspx

KOLESARSKE HIŠE
http://www.mdb-idf.org/spip/spip.php?article810
http://www.velo.qc.ca/fr/vq/maison
http://www.lbk.org.uk
SPLETNI NAČRTOVALCI POTI
http://www.urbancyclist.com/
http://www.naviki.org/en/naviki/start
http://www.mapmyride.com/
http://www.gremonapot.si/
SERVICES FOR CYCLISTS
http://www.bury.gov.uk/index.aspx?articleid=5491

Šesto poglavje

6. PROMOCIJA KOLESARSTVA

Tudi ob temeljitem izboljšanju in razširitvi mreže kolesarskih povezav le-te ne bodo optimalno izkoriščene, če kolesarjenja v občini ne promoviramo. S strani občin je seveda najbolj smiselno promovirati kolesarjenje tam in takrat, ko so dosežene pomembne izboljšave na kolesarski infrastrukturi in pri kolesarskih storitvah. Tudi tam, kjer kolesarjenje kot način prevoza ni razvito, pa bi občinska vodstva rada storila korak naprej pri njegovem razvoju, ga je smiselno promovirati. Le da je bolje, da so v tem primeru nosilci kampanj kolesarska, okoljska in z zdravjem in zdravim načinom življenja povezana društva in civilne pobude, ne pa promotorji iz vrst lokalnih oblasti. V nasprotnem primeru bodo slednje deležne očitka, da promovirajo nekaj, za kar niso vzpostavljeni ustrezni pogoji oz. infrastruktura, ali da se ukvarjajo z nečem, kar ni prioritete občine.
Modri politični odločevalci pa se zavedajo, da je potrebno spremeniti večinska prepričanja in prioritete ter da je potreben določen javni pritisk, da se tudi v upravnih strukturah stvari spremenijo, zato znajo tako ali drugače podpreti in vplivati na kampanje, ki jih oblikujejo in izvajajo pobude civilne družbe in/ali podjetja in podjetniki.

6.1. Osnovna načela promocijskih kampanj

Pri promocijskih kampanjah je potrebno določiti, komu so predvsem namenjene, kdaj in v kakšni obliki ter preko katerih orodij in kanalov bodo posredovale informacije. Jasno je potrebno določiti osnovno sporočilo kampanje, ki ne sme biti v (latentnem) nasprotju s cilji, ki jih želimo doseči. Če hočemo npr. doseči, da kolesari več ljudi, potem ni primerno, da opozarjamo na to, da bodo z nošenjem čelade ali odsevnega jopiča v prometu bolj varni, saj potem v nasprotju s cilji prevlada v podtonu vsebovano sporočilo, da je kolesarjenje nevarno. Kampanje morajo predvsem temeljiti na čustvih in šele potem na racionalnih argumentih, se pravi, da je pomembno, da se prikaže, da je kolesarjenje zabavno in zanimivo in ne le pametno in koristno. Določiti je potrebno primeren čas in trajanje kampanje ter zagotoviti ustrezne nosilce in sredstva.

Treba je določiti cilje kampanje, ki morajo biti:

a) specifični
b) merljivi
c) dosegljivi
d) časovno opredeljeni

V kampanje je priporočljivo kot nosilce sporočila vključiti znane osebnosti, ki morajo biti prepoznane kot avtentični nosilci sporočila (morajo imeti aktiven odnos do gibanja ali športnih dejavnosti, če že niso zapriseženi kolesarji).
Sporočila naj izražajo jasen pozitiven čustveni odnos do kolesarjenja, celo takrat, ko opozarjajo na varnost kolesarskega prometa oz. na varno obnašanje kolesarjev v prometu.
Pri komuniciranju varnosti kolesarjenja ne smejo prevladati teme individualne odgovornosti za varnost, temveč naj se poudari tudi, da več kot je kolesarjev na cesti, večja je tudi njihova varnost kot tudi to, da skupne zahteve kolesarjev glede izboljšanja prometnih režimov in infrastrukture v prid kolesarjem vodijo do izboljšav, ki povečajo njihovo varnost v prometu.
Poudariti je treba pozitivne plati kolesarjenja (svoboda, gibanje, zdravje, avtonomija, možnost vzpostavljanja osebnega stika, dostopnost vsem – ne glede na dohodek, varstvo okolja, sonaravnost)

– predvsem jih mora izražati vizualna podoba sistema označevanja in informacijskih oz. ozaveščevalnih in izobraževalnih gradiv. Kot kažejo primeri z Danske, se je pri oblikovanju promocijskih kampanj za kolesarje potrebno zavedati predvsem, da ljudje v prvi vrsti ne uporabljajo kolesa zaradi njegove ekološke sprejemljivosti, temveč predvsem zaradi njegove uporabne, ekonomske in širše družbene vrednosti.

6.2. Promocija različnih vrst kolesarstva

Opredelitev ciljnih skupin je odvisna od vrste kolesarstva, ki ga želimo promovirati oz. spodbujati. Lahko pa spodbujamo tudi kolesarjenje na sploh, ne glede na njegovo vrsto, med eno ali več ciljnimi skupinami, ki jo/jih opredelimo glede na starost, spol, kraj bivanja ali dela/šolanja, pripadnost tej ali oni etnični skupini itd. ali pa po kombinaciji različnih prej navedenih kriterijev.

Slika 45: Zmagovita fotografije z natečaja LKM za najboljšo fotografijo na temo kolesarjenje v Ljubljani v letu 2011 ; foto:M. Obid

V grobem razlikujemo med kolesarjenjem po vsakdanjih poteh in opravkih (angleški termin "utility cycling"), kjer je kolo v prvi vrsti vsakdanje prevozno sredstvo "od točke A do točke B", ter med kolesarjenjem v prostem času (angleški termin "liesure cycling"), ki ga lahko razdelimo med športno-rekreativno gorsko ali cestno kolesarjenje in turistično kolesarjenje, ki se spet deli na izletniško in popotniško kolesarjenje.
V posebno kategorijo sodi kolesarjenje po nakupih ter obiskih športnih, kulturnih in zabaviščnih centrov oz. ustanov. To velja zlasti za kolesarjenje po nakupih, ki zahteva dodatno opremo v obliki kolesarskih torb in/ali prikolic, ki je sicer praviloma enaka kot pri turističnem kolesarjenju ali pa uporabo triciklov za prevoz tovora (in otrok).
Pri opredelitvi ciljnih skupin je pomembno tudi to, ali gre za kolesarjenje posameznikov ali za "družinsko kolesarjenje", pri čemer med slednjega ne šteje le izletniško ali popotniško kolesarjenje družin, temveč tudi kolesarjenje več družinskih članov oz. prevoz več kot enega družinskega člana s kolesom v vrtec/šolo in službo.
Čeprav obstajajo na eni strani gorski in cestni kolesarji, ki se nikoli ne usedejo na kolo, da bi šli z njim v službo ali po opravkih, in čeprav na drugi stani obstajajo kolesarji, ki se nikoli ne udeležijo nobenih športno-rekreativnih tekmovanj in celo sestopijo s kolesa, kadar bi bilo potrebno dalj časa močneje pritiskati na pedala, pa velik del kolesarjev v praksi prestopa meje med različnimi vrstami kolesarstva. Tako lahko videvamo kolesarje na gorskih kolesih, ki se lagodno vozijo po opravkih, in kolesarje, ki v

športnem ritmu hitijo v službo na čisto nešportnih kolesih, prav tako lahko na marsikaterem brezpotju srečamo posameznika in družino na povsem mestnih kolesih. Z izjemo povsem specializiranih koles večina koles namreč omogoča vožnjo po različnih terenih v različne namene.
Različna predavanja, okrogle mize, posveti, delavnice in prireditve so lahko zelo učinkovita sredstva osveščanja in promocije, če so dovolj številna, imajo enotno, razpoznavno ter vsebini oz. ciljem primerno podobo (slogan, logotip, izgled) in o njih dovolj obsežno in redno poročajo (lokalni) mediji in/ali se za njihovo promocijo in diseminacijo njihovih rezultatov učinkovito uporabljajo spletni mediji oz. nova (virtualna) socialna omrežja.

6.2.1. Kolesarjenje po vsakdanjih poteh in opravkih

Slika 46: Spletni portal akcije promocije kolesarjenja na delo "V troje«

Za to vrsto kolesarjenja je pomemben kriterij oddaljenosti od najbolj pomembnih vsakdanjih ciljev. Večina ljudi je pripravljena za pot do oz. iz službe oz. šole porabiti približno pol ure časa, ne da bi to zahtevalo večji telesni napor in izpostavljenost prevelikim varnostnim tveganjem. V tem času kolesar, ki kolesari z močjo 100 W v pogojih urbanega prometa, prevozi med 5 in 10 km, odvisno od terena, kolesarskih povezav, vremenskih in prometnih pogojev. Tako bodo kampanje spodbujanja kolesarjenja na delo in/ali v šolo usmerjene k tistim, ki od službe/šole niso oddaljeni več kot 10 km in pri tem ne bivajo v krajih z izrazito višinsko razliko do kraja dela/šolanja ter lahko vsaj teoretično na delo/v šolo pridejo po relativno varni kolesarski povezavi.

Pri splošnih kampanjah kolesarjenja po vsakdanji poteh in opravkih je pomembno, da v njih z lastnim zgledom vidno vlogo odigrajo politični in mnenjski voditelji ter znane osebnosti v lokalni skupnosti, prav tako pa tudi občinski uradniki in drugi zaposleni v javnem sektorju, predvsem v šolstvu in zdravstvu.

Praviloma je pred kampanjami potrebno vsaj deloma izboljšati kolesarske povezave in možnosti varnega parkiranja koles pred javnimi ustanovami in v podjetjih.

Preden se lokalna skupnost odloči za splošno kampanjo promocije kolesarjenja po vsakdanjih poteh in opravkih je dobro, da si predhodno pridobi izkušnje z organizacijo manjših kampanj, ki so usmerjene npr. na občinske uradnike, zaposlene v enem ali več javnih zavodih, učence in starše ene ali več (osnovnih) šol ipd.

Kampanje, ki so usmerjene k ciljnim skupinam, ki (še) ne oziroma nič več ne obvladajo spretnosti, potrebnih za varno kolesarjenje v prometu, morajo vsebovati tudi treninge usposabljanja in poznavanja cestno-prometnih predpisov.

Tudi kampanje promocije kolesarjenja po vsakdanjih poteh in opravkih so praviloma bolj učinkovite, če vključujejo nagradna tekmovanja. Ta lahko temeljijo na enostavnem poročanju udeležencev o prevoženih kilometrih preko standardnih obrazcev ali pa na različnih tehnologijah beleženja in poročanja opravljenih poti oz. prevoženih kilometrov. Tehnološko najbolj enostavno, a organizacijsko in časovno najbolj zamudno je beleženje kilometrov na osnovi kolesarskih števcev, ki se ga lahko nadgradi še s posebno knjižico, s katero udeleženec zbira žige za vsako opravljeno pot (npr. ob vsakem prihodu v službo/šolo). Sodobna tehnologije radio-frekvenčne identifikacije (RFID) omogoča avtomatsko beleženje in poročanje poti vsakega udeleženca, katerega kolo je opremljeno s posebnim čipom, mimo RFID registratorja/oddajnika, katerega cena se giblje okoli 4.000 €. Potem posameznih kolesarjev je mogoče slediti oz. tudi s pomočjo pametnih telefonov in sistema GPS, kar pa bo za množične kampanje uporabno šele, ko bodo "pametni telefoni" večinsko nadomestili sedanje "običajne" mobilne telefone.

Kolesarjenje trojk na delo
V sodelovanju z Veleposlaništvom kraljevine Danske je Ministrstvo za promet v letu 2010 v okviru kampanje *Maj – mesec kolesarjenja* organiziralo nagradno tekmovanje, s katerim je želelo spodbuditi ljudi, da na delo pridejo s kolesi. Da bi okrepili interno medsebojno motivacijo zaposlenih v podjetjih, uradih in zavodih, so na tekmovanju sodelovale trojke. Vsaka trojka je v standardni obrazec vpisala imena in priimke članov ekipe, njihovo oddaljenost od doma do delovnega mesta ter število v mesecu maju opravljenih poti v službo in nazaj. Izmed sodelujočih ekip so na koncu izžrebali dve trojki, katerih člani so kot nagrado prejeli kvalitetna danska mestna kolesa.
Več: http://www.civitasljubljana.si/novice/200-trojk-ze-kolesari-na-delo-%E2%80%93-cim-prej-se-pridruzite-tudi-vi

6.2.2 Rekreacijsko, izletniško in turistično kolesarjenje

Slika 47: Nemška družina na kolesarskih počitnicah v Sloveniji; foto: A. Klemenc

Pri komuniciranju in promoviranju rekreativno-turističnega in izletniškega kolesarjenja je potrebno slediti ciljem enotne podobe kolesarske ponudbe na ravni regije, ne le občine, ter doslednemu korporativnemu sistemu označevanja vseh kolesarskih oznak, artefaktov, gradiv in produktov. To, da se kolesarske (in druge turistične) table in karte razlikujejo od občine do občine, da ni mogoče najti informacij o kolesarski poti, ki prečka meje občinskih plotov na enem mestu, da se ne ve, ali je v sosednji občini kolesarski servis ali ga ni, in da ni jasno, na koga se lahko na širšem območju obrnete, če vam ne gre s kolesom – vse to in še kaj ne bo pomagalo privabiti več kolesarjev v vašo občino.

Potrebno je oblikovati tematske poti, ki ponujajo zgodbe in so prilagojene različnim ciljnim skupinam rekreativnih kolesarjev in turistov na kolesih: "natreniranim" posameznikom in skupinam, ki iščejo

adrenalinska doživetja; "izletnikom", ki hitijo počasi in si radi ogledajo čim več zanimivega ter jih pri tem tudi kakšen klanec ne zmoti; družinam na kolesih, za katere sta pomembna predvsem varnost in nenapornost kolesarskih poti ter njihova odmaknjenost od urbanizirane krajine itd.

Zavedati se je treba, da infrastruktura nosi jasna latentna sporočila – slaba infrastruktura govori o tem, da so kolesarji drugorazredni udeleženci v prometu, dobra infrastruktura pa vabi h kolesarjenju, zato je pri tem pomembna tudi njena estetska podoba in ne le ustreznost prometno-tehničnih rešitev. Dobra infrastruktura omogoča tudi intuitivno vodenje kolesarjev – tako se bodo "pustili zapeljati" tudi malo naokoli (in varneje ali manj moteče za druge udeležence v prometu); če pa je infrastruktura slaba, bodo le sledili najkrajšim možnim povezavam, številni tudi za ceno izpostavljanja prometnim nevarnostim!

Kampanje morajo biti dovolj dolge oz. redne, če želimo, da so učinkovite. Kratkotrajne in/ali preveč splošne ali nekakovostne kampanje nimajo pozitivnih učinkov. So izguba denarja in zavajajo, da je bilo storjeno nekaj koristnega. Pri promocijskih kampanjah kolesarskega turizma je potrebno predhodno opredeliti tiste skupine prebivalstva (glede na starost, spol, dohodek, mesto bivanja) oz. pripadnike življenjskih stilov, za katere je najbolj verjetno, da bo naša ponudba za njih zanimiva (če ponujate glede fizične pripravljenosti bolj zahtevne kolesarske poti, potem seveda nima smisla, da ciljate tudi na družine z mlajšimi otroki ali starejšo populacijo, ne glede na to, kako idilično pokrajino in dobre turistične in gastronomske zmogljivosti ponujate).

6.3. Varnost kolesarjenja kot izhodišče in kriterij kolesarskih kampanj

Ne glede na to, ali hočemo spodbuditi kolesarstvo nasploh ali pa katero od njegovih "podvrst", moramo tistim, ki bi se želeli (ponovno) preizkusiti na kolesih, omogočiti, da to storijo na čim bolj varen način in da se pri tem na kolesih ne mučijo preveč. Zato je pri kampanjah spodbujanja kolesarjenja zelo pomembno, da organiziramo dogodke oz. dejavnosti, ki omogočajo kolesarjenje brez večjih tveganj za prometne nesreče in poškodbe ter da ob tem nudimo informacije oz. nasvete o tem, kako varno in udobno kolesariti ter po možnosti zagotovimo tudi (brezplačne) storitve servisiranja koles in svetovanja pri nakupu koles in kolesarske opreme. Že neprimeren ali celo le neprimerno nastavljen sedež, pnevmatike s premalo tlaka, nekaj centimetrov prekratek ali predolg okvir kolesa ipd. lahko spremeni kolesarjenje iz sproščujoče in zabavne v mučno dogodivščino.

Kolesarjenja se morajo posamezniki in posameznice kljub naporu, izpostavljenosti vremenu in nevarnostim v prometu naučiti dojemati kot dejavnost, ki sprošča ter krepi telo in duha. To prinesejo šele pozitivne uporabniške izkušnje premagovanja različnih ovir in izzivov, povezanih s kolesarjenjem. Zato so možnosti treningov varne vožnje, udeležbe na varovanih kolesarskih prireditvah, izletih, ki jih vodijo izkušeni kolesarji, ipd. zelo pomembne tudi, če je cilj kampanje povečati delež tistih, ki se bodo v službo in po opravkih vozili s kolesi ter na ta način razbremenili preobremenjene ceste in parkirišča.

6.4. Akterji promocije kolesarstva

Kot rečeno, je potrebno vselej imeti v vidu, ali želimo promovirati kolesarstvo kot tako ali katero od njegovih podvrsti. Na tem mestu bomo pozornost dali predvsem akterjem promocije kolesarjenja po vsakdanjih poteh in opravkih ter izletniško-turističnega kolesarjenja

6.4.1. Kolesarski aktivisti

Verjetno ni malo večjega kraja, v katerem ne bi imeli vsaj enega ali dveh zapriseženih ljubiteljev koles, ki promocijo kolesarjenja jemljejo kot svoje življenjsko poslanstvo in občinskim možem ali ženam ter

uradnikom "grenijo" življenje s svojimi stalnimi zahtevami po spremembah in izboljšavah v prid kolesarjenju. V številnih okoljih pa veljajo za bedake, ki silijo tudi tja, kamor se normalen človek odpelje z avtomobilom, tudi če je to le nekaj sto metrov oddaljena trgovina. Pametne strategije promocije znajo take "čudake" spremeniti v "junake", ki so skupaj z drugimi sposobni spremeniti prepričanja in (mobilnostne) navade sokrajanov.

6.4.2. Kolesarske organizacije

Z izjemo Ljubljane, Maribora in Kopra v Sloveniji (še) ni kolesarskih organizacij, ki bi si v prvi vrsti prizadevala za promocijo kolesarjenja po vsakdanjih poteh in opravkih ter se borila za upoštevanje kolesarjev kot vsakdanjih udeležencev v prometu. Imamo pa veliko število kolesarskih klubov, ki so organizirani v okviru Kolesarske zveze Slovenije (KZS), pri Planinski zvezi Slovenije kot najbolj množični organizaciji v Sloveniji pa deluje tudi sekcija za gorsko kolesarstvo. KZS si vse bolj prizadeva tudi za izboljšanje prometne infrastrukture in prometnih režimov v prid vsem kolesarjem in pričakovati je, da bodo temu sledili tudi lokalni klubi, ki bodo tako ob promociji kolesarjenja kot športa in rekreacije večji poudarek dali tudi kolesarjenju kot vsakdanji nešportni dejavnosti.

6.4.3. Sveti za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

V večini slovenskih občin so organizirani sveti za preventivo in vzgojo v prometu, ki sodelujejo pri izboljšanju prometne varnosti ter z osnovnim šolami in prometno policijo tudi pri usposabljanju šoloobveznih otrok v starosti med 13. In 14. letom za pridobivanje kolesarskega izpita, s katerim se lahko otroci samostojno odpravijo na vožnje s kolesi. Sveti so aktivni tudi pri promociji uporabe kolesarske čelade, v številnih krajih pa tudi pri oblikovanju varnih poti v šolo in/ali opozarjanju na najbolj nevarna mesta v prometni infrastrukturi.

6.4.4. (Osnovne) šole

Odnos osnovnih šol v Sloveniji do kolesarjenja je precej ambivalenten; otroke poučijo o pomenu kakovosti zraka in prizadevanjih za upočasnjevanje podnebnih sprememb ter jih pripravijo za opravljanje kolesa. Zelo malo osnovnih šol pa aktivno spodbuja otroke in starše k temu, da v šolo pridejo s kolesi oz. otroke pripeljejo na kolesih. Nekatere osnovne šole to celo izrecno odsvetujejo. Težko pa si je zamisliti lokalno kampanjo promocije kolesarjenja, v kateri ne bi sodelovale osnovne šole. V kolesarsko naprednih državah imajo prav šole pomembno mesto v kampanjah sprememb potovalnih navad in promocije kolesarjenja.
Če so osnovne šole vsaj do neke mere usposobljene in vključene v promocijo kolesarjenja, pa to žal v Sloveniji velja le za redke srednje šole, čeprav si prav v obdobju obiskovanja srednjih šol mladi samostojno oblikujejo mobilnostne vrednote in potovalne vzorce.

6.4.5. Turistične organizacije in društva

Motor številnih lokalnih rekreacijsko-turističnih kolesarskih prireditev so v Sloveniji lokalna turistična društva in turistične organizacije, ki v okviru Turistične zveze Slovenije v sodelovanju s Kolesarsko zvezo Slovenije in Olimpijskim komitejem Slovenije že od leta 2001 organizirajo vse bolj množično kolesarsko rekreativno-turistično akcijo *Slovenija kolesari*. Pri tem na eni stran vse bolj spoznavajo potenciale kolesarskega turizma, na drugi strani pa omejitve neustrezne infrastrukture in neizdelane politike promocije kolesarskega turizma. Prizadevajo si za izgradnjo kolesarske infrastrukture in označevanje turističnih kolesarskih poti, manjka pa jim znanj in kapacitet na področju načrtovanja in izgradnje splošne prometne infrastrukture, ki upošteva kolesarje kot vsakdanje udeležence v prometu in jim v urbanih središčih daje prednost.

6.4.6. Zdravstvene ustanove in društva

Zdravstveni zavodi in domovi, različna društva za boj proti boleznim srca in ožilja ter posamezni zdravniki na različne načine in ob številnih priložnostih opozarjajo tako na prednosti vsakdanjega kolesarjenja kot dela aktivnega načina življenja kot tudi na to, da onesnaženje zraka zaradi avtomobilskega prometa predstavlja resno grožnjo, ki je v splošni javnosti in pri odločevalcih vse preveč podcenjena.

6.4.7. Okoljske organizacije

"Naravni zaveznik" in občasni promotor kolesarjenja so tudi številne okoljevarstvene organizacije, ki kolesarjenje promovirajo predvsem kot aktivnost, pri kateri za razliko od uporabe avtomobilov ne prihaja do izpustov toplogrednih plinov, ki vplivajo na globalno segrevanje ozračja. Šele v zadnjem času se temu pridružujejo tudi za lokalno zdravje in okolje relevantna opozorila o tem, da kolesarji ne povzročajo izpustov rakotvornih in/ali bolezni srca in ožilja povzročajočih onesnaževal zraka.

6.4.8. Znani športniki - kolesarji

Znani športniki – kolesarji, pa tudi športniki nasploh, so lahko zaradi medijske pojavnosti in razpoznavnosti odlični promotorji športno-rekreativnega kolesarjenja, ki se jih da v njihovi športni podobi dobro izkoristiti tudi za promocijo lokalnih športno-rekreacijskih in turističnih prireditev. Če pa jih želimo izkoristiti tudi za promocijo vsakdanjega kolesarjenja na delo/v šolo in po opravkih, potem moramo v celoti spremeniti kontekst, v katerem se pojavljajo, sicer bodo naslovniki razumeli, da jih sporočilo naslavlja kot nekaj kar niso, nočejo ali si ne upajo biti – športnemu garanju in tveganjem zapisana bitja. Športni kolesar je lahko tudi odličen promotor čisto nešportnega kolesarjenja, če ne bo predstavljen kot tekmovalni stroj, pač pa bodo iz njegovih ust naslovniki izvedeli, da je vsakdanje kolesarjenje nekaj, kar ne zahteva pretiranega napora in ni nujno, da je športna vadba, pa vseeno prispeva k boljši kondiciji, zdravju in počutju.

Dodatne informacije:

KAKO PROMOVIRATI KOLESARJENJE V SVOJEM KRAJU?
http://kolesarji.org/kako-promovirati-kolesarjenje-v-svojem-kraju/
http://www.hiking-biking.com/sl/kolesarjenje.html
KAKO ZAGNATI USPEŠNO KAMPANJO IN ZMAGATI?
http://kolesarji.org/kako-zagnati-uspesno-kampanjo-in-zmagati/
CYCLING POLICY GUIDE - PROMOTION
http://www.presto-cycling.eu/images/policyguides/presto_cycling%20policy%20guide%20promotion_english.pdf
http://www.cyclingcarma.com/english/index.php
LIFE CYCLE – keep on cycling
http://cindi-slovenija.net/index.php?option=com_content&task=blogcategory&id=57&Itemid=134
http://www.lifecycle.cc/
http://lifecycle.cc/docs/The_LIFE_CYCLE_Best_Practice_Handbook.pdf
TRENDOVSKO KOLESARJENJE – 20 DOBRIH RAZLOGOV ZA KOLESARJENJE
http://www.bicy.it/docs/86/Trendy_Cycling_SI_web.pdf

Sedmo poglavje

7. KOLESARSKA VARNOST

Obstaja več vidikov kolesarske varnosti:

a) osebna varnost kolesarjev
b) varnost kolesarjev kot prometnih udeležencev
c) varnost koles

7.1. Osebna varnost kolesarjev

Pod osebno varnostjo razumemo varnost kolesarjev pred kriminalnimi dejanji, ki ogrožajo njihovo osebno varnost, kot npr. ropi, ugrabitve in uboji. Ta vidik varnosti se poskuša po eni strani zagotoviti s tem, da se kolesarske povezave izogibajo mest, kjer se tovrstna kriminalna dejanja pogosto dogajajo oz. obstaja večja verjetnost, da bo do njih prišlo. Če hočemo imeti ustrezno mrežo kolesarskih povezav, pa se vedno ne da izogniti potencialnim nevarnim mestom za osebno varnost kolesarjev. Ker se hujša kriminalna dejanja dogajajo predvsem ponoči oz. v pogojih slabše osvetljenosti, je pomembno, da so kolesarske povezave dovolj dobro osvetljene, kar velja zlasti za ozke stranske ulice in podhode. Seveda k osebni varnosti kolesarjev bistveno prispeva tudi pogostost policijskih patrulj na območjih povečanega tveganja, deloma pa tudi video nadzor teh področij.

7.2. Prometna varnost kolesarjev

Varnost kolesarjev kot prometnih udeležencev je odvisna od:

- ustrezne opremljenosti in vzdrževanja koles,
- usposobljenosti kolesarjev za vožnjo in pridobljenih prometnih izkušenj,
- pričakovanj in ravnanj drugih udeležencev v prometu, na kar bistveno vpliva število oz. pogostost kolesarjev,
- kakovosti kolesarske infrastrukture.

Osnova varnega kolesarjenja je ustrezno veliko, opremljeno in vzdrževano kolo. Na kolesu s prevelikim oz. premajhnim okvirjem bo kolesar imel večje težave pri obvladovanju ravnotežja in po daljšem času vožnje bo zaradi bolečin v rokah in/ali hrbtenici manj skoncentriran na vožnjo. Kolo mora imeti učinkoviti med seboj neodvisni zavori za sprednje in zadnje kolo, rdečo luč in odsevnik na zadnjem delu, luč za osvetlitev cestišča spredaj, pedala z odsevniki na obeh straneh in zvonec. Na varnost (in udobje) vplivajo tudi ustrezen tlak v pnevmatikah, čvrstost pričvrstitve koles, (ne)skrivljenost obročev in (ne)zračnost ležajev. Tudi prevoz tovora in različnih predmetov lahko bistveno vpliva na varnost kolesarjenja.
Na varnost vplivajo tudi oblačila – priporočljiva so neohlapna oblačila svetlih barv ali oblačila z všitimi odsevniki spredaj in zadaj. Kolesarska čelada je obvezna za otroke do 12. leta starosti, za vse druge pa je priporočljiva. Le-ta pa služi svojemu namenu le, če je ustrezne kakovosti in velikosti ter če je dovolj čvrsto zapeta. Kolesarska čelada sicer zmanjša možnost poškodb glave pri trkih z drugimi vozili in padcih, po drugi strani pa študije kažejo, da se avtomobili bolj približajo tistim kolesarjem, ki nosijo čelade. Obvezno oz. zakonsko sankcionirano nošenje kolesarskih čelad se je preverjeno izkazalo za ukrep, ki ima nasprotne učinke od želenih. Predvsem pri ženskah je povzročil upad uporabe kolesa oz. zmanjšanje števila kolesarjev na prometnih površinah.

Pričakovanja voznikov motornih vozil glede tega, ali bodo na prometnih površinah tudi kolesarji, in število kolesarjev pa pomembno vplivata na varnost kolesarjev. Velja pravilo – bolj kot vozniki motornih vozil pričakujejo, da bodo na cesti tudi kolesarji, in več kot je le teh, večja je prometna varnost kolesarjev.

V Sloveniji se na organiziran način za vožnjo s kolesom v prometu usposabljajo učenci petih razredov osnovnih šol v okviru pridobivanja kolesarskega izpita. Razen tega pa ni nobenih drugih rednih oblik usposabljanja za pridobivanje oz. ponovno pridobivanje veščin in znanj, potrebnih za varno kolesarjenje, čeprav zlasti starejši, ki dalj časa niso uporabljali koles, potrebujejo trening ponovnega pridobivanja občutka za ravnotežje na kolesu preden se ponovno vključijo v promet. Posebno usposabljanje za varno vožnjo v prometu je priporočljivo tudi za družine z majhnimi otroki, ki kolesarijo v spremstvu staršev. Z organizacijo tovrstnih treningov lahko lokalne skupnosti uspešno promovirajo kolesarjenje in prispevajo k izboljšanju prometne varnosti.

Pomembno je tudi, kakšna pozornost se nameni problematiki kolesarjev v prometu oz. koliko se opozarja na kolesarje v prometu in usposablja voznike na ustrezna ravnanja v okviru usposabljanj za pridobivanje vozniških izpitov. V Sloveniji bo temu potrebno dati večjo pozornost. Na kolesarje pa lahko druge udeležence v prometu opozorijo tudi (dodatni) prometni znaki in/ali talne oznake.

Ustrezno načrtovana, zgrajena in vzdrževana prometna infrastruktura je velikega pomena za varnost kolesarskega prometa. O njej je več povedanega v poglavju *Kolesarske povezave in kolesarska infrastruktura*, zato bomo na tem mestu le izpostavili pomen kakovostne izvedbe in vzdrževanja. Že za slab centimeter preveč privzdignjen robnik, večja luknja v cestišču, ostanki peska na kolesarski stezi ipd. lahko povzročijo padec in s tem resne, celo usodne poškodbe kolesarja. Kolesarji so šibkejši in zelo ranljivi udeleženci v prometu, zato na njihovo varnost vplivajo malenkosti, ki jih običajno vozniki avtomobilov niti ne zaznajo.

7.3. Varnost koles

Če želimo spodbuditi uporabo koles v prometu, potem moramo resno obravnavati tudi problematiko varnosti koles. Tam, kjer obstaja velika nevarnost kraje koles, ljudje koles bodisi ne bodo uporabljali bodisi bodo uporabljali slabo opremljena in vzdrževana kolesa. V prvi vrsti gre za varnost pred krajo, poleg tega pa tudi za zaščito pred vremenskimi vplivi (dež, sneg) med dolgotrajnejšim parkiranjem koles. Dalj časa kot se predvideva, da bo kolo parkirano, in bolj kot je to stran od gosto obljudenih lokacij, bolj pomembno je, da je mogoče kolo prikleniti na čvrsto stojalo tako, da bo priklenjen (tudi) okvir kolesa. Kjer se nahajajo parkirišča ali kolesarnice z večjim številom koles, je priporočljivo zagotoviti tudi video nadzor ali za parkirana kolesa na večjih prireditvah nadzor s pomočjo pooblaščene osebe. Na kolesarskih parkiriščih v sklopu na avtobusnih in železniških postajališčih in postajah ter na parkiriščih, namenjenih parkiranju koles za čas službe oz. šolskega pouka, pa je priporočljivo zagotoviti osnovno zaščito (streha, nadstrešek) pred dežjem in snegom.

7.4. Kaj lahko storijo lokalne skupnosti za izboljšanje varnosti kolesarjev?

Poleg ustreznega načrtovanja, izgradnje in vzdrževanja cestne infrastrukture lahko lokalne skupnosti za varnost kolesarjenja veliko naredijo z:

- akcijami (brezplačnega) pregleda in servisa koles v okviru kolesarskih prireditev;
- razdeljevanjem informacijsko-izobraževalnih gradiv o kolesarski varnosti v okviru kolesarskih prireditev;
- (so)organizacijo usposabljanj za varno vožnjo (tudi) za starejše občane;
- razdeljevanjem odsevnih trakov, jopičev ter svetil v okviru kolesarskih prireditev;

- dodatnim opozarjanjem voznikov na prisotnost kolesarjev z opozorilnimi tablami in talnimi oznakami na cestišču;
- prioritetnim krpanjem lukenj in odstranjevanjem peska in blata z asfaltiranih občinskih cest, ki jih množično uporabljajo kolesarji;
- identifikacijo in ustrezno sanacijo kolesarjem nevarnih mest (črnih točk);
- (dodatno) osvetlitvijo mest, na katerih je večja verjetnost kriminalnih dejanj, ki bi jim bili lahko izpostavljeni kolesarji;
- dovolj številnimi in ustrezno lociranimi kolesarskimi stojali, ki omogočajo varno zaklepanje koles ter varnimi kolesarnicami ob šolah, železniških in/ali avtobusnih postajah.

Dodatne informacije:

VARNOST KOLESARJEV V REPUBLIKI SLOVENIJI
http://dkum.uni-mb.si/Dokument.php?id=29047
VARNOST KOLESARJEV V OBČINI MARIBOR
http://dkum.uni-mb.si/IzpisGradiva.php?id=19760
KOLESARSKI IZPIT
http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/kolesarji/kolesarski-izpit
KOLESARSKE STEZE NA GORENJSKEM IN VARNOST KOLESARJEV
http://www.bb.si/doc/diplome/Grabec_Boris-Kolesarske_poti_na_Gorenjskem.pdf
SIMULACIJA IZPITA ZA KOLESARJA
http://www.avp-rs.si/index.php/preventiva/simulacija-izpita/kolesar
BICICLE SAFETY
http://bicyclesafe.com/
http://kidshealth.org/kid/watch/out/bike_safety.html
http://www.be-safe.org/css_com/bicycle/

Osmo poglavje

8. SOMODALNOST KOLESARSKEGA IN JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Stroški prevoza v prometnih sistemih, ki temeljijo na fosilnih gorivih, vse bolj naraščajo, zahteve po mobilnosti pa se v sodobnih družbah ne zmanjšujejo. Vse skupaj se predvsem pozna v žepih tistih, ki se na delo ali šolanje vozijo v mesta in v službi oz. pred šolo ali fakulteto nimajo zagotovljenega brezplačnega parkirnega mesta. Predvidoma bodo cene goriva še naraščale, v mestih pa bo tudi vse manj zastonj ali poceni parkirnih mest. Pričakujemo lahko tudi, da se bodo v večjih mestih širila območja, kjer ne bo dovoljena uporaba motornih vozil, območja umirjenega prometa in območja deljene rabe prostora (ang. "sharedspace"), kjer so se udeleženci v prometu dolžni prilagajati drug drugemu, a velja "pravilo šibkejšega". Vse to bo za tiste, ki se vsakodnevno vozijo v večja mesta, naredilo uporabo avtomobila vse manj privlačno, s čimer se bodo povečale težnje po iskanju alternativ.

8.1 Ukrep, ki zagotavlja resno alternativo prevozu z avtomobilom, ne stane veliko in ga je mogoče hitro izvesti

Slika 48: Pokrita kolesarska stojala na železniški postaji, Nizozenska; foto: A. Klemenc

Prav v pogojih finančno-gospodarske krize bi morale tudi občine, ki sicer nimajo velikih potencialov za povečanje deleža kolesarskega prometa pri vsakodnevnih migracijah znotraj svojih meja, razmišljati tudi o tem, kako svojim občanom zagotoviti alternativne možnosti prevoza v oddaljenejše kraje dela ali šolanja. To bo v perspektivi naraščajočih stroškov avtomobilskega prometa in njegovega vse večjega omejevanja v mestih zelo pomembno tudi pri zagotavljanju ustrezne ne le okoljsko, temveč tudi cenovno sprejemljive mobilnosti prebivalstva, saj smo v Sloveniji po deležu izdatkov, ki jih iz svojih prihodkov gospodinjstva namenjajo za prevoz, na visokem drugem mestu v EU.

Izboljšanje so-modalnosti javnega potniškega in kolesarskega prometa ne zahteva večjih sredstev in ga je mogoče hitro doseči – če za to obstaja politična volja ter pripravljenost operaterjev in koncesionarjev javnega potniškega prometa in občin na medsebojno dogovarjanje in usklajevanje. Izvajalci javnega prevoza bi morali biti za to zainteresirani, saj bi se s tem povečalo "napajanje" njihovih prevoznih linij predvsem v bližnji okolici urbani središč, v mestih pa razbremenile konične obremenitve. Župani pa lahko v roku enega mandata pokažejo, da so naredili pomembno stvar za tiste, ki iz teh ali onih razlogov iščejo alternative osebnemu prometu ter hkrati tudi pokazali skrb za tiste, ki si osebnega avtomobila iz takih ali drugačnih razlogov ne morejo privoščiti.

Prav v pogojih finančno-gospodarske krize bi morale občine to spregledano alternativo zagotavljanja mobilnosti prebivalstva vzeti še kako resno. Na prostoru, potrebnem za parkiranje enega avtomobila, lahko zagotovimo parkiranje okoli 10 koles. Kolesarsko stojalo stane med 100 in 250 €, prostor za kolo v pokriti kolesarnici ali kolesarski garaži pa med 800 in 2.000 €, kar je primerjalno od 5 do 10 krat ceneje od parkirnih mest za avtomobile.

8.2 Kombiniranje prednosti kolesarskega in javnega potniškega prometa

Tako uporaba javnega prevoza oz. mestnega avtobusnega prometa kot kolesarjenje imata v mestih številne prednosti pred uporabo avtomobila. Javni potniški promet (JPP) je, če upoštevamo celotne stroške uporabe osebnega avtomobila, v večini primerov cenejši in potnika razbremeni odgovornosti za vožnjo motornega vozila ter stresa, ki ga ta prinaša predvsem v urbanih okoljih. Kolo je na razdaljah med 5 in 7 km od vrat do vrat hitrejše, bolj fleksibilno, ne povzroča težav s parkiranjem, njegova uporaba pa krepi zdravje, dobro počutje in lepši videz. V nasprotju s splošnim mnenjem so kolesarji tudi manj izpostavljeni zdravju škodljivim plinom in delcem kot tisti, ki se vozijo v avtomobilih.
Vendar pri vozačih v primerjavi z uporabo avtomobila eden in drugi potegneta krajši konec. Avto omogoča več udobja in fleksibilnosti; tudi če v konicah ni hitrejši od mestnega avtobusa, do njega ni potrebno iti peš nekaj sto metrov ali celo kilometrov. Kolesarjenje na razdaljah daljših od 10 km, pa tudi ob zastojih večinoma ni hitrejše od avtomobila in je v mrazu, vročini, dežju in snegu neudobno ter je tudi ob lepem vremenu za večino prej športno-rekreacijska dejavnost kot pa vsakdanja pot v službo/šolo.
Toda če kombiniramo prednosti kolesa in javnega potniškega prometa, potem v številnih primerih dobimo zmagovalno kombinacijo, ki jih v pogojih gostega urbanega prometa avto ni kos.

8.3 Osnovni ukrep – ustrezna parkirišča na vstopnih in izstopnih postajah JPP

Za zmagovalno kombinacijo mora biti prehod s kolesa na vlak, mestni ali primestni avtobus hiter; zagotovljena pa morata biti pred krajo in vremenskimi vplivi varno parkiranje kolesa ter alternativa avtomobilu v obliki javnega prevoza ali (mestnega) kolesa tudi ob izstopu iz sredstva javnega prevoza.

Slika 49: Pokrita stojala za kolesa v Ljubljani; foto: A. Klemenc

Slika 50: Pokrita kolesarnica in zamreženi kolesarski boksi , Dornbirn (A); foto: A. Klemenc

Kolo in javni potniški prevoz lahko postaneta resna alternativa osebnemu potniškemu prometu le, če je na večini postajališč javnega prevoza oz. v njihovi neposredni bližini mogoče parkirati kolo brez prevelike bojazni, da nam ga ukradejo ali da bo izpostavljena dežju in/ali snegu. Zato lahko k izboljšanju so-modalnosti kolesa in javnega potniškega prometa veliko storijo občine in v dogovoru s Slovenskimi železnicami ter koncesionarji avtobusnega prometa postavijo kolesarnice čim bližje dostopu do vlakov oz. avtobusov. Pri tem je nujno, da se uporabijo stojala, ki omogočajo varno priklepanje koles, močno zaželeno pa je, da so ta stojala postavljena tam, kjer že obstajajo nadstreški ali pa jih z njimi opremimo tako, da so kolesa, ki bodo verjetno tam stala dolge ure, zaščitena pred dežjem in snegom. Zaželeno je tudi, da so tovrstne kolesarnice ali kolesarska parkirišča tudi varovana, bodisi z video nadzorom bodisi jih varujejo za to zaposlene osebe, lahko tudi tiste, vključene v posebne programe

zaposlovanja težje zaposljivih oz. tistih, ki bi drugače prejemali socialno pomoč

8.4 Prevoz koles na sredstvih javnega potniškega prometa – omejena, ne pa tudi nepomembna možnost

Druga alternativa je možnost prevoza kolesa na sredstvih javnega potniškega prometa. Pri tem se zlasti na avtobusih, žal pa tudi na večini potniških vlakov SŽ srečujemo s pomanjkanjem primernega prostora za prevoz koles, ki lahko ovira ali celo ogroža potnike. Običajnih koles tako ni mogoče prepeljati na avtobusih mestnega in primestnega prevoza, večina potniških vlakov, ki vozijo v Sloveniji, pa lahko sprejme le 2 do 4 običajna kolesa in še to praviloma le zunaj prometnih konic, kar je zlasti v turistični sezoni prava katastrofa. Deloma lahko težavo omilijo zložljiva kolesa manjših dimenzij, ki postajajo vse bolj popularna tudi zaradi tega, ker jih je mogoče hitro in enostavno zložiti ter spraviti v prtljažnik skoraj vsakega osebnega avtomobila ali enostavno prenesti v pisarno ali stanovanje.

Slika 51: Prostor za prevoz koles na lokalnem vlaku, Nizozemska; foto: A. Klemenc

Vendar so možnosti prevoza koles na sredstvih javnega prevoza, predvsem avtobusih, zelo omejene. So-modalnost kolesa in javnega potniškega prometa lahko postane množična alternativa šele, ko so tako na vstopnih kot na izstopni postaji čim bližje vstopnemu oz. izstopnemu mestu potnikov na voljo ustrezne kolesarnice oz. parkirišča za kolesa oziroma je ob izstopu iz sredstva javnega prevoza enostavno in hitro mogoče priti do kakovostnega mestnega potniškega prevoza ali si izposoditi mestno kolo. Da gre lahko za resno alternativo uporabi osebnega avtomobila ter učinkovit ukrep napajanja sredstev javnega potniškega prometa dokazuje Nizozemska, kjer se 40 % potnikov, ki uporabljajo za prevoz na delo ali šolanje vlake, do vlaka pripelje s kolesi. Številni med njimi imajo na svoji izstopni postaji parkirano drugo kolo, s katerim se potem odpeljejo v službo ali šolo ali pa si sposodijo javno mestno kolo.

8.5 Nadaljnji ukrepi spodbujanja so-modalnosti kolesa in JPP

Kombinirana uporaba kolesa in javnega potniškega prometa bo postala res privlačna alternativa, ko bodo elektronska plačilna sredstva oziroma enotna e-vozovnica omogočala tako varno parkiranje koles kot tudi uporabo vlaka, mestnega in primestnega avtobusa ter izposojo mestnih koles. Še bolj privlačna bo, če bomo na večjih postajah dobili poleg pokritih kolesarnic tudi kolesarske servise in trgovine s kolesi in kolesarsko opremo in ko bodo slovenska mesta postala kolesarjem prijazna tudi z ustrezno infrastrukturo in storitvami.

Dodatne informacije:

S KOLESOM NA VLAK
http://ipop.si/2012/04/13/s-kolesom-na-vlak/
SMERI KOLESARSKEGA RAZVOJA
http://kolesarji.org/smeri-kolesarskega-razvoja/
SOŽITJE MED JAVNIM PREVOZOM IN KOLESARJENJEM
http://kolesarji.org/sozitje-med-javnim-prevozom-in-kolesarjenjem/
NALEZLJIVOST IZPOSOJE KOLES
http://kolesarji.org/nalezljivost-izposoje-koles/
KAKO POTOVATI Z ZLOŽLJIVIM KOLESOM NA MESTNIH ZELENCIH?
http://jh-lj.si/index.php?m=3&id=2528

KOLO IN JAVNI POTIŠKI PROMET – SKUPAJ ZMORETA VEČ!
http://m.delo.si/mnenja/gostujoce-pero/kolo-in-javni-potniski-promet-ndash-skupaj-zmoreta-vec.html
BIKES ON PUBLIC TRANSPORT
http://www.tfl.gov.uk/roadusers/cycling/11701.aspx
http://www.ctc.org.uk/DesktopDefault.aspx?TabID=3923

http://www.wien.info/en/vienna-for/sports/cycling/bicycles-public-transportation
http://www.copenhagenize.com/2010/12/aarhus-train-station-bike-racks.html

CYCLE – RAIL TOOLKIT
http://cycle-rail.co.uk/hq-cy/wp-content/uploads/2012/05/ATOC-Toolkit-low-res-single.pdf

Slika 52: Kolesarnica na železniški postaji v Amsterdamu (NL); foto: A. Klemenc

Deveto poglavje

9. KOLESARSKI TURIZEM

Kolesarski turizem je poseben podsistem kolesarstva. Če bi hoteli fenomen kolesarskega turizma obravnavati celovito ter podati njegov opis ter podrobna priporočila za njegov razvoj v lokalnih skupnostih, potem bi moral biti predmet posebnega priročnika. Na tem mestu pa ga bomo obravnavali le na splošno in v navezavi s kolesarstvom kot sistemom, ki v prvi vrsti omogoča opravljanje vsakodnevnih poti s kolesom.

Slika 53: Tabla z razlago naravnih vrednot na turistični kolesarski poti, Nizozemska; foto: A. Klemenc

9.1. Razlogi za razcvet kolesarskega turizma

Kolesarsko izletništvo in kolesarski turizem sta na pohodu in ta trend se bo kljub gospodarski krizi oziroma prav zaradi nje še nadaljeval. Ne bomo več tako pogosto odhajali na nove in bolj oddaljene destinacije, temveč bomo na nov način želeli spoznati bližnje kraje in kraje, skozi katere oz. mimo katerih smo šli kot vozniki ali potniki v avtomobilih. Zaradi zasičenosti z avtomobilom, ne le zaradi omejenih finančnih in časovnih možnosti, želi danes vse več ljudi doživeti krajino ter spoznati in obiskati kraje na kolesu.

Slika 54: http://www.tourism-bw.com/Nature/Cycle-vacations/Bed-and-Bike-Bett-Bike-ride-and-relax

Kolo poleg doživljanja z vsemi čuti omogoča hitre preobrazbe iz popotnike v obiskovalca, ne da bi se bilo kolesarskemu popotniku potrebno ukvarjati s problemom, kje parkirati avto, da bo lahko prišel do turistične znamenitosti ali centra nekega kraja. Na kolesu že manjše razlike v pokrajini in lokalne znamenitosti omogočajo kompleksna in vznemirljiva doživetja. Toda tudi tu velja, da bolj kot zanimivost in lepota krajev turiste pritegnejo zgodbe, ki jih ponujajo oz. s katerimi se tržijo posamezne destinacije in poti. Zato kolesarji izletniki in turisti še posebej radi kolesarijo ne le po poteh, katerih potek in težavnost poznajo, temveč tudi in predvsem po poteh, ki jim "pripovedujejo" zgodbe in na katerih se

je z brošurami, zgibankami in pojasnjevalnimi tablami mogoče seznaniti z zgodovinsko-kulturnimi znamenitostmi in/ali zanimivimi naravnimi pojavi in vrednotami.

V osnovnih principih se trženje kolesarskega turizma pravzaprav v ničemer ne razlikuje od siceršnjih turističnih zapovedi, seveda pa moramo pri tem upoštevati specifičnosti kolesa oz. kolesarjenja. Predvsem to, da se kolesarji še bolj kot avtomobilisti slabih in nevarnih cest izogibajo prometnim površinam, na katerih se počutijo ogrožene, da nekaj kilometrski "obvoz" zaradi napačnih ali pomanjkljivih usmerjevalnih oznak za kolesarja pomeni bistveno večjo izgubo časa in energije kot za voznika oz. potnika v motornem vozilu in da so kolesarji praviloma bolj zahtevni glede raznovrstnosti in količine hrane in pijače, ki jo potrebujejo na svoji poti.

9.2. Ustrezna infrastruktura ter kakovostne in dostopne informacije – ključ za razvoj kolesarskega turizma

Tako kot "urbani kolesarji" si tudi kolesarji turisti in turisti na kolesih želijo predvsem dobro infrastrukturo, pri čemer imata pri tistih, ki kolesarijo z namenom, da bi se sprostili ter kaj lepega in zanimivega videli, prednost zanimivost in varnost kolesarskih poti. Po tem se kolesarski turizem razlikuje od kolesarjenja po vsakdanjih poteh in opravkih, pri katerem imata prednost direktnost in hitrost kolesarskih povezav. Vendar pa je splošna ureditev prometne infrastrukture in prometnih režimov na način, ki upošteva in vključuje kolesarje kot vsakdanje udeležence prometa, zelo pomembna tudi za kolesarski turizem.
Turisti kolesarji se bodo bolje počutili v krajih, kjer je kolesarjenje pripoznano in urejeno kot del prometnega sistema, kot pa v krajih, kjer jim za kolesarstvo sicer ni mar. Konec koncev verjetno večina med njimi ne bo kolesarila le po kolesarskih povezavah, namenjenih turistom, temveč bo hote ali nehote nekaj časa na kolesu preživela tudi zunaj njih. Zato je zlasti v krajevnih središčih pomembno, da je promet urejen tako, da je do kolesarjev prijazen, da je kolesa mogoče pred glavnimi uradi, institucijami in inter-modalnimi vozlišči varno parkirati in da so glavne kolesarske povezave ustrezno označene, četudi je vsem "lokalcem" že brez oznak jasno, po kateri kolesarski stezi morajo iti in kje morajo zaviti, da pridejo do želenega cilja.

9.2.1. Kolesarske karte

Turistične kolesarske poti morajo biti ustrezno označene tako na terenu kot na primernih kolesarskih kartah. To pomeni, da mora karta poleg informacij o različnih ogleda vrednih znamenitostih in posebnostih podati informacije o poteku in razdaljah kot tudi o vrsti turistične kolesarske povezave glede na njeno zahtevnost (vzponi in spusti oz. vertikalni profil povezave). Zaželene so tudi informacije, kje kolesarske poti potekajo poti po asfaltiranih, kje po utrjenih in kje po neutrjenih neasfaltiranih površinah.
Poleg informacije o kolesarskih poteh in ogleda vrednih točkah na oz. ob njih potrebujejo tudi informacije o tem:

- kje in kdaj si je mogoče kolo izposoditi in/ali ga popraviti;
- kje je mogoče parkirati avtomobile;
- kje so postaje in postajališča javnega prevoza (in dodatno oz. opisno kdaj in pod katerimi pogoji je mogoče na sredstva javnega prevoza vzeti s seboj kolo);
- kje se je mogoče okrepčati in prenočiti.

Večina teh informacij mora biti podana že z oznakami na kolesarski karti ustreznega formata, da jo kolesar lahko razgrne tudi stoje. Kolesarska karta mora biti natisnjena na dovolj trpežnem papirju, da se ne uniči že po nekajkratni uporabi. Pomembno je, da so kolesarske poti dovolj natančno označene, tako da je jasno razvidno, kje so posamezni odcepi ter kje potekajo po omrežju javnih cest ter kje ob njem oz. izven njega. Barvne črte, s katerimi so vrisane turistične kolesarske poti, se morajo dobro

ločevati od ozadja in med seboj, oznake morajo biti jasne, legenda pa berljiva in razumljiva. Lokalne in regionalne kolesarske karte imajo na hrbtni strani običajno fotografije in opise posameznih krajev, znamenitosti in turistične ponudbe, za večja območja pa so priporočljive kolesarske karte z zemljevidom na obeh straneh. Kolesarjem, ki so opremljeni z GPS napravami, pa zelo prav pridejo tudi kodne oznake, s katerimi se na GPS kartah identificira območje, ki ga posamezna kolesarska karta pokriva.

Kakovostne kolesarske karte, ki izpolnjujejo vse prej naštete kriterije, so praviloma plačljive, medtem ko turisti na kolesih pričakujejo, da bodo čim več vsaj osnovnih informacij dobili zastonj in še preden se bodo znašli tam, kjer želijo kolesariti. Temu namenu služijo elektronske kolesarske karte ter različne zgibanke in brošure, namenjene turistom na kolesih.

9.2.2. Spletne informacije in e-kolesarske karte

Kolesarji turisti danes seveda pričakujejo, da so kolesarske karte objavljene tudi v elektronski obliki na svetovnem spletu. Pri tem je priporočljivo, da podajanje informacij izkorišča možnosti podajanja podrobnejših informacij preko aktivnih povezav (t.i. linkov) na spletni karti, tako da npr. s "klikom" na ime kraja, oznako znamenitosti ali turistične storitve pridobimo podrobnejše tekstualne in slikovne informacije. Pomembno je tudi, da spletne strani občin in/ali turističnih organizacij na dovolj vidnem mestu vsebujejo informacijo o turističnih kolesarskih poteh in povezave na spletne kolesarske karte.

Najsi gre za običajne ali za elektronske kolesarske karte je priporočljivo, da imajo te na ravni geografske regije ali vsaj na območju, ki ga pokrivajo regionalne turistične ali razvojne agencije skupno podobo, poenotena merila in oznake.

9.2.3. Zgibanke in brošure za kolesarske turiste

Poleg običajnih in elektronskih turističnih kolesarskih kart je priporočljivo, da so posamezne kolesarske poti v občini ali na medobčinski ravni na kratko v besedi, sliki in s skicami poteka predstavljene tudi na promocijskih zloženkah, pri čemer ne bo odveč, če vsebujejo tudi informacije o zahtevnosti oz. kateri vrsti kolesarjev so v prvi vrsti namenjene. Različne kolesarske poti na posameznem zaokroženem območju je priporočljivo predstaviti tudi s promocijsko-informativnimi brošurami, ki morajo poleg osnovnih informacij o vsaki kolesarski poti predvsem s slikovnim gradivom in grafično podobo pritegniti turiste na kolesih.

Poleg zgoraj povedanega o kolesarskih kartah, zloženkah in brošurah je seveda tudi pomembno, da so te dostopne tako v turističnih pisarnah, hotelih, penzionih, kampih, gostilnah, železniških in avtobusnih postajah itd. v občini kot tudi v turistično-informacijskih pisarnah na ravni regije in v vseh večjih mestih ter na postajah osrednjih železniških in avtobusnih vozlišč.

9.3. Gostinsko – turistična ponudba za kolesarje in njeno označevanje

Turisti in izletniki na kolesih so zelo veseli, če se lahko ustavijo ali nastanijo v gostilnah, penzionih, hotelih in kampih, kjer bodo lahko brez težav in varno parkirali svoja kolesa. Razveselili se bodo tudi tušev in garderob v oz. ob gostinskih obratih, ker se pred obrokom radi stuširajo in preoblečejo, če je to mogoče. Prav jim pride, če lahko kam obesijo preznojena oz. premočena kolesarska oblačila. Pričakujejo, da bodo v ponudbi tudi jedi in pijače, ki jim ne bodo obtežile želodcev, temveč jim bodo omogočile, da nadomestijo porabljene kalorije s hrano in pijačo, bogato s kompleksnimi ogljikovimi

hidrati, vitamini, minerali in encimi, ki jih potrebujejo za nadaljnje napore. Ko so na poti, se bodo razveselili predvsem okusnih juh, minešter in enolončnic ter (polnozrnatih) testenin in različnih jedi iz riža, lahko tudi z ribami, morskimi sadeži in belim perutninskim mesom. Kar se tiče pijač, pa so kolesarji na poti veseli predvsem ponudbe krepčilnih čajev, kakava in vroče čokolade ter osvežilnih naravnih sadnih sokov, brezalkoholnega piva in podobnih pijač. Večje količine mesa oz. rdeče meso jim bo praviloma teknilo le ob zaključku kolesarjenja za tisti dan, ko si nekateri z veseljem privoščijo kozarec ali dva piva ali vina. Tudi zajtrk mora biti raznovrsten in bogat, saj se kolesarji le primerno "podprti" lahko opravijo bolj ali manj težavno kolesarsko turo. Brez velikih vlaganj ali posebnih kulinaričnih znanj in sestavin se lahko večina gostinskih in turističnih lokalov prilagodi potrebam kolesarjev, potrebno je predvsem nekaj premisleka, pozornosti in truda.
Ponekod v tujini imajo – podobno kot za splošno označevanje gostinsko-turističnih zmogljivosti z zvezdicami – izdelane tudi kriterije in sistem označevanja primernosti gostinsko-turističnih zmogljivosti za kolesarje, kjer so namesto oz. poleg zvezdic simboli koles. Čeprav takšnega sistema pri nas še nimamo, pa je priporočljivo, da na kolesarskih kartah s simbolom kolesa označimo tiste gostinsko-turistične objekte, ki omogočajo varno parkiranje koles in imajo v svoji ponudbi vsaj nekaj jedi, ki so primerne tudi za kolesarje na poti.
Lahko smo seveda tudi bolj ambiciozni ter analogno s sistemi označevanja, ki so uveljavljeni v tujini (npr. v Švici), uporabimo tudi bolj kompleksen sistem označevanja, pri čemer pa je potrebno v legendi oz. z opisom natančno obrazložiti, kaj za gostinsko-turistični obrat pomeni(jo) eden, dva, trije ali štirje simboli koles, ki označujejo raven njegove kolesarske ponudbe.

Dodatne informacije:

RAZVOJ KOLESARSKEGA TURIZMA
http://www.gltrails.com/?portfolio_2=kolesarske-poti-mreze-in-parki
TURISTIČNO KOLESARJENJE – SLOVENIJA
http://www.slovenia.info/?kolesarjenje=0&lng=1
KOLESARSKI TURIZEM – MOŽNOSTI REKREACIJE V PROSTEM ČASU
www.epf.uni-mb.si/ediplome/pdfs/kogelnik-mirjana.pdf
GREMO NA POT
http://www.gremonapot.si/

BICYCLE TOURISM
http://www.bikeontours.on.ca/tourism.htm
HOW BICYCLE TOURISM HELPS LOCAL ECONOMIES
http://grist.org/biking/2011-06-06-the-grand-tour-how-bike-tourism-helps-local-economies/
HOTEL SERVICES FOR CYCLISTS
http://www.hotelcasella.com/special-cyclist/specialized-services-cyclists/
http://www.edenbormio.it/en_servizi_ciclisti.htm
http://www.hotelvladimir.cz/en/accommodation/services-for-cyclists-12

Slika 55: Spletni portal kolesarske turistične agencije Chebul

Deseto poglavje

10. FINANCIRANJE KOLESARSTVA

10.1. Dejanskost celovitega pristopa se pokaže pri financiranju ukrepov

Ko govorimo o financiranju kolesarstva, ne govorimo le o financiranju ukrepov v načrtovanje, izgradnjo in vzdrževanje kolesarske infrastrukture, ki je le del kolesarstva kot sistema, temveč imamo v mislih tudi financiranje kolesarskih storitev, promocije različnih vrst kolesarjenja in razvoja kolesarske kulture nasploh.
Seveda so praviloma tehnično in finančno najbolj zahtevne investicije v kolesarsko infrastrukturo, ki pa v celoti dosežejo svoj namen le, če so spremljane in podprte tudi z drugimi dejavnostmi. Tudi promocija kolesarjenja predhodno zahteva razmislek, ali je smiselno vanjo investirati, ne da bi ob oz. pred tem kakorkoli izboljšali infrastrukturo in/ali storitve za kolesarje.
Prav tako je potrebno premisliti, ali ne bi bilo bolj pametno sredstev, s katerimi bi lahko zgradili krajši odsek kolesarske steze, porabiti za dobro popravilo lukenj na cestah, po katerih se vozi večje število kolesarjev, ali ne bi bilo bolj pomembno kot asfaltirati makadamsko pot, ki jo uporabljajo kolesarji, urediti njen varen iztek za kolesarje na glavno cesto ipd.
Celovit pristop mora biti vodilo tudi pri financiranju, če hočemo doseči optimalne rezultate za uporabnike kolesarske infrastrukture in storitev.

10.2. Viri financiranja kolesarstva

Pri celovitem financiranju kolesarstva moramo praviloma zagotoviti sredstva iz različnih virov, saj iz virov, ki zagotavljajo financiranje načrtovanja, izgradnje in/ali vzdrževanja (kolesarske) prometne infrastrukture, praviloma ni mogoče zagotavljati sredstev za promocijo. To sicer ne velja za projekte financiranja iz evropskih kohezijskih skladov, vendar gre zgolj za promocijo infrastrukturnega ukrepa, ne pa za promocijo spremembe prometne kulture in potovalnih navad.

Na splošno lahko vire za financiranje kolesarstva v občini razdelimo na:

a) redne proračunske vire za načrtovanje, izgradnjo in vzdrževanje občinske cestne infrastrukture;
b) posebne namenske občinske vire za financiranje kolesarstva;
c) sponzorstva in donacije;
d) različne programe EU.

10.2.1. Redni občinski proračunski viri za prometno infrastrukturo

Gre za sredstva, namenjena predvsem za načrtovanje, gradnjo in vzdrževanje občinskih cest ter javnih parkirnih površin v lasti občine. Za kolesarstvo bo storjeno največ, če se bodo redno in kakovostno vzdrževala tiste prometne površine, ki jih uporabljajo vsakdanji kolesarji, in če se bo ob vsaki obnovi cestišča, rekonstrukciji ceste ali križišča ter pri gradnji novih prometnih površin čim bolj upoštevalo načela in rešitve, ki zagotavljajo direktnost, neprekinjenost, varnost in hitrost kolesarskega prometa. Seveda je potrebno povsod tam, kjer gostota in/ali hitrost prometa ne omogočata varnega kolesarjenja po cesti, ki je del kolesarske prometne povezave, čim prej vzpostaviti ustrezno ločeno prometno infrastrukturo ali pa omejiti hitrost in pri tem poskrbeti, da

bodo k njenemu upoštevanju prispevali tudi dizajn prometne površine, cestno pohištvo in reden nadzor.

10.2.2 Posebni namenski občinski viri za financiranje kolesarstva

Gre predvsem za odločitev, povezano s širjenjem območij plačljivega parkiranje ter ostrejšo oz. bolj dosledno politiko finančnih sankcij za nelegalno parkiranje. Zvišanje parkirnin in/ali širjenje območij plačljivega parkiranja na javnih površinah je lahko pomemben vir financiranje občinskega proračuna. Prebivalci praviloma tem ukrepom sprva nasprotujejo, še zlasti če niso predvideni drugi ukrepi za izboljšanje prometa in mobilnosti v kraju. Tako je priporočljivo sredstva, zbrana z nepriljubljenimi ukrepi povišanja parkirnin in širjenje območij plačljivega parkiranja , v celoti ali deloma usmeriti v poseben sklad, namenjen za izboljšanje javnega prometa, pešačenja in kolesarjenja. Smiselno je opredeliti okvirni delež sredstev, namenjenih kolesarstvu, pri tem pa omogočiti, da se le-ta porabijo tudi za krepitev kolesarske kulture, promocijo kolesarstva in razvoj kolesarskih storitev in ne le za kolesarsko infrastrukturo, čeprav bo verjetno slednja deležna večine sredstev.

10.2.3 Sponzorstva in donacije

Pri nas lahko le sanjamo o tem, da bi katere od bank financirala (urbane) kolesarske povezave, tako kot to npr. počne pri izgradnji kolesarskih povezav v Londonu banka Barcleys. Vendar pa obstajajo tudi v manjših občinah potenciali za sponzoriranje kolesarskih storitev in promocije kolesarjenja. S postavitvijo števca kolesarskega prometa in objavo svojega logotipa na prikazovalniku bi lahko marsikatero podjetje povečalo svojo prepoznavnost v lokalni skupnosti.

Tako velike trgovske mreže kot tudi lokalne prodajalne bi bilo mogoče prepričati, da v okviru kampanj promocije kolesarjenja zagotovijo določene popuste ali nagrade tistim, ki bodo opravili največ nakupov na kolesu, ali prekolesarili največ kilometrov v službo oz. šolo ali se na kakšen drug način posebej izkazali pri kolesarstvu. Tudi kolesarske trgovine in servisi so praviloma pripravljeni z nudenjem popustov sodelovati pri različnih promocijskih akcijah kolesarjenja, pri čemer ni nujno, da gre vedno le za sicer vse bolj popularne športno-rekreativne kolesarske prireditve. Zavarovalnice, banke, trgovske verige in hoteli, pa tudi posamezne kolesarske in preostale lokalne trgovine, penzioni, turistične kmetije in kampi, te prireditve vse bolj podpirajo. V okviru teh prireditev pa je mogoče z malo iznajdljivosti izvajati tudi dejavnosti, ki promovirajo kolesarjenje kot način vsakodnevne mobilnosti in ne le kot športno-rekreativne dejavnosti.

Članom Kolesarske zveze Slovenije (KZS) nekatere zavarovalnice, trgovine, hoteli, penzioni, turistične kmetije in kampi že priznavajo popust pri svojih izdelkih in storitvah in eden od načinov, kako zagotoviti sofinanciranje promocije kolesarjenja na splošni vseslovenski ravni je tudi ta, da se mreža ponudnikov popustov članom KZS razširi tudi v vaši občini.

10.2.4 Evropska sredstva

Daljinske kolesarske povezave oz. dele kolesarske infrastrukture, ki so sestavni del daljinskih kolesarskih povezav na ravni države oz. regionalnih kolesarskih povezav na ravni evropskih regij, je mogoče pod posebnimi pogoji v večinskem deležu sofinancirati iz kohezijskih skladov EU oz. programov razvoja prometna in okoljske infrastrukture. Črpanje sredstev za ta namen, v kolikor že niso pripravljeni oz. oddani ustrezni projekti, pa v okviru sedanje finančne perspektive ni mogoče. Kakšni bodo ti pogoji v novi finančni perspektivi EU 2014–2020, še ni jasno. Domnevamo pa, da bodo osnovni pogoji ostali enaki oz. da bo za črpanje sredstev potrebno, da so te povezave umeščene v državni in občinski prostorski načrt, da so na ravni občine opredeljene v podrobnih prostorskih aktih, da bo občina lahko zagotovila potrebne finančne

Slika 72: Naslovnica brošure: Kolesarski projekti, ki jih sofinancira EU

garancije, izvajalci pa bodo izbrani preko evropskega razpisa, ki bo vseboval jasne in pregledne kriterije glede vrednotenja ponudb. Do sredstev iz kohezijskega sklada so upravičeni tudi projekti prometne infrastrukture za gradnjo ali razvoj prometne infrastrukture, kot jo opredeljujejo smernice za razvoj vseevropskega prometnega omrežja.

Sredstva za razvoj kolesarstva, vključno s sredstvi za sofinanciranje izgradnje kolesarske infrastrukture, je v principu mogoče črpati tudi iz dobro pripravljenih oz. odobrenih projektov v okviru različnih evropskih programov, pri čemer mora imeti občina sprejet oz. potrjen prostorski načrt in trajnostni načrt upravljanja s prometom, poleg tega pa mora imeti projekt jasno količinsko opredeljene in preverljive cilje izboljšanja okolja.

V iztekajočem se finančnem obdobju so tovrstne projekte podpirali tako programi **transnacionalnega sodelovanja** kot programi **čezmejnega sodelovanja**. Tako je na primer program *Območje Alp* v okviru 2. prioritete spodbujal dostopnost in povezanost, kar med drugim pomeni tudi spodbujanje modelov trajnostne in inovativne mobilnosti. Programa *Jugovzhodna Evropa* in *Srednja Evropa* sta prav tako spodbujala izboljšanje dostopnosti območja Srednje Evrope in znotraj nje, program *Mediteran* pa se je v svoji drugi prioriteti usmerjal v izboljšanje mobilnosti in teritorialne dostopnosti.
Med čezmejnimi programi so to področje bolj eksplicitno naslavljali program Slovenija–Italija, katerega cilj je bil izboljšati dostopnost in transportne sisteme ter povečati integracijo med mesti in podeželjem, drugi programi (npr. Slovenija – Hrvaška, Slovenija – Avstrija) pa so to področje pokrivali v okviru spodbujanja turizma in razvoja podeželja oz. razvoja naselij in regionalnega razvoja. Čezmejni program Slovenija – Madžarska je v eni od svojih prioritet naslavljal izboljšanje čezmejnih prometnih povezav, medtem ko je bil čezmejni program IPA usmerjen tudi v trajnostno mobilnost.

Iz evropskih programov, ki podpirajo **doseganje ciljev *Podnebno-energetskega svežnja EU***(IntelligentEnergyEurope), je mogoče sofinancirati razvojne študije, mreženje in krepitev zmogljivosti deležnikov ter promocijo kolesarstva, v kolikor gre za inovativne pristope, ki lahko tudi količinsko dokažejo povečano energetsko učinkovitost (v prometu) ter zmanjšanje izpustov toplogrednih plinov (iz prometa).

V okviru progama **CIVITAS** je mogoče zagotoviti financiranje za celovite razvojne, promocijske in pilotno-demonstracijske ukrepe v večjih mestih, ki vključujejo tudi kolesarstvo. Sofinanciranje investicij v infrastrukturo je mogoče le v manjšem obsegu in v kolikor so le-te del inovativnih pilotno-demonstracijskih ukrepov.

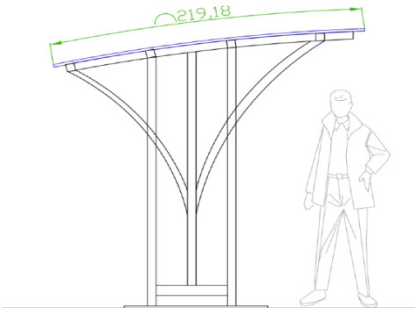
Slika 73: Počivališče ob kolesarski poti v Bohinju
(vir: http://www3.bohinj.si/si/Kolesarske_poti_in_izleti)

10.3. Okvirni stroški nekaterih segmentov kolesarske infrastrukture

10.3. 1. Stroški kolesarskih stojal in kolesarnic

Stroški posameznega stojala za kolesa znašajo med 50 in 200 €, pri čemer se cena stojal, ki omogočajo priklepanje okvira kolesa (in enega od kolesarskih obročev v primeru ustrezne kolesarske ključavnice oz. jeklene in/ali členkaste objemke s ključavnico) praviloma dražja od 100 €.

Stroški enokapnih jeklenih nadstreškov za kolesa (globina 300 cm) znašajo od 2.800 € pri dolžini 421 cm (5 stojal oz. možnost parkiranja 10 koles) do 4.500 € pri dolžini 843 cm (10 stojal), pri čemer je k temu potrebno prišteti tudi stroške samih stojal ter stroške same površine oz. njenega asfaltiranja ali drugačne utrditve in tlakovanja površine, kar lahko znese okoli 1000 €).



Slika 74: Skica enokapnega nadstreška

Slika 75: Kolesarska stojala z enokapnim jeklenim nadstreškom

V spodnji tabeli so prikazani okvirni stroški postavitev primerno pokrite kolesarnice na železniški/avtobusni postaji (na nekem skupnem parkirišču) za 5, 10 ali 20 koles (samo stroški stojal in njihove vgradnje/montaže, brez stroškov zemljišča).

Tabela 3: Okvirni stroški postavitve kolesarnice brez nadstreškov

	Kolesarnica (globina 300 cm X širina 421 cm)	Kolesarnica (globina 300 cm X širina 619 cm)	Kolesarnica (globina 300 cm X širina 843 cm)
5 koles	3.160 €	4.107 €	4.763 €
10 koles	/	4.630 €	5.063 €
20 koles	/	/	5.663 €

Tabela 4: Okvirni stroški postavitve kolesarnice z nadstreški

	Kolesarnica (globina 300 cm X širina 421 cm)	Dve kolesarnici (globina 300 cm X širina 2 *619 cm)	Tri kolesarnice (globina 300 cm X širina 2 * 843 cm)
10 koles	3.860 €	8.615 €	Izvedba ni smiselna
20 koles	/	9.615 €	10.926 €
30 koles	/	10.615 €	11.926 €

V Tabeli 4 pa so prikazani okvirni stroški postavitve kolesarnice pred javnimi institucijami (10, 20 in 30 stojal, poleg stroškov stojal še stroški nadstreškov, brez stroškov zemljišča).

10.3.2. Stroški označevanja kolesarskih pasov

Okvirni strošek polnega označevanja enosmernega kolesarskega pasu (barvanja, običajno v rdeči, modri ali zeleni barvi) je med 20 € do 30 € na tekoči meter (širina od 70 cm do 100 cm), odvisno od kakovosti premaza in stroškov dela. Pri izboru izvajalca je poleg garancij glede obstojnosti premaza potrebno zahtevati tudi to, da se drsnost vozne podlage na označenem kolesarskem pasu ne poveča oz. da se oprijem pnevmatik koles zaradi prebarvanja površine ne poslabša.

Bistveno cenejše je označevanje kolesarskega pasu z razmejitveno (belo) črto in oznakami, da gre za kolesarski pas v določenih razdaljah, vendar je ta možnost ustrezna predvsem pri označevanju kolesarskih pasov na pločnikih.

Slika 76: Polno označen enosmerni kolesarski pas (foto: A. Klemenc)

Slika 77: Oznaka kolesarskega pasu (foto: A. Klemenc)

10.3.3. Stroški izgradnje asfaltirane kolesarske steze

Okvirni stroški izgradnje asfaltirane dvosmerne kolesarske steze (širine 2,5m – 3m) na nezahtevnem terenu so podani v spodnji tabeli:

Tabela 5: Stroški izgradnje asfaltiranih kolesarskih stez

	OB POLJSKIH POTEH	OB DRŽAVNIH CESTAH	ODKUP ZEMLJIŠČA OB PRIVATNIH ZEMLJIŠČIH (VEČJA ŠIRINA)
ODKUP ZEMLJIŠČA OB CESTIŠČU (cena glede na potrebno širino odkupa)= 1 m v EUR	17,50 €	35,00 €	70,00 €
GRADNJA ASFALTIRANE KOLESARSKE STEZE nezahteven teren, enosmerno = 1 km v EUR	90.000,00 €		
SKUPAJ ODKUP IN GRADNJA = 1 km v EUR	107.500,00 €	125.000,00 €	160.000,00 €

10.3.4. Stroški preureditve obstoječih poti

Okvirni stroški preureditve obstoječih poti so podani v spodnji tabeli, pri čemer je potrebo upoštevati, da lahko dejanski stroški v primeru zahtevnega terena in/ali slabega stanja poti znatno odstopajo navzgor.

Tabela 6: Okvirni stroški preureditve poti za kolesarjenje

	MAKADAMSKA POT		UREDITEV POTI ZA KOLESARSKI PROMET IN KMETIJSKO MEHANIZACIJO
	SANACIJA MAKADAMSKE POTI	SANACIJA IN ASFATIRANJE POTI	
Cena za 1 m v EUR	20,00 €	50,00 €	60,00 €
Cena za 1 km v EUR	20.000,00 €	50.000,00 €	60.000,00 €

10.3.5. Stroški izgradnje kolesarske poti

Spodnja tabela prikazuje okvirne stroške izgradnje kolesarske poti širine 4 m v odvisnosti od zahtevnosti terena.

Tabela 7: Okvirni stroški izgradnje kolesarske poti

	NEZAHTEVEN TEREN	ZAHTEVEN TEREN	ZELO ZAHTEVEN TEREN
Cena za 1 m v EUR	90,00 €	150,00 €	210,00 €
Cena za 1 km v EUR	90.000,00 €	150.000,00 €	210.000,00 €

Dodatne informacije:

ZASNOVA DRŽAVNEGA KOLESARSKEGA OMREŽJA
http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/za_kolesarje/
FINANCIRANJE S SREDSTVI EU
http://www.dc.gov.si/si/financiranje_s_sredstvi_eu/
KOLESARSK PROJEKTI, KI JIH JE FINANCIRALA EU
http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Evropska_sredstva_skladi/Kolesarske/Brosura_Kolesarski_projekti.pdf

KOLESARSKO OMREŽJE OBMEJENGA PODROČJA
http://www.ra-kozjansko.si/Kolesarsko-omrezje-obmejnega-obmocja/

ČEZMEJNI PROJEKT »INTERBIKE«
http://www.ra-rod.si/index.php?option=com_content&view=article&id=136:ezmejni-projekt-inter-bike&catid=1:zadnje-novice
INFORMACIJE V ZVEZI Z GRADNJO KOLESARSKE POTI V BOHINJU
http://obcina.bohinj.si/index.php?id=723&tx_ttnews[tt_news]=0&tx_ttnews[calendarYear]=2012&tx_ttnews[calendarMonth]=10&cHash=b2c448ad4fdcb12f8792e6643dbb608a
ZAKON O CESTAH – PRISTOJNOSTI OBČINE
http://www.lex-localis.info/files/b4817368-164e-4e22-a6ae-955fefb562a1/634800140053350000_02.%20ZCest-1_julij%202012A4.pdf

11. PREDLAGANI UKREPI

11.1. Splošna priporočila za izboljšanje kolesarstva v vključenih občinah projekta CYCLO

- Izboljšati sodelovanje med vsemi občinskimi službami na eni strani ter s kolesarskimi aktivisti na drugi strani z imenovanjem zainteresiranega občinskega uradnika za »koordinatorja za kolesarstvo« ter ji dati ustrezna pooblastila in jo ustrezno motivirati (simbolne in materialne nagrade).
- Vsaj dvakrat letno v prisotnosti političnih predstavnikov občine organizirati delovno srečanje vseh pristojnih in zainteresiranih za razvoj kolesarstva in kolesarskega turizma v občini.
- Zagotoviti sredstva za pripravo celovite kolesarske strategije občine ali za sofinanciranje medobčinske kolesarske strategije.
- Enkrat letno pripraviti podrobno poročilo o izvajanju strategije ter trendih na področju kolesarskega prometa v občini.
- Motivirati zaposlene v občinski upravi in javnih zavodih, ki jih financira občina, da za poti v službo in po opravkih čim več uporabljajo kolesa. Nabaviti službeno kolo oz. kolesa za potrebe zaposlenih v občinski upravi, stimulirati in promovirati njegovo uporabo.
- S postavitvijo dodatne varnostno-prometne signalizacije (tudi talne oznake oz. piktogrami kolesa na cestišču) ter dvigom nivoja cestne površine v najbolj izpostavljenih križiščih glavnih kolesarskih povezav izboljšati varnost kolesarjev.
- Zagotoviti ustrezna in dovolj številčna kolesarska stojala pri vseh upravnih poslopjih ter izobraževalnih, zdravstvenih, kulturnih in športnih zavodih ter na železniških in avtobusnih postajah, postajališčih mestnega, primestnega in medkrajevnega avtobusnega prometa v občini. Pri šolah ter na postajah in večjih postajališčih postaviti tudi nadstreške za zaščito koles pred vremenskimi vplivi. Izdelati celovit sistem označevanja kolesarskih poti in njihove predstavitve na kolesarskih spletnih in »običajnih« kartah in zemljevidih, ki bo omogočal tako orientacijo v prostoru in prepoznavanje razdalj med glavnimi ciljnimi destinacijami kot tudi kateri vrsti kolesarjev so povezave oz. njihovi posamezni deli namenjeni ter kako težavni so.
- Izdelati celovit sistem označevanja kolesarskih poti in njihove predstavitve na kolesarskih spletnih in »običajnih« kartah in zemljevidih, ki bo omogočal tako orientacijo v prostoru in prepoznavanje razdalj med glavnimi ciljnimi destinacijami kot tudi kateri vrsti kolesarjev so povezave oz. njihovi posamezni deli namenjeni ter kako težavni so.
- Takoj po izboljšanju kateregakoli izmed delov kolesarskega sistema v občini o tem obvestiti občane preko spletne strani, (med)občinskega glasila in priložnostnih zgibank. Ob večjih izboljšavah organizirati tudi promocijske akcije in dogodke.
- Vsaj enkrat letno organizirati večjo prireditev promocije kolesarjenja po vsakodnevnih poteh, opravkih in nakupih v občini ter na njej navzoče dobro informirati o prednostih kolesarjenja, lahko pa tudi o tehničnih novostih (preizkus e-koles, zložljivih koles, različnih koles za prevoz tovora, triciklov, opreme za prevoz prtljage ipd.)

11.2. Priporočila in predlogi ukrepov po posamičnih občinah

Občina Dol pri Ljubljani

Občina Dol pri Ljubljani lahko zagotavlja varne in relativno neposredne kolesarske povezave med večino naseljih in zaselkov po lokalnih cestah in ulicah, ki potekajo vzporedno po eni, drugi ali obeh staneh regionalne ceste 108 Šentjakob – Litija ali prečno na omenjeno cesto. Vsa naselja in skoraj vsi zaselki v občini ležijo na ravnici ob reki Savi, tako da pot od enega do drugega s kolesom ne zahteva prevelikih naporov niti za kondicijsko slabše pripravljene kolesarje oz. Ključna za varnost kolesarskega prometa po omenjenih povezavah je ustrezna prometna signalizacija, tudi ustrezne talne oznake, predvsem v oz. pred križišči.

Problem kolesarskih povezav je, da v smeri proti Ljubljani ni mogoče zagotoviti varne kolesarske povezave z glavnim mestom, v smeri proti Litiji pa varna kolesarska povezava poteka po desnem bregu reke Save preko Jevnice. Problematična je tudi kolesarska povezava z občino Domžale. Samo deloma se je mogoče izogniti glavni lokalni cesti, ki povezuje Zaboršt z Ihanom, ki je prometno zelo obremenjena, v nadaljevanju pa se prometna obremenitev skozi Ihan do Domžal samo še povečuje. Ustrezno povezavo bo mogoče vzpostaviti samo v dogovoru oz. skupnem načrtovanju z občino Domžale, ki bo verjetno morala na primernem mestu zgraditi kolesarsko brv čez Kamniško Bistrico in/ali zgraditi kolesarsko steze oz. kolesarske pasove iz Domžal do Sela pri Ihanu.

Zaradi slabe oz. neobstoječe varne kolesarske povezave z Ljubljano kljub bližini prestolnice in ugodnih pogojih za družinsko-izletniško in manj intenzivno rekreativno kolesarjenje občina ne more dobro izkoristiti potenciala kolesarskega turizma, ob primerni povezavi pa bi se povečalo tudi število tistih redkih posameznikov, ki se tudi v sedanjih pogojih v službo v Ljubljano vozijo s kolesom.

PRIPOROČENI UKREPI:

- Določiti glavne kolesarske povezave med posameznimi naselji in zaselki v občini, jih ustrezno označiti ter poskrbeti za ustrezno prometno-varnostno signalizacijo, vključno s talnimi oznakami (priporočljivo: veliki piktogrami kolesa na v rednih presledkih na 100 m) in opozorilnimi tablami »Pozor, kolesarji!«
- Doseči dogovor z občinama Ljubljana in Domžale o nadaljevanju kolesarskih povezav, ki bi omogočile povezave s središčem Ljubljane in Domžal.

Občina Ivančna Gorica

Kolesarjenje kot način doseganja vsakdanjih ciljev kaže v občini Ivančna Gorica spodbujati predvsem pri šolski mladini povsod tam, kjer je po stranskih in malo prometnih cestah mogoče označiti varne kolesarske poti v šolo ter kot način prevoza do železniških in avtobusnih postaj in postajališč ter do parkirišča ob vstopu na avtocesto.

Karta 4: Predlog ureditve kolesarske povezave od Srednješolskega centra Ivančna Gorica in OŠ Stična do avtobusne in železniške postaje v Ivančni Gorici (Vir: bikemap.com)

Cesta med Ivančno Gorico in Višnjo goro je široka in ni prometno obremenjena z motornim prometom, tako da omogoča relativno varno kolesarsko povezavo med obema krajema, omogoča pa tudi precej velike hitrosti motornih vozil, zato bi bilo potrebno na odsekih, ki voznike motornih vozil še zlasti vabijo k hitri vožnji, s preoblikovanjem cestišča, uličnim pohištvom ali hitrostnimi ovirami voznike prisiliti k vožnji v okviru hitrostnih omejitev ter tako povečati varnost kolesarjev. Lokalna cesta med Ivančno Gorico in Stično v sedanji prometni ureditvi ne omogoča varnega kolesarjenja, čeprav zagotavlja najkrajšo in najhitrejšo povezavo med obema krajema. Potrebno bi bilo bodisi z zožitvijo vozne površine za motorni promet, vzpostavitvijo kolesarskih pasov na obeh voznih pasovih in omejitvijo hitrosti na 30 km/h v naseljih in 50 km/h zunaj njih bodisi vzporedno s cesto zgraditi kolesarsko stezo, tam, kjer pa to zaradi prostorskih omejitev ne bi bilo mogoče pa omejiti hitrost vozil na 30 km/h in kolesarjem zagotoviti vožnjo po kolesarskem pasu.

Kolesarjenje med Ivančno Gorico in Šentvidom pri Stični oz. Radohovo vasjo je od križišča z obvozno cesto v smeri proti Šentvidu izredno nevarno zaradi ozke in zelo prometne regionalne ceste.

Neposredno povezavo med Ivančno Gorico in Šentvidom bo tako mogoče vzpostaviti šele ob rekonstrukciji regionalne ceste, če se bo sočasno vzporedno zgradila tudi pot za pešce, kolesarje in traktorje ali kolesarska steza. Relativno varno in udobno kolesarsko povezavo pa je mogoče vzpostaviti preko Glogovice in ob cesti ob železniški progi, v smeri do železniške postaja Šentvid pa tudi ob poti, ki vodi vzporedno ob železniški progi. Pri povezavi Šentvida z železniško postajo in z Glogovico pa sta kritični točki za kolesarje križišči, v katerih obe povezavi prečkata regionalno cesto Ivančna Gorica – Radohova vas, v katerih bi bilo potrebno zagotoviti dodatno signalizacijo, ki bi opozarjala na kolesarski promet (utripajoča rumena luč in opozorilo »Pozor, kolesarji!«).

Z vidika medregionalnih in turistično-izletniških povezav je zanimiva tudi povezava po regionalni cesti 647, ki povezuje Krko z Grosupljem in je v dobršnem delu makadamska. Je pa v smislu med-regionalnih kolesarskih povezav pot proti Žužemberku in Novemu mestu oz. Beli krajini mogoče nadaljevati samo po precej prometni regionalni cesti 216, ki se ji je proti Muljavi mogoče v večjem delu izogniti po cesti skozi Znojile.

Pozornost bi bilo potrebno posvetiti tudi sami ureditvi kolesarskih površin v Ivančni Gorici. Sedanja, po dolžini skromna kolesarska pasova imata neurejene in nevarne izteke na cesto. Vodenje kolesarjev do Hoferjevega nakupovalnega centra je povsem neustrezno, saj jih vodi naokoli brez ureditve varnega prečkanja ceste. Veliko bolje bi bilo, če bi kolesarje, ki želijo v nakupovalni center v krožišču vodili naravnost, potem pa v smeri proti nakupovalnem centru v dolžini okoli 100 m zagotovili obojestranski kolesarski pas ter potem kolesarsko stezo neposredno do parkirišča pri nakupovalnem centru.

Na vsak način je potrebno zagotoviti varno kolesarjenje po oz. ob Cesti II. grupe odredov vse do Ljubljanske ceste. Z režimom umirjenega prometa ali »shared space« ureditvijo in stojali za kolesa ob občinski stavbi, na avtobusni in železniški postaji bi bilo mogoče dokaj enostavno narediti Sokolsko ulico privlačno za kolesarjenje.

V kolikor bi bilo pri Palači sprostitve in izobraževanja mogoče vzpostaviti prehod za kolesarje oziroma na ta način povezati Ulico 6. junija in Sokolsko ulico bi bila na ta način vzpostavljena možnost, da se vzpostavi osnova os za varno dostopnost osrednjih atraktorjev prometa v kraju s kolesi po stranskih ulicah z režimov umirjenega prometa.

Pred vremenskimi vplivi zaščitena stojala, ki omogočajo varno priklepanje koles bi bilo priporočljivo postaviti tudi na parkirišču ob krožišču, kjer sicer ljudje parkirajo osebne avtomobile in se potem skupaj odpeljejo v Ljubljano. Verjetno bi se marsikdo, ki ni oddaljen več kot nekaj kilometrov vsaj v lepem vremenu do tja pripeljal s kolesom, če bi ga lahko varno parkiral.

PRIPOROČENI UKREPI:

- V Ivančni Gorici z izgradnjo kolesarskih pasov ob Ulici II. grupe odredov, umiritvijo prometa na Sokolski ulici in Ulici 6. Junija ter povezavi med obema vzpostaviti osnovni »križ« varnih kolesarskih povezav v kraju. Dodatno k temu pa je priporočljivo zagotoviti direktno povezavo do nakupovalnega centra Hofer iz smeri središča naselja tako, da se v krožišču kolesarje vodi naravnost, potem pa desno, za kar bi bilo potrebno v dolžini okoli 100 m vzpostaviti kolesarska pasova v obeh smereh, v nadaljevanju pa z zavojem levo neposredno povezavo po kolesarskem pasu do parkirišča pri nakupovalnem centru.

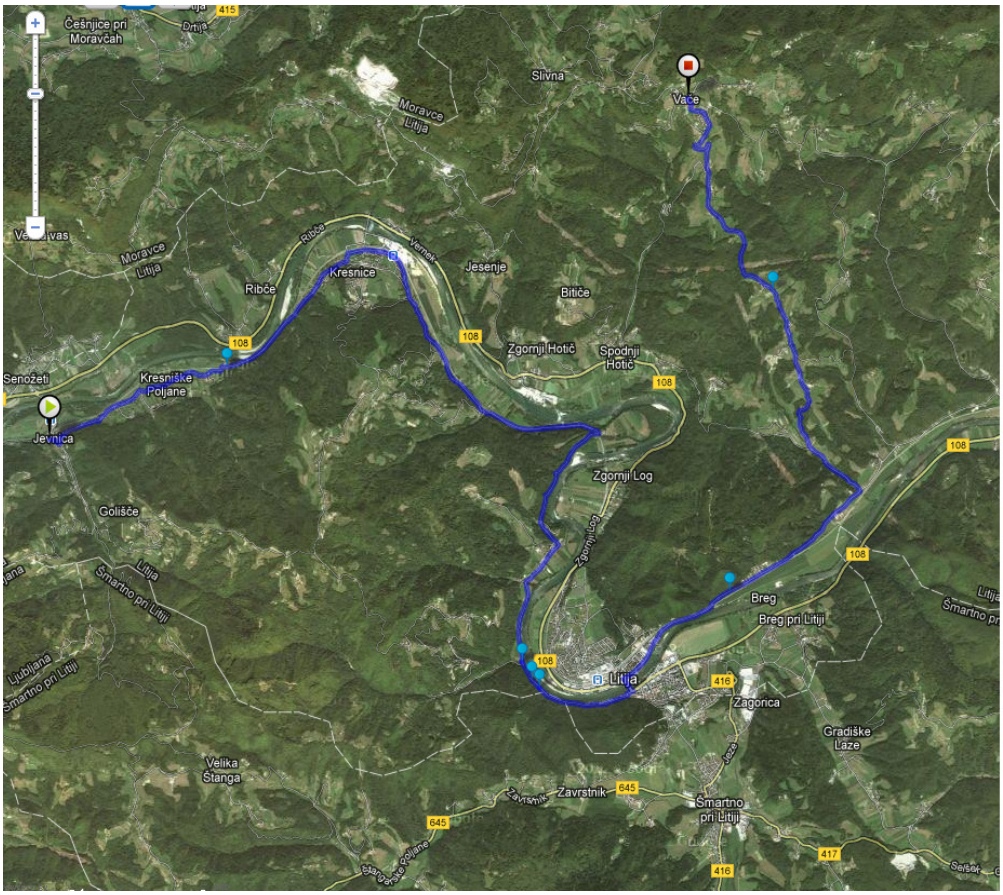
- Na cesti med Ivančno Gorico in Višnjo goro je priporočljivo z različnimi ukrepi, tudi preoblikovanjem vozne površine in hitrostnimi ovirami zmanjšati hitrost prometa oz. doseči spoštovanje maksimalnih dovoljenih hitrosti ter tako povečati varnost kolesarjenja.
- Med Ivančno Gorico in Stično je potrebno zagotoviti na vsaki strani kolesarski pas bodisi na obstoječih površinah ter zmanjšanjem hitrosti bodisi z razširitvijo cestišča ali kombiniranjem enega in drugega.
- Šentvid pri Stični je trenutno oz. pred rekonstrukcijo regionalne ceste mogoče varno kolesarsko povezati z Ivančno Gorico samo preko Glogovice. Tako pri prečkanju regionalne ceste Ivančna Gorica – Radohova vas iz Šentvida proti Glogovici kot tudi pri prečkanju iz Šentvida proti železniški postaji Šentvid pri Stični je potrebno namestiti dodatne opozorilne oznake (priporočljivo rumene utripajoče luči in opozorilno tablo »Pozor kolesarji!«), ki voznike na regionalni cesti opozarjajo na kolesarje, ki jo prečkajo, pred samima križiščema pa hitrost znižati na 40 km/h.
- V smeri proti Muljavi in naprej proti Krki in Zagradcu je potrebno v čim večji meri izkoristiti poljske poti in kolovoze, »škrbine« med njimi pa zapolniti z dograditvijo kolesarskih stez oz. poti za pešce, kolesarje in traktorje ob regionalni cesti 216.
- Tudi na parkirišču ob krožišču v Ivančni Gorici je potrebno postaviti ustrezno število pred vremenom zaščitenih stojal, ki omogočajo varno priklepanje koles.

Občina Litija

Občina Litija je po površini ena izmed večjih in reliefno bolj razgibanih občin v projektu CYCLO, ki pa ima le eno izrazito središče, to je mesto Litija. Pomembno dejstvo je, da Litijo preči zelo prometna glavna cesta Ljubljana – Trbovlje, ki predstavlja glavno migracijsko os za zasavske občine in litijsko kotlino. Zaradi tega se morajo biti načrtovane kolesarske površine dovolj široke in odmaknjena od te prometne osi. Ugotavljamo tudi, da je litijska železniška postaja zaradi hitrejšega dostopa do centra Ljubljane z vlakom kot z avtomobilom med najbolj obljudenimi v Sloveniji, zato bi bilo smotrno razviti kvalitetno intermodalno vozlišče vezano na to postajo. V samem mestu Litija najbolj nevarno točko za kolesarje predstavlja edini most preko reke Save, medtem, ko se v primerih notranjih povezav v občini lahko uporablja bolj stranske ceste za dostop do občinskega središča.

Za notranje povezave v občini do mesta Litija predlagamo iz smeri Jevnice in Kresnic lokalno cesto po desnem bregu Save, na kateri bi bilo potrebno ustrezno označiti prisotnost kolesarjev in na to opozarjati voznike, iz smeri Vač pa preko Ržišča do Ponovič, kjer se združi z lokalno cesto na levem bregu Save iz naselja Sava. Južni del občine je povezljiv z Litijo samo preko občine Šmartno pri Litiji, predlagamo preko naselij Zgornja Jablanica in Cerovica, kjer pa bi bilo ob regionalni cesti Litija – Gabrovka potrebno izvesti ukrepe za upočasnitev prometa in voznike opozarjati na prisotnost kolesarjev na cestišču. Ta povezava je zelo priljubljena tudi za rekreativno kolesarjenje, zato je frekvenca kolesarjev predvsem v poletnem času še toliko večja.

Karta 5: Predlog za notranje kolesarske povezave v severnem delu občine Litija



Za razvoj kolesarske infrastrukture je za mesto Litija pomembna tudi medobčinska povezava z občino Šmartno pri Litiji, v kateri občinsko središče Šmartno pri Litiji leži le cca. 2 km od Litije in bi bilo nujno potrebno skupno načrtovanje varnih medobčinskih kolesarskih povezav. Z vidika regionalnega središča je v Litiji tudi srednja šola, za katero tudi obstaja možnost porasta uporabnikov koles z dostop do šole, v tem primeru pa je potrebno urediti primernejša kolesarska stojala pred OŠ Gradec in Gimnazijo Litija.

Samo mesto Litija, ki ima 6.458 prebivalcev, je že dovolj veliko, da je primerno tudi za izgradnjo notranje kolesarske mreže. Sedanja prometna ureditev razen kolesarskih pasov v novih krožiščih nima nikjer urejenih kolesarskih površin. Predlagamo ureditev glavne osi, ki bi povezovala Litijo na obeh bregovih reke Save, nanjo pa bi se priključile lokalne ulice. Ta bi se začela pri OŠ Gradec in se po Bevkovi ulici pridružila Kidričevi cesti. Na obeh cestah je že omejitev 30 km/h, vendar bi morali predvsem na Kidričevi preko mostu čez železnico urediti primerno opozarjanje na kolesarje na cestišču. Največji izziv prav gotovo predstavlja semaforizirano križišče in prehod preko mostu, saj sta na državni cesti, ravno tako pa je na mostu težje izvedljivo zožanje cestišča, saj je to edini most in zelo prometno obremenjen. Možnosti zarisanja kolesarskih pasov (zožanje za motoriziran promet) bo verjetno prišlo v poštev le ob izgradnji obvoznice Litije. Do takrat bi kolesarsko stezo zarisali na pločnik za pešce, s tem, da bi pešce preusmerili le na eno stran mostu, drugo pa bi uporabljali kolesarji. Po izvozu iz mosta bi kolesarski pas uredili po Valvazorjevem trgu ter za občinsko upravno stavbo, kjer se vzpostavi zaprto cono za pešce in kolesarje, navezali na Cesto komandanta Staneta. Za dostop do dvignjenega dela (pokopališče, zdravstveni dom, individualne hiše) bi se od cerkve sv. Nikolaja dalje uredilo kolesarsko povezavo po Pokopališki poti do pokopališča. Od tu je potrebno z upočasnjevalnimi ukrepi za promet urediti ozko grlo na Šmarski cesti do Partizanske poti. Od križišča Šmarske ceste in Partizanske poti je potrebno urediti tudi medobčinsko povezavo do centra Šmartnega pri Litiji. Od krožišča pri trgovini Lidl je potrebno na Cesti dolenjskega odreda in Grbinski cesti označiti kolesarske pasove.

Karta 6: Predlog ureditve glavne kolesarske osi v mestu Litija

V določenih delih mesta je hitrost že omejena na 30km/h, ki predstavlja tudi za kolesarje varno hitrostno omejitev, zato predlagamo, da se izven glavne kolesarske osi v zaokroženih delih mesta vzpostavi dodatne cone 30. Za vsaj minimalen začetek razvoja kolesarske infrastrukture priporočamo postavitev pred vremenskimi vplivi zaščitenih kolesarskih stojal, ki omogočajo varno priklepanje

koles, pred občinsko upravno zgradbo, ki predstavlja glavni prometni atraktor v mestu (pošta, UE, občina, obrtna zbornica, športna dvorana, OŠ Litija, trgovine).

PRIPOROČENI UKREPI:

- Postaviti varno kolesarnico pred stavbo občine v Litiji (pošta, UE, občina, banka, obrtna zbornica, športna dvorana, …)
- Obnoviti pokrito kolesarnico na železniški postaji po najnovejših varnostnih standardih
- V vseh ulicah, ki so namenjene dostopu do prebivališč ter ozkih ulicah, ki niso v funkciji glavnih povezav med deli mesta oz. naselji, je priporočljivo zmanjšati hitrost na 30 km/h ter ob tem namestiti ustrezne hitrostne ovire in/ali s cestnim pohištvom (ali koriti za rože ipd.) v določenih presledkih (vsakih 100 ali 200 m) zožati cestišče.
- Proučiti možnosti za realizacijo kolesarske osi, ki bi povezovala Litijo na obeh bregovih Save (omejitev hitrosti, ureditev kolesarskih pasov preko mostu čez Savo, zarisanje kolesarskega pasu na Valvazorjevem trgu ter Cesti komandanta Staneta)
- Doseči dogovor z občino Šmartno pri Litiji o nadaljevanju kolesarske povezave do Šmartnega pri Litiji.
- Ustrezno označiti kolesarske povezave na stranskih lokalnih cestah znotraj občine in opozoriti voznike na prisotnost kolesarjev (Jevnica – Kresnice – Litija, Litija – Ponoviče – Vače in Litija – Gradišče Laze – Moravče pri Gabrovki).

Občina Lukovica

Zaradi majhnih in med sabo relativno oddaljenih naselij oz. naselij na višje ležečih področjih občina Lukovica nima velikih možnosti za to, da bi s kolesi opravljene poti predstavljale znaten delež opravljenih poti v občini. Kljub vsemu pa kaže zagotoviti kolesarske povezave med naseljema Prevoja in Trnjava po površinah, namenjenih kolesarskemu prometu oz. po neprometnih lokalnih cestah, vzporednih z magistralno cesto Ljubljana – Trojane – Celje. Med Trnjavo in Lukovico že obstaja kolesarski pas na pločniku, med Lukovico in začetkom Šentvida pri Lukovici je mogoče varno in ne preveč naporno kolesariti po vzporedni lokalni cesti (čez Maklenovico), prav tako je mogoča povezava po lokalnih cestah od sredine Šentvida pri Lukovici do Prevoj in naprej do meje z občino Domžale, tako da pravzaprav manjka samo okoli 500 m povezave, ki bi jo bilo potrebno vzpostaviti ob glavni magistrali cesti, da bi bilo mogoče relativno varno kolesariti od Prevoj do Trnjave. Od Trnjave dalje pa praktično ni druge možnosti kot da se kolesari po glavni cesti, ki je dovolj široka, ovinkasta, a v glavnem pregledna ter prometno ne preveč obremenjena, tako da vsaj izkušeni kolesarji po njej lahko relativno varno kolesarijo.

Iz Brda pri Lukovici preko Rafolč, Dolenj in Rov poteka tudi cesta, ki (lahko) služi tudi kot zanimiva kolesarsko izletniško – turistična povezava z Radomljami ter preko njih z Domžalami, Mengšem in Kamnikom. Turistično kolesarsko je prav tako zanimiva povezava iz Lukovice ali Šentvida pri Lukovici ali Prevoj preko Vidma pri Lukovici v občino Moravče, ki ima tudi velik potencial za turistično-izletniške kolesarske povezave. Bolj zahtevnim kolesarjem pa lahko Lukovica služi tudi kot izhodišče za kolesarske ture proti Veliki Lašni (z nadaljevanjem bodisi preko Vranje Peči do Kamnika bodisi v Tuhinjsko dolino), Zlato Polje, Pšajnovico, Češnjice in Krašnjo, ki nudijo čudovite panoramske poglede na Kamniško-Savinjska Alpe, Menino planino in Zasavsko hribovje ter povezave bodisi v Tuhinjsko dolino bodisi v Črni graben, od koder vodi (gorsko) kolesarska pot tudi na Limbarsko goro.

Občina Lukovica ima torej ob majhnemu potencialu za kolesarjenje po vsakdanjih poteh in opravkih velik potencial za različne vrste in stopnje zahtevnosti družinsko - izletniškega in športno-rekreativnega kolesarstva, zato bi kazalo, da kolesarstvo v njej dobi celostno podobo, kolesarjenje v njej pa učinkovito promocijo.

PRIPOROČENI UKREPI:

- Renovacija pokrite kolesarnice v križišču za dostop na avtocesto po trenutnih standardih za varnost koles (varno priklepanje ali celo varni kolesarski boksi).
- Vzpostaviti manjkajočo povezavo med iztekom stranske ceste preko Maklenovice na glavno cesto vse do odcepa v Šentvidu pri Lukovici, ki omogoča nadaljevanje poti po stranski cesti do Prevoj s kolesarsko stezo ob glavni magistralni cesti.
- Ustrezno označiti kolesarske povezave v občini glede na namen in težavnost.
- Promovirati občino kot kolesarjem prijazno z raznovrstnimi in dobro označenimi kolesarskimi povezavami tako s tiskanimi gradivi in spletno promocijo kot tudi z različnimi kolesarskimi oz. kolesarsko-turističnimi prireditvami.
- Zagotoviti ustrezne gostinske in ostale storitve (servis koles, prevoz koles in kolesarjev) za kolesarje – izletnike v občini.

Občina Kamnik

Občina Kamnik je med vsemi v projekt vključenimi občinami največja in večina prebivalstva živi v Kamniku in okoliških urbaniziranih naseljih Bakovnik, Duplica, Perovo, Vrhpolje, Podgorje, Mekinje, in Šmarca. Vsa naselja omenjena naselja z izjemo Šmarce so od občinskega središča oddaljena manj kot 5 km in z izjemo dela Perovega ter deloma tudi Mekinj in Vrhpolja vsa ležijo v ravnini. Gre za kompakten, skoraj izključno raven in močno urbaniziran prostor v katerem bi kolo lahko imelo pomembno vlogo pri zagotavljanju vsakdanje mobilnosti prebivalstva in pri dostopu do glavnih upravnih, izobraževalnih, zdravstvenih in kulturnih ustanov ter nakupovalnih in športnih centrov v večjem delu leta. Žal pa prometni režimi in infrastruktura niso bili načrtovani v tej smeri, zato tako med posameznimi zaselki kot tudi znotraj samega mesta ni neposrednih in varnih kolesarskih povezav.

Poleg tega ima Kamnik avtobusno in železniško postajo ter večje število železniških in avtobusnih postajališč, ki bi vsa lahko služila tudi napajanju linij javnega prevoza za prevoz dnevnih migrantov na delo oz. šolanje v Ljubljano in nazaj s kolesi, vendar z delno izjemo glavne avtobusne železniške postaje na nobeni od intermodalnih točki nima ustrezno poskrbljeno za parkiranje koles.

Občina Kamnik ima tudi velik potencial za kolesarski turizem, saj spada med turistično bolj razvite občine v Sloveniji in bi lahko ponudila široko paleto turističnih kolesarskih povezav od tistih, namenjenih družinskemu kolesarjenju preko bolj zahtevnih izletniških pa vse do športno-rekreacijskih kolesarskih tur.

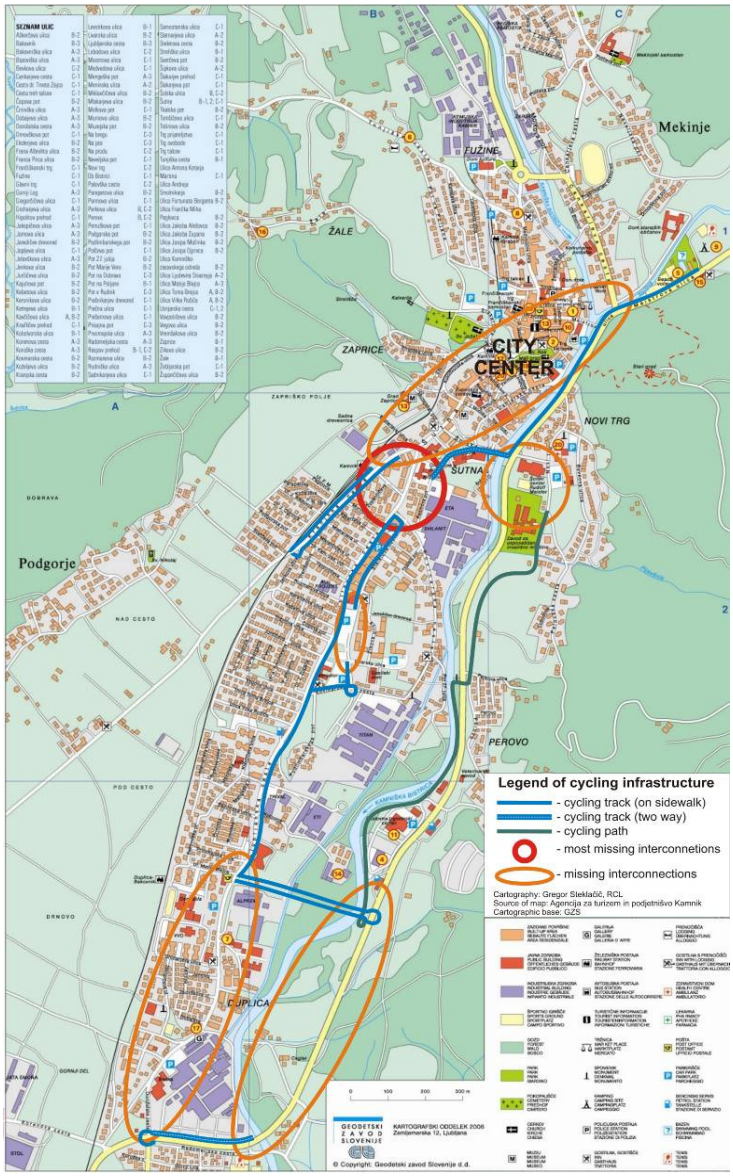
PRIPOROČENI UKREPI:

- Preučiti možnost razširitve obstoječe kolesarske steze ob Kamnika do Duplice ob Ljubljanski cesti tako, da bo omogočala obojestranski kolesarski promet. To bi bilo verjetno mogoče le ob sočasni prekvalifikaciji v skupno površino namenjeno kolesarjem in pešcem. Ker kolesarska steza poteka po strani, ki ni gosto poseljena oz. v dobršnem delu ob njej sploh ni stavb, bi bila takšna rešitev, ki je na Švedskem povsod izven področij goste poselitve običajna praksa. Pri tej prekvalifikaciji in rekonstrukciji bi bilo potrebno na več mestih tudi izboljšati udobje kolesarjev z zmanjšanjem udorov uvozov oz. izvozov za avtomobile in s sanacijo previsokih robov robnikov ob stikih kolesarske steze s prečnimi cestami, hitrost in varnost kolesarskega prometa pa izboljšati s potekom kolesarske steze po grbini preko vseh bolj prometnih prečnih cest v križiščih. V kolikor na odseku med Šolsko in Kovinarsko cesto ne bi bilo mogoče vzpostaviti kolesarskega pasu na razširjenih pločnikih (ali še bolje ob razširitvi cestišča na samem cestišču) bi bilo potrebno na omenjenem odseku zaradi varnosti kolesarjev zmanjšati dovoljeno hitrost na 30 km na uro, kar pa v praksi ne bi pomenilo bistvenega zmanjšanja hitrosti, saj zaradi njegove gostote na tem odseku promet v dnevnem času večinoma ne poteka hitreje.
- Dovoliti kolesarjenje na območju Šutne oz. skozi Šutno tam, kjer zdaj velja splošna prepoved prometa z izjemo enosmernega dostavnega prometa in dostopa za stanovalce, pri čemer bi bilo potrebno omogočiti tudi »protitočno« kolesarjenje.
- V vseh ulicah, ki so namenjene dostopu do prebivališč oz. t.i. »notranjih ulicah« ter ozkih ulicah, ki niso v funkciji glavnih povezav med naselji oz zaselki, je priporočljivo zmanjšati hitrost na 30 km/h ter ob tem namestiti ustrezne hitrostne ovire in/ali s cestnim pohištvom

(ali koriti za rože ipd.) v določenih presledkih (vsakih 100 ali 200 m) zožati cestišče. Kjer je takšno cestišče v funkciji kolesarske povezave do šole, vrtca, trgovine, železniškega ali avtobusnega postajališča ali pomembnejšega urada je priporočljivo na cestišče vrisati velike oznake oz. piktograme, ki opozarjajo na kolesarje.

- Nadaljevati s prizadevanji za odkup zemljišč, ki bi omogočila nadaljevanje kolesarsko-pohodniške rekreativne in izletniške povezave ob Kamniški Bistrici oz. manjkajočo povezavo med Perovim in Voljčim potokom ter odkupiti zemljišča med Nevljami in Mekinjami, ki bi omogočila varno kolesarsko povezavo obeh naselji s središčem mesta.
- Urediti kolesarsko povezavo proti Termam Snovik, ki bo med Vrhpoljem in Podhruško potekala po trasi, ki ne bo sledila trasi regionalne ceste Kamnik – Motnik – Vransko.

Karta 7: Karta obstoječih kolesarskih stez in pasov ter najbolj kritičnih odsekov, ki bi jih bilo potrebno urediti



Občina Mengeš

Z izjemo vasi Dobeno so vsa naselja v občini Mengeš v ravnini, relativno kompaktna in niso preveč oddaljena od občinskega središča. Mengeš je tudi samo nekaj kilometrov oddaljen od Domžal ter nekaj več od Kamnika, se pravi obeh večjih regionalnih centrov, ter praktično »zraščen« s Trzinom. Glavne prometna žila je regionalna cesta iz Trzina, ki se v Mengšu razcepi proti Mostam, letališču na Brniku in Kranju ter proti Kamniku (za nadaljevanjem proti Tuhinjski dolini, čez prelaz Črnivec in do Kamniške Bistrice). Pred kratkim je bila okoli Mengša speljana obvozna cesta, ki prevzema tranzitni promet, zaenkrat predvsem proti Kamniku, saj krak proti Mostam in Cerkljam še ni zaključen. Regionalne ceste v občini niso primerne za kolesarjenje, saj so ozke, zelo prometne in na posameznih odsekih tudi ne najbolje vzdrževane.

Obstaja možnost za vzpostavitev kakovostne kolesarske osrednje povezave, ki lahko služi tako potrebam vsakdanjih migracij med naselji v občini kot tudi regionalnim vsakodnevnim in izletniško-turističnim povezavam. Gre za občinsko cesto, ki povezuje naselji Mengeš in Loka pri Mengšu s Trzinom, ki bi jo bilo mogoče povezati tudi z lokalno cesto, ki vodi iz Topol do središča Mengša. Tako bi dobili osrednjo kolesarsko povezavo v občini, ki bi se navezala na kolesarsko povezavo skozi občino Trzin proti Ljubljani na eni strani, na drugi pa na povezave proti Cerkljam na Gorenjskem preko občine Komenda.

Na predlagano osrednjo kolesarsko povezavo se z leve in desne priključujejo številne stranske ceste in dovozi, veliko je tudi slabo preglednih križišč, tako da bi bilo potrebno z ustrezno cestno prometno signalizacijo (tudi piktogrami in oznakami na vozišču) ter ovirami in cestnim pohištvom za zniževanje hitrosti poskrbeti za varnost kolesarjev. Kolesarje pa lahko pri orientaciji zmotijo nekateri odcepi oz. razcepi. Tako bi bilo priporočljivo celotno vozni površino preoblikovati in na novo tlakovati tako, da bi hkrati omogočala intuitivno vodenje kolesarjev in izboljšala njihovo varnost.

Za direktno kolesarsko povezavo z občino Kamnik bi bilo potrebno zgraditi kolesarsko stezo ali pot od Mengša do Duplice.

Obstaja tudi možnost vzpostavitve varne in direktne kolesarske povezave po makadamski Maistrovi cesti do Domžal, vendar bi bilo potrebno zagotoviti izven nivojsko prečkanje obvoznice, najbolje s podvozom.

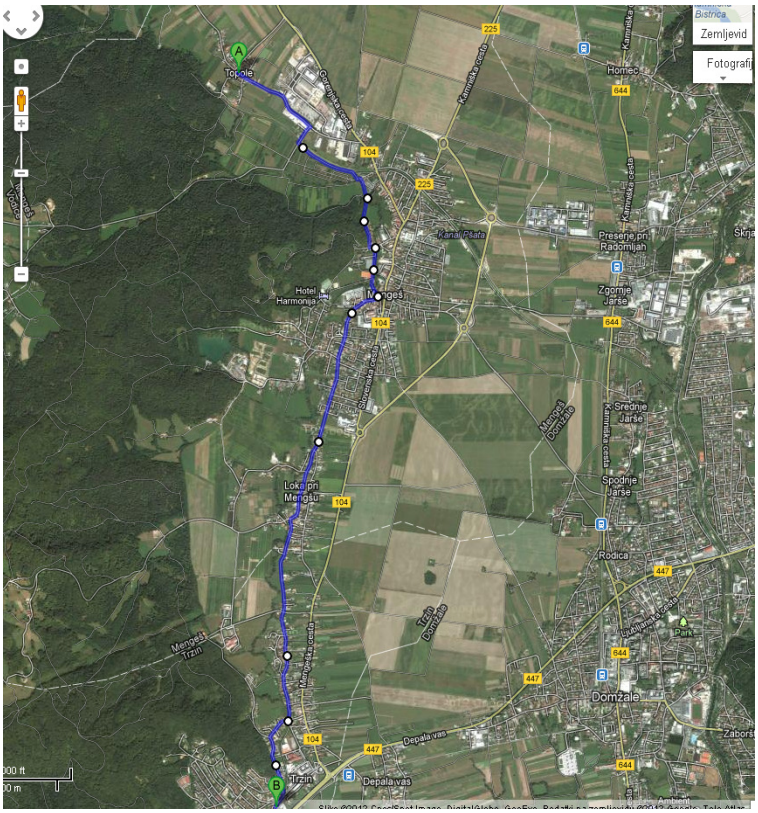
Prav tako je mogoče po Jarški cesti in Gregorčičevi ulici vzpostaviti direktno povezavo do železniške postaje Jarše-Mengeš, pri čemer pa bi bilo potrebno tudi tu zagotoviti varno (izven nivojsko) prečkanje obvoznice, ki omogoča tudi nadaljevanje kolesarjenja v smeri Preserij in Radomelj oz. v smeri Jarš, Rodice in Vira.

Tako kot v ostalih občinah tudi v občini Mengeš ni ustrezno poskrbljeno za parkiranje koles tako pred samimi upravnimi, izobraževalnimi, zdravstvenimi in kulturnimi ustanovami kot tudi v neposredni bližini postajališč primestnega in medkrajevnega avtobusnega prometa.

PRIPOROČENI UKREPI:

- Čim prej vzpostaviti manjkajočo rekreativno povezovalno pot med razbremenilnikom Pšate in Šolsko ulico.
- Ustrezno označiti celotno kolesarsko povezavo med Topolami in Trzinom ter voznike opozoriti tako z ustrezno cestno signalizacijo (vključno s talnimi oznakami) kot tudi z informacijskimi gradivi in objavami v medijih na to, da gre za prometne površine, na katerih lahko pričakujejo povečan kolesarski promet.
- Za varno prečkanje obvoznice s kolesom je potrebno ustrezno umiriti promet na obvoznici (v primeru sredstev je najboljša rešitev izven nivojsko prečkanje z ureditvijo podvoza) in zagotoviti varno kolesarjenje po Jarški cesti do oz. od železniške postaja Jarše-Mengeš ter omogočiti varno kolesarsko povezavo po Maistrovi ulici do Domžal.
- V razgovorih z Ministrstvom za infrastrukturo predlagati izgradnjo dvosmerne kolesarske steze ob regionalni cesti med Mengšem in Duplico ter med in Mostami pri Komendi.
- Znotraj Mengša urediti več varnih parkirnih stojal za kolesa ali kolesarnic. Prednostno naj bi se zgradila pred osnovno šolo in občino, nato pa še na bolj frekventnih avtobusnih postajah.
- Ob dokončanju obvoznice in prevzemu upravljanja državne ceste preko centra Mengša (Slovenska ulica) se pripravi akcijski načrt za umiritev motoriziranega prometa in prednostno obravnavanje kolesarskega prometa ter pešcev.

Karta 8: Idejni predlog direktne kolesarske povezave med naselji v občini Mengeš in proti Ljubljani



Občina Šentrupert

Občino Šentrupert sestavljajo naselja, ki so od središča Šentruperta oddaljena le nekaj kilometrov, zaradi gričevnatega reliefa pa je veliko povezav le delno primernih za vsakodnevni prevoz s kolesom. Vsakodnevno kolesarjenje je kljub temu mogoče spodbujati na relacijah nezahtevnih poti po dolini reke Bistrice in reke Mirne, to je povezav Šentruperta z naselji Bistrica, Slovenska vas, Brinje, Rakovnik, Dolenje in Gorenje Jesenice, Vesela Gora, Draga, Vrh, Kamnje, Straža, Trstenik, Prelesje in Škrljevo. Občina zaenkrat še nima kolesarskih stez in poti, zato vožnja po obstoječih cestnih ne omogoča varnega kolesarjenja. Dobra stran podeželja v primerjavi z večjimi naselji je manjša obremenitev razmeroma ozkih cest, ki povezujejo naselja med seboj. Za kolesarjenje je tako smiselna uporaba manj prevoznih poti preko njiv, ki bi jih lahko z minimalnimi ureditvami naredili zelo prijetne za kolesarje. Še posebej smiselno bi bilo spodbujati prevoz šolskih otrok in mladine po omenjenih poteh, saj potekajo ločeno od motornega prometa. Iz naselja Škrljevo se do Šentruperta lahko uporabi kolovozna pot preko njiv do vznožja Vesele Gore in nato do Šentruperta. Kritičen del je pri prehodu kolovozne poti na asfaltno cesto tik pred šolo, kjer je zaradi hiše ob cesti del nepregleden. Iz naselij Vrh, Rožna dolina in Bistrica je smiselna uporaba kolovoznih poti ob reki Bistrici, ki omogočajo varnejši dostop do Šentruperta. Priporočljivo bi bilo postaviti kolesarska stojala (po možnosti z zaščito pred vremenskimi vplivi) pred osnovno šolo, občino, muzejem kozolcev, avtobusno postajo in železniško postajo.

Za povezavo do železniške postaje iz Šentruperta sta na voljo dve cesti povezavi. Prva je Šentrupert – Slovenska vas, ki je zaradi ozkega cestišča, udrtin in slabe kakovosti asfalta izredno nevarna in ne omogoča varnega kolesarjenja. Prav tako je nevaren priključek na glavno regionalno cesto 215, ki vodi do železniške postaje. Druga povezava je Šentrupert – Prelesje – Rakovnik, ki je v prvem odseku dovolj široka za kolesarjenje, smiselno pa bi bilo vrisati še pas za kolesarje, zopet pa je nevaren priključek na glavno cesto 215. Tudi tukaj je smiselna uporaba kolovoznih poti preko naselja Brinje, ki pripelje na pregledno križišče s regionalno cesto 215, od koder je le 300 metrov do odcepa do železniške postaje. V prihodnosti bi bilo potrebno pozornost nameniti ureditvi kolesarske povezave iz Šentruperta do železniške postaje.

Glavne gravitacijske smeri vodijo v Šentrupert in z njega v dveh smereh: prva proti Mokronogu in Sevnici in druga proti Mirni in Trebnjem po regionalni cesti številka 215. Kolesarski promet po omenjeni cesti je neprimeren, saj je cesta zelo prometna, zelo obremenjena tudi s tovornim prometom, na nekaterih odsekih pa tudi ozka in nepregledna. Z vidika medregionalnih in turistično-izletniških povezav je smiselna uporaba stranskih in manj prometnih poti, na katerih pa je potrebna previdnost zaradi ozkega cestišča.

PRIPOROČENI UKREPI:

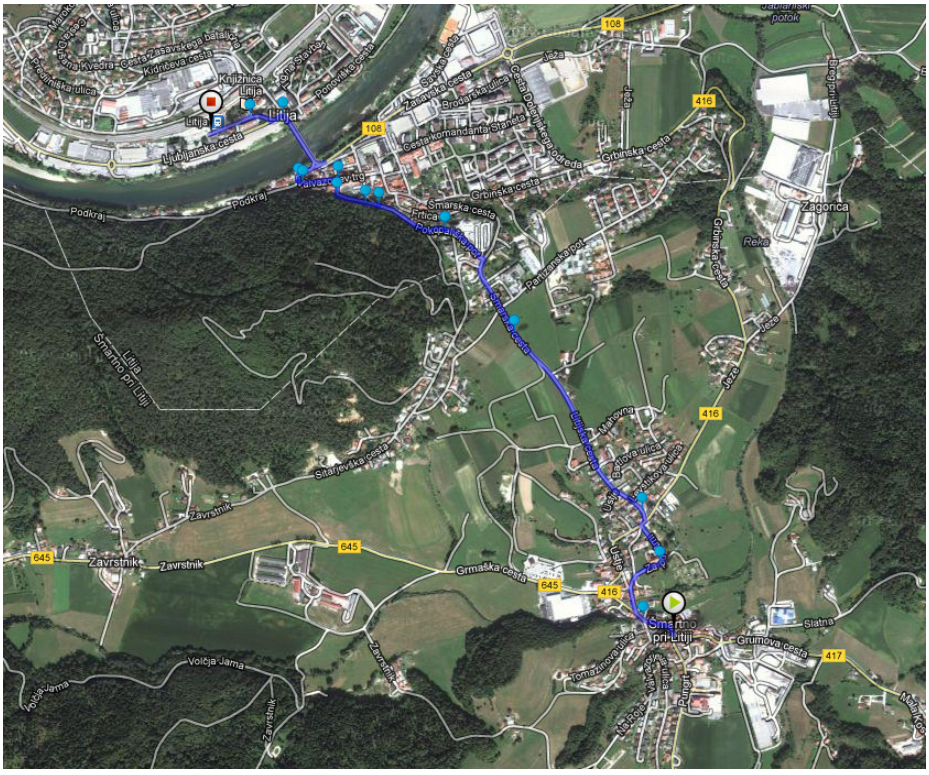
- Vzpostavitev kolesarske poti ob glavni poti v Šentrupert, ki je sedaj zaradi slabega stanja nevarna in neprimerna za kolesarjenja.
- Postavitev varnih kolesarskih stojal pred osnovno šolo, občino, muzejem kozolcev, avtobusno postajo in železniško postajo.
- Minimalno ureditev kolovoznih poti med njivami za vzpostavitev varnejših kolesarskih povezav do Šentruperta.

Občina Šmartno pri Litiji

Glavnina poselitve v občini Šmartno pri Litiji je zgoščena v litijski kotlini, na katero se navezujejo 3 glavne prometnice, ki jih upravlja država (Šmartno pri Litiji – Trebeljevo, Šmartno pri Litiji – Bogenšperk in Šmartno pri Litiji – Cerovica – Moravče pri Gabrovki). Glavni dnevni migracijski tok prebivalstva pa je na relaciji Šmartno pri Litiji – Litija in naprej proti Ljubljani in iz tega razloga je tudi najbolj smiselno urediti kolesarsko navezavo do Litije in železniške postaje Litija, kjer bi se s sodelovanjem obeh občin ter Slovenskih železnic lahko uredilo sodoben intermodalni center za gravitiranje v Ljubljano.
Zato bi bilo potrebno v občini Šmartno pri Litiji urediti predvsem kolesarsko infrastrukturo ali vsaj opozorilne table za voznike na medobčinski povezovalni cesti ter dostop do glavnega trga v Šmartnem pri Litiji. Ob vstopu v Šmartno je potrebno na križišču umiriti promet, navezavo do centra mesta po speljati po stranski cesti Za povrtmi mimo kulturnega doma. Preko samega jedna naselja Šmartno pri Litiji gre državna cesta Litija – Bogenšperk – Radohova vas, ki je precej prometna, prostorsko pa je ni moč širiti. Zato v tem delu predlagamo omejitev hitrosti na 30 km/h na vseh vpadnicah, na katerih pa bi potem z oznakami opozorili na prisotnost kolesarjev.
Z izgradnjo obvoznice Šmartna pri Litiji se bo tranzitni promet v naselju močno sprostil, kar bi lahko izkoristili za uvedbo enosmerne ulice preko centra mesta, drugi pas pa bi se lahko uporabil za dvosmerno kolesarsko stezo ali pa skupni prostor za nemotoriziran promet (pešci, kolesarji, rolkarji,...). V sklopu gradnje 1,4 km dolge obvoznice naselja je predvidena tudi kolesarska steza na obeh straneh obvoznice, kar bo prav gotovo velika kolesarska pridobitev in možnost za nove variante kolesarskih povezav.
V sklopu naselja sta glavna atraktorja prometa center mesta s sedežem občine in območje OŠ, kjer bi bilo potrebno razmisliti o postavitvi varnih kolesarskih stojal.

Izven naselja Šmartno pri Litiji predlagamo označitev glavnih cest z opozorilnimi tablami, saj je območje zelo priljubljeno predvsem med rekreativnimi kolesarji in predstavlja še velik potencial za nadaljni razvoj.

Karta 9: Predlog kolesarske povezave Šmartnega pri Litiji z železniško postajo Litija



PRIPOROČENI UKREPI:

- Ureditev medobčinske kolesarske povezave do občine Litija in s tem tudi upravnim sedežem državne administracije, železniških in avtobusnih postaj ter tudi glavne ceste Ljubljana – Trbovlje
- Ureditev klančin in razširitev pločnika pri povezavi Šmartno – Litija, v Litiji navezava na glavno litijsko kolesarsko os
- Skupno z občino Litija in Slovenskimi železnicami modernizirati kolesarnico na železniški postaji Litiji
- Označitev odsekov za kolesarje na glavnih regionalnih povezovalnih cestah, ki so precej obljudene predvsem s strani rekreativnih kolesarjev
- Postavitev varnih kolesarskih stojal v centru mesta in pred OŠ

Center za razvoj Litija
Kidričeva 1
1270 Litija

Avtor:

REGIONAL ENVIRONMENTAL CENTER
Slovenia

Andrej Klemenc
Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo – pisarna Ljubljana
Slovenska cesta 5
1000 Ljubljana

mediterranean by bike

0039 071 9499282 (Tel.) | 0039 071 742373 (Fax.)
info@cyclingcities.eu | www.cyclingcities.eu

This Project is cofinanced by the European Regional Development Fund

Municipality of Chiaravalle
Efxini Poli
Municipality of Ioannina
Regional Unit of Preveza Region of Epirus
Soller City Hall
Intermunicipal Community of Central Alentejo
Marche Region
Development Centre Litija
Cyprus Tourism Organisation
Municipality of Pesaro