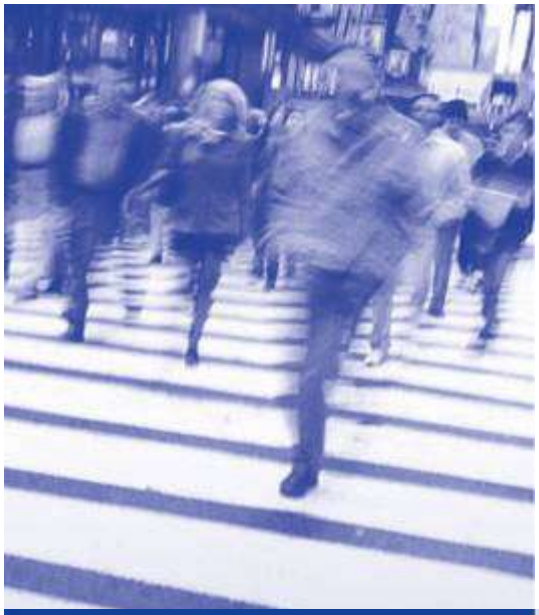


CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

ELAN
BRNO • GENT • LJUBLJANA • PORTO • ZAGREB

Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane

Comprehensive cycling strategy of City of Ljubljana

4.6 – WD4

Končna verzija

Regionalni center za okolje, Slovenija, in Mestna občina Ljubljana

30.september 2010 - final

THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

ELAN document no.	
Date / Version	final 30.09.2010
Dissemination level	
Work Package	13
Author(s)	Andrej Klemenc, Janez Bertoncelj
Co-author(s)	
File Name	4.6 - D1 - Implementation status report on comprehensive cycling strategy of city of Ljubljana.doc

Keywords: cycling in Ljubljana, urban cycling infrastructure, cycling friendly traffic regimes urban planning for utility cycling, organised cycling interests, cycling platform of stakeholders in the city of Ljubljana, promotion of utility cycling, city bike,

General

x	CIVITAS		
x	ELAN Project		

Work package links

	WP1 Alternative fuels & clean vehicles		WP7 Energy-efficient freight logistics
	WP2 Collective transport & intermodal integration		WP8 Transport telematics
	WP3 Demand management		WP9 Project coordination
X	WP4 Influencing travel behaviour		WP10 Project management
x	WP5 Safety, security & health		WP11 Research and Technological Development
	WP6 Innovative mobility services		WP12 Impact and process evaluation
		x	WP13 Dissemination, citizens engagement, training and knowledge transfer

Document history

Date	Person	Action	Status [1]	Circulation [2]
30.09.2010	Andrej Klemenc Janez Bertoncelj	Distributed to City Cyling Platform to be commented	Final version	
30.09.2010	Andrej Klemenc Janez Bertoncelj	Distributed to stakeholders of City cycling Platform of Ljubljana	Final version	DM, SEM, SDM

[1] *Status:* Draft, Final, Approved, Submitted

[2] *Circulation*: PC = Project Coordinator; PM = Project Manager; SC = Site Coordinators; EM = Evaluation Manager; DM = Dissemination Manager; SEM = Site Evaluation Managers; SDM = Site Dissemination Managers; SCo = Scientific Coordinator, P = partners, ML = Measure Leaders

KAZALO:

ENGLISH SUMMARY: 6

RAZŠIRJENI POVZETEK 7

1 UVOD 12

1.1 Cilji 13

1.2 Prednosti kolesarjenja 14

1.2.1 Splošno 14
1.2.2 Okoljski vidik: 16
1.2.3 Vpliv na zdravje 18
1.2.4 Enostavnost in učinkovitost 20
1.2.5 Cenovna dostopnost 20
1.2.6 Dostopnost za vse generacije 20
1.2.7 Egalitarnost 20

1.3 Odvisnost kvalitete kolesarjenja v mestu od ukrepov mestnih oblasti 21

2 ANALIZA STANJA 22

2.1 Urbanizem in kolesarjenje 22

2.2 Kolesarska infrastruktura v Ljubljani 32

2.2.1 Izhodišče 32
2.2.2 Kolesarske poti, steze in pasovi 32
2.2.3 Kolesarske steze in pasovi 33
2.2.4 Kolesarnice, kolesarska parkirišča in stojala 37
2.2.5 Javnomnenjska anketa o stanju kolesarjenja v Ljubljani 38
2.2.6 Ključne pomanjkljivosti prometnih režimov s stališča kolesarjenja v mestu: 40
2.2.7 Ključne pomanjkljivosti kolesarske infrastrukture v mestu: 41

2.3 Prometni režimi 42

2.3.1 Izhodišče 42
2.3.2 (Ne)varnost in nepretočnost mestnega jedra za kolesarski promet 42

2.4 Varnost kolesarjenja 43

2.4.1 Splošno 43
2.4.2 Ključne pomanjkljivosti zagotavljanja varnosti kolesarjenja v mestu: 46

2.5 Promocija kolesarjenja 47

2.6 Organizirani interesi na področju kolesarjenja v MOL 47

2.6.1 Zgodovina 47
2.6.2 Organizirano urbano kolesarstvo 47
2.6.3 Ostale relevantne nevladne organizacije 48

2.7 Trendi 49

2.7.1 Število kolesarjev/k oziroma s kolesom opravljenih vsakodnevnih poti 49
2.7.2 Kaj mesto lahko stori? **Error! Bookmark not defined.**
2.7.3 Kultura kolesarjenja in kolesarske subkulture v Ljubljani 50
2.7.4 »Električni kolesarji/ke« - nova kolesarska subkultura ali le nova vrsta uporabnikov koles? 52

3 PREDLOGI CELOVITE KOLESARSKE STRATEGIJE 54

3.1 Načrtovanje kolesarskih povezav 54

3.2 Kolesarska infrastruktura 58
3.2.1 Strateške prioritete razvoja kolesarske infrastrukture v mestu: 58
3.2.2 Mestno kolo 59

3.3 Varnost kolesarjenja 60
3.3.1 Splošno 60
3.3.2 Dejavnosti za izboljšanje varnosti kolesarjenja v Ljubljani 62

3.4 Prometni režimi 63
3.4.1 Prekinjenost kolesarskih povezav – prepoved nadaljevanja poti 63
3.4.2 Razvrščanje kolesarjev v semaforiziranih križiščih 64
3.4.3 Vodenje kolesarjev skozi križišča štiri in več pasovnic 66
3.4.4 Vodenje kolesarjev skozi krožišča 66
3.4.5 Ulice, ki ne omogočajo nadaljevanja v nobeno smer 67
3.4.6 Enosmerne ulice 67
3.4.7 Kolesarjenje na obrobju mesta 68
3.4.8 Strateške prioritete sprememb in razvoja kolesarjem prijaznih prometnih režimov v mestu: 69

3.5 Promocija kolesarjenja 71
3.5.1 Celostna podoba in korporativni sistem označevanja 71
3.5.2 Kolesarska infrastruktura kot orodje promocije kolesarjenja 71
3.5.3 Spletna stran 72
3.5.4 Zemljevid kolesarskih poti oz. interaktivna kolesarska karta 72
3.5.5 Promocija kolesarjenja med različnimi ciljnimi skupinami 73
3.5.6 Kolesarjenje po nakupih 78
3.5.7 Promocija kolesarjenja na kulturnih prireditvah 80
3.5.8 Promocija kolesarjenja v mestu na velikih športnih in rekreativnih kolesarskih prireditvah 80
3.5.9 Množično družabno kolesarjenje po mestu kot promocija kolesarjenja v mestu 81
3.5.10 Strateške prioritete promocije kolesarjenja v Ljubljani: 81

4 AKTERJI IZVEDBE CELOVITE KOLESARSKE STRATEGIJE MESTA LJUBLJANE 83
4.1.1 Politični akterji na ravni MOL 83
4.1.2 Akterji iz vrst mestne uprave 84
4.1.3 Akterji na ravni državnih organov in institucij 88
4.1.4 Akterji iz vrst strokovnih organizacij 89
4.1.5 Akterji iz vrst nevladnih organizacij 90
4.1.6 Ključne ugotovitive v zvezi z akterji izvedbe Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane: 93
4.1.7 Strateške prioritete za podporo razvoju zmogljivosti akterjev pri izvedbi Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane: 94

5 VIRI IN LITERATURA 95

ENGLISH SUMMARY:

Many people in Ljubljana are cycling and the number is increasing in recent years. Cycling is getting also in Ljubljana more and more popular due to traffic congestions and because of increasing awareness on its positive effects on health. Ljubljana has cycling sound topography and urban structure and the city of 260.000 inhabitants has around 170 km of cycling roads, paths and lanes. Recent urban planning and environmental protection strategic documents from 2007 are emphasising necessity significant improvement for non-motorised traffic in the city as well as to increase its share in modal split from 8% to 20% till 2013. Ljubljana got first cyclist club already in 1895 and currently there are more than 10 cyclist clubs and Cyclist Network of Ljubljana which is striving at very first for improvement of cycling conditions within the city. However cycling as a mode of urban mobility is not a part of city's official identity yet. Urban cyclist interests are not strongly organised and (re)presented in the decision making process. The centre of the city is still hardly accessible by bicycle and cycling infrastructure in many respects insufficient and in many places unsafe and/or uncomfortable. Next to poor safety of cyclist, poor safety of bicycles in public areas and in multi-flat houses is the biggest obstacle in terms of infrastructure. Comprehensive cycling strategy is the first document that is systematically and in a comprehensive way presenting the benefits of the cycling for the city and its inhabitants, analysing the state of the art of urban planning for utility cycling, cycling infrastructure, traffic regimes, safety of utility cycling and key stakeholders relevant for improvement and promotion of of utility cycling in the city as well as identifying obstacles, barriers, challenges and opportunities for its improvement. In order to increase the share of cycling in the modal split of the city from present 8% to 20% in 2020, the document is providing strategic guidelines and recommendations for improvement of urban planning, public participation and engagement of cyclist in relevant policies, plans and programmes, existing and new infrastructure, changes of traffic regimes in favour of cycling, activities for safety cycling of vulnerable groups and promotion of utility cycling in the city.

RAZŠIRJENI POVZETEK

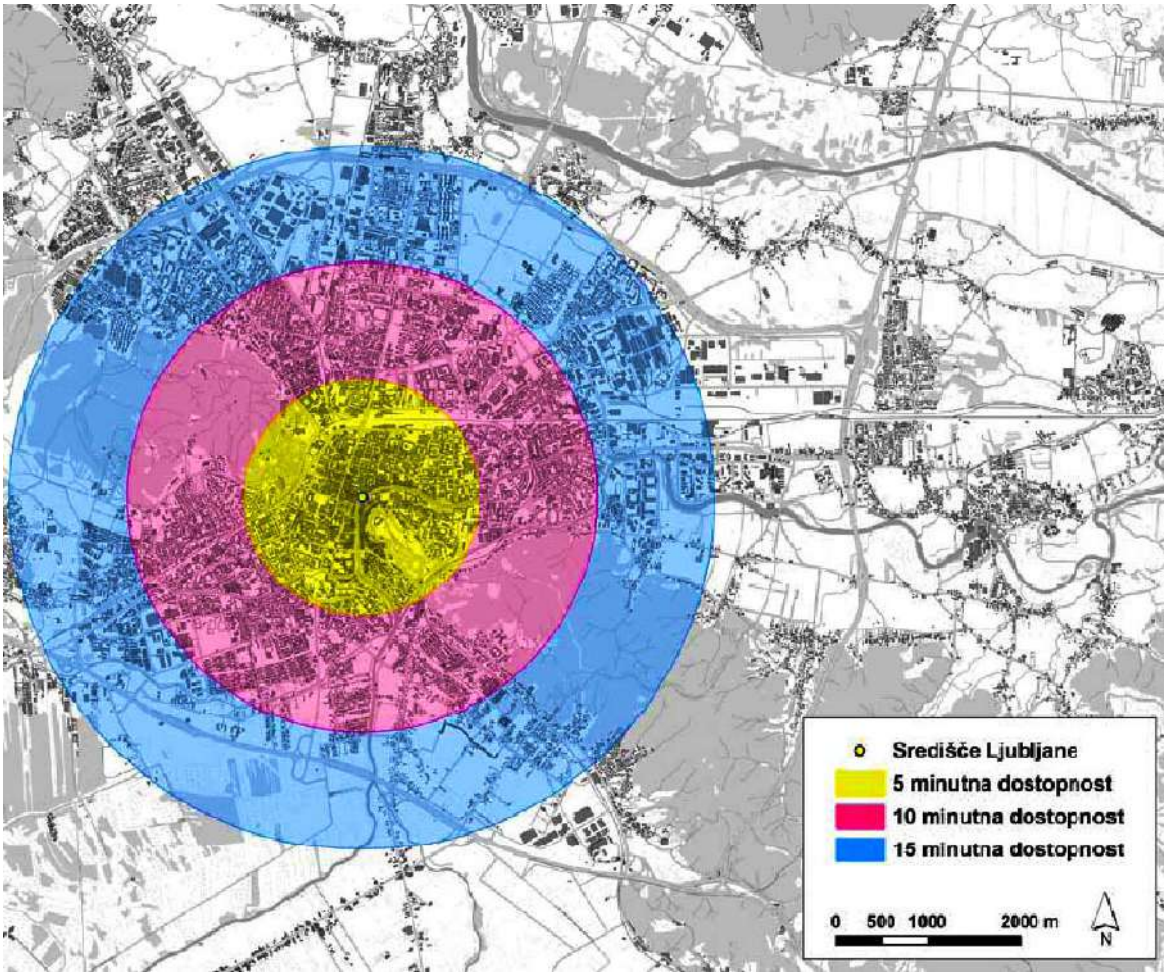
Ljubljana je mesto, v katerem se kolesari, in je mesto, ki ima okoli 170 kilometrov kolesarskih poti, stez in pasov. Ima vse topografske in urbanistične, pa tudi precej prometno infrastrukturnih pogojev za to, da bi lahko postala kolesarsko mesto. Vendar to (še) ni. Za mesta, ki želijo biti »kolesarska«, velja, da delež s kolesom opravljenih poti, presega 15 %. Za Ljubljano natančnih podatkov ni, ocene deleža s kolesom opravljenih v mestu pa se gibljejo med 5 % in 8 %. Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane si za osrednji cilj zastavlja 20% delež s kolesom opravljenih poti v mestu v letu 2020, kar ne bo mogoče brez doseganja podrejenih sektorskih ciljev.

V zadnjem času sicer opažamo povečanje števila kolesarjev v mestu. Vendar je to bolj posledica vse večje prometne gneče, vse dražjega parkiranja ter bolj doslednega sankcioniranja parkiranja na pločnikih, kolesarskih stezah in zelenih površinah kot pa sistematičnega izboljšanja pogojev za pretočno in varno kolesarjenje v mestu ter promocije kolesarjenja kot mestu prijazne oblike mobilnosti, čeprav ni mogoče zanikati, da se kolesarska infrastruktura v mestu počasi širi in izboljšuje. Zgolj restriktivni ukrepi v zvezi z individualnim motoriziranim prometom v mestu niso dovolj, da mesto postane kolesarjem prijazno. Za to so potrebni tudi ukrepi za izboljšanje prometnih režimov v prid kolesarjem, izboljšanje in širjenje mreže kolesarskih poti in stez, parkirnih prostorov in stojal za parkiranje koles. Ne nazadnje so nujne tudi spremembe prometne kulture, mobilnostnih navad prebivalcev in obiskovalcev mesta in promocija kolesarjenja kot odgovornega načina hitrega in varnega gibanja v urbanem okolju.

Prvi pogoj, da Ljubljana postane kolesarsko mesto, je, da se **ljudi, ki uporabljajo kolo za vsakdanje prevoze**[3] na delo, v šolo, po nakupih in drugih opravkih, s strani mestnih oblasti, medijev in javnosti, obravnava kot do svojega zdravja mesta in okolja odgovorne posameznike/-ce, ki s svojo kulturo mobilnosti zasedajo precej manj mestnega prostora kot avtomobilisti/-ke in v primerjavi z njimi ne obremenjujejo okolja s hrupom ter izpusti zdravju škodljivih toplogrednih plinov in delcev.. Prvi korak, ki ga mesto lahko naredi v tej smeri, je sprejem te strategije s strani Mestnega sveta, vendar bo ta za nazaj veljal le kot prazno simbolno dejanje, če v nadaljevanju ne bodo sledila konkretna dejanja za njeno udejanjanje.

[3] Za kolesarjenje na delo oz. v šolo ter po drugih vsakodnevnih opravkih se je v anglosaksonskem prosotoru uveljavil izraz „***utility cycling***“. Pri nas podobnega izraza ne poznamo, v Celoviti kolesarski strategiji mesta Ljubljane tako govorimo bodisi o „urbanem kolesarjenju” bodisi uporabljamo termin „kolesarjenje” v kontekstu, iz katerega je razvidno, ali gre za kolesarjenje nasploh ali pa za t. i. „*utility cycling*“.

Slika 1: Dostopnost Ljubljane iz središča mesta s kolesom – potovalna hitrost 17 km/h



Vir: UIRS, 2008, PLEVNIK, A., KOZINA, M.

Za to, da postane Ljubljana kolesarsko mesto, je potrebno izvesti naslednje ukrepe in dejavnosti:

- Skladno z najboljšimi praksami ***izboljšati pretočnost in povezljivost kolesarske mreže ter obstoječih prometnih površin***, namenjenih kolesarjem, v prvi vrsti odprava najbolj kritičnih črnih točk, sanacija in izboljšanja kolesarskih stez ob glavnih mestnih vpadnicah ter vzpostavitev obojestranske kolesarske povezave vzdolž celotne Slovenske ceste.
- Zgraditi oz. vzpostaviti ***nove kolesarske poti in steze***, zlasti ob nabrežjih Ljubljanice in Save, ob dolenjski in gorenjski železniški progi, kot tudi glavnim vpadnicam vzporedne ***kolesarske "koridorje***, namenjene umirjenemu prometu, ter v stranskih ulicah za vse tiste, ki se želijo izogniti kolesarjenju ob hrupnih vpadnicah z visokimi koncentracijami strupenih plinov in delcev.

- Vzpostaviti ***sodoben sistem (tretje generacije) izposoje »mestnih koles«***, ki z ustrezno računalniško podporo ter načinom plačevanja z različnimi bančnimi karticami omogoča izposojo znotraj mreže izposojevalnih točk, razdalja med izposojevalnimi točkami pa ne sme presegati 500 metrov. Sistem mora biti redno in kakovostno vzdrževan, kar zadeva tako kolesa kot tudi prevzemno-oddajne »postaje«.

- ***Spremeniti prometne režime*** (vključno s parkirnimi), tako da bo dovoljeno kolesariti po vseh tistih cestah v mestu, kjer ni mogoče vzpostaviti ločenih kolesarskih pasov ali stez, tudi po štiripasovnih cestah oz. po rumenih pasovih. Prav tako mora biti v večini enosmernih ulic omogočeno in dovoljeno kolesarjenje tudi v nasprotno smer. Predvsem na kolesarskih vpadnicah je potrebno omogočiti prednostno vodenje kolesarjev skozi križišča tako, da kolesarska steza skoznje poteka v ravni črti na nekoliko dvignjeni površini, kar omogoča kolesarjem ohraniti hitrost, voznike motornih vozil pa, zaradi dvignjenega poteka kolesarske steze, prisili k upočasnitvi vožnje; tam, kjer zaradi preozkega cestišča ali drugih ovir (spomeniška zaščita ipd.) kolesarskega prometa ni možno ločiti od motornega, vpeljati t. i, "kolesarske bulvarje", ali "kolesarske ceste", tj. skupne površine za motoriziran in kolesarski promet, na katerih imajo prednost kolesarji; vzpostaviti "kolesarske žepe" (bike boxes), ki omogočajo prednostno razvrščanje kolesarjev v semaforiziranih križiščih; razširiti cone umirjenega prometa ter pilotno-demonstracijsko uvesti »skupni prometni prostor«- (»*shared space*«).

- Zagotoviti prostore ***za parkiranje in shranjevanje koles*** v obstoječih in novih parkirnih hišah, varovane in dovolj velike kolesarnice na glavni železniški postaji ter na osnovnih in srednjih šolah, zadostno število »pokritih« parkirnih stojal na vseh končnih in »vozliščnih« postajah mestnega avtobusnega prometa, postajališčih vlakov na območju mestne občine Ljubljana (MOL) ter pred študentskimi domovi, fakultetami, knjižnicami, parlamentom, Mestno hišo, Cankarjevim domom, Centrom urbane kulture Kino Šiška, športnim centrom Stožice in drugimi osrednjimi zdravstvenimi, izobraževalnimi, kulturnimi in športnimi javnimi ustanovami.

- Zagotoviti ustrezno ***infrastrukturo*** (priključke za polnjenje akumulatorskih baterij) ***električnih koles.***

- Usposabljati tako voznike motornih vozil kot kolesarje za do sebe in drugih prometnih udeležencev ***varno uporabo skupnih cestnih površin***.

- Zagotoviti kontinuirano širjenje usposabljanja za ***varno kolesarjenje v vseh življenjskih obdobjih*** med otroki in starejšimi.

- Izdelati ***celostno podobo mestnega kolesarjenja***, ki mora z logotipom in sloganom oz. v povezavi obeh, izraziti po eni strani specifično pripadnost mestu, po drugi pa odprto, univerzalno sporočilo, ki omogoča, da se v njem prepoznajo prebivalci mesta ne glede na spol, starost, religiozno in politično pripadnost, in celo ne glede na to, ali sami kolesarijo oz. nameravajo kolesariti ali ne. Celostna podoba mora izraziti tudi »pozitivni duh« kolesarjenja kot dinamičnega, zdravega ter do mestnega in širšega okolja odgovornega, a zabavnega načina urbane mobilnosti.

- Zagotoviti ***razpoznavno označevanje*** (branding) ***vseh posameznih dejavnosti celovite kolesarske strategije***, ki ga sestavljata logotip in slogan v povezavi s celostno podobo oz. aplikacijami logotipa in slogana na tiskanih gradivih, v elektronskih oz. spletnih medijih, promocijskih darilih, dodatni prometni signalizaciji oz. oznakah kolesarskih poti, parkirnih mest, števcev kolesarskega prometa, kot tudi ob raznih prireditvah, ki so povezane s kolesarjenjem.

- Izvajati celovite ***kampanje promocije kolesarjenja v mestu***, ki trajajo dalj časa in potekajo v več medijih hkrati ter vsebujejo ustrezno »marketinško mešanico« –tako v okviru širših kampanj za trajnostno mobilnost v mestu kot tudi samostojnih kampanj promocije kolesarjenja. Predvsem ob vsakem večjem izboljšanju oz. širitvi kolesarske infrastrukture in/ali spremembi prometnih režimov v korist kolesarjenja je potrebno izvesti ciljno usmerjene informacijsko-promocijske kampanje med tistimi, ki živijo in/ali kolesarijo po tistih delih mesta, v katerih je prišlo do večjih pozitivnih sprememb glede možnosti varnega in pretočnega kolesarjenja.

- Ne nazadnje je potrebno ***okrepiti posamične in skupne zmogljivosti akterjev za izvedbo kolesarske strategije*** oz. zmogljivosti za sodelovanje in kreativno reševanje konfliktov med njimi. Od mestne uprave se pričakuje, da kompetentno načrtuje in vodi ustrezno kolesarsko-prometno politiko (ta je seveda sestavni del splošne prometne, okoljske, prostorske in zdravstvene politike mesta). Prav tako se pričakuje kompetentnost na področju načrtovanja in izvedbe sodobnih kolesarjem prijaznih prometnih režimov in infrastrukture, pa tudi znanje in sposobnost dobrega komuniciranja z različnimi strokovnimi institucijami in uporabniki. Nevladne organizacije morajo okrepiti bazo svojega članstva in komunikacijo s člani in simpatizerji , mobilizacijski potencial za akcije v podporo izboljšanju

razmer za kolesarjenje v mestu, zmogljivosti za pridobivanje sredstev na občinskih, nacionalnih in mednarodnih razpisih, ter za vodenje projektov.

- Potrebno je zagotoviti sredstva za ***nadaljnje delovanje Kolesarske platforme mesta Ljubljane*** in njeno bolj profesionalno vodenje oz. moderiranje večdeležniških procesov soočanja mnenj, interesov in odločanja.

Vendar tudi izvedba vseh teh ukrepov iz Ljubljane ne bo naredila »kolesarskega mesta«. Potrebna je tudi ustrezna simbolna gesta, ki vsem dejavnostim zagotovi ustrezno simbolno podobo, omogoča prepoznavnost, kolektivno identiteto in izražanje individualne pripadnosti projektu preobrazbe prestolnice iz »avtomobilskega mesta« v »kolesarsko mesto« kot simbol prometne kulture, ki upošteva in pozitivno izpostavlja šibkejše udeležence v prometu ter daje prednost do mestnega in širšega okolja prijaznejšim oblikam prevoza oz. prevoznim sredstvom v mestu.

Za uresničitev omenjenega cilja potrebujemo na eni strani večji začetni Dogodek, medijsko vidno in razpoznavno gesto mestnih oblasti, v kateri bodo udeleženi verodostojni nosilci sporočila in ki bo glede opredelitve in izvedbe mobilnostne politike mesta zavezujoča ne le za sedanje, temveč tudi za prihodnje mestne oblasti. Po drugi strani pa potrebujemo razpoznavno znamenje, s katerim bo omogočeno izražanje individualne pripadnosti in širjenje Dogodka v času in prostoru.

1 UVOD

Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane je nastala v okviru projekta CIVITAS ELAN, ki ga koordinira Ljubljana, v njem pa sodelujejo partnerji iz Porta (Portugalska), Genta (Belgija), Zagreba (Hrvaška) in Brna (Češka). Izdelava Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana je eden od ukrepov projekta, s katerim bo Ljubljana naredila korak naprej pri zagotavljanju hitrejšega in bolj udobnega javnega prometa, boljših pogojev za varno pešačenje ter varno in tekoče kolesarjenje v mestu, ob tem pa začela spreminjati mobilnostno kulturo prebivalcev in obiskovalcev mesta z namenom izboljšati kakovost življenja in mobilnost v mestu.

Graf 1: Kaj je potrebno v Ljubljani in ljubljanski regiji izboljšati

Vir: Poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: Spreminjanje ureditve javnega prometa Ljubljani in ljubljanski regiji, Center za prostorsko sociologijo, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana: avgust 2009

Za mesta, ki želijo biti »kolesarska« oz. »kolesarjem prijazna« velja, da mora biti delež s kolesom opravljenih poti v vseh v mestu opravljenih poteh vsaj 15 %. Za Ljubljano natančnih podatkov (še) ni, ocene deleža kolesarskih poti v mestu pa se gibljejo med 5 % in 8 %. V zadnjem času sicer opažamo povečanje števila kolesarjev v mestu. Vendar je to prej posledica vse večje prometne gneče, vse dražjega parkiranja in bolj doslednega sankcioniranja parkiranja na pločnikih, kolesarskih stezah in zelenih površinah, kot pa sistematičnega izboljšanja pogojev za pretočno in varno kolesarjenje v mestu ter promocije kolesarjenja kot mestu prijazne oblike mobilnosti, čeprav ni mogoče zanikati, da se kolesarska infrastruktura v mestu počasi širi in izboljšuje.

Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane je splošen dokument, katerega namen je vzpostaviti konceptualni okvir ključnih med seboj povezanih ukrepov, dejavnosti in akterjev za obdobje do leta 2020. Ni operativen dokument, ki bi neposredno določal naloge po prioritetah in nosilcih ter opredeljeval višino in vire potrebnih sredstev za izvedbo vsakega ukrepa. To je stvar operativnih izvedbenih načrtov strategije, ki bodo od leta 2011 za triletna obdobja podrobno opredeli dejavnosti

za izvedbo strategije. Za njihovo izdelavo v okviru projekta CIVITAS ELAN ni na voljo sredstev, tako da jih bo potrebno zagotoviti iz mestnega proračuna in drugih virov.

Že v naprej mora biti jasno, da preobrazbe Ljubljane v kolesarjem prijazno prestolnico ne bo mogoče doseči brez znatnih vlaganj v kolesarsko infrastrukturo, spremembe mobilnostnih navad in promocije kolesarjenja. So pa ta sredstva neprimerno manjša, kot jih zahteva nadaljnja »avtomobilizacija« mesta.
Dokument je nastal skozi participativni postopek moderirane in odprte koordinacije. Različni akterji mestne uprave MOL, strokovnih organizacij na področju urejanja prostora in prometa ter vodenja večdeležniških procesov, zagovorniških in promocijskih kolesarskih in okoljskih nevladnih organizacij ter številni posamezniki so prispevali znanja in informacije. To je bilo poleg študija strokovne literature, pregleda podobnih strategij ter udeležbe na študijskih obiskih in delavnicah v okviru projekta CIVITAS ELAN osnova za pripravo dokumenta. V končni fazi je bil dokument usklajen z Oddelkom za gospodarske dejavnosti in promet, Oddelkom za urejanje prostora, Oddelkom za varstvo okolja ter Oddelkom za razvojne projekte in investicije v Mestni upravi MOL.

Vsem, ki so kakorkoli prispevali k nastanku Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane se na tem mestu najlepše zahvaljujemo za njihov dragocen prispevek.

1.1 Cilji

Celovita kolesarska strategija mesta Ljubljane sledi ciljem Strategije trajnostnega razvoja Mestne občine Ljubljana, zavzema se za uveljavitev urbanega kolesarjenja kot oblike trajnostne mobilnosti; za osnovni cilj postavlja povečanje deleža s kolesom opravljenih poti po mestu na 20 % do leta 2020, kar bi Ljubljano glede urbanega kolesarjenja umestilo med bolj razvita evropska mesta. Dokument vsebuje med seboj povezane oz. drug drugega dopolnjujoče ukrepe in dejavnosti z namenom, da mesto postane kolesarjem prijazno. Poleg splošnega pregleda stanja podaja splošne usmeritve in priporočila za izboljšanje kolesarske infrastrukture, prometnih režimov in varnosti kolesarjenja ter promocijo kolesarjenja med različnimi ciljnimi skupinami. Podaja tudi pregled akterjev in njihovih vlog ter obveznosti za doseganje naslednjih ciljev:

a) izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture in gradnja novih kolesarskih stez, (pokritih) parkirišč in kolesarnic;
b) sprememba prometnih režimov v prid kolesarjem in splošna upočasnitev prometa v mestu;
c) vzpostavitev in ustrezna označba varnih kolesarskih poti do šolskih objektov (celotna osnovnošolska, srednješolska in visokošolska mreža), javnih ustanov, ter do ključnih nakupovalnih, kulturnih in športnih centrov v mestu;

d) prepričljiva celostna podoba in njena dosledna uporaba pri označevanju kolesarske infrastrukture ter pri informiranju in promociji kolesarjenja v mestu;
e) sprememba mobilnostne kulture prek medijsko inovativnih in odmevnih ter rednih kampanj promocije kolesarjenja v mestu v navezavi na večjo uporabo javnega prevoza oz. kombinirano uporabo (mestnega) kolesa, javnega prevoza in osebnega avtomobila;
f) krepitev akterjev na področju načrtovanja in izvedba sodobne kolesarske infrastrukture, preoblikovanje prometnih režimov, promocija kolesarjenja in vključevanje kolesarjev v prej navedene dejavnosti;
g) 20 % znižanje števila prometnih nesreč s hujšimi posledicami, v katerih so udeleženi kolesarji.

1.2 Prednosti kolesarjenja

1.2.1 Splošno

Zakaj kolesariti? Odgovor je preprost: ker so danes mesta prevelika in ker živimo preveč hitro, da bi večino vsakodnevnih opravkov zmogli peš, javni mestni prevoz pa velikokrat prepočasen in preveč tog, da bi lahko v celoti pokril potrebe po individualni mobilnosti. Osebni avtomobil, za katerega se je dolgo časa zdelo, da bo v celoti pokril vse potrebe po mobilnosti v urbanem okolju, je postal žrtev lastnega uspeha,- gneča, slab zrak, slaba prometna varnost –so »stranski učinki« zaradi katerih je kakovost življenja v urbanem okolju padla na stopnjo, ki zahteva intervencijo na lokalni, nacionalni in tudi planetarni ravni. Kolo se tako v mestih s pretežno nižinskim značajem (kar pa ni pogoj), v katerih razdalje od centra do obrobja mesta ne presegajo več kot 10 kilometrov, ponuja kot idealno prevozno sredstvo, bodisi samo zase bodisi v kombinaciji z javnim prevozom. Ljubljana je eno izmed takih mest.

Mesta vse bolj spoznavajo, da mora promet, ki temelji izključno na osebnem avtomobilu, nadomestiti mobilnost ljudi in ne pločevine.Kakovosten javni prevoz, ki učinkovito pokriva potrebe vsakodnevne migracije iz širše regije ter sistem urejenih parkirišč (t.i. točk P&R) sta nujno potrebna ukrepa za zajezitev vsakodnevnega pritiska osebnih avtomobilov na mesto. V samem mestu pa se je pokazalo, da je razen k uporabi javnega prevoza, ki mora biti hiter, udoben ter poceni, potrebno ljudi vzpodbujati tudi k hoji in kolesarjenju[4].
V marsikaterem mestu je danes na voljo fleksibilni sistem izposoje mestnih koles, ki omogoča, da »mestno kolo« prevzameš na eni avtomatski prevzemno-oddajni postaji, oddaš pa na drugi, pri

[4] Eden od ključnih kriterijev za to, da se neko mesto uvrsti med tista, ki zagotavljajo najboljšo kakovost življenja, je tudi urejena kolesarska infrastruktura ter do kolesarjev prijazni prometni režimi v mestu. Med prvimi desetimi mesti po kakovosti življenja imajo vsa bodisi že urejeno kolesarsko infrastrukturo bodisi vanjo veliko vlagajo.

čemer je izposoja kolesa prve pol ure ali uro brezplačna. V mestnih središčih je prav kolo tisto, ki omogoča, da številne obveznosti opravimo veliko hitreje kot peš ali z javnim prevozom.

Graf 2: Različne kapacitete na enakem cestišču glede na vrsto vozila

Vir: EU-Project Trendy Travel 2009

.

Kolesarjenje ponovno »osvaja« številna mesta, in to ne le v Evropi. Urbano kolesarjenje se je razživelo tudi v velikih ameriških mestih (New York, San Francisco, San Diego, Seattle, Portland, Minneapolis ...) skupaj z novimi urbanističnimi prijemi (območja za pešce, skupni prometni prostor oz. »shared space«). Do nedavnega nihče ne bi verjel, da se bo po New Yorku mogoče voziti po »kolesarskih bulvarjih«. Na prvi pogled sta kolesarjenje v mestih in mestni javni promet tekmeca. Avtobusi in tramvaji zasedajo prostor, kjer bi lahko bile kolesarske steze, ljudje pa predvsem v lepem vremenu uporabljamo kolesa in tako siromašimo prihodke javnega mestnega prometa. Vendar ni tako. Javni promet in kolo se lahko tudi idealno dopolnjujeta. Govorimo o prometnem konceptu intermodalnosti. Železniške in avtobusne postaje v tem primeru funkcionirajo kot odlične intermodalne točke, kjer kolo na koncu dopolni z npr. vlakom pričeto potovanje. K taki točki sodi tudi varen in enostaven način shranjevanja koles.

Zakaj torej kolesariti v mestih? Ker je praviloma najhitreje, ker najmanj vpliva na okolje, ker dobro vpliva na naše zdravje in ker je najbolj kompatibilno z drugimi vrstami transporta. Kolesarji sami na prvo mesto postavljajo enostavnost in majhno porabo časa, katerega potrebujemo iz točke A do točke B, potem je tu še pozitiven vpliv gibanja na zdravje, zmanjšanje izpustov strupenih snovi in hrupa, precej manjše zahteve po prometnih površinah, praktično ničen »ogljični odtis« ipd.

Slika 2: Kolesarjenje za lepšo prihodnost mest

Vsakokratni prevoz s kolesom namesto z avtomobilom prinese pomembne prihranke in prednosti tako posamezniku kakor tudi mestni skupnosti:

- ne zmanjšuje kakovosti življenja v mestu (ne povzroča niti hrupa niti onesnaženja);
- ohranja spomenike in zelenice;
- manj je zasedenega prostora na tleh, tako za gibajoči kot za mirujoči promet, in s tem je bolj smotrna izraba površin;
- počasnejše je propadanje cestnih površin in zmanjševanje potreb po novi cestni infrastrukturi;
- mestno središče (trgovine, kultura, rekreacija, družabno življenje) je bolj privlačno ;
- manj je prometnih zastojev in z njimi povezanih ekonomskih stroškov;
- pretok avtomobilov je boljši;
- zanimanje za javna prevozna sredstva je povečano;
- dostopnost do značilnih mestnih storitev za vse prebivalce je boljša;
- staršem ni treba več voziti otrok v šolo in s tem prihranijo čas in denar;
- kolesarji so na kratkih in srednje dolgih razdaljah časovno v precejšnji prednosti;
- gospodinjstvo ne potrebuje več drugega avta,
- itn.

Vir: Cyling: the way ahead for town and cities
By the Office for Official Publications of the European Communities 1999
(Prevod v slovenščino; Ljubljanska kolesarska mreža 2001)

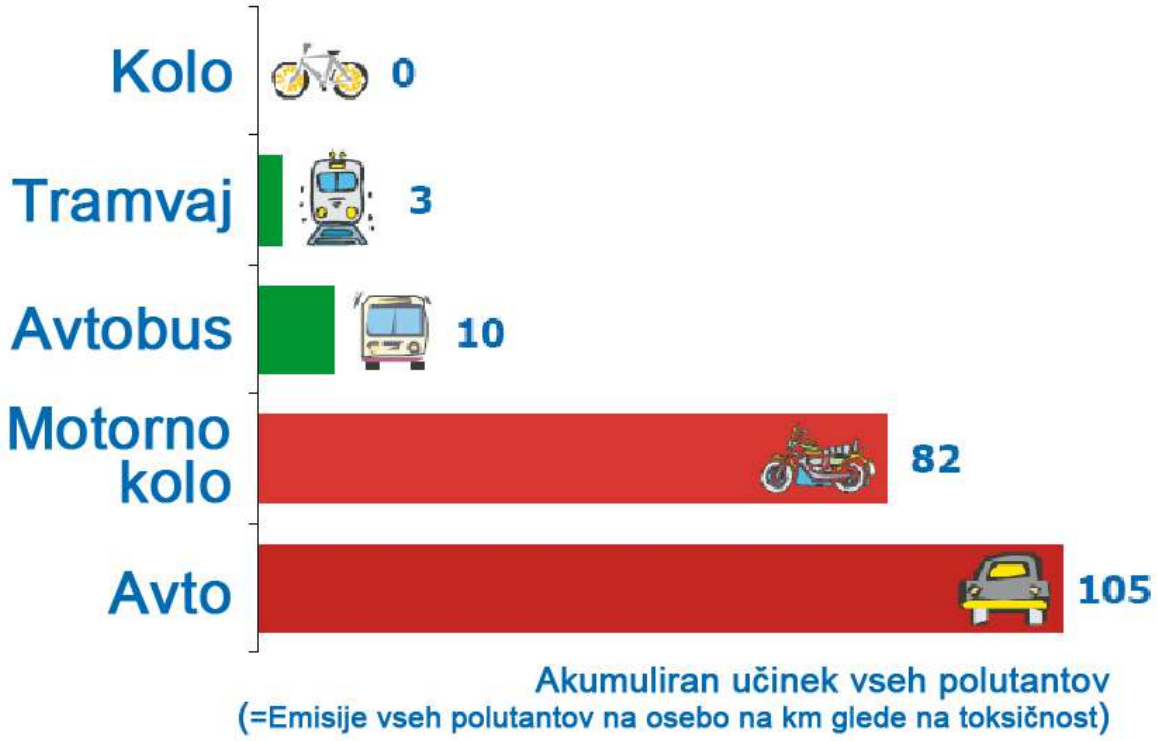
1.2.2 Okoljski vidik

Povprečno se na vsak liter porabljenega goriva sprosti več kot 2,5 kg CO_2, pri kolesu pa 0 kg CO_2. Večja uporaba koles je priporočljiva v mestih, saj motorna vozila izpuščajo mnogo prašnih delcev in NOx, ki škodujejo zdravju; s tega vidika so predvsem ogroženi majhni otroci (strupeni plini se zadržujejo pri tleh). V Ljubljani in večini drugih večjih slovenskih mest so večkrat presežene dopustne polurne, urne in dnevne koncentracije talnega ozona, dušikovih oksidov, benzena in/ali prašnih delcev, tako da jim zaradi nedoseganja standardov kakovosti zunanjega zraka grozijo sankcije Evropske unije. Raziskave kažejo, da je polovica voženj v mestu krajših od 3 kilometrov; tako razdaljo zlahka opravimo peš ali s kolesom. Pri tem kolo v primerjavi z osebnim avtomobilom zasede do sedemkrat manj dragocenega mestnega prostora.

Izpuste v okolje pri izdelavi koles ob upoštevanju okoljskih zahtev, kot veljajo v EU, lahko praktično zanemarimo. Možna tudi 100 % prijaznost okolju ob okolju prijaznih postopkih pridobivanja surovin in energije ter reciklaži odsluženih koles oz. njihovih sestavnih delov.

Kolo je sicer okoljsko neškodljiv izdelek, s katerim pa kljub temu lahko ob neprimerni rabi oz. vedenju lahko delamo škodo v naravi: plašimo (divje) živali, poškodujemo občutljive oz. redke in ogrožene rastlinske vrste itd. Toda celo v teh primerih je škoda neprimerno manjša kot ob tovrstnem neprimernem in kaznivem početju z motornimi vozili.

Slika 3: Okoljski vpliv glede na vrsto transporta



Vir: Project IMPACT-EU Program SAVE

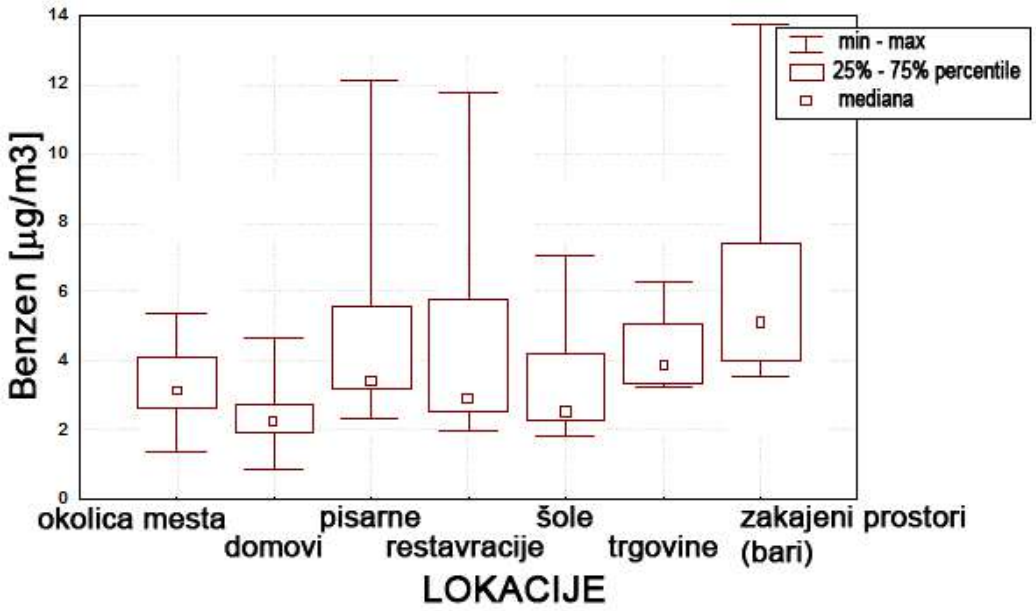
Onesnaženje zraka in vplivi na udeležence v prometu v Ljubljani

Motoriziran (osebni in tovorni) promet je postal glavni vir onesnaženja zunanjega zraka v mestu[5]. K temu v Ljubljani sicer veliko prispeva tudi tranzitni promet po avtocestni obvoznici oz. avtocestnem obroču okoli mesta. Vendar je na oz. ob glavnih prometnih koridorjih ter na oz. ob mestnih vpadnicah in ob najbolj prometnih ulicah v mestnem središču izpostavljenost emisijam delcev in onesnaževalom zraka (CO, SO_2, NOx, VOC, benzen itd.) velika. Zato kaže ob uvajanju upočasnjevanja prometa na stranskih cestah in ulicah (cone 30 km/h) na teh površinah ne le omogočiti kolesarjenja, pač pa vzpostaviti z glavnimi koridorji vzporedne »kolesarske koridorje« po ulicah z upočasnjenim prometom ter na njih z ustrezno (in ustrezno postavljeno) prometno signalizacijo ter odpravo potencialnih črnih točk, omogočiti varnejše in bolj zdravo oz.

[5] Več o tem na straneh 21- 23 Programa varstva okolja za MOL http://www.ljubljana.si/si/mescani/okolje/program_varstva_okolja/default.html

onesnaženem zraku manj izpostavljeno kolesarjenje. Naj ob tem dodamo, da so v nasprotju z laičnim prepričanjem po strokovnih ugotovitvah Zavoda za zdravstveno varstvo RS zaradi slabe kakovosti zraka na glavnih mestnih cestah, bolj kot kolesarji in pešci ogroženi avtomobilisti, tako da je celo v onesnaženem zraku bolje kolesariti kot pa se voziti v avtu[6].

Graf 3: Koncentracije benzena v Ljubljani (Izpostavljenost osebe na dan kampanje, 27. maj 2003)



Vir: Population Exposure to Air Pollutants in Europe. Project People EU 2005

1.2.3 Vpliv na zdravje

Kolesarjenje koristi zdravju, saj krepi vzdržljivost, dihalni in kardiovaskularni sistem. Prispeva k preprečevanju vsesplošnega trenda debelosti odraslih, ki se v zadnjem času vse bolj pojavlja tudi pri osnovnošolskih otrocih. Raziskava Pediatrične klinike v Ljubljani o razširjenosti čezmerne prehranjenosti in debelosti med otroki in mladostniki[7] kaže, da je med petletniki čezmerno prehranjenih 18,4 % dečkov in 20,9 % deklic, predebelih pa med dečki te starosti 9 % in med deklicami 7,9 %. Med mladimi dekleti je čezmerno prehranjenih 15,4 %, predebelih pa 3,8 %; med fanti je 17,1 % čezmerno prehranjenih in 6,2 % debelih.

Še leta 1970 je približno polovica otrok v razvitem svetu hodila v šolo peš oz. se vozila s kolesom. Ta delež je danes padel na slabih 15 %. Izjema so dežele, ki vsesplošne avtomobilizacije ter suburbanizacije, zaradi splošnega družbenega konsenza in ustrezne prometne, prostorske ter davčne politike, tega niso dopustile (Danska, Nizozemska, deloma Nemčija). Tako

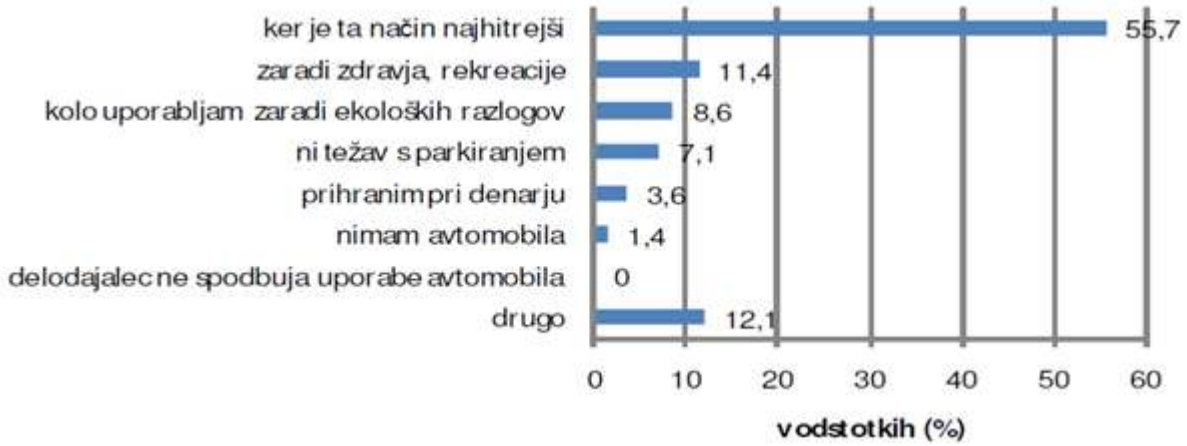
[6] Population Exposure to Air Pollutants in Europe. Project People EU 2005

[7] Inštitut za varovanje zdravja, Debelost vse resnejši javno zdravstveni problem, 31. avgust 2007 http://ivz.arhiv.over.net/index.php?akcija=novica&n=1362

kolesarjenje na delo, v šolo in po opravkih kot tudi rekreacijsko in turistično kolesarjenje prihranijo čas in denar, ki bi ga sicer porabili za fitnes in ostale plačljive dejavnosti izboljšanje fizične kondicije. Britansko ministrstvo za promet ugotavlja, da je v sodobnih življenjskih razmerah, ko ljudem vedno primanjkuje časa, kolesarjenje na delo oz. v šolo in po opravkih poleg pešačenja edina dejavnost, ki večini ljudi omogoča dnevni minimum (20 minut) telesne dejavnosti za ohranjanje zdravja.

Kolesarjenje lahko sprošča in pomirja celo v sicer stresnem prometu, po drugi strani pa lahko na za to primernih mestih (poligoni, kolesarske ceste oz. samo za kolesarje »odprte« ceste v času prireditev) omogoča tudi relativno varne in poceni »adrenalinske užitke«.Kolesarjenje dokazano pomaga v boju proti debelosti in boleznim srca in ožilja ter omogoča izboljšanje gibalnih sposobnosti, gibljivosti sklepov in občutka za ravnotežje.

Graf 4: Glavni razlog za prevoz na delo (v šolo) s kolesom



Vir: Poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: spreminjanje ureditve javnega prometa Ljubljani in ljubljanski regiji, Center za prostorsko sociologijo Fakulteta za družbene vede, Ljubljana: avgust 2009

- **Enostavnost in učinkovitost**

Kolo je enostaven stroj z zelo visokim fizikalnim izkoristkom, ki ga poganja človek z lastno močjo ter v ravnini ob enaki porabi energije omogoča vsaj trikrat večjo hitrost kot hoja ali tek. Redno vzdrževanje je sicer potrebno, a je preprosto in poceni.

- **Cenovna dostopnost**

Kolo je v Sloveniji praktično dostopno vsakemu, saj je solidno novo kolo moč kupiti za tretjino povprečne neto plače, solidna rabljena kolesa pa stanejo manj kot 100 evrov.

- **Dostopnost za vse generacije**

Kolesarijo lahko odrasli, otroci in starejši, pri čemer razen varnostne čelade za otroke posebna oprema ni potrebna oz. nujna. Tehnika vožnje je enostavna in zlahka osvojljiva, vendar je za varno kolesarjenje po mestu potrebno postopoma pridobiti izkušnje.

- **Egalitarnost**

Kolesarjenje ohranja družbeno kohezivnost in že na pojavnem nivoju blaži škodljive učinke družbenega razslojevanja. Omogoča dosti bolj neposreden stik z ostalimi kolesarji – udeleženci v prometu, razlike med bogatimi in revnimi so manj izrazite in ne bodejo v oči (ob predpostavki seveda, da bogati sploh kolesarijo[8]), parkiranje kolesa pa vsakomur dostopno.

8 Vzrok je tu včasih težko ločiti od posledice, saj so kolesarsko razvite dežele običajno tudi sicer bolj egalitarne, bogatejši sloj se očitno ne počuti ogroženega, do te mere, da bi se pred plebsom umikal v avtomobile, stopnja kriminala je zanemarljivo nizka, varnost pa visoka.

1.3 Odvisnost kakovosti kolesarjenja v mestu od ukrepov mestnih oblasti

Čas, porabljen za vožnjo delo, v šolo in drugih opravkih, doživljamo kot izgubljeni čas[9]. Od mestne prometne politike pa je veliko odvisno, ali uspemo v pol ure s kolesom po mestu prevoziti 4 kilometre ali 8 kilometrov, torej, ali nam je kot prometnim udeležencem zagotovljena prednost v prometu ali pa smo obravnavani kot marginalna skupina, ki naj se v prometni džungli znajde kot se pač vedo in znajo. Od mestne politike je tudi odvisno:

- da se po mestu ne vozijo le izkušeni kolesarji, temveč tudi šolarji, družine z majhnimi otroki (prikolice in tricikli prirejeni za vožnjo otrok) ter starejši;
- ali kolesarska steza nekje zato, ker je potrebno zagotavljati prednost avtomobilom, »ponikne« in se spet prikaže nekaj deset ali sto metrov naprej, ali pa se kolesarjem varno omogoči, da se vključijo v na tistem mestu upočasnjen in njim prilagojen promet;
- ali se kolesarji v semaforiziranem križišču lahko prednostno razvrstijo pred motorna vozila ter ga zaradi ustrezno krmiljenega semaforja, tudi nekaj sekund prej zapustijo;ali so kolesarske vpadnice dovolj široke, da hitrejši kolesarji varno prehitevajo počasnejše, vodenje kolesarjev v križiščih pa urejeno tako, da v kar največji možni meri upošteva načelo prednosti in varnosti šibkejših udeležencev v prometu.
- Skratka, od mestnih prostorskih, prometnih, okoljskih in kulturnih politik je odvisno, ali kolesarje v mestu le tolerirajo ali pa jih obravnavajo kot tiste udeležence v prometu, ki so (poleg pešcev) za zadovoljevanje svojih vsakodnevnih mobilnostnih potreb izbrali enostaven in učinkovit način trajnostne mobilnosti par exellence. Kolesarjenje je več kot ena od mobilnostnih subkultur – je, poleg pešačenja in javnega prevoza, ena od tistih praks, ki omogoča delovanje mesta kot naprave, ki poleg načrtovanih, omogoča tudi spontane interakcije, ki iz mesta šele naredijo mesto. Kolesarjenje namreč omogoča, da se v hipu iz potnika med točko A in točko B spremenimo v obiskovalca, ki z zanimanjem in občudovanjem doživlja in ustvarja urbani prostor ter že prek navezave očesnega stika z drugimi soustvarja družbeno naravo mesta.

9 Stutzer/Frey v raziskavi („Stres does not pay– The commuting paradox >Univercity of Zurrich 2004) ugotavljata, da, ljudje „commuting“ doživljajo negativno ne glede na ekonomske učinke (cenejša in dostopnejša nepremičnina na perferiji, višja plača ipd) tudi družinski člani (otroci npr.) menijo, da višji prihodki staršev ne odtehtajo povečane odsotnosti z doma.

2 ANALIZA STANJA

2.1 Urbanizem in kolesarjenje

Takoj ko pričnemo govoriti o urbanem kolesarjenju, že govorimo o urbanizmu oz. prostorskih pogojih, ki urbano kolesarjenje šele omogočijo. Mesto, ki želi, da prebivalci in obiskovalci pomemben delež svojih vsakodnevnih poti opravijo s kolesom, vodi tudi ustrezno politiko urejanja prostora, kar pomeni, da ima vizijo, ter da za uresničevanje te vizije načrtuje in sprejema ustrezne prostorske dokumente. Planiranje izrabe in urejanja prostora sicer samo po sebi še ne zagotavlja, da bodo prebivalci nekega mesta povečevali delež kolesarskih poti v *»modal splitu*[10]*«,* enostavneje rečeno, da se bodo s kolesi več in bolj pogosto vozili, je pa kakovosten urbanizem predpogoj za vse ostale ukrepe, potrebne za vzpodbujanje kolesarjenja. Že sam poselitveni model narekuje izbiro prometnega modela, nizka gostota poselitve ter škodljiva suburbanizacija pa neposredno ogrožata oz. onemogočata izvedbo učinkovitega in stroškovno sprejemljivega sistema javnega prevoza. Obenem je zaradi velikih razdalj ogroženo ali vsaj močno omejeno urbano kolesarjenje[11].

Relativno gosto poseljena – kompaktna mesta, z visoko koncentracijo delovnih mest v središču, mešano izrabo prostora (prepletanje stanovanjske, poslovne in upravne funkcije), imajo praviloma bolje razvit javni prevoz, običajno pa tudi višji delež kolesarjenja v *»modal splitu«* ali pa vsaj dobre pogoje za njegov razvoj[12].

[10] S tujko „modal split“ označujemo (običajno z odstotki) prikaz deležev različnih udeležencev v prometu v danem prostoru in času. Gre za prometni pojem, ki zelo pogosto želi prikazati delež uporabnikov javnega prevoza naspoti deležu osebnih avtomobilov, delež kolesarskih poti v celoti vseh opravljenih poti z različnimi prevoznimi sredstvi v nekem prostoru in časovnem obdobju. ipd. Običajno ga izrazimo v obliki tabele oz. grafično

[11] Študije kažejo, da se več kolesari v naseljih, ki štejejo več kot 10.000 prebivalcev, imajo ravninski značaj, so relativno gosto poseljena , prevladuje mešana gradnja izrabe prostora, večina delovnih mest pa se nahaja v mestnem središču. (Jensen, Søren Underlien and Thost, Per (1999); The importance of urban structure for bicycle traffic, Konferencerapport fraTrafikdage på Aalborg Universitet ’99, Denmark)

[12] Niti iz same gostote poseljenosti niti iz mešane izrabe prostora še ne sledi, da bo v takem mestu urbano kolesarjenje pomemben način prometa, pomembne so še historičnee, kulturne in druge determinante. V po večini navedenih kriterijev podobna si mesta v različnih deželah izkazujejo lahko povsem različen delež kolesarjenja v *»modal splitu«*.

Slika 4: Družabno življenje na ulici pešcev in kolesarjev ter družabno življenje na ulici avtomobilov

Hoja in kolesarjenje omogočata razvoj živahnih in varnih ulic	Avto je individualistično prevozno sredstvo. Ulica postane samo še prometni koridor in prostor za parkiranje
Cesta postane tudi prostor: za srečevanje, igro otrok in stike s sosedi.	Socialne funkcije izginjajo, stiki z ljudmi so lokacijsko omejeni in koncentrirani.

Vir: Blaž Lokar – Za mesto po dveh

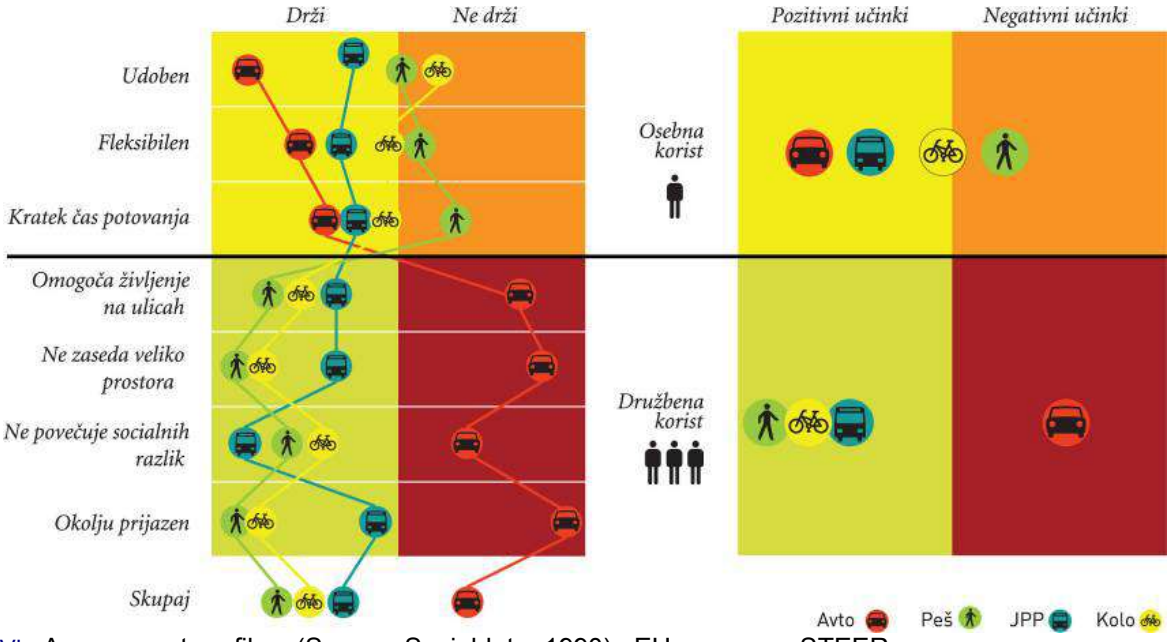
Mesta, z visoko kakovostjo življenja (npr. tista, ki so uvrščena na višja mesta Mercerjeve lestvice[13]), odlikuje tudi skrb za trajnostno mobilnost, javni promet in soliden delež kolesarskega prometa v *»modal splitu«*.

Mesto, kjer se ljudje dobro počutijo in v njem radi bivajo, zagotavlja kakovostne javne prostore: trge, parke, območja za pešce, kakovosten, učinkovit in vsakomur dostopen javni prevoz. Kolo v takem mestu funkcionira kot samostojno individualno prevozno sredstvo, lahko pa odlično dopolnjuje javni, predvsem primestni tirni promet. Individualni uporabi navkljub (saj se na kolesu redkokdaj peljeta dve osebi, razen kadar vozimo še otroka), odlikuje kolesarjenje v mestih egalitarnost, kolesarji so si fizično blizu, ne ločuje jih pločevinasta kletka, kolesarji javni prostor dopolnjujejo oz. soustvarjajo na podoben način kot pešci. Prebivalci mesta, kjer se dosti kolesari, že s samo izbiro prevoznega sredstva v izpolnjevanju svojih vsakodnevnih življenjskih funkcij (prevozi na delo, v šole, po nakupih…) delujejo v splošno družbeno korist (urejeni javni prostori, varnost, čisto okolje, boljše socialno in zdravstveno stanje prebivalstva, občutek pripadnosti mestu)[14].

[13] Mercerjeva lestvica velja za eno pomebnejših lestvic, ki želijo prikazati t.i. „indeks kakovosti življenja“ oz. bivanja v mestih po svetu. Pri izračunu tega indeksa upoštevajo različne kazalce kot so: dohodek na prebivalca, šolska mreža in zdravstvena oskrba delež zelenih površin, skrb za otroke in ostarele ……Ljubljana se v l. 2010 nahaja na 78 mestu.

[14] Govorimo sevedao postindustrijskih mestih zahodnega sveta, kolo v deželah tretjega sveta kljub splošni in široki vsakodnevni uporabi fukcionira le kot prevozno sredsvo revnih, kolesar pa kot pripadnik nižjega družbenega sloja.

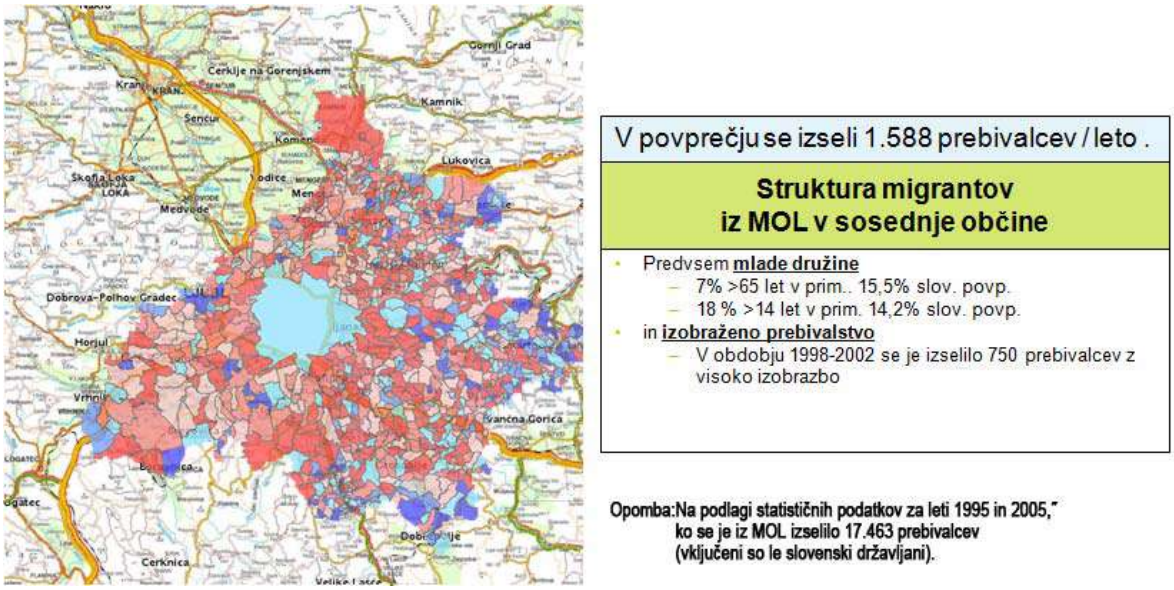
Slika 5: Mobilnost glede na osebno in družbeno korist



Vir: Assessment profiles. (Source: Socialdata, 1990) –EU program STEER

Mesto, naklonjeno urbanemu kolesarjenju, ne porablja proračunskega denarja za večno preozke obvoznice in prepolna parkirišča, pač pa skrbi za zelene površine, varne poti v vrtce in šole, socialne programe, uspešno vodi ustrezno stanovanjsko politiko pozidava prazna in degradirana zemljišča znotraj mesta, skrbi za primerno kompaktnost poselitve, skrbi da se ljudje v mesto priseljujejo in ne odseljujejo, da mesto ne postane t. i. *»shrinking city«* (mesto, ki se krči, katerega prebivalstvo se stara, izgublja pa vitalno prebivalstvo).

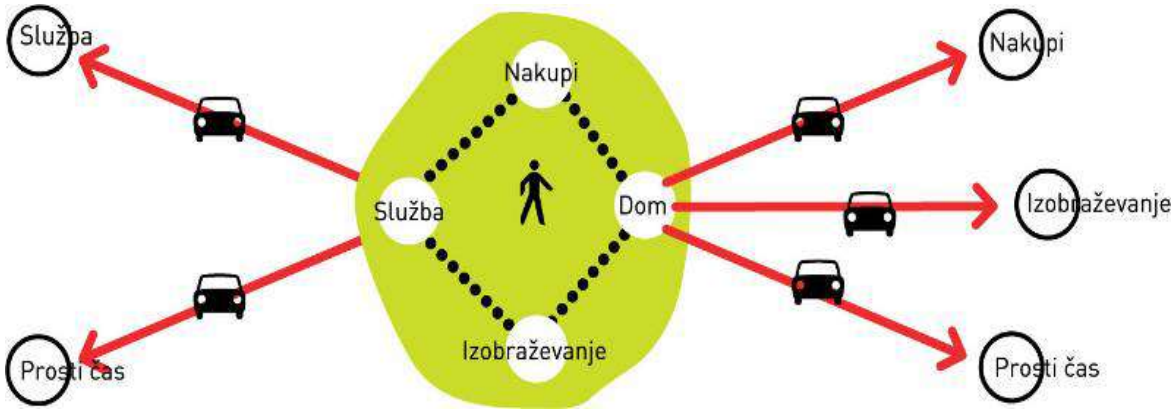
Slika 6: Razvoj prebivalstva v Ljubljanski urbani regiji med leti 1991 in 2002



Vir: Dejan Rebernik; Razvoj prebivalstva v ljubljanski urbani regiji; 2004

Zaradi relativno goste poselitve ter mešane rabe prostora so tako razdalje kratke, cilji potovanj pa v razumnem dosegu. Večino svojih vsakodnevnih potreb je moč hitreje zadovoljiti z javnim prevozom, kolesom ali peš, kot z osebnim avtomobilom.

Slika 7:Vpliv načina poselitve na izbiro prometnega sredstva



Vir: Blaž Lokar – Za mesto po dveh

Namesto za trgovce in prebivalce mestnega središča škodljivo gradnjo nakupovalnih centrov na obrobju pametno mesto poskrbi za gosto in enakomerno porazdeljeno mrežo trgovin, ki zagotavljajo lokalno oskrbo, saj so take trgovine vedno dostopne tudi otrokom in starejšim, ki ne vozijo avtomobila.

Mesta, ki za zagotavljanje mobilnostne infrastrukture za svoje prebivalce porabijo najmanj, so srednje ali gosto naseljena mesta, kjer promet pomeni predvsem visok delež javnega prevoza, hoje in kolesarjenja. Delež dohodka skupnosti, porabljen za promet, se z manj kot 6 % v gosto naseljenih mestih, kjer se večina voženj opravi s kolesom, javnim prevozom ali peš, v mestih, kjer je avto skoraj izključni način prevoza, dvigne na 12 %[15].Slovenija s svojim slabim poselitvenim vzorcem (razpršena gradnja) in temu ustrezno silovito avtomobilizacijo[16] ne le, da ne sledi ciljem trajnostne mobilnosti, temveč je videti, da se od njih še oddaljuje[17].

Ljubljana kot glavno mesto ima zaradi velikih vsakodnevnih migracij lastnega prebivalstva, katerih glavni delež se opravi prav z osebnim avtomobilom, ogromno težav in ni videti, da bi bila v reševanju tega žgočega problema kaj posebej uspešna. Izgradnja velikih nakupovalnih središč na obrobju mesta, opuščanje mešane gradnje izrabe prostora ter rastoča suburbanizacija – so faktorji, ki uporabo osebnega avtomobila dobesedno narekujejo, ko pa k temu prištejemo še vsakodnevno migracijo iz širše regije, postane slika še toliko bolj zaskrbljujoča.

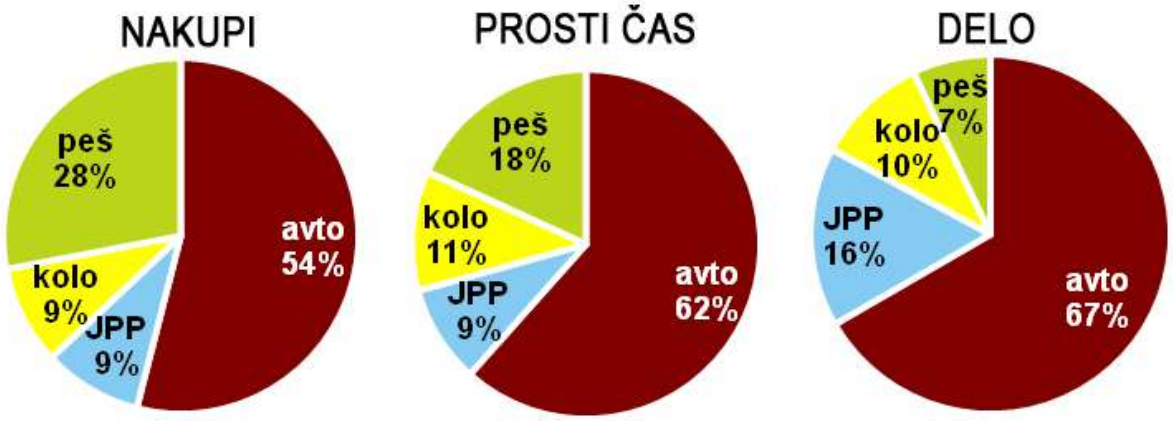
.

[15] Mobility in cities. Brussels, International Association of Public Transport, 2005

[16] Po številu osebnih avtomobilov - 500 na 1000 prebivalcev smo tako že presegli dežele, kot so Nizozemska, Danska, Švedska in Velika Britanija.

[17] Glede na to, da se BDP zaradi ekonomske krize ne povečuje, delež mezd v BDP pa upada, lahko tvegamo hipotezo, da prebivalstvo, zaradi napačnih političnih odločitev v preteklosti in ustrezno temu napačne prometne politike, katere prioriteta je bil izključno cestni promet, danes pravzaprav nima niti več kaj izbirati, saj javni prevoz več ne zmore ponuditi privlačnega in kakovostnega servisa. Tudi ne bi dosti zgrešili, če tvegamo sklep, da npr. prebivalec Danske (BDP Danske je več kot dvakrat večji od Slovenije) porabi za svoje mobilnostne potrebe vsaj trikrat manj razpoložljivega dohodka kot prebivalec Slovenije. Videti je, da imajo zaradi takšnih škodljivih odločitev, največ koristi gradbena podjetja, ki skrbijo za »razvoj cestnega programa«, ter uvozniki osebnih avtomobilov. Vedno večji delež razpoložljivega dohodka prebivalstva se tako porablja za zadovoljevanje vsakodnevnih mobilnostnih potreb.

Graf 5: Primerjava deležev vrst mobilnosti po dejavnosti v letu 2003



Raba avtomobila za nakupe se je povečala za 78 % glede na leto 1994.	Padajoč delež lokalnih centrov za prosti čas.	Raba avtomobila za potovanje na delo se je povečala za 14 %.
Zelo visok delež avta je posledica nastanka nakupovalnih centrov.	Dejavnosti za prosti čas so vse bolj pogosto vezane na lokacijo za nakupe in so v bližini večjih nakupovalnih centrov	Pogosta uporaba avta zaradi neprimerne prometne in urbanistične politike.

Vir: Anketa po gospodinjstvih– Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije- Ninamedia 2003

Videti je, da prometni modeli, na katere trenutno prisegajo vodilni prometni odločevalci, ne ponujajo pravih rešitev, temveč vodijo v »slabo neskončnost« znotraj iste prometne paradigme, kjer rastočemu povpraševanju po mobilnosti z osebnim avtomobilom sledi vsakokratna ponudba novih cestnih površin. Preboj k trajnostni mobilnosti znotraj obstoječega prometnega modela ni možen, potrebni so radikalni premiki v prometni politiki tako na mestni kot na nacionalni ravni. Upamo, da bo Ljubljana zmogla ta obrat in zaustavila škodljive trende tudi na ravni urejanja prostora ter pričela slediti drugačni paradigmi, za katere veljajo načela bolj humanega urbanizma, katerega odlikuje tudi stalna skrb za trajnostno mobilnost[18].

[18] V zvezi s povedanim kaže opozoriti tudi na dobrodošla prizadevanja nekaterih novih arhitekotv (Bevk-Perović), ki v oblikovanju stanovanjske gradnje sledijo tem načelom in »parkirno vprašanje« urejajo na robu naselja. Tak koncept je bil v Ljubljani uporabljen v stanovanjskem naselju v Murglah.
Z nekaj več smelosti bi bilo morda tudi v Ljubljani speljati pilotni projekt stanovanjskega naselja brez avtomobila, kot je npr. Vauban-Freiburg v Nemčiji.

2.1.1 Načela dobrega urbanizma

Govorimo o načelih dobrega, humanega urbanizma, katerega znani predstavnik je danski arhitekt Jan Gehl s svojo šolo arhitekture. S promocijo kreiranja javnih prostorov je močno vplival tako na arhitekte kot župane mest po vseh kontinentih. New York, Adelaide, Amann so mesta, kjer želijo spremeniti, popraviti, revitalizirati degradirano okolje, ali pa so to že storili. Govori o 10 načelih urbane mobilnosti po meri človeka:

- skrb za pešce in površine, namenjene pešcem, ali če obrnemo Le Courbusiera: *mesto, ustvarjeno za hojo, je ustvarjeno za uspeh;*
- skrb za kolesarje, za površine namenjene kolesarjem ter drugim nemotoriziranim sredstvom prevoza;
- skrb za učinkovit in udoben javni promet;
- nadzor nad rabo, številom in okoljsko ustreznostjo osebnih vozil v mestu;
- skrb za varno, čisto in hitro dostavo blaga ter učinkovite ter kakovostne storitve
- v mestu prevladuje mešana gradnja poslovno-stanovanjskih sosesk ter javnih prostorov;
- skrb za ljudem prijazne mestne četrti, katerih odlikuje relativna gosta poseljenost ter trajnosten promet; ohranjanje zgodovinske, kulturne in socialne dediščine;
- mestni predeli, katere odlikuje trajnostna gradnja so med sabo lahko dostopni tako peš kot s kolesom;
- skrb za kvalitetno in trajno pozidavo, ki povezuje generacije. Stavbe odlikuje izbira dobrih in trajnih materialov, povsod je prisotna skrb za permanentno vzdrževanje in ohranjanje zgodovinskega urbanega spomina

Slika 8: Prioritete prometne politike glede na vrsto mobilnosti

Vir: Blaž Lokar – Za mesto po dveh

2.1.2 Potrebne spremembe za kolesarjem prijazen urbanizem v Ljubljani

Na Mercerjevi lestvici se Ljubljana nahaja na 78 mestu. Za izboljšanje tega rezultata so potrebne spremembe, tudi v urbanizmu in posledično v prometni politiki mesta. Če deset načel Jana Gehla[19] premislimo, ponotranjimo in poskušamo uveljaviti v Ljubljani, lahko rečemo, da je potrebno:

- nujno vzpostaviti nove neposredne in varne kolesarske povezave med mestnim središčem in obrobjem;
- daljinske kolesarske povezave naj potekajo skozi mesto, ne pa da se mu izogibajo;
- spremeniti parkirne standarde za avtomobile pri gradnji stanovanj (prehod iz minimalnih parkirnih standardov v maksimalne parkirne standarde[20]), poslovnih in

[19] (Our Cities Ourselves – Jan Gehl, Walter Hook, 2010)

[20] **Maksimalni parkirni standardi** – mesta v Sloveniji in mnogih drugih evropskih državah za novogradnje določajo minimalne parkirne standarde, ki določajo najmanjše število parkirnih mest glede na namensko rabo novogradnje. Nekatere države in mesta so zaradi težav s prometom pričela določati maksimalne parkirne standarde, tj. maksimalno število

javnih zgradb, saj z obstoječimi spodbujamo uporabo osebnega avtomobila, pri novogradnjah in večjih rekonstrukcijah zgradb pa je potrebno zagotoviti več površin za parkiranje in shranjevanje koles;

- skupaj z državo poskrbeti za učinkovit primestni tirni promet, ob tem pa zagotoviti možnost varnega parkiranja koles ter izposojo mestnih koles tretje generacije;
- za javne ustanove, šole, univerzo itd. vpeljati maksimalne parkirni standarde, ker to pomeni, da končno število parkirnih mest (za osebne avtomobile) omejimo, poskrbimo pa za zadostno število stojal za kolesa;
- zgraditi pokrite in varovane kolesarnice;
- novo cestno infrastrukturo je nujno potrebno projektirati tako, da omogoča ne le varno uporabo dvokoles, temveč tudi varno uporabo prikolic za otroke, triciklov, invalidskih vozil ipd.;
- zagotoviti, da mesto tvori pretežno mešana gradnja in da je mreža lokalnih trgovin relativno gosta in povsod dostopna tako pešcem kot kolesarjem;
- zagotoviti, da Pot spominov in tovarištva (PST) kot zeleni obroč Ljubljane funkcionira tudi kot kolesarski zunanji mestni obroč;
- zagotoviti, da Ljubljana skupaj s sosednjimi, primestnimi občinami poskrbi za kreiranje novih zelenih poti z mešano rabo (pešci in kolesarji) in uredi področja ob Savi in na Barju.

Upoštevajoč ta načela je Mestna občina Ljubljana v zadnjih letih že izvedla naslednje projekte:

- ureditev območja za pešce v starem mestnem jedru;
- preureditev Brega v skupen prostor za kolesarje in pešce;
- novi mostovi na Ljubljanici (Mesarski most, Žitni most, kolesarska Brv na Špici, v kratkem prestavitev obnovljenega Mrtvaškega mostu);
- ureditev Špice;
- izgradnja in ureditev Severnega parka;
- ureditev Koseškega bajerja;
- pričetek gradnje kolesarske povezave v Rožni dolini vzdolž Ceste 27. Aprila in Večne poti (povezava Erjavčeva–Tivoli–Živalski vrt .

Pričakujemo nadaljevanje tega pozitivnega trenda, predvsem širjenje območja nemotoriziranega prometa v mestno središče: Slovenska cesta, Cankarjeva ulica, Novi trg, Kongresni trg,

parkirnih mest v določenih(predvsem centralnih delih) naselij, s katerimi obvladujejo rast prometa tam, kjer ga je po izbranih kriterijih (okoljskih, infrastrukturnih ipd.) preveč. Novi predlog IPN MOL deloma uvaja nekatere elemente maksimalnih parkirnih standardov, vendar zadnja dikcija bolj govori o parkirnem nadomestilu in ne izhaja iz ciljev parkirne politike mesta. Zato ni jasno, kaj želi MOL s spremenjenimi parkirnimi standardi doseči. Vir: Prometna strategija MOL – Ključna sporočila analize stanja, Working document 4.9 – Civitas Elan;Plevnik,Mladenovič,Kozina,Rye November 2009

prometno ureditev nekaterih ulic po sistemu *»skupnega prometnega prostora«* – Rimska ulica, Slomškova ulica, Krakovski nasip, Eipprova ulica, Petkovškovo nabrežje med Zmajskim in Šempeterskim mostom.

2.1.3 Kolesarjenje in Izvedbeni prostorski načrt MOL

V dokumentu ***Prometna strategija MOL – Ključna sporočila in analiza stanja*** je bila zasnova kolesarskega omrežja v dopolnjenem osnutku Izvedbenega prostorskega načrta Mestne občine Ljubljana (IPN MOL) jeseni 2009 ocenjena kot premalo ambiciozna glede na potenciale spodbujanja kolesarjenja skozi prostorske akte in ni vključevala dobrih evropskih praks na tem področju, predvsem kar zadeva vzpostavitev manjkajočih členov in dograjevanje kolesarskega omrežja. Prevladuje raven povezav, ki večinoma ostajajo del cestne infrastrukture; ta logika vse premočno sledi logiki avtomobilske cestne infrastrukture oz. cestnih obročev za avtomobilski promet okoli središča mesta.

Učinkovito kolesarsko omrežje, ki sledi načelu direktnosti– čim več neposrednih povezav –, mora temeljiti na konceptu zasnove kolesarskega omrežja in kolesarskih vpadnic najvišje kategorije in njihovega prednostne obravnave (t. i. *bicycle highway*) – tako izvedbe kot vodenja v prometnem sistemu. Kolesarski obroči so sicer smiselni, vendar imajo v kolesarskem omrežju sekundarni pomen[21].

Po predstavitvi in obravnavi predloga IPN v okviru Kolesarske platforme mesta Ljubljane ter posegu Ljubljanske kolesarske mreže, ki je predlagala spremembe in dopolnitve IPN, so bile spomladi 2010 v predlog IPN sicer vnešeni predlogi nekaterih novih neposrednih povezav vzdolž glavnih vpadnic v mestu in/ali koridorjev po vzporednih ulicah, kot tudi povezav ob bregovih Ljubljanice ter nekaterih potokov[22]. Ključna naloga pa ostaja temeljito izboljšanje kolesarske infrastrukture vzdolž obstoječih mestnih vpadnic ter dopolnitev manjkajočih ali slabo urejenih odsekov.

Več v poglavju o kolesarski infrastrukturi.

[21] Vir: Prometna strategija MOL – Ključna sporočila analize stanja Working document 4.9 – Civitas Elan Plevnik,Mladenovič,Kozina,Rye, November 2009).
[22] Seznam predlogov k IPN v prilogi I.

2.2 Kolesarska infrastruktura v Ljubljani

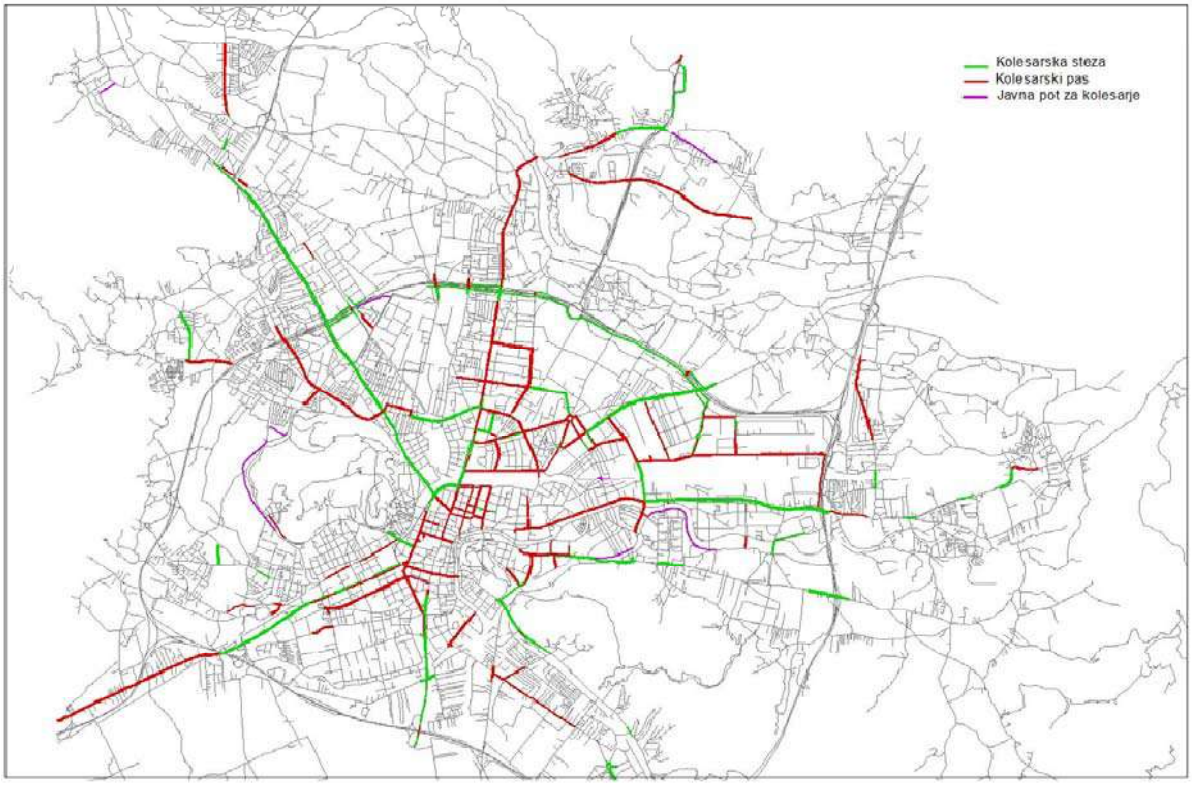
2.2.1 Izhodišče

Ljubljana je mesto z osnovno, vendar pomanjkljivo kolesarsko infrastrukturo. Ima vse topografske in urbanistične, pa tudi precej prometno infrastrukturnih pogojev za to, da lahko postane kolesarsko mesto. Leži v ravnici in vzpetine v mestu (Šišenski in Grajski grič, Golovec) so praktično neposeljene, na vzpetinah na obrobju mesta pa znotraj meja Mestne občine Ljubljana živi le slab odstotek prebivalstva.

Poselitev zvezdaste oblike se od mestnega jedra navzven relativno enakomerno širi v petih osnovnih krakih, pri čemer nobeden od sicer vedno manj jasnih robov mesta ni od središča oddaljen več kot 7 kilometrov. Izboljšana kolesarska infrastruktura bi ob spremembi prometnih režimov v prid kolesarjem omogočila hitre premike (tj. da bi bilo v največ pol ure možno s kolesom priti z obrobja v središče in obratno).

2.2.2 Kolesarske poti, steze in pasovi

Slika 9: Prikaz kolesarskih stez, pasov in javnih poti za kolesarjenje



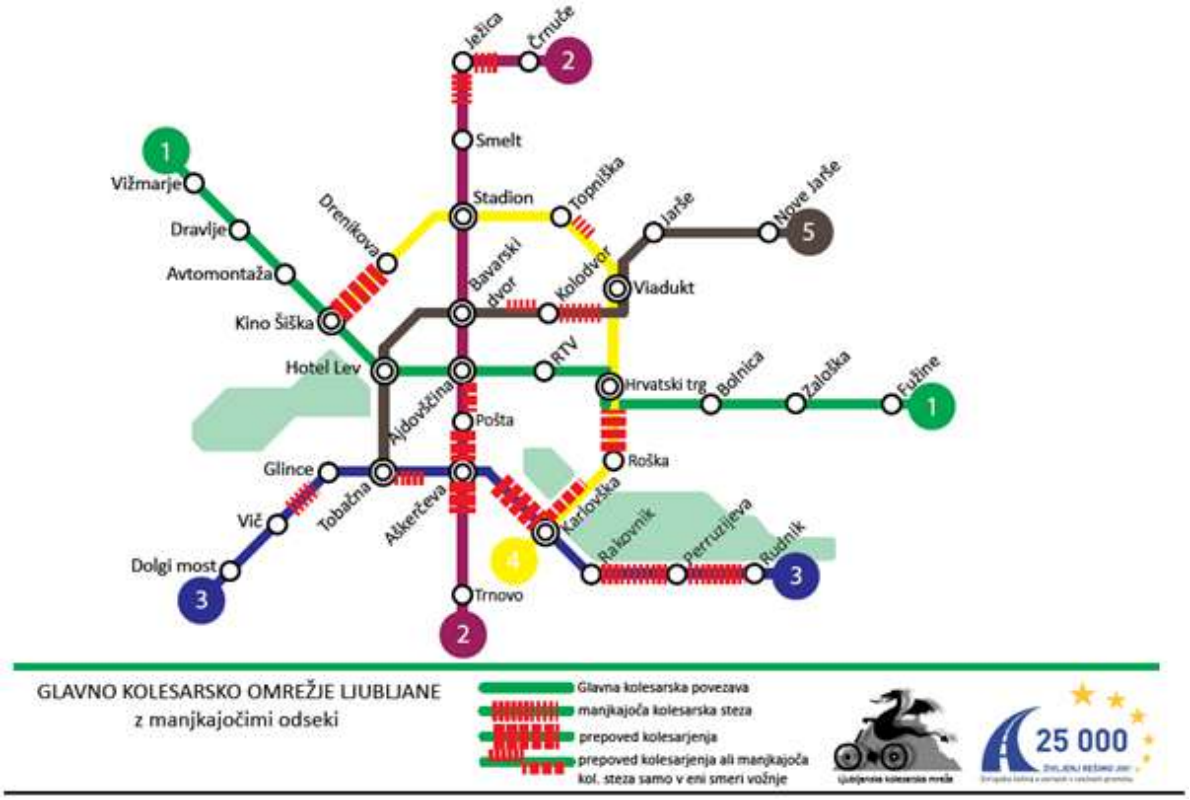
Vir: Karta kolesarskega omrežja, MOL

2.2.3 Kolesarske steze in pasovi

Mesto je prepredeno skoraj 170 kilometri kolesarskih stez in pasov. Kolesarska mreža je tako sicer relativno gosta, vendar je na številnih mestih prekinjeni oz. nepovezani ter pogosto tehnično pomanjkljiva (povzdignjeni robnik, preozke dvosmerne kolesarske steze, neustrezno oblikovane klančine oz. uvozi na parcele, neustrezno nameščeni prometni znaki in semaforji itd). V Ljubljani obstoji pravzaprav ena sama prava kolesarska pot, ki vodi po trasi nekdanje Pionirske železnice od Živalskega vrta do Koseškega bajerja (dolžina okoli 2,5 kilometra, zgrajena je bila v sedemdesetih letih skupaj s PST, ki sicer odlično funkcionira kot neke vrste zunanji kolesarski obroč.

Z izjemo Celovške ceste ob nobeni od glavnih mestnih vpadnic s kolesom ni mogoče v središče mest in iz njega peljati po sklenjeni, večinoma dovolj široki ter z vpadnico vseskozi vzporedni kolesarski stezi.

Slika 10: Glavno kolesarsko omrežje Ljubljane z manjkajočimi odseki



Vir: Ljubljanska kolesarska mreža http://www.kolesarji.org/lkm/

Tabela 1: Kolesarska infrastruktura v Ljubljani

Vrsta	**Dolžina (m)**
Kolesarski pas na pločniku	52.868
Kolesarski pas na vozišču	18.559
Kolesarska steza nivojsko ločena od vozišča	43.934
Kolesarska steza z oviro ločena od vozišča	9.364
Skupaj:	124.725

K temu lahko dodamo še:

Javna pot za kolesarje	4.808
Pločnik s kolesarskim pasom	39.306
Skupaj:	**168.839**

V zadnjih treh letih je prišlo do označevanja nekaterih novih kolesarskih pasov[23] in med drugim tudi do izgradnje prvega odseka kolesarske poti okoli Šišenskega hriba na Večni poti. Problem je v tem, da nove kolesarska infrastruktura nastaja »sem ter tja«, to je predvsem kot posledica drugih posegov v prostor (gradnja naselij in cest), in da tako sicer nastane marsikateri »dober« odsek kolesarske steze, ki pa nima ustrezne povezave oz. nadaljevanja.

[23] Npr. na Zaloški cesti od križišča z Njegoševo cesto do križišča z Grablovičevo ulico, v Černetovi in Rozmanovi ulici itd; vir: http://www.gremonapot.si/web/profile.aspx?id=Kolesarstvo_AXL@Kolesarstvo)

Slika 11: Primer tehnično pomanjkljive kolesarske vpadnice v mesto: most čez avtocestni obroč pri Podutiku

Vir: Janez Bertoncelj – arhiv

Na obstoječih površinah do bistvenih izboljšav še ni prišlo[24]. Problematika ima zelo dinamičen značaj, saj nove črne točke nastajajo tako rekoč »sproti«. Razlogi so različni: pomanjkljiva kontrola po zaključku gradbenih del oz. rednega vzdrževanja cestišča, nemalokrat pa tudi slabo projektiranje, ki izhaja iz doktrine »pretočnosti« in »funkcionalizma« še iz 70 let. Novih, trajnostnemu prometu naklonjenih projektnih rešitev tako rekoč ni, kar je ali posledica pomanjkanja znanja in izkušenj projektantov ali pa so na poti druge ovire, ki onemogočajo vpeljavo svežih, kolesarjem in pešcem bolj prijaznih rešitev. V prilogi II. so podani nekaterih primeri »pasti za kolesarje«. Velik problem je prehodnost ožjega mestnega jedra za kolesarje. Kolesarjenje s hitrostjo pešca je sicer dovoljeno v območju za pešce, ki se je v zadnjih štirih letih sicer občutno razširilo in zajema praktično celoto področje ob obeh bregovih Ljubljanice, od Šentjakobskega do Zmajskega mostu. Vendar je v toplejšem delu leta zelo oteženo ne le zato, ker je takrat več pešcev, temveč tudi zato, ker se takrat na javnih prometnih površinah, namenjenih kolesarjem in pešcem, precej razširijo gostinske dejavnosti. Kolesarjenje po Slovenski cesti kot osrednji cesti, ki vodi skozi mesto, je v smeri od Križišča s Tivolsko do Šubičeve omejeno na zelo ozek kolesarski pas, od križišča s Šubičevo do Aškerčeve ceste pa ni mogoče kolesariti. V smeri od Aškerčeve do križišča s Trgom Osvobodilne fronte pa je to mogoče le po ozkem pasu od križišča z Dalmatinovo ulico dalje.

[24] Na spletni strani Ljubljanske kolesarske mreže so v rubriki »Pasti za kolesarje« (http://lkm.kolesarji.org/pasti/index.htm) aktivisti od leta 2000 do danes identificirali (opisali, fotografirali in locirali na zemljevidu) 187 nevarnih točk za kolesarjenje v mestu, od katerih je 9 označenih kot »smrtno nevarnih« ter predlagali rešitve. Oddelek za promet (OGDP) MOL je v decembru 2009 izdelal »Odzivno poročilo na gradivo Pasti za kolesarje v MOL, društva Ljubljanska kolesarska mreža« v katerem za vsako od navedenih črnih točk navaja status, v katerem se nahaja reševanja posamične točke. Precej »pasti« naj bi bilo že odpravljenih ali vsaj »omiljenih«, za druge so navedeni roki rešitev, mnogo jih je uvrščenih med nerešljive.

Slika 12: Križišče s kolesarsko pentljo

Hud problem so tudi preživete projektantske rešitve, npr. vodenja kolesarjev skozi križišča v načinu »pentlje«, kar je slaba in kolesarjem neprijazna rešitev, namenjena zgolj »pretočnosti« desnih zavijalcev, ki nemalokrat kolesarja izsilijo oz. ga prisilijo, da se ustavi ali vsaj zmanjša hitrost, medtem ko motorno vozilo pospešuje[25].

Problematični so tudi preozki kolesarski pasovi označeni na cestišču, kjer je večkrat očitno, da je kolesarskemu prometu namenjen samo še preostanek cestišča, ki je rezervirano za motorni promet. Z ustreznim zoženjem dela, namenjenega motornemu prometu, kar zahteva tudi zmanjšanje hitrosti motornega prometa, bi pridobili večjo širino kolesarski pasov (2 metra) ter posledično zaradi zmanjšane hitrosti motornega prometa in širših kolesarskih pasov tudi večjo varnost kolesarskega prometa.

Ob koncu leta 2008, predvsem pa v letu 2009 so se "zgodili »količki«. Sama namestitev ni sporna, saj je količke treba jemati kot nujno zlo, saj v deželi splošne avtomobilistične učinkovito onemogočajo parkiranje na kolesarskih površinah[26]. Problem je kot vedno v podrobnostih, v sami izvedbi namestitve[27]. Tovrstnih ukrepov se namreč izvajalci lotevajo »na počez«, brez podrobnejšega znanja in izkušenj, brez ustrezne pozornosti do varnosti kolesarjev , brez upoštevanja primerov dobre prakse od drugod in brez sistematičnega pridobivanja mnenj pred izvedbo ukrepov in po njej s strani uporabnikov.

[25] Primeri slabih rešitev in predlogi izboljšav v prilogi II.
[26] Količki vsekakor zožujejo kolesarske površine in pomenijo potencialno grožnjo za varnost kolesarjenja, zato predlagamo, da se jih v ožjem centru mesta, npr. na Slovenski cesti in Gosposvetski cesti, kjer so kolesarski pasovi že tako ali tako (pre)ozki, odstrani, parkiranje avtomobilov na kolesarskih stezah preprečuje z rednim patruljiranjem mestnih redarjev in doslednim kaznovanjem prekrškarjev.
[27] Pri nameščanju količkov je zelo pomembna mikrolokacija, detajli (razmiki, postavitev v ovinku ipd). Problem je tudi vidnost v nočnem času.

2.2.4 Kolesarnice, kolesarska parkirišča in stojala

Vir: http://streetswiki.wikispaces.com/

Slika 13: »Kolesarnica« v parkirni hiši

V mestu za zdaj ni nobene »parkirne hiše« za kolesa oz. javne pokrite kolesarnice. Pokrita in varovana parkirišča za kolesa imajo le nekatere javne ustanove in podjetja (npr. ELES). V avtomobilskih garažnih hišah za zdaj ni mogoče pakirati in/ali hraniti koles[28]. Za kolesarnice po stanovanjskih blokih in večstanovanjskih hišah praviloma velja, da so premajhne in ne omogočajo dovolj varne hrambe koles. V sklopu projektov izgradnje parkirnih hiš[29], se ponuja možnost parkiranja oz. hrambe koles skupaj z motornimi vozili, kar je sicer utečena praksa v marsikaterem evropskem, pa tudi severnoameriškem mestu.[30].

Predvsem v širšem središču mesta je postavljenih okoli 8.000 stojal, ki omogočajo varno zaklepanje koles, slabo pa je poskrbljeno za varno parkiranje koles na glavi avtobusni in na glavni železniški postaji. Ob nobenem izmed končnih postajališč mestnega avtobusnega prometa ni urejenih parkirišč za kolesa, ki bi omogočala tako varno parkiranje koles kot vsaj delno zaščito le teh pred dežjem in snegom. Na nekaterih končnih postajališčih mestnega avtobusa in na vseh postajališčih potniških vlakov v mestu pa ni niti stojal, na katera bi bilo mogoče varno prikleniti kolesa. Število pokritih stojal za kolesa na P+R in ostalih parkiriščih v mestu je majhno, vendar se je v letošnjem letu položaj izboljšal, saj je bilo postavljeno kar nekaj, tudi pokritih stojal v mestnem središču.

V Ljubljani si je v zadnjem desetletju mogoče od Zavodu za turizem proti plačilu in predložitvi osebnega dokumenta izposoditi t. i. »mestno kolo«. Zavod za turizem razpolaga s približno 50 kolesi, od katerih so nekatera na voljo pri nekaterih ponudnikih hotelskih oz. prenočitvenih storitev

[28] V garažnih hišah kaže izrabiti »nekoristne« površine, stene, strope, niše pod stopnišči ipd. za hrambo koles in to ponuditi uporabnikom, vsaj bližnjim stanovalcem, ki imajo doma stisko s prostorom. Ne gre pozabiti tudi na možnost plačljive zimske hrambe, ki jo že zdaj nudijo nekateri kolesarski servisi.

[29] V okviru projekta Kongresni trg se ponuja priložnost ureditve parkirnega prostora za okrog 200–300 koles v sklopu ureditve vhoda in izhoda pešcev oz. znotraj področja Plečnikovega podhoda.

v mestu. Bilo je tudi nekaj drugih poskusov vzpostavitve tovrstnega servisa, ki pa se iz različnih razlogov niso obnesli. Nekateri hoteli in prenočišča svojim gostom omogočajo izposojo lastnih koles. Izposoja »mestnih koles« z leti narašča, poleg turistov pa si jih izposojajo predvsem študentje.

Več o projektu novega »mestnega kolesa«, ki temelji na drugačnem konceptu in tehnologiji izposoje v poglavju 3.2.2.

2.2.5 Javnomnenjska anketa o stanju kolesarjenja v Ljubljani

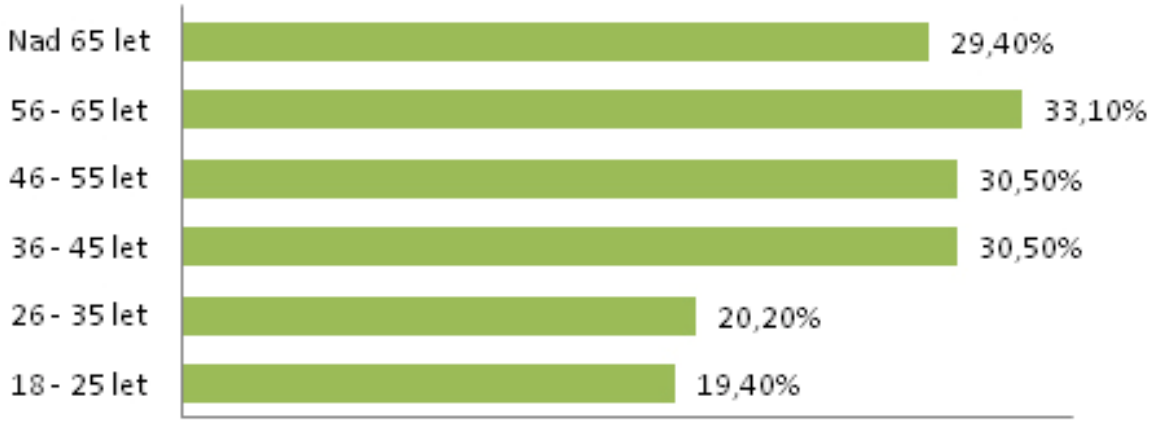
V okviru projekta CIVITAS ELAN opravljena javnomnenjska raziskava o spreminjanju ureditve javnega prometa v Ljubljani in Ljubljanski regiji, ki jo je opravil Center za prostorsko sociologijo Fakultete za družbene vede v Ljubljani, je v zvezi s kolesarsko infrastrukturo v Ljubljani ugotovila: »Na vprašanje, **kaj je potrebno z vidika prometa v mestu in regiji najbolj izboljšati,** je delež podpore omrežju kolesarskih poti z 82,3 % najvišji med vsemi sedmimi ukrepi, ureditev omrežja regionalnih kolesarskih poti pa je na 4. mestu s 73,1 % podpore« (isto, str. 20).

Graf 6: Kaj pri prometu v Ljubljani najbolj moti uporabnike koles

Vir: Poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: spreminjanje ureditve javnega prometa Ljubljani in ljubljanski regiji, Center za prostorsko sociologijo, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana: avgust 2009

Glede anketirancev, ki so med tri najbolj moteče elemente mestnega prometa umestili slabo urejene kolesarske steze oz. pasove, je anketa je potrdila domnevo, da s starostjo narašča število tistih, ki jih izrazito moti neurejenost oz. pomanjkanje in tehnična pomanjkljivost površin, namenjenih kolesarjenju v mestu. Do značilnega »preskoka« pride pri starosti 36 let.

Graf 7: Pri prometu v Ljubljani me najbolj motijo slabo urejene kolesarske steze



Vir: Poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: spreminjanje ureditve javnega prometa Ljubljani in ljubljanski regiji, Center za prostorsko sociologijo, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana: avgust 2009, str. 59

Navedena javnomnenjska raziskava je v zvezi s prometno ureditvijo v Ljubljani ugotovila naslednje:

Na vprašanje, kako **ustrezna je za različne udeležence prometa ureditev v Ljubljani,** je 42,6 % anketirancev odgovorilo, da za kolesarje ni ustrezna, 31 % da ni niti ustrezna niti neustrezna in 26%, da je ustrezna. Glede neustreznosti za 8 različnih tipov udeležencev se kolesarji znajdejo skupaj z otroki na 3. mestu, pred njimi so hendikepirani in rolkarji (Poročilo o rezultatih 1. dela javnomnenjske raziskave: spreminjanje ureditve javnega prometa v Ljubljani in ljubljanski regiji, Center za prostorsko sociologijo, Fakulteta za družbene vede, Ljubljana: avgust 2009; str. 16).

»Trditev, da bi morala imeti **kolo in javni potniški promet prednost pred ostalimi prevoznimi sredstvi,** podpira 78,1 % anketiranih, kar je takoj za trditvijo, da bi prehod na avtobusni javni prevoz zmanjšal prometne obremenitve v središču mesta, s katero se strinja 88,8 % vprašanih, drugi največji delež podpore med 11 trditvami« (isto, str. 36).

2.2.6 Ključne pomanjkljivosti prometnih režimov s stališča kolesarjenja v mestu

Ključne pomanjkljivosti so prepovedi (prometni znaki), ki onemogočajo čim bolj neposreden dostop do osrednjih predelov in točk v mestu (ožje mestno jedro, veliki upravni, kulturni, trgovski in športni centri) ter nemožnost prečkanja mestnega jedra brez prepogostega sestopanja s kolesa oz. neprijetne potrebe, da je kolesar večkrat prisiljen postati pešec. Velik problem je tudi pomanjkanje območij z upočasnjenim prometom, ki bi skupaj z ustreznimi ukrepi na ravni prometne opreme in informiranjem, kolesarjem omogočila, da ciljne destinacije dosežejo s kombinacijo kolesarjenja po omenjenih območjih ter kolesarskih stezah in pasovih.

Med ključne pomanjkljivosti prometnih režimov s stališča kolesarjev v mestu uvrščamo:

- Prepoved kolesarjenja v nasprotno smer v večini ulic, ki dovoljujejo enosmerni promet.
- Režimi parkiranja avtomobilov, ki ogrožajo varnost kolesarjev..
- Vodenje kolesarjev skozi križišča in krožišča ter preprečevanje prednostne razvrstitve kolesarjev v križiščih ter pomanjkanje oz. nedoslednosti cestno-prometne zakonodaje, ki bi to omogočala.
- Pomanjkanje pravnih podlag za vzpostavitev cest s prednostnim kolesarskim prometom (kolesarskih bulvarjev).
- Kolesarske pasti, ki ne omogočajo nadaljevanja vožnje s kolesom v nobeno smer ali zgolj vrnitev v nasprotni smeri.

2.2.7 Ključne pomanjkljivosti kolesarske infrastrukture v mestu

Ključne pomanjkljivosti, povezane s kolesarsko infrastrukturo v mestu so:

- Relativno gosta, a nepovezana in tehnično pomanjkljiva mreža kolesarskih stez in poti.
- Oviran dostop s kolesi do središča mesta po glavnih vpadnicah.
- Slaba prehodnost središča mesta s kolesi.
- Projektiranje novih prometnih površin brez zagotavljanja prednosti kolesarskemu prometu in varnega vključevanja kolesarjev na cestne površine.
- Pomanjkanje kolesarnic in/ali (pokritih) stojal, ki omogočajo relativno varno parkiranje koles na ključnih intermodalnih vozliščih (železniška in avtobusna postaja, končna postajališča LPP).

2.3 Prometni režimi

2.3.1 Izhodišče

Prometni režimi v Ljubljani niso naklonjeni kolesarjem in kolesarje postavljajo v vlogo drugorazrednih udeležencev v prometu: zelo omejujejo prehodnost mestnega jedra, le izjemoma omogočajo kolesarjenje v nasprotno smer na ulicah z enosmernim prometnim režimom, ne omogočajo prednostnega vodenja kolesarjev skozi križišča in krožišča, pogosto prepovedujejo nadaljevanje kolesarjenja po cestišču ob izteku kolesarskih stez in pasov ter v nekaterih primerih vodijo kolesarje v past, iz katere se je mogoče rešiti le s sestopom s kolesa.

2.3.2 (Ne)varnost in nepretočnost mestnega jedra za kolesarski promet

Na nekaterih ulicah v mestnem jedru kolesarski promet ni dovoljen ali pa je vsaj okrnjen: npr. ni dovoljeno voziti v nasprotni smeri po enosmernih ulicah, kot so Zupančičeva, Beethovnova, Rimska, Gosposka ulica. Že okoli 40 let ni mogoče kolesariti skozi jedro po trasi današnje Slovenske ceste, od Bavarskega dvora do Aškerčeve ceste. Po letu 2005 so neprevoznost sicer deloma omilili z označevanjem kolesarskih pasov po hodnikih za pešce (le v nekaterih segmentih), čeprav to praviloma z neupoštevanjem minimalnih tehničnih standardov glede širine, ter z ustvarjanjem konfliktnih situacij z neprijetnim mešanjem kolesarskega prometa in pešačenja. Poleg tega, da slaba prehodnost mestnega središča s kolesi pomeni funkcionalno motnjo v kolesarskem prometu, ne gre zanemariti tudi simbolnega sporočila prepovedi oz. omejenosti kolesarjenja v središču prestolnice.

S širjenjem območij za pešce od Prešernovega trga proti Mestnem trgu in na Breg se je položaj za kolesarje izboljšal in poslabšal hkrati. Izboljšal, ker na teh površinah ni avtomobilov, poslabšal pa ne toliko zaradi prisiljenosti v sobivanje s pešci kot tistimi, ki imajo kot šibkejši udeleženci prednost, temveč predvsem zaradi širjenja gostinskih dejavnosti na javne prometne površine. To je s stališča pretočnosti kolesarskega prometa najbolj kritično ob obeh bregovih Ljubljanice oz. na Hribarjevem, Petkovškovem, Gallusovem in Cankarjevem nabrežju, kritično pa postaja tudi na Bregu in na delu prenovljenega Kongresnega trga. Poleti je praktično nemogoč prehod na kolesu od Mestnega do Starega trga in obratno. Zadeva je toliko bolj problematična, ker zaradi delne oz. zelo slabe prehodnosti Slovenske ceste kolesarji za prečkanje mestnega jedra poleg »obvoza« po Prešernovi cesti uporabljajo tudi nabrežja ob Ljubljanici, torej se ob Ljubljanici znajdejo kot »potniki«,

namenjeni od točka A do točke B, ne pa kot obiskovalci, ki iščejo znance ali ustrezno gastronomsko in/ali kulturno ponudbo.

Problem kolesarjem neustreznega prometnega režima v ožjem središču mesta postane rešljiv z zaprtjem Slovenske ceste za osebni avtomobilski promet, položaj pa se lahko dodatno izboljša z uvedbo režima prometa po enosmernih ulicah, ki bi dopuščal oz. omogočal vožnjo s kolesom v nasprotni smeri[31].

2.3.2.1 Praksa desetletja dolgo toleriranje kršenja nesmiselne prepovedi kolesarjenja v Tivoliju

»Uradno« je za kolesarjenje zaprta tudi asfaltirana pot vzdolž južne železnice, ki sicer poteka uradno znotraj parka Tivoli in opravlja funkcijo vzdrževalne ceste, ne pa sprehajalne poti, čeprav jo kolesarji množično uporabljajo na relaciji Šiška–Rožna dolina, ter iz obeh omenjenih relacij na povezavi po Cankarjevi ulici v mestno jedro. Gre za anahronizem, rešljiv z legalizacijo vožnje po navedeni poti.

2.4 Varnost kolesarjenja

2.4.1 Splošno

Podatki[32] kažejo, da se v zadnjih desetih letih letno v Ljubljani zgodi med 227 (2000) in 342 (2007) prometnih nesreč (povprečje je 281), v katerih so udeleženi kolesarji in v katerih letno za posledicami umrejo do 4 kolesarji (v povprečju 2,4), povprečno pa je hudo telesno poškodovanih med 30 in 40 kolesarjev/k. Velika večina jih odnese z lažjimi telesnimi poškodbami[33].

Ker ne razpolagamo z natančnimi ocenami o številu s kolesom prevoženih kilometrov v mestu v posameznem letu, zelo težko ugotovimo, ali se je varnost kolesarjenja v mestu poslabšala ali izboljšala. Na število nesreč nedvomno vpliva dolžina kolesarske sezone, saj po številu nesreč izrazito izstopa rekordno toplo leto 2003, prav tako tudi leto 2007, ki je bilo zaradi mile zime in tople

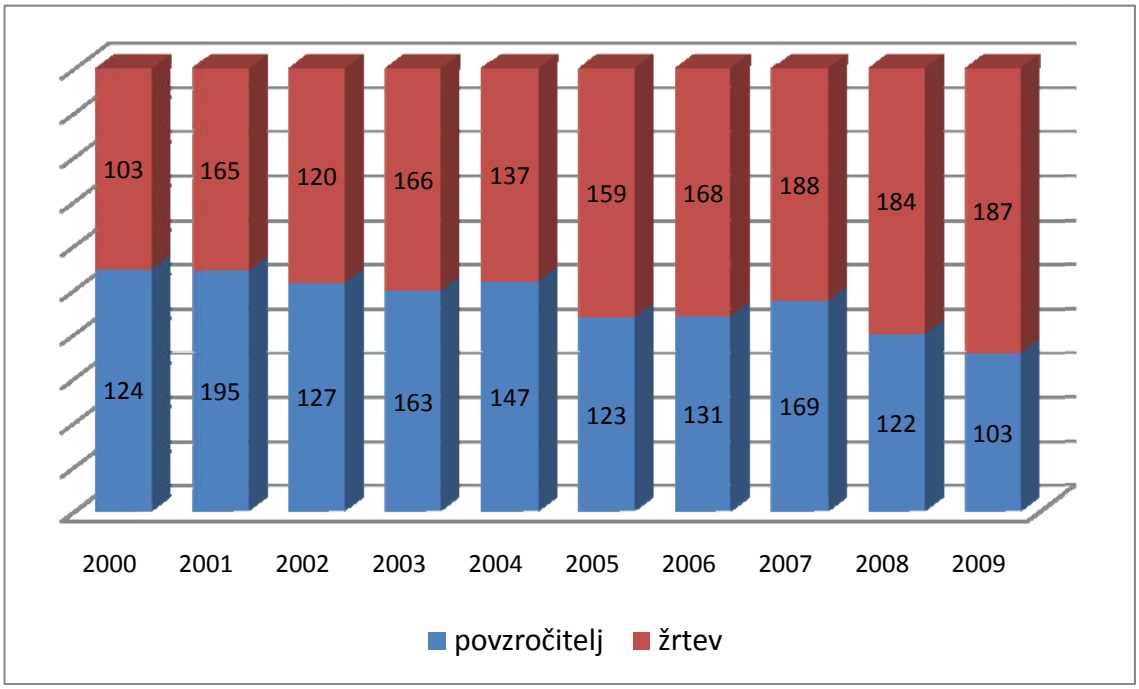
[31] Pričakujemo lahko, da se bo s tem zmanjšala tudi obremenitev območij za pešce s popotniško hitečimi kolesarji oz. da se bo zmanjšal konfliktni potencial med kolesarji in pešci. Po našem mnenju bolj kot dosleden nadzor in ostro kaznovanje kolesarskih »divjakov« na območjih za pešce (ki ga je, če ne drugega, težko oz. drago izvajati) za nadalnje zmanjšane konfliktnega potenciala pridejo v poštev inovativne in s pozitivnimi sporočili napolnjene ter dovolj obsežne multimedijske kampanje za izbojšanje (kolesarske) prometne kulture v mestu. O tem je sicer več govora v poglavju Varnost kolesarjev.
[32] Statistični podatki Policijske Uprave Ljubljana o prometni varnosti za obodobje 2000-2009
[33] Za bolj podroben vpogled v problematiko prometnih nesreč, v katerih o udeleženi kolesarji, glej prilogo III.

jeseni zelo ugodno za kolesarjenje. Izstopa pa dejstvo, da je po letu 2005 število nesreč vedno preseglo povprečje, bistveno pa je bilo nad povprečjem tudi število smrtno ponesrečenih kolesarjev. To sta znaka, ki kažeta na trend slabšanja varnosti kolesarjenja v mestu.

Graf 8: Kolesarji, udeleženi v prometnih nesrečah

Glede odgovornosti za prometne nesreče lahko na podlagi razpoložljivih podatkov ugotovimo, da je v letih do 2004 odgovornost za nesreče približno enakomerno porazdeljena med kolesarje in druge udeležence v prometu, v letu 2005 pa se odgovornost prevesi na stran voznikov motornih vozil.

Graf 9: Vloga kolesarja v prometni nesreči



Glede starostne strukture presenečenj ni. Glede na njihov delež med kolesarji lahko zaključimo, da je še posebej ranljiva skupina v starosti nad 64 let (graf v prilogi).

Glede uporabe in učinkovitosti kolesarske čelade so mnenja močno deljena tako znotraj prometne kot medicinske stroke, morebitna zakonska uvedba pa je pogosto predmet burnih razprav v marsikateri državi, tudi pri nas. Problematično je namreč, da zagovorniki obvezne uvedbe uporabe čelade spregledajo vso globino škodljivosti takšne uvedbe, saj ima ta (dokazano v državah, ki so to storile, npr. Avstraliji) za posledico občutno znižanje števila kolesarjev (tudi do 30%, kakršen je delež v Avstraliji). Končni rezultat je dodatno poslabšanje varnosti (delež nesreč s hujšim izidom se kljub uporabi čelade ne zniža) saj oslabi t. i. učinek »varnosti v številu«[34].
Zahteve po uvedbi obveznega nošenja kolesarske čelade so se pojavile tudi pri nas, vendar so bile zaradi argumentiranega nasprotovanja kolesarskih organizacij (Slovenska kolesarska mreža) umaknjene iz zakonskega predloga. Uporaba kolesarske čelade za odrasle tako ostaja še naprej na ravni priporočila, obvezna pa je za otroke do 14. leta[35].

2.4.2 Ključne pomanjkljivosti zagotavljanja varnosti kolesarjenja v mestu

Ključne pomanjkljivosti glede zagotavljanja varnosti v mestu so:

- črne točke na kolesarski infrastrukturi (nevarno speljane kolesarske steze in pasovi, nevarni izteki kolesarskih stez in pasov na cestišča, neustrezna oz. pomanjkljiva prometna oprema);
- pomanjkanje sklenjenih kolesarskih povezav po kolesarskih stezah in pasovih od obrobja v center mesta;
- pomanjkanje območij umirjenega prometa, ki skupaj z ustreznimi ukrepi na ravni prometne opreme oz. talno signalizacijo motorizirane udeležence v prometu opozarjajo, da vozijo po površinah, kjer lahko pričakujejo kolesarje;
- pomanjkanje označenih obvozov za kolesarje v primeru cestnih del, ki onemogočijo nadaljevanje kolesarjenja po kolesarski stezi ali pasu;
- premajhna ozaveščenost kolesarjev o pomenu, ki ga ima vidnost za varnost kolesarjenja;
- premajhna ozaveščenost voznikov motornih vozil, da mestne ceste in ulice ne pripadajo samo njim;
- premajhna ozaveščenost kolesarjev o ogrožanju sebe in drugih kolesarjev pri vožnji po enosmernih kolesarskih stezah ali pasovih v nasprotno smer;
- občasnost usposabljanja starejših kolesarjev za vožnjo v prometu;
- pomanjkanje »kulturno-umetniške produkcije« za izboljšanje prometne kulture.

[34] »Varnost v številkah« (ang. *»safety in numbers«*) pomeni, da z naraščanjem števila kolesarjev v prometu premosorazmerno raste tudi njihova varnost oz. se znižuje število prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji. Odstotek prometnih nesreč s hujšim izidom (poškodbo glave) je največji prav v deželah z nizkim številom kolesarjev v prometu, nošenje čelade pa je obvezno – ZDA, Avstralija …)
[35] Podrobnejši statistični podatki v prilogi III – Varnost kolesarjev.

2.5 Promocija kolesarjenja

V Sloveniji se kolesarjenje na veliko promovira in propagira predvsem kot rekreacijsko dejavnost, precej manj pa kot dejavnost opravljanja vsakodnevnih poti v službo, šolo, po nakupih in drugih opravkih. V mestih ga kot takega promovirajo predvsem oddelki za varstvo okolja, ne pa institucije, pristojne za promet. Vse povedano velja tudi za Mestno občino Ljubljana. Mesto Ljubljana je sicer prizorišče največje športno rekreativne kolesarske prireditve v tem delu Evrope – Maratona Franje, kot tudi drugih kolesarskih športno rekreativnih prireditev (kolesarska dirka po Sloveniji, Črnuški maraton …).Prav tako v Ljubljani skozi vse leto potekajo različni festivali in prireditve s področja kulture, vendar za zdaj nobena od teh prireditev ne služi promociji kolesarjenja v mestu. Gre za velik in še povsem neizkoriščen potencial.

2.6 Organizirani interesi na področju kolesarjenja v MOL

2.6.1 Zgodovina

Organizirano kolesarstvo obstaja v mestu že od konca 19. stoletja. Leta 1895 so meščani Ljubljane nemške narodnosti ustanovili prvi kolesarski klub – *Der Laibacher Byciklisticher Club*, Slovenci pa so dve leti kasneje ustanovili *Klub slovenskih biciklistov – Ljubljana*. Do začetka 1. svetovne vojne je Ljubljana že imela odkrito dirkališče za kolesa s tribunami oz. velodrom.

2.6.2 Organizirano urbano kolesarstvo

Prioritetno se z vprašanjem **izboljšanja pogojev za kolesarsko varnost** (varnost kolesarjev in koles) v mestu ukvarja leta 2000 ustanovljena **Ljubljanska kolesarska mreža** (http://lkm.kolesarji.org). LKM nima redno ali honorarno zaposlene nobene osebe, niti osebja, usposobljenega za pridobivanje projektnih sredstev in vodenje projektov. Deluje predvsem kot skupina pritiska na mestne oblasti s ciljem izboljšati pogoje za varno kolesarjenje v mestu. Naredila in na svoji spletni strani je objavila **seznam 184 »pasti za kolesarjenje«** (http://lkm.kolesarji.org/pasti/index.html) s stališča varnega kolesarjenja v mestu ter konkretne predloge, kako stanje izboljšati, podobno pa je dokumentirala stanje tudi na glavnih kolesarskih vpadnicah v Ljubljano (http://lkm.kolesarji.org/vpadnice/index.htm). V prvih letih svojega obstoja je organizirala tudi kolesarske manifestacije in postala sogovornik pristojnih mestnih služb ter tako dosegla nekaj izboljšav, ki niso zahtevale večjih prostorsko-prometno posegov.

Bistveno bolje so v mestu organizirani rekreacijskih kolesarji, pristaši cestnega in gorskega kolesarstva. V mestu je sedež več kolesarskih klubov (po podatkih, zbranih prek svetovnega

spleta, jih je 11) in sedež *Kolesarske zveze Slovenije* (http://www.kolesarska-zveza.si/stara/index.php. V mestu ima sedež tudi *Planinska zveza Slovenije*, v okviru katere deluje Komisija za turno kolesarstvo (http://www.pzs.si/index.php?stran=Turno%20kolesarstvo).

Na obrobju mesta (Podpeč) deluje kolesarsko društvo Vzpon, ki izdaja spletno kolesarsko revijo www.bicikel.com, kjer je poleg informacij o športnem in rekreativnem kolesarjenju ter informacij o ponudbi različnih koles in kolesarske opreme mogoče zaslediti tudi pobude za spremembo do kolesarjev prijaznejše zakonodaje. V okviru revije in spletnega foruma se pojavljajo tudi vsebine, vezane na problematiko urbanega kolesarjenja.

Na področju urbane kolesarske kulture v Ljubljani gre omeniti tudi spletno stran Urbanvelo Ljubljana (http://urbanveloljubljana.wordpress.com), ki promovira urbano kolesarsko kulturo in beleži zanimivosti s tega področja v Ljubljani in svetu.

2.6.3 Ostale relevantne nevladne organizacije

V okviru *Zveze slovenskih ekoloških gibanj* (http://www.zveza-zeg.si), ki ima sedež v Ljubljani, deluje ***Društvo za okolje, družbo, naravo in zdravje Ljubljana***, ki se načeloma tudi zavzema za izboljšanje javnega prometa In vzpodbujanje nemotoriziranega prometa.

V Sloveniji dejavnosti na področju ozaveščanja, informiranja in izobraževanja o prometu in podnebnih spremembah izvajajo predvsem nevladne organizacije, združene v konzorcij *Okoljski center – klub za uveljavljanje trajnostnega razvoja* (www.okoljski-center.si). Konzorcij ima sedež v Ljubljani, s področjem prometa in podnebnih sprememb pa se ukvarjajo *CIPRA – združenje za zaščito Alp*, *Umanotera – slovenska fundacija za trajnostni razvoj* ter predvsem ***Focus, društvo za sonaraven razvoj*** (www.focus.si), ki izvaja tudi **tematske delavnice** z učenci in dijaki ljubljanskih osnovnih oz. srednjih šol.

2.7 Trendi

2.7.1 Število kolesarjev oziroma s kolesom opravljenih vsakodnevnih poti

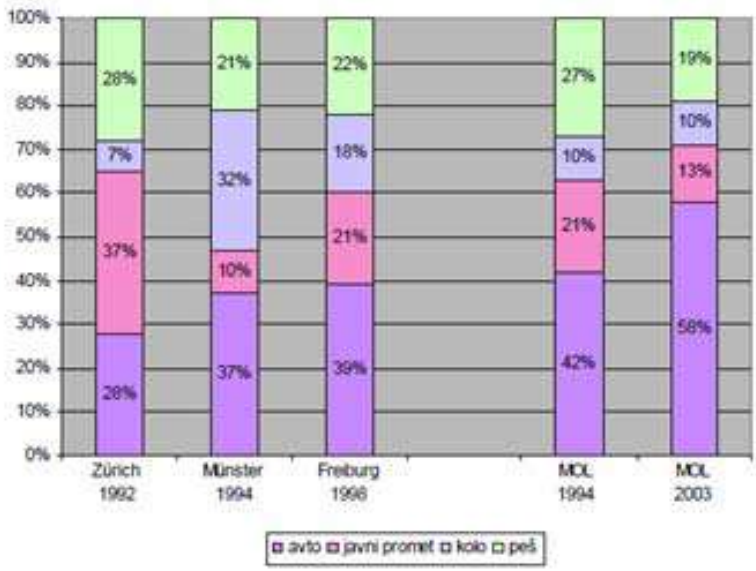
narašča. Sklepamo lahko, da gre za kombinacijo vzrokov: verjetno so na prvem mestu zasičenost mestnega jedra s prometom, znatne podražitve parkiranja v mestu in bolj dosledno in učinkovito sankcioniranje parkiranja na površinah, ki za to niso namenjene. Deloma je k temu verjetno prispevala tudi ureditev nekaterih novih kolesarskih stez, čeprav velika večina črnih točk in pomanjkljivosti na površinah, namenjenih kolesarjenju v mestu, (še) ni bila deležna ustreznega izboljšanja. Po letu 2007 oz. izvedbi projekta CIVITAS MOBILIS se je zaznavno povečalo tudi število stojal za varno parkiranje koles v središču mesta, kar pa ne velja za nekatera najbolj izpostavljena mesta, kot sta avtobusna in železniška postaja.

Potrebno je nadaljevati redni nadzor gibanja oz. štetje kolesarskega prometa z avtomatskimi števci na ključnih mestnih vpadnicah in dodati še kakšno števno lokacijo (denimo Moste, Šmartinska cesta), kot tudi izvesti raziskavo, ki bi bolj podrobno pojasnila vzroke oz. motivacije za zaznano povečanje kolesarskega prometa v mestu[36].

Iz spodnjega grafa je razvidno, da se delež s kolesom opravljenih poti v Ljubljani v obdobju 10 letih (1994-2003) ni spremenil, temveč stagnira nekje na 10%

[36] Statistični podatki meritev na treh loakcijah mestnih vpadnic so na voljo v prilogi III.

Graf 10: Modal split (primerjava Ljubljane in evropskih mest)



Napovedi za prihodnost so vedno negotove, vendar ocenjujemo, da brez korenitih sprememb kolesarske in splošne prometne politike mesta, ne bo več naraščal oz. da je dosegel svojo gornjo mejo. Ovire, ki bi jih bilo potrebno premagati, niso finančne, pač pa strateško-politične narave in zadevajo politiko spreminjanja mobilnostnih navad. Za spremembo splošno sprejetega vzorca urbane mobilnosti, kjer daleč prednjači uporaba osebnega avtomobila, so potrebni ukrepi – tako restriktivni kot tudi stimulativni. Potrebna je celovita, trajnostno naravnana prometna politika, ki bi posegla v vse segmente mobilnostnih navad tako prebivalcev mesta kot prišlekov. Ljubljani se je 50 % povečanje »avtomobilizacije« zgodilo v zelo kratkem času tranzicije ob koncu 90 let in jo našlo popolnoma nepripravljeno. Za popravljanje te nepripravljenosti pa bo potrebno desetletje, če ne več, pa še izid je negotov.

2.7.2 Kultura kolesarjenja in kolesarske subkulture v Ljubljani

Delež kolesarskega prometa v celoti opravljenih poti v mestu je sicer pomemben pokazatelj kolesarske kulture, toda samo dejstvo, da se nekdo po mestu prevaža s kolesom, ga šele naredi za kolesarja/-ko! Lahko samo (trenutno) uporablja kolo iz različnih motivov, kot navajamo v nadaljevanju.

- Lahko ga uporablja kot prevozno sredstvo, sicer pa se ima za zapriseženega ljubitelja/-ico nečesa drugega, kar v njegovi/njeni samopodobi opredeljuje njegovo/njeno identiteto – ljubitelj/ica »narave«, »zdravega načina življenja«, lahko pa tudi te ali one znamke

avtomobila in/ali te ali one zvrsti glasbe ali glasbene skupine. V (postmodernih) urbanih okoljih večina posameznikov/-ic nima ene same identitete, te so odvisne od konteksta ter tega, kaj z njimi želi sporočiti, kako z njimi »upravlja« oz. one upravljajo z njim.

- Nekdo lahko kolesari in ga to veseli, a v tem ne prepozna nobenega posebnega namena, da bi s tem nekomu drugemu nekaj sporočal o sebi in o svojem odnosu do sveta. Lahko je samo dejstvo kolesarjenja posledica čisto pragmatične ugotovitve, da je po mestu najhitreje in najceneje opravke opraviti na kolesu oz. z uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. Vendar jih drugi prepoznavajo kot »kolesarje« in to hočeš nočeš pri večini vpliva na to, za kaj se imajo.
- Nekaterim je kolo simbol, s katerim zavestno izražajo svoj odnos do drugih oz. sveta ter se imajo za kolesarje in hočejo, da jih drugih prepoznajo kot take. Tudi če kolesarijo po mestu, ni nujno, da se prepoznavajo v kulturi urbanega kolesarjenja kot taki, temveč prej lahko pripadajo eni od številnih kolesarskih subkultur.

Tudi v Ljubljani tako lahko zaznamo **različne kolesarske subkulture, ki imajo vsaka svojo specifično identiteto**, ki se bolj ali manj stilsko in uporabniško pokriva s praksami urbanega kolesarjenja. Na cestnih »specialkah«, kakor žargonsko imenujemo dirkalna kolesa, v glavnem, ne pa izključno, srečujemo športne moške oz. tiste, ki bi radi veljali za takšne in ki kolesarjenje gojijo kot šport. To velja tudi za gorske kolesarje, kjer pa so identitete že bolj razvejane in obsegajo spekter od mladinsko-uporniških, do mirnih in obzirnih občudovalcev naravnih lepot. Precej kolesarjev razpolaga z več tipi koles in pripada različnim kolesarskim subkulturam.

Tako bi lahko rekli – vsaj toliko kolikor je kolikor različnih tipov koles (cestna, gorska, mestna, turistična, treking, turna, bmx, kros, zložljiva, moška, ženska, univerzalna, kolesa s prikolico, tricikli, otroška kolesa ...) – je tudi različni tipov kolesarjev, pri čemer za urbano kolesarjenje velja, da ni nujno, da pri njem kolesarji uporabljajo le t. i. mestna kolesa, čeprav so ta verjetno v večini. Po mestu se kolesari na vseh mogočih tipih koles, tudi takšnih, ki prvenstveno sploh niso namenjena vožnji po mestu.

Slaba razpoznavnost urbanega kolesarjenja kot takega je tudi v tem, da industrija koles – z izjemo proizvodnje zložljivih koles – in kolesarske opreme, oblačil in drugih dodatkov, investira predvsem v simboliko kolesa kot pobeg iz mesta v naravo ter kolesarjenja kot prostočasne dejavnosti, ki omogoča takšne in drugačne adrenalinske in estetsko-doživljajske užitke ter užitke pristnega druženje v okviru tega ali onega kolesarskega prostočasnega klana. Ne vlaga pa toliko v podobo kolesarjenja kot do mesta in sveta prijaznega ter za uporabnika/-co priročnega in zdravega načina premagovanja razdalje med točko A in B v mestu. Zato je **ustvarjanje in uveljavljanje podobe urbanega kolesarjenja kot želenega načina mobilnosti v mestu stvar ne le prometne in**

športno-rekreacijske, temveč tudi kulturne politike mesta oz. sestavni del širšega skupka politik urbanosti.

Kultura urbanega kolesarjenja in kolesarske subkulture v mestu še čakajo, da se jih sploh prepozna in razišče – tako »prometno« glede glavnih prometnih kolesarskih tokov in njihovih trendov v mestu kot tudi v smislu socioloških, antropoloških in etnoloških pristopov raziskovanja mobilnostnih subkultur v mestu. Šele na podlagi takšnih raziskav bi bilo mogoče podrobno spoznati vrednote, prepričanja in pričakovanja tistih, ki se po Ljubljani in/ali njeni bližnji okolici prevažajo (tudi) s kolesi, ter kolesarske subkulture, ki naseljujejo mestni prostor in zanje specifične kode komuniciranja.

2.7.3 »Električni kolesarji« – nova kolesarska subkultura ali le nova vrsta uporabnikov koles?

V zadnjih nekaj letih je zaznati močan trend k električno gnanim vozilom kot podnebno in okoljsko bolj sprejemljivi alternativi motorjem z notranjim izgorevanjem. Debata o tem, ali je bolj okoljsko sprejemljiv tisti avtomobil ali motorno kolo, ki ga poganja električna energija, pridobljena v elektrarni na premog, ali tisti, ki ga poganja najbolj sodoben motor z notranjim izgorevanjem, ostaja še odprta. Seveda pa neposredno ne zadeva kolesarke problematike. Dejstvo je, da je s pomočjo človeških mišic gnano kolo prevozno sredstvo z ničelnimi emisijami, prav tako pa je dejstvo, da je v nasprotju s še tako čistim mopedom z električnim pogonom podprto kolo zaradi majhne porabe energije podnebju in okolju (tako glede izpustov v zrak kot tudi glede hrupa) veliko bolj prijazno prevozno sredstvo, tudi če je v njegovi akumulatorski bateriji uskladiščena najbolj »umazana« elektrika.

Električna kolesa so vsaj toliko kot alternative »običajnim« kolesom lahko tudi alternative običajno hrupnim in celo v najbolj varčnih in okolju prijaznih izvedbah energetsko požrešnim mopedom in manjšim skuterjem. Omogočajo prevoz tudi tistim s slabšo telesno pripravljenostjo, tistim, ki želijo na cilj prispeti brez znojenja, ter tistim, ki so od vsakodnevnih ciljev v mestu bolj oddaljeni in vsakodnevne vožnje ne želijo nujno doživljati kot »kolesarki trening«. Tako lahko električna kolesa precej razširijo krog tistih, ki z izpusti in hrupom ne želijo obremenjevati mesta zaradi svojih mobilnostnih potreb, obenem pa glede mobilnosti svojega prevoznega sredstva ne želijo biti odvisni le od zmogljivosti lastnih mišic in pljuč. Ali pa si samo želijo nekaj podpore pri premagovanju zoprnih vzpetin ali pri vožnji proti (močnejšemu) i vetru.

Tehnično razlikujemo med kolesi, ki se lahko premikajo tudi ***samo s pomočjo električnega pogona*** (kolesa z električnim pogonom ali po angleško »e-bicycles«) ter kolesi, ki se lahko

premikajo ***samo ob vsaj minimalnem potiskanju pedal***, pri čemer pa jim podporo oz. različne stopnje podpore zagotavlja tudi elektromotor (z električnim pogonom podprta kolesa oz. po angleško »pedalecs«). Prva so neke vrste električni mopedi, ki jim lahko k večjemu dosegu in/ali večji hitrosti pomagajo naše noge oz. mišice. Druga pa so pravzaprav kolesa s pomožnim (električnim) motorjem v dobesednem pomenu te besedne zveze.

Še pomembnejša od te delitve pa je delitev na kolesa, kjer električni pogon pomaga pri vožnji do največ 25 km/h ter tista, ki jim elektrika pomaga do 45 in več km/h. Za vožnjo slednjih bi morala tudi naša zakonodaja predvideti obvezno razpolaganje z vozniškim izpitom A ali B kategorije in obvezno uporabo čelad.

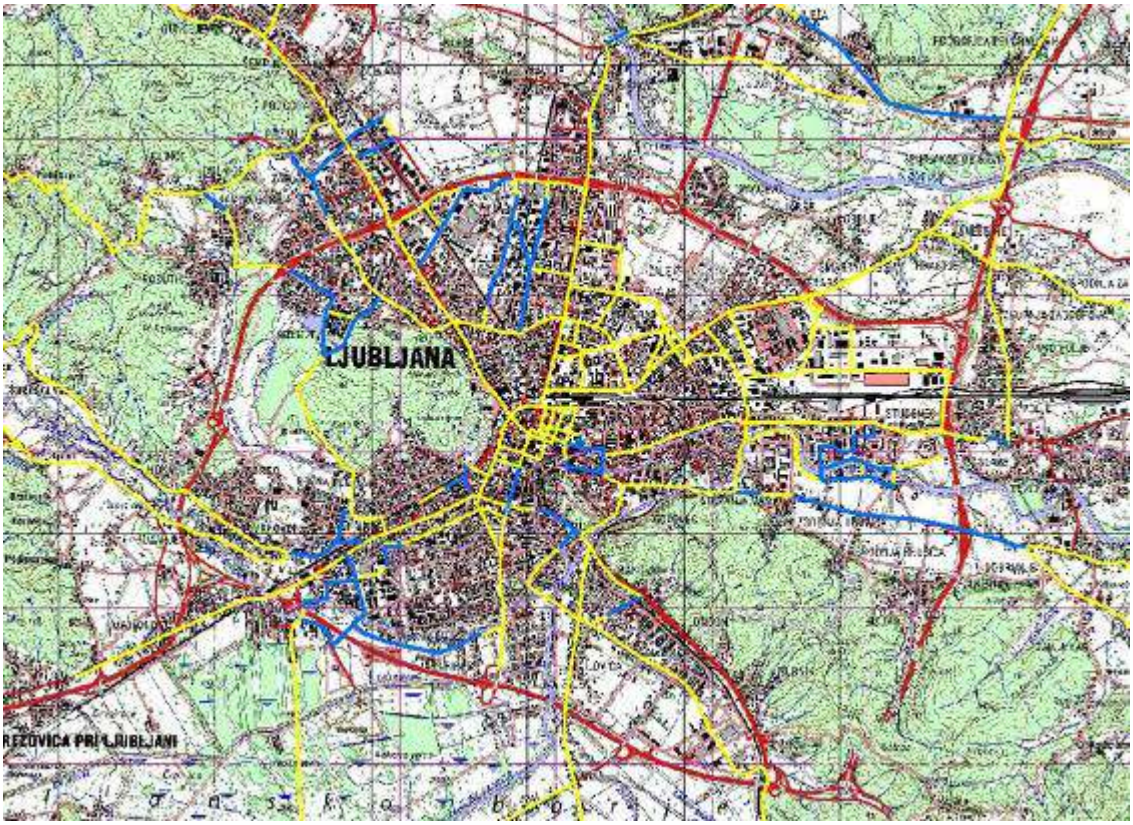
Vse bolj prisotno modo »e-koles« je mogoče zaradi njihove trenutne medijske popularnosti izkoristiti tudi za promocijo kolesarjenja v mestih kot takega, saj so »e-kolesa« v prvi vrsti namenjena kolesarjenju v službo/šolo in po vsakdanjih opravkih.

3 PREDLOGI CELOVITE KOLESARSKE STRATEGIJE

3.1 Načrtovanje kolesarskih povezav

Predlagamo prostorske, urbanistične rešitve v okviru izboljševanja načrtovanja kolesarskih povezav v MOL in bližnji okolici, ki jih navajamo v nadaljevanju.

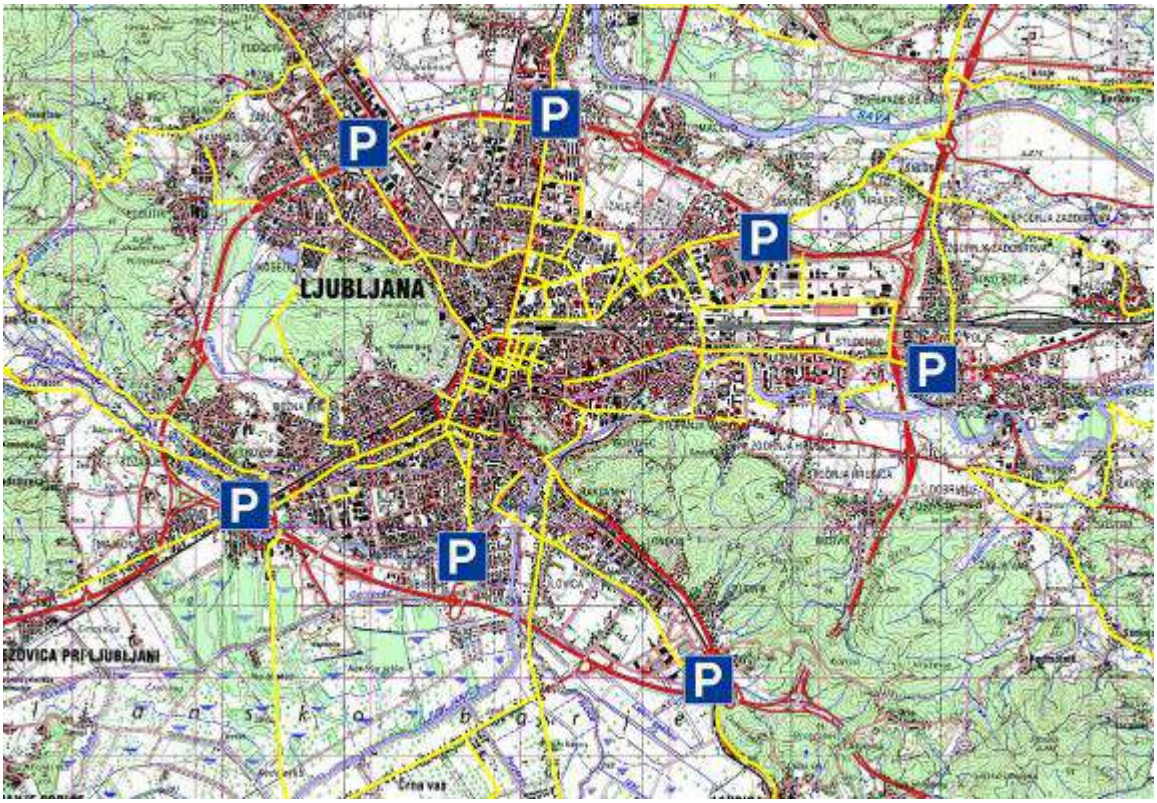
- Celostno načrtovati kolesarske mreže (razvijati jo kot povezan sistem).
- Dopolniti kolesarsko mrežo na vseh pomembnejših vpadnicah v Ljubljano (Litijska cesta, južna vpadnica, Dolenjska cesta, Karlovška cesta …). Za zagotavljanje večje mobilnosti in dostopnosti v Ljubljanski urbani regiji (LUR) omogočiti tudi prebivalcem, ki ne živijo v Ljubljani, da se lahko na delovno mesto ali v šolo v Ljubljani pripeljejo s kolesom. Ta problem bi lahko rešili tako, da bi zagotovili primerno infrastrukturo za kolesarje, ki so pripravljeni prekolesariti 15 kilometrov in več do delovnega mesta (poleg ustreznih parkirišč tudi garderobe s tuši).
- Poleg nepretrganih kolesarskih vpadnic urediti notranji kolesarski obroč (5-minutna dostopnost s kolesom iz središča mesta), s katerim bi dosegli hitrejši tranzit kolesarjev po obroču namesto skozi mestno jedro. Znotraj notranjega kolesarskega obroča je predvidena ureditev enakomerne terciarne mrežaste strukture kolesarskih povezav z rastrom, ki ni večji od 200 metrov.
- Dopolniti kolesarsko mrežo v ljubljanskem mestnem središču (slika ?



Slika 1: Predlog dopolnitve kolesarske mreže v MOL. Z modro barvo so označene dopolnitve kolesarskih poti že obstoječim potem. Kolesarske poti so povezane, se ne končajo in celotna mreža je smiselna. Potrebno je samo še zagotoviti varnost teh poti in brezhibno infrastrukturo.

- Povezovati regionalne centre s kolesarsko mrežo.
- Izrabljati vzporedne, manj prometne ceste za razvoj kolesarske mreže kot alternative glavnim mestnim vpadnicam (manjša prometnost, manj onesnaževanja …). Načrtovanje in izvedba gradbenih del za kolesarske površine se največkrat izvaja hkrati z urejanjem ali gradnjo cest. V primeru, da se pri načrtovanju cest zgodi, da je prostor po širini omejen, se lahko kolesarske poti vodi tudi po vzporednih cestah, če so normalno dosegljive.
- Urediti kolesarsko infrastrukturo v regionalnih središčih v radiju 10 kilometrov (npr. Sostro, Ig, Brezovica, Trzin, Dol, Škofljica …).
- Vključevati kolesarsko infrastrukturo v vse nove razvojne projekte.
- Izboljšati varnost kolesarjev s trdimi in mehkimi ukrepi (infrastruktura, osveščanje, kampanje, urbanistično in arhitekturno projektiranje).
- Ločiti kolesarsko stezo in parkiranje avtomobilov, ločiti kolesarsko stezo od steze za pešce, na določenih predelih razširiti kolesarske steze.
- Povezati kolesarsko infrastrukturo v urbanih področjih z rekreativno v regiji

- Vzporedno z urejanjem kolesarskih poti skrbeti tudi za kakovostno in varno parkiranje ter shranjevanje koles
- Povezati kolesarske steze z drugimi oblikami javnega prometa oz. s parkirišči »parkiraj in se pelji« (P+R). S sistemom P+R bi rešili velik del problemov mobilnosti in dostopnosti v LUR. Na obrobju Ljubljane oziroma ob ljubljanski obvoznici bi bila locirana parkirišča, kjer bi lahko ljudje pustili avtomobile in se naprej v center odpeljali bodisi z javnim potniškim prometom, odšli peš ali pa s kolesom (slika 2). V ta namen je je potrebno vzpostaviti kakovosten sistem izposoje koles- »mestno kolo« . S tem bi dosegli zmanjšanje prometa osebnih avtomobilov, predvsem v mestnem središču.



Slika 2: Predlog za lokacije P+R parkirišč na obrobju Ljubljane

- V dosegu 15-minutne dostopnosti s kolesom iz središča mesta zagotavljati pretočno kolesarsko mrežo znotraj Ljubljane z ugodnimi rešitvami kolesarskih poti do mestnega obrobja, katerega prebivalci gravitirajo v Ljubljano; urediti še en gravitacijski zunanji kolesarski obroč, namenjen predvsem daljinskemu kolesarskemu prometu z možnostjo izognitve zgoščenemu mestnemu območju ali samo kot najkrajša navezava do naslednjega kraka daljinske povezave. Med obema kolesarskima obročema urediti

vzporedne enakomerne sekundarne mrežaste strukture kolesarskih povezav z rastrom, ki ni večji od 500 metrov.

- Med obema kolesarskima obročema so v radialni smeri predvidene kratke in čim bolj direktne, udobnejše in varnejše primarne kolesarske povezave, ki se nato navezujejo na poti daljinskega državnega kolesarskega omrežja.
- Izgradnja kolesarskih poti do ključnih storitvenih (nakupovalnih, kulturnih in športnih) centrov.
- zvesti projekt mestnega kolesa, ki bo omogočal izposojo koles za potrebe mobilnosti in ne zgolj za turistične namene (nabava koles, ureditev površin in imenovanje službe za vzdrževanje in hranjenje koles).
- Predlog nadaljnjega dela v zvezi z obravnavano temo prostorskega razvoja je pripraviti konkretne načrte predlaganih prostorskih rešitev ter se povezati z drugimi oblikami javnega prevoza in uvesti npr. enodnevno vozovnico za ves javni promet vključno s kolesarjenjem.
- Sanacija, razširitev starih preozkih mostov čez obvoznico in Ljubljanico, ki ne omogočajo varnega kolesarskega prometa (most čez zahodno obvoznico v Kosezah, most na Kajuhovi cesti ob Sotočju Ljubljanice in Gruberjevega kanala) ali graditev novih mostov za pešce in kolesarje, tako prek obvoznice, železniških proge kot čez Ljubljanico
- Opuščanje enonivojskih križišč kolesarske infrastrukture s prometnicami visoke kapacitete prometa in nadomeščanje z dvonivojskimi rešitvami.

- Opuščanje oz. prepoved gradnje krožišč znotraj strnjenega mestnega področja, saj ta služijo izključno pretočnosti motornega prometa, kolesarjem in pešcem pa so nevarna in neprijazna.

Načrtovanje novih kolesarskih povezav, ki bi moralo slediti načelu direktnosti**, je v veliki meri oteženo ali celo onemogočeno zaradi problematike odkupa zemljišč, neurejenega lastništva zemljišč, vodne pravice in drugih ovir.** Tak primer je večkrat prekinjena povezave PST od Bežigrada skozi Šiško v Koseze in tako neizkoriščena možnost direktne povezave proti zahodu. Drugi primer je neizkoriščena možnost povezave proti jugovzhodu vzdolž poti Galjevec na Rudniku, kjer je zaradi individualne gradnje na nekaterih odsekih grobo prekinjena ali vsaj otežena možnost povezave proti Ljubljanici. Prav tako je prekinjena povezava med Špico in Livado ter še pot proti Barju. Legalizirane nekdanje črne gradnje na Rakovi Jelši ter vrtovi stanovanjskih hiš na Dolgem Bregu, ki segajo prav do vodne črte, onemogočajo prehod in graditev kakšne koli javne poti za pešce in kolesarje.

3.2 Kolesarska infrastruktura

3.2.1 Strateške prioritete razvoja kolesarske infrastrukture v mestu

Strategija razvoja kolesarske infrastrukture v Ljubljani bi morala po naših ocenah potekati po spodaj zapisanih prioritetah.

- Odstranitev tehničnih pomanjkljivosti obstoječih kolesarskih stez in pasov po prioriteti glede na nevarnost, ki jo pomanjkljivosti predstavljajo za kolesarje ter glede na pogostost rabe kolesarske povezave[37.]
- Vzpostavitev hitrih kolesarskih koridorjev za dostop do mestnega središča in iz njega ob obstoječih vpadnicah oz. vzporedno z njimi. Poleg odstranitve tehničnih pomanjkljivosti (poddimenzioniranost, previsoki in neurejeni robniki) je potrebno kolesarjem zagotoviti tudi prednostno razvrščanje v križiščih in vodenje skozi križišča s stranskimi cestami po dvignjenem vozišču, kar poleg večjega udobja zagotavlja kolesarjem tudi večjo varnost. Kjer zaradi pomanjkanja prostora, izvedba hitrega kolesarskega koridorja vzdolž mestnih vpadnic ni mogoča, poteka kolesarski promet skupaj z ostalim prometom, kar se uredi z ustrezno spremembo prometnega režima (npr.omejitev hitrosti).,

  - po uvedbi potrebnih sprememb v cestno-prometni zakonodaji – vzporedni kolesarski koridorji bodisi po kolesarskih stezah ali pasovih bodisi po t. i. »kolesarskih bulvarjih«, tj. prometnih površinah, kjer sicer potek tudi promet motornih, a imajo na njih prednost kolesarji[38]. Predlog poteka koridorjev je podan v prilogi x1.
- Vzpostavitev koridorjev za dostop do mestnega središča in iz njega po manj prometnih ulicah oz. površinah z upočasnjenim prometom in zelenih površinah (bregovi rek in potokov, parkovne površine ter deli Poti spominov in tovarištva, tudi zemljišča Slovenskih železnic, predvidena za širitev železniških prog tam, kjer realizacija širitve ni predvidena v prej kot 10 letih). Opisi koridorjev z zemljevidi so podani v prilogi x2.

[37] Pri tem je potrebno upoštevati stališča ljubljanskih kolesarjev oz. Ljubljanske kolesarske mreže, ki je MOL že leta 2001 posredovala obsežen dokument glede "pasti za kolesarje" v mestu in ki pristojne v mestu sproti opozarja na nove kritične točke kolesarske infastrukture.

[38] Npr. kot alternativa koridorju ob Tržaški cesti lahko služita – ob pogoju, da se legalizira kolesarjenje po glavni poti, ki vodi ob železnici v Tivoliju – kolesarska pasova na Cesti v Rožno na eni strani ter preoblikovanje Jamove ceste v "kolesarski bulvar".

- Vzpostavitev dvosmerne kolesarske povezave po celotni Slovenski cesti. Ta povezava je pomembna predvsem iz funkcionalnega vidika prehodnosti mestnega jedra s kolesom, ima pa zaradi imena in lege cesta seveda tudi velik simbolni pomen.
- Pokrita kolesarnica na glavni železniški postaji, možnost parkiranja koles v garažnih hišah ter postavitev pokritih stojal za kolesa ob vseh končnih postaja mestnega potniškega prometa ter železniških postajališčih v mestu.
- Vzpostavitev sodobne kolesarnice z garderobami in tuši v novi Upravni stavbi MOL na območju Cukrarne.
- Postavitev pilotno-demonstracijske kolesarnice ob enem od stanovanjskih blokov v Ljubljani.

3.2.2 Mestno kolo

V številnih evropskih mestih so v zadnjih petih letih uvedli in razvili računalniško podprt sistem izposoje koles (mestno kolo) tretje generacije[39], Poleg kakovosti koles je kakovost storitve odvisna tudi od ustreznega delovanja avtomatskih terminalov kar pomeni, da je potrebno ustrezno servisirati ne le kolesa, temveč tudi terminale. Prav tako je pomembno, da koncesionar večkrat na dan zagotovi premeščanje koles s postaj, ki so polno zasedene na prazne postaje. Sistem mora delovati z uporabo katerekoli že uveljavljene bančno-kreditne kartice, kar je še posebej pomebno za obiskovalce mesta.

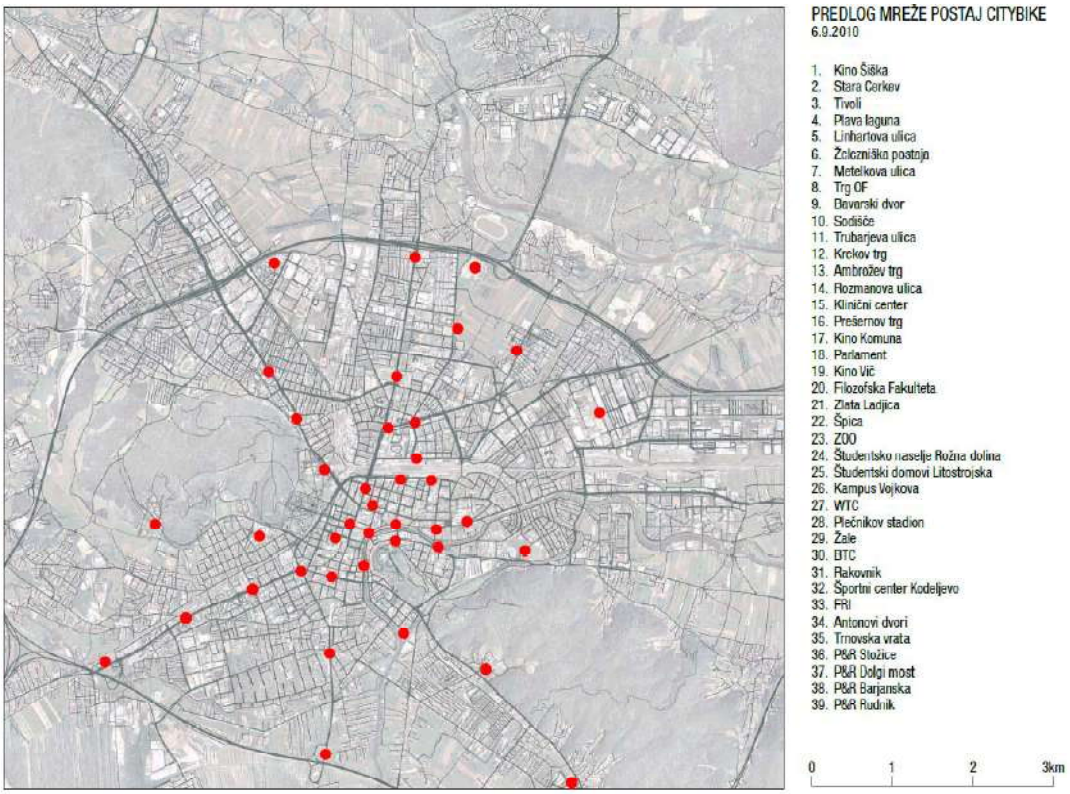
Praviloma je izposoja »mestnega kolesa« v krajšem časovnem obdobju (pol ure do ena ura) brezplačna, potem pa se obračuna po konstanti ali progresivni urni tarifi. Možni so tudi večdnevni, tedenski, mesečni in letni »abonmaji«.

Mestna občina Ljubljana je spomladi 2010 objavila javni razpis za podelitev koncesije za opravljanje storitve izposoje mestnega kolesa tretje generacije. Za koncesionarja je bilo izbrano podjetje Evroplakat, ki naj bi v 6 mesecih po podpisu pogodbe vzpostavilo sistem – skladno z razpisnimi pogoji, ki zahtevajo, da je na razpolago vsaj 200 koles in postavitev 20 prevzemno-oddajnih terminalov v širšem središču mesta, pri čemer slednji ne smejo biti med sabo oddaljeni več kot 400 metrov.

Vsem dobrodošlim pridobitvam novega sistema izposoje mestnega kolesa navkljub, pa vendarle obstajajo nekatere slabosti oz., ki izhajajo iz sedanje koncesijske pogodbe. S postavitvijo postajališč zgolj v širšem središču mesta ne dosežemo njihove polne namembnosti oz. zaželenih učinkov, saj je večina postajališč postavljenih na območju, ki ga lahko prepešačimo, in glede na to,

[39] Najem kolesa omogočajo avtomatizirane prevzemno-oddajne postaje, tako da zamuden postopek identifikacije s pomočjo predložitve osebnega dokumenta pooblaščeni osebi ni več potreben. Prevzem kolesa je mogoč prek identifikacije z mestno ali katero od kreditnih elektronskih plačilnih kartic. Prevzemno-oddajne postaje oz. terminali v središču mes sabo niso niso oddaljeni več kot 400 metrov, poleg mestnega središča pa jih je moč najti tudi pri vseh večjih kulturnih, izobraževalnih in zdravstvenih institucijah v mestu, na avtobusnih in železniških postajah ter ob večjih postajališčih in parkiriščih v mestu.

da je potovanje s kolesom skozi center zelo oteženo, bo marsikdo krajšo razdaljo raje prehodil. V nadaljevanju projekta je potrebno zagotoviti dodatna postajališča, npr. na vseh P+R, ob vseh večjih izobraževalnih ustanovah, trgovskih centrih, vpadnicah, živalskem vrtu, rekreacijskih območjih, pokopališčih … Le tako bomo k uporabi »mestnega kolesa« pridobili tudi voznike avtomobilov.



3.3 Varnost kolesarjenja

3.3.1 Splošno

Na varnost kolesarjenja vplivajo:

a) usposobljenost kolesarja za spremljanje in predvidevanje dogajanja v prometu ter ustreznega ukrepanja (psihomotorične sposobnosti in izkušnje);
b) vidnost (videti in biti viden);
c) Kakovostna kolesarska infrastruktura (ločene prometne površine, dvignjenost vozišča, robniki ipd.) ter ustrezni, kolesarjem prijazni prometni režimi (omejitev hitrosti);
d) prisotnost drugih kolesarjev[40].

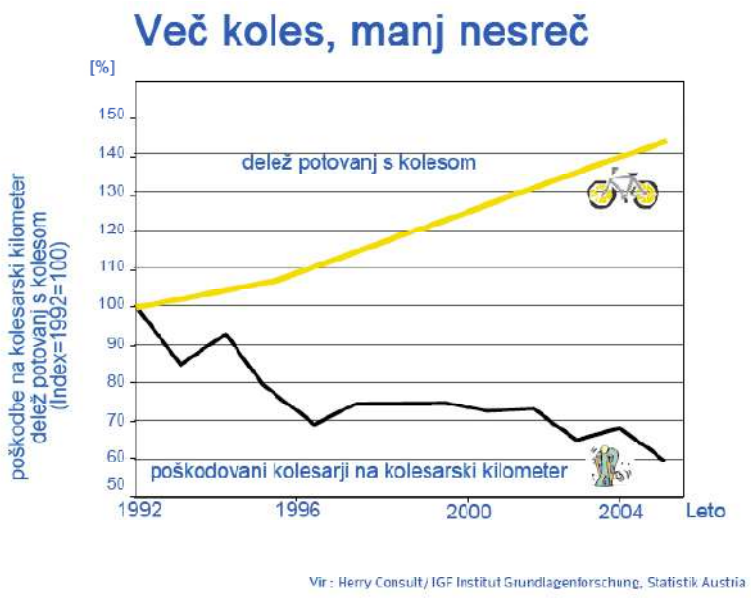
K izboljšanju lastne varnosti lahko kolesarji prispevajo s tem, da se naredijo dobro vidne (luči in odsevniki na kolesih, svetla oblačila oz. oblačila in obutevz odsevniki), da si zagotovijo čim boljši pregled nad voziščem (luči, ogledala, pokrivala, ki ne zastirajo pogleda) ter da pridobijo oz. obnovijo svoje sposobnosti obvladanje kolesa zunaj prometno obremenjenih površin oz. na ustreznih treningih usposabljanja na za to namenjenih površinah.

Mesto lahko k varnosti kolesarjenja prispeva prav z zagotovitvijo samih pogojev kolesarjenja: z izgradnjo in ustrezno prometno-tehnično opremo prometnih površin, namenjenih kolesarjenju Ter uvajanjem ustreznih prometnih režimov (uvede npr. splošno znižanje hitrosti na 30km/h znotraj širšega mestnega jedra). Pomaga lahko tudi s (so)financiranjem kampanj za varno kolesarjenje ter usposabljanj najbolj ogroženih skupin (otroci, starostniki) za pridobivanje znanj in veščin za varno kolesarjenje v mestu.

Kolesarjenje se velikokrat prikazuje kot nevarno početje, čeprav za to ni nobenega, z znanstvenimi argumenti utemeljenega dokaza. V pretežno motoriziranem urbanem okolju se je močno ukoreninila »kultura strahu«. Mesto je v zavesti meščanov nevarno delujoč stroj in ne prostor bivanja in druženja.
Potrebno se je zavedati, da je glavna ovira, ki preprečuje večjo uporabo kolesa, strah pred poškodbo v prometni nesreči. Ta strah pomembno vpliva predvsem na ženske in starejše, starše pa odvrača, da bi svojim otrokom dovolili kolesariti v šolo.
Ukrep, kot je obvezna uporaba kolesarske čelade, ima večinoma kontraproduktivne učinke, saj se je povsod tam, kjer so tak ukrep uvedli, število kolesarjev občutno znižalo (predvsem kolesark), Prav povečanje števila kolesarjev[41] pa je tisto, ki samo po sebi prispeva k večji varnosti kolesarjenja. Večji ko je delež kolesarjenja v mestih, višja je tudi splošna prometna varnost, kar je

[40] Statistike dokazujejo da se s povečanjem števila kolesarjev na prometnih površinah povečuje tudi varnost, glej npr. Jacobsen, P. L. (2003). "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling". *Injury Prevention* **9** (3): 205–209. doi:10.1136/ip.9.3.205. PMID 12966006. PMC 1731007
[41] Varnost v številu (safety in numbers) je pojem pogosto uporabljen v teoriji, kjer se želi posebej izpostaviti, da se varnost šibkejšega udeleženca v prometu (pešca, kolesarja) poveča premosorazmerno z naraščanje skupine teh udeležencev. Teorija torej pravi, da ne le, da pride zaradi večjega števila do statististične redistribucije prometnih nesreč, pač pa do zmanjšanjega samega tveganja vsakega posamičnega udeleženca.

razumljivo, saj so kolesarjem močno nevarna hitrejša in težja vozila, ne pa drugi kolesarji. (glej opombo 33!)



3.3.2 Dejavnosti za izboljšanje varnosti kolesarjenja v Ljubljani

V Ljubljani v sodelovanju med *Oddelkom za predšolsko vzgojo, šolstvo in šport MOL* in *Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu* letno poteka usposabljanje šoloobveznih otrok, ki obiskujejo sedmi razred osnovne šole za pridobivanje t. i. kolesarskega izpita, na podlagi katerega lahko otroci samostojno uporabljajo kolo v prometu. Žal pa tovrstna praksa še ni podprta z vzpostavljanjem varnih poti, po katerih bi otroci lahko kolesarili v šolo, čeprav si nekatere šole prizadevajo zanje. Ljubljana prav tako nima kolesarskega poligona, na katerem bi lahko tako mladi kot starejši pridobivali znanja in spretnosti tako za »utilitarno« kot tudi za bolj športno usmerjeno vožnjo s kolesom.

Usposabljanje starejših za varno kolesarjenje v prometu pa nima zagotovljenih rednih programov in virov financiranja. Na tem področju je najbolj dejavna institucija CINDI Slovenija (Center za preprečevanje kroničnih bolezni, Inštitut za varovanje zdravja Slovenija), ki trenutno izvaja s strani EU podprt program usposabljanja za kolesarjenje v vseh življenjskih obdobjih.

Kolesarjenje v mestu ni le aktivnost, katere varnost ves čas ogrožajo neustrezna ravnanja drugih udeležencev v prometu (predvsem voznikov osebnih avtomobilov), temveč je tudi aktivnost, ki

lahko ogroža druge, šibkejše udeležencev prometu-tako pešce kot tudi same kolesarje. Pešci so s strani kolesarjev ogroženi predvsem tam, kjer kolesarski koridorji prečkajo površine za pešce na katerih se odvija tudi turistična in gostinska ponudba, tj. ob bregovih Ljubljanice v starem centru mesta. Bolj kot represivni ukrepi proti kolesarjem, je za izboljšanje prometne kulture, pomembna ustrezna kulturna produkcija v obliki plakatov, zloženk in videospotov, ki subtilno tematizira problematiko ter vpliva na oblikovanje oz. krepitev občutka za sobivanje.

3.4 Prometni režimi

3.4.1 Prekinjenost kolesarskih povezav in prepoved nadaljevanja poti

V Ljubljani opažamo primere, ko kolesarjem ob koncu oz. ob prekinjenosti kolesarske steze ni omogočeno nadaljevati poti po cestišču.Eden od najbolj očitnih primerov tovrstne problematike je na Barjanski cesti, kakor prikazuje Slika ???.

V smeri proti centru mesta od križišča s Cesto v Mestni log do križišča z Gradaško cesto vodi povezana in široka kolesarska steza, ki se na omenjenem križišču konča, naprej na pločniku ni kolesarskega pasu, prometni znak pa kolesarjem prepoveduje uporabljati cestišče. Če je kolesar/-ka npr. namenjen/-a na filozofsko, strojno ali metalurško fakulteto ali na srednjo tehnično poklicno šolo na Aškerčevi cesti, do tja lahko zakonito pride le po okoli pol kilometra dolgem obvozu, čeprav je na omenjenem križišču le dobrih sto metrov oddaljen/-a od cilja. Rešitev problema bi bil lahko bodisi kolesarski pas na pločniku (kar bi zahtevalo prestavitev nekaj prometnih znakov) ali, še bolje, omejitev hitrosti na 30 km/h oz. vzpostavitev prometnega režima, ki na razdalji dobrih sto metrov do križišča z Aškerčevo oz. Zoisovo cesto daje prednost kolesarjem (t. i. »kolesarski bulvar«). Podobnih primerov je v Ljubljani še nekaj:

- kolesarska steza se konča na Karlovšem mostu in od križišča z Roško cesto ni mogoče nadaljevati naravnost proti mestnemu središču, temveč se mora kolesar/-ka usmeriti bodisi desno na Roško cesto ali levo na Prule (Slika ???);

- na Drenikovi cesti odsek med Celovško cesto in križiščem z Verovškovo cesto ni prevozen v obeh smereh, temveč je potrebno narediti obvoz po Černetovi cesti (Slika ???).

3.4.2 Razvrščanje kolesarjev v semaforiziranih križiščih

Praviloma se morajo kolesarji razvrstiti tako, da zagotovijo prednost drugih udeležencev v prometu, kar ogroža njihovo lastno varnost. Pri tem je treba še posebej izpostaviti problem t. i. »pentelj«,

Groharjeva ulica

Predlagana rešitev

nenavadnega in škodljivega vodenja kolesarja v križišču. Take ureditve, katere namen je zgolj omogočanje večje pretočnosti desnih zavijalcev v križišču oz. izsiljevanja prednosti pred kolesarjem, kolesarsko razvita mesta ne poznajo.

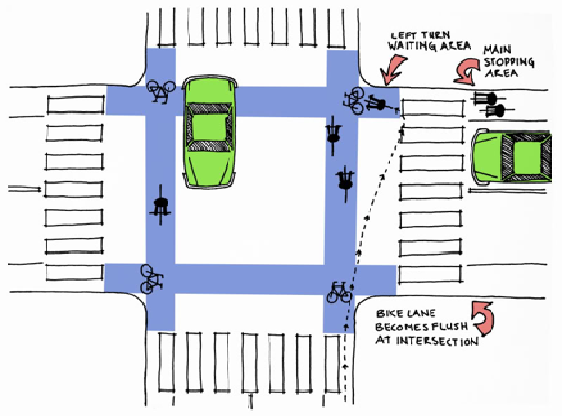
Sodobna ureditev križišča vključuje poleg neposrednega vodenja kolesarja, tudi prostor za čakajoče kolesarje pred semaforjem. t.i. »kolesarski žep« (»bike box«) ter v nekaterih primerih tudi nekaj sekundno prednost kolesarjev pred avtomobilisti v križišču (kar zahteva namestitev dodatnihsemaforjev za kolesarje[42]).

Slika???:

[42] V tem času smo tudi v Ljubljani dobili prvi kolesarski žep, in sicer na križušču Zoisove ceste in Krakovskega nasipa, kar prikazuje Slika **???**. Gre za pravo potezo na napačnem mestu, saj zaradi zelo ozkega cestišča kolesarji ne morejo ne po levi ne po desni mimo stoječih avtomobilov ter tako ne morejo izrabiti ponujene možnosti, da se prednostno razvrstijo v križišču.

3.4.1 Vodenje kolesarjev skozi križišča štiri- in večpasovnic

V takšnem križišču po naši zakonodaji za kolesarje velja krožni promet, kar pomeni, da mora kolesar, ki želi zaviti levo voziti najprej naravnost skozi križišče in potem levo. V najboljšem primeru čaka vsaj pri enem semaforju. Lahko pa sestopi s kolesa in preči križišče kot pešec, kar je ugodno v primeru odprtega semaforja prečne smeri, še bolj v primeru, če kolesar nadaljuje pot po nasprotni strani prometnice, a v pravo smer. V nekaterih državah poznajo tudi drugačne, zanimive rešitve, kot npr. v Kopenhagnu. T. i *»copenhagen left«*, kjer kolesar prav tako preči križišče najprej naravnost, tam pa se za zavijanje v levo postavi na desno, v za to pripravljen kolesarski žep, da ne ovira kolesarjev, ki vozijo naravnost (Slika ???).



Vir: http://www.google.si/search?hl=sl&biw=1276&bih=819&q=copenhagen+left&gbv=2&ie=UTF-8&sa=N&tab=iw

3.4.2 Vodenje kolesarjev skozi krožišča

Na večini krožišč so kolesarske steze enosmerne, kar pomeni, da mora kolesar, ki želi nadaljevati po najbližji cesti oz. kolesarski stezi, ko vodi v levo, obvoziti skoraj celotno krožišče ali pa sestopiti ter prečkati uvoz in najbližji levi izvoz kot pešec. Krožišča so zaradi precej višjih hitrosti motornih vozil kolesarjem še posebej neprijazna ter nevarna. V zelo obremenjenih krožiščih je potrebno kolesarja voditi po daljšem zunanjem obroču, najboljša rešitev je dvonivojsko vodenje, da se kolesarski promet krožišču preprosto ogne; le tako je moč zagotoviti ustrezno varnost. Primer dobre prakse: dvonivojska ureditev v krožišču Tomačevo pri Stadionu v Stožicah.

3.4.3 Ulice, ki ne omogočajo nadaljevanja v nobeno smer

Predstavljajte si avtomobilista/-ko, ki na koncu ulice ne bi smel/-a nadaljevati naravnost naprej po drugi ulici, niti zaviti na levo ali desno, ker pa je ulica, po kateri se je pripeljal/-a enosmerna, tudi ne bi smel/-a obrniti in se vrniti od koder je prišel/-a. Ker je na cestni površini tam, od koder ne more nikamor, tudi avtomobila ne more pustiti, kjer je, in oditi peš. V takem položaju se znajde kolesar/-ka, ki pelje npr. po Rimski ulici do križišča s Slovensko cesto, ko na kolesu po predpisih ne sme nikamor več. Za razliko od avtomobilista lahko sestopi s kolesa in nadaljuje ob kolesu peš, kar pa je primer še ene do kolesarjev/-k neprijazne rešitve v mestu[43]. Podoben je položaj v primeru kolesarjenja po Šubičevi cesti v času obnove Kongresnega trga, saj v križišču s Slovensko cesto kolesar/-ka ne more nikamor, lahko samo prečka Šubičevo in se po nasprotni strani vrne v smer po kateri je prišel/-a.

3.4.4 Enosmerne ulice

V Ljubljani je nekaj enosmernih ulic, po katerih je kolesarjem dovoljeno kolesariti v nasprotno smer. Kjer je to vendarle dovoljeno, ni vedno poskrbljeno za ustrezno širino cestišča. Smiselno je tako kot npr.. V Belgiji sprejeti splošen predpis, ki kolesarjem v vseh enosmernih ulicah dovoljuje vožnjo v nasprotni smeri. Za zagotavljanje varnosti se namesti ustrezna vertikalna signalizacija (dopolnilna tabla »dovoljeno za kolesarje« pod prometnim znakom prepoved vožnje v enosmerno cesto ter pripadajoča talna signalizacija (nepekinjena črta oz. kolesarski pas s piktogramom)

[43] Dokler se ne vzpostavi obojestranska kolesarska steza na po celotni Slovenski cesti, bi lahko kolesarjem omogočili vsaj to, da lahko prečkajo Slovensko in »protitočno« nadaljujejo po enosmerni Rimski ulici do Križank in da se obrnejo ter se »protitočno« vrnejo tja, od koder so prišli.

3.4.5 Kolesarjenje na obrobju mesta

Na obrobju mesta večinoma problem ni prepoved kolesarjenja po cestnih površinah, temveč njihova neustrezna širina in tehnična opremljenost za varno kolesarjenje, pomanjkanje kolesarskih stez in pasov in/ali njihove tehnične pomanjkljivosti. Poleg tehničnih izboljšav na obstoječih površinah in izgradnje novih, se kot rešitev v nekaterih primerih ponuja tudi širitev področij z umirjenim prometom in/ali uvedba skupnega prometnega prostora (*»shared spaces«*). V tem primeru je mogoče ob ustreznih izboljšanjih in preprečevanju »pasti za kolesarje«, ob prehodu iz ene vrste cestne površine (glej sliko ..) oz. prometnega režima v drugo, vzpostaviti »koridorje za varno kolesarjenje«, ki bi se lahko v celoti ali deloma izognili najbolj prometnim vpadnicam v mestu. Takšne koridorje bi bilo potrebno opremiti tudi s kvalitetno signalizacijo, ki bi preprečevala, da kolesarji zgrešijo želeno smer oz. zaidejo na prometno bolj tvegane površine.

Most preko zahodne AC obvoznice na Podutiški cesti;
foto: J. Bertoncelj

Poseben problem je prometna ureditev v trgovskem centru na Rudniku, kjer ne le da prometna infrastruktura in režimi ne upoštevajo kolesarjev, temveč veliki oglasi panoji, ki se vrstijo drug ob drugem tik ob cesti ob nakupovalnih centrih, zmanjšujejo pozornost voznikov na dogajanje na cesti in jim zastirajo pogled na kolesarje in pešce, ki želijo prečkati cestišče.

Z uvajanjem doktrine umirjanja prometa in širjenja območij umirjenega prometa postaja tovrstna prometna segregacija manj smiselna, kar po drugi strani pomeni, da je potrebno tako avtomobiliste kot kolesarje usposabljati za kulturo strpne in varne uporabe cestnih površin. V tej smeri je zlasti zanimiv koncept skupnega prometnega prostora (»shared space«), ki ne temelji več na segregaciji prometa in domnevnem povečevanju varnosti z uvajanjem vse večjega števila prometnih pravil oz. znakov, temveč poskuša z vizualno-prostorskim oblikovanjem spremeniti zaznavanje prostora. Slednje omogoča in zahteva opažanje drugih udeležencev v prometu in njihovo medsebojno usklajevanje z enostavno opredelitvijo hierarhije, utemeljene na dveh osnovnih aksiomih: da se je potrebno izogibati v desno smer in da je v primeru nesreče v principu zanjo vedno odgovoren »močnejši« udeleženec v prometu Po besedah enega od promotorjev te prometne paradigme Petra de Haana, ki je v okviru programa CIVITAS ELAN Odprta Akademija« obiskal Ljubljano in izvedel delavnico z naslovom »Skupni prometni prostor: izkušnje, načela, zgledi in možnosti«. Na njej je med drugim pojasnil:»Uporabniki prometnih površin po načelu Shared Space se morda počutijo ogrožene, vendar se vedejo bolj varno. Udeleženci v prometu po trenutni ureditvi (prometni znaki, označbe na cestah in druga signalizacija) pa se sicer počutijo bolj varne, vendar se vedejo nevarno – ker občutijo prevlado na 'svojem' območju (avtomobilisti na cesti, kolesarji na kolesarski cesti …), s katerega poskušajo izpodriniti šibkejše«.V Ljubljani deluje pobuda »Za mesto po dveh«, ki promovira omenjeno paradigmo in jo poskuša vzpostaviti tudi na ljubljanske ulice.

http://vector1media.com/spatialsustain/shared-space-intersections.html

3.4.6 Strateške prioritete sprememb in razvoja kolesarjem prijaznih prometnih režimov v mestu

Konkretne strateške prioritete sprememb in razvoja kolesarjem prijaznih prometnih režimov v mestu so:

- omogočiti kolesarjenja v obe smeri po celotni Slovenski cesti in ob vzdrževalni cesti ob progi v Tivoliju;
- omogočiti kolesarjenje po vseh cestah z izjemo štiri- in večpasovnic v mestu; v primeru, da ni druge možnosti, pa omogočiti kolesarjenje tudi na tistih odsekih takšnih cest, po katerih se vzpostavi neprekinjena povezava do nadaljevanja kolesarske steze oz. pasu;
- omogočiti varno neposredno vodenje kolesarjev skozi križišča;
- omogočiti kolesarjenje v nasprotni smeri v večini enosmernih ulic;
- takoj po sprejetju ustrezne zakonodaje, ki bo opredelila »cesto s prednostnim kolesarskim prometom«, vzpostaviti pilotni kolesarski bulvar v celotni dolžini Jamove ceste;
- omogočiti sklenjeno kolesarjenje po območjih z umirjenim prometom in kolesarskih stezah iz obrobja v center mesta in obratno ter ustrezno označiti čim krajše kolesarske povezave do različnih ciljnih destinacij.

3.5 Promocija kolesarjenja

3.5.1 Celostna podoba in korporativni sistem označevanja

Tudi za promocijo kolesarjenja velja, da je všečna celostna podoba, ki ji uspe integrirati večpomenskost in doseči prepoznavnost z navezovanjem na že uveljavljeno simbolno produkcijo, nujen, ne pa tudi zadosten pogoj uspešne promocije. Celostna podoba je osnova korporativnega sistema označevanja, ki zagotavlja prepoznavnost in funkcionalnost (z vidika informiranja) celotnega kolesarskega prometnega sistema v mestu, ki poleg prometnih oznak in znakov obsega tudi kolesarska stojala, števce kolesarskega prometa, kolesarske servise in izposojevalnice koles, kolesarjem prijazne gostinske in turistične storitve, (spletne) kolesarske karte, informacijske zloženke, plakate in spletne strani itd.

Celostna podoba in korporativni sistem označevanja omogočata, da postane kolesarjenje v mestu opaženo kot pozitivna vrednota oz. praksa, kar samo po sebi vodi do želje po izražanju pripadnosti mestu skozi prakticiranje kolesarjenja, s čimer kolesarjenje postane dejavnost, ki promovira samo sebe. Primer uspešne in prepoznavne celostne podobe kolesarjenja je tista iz Bolzana, kar prikazuje Slika ???.

Bici Bolzano
Fahrrad Bozen

Celostna podoba kolesarjenja v mestu Bozen/Bolzano in primer njene aplikacije

Vir: google picasa

MOL mora tako najprej zastaviti (participativen) proces oblikovanja celostne podobe kolesarjenja v mestu in v naslednjem koraku dosledno uveljaviti njeno postopno aplikacijo na celoten korpus artefaktov, povezanih s kolesarjenjem v mestu.

3.5.2 Kolesarska infrastruktura kot orodje promocije kolesarjenja

Urejene kolesarske poti, steze in pasovi, možnost prednostnega razvrščanja in direktnega prehoda skozi križišče s kolesom, možnost varnega parkiranja kolesa itd. so prometno-tehnične rešitve, ki same po sebi promovirajo kolesarjenje. Prebivalcem in obiskovalcem mesta sporočajo, da je kolesarjenje zaželena in s strani mesta podprta oblika urbane mobilnosti. Kolesarska infrastruktura pa še pridobi na svoji promocijski funkciji, če so oblikovne in barvne rešitve skladne s celostno podobo kolesarjenja v mestu oz. so njen sestavni del. Tako postanejo kolesarska infrastruktura in prometna oprema pomemben del korporativnega sistema označevanja. Prometne oznake in znaki ter drugi deli prometno-tehnične opreme (npr. stojala) tako hkrati učinkujejo kot simboli oz. sestavni del mreže označevalcev, ki kreirajo podobo in pomen.

Urejena in vzdrževana kolesarska prometna infrastruktura ter kolesarjem prijazni prometni režimi so tudi pogoj dolgoročno uspešne promocije kolesarjenja. Celostna podoba je lahko še tako všečna in kolesarska propaganda še tako močna, vendar večina tistih, ki jih je nagovorila h kolesarjenju v mestu, s temi praksami ne bo nadaljevala, če bodo kolesarska infrastruktura in/ali prometni režimi vir vsakodnevnih frustracij in občutkov marginaliziranosti ter ogroženosti.

3.5.3 Spletna stran

Spletna stran z informacijami o razvoju kolesarske infrastrukture v mestu, vzdrževalnih in drugih delih, ki vplivajo na kolesarjenje v mestu, kolesarskih dogodkih in prireditvah, možnostmi interaktivne komunikacije z uporabniki kolesarske infrastrukture, spletnim »načrtovalcem poti« (*»route planner«*) ter drugimi informacijami, je nepogrešljiv del sodobne strategije promocije kolesarjenja v mestu. Mesto Ljubljana mora v okviru svoje spletne strani vzpostaviti in tekoče vzdrževati oz. posodabljati »kolesarsko« spletno stran ali pa vzpostavitev in vzdrževanje takšne spletne strani pogodbeno prenesti na eno od kompetentnih nevladnih organizacij.

3.5.4 Zemljevid kolesarskih poti oz. interaktivna kolesarska karta

Zemljevid kolesarskih poti prav tako močno promovira kolesarjenje, saj že dejstvo, da obstaja in da ima urednika, ki skrbi za sprotne popravke, sporoča, da mesto obravnava kolesarjenje kot pomembno obliko mobilnosti. Trenutno to funkcijo opravlja kolesarska karta v okviru Geopedije http://www.geopedia.si/#T1256_x420631_y96475_s8_b4_vT, ki so jo razvili partnerji projekta CIVITAS ELAN. Poleg mreže kolesarske infrastrukture je karta dopolnjena še z dodatnimi sloji, kot npr. cestni odseki, kjer velja prepoved kolesarjenja, lokacije stojal za kolesa, lokacije izposoj turističnega kolesa. Karti je moč dodajati nove sloje (v kratkem bodo dodane lokacije terminalov novega javnega servisa izposoje mestnega kolesa), podatke pa sproti popravljati oz. posodabljati.

Za pravi interaktivni iskalnik poti (*»route planner«*) pa je potreben zahtevnejši pristop, formiranje ustrezne baze podatkov gibanja kolesarjev, kar zahteva precej daljše obdobje zbiranja kot tudi precejšnja finančna sredstva.

V teku so dogovori, da se tak interaktivni iskalnik poti razvije znotraj že obstoječega spletnega portala *»Gremo na pot«*, ki dobro pokriva potrebe primestnega izletniško-rekreativnega kolesarjenja, primanjkuje pa mu prav ustrezna kartografska obdelava samega mesta.

3.5.5 Promocija kolesarjenja med različnimi ciljnimi skupinami

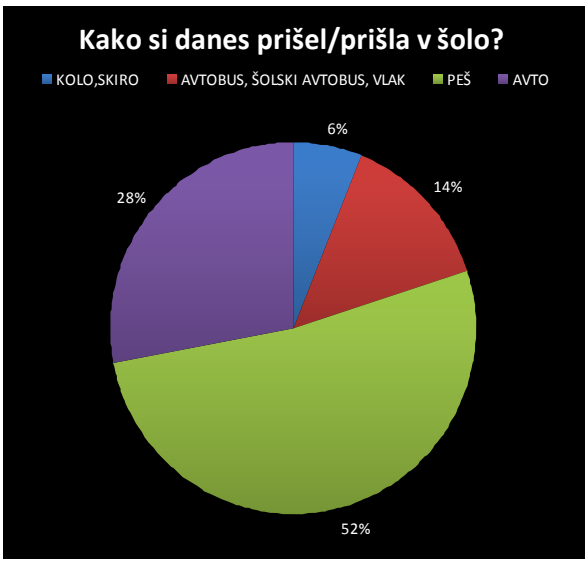
3.5.5.1 Osnovnošolska mladina

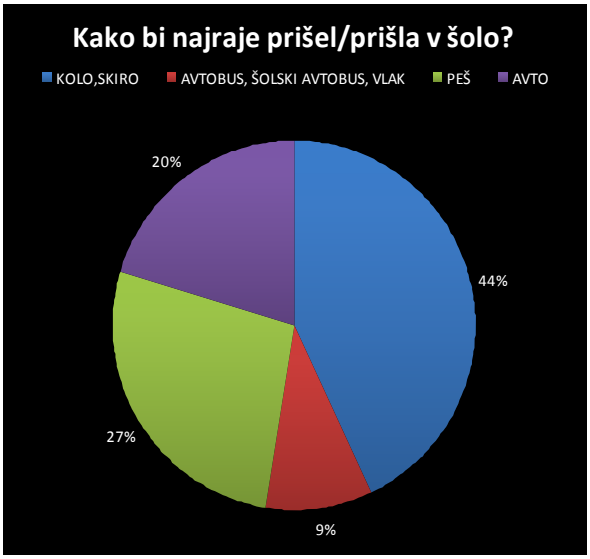
Med osnovnošolci kolesarjenja pravzaprav ni potrebno promovirati. Otroci radi kolesarijo in težava je predvsem v pomanjkanju varnih kolesarskih poti v šolo, ne pa v potrebi po prepričevanju otrok naj se vozijo s kolesom[44]. Promocijska strategija je preprosta: zagotoviti varne kolesarske poti ter urejene (varovane) kolesarnice na šolah. Začne naj se v tistih šolskih okoliših, kjer se šole in starši aktivno zavzemajo za izboljšanje možnosti za varno kolesarjenje v šolo in so se pripravljeni vključiti v dejavnosti, ki vodijo k temu (OŠ Koseze, OŠ Majde Vrhnovnik, OŠ Bežigrad itd.), ter v tistih okoliših, kjer je mogoče brez večjih investicijskih vlaganj večini šolarjev omogočiti varno pot s kolesom do šole in nazaj. V večini šolskih okolišev brez večjih investicijskih vlaganj večini otrok ni mogoče zagotoviti varne poti s kolesom v šolo, vendar to ne bi smel biti izgovor za to, da se ne stori vsega tega, kar je mogoče v okviru danih možnosti.

Anketa o potovalnih navadah učencev 5., 6. in 7. razreda devetletk je pokazala, kako velik je razkorak med realnostjo in željami otrok.[45] Grafični prikaz ugotovitev izpostavljamo v nadaljevanju.

[44] Še posebej velja pohvaliti prizadevanje organizacije Cindi Slovenija (Center za preprečevanje kroničnih bolezni, Inštitut za varovanje zdravja), ki je s sodelovanjem v projektu Life Cycle izvedla uspešno akcijo vzpodbujanja kolesarjenja na dveh osnovnih šolahin enem vrtcu v Ljubljani.

[45] Anketa je bila izvedena v juniju in septembru 2010 na 51 osnovnih šolah v Ljubljani, podrobnejša analiza je na voljo v prilogi IV.





Graf???:

Še leta 1970 je približno polovica otrok v razvitem svetu hodila v šolo peš oz. se vozila s kolesom. Ta delež je danes padel na slabih 15 %. Izjema so dežele, ki vsesplošne avtomobilizacije ter suburbanizacije zaradi splošnega družbenega konsenza in določene prometne, prostorske ter davčne politike, tega niso dopustile (Danska, Nizozemska, deloma Nemčija). Zaradi fizične neaktivnosti in z njo povezanih bolezni otrok (debelost, diabetes) so tudi druge gospodarsko razvite zahodne države pričele z različnimi ukrepi vzpodbujati pešačenje in kolesarjenje v šolo. V Veliki Britaniji je bil na pritisk ministrstva za zdravje ter ministrstva za obrambo sprejet prav izreden nacionalni program hoje in kolesarjenja v šolo, saj je debelost med šolskimi otroki že presegla vse še sprejemljive normative.

3.5.5.2 Srednješolska mladina

Podatki raziskave o mobilnostnih navadah prebivalcev vzdolž koridorja Zmajev rep, ki jo je v letu 2009 izvedel Center za prostorsko sociologijo FDV kažejo, da je delež mladih v starosti od 15 do 19 let, ki se v šolo vozijo s kolesi, manjši od deleža tistih, ki uporabljajo kolo za prihod v službo v starosti med 25 in 34 let. Prav srednješolska mladina je poleg študentov v Ljubljani populacija z največjim potencialom za povečanje deleža kolesarjenja. Predvidevamo, da večina mladih v tej starosti ima kolo in je relativno vešča vožnje v mestnem prometu. Glavni oviri za uporabo kolesa za pot v šolo sta odpor do fizične dejavnosti, ki je značilen za del adolescentke populacije, in dejstvo, da v še vedno prevladujoči avtomobilski kulturi kolo ni najbolj priljubljeno prevozno sredstvo. . Povedano v njihovem slengu – kolo ni *»in«* in ni *»kul«.* Še več, velikokrat velja kolo za prevozno sredstvo nepriljubljenih mladostnikov . Izziv promocijske strategije je, kako spremeniti te predstave tako, da bo kolesarjenje *»in«* kolo pa *»kul«*. Šlo naj bi predvsem za kampanje v mladinskih medijih, v katerih nosilci sporočila niso odrasli, temveč tisti mladi, ki veljajo med svojimi vrstniki za mnenjske voditelje. V tem smislu bi bile koristne kampanje, ki so spremljane oz. podprte s številnimi dogodki na področju množične kulture in zabave, ki mladim omogočijo aktivno udeležbo ter ponujajo nagrade. V kombinaciji s praktičnimi nasveti zakaj in kako s kolesom do šole na »mladinskih« spletnih straneh, spletnih omrežjih (Facebook), v medijskih oddajah ter kampanjah promocije kolesarjenja po šolah (kolesarski festivali, koncerti, modne revije, predstave itd.) bi bilo mogoče bistveno povečati delež srednješolcev, ki se v šolo vozi s kolesom. Sprememba mobilnostnih navad je še zlasti pomembna v tej starostni skupini, saj imajo mobilnostne vrednote, vzorci in navade, ki jih »osvojijo« v tej starosti, velik vpliv na mobilnostne navade v odraslem življenjskem obdobju.

3.5.5.3 Študentska populacija

Ljubljana je tudi univerzitetno in s tem študentsko mesto. Če sklepamo po tem, da je pred študentskimi domovi videti več parkiranih avtomobilov kot koles, lahko zaključimo, da kolesarjenje med študentsko populacijo ni ravno priljubljeno. Po drugi strani pa pred nekaterimi fakultetami, kot je npr. filozofska, stalno primanjkuje parkirnih mest za kolesa, čeprav se je v zadnjem času znatno povečalo število kolesarskih stojal. Dejstvo je, da v Ljubljani precej prometnih površin zasedejo avtomobili v lasti študentov in študentk, kar se navsezadnje pozna v mestnem prometu vsako leto v začetku oktobra, ko se začne redno študijsko leto in se večina študentov vrne v Ljubljano. Prav tako je dejstvo, da v mestu ni celovite in redne promocije kolesarjenja med študentsko populacijo ter ukrepov, ki bi študente nagovarjali k večji uporabi koles. Domnevamo lahko, da je pomanjkanje možnosti varnega shranjevanja in parkiranja koles pred študentskimi domovi ter pred fakultetami eden od pomembnih dejavnikov za manjšo rabo kolesa kot prevoznega sredstva med študentsko populacijo.

Po našem prepričanju bi v Ljubljani pri promociji kolesarjenja med študenti kazalo slediti izkušnjam mesta Gent, ki je z Ljubljano primerljivo tudi kar zadeva študentsko populacijo. V sodelovanju s Študentsko organizacijo Univerze v Ljubljani bi lahko mesto Ljubljana študentom proti plačilu ponudilo uporabo posebnih študentskih koles, ki bi bila zaradi svoje oblike in velikih vgraviranih serijskih številk v okvirju lahko razpoznavna

Vir: http://www.flickr.com/photos/43501296@N00/3549145980

.

Študentska organizacija bi ob izposoji koles prevzela tudi obveznost njihovega vzdrževanja. ter . Mesto Ljubljana pa bi se obvezalo k povečanju števila kolesarskih stojal na vseh javnih ulicah in trgih pred poslopij fakultet, inštitutov, knjižnic in športnih dvoran, ki jih uporabljajo (tudi) študentje. Na tem bi tako temeljile vsakoletne kampanje promocije kolesarjenja med študentsko populacijo v obliki plakatov, zgibank, spletnega videa, koncertov, festivalov in drugih prireditev, ki bi tematizirale različne vidike kolesarske mobilnosti in ki bi vzpodbujale študente h kreativnosti in inovativnosti.

3.5.5.4 Zaposleni

Promocijske strategije povečevanja deleža kolesarjev med zaposlenimi so v glavnem usmerjene na delodajalce in slednje poskušajo prepričati, da vzpodbujajo kolesarjenje med zaposlenimi z argumenti, kot so boljše zdravstveno stanje in večja produktivnost tistih, ki kolesarijo, ter prepoznavnost in boljši ugled podjetja/ustanove v javnosti, včasih pa se kot argument uporabljajo tudi neposredni finančni prihranki zaradi zmanjšanja potreb po parkirnih mestih., Praviloma se delodajalci odločajo za vzpodbujanje kolesarjenja v okoljih, kjer je kolesarjenje na delo že sprejeto kot pozitivna vrednota oz. kjer lahko kampanje promocije kolesarjenja v podjetjih ali ustanovah

temeljijo na splošnem prepričanju o pozitivnem prispevku kolesarjenja k blaginji posameznika in skupnosti. Pri teh kampanjah je pomembno, da menedžment vodilni v ustanovah, sami dajo vsaj simbolen zgled in s tem vzamejo veljavo stereotipu, ki kolesarjenje na delo razume kot način mobilnosti, primeren zaposlenim nižjega ranga, medtem ko vodstvo dokazuje svojo večvredno podobo z razkazovanjem svojega avtomobilskega voznega parka.

Za promocijo kolesarjenja med zaposlenimi so pomembne kampanje kolesarjenja na delo, ki potekajo na ravni mesta, regije ali države in so ustrezno medijsko podprte ter vključujejo znane osebnosti iz sveta politike, športa in (množične) kulture.

KOLESARJENJE TROJK NA DELO V OKVIRU KAMPANJE »MAJ 2010 – MESEC KOLESARJENJA«

Zametek širše promocijske kampanje kolesarjenja na delo v Ljubljani je v letu 2010 v okviru širše kampanje »Maj 2010 – mesec kolesarjenja« predstavljalo tekmovanje trojk v številu s kolesom prevoženih kilometrov na delo v maju. Ekipe, ki so jih sestavljali trije člani iz istega podjetja/ustanove so same beležile število kilometrov, ki jih je vsak član v mesecu maju prekolesaril v službo in nazaj, ter organizatorju tekmovanja konec meseca sporočile skupno število tako prevoženih kilometrov. Organizator je na koncu izžrebal dve ekipi in na zaključni prireditvi, ki so se je udeležili minister za promet, župan mesta Ljubljana in veleposlanica Kraljevine Danske, ki je sponzorirala nagrade, podelili šest kakovostnih mestnih koles.

Glede na vrsto zaposlitve pri kolesarjenju v službo v Ljubljani prednjačijo javni uslužbenciOkoli tretjina se jih v službo vozi s kolesi. Poleg vzpodbujanja kolesarjenja na delo v obliki različnih kampanj in dogodkov lahko MOL veliko stori za promocijo kolesarjenja med zaposlenimi in širše ob gradnji nove mestne upravne stavbe, v katero naj bi se preselila večina mestnih uradnikovZagotovitev varnih parkirnih mest, garderob in tušev bi bila dober in trajen zgled skrbi delodajalca za vzpodbujanje kolesarjenja na delo med zaposlenimi.

MESTNO OSEBNO SLUŽBENO KOLO ZA URADNIKE V MESTU GENT

Za promocijo kolesarjenja med (mestnimi) uradniki je posnemanja vredna praksa belgijskega mesta Gent. Tam se lahko vsak uradnikodloči, da bo namesto kritja stroškov prevoza na delo v uporabo prevzel kakovostno mestno kolo, ki ga lahko uporablja tudi v zasebne namene. Kolesa so moška in ženska, različnih velikosti okvirja, a enotnega tipa in barve, s čimer je poleg nižje nabavne cene in stroškov vzdrževanja zagotovljena tudi njihova prepoznavnost in tako kot taka služijo tudi promociji kolesarjenja v mestu.

3.5.5.5 Starejši

Delež tistih, ki kolesarijo, močno upade po 64. letu starosti. Domnevamo, da je to močno povezano ne le z upadom psiho-motoričnih sposobnosti, pač pa predvsem z občutkom varnosti. Kolesarjenje v Ljubljani in nasploh v Sloveniji zaradi prometne kulture in infrastrukture zahteva veliko pozornosti, sposobnosti hitrega ukrepanja in okretnosti na kolesu. Vse te sposobnosti pa s starostjo slabijo. Izboljšanje kolesarske infrastrukture, prometni režimi, ki pozitivno diskriminirajo kolesarjenje ter splošen dvig prometne kulture so tako posredni ukrepi za povečanje deleža kolesarjenja med starejšo populacijo. Na podlagi novih varnih kolesarskih poti v mestu in okolici je mogoče zasnovati tudi promocijske akcije v obliki kolesarskih družabnih dogodkov za starejše ali za cele družine oz. soseske. Promocijsko funkcijo posredno opravljajo tudi vse dejavnosti usposabljanja starejših za pridobivanje oz. obuditev znanj in spretnosti, potrebnih za varno rabo kolesa. Zato je še toliko bolj pomembno, da se zagotovi širjenje in rednost izvajanja tovrstnih programov[46].

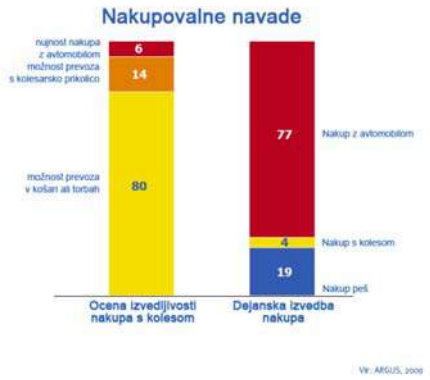
3.5.6 Kolesarjenje po nakupih

V nemškem govornem prostoru, v Skandinaviji in na Nizozemskem je nakupovanje s kolesom nekaj povsem običajnega, tudi v velikih nakupovalnih centrih na obrobju mesta. Tam je tudi »urbani kolesarski vozni park« v veliki meri prilagojen nakupovanju s kolesi (tricikli, ki služijo tudi prevozu otrok v šolo). V Sloveniji oz. v Ljubljani se po nakupih v nakupovalne centre s kolesi odpravijo redki. Po drugi strani pa trgovske verige vedno bolj igrajo na karto »zelenega potrošništva«, kar jih dela dojemljive tudi za promocijo alternativnih načinov nakupovanja. V Ljubljani je težava slaba dostopnost nakupovalnega centra na Rudniku s kolesi, nekoliko boljša je dostopnost nakupovalnega centra BTC. Še najbolj je zaradi vse do centra oz. od njega zvezno potekajoče in dovolj široke kolesarske steze na obeh straneh Celovške ceste dostopen Mercatorjev trgovski center v Dravljah, kjer je tudi največje število stojal za parkiranje koles.

Šele izboljšanja dostopnost nakupovalnih centrov s kolesi bo ustvarila pogoje tudi za promocijo kolesarjenja po nakupih v trgovskih centrih, medtem ko zaprtje mestnega jedra za avtomobilski promet samo po sebi deluje v korist nakupovanja s kolesom v centru mesta.

Graf. Št. 7

[46] V okviru projekta Life Cycle je uspešno potekalo tudi usposabljanje starejših.



Zanimiva je npr. anketa iz Gradca (glej graf št.???), ki kaže na silovito diskrepanco med racionalnim mnenjem in vsakdanjo navado. Večina potrošnikov meni, da je uporaba osebnega avtomobila pri nakupovanju nujna le v 6 % primerov, za kar 80 % vseh nakupov pa meni, da jih je moč opraviti z uporabo običajne kolesarskega košarice na prtljažniku ali na krmilu. Vendar je realnost povsem drugačna: kar 77 % vseh nakupov se opravi z osebnim avtomobilom in le 4 % s kolesom.

Anketa po gospodinjstvih – Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije iz leta 2003 (glej Sliko št.???) ugotavlja, da se je prav za nakupovalne namene delež poti, opravljenih z osebnim avtomobilom, najbolj povečal, kar je posledica t. i. »nove družabnosti«, kjer prebivalci očitno preživljajo svoj prosti čas v velikih nakupovalnih centrih na obrobju mesta.

Preglednica 2.10.2: Število potovanj/zadevno osebo na dan po ciljno-izvornih skupinah in prometnih sredstvih - MOL

MOL																
		Prevozno sredstvo							Delež po prometnih sredstvih (%)						Delež skupine	
CIS		OA	JP	M	K	P	Dr	Skupaj	OA	JP	M	K	P	Dr	skupina	%
S	D	0,517	0,117	0,003	0,081	0,053	0,002	0,772	67,0%	15,1%	0,4%	10,5%	6,8%	0,2%	zaposlen	50,90
D	S	0,355	0,088	0,002	0,057	0,046	0,001	0,549	64,7%	16,0%	0,4%	10,3%	8,4%	0,3%	zaposlen	50,90
S	I	0,203	0,223	0,003	0,098	0,220	0,006	0,754	26,9%	29,6%	0,4%	13,1%	29,2%	0,9%	šolar	21,71
I	S	0,158	0,193	0,002	0,080	0,214	0,003	0,651	24,3%	29,7%	0,4%	12,4%	32,8%	0,5%	šolar	21,71
S	Sl	0,065	0,004	0,000	0,003	0,004	0,001	0,078	83,8%	5,7%	0,3%	4,3%	4,7%	1,3%	zaposlen	50,90
Sl	S	0,070	0,004	0,000	0,005	0,004	0,001	0,083	84,0%	4,3%	0,3%	5,8%	4,7%	0,9%	zaposlen	50,90
D	Sl	0,089	0,006	0,000	0,005	0,015	0,001	0,116	76,7%	5,0%	0,2%	4,1%	12,9%	1,1%	zaposlen	50,90
S	N	0,099	0,018	0,000	0,018	0,055	0,000	0,191	52,1%	9,5%	0,1%	9,2%	29,0%	0,0%	prebivalec	100,00
N	S	0,125	0,020	0,001	0,022	0,060	0,000	0,230	54,7%	8,9%	0,4%	9,6%	26,2%	0,2%	prebivalec	100,00
S	Pč	0,148	0,025	0,000	0,028	0,048	0,004	0,252	58,6%	9,8%	0,1%	11,2%	18,8%	1,5%	prebivalec	100,00
Pč	S	0,167	0,023	0,001	0,031	0,048	0,004	0,274	61,1%	8,4%	0,2%	11,3%	17,4%	1,5%	prebivalec	100,00
S	Dr	0,159	0,037	0,001	0,026	0,052	0,003	0,278	57,4%	13,5%	0,2%	9,4%	18,6%	0,9%	prebivalec	100,00
Dr	S	0,153	0,039	0,000	0,025	0,051	0,002	0,270	56,4%	14,3%	0,1%	9,2%	19,0%	0,9%	prebivalec	100,00
D	Dr	0,057	0,007	0,000	0,008	0,021	0,000	0,093	60,6%	7,5%	0,0%	8,9%	22,7%	0,3%	zaposlen	50,90
Dr	D	0,032	0,004	0,000	0,004	0,014	0,000	0,053	60,7%	6,6%	0,0%	7,0%	25,7%	0,0%	zaposlen	50,90
Dr	Dr	0,047	0,011	0,000	0,006	0,019	0,001	0,084	55,4%	13,1%	0,0%	7,6%	22,8%	1,1%	prebivalec	100,00

Simboli ciljno-izvornih skupin

CIS	ciljno-izvorna skupina
S	Stanovanje
D	Delo
I	Izobraževanje
Sl	Službeno
N	Nakup
Pč	Prosti čas
Dr	Drugo

Združevanje namenov:

Nakup = redni in izredni nakup
Prosti čas = rekreacija in obisk svojcev, prijateljev, znancev
Drugo = nekoga prepeljati, restavracija, osebni opravki

Simboli prevoznih sredstev

OA	Osebni avto
JP	Javni promet
M	Motor, moped
K	Kolo
P	Peš
Dr	Drugo

Slika/Preglednica št.???

Vir: Anketa po gospodinjstvih – Raziskava potovalnih navad prebivalcev ljubljanske regije – Ninamedia, 2003.

Prepričanje, da v mestnem jedru zaradi premajhnih trgovin ni mogoče zagotavljati široke ponudbe blaga, kot to lahko storijo veliki nakupovalni centri na periferiji, so precej dobro omajali na Danskem z novo prakso združevanja tlorisov v pritličjih celega niza sicer samostojno stoječih hiš. Dostop z avtom ni potreben, saj Danci poleg kolesa uporabljajo tudi tricikle, tako za prevoz otrok kot tudi v nakupovalne namene.

3.5.7 Promocija kolesarjenja na kulturnih prireditvah

V Ljubljani skozi vse leto, zlasti poleti, potekajo različni festivali in kulturne prireditve. Velika večina teh prireditev poteka v ožjem središču mesta, katerega dostopnost z avtomobili se slabša in tako večje kulturne prireditve lahko povzročijo tudi motnje v avtomobilskem prometu. Če želi Ljubljana postati kolesarsko mesto, potem bi morala vzpodbujati tudi obisk kulturnih prireditev s kolesom tako s kampanjami tipa »Na poletni festival – s kolesom« (plakati, zgibanke, videospoti in drugim gradiva). Dodatna spodbuda bi bili lahko popusti pri nakupu vstopnic za tiste, ki na prireditve pridejo s kolesiPredhodno pa je potrebno povečati število kolesarskih stojal v okolici vseh lokacij, kjer potekajo kulturne prireditve, zlasti pred Cankarjevim domom, Centrom urbane kulture Šiška in drugimi kulturnimi središči.

V belgijskem Gentu je konec poletja 2009 v okviru festivala Gent, potekal tudi festival Avanti, namenjen "kolesarskim zasvojencem". Udeleženci festivala so tako lahko s kolesi sledili kulturnim dogodkom v Vzhodni Flandriji, vse od koncertov klasične, elektronske in jazz glasbe, do festivala "kolesarskega filma". Festival je svojo pot nadaljeval naprej v 40 evropskih mest, (med njimi Dunaj. Lisbona, Madrid, Milano..). "zasvojenci" se na pot seveda niso podali s kolesi (vsaj ne po celotni trasi), organizator je namreč poskrbel za ugodne cene prevoza na železnici, ponekod tudi zastonj.

3.5.8 Promocija kolesarjenja v mestu na velikih športnih in rekreativnih kolesarskih prireditvah

Maraton Franja in etapa kolesarske dirke po Sloveniji, ki imata cilj oz. štart v Ljubljani, sta odlični priložnosti, da se med udeležence razdeli promocijsko-informativna gradiva o Ljubljani kot kolesarskem mestu in da se organizira spremljevalna prireditev, ki tematizira in promovira kolesarjenje v mestu (npr. kolesarjenje z znanimi osebnostmi po mestu, zabavni kolesarski krog po mestu, kombinacija kolesarjenja po mestu in kviza na temo poznavanja mesta itd.).

3.5.9 Množično družabno kolesarjenje po mestu kot promocija kolesarjenja v mestu

Gre za redno »prisvojitev« mestnega središča v obliki družabnega kolesarjenja (tudi rolkanja), ki redno (npr. vsak prvi petek v mesecu od 15.00 do 18.00) poteka v toplejšem delu leta in omogoča kolesarjem, da za nekaj ur zavzamejo glavne prometnice v središču mesta. Omogoča pa tudi vrsto spremljevalnih prireditev v podporo kolesarjenju: (brezplačni) kolesarski servis na ulici, različne delavnice, vključno z delavnicami vključevanja javnosti v kolesarske dejavnosti mesta kot tudi prodajne akcije prodajalcev koles in kolesarske opreme. Tovrstne dejavnosti krepijo podobo kolesarjenja, samozavest in družabne vezi med kolesarji.

KLJUČNE UGOTOVITIVE GLEDE PROMOCIJE KOLESARJENJA V MESTU:

- **Kolesarjenja na delo in po opravkih v mestu se v mestu ne vzpodbuja sistematično.**
- **MOL nima izdelane celostne podobe za promocijo kolesarjenja v mestu.**
- **Sedanja kolesarska infrastruktura in prometna oprema nista del korporativnega sistema označevanja in brez bistvenih izboljšav to tudi ne moreta postati.**
- **Izboljšanje kolesarske infrastrukture in prometne opreme je predpogoj uspešne promocije kolesarjenja v mestu.**
- **Kampanje promocije kolesarjenja v mestu, namenjene različnim ciljnim skupinam, so redke, pobuda zanje ne pride s strani MOL.**
- **Velike kolesarske prireditve v mestu se ne izkoriščajo za promocijo kolesarjenja v mestu.**

3.5.10 Strateške prioritete promocije kolesarjenja v Ljubljani

- Strateške prioritete promocije kolesarjenja v Ljubljani so:oblikovati celostno podobo »urbanega kolesarjenja« v Ljubljani in zasnovati sistem korporativnega označevanja;
- vzpostaviti in redno posodabljati »kolesarsko spletno stran MOL«;
- zagotoviti, da bo lahko nova upravna palača MOL služila kot zgleden objekt za promocijo kolesarjenja na delo (kolesarnice, garderobe, tuši);

- vzpostaviti redno proračunsko postavko za financiranje promocije urbanega kolesarjenja v MOL;
- izvesti anketo med uslužbenci MOL glede interesa po uporabi osebnega službenega kolesa;
- izkoristiti »Maraton Franja«, kolesarsko dirko po Sloveniji in akcijo »Slovenija kolesari« za promocijo kolesarjenja v Ljubljani;
- vzpodbuditi in podpreti kolesarske organizacije k izvedbi redni družabnih kolesarskih dogodkov v središču mesta;
- zagotoviti sredstva za redno izvajanje in širjenje dejavnosti usposabljanja starejših občanov za (ponovno) pridobivanje znanj in veščin za kolesarjenje v mestu;
- vzpodbuditi Študentsko organizacijo Univerze v Ljubljani in Univerzo v Ljubljani k skupnemu projektu »študentsko kolo«.

4 AKTERJI IZVEDBE CELOVITE KOLESARSKE STRATEGIJE MESTA LJUBLJANE

Izvedba in obseg izvedbe katerekoli strategije je odvisna od akterjev, njihovih znanj in usposobljenosti ter interesov in sredstev, s katerimi razpolagajo. Tudi če si akterji prizadevajo za iste splošne cilje, to še ne pomeni, da si ne nasprotujejo glede posameznih prioritet in/ali glede možnih različic posameznih rešitev. Slabo medsebojno poznavanje in informiranost ter nesposobnost vživljanja v vlogo drugega, lahko med akterji privede do nezaupanja in sporov okoli legitimnosti in pristojnosti za delovanje, informacijskih blokad, pripisovanja neustreznih namenov ali pa do zgolj časovno-prostorske neusklajenosti delovanja. Vse to slabi potencial za implementacijo in negativno vpliva na proces izvedbe neke strategije. Krepitev akterjev in njihovih zmogljivosti za uspešno razreševanje sporov ter sinergijsko delovanje za izvedbo strategije so tako nujen sestavni del vsake celovite strategije.

Ključni akterji za izvedbo celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane so:

- **politični akterji na ravni MOL**
- **akterji iz vrst mestne uprave in javnih podjetij**
- **akterji na ravni državnih organov in institucij**
- **akterji iz vrst strokovnih organizacij**
- **akterji iz vrst nevladnih organizacij**

4.1.1 Politični akterji na ravni MOL

Mestni svet MOL

Mestni svet je ob županu ključni politični akter, odgovoren za izvedbo strategije, in je z vidika snovalcev Celovite kolesarske strategije pomemben kot organ, ki s sprejemom dokumenta zagotavlja njegovo legitimacijo kot uradno strategijo MOL na področju kolesarjenja. Je organ, ki s potrditvijo prostorskih aktov, razvojnih projektov, infrastrukturnih posegov itd. in ne nazadnje tudi občinskega proračuna, neposredno vpliva na oblikovanje in izvedbo akcijskih izvedbenih načrtov strategije, ter organ, ki razpravlja o poročilih o izvedbi strategije in jih potrjuje. . Mestni svet bo po obravnavi in potrditvi dokumenta v mestnem proračun zagotovil sredstva za izdelavo štiriletnih izvedbenih akcijskih načrtov in od leta 2012 dalje pred sprejemom proračuna obravnaval poročilo o izvedbi strategije, ob sprejemu proračuna MOL za naslednje leto pa obravnaval tudi njegove posledice za izvedbo Celovite kolesarske strategije, skladno z vsakokrat potrjenim štiriletnim izvedbenim akcijskim načrtom.

Župan MOL

Župan MOL si skupaj s podžupani in v sodelovanju z mestno upravo prizadeva, da so pri vseh projektih, ki imajo vpliv na mobilnost v mestu, upoštevani vidiki izboljšanja kolesarske mobilnosti v mestu ter izvedene tiste rešitve, ki so skladne s splošnimi cilji Celovite kolesarske strategije ter njenim vsakokratnim štiriletnim izvedbenim akcijskim načrtom. Ob tem na podlagi Celovite kolesarske strategije, v sodelovanju z mestno upravo, strokovnimi inštitucijami in zainteresirano javnostjo, do konca leta 2012 pripravi razvojni projekt razvoja kolesarske infrastrukture in promocije kolesarjenja v mestu z namenom doseganja v strategiji opredeljenih strateških razvojnih ciljev.

4.1.2 Akterji iz vrst mestne uprave[47]

Kolesarski koordinator MOL

Funkcija koordinatorja za kolesarjenje v MOL je bila v januarju 2010 uvedena kot ena od obvez v okviru projekta CIVITAS ELAN z namenom izboljšati komunikacijo in koordinacijo med različnimi oddelki MOL, katerih odločitve neposredno vplivajo na pogoje in možnosti kolesarjenja v mestu. Njegova naloga je tudi stalna skrb za promocijo kolesarjenja v mestu, za dobro komunikacijo s kolesarji/-kami v mestu ter organizacijami, ki delujejo na področju zagovorništva in promocije kolesarjenja v Ljubljani. Koordinator za kolesarstvo je prek svoje funkcije ključni akter izvedbe Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane, vendar za zdaj še nima pristojnosti izdajanja mnenj in soglasij pri prostorskih, gradbenih in prometno-infrastrukturnih dejavnostih v mestu, ki vplivajo oz. bodo vplivale na izvedbo strategije, prav tako tudi še ni neposredno vključen v oblikovanje oz. spremembo prometnih režimov v mestu. Spodaj so naštete minimalne pristojnosti, ki jih mora imeti kolesarski koordinator za uspešno opravljanje svojega dela na različnih področjih.

Planiranje

Koordinator za kolesarjenje skrbi za koordinacijo in integracijo kolesarskega planiranja ter implementacije gradnje kolesarske mreže z drugimi relevantnimi mestnimi oddelki ter državnimi organi in agencijami. V njegovi pristojnosti je pregled vseh prostorskih in prometnih načrtov ter ocena njihovih vplivov na pretočnost in varnost kolesarjenja s podajanjem predlogov za spremembe in izboljšave pred sprejemom planov in načrtov. Prav tako izvaja pregled predlaganih sprememb prometnih režimov v mestu s podajanjem predlogov za spremembe in izboljšave pred samo njihovo uveljavitvijo in koordinacijodejavnosti za izboljšanje obstoječe kolesarske prometne infrastrukture ter prometno-varnostne signalizacije. Skrbi za predstavljanje interesov kolesarjev in kolesark v

[47] Belgijsko mesto Gent je tako po velikosti kot po topografiji in strukturi dejavnosti zelo podobno Ljubljani in je v zadnjih 30 letih prešlo razvoj od izrazito "avtomobilskega mesta" do mesta, ki daje prednost javnemu in nemotoriziranemu prometu. V okviru mestne uprave se 6 zaposlenih ukvarja izkjučno s kolesarskimi zadevami v mestu: 4 z načrtovanjem kolesarske infrastrukture in prometne opreme, po eden pa s sodelovanjem z uporabniki oz. kolesarji ter kolesarskimi organizacijami v mestu ter s promocijo kolesarjenja med različnimi ciljnimi skupinami v mestu. Vsi so kolesarji in se v službo vozijo s kolesi.

mestu pri pripravah prostorskih in prometnih načrtov in projektov v mestu ter informiranje kolesarjev in kolesark v mestu o teh načrtih. Ena od nalog je tudi obveščanje mestnih svetnikov in svetnic o upoštevanju interesa za pretočno in varno kolesarjenje pri oblikovanju prostorskih in prometnih načrtov ter drugih aktov v mestu. Prav tako koordinira dejavnosti za izboljšanje prometne infrastrukture, ki vpliva na možnosti za kolesarjenje v mestu, vključno z zagotavljanjem parkiranja koles na ključnih postajališčih mestnega in primestnega potniškega prometa ter izgradnjo kolesarskih parkirišč in garaže v sklopu novega potniško-poslovnega centra Emonika.

Vzdrževanje in popravila

Koordinatorjeva naloga je oblikovanje in predlaganje sprotnih izboljšav in popravil kolesarske infrastrukture ter spremljanje izvedbe tovrstnih del z namenom zmanjševanja tveganj poškodb kolesarjev in koles v mestu.

Vključevanje in angažiranje javnosti

Vloga kolesarskega koordinatorja je tudi skrb za vključevanje organiziranih in neorganiziranih kolesarjev ter drugih zainteresiranih nevladnih organizacij in civilnodružbenih skupin v programe in projekte za izboljšanje pogojev za kolesarjenje v Ljubljani.

Izobraževanje in podpora

Zagotavlja informacije ter organizira in/ali izvaja delavnice za izboljšanje varnosti kolesarjenja v mestu, koordinira dejavnosti s šolami v zvezi z zagotavljanjem varnih kolesarskih poti ter programov usposabljanja za varno kolesarjenje. Prav tako v mestu tudi koordinira dejavnosti za izboljšanje usposobljenosti odraslih kolesarjev, predvsem starejših. Usklajuje tudi pripravo in izdajo/objavo različnih vrst kolesarskih zemljevidov, vključno s spletnimi.

Meritve, vzdrževanje podatkovnih baz in interpretacija podatkov

Skupaj z Oddelkom za gospodarske dejavnosti in promet sodeluje pri zbiranju podatkov in vzdrževanju podatkovnih baz. Predlaga in spremlja namestitev ter delovanje avtomatskih števcev kolesarskega prometa ter pri obdelavi, interpretaciji in objavi rezultatov spremljanja kolesarskega prometa, vključno s pogostostjo in vrsto poškodb kolesarjev, pogostostjo kraje koles in stopnjo odkrivanja tovrstnega kriminala, prav tako pa tudi pri raziskavah o izhodiščnih točkah, destinacijah kolesarjenja in kritičnih točkah za kolesarjenje v mestu.

Pridobivanje sredstev

Sledi mestnim, državnim, evropskim in drugim razpisom, ki omogočajo prijavo projektov s področij izboljšanja kolesarske infrastrukture, varnosti kolesarjenja, ozaveščanja in izobraževanja ter promocije kolesarjenja v mestu.

Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet

Oddelek za gospodarske dejavnosti in promet, ki opravlja naloge na področju varnosti cestnega prometa ter preventive in vzgoje v cestnem prometu ter v tem okviru skrbi za vzdrževanje občinskih cest, kolesarskih stez, pešpoti, javne razsvetljave, prometne signalizacije itd., ima ključno vlogo pri izvedbi Celovite kolesarske strategije. Pomembno vlogo ima predvsem v delu, ki zadeva obnovo in širitev mreže kolesarske infrastrukture, kot tudi v delu, ki se posveča uvedbi kolesarjem prijaznih prometnih režimov na občinskih cestah v mestu. Za uspešno izvedbo teh nalog bo oddelek okrepil svoje zmogljivosti ter pridobil nova znanja s področja zagotavljanja pretočnosti in varnosti kolesarskega prometa. Prav tako bo izboljšal komunikacijo s koordinatorjem za kolesarjenje v MOL, Oddelkom za urejanje prostora MOL in Službo za razvojne projekte in investicije MOL.

Oddelek za urejanje prostora

Oddelek med drugim pripravlja prostorske planske in prostorske izvedbene akte, organizira in vodi postopke obravnave in sprejemanja prostorskih planskih in izvedbenih aktov, spremljanje uresničevanja prostorskega plana in prostorskih izvedbenih aktov, pripravlja urbanistične programske rešitev za pomembnejše stavbne in infrastrukturne posege v MOL, izvaja upravne naloge ter zagotavlja informacije in mnenja v zvezi z urejanjem prostora. Oddelek bo v okviru izvedbe Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane večjo pozornost posvetil prostorski umestitvi novih kolesarskih povezav v mestu ter ustreznih infrastrukturnih rešitev za nemoteno in varno kolesarjenje pri večjih stavbnih in infrastrukturnih posegih v mestu ter s tem v zvezi izboljšal komuniciranje s kolesarskim koordinatorjem v MOL in Oddelkom za gospodarske dejavnosti in promet.

Služba za lokalno samoupravo

Služba za lokalno samoupravo, ki med drugim načrtuje in izvaja vse naloge za delovanje četrtnih skupnosti MOL, skrbi za medobčinsko in medmestno sodelovanje ter regionalno povezovanje ter opravlja naloge v zvezi z ustanavljanjem, organizacijo in delovanjem pokrajine in MOL kot glavnega mesta, bo zagotovila podporo pri vključevanju četrtnih skupnosti pri pripravi in izvedbi akcijskih načrtov za izvedbo Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane ter nudila podporo pri sodelovanju s sosednjimi občinami glede tistih vidikov strategije, ki presegajo prostorske okvire MOL.

Služba za razvojne projekte in investicije

Služba za razvojne projekte in investicije med drugim vodi, organizira in koordinira delo na razvojnih projektih MOL, v sodelovanju z Regionalno razvojno agencijo Ljubljanske urbane regije pripravlja strokovne podlage in koordinira delo na področju načrtovanja in izvajanja razvoja MOL ter usklajuje in vodi aktivnosti mestne uprave v procesih povezovanja MOL v projekte Evropske unije in drugih mednarodnih skupnosti in združenj. Služba bo posebno pozornost posvetila pripravi razvojnih projektov na področju izboljšanja in širitve kolesarske prometne infrastrukture ter promocije urbanega kolesarjenja in projektov, ki vključujejo izboljšanje pogojev za pretočno, udobno in varno kolesarjenje v mestu.

Oddelek za predšolsko vzgojo, šolstvo in šport

Oddelek ima skupaj z občinskim Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu pomembno vlogo pri promociji kolesarjenja med šolsko mladino; tako npr. skrbi za usposabljanje otrok pri pridobivanju znanj in veščin varnega kolesarjenja. Skupaj z vodstvi osnovnih šol, sveti staršev, mestnim koordinatorjem za kolesarstvo, Oddelkom za gospodarske dejavnosti in promet ima tudi pomembno vlogo pri vzpostavitvi varnih poti za prihod v šolo s kolesom ter informiranju otrok in staršev o varnih poteh in varnem prihodu v šolo s kolesom. Oddelek sicer tudi v praksi promovira kolesarjenje na delo. Pri tistih vidikih Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane in njenih izvedbenih akcijskih načrtov, ki zadevajo varne kolesarske poti v šolo, usposabljanje mladih za varno vožnjo s kolesom v mestu in promocijo kolesarjenja med šolsko mladino, se bo oddelek vključil v delo Kolesarske platforme mesta Ljubljane.

Oddelek za kulturo

Pri spremembi mobilnostnih vzorcev z namenom povečanja deleža kolesarskega prometa, ima veliko vlogo sprememba vrednot in navad. Pri tem je pomembna sodobna medijska produkcija, ki lahko na inovativen način problematizira vspostavljene vzorce mobilnosti in obnašanja v prometu ter subtilno promovira drugačno mobilnostno kulturo v mestu, v kateri imajo osrednjo vlogo javni in nemotorizirani promet ter intermodalnost. Oddelek za kulturo MOL je na ravni mesta ključni akter, ki lahko prek razpisov za različne vrste umetniške produkcije podpre nastanek tovrstne produkcije, zato se v delu, ki se tiče promocije kolesarske mobilnostne kulture, oddelek vključuje v delo Kolesarske platforme mesta Ljubljane. Oddelek za kulturo se lahko tudi uspešno vključi v kampanje "na kulturne prireditve s kolesom"

Mestno redarstvo

Vloga mestnega redarstva pri izvedbi Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane je v prvi vrsti okrepljena skrb za zagotavljanje varnosti kolesarjev v mestnem prometu ter opozarjanje kolesarjevna upoštevanje prometnih predpisov ter upoštevanje pešcev kot šibkejših udeležencev v

prometu. V tem smislu bodo mestni redarjiposebno pozornost posvetili preprečevanju in sankcioniranju tistih ravnanj v prometu in pri vzdrževalnih delih na cestni infrastrukturi, ki neposredno ogrožajo življenje in zdravje vseh tistih, ki kolesarijo v mestu.

4.1.3 Akterji na ravni državnih organov in institucij

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu

Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, ki deluje v sklopu Direkcije za ceste Ministrstva RS za promet, med drugim v sodelovanju z občinami oz. osnovnimi šolami izvaja redni program usposabljanja učencev7. razredov osnovnih šol za pridobivanje kolesarskega izpita ter posamezne akcije ozaveščanja kolesarjevi n drugih udeležencev v prometu o različnih vidikih varnosti kolesarjev kot udeležencev v prometu. Svet bo s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in drugimi akterji aktivno sodeloval pri izvedbi tistih vidikov Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana, ki neposredno zadevajo izboljšanje varnosti kolesarjenja v Ljubljani.

Prometna policija

Vloga prometne policije je po eni strani zbiranje in posredovanje podatkov o prometnih nesrečah na območju MOL, v katerih so bili udeleženi kolesarji, po drugi strani pa aktivno sodelovanje pri izboljšanju kolesarske varnosti kolesarjev na področju MOL. Aktivno sodeluje z opozarjanjem drugih prometnih udeležencev na upoštevanje kolesarjev kot prometnih udeležencev, s sankcioniranjem tistih ravnanj udeležencev v prometu, ki ogrožajo varnost kolesarjev ter opozarjanjem pristojnih občinskih in republiških organov ter služb na tiste vidike stalnih in začasnih prometnih ureditev v mestu, ki pomenijo grožnjo varnosti kolesarjenja v mestu.

Inštitut za varovanje zdravja RS – CINDI Slovenija

Inštitut za varovanje zdravja v okviru programa organizacije CINDI (Center za preprečevanje kroničnih bolezni) Svetovne zdravstvene organizacije, namenjenega ohranjanju in krepitvi zdravja ter preprečevanju kroničnih nenalezljivih bolezni prek evropskega projekta vzpodbujanja vseživljenjskega kolesarjenja LIFECYCLE tudi v Ljubljani izvaja usposabljanje predšolskih otrok in starejših občanov za (ponovno) pridobitev spretnosti za varno kolesarjenje v mestu. Nadaljevanje in nadgradnja programa, za kar je potrebno zagotoviti sredstva iz državnega in občinskega proračuna, omogočata pridobivanje telesnih spretnosti in znanj. To je pomembno za varno kolesarjenje v mestu pri starejših občanih, kar je poleg izboljšanja prometne infrastrukture in kulture eden temeljnih pogojev za povečano uporabo kolesa kot prevoznega sredstva med starejšimi prebivalci v Ljubljani, katerih delež se bo zaradi trenda splošnega staranja prebivalstva verjetno povečeval. Takšna skrb bi tako zagotovila tudi učinkovito promocijo Celovite kolesarske strategije

mesta Ljubljane med starejšo populacijo ter ponudila možnost za njeno aktivno vključevanje v izvedbo strategije.

4.1.4 Akterji iz vrst strokovnih organizacij

Urbanistični inštitut Republike Slovenije

Urbanistični inštitut razpolaga z vrsto pomembnih znanj s področja prostorskega načrtovanja, načrtovanja prometnih ureditev ter sodobnih pristopov pri uporabi prometno-tehnične opreme za zagotavljanje pretočnega in varnega kolesarjenja v mestih, zato ima nepogrešljivo vlogo pri kritičnem spremljanju in evalvaciji izvedbe Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane ter njenih spremembah in dopolnitvah, v skladu z najnovejšimi mednarodnimi strokovnimi spoznanji in dobrimi praksami v drugih mestih. Inštitut ima lahko tudi pomembno vlogo pri izdelavi akcijskih izvedbenih načrtov strategije.

Inštitut za politike prostora

Inštitut za politike prostora (IPoP) deluje kot nevladna organizacija in neodvisni raziskovalni zavod na področju prostora, z namenom doseganja sinergij med različnimi vedami in praksami, ki se tako ali drugače ukvarjajo s prostorom. Inštitut se bo v skladu z možnostmi vključeval v pripravo in izvedbo akcijskih izvedbenih načrtov Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane z vidika tistih praks načrtovanja rabe prostora in vključevanja različnih uporabnikov v načrtovanje rabe prostora, ki omogočajo in promovirajo urbano kolesarjenje kot obliko mobilnosti, ki omogoča sinergijsko in večnamensko rabo javnih površin v mestu.

Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo – Slovenija

Poleg znanj s področja analize politik Regionalni center za okolje za srednjo in vzhodno Evropo (REC Slovenija) razpolaga z znanji in izkušnjami s področja vključevanja javnosti v politike in projekte, ki zadevajo varstvo okolja in kakovost življenja, kot tudi moderiranja skupinskih večdeležniških procesov. Pridobiva tudi vse več znanj s področja spremembe mobilnostnih navad in mobilnostnega menedžmenta. REC Slovenija je sodeloval pri vzpostavitvi Kolesarske platforme mesta Ljubljana, kateri je nudil komunikacijsko podporo in zagotavljal moderirano vodenje njenega dela. REC Slovenija lahko tudi za nadaljnje uspešno delo kolesarske platforme mesta Ljubljana, zagotovi ustrezno komunikacijsko podporo in moderiranje skupinskih procesov. Poleg tega prek vključevanja v mednarodne projekte s področja promocije kolesarjenja in trajnostne mobilnosti v mestih, lahko zagotovi prenos različnih informacij in znanj v podporo izvedbi Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana ter posreduje informacije in znanja glede njene izvedbe drugim akterjem v Sloveniji in drugje v Evropi.

Akterji iz vrst nevladnih organizacij

Ljubljanska kolesarska mreža

Ljubljanska kolesarska mreža (LKM) je osrednji akter, ki zagovarja interese urbanega kolesarjenja v MOL. Opozarja na konkretne probleme in predlaga njihove rešitve, mobilizira kolesarje v podporo izboljšanju pogojev kolesarjenja v mestu. LKM ima ključno vlogo pri zagotavljanju organiziranega uporabniškega odziva na Celovito kolesarsko strategijo mesta Ljubljane ter vključevanju interesov tistih, ki po mestu kolesarijo v službo/šolo, nakupih ter različnih drugih opravkih, ter v pripravah akcijskih načrtov za izvedbo strategije. Za krepitev svojih zmogljivosti se mora LKM usposobiti za pridobivanje projektnih sredstev ter vodenje projektov s področij vključevanja javnosti v prometno in okoljsko politiko ter spremljanje omenjenih politik na ravni mesta ter promocije urbanega kolesarjenja med različnimi ciljnimi skupinami.

Kolesarska zveza Slovenije

Kolesarska zveza Slovenije v prvi vrsti promovira športno in rekreativno kolesarjenje, obenem pa si tudi prizadeva za spremembo prometno-varnostnih predpisov v prid prednostnega upoštevanja kolesarjev kot enakopravnih udeležencev/k v prometu ter večje varnosti kolesarjev. Zvezo predvsem zanima prenos izkušenj iz oblikovanja in vodenja procesa priprave Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane za oblikovanje podobne strategije na ravni Slovenije. V zameno lahko prek prireditev, ki jih organizira, predvsem prek mednarodne Dirke po Sloveniji, prispeva k promociji Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane.

Focus – društvo za sonaraven razvoj

Poslanstvo Focusa, društva za sonaraven razvoj, je z izobraževanjem, ozaveščanjem in sooblikovanjem politik na področju podnebnih sprememb spodbujati rešitve za okolju in družbi odgovorno življenje. Prek programa Mobilnost spodbuja načine mobilnosti, ki potrebe ljudi po mobilnosti usklajujejo z okoljskimi in drugimi dimenzijami prometa. Focus društvo sooblikuje ukre in podukrepe Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana, sodeluje v osveščanju javnosti, kampanjah in izvedbenih projektih. Skrbi za za spremljanje, analiziranje in vključevanje javnosti v procese odločanja. Društvo Focus javno izpostavi pomen Kolesarske strategije mesta Ljubljane za zmanjševane izpustov toplogrednih plinov, spremlja njeno izvajanje ter skrbi za pravočasno obveščanje in seznanjanje javnosti z rezultati doseganja zmanjševanja izpustov toplogrednih plinov.

CIPRA Slovenija – društvo za varstvo Alp

CIPRA Slovenija bo promovirala kolesarjenje v mestu Ljubljana, predvsem z vidika izboljšanja kakovosti zraka v mestu. Sodelovala bo pri ozaveščanju in informiranju prebivalcev mesta o trendih

stanja kakovosti zunanjega zraka v mestu, vplivu onesnaženja zraka na zdravje ljudi ter vplivu prometa na kakovost zraka v mestu

Turistična zveza Slovenije

Turistična zveza Slovenije že enajsto leto zapovrstjo organizira akcijo »Slovenija kolesari«, ki je sicer namenjena promociji rekreativno-turističnega kolesarjenja, vendar njen pomen presega njene ožje cilje, ker akcija promovira kolesarjenje kot zdrav in do okolja prijazen način mobilnosti nasploh in ne le kot način preživljanja prostega časa. S prilagoditvijo akcije mestnemu okolju oz. kolesarjenju v mestih ter izvedbi dogodkov v Ljubljani in okolici, lahko Turistična zveza Slovenije v sodelovanju z Zavodom za turizem MOL, Športno zvezo Ljubljane in kolesarskim koordinatorjem v MOL veliko prispeva k promociji Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljana in popularizaciji kolesarjenja v mestu.

Športna zveza Ljubljane

Športna zveza Ljubljane bo v promociji Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane sodelovala z aktivnostmi spodbujanja urbanega kolesarjenja, ki poleg kot zdravega načina mobilnosti v mestu vsebuje tudi vidik rekreacije, ki je dostopna vsem in izboljšuje splošno zdravje prebivalstva v mestu. Prek svoje spletne strani in gradiv bo omogočila rekreativnim športnikom, da se seznanijo s Celovito kolesarsko strategijo mesta Ljubljane ter izvedbenimi akcijskimi načrti in dejavnostmi.

Kolesarska platforma mesta Ljubljane

Kolesarsko platformo mesta Ljubljane pojmujemo kot »kolektivni akterja« . Tako oblikovanje kot tudi izvedba Celovite kolesarske strategije sta odvisni od številnih deležnikov, ki delujejo na različnih ravneh:

- oblikovanja vrednot, vedenjskih vzorcev in javnega mnenja;
- oblikovanje konceptualnih in izvedbeno tehničnih rešitev na področju urejanja prostora, prometa in mobilnosti v različnih različicah;
- zagotavljanje administrativno-upravnih podlag in postopkov kot osnova za izbrane konceptualne in administrativno tehnične rešitve;
- zagotavljanje politične moči za definiranje problemov in izbor možnosti ter legitimacija izbranih rešitev;
- zagotavljanje virov in sredstev za izvedbo izbranih rešitev;
- spremljanje in evalvacija rešitev.

*Prvi korak pri oblikovanju Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane je bila ustanovitev **Kolesarske platforme mesta Ljubljane**. Platfroma je bila ustanovljena v juniju 2009. Sodelujoči so ves čas posredovali dragocene vhodne informacije in strokovna znanja ter vseskozi spremljali in usmerjali oblikovanje tega dokumenta. Pri delu platforme so sodelovali koordinator za kolesarjenje v MOL, predstavniki Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet MOL, Oddelka za varstvo okolja MOL, Oddelka za urejanje prostora MOL, Službe za razvojne projekte in investcije MOL, Službe za lokalno samoupravo MOL, Mestnega redarstva, Prometne policije, Zavoda za zdravstveno varstvo Slovenije – CINDI Slovenija, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOL in RS, Urbanističnega inštituta RS, Inštituta za politike prostora, Focusa – društva za sonaraven razvoj, Kolesarske zveze Slovenije, Turistične zveze Slovenije, Športne zveze Ljubljane, Ljubljanske kolesarske mreže, Regionalnega centra za okolje za srednjo in vzhodno Evropo – Slovenija ter predstavnikov podjetij, ki tržijo kolesa in kolesarsko opremo. Platforma je bila v svojem delovanju odprta tudi za posamezne občane MOL, ki so hoteli prispevati k izboljšanju pogojev za kolesarjenje in promociji kolesarjenja v MOL. Dosedanje delo je pokazalo, da bi bilo občasno v dejavnosti platforme potrebno vključiti tudi predstavnike Oddelka za predšolsko vzgojo, šolstvo in šport MOL, Oddelka za kulturo MOL ter zavoda Turizem Ljubljana.*

Deležniki so kot akterji zavezani različnim tipom racionalnosti oz. delovanja, kar za uspešno reševanje strukturno novih problemov, med katere sodi tudi sprememba mobilnostne paradigme, zahteva oblikovanje skupne informacijsko-komunikacijske platforme ter njeno profesionalno in nepristransko vodenje. To je nujen pogoj za možnost konstruktivnega kritičnega soočanja različnih pričakovanj in interesov akterjev ter za oblikovanje njihove kolektivne akcije. Pri tem je ključnega pomena to, da imajo različni akterji možnost sodelovati že pri opredelitvi problemov in prioritet, saj bodo le tako v procesu izvedbe strategije sodelovali zavzeto in konstruktivno oz. vsaj ne bodo ovirali procesa. S tem namenom je bila ob začetku oblikovanja Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane ustanovljena večdeležniška Kolesarska platforma mesta Ljubljane, ki je omogočila participativno pripravo tega dokumenta ter prispevala številne informacijske vložke in strokovne pripombe, na podlagi katerih je nastala strategija. Sredstva za komunikacijsko podporo in profesionalno vodenje plaftorme so bila zagotovljena v okviru projekta CIVITAS ELAN.

Za izvedbo Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane in soudeležbo različnih deležnikov pri oblikovanju akcijskih izvedbenih načrtov je potrebno zagotoviti nadaljevanje dela platforme ter izboljšanje komunikacijske podpore ter profesionalno moderiranega vodenja njenih dejavnosti.

4.1.5 Ključne ugotovitve v zvezi z akterji izvedbe Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane

- Kolesarska platforma mesta Ljubljane zagotavlja ustrezen okvir za informiranje in soočanje mnenj različnih akterjev kolesarske politike v mestu, vendar ni zagotovljeno njeno nadaljnje delo ter profesionalno vodenje in upravljanje.
- Notranja koordinacija med oddelki in službami MOL glede kolesarske politike v mestu je pomanjkljiva.
- V mestni upravi je premalo zaposlenih, ki bi se ukvarjalo z načrtovanjem sodobnih rešitev na področju kolesarjem prijaznih prometnih režimov in prometno-tehničnih ukrepov. Potrebna so tudi dodatna znanja, predvsem na področju sodobnega načrtovanja in izvedbe kolesarske infrastrukture in prometno-tehnične opreme, kot tudi glede vodenja celovite kolesarske politike v mestu.
- Koordinator za kolesarjenje v MOL nima jasno opredeljenih pristojnosti glede dajanja soglasij o ustreznosti predlaganih posameznih prometno tehničnih rešitev v mestu, niti glede dajanja mnenj o vplivu večjih investicij in projektov v mestu na kolesarjenje v mestu.
- Akterji iz vrst neprofitnih civilno-družbenih organizacij na področju kolesarske politike imajo velik mobilizacijski potencial, a šibke organizacijske strukture, bremeni jih tudi pomanjkanje strokovnega osebja. Možnosti pridobivanja sredstev za delovanje na področju prometne politike, ozaveščanju o trajnostni mobilnosti in promociji urbanega kolesarjenja prek razpisov MOL, kot tudi na ravni Republike Slovenije so zelo omejene.

4.1.6 Strateške prioritete za podporo razvoju zmogljivosti akterjev pri izvedbi Celovite kolesarske strategije mesta Ljubljane

- Zagotovitev nadaljevanja profesionalnega delovanja Kolesarske platforme mesta Ljubljane in vključitev predstavnikov občinskega Oddelka za predšolsko vzgojo, šolstvo in šport, Oddelka za kulturo ter zavoda Turizem Ljubljana v delo platforme.
- Predaja pristojnosti koordinatorju za kolesarjenje v MOL, zlasti za dajanje soglasij glede načrtov razvoja prometne infrastrukture in tehničnega prevzema novih in/ali obnovljenih površin za kolesarjenje ter prometnih režimov v mestu.
- Izboljšanje notranje komunikacije med različnimi oddelki MOL glede različnih vidikov sprememb prometnih režimov, kolesarske infrastrukture in prometne opreme, zlasti med kolesarskim koordinatorjem MOL, Oddelkom za urejanje prostora in Oddelkom za gospodarske dejavnost in promet ter Službo za razvojne projekte in investicije.
- Krepitev kadrovskih zmogljivosti in znanj s področja kolesarjem prijaznih prometnih režimov, infrastrukture in prometne opreme v okviru mestne uprave, še posebej v okviru Oddelka za gospodarske dejavnosti in promet.
- Podpora delovanju nevladnih organizacij na področjih ozaveščanja o prometu in okolju v mestu, soudeležbe pri oblikovanju prostorske in prometne politike mesta ter promocije kolesarjenja kot načina urbane mobilnosti in sestavnega dela zdravega načina življenja prek tematskih razpisov različnih oddelkov MOL.
- Promocija kolesarjenja kot oblike trajnostne mobilnostne kulture, v kateri je posamezniki avtonomen, a odgovoren do svojega zdravja, kakovosti življenja v mestu ter do lokalnega in globalnega naravnega okolja.

5 VIRI IN LITERATURA

1. Odlok o občinskem prostorskem načrtu mestne občine Ljubljana – strateški del - 2010
2. Strategija trajnostnega razvoja Mestne občine Ljubljana -2002
3. Program varstva okolja za Mestno občino Ljubljana za obdobje 2007-2013
4. Navodila za projektiranje kolesarskih površin – Direkcija Republike Slovenije za ceste - 2010
5. Design Manual for Bicycle Traffic – CROW English version 2007
6. Paul Niquette, *A Certain Bicyclist: An Offbeat Guide to the Post-Petroleum Age* – Editor: Seven Palms Press (1985) – ISBN 0-912593-04-0
7. Robert Hurst, *The Art of Urban Cycling: Lessons from the Street* – Editor: Falcon; 1st edition (July 1, 2004) – ISBN 0-7627-2783-7, ISBN 978-0-7627-2783-4

Internetni viri:

1. ^ Herlihy, David (2004). *Bicycle: the History*. Yale University Press. pp. 2. ISBN 0-300-10418-9. http://yalepress.yale.edu/yupbooks/book.asp?isbn=9780300104189.
2. ^ China ends 'bicycle kingdom' as embracing cars, China Daily, 2004-11-11 (Accessed 2007-01-26)
3. ^ a b c d e "Cycling in the Netherlands" (PDF). Rijkswaterstaat (Dutch Ministry of Transport, Public Works and Water Management). http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Cycling%20in%20the%20Netherlands%20VenW.pdf.
4. ^ Rietveld, Piet; Vanessa Daniel (August 2004). "Determinants of bicycle use: do municipal policies matter?". *Transportation Research Part A: Policy and Practice* (Elsevier) **38** (7): 531–550. doi:10.1016/j.tra.2004.05.003.
5. ^ a b c Ogilvie, David; Matt Egan, Val Hamilton, Mark Petticrew (2004-09-22). "Promoting walking and cycling as an alternative to using cars: systematic review". *British Medical Journal* (BMJ Publishing Group) **329** (7469): 763. doi:10.1136/bmj.38216.714560.55. PMID 15385407.
6. ^ LAB Bicycle-friendliness criteria
7. ^ Five E's of Bicycle Friendliness
8. ^ Manual for Streets, ISBN 978-0-7277-3501-0 UK Department for Transport, 2007
9. ^ a b c d e f Cycle-Friendly Infrastructure: Guidelines for Planning and Design, Institution of Highways and Transportation, Cyclists Touring Club, 1996.
10. ^ Assen Transport Infrastructure / Cycling Study Tour 2009
11. ^ "New Road City Centre Shared Space, Brighton (December 2007)". *Scheme of the Month: January 2008*. Cycling England. Archived from the original on 2008-02-02. http://web.archive.org/web/20080202222926/http://www.cyclingengland.co.uk/scheme-of-the-month.php. Retrieved 2008-03-18.
12. ^ Woonerf revisited Delft as an example, Steven Schepel, Childstreet2005 conference, Delft 2005 (Accessed 2007-02-21
13. ^ Transport Planning in Groningen, Holland Bicycle Fixation (Accessed 2007-01-27)
14. ^ The Impacts of Reallocating Roadspace on Accident Rates: Some Initial Evidence Sally Cairns Note from Road Danger Reduction Forum conference, Leicester, 16 February 1999. (Accessed 2007-02-02)
15. ^ DIVV Amsterdam
16. ^ Cycling in London Report, May 2008 section 4.6

17. ^ Matt Hanka and John Gilderbloom (2008-02-01). "Opinion: Time to end one-way thinking". Courier Journal. http://www.courier-journal.com/apps/pbcs.dll/article?AID=/20080201/OPINION04/802010386. Retrieved 2008-03-26.[dead link]
18. ^ way streets "Traffic calming schemes: One way streets, banned turning movements and no entry restrictions". Bury Metropolitan Borough Council. http://www.bury.gov.uk/TransportAndStreets/MotorVehiclesRoadsAndParking/TrafficCalming/default.htm#One way streets. Retrieved 2008-03-26.
19. ^ "Ministerieel rondschrijven betreffende de toepassing van het beperkt éénrichtingsverkeer". *Belgisch Staatsblad*. 1998-11-13. http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=nl&caller=summary&pub_date=1998-11-13&numac=1998014288., "Circulaire ministérielle relative à l'application du sens unique limité". *Moniteur Belge*. 1998-11-13. http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=fr&caller=summary&pub_date=1998-11-13&numac=1998014288.
20. ^ Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr, Alrutz, D., Angenendt, W., Draeger, W., Gündel, D., Straßenverkehrstechnik, 6/2002
21. ^ Le SUL Cyclistes a contresens dans les sens uniques Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens, Brussels 2006, (Accessed 2007-01-27)
22. ^ Collection of Cycle Concepts, Danish Roads Directorate, Copenhagen, 2000
23. ^ a b Infrastructure position document, Dublin Cycling Campaign (Accessed 2007-01-27)
24. ^ Multilane Roundabouts, An Information Sheet, Galway Cycling Campaign, February 2001
25. ^ Traffic Signal Actuators: Am I Paranoid? John S. Allen, 2003 (Accessed March 25, 2008)
26. ^ Green wave for cycles, Cycle Campaign Network News, No 85, November 2006
27. ^ Legally Speaking - with Bob Mionske: Law of the land
28. ^ a b Simon Jenkins (2008-02-29). "Rip out the traffic lights and railings. Our streets are better without them". *The Guardian* (Guardian News and Media). http://www.guardian.co.uk/commentisfree/2008/feb/29/guardiancolumnists. Retrieved 2008-03-18.
29. ^ Cycling: the way ahead for towns and cities, European Commission, 1999
30. ^ a b Cycling in bus lanes, Reid S and Guthrie N TRL Report 610, Transport Research Laboratory 2004
31. ^ A.10 Bus Lanes and Bus Stops Cycling England design guidelines 2007
32. ^ a b La complémentarité entre vélo et transport public Vélocité - la revue du cycliste urbain N° 79, janv. / fév. 2005
33. ^ The bicycle's place in town Seminar organised by the Mayor's Office of the 18th District, Paris, September 2004
34. ^ A vélo, Mairie de Bordeaux (Accessed 28 October 2007)
35. ^ Delivery of the National Cycling Strategy: A review UK Department for Transport March 2005
36. ^ a b Mitbenutzung von Busspuren durch Radfahrer, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V./Bundesministeriums für Verkehr, January 2005. Translated here [3]
37. ^ Letter of Objection to Bus lanes on Wilton Road Cambridge Cycle Campaign, September 2003
38. ^ Cyclists In Dublin, Irish Times Letters, Tue, Oct 31, 2000
39. ^ Bus Drivers and Cyclists in Harmony, Warrington Cycle Campaign Leaflet, 2006
40. ^ Les couloirs bus + vélos VeloBuc (Accessed 22nd October 2007)
41. ^ Pucher and Buehler (2007-11-12) (PDF). *Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany*. http://policy.rutgers.edu/faculty/pucher/Irresistible.pdf.
42. ^ Lesson 17: Bicycle Parking and Storage, Federal Highway Administration University Course on Bicycle and Pedestrian Transportation Publication No. FHWA-HRT-05-133 July 2006
43. ^ a b Bicycle Access to Public Transportation: Learning from Abroad by Michael Replogle, Journal of the Institute for Transportation Engineers, December 1992

44. ^ Report: Ashcroft High School, Crawley Green Road. Discharge condition 3 (school travel plan), Report by: Development Control Manager, Luton Borough Council 14 July 2004
45. ^ Guide for Employers: Showers, lockers and drying room, London Cycling Campaign, 13 September 2006 (Accessed 16 August 2007)
46. ^ Cycling for Transportation: The Japanese Example By Paul Dorn (Accessed 2007-01-27)
47. ^ Article 4a European Parliament legislative resolution on the Council common position on international rail passengers' rights and obligations (5892/1/2006 – C6-0311/2006–2004/0049(COD)) January 2007
48. ^ Taking bicycles on the VRR Rheinische Bahngesellschaft AG (Accessed 2007-02-23)
49. ^ First class to bike class Cycle Campaign Network News Archive 2006 (Accessed 2007-02-23)
50. ^ Bike and Ride
51. ^ New Ways to Explore Acadia
52. ^ ACTION Buses: Bike and Ride
53. ^ City of Edmonton
54. ^ http://www.yourcta.com/downloads/brochures/biketran.pdf
55. ^ Pace Bus - Bicycle Racks
56. ^ Bus 'n' Bike
57. ^ [4][5]
58. ^ Government helmet campaign could frighten cyclists off the road, Cheltenham cyclist, Summer 2003
59. ^ Two-headed ministry threatens future of cycling Cycle Campaign Network News, Issue No. 65 July 2003
60. ^ CTC submission to Choosing Health? A consultation on action to improve people's health, CTC submission to the Wanless review, Cyclists Touring Club, 2004
61. ^ Travel: Bike ban for Shanghai, CNN.Com Tuesday, December 9, 2003 (Accessed 28 October 2007)
62. ^ The Becak: A Re(d)ordered Cycle Rebecca Lemaire, School of Oriental and African Studies, London, April 2000
63. ^ Drivers' perceptions of cyclists, Basford, Reid, Lester, Thomson and Tolmie, TRL Report TRL549, Transport Research Laboratory, 2002
64. ^ Cyclism, by David Earl, Newsletter 53 Cambridge Cycling Campaign April/May 2004
65. ^ Animosity toward cyclists, Tadhg O'Higgins, 17 September 2007
66. ^ Anti-cyclist media bias Wheels of Justice (Accessed 2nd December 2007)
67. ^ Claims by BHIT (the Bicycle Helmet Initiative Trust), Bicycle Helmet Research Foundation (Accessed 28 October 2007)
68. ^ Shopping by bike, BUND Freunde der erde, Landesverband Berlin e.V (Accessed 28 October 2007)
69. ^ Bikeability - The new National Standard for Cycle Training, Cycling England, 2006 (Accessed 2007-02-22)
70. ^ More people cycling, more safely, more often, Cycling England, 2006 (Accessed 2007-02-22)
71. Inštitut za varovanje zdravja, Debelost vse resnejši javno zdravstveni problem, 31. avgust 2007 http://ivz.arhiv.over.net/index.php?akcija=novica&n=1362
72. "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling". *Injury Prevention* **9** (3): 205–209 doi:10.1136/ip.9.3.205. PMID 12966006. PMC 1731007