Pozor, območje strpnost

Vita Kontić

»Madona, ti kolesarji! Si videla, skoraj me je zbil, tako divja … in to v pešconi!« se je razburjala starejša gospa in iskala podporo pri sopeški, ki se je spraševala, ali kolesarji sploh smejo voziti po območju za pešce. »Da, v območjih za pešce je dovoljen tudi promet kolesarjev, vendar tako, da ne ogrožajo pešcev,« se glasi odgovor na njeno vprašanje po Zakonu o pravilih cestnega prometa.

Foto: Dunja Wedam

Z lepšim vremenom na plano prihaja vse več kolesarjev, rolkarjev in pešcev, zato v prometu potrebujemo več strpnosti, sožitja in spoštovanja.

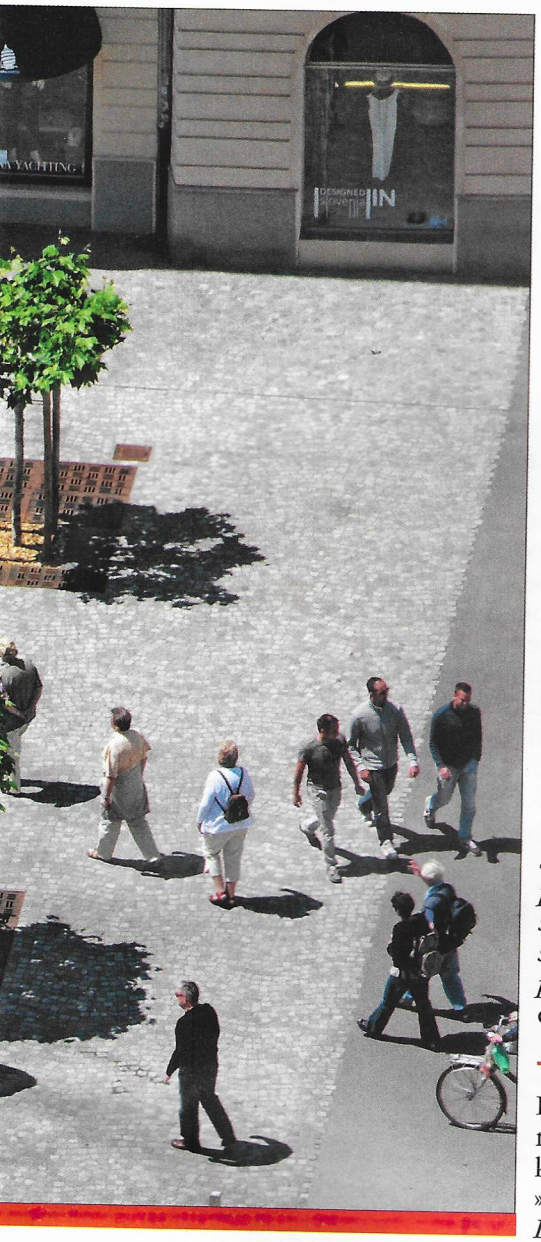
Vprašanje strpnosti na cesti

Lea Ružič je v ospredje razprave o prometni kulturi in varnosti postavila vprašanje strpnosti: »*Glede na ranljivost pešcev in kolesarjev bi morali biti vozniki v motornem prometu daleč najbolj strpni in paziti na ostale, a to ne pomeni, da ostali lahko počnejo, kar želijo.*« Pojasnila je, da imajo to odgovornost in obveznost zato, ker imajo njihove napake dosti večje posledice, saj upravljajo s tono in več težkimi, potencialno smrtno nevarnimi stroji, poleg tega pa so še vedno številčno močno v premoči.

Spodbudni so podatki Mestnega redarstva MOL, ki na področju varnosti cestnega prometa v zadnjih letih zaznavajo postopno rahlo zmanjšanje števila ukrepov. Ocenjujejo, da je razlog za to v okrepljenem nadzoru in preventivnem delu. »*Ne glede na navedeno se zavedamo, da je še veliko prostora za izboljšave, tako pri upoštevanju cestnoprometnih pravil kot tudi pri medsebojnem spoštovanju in sožitju udeležencev v prometu. Pri tem bi morda izpostavili, da pri svojem delu zaznavamo agresivne vožnje posameznih kolesarjev v območjih za pešce in pločnikih na eni strani, kot tudi kršitve ustavljanja in parkiranja na kolesarskih stezah, s čimer so ogroženi predvsem najranljivejši udeleženci v prometu, torej pešci in kolesarji,*« so izpostavili na Mestnem redarstvu. Najpogostejše kršitve kolesarjev so predvsem uporaba mobilnih telefonov med vožnjo, vožnja s kolesom po delu ceste, ki ni namenjen prometu koles, ter vožnja s kolesom v nasprotno sme Med najpogostejšimi kršitvami, ki jih »nad« kolesarji izvajajo drugi udeleže v prometu, pa izstopajo predvsem ustavljanje in parkiranje na kolesarsk stezi oziroma pasu ter na prehodu za kolesarje.

Pri tem pa je treba opozoriti, da tudi pešci ogrožajo kolesarje, s tem ko »tavajo« po kolesarskih stezah. Pešce kolesarje ustrahujejo prav tako moto dvokolesniki, ki vozijo po pločnikih, kolesarskih stezah in območjih za pešce, saj so hitri in manj okretni ter lahko povzročijo nesreče s hujšimi posledicami.

sožitja in spoštovanja!



Družba medsebojnega povezovanja

Odkar se je območje za pešce v mestnem središču razširilo – od leta 2007 za 620 odstotkov, na kar 20 hektarov –, je na teh površinah namesto avtomobilov vse več ljudi, ki pridejo v mesto po opravkih ali nakupih, na sprostitev, razvedrilo ali preprosto na sprehod po prijetnem okolju. Za pešce pa lahko pohajanje postane tudi neprijetno, če med njimi s kolesom predrzno vijugajo kolesarji. Sobivanje pešcev in kolesarjev zahteva veliko mero strpnosti. Kolesarji se morda premalo zavedajo, da so v območjih za pešce gostje in da so pešci v tem območju glavni«. Za spodbujanje simbioze med njimi smo v Mestni občini Ljubljana (MOL) skupaj z nevladnima organizacijama Ljubljanska kolesarska mreža in Za mesto po dveh že večkrat izvedli ozaveščevalno kampanjo »Pozor, območje pozornosti!«, ki jo nameravamo letos ponoviti.

Ocenjujemo, da sta pri izboljšanju razmer ključna ozaveščanje in krepitev prometne kulture, nikakor pa ne bi bila ustrezna rešitev prepoved kolesarjenja v območjih za pešce. »*Za skupno uporabo prostora smo se odločili zato, da ne bi bilo treba graditi novih, ločenih kolesarskih stez, čeprav jih imajo udeleženci v prometu rajši, ker zagotavljajo 'popolno gospostvo'. Toda mi spodbujamo drugačen odnos in obenem razvijamo boljšo družbo – družbo medsebojnega povezovanja in spoštovanja: navajamo jih na sožitje, gradimo kulturo sobivanja in souporabe, ki je prioriteta in ključna vrednota trajnostne družbe,*« je poudaril prvi kolesar v mestu, podžupan prof. Janez Koželj. Po njegovem mnenju se odnos med pešci in kolesarji z leti izboljšuje, prometna kultura se, če primerjamo stanje leta 2007 in 2017, dviguje. »*Preureditev Slovenske ceste v nekakšen skupni prometni prostor je dokaz sožitja. Je svetovni fenomen in edini tak primer, s katerim se lahko Ljubljana zares pohvali,*« je izpostavil kot primer dobre prakse.

Treba je paziti, ne pa se jeziti

Predsednica Ljubljanske kolesarske mreže Lea Ružič je na vprašanje, kako oni ocenjujejo stanje, odvrnila: »*Pri nas merimo kolesarsko klimo. Leta 2013 smo tako z anketo celo ugotovili, da razen na najbolj kritičnih točkah, kot je Čopova, v večini pešcev in kolesarjev meni, da ni problematičnih konfliktov. Če je gostota pešcev visoka, na primer v turistični sezoni ali ob večjih dogodkih, večina kolesarjev rajši ubere drugo pot, npr. Nazorjevo ali Wolfovo namesto Čopove, Gosposko namesto nabrežja itd. Menimo, da se v območjih za pešce kolesarji in pešci večinoma razumemo čisto v redu. Izjeme bodo vedno, so pa akcije definitivno pomagale. Toda v zadnjih letih se je poslabšala ocena kolesarjev glede konfliktov med vozniki in kolesarji in med kolesarji in pešci zunaj območja za pešce.*« Mestni redarji prav tako pomagajo ohranjati mir in varnost v območjih za pešce, kjer so dnevno prisotni s patruljami, tudi skupaj s policisti. Je pa njihovo delo pri nadzoru nad kolesarji usmerjeno izrazito preventivno, s ciljem ozaveščanja, pri čemer kolesarje večinoma opozorijo na pravilno ravnanje v območjih za pešce. Sodelujejo tudi v vsakoletni nacionalni preventivni akciji Varnost kolesarjev, ki jo vodi in koordinira Javna agencija RS za varnost prometa.

»Drug na drugega moramo paziti in se ne jeziti,« je rima, ki bi jo lahko povzeli iz nasvetov sogovornikov. Premiki pešca so namreč lahko izjemno hitri in nepredvidljivi, saj ne hodi zgolj naravnost, temveč velikokrat stopi vstran, da pogleda izložbo, pozdravi mimoidočega prijatelja, nenadoma spremeni smer. Kolesar mora vse to predvideti, kar pa je ob večji gostoti pešcev in previsoki hitrosti težko, zato se lahko hitro zgodi nesreča. Prehitra vožnja kolesarjev vzbuja pri pešcih občutek ogroženosti in strahu, kar zadeva predvsem starejše pešce, ki se nad »divjanjem kolesarjev« tudi najbolj pritožujejo, kakor lahko razberemo iz uvodne navedbe. Pešci imajo torej v območju za pešce absolutno prednost, a vseeno velja, naj se zavedajo okolice in previdno menjajo smer gibanja. Kolesarji pa naj bodo nanje posebej pozorni in upoštevajo, da tako kot električno vozilo Kavalir v pešconi ne trobi, tako tudi ni lepo, če kolesarji zvončkljajo pešcem, naj se jim umaknejo.