

Kolesarimo Slovenijo

Samo s kakovostno infrastrukturo lahko zagotovimo, da bomo začeli na vsakdanje in turistične poti privabljati tiste, ki bi kolesarili, pa si ne upajo.



V Sloveniji imamo okoli 4400 km prometnih površin za kolesarje, od tega krepko čez 1000 km samostojnih kolesarskih površin. Lani in letos smo in bomo dobili še okoli 500 km novih ločenih površin za kolesarje, kar je sicer pol manj, kot so nam takrat pristojni obljubljali ob začetku pravkar zaključene oz. zaključujoče se evropske finančne perspektive, pa vendar gre za impozantno številko.

Večina teh površin je bila zgrajena oziroma se gradi v okviru dogovorov za razvoj regij, ki so bili med vlado in

regionalnimi razvojnimi agencijami oziroma njihovimi sveti sklenjeni dokaj pozno, kar je imelo negativne posledice na optimalnost načrtovanja povezav in stroškovno učinkovitost njihove izvedbe. Če se večina »kolesark« gradi v zadnjih dveh letih finančne perspektive, to po eni strani pomeni, da ni mogoče izvesti nekaterih za optimalen potek nujnih razlastitvenih postopkov, po drugi strani pa seveda prispeva k višanju cen izvajalcev.

Povezave naj bi bile prvenstveno namenjene izboljšanju razmer za kolesarjenje v službo ali šolo oziroma na izobraževanje bodisi v mestih bodisi med njimi ali med ruralnimi naselji in urbanimi središči. Župani, ki imajo v svetih regionalnih agencij odločilno vlogo, pa so se praviloma odločili za povezave, pri katerih je bilo treba predhodno ali sočasno rekonstruirati državne ceste. Kar ni v principu seveda nič slabega, če so bile oziroma bodo kolesarske povezave smiselno navezane na deklarirane cilje in ustrezno izvedene.

Žal v nekaterih primerih ni bilo tako in je precej očitno, da je bila gradnja kolesarske povezave v prvi vrsti sredstvo, da se pride do boljše ceste. Takoj, ko bi bilo treba na račun varnosti in/ali direktnosti kolesarskega prometa zmanjšati hitrost in pretočnost avtomobilskega, pa so kratko potegnili kolesarji.



Otroci radi in navdušeno kolesarijo. FOTO: Jože Suhadolnik/Delo

Primer, s katerim sem soočen praktično vsak dan, je nedavno dograjena kolesarska povezava od trgovskih centrov na zahodnem obrobju Grosuplja do njegovega središča. Takoj, ko bodo na njih pešci, preozkih skupnih površin za pešce in kolesarje slednji verjetno ne bodo uporabljali, temveč bodo – praktično prisiljeni v to – naredili prekršek in vozili po cesti. Za nameček se dobrih deset metrov pred krožiščem Adamičeve in Taborske ceste kolesarska povezava oziroma črte, ki jo označujejo, preneha.

Čeprav zaradi odsotnosti ustreznega prometnega znaka to ni očitno, bi morali kolesarji po prometnih predpisih tu sestopiti s kolesa in skozi krožišče ob njem iti peš. Če sar velika večina ne bo storila. In za to verjetno tudi ne bodo kaznovani. Ampak ob tem, da je volk, se pravi v tem primeru avto, sit, koza tu ne bo ravno cela – ustvarjen je

nov konfliktni prostor med kolesarji in pešci. Me prav zanima, kako bo občini Grosuplje uspelo dokazati »zveznost« kolesarske povezave in tako upravičiti porabo evropskih sredstev? Takšni pomembni detajli še kako vplivajo na dejansko uporabnost in so najbolj pomemben pogoj dejanske uporabe kolesarskih povezav.

Ob zaključku iztekajoče se finančne perspektive bomo prišli do nekaj z regionalnih vidikov zelo pomembnih povezav. Prednjači »celjska regija«, kjer bo mogoče zdaj varno kolesariti od Celja v eni smeri do Žalca in Polzele, v drugi do Šentjurja, v tretji do Vojnika in v četrti do Laškega.

V ljubljanski smo oziroma bomo prišli do povezav Kamnik–Črnuče in Medvode–Ljubljana, v sami Ljubljani je bila posodobljena povezava ob Dunajski cesti, vsak čas pa bo končana tudi povezava ob povsem prenovljeni Cesti v Črno vas, če naštejemo samo nekatere.

Na Gorenjskem bomo končno dočakali varno kolesarsko povezavo med Bledom in Bohinjsko Bistrico, med Bledom in Lescami ter med Bohinjsko Bistrico in Bohinjskim jezerom jo že nekaj časa imamo. Turistično pomembno povezavo bomo dobili tudi med Velenjem in Mislinjo. Gre za tehnično in finančno zahtevno povezavo po trasi opuščene železniške proge skozi Hudo luknjo, pri kateri so bili upoštevani tudi vidiki varstva tehniške kulturne dediščine.

Komu bo ta infrastruktura namenjena

Čeprav so nove kolesarske poti formalno morale biti zgrajene pod motom »kolesarske povezave za vsakdanjo rabo«, je med navedenimi vsaj za tisti med Velenjem in Mislinjo ter med Bohinjem in Bledom jasno, da bosta namenjeni predvsem rekreativcem, turistom in popotnikom na kolesih. Kar ni nič slabega. Prav nasprotno – menim, da je bilo v danem trenutku sicer pravilno in pomembno, da se je dal izključni poudarek gradnji kolesarskih površin, ki naj bi predvsem rabile dnevni mobilnosti na delo, izobraževanje in po opravkih.



Ob zaključku iztekajoče se finančne perspektive bomo prišli do nekaj z regionalnih vidikov zelo pomembnih povezav. FOTO: Leon Vidic/Delo

Toda »rekreativno-turističnih« povezav oziroma kolesarske infrastrukture in storitev ne kaže zanemarjati

vsaj iz dveh razlogov. Prvi je ta, da je danes tudi pri nas že skoraj polovica potovanj povezana z mobilnostjo v prostem času, kjer imajo visok delež izleti in turistična potovanja. Drugi pa je ta, da bomo lep del tistih, ki ne kolesarijo, za začetek prej spravili na kolesa v prostem času, kot pa jih prepričali, da začnejo kolesariti v službo.

Predvsem prebivalcem večjih mest moramo omogočiti, da lahko s kolesom do bolj in manj znanih turističnih destinacij pridejo od doma po varnih, privlačnih, neprekinjenih, udobnih, ne pa nujno tudi najbolj direktnih kolesarskih povezavah. To kaže jasno postaviti kot enega od glavnih ciljev nacionalne kolesarske strategije, ne pa da »blefiramo« in kot »vsakodneвне« povezave financiramo tiste, za katere je že iz letala jasno, da so v prvi vrsti namenjene turistom.

Hudo narobe pa je, če so nekatere, ki bi morale biti prvenstveno v funkciji »vsakdanjega kolesarjenja«, dejansko uporabne le za kolesarske izletnike in turiste. Lep primer takšne je povezava Kamnik–Ljubljana, ki bi jo med Duplico in Črnučami pogojno lahko imeli za primerno svojemu deklariranemu namenu. Namesto da bi šla od Duplice proti Kamniku čim bolj naravnost, se pravi ob železniški progi, in s tem vsaj deloma omogočila, da se nanjo neposredno priključijo kolesari iz Duplice, Bakovnika in JZ dela Kamnika, naredi velik ovinek čez Podgorje. Od Črnuč do središča Ljubljane pa kolesarji ne delajo le velikega ovinka skozi Črnuče, temveč so jim od začetka Črnuč do Ježice na voljo ozke in neudobne kolesarske

površine, ki ne dosegajo minimalnih standardov leta 2018 sprejetega pravilnika o načrtovanju kolesarskih površin.

Tudi ob upoštevanju minimalnih standardov omenjenega pravilnika pa takšna infrastruktura ne bo vabljiva za še posebej ranljive kolesarje – recimo povedno za »dedke in vnukinje oz. babice in vnuke«, starše, ki prevažajo svoje otroke v kolesarskih prikolicah ali triciklih, kolesarje z različnimi oviranostmi ipd. Kot pravilno opozarja nacionalni koordinator za kolesarjenje na ministrstvu za okolje, podnebje in energijo **Gregor Steklačič**, po minimalnih standardih zgrajena kolesarska infrastruktura zadošča zgolj tistim, ki je praktično ne potrebujejo in v številnih primerih tudi ne uporabljajo: zdravim, kolesarsko izkušenim moškim med 20. in 50. letom starosti.

Kaj je kolesarska infrastruktura za vse?

Samo s kakovostno infrastrukturo lahko zagotovimo, da bomo začeli na vsakdanje in turistične poti privabljati tiste, ki bi kolesarili, pa si zaradi varnostnih pomislekov tega ne upajo – in tako povečali delež rednih kolesarjev v populaciji z 10 odstotkov na 50 in več.

Takšna infrastruktura pa je mnogo več od dovolj širokih, udobnih in neprekinjenih kolesarskih stez in cest, ki po zasnovi ali izvedbi ne vodijo do konfliktov z drugimi udeleženci v prometu. Vsaj deloma oziroma na najbolj s kolesarskim prometom obremenjenih odsekih mora tudi

omogočiti, da kolesarski »rogličiči« ali »pogačarji« varno preHITEVajo »kolesarske počasnele«. Če želimo v prihodnosti bistveno povečati delež s kolesi prevoženih kilometrov, potem glede širin praviloma ne sme biti kompromisov. Kjer prostora ni dovolj, pa naj se množice ne »stiska« na preozke skupne površine s pešci, temveč raje usmeri na ceste in na slednjih omeji hitrost na maksimalno 30 km/h, tudi če gre v kakšnem naselju na kakšnem odseku za državno cesto.



»Rekreativno-turističnih« povezav oziroma kolesarske infrastrukture in storitev ne kaže zanemarjati vsaj iz dveh razlogov. FOTO: Jure Eržen/Delo

Ločene kolesarske infrastrukture ne moremo imeti na vsaki ulici – zato je toliko bolj pomembna krepitev prometne kulture po meri šibkejših udeležencev v prometu.

Ni nujno, da so vse kolesarske površine asfaltirane – velikokrat povsem zadostuje že soliden makadam. Dokler smo e-kolesarji redki, še nekako gre, da s seboj vozimo polnilce akumulatorskih baterij in ob počitkih natakarku rečemo »eno 00 pivo in malo elektrike, prosim«. Je pa ob hitrem širjenju e-kolesarstva treba sistemsko takoj poskrbeti tudi za polnilnice.

Predvsem v mestih moramo zagotoviti tudi varne kolesarnice oziroma možnosti zadostnih kapacitet za varno in udobno shranjevanje koles tako v večstanovanjskih stavbah kot na delovnih mestih in v šolah ter na avtobusnih in železniških postajah. Pri slednjih je pomembno zagotoviti tudi enostaven dostop s kolesom do vlaka. Pri posodobitvi slovenskih železniških postaj je za to večina dvigal premajhnih in, kar je še večja težava, velikokrat nedelujočih. Zato bi morali tudi tam, kjer so dvigala, imeti ustrezne »rampe«, po katerih je na stopniščih mogoče potiskati kolo. Poceni in enostavna rešitev, a za SŽ očitno velik izziv.

Katere so prednosti kolesarske infrastrukture za vse?

Poleg zmanjšanja prometne gneče in negativnih vplivov prometa v mestih gre v prvi vrsti za zdravje in dobro počutje vseh generacij, kar je dokazano v številnih znanstvenih študijah, ki se ukvarjajo z vplivi rednega in zmernega kolesarjenja.

Kolesarjenje je še posebej pomembno za razvoj gibalnih in miselnih funkcij v »prvem življenjskem obdobju«, ko se formirajo tudi »mobilnostni življenjski stili«. Otroci radi in navdušeno kolesarijo. A v svoji upravičeni skrbi za varnost najmlajših smo žal skrenili v povsem napačno smer. Namesto da bi – po zgledu Nizozemske – staršem omogočili, da s kolesi oziroma na kolesih otroke varno »dostavijo« do šole in vrtca, in malo starejšim otrokom omogočili, da gredo s kolesom varno na prostočasne dejavnosti ter samostojno ali v družbi vrstnikov na kolesih odkrivajo bližnjo okolico, jih raje prevažamo z avtomobili. Ter s tem privzgajamo k načinu mobilnosti, ki nam ne vzame le ogromno časa in živcev, temveč jih dolgoročno resno življenjsko ogroža s civilizacijskimi kardiovaskularnimi boleznimi, prekomerno telesno maso, diabetesom tipa B itd. Ti tihi ubijalci kljub opozorilom zdravnikov in tistih, ki se ukvarjajo z zdravstveno preventivo, vse prevečkrat ostanejo spregledani oziroma v »družbi spektakla in šoka«, vedno v senci medijsko izpostavljene »kolesarske nesreče«.

Kolesarjenje je tudi izredno pomembno za ohranjanje zdravja, telesne kondicije, koordinacije in socialne vključenosti ter zmanjšanje oziroma upočasnjevanje demence v tretjem življenjskem obdobju. Tega se moramo kot starajoča se družba zavedati tudi pri načrtovanju in izvedbi splošne prometne politike. Na to je med drugim na nedavni 2. nacionalni kolesarski konferenci v Celju opozoril tudi eden naših vodilnih nevrologov **dr. Zvezdan**

Pirtošek. In pokazal kratek, a osupljiv video: starejša oseba, ki zaradi napredujoče alzheimerjeve bolezni ni bila samostojno sposobna narediti niti koraka, je samostojno vozila kolo (seveda ne v prometu, ampak na varnem poligonu). Potrebujete še kakšen dokaz več, kako pomembno je kolesarjenje za ohranitev in krepitev funkcij tako sprednjega režnja kot malih možganov? S tega vidika je skoraj škandalozno, da kljub temu da so na NIJZ že pred leti v projektu osvojili vsa potrebna znanja in usposobili osebje za usposabljanje za varno kolesarjenje starejših, na tem področju nimamo systemskega okvirja in pristopa. Agencija za varnost v prometu sicer ima program za starejše – simptomatično seveda za voznike avtomobilov.

Kako priti do vključujočega integralnega kolesarskega sistema?

Najprej potrebujemo ustrezen institucionalni okvir kolesarske politike, ki bo zajel prometne, turistične, zdravstvene in okoljske vidike kolesarjenja. Do nedavnega sta bila kolesarska politika v okviru direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko ter financiranje gradnje kolesarske infrastrukture ob državnih cestah s strani Direkcije RS za infrastrukturo združena v okviru ministrstva za infrastrukturo. Vendar to ni preprečilo, da ne bi nastal velik problem, kako v okviru dogovorov za razvoj regij pripravljene projekte gradnje kolesarskih povezav, nad katerimi je bedel »kolesarski del«

omenjenega direktorata, uskladiti z načrti in možnostmi DRSI za rekonstrukcijo državnih cest. Kot že rečeno, je bila neposredna ali posredna ambicija večine občin, da si z gradnjo kolesarske infrastrukture zagotovijo tudi boljše državne ceste. Zato je tudi večina kolesarskih projektov predvidevala sočasno rekonstrukcijo pripadajočih odsekov državnih cest. DRSI se je tako znašla pred velikim izzivom, kako pravočasno in v zadostnem obsegu zagotoviti sredstva. K sreči je sektorju za investicije v državne ceste z velikimi napori uspelo zagotoviti večino potrebnih sredstev.

A ta pristop nima omejitev le v tem, da bi po isti logiki v gradnjo kolikor toliko celovitega kolesarskega omrežja že brez sočasno nujno potrebnih sredstev za rekonstrukcijo pripadajočih odsekov državnih cest morali investirati vsaj milijardo evrov. Postavlja se vprašanje, zakaj graditi ločene kolesarske površine tudi tam, kjer bi bilo veliko ceneje in hitreje posodobiti prometno manj obremenjene ceste, izkoristiti nasipe ob vodnih akumulacijah ter vzdrževalne in gradbene ceste ob železniških koridorjih ter zgraditi nove odseke kolesarskih povezav, da bi vse to ustrezno povezali med seboj in s povsem na novo zgrajeno kolesarsko infrastrukturo? Primer dobre prakse na tem področju je južna Švedska oziroma regija okoli mesta Malmö, kjer se zdaj, seveda na neprimerno boljšo »podlago« obstoječe ločene kolesarske infrastrukture, velika večina novih povezav vzpostavlja na omenjen »integriran« način in pri tem v veliki meri upošteva

potrebe turističnega sektorja po ustrezni kolesarski infrastrukturi. Nekaj podobnega imamo pri nas v zacetku na Gorenjskem.

Ali bo sedanja premestitev sektorja za trajnostno mobilnost in prometno politiko v okvir MOPE izboljšala koordinacijo na tem področju? Dvomim, a pustimo čas čas. Če ne bo »posegov z vrha« prek kakšnega kompetentnega in vplivnega »koordinatorja za trajnostno mobilnost« v kabinetu predsednika vlade, pa bo zelo težko spremeniti miselnost in odnos do kolesarstva nekaterih ključnih soglasodajalcev za razvoj kolesarske infrastrukture na ravni urejanja prostora, upravljanja z vodami, javne železniške infrastrukture, varovanja narave itd.

Letošnja proslava ob dnevu državnosti je izpostavila odnos med državo in naravo kot ključno vprašanje sodobne države. V segmentu kolesarstva bi lahko s tem v zvezi hitro prešli od simbolnih gest k dejanjem.

Sektorju za trajnostno mobilnost v okviru Direktorata za prometno politiko MOPE gre vsa pohvala za vključujoč način priprave osnutka nacionalne kolesarske strategije, pri katerem je sodelovala večina deležnikov. A to je nujni, ne pa tudi zadostni pogoj za vzpostavitev integralnega kolesarskega sistema. Ki bo z vso resnostjo naslovil tudi izziv t. i. »hitrih kolesarskih« povezav, ki se ga je vlada oziroma pristojna ministrica že lotila ob projektiranju nove proge med Ljubljano in Kranjem. Samo take povezave

bodo omogočile, da bo kolo, vsaj v toplejšem delu leta, časovno konkurenčna alternativa prevozu na delo na relacijah med Kranjem, Grosupljem, Kamnikom in Vrhniko do Ljubljane, na primer. Se pravi tam, kjer so danes vsakodnevnih zastoji največji, ustreznih železniških povezav pa ne bo vsaj še desetletje ali dve.

Da bomo učinkovito in hitro prišli do kakovostne kolesarske infrastrukture v Sloveniji, ne bo dovolj le »vključujoče načrtovanje«, temveč vključenost šele nastajajočega »kolesarskega lobija« v vse za kolesarstvo relevantne formalne in neformalne procese odločanja. Brez sodelovanja regionalnih razvojnih agencij, ki sedaj pri tem dokaj uspešno nadomeščajo institucionalno neobstoječe regije, pa bodo lobistični pritiski vodili predvsem v to, kateri »regiji« bo po čim manj jasnih kriterijih in s čim manj doslednega preverjanja uspelo pobrati čim več »kolesarskega denarja«. Se pravi k nadaljnji fevdalizaciji Slovenije, ne pa k smotrni, pregledni in učinkoviti politiki razvoja kolesarstva kot dela prometnega sistema, ki veliko prispeva k zdravju in blagostanju državljanov.

Letošnja proslava ob dnevu državnosti je izpostavila odnos med državo in naravo kot ključno vprašanje sodobne države. V segmentu kolesarstva bi lahko s tem v zvezi hitro prešli od simbolnih gest k dejanjem. Saj veste, kolo je tiho kot miška, za sabo ne pušča plinov, ki onesnažujejo oz. segrevajo ozračje, ne zavzame veliko prostora in namesto nafte kuri vašo (odvečno) maščobo.

Da o tem, kako je z njim mogoče doživljati in spoznavati naravo, sploh ne izgubljam besed. ●