

# Mesto ima premalo kolesarnic

Kolesa so postala dražja in večina kolesarnic trenutno ne zagotavlja primerne varnosti. To še posebej velja za električna kolesa, ki potrebujejo tudi polnilne postaje. Mesto potrebuje varne in dostopne kolesarnice, da bodo sodobna kolesa lahko res konkurenčna avtomobilom za vožnjo do službe in nazaj.



V ponedeljek se je v Centru Rog odvila razprava o pomenu

primernih kolesarnic kot pogoju za razvoj kolesarstva, če naj bo le-to resna alternativa avtomobilom. Kolesarski »župan« Ljubljane **Matej Praprotnik** je kot gostitelj izpostavil, da bi električna kolesa lahko postala alternativa avtomobilu tudi za pot v službo iz sosednjih občin, a se vozniki električnih koles srečujejo s težavo, kako in kje v mestu varno shraniti in po potrebi tudi napolniti električno kolo. **Srečo Gospodarič** iz Društva električnih kolesarjev Slovenije (DeKS), ki je skupaj z Ljubljansko kolesarsko mrežo tudi pobudnik razprave, je dodal, da je infrastruktura na tem področju trenutno preveč pomanjkljiva. »Za razvoj električnega kolesarstva je pomembna osnovna infrastruktura. Potrebujemo mrežo polnilnih postaj. Brez njih tudi ne bo pretoka prometa,« je opozoril Gospodarič.

Tudi navadna kolesa so se v zadnjih letih zelo podražila, obenem pa tehnologija shranjevanja in varovanja koles v Sloveniji od konca druge svetovne vojne ni veliko napredovala. **Andrej Klemenc** je v kratki predstavitvi zgodovine kolesarnic ugotovil, da so se te pri nas spremenile predvsem stilsko, in ne funkcionalno. Na drugi strani je zelo napredoval razvoj koles, ki so praviloma dražja in zato za nepridiprave bolj privlačna. Klemenc je izpostavil tudi nekatere pozitivne primere ureditve kolesarnic v Ljubljani, recimo pokrito kolesarnico na železniški postaji, ki je pred tem veljala za najbolj nevaren in neurejen prostor za parkiranje koles.

# Javni ali zasebni izziv?

»Zasedenost javne kolesarnice pod Kongresnim trgom je med 5 do 10 odstotki. To je javna kolesarnica, ki je dosegljiva vsem imetnikom urbane. Lahko rečem, da se ta kolesarnica ne uporablja,« je provokativno začel ljubljanski podžupan **Rok Žnidaršič**. **Lea Rikato Ružič**, predsednica Ljubljanske kolesarske mreže, pa je podžupana opozorila, da so od uporabnikov prejeli več pritožb na račun javne kolesarnice pod Kongresnim trgom: »V mreži smo kolesarnico pozdravili. Na občino smo sicer še pred gradnjo naslovili pobudo, da v garažno hišo vključijo kolesarnico z ločenim vhodom. To so vključili naknadno in seveda rešitev ni optimalna. Kolesarji imajo enak dostop po klančini kot avtomobili, kar je prestrmo in neprijetno zaradi izpuhov, dvigala pa so premajhna za kolesa.«

Podžupan je zagotovil, da bodo v prihodnje v večje infrastrukturne projekte vključili tudi primerne in varne kolesarnice. Pri tem je izpostavil gradnjo železniške in avtobusne postaje, ki bo imela tudi največjo kolesarnico v državi. Napovedal je tudi, da bodo po dokončanju Ilirije začeli razmišljati o projektu prenove tako imenovane »parlamentarne četrti«, kot je opredelil območje med Bleiweisovo, Slovensko in Gosposvetsko ulico. Na tem območju namreč načrtujejo ozelenitev in prometno preureditev.

**Marko Peterlin**, direktor Inštituta za politike prostora, je poudaril, da pomanjkanje primerne infrastrukture ovira

tako individualne kolesarje kot širšo družbo, saj marsikdo, ki bi se v službo želel odpeljati s kolesom, tega ne stori. »Stvari se premikajo na boljše, ampak počasi, zato smo včasih frustrirani. Pri običajnih kolesih lahko opazimo napredek, saj je v javnem prostoru več spodobnih stojal. Trenutno so na tem področju večje težave pri institucijah.«

MatejPraprotnik je navedel primer poslopja RTV Slovenija, ki kljub tisoče zaposlenim nima primerno varovane kolesarnice. Pri tem se je izpostavila dilema, ali bi za kolesarnico na Kolodvorski morala poskrbeti občina ali pa je to odgovornost institucije in zasebnih lastnikov. »Poleg varnosti koles moramo skrbeti tudi za kvaliteto javnega prostora. To so vprašanja, ki jih moramo nasloviti.

Pomembno je, da imamo varne kolesarnice na pomembnih intermodalnih točkah. Hkrati moramo začeti proces vključitve primernih kolesarnic v vse novogradnje,« je povedal podžupan. LeaRikato Ružič je na drugi strani opozorila, da kolesarska infrastruktura povečuje javno dobro in tudi javno zdravje, zato bi morala biti javna sredstva na voljo tudi za ureditev zasebnih kolesarnic: »Potrebujemo systemske rešitve in ne strinjam se z občino, da morajo to rešiti lastniki, tako kot pri parkiriščih za avtomobile. Gre za problem v javnem interesu.«

## **Domači proizvajalci sodobnih kolesarnic**

Na dogodku sta se predstavili tudi podjetji Kolesarnica

NewBike in Kig, ki razvijata in na domačem ter tujem trgu uspešno tržita visokotehnološke zaboynike različnih dimenzij za varno shranjevanje koles. NewBike tako proizvaja tudi večje zaboynike, ki na površini enega parkirnega mesta omogočijo shranjevanje tudi do 12 koles. Kig pa pod tržno znamko Kaluu proizvaja manjše zaboynike za individualno hrambo koles. Dvanajst takšnih zaboynikov je odkupila tudi mestna občina Ljubljana za parkirišče P+R Stanežiče.

\*\*\*

Zasedenost javne kolesarnice pod Kongresnim trgom je med 5 do 10 odstotki. To je javna kolesarnica, ki je dosegljiva vsem imetnikom urbane. Lahko rečem, da se ta kolesarnica ne uporablja.

Rok Žnidaršič, ljubljanski podžupan

\*\*\*

Na občino smo sicer še pred gradnjo naslovili pobudo, da v garažno hišo vključijo kolesarnico z ločenim vhodom. To so vključili naknadno in seveda rešitev ni optimalna. Kolesarji imajo enak dostop po klančini kot avtomobili, kar je prestrmo in neprijetno zaradi izpuhov, dvigala pa so premajhna za kolesa.

Lea Rikato Ružič, Ljubljanska kolesarska mreža