



## ZAKLJUČNE UGOTOVITVE IN SPOROČILA

### PREDNOSTI UPORABNEGA URBANEGA KOLESARJENJA

- S povečanjem deleža kolesarskega prometa se **izboljšajo pogoji v mestu ne le za kolesarje, temveč tudi za voznike motornih vozil**, mesta pa se pri prizadevanjih za izboljšanje mobilnosti v mestu **izognejo velikim in dragim investicijam v prometno infrastrukturo**, prav tako pa tudi nakupu dodatnih in slabo izkoriščenih sredstev javnega prevoza za pokrivanje prevoza potnikov v prometnih konicah. Ob tem povečanja kolesarskega prometa prispeva tudi k **zmanjšanju obremenitev s hrupom, izpusti onesnaževal zraka in toplogrednih plinov**. Zaradi povečanja gibalnih aktivnosti in zmanjšanja stresa se **izboljšajo zdravje in počutje prebivalcev**, vključno z izboljšano produktivnostjo zaposlenih.
- Velika večina prebivalcev v mestih uporablja kolesa za to, ker jim zagotavljajo **najhitrejši, najmanj stresen in najcenejši način prevoza**. Poleg tega kolo bolj kot katerokoli drugo prometno sredstvo omogoča preobrazbo iz potnika, ki potuje od točke A do točke B, v obiskovalca, ki z mimoidočimi vzpostavlja stik z očmi ali celo naveže pogovor, ne da bi s tem ogrožal druge udeležence v prometu. S tem se povečuje **gostota medosebnih interakcij**, kar je ena od ključnih socialnih značilnosti oz. prednosti mest.
- Kolesarjenje kot način vsakdanjega prevoza ima velik potencial predvsem v **mestih s pretežno ravninsko topografijo, veliko gostoto prebivalstva ter obsegom in strukturo, ki omogočata, da večina voženj s kolesom od izhodiščne do ciljne točke ne traja dalj kot pol ure**. V večjih mestih in v mestih, katerih deli so na gričevnatem ali hribovitem terenu, pa ima kolesarjenje predvsem vlogo **napajanja sistema javnega prometa** ter omogočanja večje mobilnosti v posameznih delih mesta.
- S porastom **električnih koles in koles s podpornim električnim pogonom** (t.i. pedalecsi) pa se povečuje potencial kolesarskega prometa tudi v teh mestih. Kolesarjenje ima lahko **veliko vlogo pri dopolnjevanju in optimizaciji sistema javnega prevoza**.

- **Kombiniranje prednosti kolesa** kot fleksibilnega prevoznega sredstva, ki se z lahkoto izogiba prometnim zamaškom in ga je praktično mogoče parkirati kjerkoli s **prednostmi, ki jih imajo** na večjih razdaljah v mestnem in primestnem prometu **avtobusi, tramvaji in vlaki** (nič porabljene energije s strani potnika, hitrost, zaščita pred vremenskimi vplivi) omogoča kombinacijo, ki številnim lahko omogoča **resno alternativo uporabi osebnega avtomobila**. Ob dobro premišljenih in izvedenih storitvah varnega parkiranja koles čim bližje prestopnim točkam na sredstva javnega prevoza kolesarjenja zlasti v področjih z manjšo gostoto poselitve prispeva k napajanju sistema javnega prevoza. Zmanjšuje tudi potrebo po zagotavljanju dodatnih sredstev javnega prevoza v prometnih konicah ter s tem dodatno prispeva k izboljšani ekonomiki javnega prevoza, saj ni potrebno kupovati in vzdrževati vozil, ki so izkoriščena le ob prometnih konicah.

#### **KAKO RAZŠIRITI IN POSPEŠITI UPORABO KOLES V MESTIH?**

- Za pospeševanje kolesarjenja in izboljšanje njegove varnosti je potrebno **prenehati pospeševati avtomobilski promet na račun upočasnjevanja kolesarskega** oziroma upočasniti avtomobilski in pospešiti kolesarski promet. Z drugimi besedami je potrebno poleg ukrepov za pospeševanje kolesarskega prometa sprejeti tudi ukrepe za omejevanje (tako vozečega kot tudi stoječega) avtomobilskega prometa in njegovo upočasnjevanje.
- K izboljšanju pogojev za kolesarjenje in njegovi varnosti lahko **veliko prispevajo ukrepi, ki stanejo malo** kot so: širitev območij nemotoriziranega prometa in področij umirjenega prometa ter uvajanje skupnih površin, ki si jih delijo vsi udeleženci po načelu prednosti najšibkejšega udeleženca v prometu (t. . shared space), omogočanje kolesarjenja v nasprotni smeri v enosmernih ulicah, prednostno razvrščanje v in prednostno vodenje kolesarjev skozi križišča in povečanje števila stojal, na katera je mogoče varno prikleniti kolo.
- Za razvoj kolesarstva v mestih je pomembno **sodelovanje vseh deležnikov**: političnih predstavnikov in odločevalcev, prostorskih in prometnih načrtovalcev, projektantov in vzdrževalcev prometne infrastrukture, pristojnih za varstvo okolja in preventivno zdravstveno varstvo ter uporabnikov oz. »vsakdanjih« kolesarjev. **Ključno vlogo pri razvoju uporabnega kolesarstva (utility cycling) pa imajo mestne oblasti.**

- Pri tem pa se večkrat izkaže da **šele dejavnosti nevladnih kolesarskih organizacij vzpostavijo nujno potrebno komunikacijo in sodelovanje** med različnimi strokami in različnimi oddelki javne uprave ter motivacijo za spremembe. Povečan obseg in kakovost interakcij med različnimi oddelki mestne uprave pri soočanju z izzivi kolesarske mobilnosti v mestu ustvarja tudi dobro podlago za reorganizacijo mestne uprave v obliki vzpostavitve oddelka za mobilnost.
- Za celovito pokritost mesta z neposrednimi, neprekinjenimi, varnimi, udobnimi in privlačnimi kolesarskimi povezavami so praviloma potrebna večja vlaganja v kolesarsko infrastrukturo oziroma izgradnja kolesarskih cest, stez, podhodov, nadhodov in garaž. Praviloma je še **le z vzpostavitvijo ločenih površin za pešce, kolesarje in avtomobiliste na glavnih vpadnicah** v mesto ter do glavnih atraktorjev prometa v mestu mogoče **zagotoviti ustrezne pogoje tudi za bolj ranljive skupine kolesarjev** kot so manjši družine z manjšimi otroci, otroci v starosti od 11. do 15. let ter starejši od 60 let. Pri tem so zelo pomembni tako ustrezna zasnova kolesarske infrastrukture kot tudi njena kakovostna izvedba in ustrezno vzdrževanje.
- Izgradnja prometne infrastrukture in vlaganja v storitve za kolesarje ne povečajo deleža kolesarskega prometa do njegovega polnega možnega obsega. Temu se lahko približamo le, če sočasno s spremembami prometnih režimov v prid kolesarjem, izgradnjo kolesarske infrastrukture in izboljšanjem storitev za kolesarje vzpostavimo tudi **ustrezno komunikacijo o kolesarjenju kot zelenem načinu prevoza v mestu**, podprto z ustreznimi promocijskimi in marketinškimi ukrepi.
- Po drugi strani pa **dobro premišljeni in kakovostno izvedeni ukrepi na kateremkoli delu kolesarskega sistema vodijo k večji popularnosti kolesarjenja v mestu** in jih je potrebno izkoristiti za to, da se odpravijo ovire za izvedbo ukrepov na drugih področjih kolesarskega sistema.

#### **KAKO DO HITREJŠE KOLESARSKE PREOBRAZBE MEST?**

- Mesta se lahko z **učenjem od drugih**, predvsem s strokovno vodenimi ogledi ter izmenjavo osebja, lahko tudi na področju kolesarstva veliko naučijo eden od drugega in se tako izognejo ponavljanju napak. Mesta v srednji iz vzhodni Evropi se lahko veliko naučijo ne le od kolesarsko razvitih mest v zahodni in severni Evropi, temveč tudi od nekaterih mest v srednji in vzhodni Evropi kot so Gradec, Gdansk, Koprivnica, Skadar in Ljubljana. Ljubljana je za spoznavanje izzivov preobrazbe mest v mesta, prijazna do kolesarjev tako rekoč idealno mesto, saj je na prostoru, ki ga je mogoče obvladati s kolesom, mogoče najti tako številne napake in pomanjkljivosti kot tudi vse bolj številne primere dobrih praks urejanja kolesarskega prometa v mestih.



- Zadnjega pol stoletja so se evropska mesta poskušala prilagoditi avtomobilskemu prometu. Mesta, ki so danes vodilna na področju kolesarstva so se temu trendu uprla že pred tremi desetletji. **Preobrazbe mest ni mogoče izpeljati čez noč.** Po drugi strani pa mesta kot npr. Bolzano dokazuje, da je lahko ta **preobrazba veliko hitrejša**, če se celovito in usklajeno izvajajo ukrepi spremembe prometnih režimov, izgradnje kolesarske infrastrukture, vzpostavitve kakovostnih storitev za kolesarje, vzpostavitve celostne podobe in korporativnega označevanja kolesarskega sistema ter domiselno marketinško podprte promocije kolesarjenja.
- **Uporaba novih socialnih medijev** prispeva k hitri in učinkoviti mobilizaciji kolesarjev v mestih ne le zaradi možnosti z malo sredstvi hitro in učinkovito mobilizirati kolesarje, da s svojimi kolesi in telesi opozorijo na probleme kolesarjenja v mestu. Novi socialni mediji omogočajo stalno, razpršeno in večplastno razpravo o različnih vidikih uporabnega kolesarjenja in interakcijo med pripadniki različnih kolesarskih subkultur, ki jo označujeta predvsem priznavanje različnosti, solidarnosti in soodvisnosti, kar npr. lepo dokazujejo izredno uspešne »kritična mase« v Budimpešti, Novem Sadu, Zagrebu itd.
- K hitrejšem razvoju uporabnega urbanega kolesarstva lahko razen kampanj spodbujanja kolesarjenja na delo in šolo prispevajo tudi **na digitalizaciji in »gamefikaciji« temelječe kampanje spodbujanja kolesarjenja** po nakupih ter obiskih kulturnih, zabavnih in športnih prireditvah, knjižnic, gostinskih lokalov itd. Sodobne IKT tehnologije (pametni telefoni, RFID števeci s čipi opremljenih kolesarjev) omogočajo spremljanje in beleženje voženj velikega števila posameznih kolesarjev, kar je po eni strani v pomoč mestom pri načrtovanju kolesarskih povezav in infrastrukture, po drugi strani pa omogoča raznovrstno in stalno nagrajevanje, saj IKT podprt sistem spremljanj uporabniku lahko za določeno pot ali določeno število prevoženih kilometrov dodeli virtualne »pike« ali »žetone«, na podlagi katerih so kolesarji upravičeni do popustov pri nakupih in/ali do udeležbe na nagradnih žrebanjih.



## GLAVNE OVIRE IN IZZIVI

### **Velike, a razpršene prednosti kolesarjenja**

Prednosti kolesarjenja so številne, a razpršene tako na številne posameznike, med katerimi niso vsi kolesarji, kot tudi med različne sektorje. Poleg tega vse prednosti niso takoj in neposredno vidne, pač pa jih lahko ugotovimo šele čez čas in na makroekonomski ravni. Številne koristi lahko tako posredno zaznamo in dokažemo na ravni zdravja prebivalstva in zmanjšanja okoljskih škod. V nasprotju s temi razpršenimi in dolgoročnimi pozitivnimi učinki pa se večina večjih investicij v izboljšanje pogojev za urbano uporabno kolesarjenje financira iz lokalnih proračunskih virov za razvoj prometne infrastrukture. To praviloma zahteva močno politično podporo, ki pa jo je zaradi posrednosti in razpršenosti koristi težko oblikovati brez razvoja kulture uporabnega kolesarjenja.

### **Postopna preobrazba kolesarskih subkultur v kulturo kolesarske kulture**

Kultura uporabnega kolesarjenja se praviloma razvija od kulturnega boja proti avtomobilizmu kot radikalne subkulture kolesarjev kot ogroženih uporabnikov mestnega prostora do razpršenega soobstoja različnih urbanih kolesarskih subkultur, ki niso več omejene z nasprotovanjem uporabi avtomobilov temveč poudarjajo različne prednosti in simbolne pomene kolesa ter kolesarjenje predstavljajo kot užitek, katerega presežek ni odvisen od boja proti avtomobilom. Z razvojem kolesarskih subkultur, ki prispevajo k simbolizaciji in ritualizaciji kolesarjenja, tudi čisto uporabo kolesarjenje v mestu dobi značaj običajnega in samoumevnega, po drugi strani pa postane del mode in izražanja različnih urbanih življenjskih stilov.

### **Mesta ne upravljajo z vsemi cestami na svojem območju**

Celo v primeru ustrezne politične volje, znanja in finančnih sredstev za investiranje v izboljšanje kolesarske infrastrukture na ravni mesta se v številnih primerih sistema kolesarskih povezav v mestu ne da optimalno izboljšati, ker s številnimi cestami v mestih upravljajo državne institucije. Dokler je urbano kolesarstvo omejeno samo na nekaj mest v državi je težko doseči ustrezno krepitev kapacitet za urbano uporabno kolesarjenje na ravni pristojnih državnih organov in boljše sodelovanje med mestnimi in državnimi načrtovalci in projektanti za kolesarje pomembne infrastrukture v mestu. V interesu mest bi tako moral biti razvoj močnih mrež nevladnih kolesarskih organizacij na ravni mest, ki lahko stalno izvajajo pritisk za krepitev zmogljivosti za uporabno kolesarstvo na ravni države.

### **Preveč čustveni in premalo na dejstvih temelječi diskurzi o kolesarjenju**

Veliko ovir je povezanih s predsodki in negativnimi čustvi, ki nimajo osnove v dejstvih. Razprave o kolesarjenju so in bodo vedno čustvene, toda komunikacija o kolesarjenju naj v zakup vzame tudi dejstva in strokovna spoznanja. Uporaba kolesarske čelade je tako sicer



Mednarodna konferenca  
**CYCLING IN CEE CITIES,**  
Ljubljana, 15. in 16. 10. 2013



pomembna, ni pa kolesarska varnost samo stvar uporabe čelade temveč tudi in predvsem ustrezne prometne infrastrukture in signalizacije ter množičnosti kolesarjenja. Kolesa z električno podporo pogonu olajšujejo vožnjo in omogočajo boljše pospeševanje, vendar niso nič hitrejša od ostalih (podpora je omejena do hitrosti 25 km/h), zato ostalih udeležencev ne ogrožajo bolj kot navadna kolesa. Konflikti med kolesarji in pešci sicer obstajajo in občasno dobijo ekscesno obliko, vendar gre na skupnih površinah za dobro delujočo samoregulacijo prometa pešcev in kolesarjev. Na kolesu je mogoče z ustreznimi torbami in košarami opraviti tri četrtine mesečnih nakupov, večina ljudi pa je še vedno prepričanih, da se večine nakupov ne da opraviti brez uporabe avtomobila.

### **Preseganje komuniciranja strahu pri skrbi za varnost kolesarjenja**

Kolesarji so ranljivi udeleženci v prometu, zato mora biti njihova varnost stvar tako načrtovalcev in projektantov prometne infrastrukture in prometnih režimov kot tudi specializiranih agencij in svetov, ki se ukvarjajo s prometno varnostjo. Umetnost promocije kolesarske varnosti je v tem, da ob tem, ko opozarja na pomen varnosti in samo-zaščitnega obnašanja sporoča, da je kolesarjenje zaželeno, zabavno, zdravo in učinkovito in da je sedeč življenjski stil večje tveganje kot tveganje, povezane s kolesarjenjem v prometu. Komuniciranje kolesarske varnosti ne sme širiti strahu temveč poleg zavesti o ogroženosti in pomenu samozaščitnega obnašanja tudi znanja in spoznanja o tem, kako lahko organizirani kolesarji s kolektivno akcijo izboljšajo varnost kolesarjenja npr. z identifikacijo črnih točk, oblikovanjem predlogov za njihovo odstranitev ter različnimi oblikami pritiska na pristojne, da za kolesarje nevarna mesta na prometni infrastrukturi čim prej odpravijo.

[www.mobile2020.eu](http://www.mobile2020.eu)



Deloma financirano s sredstvi programa Intelligent Energy Europe, ki ga financira EU