

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

ELAN

BRNO • GENT • LJUBLJANA • PORTO • ZAGREB

Priponbe na zasnovo kolesarskega omrežja v IPN MOL

(osnutek, stanje sep. 2009)

Izveček iz analize stanja ukrepa Civitas Elan 4.9

Project acronym: ELAN

Project full title: Mobilising citizens for vital cities

Grant Agreement No.: 218954 – ELAN

Measure/WP 4.9-LJU: Update of the Sustainable Urban
Transport Plan



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

ELAN document no.	
Date / Version	13. oktober 2009
Dissemination level	Internal
Work Package	4.9
Author(s)	Dr. Aljaž Plevnik in Luka Mladenovič
Co-author(s)	
File Name	Pripombe na zasnovo kolesarskega omrežja v IPN MOL.doc

Keywords

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
	WP4 Influencing travel behaviour		WP10 Project management
	WP5 Safety, security & health		WP11 Research and Technological Development
	WP6 Innovative mobility services		WP12 Impact and process evaluation
			WP13 Dissemination, citizens' engagement, training and knowledge transfer

Document history

Date	Person	Action	Status ¹	Circulation ²

¹ Status: Draft, Final, Approved, Submitted

² Circulation: PC = Project Coordinator; PM = Project Manager; SM = Site Managers; EM = Evaluation Manager; DM = Dissemination Manager; LEM = Local Evaluation Managers; LDM = Local Dissemination Managers; SC = Scientific Coordinator



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Table of Contents

Uvod	5
Zasnova kolesarskega omrežja v IPN	6
<i>Predlog</i>	6
Parkirni normativi	9
<i>Predlog</i>	10
Projektiranje kolesarske infrastrukture	10
<i>Predlog</i>	10





THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

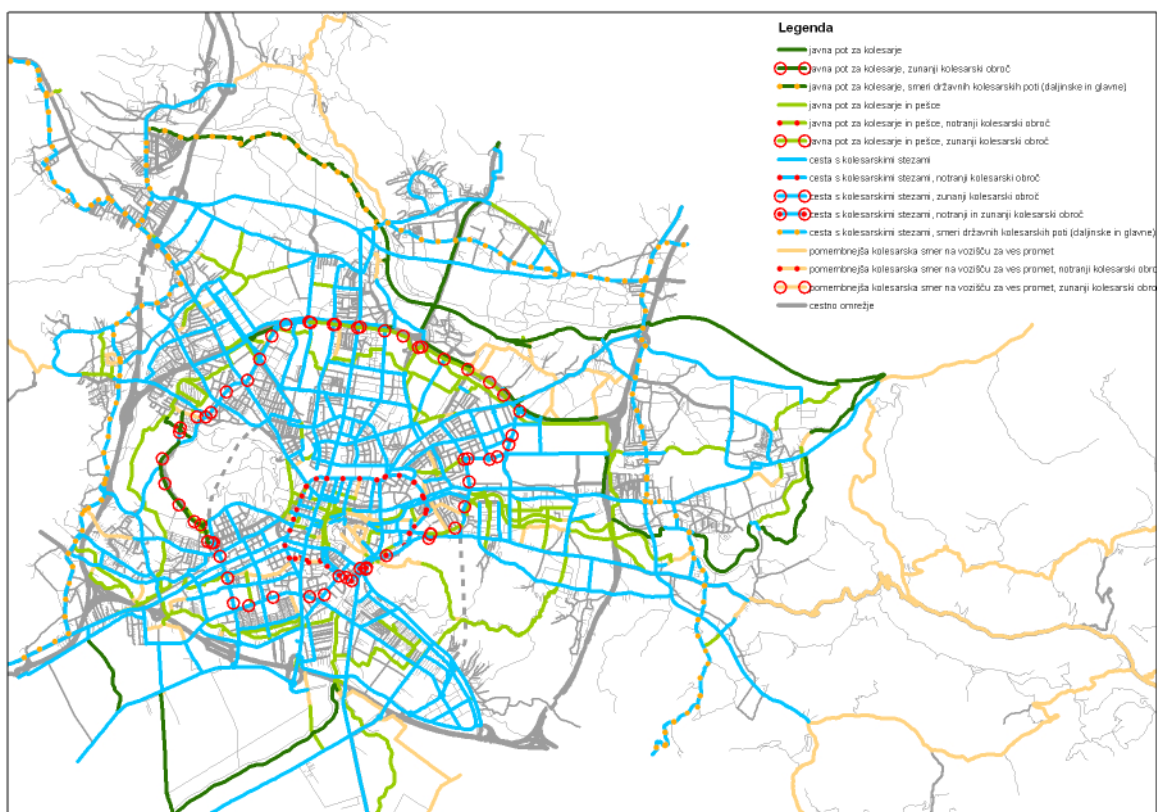
Uvod

Pripombe na zasnovo kolesarskega omrežja v IPN MOL (osnutek, stanje sep. 2009) temeljijo na ugotovitvah analize stanja ukrepa Civitas Elan 4.9 – Prometna strategija MOL. Analiza je temeljila na metodologiji EU projektov PILOT in BUSTRIP, na primerjavi prakse v MOL z Nizozemskimi smernicami za razvoj kolesarskega omrežja (Design manual for bicycle traffic, CROW, 2007, dostopno na <http://www.crow.nl/shop/productDetail.aspx?id=889&category=90>) in na reviziji zunanjega eksperta (prof. Tom Rye, Edinburgh Napier University, VB). Za področje kolesarjenja je mag. Luka Mladenovič opravil izobraževanje v Gradcu in postal certificiran BYPAD revizor kolesarskih politik mest.



Zasnova kolesarskega omrežja v IPN

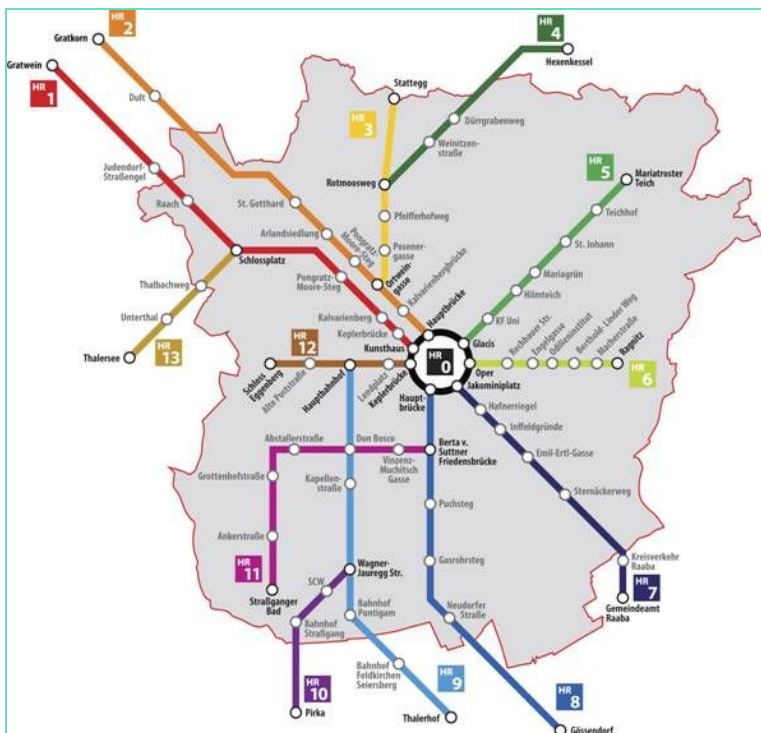
Koncept kolesarskega omrežja, ki je razviden iz predloga IPN MOL (osnutek, stanje 9/2009) je dograjevanje »grida« kolesarski h povezav in vzpostavitev manjkajočih členov omrežja. Omrežje skoraj ni hierarhično razčlenjeno, saj na območju znotraj AC obroča prevladuje ena raven povezav, ki večinoma ostaja del cestne infrastrukture. Novi poudarki so kolesarski obroči, ki sledijo cestnim obročem, ter rekreacijske povezave z zelenim zaledjem Ljubljane. Zasnova tako z izpostavljenimi obroči bolj zasleduje logiko infrastrukture za cestni motorni promet in ne kolesarstvo. Slednje delujejo po logiki čimbolj neposrednih povezav, zato bi moral koncept zasnove kolesarskega omrežja temeljiti na mestnih kolesarskih vpadnicah najvišje kategorije in njihovega prioritiziranja - tako izvedbe kot vodenja v prometnem sistemu. Kolesarski obroči so smiselni, vendar imajo v kolesarske omrežju sekundarni pomen. Če povzamemo, zasnova v IPN je vsekakor premalo ambiciozna glede na potenciale spodbujanja kolesarjenja skozi prostorske akte in ne vključuje dobre evropske prakse na tem področju.



Slika 1: Zasnova kolesarskega omrežja v IPN MOL (osnutek, stanje 9/2009)

Predlog

Po vzoru mest dobre prakse (npr. Gradec – slika spodaj, Bolzano, Lund in.), bi zasnova kolesarskega omrežja morala slediti konceptu osnovnega omrežja prioritetnih kolesarskih poti najvišje kategorije (lahko se imenujejo vpadnice), ki sledijo logiki poselitvene strukture in prometnih tokov Ljubljane – vsak izmed krakov Ljubljane naj dobi kolesarsko vpadnico najvišjega ranga, ki varno, hitro, ločeno in prioritarno do drugega prometa povezuje krake z mestnim središčem.

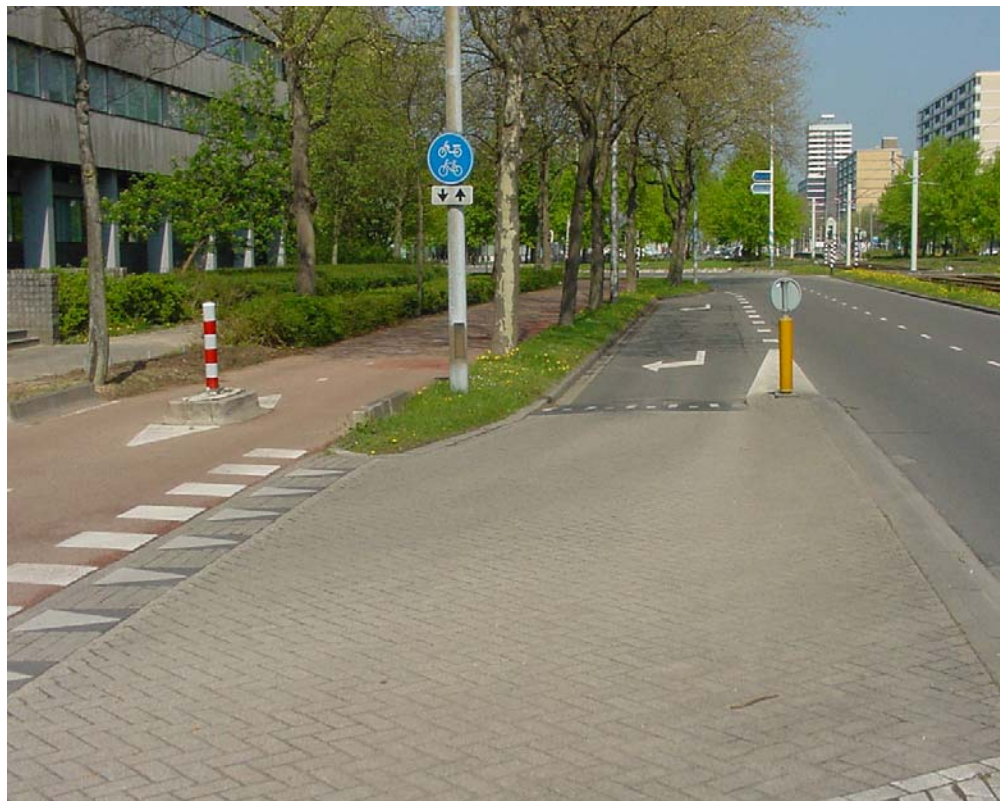


Slika 2: Primer zasnove kolesarskega omrežja v Gradcu (A) z značilno krakasto »metro« strukturo in z enostavnim barvnim označevanjem povezav (vir: FGM, 2009)

Poiskati je potrebno poteke vzporedno s cestnimi vpadnicami, vendar če je mogoče, ne neposredno ob njih. Dobra praksa drugih mest kaže na možnost vzpostavitve sistema slepih enosmernih ulic, kjer se lahko vzpostavi ločeno kolesarsko vozišče s prioritetnim vodenjem v križiščih.



Sliki 3 in 4: Možna ureditev vzporednih kolesarskih vpadnic (vir: *Design manual for bicycle traffic*, CROW, 2007)



Slika 5: Možna ureditev prioritetnega vodenja kolesarskih poti v križanju s cestami nižjih kategorij (vir: *Design manual for bicycle traffic, CROW, 2007*)

Parkirni normativi

V sedanjem predlogu IPN je na temo parkirnih normativov za kolesarje naslednja diktacija:

”Na vseh gradbenih parcelah je treba od števila parkirnih mest, določenega v prvem odstavku tega člena, zagotoviti še najmanj 20 % dodatnih parkirnih mest za kolesa in druga enosledna vozila (vendar ne manj kot 2 PM), ki morajo biti zaščitena pred vremenskimi vplivi.” (IPN MOL, draft, 2009)

Sedanja diktacija je presplošna in je vezana na parkirne standarde za osebna motorna vozila, kar ni primerno. Argument proti taki vezavi so predvsem dejavnosti, kot je na primer šolstvo, kjer so parkirni standardi nizki, potrebe po kolesarskih parkiriščih pa velike. Tudi v primeru če se uveljavijo maksimalni parkirni standardi za avtomobile, je formulacija neustrezna, saj poleg avtomobilskih parkirišč zmanjšuje sorazmerno tudi kolesarska in to na središčnih lokacijah, kjer so najbolj potrebna.

Predlog

Smiselna je podrobnejša opredelitev parkirnih normativov za kolesarje, vezana na dejavnost (v Sloveniji primer Maribor, čeprav s skromnimi standardi za nekatere dejavnosti) in na lokacijo objekta (centralnost).

Vsaj za javne zgradbe je potrebno vnesti zahteve glede standardov kolesarnic (varovanje, bližina vhoda itd.) in priporočilo za izvedbo tušev in garderob. V predlogu IPN manjka tudi zasnova javnih kolesarnic, ki niso (nujno) vezane na novogradnje.

Projektiranje kolesarske infrastrukture

Projektiranje in izvedba kolesarske infrastrukture v MOL in v Sloveniji zaostaja za standardi v kolesarsko razvitejših državah. Kljub mnogim enostavno dostopnim smernicam na tem področju in nenazadnje pobudam, ki jih že nekaj časa sproža Ljubljanska kolesarska mreža (glej http://lkm.kolesarji.org/tehnice_pomanjkljivosti/index.htm), je standard novih kolesarskih stez v MOL slab in v nekaterih primerih nevaren (npr. Barjanka, Mivka ali nov prometnih režim na Prulah). Še posebej to velja če/ko bo v Prometni strategiji MOL kolesarstvo veliko bolj ambiciozno zastavljeno, čemur mora slediti tudi kakovostna infrastruktura s podlago v IPN. Zato je nujen prenos dobre prakse projektiranja kolesarske infrastrukture v MOL in Slovenijo, za kar lahko poskrbi Civitas Elan.

Predlog

IPN naj se dopolni s smernicami za projektiranje kolesarske infrastrukture.

Koridor projekta Civitas Elan mora postaviti nove standarde na področju kolesarske infrastrukture, zato mora biti obstoječi projekt revidiran s strani izkušenega projektanta na tem področju, izkušnje revizije pa vnesene kot smernice v IPN.

Civitas Elan naj izkoristi svojo široko mrežo evropskih partnerjev in možnosti izobraževanja v CE Open Academy za izobraževanje lokalnih projektantov na tem področju.



nevarno



pravilno

Slika 6: Eden izmed primerov drugačnega pristopa urejanja kolesarske infrastrukture (vir: Design manual for bicycle traffic, CROW, 2007)