

KLJUČNI POVZETKI Z OBRAVNAVE prvega osnutka zasnove kolesarske strategije MOL

Ljubljana, 17. 9. 2009

Srečanje je potekalo med 15.00 in 17.30 v Veliki dvorani Mestne hiše, Mestni trg 1.

Dnevni red:

1. Pozdravni nagovor predstavnika Mestne občine Ljubljana
2. Kratka samo-predstavitvev udeležencev/k
3. Predstavitvev osnutka kolesarske strategije – »Kolesarjenje v Ljubljani«
(Andrej Klemenc, REC Slovenija)
4. Kratka predstavitev evropskega projekta vseživljenjskega kolesarjenja
(ga . Mojca Janežič, CINDI Slovenija)
5. Razprava o osnutku kolesarske strategije in oblikovanje tematskih skupin
6. Razno

Prisotni:

44 udeležencev, poimenski seznam prisotnih je v prilogi.

Potek dogodka:

Po uvodnem pozdravu in predstavitvi namena dogodka s strani Andreja Klemenca je sledila kratka samopredstavitvev udeležencev. Predstavnico MOL,ga. **Zdenka Šimonovič** je potem na kratko predstavila projekta Civitas ELAN ter dejavnosti, načrtovane v Ljubljani v njegovem okviru.

V nadaljevanju je vse zbrane pozdravil župan mesta Ljubljane, **g. Zoran Jankovič**. Menil je, da je projekt Civitas ELAN dobra podlaga za trajnostno ureditev prometa v Ljubljani in zaželel udeležencem uspešno delo ter dobro kolesarjenje.

V nadaljevanju je **Andrej Klemenc** predstavil prvi osnutek kolesarske strategije MOL – »Kolesarjenje v Ljubljani«. Poudaril je, da gre za participativni proces, dokument bo nastal s pomočjo vseh, ki jih to zadeva, zanima ali o tem kaj vedo ter da bo kar se da uravnotežen. Izvedba začrtane strategije naj bi prispevala k izboljšanju pogojev za kolesarjenje v Ljubljani in privedla do razrešitve obstoječih črnih točk. Dosegla naj bi smeli cilji - Ljubljana naj postane eno od kolesarjem bolj prijaznih mest - za kar imamo objektivne danosti. Pri tem pa je treba izboljšati način komuniciranja z mestno oblastjo in sicer s konkretno izpostavitvijo problemov, opredelitvijo prioritetev ter sanacijo najhujših nevarnosti.

Gregor Rome je udeležence opozoril na spletno stran *ljubljana cycle chic*

(<http://ljubljana-cyclechic.wordpress.com/>), **Mateja Markl** pa je pripomnila, da v strategiji ni poglavja, ki bi pokrivalo vzgojo za varno kolesarjenje. Pri vzgoji gre namreč za celostno obravnavo, za vnašanje vrednostnih vzorcev in ne za razločevanje med kršitvami in »kulturo«. V šolah je vzgoja za kolesarjenje relativno dobro pokrita do kolesarskega izpita, kasneje pa se v šolskih programih izgubi, še posebej na ravni srednjih šol. Čeprav so prav srednješolci in študenti tisti, ki v vseh državah in ne samo v Sloveniji, največ vsakodnevno

kolesarji ter uporabljajo kolo za prevozno sredstvo po mestih. Zato bi bilo smiselno seveda zagotoviti programe na nacionalni ravni, hkrati pa se lahko na lokalni ravni spodbudi akcije v šolah za spodbujanje varnega koledarjenja.

Andrej Klemenc je pojasnil, da bo tej temi v strategiji zagotovo namenjena ustrezna pozornost, v kolikor pa se smatra, da bi bilo treba vzgojo obravnavati v posebnem poglavju, lahko to naredimo.

Tudi **Marko Peterlin** je bil mnenja, da je vzgoja horizontalen cilj, ki naslavlja vse ukrepe.

Zdenka Šimonovič je razložila, da bi bila glede na identificirane prioritete mogoče celo v proračunu projekta celo prerazporediti sredstva za financiranje kakšnega ukrep s tega področja.

Andrej Klemenc je nadaljeval s predstavitvijo, prikazal je začrtane cilje in predvidene dejavnosti, ki bodo potekale v okviru priprave strategije.

Lidija Živčič je predlagala, naj se cilje in dejavnosti jasno loči in uredi, kar je bilo vzeto na znanje in za kar je Andrej Klemenc obljubil, da bo postoril.

Biba Tominc je želela slišati mnenje glede novo nastalih količkov na Celovski cesti. Iz razprave sodelujoči je bilo razbrati mnenje, da je bilo to storjeno brez koncepta in temeljitega premisleka o varnosti koledarjev.

Mitja Lasič je želel vedeti, kako bo projekt vplival na dosedanje nevarne rešitve. Po mnenju Andreja Klemenca bo izdelava strategije ponudila priložnost, da se z zaledjem ljubljanske koledarske platforme na podlagi koledarske strategije doseže tudi po prioritetah opredeljeno izvajanje ukrepov za odpravljanje črnih točk in izboljšanje stanja na obstoječih površinah, namenjenih koledarjenju.

Goran Iskrič je večkrat opozoril da koledarske steze v centru poniknejo običajno na površine za pešce, kjer vozijo vsevprek s preveliko hitrostjo in s tem ogrožajo pešce. Svet Četrtna skupnosti Center je na 23. seji dne 15. septembra 2009 ob obravnavi Osnutka Odloka o spremembah in dopolnitvah Odloka o cestnoprometni ureditvi glede koledarjev ugotovil, da so predpisana določila za vožnjo po pešcevih površinah zelo podrobna in komplicirana in bodo zato težko kontrolirana in sankcionirana. Pot, ki gre skozi Tivoli iz Centra v Šiško in na Vič, kljub prepovedi koledarji množično uporabljajo. Zato so predlagali, da se koledarske steze ustrezno označi tako, da ne bodo prekinjane, tudi preko pešcevih površin in na njihovem začetku postavi prometni znak z največjo dovoljeno hitrostjo 5 km/h. Na to, da manjkajo ustrezne koledarske steze predvsem v centru mesta, na kar vseskozi opozarja Mestni svet in župana, a se nič ne premakne. Po njegovem je ustrezna koledarsko prometna infrastruktura ključna in mora imeti tudi v koledarski strategiji prioriteto.

V nadaljevanju so se zastavila nekatera vprašanja in predlogi:

- *Ali obstaja pravilnik, kako graditi koledarske steze?*
- *Glede na to, da koledarji niso več v manjšini in ob robu – ali bo kot posledica strategije nastal primer dobre prakse o tem, kakšni problemi obstajajo in kaj se lahko naučimo?*
- *Kaj in kako lahko koledarska platforma prispeva k temu?*

Sledila je predstavitev projekta **Life Cycle** s strani **Mojce Janežič**. Gre za evropski projekt spodbujanja vseživljenjskega koledarjenja, ki je usmerjen v vse starostne skupine, ki ga pri nas koordinira CINDI Slovenija. Izpostavila je pomen pravilnega pristopa za pridobivanje gibalnih sposobnosti in občutka za ravnotežje pri majhnih otrocih ter nujnost organiziranega obujanja koledarskih veščin pri tistih, ki že desetletje in več niso koledarili. Le s ponovno pridobljenimi sposobnostmi in veščinami se spet počutijo varne. **Irena Hlede** je ob tem opozorila, da je predvsem starejše pomembno seznaniti o tem, kako pomembna je za zdravo koledarjenje ergonomija, k čemur lahko veliko pripomorejo kolesa, prilagojena starejšim generacijam, ki jih je mogoče najti tudi na našem trgu.

Mojca Janežič je svojo predstavitev zaključila z mislijo, da se koledarski del projekta CIVITAS ELAN in projekt vseživljenjskega koledarjenja lepo dopolnjujeta, zato je potrebno tesno sodelovanje ter ustvarjanje in izkoriščanje singergij.

Razprava se je nadaljevala s konkretnim vprašanjem, kdaj bodo po vsej Ljubljani zarisane koledarske steze? **Damjana Belak** ni mogla konkretno odgovoriti na to vprašanje, povedala pa je, da si Oddelek za urbanizem MOL prizadeva za to, a se srečuje s težavami pri koordinaciji in zaradi zakonodaje ter da upa, bo projekt

Civitas ELAN pripomogel, da se stvari hitreje premaknejo na bolje. Opozorila je tudi na to, da so v prostoru, predvsem v mestnem jedru, prostorske omejitve in da če prostora enostavno ni dovolj, tudi kolesarskih stez ni mogoče zarisati ali pa je so te ožje kot bi bilo sicer optimalno s stališča hitrega in varnega kolesarjenja.

Janez Bertonec je v zvezi s tem dodal, da je strategija, ki bi kolesarje v mestnih središčih izrivala na neke posebne prometne površine v osnovi zgrešena oziroma sodi v nek drug čas, ko se je poskušalo mestna središča narediti čim bolj dostopna za avtomobile. Danes, ko se mesta dušijo v avtomobilskem prometu in ko smo spoznali, da avto za mestno središče ni blagoslov, pa je potrebno prometne površine vrniti kolesarjem oz. v središču mesta in izven glavnih vpadnic promet upočasniti, kolesarjem pa dovoliti, da so vozijo po cestah ter tudi na enosmernih ulicah omogočiti varno vožnjo v obe smeri.

Tomaž Marinko je opozoril na akcijo »Slovenija kolesari«, ki jo že deveto leto organizirajo Olimpijski komite, Turistična zveza Slovenije in Kolesarska zveza Slovenije. KK Rogaška Slatina je organizator letošnje sklepne prireditve akcije Slovenija kolesari. Športna in kolesarska društva, nosilci razvoja kolesarjenja v vseh njegovih pojavnih oblikah so v tem letu v okviru akcije organizirala 60 športno turističnih prireditev vsebinsko in organizacijsko prilagojenih ljudem različnih sposobnosti, hotenj in znanj. Zavest o pomenu kolesarjenja, kot priložnosti za izboljšanje športno rekreativne in turistične ponudbe ter za razvoj nove kolesarjem prijazne prometne infrastrukture je tudi po zaslugi akcije v Sloveniji vse bolj prisotna. Sklepna prireditev je torej tisti vsakoletni dogodek, na katerem se srečajo tako kolesarji, ki so sodelovali v akciji, predstavniki društev organizatorjev prireditev, kot tudi predstavniki medijev, občin in gospodarskih združenj, ki podpirajo akcijo.

Letošnjo povezavo s projektom LIFE CYCLE bi lahko v bodoče sistematično dograjevali. Izkušnje projekta pa so vsega upoštevanja vredne tudi za kolesarsko strategijo, saj kažejo na to, da dobro izpeljane promocijske prireditve skozi daljši čas dejansko pripeljejo do tega, da vse več ljudi na določenem območju kolesari tudi zunaj okvira kolesarskih prireditev. V tem smislu je potrebno sodelovanje tudi s tistimi, ki pripravljajo kolesarske rekreativne in turistične prireditve v Ljubljani in okolici.

Predstavitev delovnih skupin

V zaključnem delu obravnave je Andrej Klemenc predstavil predlog delovnih skupin, v okviru katerih bo potekala priprava strategije kolesarjenja v MOL in povabil udeležence, naj se pridružijo skupinam glede na svoj interes. To so:

- 1. promocija kolesarske mobilnosti**
- 2. prometna infrastruktura**
- 3. kolesarska varnost**
- 4. kolo in javni potniški promet**
- 5. soudeležba javnosti**

Delovna skupina 1: promocija kolesarske mobilnosti

Goran Iskrič je menil, da je treba uporabnike najprej prepričati, da je kolesarjenje varno, saj je po njegovem mnenju ravno ne-varnost razlog za ne-kolesarjenje, pri tem pa je ključen problem ne-obstoj kolesarskih stez.

Janez Bertonec je izpostavil, da bi bilo potrebno v smislu promocije kolesarske poti treba promovirati tematsko, npr. pot na delo, pot v šolo, pot do živalskega vrta itd.

Po mnenju **Marije Kozin** je potrebno dati kolesarjenju pridih atraktivnosti, da se pridobi kritična masa – za kar bi bilo potrebno več kolesarskih civilnih akcij, s katerimi bi opozarjali na prednost kolesarjenja na eni ter na pomanjkljivosti mestne prometne politike s stališča kolesarjev na drugi strani.

Janez Bertonec je s tem v zvezi povedal, da je Ljubljanska kolesarska mreža to v svojem začetnem obdobju že počela, a akcije niso prinesle pričakovanega rezultata glede izboljšanja pogojev za kolesarjenje v mestu, ni pa želela, da akcije postanejo same sebi namen in da se z njimi pravzaprav ustvarja napačna podoba o Ljubljani kot živahnem kolesarskem mestu. V smislu kolesarske strategije kot promocije sodelovanja med vsemi za boljše kolesarjenje v mestu zainteresiranimi deležniki pa bi kazalo takšne akcije obuditi. Strategije mora omogočiti, da bomo v okviru kolesarskih akcij bolj natančno in bolj vztrajno naslavljati zahteve tisti, ki so za spremembe na bolje najbolj pristojni in odgovorni.

Zdenka Šimonovič je opozorila, da posamične akcije ne bodo dovolj odzivne, če ne pridemo do televizije, ki je ključen medij in narekuje trende. Nujno je treba dobiti medijskega sponzorja (za februar 2010), priti na televizijo in oblikovati spote, ki bodo opozarjali na to problematiko različne ciljne skupine (tako avtomobiliste, da pazijo na šibkejšo od sebe, kot tudi kolesarje v odnosu do pešcev).

Po mnenju **Klemena Gostiča** bi bilo morebiti dobro promocijo postaviti na zadnje mesto, ko bomo imeli kaj otipljivega promovirati.

Tomaž Marinko je izpostavil, da v strukturi priprave strategije manjka projektni svet, ki bi z več vidikov, načrtno in organizirano usmerjal gibanje k skupnemu cilju. K sami promociji pa bi bilo potrebno vsebinsko dodati - s kolesom se lažje parkira. Napore za spremembo predstav, stališč in ravnanj pa usmeriti predvsem v vzgojo naslednjih generacij in človeških virov.

Tomaž Ogrin je predlagal, da se o strategiji razpravlja tudi s pomočjo elektronski pošte in opozoril, da manjka jasna struktura in konkretne kontaktne osebe.

Irena Hlede je opozorila, da ne smemo spregledati, da se je v zglednih mestih kolesarjenje razmahnilo, ker so avtomobili dragi (Danska), je v mesto drago priti z avtomobilom (London) in/ali imajo kolesarji prednostni dostop do središča mesta (Dunaj, Pariz ...). Brez teh ukrepov strategija ne more biti uspešna.

Delovna skupina 2: prometna infrastruktura

Izražena je bila bojazen da v okvir infrastrukture, ki se trenutno gradi, ne bo umeščenih kolesarskih stez. **Damijana Belak** je predlagala, da se platforma organizira tako, da bo lahko dala konstruktivne predloge na 2. javni razgrnitvi Izvedbenega prostorskega načrta MOL, ki se obeta v kratkem. Za to, da bodo odločevalci bolj upoštevali interese kolesarjev tudi pri prostorskem načrtovanju, prometni infrastrukturi in prometnih režimih, za kar pa se je vis a vis drugim interesnim skupinam potrebno s številkami dokazati, da je kolesarjev več, kolesarstvo pa v vsej dimenzijah tudi promovirati. Tako bo mogoče priti tudi do česa otipljivega.

Janez Bertoncej je navzoče seznanil, da je lani jeseni *Ljubljanska kolesarska mreža* pravočasno posredovala svoje priporočila k Strateškem prostorskem načrtu MOL, **Damijana Belak** pa potrdila, da so jih prejeli in jih po svojih močeh poskušali upoštevati.

Zaradi pomanjkanja časa ni bilo mogoče izpeljati razprave o ključnih izzivih za delo v ostalih predvidenih skupinah. Vsem udeležencem se posreduje zapisnik srečanja. Zainteresirani bodo svoje priporočila in predloge posredovali na rec-slovenia@guest.arnes.si v tednu dni.

Sklepne ugotovitve:

- Odzivna sodelovanje pri Celoviti kolesarski strategiji je dober tako kar se tiče števila in struktur udeležencev kot tudi njihove izražene pripravljenosti za sodelovanje.
- Predlagana struktura kolesarske platforme po delovnih skupinah je ustrezna, manjka pa projektni svet, kar je potrebno dopolniti.
- Posebno pozornost bo potrebno posvetiti izboljšanju prometne kulture in prometni vzgoji.
- Glede promocije kolesarjenja udeleženci nimajo enotnega mnenja. Nekateri menijo, da je potrebno najprej izboljšati infrastrukturo in prometne režime, drugi pa so mnenja, da brez ustrezne promocije tega ne moremo doseči.
- Nobena promocijska akcija ali prometno vzgojna kampanja ne bo uspešna, če ne bo imela ustrezno močnega medijskega pokroviteljstva in se ne bo posluževala TV kot najmočnejšega medija.
- Za ustrezno promocijo bo potrebno obuditi tudi atraktivne kolesarske civilne akcije.

- Brez ustreznih spremljevalnih oz. podpornih ukrepov na področjih sankcioniranja parkiranja na nedovoljenih površinah, režima in cenovne politike parkiranja v mestu ter omejevanja (mirujočega) prometa v mestu itd. kolesarska strategija tudi ob znatni promociji ne bo uspešna.
- Obstajajo razhajanja tako med strokovnjaki kot tudi med udeleženci v prometu ali je v mestnem središču bolje kolesarjem dovoliti uporabo cestnih površin (in storiti vse za čim večjo varnost), ali jih stisniti na ozke kolesarske pasove ter jim dovoliti, da z zelo omejeno hitrostjo uporabljajo površine, namenjene pešcem.
- Nadaljevati je potrebno sodelovanje s projektom LIFE-CYCLE in vzpostaviti sodelovanje s ključnimi akterji akcije Slovenija kolesari ter organizatorji lokalnih in regionalnih kolesarsko-rekreacijskih dogodkov.
- K sodelovanju je potrebno pritegniti kredibilne in s promocijo kolesarjenja kompatibilne osebnosti iz javnega življenja.

Sklep: *Do konca septembra se izdela ter po elektronski pošti vsem deležnikom pošlje:*

- *terminski načrt za delavnice po posameznih delovnih skupinah*
- *okvirni pravilnik o sodelovanju v delovnih skupinah*

Zapisala:

Mateja Šepec Jeršič in Andrej Klemenc

Ljubljana, 22. 9. 2009