

KLJUČNI POVZETKI USTANOVNEGA SREČANJE KOLESARSKE PLATFORME MESTA LJUBLJANA,

Ljubljana, 9. 7. 2007

Srečanje je potekalo med 15.00 in 17.00 v Banketni dvorani, Mestna hiša, Mestni trg 1.

Dnevni red:

- 1) Kratka predstavitev projekta CIVITAS ELAN (ga. Zdenka Šimonovič, MOL)
- 2) Predstavitev načel vključujočega upravljanja in sodelovanja javnosti v navezavi na delovanje Kolesarske platforme Ljubljane (ga. Mateja Šepec Jeršič, REC)
- 3) Predstavitev podlag za Celovito kolesarsko strategijo (g. Andrej Klemenc, REC)
- 4) Predstavitev stanja glede kolesarjenja v MOL (g. Janez Bertoncelj, LKM)
- 5) Predstavitev udeležencev, njihovih predlogov in pričakovanj glede kolesarske strategije in kolesarske platforme
- 6) Razprava o predlogih
- 7) Oblikovanje zaključkov in sklepov
- 8) Razno

Prisotni: **Lidija Živčič**, Focus; **Gregor Rome**, Urbanvelo Ljubljana; **Primož Kadunc**, Policijska uprava Ljubljana; **Viktor Pilko**, **Damjan Zadnik**, Robmoted d. o.o.; **Janet Djomba**, **Mojca Janežič**, CINDI Slovenija; **Jošt Šmajdek**, LPP; **Klemen Gostič**; **Zdenka Šimonovič**, **Simona Berden**, MOL; **Davor Kontič**, IJS; **Aljaž Plevnik**, **Luka Mladenović**, Urbanistični inštitut RS; **Žiga Černe**, Športna zveza Ljubljane; **Janez Bertoncelj**, Ljubljanska kolesarska mreža; **Irena Hlade**, Proanima; **Zorana Pust**, MOL ČS Bežigrad; **Roman Piškur**, Exporum d.o.o.; **Tomaž Marinko**, Kolesarska zveza Slovenije in Turistična zveza Slovenije, **Tomaž Ogrin**, ZVOS; **Andrej Klemenc**, **Blanka Koron**, **Mateja Šepec**, REC Slovenija;

Predstavitev ukrepa »Celovita kolesarska strategija«

Gre za ukrep 4.6 v okviru projekta CIVITAS ELAN

Priprava in izvedba strategije potekata od začetka do konca projekta (oktober 2009 – september 2012)

Za pripravo strategije je odgovoren REC Slovenija, za njeno izvedbo pa MOL.

REC Slovenija ni niti avtor strategije niti odgovoren za njeno izvedbo, pač pa je »uredniki«, odgovoren za ustrezno strukturo, vsebino in vključevanje kompetentnih deležnikov v njeno pripravo. Vloga REC Slovenije je predvsem priprava strategije na osnovi zgodnjega vključevanja vseh (ključnih) deležnikov ter koordiniranje procesa njene izvedbe in posodabljanja

Kaj je celovita strategija?

Proces sodelovanja različnih deležnikov pri oblikovanju medsebojno usklajenih in prioritiziranih ukrepov za doseganje dogovorjenih (in prioritiziranih) ciljev, z okvirno opredelitvijo nosilcev, obsega in virov sredstev ter rokov (mejniov) za izvedbo ciljev kot tudi proces evalvacije in redifinicije ukrepov oz. ciljev.

Dokument, ki podaja izhodišča, okvirne pogoje, poslanstvo in cilje projekta ter opredeljuje medsebojno usklajene in prioritizirane cilje, ukrepe za njihovo izvedbo, definira kazalce in merila ter identificira nosilce, roke in vire sredstev za doseganje ciljev.

Splošni cilji strategije

- Promocije kolesarstva
 - Povečanje kolesarskega prometa za 20% do 2013
 - Izboljšanje lokalne in regionalne mreže kolesarskih poti in stez
 - Izboljšanje varnosti kolesarjenja

Specifične dejavnosti projekta (kot dela implementacijske strategije)

- Z uporabo ustreznega pristopa, metod in tehnik moderiranja skupinskih procesov **omogočiti državljanom oz. deležnikom, da podajo svoja stališča**, pričakovanja, zahteve in priporočila glede izboljšanja kolesarske mobilnosti v MOL ter se učinkovito angažiranje pri izvedbi strategije.
- Izvedba **komunikacijskih treningov** in **treningov usposabljanja** za mestne uradnike oz. uslužbenke podjetij.
- **Individualizirani marketing** promocije javnega prometa, kolesarjenja in pešačenja ob pilotnem koridorju Stožice – Barjanska cesta.
- Izvedba učinkovite **kampanje za varno kolesarjenje**, vključno z interaktivnim kolesarskim zemljevidom.
- Razvoj projekta **mestnega kolesa**.
- **Zmanjšanje nesreč** v katerih so na področju MOL vključeni kolesarji za 20% do 2012.
- **Povečanje s kolesom opravljenih poti** za 20% do leta 2012.

Razprava

Vprašanje 1: *Ali je znan delež kolesarskega prometa v Ljubljani?*

Odgovor: Ocene precej nihajo med 4,5% in 10% vseh opravljenih poti v MOL. Na podlagi laičnih opazovanj je mogoče sklepati, da se v zadnjih treh letih število kolesarjev/k povečuje, vendar je zelo majhen delež otrok in starejših prebivalcev/k. Edina študija, ki je bila pripravljena na mednarodno primerljivi metodologiji (anketa prebivalcev o njihovih mobilnostnih navadah) je iz leta 2003, ostalo so ocene, ki temeljijo na avtomatičnih števcih ob glavnih mestnih vpadnicah. Jeseni bo v okviru projekta izdelana nova študija strukture prevoza v Ljubljani glede na uporabo različnih prometnih sredstev.

Sklep 1: projekt mora izboljšati zajemanje in obdelavo podatkov. Ob že zastavljenih ciljih projekta je potrebno imeti aktualne in natančne podatke o deležu kolesarskega prometa in pretočnosti posameznih kolesarskih koridorjev. Študija naj se izvede po evropsko primerljivi (BYPAD) metodologiji.

Vprašanje 2: *Kako je z izboljšanjem možnosti kombinacije uporabe kolesa in javnega prometa?*

Odgovor: To je eno osrednjih vprašanj projekta. Bistveno pri tem je izboljšanje možnosti oz. varnosti parkiranja koles ob postajališčih LPP (predvsem ob končnih postajališčih) ter SŽ v smislu zaščite pred krajo in vremenskimi vplivi. Glede možnosti prevoza kolesa z javnim prevozom pa so možnosti zelo omejene. Predelava avtobusov za to, da bi lahko prevažali še kolesa, je predraga, saj bi tudi ob njej bilo mogoče kolesa prevažati samo zunaj konic, takrat pa je povpraševanje po tem majhno, in bi zmanjšala število sedežev. Razmisliti pa kaže o rešitvah s priklopnimi sedeži, ki bi omogočali, da v avtobusih po potrebi nastane prostor za otroške in/ali invalidske vozičke in/ali kolesa. Zakon o varnosti v cestnem prometu ne omogoča, da bi bilo mogoče kolesa »nataktniti« na avtobus spredaj, zadaj ta možnost obstaja, a je nepraktična s strani uporabnika. LPP bo sicer jeseni testiral posebna zložljiva kolesa italijanskega proizvajalca, ki se zložijo v nahrbtnik in če se bo zadeva obnesla, jih bo ponudil uporabnikom. Kar se tiče SŽ pa bi bilo na obstoječih gar niturah vlakov možno spremeniti pravilnik o prevozu potnikov tako, da bi bil mogoč prevoz zložljivih koles, kar se v praksi sicer že omogoča.

Sklep 2: Za povečanje intermodalnosti je s stališča kolesarjenja v MOL prvenstveno izboljšanje možnosti varnega parkiranja koles ob postajališčih LPP in SŽ, ostale rešitve pa je potrebno obravnavati v kontekstu izboljšanja možnosti prevoza drugih potnikov s posebnimi potrebami (starši z otroškimi vozički, hendikepirane osebe na vozičkih) oz. skladno z možnostmi, ki jih nudijo javnemu prevozu prilagojena (zložljiva) kolesa.

Vprašanje 3: *Ali projekt, glede na to, da je Ljubljana slovenska prestolnica, ki jo obiskuje vse več turistov, vključuje tudi turistično komponento?*

Odgovor: ta tema zaenkrat ni eksplicitno obravnavana, jo je pa mogoče oz. jo bo potrebno dodati. Predvsem v povezavi z možnostmi varnega parkiranja koles ob turističnih lokacijah (hoteli oz. prenočišča), izposoje (mestnih) koles, urejanja in označevanja varnih kolesarskih poti skozi mesto (z oznakami medmestnih kolesarskih destinacij na križiščih ob vpadnicah ter v središču mesta). V turistično ponudbo mesta bi bilo mogoče dodati tudi vodene tematske kolesarske poti po mestu in okolici, označevaje do kolesarjev prijaznih prenočišč in prenočišč s standardizirano ponudbo in cenami za kolesarje (bike&bed), pripraviti ustrezne kolesarske zemljevide mesta itd.

Sklep 3: Celovita kolesarska strategija naj vključuje tudi turistične vidike kolesarjenja po mestu in okolici ter za to potrebne turistične in informacijske infrastrukture.

Vprašanje 4: *Ali bo v strategijo vključena tudi izposoja koles in mestno kolo ter kakšen bo odnos med enim in drugim?*

Odgovor: v okviru strategija bomo predstavili različne možnosti in izkušnje mest z različnimi oblikami in režimi izposoje (mestnih koles), pri čemer bodo ključni akterji, predvsem MOL, nase prevzeli odgovornost za izbrano rešitev, za katero pa ni nujno, da bo dolgoročna in jo bo mogoče spremeniti glede na izkušnje ter nove tehnične rešitve oz. izboljšano konkurenčnost alternativnih rešitev. Projekt razvoja mestnega kolesa je v prvi vrsti stvar MOL, strategija lahko samo predlaga in a priori oceni možne rešitve oz. njihove prednost in slabosti.

Vprašanje 5: *Ali bo strategija vključevala zdravstvene vidike kolesarjenja in kako?*

Odgovor: V okviru promocije kolesarjenja bodo v prvi vrsti izpostavljeni pozitivni vidiki kolesarjenja na zdravje prebivalcev, tudi manj znana dejstva, da je vnos onesaneževal zraka v telo večji pri avtomobilistih kot pri kolesarjih. Ugotovitve kažejo, da je pri promociji kolesarjenja najbolj uspešna prav promocija preko njegovih pozitivnih vplivov na zdravje. Zaenkrat se kot glavni partner pri strategiji pojavlja CINDI Slovenija, ki je vključena tudi v evropski projekt promocije kolesarjenja za zdravje skozi vse življenje, prav tako pa tudi o raziskavo o življenjskih navadah, ki pokriva tudi prometne vidike. V povezavi s tem bo strategija vključila tudi usposabljanje otrok in starejših za zdravo kolesarjenje ter vidike varnosti otrok in starejših kod kolesarskih udeležencev v prometu. V navezavi na odpravljanje nevarnih oz. črnih točk za kolesarjenje v mestu bo strategija izpostavila tudi nujnost njihovega čimprejšnjega odpravljanja. Skladno s trendni umirjanja prometa v mestu oz. omejitve hitrosti na 30km/h pa bomo v okviru strategije pozornost usmerili tudi na prednosti in slabosti kolesarjenja po »stranskih koridorjih« oz. identificirali in promovirali možnosti za nekoliko bolj »ovinkastega«, a onesnaženem zraku manj izpostavljene možnosti kolesarjenje iz enega v drug konec mesta. Strateški pristop, ki mu bo strategija sledila je, da je potrebno ceste oz. čim več cest, vrniti kolesarjem oziroma na čim več cestah omogočiti varno kolesarjenje. Strategija umirjanja prometa v mestu in zapore mestnega jedra za osebni avtomobilski promet to omogoča, a bo potrebno za varno souporabo cest usposobiti tako kolesarje kot avtomobiliste. Tu pa ne bo šlo le za poznavanje in upoštevanje cestno-prometnih predpisov, temveč predvsem za oblikovanje boljše prometne kulture med udeleženci v prometu, k čimer lahko zelo veliko prispevajo množični mediji in medijske kampanje.

Vprašanje št. 6: *Ali je ob sedanjem stanju prometnih površin, namenjenih kolesarjem ter prometnih režimov, infrastrukture in kulture smiselno promovirati kolesarjenje v mestu? Ali se ne bi bilo bolj smiselno osredotočiti na vprašanja izboljšanja varnosti kolesarjenje po obstoječi površinah (odprava črnih točk in ozkih grl), parkirišč za kolesa in kvalitetne nove kolesarske infrastrukture?*

Odgovor: Vprašanje je na mestu. Glede na sedanje stanje je najboljša promocija kolesarjenja prav odprava zgoraj omenjenih slabosti, toda ob tem je kljub vsemu potrebno izkoristiti priložnosti za promocijo in podpreti projekte promocije kolesarjenja kot dejavnosti, ki krepi zdravje in varuje okolje.

Vprašanje 7: *Kako se bodo lahko zainteresirani deležniki vključevali v proces nastajanja oz. oblikovanja strategije?*

Odgovor: strategija bo nastajala po posameznih fazah na podlagi s strani izhodišč, ki jih bo obravnavala KPML. **Osnutek izhodišč** bo na podlagi razgovorov s ključnimi deležniki pripravljen do **10. 9. 2009**, objavljen na spletni strani ter posredovan deležnikom in medijem. Obravnavan bo na naslednjem **srečanju KPML**, ki bo potekalo v okviru Evropskega tedna Mobilnosti, predvidoma **17. 9. 2009**. Na tej osnovi bo do **sredine novembra 2009** pripravljen **delovni osnutek**, pri katerem bodo kompetentni zainteresirani pri vseh poglavjih vključeni preko razgovorov in posredovanja tekstovnih predlogov po posameznih poglavjih. V pripravo strategije bo vključen tudi kolesarski koordinator MOL takoj, ko bodo na MOL končani ustrezni postopki za njegovo imenovanje oz. zaposlitev. **Osnutek strategije** bo na srečanju vseh zainteresiranih oz. KPML javno obravnavan **konec novembra 2009**, pripombe vzete na znanje in bodisi upoštevane bodisi zavržene z obrazložitvijo. Tako oblikovan dokument bo kot **končni osnutek marca 2010** še enkrat obravnavan s strani vseh zainteresiranih ter po potrebi popravljen in dopolnjen na **končni obravnavi junija 2010**. Tak dokument bo potem posredovan Mestnemu svetu v obravnavo in sprejem. Za izvajanje strategije bo imenovan spremljevalni odbor, v katerem bodo tudi mestni svetniki. Ta bo imel za nalogo tudi preverjanje kako se za izvajanje strategije zagotavljajo sredstva v proračunu MOL ter preko projektnega financiranja. Pripravil bo tudi letna poročila o izvajanju strategije in bo tako kot ostali deležniki lahko predlagal njene spremembe in dopolnitve. Predvidoma bi se strategija »prenavljala« vsake štiri leta. KPML bo delo Mestnega sveta in Spremljevalnega odbora za izvedbo celovite kolesarske strategije spremljala in v **juniju 2012** oblikovala **predloge zaključkov in ugotovitev** ter jih v **juliju 2012** po razpravi oz. spremembah in dopolnitvah tudi **potrdila**.

Vprašanje 8: *Ali je kolesarska strategija del širše strategije zmanjšanja osebne avtomobilskega prometa v mestu?*

Odgovor: da. Osrednji del projekta CIVITAS ELAN je vzpostavitev pilotnega koridorja, ki bo omogočal hitrejši in bolj udoben javni prevoz ter izboljšanje možnosti za nemotorizirane oblike prometa. Ob tem naj bi nastal tudi pilotni projekt sodobnega intermodalnega centra z možnostmi P+R in B+R (bike and ride), del projekta pa je tudi pilotni projekt deljene uporabe avtomobila (car sharing). MOL si tudi sicer prizadeva za omejevanje avtomobilskega prometa v centru mesta, upoštevanje režima parkiranja oz. preprečevanje parkiranja zunaj temu namenjenih površin, dolgoročno pa se razmišlja tudi o uvedbi vstopne takse, ki bo odvisna od kategorije vozila glede na njegove okoljske značilnosti, od cone, v katero bo vozilo vstopalo ter od časa vstopa.

Vprašanje 9: *Kako bo potekalo informiranje v zvezi s kolesarsko strategijo?*

Odgovor: preko spletne strani MOL ter preko e-pošte, ko pa bo vzpostavljena posebna spletna stran projekta CIVITAS ELAN v slovenskem jeziku pa tudi preko nje. Za vsa vprašanja v zvezi s kolesarsko strategijo se lahko neposredno obrnete na REC Slovenija oz. Andreja Klemenca, 01 425 70 65; e-pošta: rec-slovenia@guest.arnes.si

Zapisala:

Mateja Šepec in Andrej Klemenc

Ljubljana, 10. 7. 2009