

Več kolesarjenja v manjših in srednje velikih mestih v srednji in vzhodni Evropi od leta 2020

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA

NAČELA OBLIKOVANJA

Kolesarstvo lahko veliko prispeva k učinkovitemu, trajnostnemu in zdravemu prometnemu sistemu. Pri tem pa je vedno potrebno upoštevati nekaj osnovnih zahtev oblikovanja kolesarske infrastrukture, med katerimi so bistvenega pomena:

- povezanost/kohezivnost
- neposrednost/direktnost
- varnost
- udobje
- privlačnost

OBLIKA, FUNKCIJA, UPORABA

Prometno povezavo oziroma njen odsek je potrebno uravnotežiti glede na tri bistvene zahteve: obliko, funkcijo in uporabo. Vsak odsek ima svojo funkcijo, na podlagi katere mu lahko določimo obliko (npr. kolesarska pot, steza ali kolesarski pas).

Pri tem imajo pomembno vlogo trije dejavniki:

- intenzivnost kolesarskega prometa
- hitrost motornega prometa
- intenzivnost motornega prometa

Funkcionalnost in trije omenjeni dejavniki določajo obliko kolesarske infrastrukture:

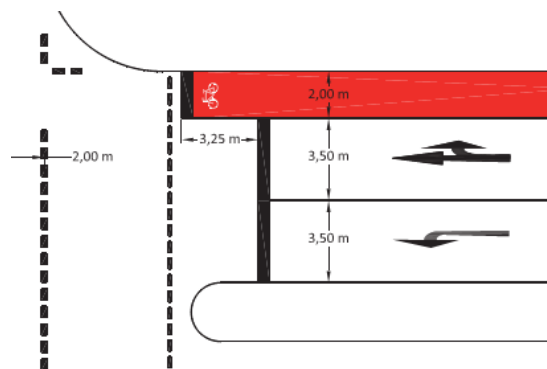


PARAMETRI OBLIKOVANJA

Pred načrtovanjem in gradnjo nove kolesarske infrastrukture je potrebno upoštevati glavne zahteve, ki jih mora izpolnjevati kolesarjem prijazna infrastruktura, kot so varnost, direktnost, kohezivnost, privlačnost in udobje. Te najpomembnejše parametre oblikovanja se danes splošno upošteva pri sodobnem planiranju kolesarske infrastrukture.

PLANIRANJE KRIŽIŠČ

Križišča so eno od ključnih vprašanj oz. izzivov pri planiranju kolesarske infrastrukture in zahtevajo podrobno načrtovanje. Statistike prometnih nesreč kažejo, da se veliko nesreč zgodi prav v križiščih, npr. na Nizozemskem več kot polovica (58 %) v križiščih v naseljih, od tega pa kar 95 % v križiščih, kjer je dovoljena hitrost 50 ali več km/h.



Prednostna črta za zaustavljanje kolesarjev v križišču

VRSTE VOZNIH POVRŠIN ZA KOLE SARJE

Kolesarski pas je zakonsko rezerviran prostor za vožnjo koles na cesti, ki je z ločilno črto ločen od površin za motorni promet. Priporočljivo ga je zarisati, kadar večje število kolesarjev redno uporablja ne preveč prometno cesto. Kolesarski pasovi na obstoječih cestah omogočajo vidne, hitro izvedljive in prilagodljive rešitve za kolesarski promet ter zahtevajo le označitev na vozišču. Kolesarski pas je lahko alternativa kolesarski stezi tam, kjer primanjkuje prostora, vendar le če lahko zagotovi dovolj visoko stopnjo varnosti.

Na strateški ravni je eden najpomembnejših delov planiranja kolesarske infrastrukture oblikovanje kohezivnega kolesarskega omrežja. Kolesar mora imeti možnost, da s svoje točke odhoda doseže čim več ciljnih točk. Seveda je potrebno zagotoviti tudi ustrezno kakovost vozni površin za kolesarje ter jim, kjer je to potrebno, nuditi dodatne storitve.

V naseljih je potrebno ob cestah, na katerih je hitrost prometa 50 km/h na uro ali več, zgraditi kolesarske steze, ki so fizično ločene od voznega pasu motoriziranih vozil. O njih moramo razmisliti tudi tam, kjer hitrost motoriziranega prometa dosega ali presega

30 km/h in intenzivnost prometa presega štiri tisoč vozil na uro. Zunaj naselij se kolesarske steze priporoča povsod tam, kjer poteka redni kolesarski promet, hitrosti motornega prometa dosega ali presegajo 60 km/h, njegova intenzivnost pa dva tisoč enot osebnih potniških vozil na dan.

Kolesarske steze fizično ločujejo kolesarje od motoriziranega prometa in jim s tem zagotavljajo relativno visoko varnost. V naseljih pa so med kolesarsko stezo in cesto tudi parkirna mesta, zato kolesarje velikokrat spregledajo vozniki, ki zavijajo desno, saj jim pri tem pogled zastirajo parkirana vozila. Zato neposredno pred križišči med kolesarsko stezo in cesto ne sme biti parkirnih mest za avtomobile.



Piktogram za priporočljivi kolesarski pas ("sharrow")



Dvostranski kolesarski pas na enosmerni cesti na Viču v Ljubljani

foto: P. Andrejčič Mušič

PRIPOROČLJIVI KOLESARSKI PAS ("Sharrow")

Nekatere mestne ulice so pomemben del kolesarskih povezav, a so preozke, da bi bilo na njih mogoče zarisati kolesarski pas. Varnost kolesarjev lahko izboljšamo tako, da jim omogočimo vožnjo po sredini voznega pasu, kar mora biti z ustrezno velikimi in pogostimi talnimi oznakami jasno vidno vsem uporabnikom cestišča.

VZDRŽEVANJE IN UPRAVLJANJE

Vzdrževanje celotne kolesarske infrastrukture je zelo pomembno. Predvsem tovorna vozila, zlasti v križiščih, močno obremenjujejo cestno infrastrukturo. Raztezanje materialov, voda, ki vdira v razpoke (in pozimi zmrzne), izpostavljenost visokim pritiskom in tresljajem, vse to poškoduje vozišče in oznake na njem. Prav tako ima tudi razkopavanje cest in/ali kolesarskih stez zaradi polaganja ali vzdrževanja/popravila cevi, kablov ipd. negativne vpliv na kolesarsko infrastrukturo. Zanimariti ne smemo niti odpadlega listja, nasutega peska, spolzkih talnih oznak, razraščene vegetacije, štrlečih pokrovov odtokov, pokvarjene ulične razsvetljave in podobnega; vse to vpliva na varnost in hitrost vožnje s kolesom. Kolesarska infrastruktura ne zahteva le kakovostnega oblikovanja in izvedbe, temveč tudi ustrezen nadzor ter ustrezno upravljanje in vzdrževanje, kar velja tako za kolesarske povezave na cestah kot tudi za tiste izven njih.

PARKIRNA MESTA ZA KOLESA

Povsod, kjer prihaja do koncentracije parkiranja koles, oziroma predvidevamo, da bo do nje prišlo, je potrebno zagotoviti zadostno število dobro organiziranih, primernih, lahko dostopnih in varnih parkirnih mest za kolesa. To že samo po sebi spodbuja rabo koles.



Kolesarska stojala v Ljubljani; Foto: P. Andrejčič Mušič



Sofinancirano s programom Evropske unije:
Inteligentna energija – Evropa

O PROJEKTU: Projekt mobile2020 se je začel maja 2011 s ciljem oblikovati kolesarjenju naklonjeno vzdušje ter na lokalni ravni okrepiti zmogljivosti v podporo večjemu deležu kolesarskega prometa v manjših in srednje velikih mestih v 11 državah srednje in vzhodne Evrope. S tem naj bi pripomogli k promociji kolesarstva na nacionalnih ravneh in prihranili do 90.000 t CO₂ na leto do leta 2020. Projekt podpira program IEE - Intelligent Energy Europe.