



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union



REGIONALNI CENTER ZA OKOLJE  
Slovenija

## KOLESARSKI SEMINAR V KOPRU RAZKRIL NEIZKORIŠČENE POTENCIALE ZA RAZVOJ URBANEGA IN TURISTIČNEGA KOLESTARSTVA V MESTU IN OBALNO-KRAŠKI REGIJI

V Kopru je 21. 2. 2014 v organizaciji REC Slovenija, Zavoda Ekohumanitatis in Kolesarske mreže Obale potekal seminar projekta mobile2020 ([www.mobile2020.eu](http://www.mobile2020.eu)). Na njem so obravnavali kako in zakaj skupaj načrtovati in promovirati tako turistično kot tudi tisto kolesarstvo, katerega glavni namen so poti v službo ali šolo ter po različnih opravkih v mestih. Udeleženci - večinoma predstavniki občin ter razvojnih in turističnih organizacij z obalno-kraške regije – so se ob predstavitev strateškega pristopa pri načrtovanju kolesarstva, novega gorsko-kolesarskega turističnega produkta »Trans-Slovenija«, razlogov zaradi katerih kaže turistično in »uporabno« kolesarstvo obravnavati skupaj, stanja in potencialov za razvoj kolesarstva v Obalno-kraški regiji, načel promocije uporabnega in turističnega kolesarstva in trženja kolesarstva preko prodajanja zgodb na način kot to počne TD Rekreatur, udeležili tudi vodenega kolesarskega ogleda stanja kolesarskih povezav, kolesarske infrastrukture in storitev za kolesarje v Kopru.

Na delavnici, ki je sledila ogledu, so ugotovili, da ima Koper v svojem ravninskem delu v splošnem dovolj gosto razpredeno mrežo kolesarskih povezav in da se je v zadnjem času precej investiralo v kolesarsko infrastrukturo. Zlasti velja pohvaliti izgradnjo kolesarske povezave ob strugi Badaševice, ki kot del regionalne meddržavne kolesarske povezave Paranzana omogoča hiter in z izjemo prečkanj cest tudi udoben dostop do Žusterne. Pohvalno je tudi, da ima mesto sistem samopostrežne izposoje mestnih koles, manj pa je razumljivo, da v zimskem času izposoja koles ni mogoča. Po drugi strani pa je očitno, da so na ravni prometne politike mesta kolesarji še vedno tretjerazredni udeleženci, kar je razvidno iz številnih pomanjkljivosti v mreži kolesarskih povezav: manjkajočih odsekov, dajanja prednosti avtomobilskemu prometu pri vseh prečkanjih kolesarskih povezav s cestami ter uvozi in izvozi namenjenimi avtomobilskemu prometu, pomanjkljive ali neskladne cestno-prometne signalizacije, nevarnih iztekov kolesarskih stez na cestišče, številnih premalo poglobljenih robnikov ob prehodu kolesarske steza na cestišče, stebrov za prometno signalizacijo celo na na novo zgrajeni kolesarski stezi itd. Da so avtomobilisti v Kopru privilegirani udeleženci v prometu je zelo jasno tudi po tem, da sta bila v primeru preureditve dveh prvotno sicer pešcem in kolesarjem namenjenih podhodov pod hitro cesto žrtvovana hitrost kolesarskega prometa na eni in varnost pešcev na drugi strani za to, da so podvozi prevozniki tudi za avtomobile.

Zdi se tudi, da pristojni v mestni občini Koper ne (pre)poznajo najnovejšega trenda hitrega širjenja koles z električnim pogonom in električno podporo pogonu, saj še vedno smatrajo, da je del mesta, ki leži na hribu Markovec, popolnoma neprimeren za prevoz s kolesi, čeprav je vzpon do stanovanjskih sosesk na njem z e-kolesi mačji kašelj.

Z vidika kolesarskega turizma pa je stanje v Kopru katastrofalno. Destinacijskih usmerjevalnih kažipotov in tabel praktično ni, če pa že so, pa ne dajejo ustreznih informacij in so postavljene na neustreznih mestih, tako da jih večina kolesarjev zlahka spregleda. Turisti, ki se izkrcajo s kolesi z vlaka tako ne vedo ne kod ne kam niti če želijo priti do v neposredni bližini potekajoče regionalne meddržavne kolesarske poti Paranzana niti če želijo v mestno središče ali v hribovito zaledje mesta.. Kljub temu, da je nova promenada med mestnim pristanom in Smedelo široka okoli 30 m, na njej ni prostora za kolesarski pas in celo po vzporedni



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union



REGIONALNI CENTER ZA OKOLJE  
Slovenija

poti za drevoredom je promet za kolesarje prepovedan. Ob tem ni nobenih oznak, ki bi kolesarskega popotnika usmerile kako priti od sicer lepo urejene obale od mestnega pristana do kolesarske povezave z Izolo in tudi kolesarski popotnik, ki prihaja v nasprotni smeri lahko samo ugiba kot do mesta, enako pa velja tudi če želi do železniške postaje. Pri vstopih v mestno jedro ter pri upravnih, kulturnih in poslovnih stavbah kolesarskih stoyal praktično ni, še posebej ne tistih, na katera je mogoče varno prikleniti kolo. Pot okoli starega mestnega jedra je za kolesarja polna dvomljivih situacij ko ne ve ali je po določeni površinah, ki so prvenstveno namenjene pešcem, kar še zlasti velja pri kolesarjenju v nasprotni smeri urinega kazalca. Pri tem je na odseku Kopališke ulice kolesarjenje v smeri od potniškega pomola Luke Koper proti kopališču smrtno nevarno zaradi neustreznega poteka kolesarskega pasu, neobstoječe ali s talnimi oznakami neskladne vertikalne prometne signalizacije ter slabo zbrisanih talnih oznak, ki nakazujejo, da gre za kolesarski pas na vozišču, čeprav ga po spremembi prometne ureditve ni več in se tako lahko kolesar, ki misli, da vozi po kolesarskem pasu naenkrat pojavi pred nasproti vozečim avtomobilom. Kopru očitno manjkata strateški pristop, ki upošteva osnovna načela za zagotavljanje neposrednih, varnih, hitrih, udobni in atraktivnih kolesarskih povezav ter politična volja za izboljšanje stanja. Ob večji pozornosti do kolesarjev bi se dalo večino največjih slabosti odpraviti v kratkem času in z malo denarja, toda z veliko skrbjo za podrobnosti pri načrtovanju in izvedbi ter ustrezno skrbjo za vzdrževanje kolesarske infrastrukture.

V razpravi so udeleženci izpostavili so, da imata Koper in celotna Obalno-Kraška regija zaradi naravnih danosti, kulturne dediščine in dobro razvitih gostinsko-turističnih storitev zelo velik potencial za razvoj različnih vrst kolesarskega turizma, ki je v Evropi in v Sloveniji v hitrem porastu. Njegova lega in prometna infrastruktura mu omogočata, da postane osrednje izhodišče tur za kolesarske izletnike, popotnike, gorske kolesarje, rekreacijsko-izletniško in turistično kolesarjenje družin in starejših občanov itd. na Obali. Kakovostne infrastruktura in storitve za kolesarje kot so dobre smerne oznake ter (spletne) kolesarske karte, kakovostne možnost prevoza koles s sredstvi javnega transporta, varnega parkiranje koles in shranjevanje kolesarske garderobe ter storitve mobilnega kolesarskega servisa, samo-popravila koles na javnih postajah z osnovnim kolesarskim orodjem in kompresorskimi tlačilkami, celodnevne nakupa osnovnih kolesarskih potrebščin, avtomatske pralnice koles itd. so seveda osnovni pogoj za razcvet kolesarskega turizma.

Da bo do razcveta kolesarskega turizma res prišlo, pa bo potrebno začeti tudi razmišljati in načrtovati preko občinskih meja in biti pozoren do številnih podrobnosti, ki lahko kolesarju pokvarijo sicer prijetno doživetje. Pri tem je treba stalno imeti v mislih, da že ena sama travmatična izkušnja v prometu lahko zasenči lepote pokrajine, zanimiva kulturna in kulinarčna doživetja ter prijaznost ljudi. Po drugi strani pa se je treba zavedati, da se tudi v kolesarskem turizmu najbolje prodajajo zanimive in privlačne zgodbe, ki omogočajo prepoznavnost in sodobnemu turistu podajo ustrezen okvir za doživljanje nečesa novega, ne da bi se bal neznanega. Ne nazadnje pa bo treba tako med političnimi odločevalci kot tudi v javnosti odpraviti predsodke do kolesarjev kot marginalnih in pešče ogrožujočih udeležencev v prometu, turistov, ki ne zapravijo veliko in divjakov, ki se po planinskih in drugih poteh spuščajo brez upoštevanja drugih. Kolesarji seveda nis(m)o angeli, a namesto da jih zaradi vsakega ekscesa pribijamo na križ bi kazalo bolje upravljati s konflikti v prostoru in v prometu ter z do kolesarjev prijaznimi prometnimi režimi in infrastrukturnimi rešitvami zagotoviti večjo varnost tako tistih, ki kolesarijo po vsakdanjih opravkih kot tudi kolesarskih turistov.



Co-funded by the Intelligent Energy Europe  
Programme of the European Union



REGIONALNI CENTER ZA OKOLJE  
Slovenija



Slovenska kolesarska mreža