

Štefan HUZJAN

Odkrivanje kolesarskih tras državnega pomena

1. Uvod

Ob neki priliko, ko smo okoljevarstveniki obravnavali načrtovalske dokumente prometne infrastrukture, je nekdo glasno vprašal: Ali so urbanisti postali sovražniki naravnega okolja? Ni mogel razumeti, da v dokumentu manjkajo prikazi kolesarskega prometa tako na regionalni in urbanistični ravni, kot tudi pri načrtovanju prometnega režima. Nekaj podobnega se je zgodilo maja in junija leta 1997, ko smo člani Slovenskega ekološkega gibanja (v nadaljevanju SEG) obravnavali končno poročilo ekspertne skupine o osnovi prometne politike. Kolesarski promet ni bil prikazan. Bilo je napisano, da bo država povečala skrb za razvoj kolesarjenja. V tem prispevku želimo prikazati nekatere razloge, zakaj je potrebno pristopiti k resnejši obravnavi kolesarskega prometa in predstaviti izkušnjo, ki se nanaša na vključevanje javnosti v proces načrtovanja kolesarskega prometa.

2. Utemeljitev kolesarskega prometa

Ko smo delali primerjalne analize kolesarjenja v drugih državah in pri nas, nas je začudila razlika v obsegu koles/kolesarjev. Kolesarjenje je v drugih državah bistveno bolj razvito. Spraševali smo se, zakaj se potrebe naših ljudi po kolesarjenju tako razlikujejo od drugih. Nekateri so to pojasnjevali z razlikami v kulturni tradiciji, boljšim socialnim položajem posameznika, ki mu ni treba po službi skrbeti za svoj gmotni položaj ipd. Ti vzroki so se nam zdeli sicer sprejemljivi, a kljub temu

nezadostni. Odgovor na to vprašanje nam je dal podatek o izgradnji kolesarskih poti in stez. V tujini jih je na tisoče kilometrov, pri nas pa le nekaj deset kilometrov kolesarskih poti in urejenih kolesarskih stez, ki med sabo niso povezane.

Kolesarski promet pridobiva na pomenu. Zlasti tam, kjer uporaba osebnega avtomobila prihaja v svoje nasprotje in ni mogoče obvladovati prometnega povpraševanja. Torej tam, kjer s celostnim pristopom rešujejo ne samo mestni promet, ampak tudi lokalni in regionalni promet ter makroregionalni promet. Glede slovenskega prometnega omrežja lahko rečemo, da za varno kolesarjenje ni zadovoljivo, niti po razmestitvah niti po tehnični izvedbi ter zmožljivostih. Veliko je cestnih odsekov, ki so zasičeni s prometom in izpušnimi plini.

Tako kot nova cesta, tudi kolesarska pot lahko povzroči prerazporeditev starih in generira nove prometne tokove ter prilagajanje ljudi in dejavnosti novim vzorcem dostopnosti. S spodbujanjem rabe kolesa lahko zaživijo mestna središča, igrišča, parki in drugi prostori, ki so oddaljeni od bivalnega okolja. Praksa kaže, da hoja dominira do razdalje 1,5 km, kolesarjenje pa do 4 km – **če je zagotovljena varna in prijazna infrastruktura.**

Posamezniku je potrebno zagotoviti možnost za čim bolj svobodno in ekonomsko optimalno izbiro načina gibanja skozi prostor. Enakopravno se naj obravnava kolesarski in motorni promet, ker je le tako možno zagotoviti varne prometne ureditve za raznovrstne prostorsko mobilne družbene skupine.

Kolesarska steza Kolesarska pot Kolesarski promet Študijski krožek

Kolesarski promet je element prometne infrastrukture in si zasluži večjo pozornost. V prispevku je kolesarjenje prikazano kot ekološko in prostorsko nezahtevna oblika prometa in možnost za oživitvev mestnih in primestnih predelov. Na primeru študijskega krožka na lokalni ravni, ki ga je organiziralo Slovensko ekološko gibanje, je prikazana možnost vključevanja javnosti v postopke prostorskega planiranja ter integracije kolesarskega prometa kot enakovrednega elementa prometne infrastrukture občin in države, spodbujanja varnega kolesarjenja in zdravega načina življenja ter pospeševanja ekoturizma.

Bicycle path Bicycle route Bicycle traffic Study group

Bicycle traffic is an element of traffic infrastructure and deserves more attention. The article presents cycling as an ecologically and spatially undemanding traffic mode and a possibility for reviving urban and suburban areas. By the example of a local study group, organised by the Slovene ecological movement, possibilities are shown for public participation in spatial planning procedures, the integration of bicycle traffic as an equal element of local and national traffic infrastructure, promoting safe cycling and a healthy lifestyle, as well as promoting ecotourism.

Pohajanje zalog nafte oziroma fosilnih goriv na Zemlji lahko upočasnimo z rabo koles, ki zahteva malo energije v procesu nastajanja (proizvodnje) in uporabe. Kolesarjenje kot oblika prometa prispeva k mehčanju, urbanega okolja in ne povzroča hrupa in strupenih plinskih emisij, kot so CO₂, CO, NO_x, HC idr.

Pospeševanje kolesarskega prometa je tudi v skladu z načeli in usmeritvami, ki se nanašajo na človekovo bivalno okolje in so zapisana v raznih dokumentih, kot so Atenska listina, sklepna listina konference OZN Habitat I. (1976), Skrb za Zemljo (1991), Agenda 21 (1992), Akcijski program varstva okolja za Srednjo in Vzhodno Evropo (1993), Vseevropska strategija za odstranjevanje svinca iz bencina idr.

Kolesarske ureditve so del kvalitete bivalnega okolja. Kolesarska infrastruktura ne zaseda obsežnih površin. Kolo je zelo okretno, prostoru prilagodljivo in relativno hitro prevozno sredstvo, zlasti tam, kjer prihaja do zastojev v prometnih konicah. Kolesar s kolesom manj ogroža druge udeležence v prometu in živali, kot tisti, ki uporabljajo druga prometna sredstva.

Upravljanje s kolesom je preprosto za vse starostne skupine ljudi. Na splošno vožnja s kolesom ugodno vpliva na zdravje in počutje. Uporaba kolesa ne zahteva velikih finančnih sredstev. Daje možnosti razvoju kolesarskega turizma. Pripomore k temu, da je manj motornega prometa, manj nesreč in manj škode.

Kolesarjenje prispeva k humanizaciji urbanih območij in ponuja možnosti za srečevanje in stike med ljudmi, ki so v bolj oddaljenih naseljih. Za povezovanje ljudi z različnih kontinentov na podlagi kolesarjenja se prizadevajo predstavniki UNY TBMRBN (United Nations of Yoga's Transcontinental Bicycle Main Routes and Bases Network Foundation) s sedežem v Stockholmu oziroma v Budimpešti. Delajo na projektu izgradnje medkontinentalne kolesarske poti v dolžini 60.000 km.

3. Pregled izkušenj

V svetu in Sloveniji načrtujejo temeljne spremembe tudi na področju kolesarskega prometa. Proces spreminjanja je motiviran z željo po boljšem življenju ob trajnostnem razvoju. Leta 1997 so predstavniki državnih uradov sporočili, da bo država z mrežo kolesarskih tras zagotovila varno in prijetno kolesarjenje za vsakogar. Etape, dinamiko in finančne vire za gradnjo državnega kolesarskega omrežja bo opredelil nacionalni program, ki je v pripravljalni fazi. Za javno obravnavo naj bi bil program pripravljen v letu 1998.

V tem delu prispevka bomo prikazali izkušnje SEG-a na lokalni ravni. Gre za projektno nalogo *Odkrivanje kolesarskih tras* v času, izdelano, ko od države ni bilo ničesar drugega, kot odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega družbenega plana Republike Slovenije.

Projekt *Odkrivanje kolesarskih tras* je nastal kot odgovor na dejstvo, da daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave še niso dovolj natančno določene z vidika lokacije. S tem nastajajo težave zlasti v občinah, ki morajo v prostorskih sestavinah dolgoročnih in srednjeročnih planov podrobneje opredeliti trase državnega kolesarskega omrežja. Da bi občine to lahko naredile, smo se v SEG-u odločili, da zainteresiranim občinam predlagamo sodobne metode in oblike dela pri pripravi strokovnih podlag, ki omogočajo celovito reševanje kolesarskega prometa v občini ter doseganje etapnih ciljev na lokalni in državni ravni.

Kot izhodišče za razpravo o projektu je bilo potrebno izpostaviti dejstvo, da bomo kot obliko in metodo dela uporabili študijske krožke, katerih delovanje lahko ima močan vpliv na udeležence krožka in okolico. Delo je potekalo na treh lokacijah. Na dveh lokacijah so bile organizirane strokovne razprave, na eni od lokacij

pa so bile aktivnosti mentorsko usmerjene na ustanavljanje študijskih skupin (razpisi, izbor udeležencev, spremljanje dela) in na vodenje udeležencev študijskega krožka (izbor tem, snemanje terena, študij pisnih virov, zbiranje in posredovanje podatkov in informacij, oblikovanje predlogov rešitev idr.). Za naročnike projekta so bili s temi aktivnostmi zagotovljeni podatki in odgovori na tista vprašanja, ki so ključnega pomena za pospeševanje razvoja varnega kolesarskega prometa v občini.

S tem projektom smo želeli promovirati optimističen koncept delovanja interesne skupine v določeni regiji, ki ji ni vseeno, v kakšnem okolju živi, kako ravnamo drug z drugim, kako skrbimo za naravno in kulturno dediščino, kako skrbimo zase in za svoje telesno in duševno zdravje ter kako bo rešen kolesarski promet v lokalni skupnosti.

3.1 Nastanek projekta

College za kvaliteto življenja je v sodelovanju z Andragoškim centrom Slovenije začel leta 1992 uresničevati projekt študijski krožek *S kolesom gre najdlje*, da bi se ta neformalna oblika izobraževanja in animiranja odraslih za konkretne cilje razvila tudi v lokalnih skupnostih. Teoretično je projekt temeljil na izhodiščih sociokulturne animacije, s katero smo spodbudili spontano izobraževalno druženje ljudi in jih z ucnim delom animirali za sodelovanje pri reševanju problemov kolesarskega prometa

Delovanje v krožkih je bilo po izjavah udeležencev v Ljubljani, Ivančni Gorici, na Grosupljem in Kuzmi prijetno in izzivalno, ker je bilo načrtno usmerjeno v iskanje novih, boljših pristopov k spodbujanju okolju neškodljivega in družbeno odgovornega trajnostnega razvoja. S tem pa tudi k usposabljanju za konkretne akcije in za izmenjavo izkušenj. Številni dokumenti (zlasti prometne študije, planski dokumen-

ti, Phare CBC program maloobmejnega sodelovanja, raziskovalni projekti, priročniki in revije) so članom krožka omogočili ustvarjalno iskanje znanja, razne prireditve (konference, izletništvo, športna tekmovanja) pa izmenjavo izkušenj.

V začetku leta 1997 je SEG na predlog sodelavcev Collegea za kvaliteto življenja dal pobudo za urejanje kolesarskih povezav na relaciji Ljubljana – Škofljica – Grosuplje – Ivančna Gorica. Pobudo so podprli Urad RS za prostorsko planiranje in vse tri zainteresirane občine. Občine so dobile strokovne podlage za načrtovanje kolesarskih površin in variantne rešitve kolesarskih povezav, ki so vnešene v občinske prostorske planske in izvedbene akte. Člani študijskega krožka so na podlagi terenskega dela in študija pripravili tudi predlog optimalne kolesarske trase od Ljubljane do Ivančne Gorice. Vsak član krožka je prispeval dragocen del k rešitvi kolesarskih povezav. Nekaj podobnega je pripravila študijska skupina v občini Kuzma pri spreminjanju mejne poti med Slovenijo in Avstrijo v kolesarsko pot, ki postaja bilateralna kolesarska pot.

V sklopu teh prikazanih aktivnosti in izkušenj je nastal projekt za odkrivanje kolesarskih tras državnega pomena.

3.2. Opis zamisli projekta

Prostorski dokument naše države prikazuje samo okvirni, ne pa konkretni potek daljinskih, glavnih in regionalnih kolesarskih povezav državnega pomena. Z neformalno obliko izobraževanja (s študijskimi krožki) se je ponudila priložnost animirati ljudi v lokalnih skupnostih za sodelovanje pri odkrivanju kolesarskih tras državnega pomena. S participativnimi evaluacijskimi raziskavami smo ugotovili, da kar 97 % udeležencev študijskih krožkov želi sodelovati pri izgradnji omrežja kolesarskih povezav, zlasti tam, kjer je razvito ekološko gibanje.

Z ukrepi prometne politike in s prostorskimi plani je bilo potrebno bolj natančno predvideti postopno gradnjo varnih in atraktivnih kolesarskih poti, stez in pasov državnega in lokalnega pomena.

Ciljno skupino so predstavljali udeleženci krožka, ki so člani kolesarskega in turističnega društva, delavci geodetske uprave, občinskega urada za prostor, samostojni podjetniki, člani okoljevarstvenih organizacij in nezaposleni z visoko izobrazbo. V skupini je delovalo 15 članov, ki so k sodelovanju pritegnili približno 60 ljudi z različnih institucij, kar bo v prihodnje solidna osnova za pospešeno izgradnjo omrežja kolesarskih povezav v občini.

3.3 Opis projekta

Študijski krožek smo na podlagi izkušenj zasnovali tako, da se lahko uresničujejo izobraževalni in akcijski cilji. Za doseganje teh ciljev je bilo potrebno pripraviti študijsko gradivo, izdelati program usposabljanja vodij, mentorjev in animatorjev krožkov ter načrt vpeljevanja krožkov po izbranih regijah. Vpeljevanje krožkov je predvidevalo, da se priskrbi ustrezno osebje za vodje in mentorje. Le-ti so morali biti pripravljeni organizirati in izvajati krožke ter imeti izkušnje z izobraževanjem odraslih (imeti andragoško izobrazbo) in končano visoko šolo. Morali so biti pripravljeni na 48-urno usposabljanje in pripravo seminarske naloge.

Poskrbeti je bilo potrebno tudi za pridobivanje udeležencev študijskih krožkov, pripraviti predlog načrta delovanja, akcijske in učne cilje, vire učenja, prostor za delo, delovna sredstva za zbiranje podatkov in informacij, urediti dokumentacijo krožka in izdelati instrumentarij za spreminjanje krožka. V krožkih je tako, da poteka sprotne in končne evalvacije dela z uporabo različnih postopkov (opazovanje, intervju, anketa in analiza dokumentacije) za potrebe organizatorja in financerja.

3.4 Koristi od projekta

Od projekta smo pričakovali neposredne in posredne koristi tako za udeležence študijskih krožkov kot za posameznike in organizacije v lokalnih skupnostih.

Neposredne koristi od projekta je imel:

- **naročnik projekta**, ker je dobil predlog optimalnega poteka daljinskih, glavnih in regionalnih kolesarskih povezav za širša območja dolenske in ljubljanske regije. To bo osnova za načrtovanje etapne izgradnje kolesarskih poti, stez in pasov ter drugih kolesarskih površin (zlasti počivališča, razgledišča, parkirišča, križišča, prehode ipd.). Prav tako so bili zbrani podatki o vzponih, potrebnih znakih, črnih točkah, povezavah, ki so pomembne sestavine kolesarskega prometa. Plačnik je bil deležen tudi široke medijske pozornosti, ker je po učinkoviti in uspešni poti reševal dogovorjene naloge;
- **udeleženec študijskih krožkov**, ker je spoznal, kako se lahko spontano uči v majhnih skupinah prijateljev in znancev, kako lahko podaja svoje znanje in hkrati pridobiva znanje in izkušnje od drugih ter je tudi spoznal, da je s pridobljenim znanjem dobil možnost uresničevati svoje želje ali sodelovati pri akciji splošnega pomena;
- **lokalna skupnost**, ker krožki pripomorejo h kakovosti življenja ljudi, saj postane učenje način življenja za večjo skupino ljudi.

Posredne koristi od projekta je imela:

- **lokalna skupnost**, ker ima ljudi s potrebnim znanjem o kolesarskem prometu in učna jedra za razvijanje demokratičnih odnosov. Razvijali so kulturo dialoga z medsebojnim spoštovanjem in upoštevanjem. To je splošen uvod v učečo se družbo, ko vsak nekaj uči druge;

- **država**, ker je naletela na zelo ugoden odziv med prebivalci za iskanje najboljših rešitev, ker je ljudem s tem dala novo možnost učenja, aktivnega delovanja in vplivanja na prometne razmere.

3.5 Odzivi uporabnikov

Odzivi na projekt so bili zelo ugodni, ker je delovanje v projektni skupini omogočalo pridobivanje uporabnega znanja za reševanje kolesarskega prometa. Tako se nam je pokazal neposredni odziv na dveh ravneh. Eno raven so predstavljali lokalne skupnosti, drugo raven pa udeleženci krožka.

- Odzivi neposrednih uporabnikov

Odzivnost smo ugotavljali na podlagi mnenja udeležencev o študijskih krožkih. Analiza podatkov je dala naslednje rezultate:

- med udeleženci je 1/3 menila, da so v krožkih pridobili več, kot so pričakovali, polovici pa so se pričakovanja povsem izpolnila. Ljudje ugodno ocenjujejo tako obliko dela, ne glede na različne interese, zaradi katerih so se odločili zanjo. Odklonilnega stališča ni izrazil nihče;
- kot najbolj kakovostno sestavino krožka so poudarili prijetno, sproščeno ozračje pri učenju in uresničevanju akcijskih ciljev;
- tisti, ki pravijo, da jim nekaj ni všeč, navajajo v zvezi s tem predvsem prostorske razmere in urnik. Te so nastale zaradi objektivnih organizacijskih težav (v hladnih in vlažnih prostorih ni prijetno delati);
- kar 96 odstotkov udeležencev še želi sodelovati v študijskih krožkih, pri gradnji kolesarskih poti in stez. To je največje priznanje projektu.

- Odzivi posrednih uporabnikov

Mnenja županov občin in krajanov, zlasti kolesarjev, ki bodo uporabniki izgrajenih kolesarskih tras, so zelo ugodna; obogatiti ponudbo izobraževanja se jim zdi odlična zamisel. Le-ta lahko bis-

tveno pripomore k intelektualni rasti prebivalstva, razvoju prometne varnosti in postane gibalo lokalnega razvoja.

Ob želji, da na različnih ravneh usklajeno storimo nekaj konkretnega za pospešen razvoj kolesarskega prometa, so se nam študijski krožki zdeli prava oblika in metoda dela in se pokazali kot zelo učinkoviti in uspešni. Projekt izpolnjuje želje ciljnih skupin: članov krožka, nekaterih županov občin in mest, kolesarjev, turističnih organizacij in kmetij ter državnih institucij. To trdimo zato, ker projekt prinaša odgovor na vprašanje, kje naj potekajo kolesarske poti ali kolesarske steze državnega pomena s potrebnimi infrastrukturnimi objekti (servisi, parkirišča, razgledišča, počivališča idr.).

3.6 Rezultati projekta

Glede na naravo in namen projekta so bili rezultati številni in raznovrstni:

- Udeleženci krožka so na podlagi terenskega dela in predhodnih analiz smeri, ciljev, stičnih točk, usmeritvenih in omejitvenih dejavnikov pripravili variantne rešitve kolesarskih povezav po dogovorjenih odsekih. Kjer je bilo potrebno in možno, so preverili lastništva in možnosti pridobitve zemljišča tam, kjer ne bo javne poti.
- Za državno kolesarsko omrežje (daljinske, glavne in regionalne kolesarske povezave) so člani krožka pripravili naslednje predloge:
 - možne lokacije za počivališča in razgledišča;
 - prestopne točke na sredstva javnega prometa;
 - dostopni objekti naravne in kulturne dediščine;
 - večji posegi v prostor tam, kjer bo to nujno zaradi varnosti kolesarskega prometa;
 - razširitev vozišča, zlasti poljske poti, kolovoze, gozdne poti, ki omogočajo varnost kljub možnosti srečevanja s kmetijsko mehanizacijo;

- ureditev kolesarskih stez na prekategoriziranih cestnih odsekih.

- Občine so dobile strokovne podlage za spremembe in dopolnitve prostorskih sestavin planskih aktov za izgradnjo kolesarskih površin.
- Z delovanjem krožka smo dosegli ugoden odmev med prebivalci zaradi nove možnosti aktivnega delovanja v lokalnem okolju in vplivanja na življenjske razmere.
- V obdobju izvajanja projekta smo izpeljali 15 študijskih krožkov, organizirani v dogovorjenih časovnih terminih in likacijah. Za sodelovanje pri projektu so se odločali člani raznih društev (kolesarskih, turističnih, naravovarstvenih), strokovni delavci občin in večjih podjetij. S tem smo dosegli pocenitev najrazličnejših opravil in pospešili gradnjo posameznih odsekov kolesarske poti.

4. Zaključek

Delo na projektnih nalogah je združevalo predvsem ljudi, ki skrbijo za rekreacijo, promet, zdravje, turizem, varnost in čisto naravo. Člani krožka so nato zastopali interese kolesarjev na vseh ravneh odločanja. Projekt je vplival na promocijo varnega kolesarjenja v regiji.

Rezultati projekta so vplivali tudi na pospeševanje ekoturizma v posameznih regijah. Projekt je uvažal in spodbujal zdrav stil življenja v vsakodnevnih dejavnostih prebivalstva določenega kraja.

Projektno delo je trajal pet mesecev. Za zagotovitev trajanja rezultatov projekta - izdelavo načrtov kolesarskih povezav - bodo potrebni planski dokumenti na občinski in državni ravni. Rezultati bodo trajne vrednote, brez večjih stroškov vzdrževanja.

Štefan Huzjan, sociolog, član projektne skupine za kolesarski promet pri Slovenskem ekološkem gibanju v Ljubljani