

UGOTOVITVE IN PREDLOGI Z OKROGLE MIZE

»ZGODOVINA KOLESARNIC IN IZZIVI VARNEGA PARKIRANJA KOLES«

Društvo električnih kolesarjev Slovenije (DEKS) je v sodelovanju z *Ljubljansko kolesarsko mrežo (LKM)* in *Centrom Rog* v ponedeljek, **4. 3. 2023** ob 18.00, v konferenčni dvorani **Centra Rog**, v Ljubljani, organiziralo **okroglo mizo o zgodovini kolesarnic in izzivih varnega parkiranja koles**.

Sodelujoči na okrogli mizi so bili **dr. Rok Žnidaršič**, podžupan MOL, **Janez Stariha**, vodja Mestnega centra mobilnosti, **mag. Lea Rikato Ružič**, predsednica LKM, **Marko Peterlin**, direktor IPOPOP in **Andrej Klemenc**, ustanovni član LKM in DEKS. **Dr. Luka Mladenovič**, Urbanistični inštitut Republike Slovenije, se zaradi zadržanosti dogodka ni mogel udeležiti, posredoval pa je krajši pisni prispevek, katerega povzetek je bil predstavljen na okrogli mizi. Okroglo mizo je moderiral **Matej Praprotnik**, kolesarski župan Ljubljane.

Za uvod je Andrej Klemenc s predstavitvi zgodovino kolesarnic in parkiranja koles pri nas, utrinke iz aktualnega stanja v Mariboru in Ljubljani ter primere dobrih praks iz tujine.

Sledili sta predstavitvi domačih proizvajalcev produktnega asortimaja *KALUU* in kolesarnice *NewBike*.

Okrogli mizi je prisostvovalo 34 udeležencev, zaključila pa se je ob 20.00.

UGOTOVITVE

1. Kolesarnice in stojala za kolesa kot funkcionalni in simbolni element kolesarskega sistema dobro ponazarjajo zgodovino razvoja kolesarstva, vendar še niso bile predmet zgodovinskega pregleda z vidika razvoja kolesarstva, arhitekture in urbanizma ter antropologije vsakdanjega življenja.
2. V Sloveniji so se kolesarnice kot industrijski produkt začele pojavljati sočasno z začetkom množične industrijske proizvodnje koles v tovarni Rog, ki je delovala v prostorih, kjer je sedaj Center Rog. Konec šestdesetih let prejšnjega stoletja se je končala njihova industrijska proizvodnja, šele v zadnjem času pa so se v Sloveniji spet pojavili proizvajalci opreme za parkiranje in shranjevanje različnih mikro-mobilnostnih prevoznih sredstev, ki se sedaj proizvaja v različnih verzijah, prilagojenih različnim okoljem in pogojem ter omogočajo modularnost in različne stopnje prilagoditve uporabnikom.
3. Parkiranje koles na javnih površinah ter hramba koles v stanovanjskih blokih, sooseskah, večmodalnih vozliščih in pri javnih in zasebnih delodajalcih je poleg infrastrukture za vožnjo s kolesi najbolj pomemben del urbanega sistema kolesarstva oz. v navezavi s parkiranjem in hrambo el. skirojev, rolk in ostalih sredstev mikromobilnosti, celotnega sistema mikromobilnosti v urbanih okoljih.
4. Kapacitete kolesarnic v stanovanjskih sooseskah in blokih, kot tudi v zgodovinskih mestnih jedrih ter sooseskah eno in več družinskih stanovanjskih hiš niti količinsko niti po kakovosti storitve, predvsem z vidika varnosti koles pred krajo, ne ustrezajo sedanjim potrebam in so resna ovira pri nadaljnjem povečanju deleža kolesarjenja kot prometnega načina v mestih.
5. Tudi kolesarnice in kolesarska stojala pri glavnih generatorjih prometa v mestu kot so nakupovalni centri, kulturne, zdravstvene in izobraževalne ustanove z redkimi, a pomembnimi

izjemami, ki lahko služijo kot primer dobre prakse, ne ustrezajo zahtevam sodobnega urbanega kolesarskega sistema.

6. Električna kolesa zaradi svoje višje cene in teže kot tudi zahtev po (požarni) varnosti predstavljajo nov izziv za varno parkiranja in shranjevanje koles, njihova vse večja razširjenost pa hiter odziv mestnih oblasti, predvsem oddelkov za urbanizem in promet, za pravočasno načrtovanje in postavitev.
7. Čeprav ima MOL kot še nekatera slovenska mesta pri novogradnjah opredeljene splošne zahteve glede števila parkirnih mest za kolesa, pa ne obstajajo standardi, ki bi zagotavljali, da so kolesarnice postavljene na ustreznih mestih, lahko dostopne in zagotavljajo ustrezno možnost varovanja pred krajami in poškodbami koles.
8. Pilotni projekti parkiranja in shranjevanja koles v garažnih hišah kažejo, da so tovrstne kapacitete slabo izkoriščene, kar je deloma posledica slabe obveščenosti uporabnikov, predvsem pa posledica zahtevnega in do uporabnika neprijaznega dostopa.
9. Zahteve po urejenem, funkcionalno visoko diferenciranem in estetsko skladnem urbanem prostoru ne omogočajo postavitve kakršnihkoli kolesarskih stojal v prostor, v številnih primerih je prostor že zasičen s tovrstno kolesarsko infrastrukturo in je njena širitev mogoče le ob prilagajanju ostalim funkcijam in vizualnem oblikovanju prostora.
10. V širšem središču Ljubljane se je v zadnjih 15 letih postavilo veliko število kakovostnih stojal za kolesa, tako da je javni prostor z njimi že zasičen in je nova mogoče postavljati predvsem v sklopu celovitih (pre)ureditev javnega prostora, pri čemer morajo biti stojala ne le funkcionalna, temveč se morajo tudi estetsko integrirati v podobo javnega prostora. Možnosti za povečanje števila standardiziranih kolesarskih stojal tako ostajajo predvsem na obrobjih mesta ter na še neprenovljenih večmodalnih vozliščih.

PRIPOROČILA

1. Industrijske kolesarnice postavljene v 50-ih in 60-ih letih prejšnjega stoletja so pomemben del industrijske (prometno) tehnične in kulturne dediščine ter simbol preteklih praks trajnostne mobilnosti. Zato jih je treba vsaj vzorčno ohraniti oz. obnoviti in jim, ker ne ustrezajo sodobnim zahtevam, dati novo namembnost v kontekstu ohranjanja javnega spomina pri prenovi javnih prostorov in industrijske dediščine.
2. Občine, zlasti večje, naj ob splošnih zahtevah za izgradnjo kolesarnic v svojih prostorskih aktih zagotovijo tudi standarde glede lokacije, dostopnosti in varnostnih zahtev pri shranjevanju koles v kolesarnicah. Pri tem je pomembna vloga države, ki lahko sprejme pravilnike oziroma smernice na področju parkiranja koles. Pomembno je upoštevati specifične in navade kolesarjev, saj bodo kolesarska parkirišča uporabljali le, če bodo parkirišča uporabniku prijazna.
3. Gradnjo javnih in zasebnih garažnih hiš je treba izkoristiti za zagotovitev kapacitet za parkiranje koles in e-koles. Pri tem je treba zagotoviti enostavno dostopnost (dvigala, klančine, neoviran dostop) in varnost parkiranih koles (stojala, ki omogočajo zaklepanje koles, videonadzor, vstop s kartico ipd.) ter možnost napajanje akumulatorskih baterij e-koles (in e-skirojev).

4. Ker ima kolesarjenje splošne pozitivne učinke na družbo (prihranek prostora, skoraj ničelne emisije onesnaževal zraka, toplogrednih plinov in hrupa, večja socialna vključenost ranljivih skupin) in gospodarstvo (manjši izdatki za infrastrukturo, večja produktivnost zaposlenih) naj mesta pripravijo podporne ukrepe za gradnjo kolesarnic tudi na zasebnih površinah oz. v zasebnih stanovanjskih in poslovnih zgradbah.
5. Čeprav so občinske celostne prometne strategije pomemben splošen okvir za trajnostno mobilnost, bi morala večja mesta pripraviti tudi sektorske strategije za kolesarstvo kot del prometnega sistema ter na njihovi osnovi tudi akcijske načrte za izboljšanje stanja na področju parkiranja in shranjevanja koles, e-koles, tovornih (e)koles, koles za osebe s posebnimi potrebami in drugih sredstev mikromobilnosti. Za izvajanje tovrstnih načrtov je pomembno zagotoviti tudi kadrovsko podporo (npr. imenovanje kolesarskih koordinatorjev na občinah) ter seveda finančna sredstva. Pomembni so tudi mehki ukrepi, kot sta promocija in informiranje občanov o storitvah na področju parkiranja koles.
6. Načrtovanje ustreznih sodobnih zmogljivosti za parkiranje in shranjevanje koles, e-koles, tovornih (e)koles, koles za osebe s posebnimi potrebami in drugih sredstev mikromobilnosti naj po eni strani upošteva njihovo skladnost s podobo javnih prostorov, po drugi strani pa razširjene potrebe uporabnikov po shranjevanju torb in nahrbtnikov ter napajanju akumulatorskih baterij.
7. Za učinkovite procese učenja so pomembni pilotni projekti, ki morajo pokrivati raznovrstnost potreb uporabnikov na eni ter fizičnega in socialnega okolja na drugi strani, pri čemer je pomembno tudi, da upoštevajo že uveljavljene dobre prakse iz držav z razvitimi sistemi urbanega kolesarstva. Mestne oz. občinske uprave naj v sodelovanju z uporabniki oz. njihovimi organizacijami in proizvajalci z zagotavljanjem prostora, nepovratnih sredstev in podpore pri zagotavljanju administrativnim postopkom spodbujajo svojim potrebam in okolju prilagojene pilotne projekte.
8. V Sloveniji imamo proizvajalce opreme za parkiranje in shranjevanje različnih mikromobilnostnih prevoznih sredstev, ki izkazujejo sposobnost za inovacije ter prilagoditve lokalnim potrebam in potrebam različnih vrst uporabnikov. Mestne oz. občinske uprave naj pri oblikujejo oz. sodelujejo pri oblikovanju razvojnih koalicij na področju trajnostne mobilnosti, ki vključujejo tudi slovenske proizvajalce opreme za parkiranje in shranjevanje različnih mikro-mobilnostnih prevoznih sredstev.