

»Pedaliram – zato k svojemu zdravju in okolju prispevam«

Študijski krožek

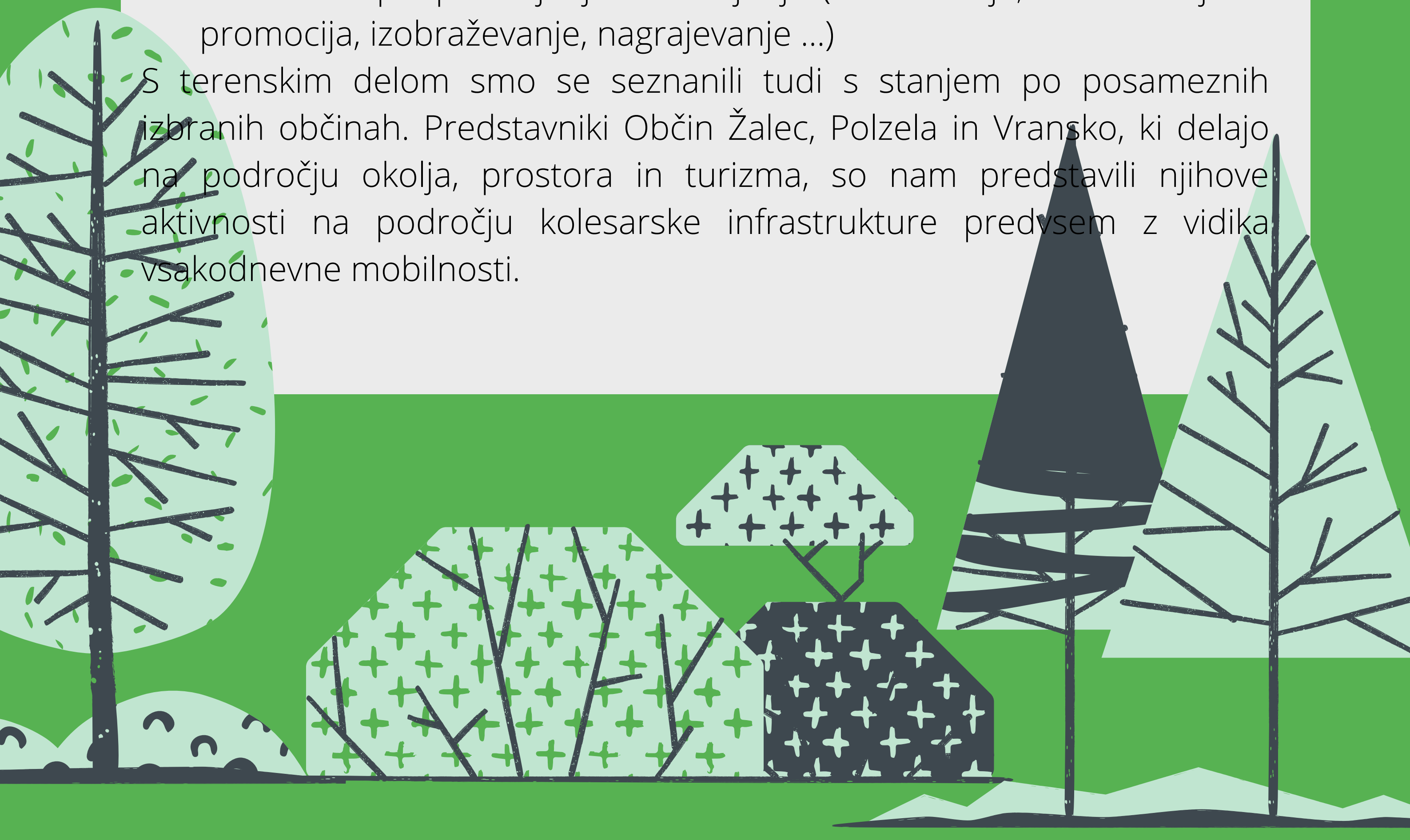
MEMORANDUM

o ugotovitvah in predlaganih ukrepih

Pot v šolo, na delo ali po opravkih lahko premagamo na različne načine oziroma z različnimi prevoznimi sredstvi, ki so lahko trajnostna ali netrajnostna. Uporaba kolesa za ta namen je vsekakor ena izmed mobilnosti, ki je trajnostna in bi ji bilo potrebno posvečati (še) več pozornosti. Člani študijskega krožka »Pedaliram – zato k svojemu zdravju in okolju prispevam« smo z anketno raziskavo, ki smo jo izvedli v Spodnji Savinjski dolini, ugotovili, da je kljub prizadevanjem za sledenje ciljem trajnostne mobilnosti na našem območju še vedno primarna izbira prevoznega sredstva za vsakdanje poti avtomobil. Uporabljamo ga tudi na zelo kratkih razdaljah, ki bi jih sicer lahko opravili aktivno – na primer peš ali s kolesom. Ugotovili smo, da bi anketirance k večji uporabi kolesa za vsakdanjo rabo spodbudili predvsem naslednji pogoji:

- možnost varnega shranjevanja koles,
- urejeno, varno in sklenjeno kolesarsko omrežje,
- omejevanje motornega prometa,
- mehki ukrepi spodbujanja kolesarjenja (ozaveščanje, informiranje in promocija, izobraževanje, nagrajevanje ...)

S terenskim delom smo se seznanili tudi s stanjem po posameznih izbranih občinah. Predstavniki Občin Žalec, Polzela in Vransko, ki delajo na področju okolja, prostora in turizma, so nam predstavili njihove aktivnosti na področju kolesarske infrastrukture predvsem z vidika vsakodnevne mobilnosti.



Nekatere občine so že sprejele številne dobre ukrepe, kot so:

- sprejetje dokumenta Celostne prometne strategije, v katerem so med drugimi navedeni tudi ukrepi, ki bi ljudi v občini še bolj spodbudili k uporabi koles,
- vključenost v sistem javne izposoje koles KolesCE,
- povezovanje z javnim prometom (parkirna mesta za kolesa na železniških postajah),
- sodelovanje v projektu Evropski teden mobilnosti s številnimi inovativnimi dogodki za promocijo trajnostne mobilnosti (»Trajnostno v službo«),
- izgradnja novih ločenih kolesarskih stez,
- umeščanje kolesarske infrastrukture v že obstoječo infrastrukturo.

Pri razvijanju in širjenju te oblike trajnostne mobilnosti se lokalne skupnosti srečujejo tudi s številnimi težavami:

• razlike med posameznimi območji zahtevajo zelo strokovne in individualne pristope pri načrtovanju prometnih strategij,

- lastništvo zasebnih zemljišč,
- nezainteresiranost lokalnega prebivalstva,
- naravne in družbene danosti (površje, oddaljenost zaposlitvenih centrov) onemogočajo izgradnjo kolesarske infrastrukture,
- pomanjkanje sredstev,
- nerazvit javni promet in slaba povezanost kolesarskega omrežja z njim.

Na zaključnem srečanju študijskega krožka, ki je potekalo 15. septembra 2021, smo udeleženci dogodka predlagali naslednje ukrepe za večjo uporabo koles za vsakodnevno rabo.



PREDLAGAMO

- Splošno sodelovanje, povezovanje in izmenjavo izkušenj na področju promocije kolesarstva.
- Spodbujanje kolesarjenja za vse generacije (službeno kolo, zbiranje točk, bicikel-bus ipd.).
- Bolj učinkovito uporabo obstoječega kolesarskega omrežja.
- Spodbujanje delodajalcev, da delavce - kolesarje nagradijo.
- Promocijo varne vožnje (bonton) – tudi med odraslimi – ter javno razpravo o pravilih kolesarjenja (odnos med kolesarji – vozniki – pešci), kdo in kako naj vzdržuje kolesarsko infrastrukturo, kako rešiti težave z zasebnimi zemljišči itn.
- Ozaveščanje o pozitivnih vidikih kolesarjenja, zlasti z vidika skrbi za lastno zdravje (fizično in psihično) in večjega stika z naravo, okoljem - ne glede na vreme in letni čas - kolesarjenje kot učenje.
- Iskanje praktične rešitve, kako učinkovito povezati javni prevoz in kolo (transport).
- Razlikovanje med rekreativnim, turističnim kolesarjenjem in kolesarjenjem za vsakodnevne opravke.





Žalec, september 2021