



## UKREPI

- **Izdelava varnostnih mobilnostnih načrtov v okolici šol in vrtcev** (Lokalne skupnosti so dolžne zagotavljati varne poti v šolo, kar pomeni, da imajo šolski otroci zagotovljene varne pogoje obiskovanja šole tako peš kot s kolesom. Lokalne skupnosti ter šole so dolžne s svojim zgledom omejevati prihod oz. "dovažanje" otrok z motornimi vozili staršev. Šolske uprave skupaj s sveti staršev vsako leto redno izdelajo mobilnostni načrt prihajanja otrok v šolo, kjer sledijo predpostavki, da se v šolo z motornimi vozili "dovaža" le tiste otroke, pri katerih je to res nujno. Šolske uprave so dolžne v kar največji meri omejevati uporabo motornih vozil med učitelji, zagotavljanje parkirnega prostora za motorna vozila učiteljev je nedopustno in škodljivo. Šole so dolžne zagotavljati varno hrambo koles šolskih otrok. Za postavitve in redno vzdrževanje varovanih kolesarnic v sklopu vseh izobraževalnih ustanov je potrebno zagotoviti ustrezne zakonske podlage.)

- **Izboljšanje načina prečkanja uvozov in dovoznih poti motornega prometa, kjer se le-te križajo s kolesarskimi površinami** (Na lokacijah, kjer kolesarske površine prečkajo uvoze in dovozne poti motornega prometa, so v prevladujoči praksi kolesarske površine prečno prekinjene (v žargonu: »rodeo odseki«). Pri tem je kolesarska površina speljana tako, da se potek kolesarske površine spusti na nivo uvoza. To povečuje možnost za nesreče kolesarjev, predvsem je več bočnih trkov in padcev s kolesa. Vozniki motornih vozil v takšnih situacijah zlahka odzamejo prednost kolesarjem, saj jim oblikovanost infrastrukture daje signal k speljevanju čez kolesarsko površino. Rešitev: ureditev načina prečkanja uvozov in dovoznih poti na način, da se voznikom motornih vozil z oblikovanostjo infrastrukture poda jasen znak za večjo pozornost do kolesarjev.)

- **Uporaba pigmentiranega asfalta, namesto barvanja navadnega asfalta** (Pigmentiran asfalt omogoča daljšo obstojnost v primerjavi z barvanjem kolesarskih površin. Pri implementaciji je potreben večji premislek kot pri barvanju. Z uporabo pigmentiranega asfalta se dopušča možnost dvignjenega nivoja kolesarske površine, kar voznike motornih vozil opozarja na prisotnost kolesarjev. V izvedbi, pri kateri kolesarska površina poteka na dvignjenem nivoju, so vozniki motornih vozil še dodatno opozorjeni na prisotnost kolesarjev.)

- **Odstranitev fizičnih ovir na kolesarskih površinah** (Ukrep se nanaša na odstranjevanje vseh ovir na kolesarskih površinah, ki ovirajo potek kolesarskega prometa. Nanaša se na reklamne panoje, neustrezno nameščene prometne znake, javno razsvetljavo, obvestila, koše in drugo urbano opremo. Pri tem ukrepu se odstranijo tudi tiste ovire, ki neposredno niso postavljene na kolesarsko stezo, vendar zmanjšujejo vidljivost ali drugače motijo potek kolesarskega prometa. To so denimo ovire na pločnikih, ki ovirajo promet pešcev in jih silijo, da hodijo po kolesarskih površinah.)

- **Poravnava višinskih nivojev kolesarske površine in površine ceste v križiščih ali pri prečkanjih stranskih cest** (V križiščih oz. tam, kjer kolesarske površine prečkajo stranske ceste, je potrebno izravnati višinske nivoje, tako da kolesar ne zaznava tresenja.)

- **Zagotovitev enakomernega horizontalnega poteka kolesarskih površin čez cestno površino na način povzdignjenega križišča (t.i. raised intersection)** (Kolesar se ne spusti na nivo vozne površine avtomobilov, ampak se avtomobil dvigne na nivo kolesarske površine. S tem se zmanjša dožemanje podrejene vloge kolesarjev s strani voznikov motornih vozil.)

- **Umirjanje prometa z oblikovanjem križišč z manjšimi zavijalnimi radiji za avtomobile** (Manjši zavijalni radiji voznike motornih vozil prisilijo k zmanjšanju hitrosti in umiritvi tempa vožnje.)

- **Umirjanje prometa z dimenzioniranjem ožjih voznih pasov v naseljih** (Ožji vozni pasovi v naseljih prispevajo k zmanjšanju hitrosti motornih vozil v naselju. Podoben učinek je dosežen z opustitvijo sredinske črte, ki razmejuje vozna pasova – voznik motornega vozila je primoran pozorneje

spremljati dogajanje na cesti. Pri tem se poskrbi tudi za oblikovanje parkirnih prostorov za motorni promet na način, da zagotavlja umirjanje prometa)

- **Ukinitev ali preoblikovanje neustreznih in nevarnih kolesarskih površin** (Na odsekih, kjer je ugotovljeno, da posebej označena kolesarska površina ni potrebna, ker je promet s kolesi zagotovljen že v okviru drugega ukrepa, se takšne kolesarske površine ukinejo. Na primer: kolesarska steza na ulici, kjer je v veljavi ukrep mešanega prostora ni potrebna, saj mešani prostor že zagotavlja vožnjo s kolesom. Podobno se kolesarske površine ukinejo tam, kjer je ugotovljeno, da bi z vožnjo po voznem pasu lahko promet s kolesi varno potekal. Na primer: v območjih umirjenega prometa (30km/h). S tem ukrepom ne mislimo uvajati prepovedi vožnje s kolesom, temveč dati kolesarjem jasen znak, kje naj kolesarijo. Preveriti je potrebno smotrnost ločene kolesarske infrastrukture v strnjениh naseljih ter po potrebi uvedbo drugačnih, bolj ustreznih prometnih režimov.)

- **Določitev lokacij/odsekov/območij, kjer je implementacija kolesarskih površin ali njihovo izboljšanje nujno potrebno** (Potrebno je določiti lokacije za izgradnjo novih kolesarskih površin in ugotoviti potrebe posameznih občin. V obstoječi mreži kolesarskih površin obstajajo posebno nevarne točke ali odseki, ki izrazito zmanjšujejo prometno varnost. Potrebno jih je identificirati in prioritarno sanirati.)

- **Prednostni razvrstilni pas v semaforiziranih križiščih (t.i. bikebox)** (Kolesarji se v semaforiziranih križiščih na voznem pasu razvrščajo pred motornimi vozili na posebej označeni površini. Tako so bolj vidni, saj v križišče vstopajo pred motornimi vozili.)

- **Označevanje skupnega voznega pasu v mešanem prometnem režimu- kolesarji vozijo skupaj z motornim prometom (t.i. sharrow)** (Na cestah do 30km/h se omogoči mešanje motornega prometa s kolesarji. Ukrep se zagotovi s posebno talno oznako (sharrow), ki je piktogram v obliki kolesa in dvema vzporednima strešicama nad piktogramom kolesa, kar označuje, da imajo kolesarji pravico do uporabe celotne širine voznega pasu. Voznikom motornih vozil takšen znak sporoča, da se morajo na voznem pasu obnašati kot gosti ter kolesarje upoštevati kot enakovredne udeležence v prometu. Če je takšen ukrep vzpostavljen na dvosmerni cesti, kjer imajo motorna vozila možnost prehitevanja, morajo vozniki motornih vozila izvesti manever prehitevanja na enak način kot, če bi prehitevali motorno vozilo: pravilno prehitevanje po nasprotnem pasu. Ukrep rešuje tudi vprašanje parkiranja, saj ni potrebno odvzemanje parkirnih mest za vzpostavitev kolesarske steze. Najpomembnejši učinek tega ukrepa je umiritev prometa. Vodenje kolesarjev pri tem ukrepu poteka po voznem pasu, kar pomeni, da se kolesarji v prometu obnašajo kot vozila.)

- **Določitev tistih krožnih križišč, kjer se vodi kolesarje skupaj z motornim prometom** (Ta ukrep se implementira v območjih umirjenega prometa, kjer lahko prihaja do mešane uporabe prostora med različnimi udeleženci. Pred vstopom v takšna krožna križišča je potrebno z ustrežno signalizacijo in infrastrukturnimi ukrepi pokazati spremembo režima. Infrastrukturni ukrepi, ki lahko opozarjajo na spremembo režima so: zožitev voznega pasu, zamik voznega pasu (t.i. šikana), sprememba tlakovanja, dvignjen nivo vozišča, talne inštalacije, ki povzročajo učinek tresenja in podobno.)

- **Zmanjševanje konfliktnih situacij med kolesarji in pešci** (Ukrep zagotovimo, da na lokacijah pogostih srečevanj med kolesarji in pešci zagotovimo dovolj širok potek kolesarske površine, hkrati pa s talnimi oznakami (prehod za pešce čez kolesarsko površino) še dodatno opozorimo na možnost konflikta. Širok potek kolesarske površine je še posebej pomembno zagotoviti v križiščih in prehodih čez cesto, saj tam prihaja do najpogostejših srečevanj. Kolesarske površine se v križiščih ne sme zamikati, temveč se jo oblikuje na način, da se kolesarski promet vodi čimbolj neposredno skozi križišče. Pri tem je potrebno imeti v mislih tudi dovolj široke klančine.)

- **Vodenje kolesarjev v križiščih** NEPOSREDNO: Ureditev križišč z omogočanjem varnega neposrednega vodenja kolesarjev, zlasti na tistih križiščih, kjer prostorski gabariti in varnostne razmere ne omogočajo varnega ter udobnega poteka kolesarskega prometa preko prehodov za pešce. Neposreden način vodenja kolesarskega prometa je lahko v naseljih eden od načinov umirjanja prometa, saj z vodenjem kolesarjev na voznem pasu poudarimo njihovo prisotnost. Tudi izven naselij obstajajo takšna križišča. V vseh križiščih je potrebno z ustrezno vertikalno in horizontalno signalizacijo opozoriti in poudariti prisotnost kolesarjev. POSREDNO: Posredno vodenje preko otokov in prehodov za pešce je priporočljivo na cestah, kjer je želimo prometne tokove različnih udeležencev medsebojno ločiti. V praksi so to ceste višjega ranga, z višjimi kapacitetami in hitrostmi motornega prometa. Tudi posredno vodenje kolesarjev mora biti urejena na način, da omogoča varno in udobno kolesarjenje ter pri tem umirja motoriziran promet z dodatnimi ukrepi. Pri posrednem vodenju v semaforiziranih križiščih so pomembni tudi pravilno nastavljeni programi vklapljanja luči na semaforjih. Prednostna zelena luč za kolesarje lahko bistveno zmanjša možnosti nesreče.)

- **Ureditev oznak, ki poudarjajo prisotnost kolesarjev in umirjajo promet**(Ureditev talnih oznak s piktogrami za jasno označitev poteka smernosti kolesarske površine. Ta ukrep zagotovimo z bolj pogosto označenimi kolesarskimi piktogrami. S tem ukrepom lahko še posebej zmanjšamo nesreče zaradi nepravilne smeri/strani vožnje. Ustrezno označen potek kolesarske površine v nasprotni smeri pri enosmernem prometnem režimu. Zaradi zagotavljanja direktnosti kolesarskih povezav je možno na cestah z enosmernim prometnim režimom urediti potek kolesarskega prometa v nasprotni smeri. Talne oznake na prehodih čez cesto so pomembne tako za kolesarje, kot tudi ostale udeležence. Poznamo tudi primere, kjer se na izpostavljenih prehodih vgrajujejo LED diode in tako še dodatno opozorijo na prisotnost ranljivejših skupin udeležencev v prometu. Ureditev oznak, ki opozarjajo na režim umirjenega prometa in s tem sporočajo voznikom motornih vozil, da prilagodijo hitrost vožnje glede na okolico. Prav tako so te oznake pomembne v območjih mešanega prometnega režima. Ureditev oznak, ki na določenem prometnem odseku dodatno opozarjajo na povečano prisotnost kolesarjev. Pride v poštev zlasti izven naselij na izpostavljenih delih, kjer je tudi sicer veliko kolesarjev.)

- **Prednostna signalizacija – semafor v križišču** (Znak na semaforju se za kolesarje prižge prej (2 sekundi), kot za voznike motornih vozil. S tem se zmanjša možnost za konflikte med kolesarji in motornimi vozili. Ukrep je smiselno povezovati s kolesarskim otokom (bikebox) in prednostno stop črto za kolesarje. Cilj:- povečati pretočnost kolesarskega prometa znižati konflikte ,med kolesarji in motornim prometom, zlasti desnimi zavijalci)