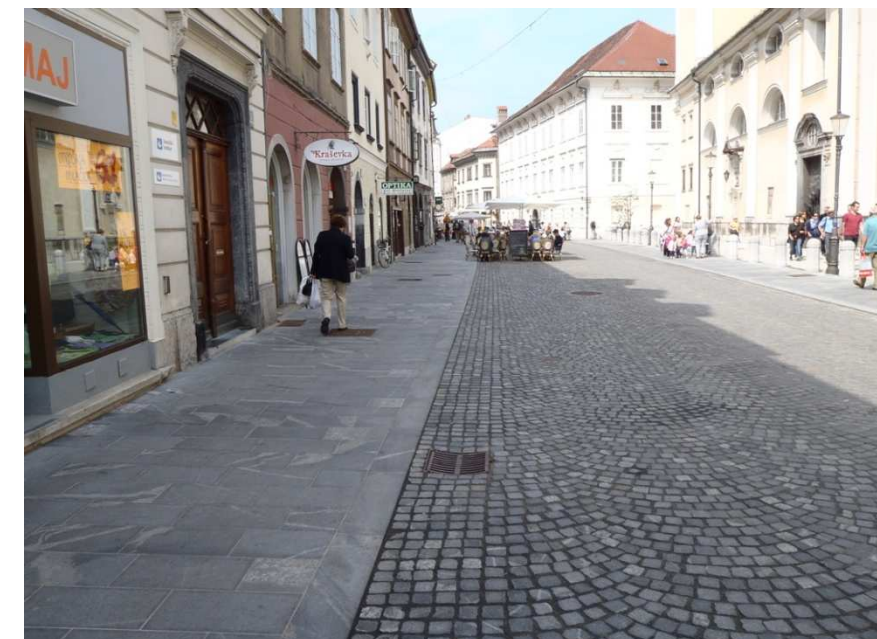


Sobivanje pešcev in kolesarjev v območju za pešce







Različne kombinacije prometnih znakov, za označitev cone za pešce na Nizozemskem



Zaradi zelo različnega in neenotnega urejanja kolesarskega prometa v območjih za pešce po nizozemskih mestih, nizozemski inštitut za kolesarske politike Fietsberaad I. 2004 izvede raziskavo v 15 mestih na 182 lokacijah

Odločitev, da se neko področje mesta uredi kot območje za pešce je običajno povezana z namenom preprečiti vstop motornemu prometu, ne pa sledenju, nadzoru ali celo izganjanju kolesarjev. Vprašanja na katera je potrebno ob tem odgovoriti so naslednja:

- Kje je meja, ko sobivanje pešcev in kolesarjev postane moteče do takšne mere, da je potrebno obe vrsti prometa ločevati ali celo prepovedati oz. preusmeriti kolesarski promet iz območja za pešce?
- Je za ločevanje pešcev in kolesarjev potrebna posebna arhitekturna ureditev ulice?
- Če je popolna prepoved oz. preusmeritev kolesarskega prometa res potrebna, kako škodljiv stranski učinek zminimalizirati do take mere, da ne prizadene prebivalcev in obiskovalcev območja za pešce?

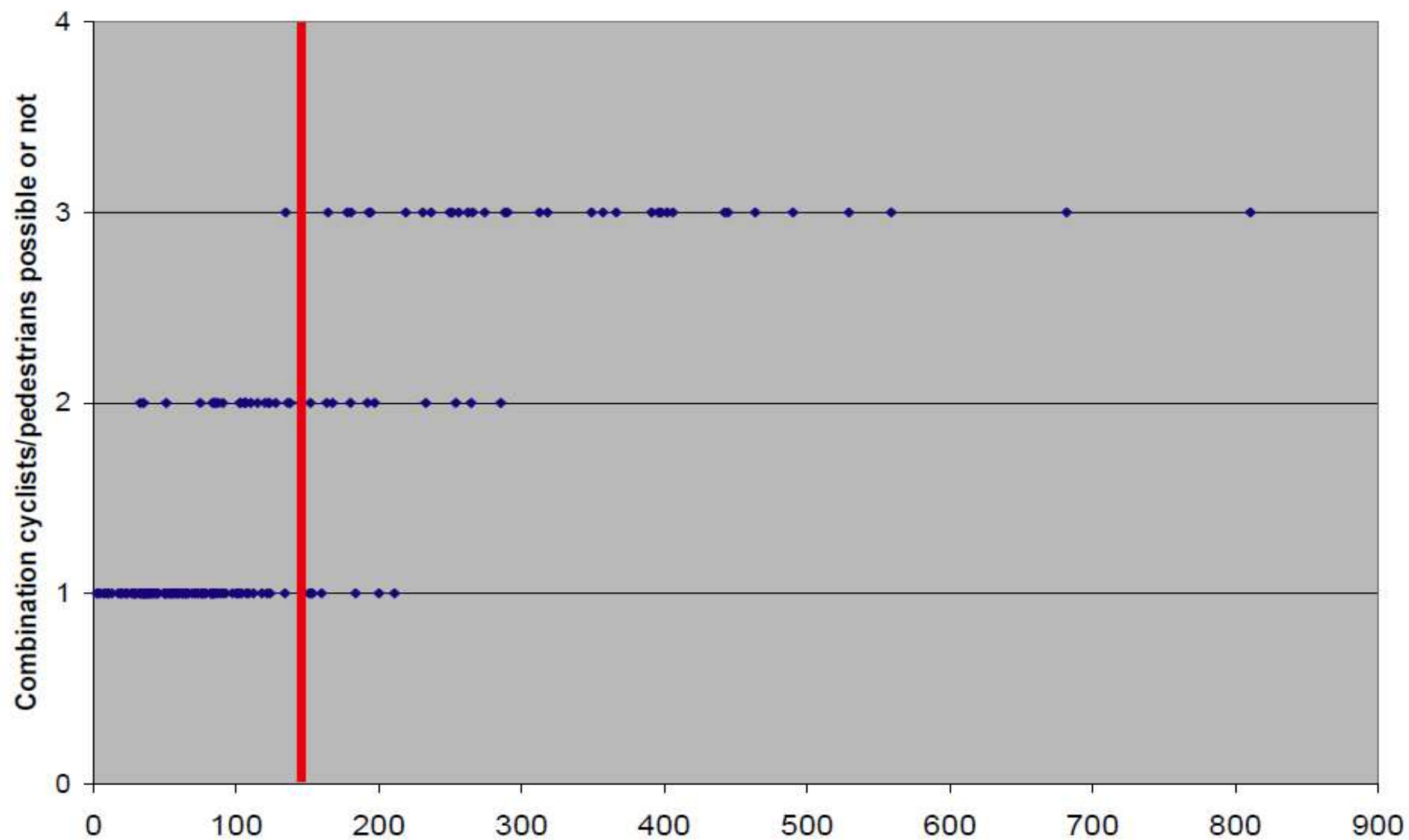
□ Hellmut Schubert 1984 v raziskavi Radfahren im Fussgangerberich, Stratssenvrkehrtechnik ugotovi, da je zgornja gostota, ki še omogoča skupno uporabo prometnega prostora 0,07 pešca na m².

□ Ta podatek lahko prevedemo na št. pešcev na uro/deljeno s širino cestišča v metrih. V nakupovalnem območju je hitrost pešca 2 km/h oz. 0,56 m/s. Pri tej hitrosti je 0,07 pešca na m² enako 141 pešcev/h/m.

Gostota prometa pešcev

1. Pešci in kolesarji običajno niso v konfliktu in situacije tudi ne dojemajo kot konfliktne.
2. Pešci in kolesarji občutijo nelagodje, občutek ogroženosti, vendar je z nekaj strpnosti promet obojih še možen.
3. Pešci in kolesarji se počutijo nelagodno, prihaja do konfliktov, kolesarjenje s hitrostjo pešca praktično ni možno.

Možnost mešanega prometa pešcev in kolesarjev



Konfiguracija ulice, oz. cestišča

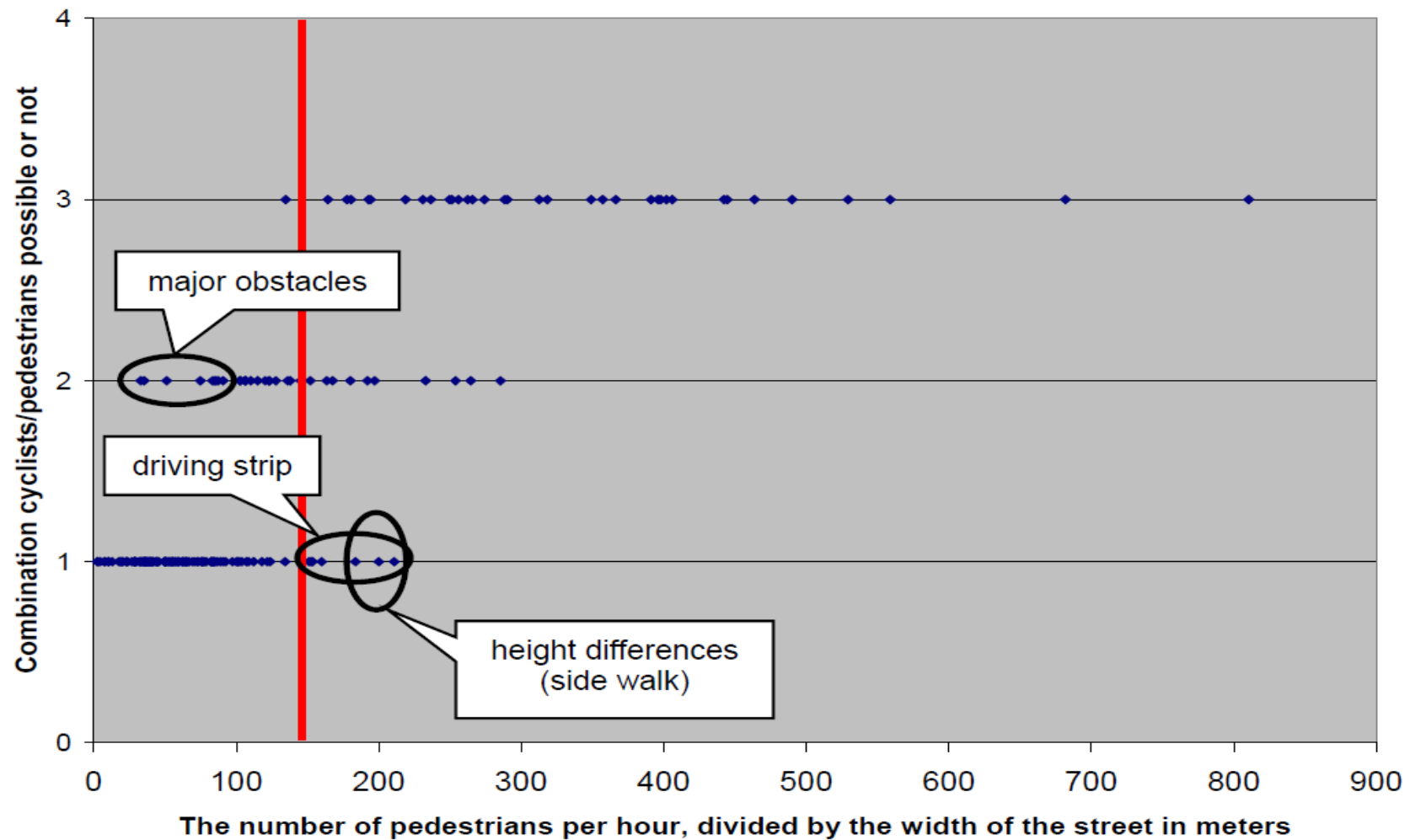


Figure 3 Combination of cyclists and pedestrians possible or not (with street layout explanation)

***Mešan promet pri pretoku 100 pešcev na uro na 1m
cestne površine***



Z barvo ali vzorcem tlaka ločena kolesarska in peščeva površina pri pretoku 100 – 160 pešcev na uro na 1m cestne površine



Nivojsko, s pločnikom ločena površina za pešce in kolesarje pri pretoku nad 200 pešcev na 1m širine cestišča



Samoregulacija in prepoved

- ❑ Promet pešcev in kolesarjev v območju za pešce je običjano samoregulativen.
- ❑ Prepoved in represivni ukrepi ponavadi ne prinesejo zelenega učinka.
- ❑ Kolesarji se izogibajo področjem, kjer je gostota pešcev previsoka.
- ❑ Če je kolesarjenje možno, bomo kolesarje vedno našli tudi v območju, kjer to ni dovoljeno.
- ❑ Kolesarji vedno poiščejo najboljšo pot med A in B.
- ❑ V primeru, da leži območje za pešce v koridorju, ki kolesarjem omogoča najkrajšo, najvarnejšo in najatraktivnejšo povezavo je smiselna ureditev kvalitetne paralelne povezave, ki dolžine poti kot tudi časa kolesarju bistveno ne poveča
- ❑ Na robovih območja za pešce je koristno postaviti ustrezno število kolesarskih stojal, ki obiskovalce vzpodbujajo, da kolo parkirajo in svojo pot – obisk nadaljujejo peš.