

Celostna prometna **StrateGija**



Uroš Rozman, RRA Koroška

Slovenj Gradec, 20. 10. 2016

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



MESTNA OBČINA
SLOVENJ GRADEC



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

Glavni izzivi z vidika pogojev za kolesarjenje v mestu Slovenj Gradec so:

- nepovezanost kolesarskih površin tako znotraj mesta kot na kolesarske povezave, ki prihajajo v mesto;
- pomankanje varnih kolesarskih povezav do šol;
- pomanjkljiva povezanost stanovanjskih naselij do trgovski centrov, centra mesta in drugih ključnih dejavnosti;
- neurejenost kolesarskega režima znotraj centra mesta;
- neustreznost mostov in brvi za kolesarje;
- neusklajenost posameznih kolesarskih infrastruktur ter neusklajenost vertikalne ter talne označitve;
- nevarni zaključki in začetki posameznih kolesarskih infrastruktur;
- neustreznost stojal za kolesa ter neprimerna postavitve, v manjši meri tudi pomankanje stojal;
- makadamske kolesarske površine so neustrezno urejene in vzdrževane;
- ozka grla na nekaterih odsekih zaradi stavb, ograj ali podpornih zidov.



MESTNA OBČINA
SLOVENJ GRADEC



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

Zunaj mesta Slovenj Gradec bi bilo potrebno bolje opremiti obstoječe kolesarske povezave in nadgraditi z vsebino. Zaradi mešanja različnih uporabnikov in visokih hitrosti kolesarjev, kolesarske povezave postajajo nevarnejše, predvsem za pešce. Prečkanja kolesarske povezave z lokalnimi cestami so nevarna. Nekateri kraji (Podgorje, Sele) bi bilo potrebno povezati z ustreznimi varnimi kolesarskimi povezavami.

MO Slovenj Gradec je relativno mala in že danes za slovenske razmere dobro povezana z bližnjimi naselji (15 minutna dostopnost večjega dela prebivalstva). Z načrtnim razvojem lahko postane privlačna za kolesarjenje tudi za potrebe dnevne mobilnosti in ne le rekreativne namene. Z ureditvijo sklenjenih varnih kolesarskih povezav znotraj mesta pa lahko postane bolj kolesarjenje bolj privlačno tudi znotraj mesta.

Mesto ima že danes relativno veliko ustrezne infrastrukture, ki pa ni namenjena kolesarjenju. Z manjšimi ukrepi se tako lahko dokaj hitro uredi znaten del kolesarskih povezav. Z ureditvijo mostov oz. gradnjo ločenih brvi za kolesarje, se bodo povezali tudi levi in desni bregovi rek.

Staro mestno jedro je kulturni spomenik, s svojo ponudbo storitev predstavlja storitveno središče mesta, zato bo z ureditvijo varnega dostopa do mesta postalo še bolj privlačno za kolesarje.

Šolarji za vožnjo v šolo uporabljajo tudi skiroje, ob ustrezni ureditvi dostopov do šol za kolesa, se bodo najverjetneje v večji meri odločali tudi za vožnjo s kolesi. Pri tem bo potrebno zagotoviti ustrezno dodatno kolesarsko infrastrukturo (npr. kolesarnice). Za spodbujanje kolesarjenja, še posebej med mlajšimi, bo smiselno vzpostaviti t.i. pumptrack poligon.

Že zgrajene kolesarske povezave, predvsem kolesarska povezava med Otiškim vrhom in Gornjim Doličem, so odlična priložnost za razvoj kolesarskega turizma. Pri tem manjkajo predvsem ustrezni kažipoti, označitve zanimivosti, ustrezna počivališča in splošna opremljenost kolesarske poti – tudi z več drevesi, ki nudijo senco ter informacijsko in interpretacijsko opremo. Kolesarjenje lahko postane ena od ključnih turističnih ponudb občine.

Priložnost predstavljajo tudi t.i. "mehki ukrepi" spodbujanja kolesarjenja, ki bodo najrazličnejše ciljne skupine spodbujali za večjo uporabo kolesa v namene dnevne mobilnosti. Smiselno bo preučiti možnosti ukrepov na strani delodajalcev (npr. mobilnosti načrt, finančne sheme ...) in nosilcev storitev (npr. certifikat "kolesarju prijazen lokal/trgovina"). K spodbujanju kolesarjenja lahko pomembno vpliva (pre)oblikovanje parkirne politike.