

Šolski center Celje

Srednja šola za gradbeništvo in varovanje okolja

KOLESARSKE POVEZAVE V SAVINJSKI DOLINI

raziskovalna naloga



Avtorji:

Andrej Rakun, G-4.b

Aleksander Radovanović, G-4.b

Taja Brunšek, G-4b

Mentorica:

Marlenka Žolnir Petrič, univ. dipl. inž. gradb.

Mestna občina Celje, Mladi za Celje

Celje, 2011

1	ZAHVALA.....	6
2	POVZETEK.....	7
3	UVOD.....	8
3.1	Izbira teme raziskovalne naloge.....	8
3.2	Naše predpostavke in namen naloge.....	9
3.3	Metodologija dela.....	10
4	POMEN KOLESARJENJA IN VRSTE KOLESARSKIH POVEZAV V SLOVENIJI	11
4.1	RAZVOJ IN POMEN KOLESARSTVA.....	11
4.2	VRSTE KOLESARSKIH POVEZAV.....	12
4.3	SIGNALIZACIJA ZA KOLESARJE.....	19
5	OBSTOJEČE KOLESARSKE Povezave.....	21
6	UGOTAVLJANJE INTERESA IN POTREB LJUDI ZA NOVE KOLESARSKE POVEZAVE V SAVINJSKI DOLINI.....	26
7	OPIS ŽE PREDVIDENIH KOLESARSKIH POVEZAV V SAVINJSKI REGIJI.....	31
8	PREDVIDENA KOLESARSKA POVEZAVA MED LOGARSKO DOLINO IN CELJEM.....	38
9	DOLOČITEV PREDLOGA TRASE KOLESARSKE POVEZAVE MED MOSTOM ČEZ SAVIJO V LATKOVI VAS IN CELJEM.....	42
10	ZAKLJUČEK.....	52
11	VIRI.....	54

DIAGRAMI

Diagram 1: Rezultati odgovorov na vprašanje : Ali radi kolesarite?	26
Diagram 2: Drugo vprašanje se je glasilo: Kdaj oziroma zakaj uporabljate kolo?	27
Diagram 3: Rezultati odgovorov na 3. anketno vprašanje	28
Diagram 4: Rezultati odgovorov na vprašanje: Ali poznate signalizacijo na kolesarskih poteh?	28
Diagram 5: Rezultati na vprašanje: Ali se kot kolesar počutite varno na slovenskih cestah?	29
Diagram 6: Rezultati odgovorov na 6. anketno vprašanje	30

SLIKE

Slika 1: Slika kolesarske poti	13
Slika 2: Prečni prerez kolesarske poti	13
Slika 3: Slika kolesarske steze	14
Slika 4: Slika kolesarske steze (na levi strani enosmerna steza, na desni dvosmerna).14	
Slika 5: Steza za pešce in kolesarje med Grižam - Žalcem.....	15
Slika 6: Slika kolesarskega pasu na vozišču	16
Slika 7: Kolesarski pas na krožišču pri Ločici ob Savinji.....	16
Slika 8: Slika kolesarskega pasu na vozišču ob robu objekta	17
Slika 9: Prometni znak, ki opozarja na kolesarje na cestišču	18
Slika 10: Slike prometnih znakov za kolesarje in pešce	20
Slika 11: Pozor kolesarji na cesti	21
Slika 12: Omejena hitrost (kolesarji na cesti).....	21
Slika 13: Kolesarski steza Braslovče - Kamenče.....	22
Slika 14: Kolesarska steza Dolenja vas - Latkova vas	23
Slika 15: Klop in koš za odlaganje smeti ob kolesarski stezi Griže - Žalec	24
Slika 16: Kolesarska steza Griže - Žalec	24
Slika 17: Kolesarska steza Medlog - Celje	25
Slika 18: Prometni znak, ki označuje kolesarsko stezo Medlog - Celje.....	25
Slika 19: Slika občin v Savinjski regiji	32
Slika 20: Predlagani koridorji kolesarskih povezav v Savinjski regiji	34
Slika 21: Predvidene glavne regionalne kolesarske poti	37
Slika 22: Glavna cesta v Logarski dolina	38
Slika 23: Obstoječa glavna cesta na odseku Luče - Ljubno.....	39
Slika 24: Cesta v Letušu (Soteska).....	40
Slika 25: Cesta med Letušem in Mozirjem	41

Slika 26: Predlog trase na odseku Dobrteša vas - Šempeter	43
Slika 27: Obstoječa poljska cesta na odseku Šempeter - Dobrteša vas.....	44
Slika 28: Del prikazane trase v Šempetru v Savinjski Dolini	44
Slika 29: Predlagana trasa med Rojami - Vrbjem	45
Slika 30: Kolesarska steza na relaciji Griže - Žalec, na kateri se priključi predlagana trasa.....	46
Slika 31: Predlagana trasa med Vrbjem - Drešinj vasjo	47
Slika 32: Postaja ob predlagani trasi: Bio park Nivo.....	47
Slika 33: Bio park Nivo	48
Slika 34:: Most čez potok na poti proti Levcu	49
Slika 35: Trasa Kasaze - Dobrteša vas.....	49
Slika 36: Celotna trasa Dobrteša vas - Celje	50

1 ZAHVALA

Zahvaljujemo se naši mentorici gospe Marlenki Žolnir Petrič za podporo in pomoč pri raziskovalni nalogi. Zahvale gredo tudi gospodu Radovanu Romihu in Tomažu Tomanu ter drugim sodelavcem iz Razvojnega centra za PLANIRANJE d.o.o. Celje in Razvojni agenciji Savinjske regije. Prav tako se zahvaljujemo profesorjem srednje šole za gradbeništvo, g. Smiljanu Čujež, g. Igorju Kastelic in ga. Lidiji Jurički, ki so nam pomagali pri samem nastanku in oblikovanju naloge.

2 POVZETEK

Zaradi gospodarske krize in prizadevanj za varovanje okolja dobiva kolesarjenje vedno večji pomen. Tudi v Sloveniji se miselnost počasi spreminja, zato nastajajo nove kolesarske poti in steze, v mestih pa se urejajo pasovi za kolesarje.

V raziskovalni nalogi ugotavljamo, da imamo v Savinjski dolini trenutno le 5 kolesarskih stez, pa še te so zelo kratke in med seboj nepovezane.

Z anketo smo izvedeli, da kar 77,6 % anketiranih ljudi rado kolesari in da si želijo novih kolesarskih povezav, ker se pri kolesarjenju na naših cestah ne počutijo varne.

Za rekreativno in turistično kolesarjenje je torej nujno, da bi se zgradile nove kolesarske poti in steze. V Savinjski regiji je predlaganih 605 kilometrov novih kolesarskih povezav, od tega 376 kilometrov novogradenj, kdaj pa se bodo zgradile je odvisno od finančnih pogojev in zainteresiranosti občin.

Ocenili in fotografirali smo obstoječe kolesarske steze v Savinjski dolini in tudi traso predlagane kolesarske povezave med Logarsko dolino in Šempetrom, sami pa smo izrisali in predlagali traso nove kolesarske poti med Šempetrom in Celjem.

3 UVOD

3.1 IZBIRA TEME RAZISKOVALNE NALOGE

Kot mnogi Slovenci tudi mi radi kolesarimo. Žal pa v naši okolici nimamo primernih kolesarskih povezav, kjer bi bili kolesarji ločeni od ostalega prometa in varni pri kolesarjenju.

Ker nas je zanimalo, kako imajo kolesarske poti urejene drugod po Sloveniji in še posebno v sosednih državah, smo najprej pogledali na svetovni splet.

Ugotovili smo, da je bila prva kolesarska pot v Sloveniji urejena od Rateč do Gozda Martuljka. Dolgo časa je bila to tudi edina kolesarska pot v naši državi. Kot kaže pa se miselnost tudi pri nas že spreminja, saj mnoge občine že načrtujejo, ali pa so celo že zgradile posamezne krajše odseke kolesarskih poti ali stez.

Na spletu smo si ogledali tudi opis in fotografije ene najlepših kolesarskih poti v Evropi, to je Dravska kolesarska pot, ki poteka od izvira Drave pri italijanskem kraju Toblach skozi tri države: Italijo, Avstrijo in Slovenijo in se zaključi v Mariboru. Velika večina poti je speljana v neposredni bližini Drave po posebni samo za kolesarje rezervirani poti, nekateri odseki pa so speljani tudi po manj prometnih lokalnih cestah. Celotna Dravska kolesarska pot je dolga 366 kilometrov in je predvsem v zgornjem delu prava turistična znamenitost, saj privabi vsako leto ogromno obiskovalcev. Pot je dobro označena, na poti dobijo kolesarji še druge turistične informacije za znamenitosti v bližini, ob poti so urejena postajališče za kolesarje, kolesarski servisi in restavracije. Ni kaj, zamikalo nas je, da bi se popeljali po njej. A žal je sedaj mrzlo, pa še veliko denarja potrebuješ, da si lahko privoščiš takšno kolesarsko dogodivščino.

Ostali smo kar doma, so nas pa vse te informacije zelo pritegnile. Sklenili smo, da bomo natančno raziskali, kakšne so možnosti za kolesarjenje v naši okolici in poskusili ugotoviti, ali je moč speljati kolesarsko stezo oziroma pot, ki bi podobno kot tista ob Dravi potekala po Savinjski dolini.

3.2 NAŠE PREDPOSTAVKE IN NAMEN NALOGE

Naše hipoteze pred začetkom raziskovanja so bile naslednje:

- V Sloveniji obstajajo različne vrste površin, ki so namenjene kolesarjem.
- V Savinjski dolini imamo (pre)malo kolesarskih poti in stez.
- Nove kolesarske povezave v Savinjski dolini še niso načrtovane.

Glavni namen naše naloge pa je bil:

- raziskati, katere kolesarske povezave v Savinjski dolini že imamo in kako so vzdrževane,
- ugotoviti, kakšen je interes prebivalcev naše doline za kolesarjenje, oziroma ali sploh potrebujemo (še) kakšno kolesarsko pot,
- preveriti, kje in kako bi lahko zgradili kolesarsko pot, ki bi potekala od Logarske doline do Celja.

3.3 METODOLOGIJA DELA

Pri našem raziskovanju smo uporabili različne metode:

- brskanje in iskanje podatkov po literaturi in svetovnem spletu,
- raziskovanje na terenu,
- fotografiranje obstoječih kolesarskih povezav,
- poizvedovanje pri strokovnjakih na različnih institucijah,
- anketiranje in analiziranje rezultatov...

Najprej smo prebirali literaturo in druge vire, da bi ugotovili, kako delimo kolesarske povezave in kakšno je stanje glede kolesarske infrastrukture v tujini in pri nas.

Sledilo je delo na terenu, ko smo iskali, fotografirali in ocenjevali obstoječe kolesarske poti in steze.

Nato smo pripravili in izvedli anketo, v kateri smo anketirance spraševali o njihovih kolesarskih navadah in potrebah po novih kolesarskih poteh in stezah.

Potem smo obiskali podjetje Razvojni center Planiranje d. o. o. Celje in Razvojno agencijo Savinjske regije, kjer smo dobili podatke o poteku umeščanja in načrtovanja novih kolesarskih povezav v Savinjski regiji.

Spet smo se odpravili na teren, da bi določili možno traso za predvideno kolesarsko povezavo med Šempetrom in Celjem. Sledil je izris predlagane trase v situacijski načrt.

Na koncu smo naše rezultate analizirali in strnili v zaključek.

4 POMEN KOLESARJENJA IN VRSTE KOLESARSKIH POVEZAV V SLOVENIJI

Najprej smo začeli ugotavljati oz. raziskovati, katere so prednosti kolesarjenja pred uporabo motornih vozil ter, kako se delijo kolesarske površine, po katerih lahko kolesarimo. Ugotavljali smo razliko med kolesarsko potjo in stezo, kaj pomenijo pojmi kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarska povezava ipd. S pomočjo literature in drugih virov smo dobili odgovore na številna vprašanja.

4.1 RAZVOJ IN POMEN KOLESARSTVA

Kolesarstvo je aktivnost vožnje s kolesom, ki se uporablja v transportne namene, v namene športa, rekreacije ali turizma.

Kolesarjenje je zelo stara oblika prevoza oziroma gibanja. Prva kolesa zasledimo že v 18. stoletju. Na začetku je kolo simboliziralo status in položaj v družbi. S silovitim razvojem motorizacije sredi šestdesetih let prejšnjega stoletja pa je kolo izgubilo svoj pomen. Ljudi, ki bi kolo uporabljali kot vsakodnevno prevozno sredstvo, je bilo vse manj.

Današnji čas se kolo zaradi ekoloških, rekreacijskih in ekonomskih razlogov spet prebija v ospredje in dobiva vse večji pomen. V primerjavi z ostalimi prevoznimi sredstvi ima kolo veliko prednosti. Najpomembnejše so naslednje:

- enostavno in ekonomično vzdrževanje,
- za lastnika pomeni majhno finančno obremenitev,
- to je okolju prijazno prevozno sredstvo (ne povzroča hrupa in toplogrednih izpustov),
- kolesarjenje dobro vpliva na zdravje, ga varuje in krepi,

- uporaba kolesa ima še veliko drugih prednosti(na krajših razdaljah smo s kolesom hitrejši kot z avtomobilom, prihranimo neobnovljive vire energije, omogoča boljšo dostopnost do storitev v ožjem mestnem središču, smo bolj mobilni, ne povzročamo prometnih zastojev,...)

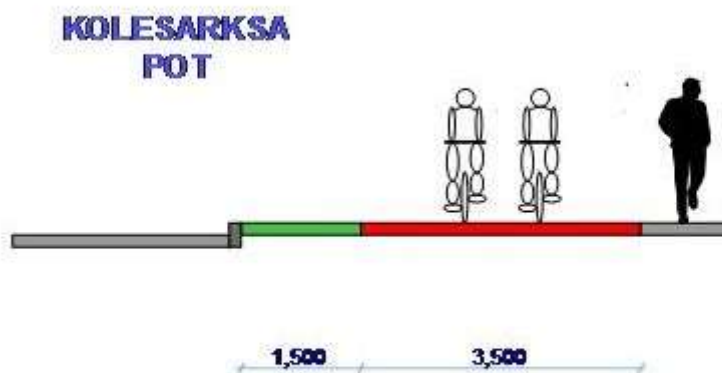
V sedanjem času prevladuje predvsem rekreativno kolesarjenje. Na naših cestah in kolesarskih poteh lahko opazimo mnogo cestnih in gorskih kolesarjev. Vendar pa tudi število kolesarjev, ki kolo uporabljajo za vsakdanje prevozno sredstvo od doma do službe in ostalih vsakodnevnih poteh, iz leta v leto narašča. Zato je verjetno že skrajni čas, da poskrbimo za boljšo kolesarsko infrastrukturo.

4.2 VRSTE KOLESARSKIH POVEZAV

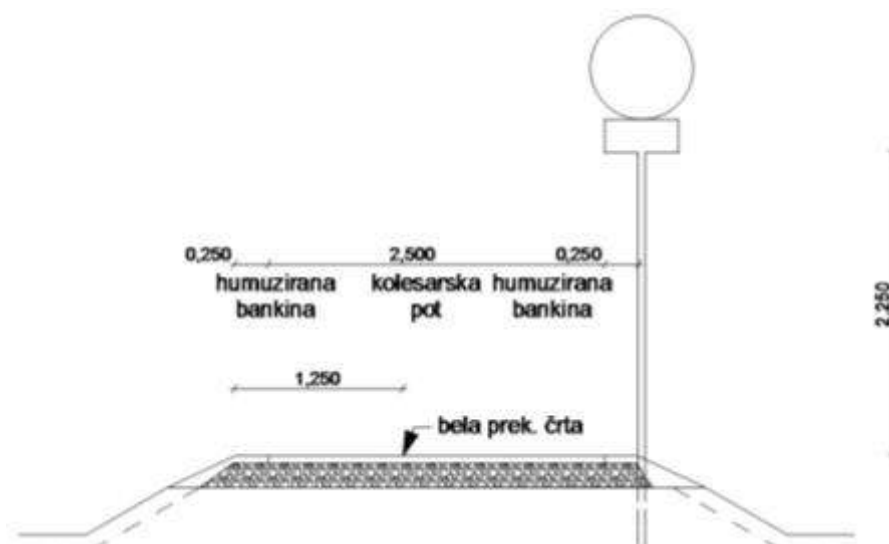
Glede na izvedbo poznamo več vrst površin, na katerih se odvija kolesarski promet (VIR: Direkcija za ceste republike Slovenije, Zasnova državnega kolesarskega omrežja). Te površine so:

- KOLESARSKE POTI

Kolesarska pot je površina najvišjega nivoja uslug. Je od cestišča odmaknjena površina, ki je namenjena izključno samo kolesarjem. Praviloma je namenjena medmestnim vožnjam in rekreativnemu kolesarjenju, zato mora potekati neodvisno od ostale cestne mreže. Optimalna širina kolesarske poti znaša 3,50 metra. Z vertikalno in horizontalno signalizacijo mora biti označeno morebitno dovoljeno zoženje v območju mostov in podvozov. Kolesarske poti delimo na daljinske, glavne, regionalne in lokalne kolesarske poti.



Slika 1: Slika kolesarske poti

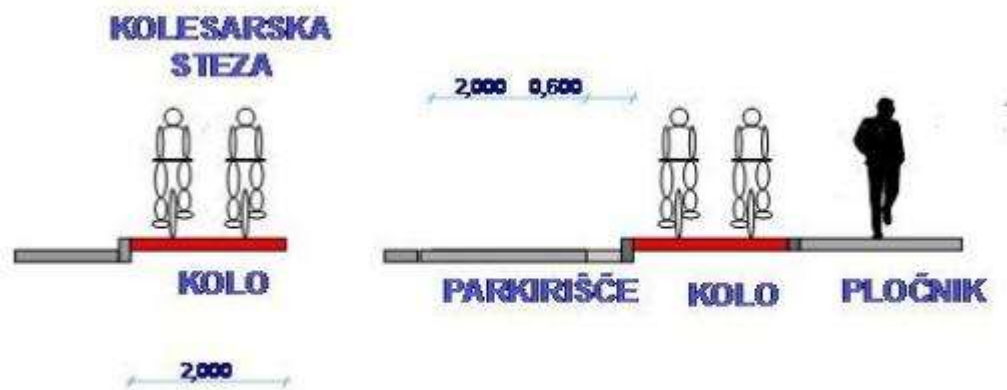


Slika 2: Prečni prerez kolesarske poti

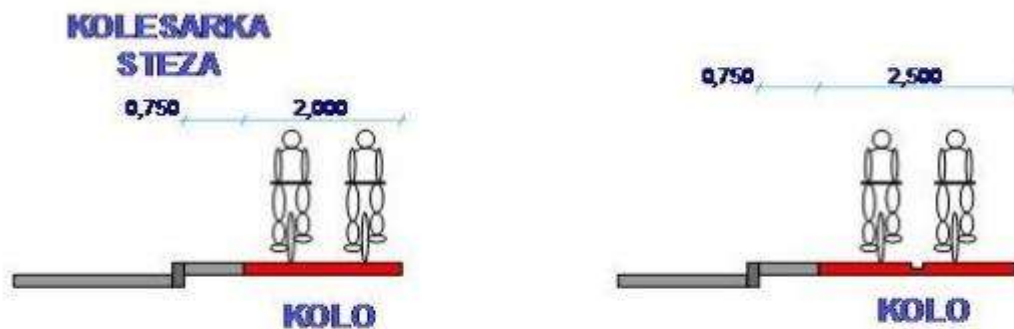
- KOLESARSKE STEZE

Kolesarska steza je sestavni del cestišča in je od vozišča nivojsko ali kako drugače ločena površina namenjena vožnji s kolesom. Priporočljivo je, da so kolesarske steze enosmerne in dvostranske, izjemoma pa so zaradi prostorske stiske lahko tudi dvosmerne. Pri tem mora biti enosmerna dvostranska steza

široka 2 metra, dvosmerna steza pa 2,50 metra. Dvosmerna kolesarska steza mora biti od površine ceste odmaknjena najmanj 75 centimetrov.



Slika 3:Slika kolesarske steze



Slika 4:Slika kolesarske steze (na levi strani enosmerna steza, na desni dvosmerna)



Slika 5: Steza za pešce in kolesarje med Grižam - Žalcem

- **KOLESARSKI PASOVI NA VOZIŠČU**

Kolesarski pas je prometna površina, ki je na istem višinskem nivoju kot vozišče. Je z neprekinjeno belo črto označen del vozišča, namenjen izključno za vožnjo s kolesi. Zaradi varnosti kolesarjev je priporočljivo kolesarske pasove obarvati z rdečo barvo.

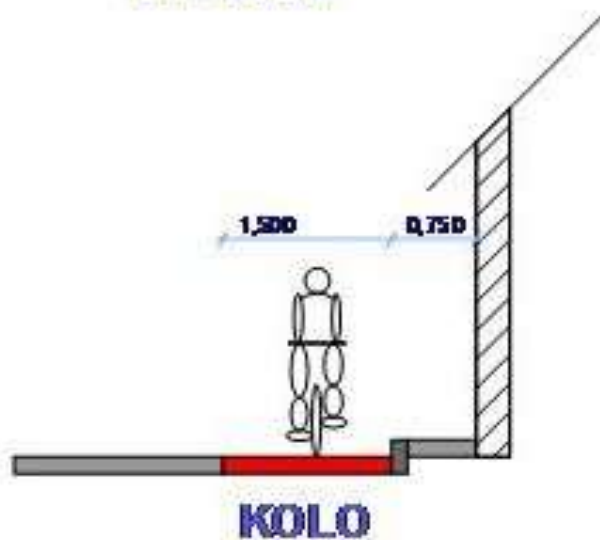


Slika 6: Slika kolesarskega pasu na vozišču



Slika 7:Kolesarski pas na krožišču pri Ločici ob Savinji

KOLESARSKI PAS NA VOZIŠČU



Slika 8: Slika kolesarskega pasu na vozišču ob robu objekta

- KOLESARJENJE NA VOZIŠČU

Kjer drugih kolesarskih povezav ni, so kolesarji primorani uporabljati vozišče, ki ga uporabljajo tudi motorna vozila. Vožnja po robu ceste ali po bankini pa je lahko zelo nevarna. Kolesarjenje na vozišču je dovoljeno na cestah z minimalnim deležem motornega prometa in v območju umirjenega prometa.

Za varnost kolesarjev na vozišču je poskrbljeno z signalizacijo, ki usmerja tako promet kolesarjev kot promet motornih vozil.



Slika 9: Prometni znak, ki opozarja na kolesarje na cestišču

Zakon o varnosti v cestnem prometu v prvem odstavku 103. člena določa, da morajo kolesarji voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. V primeru, da teh prometnih površin ni, lahko vozijo ob desnem robu vozišča v smeri vožnje.

In kaj je KOLESARSKA POVEZAVA?

Površine namenjene kolesarjem se ne glede na vrsto izvedbe imenujejo kolesarske povezave. Te v poljubnem zaporedju povezujejo posamezne kraje.

Kolesarska povezava je torej širši pojem, ki lahko pomeni kolesarsko stezo, kolesarsko pot, kolesarski pas ali pa kolesarjenje na vozišču, največkrat pa pomeni kombinacijo vseh naštetih kolesarskih površin.

Zelo pomemben je kakovosten zgornji ustroj kolesarskih povezav, ki mora zagotavljati varno in udobno vožnjo kolesarja. Površina ne sme imeti grbin in drugih prekinitev ter mora zagotavljati primerno trenje. Če ti pogoji niso izpolnjeni, kolesarji uporabljajo druge površine, čeprav jim niso namenjene. S tem pa se poveča možnost kolesarskih nesreč.

4.3 SIGNALIZACIJA ZA KOLESARJE

Tako kot ostali udeleženci v prometu tudi kolesarji potrebujejo prometne znake, po katerih se ravnaajo in lažje komunicirajo z ostalimi udeleženci v prometu. Kar nekaj prometnih znakov je enakih oziroma podobnih kot za ostala motorna vozila, najdemo pa tudi nekaj prometnih znakov, ki veljajo samo za kolesarje.

Prometni znaki, ki usmerjajo vožnjo kolesarjev, so naslednji: (povzeto iz CPP)



II-40

Kolesarska steza



III-5

Prehod za kolesarje



III-23

Konec kolesarske
steze, poti



I-16

Kolesarji na cesti



I-14

Prepovedan promet za kolesarje



II-42

Steza za pešce in
kolesarje



II-42.1

Steza za pešce in
kolesarje



II-43

Steza za pešce in
kolesarje



III-25

Konec steze za pešce
in kolesarje



III-25.1

Konec mešane staze za pešce in kolesarje

Slika 10: Slike prometnih znakov za kolesarje in pešce

(VIR: internet : http://www.mit-grnjak.com/znaki_za_obvestila)

Primeri prometnih znakov na poti v Logarsko Dolino



Slika 11: Pozor kolesarji na cesti



Slika 12: Omejena hitrost (kolesarji na cesti)

5 OBSTOJEČE KOLESARSKE POVEZAVE

V Savinjski dolini imamo že nekaj kolesarskih povezav, ki pa jih je za pravo kolesarjenje občutno premalo. Našli smo pet kolesarskih stez, ki potekajo skozi območja štirih občin: Braslovče, Prebold, Žalec, Celje. Kolesarske poti pa v naši dolini nimamo.

V Občina Braslovče potekata dve kolesarski stezi, in sicer v Grajski vasi (dolga je 1 kilometer). Ter v Kamenčah (dolžine 2 kilometra). Stezi nista posebej označeni s kakšnim prometnim znakom, sta pa tlakovani s tlakovci rdeče barve, kar pomeni da sta namenjeni izključno kolesarjem. Stezi sta skoraj novi in zato tudi odlično ohranjeni. Širina stez znaša 1,5 metra oziroma 1 meter. Stezi se nam zdita premalo ločeni od cestišča (manjka odbojna ograja, pas zelenice ali drevored) in preozki. Stezi sta tudi premalo opremljeni; po našem mnenju manjkajo koši za smeti, klopi za počivanje...



Slika 13:Kolesarski steza Braslovče - Kamenče

V občini Prebold kolesarska steza povezuje Dolenjo in Latkovo vas, dolga pa je 0,8 kilometra. Steza je še dokaj nova. Od cestišča je ločena z odbojno ograjo, vendar pa na njej vseeno pogrešamo kakšen drevored, ki bi v poletnih dneh zagotavljal senco. Priporočljiva bi bila tudi kakšna klop za počivanje ali koš za odlaganje smeti. Ta steza je namenjena pešcem in kolesarjem. Pas za kolesarje je širok 1 meter, pas za pešce pa prav tako 1 meter.



Slika 14:Kolesarska steza Dolenja vas – Latkova vas

V bližini Žalca imamo ob glavni cesti Žalec – Griže 1,9 kilometra dolgo kolesarsko stezo. Steza je malo starejša, zato bi bilo na določenih mestih potrebno obnoviti njeno podlago in jo na novo preplastiti. Steza je zelo dobro opremljena s klopmi in s koši za smeti. Od začetka do konca steze je zasajen drevored, ki v poletnih dneh daje kolesarjem prijetno senco. Steza je od cestišča ločena z zelenico, za večjo varnost pa bi bila priporočljiva še kakšna odbojna ograja.



Slika 15: Klop in koš za odlaganje smeti ob kolesarski stezi Griže – Žalec



Slika 16: Kolesarska steza Griže - Žalec

V občini Celje imamo kolesarsko stezo na relaciji Medlog – Celje. Steza je zelo stara , zato je tudi zelo slabo ohranjena in bi jo bilo potrebno na novo preplastiti in razširiti. Od cestišča je ločena s travnato površino. Ob stezi

manjkajo koši za smeti in klopi za počitek. Širina steze se spreminja oziroma ni konstantna.



Slika 17: Kolesarska steza Medlog - Celje



Slika 18: Prometni znak, ki označuje kolesarsko stezo Medlog - Celje

6 UGOTAVLJANJE INTERESA IN POTREB LJUDI ZA NOVE KOLESARSKE POVEZAVE V SAVINJSKI DOLINI

Najprej nas je zanimalo, koliko ljudi v naši okolici kolesari, v kakšne namene ljudje uporabljajo kolo in koliko si kolesarji v Savinjski dolini in v Savinjski regiji želijo varnejših kolesarskih povezav.

Da bi dobili odgovore na ta vprašanja, smo sestavili in izvedli kratko anketo. Anketirali smo 107 ljudi. Naši anketiranci so bili dijaki Šolskega centra Celje in sicer Srednje šole za gradbeništvo in varovanje okolja, občani občine Šmartno ob Paki ter občani občine Prebold.

V anketo smo vključili 6 vprašanj. Na koncu smo odgovore analizirali in jih nato prikazali s tortnimi diagrami.

1.) Anketo smo začeli z vprašanjem: »Ali radi kolesarite?«

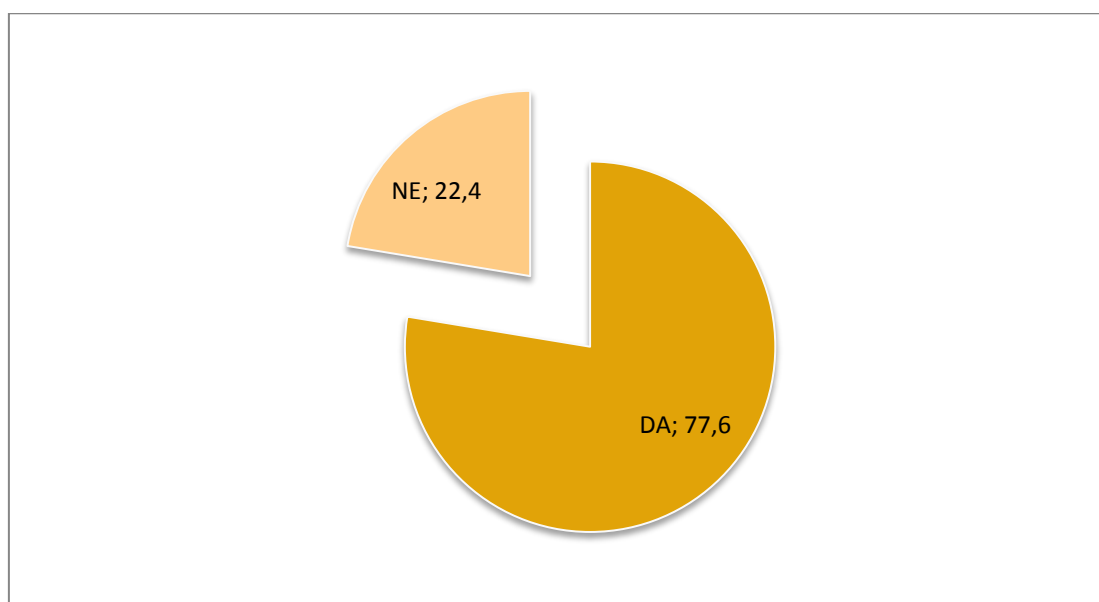


Diagram 1: Rezultati odgovorov na vprašanje : Ali radi kolesarite?

Z zastavljenim vprašanjem smo ugotavljali, kolikšen del anketirancev uporablja kolo. Ugotovili smo, da rado kolesari dobre tri četrtine anketirancev.

2.) Drugo vprašanje se je glasilo: »Kdaj oziroma zakaj uporabljate kolo?«

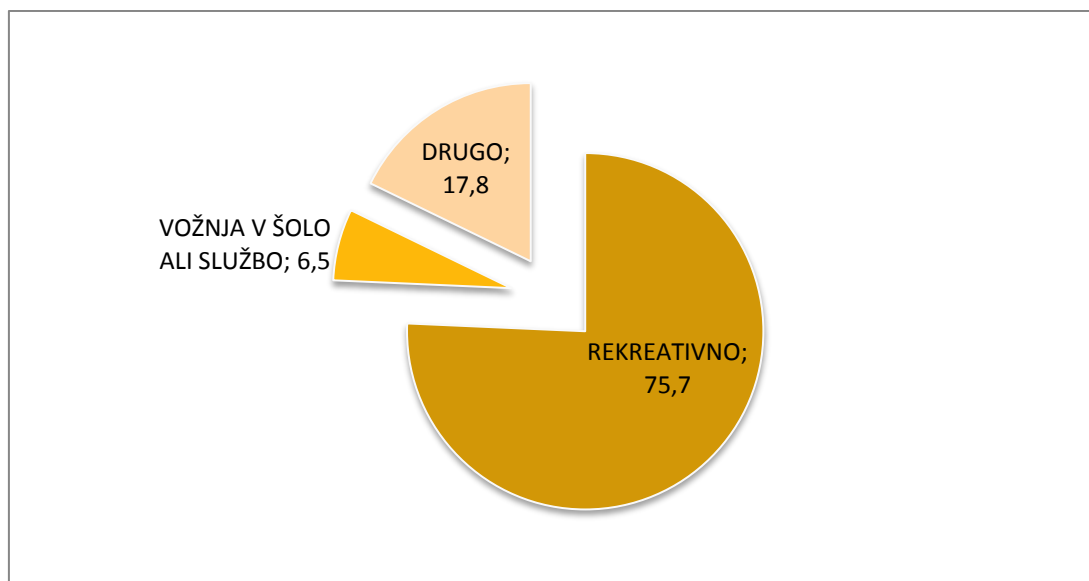


Diagram 2: Drugo vprašanje se je glasilo: Kdaj oziroma zakaj uporabljate kolo?

Z odgovori na to vprašanje smo ugotovili, da kar dobre tri četrtine vprašanih uporablja kolo v rekreativne namene, le 6,5% vprašanih pa se s kolesom vozi v službo ali v šolo.

3.) Ker nas je zanimalo, če anketiranci poznajo kakšno kolesarsko pot, smo jim zastavili vprašanje: »Ali poznate kakšno kolesarsko pot v Savinjski regiji?«

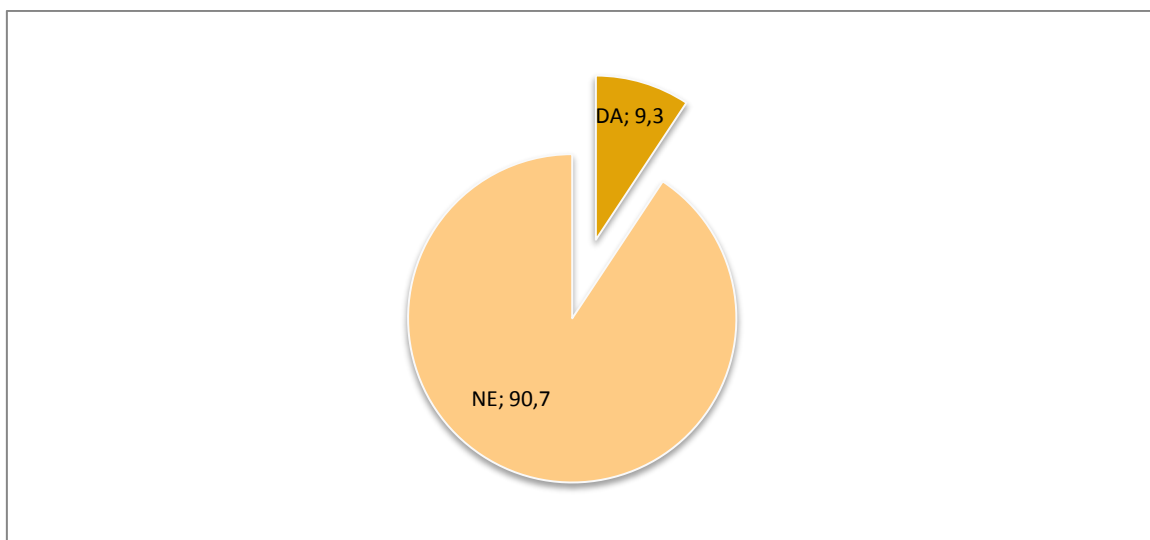


Diagram 3: Rezultati odgovorov na 3. anketno vprašanje

S tem vprašanjem, smo ugotovili, da anketiranci skoraj ne poznajo nobene kolesarske poti v Savinjski regiji, kar tudi ni čudno, ker jih je trenutno še zelo malo.

4.) Sledilo je vprašanje: »Ali poznate signalizacijo na kolesarskih poteh?«

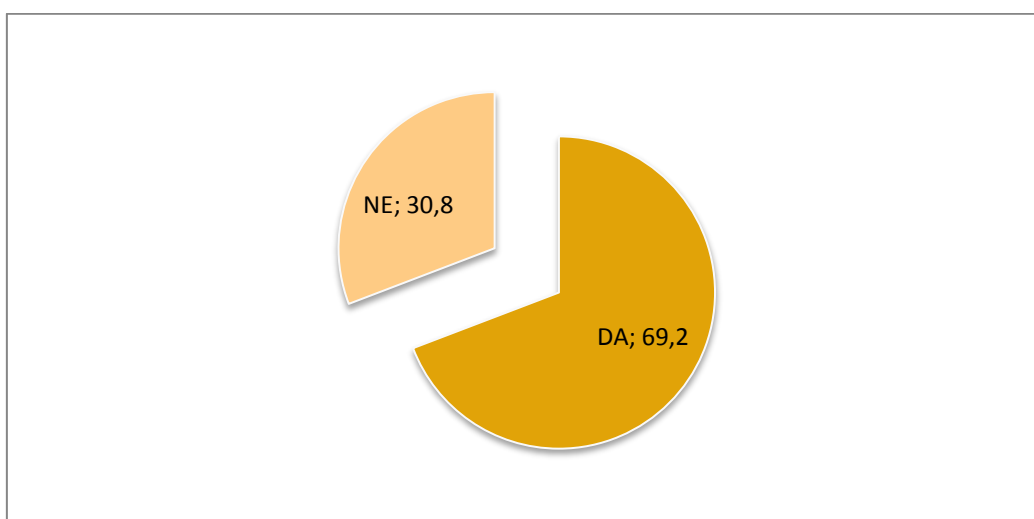


Diagram 4: Rezultati odgovorov na vprašanje: Ali poznate signalizacijo na kolesarskih poteh?

Rezultati ankete so pokazali, da samo 69% anketirancev meni, da pozna kolesarsko signalizacijo.

5.) Naslednje vprašanje se je glasilo: » Ali se kot kolesar počutite varno na slovenskih cestah?«

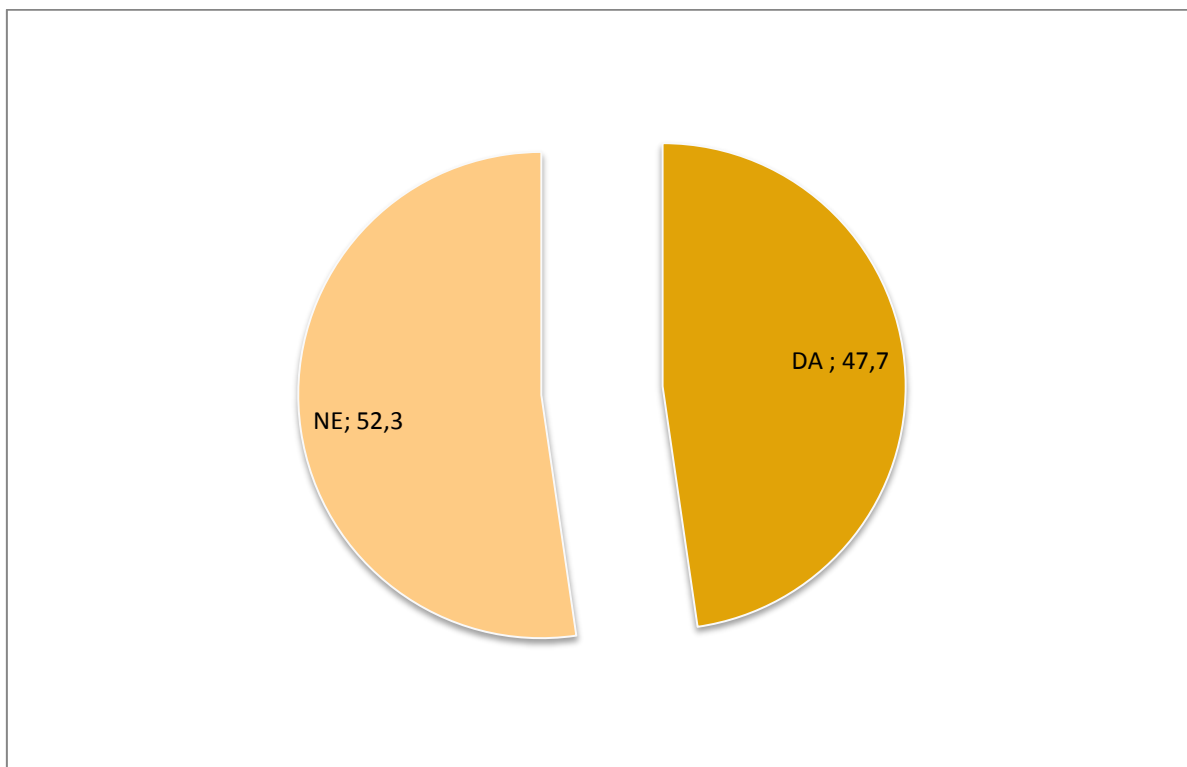


Diagram 5: Rezultati na vprašanje: Ali se kot kolesar počutite varno na slovenskih cestah?

Odgovori na to vprašanje nas glede na slabe razmere kolesarjev na cestah niso presenetili. Pri kolesarjenju na slovenskih cestah se samo slabih 48% vprašanih počuti varno, dobra polovica pa ne.

6.) Sledilo je še zadnje vprašanje: »Se vam zdi da v Savinjski dolini potrebujemo kolesarsko pot (npr. Kolesarsko povezavo Logarska dolina - Celje, Vransko - Celje,...)?«

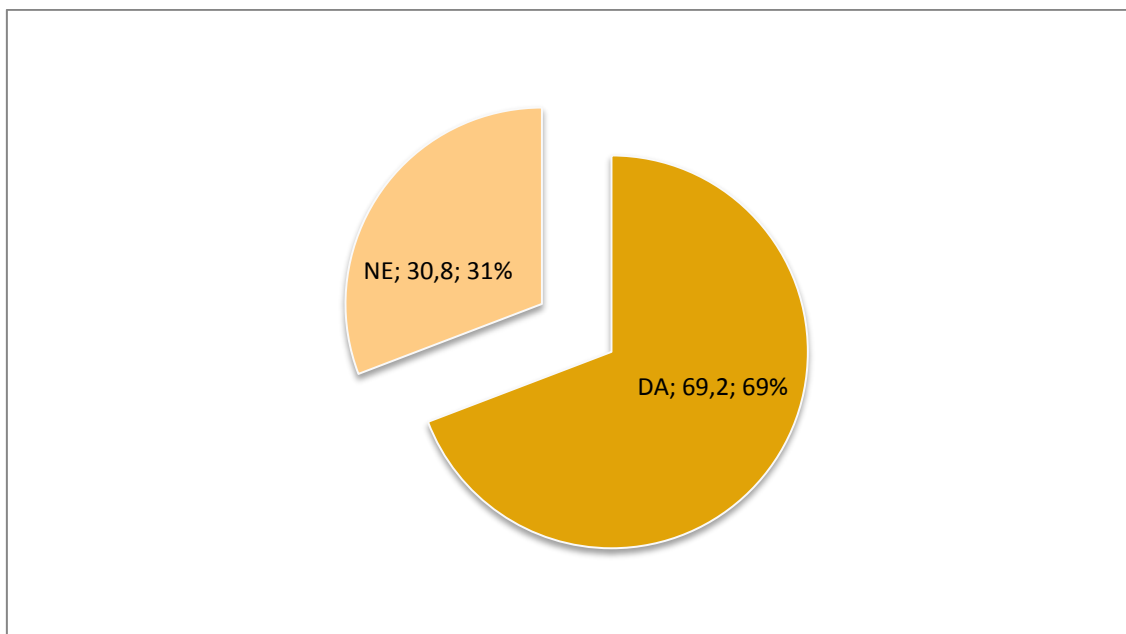


Diagram 6: Rezultati odgovorov na 6. anketno vprašanje

Skoraj 70% anketirancev je mnenja, da v Savinjski dolini potrebujemo kolesarsko pot.

Z izvedeno anketo smo pridobili nekaj pomembnih podatkov in na koncu prišli tudi do sklepa, da bomo z našim raziskovalnim delom nadaljevali. Zaradi slabih pogojev, ki jih imajo kolesarji v naši dolini, bi bilo najprej treba ugotoviti, ali se že načrtuje izgradnja kakšne nove kolesarske povezave in kakšne so možnosti, da bo do izgradnje novih kolesarskih poti oziroma stez čim prej prišlo. Z rezultati ankete smo namreč dobili podatek, da bi kolesarsko stezo, ki bi bila na novo zgrajena v naši dolini, uporabljalo veliko ljudi (kar 69% anketirancev meni, da v Savinjski dolini potrebujemo kolesarsko pot).

7 OPIS ŽE PREDVIDENIH KOLESARSKIH POVEZAV V SAVINJSKI REGIJI

Ko smo iskali obstoječe kolesarske povezave, smo ugotovili, da je le-teh v naši okolici zelo malo. Tam, kjer so, pa gre v glavnem za kratke odseke kolesarskih stez, ki pa med sabo niso povezani. Torej imajo kolesarji v naši regiji zelo slabe pogoje za kolesarjenje.

Na svetovnem spletu smo našli podatke, da je bilo v zadnjem času v Sloveniji zgrajenih kar nekaj novih kolesarskih površin, npr. kolesarska pot med Ratečami in Mojstrano na Gorenjskem, kolesarska pot v Mislinski dolini na Koroškem in mnoge krajše kolesarske povezave. Vse novo zgrajene kolesarske povezave dajo slutiti, da se tudi pri nas v Sloveniji nekaj premika in da se razmišlja in dala v pravi smeri. Zato nas je seveda zanimalo, če se tudi v naši okolici načrtujejo kakšne nove kolesarske povezave. Bili smo presenečeni, ko smo ugotovili, da že obstaja strokovna podlaga za ureditev kolesarskih povezav v Savinjski regiji, ki jo je izdelalo podjetje Razvojni center Planiranje d. o. o. Celje.

V omenjenem podjetju, ki ima že 35 - letno tradicijo, izdelujejo prostorsko plansko in urbanistično dokumentacijo, izdelujejo različne študije in raziskovalne naloge s področja urejanja prostora, sodelujejo pri pripravi posebnih strokovnih podlag , pri izdelavi primerjalnih študij in poročil vplivov na okolje itd. Na osnovi javnega naročila, ki ga je izdala Regionalna razvojna agencija Celje, so izdelali strokovno podlago z naslovom Kolesarske poti v Savinjski regiji - analiza stanja in predlog razvoja. To študijo smo dobro prebrali in se sestali s strokovnjaki, ki so to študijo sestavili. V nadaljvanju povzamamo njihova dognanja.

Cilj naloge je bil umestitev kolesarskih povezav v Savinjsko regijo tako, da bi povezovalе vse občine in turistična območja v tej regiji in se navezovalе na kolesarske povezave v sosednjih statističnih regijah.

Savinjska regija leži v vzhodnem delu Slovenije ter meji na dve državi (na severozahodu na Avstrijo in na jugovzhodu na Hrvaško) ter na pet statističnih regij (na jugu na Zasavsko in Spodnje posavsko, na zahodu na Osrednjeslovensko, na severu na Koroško ter na vzhodu in jugovzhodu na Podravsko). Savinjska regija vključuje 31 občin, ki so oblikovane v pet subregij oziroma Območnih razvojnih partnerstev. Površina regije znaša 2.384 km².

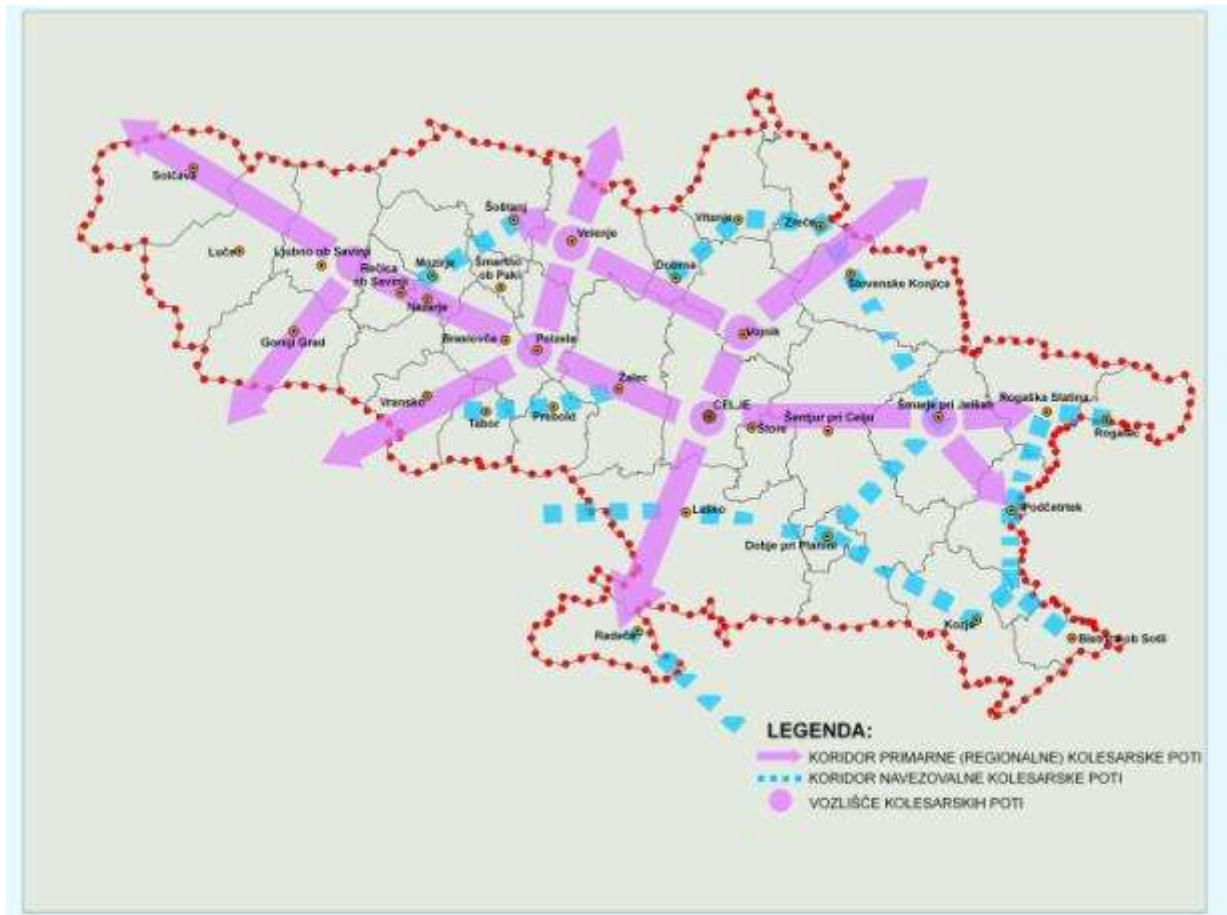


Slika 19: Slika občin v Savinjski regiji

Pri oblikovanju in zasnovi omrežja kolesarskih povezav so bile upoštevane naslednje usmeritve:

- omrežje kolesarskih povezav mora biti sklenjeno in prilagojeno krajinskim lastnostim območja,
- kolesarske povezave različnih funkcij morajo biti medsebojno povezane,
- kolesarske povezave se morajo praviloma navezovati na postajališča in postaje javnega potniškega prometa oziroma parkirne površine za motorna vozila,
- kolesarske povezave morajo biti opremljene z ustrezno tehnično-servisno infrastrukturo (servisi za popravilo koles, kolesarnice, ipd.),
- nove kolesarske povezave bodo zgrajene tam, kjer za ta namen ni mogoče uporabiti obstoječih cest,
- v omrežje kolesarskih povezav bodo glede na državni interes preurejene ustrezne poljske poti, gozdne ceste ali opuščene trase drugih infrastruktur, ipd., ki ustrezajo kriterijem za kolesarske poti,
- na omrežje državnih kolesarskih povezav se navezujejo lokalne kolesarske povezave, ki niso del državnega kolesarskega omrežja.

V prvi fazi so na osnovi ciljev potreb in razvojnih možnosti izbrali koridorje, znotraj katerih potekajo predlagane trase kolesarskih povezav.



Slika 20: Predlagani koridorji kolesarskih povezav v Savinjski regiji

(Vir: Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje)

V naslednji fazi so znotraj predlaganih koridorjev predlagali podrobnejše trase kolesarskih povezav.

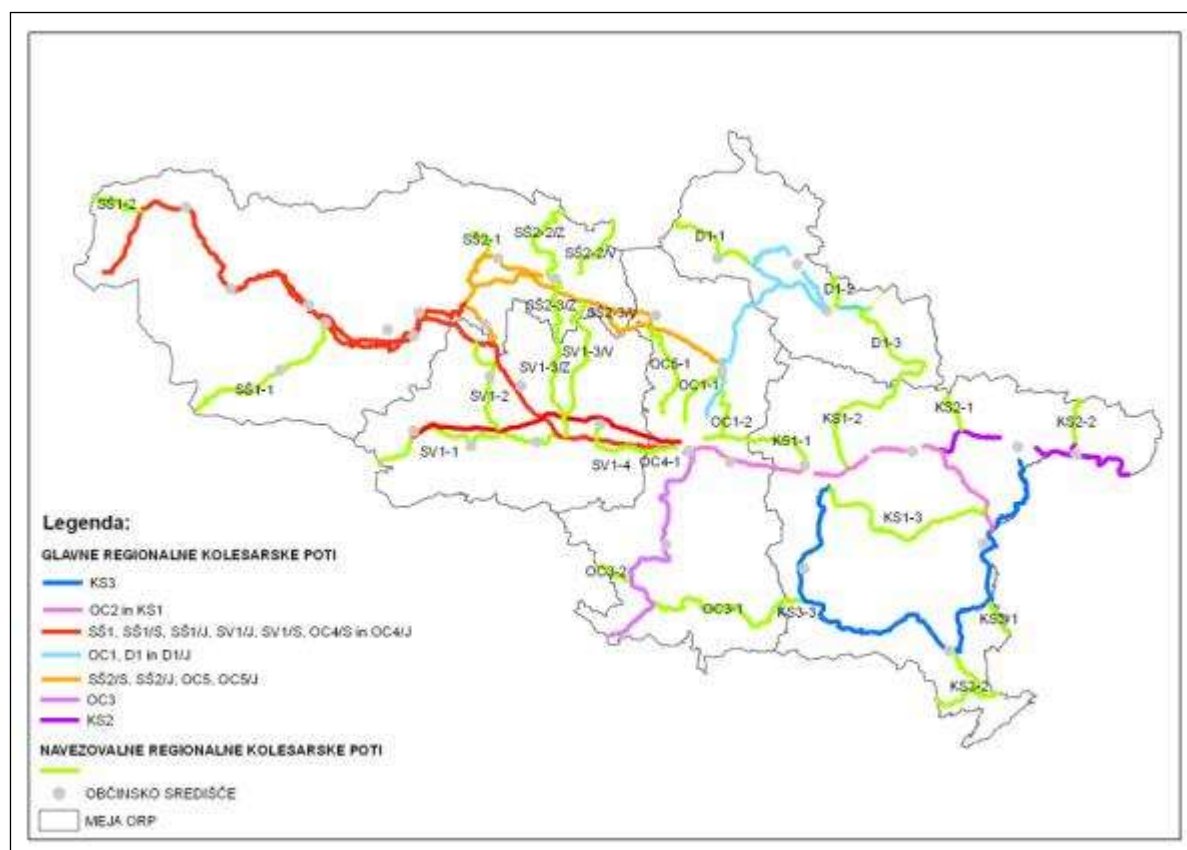
Predvidene glavne regionalne kolesarske povezave v Savinjski regiji so prikazane na sliki 3. Oznake imajo naslednji pomen:

- Kolesarska povezava z oznakami SŠ1, SŠ1/J in SŠ1/S povezujejo Logarsko dolino, preko Solčave, Luč, Ljubnega, Mozirja do Letuša,
- Oznaka SŠ2 označuje kolesarsko povezavo, ki je predvidena med Šmartnim ob Paki, Šoštanjem in Dobrno,
- Kolesarska povezava z oznako SV1/J bo povezovala Letuš s Celjem,
- Kolesarska povezava SV1/S bo potekala med Vranskim, Taborom, Braslovčami, Preboldom in Žalcem,
- Oznaka OC1 označuje kolesarsko povezavo, ki je predvidena med Celjem in Vojnikom,
- Kolesarska povezava z oznako OC2 bo povezovala Celje s Štorami,
- OC3 je oznaka za kolesarsko povezavo med Celjem, Laškim in Zidanim Mostom,
- Kolesarska povezava z oznako KS1 bo povezovala Štore, Grobelno, Šmarje, Spodnje Mestinje in Podčetrtek,
- KS2 je oznaka za predvideno kolesarsko povezavo, ki povezuje Šmarje, Rogaško Slatino, Rogatec in Dobovec,

- Kolesarska povezava z oznako KS3 pa bo povezovala Rogaško Slatino, Podčetrtek, Imeno, Prelsko, Kozje in Lesično s Planino pri Sevnici.

Na naštetih predvidene glavne kolesarske poti pa se navezujejo še navezovalne kolesarske poti, ki so v karti posebej označene. Tako je skupaj v Savinjski statistični regiji predlaganih 605 kilometrov kolesarskih povezav, od tega je že zgrajenih okrog 20 kilometrov kolesarskih površin. Predvidene novogradnje bodo speljane po ustrezno preurejenih obstoječih cestah, poteh ali trasah železniških prog, po nasipih predvidenih suhih zadrževalnikov ali pa po obstoječi asfaltiranih cestah, če je to možno. Na tem območju je tako predvidenih 376 km novogradenj, ustrezno bo treba preurediti 57 km obstoječih poti, po asfaltiranih cestah in opuščeni trasah železniških prog bo potekalo 94 km povezav, po nasipih vodotokov in suhih zadrževalnikov jih bo potekalo 14 km, ostale povezave pa so že narejene ali pa že načrtovane.

V Savinjski regiji je predvidenih po našem mnenju zelo veliko kilometrov novih kolesarskih povezav. Vprašanje, ki se nam pri tem zastavlja, pa je, kdaj in v kolikšni meri se bodo ti načrti dejansko uresničili.



Slika 21: Predvidene glavne regionalne kolesarske poti

(Vir: Razvojni center Planiranje d.o.o. Celje)

8 PREDVIDENA KOLESARSKA POVEZAVA MED LOGARSKO DOLINO IN CELJEM

Eden od namenov naše raziskovalne naloge je bil, ugotoviti, kje in kako bi lahko zgradili kolesarsko povezavo, ki bi potekala od Logarske doline do Celja. Na začetku raziskovanja še nismo vedeli, da je kolesarska povezava med Logarsko dolino in Celjem že predvidena v strokovni podlagi, ki jo je pripravilo podjetje Razvojni center PLANIRANJE d. o. o. Celje. Omenjeno podjetje je v času nastajanja naše raziskovalne naloge namreč v fazi izdelave tras za kolesarske povezave v Savinjski dolini. Natančno je že obdelana trasa med Logarsko dolino in mostom čez Savinjo v Latkovi vasi, pri iskanju trase za kolesarsko povezavo od Šempetra do Celja pa smo pomagali tudi mi.

Ker je prvi del trase omenjene povezave že dobro obdelan, nas je zanimalo, kje dejansko bo povezava potekala, zato smo vzeli zemljevid in fotoaparāt in poslikali, kje bo najverjetneje tekla trasa kolesarske povezave v Zgornji Savinjski dolini.



Slika 22: Glavna cesta v Logarski dolini

Prvi odsek predvidene kolesarske povezave poteka iz Logarske doline do Luč. Dolžina tega dela trase znaša približno 20,8 km, poteka pa skozi občini Solčava in Luče. Načrtovana kolesarska povezava se začne pri koči pod slapom Rinka, nato vodi po obstoječi cesti po celotni Logarsko dolini, potem pa skozi Solčavo, mimo naselja Robanov Kot do Luč, kjer je tudi konec tega odseka.



Slika 23: Obstoječa glavna cesta na odseku Luče - Ljubno

Dolžina drugega odseka kolesarske povezave od Luč do Radmirja znaša približno 12,1 kilometra in poteka po območju občine Luče in občine Ljubno ob Savinji. Pričetek odseka je na mostu čez reko Savinjo v naselju Luče. Zaradi reliefno nedostopnega terena je pot speljana izmenjaje po levem in desnem bregu reke Savinje skozi Ljubno ob Savinji do Radmirja, kjer je tudi konec odseka.

Dolžina odseka kolesarske povezave med Radmirjem in Nazarji znaša približno 10,3 kilometra. Pričetek odseka je v naselju Radmirje. Kolesarska pot izmenjaje poteka po levem in desnem bregu reke Savinje skozi naselja Meliške, Grušovlje, Varpolje, Trnovca do Nazarij, kjer je tudi konec odseka.

Dolžina dela predvidene trase med Nazarji in Sotesko pa znaša približno 5,15 kilometra in poteka po območju občine Nazarje in občine Mozirje. Pričetek odseka je pri lesenem mostičku čez reko Dreto v naselju Nazarje. Kolesarska pot poteka po desnem bregu reke Savinje pod hribom v naselju Nazarje, kjer je samostan, mimo Mozirskega gaja in trga Mozirje do naselja Loke pri Mozirju, nato pa naprej do občinske meje z občino Braslovče. Tu je konec predvidene glavne regionalne kolesarske povezave, ki ima oznako SŠ1/J in je skupaj dolga približno 48,5 kilometrov.



Slika 24: Cesta v Letušu (Soteska)

Proti mostu čez Savinjo v Latkovi vasi nadaljujemo po odseku predvidene kolesarske povezave z oznako SV1/J. Dolžina odseka je približno 12,2 kilometra, poteka pa po območju občin Braslovče (8,5 kilometra) in občine Polzela (3,7 kilometra).

Začetek odseka je pri občinski meji med občinama Braslovče in Mozirje pri kraju Soteska na levem bregu Savinje. Povezava se nadaljuje do Letuša, od tam po obstoječih cestah po desnem bregu Savinje mimo Preserskega jezera do Pariželj, prečka Savinjo po cestnem mostu in po sedanji makadamski cesti na levem bregu reke Savinje nadaljuje do Ločice pri Polzeli in do mosta čez Savinjo v Latkovi vasi.

Celotna predvidena kolesarska povezava od Logarske doline do mosta čez Savinjo v Latkovi vasi ima dolžino okrog 61 kilometrov.



Slika 25: Cesta med Letušem in Mozirjem

9 DOLOČITEV PREDLOGA TRASE KOLESARSKE POVEZAVE MED MOSTOM ČEZ SAVINJO V LATKOVI VASI IN CELJEM

V podjetju Razvojni center Planiranje d. o. o. Celje, kjer so že napravili strokovne podlage za ureditev kolesarskih povezav v Savinjski regiji, smo dobili nalogo, da raziščemo teren v Spodnji Savinski dolini in predlagamo traso za kolesarsko povezavo med mostom čez Savinjo v Latkovi vasi in Celjem. Omenjeno podjetje je namreč pravkar v fazi izdelave tras za kolesarske povezave v Savinjski dolini, zato bi jim naši rezultati raziskav koristili. V podjetju so nas opremili zemljevidi in letalskimi posnetki tega področja, dobili pa smo tudi navodila za svoje delo.

Najlepša možna trasa za kolesarsko pot na tem odseku bi bila vsekakor po rečnem nasipu na levem bregu Savinje, žal pa to ne bo mogoče, saj se na tem območju, na levem bregu Savinje, namerava zgraditi 8 visokovodnih zadrževalnikov. Vodni zadrževalniki so od reke odmaknjeni nasipi, ki bi v primeru poplav vodo zadrževali ob reki Savinji in s tem poplavno razbremenjevali nizvodno ležeče kraje. Ker bodo vodni zadrževalniki zgrajeni šele čez 5 do 10 let, bi bilo smiselno, da bi jih kolesarska povezava obšla, torej moramo kolesarsko pot odmakniti od reke Savinje.

Pri načrtovanju trase smo se poskušali zato čim bolj izogibati območjem, kjer bodo zgrajeni zadrževalniki. Vse do Dobriše vasi smo se jim s predlogom trase uspešno izognili, medtem ko od tukaj naprej to zaradi izogibanja prometu žal ni bilo več mogoče. Naša predlagana trasa zato vodi po zadrževalnikih Dobriša vas in Petrovče. To pa ne bo večji problem, saj se bodo nasipi zadrževalnikov ob prehodu kolesarske poti premostili.

Pri načrtovanju trase nove kolesarske povezave smo upoštevali še naslednje:

- povezavo smo želeli speljati čim bolj stran od prometa in v neokrnjeni naravi,
- za traso kolesarske povezave pa smo želeli uporabiti že obstoječe kolovoze, poljske ceste ali lokalne ceste, da bi tako čim manj prizadeli kmetijske površine na tem območju.



Slika 26: Predlog trase na odseku Dobrteša vas - Šempeter

Naš odsek predloga trase kolesarske povezave se prične pri mostu čez Savinjo ob glavni cesti Šentrupert - Šempeter na levem bregu Savinje. Na začetku predlagana kolesarska pot poteka po makadamski oziroma poljski cesti do kraja Dobrteša vas.

OPOMBA: V situacijskih načrtih je naša predlagana trasa kolesarske povezave prikazana z belo barvo.



Slika 27: Obstoječa poljska cesta na odseku Šempeter - Dobrteša vas

Naša predlagana trasa kolesarske poti se nadaljuje po podobnem terenu vse do obrobja Šempetra v Savinjski dolini. Vmes so prehodi iz asfaltiranega terena na makadamsko cesto. Predvidena pot poteka mimo proizvodnega obrata Aero proti žagi blizu Zgornjih Roj. Na odseku iz Šempetra proti Zgornjim Rojam prečka lokalno cesto Šempeter - Šešče.



Slika 28: Del prikazane trase v Šempetru v Savinjski Dolini

Predlagana trasa se nadaljuje po obstoječi asfaltirani cesti skozi naselje Zgornje Roje vse do konca naselja in naprej do Spodnjih Roj. V Spodnjih Rojah zavije z lokalne ceste desno proti strugi Savinje in nadaljuje čez polje do Vrbja, od tod po lokalni cesti do glavne ceste Griže - Žalec. Trasa se za nekaj 100 metrov priključi že obstoječi kolesarski stezi, ki poteka ob glavni cesti med Grižami in Žalcem.



Slika 29: Predlagana trasa med Rojami - Vrbjem



Slika 30: Kolesarska steza na relaciji Griže – Žalec, na kateri se priključi predlagana trasa

Na prvem križišču s kolesarske steze zavije desno na obstoječo asfaltirano cesto, ki se nato spremeni v makadamsko. Predlagana trasa se nadaljuje proti Dobriši vasi. Na tem odseku se bodo kolesarji lahko spočili in napolnili z energijo na prijetni lokaciji, kjer se nahaja Bio park Nivo.



Slika 31: Predlagana trasa med Vrbej – Drešinja vasjo



Slika 32: Postaja ob predlagani trasi: Bio park Nivo



Slika 33: Bio park Nivo

Predlagana trasa kolesarske poti se nadaljuje mimo ribogojnice, ki je prav tako na prijetni lokaciji. Naprej od ribogojnice pa se vije med polji vse do glavne ceste Kasaze - Dobriša vas pri Petrovčah, kjer prečka predvideni nasip vodnega zadrževalnika Dobriša vas.



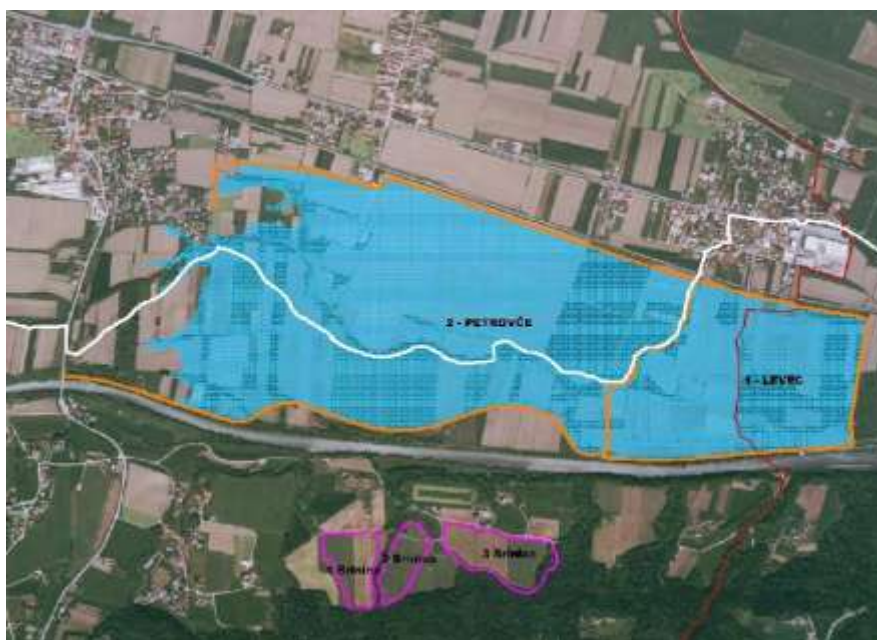
Slika 34:: Most čez potok na poti proti Levcu



Slika 35: Trasa Kasaze – Dobrteša vas

Ob priključku na glavno cesto zavije naša trasa desno proti Savinji in nato po nekaj metrih še enkrat desno mimo parih hiš. Tu se trasa nadaljuje po obstoječih poljskih poteh, ki peljejo ob Savinji proti Levcu. Pred Levcem prečka železniško

progo in nadaljuje proti centru Levca. V Levcu se priključi na obstoječo kolesarsko povezavo. Po kolesarskem pasu vodi do konca Levca, tu prečka glavno cesto in se nadaljuje po levi strani glavne ceste po predvideni novogradnji kolesarske steze do križišča v Medlogu. Od tam pa poteka po obstoječi, vendar slabo ohranjeni kolesarski stezi proti Celju.



Slika 36: Celotna trasa Dobrteša vas - Celje

Naša predlagana trasa kolesarske povezave poteka po prijetnem naravnem okolju med polji in nedaleč od struge Savinje, hkrati pa blizu oz. ob robu večjih naselij Spodnje Savinjske doline in povezuje le-te z regijskim središčem Celje.

S tem je kolesarska povezava med Logarsko dolino in Celjem predvidena in umeščena v prostor. Naš del predlagane trase med mostom čez Savinjo v Latkovi vasi in Celjem so pregledali strokovnjaki iz podjetja Razvojni center Planiranje d. o. o. Celje in se z njim strinjali.

Upamo, da smo z našim delom doprinesli kamenček k mozaiku pri umeščanju kolesarske povezave med Logarsko dolino in Celjem in s tem pripomogli, da bo ta povezava čim prej načrtovana, finančno podprta in zgrajena. Prepričali smo namreč, da bi kolesarska povezava med Logarsko dolino in Celjem pritegnila mnogo turistov, z veseljem pa bi jo vsakodnevno uporabljali tudi domačini za rekreacijsko kolesarjenje.

10 ZAKLJUČEK

Na koncu naše raziskovalne naloge ugotavljamo:

- V Sloveniji res obstaja več vrst površin, ki so namenjene kolesarjem, žal pa navadno narobe uporabljamo ali pa sploh ne poznamo izrazov kot so: kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarska povezava...
- V Savinjski dolini smo odkrili samo 5 kratkih odsekov kolesarskih stez, pa še ti so med sabo nepovezani. Kolesarskih poti pa v naši dolini še nimamo. To je za varno kolesarjenje vsekakor premalo, s čimer se strinjajo tudi naši anketiranci.
- Rezultati ankete, s katero smo anketirali 107 ljudi, so pokazali, da 77,6% vprašanih rado kolesari, 52,3 % anketirancev se pri kolesarjenju na slovenskih cestah ne počuti varne in 69% si jih želi novih kolesarskih poti v Savinjski dolini.
- V celotni Savinjski regiji so že predlagane nove kolesarske povezave. Predlaganih je 605 kilometrov novih kolesarskih povezav, od tega 376 kilometrov novogradenj. To pomeni, da so nove kolesarske površine umeščene v prostor, niso pa še načrtovane (izjema so občine Celje, Laško in Velenje), sedaj morajo za finance, načrte in izgradnjo poskrbeti občine same.

Bojimo se, da bo zaradi velike dolžine predvidenih kolesarskih povezav in zaradi dejstva, da so sedaj na potezi posamezne občine, v Savinjski regiji dejansko zgrajenih le nekaj povezav, ali pa samo krajši odseki le-teh, zato varno kolesarjenje na daljše razdalje še vedno ne bo možno.

Veseli smo, da smo lahko sodelovali pri določanju trase za predvideno kolesarsko povezavo med Logarsko dolino in Celjem. Naš predlagani odsek med Šempetrom in Celjem so pregledali strokovnjaki iz podjetja Razvojni center Planiranje d. o. o. Celje in se z njim strinjali.

Upajmo, da bodo tudi z našo pomočjo kolesarske povezave v Savinjski dolini in tudi v širši regiji čim prej zaživele in privabliale množice kolesarje

11 VIRI

KNJIGE:

Razvojni center PLANIRANJE d.o.o. Celje, julij - september 2009
KOLESARSKE POTI V SAVINJSKI REGIJI ANALIZA STANJA IN PREDLOG
RAZVOJA

Zajc, Marko (maj 2003). Diplomaska naloga - priprava navodila za redno
vzdrževanje kolesarskih stez. Celje.

Dr. Andrej Pogačnik (1992). MLADINSKA KNJIGA
UREJANJE PROSTORA IN VARSTVO OKOLJA, str. 166

INTERNET:

MIT GRNJAK d.o.o.

http://www.mit-grnjak.com/znaki_za_obvestila , 15.2.2011

MINISTERSTVO ZA PROMET

http://www.euskladi.si/publikacije/brosure/download/brosura%20kolesarske%20poti_koncna.pdf , 2.2.2011

REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTERSTVO ZA PROMET

http://www.dc.gov.si/si/delovna_podrocja/za_kolesarje/ , 13.2.2011



NAŠA PREDLAGANA TRASA KOLESARSKE POVEZAVE MED MOSTOM ČET SAVINJO V LATKOVI VASI IN CELJEM