

Jože KOS

S kolesom prek meja¹

1. Uvod

Vloga kolesarjenja kot načina prevoza se v zadnjih letih v mnogih evropskih državah povečuje, posebej v urbanih območjih. Običajno ga delimo na utilitarno (delovno) in razgibalno (rekreativno) kolesarjenje. Za prvo so značilne povečini kratke prevožene razdalje do službe, šole, trgovine, športnega igrišča ipd., kar običajno traja od nekaj minut pa tja do ene ure. Rekreativno kolesarjenje, ki služi telesnemu in duševnemu razvedrilu človeka, je časovno bolj raztegljivo in lahko na kolesarskih počitnicah traja tudi nekaj tednov.

Podobno kot ostale vrste prometnih sredstev ima tudi kolo svoje zagovornike in navdušence. Osrednja mednarodna organizacija, ki promovira uporabo kolesa kot vsakdanjega prevoznega sredstva, je Evropska kolesarska federacija (ECF - European Cyclists' Federation). V njenem programu je ena od stalnic organiziranje *Velo-City* konferenc. Te konference so najpomembnejša mednarodna kolesarska razvojna načrtovalska srečanja, ki od leta 1980 približno vsaki dve leti redno pritegnejo svetovno reprezentativen krog vseh, ki jih kakorkoli zanima raba kolesa kot prometnega sredstva. Pri tem gre za širok in izbran krog zainteresiranih kolesarskih aktivistov, prometnih in urbanističnih načrtovalcev, prostorskih planerjev, inženirjev, politikov, univerzitetnikov, s kolesarstvom povezanih gospodarstvenikov, ljudi, ki promovirajo zdrav način življenja, in podobnih. Osrednji namen *Velo-city* konferenc je spregovoriti o najnovejših dosežkih pri razvoju raznolikih področij, ki so tako ali drugače povezana s kolesom. Vsakokratni osrednji organizator konference je ob ECF izbrano

mesto, ki mu ta čast ni poklonjena, temveč si jo mora priboriti v konkurenčnem boju z drugimi mesti kandidati.

Osma *Velo-city* konferenca je bila leta 1995 v švicarskem Baslu, deveta leta 1996 v avstralskem Fremantlu, deseta pa leta 1997 v Barceloni. Slednje se je udeležilo rekordnih 513 ljudi iz 42 držav in petih celin. Enajsta *Velo-City* konferenca je prvič v njeni zgodovini potekala hkrati v dveh mestih in dveh državah, v avstrijskem Gradcu in slovenskem Mariboru, v času med 13. in 17. aprilom 1999. Udeležilo se je je 412 ljudi iz 37 držav in šestih celin. Poleg Mesta Gradec, Mestne občine Maribor in ECF so 11. *Velo-City* konferenco soorganizirali Deželna vlada avstrijske Štajerske, Mariborska kolesarska mreža (MKM), Argus (iz avstrijske Štajerske in Dunaja), dva univerzitetna prometna inštituta z Dunaja in Gradca, Gradbena fakulteta iz Maribora in še devet drugih, pretežno ministrskih oz. državnih organizacij iz Avstrije in (v manjši meri) Slovenije.

2. Pot do konference v Gradcu in Mariboru ter predkonferenčne aktivnosti

Delegati ECF so na svojem letnem generalnem srečanju junija 1996 v Budimpešti med tremi kandidati za prevzem organizacije *Velo-city* konference v letu 1999 - med belgijskim Antwerpnom, norveškim Trondheimom in dvojico Gradec-Maribor - izbrali kot najprivlačnejšo prav ponudbo slednjih dveh. K njihovi odločitvi je nedvomno botrovala osnovna ideja

Gradec Kolesarjenje Maribor
Prometno načrtovanje Trajnostni razvoj *Velo-City* konferenca

Prispevek opisuje namen in vsebino mednarodne Velo-City konference 1999 Gradec-Maribor ter organizacijsko izvedbo tega kolesarskega razvojno načrtovalskega srečanja. Osredotoča se zlasti na resolucijo konference o kolesarskoprometni politiki, na nastajajoče omrežje evropskih kolesarskih povezav in na prometno načrtovalsko delavnico o problematičnem trgu v Mariboru. Opisuje vsebinske sklope strokovnih prispevkov na srečanju in obkonferenčno dogajanje. V zaključku navaja nekaj koristnih naslovov za pridobitev dodatnih informacij zlasti o trajnostnem prometnem načrtovanju.

Cycling Graz Maribor Sustainable development Traffic planning
Velo-City conference

The article describes the intent and content of the international Velo-city conference 1999, Maribor-Graz and the organisation of this cycling development planning meeting. It focuses on the resolution of the conference concerning cycling traffic policies, the emerging network of European cycling connections and the traffic planning workshop about a difficult square in Maribor. The content framework of particular papers is shown, as well as other post-conference events. In the conclusion certain useful addresses for obtaining added data on sustainable traffic planning are given.

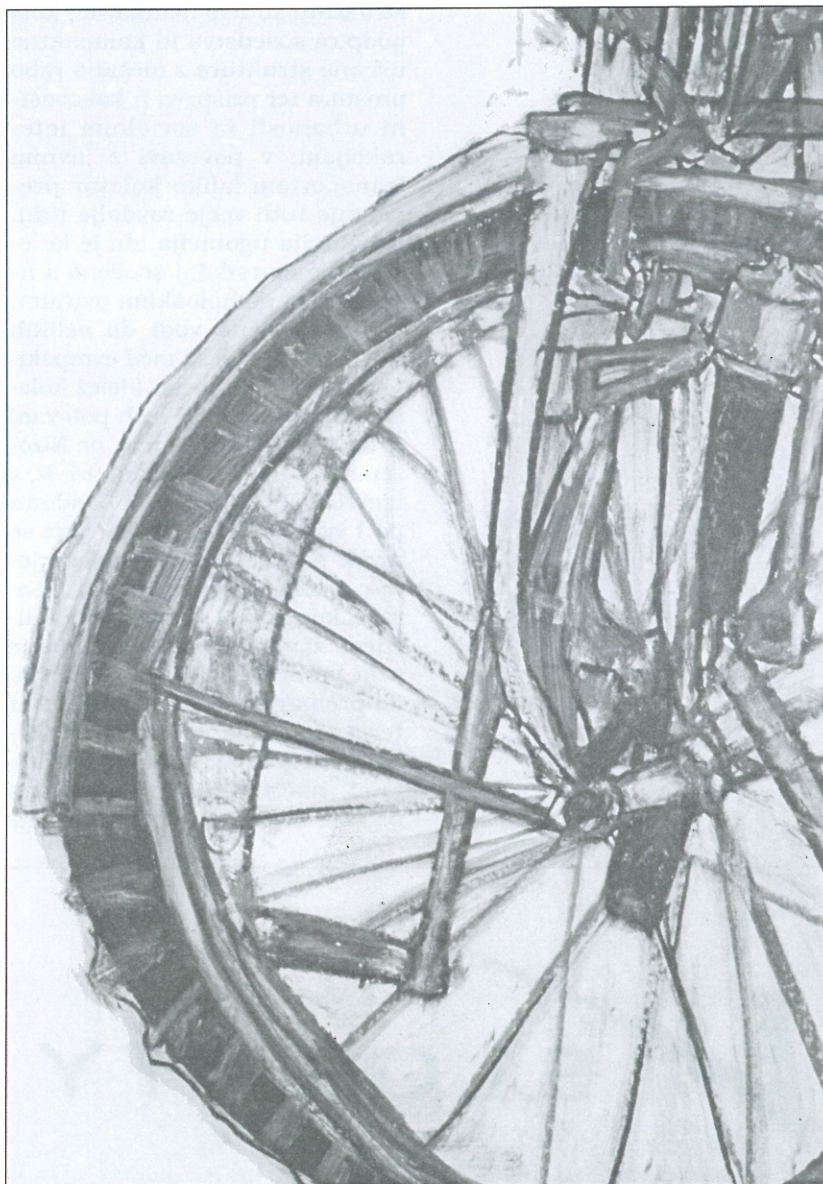
njune skupne kandidature; ta je bila „s kolesom prek meja“ oz. „the bicycle crossing frontiers“. *Velo-City '99* (v nadaljevanju: VC'99) je bil posvečen predvsem preseganju raznolikih meja in omejitev: ozke, izolirane obravnave kolesarskega prometa, pregrad med „tradicionalnimi“ prometnimi načrtovalci in specialisti za kolesarski promet, enostranskega „motocentričnega“ ustroja večine mest in drugih naselij v srednji in vzhodni Evropi in nenazadnje meje med Avstrijo in Slovenijo, ki sta donedavno spadali v dve različni, delno antagonistični skupini evropskih držav.

Avtor osnovne zamisli za vsebino in organizacijsko zasnovo graško-mariborskega VC'99 je bil prof. dr. Gerd Sammer, univerzitetni prometni strokovnjak iz Gradca, ki se dobro zaveda, kaj in kako lahko Avstrija iztrži od predvidenega širjenja Evropske unije in medregionalnega sodelovanja na obeh straneh meje te skupnosti. Za svojo zamisel je pridobil kolega dr. Danijela Rebolja iz mariborske Gradbene fakultete in hkrati MKM, nakar so pod njunim duhovnim vodstvom stekle vse potrebne priprave za konferenco.

Eden od pomembnih namenov *Velo-city* konferenc je vzpodbuditi kolesarjenje oz. njegov nadaljnji razvoj predvsem v okolju, kjer bo konferenca izvedena. Tako so bile že v času pred VC'99 izvedene (žal manj obsežne) izboljšave v kolesarski infrastrukturi Gradca in Maribora, označitev kolesarske povezave med tema dvema mestoma, mednarodna strokovna prometno kolesarska delavnica v Mariboru, priprava mednarodne graško-mariborske resolucije o kolesarsko prometni politiki, zagotovitev stalnega brezplačnega prevoza koles na nekaterih vlakih Slovenskih železnic za članice(-ice) ECF, animiranje raznolikih organizacij v Sloveniji, da izvedejo projekte, ki bi jih lahko predstavili udeležencem VC'99, in nekatere druge predkonferenčne aktivnosti.

2.1 Graško-mariborska resolucija o kolesarsko-prometni politiki ²

Ob zaključku konference so udeleženci sprejeli zgoraj navedeno resolucijo, ki so ji avtorji pridodali še naslov: „Kolesarimo za bolj trajnostni svet!“ Pobuda za pripravo resolucije je prišla iz Univerze v Kaiserslauternu (Nemčija). Prof. Topp je s sodelavkama v mesecih pred konferenco anketno zbral informacije relevantnih strokovnjakov iz 23 držav in pripravil osnutek resolucije. Ta je na delavnici v okviru VC'99 dobila dokončno vsebino, ki je zaradi



Slika 1: Kolo, avtor slike Tomaž Vrlič

širokega kroga sodelujočih in jedrnatosti sporočil vredna pozornosti.

Resolucija uvodoma našteva koristi, ki jih kolo prinaša posameznikom, družinam, skupnostim in celotni družbi (emisijsko, energetsko, z vidika hrupa in zdravstveno zelo ugodno prevozno sredstvo, ki je funkcionalno in ekonomsko dostopno širokemu krogu ljudi – ob tem velja za primerjavo navesti, da je bila leta 1994 npr. na Nizozemskem in Danskem kar 42 % gospodinjev brez avtomobila, na Portugalskem in v Grčiji pa celo 45 %³, investicije v kolesarsko infrastrukturo so zelo učinkovite; kolo podpira sosledstva in kompaktne urbane strukture z mešano rabo prostora ter prispeva h kakovostni urbanosti in socialnim interakcijam; v povezavi z javnim transportom lahko kolesar premaguje tudi večje razdalje itd.). Resolucija ugotavlja, da je kolesarjenje marsikdaj soočeno s fizičnimi in psihološkimi ovirami, kar posledično vodi do velikih razlik v rabi kolesa med evropskimi državami in mesti (delež kolesarskih v strukturi vseh potovanj je bil pred nekaj leti npr. na Nizozemskem 27 %, v Španiji 0,7 %, v mestu Ferrara 31 %, v Londonu pa 1 %). Ovine psihološke vrste so nizek socialni status kolesarjenja, imidž (menda) revnih uporabnikov kolesa in raznolike kulturne zavore, fizičnih ovir pa je cela vrsta. Resolucija opozarja, da premagovanje navedenih ovir terja stalne napore in sodelovanje med kolesarskimi organizacijami, načrtovalci in političnimi organi. Kolesarske organizacije

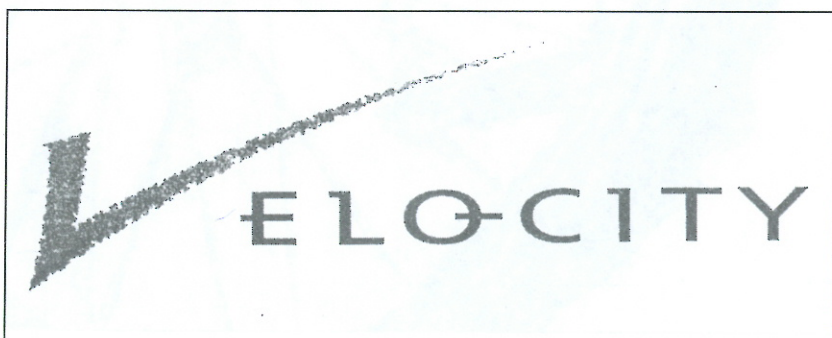
na nacionalni, regionalni in lokalni ravni naj s svojim znanjem in izkušnjami oblikujejo kolesarske programe ter vanje vključijo različne sektorje (za regionalni in urbani razvoj, oblikovanje javnega mnenja, vzgojo in izobraževanje, prometne predpise, finance, infrastrukturo, tehnologijo, servise). Resolucija poziva tudi politične organe na vseh ravneh, naj podprejo kolo kot trajnostno prevozno sredstvo, pripravijo kolesarske programe za območja, za katera so pristojni, in upoštevajo kolesarski promet v vseh transportnih planih ter programih v okviru njegovih polnih (in danes skoraj nikjer docela izrabljenih) potencialov in koristi.

Možni partnerji za zgoraj omenjene aktivnosti so okoljske organizacije in skupine, raznolika združenja občanov in državljanov, zdravstvene organizacije, urbanisti, prometni načrtovalci, proizvajalci koles, podjetja za javni transport itd.

Resolucija poudarja poseben pomen mednarodnih mrež za izmenjavo zamisli in izkušenj, kar naj bi zastopnikom kolesarjenja prineslo več moči v politični areni. V Evropi že več let delujejo najmanj tri tovrstne mednarodne mreže: *Car-free cities*, *Campaign for sustainable towns in Cities for cyclists*.

V svojem akcijskem delu navaja resolucija naslednjih deset ključnih točk oz. nalog:

- dvig javne ozaveščenosti v korist kolesarjenju;
- promoviranje uporabe kolesa v vzgojno-izobraževalnih programih in pri šolanju strokovnjakov, ki bodo delali v javnih službah;
- takšno urbanistično in regionalno planiranje rabe prostora, ki upošteva običajne razdalje delovnega kolesarjenja;
- stalno zmanjševanje prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev po letni stopnji –10 %;
- najmanj 3 % vseh prometnih investicij za kolesarski promet;
- urbana prometna omrežja naj ustrezajo kolesarjem;



Slika 2: Uradni stalni znak Velo City konferenc

- optimiziranje prehajanj med kolesom in drugimi prevoznimi sredstvi;
- okrepitev zveze med javnim transportom in kolesarskim prometom;
- vključitev kolesarskih garaž v predpise o graditvi objektov;
- (prekomejno) povezovanje naselij in mest z daljinskimi kolesarskimi omrežji.⁴

2.2 Odsek Jantarne Evro Velo kolesarske povezave med Gradcem in Mariborom

Zadnji dan konference je bila otvorjena mednarodna medmestna kolesarska povezava Gradec-Maribor, ki obenem predstavlja odsek slovenske daljinske kolesarske povezave na relaciji Maribor-Šentilj in hkrati odsek nastajajočega evropskega kolesarskega omrežja, natančneje Evro Velo Jantarne povezave Baltik-Jadran. Aktivnosti v zvezi z odsekom omenjene povezave so na slovenski strani meje sicer stekle že dve leti pred konferenco, pa kljub temu glede izvedbe niso prinesle več kot zgolj postavitev označitvenih tablic in nekaj talnih označb na dobršnem delu trase med Šentiljem in Mariborom. Ob tem je potrebno povedati, da je bilo omenjeno izvedeno neposredno pred začetkom konference, kar izpričuje „resnost“ in „zagretost“ nekaterih soorganizatorjev konference.

Na tem mestu velja o projektu Evro Velo (v nadaljevanju: EV) spregovoriti nekaj več besed. Rekreativno-turističnim kolesarskim potovanjem so v nekaterih evropskih državah namenjena t. i. nacionalna omrežja kolesarskih povezav. Ob tem služijo istemu namenu tudi druge daljinske kolesarske povezave, kakršni sta npr. donavska vzdolž odseka Donave v Nemčiji in Avstriji ter severnomorska na Atlantski obali v Nizozemski, Belgiji in delu Francije. Upoštevajoč povedano in zavedajoč se dobre obiskanosti evropskih peš poti se je v krogih ECF v letu 1995 porodila zamisel povezati izbrane kolesarske povezave v evropsko omrežje le-teh.

Posebna delovna skupina pri ECF je nato izoblikovala predlog omrežja dvanajstih transevropskih kolesarskih povezav, ki bi naj prečkale Evropo v smereh sever-jug in vzhod-zahod⁵, in hkrati pripravila seznam usmeritev in kriterijev za lociranje ter izvedbo EV povezav. Projekt podpira Evropska unija in vrsta državnih, regionalnih in lokalnih organizacij ter skupnosti s področij javne uprave, prometa, turizma, varstva okolja in proizvodnje koles. Slednje izhajajo v dobršni meri iz vsebine in koristi projekta Evro Velo, ki so mnogovrstne: vzpodbuda kolesarjenju tudi kot možni, a še premalo priznani daljinski obliki transporta; vzpodbuda kolesarskemu turizmu kot 'mehki' obliki turizma, ki ne vpliva na okolje, prostor in kulturo neke dežele tako močno in pogosto negativno kot 'industrijski turizem'; krepitev lokalnega gospodarstva in odpiranje novih delovnih mest



Slika 3: Uradni znak konference Velo City '99

(na področjih turizma, gostinstva, trgovine, obrti, servisov, vzdrževanje kolesarskih povezav ...), kar je posebej pomembno za obmejne in depresivne regije; vključevanje lokalnih iniciativnih skupin in vzpodbuda njihovem delu ter novim projektom itd. K pravkar naštetemu je potrebno dodati še politično in kulturno razsežnost projekta EV. Le-ta bo namreč prispeval k združevanju Evrope na osnovni, človekovi ravni. Za razliko od potnikov v osebnih avtomobilih, ki jih povsod enake avtoceste in veliki (zunaj)mestni nakupovalni centri ločujejo od doži-

vetij posebnosti vsakdanjega življenja lokalnega prebivalstva, se kolesarji na svojih kolesih pripelejo naravnost do majhnih trgovin, gostiln in shajališč, kamor zahajajo tudi domačini. Stiki med turisti na kolesih in lokalnimi prebivalci so zato takojšnji in neposredni, pri čemer je v ospredju individualna in skupnostna kultura tistih, ki se srečajo.

Projekt EV bo spoznanje, da sosednja država ni dlje od ene kolesarske vožnje, približal tudi prebivalcem Slovenije. Čez naše ozemlje namreč potekata dve od predlaganih dvanajstih EV povezav: druga, Sredozemska, ki vodi od Cadiza v Španiji do Aten v Grčiji, in zgoraj omenjena deveta, Jantarna, ki vodi od poljskega Gdanska ob Baltiku do Pulja ob Jadranskem morju. Odsek druge poteka od Trsta do Reke in pri tem prečka slovenski del Istre, odsek devete pa vodi od Gradca skozi Šentilj, Maribor, Celje, Ljubljano ... do Slovenskega primorja.

2.3 Mednarodna kolesarska delavnica „Trg prometne revolucije“

V začetku leta 1999 je bila kot uvod v VC'99 v Mariboru izvedena nekajdnevna delavnica, v okviru katere si je pet mariborskih in dva inozemska strokovnjaka za prometno in prostorsko načrtovanje izmenjalo izkušnje in znanje v zvezi z načrtovanjem za potrebe kolesarjenja. Tema delavnice je bila prometna preureditev Trga revolucije v Mariboru, ki je lociran neposredno ob južnem vstopu na stari (nekdaj glavni) dravski most oz. v staro mestno jedro. Trg že več let pestijo prostorski problemi, ki izhajajo iz neobvladane rasti avtomobilskih prometnih tokov v mestu in dosedanjega zgolj tehničnoprojektantskega prilagajanja prometnih ureditev tej rasti.

Sodelujoči na delavnici smo si rezultat svojega dela zastavili variantno: (a) t. i. 'trend-varianta' naj bi predlagala izboljšano prometno ureditev trga ob upošteva-



Slika 4: Parkirana kolesa udeležencev koferenice pred vhodom v graški kongresni center

nju današnjega trenda rasti obsega motoriziranih prometnih tokov v mestu (v Mariboru znaša zadnja leta ta rast zaskrbljujočih 5 % na leto, spričo česar je v roku 1 do 2 let pričakovati prometne infarkte mesta); (b) t. i. 'mehka varianta' pa naj bi predočila čim boljše ureditev trga ob upoštevanju ukrepov trajnostne prometne politike, tj. omejevanja motoriziranega prometa in strukturne prerazporeditve avtomobilskih potovanj meščanov v korist pešačenju, kolesarjenju in javnemu transportu. 'Trend-variante' je delavničarje pripeljala do nekaj možnih prometno-tehničnih izboljšav, ki zadevajo predvsem ugodnejše vodenje in večjo prometno varnost kolesarjev in pešcev ter umirjanje prometa. Te izboljšave se odlikujejo po hitri izvedljivosti brez večjih stroškov in (žal) tudi brez opaznejših sprememb tukajšnjega prometnega režima. V okviru 'mehke variante' pa sta bili osrednji predlagani novosti krožišče sredi trga in zapora starega dravskega mostu za avtomobilski promet (z izjemo taksijev). Ta rešitev hkrati prinaša bistveno povečanje površin na trgu, namenjenih pešcem in objektom centralnih dejavnosti, relokacijo bližnjih avtobusnih postajališč na sredo samega trga in urbanistično oblikovalske pomisleke o (ne)upravičenosti vzpostavljanja krožišča v starem mestnem predelu. Eden od ciljev te prometne preureditve trga je povezovanje oz. integracija avtobusnega, kolesarskega in avtomobilskega prometa.

Ob opisanih rezultatih delavnice je ta navrgla tudi nekaj zelo zanimivih izmenjav informacij. Pri tem se je izkazalo, da prometna strokovnjaka iz Avstrije in Nizozemske za razliko od mariborskih udeležencev delavnice razmišljata drugače, predvsem manj obremenjeno s prometnimi trendi in bolj raznovrstno pri snovanju variant. Oba sta izpostavila tesno povezanost med predlaganimi rešitvami za trg na eni in prometno politiko ter generalnim prometnim planom mesta na drugi strani. Nizozemec de Jong je opozarjal na to, da je potrebno o kolesarjenju prometno

načrtovalsko razmišljati v tesni soodvisnosti z motoriziranim prometom (primer: prometno težavnost neke predvidene kolesarske povezave lahko razrešimo prek postopne spremembe hierarhične razvrščenosti prometnice, ob kateri bi naj dotična kolesarska povezava tekla). Osnovna opažena razlika med prometno načrtovalskimi izhodišči na Nizozemskem in v Sloveniji pa je poleg obsežnejše uporabe ukrepov trajnostnega reguliranja prometa predvsem širša in bolj dosledna javna participacija pri načrtovanju prometa. Vanjo Nizozemci aktivno vključujejo lokalno prebivalstvo, vodstva lokalnih podjetij, posebne družbene skupine (otroke, ženske, starejše, invalide ...) ipd. Pred dvema leti je npr. nizozemsko ministrstvo, pristojno za promet, organiziralo nekajdnevno delovno srečanje 400 srednješolcev iz celotne Nizozemske, na katerem so ti ustvarjalno razmišljali o razvoju prometa v prihodnje in ukaželjnim strokovnjakom iz ministrstva podajali svoje prometne vizije. De Jong je v zvezi z javno participacijo opozoril na potrebo po doslednem upoštevanju naslednjega vrstnega reda aktivnosti:

- razglabljanje o problemih in nato soglasje o tem, kaj sploh so dejanski problemi, ter soglasna opredelitev prioritete njihovega reševanja;



Slika 5: Pogled na predel Maribora pod Piramido vzdolž Titovega mostu čez Dravo

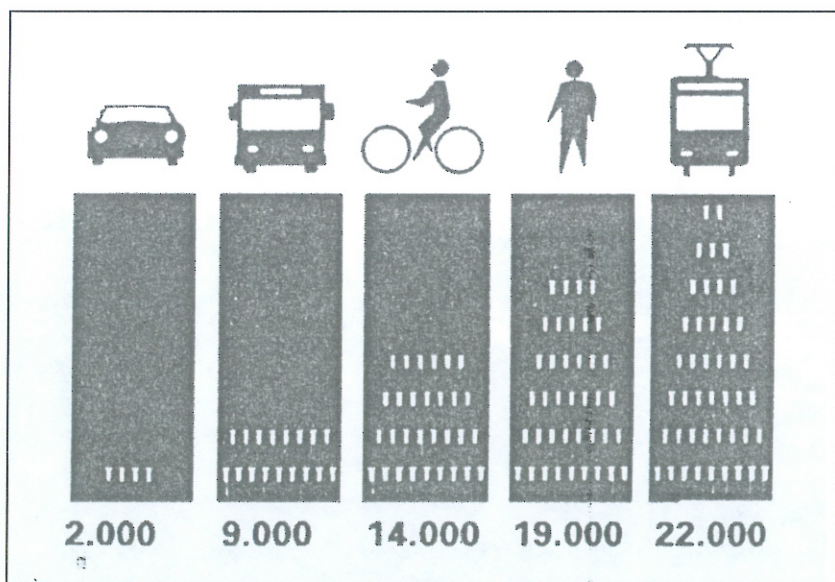
- razglabljanje o razlogih za probleme in nato soglasje o razlogih;
- opredelitev ciljev in soglasje o njih;
- opredelitve možnih rešitev in soglasje o določeni rešitvi;
- ovrednotenje uresničene rešitve (in po potrebi vrnitev v fazo 1). Poučno je izzvenelo tudi de Jongovo opozarjanje na potrebo po sodelovanju več različnih strok pri prometnem načrtovanju, še zlasti zato, ker je v Mariboru opaziti probleme pri sodelovanju ljudi celo iz ene same, to je prometne stroke.
- prek omejenosti odnosa uporabnikov prevoznih storitev, politikov, prometnih načrtovalcev in drugih odločujočih do kolesa;
- prek dosežene ravni kakovosti kolesarske infrastrukture;
- prek dosežene stopnje prometne varnosti;
- prek socialnih meja: povečevanje kompatibilnosti uporabe kolesa s socialnimi zaznavami, pričakovanji in potrebami uporabnikov kolesa;
- prek meja zabave in rekreacije: nacionalni in mednarodni kolesarski turizem;
- prek meja trajnostne mobilnosti: prispevek kolesa k izboljšanju prometne trajnosti (okolje in ekonomija);
- kolesarjem prijazni prometni predpisi in usmeritve;
- potovalne navade kolesarjev.

3. Osrednji programski del konference⁶

Razdeljen je bil na plenarni del in tematske delavnice, na katerih je bilo skupno predstavljenih približno 180 strokovnih prispevkov. Ti so bili osrediščeni okoli naslednjih vodilnih tem:

- prek meja mestnih, nacionalnih in transnacionalnih prometnih politik ter planov za kolesarjenje (lokalne in nacionalne strategije za kolesarski promet);
- prek ločnic med kolesom in drugimi prometnimi sredstvi;

Glede na obilje predstavljenih informacij in na sočasno vzporednost poteka kar šestih tematskih delavnic si je bilo nemogoče sestaviti sliko o vsebini prav vsega, kar je bilo na konferenci povedanega. Zvrstna razprostranjenost in temeljitost strokovne obravnave kolesarskih tem pač že nekaj časa posamezniku ne omogoča statusa kolesarskega vseznalca. Tako smo se tudi udeleženci VC'99 selili od ene do druge tematske delavnice, od enega do drugega prostora v starem graškem konferenčnem centru in (en dan) v zgrabi SNG Maribor ter napejali ušesa ob angleških verzijah govoric iz raznolikih koncev sveta. Kolesarski menu je bil resnično širok: od bele listine o prihodnosti prometa v Veliki Britaniji, prek dvosmernega kolesarjenja v enosmernih ulicah Bonna, mimo nastajajočih nizozemskih standardov za kolesarska parkirišča, skozi kolesarski trekking pa zahodnem delu ZDA vse do vloge lokalne kolesarske organizacije v prometno brezupnem Sao Paulu in še kar naprej. Tudi strokovnjaki iz Slovenije so na konferenci nastopili s spodobnim številom referatov. M. Lep in R. Perunović sta spregovorila o vlogi kolesarske infrastrukture pri promociji javnega transporta, štu-



Slika 6: Število ljudi, ki prečka 3,5 m širok prostor v urbanem okolju v eni uri (vir: Botma in Papendrecht, *Traffic operation of bicycle traffic*, TU Delft, 1991)

dent S. Eržen je predstavil izvirno domišljeno pogrezljivo kolesarsko stojalo, V. Smaka-Kincl in D. Bedek sta analizirala trende onesnaževanja zraka v Mariboru glede na prometno politiko v tem mestu, A. Cvar in I. Kalčič sta predstavila študijo o kolesarski infrastrukturi v Ljubljani itd.

4. Obkonferenčni dogodki

Konferenca je s svojo vsebino oplazila tudi vsakdanjik v Gradcu in Mariboru. V obeh mestih so se na izbranih javnih lokacijah kovinsko zableščala nova kolesarska stojala, v Gradcu je meščane na Glavnem trgu velik šotor vabil na ogled priložnostne kolesarske razstave, v Mariboru pa so bili največ začudenih pogledov deležni policaji in mestni redarji na novopečenih službenih kolesih. Potniki na avtobusu št. 4 so se še teden dni po konferenci spraševali, kaj počne nosilec za kolesa na nosu njihove štirice, ki ga je v Maribor v svoji ogromni torbi pritovoril zagnani podjetnik iz daljne Škotske. Nekateri okoličani Maribora so zadnji dan konference imeli priložnost strměti v pisano družčino kolesarjev z vseh koncev sveta, ki so si od predavanj in diskusij pregrete glave hladili na kolesarskih izletih v Ptuj in v smeri proti Šentilju ter dalje proti Gradcu. Da je ta izlet ostal Angležu Sam Webbu v trajnem spominu, so nevede poskrbeli vrli graditelji regionalne ceste skozi Duplek: zaradi previsoke stopničke med voziščem in uvozom na pločnik je Sam namreč padel in si razbil arkado. Značilno slovenska kolesarska izkušnja!

5. Pokonferenčni maček

VC'99 je bila odlična priložnost, da Slovenci primerjamo lastno stanje na področju (načrtovanja) kolesarskega prometa s stanjem v drugih državah. Ponovno se je pokazalo, da za kolesarsko razvitimi državami (Nizozemska, Danska,

Avstrija, Nemčija, Norveška ...) zaostajamo približno za 10 do 15 let. Konferenco smo bolj malo izkoristili za prikaz svojih dosežkov v zvezi z rabo kolesa – kako bi tudi, ko pa takih dosežkov ne premoremo veliko. Predkonferenčno animiranje večjega števila organizacij in strokovnjakov v Sloveniji z namenom, da bi te izvedle konkretne, s kolesarjenjem povezane projekte in jih predstavile udeležencem VC'99, žal ni naletelo na posebno velik odmev. Poleg (so)organizatorjev so se temu animacijskemu pozivu odzvale le redke organizacije in posamezniki (referenti iz univerzitetnih in strokovnih okolij, Ministrstvo za promet in zveze, Slovenske železnice, Zveza prijateljev mladine Maribor ...). Glede na to, da je bila *Velo-City* konferenca prvič izvedena (tudi) v Sloveniji, je ostala neizkoriščena priložnost, da bi se ob pripravah na konferenco tesneje povezali vsi tisti, ki si v Sloveniji prizadevamo za vzpodbujanje kolesarskega prometa. Prav tako je ostala neizkoriščena priložnost, da bi Maribor konferenco izkoristil za prometno strokovno in še kakšno povezovanje z drugimi bližnjimi naselji in mesti v Sloveniji ter v okoliških državah (in ne le z Gradcem). Kljub naštetemu pa velja ugotovitev, da je bilo ob pripravah na konferenco in z njeno izvedbo aktivirano dosti kolesarjenju naklonjene energije, ki je v Mariboru in delu slovenskega prometnega prostora zagotovo pustila nekaj trajnih sledi.

Jože Kos, univ. dipl. inž. geod., ZUM urbanizem, planiranje, projektiiranje d. o. o., Maribor

Koristni naslovi

- ECF: <http://www.ecf.com/>
- Velo-City konference: <http://www.ecf.com/html/velocity.htm>
- primeri dobre evropske prakse: <http://europa.eu.int/comm/urban>
- lokalni transport: <http://www.eltis.org>
- prometni podatki za države Evropske unije: <http://europa.eu.int/en/comm/dg07/tif/>
- <http://www.bikenews.org>
- <http://cyclery.co>
- Car-free cities: e-pošta: cfc@eurocities.be
- Campaign for sustainable towns: e-pošta: campaign.office@skynet.be
- Cities for cyclists: e-pošta: dcf@inet.uni2.dk
- The European Association of 'green' ways: e-pošta: aevv.egwa@gate71.be
- več drugih naslovov je na voljo pri avtorju članka (Jože Kos, e-pošta: zummb@amis.net)

Opombe

- 1 11. *Velo-city* konferenca 1999 Gradec – Maribor, 13.-17. april 1999, z naslovom: S kolesom preko meja / The bicycle crossing frontiers.
- 2 Ulrike Huwer, Mary Elizabeth Gonzalez, Hartmut H. Topp (1999), Let's bike for a more sustainable world! The Graz/Maribor International Bicycle Policy Resolution. 11. *Velo-City* konferenca, Gradec – Maribor.
- 3 Podatki Eurostata in več mednarodnih ter nacionalnih organizacij, veljavni za leta 1991-1995
- 4 Sorodne informacije, kakršne vsebuje graško-mariborska resolucija, je mogoče najti v obsežnejši in analitično bolj podprti publikaciji: European Commission, DG XI – Environment, Nuclear Safety and Civil Protection (1999), *Cycling: the way ahead for towns and cities*. Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg (informacije in distribucija publikacije: claud.bochuZdg11.ccc.be).
- 5 Jens Erik Larsen (1997), The Euro-Velo Project – European Cycle Route Network. Pecikl, Mariborska kolesarska mreža, Maribor, št. 4/97.
- 6 Gerd Sammer in sodelavci (1999), *The Bicycle crossing frontiers*. 11. *Velo-City* Proceedings, Graz – Maribor.