

Matej NIKŠIČ

Kolesarski Dunaj: Intervju z Wolfgangom Dvorakom, *Velo-city Vienna* (Mesto Dunaj)



Slika 1: Wolfgang Dvorak (foto: Adrian Batty)



VELO-CITY 2013
THE SOUND OF CYCLING
URBAN CYCLING CULTURES
VIENNA, JUNE 11 - 14

Sodobna mesta, ki se soočajo z vse večjimi prometnimi problemi in okoljskimi problemi, ki so povezani z njimi, so primorana k iskanju novih prometnih rešitev. Te ne temeljijo več na širjenju cestne mreže za motorna vozila, ampak na spodbujanju drugih prometnih načinov, kot sta npr. pešhoja in kolesarjenje. Prav mestno kolesarjenje v zadnjih letih doživlja velik razcvet – vse več mest mu pri urejanju mestnega prostora namenja pomembno vlogo.

Eno od nam bližnjih mest, ki so k razvoju mestnega kolesarjenja pristopila načrtno, je avstrijska prestolnica. Da bi izvedeli, kaj jih je pripeljalo do take odločitve, na katerih izhodiščih so utemeljili svoje ukrepe in kako jih izvajajo, smo se pogovarjali z ing. Wolfgangom Dvorakom, ki je pri Mestu Dunaj odgovoren tudi za izvedbo svetovne kolesarske konference *Velo-city*, ki jo je v letu 2013 gostil Dunaj.

– Kakšna je na Dunaju strategija na področju razvoja mestnega kolesarjenja?

»Trenutno je glede na vsa prevozna sredstva na Dunaju kolesarjev približno 6 %. Do leta 2015 smo si zadali cilj, da bi se ta delež povečal na 10 %. Da bi ga dosegli, smo razvili tri strateške pristope.

Prvi se nanaša na izboljšave infrastrukture. Dunaj je gosto pozidano mesto in nimamo toliko prostora, da bi lahko v vsako ulico umestili kolesarsko stezo, kot npr. v Münchnu – kjer je veliko preprosteje, saj so tam stavbe v povprečju visoke štiri nadstropja, na Dunaju pa od pet do šest nadstropij. Poleg tega so na Dunaju ulice zelo ozke, nekateri deli mesta pa se nahajajo na hribovitem terenu. V takih okoliščinah je bilo pomembno prepoznati vrzeli v obstoječi infrastrukturi in jih premostiti tako, da bi bilo kolesarjenje mogoče – z dodajanjem novih

prometnih znakov, oznak na cestiščih in tudi dodajanjem manjkajočih delov infrastrukture. Te ukrepe smo izvedli tudi zaradi organizacije kolesarske konference *Velo-city 2013*, ki je to leto potekala na Dunaju. Morda za naključnega opazovalca niso tako vidni, jih pa zelo občutijo Dunajčani.

Drugi strateški pristop je prav tako zelo pomemben. Mesto Dunaj je imenovalo kolesarskega koordinatorskega, ki v mestni upravi koordinira vse aktivnosti, povezane s kolesarjenjem. Pri skrbi za kolesarsko infrastrukturo sodeluje sedem mestnih oddelkov in njihove aktivnosti so zdaj usklajene. To je zelo pomembno tudi za dolgoročni razvoj! Del teh prizadevanj je bila tudi ustanovitev agencije za mobilnost, ki ima širše poslanstvo – ne ukvarja se le s kolesarjenjem, ampak tudi s pešhojo. Ne gre za oddelek mestne uprave, agencija je zasebno podjetje, ki je v lasti Mesta Dunaj. Vzpostavlja povezavo med kolesarji, pešci in mestno upravo, da bi stvari gladko tekle.

In tretji zelo pomemben strateški pristop je vezan na odnose z javnostmi. Samo z infrastrukturnimi izboljšavami na kratek rok povečanja uporabe kolesa ni mogoče doseči, to je preprosto predrago. Zato je treba spremeniti mišljenje ljudi. Mi smo se tega lotili z oglaševalsko kampanjo *Leto kolesarjenja*. Del kampanje je tudi konferenca *Velo-city*, ki pa kot mednarodna konferenca nima veliko neposrednega vpliva na Dunajčane. Zato smo razvili tudi druge programe, kot so teden kolesarjenja, kolesarjenje v starih oblačilih, kolesarska modna revija, kolesarska parada, filmski festival in podobno. Začeli smo tudi obsežno oglaševalsko kampanjo. Verjamemo, da bo vse skupaj pripeljalo do uresničitve cilja, ki smo si ga zadali – 10-odstotni delež kolesarjev pri uporabi različnih transportnih sredstev na Dunaju do leta 2015. Mislim, da je to magična meja, verjamejo, da se bodo od tod dalje stvari začele dogajati tudi brez velikih oglaševalskih kampanj. Pravzaprav v naslednjih letih ni

mamo finančnih sredstev za oglaševanje. Verjamemo, da bodo nadaljnji razvoj generirale tudi vidne spremembe v uličnem prostoru. Ena od težav v tem letu je bilo sicer vreme – ob koncu maja je bilo nenavadno hladno in vožnja s kolesom v dežju in snegu ni bila ravno zabavna. K sreči se je te dni (op. p. – z gospodom Dvorakom smo se pogovarjali sredi junija) vreme izboljšalo in kolesarska sezona se je končno začela.«

– Sprejetje strategije za povečanje kolesarskega prometa je za Dunaj nekaj novega. Od kod je prvotno prišla spodbuda za ta korak? Iz vse močnejšega mednarodnega gibanja, ki si prizadeva za izboljšanje kolesarskih pogojev v mestih, ali morda iz lokalne skupnosti, ki je zahtevala boljše pogoje za kolesarjenje?

»Povedano po pravici – iz koalicije. V preteklosti je bilo upravljanje Dunaja stoddostno v rokah socialnih demokratov. Že takrat so obstajali programi, povezani s kolesarjenjem, pravi premik pa se je zgodil s sklenitvijo nove koalicije in z nastopom podžupanje Vassilakou iz stranke zelenih. Da bi dosegli spremembo, korak naprej znotraj mestnih oddelkov, je bilo pomembno, da se cilj o 10 % zapiše v koalicijski program. Na tej osnovi sem bil določen za organizacijo konference Velo-city, na enaki osnovi je bila ustanovljena agencija za mobilnost. Od tod naprej smo bili na dobri poti. Pravzaprav je šlo za



Slika 2: Kolesarji na Dunaju trenutno predstavljajo 6 % vseh udeležencev v prometu, s posebno strategijo želijo do leta 2015 ta delež dvigniti na 10 % (vir: avtor).

kombinacijo mednarodnega trenda za krepitev kolesarjenja in spremenjene položaja na lokalni politični sceni.«

– kateremu temeljnemu principu ste sledili, ko ste izdelovali splošne načrte za izboljšave kolesarske infrastrukture in ko ste določali konkretne izboljšave v uličnem prostoru? Kako ste pristopili k problematiki enakovredne obravnave različnih uporabnikov prostora? Omenili ste že, da



Slika 3: Med svetovno kolesarsko konferenco Velo-city so na Dunaju pripravili bogat spremljajoči ulični program (vir: avtor).

predvsem v historičnih delih mesta ni veliko prostora.

»Če želite podvojiti uporabo koles, je najlažje odvzeti prostor ali pešcem, česar nismo želeli storiti, ali javnemu prevozu, kar prav tako ni bila naša izbira. Torej smo morali prostor pridobiti na račun avtomobilov. Tu smo sledili dvema osnovnima pristopoma. Prvi se nanaša na urejanje mirujočega prometa. Veliko prostora nam je prinesel parkirni režim, po katerem morajo obiskovalci mesta za enodnevno parkiranje odšteti 20 evrov. Drugi pristop se nanaša na spremembo prometnega režima – uvedbo enosmernega prometa in različnih označb na cestišču, ki urejajo souporabo prostora med kolesarji in avtomobili. To so poceni rešitve. Če niso mogoče, je seveda treba investirati v novo infrastrukturo in urediti kolesarske steze. Poudaril bi tudi rešitev, pri kateri si kolesarji prostor delijo z avtobusi, to rešitev uporabljamo pogosto. Imamo pa tudi poseben zakon, ki če so kolesarske steze preobremenjene, kolesarjem omogoča vožnjo po cestišču, tudi če vzporedno z njim poteka kolesarska steza. Obstajajo torej različne okoliščine in specifične rešitve za vsako od njih – glede na rezultate spremljanja ukrepov, ki smo jih izvedli, stvari tudi sprti prilagajamo.«

– Območja, ki so v souporabi med različnimi uporabniki, so z vidika omejenega prostora, ki je na voljo, primerna rešitev. Kaj pa varnostni vidik? Kot ste omenili, si kolesarji na Dunaju prostor pogosto delijo z avtobusi in s taksiji. Moje izkušnje potrjujejo, da taksisti kolesarja pogosto sili-

jo k vožnji po skrajnem desnem robu voznega pasu, vzdolž katerega so v isti smeri parkirani avtomobili. Kolesar se pri tem počuti izpostavljenega.

»Res so nekatere pomembne povezave v mestu urejene tako. Ampak včasih je središču mesta to edina mogoča rešitev – mesto je zelo gosto pozidano in 11 metrov široke ulice preprosto ne omogočajo drugih rešitev. Kakor koli – v večini primerov vzdolž zelo prometne avtobusne proge ne boste našli parkirnih mest, zato temu ne posvečamo tolikšne pozornosti. V največ primerih ta rešitev deluje kar dobro.«

– Kako spremljate dogajanje na terenu po izvedbi kolesarskih ukrepov oziroma izboljšav kolesarske infrastrukture – kakšna orodja uporabljate?

»Izvajamo štetje. Pred konferenco Velo-city smo postavili novi merilni mesti, ki sta javne narave, tako da lahko vsakdo spremlja, kaj se dogaja. Imamo tudi več drugih merilnih postaj, ki nam povedo, kakšen je odstotek uporabnikov na kolesih in ali ta narašča ali upada. Take meritve izvajamo začasno, da bi prepoznali, ali je bila investicija primerna in upravičena. Sodelujemo tudi z nevladnimi organizacijami s področja kolesarjenja, ki so seznanjene z dogajanjem na terenu.«

– Pomembnost promoviranja kolesarjenja ste že omenili. Ste na Dunaju razvili kakšne posebne pristope, da bi ljudi spodbudili k uporabi koles?



Slika 4: Poleg investicij v novo infrastrukturo so na Dunaju pogoje za kolesarjenje izboljšali tudi z manjšimi ukrepi, npr. z jasnim označevanjem vozišč in razporejanjem novih znakov (vir: avtor).

»Eden od načinov je promoviranje pozitivnih učinkov, ki jih ima kolesarjenje – v smislu ‚kolesarjenje je zdravo‘. Poslužujemo se tudi pristopov, ki predstavljajo kolesarjenje kot trendovski način gibanja po prostoru. Prav tako so v pomoč izjave znanih osebnosti, v katerih te povedo, da kolesarijo. Po mestu imamo tudi veliko novih kolesarskih trgovin, v katerih je mogoče kupiti trendovska kolesa – število teh se je v zadnjih dveh letih podvojilo. Po mestu pa zagotavljamo tudi dovolj varnih parkirnih kapacitet – to je na Dunaju posebno pomemben vidik! V nekaterih mestih, npr. v Münchnu, lahko kolo preprosto pustiš na stranski cesti, na Dunaju pa to ni mogoče – tu ga moraš prikleniti na varen drog, sicer ga ne vidiš več. (Ne)varnost parkiranih koles je bila poudarjena tudi kot najpogostejši razlog, ko smo ljudi spraševali, zakaj ne uporabljajo kolesa. Problem varnih parkirnih mest za kolesa na Dunaju še vedno obstaja, ne v zaposlitvenih conah, ampak predvsem v stanovanjskih območjih. Veliko starih stavb ima majhna dvorišča, na katerih ni prostora za shranjevanje koles, zato je treba kolo nositi po stopnišču v stanovanje. To ljudi odvrača od uporabe. Na delovnih mestih pa se je v naši raziskavi kot pomemben pokazal obstoj prostora za tuširanje – neobstoj možnosti za tuširanje je bil drugi najpogostejši odgovor na vprašanje, zakaj zaposleni ne uporabljajo kolesa. Če želimo ljudi spodbuditi, naj se s kolesom vozijo v službo, jim moramo torej zagotoviti varna parkirna mesta za kolesa in prostore za tuširanje na delovnem mestu.«

– Ste v zvezi s tem razvili tudi kakšne posebne kampanje, ki bi ljudi nagovarjale k temu, naj se v službo vozijo s kolesom?

»Res je, *S kolesom v službo* je velika akcija, ki poteka na evropski ravni. V Avstriji jo koordinira nevladna organizacija IG Fahrrad. To poletje organizirajo velik dogodek, na katerem bodo podelili tudi nagrade. V okviru te akcije štejejo tudi prevožene kilometre.«

– Kako pa k vsakodnevni kolesarjenju pritegnete šola-jočo se populacijo?



Slika 5: Na Dunaju posebno pozornost posvečajo zagotavljanju infrastrukture za varno parkiranje koles (vir: avtor).

»Spoznali smo, da sta v tem starostnem obdobju dve specifični skupini – starejša in mlajša. Starejša že uporablja kolesa z motorjem, ki so tudi do 25 kilometrov na uro hitrejša od običajnih koles. To je lahko nevarno, zato za šola-jočo se populacijo od šestnajstega leta naprej izvajamo posebne programe. Posebno pozornost namenjamo najmlajšim – če je njihova izkušnja s kolesom pozitivna, je verjetneje, da bodo kolo uporabljali tudi naprej v odrasli dobi. To je eden od naših ciljev. Na Dunaju smo razvili posebne programe za najmlajše. V preteklosti smo jih kolesarjenja učili na posebnih zaprtih poligonih, v t. i. kolesarskih vrtcih. Danes te programe izvajamo v parkih in ob koncu teh se otroci v spremstvu podajo tudi na ulico – na Dunaju npr. na Ringstrasse. Tako jih uvajamo tudi v resnične okoliščine in tudi otrokom je tako učenje zanimivejše. Opremiti jih poskušamo tudi z zemljevidi varnih kolesarskih poti v šolo. Žal jih nimamo za vse šole, vendar se trudimo, da so na voljo vsaj v predmestjih.«

– Je zagotavljanje varnih poti v šolo neposredno povezano tudi z urejanjem mesta?

»Povezava obstaja – če šola izrazi zanimanje, preverimo poti do šole in namestimo nove ulične oznake. Ti pristopi bi lahko bili še veliko bolj razviti, toda mislim, da je začetek dober.

– Zagotavljanje primerne infrastrukture za kolesarjenje in spodbujanje meščanov, da bi kolesarili po vsakdanjih opravkih, je za urrejevalce mesta gotovo velik izziv. Kaj bi iz mozaika dunajskih izkušenj poudarili za konec pogovora?

»Imenovanje in podelitev polnih pooblastil kolesarskemu koordinatorju sta bila za razvoj kolesarjenja na Dunaju zelo pomembna koraka. Brez polnega mandata pri koordiniranju dela sedmih mestnih oddelkov se resnična sprememba ne bi mogla zgoditi! Prav tako pomembna je bila izbira prave promocijske strategije, ki nagovarja različne potencialne ali že aktivne mestne kolesarje. Kombinacija obojega se je na Dunaju izkazala za zmagovalno.«

– Gospod Dvorak, hvala, da ste svoje poznavanje kolesarske problematike na Dunaju delili z nami. Želim vam uspešno doseganje ciljev do leta 2015 in še naprej!

Intervjuval: Matej Nikšič, četrtek, 13. 6. 2013

Matej Nikšič
Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Ljubljana
E-pošta: matej.niksic@uirsi.si