



NOVOMEŠKA • KOLESARSKA • MREŽA

always  
**bicikl**

## Kolesarske steze v Mestni občini Novo mesto

### **Stanje 0**

Novo mesto, 4. maj 2014



## **VSEBINA ELABORATA STANJA 0**

**Predstavitev elaborata in metodologija terenskega dela - stran 3**

**Prikaz uradne evidence kolesarskih stez v MONM - stran 4**

**Prikaz dejanskega stanja kolesarskih stez v MONM - stran 5**

**PARKIRIŠČA za kolesa - stran 8**

**OPIS SISTEMATIČNIH NAPAK kolesarskih stez v MONM - stran 11**

**KONKRETNI PROBLEMI kolesarskih stez - stran 17**

**Problemi kolesarjenja na cestah, kjer ni zgrajenih kolesarskih stez v naselju NM - stran 63**

**PREDLOGI, POBUDE k izboljšanju stanja kolesarske kulture in infrastrukture v MONM - stran 66**

### *Pravno obvestilo:*

*Elaborat Stanja 0 je nastal kot konstruktivna pobuda Novomeške kolesarske mreže k reševanju problema urbanega kolesarjenja v Mestni občini Novo mesto. Elaborat ali njegovi posamezni deli (fotografije in besedilo) se lahko javno uporablja samo z navajanjem avtorjev oz. pobudnikov (npr. Novomeška kolesarska mreža) in v smiselnem kontekstu vsebine tega elaborata.*

## Naloga: Dejansko stanje kolesarskih stez v Mestni občini Novo mesto

### Namen

Pri vsakodnevni uporabi kolesarskih stez in cest urbani kolesarji v združenju Novomeška kolesarska mreža opažamo, da nas motijo isti problemi. Da ne bi govorili na pamet ali pavšalno, sva se odločila, da natančno prevoziva vse zgrajene kolesarske steze in narediva poročilo/elaborat stanja. Imenovala sva ga stanje 0. Poleg samega infrastrukturnega stanja, sva se odločila, da bova opazovala vedenje kolesarjev in ostalih udeležencev v prometu.

### Ekipa

Boštjan Pucelj s kolesom s prestavami in brez amortizerjev

Anja Rebolj z damskim kolesom brez prestav in brez amortizerjev

### Datum terenskega dela

nedelja, 4. maj 2014

### Metoda dela

Vse kolesarske steze sva prevozila tako po levi kot po desni strani. Prevozila sva jih povsem 'birokratsko'. To pomeni, da sva spoštovala vse cestno prometne predpise, brez bližnjic, goljufanja ali lažjih rešitev. Upoštevala sva prometne znake, semaforje in oznake na cestišču. Vse pripombe, kritike in pomanjkljivosti so opisane v delu pripomb z lokacijami, fotografijami in opisi dejanskega problema. Poleg kolesarskih stez sva prevozila tudi tiste dele, kjer bi kolesarske steze zaradi frekventnosti kolesarskega prometa nujno morale biti. Sproti sva opazovala še kolesarje pri uporabi teh stez.

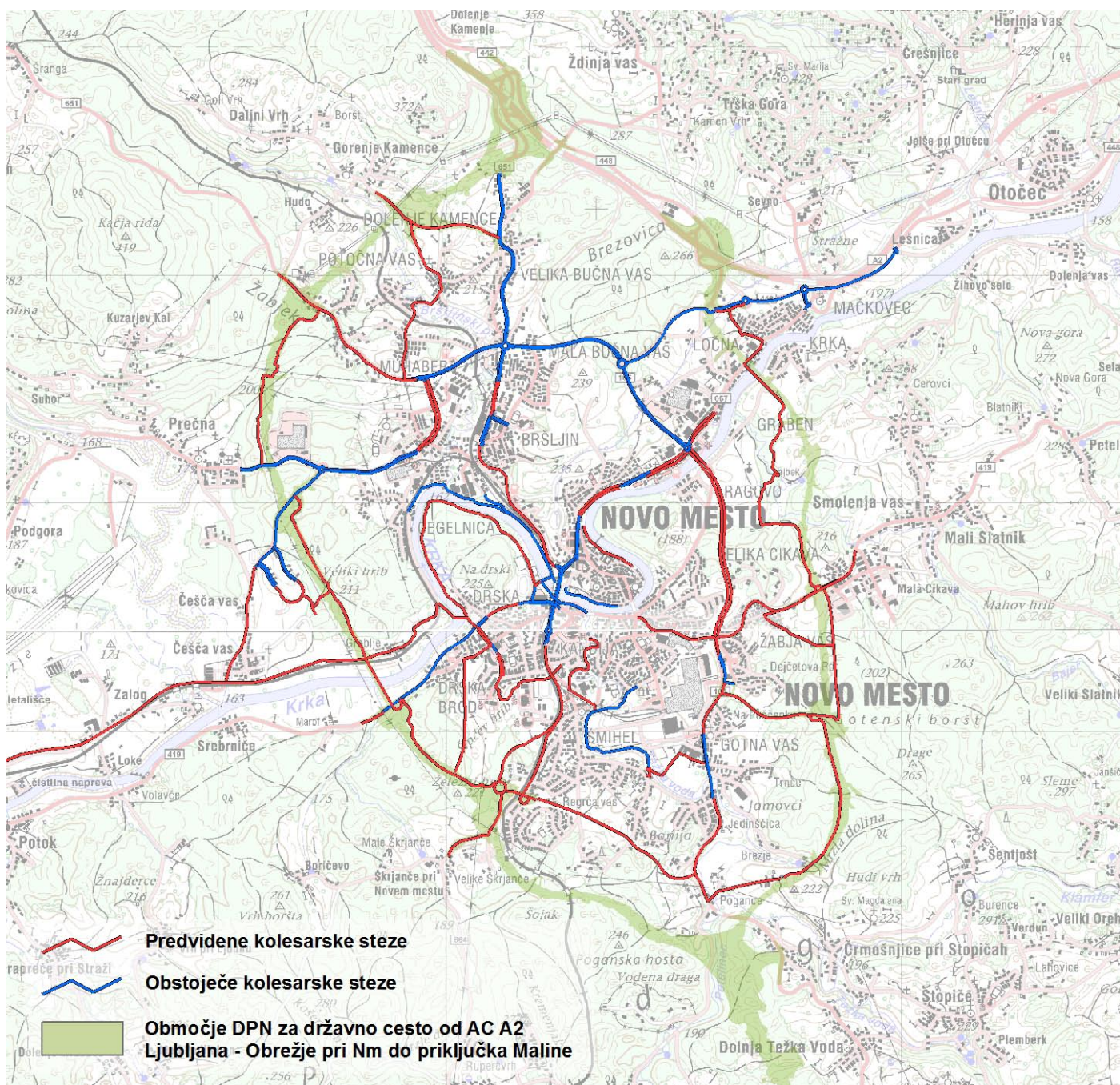
### Kolesarska kultura

Med 4 urnim kolesarjenjem sva naštelu blizu 100 kolesarjev. Od tega jih je 30% vozilo povsem pravilno, vsi ostali pa so napačno uporabljali kolesarske steze (vozili v nasprotno smer, vozili po cesti namesto po kolesarski stezi, vozili po pločniku namesto po cesti), vozili tam, kjer je izrecno prepovedano vožnja s kolesom (Kandijska cesta). Napačno so vozili tako mladi kot starejši, cele družine, zlasti pa športni kolesarji. Odseki, kjer ni bilo kršenja cestno prometnih predpisov, je bila samo kolesarska steza, ki je v nivoju ceste na Šmarješki cesti (v Mačkovcu), ki so jo vse skupine kolesarjev uporabljale pravilno, in kolesarski poti (razen enega posameznika), ki poteka v dvosmernem kolesarskem prometu (Otoška in Zagrebška cesta). Razlog takšnega kolesarskega vedenja sledi predvsem zaradi slabe oz. napačno zgrajene (in vzdrževane) kolesarske infrastrukture, ki sili kolesarja, da se 'nekako znajde' in varno pripelje do cilja. V primeru nevarnosti (luknja na kolesarski stezi, zgrajen samo del kolesarske steze, nenehne ubokline (uvoze za avtomobile, traktorje)) na določenem odseku bodo kolesarji ubrali varnejšo in bolj smiselno pot za celotni odsek. Vsi konkretni problemi so navedeni v nadaljevanju. Brez odprave teh pomanjkljivosti se pravilna uporaba kolesarske steze ne bo izboljšala.

Pripravila: Boštjan Pucelj in Anja Rebolj (Novomeška kolesarska mreža)

Novo mesto, 4. maj 2014





*Prikaz 1:*

*Uradna evidenca kolesarskih stez v Mestni občini Novo mesto  
vir: Mestna občina Novo mesto*

Glede na popis obstoječih kolesarskih stez v Mestni občini Novo mesto sva le te razdelila v 4 skupine:

- dejanske kolesarske steze (a),
- kolesarska steza samo na eni strani ceste (b),
- kolesarske steze ni mogoče uporabljati (c),
- sprehajalna pot, kjer je dovoljeno kolesarjenje (d).

(a) dejanske kolesarske steze

Vse kolesarske steze so nastale pri rekonstrukciji cest in novo zgrajenih odsekov. Noben del kolesarskih stez ni bil zgrajen naknadno ali z namenom izboljšanja kolesarske varnosti ipd. Vse kolesarske steze se nahajajo znotraj cestišča oz. poleg ceste (zajete v sam koridor ceste).

(b) kolesarska steza samo na eni strani ceste

V delu Belokranjske ceste kolesarska steza ni zgrajena med semaforiziranima križiščema Hofer - Revoz, na južni strani ceste. Kljub rekonstrukciji Belokranjske ceste se ni dogradila kolesarska steza na obeh straneh ceste. Prav tako na koncu Belokranjske ceste v Gotni vasi med Mercatorjem do uvoza v ulico Ob Potoku. Prav tako na Ulici Slavka Gruma (nasproti Tuša) in na Topliški cesti nasproti Stadiona.

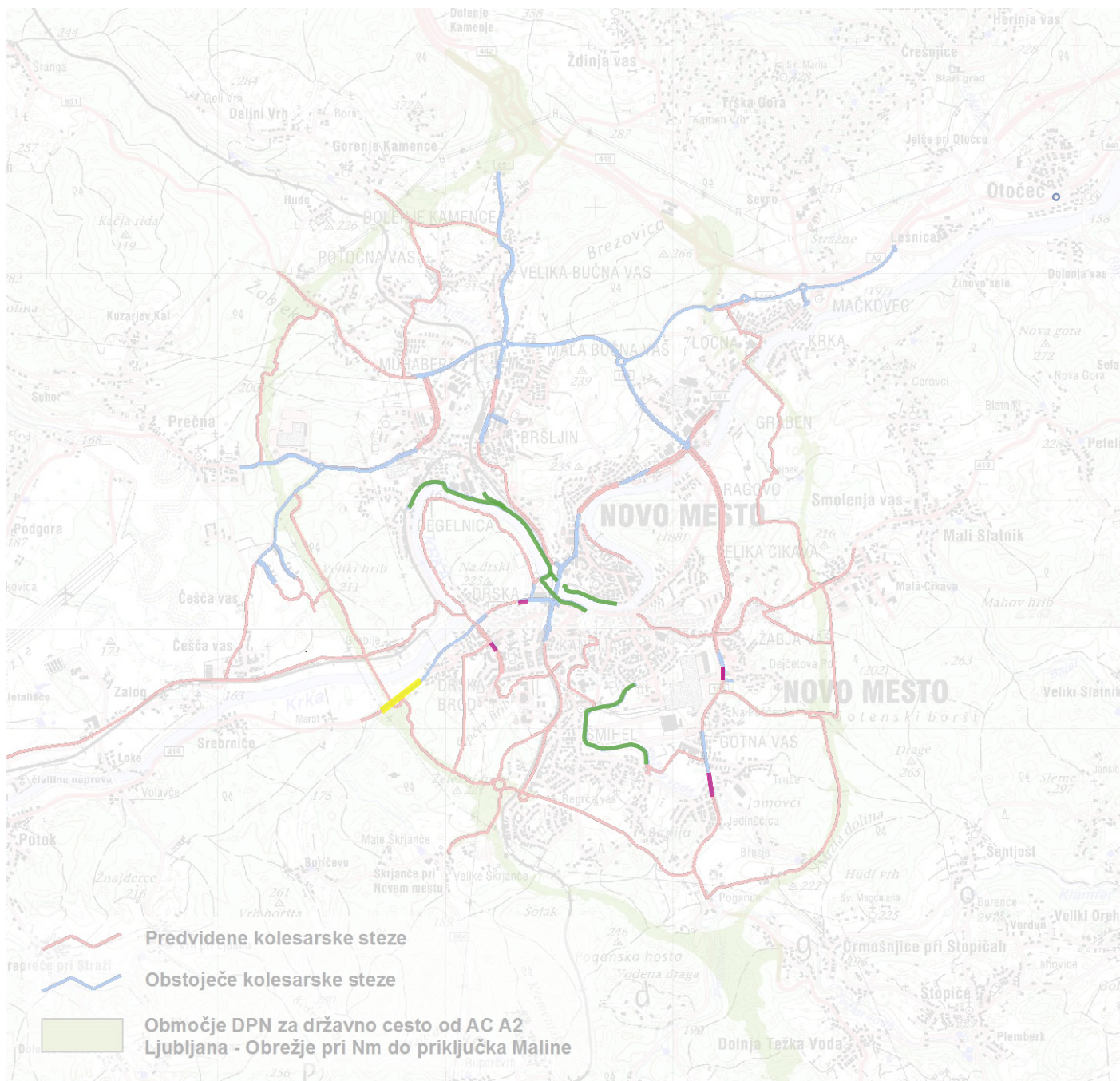
(c) kolesarske steze ni mogoče uporabljati

Na Topliški cesti (smer Brod - Srebrniče) že nekaj let stoji znak za prepovedano uporabo kolesarske steze v dolžini 500 metrov za obe smeri.

(d) sprehajalna pot, kjer je dovoljeno kolesarjenje

Gre za odseke Župančičevega sprehajališča (od Pugljeve ulice do Cegelnice in proti Foersterjevi ulici), Julijevo sprehajališče in Mordaxovo sprehajališče (ponekod zavedeno tudi kot Grmsko sprehajališče). Te odseke smo navedli kot posebno skupino sprehajalno-kolesarske poti, kjer ni možno kolesariti z vsemi tipi koles in so drugačne podlage in značilnosti kot ostale.





Prikaz 2:  
 Kolesarske steze - dejansko stanje - maj 2014  
 vir: terenski pregled

- dejanske kolesarske steze
- kolesarska steza samo na eni strani ceste
- kolesarske steze ni mogoče uporabljati (nedograjena)
- sprehajalna pot, kjer je dovoljeno kolesarjenje

Parkirišča za kolesa so eden od nujnih infrastrukturnih objektov, ki kolesarjem omogočijo uporabo kolesarskih stez, poti in pasov na javnih površinah, saj sicer prislanjajo kolesa na fasade objektov, drevesa in tako uničujejo javno ali zasebno lastnino ter naravno okolje.

Parkirišča za kolesa:

- javna (a),
- privatna (b).

(a) javna parkirišča za kolesa

Na splošno ugotavljamo, da večina javnih ustanov in zavodov ima parkirna mesta posebej namenjena kolesarjem, vendar bi pričakovali, da ima prav vsaka javna institucija možnost takega parkirnega mesta. Parkirnih mest nismo našli v bližini vrtcev, pokopališč in cerkvenih objektov, nekaterih javnih zavodov (državnih in lokalnih) in pošt.

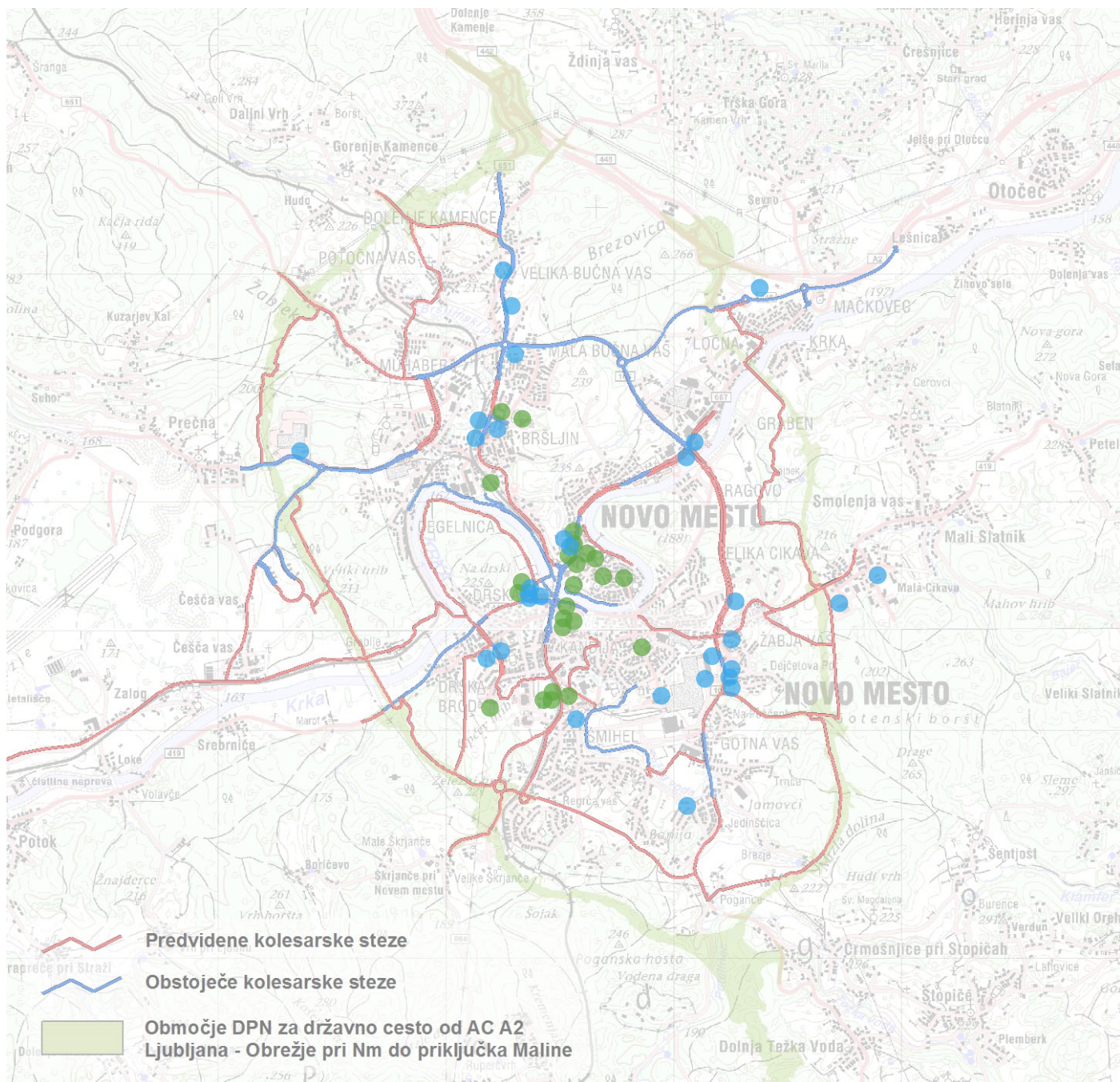
(b) privatna parkirišča za kolesa

Privatna parkirišča za kolesa smo iskali predvsem pri trgovskih in poslovnih stavbah. Večina velikih trgovskih središč ponuja možnost parkiranja za kolesarje, predsvem pa ni (z redkimi izjemami) kolesarskih parkirišč pred poslovnimi stavbami (bankami, stavbami storitvenega značaja), nastanitvenimi in gostinskimi objekti.

Pri pregledu vseh postavljenih parkirišč smo ugotovili, da nobeno ni povsem ustrezno. Ker poznamo razvrstna kolesa je prav, da so parkirišča (naslonjala, stojala) omogočajo vsem kolesaom varno parkiranje, brez poškodb za mimoidoče kot za sama kolesa. V večini primerov stojala zvižajo kolo. V nadaljevanju je grafični prikaz parkirišč v javni (zeleno) ali zasebni lasti (modro), ki so namenjena kolesarjem. Z rdečo so označena parkirišča, ki so zelo slaba za kolesa oz. jih kolesarji NKM odsvetujemo. Ker imajo kolesa različne širine gum, je parkirni prostor za kolesa smotrno načrtovati za vse vrste koles (navadna mestna, gorska z širšimi gumami, cestna z ožjimi gumami). Primer dobre prakse je samo parkirišče (pokrito in zaklenjeno) na glavni Železniški postaji Novo mesto. Dobro rešitev so naredili v Ljubljani, kjer se kolo prisloni na stojalo. Več na [http://www.ljubljana.pametnomesto.si/okoljska\\_izkaznica\\_ljubljane/okoljska\\_izkaznica/ukrep?measureId=221](http://www.ljubljana.pametnomesto.si/okoljska_izkaznica_ljubljane/okoljska_izkaznica/ukrep?measureId=221).

Priložen je tudi seznam, z navedenim številom parkirnih mest za kolesarje, lokacija in primernost parkirnega mesta.





## Popis parkirnih mest za kolesa v naselju Novo mesto

**‘Ledinsko ime’ - št. parkirnih mest - primernost**

Teniška igrišča Portovald - 10 - primerno  
 Planet Tuš /severna stran - 20 - primerno; neurejeno (polomljenih nekaj nosilcev)  
 Planet Tuš /južna stran - 30 primerno; neurejeno (polomljenih nekaj nosilcev)  
 Ric (Ploščad na Planetom Tuš) - 4 - neprimerno (nepritrjeno stojalo)  
 Stadion Portovald - 2 - primerno  
 Lekarna - 2 - neprimerno (neurejeni dve betonski stojali)  
 Zdravstveni dom NM - 6 - primerno (novo stojalo)  
 Stara bolnica (Interna) - 5 - neprimerno (nepritrjeno staro kovinsko stojalo; težko dostopno)  
 Splošna bolnica NM (Dializni vhod) - 5 (stojalo) +1 (beton) - neprimerno (skrito, nepritrjeno nedostopno –zaparkirano)  
 OŠ Šmihel - 28 - primerno  
 Kava bar Viva Šmihel - 4 - primerno (betonski)  
 Dijaško dom NM - 10 - primerno  
 Center srednjih šol NM /glavno parkirišče - 14 - primerno (nadkrita kolesarnica, betonska stojala)  
 Center srednjih šol NM / parkirišče pri delavnicah - 13 - neprimerno (nepritrjeno staro stojalo)  
 Vrtec Pedenjped (Šegova) - 28 - primerno (dve spirali)  
 OŠ Drska - 18 - primerno (nadkrito, delo nedostopno zaradi smetnjakov)  
 Trgovina Tuš (Ul. Slavka Gruma) - 5 - primerno  
 Rdeči križ (Ul. Slavka Gruma) - 5 - primerno  
 Bar pred CGP - 4 - primerno  
 BTC - SPORT 2000 - 8 - neprimerno (samo za prodajna kolesa in 0 za obiskovalce)  
 BTC - 2 - neprimerno, moti pešče  
 BTC /Lidl - 4 - primerno  
 Hofer /Bučna vas - 6 - primerno  
 Mercator /Bršljin - 10 - primerno  
 NLB /Seidlova cesta - 5 - primerno samo za gorska kolesa  
 Tilia - 5 - primerno  
 Policija - 5 - primerno  
 Novi trg - 20 - primerno  
 OŠ Bršljin - 12 - primerno  
 Spar /Bršljin - 4 - primerno  
 Kalija - 5 - primerno  
 Loka - 3 - primerno  
 KCJT - 7 - neprimerno (preširoki, kolo se dejansko prevrne), parkirano kolo moti pešče  
 Tuš - 5 - primerno  
 OŠ Center - 4 + 9 - primerno samo za gorska kolesa  
 Qlandija - 10 - primerno  
 Krka / Šmarješka cesta - 8 - primerno  
 Hofer /Žabja vas - 6 -primerno  
 Eurospin - 8 - primerno  
 KZ Krka - 3 - primerno samo za gorska kolesa  
 Hotel pri Belokranjcu - 1 - primerno  
 Mercato / Cikava - 5 - primerno  
 Komunala NM - 7 - neprimerno (preširoki, kolo se dejansko prevrne)  
 Spar / Zabja vas - 20 - primerno  
 DM Market - 4 - primerno  
 OMV /Drgančevje - 3 - primerno  
 Krka /Seidlova - 8 - primerno  
 Občinska stavba - 4 primerna + 4 neprimerna (zaparkirano stojalo)  
 Merkur - 6 - primerno  
 Tuš /Bučna vas -1- primerno  
 HarviNorman - 5 -primerno  
 Železniška postaja NM - 6 - primerno  
 Tržnica - 6 - primerno (staro in se premika gor in dol po trgu, težko najti)  
 OŠ Grm - 30 - primerno  
 Revoz / Grm - 5 - primerno  
 Revoz /Glavni vhod - 30 - primerno  
 Glavni trg - 7 - primerno (večinoma zasedeno z kolesi za izposajo)  
 Knjižnica MJNM - 7 - primerno  
 Upravna enota - 8 - primerno

Opomba: zelo redka parkirna mesta imajo možnost ustreznega zaklepanje kolesa (ključavnica preko nosilca).

## OPIS SISTEMATIČNIH NAPAK kolesarskih stez v MONM

V nadaljevanju so navedene vse kritične pripombe, kje se kolesarji vsakodnevno srečujemo s težavami na zgrajenih kolesarskih stezah v MONM. Pripombe so sistematično zavedene z vsemi lokacijskimi in opisnimi podatki. Razdeljene so v dva sklopa, in sicer: sistematične napake (za celotno območje MONM) in posamezne napake (za 43 konkretnih situacij). Sistematičnih napak nismo posebej evidentirali med posameznimi napakami. Pripombe so upoštevane za vsa vrste koles (klasična kolesa s prestavami, starejša brez prestav, otroška, odrasla, ali t.i. specialke), saj mora kolesarska steza omogočiti varno vožnjo za vsa raznovrstna kolesa. V večini primerov so navedene tudi rešitve, ki so nujno potrebne za varno in smiselno uporabo kolesarskih stez v skladu z vsemi predpisi. Prvo vodilo k pripravi tega elaborata Stanja 0 je bila varnost kolesarjev in vseh ostalih v prometu. Na koncu smo podali še najbolj kritične in zelo frekventne cestne odseke v naselju Novo mesto, kjer so predvidene kolesarske steze, a še niso zgrajene. Ter nekaj smiselnih rešitev, pobud in konkretnih napotkov.

V splošnem se na kolesarskih stezah v MONM pojavljajo sistematične napake:

- (a) prehod iz ceste na kolesarsko stezo ni 'gladek'. Zaradi narave nestabilnosti kolesa, se pri zavojih z majhnim kotom kolesar lahko prevrne in nenehno uničuje kolo;
- (b) prometni znaki so povsem na robu vozišča kolesarske steze (zlasti Ljubljanska cesta - v Bučni vasi, Straška cesta);
- (c) javna razsvetljava se uporablja za ločevanje hodnika za pešce in kolesarske steze (Seidlova cesta - pod Gimnazijo Novo mesto, Andijaničeva cesta), kar je zelo moteče in neprijetno, ker je sama kolesarska steza dokaj ozka;
- (d) uvoz kolesarja na cesto je narejen tako, da se mora kolesar zaradi varnosti povsem ustaviti in se vklopiti v promet z 0 km/h;
- (e) valovanje kolesarja zaradi izvennivojske gradnje kolesarskih stez.

Rešitve sanancij navedenih sistemskih problemov so napisane v nadaljevanju.



## SISTEMATIČNE NAPAKE

**(a) prehod iz ceste na kolesarsko stezo ni 'gladek'.** Zaradi narave nestabilnosti kolesa, se pri zavojih z majhnim kotom kolesar lahko prevrne in nenehno uničuje kolo.

Problem je predvsem v izgradnji. Robnik, ki se postavlja kot meja med cesto in kolesarsko stezo je betonski ali granitni, asfalt pa naknadno položijo poleg. Ker se oba materiala različno raztezata in pogrezata pride čez čas do razlike v višini. Problem bi rešili, če robnikov sploh ne bi bilo pri prehajanjih. Večino robnikov bi morali pobrusiti. Prikazani trije izmed kritičnih.



Seidlova cesta pri pokopališču



Ljubljanska cesta, pred križiščem z Seidlovo cesto



Ljubljanska cesta, križišče z Seidlovo cesto



## SISTEMATIČNE NAPAKE

**(b) prometni znaki so povsem na robu vozišča kolesarske steze (zlasti Ljubljanska cesta - v Bučni vasi, Straška cesta).**

Problem nastane pri postavitvi znakov in zarisu kolesarske steze. Naj navedeva primer: na cesti ne boste najdlji nobenega prometnega znaka na robu vozišča. Ker so kolesarske steze dokaj ozke in samo krmilo dokaj široko, lahko hitro pride do nepotrebne trka. Ponekod se da problem rešiti z zarisom kolesarske steze oz. bolj smotrnim načrtovanjem. Spodaj so primeri. Gre za celotne odseke navedenih kolesarskih stez.



Ljubljanska cesta (Bučna vas)



Ljubljanska cesta (Bučna vas)



Ljubljanska cesta (nasproti Mercatorja)

## SISTEMATIČNE NAPAKE

**(c) javna razsvetljava se uporablja za ločevanje hodnika za pešce in kolesarske steze** (Seidlova cesta - pod Gimnazijo Novo mesto, Andijaničeva cesta, Mirnopeška cesta), kar je zelo moteče in neprijetno, ker je sama kolesarska steza dokaj ozka.

Podoben problem kot pri točki (c). Naj navedeva primer: na cesti ne boste najdlji nobene javne razsvetljave na robu vozišča. Ker so kolesarske steze dokaj ozke in samo krmilo dokaj široko, lahko hitro pride do nepotrebne trka. Ponekod se da problem rešiti z zarisom kolesarske steze oz. bolj smotrnim načrtovanjem. Najbolj smotrno pa bi bilo javno razsvetljava prestaviti ob rob koridorja ceste. Spodaj so primeri. Gre za celotne odseke navedenih kolesarskih stez.



Seidlova cesta pod Gimnazijo



Seidlova cesta pod Gimnazijo



Andijaničeva cesta



## SISTEMATIČNE NAPAKE

**(d) uvoz kolesarja na cesto je narejen tako, da se mora kolesar zaradi varnosti povsem ustaviti in se vklopiti v promet z 0 km/h.**

Ko kolesar prehaja na prednostno cesto, se mora vedno ustaviti, ker so vsi priključki kolesarske steze na cesto samo v kot privesek ceste. Kolesar, da bi varno zapeljal na cesto, mora imeti dovolj prostora na cesti, da ga bo voznik sprejel kot udeleženca na cesti. Ker v Novem mestu tega nimamo nikjer, mora kolesar vsakič začeti iz 0. Na prometnih cestah ob konicah je to skoraj nemogoče. Pri tem imajo avtomobili hitrost 50 km/h, kolesar pa mora štartati iz 0, nekje tudi v hrib (Ljubljanska cesta - Bučna vas). Potek kolesarske steze na cesto bi moral biti tak, da se kolesar vzporedno vključi v promet in ne pravokotno, kot je to narejeno sedaj. Poleg tega bi moralo biti na cesti znak pozor kolesarji (rekdo postavljen).

V praksi to pomeni: kolesar čaka na križišču v Žabji vasi, čez 50 m zapelje na kolesarsko stezo pred Hoferjem, čez 100 metrov se ustavi na križišču, potem se čez 15 metrov ustavi na uvozu na Belokranjko cesto, potem zavije levo in čaka pri semaforju na Avšičevo ulico, nato čez 30 metrov zavije na kolesarsko stezo, nato čez 30 metrov ustavi, ker je konec steze zopet na cesti oz. parkiran tovornjak. V 500 metrih 5x čaka, da se lahko vključi na prednostno cesto. Vsak kolesar, ki bo uporabljal ta del ceste, bo kršil prometne predpise, ker je dejansko stanje tega odseka povsem nelogično.



Ljubljanska cesta (Bučna vas)



Seidlova cesta



Primer dobre rešitve  
Andrijaničeva cesta izvoz Ločna



Primer dobre rešitve  
Šmarješka cesta (Mačkovec)

## SISTEMATIČNE NAPAKE

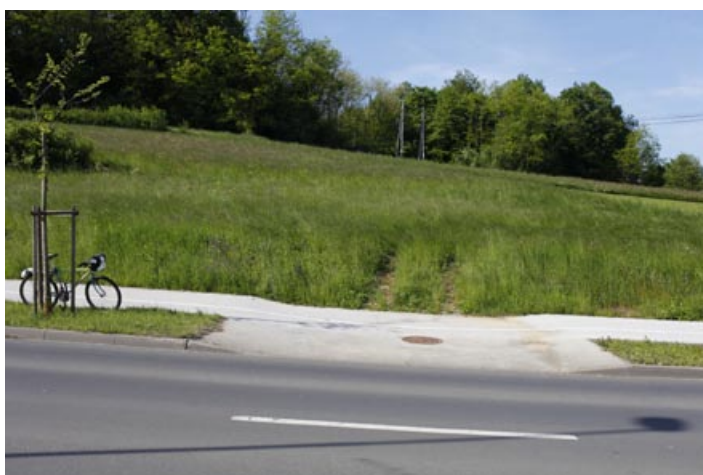
### (d) valovanje kolesarja zaradi izvennivojske gradnje kolesarskih stez.

Kolesarske steze so v 99% zgrajene izven nivojsko (dvignjene nad cesto, v večini v nivoju pločnika). Pri dovozih s ceste na dvorišča, parkirišča, posest, njive, travnike, se kolesarske steze v MONM rešuje tako, da se naredi usek na kolesarski stezi. To sicer ni moteče, če gre za posamezni primer. Vendar je žal tako, da je teh uvozov relativno veliko. Predvsem gre tu za odseke Belokrajnska cesta (v Gotni vasi), Ljubljanska cesta (v Bučni vasi). Povsem nerazumljivo pa je spuščati kolesarsko stezo v primerih uvoza za kmetijske stroje (npr. Straška cesta ter nedograjena del kolesarske steze Topliške ceste).

Rešitev je več. Kjer je teh uvozov veliko, bi lahko naredili kolesarsko stezo v nivoju cest oz. so ti prehodi dokaj gladki. Dober primer je kolesarska steza na Ljubljanski cesti (nasproti Mercatorja), kjer nivo ceste in pločnika nima velike višinske razlike in je to enostavno narediti. Kjer gre za vstopne na kmetijske površine (traktorje, motokultivatorje), je nerazumno delati takšne prehode.



Straška cesta



Straška cesta



## OSTALI KONKRETNI PROBLEMI KOLESARSKIH STEZ V MESTNI OBČINI NOVO MESTO

### Legenda

DATUM TERENSKEGA PREGLEDA

ŠTEVILKA PRIPOMBE

4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 1

#### LOKACIJA

MESTO NAPAKE

Avšičeva ulica, izvoz iz trgovine Spar

GK KOORDINATE

Y - 514483.5  
X - 72421.6



DOF LOKACIJA  
konkretno mesto je  
obkroženo

#### OPIS SITUACIJE

Uvoz v kolesarsko stezo je nevaren, saj se kolesar dejansko 'zabije' v kanalizacijski jašek, če zapelje po dejanski označeni kolesarski stezi.

#### PREDLOG REŠITVE

Popravi se naklon uvoza na kolesarsko stezo.

#### FOTOGRAFIJE SITUACIJE



### 4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 37

#### LOKACIJA

Topliška cesta

Y - 512126.2

X - 72787.7



#### OPIS SITUACIJE

Rastlinje na kolesarski stezi. Luknja in propadanje podlage kolesarske steze.

#### PREDLOG REŠITVE

Čiščenje in sanacija dela kolesarske steze.

#### FOTOGRAFIJE SITUACIJE



**4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 38****LOKACIJA**

Topliška cesta

Y - 511891.2

X - 72709.1

**OPIS SITUACIJE**

Drevje ovira kolesarsko stezo.

**PREDLOG REŠITVE**

Čiščenje.

**FOTOGRAFIJE SITUACIJE**

### 4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 39

#### LOKACIJA

Topliška cesta

Y - 511716.5

X - 72465.9



#### OPIS SITUACIJE

Nedograjena kolesarska steza, čeprav je v uradnih evidencah zavedeno kot obstoječa kolesarska steza. Stanje je neustrezno že 10 let.

#### PREDLOG REŠITVE

Sanacija dela kolesarske steze.

#### FOTOGRAFIJE SITUACIJE





**4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 40****LOKACIJA**

Mordaxovo (Grmsko) sprehajališče

Y - 513468.6

X - 71818.6

**OPIS SITUACIJE**

Podlaga je neprimerna na določenih odsekih. Če se pot definira kot kolesarska steza, mora biti podlaga primerna za kolesarjenje. Neutrjeno vozišče na 20% sprehajališča.

**PREDLOG REŠITVE**

Utrditev vozišča, poti.

**FOTOGRAFIJE SITUACIJE**

#### 4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 41

##### LOKACIJA

Mordaxovo (Grmsko) sprehajališče

Y - 513457.6

X - 71819.3



##### OPIS SITUACIJE

Voda je odnesla del vozišča.

##### PREDLOG REŠITVE

Sanacija dela kolesarske steze, poti.

##### FOTOGRAFIJE SITUACIJE





**4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 42****LOKACIJA**

Mordaxovo (Grmsko) sprehajališče

Y - 513067.1

X - 71961.0

**OPIS SITUACIJE**

Voda je odnesla del vozišča.

**PREDLOG REŠITVE**

Sanacija dela kolesarske steze, poti.

**FOTOGRAFIJE SITUACIJE**



**4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 43**

**LOKACIJA**

Mordaxovo (Grmsko) sprehajališče

Y - 513214.6

X - 71810.3



**OPIS SITUACIJE**

Voda je odnesla del vozišča.

**PREDLOG REŠITVE**

Sanacija dela kolesarske steze, poti.

**FOTOGRAFIJE SITUACIJE**



**4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 44****LOKACIJA**

Križišče Ljubljanske ceste pri Bršljinki

Y - 512287.9

X - 74532.6

**OPIS SITUACIJE**

Kolesarska cesta se konča neznano kam.

**PREDLOG REŠITVE**

Sanacija kolesarske poti oz. vključitev na cesto.

**FOTOGRAFIJE SITUACIJE**



**4. maj 2014 - Stanje 0 / številka 45**

**LOKACIJA**

Ljubljanska cesta (pod občino)

Y - 512970.5

X - 73450.9



**OPIS SITUACIJE**

Rastlinje napada kolesarsko stezo in luknja na vozišču.

**PREDLOG REŠITVE**

Sanacija kolesarske steze.

**FOTOGRAFIJE SITUACIJE**





## **PROBLEMI kolesarjenja na cestah, kjer ni zgrajenih kolesarskih stez, poti ali pasov v naselju Novo mesto**

V nadaljevanju so opisani najbolj pereči problemi kolesarjev pri uporabi cest, kjer ni narejenih kolesarskih stez v naselju Novo mesto.

### **Ločenski most (Levičnikova cesta)**

V smeri Ločna - Žabja vas se na robu ceste (proti pločniku) podlaga tako naguba in valovi, da kolesar ne more uporabljati ceste 1 meter od roba ceste. To pomeni, da vozi bolj po sredini ceste, kar voznike avtomobilov zelo moti in trobijo ali peljejo blizu kolesarja. Vozišče do enega metra od roba ceste (zlasti na koncu mosta) je skrajno nevarno.

### **Levičnikova cesta**

Omejitev na tam delu ceste je 70 km/h. Ker ni nobene prometne kontrole in gre za nenaseljeno, ravno cesto motorizirana vozila peljejo krepko čez 70 km/h. Cesta je sicer širša, vendar tovornjaki in podobna gospodarska vozila v večini smatrajo, da se ni potrebno ustaviti ali zmanjšati hitrost. Hitrost na tem odseku bi morali prilagoditi hitrosti vožnje v naselju vse dokler se ne zgradi kolesarska pot ob cesti.

### **Šentjernejska cesta (od vrtnarije Prešeren, do izvoza za obrtno cono Cikava)**

Omejitev na tam delu ceste je 70 km/h. Ker ni nobene prometne kontrole in gre za nenaseljeno, ravno cesto, motorizirana vozila peljejo krepko čez 70 km/h. Cesta je tudi slabo vzdrževana, zlasti na robu vozišča in mora kolesar voziti po sredini pasu. Hitrost na tem odseku bi morali prilagoditi hitrosti vožnje v naselju vse dokler se ne zgradi kolesarska steza ob cesti.

### **Straška cesta (od križišča Mirnopoške ceste do križišča Medičeve ulice)**

Cestna podlaga je neprimerna in nevarna za vožnjo s kolesom. Koridor ceste je dovolj širok, da bi lahko naredili varno kolesarsko stezo.

### **Smrečnikova ulica (ovinek pred drevesnico)**

Na ovinku so vzdrževalci ceste postružili vrhni sloj vozišča. Podlaga je zelo nevarna, saj mora kolesar voziti v 'špurah' in pri tem še zavijati.



Neprimerna podlaga na Smrečnikovi ulici, nastroženo cestišče.

## Kandijska cesta

Kandijska cesta, ki poteka od Zdravstvenega doma Novo mesto in konča v križišču Žabja vas, je bila v preteklosti velikokrat obravnavana v javnih debatah, posvetih, razpravah, kot tudi na občinskih sejah in ostalih uradnih javnih dogodkih. Gre za eno najbolj frekventnih mestnih cest, ki jo uporabljajo pešci, kolesarji in motorizirana vozila.

V odloku o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Novo mesto (Uradni list RS, št. 101/2009) v nadaljevanju OPN, je strateško urejeno planiranje prostora v Mestni občini Novo mesto in v izvedbenem delu OPN določa območja namenske rabe prostora, prostorske izvedbene pogoje in območja, za katera se pripravi občinski podrobni prostorski načrt. Rekonstrukcija Kandijske ceste, ki je bila izvedena po sprejetju tega odloka je v neskladju z izvedenimi deli rekonstrukcije Kandijske ceste. V odloku ni zavedeno nobene prepovedi, prav nasprotno zavedenih je polno členov oz. točk, kjer navajaj smoternost planiranja ter izvedbe kolesarskih površin (steze, poti, pasovi, ...). Prav tako so v OPN vzdolž celotne Kandijske ceste vrisane površine namenjene kolesarjem. Posamezni deli OPN celo izrecno navajajo, da se pri rekonstrukciji ceste zagotovi razširitev cestnega telesa za potrebe pešcev in kolesarjev (del Nm / 14-p (oznaka EUP) - Kandija).

Trenutna situacija je taka, da na nekaj delih prometni znaki prepovedujejo kolesarjenje, brez alternativne rešitve poti in s tem postavljajo kolesarje v povsem diskriminatoren položaj. V nadaljevanju je grafika prepovedi trenutnega kolesarjenja po Kandijski cesti (vrisana z rdečo za vsako stran ceste). Ker so prepovedani samo posamezni odseki ceste, moraš biti dober poznavalec, da se ne zapleteš v ta 'logični' sistem. Poleg tega se posameznim delom ni mogoče izogniti. Samo Kandijska cesta povezuje Kandijo in nekatere dele Novega mesta (na desni je TPV/Revoz, na levi pa Žibertov hrib) in ne moreš priti na drug stran mesta, brez dodatnih kilometrov. Iz ponazoritve lahko sklepate, da kolesar, ki prehaja iz centra mesta v smer križišča Žabja vas, mora (s upoštevanjem cestno-prometne predpisov) namesto 0,76 km prevoziti 4,15 km (v smeri Ločna). Poleg tega je nova pot veliko bolj nevarna (Levičnikova cesta - glejte obrazložitev na strani 63) oz. 3,9 km po bolj hribovitem in zapletenem uličnem sistemu Grma, kolovozne poti z neutrjeno podlago ob Težki vodi in preko Gotne vasi.

Kandijska cesta je po rekonstrukciji boljša, deloma širša. Kolesarjem je povsem nerazumljivo, zakaj smo prej lahko kolesarili, ko je bila cesta slabša, sedaj pa ne smemo več? Četudi zaradi kakšnih uradniških standardov ne more biti kolesarjenje del ceste, je upravljalec kolesarskih stez oz. ceste dolžan narediti nadomestno kolesarsko povezavo, ki pa ne sme presežati več kot 10% podalšanja poti. V danem primeru gre za 546%. Na danem odseku se je zgradilo nov avtomobilski zavijalni pas, namesto katerega, bi lahko naredili dvosmerno kolesarsko stezo (pri Windischarju), pri TPVju se je cesta deloma razširila, poleg tega bi lahko občina odkupila parcelo 393/3 katastrska občina 1483 Kandija, ki v naravi predstavlja zelenico, in pridobila manjkajoči meter širine (ter podobno drugod) in bi se lahko od Kandijskega mostu do spomenika NOB v celoti izvedla vrisal kolesarski pas na cesti povsem skladno z vsemi pravilniki, odloki oz. predpisi.

Na posvetu Pravokotna miza dne 23. aprila 2014 je predstavnik Meste občine Novo mesto Jure Duh opozoril, da se v tej smeri urejajo zadeve in naj bi konec aprila oz. začetku maja 2014 stanje na celotni Kandijski cesti uredili v obojestransko korist kolesarjev in voznikov motornih vozil. Do danes (terenski pregled je potekal 4. maja 2014) se zadeva še ni spremenila, popravila ali vsaj začela. Prav tako obstaja Odlok o OPPN za prostorsko ureditev skupnega pomena za rekonstrukcijo križišča Belokranjska cesta v Novem mestu na cestah G2-105 in R2-419 s širšim vplivnim območjem (Uradni list RS, št. 64/2010). Odlok izrecno navaja izgradnjo kolesarski stez v križišču Žabja vas oz. na delu Kandijske ceste, ki se lahko začnejo uporabljati po rekonstrukciji (s katero se bodo zgradile kolesarske steze) Kandijske ceste. Nerodna situacija.

vir:

<https://www.uradni-list.si/1/content?id=95014> - OPN MoNM

<http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlurid=20103601> - rekonstrukcija križišča Žabja vas



— Odsek Kandijske ceste, kjer je prepovedana vožnja



Realna situacija na Kandijski cesti (4. maj 2014).

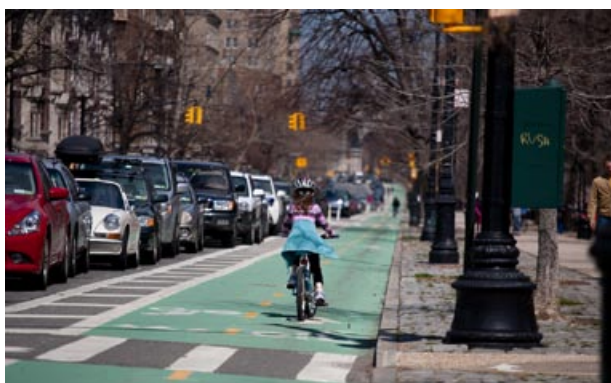


## **PREDLOGI, POBUDE k izboljšanju stanja kolesarske kulture in infrastrukture v Mestni občini Novo mesto:**

### **1. Talne označbe kolesarskih stez, poti in pasovi se v MONM barvajo z zeleno barvo**

Nikjer v državnih ali občinskih predpisih ni zavedena točna barva kolesarske označbe na vozišču. Nekako se je v Sloveniji pojavila rdeča barva, ki pa je zelo 'krvava' bolj spominja na kaj neprijetnega, prepovedanega kot ekološkega, kar predstavlja kolesarjenje. Po svetu so razne oblike, predvsem modra (Danska, delno Anglija) ter zelena Združene države Amerike in posamezna mesta v Nemčiji. Cenovna razlika med posamezno barvo je zanemarljiva. Barva Dolenjske je zelena, barva ekologije je zelena, zato je prav, da naredimo razpoznavno in prijazno mesto tudi skozi barvno grafično podobo. Glede na dejstvo, da so kolesarske steze zelo slabo označene, barvane že dolgo nazaj, bi bilo vse trenutno pobarvane odseke ponovno prebarvati. To bi lahko naredili z vsesplošno akcijo, ko bodo izvedene vse prej omenjene sanacije kolesarskih stez v MONM. Rdeča barva je omenjena samo v enem odloku Odlok o ureditvenem načrtu za pešpoti in kolesarske poti Novega mesta (Uradni list RS št.122/2004) in sicer v 7. členu konkretno piše: 'Kolesarske steze naj se načeloma rdeče pobarvajo'. Kar je samo predlog (izrecno je navedeno 'načeloma'), ki ni obvezujoč ter ga lahko z naslednjim odlokom ali popravkom spremeni občinski svet.

vir:  
<http://www.uradni-list.si/1/content?id=51989> - Odlok o ureditvenem načrtu za pešpoti in kolesarske poti Novega mesta (Uradni list RS št.122/2004)



*Primeri iz ZDA zvezne države Oregon in mesta New York.*



*Primer označevalne barve v Kopenhagnu (Danska).*

## **2. Omejitev hitrosti za odseke, kjer kolesarska steza ali pot še ni urejena**

Glej tudi stran 63 (Levičnikova cesta, Šentjernejska cesta). Omejitev posameznih delov cest v naselju Novo mesto je 70 km/h, tudi na delu cest, kjer še ni zgrajena kolesarska pot ali steza. Gre za nenaseljene, ravne odseke, kjer pa ni prometnega nadzora in so hitrosti motoriziranih vozil precej nad dovoljeno hitrostjo. Cesta je slabo vzdrževana in zato moramo kolesarji voziti nekaj stran od roba vozišča. Hitrost na tem odseku bi morali prilagoditi hitrosti vožnje v naselju, vse dokler se ne zgradi kolesarska pot ob cesti. Sprememba cestene signalizacije naj se izvede takoj na hitrost vožnje v naselju, to je 50 km/h.

## **4. Zaris dvosmerne kolesarske poti od Gostiščem do Kandijskega mosta**

Na Glavnem trgu je dovolj prostora za obojestranski kolesarski promet. Poleg tega bi s tem lahko 'pregnali' nepravilno parkirana vozila in pokazali, da je Novo mesto, mesto sodobnega razmišljanja in daje prednost zdravemu načinu gibanja in uporabe mestnega prostora, tako kot je to narejeno v sodobnih mestih po vsem svetu.

## **5. Strategija Novo mesto 2020**

Glede na prostorske plane in strategijo upravljanja s prostorom, je povsem realno, da se v naselju Novo mesto vsako leto uredi vsaj 1 km kolesarskih stez, poti ali pasov, ki so zavedeni v OPNju. Predlagamo sledeči prednostni plan:

- Levičnikova cesta
- dokončanje Belokranjske ceste v celoti (s križiščem Kandijske ceste)
- Straška cesta (manjkajoči del od Miropeške ceste do glavnega vhoda v vojašnico)
- dokončanje Ljubljanske ceste v celoti

S podanimi predlogi navedenimi v tem poročilu/elaboratu bi izpolnili kolesarski minimum, seveda s takojšnjo odpravo vseh anomalij, ki so zavedene pod sistematičnimi napakami in konkretnimi primeri.

*Pripravila: Boštjan Pucelj, Anja Rebolj (Novomeška kolesarska mreža)*