



EUROPEAN UNION  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

**bicy**



# Enostavno parkiranje koles

Vodič za izgradnjo kolesarskih parkirišč

[www.bicy.it](http://www.bicy.it)

1.	UVOD .....	3
2.	MERILA KAKOVOSTI ZA KOLESARSKA PARKIRIŠČA .....	4
2.1	Merila kakovosti za kolesarska parkirišča – pregled .....	4
2.2	Posebne zahteve za kolesarska parkirišča s parkiranjem za krajši čas .....	7
2.3	Posebne zahteve za kolesarska parkirišča s parkiranjem za daljši čas .....	7
2.4	Novosti pri kolesarskih parkiriščih .....	8
3.	NAČRTOVANJE OBMOČIJ ZA PARKIRANJE KOLES .....	10
3.1	Parkiranje kolesa doma .....	10
3.2	Parkiranje kolesa v službi in pred izobraževalnimi ustanovami .....	11
3.3	Parkiranje kolesa pred trgovskimi centri .....	12
3.4	Parkiranje kolesa na javnih postajališčih – s kolesom + z vozovnico .....	12
3.5	Namesto avta parkiraj kolo – parkiraj + kolesari .....	13
3.6	Parkiranje pri rekreacijskih centrih .....	13
4.	UGOTAVLJANJE PARKIRNIH POTREB .....	14
4.1	Metode ocenjevanja potreb .....	14
4.2	Smernice za ocenjevanje potreb po parkirnih mestih .....	15

## Kolofon:

**Založnik:** BICY – Cities and Regions for cycling • **Oblikovanje, zasnova & besedilo:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research • Natisnjeno v Avstriji, 2011. BICY tim in SREDNJEVROPSKI upravni organi ter drugi soustvarjalci programa niso pravno ali drugače odgovorni za informacije objavljene v publikaciji. • Ta projekt se izvaja v okviru programa SREDNJA EVROPA, sofinanciranega s strani ERDF.

## Reference in povezave

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRAD-CLUB / VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPANUNGEN (2010): Fahrradparken im öffentlichen Raum. Bremen.
- ARBEITSGEMEINSCHAFT FAHRRADFREUNDLICHER STÄDTE UND GEMEINDEN IN NORDRHEIN-WESTFALEN (2003): ... und wo steht Ihr Fahrrad? Hinweise zum Fahrradparken für Architekten und Bauherren. Krefeld.
- BUNDESAMT FÜR STRASSEN / VELOKONFERENZ SCHWEIZ (2008): Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern, Biel.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2010): Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung – Analysen, Strategien und Maßnahmen einer integrierten Förderung in Städten. Dresden.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE (2010): ISR – Intermodale Schnittstellen im Radverkehr. Empfehlungen zur Planung, Realisierung und den Betrieb für Verwaltung, Verkehrsdienstleistungsanbieter und Planer. Wien.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2010): Fahrradparken am Bahnhof. Forschung Radverkehr international I-2/2010. Berlin.
- DEUTSCHES INSTITUT FÜR URBANISTIK (2010): Innerstädtisches Fahrradparken. Forschung Radverkehr international I-1/2010. Berlin.
- ENERGIEINSTITUT VORARLBERG / AMT DER VORARLBERGER LANDESREGIERUNG (o. J.): Leitfaden Fahrradparken. Dornbirn, Bregenz.
- GEMEENTE UTRECHT (2010): Inspiratieboek fietsparkeren. Een frisse kijk op fietsparkeren in de binnenstad van Utrecht. Utrecht.
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (1990): Ruhender Radverkehr. Vom Fahrradständer zur Fahrradabstellanlage. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen. Dortmund.
- SENATSWERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (2008): Fahrradparken in Berlin. Leitfaden für die Planung. Berlin.
- THE DANISH CYCLING FEDERATION (2008): Bicycle parking manual. Kopenhagen.

# 1. Uvod

Literatura pogosto razlikuje med mobilnim in stacionarnim kolesarskim prometom. V kolesarskem prometu je mobilna infrastruktura, na primer mreža kolesarskih poti, deležna več izboljšav. Običajno gre pri tem za izgradnjo kolesarskih poti in večnamenskih prehodov. Infrastruktura stacionarnih koles vključuje vse tipe kolesarskega parkiranja, od preprostih stojal do kolesarnic in zelo kakovostnih postajališč s celostno ponudbo.

Za spodbujanje kolesarjenja v mestu oziroma družbi, je treba več pozornosti nameniti izboljšavam v stacionarnem kolesarskem prometu.

**Izgradnja kolesarskih parkirišč znatno izboljša pogoje za kolesarjenje. Zelo kakovostna parkirišča imajo naslednje prednosti:**

## a) Kolesarska parkirišča pomenijo boljše zaščito pred krajo koles in vandalizmom

Zaklenjena kolesa so bolj varna pred krajo in vandalizmom, kot prosto stoječa. Zavetje ščiti pred slabim vremenom, kar po eni strani podaljšuje življenjsko dobo kolesa, po drugi pa je varno parkirišče pogoj, ki spodbuja uporabo kakovostnih, dražjih koles, ki kolesarjem nudijo več kolesarskih užitkov. S povečano prodajo električnih in pedelec koles (kolo z električno podporo, pri čemer je pogon električnega motorja povezan in soodvisen od poganjanja pedalov; op. p.) pa so varna parkirišča postala nujnost.

## b) Dobro locirana kolesarska parkirišča povečujejo verjetnost zamenjave

Vzpostavitev dobro lociranih kolesarskih parkirišč ob glavnih prometnih virih in ciljnih točkah spodbuja kolesarjenje. Če so kolesarska parkirišča na boljši lokaciji kot tista za avtomobile, je toliko lažje avto zamenjati za kolo.

## Ali ste vedeli, da ...<sup>1</sup>

... je 72 % ukradenih koles parkiranih na javnih mestih?

... lahko na eno parkirno mesto za avto parkiramo 6 koles.

... 23 % žrtev kraje ne kupi novega kolesa?

## Definicije izrazov v brošuri:

V vodiču so uporabljeni naslednji izrazi:

**Stojalo za kolo:** ulična naprava za parkiranje koles, kjer sta po navadi lahko parkirani eno do dve kolesi.

**Parkirno mesto za kolo:** parkirišče namenjeno izključno kolesom, pri čemer lahko gre za stojala ali kolesarnico.

**Kolesarsko parkirišče:** objekt z vsaj petimi parkirnimi mesti za kolesa, ki ima v idealnih razmerah lasten dostop in izvoz.

Da bi v celoti izkoristili potencial uporabe koles, je potrebno postaviti zadostno število zelo kakovostnih parkirnih mest za kolesa. Ta vodič je namenjen lokalnim oblastem in načrtovalcem prometa kot vodilo pri izbiri lokacije in konceptualni zasnovi parkirišč.

<sup>1</sup> BMVIT (2010): Radverkehr in Zahlen. Daten, Fakten und Stimmungen, S. 48ff., Wien. BMVIT (2009): Präventionsstrategien zum Fahrraddiebstahl. Fakten, Hintergründe & Maßnahmen, S. 6, Wien.

## 2. Merila kakovosti za kolesarska parkirišča

Sledi pregled desetih meril za ocenjevanje kakovosti parkirišč. Predstavljenih je pet osnovnih zahtev, ki jih morajo izpolnjevati vsa parkirna območja, in pet dodatnih meril za doseganje višje kakovosti.

### 2.1 Merila kakovosti za kolesarska parkirišča – pregled

- Osnovna določila**
- 1 Možnost prikleniti kolo na stojalo
  - 2 Parkirni prostor
  - 3 Zagotovljeno stabilno stojalo
  - 4 Dostopnost
  - 5 Neoviran dostop
- Dodatna določila**
- 6 Zavetje
  - 7 Razsvetljava in vidnost
  - 8 Čiščenje in vzdrževanje
  - 9 Upoštevanje posebnih vozil
  - 10 Servis

#### Možnost prikleniti kolo na stojalo

Pomembno merilo pri ugotavljanju kakovosti parkirnega prostora je možnost, da kolesar kolo priklene na stojalo. Kolo, ki ni le zaklenjeno, temveč je prikljeno na stojalo, je bolj varno pred krajo in vandalizmom, kot tisto, ki je zaklenjeno vendar prosto stoječe. Stojalo za kolesa mora biti dobro pritrjeno na tla.

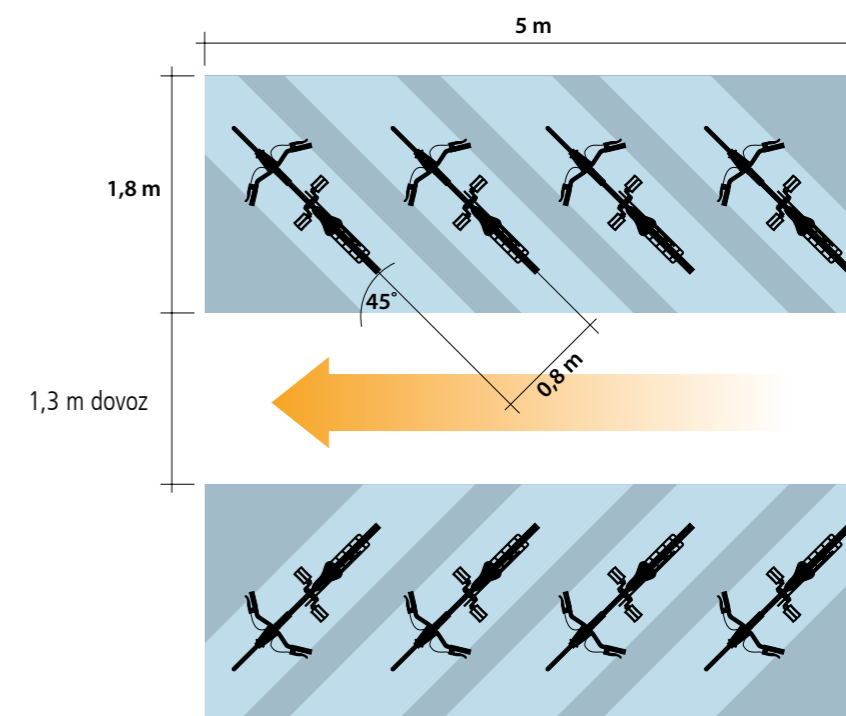
#### Parkirno mesto

Kolo je široko približno 60 do 70 cm. Torej mora parkirno mesto, kjer so kolesa parkirana v eni višini eno zraven drugega, meriti vsaj 80 cm v širino in vsaj 200 cm v dolžino (1.6 m<sup>2</sup>). To je dobro vodilo pri oblikovanju parkirišča. Da bi privarčevali prostor, lahko parkirna mesta uredimo na različnih višinah ali z dvosmernim parkiranjem (sprednja kolesa se prekrivajo). Pri preozkih parkirnih mestih obstaja nevarnost, da bo kolesar med parkiranjem ali odhajanjem poškodoval svoje kolo.



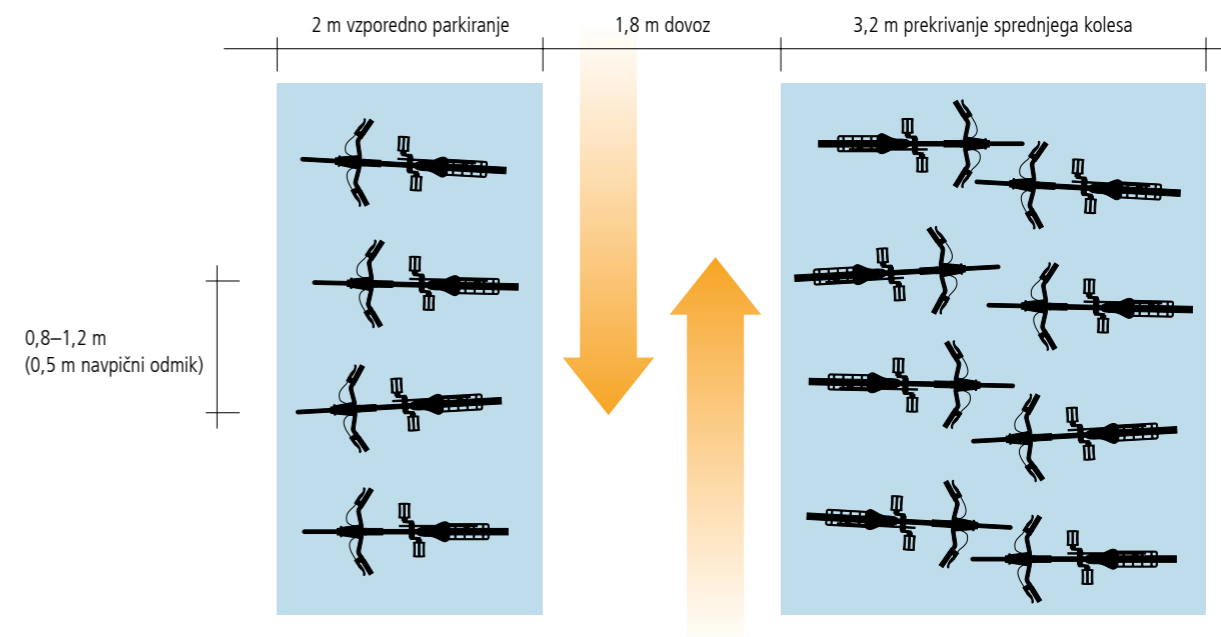
#### Navpično parkiranje koles v obliki ribje kosti – Prostor potreben za 4 kolesa: 9 m<sup>2</sup>

Vir: RVS 03.02.13; Aufbereitung: FGM



#### Vzporedno parkiranje koles – Prostor potreben za 4 kolesa: 6,4–9,6 m<sup>2</sup>

Vir: RVS 03.02.13; Aufbereitung: FGM





Slika: Rasfi GmbH

#### Zagotovljeno stabilno stojalo

Kolo mora biti na stojalo priklenjeno stabilno in trdno. Medtem ko je kolo parkirano, se ne sme prevrniti ali odplejati. Kakovostno parkirišče nam omogoča, da kolo prislonimo na drog (nosilec ali okvir), in če je mogoče, fiksiramo prednje kolo. V tem primeru govorimo o stojalih za prednje kolo. Če se prevrne kolo, ki je zaklenjeno le s prednjim kolesom, se to lahko močno poškoduje. Torej so »uničevalci prednjih koles« znak slabe kolesarnice.



#### Dostopnost

Kolesarnice morajo biti dostopne in dobro opazne. Kolesarnice v neposredni bližini cilja morajo biti postavljene na vidnem mestu pri vhodu v ta objekt. Pomembna je tudi integracija kolesarnice in njenih označb v obstoječo mrežo mestnih kolesarskih poti, in sicer tako, da pri tem ne ustvarimo obvozov. Na vsaki večji lokaciji (npr. železniške postaje, nakupovalni centri, itd.) mora biti jasno označena pot k naslednji kolesarnici.



Slika: www.ziegler-metall.at

#### Neoviran dostop

Če so kolesa hitro in lahko dostopna, jih bodo ljudje tudi pogosteje uporabljali. Zato mora biti do kolesarnice omogočen neoviran dostop. V idealnih razmerah so kolesarnice nameščene v pritličju in so lahko dostopne. Če do parkirnih mest vodi le ozek prehod ali so nameščena za stopnicami, je uporaba koles precej otežena.

Stopnice ali ozki dovozi h kolesarnici za kolesarja predstavljajo oviro in v takih primerih ljudje objekt težje sprejmejo, četudi so ob stopnicah urejene klančine.

#### Čiščenje in vzdrževanje

Na javno dostopnih parkiriščih je pogost problem, da se tam odlagajo odslužena kolesa. To se lahko prepreči z rednimi obhodi, in da se na mestu samem postavi znak, ki lastnike koles opozarja oziroma prosi, da odslužena kolesa odpeljejo. V primeru, da kolesa ne bodo odstranili v predpisanem roku, lahko to stori občina oziroma vzdrževalec.



Slika: www.ziegler-metall.at

#### Zavetje

Zavetje štiti parkirana kolesa pred vremenskimi dejavniki – pred rjo in mokrimi sedeži. Torej bi morala biti večina kolesarnic pokritega tipa, predvsem pa to velja za kolesarnice, kjer se parkira za daljši čas.

### Razsvetljava in vidnost

Če je kolesarnica na javnem mestu osvetljena in dobro vidna, nudi večjo varnost in zaščito pred krajo. Če parkirišče nima dostopa do elektrike, se lahko namesti sistem solarne razsvetljave. Vidnost se nanaša na to, kako dobro vidijo parkirišče mimoidoči. Le v primeru, da je parkirišče dobro osvetljeno, bo vidno tudi od zunaj. In če ponovimo, boljša kot je vidnost, večji sta varnost in zaščita pred krajo ter vandalizmom.

### Upoštevanje posebnih vozil

Pri naprednem načrtovanju parkirišča je treba upoštevati vse širine in dolžine koles. Poleg običajnih mestnih koles moramo upoštevati tudi posebna kolesa, kot so na primer: transportna kolesa, kolesa s prikolico za otroke, tricikli za starejše in otroška kolesa, ki imajo manjši okvir. Posebna vozila zahtevajo več prostora v kolesarnici in širši dovoz. Recimo, pri načrtovanju kolesarnice na otroškem igrišču je treba upoštevati večje število kolesarskih prikolic.

### Servisi

Dodatna merila za dvig kakovosti storitev na parkirišču vključujejo omarice za opremo (npr. kolesarske čelade, torbe) in samopostrežne postaje opremljene z orodjem za popravilo koles, zračnimi tlačilkami, prodajnimi avtomati za zračnice in ostalo dodatno ponudbo. Javni dostop kolesarjem omogoča vzdrževanje oziroma popravilo koles kadarkoli. Popolno opremljena kolesarska postaja ali garaža nudi še izposojlo koles, lastnikom e-koles pa polnjenje akumulatorja.



Slika: CO<sub>2</sub>NeutrAlp / Comune di Padova



Slika: www.pusch-schinnerl.com

## 2.2 Posebne zahteve za parkirišča s parkiranjem za krajši čas

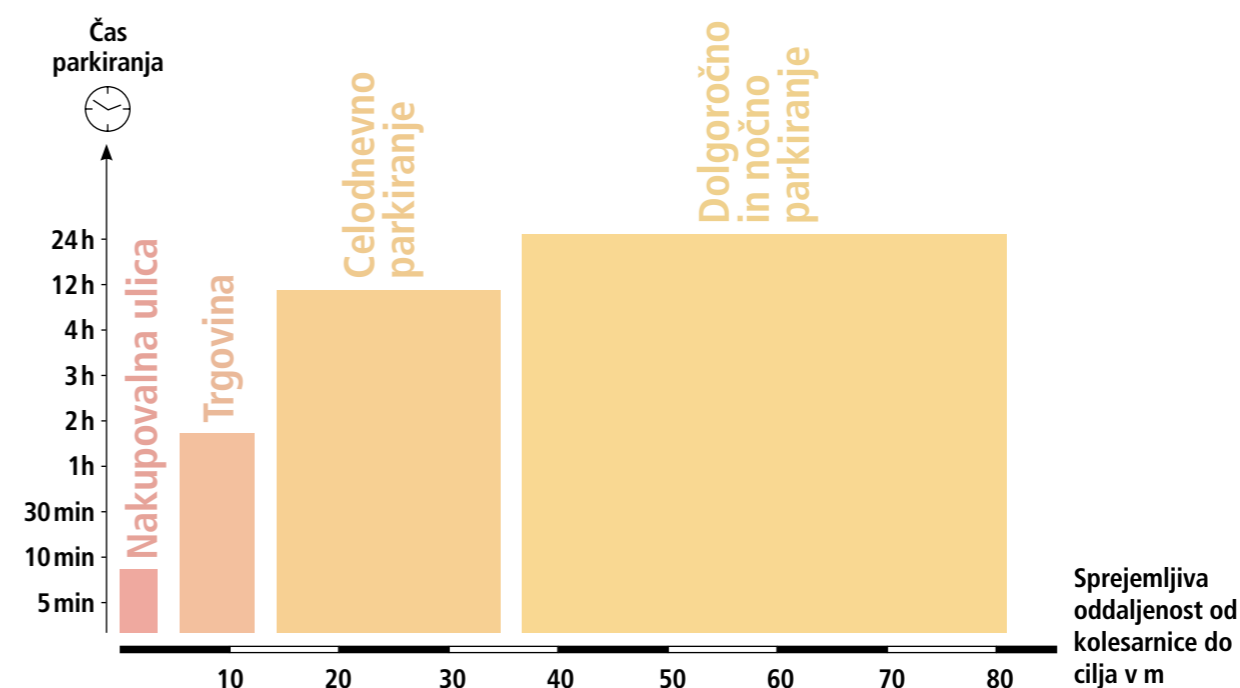
Kolesarnice s parkiranjem za krajši čas (od nekaj minut do več ur) morajo biti hitre, varne in dostopne s kolesom. Pomembni sta tudi preprosta in priročna uporaba. Pravilo: krajši kot je postanek na lokaciji, krajša naj bo pot od parkirnega mesta do cilja. Torej, kolesarnice namenjene parkiranju za krajši čas naj bodo v neposredni bližini cilja. Če je razdalja med ciljem in parkirnim mestom prevelika, kolesarji parkirišča ne bodo uporabljali in bodo kolesa puščali povsod oziroma kjerkoli. Taka kolesarska anarhija je slaba za kolesarje, poleg tega pa kazi celotno podobo mesta.

Pri nekaj minutnem postanku je merilo za največjo razdaljo med parkiriščem in ciljem približno 5 metrov. Tam, kjer se ljudje zadržijo več ur, pa naj bodo parkirišča urejena največ 15 metrov od vhoda.

**“Optimalno je parkirišče s kratkoročnim parkiranjem urejeno neposredno pri vhodu pomembnih lokacij in ima neposreden dostop s kolesarskih poti.”**

## Sprejemljiva razdalja med parkiriščem in ciljem je odvisna od dolžine načrtovanega postanka

Vir: Celis, Bolling-Ladegaard, 2008





Slika: Chang Yang Yew creative commons 2.0 license

### Kolesarnice za kratkoročno parkiranje:

**Stojalo v obliki črke U:** klasični opornik v obliki narobe obrnjene črke U, dopušča varno zaklepanje kolesa in je dovolj stabilen, da kolo ne pade. Na vsaki strani je lahko parkirano eno kolo. Opornik se lahko zabetonirana ali privije na tla.

**Držalo za sprednje kolo:** poleg stojala je prednje kolo vpeto še v držalo. Kolo je zelo stabilno in ni strahu, da bi se prevrnilo ali odpeljalo.

**Mobilna parkirna stojala:** mobilni sistemi niso pritrjeni na tla in jih lahko hitro odstranimo. Služijo kot začasna parkirišča v času srečanj ali prireditvev.



Slika: Ing. Weiss, Stadt Salzburg



### 2.3 Posebne zahteve za kolesarnice z dolgoročnim parkiranjem

Parkiranje za daljši čas se nanaša na večurno parkiranje. Lahko gre za parkiranje kolesa v službi, doma ali na železniški postaji. Kolesarji, ki svoja kolesa parkirajo za daljše časovno obdobje, od parkirišča pričakujejo več. Zanesljivost, varnost in podpora so pomembnejše kot pri začasnih postankih. V tem primeru so sprejemljive tudi večje razdalje med ciljem in parkirnim mestom.

Med minimalne zahteve pri dolgoročnem parkiranju štejemo stojalo v obliki črke U, zavetje pred vremenom in dobro osvetlitev. Da bi zagotovili še višjo kakovost, lahko parkirišče opremimo z dodatnimi storitvami. Sem spadajo servis koles, omarice, sef za prtljago in izposoja koles. Da bi zadovoljili potrebe e- in pedelec koles, bodo postaje za ponovno polnjenje akumulatorjev vedno bolj pomembne.

O optimalni zaščiti pred vremenom, krajami in vandalizmom govorimo takrat, kadar lahko kolo, namesto na prostem, parkiramo v zaklenjenem prostoru. Omarice za kolesa, kolesarske postaje in garaže so med najpopularnejšimi sistemi za dolgoročno parkiranje.



Slika: www.ziegler-metall.at



Slika: Di Spinko, Stadt Graz

### Kolesarnice z dolgoročnim parkiranjem:

**Pokrita stojala za kolesa:** pokrita parkirišča, ki ščitijo pred vremenskimi pojavi. Strehe so oblikovane in zasnovane različno, da se lahko zlijejo z okolico.

**Kolesarske omarice:** kolesarske omarice so mini garaže za kolesa. Vanje lahko shranimo kolo in dodatno opremo (čelado, prtljago, otroški sedež, itd.). Kolo ni zaščiteno le pred vremenom, temveč tudi pred krajo in vandalizmom. To je pomembno predvsem za imetnike zelo kakovostnih koles. Vključujejo lahko še postaje za ponovno polnjenje akumulatorjev e- in pedelec koles.

**Kolesarske postaje:** največje udobje z vidika varnosti in storitev nudijo kolesarske postaje, kjer so kolesa shranjena v posebni zgradbi z varnostniki. V številnih kolesarskih postajah nudijo še dodatne usluge, kot so servis, izposoja koles, prodaja dodatne kolesarske opreme in rezervnih delov. Zaradi visokih stalnih stroškov se izgradnja kolesarske postaje izplača le, če ima ta vsaj 100 parkirnih mest. Gradnja je torej smotrna le tam, kjer so potrebe po kolesarskih parkiriščih res velike.

### 2.4 Novosti pri kolesarskih parkiriščih

Sledi pregled manj znanih stojal in parkirnih možnosti za kolesa. Te novosti so po navadi tržne niše, katerih uporabna vrednost pride do izraza le v posebnih primerih:

**Kolesarski obroč:** kolesarski obroči so pritrjeni na tla, torej so primerni za zaklepanje koles. Poseben tip obroča je t. i. "kolesarska zanka", ki jo lahko pritrdimo na navpični drog (ulično svetilko ipd.), steno ali ograjo in tako zagotovimo varno zaklepanje koles. Z obroči lahko povečamo število parkirnih mest na že obstoječih uličnih objektih.



Slika: www.vsm.eu | pct-f

# 3. Načrtovanje lokacij za parkiranje koles



Slika: Transferstelle Null/Euro Urbanismus

**Kolesarske koč:** ti prostori so približno tako veliki kot parkirno mesto. V eno koč lahko parkiramo 10 do 12 pokonci postavljenih koles. Kolesarske koč so primerne predvsem za območja, kjer je veliko ljudi (urbana naselja, v bližini zgodovinskih znamenitosti) in malo odprtega prostora. Koča se lahko zaklene in lahko jo uporablja več ljudi (npr. ena koč na stanovanjski blok).



**Popolnoma samodejna kolesarska postaja:** samodejne kolesarske postaje lahko postavimo na železniških postajah ali tam, kjer je povpraševanje po parkirnih mestih izjemno visoko. Za izgradnjo teh prostorov je potrebna precejšnja naložba, po njih pa so znani predvsem Japonci in Nizozemci. Visokotehno- loške kolesarske postaje namestijo kolesa v več nadstropjih, tudi pod zemljo. V Münstru so zgradili nov kolesarski park, kjer se kolo z dvigalom samodejno odpelje v zgornje nadstropje in parkira v skladišču.

Tip objekta	Opis	Primerno za tip kolesa	Priporočeno trajanje parkiranja	Cena na parkirno mesto
Odpri	Kolesarski obroč	1 2	🕒	€ 25–50
	Stojalo	1 2	🕒 🕒	€ 60–100
	Mobilno parkirišče/prosto-stoječe stojalo	1 2	🕒 🕒	€ 100–150
	Stojalo za prednje kolo in okvir	1 2 3	🕒 🕒 📅 1	€ 100–180
	Pokrita in razsvetljena kolesarnica	1 2 3	🕒 🕒 📅 1	€ 1.000
Zaklenjen	Omarica za kolo	2 3 4	🕒 📅 1 2-3	€ 500–1.000
	Kolesarska koč (ločena zgradba ali ograjeno območje)	2 3 4	🕒 📅 1 2-3	€ 600–800
	Postaja za kolesa (varovanje in servis)	3 4	🕒 📅 1 2-3	€ 3.000–6.000
	Avtomatična parkirna garaža	3 4	🕒 📅 1 2-3	€ 3.000–6.000

Vir: Gemeente Utrecht 2010, velokonferenz schweiz 2008

Trajanje parkiranja: 🕒 = Minute, 🕒 = Ure, 📅 1 = 1 dan, 📅 2-3 = 2–3 dni  
 4 kategorije tipov koles: 1 = pod € 100, 2 = € 100–500, 3 = € 500–1.500 in 4 = nad € 1.500

Da bi kolesarji uporabljali parkirišča, morajo ta biti nameščena tam, kjer je po njih največ povpraševanja. Pri načrtovanju na osnovi potreb se upoštevajo najpomembnejši prometni viri in ciljne točke v mestu. To so v glavnem bivalna naselja, podjetja, javne, kulturne in izobraževalne ustanove, železniške in avtobusne postaje, trgovine in rekreacijski centri.

V nasprotju z načrtovanjem na osnovi potreb lahko kolesarsko parkirišče osnujemo na podlagi obstoječega stanja. Ustanovitev parkirišč lahko spodbudi rabo kolesarskih poti, ki se redko uporabljajo. Poleg tega lahko parkirišče za kolesa poveča vidnost v cestnem prometu, saj je ob polni zasedenosti kolesarskega parkirišča vidnost veliko boljša, kot če je parkirišče polno avtomobilov.

### 3.1 Parkiranje koles doma

Dom je najpomembnejša začetna in končna točka. 80 % vseh poti se začne in konča doma, torej se promoviranje kolesarjenja začne prav tu. Profesionalna kolesarska parkirišča tu ne smejo manjkati. Kolesa morajo biti na varnem in suhem, parkirišče pa naj bo tudi lahko dostopno – najbolje je, da je blizu vhoda ali na dvorišču. Okorni izleti v klet ovirajo vsakodnevno rabo kolesa.

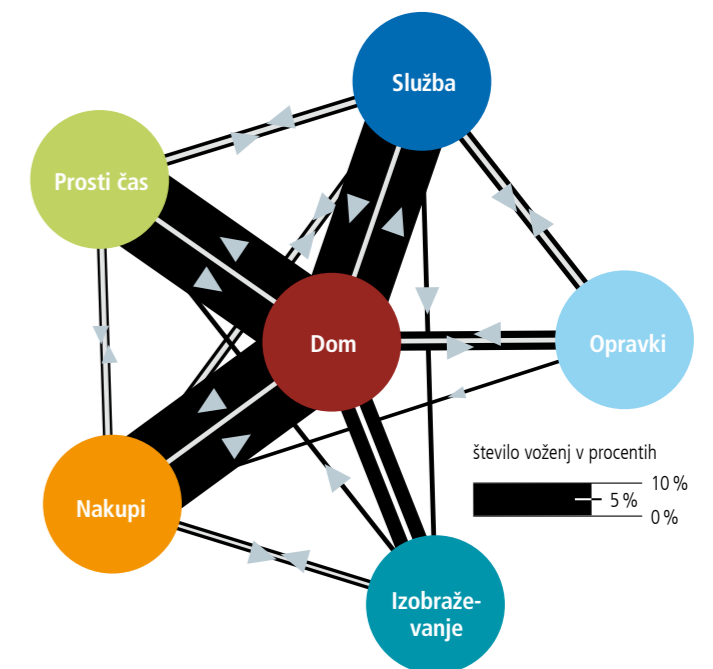
V naseljih so potrebe po kolesarskih parkiriščih odvisne predvsem od strukture naselja. Na redko poseljenih področjih je dovolj odprtega prostora za izgradnjo kolesarskih parkirišč. Na gosto poseljenih področjih pa je povpraševanje po odprtem prostoru veliko, cene zemljišč so višje in tako je iskanje prave lokacije za kolesarsko parkirišče precej oteženo.

### Odpri naselja (eno- in dvodružinske hiše)

Redko poseljeno bivalno okolje odprtega tipa predstavlja dobre možnosti za izgradnjo kolesarskih parkirišč. Kolesa so lahko parkirana v garažah, lopah ali na zasebni zemlji. Da bi izboljšali kakovost parkirišč, bi se morali obrniti na lastnike zemljišč, recimo s specifičnimi informacijami za to ciljno skupino.

### Dnevne prometne povezave

Vir: Ueberschaer M. M; Jaeger; G (1991)





### Stanovanjski okoliš (bloki, parcele)

V večjih bivalnih naseljih bi morali pred objekti zgraditi kolesarnice oziroma pokrita parkirišča za kolesa, ki se lahko zaklenejo. Priporočljivo je, da se zgradi več manjših decentraliziranih enot z 10 do 20 parkirnimi mesti. To skrajša razdaljo med glavnim vhodom in parkiriščem, obenem pa zagotavlja dostop do koles manjšemu številu posameznikov, s čimer se zmanjša možnost kraje in vandalizma. Za urejeno parkiranje v kolesarnici so potrebna tudi stojala za parkiranje koles.

V večjih bivalnih naseljih bi lahko del parkirnih garaž namenili za dodatne kolesarnice. Parkirna mesta za kolesa se lahko zgradijo skupaj s parkiriščem za avtomobile. Poleg tega se lahko kolesarnica postavi na pritlični etaži, saj ta dostikrat ni namenjena bivalnim prostorom.

Da bi se parkirna situacija v naseljih izboljšala, je treba spodbujati sodelovanje med stanovanjskimi skupnostmi in upravitelji nepremičnin.



### Zgodovinske zgradbe in bloki

Posebej težavna je gradnja kolesarskih parkirišč v gosto naseljenih starih mestnih središčih. Pred marsikatero zgodovinsko stanovanjsko stavbo je zelo malo prostora. V tem primeru se lahko na dvorišču postavijo stojala ali pa kavlji za kolesa, ki prihranijo veliko prostora. Če ima blok dvorišče tudi zadaj (in je omogočen dostop), se lahko parkirišče postavi tam.

V mestnih središčih je treba upoštevati tudi pešce. Ulična infrastruktura, znaki, izložbe in restavracije s teraso – vsi želijo dostop do omejenega prostora. V gosto naseljenih območjih, kjer je malo prostorskih možnosti za kolesarska parkirišča, je smotno razmisliti o prerazporeditvi zemljišč, recimo iz parkirišča za avte se naredi parkirišče za kolesa.



### 3.2 Parkiranje koles v službi in pred izobraževalnimi ustanovami

Kadar zaposleni kolesarijo v službo, imajo korist tudi delodajalci. Če se v službo vozi s kolesom večji del zaposlenih, je število bolniških dopustov in stroškov parkiranja manj. Poleg tega lahko s kolesom opravimo tudi uradne službene poti. Parkirišča za kolesa so torej nujna.

Ker so kolesa v času službe in pred izobraževalnimi ustanovami parkirana dlje časa, morajo biti parkirišča pokrita in zavarovana. Parkirišče mora biti blizu vhoda. Idealno pa je, če postaje poskrbijo še za polnjenje akumulatorjev električnih koles.

Najboljša alternativa za delodajalca je zasebno parkirišče brez javnega dostopa. Posebno v panogah, kjer je veliko javnega prometa, je dobro, da se zgradijo ločena parkirišča za zaposlene in stranke.



### 3.3 Parkiranje koles pri nakupovalnih centrih

Dobro parkirišče za kolesa je v interesu tako kupca, kot trgovca. Kratke razdalje do lokalnih trgovin, ki ponujajo vsakodnevne dobrine, zlahka premagamo s kolesom. Kolesarji opravijo več manjših nakupov, da lahko nakupljeno natovorijo na kolo. Premikajo se tiho in ne potrebujejo velikega parkirnega prostora. Skratka, za trgovce predstavljajo privlačno skupino kupcev.

Poleg tega dobro parkirišče pomaga v bitki proti »anarhičnim voznikom«, ki parkirajo tik pred vhodom v trgovino ali pred izložbenim oknom.

Kljub temu dobra parkirna mesta pred nakupovalnimi centri niso zelo pogosta. Le peščica trgovin ima kakovostna parkirišča. Pogosto postavijo le stojala z oporo za prednje kolo in tako zadovoljijo le minimalni standard. Celotni nakupovalni centri in trgovine, ki so zaradi svoje lokacije zanimivi in privlačni za kolesarje, imajo le redko dobro urejena parkirišča.





### 3.4 Parkiranje kolesa na javnih postajališčih – s kolesom + z vozovnico

Da bi čim bolj izkoristili mrežo javnih prevozov, morata biti javni in kolesarski promet tesno povezana. Po eni strani deluje kolo kot podaljšek ustaljenih avtobusnih prog, ki se tako širijo na račun kolesarskih poti. Po drugi strani pa javni promet kolesarjem omogoča večjo dostopnost. Spodbujanje kombiniranja prevoznih metod je dobrodošlo, vendar mora vedno stremeti k izboljševanju medsebojnega sodelovanja. Menjavanje ene oblike prevoza z drugo mora biti preprosto, priročno in hitro.

Pri kombiniranju kolesarjenja z javnim prevozom mora imeti vsako avtobusno postajališče in postaja svoje kolesarsko parkirišče. Zaradi daljših odsotnosti bi morala parkirišča na železniških postajah poskrbeti za to, da so kolesa varna pred kraji. Pokrita parkirišča z možnostjo zaklepanja koles (npr. omarice za kolesa in garaže) so zelo pomembna. Najboljša bi bila kombinacija z drugimi storitvami (omarice, tlačilke). Kolesarske parkirne garaže oziroma postaje združujejo te usluge pod eno streho.

Tudi parkirišča v nakupovalnih središčih morajo biti v bližini vhoda, v pritličju, lahko dostopna in dobro osvetljena ter vidna. Ker bodo kolesa naložena z nakupljenimi stvarmi, morajo biti parkirana varno in stabilno. Kolesar mora imeti dovolj prostora za dodatno opremo, kot so otroški sedeži in prikolice. Glede na to, da so pred nakupovalnimi centri kolesa parkirana krajši čas, ni nujno, da so tudi pokrita.

Ob posebnih priložnostih (ob nedeljah, razprodajah in raznih sejmih), ko je pričakovati večje število kupcev, je treba postaviti mobilna parkirišča. Ta stojala niso fiksno pritrjena na tla, zato jih je moč hitro pospraviti.

### 3.5 Namesto avta parkiraj kolo – parkiraj + kolesari

Parkiraj + kolesari označuje kombinacijo kolesarjenja in motoriziranega transporta (MT), pri čemer zadnji del vožnje, »zadnje miljo« prekosarimo. Ta sistem je še posebej privlačen, ker se tako lahko izognemo prometu zaradi iskanja parkirnega prostora na cilju, kolo je v tem primeru veliko bolj prilagodljivo.

Da bi izpolnili te pogoje, je treba, bodisi kolo prevažati v avtu (kot so zložljivo kolo), ali pa mora biti na voljo na parkirišču v primernih parkiriščih za kolesa. Ker so kolesa tukaj parkirana za dolgo, so še posebej pomembna pokrita in s ključavnico opremljena parkirišča.

Sistemi parkiraj + kolesari se lahko združijo s sistemom parkiraj in se odpelji (zamenjava avta za javni prevoz) ali pa se vzpostavijo kot manjši, ločeni projekti.

### 3.6 Parkiranje pred rekreacijskimi centri

Kolo je, kot mestno prevozno sredstvo za obisk rekreacijskega centra, dostikrat podcenjeno. Da bi spodbudili rabo koles, je treba urediti kolesarska parkirišča na vseh športnih prizoriščih, kulturnih in turističnih točkah. Na večjih javnih prostorih, kot so parki in trgi, je dovolj prostora za izgradnjo kolesarskih parkirišč. Pri športnih objektih se lahko parkirišče postavi pri vhodu.

Pri zaščitenih znamenitostih (npr. gradovih, starih mestnih jedrih) se dobro obnesejo mobilna parkirišča. Ta niso pritrjena na tla in zanje gradbeno dovoljenje po navadi ni potrebno. Ker jih lahko odstranimo preprosto in kadarkoli, ponujajo elegantno rešitev v občutljivejših mestnih predelih.

Mobilna stojala so primerna tudi za občasne rekreativne dogodke (npr. športne prireditve, koncerti, festivali). V času večjih prireditev je zaradi velikega števila obiskovalcev promet precej povečan, zato je v teh primerih smiselno spodbujati rabo koles. Kombinacija kolesarskih parkirišč, uslug, varnosti, kažipotov in ciljnega trženja se je že izkazala za dobitno pri organizaciji večjih prireditev.

## 4. Ugotavljanje parkirnih potreb

V prejšnjih točkah sta obravnavani kakovost (glej točko 2) in lokacija kolesarskih parkirišč (glej točko 3). V nadaljevanju pa bomo skušali odgovoriti na vprašanje, koliko parkirnih mest je treba zagotoviti na določeni lokaciji oziroma v skupnosti.

### 4.1 Metode ocenjevanja potreb

#### Pavšalne ocene z opazovanjem:

Splošno načelo pri ugotavljanju potreb po parkiriščih je opazovanje »anarhičnega oziroma naključnega parkiranja« in kraje koles. Kjer je veliko naključno parkiranih koles, je potreba po več parkiriščih očitna. Pokazatelj potrebe po novih parkiriščih so tudi razpoložljivi podatki oziroma izkušnje v zvezi s stopnjo kraje koles. Višja kot je stopnja kraje, večja je potreba po ukrepanju.

#### Štetje prometa:

Druga možnost ocenjevanja potreb po kolesarskih parkiriščih je štetje prometa. V tem primeru gre za štetje prometa na vseh točkah odhoda in prihoda (npr. avtobusna postajališča). Pri tem se štejejo parkirna mesta za kolesa, število parkiranih koles na parkirišču in število naključno parkiranih koles. Z razliko med številom parkirnih mest in vseh parkiranih koles dobimo podatek, kje je treba urediti parkirišča in kako visoka je potreba po novih parkirnih mestih.

#### Predvidevanja na podlagi strukturnih podatkov:

Število potrebnih parkirnih mest za kolesa se lahko izračuna selektivno. Osnova za izračun je število ljudi, ki potujejo do cilja (doma, v službo, ipd.). Z upoštevanjem deleža kolesarskega prometa lahko predvidimo število kolesarjev in parkirnih mest za kolesa potrebnih na tem mestu.

Za izračun specifičnih potreb se določijo merilni dejavniki za vsako lokacijo. Na primer standard narekuje, da je potrebno zagotoviti en parkirni prostor za kolo na vsakih pet delovnih mest. Če je znano število delovnih mest na dolo-



čenih lokacijah v skupnosti, lahko iz tega izpeljemo število potrebnih parkirnih mest. Po tem zgledu lahko obravnavamo še druge strukturne podatke (gostota prebivalstva, število obiskovalcev športnih centrov, uporabnikov javnega prometa, kupcev v nakupovalnih središčih).

Vrednosti za izračun parkirnih mest lahko najdete v spodnji tabeli. Pri tem je treba razlikovati med dvema sklopoma vrednot: pavšalne vrednosti (tj. 5 parkirnih mest na avtobusno postajo) in relativne smernice (tj. 1 parkirno mesto na 2 obiskovalca). Pri lokacijah, kjer je težko oceniti število obiskovalcev, se lahko upošteva tudi velikost stavbe (npr. prodajna površina v m<sup>2</sup>).

Na splošno velja opozorilo, da je vsaka ocena potreb, ocena trenutnega stanja. Izgradnja nove parkirne površine je spodbuda za prehod na kolo. V prihodnosti lahko to pomeni še več parkiranja (uporabniško usmerjeno načrtovanje). Zato je treba parkirišča načrtovati tako, da jih lahko kasneje razširimo.

### 4.2 Smernice za ocenjevanje potreb po parkirnih mestih

Na državni ravni obstajajo različne smernice oziroma pravila za izračun potreb po parkirnih prostorih za določeno ciljno skupino. Nanašajo se na novogradnje ali obsežne prenovе. Tukaj navedene vrednosti se opirajo na švicarske smernice.

Stanovanjska naselja	
Stanovalci	1 parkirno mesto na sobo
Poslovno-storitveni predeli	
Zaposleni (storitveni sektor, trgovina in industrija)	1 parkirno mesto na 5 delovnih mest
Obiskovalci (storitvena podjetja z več strankami)	1 parkirno mesto na 5 delovnih mest
Obiskovalci (storitvena podjetja z manj strankami/obiskovalci)	1 parkirno mesto na 20 delovnih mest
Izobraževalne ustanove	
Osnovne šole	1 parkirno mesto za vsake 3–10 učencev
Srednje in višje šole	1 parkirno mesto za vsaka 1–2 učenca
Fakultete in visoke šole	1 parkirno mesto za vsakih 2–10 študentov
Nakupovanje	
Trgovine z živili	1 parkirno mesto na 30–50 m <sup>2</sup> prodajnih površin
Druge trgovine	1 parkirno mesto na 100–200 m <sup>2</sup> prodajnih površin
Nakupovalni centri	1 parkirno mesto na 100 m <sup>2</sup> trgovin
Javna postajališča	
Železniška/avtobusna/tramvaj postaja	1 parkirno mesto na 3–10 potnikov
Tramvaj / avtobusno postajališče	5 parkirnih mest na postajo
Parkiraj + kolesari	1 parkirno mesto na 20 avto parkirnih mest
Restavracije in hoteli	
Restavracije	1 parkirno mesto na 5 sedežev
Hoteli	1 parkirno mesto na 10 postelj
Koče in mladinski hoteli	1 parkirno mesto na 5 postelj
Športno središče	1 parkirno mesto na 2 obiskovalca
Prosti čas, športne in kulturne dejavnosti	
Knjižnica	1 parkirno mesto na 3 obiskovalce naenkrat
Disko, plesni klub	1 parkirno mesto na 2–3 stranke naenkrat
Rekreacijski center, fitness center, zunanji bazen	1 parkirno mesto na 2 obiskovalca naenkrat
Pokopališče	1 parkirno mesto na 1000 m <sup>2</sup>
Bazen, telovadnica	1 parkirno mesto na 2–3 stranke naenkrat
Kino	1 parkirno mesto na 2–3 sedeže
Cerkev	1 parkirno mesto na 20 sedežev
Muzej, razstavišče	1 parkirno mesto na 100 m <sup>2</sup>
Stadion	1 parkirno mesto na 10 sedežev
Gledališče	1 parkirno mesto na 10 sedežev
Zoo	1 parkirno mesto na 1000 m <sup>2</sup>

BUNDESAMT FÜR STRASSEN / VELOKONFERENZ SCHWEIZ (2008): Veloparkierung. Empfehlungen zu Planung, Realisierung und Betrieb. Handbuch. Bern, Biel.



## **Koordinator projekta:**

Pokrajina Ferrara, Italija  
bicytur@provincia.fe.it

## **Partnerji projekta:**

Pokrajina Ravenna, Italija, smelchiorri@mail.provincia.ra.it  
DSTART, Univerza v Bologni, Italija, joerg.schweizer@unibo.it  
Samoupravna regija Košice, Slovaška, jozef.sulak@arr.sk; tourism@vucke.sk  
Lokalna uprava Budaörs, Madžarska, mmiklos@t-online.hu  
Regionalni razvojni center Koper, Slovenija, info@rrc-kp.si  
FGM-AMOR Avstrijski inštitut za raziskave mobilnosti, Avstrija, wrighton@fgm.at  
BICYCLE Razvojni project kolesarski klub, Avstrija, martin.holzer@bicycle.at  
Mestna občina Velenje, Slovenija, spela.seliga@velenje.si  
Evropska razvojna agencija, Češka republika, martin.rejmis@eracr.cz  
EPC Programski center Evropa, Nemčija, l.hrytsyshyn@epc-thuringen.de



**EUROPEAN UNION**  
EUROPEAN REGIONAL  
DEVELOPMENT FUND

A large, light red silhouette of a person riding a bicycle is centered in the bottom half of the page, set against a solid red background.

**www.bicy.it**