



Direkcija Republike Slovenije za ceste na podlagi 55. člena Zakona o cestah (ZCes-1) izdaja

Začasna navodila za projektiranje prometne signalizacije na državnih kolesarskih povezavah

Pri načrtovanju državnih kolesarskih povezav, na katerih se poleg prometa kolesarjev dovoljuje tudi dostop lokalnemu prometu (dostop do zemljišč, spravilo lesa, kmetijska dejavnost in podobno) se prometna signalizacija predvidi na sledeč način:

1/ Ločilne črte se ne označujejo

Kratka prekinjena črta (raster 1-1-1), ki se označuje na samostojnih kolesarskih poteh kolesarjem daje 'lažni' občutek, da so na kolesarski poti in zato edini udeleženci v prometu ter ne pričakujejo prisotnosti motornih vozil.

2/ Na vseh začetkih povezav in vmesnih križiščih se predvidi naslednja **vertikalna prometna signalizacija**:



PZ II-18
»Prepovedan promet za vsa motorna vozila«



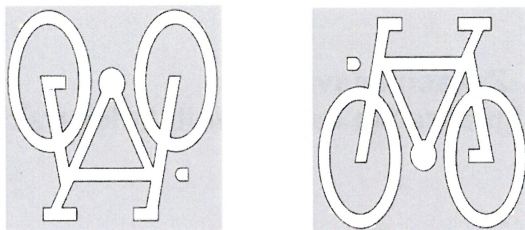
PZ IV-5
»Dovoljeno lastnikom zemljišč«



PZ II-30
»omejitev hitrosti - 25 km/h«

Opomba: Znaki so premera 40 cm, širina dopolnilne table se prilagodi.

3/ Na vsakih 250 metrov ceste in vseh vmesnih križiščih/priključkih se predvidi naslednja horizontalna prometna signalizacija:



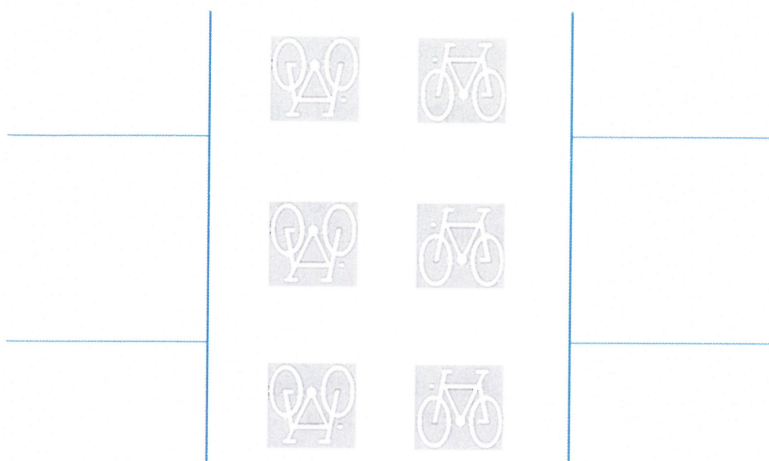
Opomba: Simbol kolesarja se označi širine 90 cm, višine 80 cm, v skladu z Navodili za projektiranje kolesarskih površin, novelacija junij 2012, http://www.dc.gov.si/fileadmin/dc.gov.si/pageuploads/Kolesarji/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf, (piktogram je prikazan na strani 60).

Primeri označitve piktogramov:

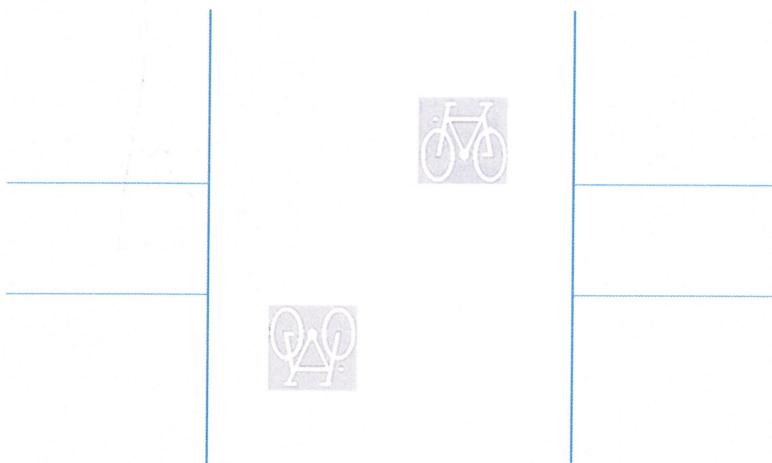
a/ 'odprta' trasa, piktograma na vsakih 250 metrov, vsakega izmed piktogramov se označi na sredino pripadajoče polovice asfaltirane poti.



b/ primer večjih (širših) priključkov



c/ primer manjših priključkov



Obrazložitev:

Gradnja državnih (daljinskih) kolesarskih povezav večinoma poteka po obstoječih lokalnih cestah, nekategoriziranih poteh, opuščenih trasah železniških prog in podobno. Na večini omenjenih površin se je pred gradnjo kolesarskih povezav oziroma poti odvijal lokalni promet s traktorji, kmetijskimi stroji, tovornjaki in podobno. Ker se nadomestne poti za obstoječe uporabnike vzporedno praviloma ne gradijo, je potrebno omenjenim uporabnikom po novo zgrajenih kolesarskih poteh še naprej omogočiti dostope do zemljišč in njihovo uporabo.

Projektno se je do sedaj promet omenjenih uporabnikov na teh površinah reševal tako, da se je omenjene lokalne poti in podobno asfaltiralo v dimenzijah (in z videzom) kot to velja za kolesarske poti, s prometnimi znaki pa je bil lastnikom zemljišč dovoljen tudi promet z motornimi vozili.

V praksi se torej na 2,5 metra široki asfaltirani kolesarski poti odvija mešan promet. Izkazalo se je, da je taka prometna ureditev neustrezna in zavajajoča za kolesarje (utemeljeno zaradi videza poti, drugih udeležencev ne pričakujejo). Hkrati je tudi neobvezujoča za voznike motornih vozil, saj hitrost ni omejena. Prav tako za potrebe varnega srečevanja niso povsod zagotovljene pregledne berme, kot tudi ne preglednost na priključkih.

Predlagana prometna ureditev – v skladu s temi Začasnimi navodili – pomeni tudi uskladitev z 41. členom Zakona o cestah, ki določa, da kadar kolesarska povezava poteka po kolesarski poti, je ta lahko samostojna javna cesta, ki je namenjena le prometu kolesarjev. Tega določila obstoječe državne (daljinske) kolesarske povezave ne upoštevajo, saj so se v gradbenem smislu zgradile kot kolesarske poti, s prometno signalizacijo pa označile za mešan promet.

Začasna navodila za projektiranje prometne signalizacije na državnih kolesarskih povezavah je potrebno upoštevati pri načrtovanju novih povezav, kot tudi pri upravljanju in vzdrževanju obstoječih. Vsa obstoječa prometna signalizacija se z določbami teh začasnih navodil uskladi ob menjavi v primeru poškodb, uničenja ali poteka življenjske dobe. Začasna navodila veljajo do sprejetja ustreznega predpisa.

Mag. Stanislav Zotlar, univ.dipl.inž.prom.
sekretar
vodja Prometnotehničnega sektorja



Sergij Grmek, univ.dipl.inž.grad.,
V.d. direktorja