



B&B  
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija  
Program: Logistično inženirstvo  
Modul: Cestni promet

## **KOLEŠARSTVO V PROMETU**

Mentor: mag. Branko Lotrič, univ. dipl. inž. tehnol. prom.  
Lektorica: Ana Peklenik, prof. slov.

Kandidat: Elvedin Crnolić

Kranj, maj 2015

## **ZAHVALA**

Zahvaljujem se mentorju mag. Branku Lotriču.

Hvala družini in prijateljem, ki so me spodbujali in mi stali ob strani.

Zahvaljujem se tudi lektorici, ki je mojo diplomsko nalogo jezikovno in slovnično pregledala.

## IZJAVA

»Študent Elvedin Crnolić izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom mag. Branka Lotriča.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne \_\_\_\_\_

Podpis: \_\_\_\_\_

## **POVZETEK**

Kolo je prevozno sredstvo, katerega uporaba se je zelo povečala, saj je dostopno skoraj vsakemu posamezniku. Vsi kolesarji kot udeleženci v promet v morajo biti previdni in upoštevati prometne predpise. V diplomski nalogi smo predstavili zgodovino kolesarjenja na Slovenskem, odgovorili smo na vprašanje, kdo lahko vozi kolo, ter predstavili zakon o kolesarjenju.

Veliko pozornosti je treba nameniti vzgoji in usposabljanju za vožnjo z kolesom. Z uvedbo sistema Bicikelj se je Ljubljana intenzivno vključila v promocijo kolesarjenja. Z diplomsko nalogo smo želeli odgovoriti na predhodno zastavljena vprašanja.

## **KLJUČNE BESEDE**

- kolo
- kolesar
- kolesarski izpit
- kolesarska izkaznica
- kolesarska steza

## **ABSTRACT**

A bicycle is the means of transportation with the most increased use since it is accessible to almost every individual. All cyclist as participants in the traffic have to be careful and have to comply with the traffic regulations. In the thesis, the history of cycling in Slovenia is presented, the question of who can ride a bike is answered, and the law on cycling is presented.

Much of the attention has to be given to education and training on riding a bicycle. By implementing the Bicikelj system, Ljubljana has taken an active part in the promotion of cycling. The intent of the thesis is to answer prior asked questions.

## **KEYWORDS**

- bicycle
- bicyclist
- cycling test
- cycling licence
- bicycle lane

## KAZALO

1	UVOD .....	1
1.1	PREDSTAVITEV PROBLEMA .....	1
1.2	NAMEN IN CILJI DIPLOMSKE NALOGE .....	1
1.3	PREDVIDENE METODE ZA DOSEGANJE CILJEV DIPLOMSKE NALOGE .....	1
1.4	PREDVIDENE PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE PRI OBRAVNAVANJU PROBLEMA.....	2
2	ZGODOVINA KOLES NA SLOVENSKEM.....	2
3	KDO LAHKO VOZI KOLO .....	4
3.1	KOLESARSKI IZPIT.....	4
4	ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPrCP) .....	7
4.1	KOLESAR V PROMETU .....	7
5	KOLESARSKÉ POTI.....	10
5.1	VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POTI V LJUBLJANI.....	10
5.2	NAČRTOVANJE KOLESARSKIH POTI V LJUBLJANI.....	12
6	JAVNI SISTEM ZA IZPOSOJO KOLES – LJUBLJANA .....	13
7	VARNOST KOLESARJEV.....	14
8	ZAKLJUČEK .....	18
	LITERATURA IN VIRI .....	20

## **KAZALO SLIK**

Slika 1: Prvo kolo .....	3
Slika 2: Prvo kolo in njegovi uporabniki .....	4
Slika 3: Kolo – Bicike(LJ).....	14

## **KAZALO TABEL**

Tabela 1: Ureditev kolesarska infrastrukture v letih 2012 in 2013.....	11
--	----

## **KAZALO GRAFOV**

Graf 1: Meritev uporabe kolesa v primerjavi z drugimi sredstvi .....	13
Graf 2: Prometne nesreče kolesarjev .....	17

# 1 UVOD

## 1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

V diplomski nalogi bomo obravnavali kolesarje v cestnem prometu. Lahko rečemo, da je vožnja s kolesom najcenejša oblika prevoza, poleg tega na tak način skrbimo za čistejše ozračje. V zadnjem obdobju je mogoče opaziti vedno več tistih, ki za prevozno sredstvo uporabljajo kolo. Vendar pa je treba, preden se podamo na pot s kolesom, poznati nekaj pravil in dejstev o cestnem prometu. Tako kot vsi udeleženci v prometu morajo tudi kolesarji razumeti in spoštovati prometne predpise. Na kolo ne more vsak, treba je imeti zaščito ter poznati cestnoprometne predpise. Udeleženci prometa s kolesom imajo prav tako "svojo cesto", ki jo imenujemo kolesarska steza. Menimo, da so kolesarji dokaj ogroženi udeleženci v cestnem prometu. Podrobno nas zanima problematika kolesarjenja v cestnem prometu. V diplomski nalogi bomo tudi primerjali število prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji.

## 1.2 NAMEN IN CILJI DIPLOMSKE NALOGE

Namen diplomske naloge je ugotoviti, ali so udeleženci v cestnem prometu pozorni na kolesarje, ali je urejenih dovolj kolesarskih poti ter kako je poskrbljeno za zaščito in varnost udeležencev v cestnem prometu. Pojavlja se tudi vprašanje o drugih oblikah prevoza oseb na krajših razdaljah.

Cilj diplomske naloge je odgovoriti na zastavljena vprašanja:

- Kdo lahko vozi kolo?
- Kako do kolesarskega izpita?
- Kako je poskrbljeno za varnost kolesarjev v cestnem prometu?
- Ali si je mogoče izposoditi kolo?
- Ali kolesarji vplivajo na ostale udeležence v prometu?
- Kakšen je pomen upoštevanja cestnoprometnih predpisov v kolesarskem prometu.

Predvidevamo, da bomo lahko odgovorili na vsa zastavljena vprašanja. Pri tem nam bo v pomoč dostopna literatura ter spletni viri.

## 1.3 PREDVIDENE METODE ZA DOSEGANJE CILJEV DIPLOMSKE NALOGE

V diplomski nalogi bomo uporabili opisno oziroma deskriptivno metodo dela z analiziranjem različne dostopne literature ter spletnih virov. Pridobljene podatke bomo tudi grafično predstavili.

## 1.4 PREDVIDENE PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE PRI OBRAVNAVANJU PROBLEMA

Problem, ki ga obravnavamo v diplomski nalogi, se nanaša na sam kolesarski promet. Raziskali bomo, kakšne so kolesarske steze ter ali obstajajo standardi za njihovo izdelavo.

## 2 ZGODOVINA KOLES NA SLOVENSKEM

Na Slovenskem so se kolesa pojavila hkrati kot drugje po Evropi. Najprej so bila znak bogatih meščanov in šele kasneje praktično in lahko prevozno sredstvo za ostale. S prvimi kolesarji so se pojavile tudi prve težave, plašili so namreč ljudi in živali ter na cestah povzročali nered. Največ koles je bilo v Ljubljani in ravno tukaj je bilo zaradi tega kolesarjenje najbolj moteče. Nakup kolesa je bil izredno drag, saj je stalo tri do štiri učiteljeve plače – 200 kron.

Mestna vlada je omejila kolesarski promet po ljubljanskih ulicah, razlog je bil v nesrečah. Zaradi tega so kolesarji večkrat protestirali, leta 1893 je vlada legalizirala in priznala kolesarsko gibanje. Kljub temu pa je bila večina ljudi zaradi misli, da je kolesarjenje nevaren in škodljiv šport, temu nenaklonjena.

Po 2. svetovni vojni so imele velike zasluge za uveljavljanje koles izposojevalnice. Na ta način so pomagali manj premožnim spoznati kolo. Kolesa so posojali za nizko odškodnino.

V tistem obdobju je bilo v Ljubljani več kolesarjev kot avtomobilistov. Leta 1896 je bil sprejet deželni zakon za Vojvodino Kranjsko, ki je v obliki policijskih predpisov določal vse pogoje, pod katerimi se kolo vključi v splošne prometne razmere.

Kolesarjem je bil določen način prehitevanja (po levi) in izogibanja (po desni). Kolesarjem je bilo posebej ukazano, da smejo voziti tam, kjer ima cesta še hodnik za pešce, izključno samo po cesti. Pešci so se morali ob srečanju s kolesarjem, če cesta ni imela posebnih bankin za pešce, temu izogniti.

Z večkratnim znamenjem z zvoncem je moral kolesar opozoriti pešca, voz ali skupino živali, če jih je želel prehiteti. To je moral storiti 20 m pred srečanjem. Če je kolesar opazil, da so živali plašljive ali pa ga je na to opozoril tisti, ki je upravljal z živino, je moral kolesar stopiti s kolesa in iti mimo živali peš. Na zahtevo redarja so se morali kolesarji izkazati s posebnim potrdilom, da so večji voznje ter da so se tega naučili v kolesarskem klubu. Za učenje voznje s kolesom so morali imeti kolesarski klubi posebne zaprte prostore, saj se kolesarjenja niso smeli učiti na cesti



ali drugem javnem prometnem kraju. Dvorane za učenje kolesarjenja so imeli v hiši vnetega slovenskega kolesarja Josipa Jakopiča, v telovadnici na Grabnu in v poslopju Kolizeja.

V Ljubljani so se odločili, da bodo vodili poseben seznam lastnikov in koles. Vsako kolo je moralo biti opremljeno s posebno razvidno tablico, pritrjeno na okvir v bližini krmila. Na magistratu so kupili 600 tablic, Ljubljana pa je štela okoli 30.000 ljudi.

Kolesarska industrija je zelo pripomogla k širjenju kolesarstva. Na to sta najbolj vplivala J. Puh in okolice Ptuja in Fran Batjel. Leta 1889 je Puh v Gradcu osnoval delavnico koles, ki je prerasla v tovarno. Leta 1905 pa je Batjel v Gorici ustanovil prvo slovensko tovarno koles Tribuna in 1919 preselil v Ljubljano, njena naslednica je tovarna Rog.

Leta 1885 je bil na Slovenskem prvi kolesarski klub, in sicer nemški Der Laibacher Byciklisticher Club. Kot protiutež je bil dve leti kasneje ustanovljen Klub slovenskih biciklistov. Oba kluba sta v naslednjih letih priredila več srečanj in kolesarskih tekem. V Sloveniji je bilo leta 1991 okoli 700.000 koles (<http://www.educa.fmf.uni-lj.si/izodel/sola/2002/di/Penca/ena/zgodovina.htm>).

Prva kolesa so bila najprej visoka (s prvim velikim in zadnjim malim kolesom) kasneje pa nizka (kolesi sta izenačeni), pri nas so se pojavila sredi stoletja. Najpogosteje so jih uporabljali eminentni meščani, saj so bila draga. Kolesa niso bila dostopna vsakomur, zato je bilo kar nekaj tatvin, to je bil sorazmerno težek udarec za lastnika kolesa in hud prekršek za tatu.

Kolo je postalo pomembno prevozno sredstvo. Najprej so ga uporabljali bolj za modo ali družbeno izletništvo. Rastoče kolesarstvo je bilo treba vključiti v promet ([http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina\\_kzs.htm](http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina_kzs.htm)).



Slika 1: Prvo kolo

(Vir: [http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina\\_kzs.htm](http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina_kzs.htm))



Slika 2: Prvo kolo in njegovi uporabniki

(Vir: [http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina\\_kzs.htm](http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina_kzs.htm))

## 3 KDO LAHKO VOZI KOLO

### 3.1 KOLESARSKI IZPIT

Rečemo lahko, da je kolo med otroki najbolj priljubljeno prevozno sredstvo otrok. Pomeni jim namreč tako igralo kot prevozno sredstvo. Hkrati pa je kolo tudi prvo prevozno sredstvo, ki ga otrok lahko vozi sam. Pri štirih ali petih letih pridobijo prve spretnosti, pri starosti okrog 10 let pa so sposobni za samostojno vožnjo v prometu. Za vožnjo s kolesom je treba imeti ustrezna znanja in opremo.

Kolesarski izpit je prvi izpit, ki ga otrok lahko opravi. Daje mu pravico do samostojnosti na cesti in odgovornost za varno sodelovanje v prometu, hkrati pa je prvi pravi dokument. Če otrok nima kolesarske izkaznice, ki jo pridobi po uspešno opravljenem usposabljanju za vožnjo kolesa, potem ne sme samostojno voziti kolesa v prometu.

#### **Program usposabljanja za vožnjo kolesa**

Pripravo učencev za samostojno vožnjo kolesa v prometu ter preverjanje znanja in sposobnosti za vožnjo organizirajo osnovne šole ob pomoči staršev in občinskih svetov ter policije (Zakon o voznikih, Ur. l. 109/2010). V letu 2002 je ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport sprejelo Program usposabljanja za vožnjo kolesa.

Ta natančno opredeljuje cilje, vsebine, metode in oblike dela na osnovnih šolah pri usposabljanju učencev za vožnjo kolesa.

Vendar pa lahko omenjeni program usposabljanja učencev za vožnjo kolesa izvajajo le tisti učitelji, ki so uspešno opravili seminar za izvajalce programa usposabljanja v okviru stalnega strokovnega izpopolnjevanja Zavoda za šolstvo RS. Program predvideva 3 dele:

- pridobivanje teoretičnih znanj in preizkus znanja,
- spretnostno vožnjo s kolesom po poligonu,
- praktično vožnjo v dejanskem prometu z opravljanjem praktičnega dela kolesarskega izpita.

Otrok pridobi kolesarsko izkaznico po uspešno upravljanem celotnem programu, nato lahko samostojno sodeluje v prometu. Ne gre zanemariti dejstva, da v novih ali v zelo prometno zahtevnih situacijah še vedno potrebuje pomoč odraslih.

Od prvega do tretjega razreda osnovne šole naj bi se pričelo usposabljanje za vožnjo kolesa. Znanja se pridobivajo s teoretičnim usposabljanjem in pridobivanjem znanja o prometnih znakih, pravilih in ustreznem varnem ravnanju v prometu. V četrtem razredu osnovne šole sledi utrjevanje in ponavljanje teoretičnega dela, ki se konča s preverjanjem znanja o poznavanju cestnoprometnih predpisov, pomembnih za kolesarje. V petem razredu naj bi sledilo praktično usposabljanje na spretnostnem poligonu, nato na simuliranem prometnem poligonu na šolskem dvorišču ter se končalo s praktičnim usposabljanjem v dejanskem prometu v okolici šole. Nato sledi še praktični del izpita oziroma vožnja v dejanskem prometu.

### **Teoretično testiranje**

Preko spletnega portala <https://promet.kolesar.info/sim> poteka teoretični del kolesarskega izpita. Omenjeni način zagotavlja ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport. Teoretični del kolesarskega izpita poteka preko spleta z vnaprej pripravljenimi naključno prikazanimi vprašanji glede na posamezna področja CPP. Sistem avtomatično beleži posameznikov rezultat. Vsak prejme 20 vprašanj.

### **Spretnostni poligon za kolesarje**

Spretnosti poligon ima 11 ovir. Te ovire predstavljajo okoliščine vožnje kolesa v prometu, s katerimi se lahko sreča vsak kolesar v dejanskem prometu. Tisti otrok, ki dobro obvlada kolo, lahko izpelje posamezne ovire brez večjih napak. Uspešna izpeljava spretnostnega poligona je prvi pogoj, da se otroka lahko spusti na cesto v dejanski promet.

### **Prometni poligon za kolesarje**

Na povezovanje teoretičnega znanja s praktičnim učenci preidejo, ko dovolj dobro obvladajo kolo. Otroci začnejo na prometnem poligonu na varni površini preizkušati osnovna prometna pravila za vožnjo kolesa, kot so pravilno vključevanje s kolesom v promet, zavijanje desno in levo, prepoznavanje in ustrezno ravnanje ob prometnih znakih, pravilo srečanja ter pravilo desnega, pravilo prednosti itd.

Prometni poligon se pripravi na šolskem igrišču. Križišča sestavimo na šolskem igrišču oz. na primerno veliki varni površini. Na tako postavljenih križiščih je mogoče izvesti vse, kar mora kolesar obvladati za varno vožnjo v križiščih (pogled nazaj, nakazovanje smeri, zavzemanje pravilnega položaja pred in v križišču, vožnja v križišču) hkrati pa tudi pridobi orientacijo, ki je potrebna za pravilno razvrščanje in ustrezno vožnjo v križišču. Križišča se lahko sestavijo tudi v zaprtem prostoru (telovadnici).

### **Nasveti za izpeljavo kolesarskih izpitov**

Za teoretično usposabljanje je načrtovanih približno 15 ur. Za preostali del pa se lahko načrtuje kolesarski krožek kot interesna dejavnost, ki se ga lahko uvrsti tudi v letni učni načrt.

V 5. razredu OŠ se nadaljuje z usposabljanjem za vožnjo kolesa z vožnjo po spretnostnem in prometnem poligonu. Pred pričetkom se seznanijo starše s potekom usposabljanja ter pridobivanjem njihovega soglasja, da je njihov otrok vključen v usposabljanje za vožnjo kolesa. Pred samim pričetkom je treba preveriti tehnično brezhibnost koles. Pomembno je tudi, da jih opozorimo na obvezno uporabo kolesarske čelade.

Ko učenci uspešno zaključijo usposabljanje na spretnostnem in prometnem poligonu, se jim izda kolesarske izkaznice, ki jih nesejo podpisat staršem. S podpisano kolesarsko izkaznico se izvede tudi praktična vožnja v prometu, in sicer približno 5 ur na skupino 5 učencev. Učence je treba opremiti z L-znaki, saj s tem sporočamo ostalim udeležencem, da gre za začetnike. Lahko se jih opremi tudi z odsevnimi brezrokavniki, saj so tako veliko bolj opazni. Obvezna je uporaba kolesarske čelade.

Učenci in učitelj najprej skupaj prevozijo pot, v nadaljevanju usposabljanja pa lahko vozi za njimi, da nadzira njihovo ravnanje in ga po potrebi popravlja. Nujno je, da pri vožnji v prometu z dodatno signalizacijo ustrezno označimo območje, kjer se vozijo učenci. Na ta način od voznikov zahtevamo večjo previdnost in ustrezno ravnanje.

Po opravljenem izpitu je otroka še vedno potrebno spremljati pri vožnji kolesa, saj še ni sposoben dobro obvladati prometno bolj zahtevnih ali zanj novih situacij (<http://www.avp-rs.si/preventiva/akcije/kolesarji/kolesarski-izpit>).

## 4 ZAKON O PRAVILIH CESTNEGA PROMETA (ZPrCP)

### 4.1 KOLESAR V PROMETU

V zakonu o pravilih cestnega prometa (ZPrCP) je zapisano, da ima otrok, star 8 let, pravico v prometu samostojno voziti kolo, če je opravil usposabljanje za vožnjo s kolesom ter je tudi uspešno opravil kolesarski izpit.

Kolo je enosledno ali večsledno vozilo, ki ga poganja voznik z lastno močjo. Kolesar je oseba, ki vozi kolo – kolesari. Kolesarski izpit je preverjanje znanja o kolesarjenju. Sestavljen je iz dveh delov: teoretičnega in praktičnega. Kolesarska izkaznica je potrdilo, da je otrok uspešno opravil usposabljanje za vožnjo s kolesom.

Preden se podamo s kolesom na pot, mora biti to tehnično brezhibno. Obvezna oprema kolesa so: zavore, bela luč spredaj, rdeča luč zadaj, odsevniki na pedalih in kolesih, zvonec. Na kolesu se moramo počutiti dobro in varno, na glavi moramo imeti varnostno čelado ustrezne velikosti. Prav tako mora biti kolo, ki ga vozimo, ustrezne velikosti, višino sedeža nastavimo tako, da pri sedenju z nogami dosegamo tla. Krmilo pa mora biti nastavljeno tako, da imamo obe roki rahlo pokrčeni, med vožnjo moramo krmilo držati z obema rokama. Ročki zavor morata biti taki, da ju lahko brez težav stisnemo in ustavimo ([http://os.stanislav.si/wp-content/uploads/2012/11/KOLESAR\\_V\\_PROMETU - zapiski ucnih vsebin.pdf](http://os.stanislav.si/wp-content/uploads/2012/11/KOLESAR_V_PROMETU_-_zapiski_ucnih_vsebin.pdf)).

Za varno vožnjo otrok s kolesom veljajo posebna pravila (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>):

- Kolo sme samostojno voziti otrok, star najmanj osem let. Pri sebi mora imeti veljavno kolesarsko izkaznico. Prav tako sme samostojno voziti kolo oseba, ki je starejša od 14 let.
- Za vožnjo kolesa se otroci usposobijo ter opravijo kolesarski izpit in dobijo kolesarsko izkaznico v osnovni šoli, ki jo obiskujejo.
- Otrok do 14. leta, ki nima opravljenega kolesarskega izpita, sme voziti kolo v cestnem prometu le v spremstvu polnoletne osebe. Ob upoštevanju prometnih razmer lahko polnoletna oseba spremlja največ dva otroka.
- Otrok do 6. leta sme voziti kolo le na pešpoti ali v območju za pešce. V spremstvu polnoletne osebe pa lahko vozi kolo tudi v območju umirjenega prometa.
- Kolesar, mlajši od 14 let, mora med vožnjo obvezno nositi na glavi pripeto atestirano zaščitno čelado. Enako velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik.

Skladno z Zakonom o cestah je v Sloveniji kolesarjenje dovoljeno na vseh cestah, razen na hitrih cestah in avtocestah. Kolesarjenje je tudi prepovedano na mestih,

kjer je to izrecno prepovedano s prometno signalizacijo. V omenjenih primerih morajo vozniki koles voziti drug za drugim na desni strani smernega vozišča v smeri vožnje. Kolesarjem je treba zagotoviti čim več samostojnih, uporabnih in varnih kolesarskih površin. V okviru zakonskih rešitev imamo v Sloveniji več osnovnih vrst kolesarskih površin, to so ([http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020\\_handbook\\_Sl\\_small.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020_handbook_Sl_small.pdf)):

- kolesarski pas,
- kolesarska steza,
- kolesarska pot,
- kolesarji na vozišču skupaj z motornim prometom.

V 93. členu ZPrCP je zapisano, da (<https://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>) morajo vozniki koles voziti po kolesarskem pasu, kolesarski stezi ali kolesarski poti. Če omenjenih poti ni oziroma niso prevozne, smejo voziti ob desnem robu smernega vozišča v smeri vožnje.

Če širina kolesarske poti omogoča, lahko vozita dva kolesarja drug zraven drugega, drugače pa drug za drugim. Med vožnjo s kolesom je prepovedano:

1. voditi, vleči ali potiskati druga vozila, razen vleke priklopnih vozil;
2. pustiti se vleči ali potiskati;
3. prevažati predmete, ki ovirajo kolesarja pri vožnji;
4. voziti druge osebe, razen če zakon ne določa drugače;
5. če je kolesu dodano priklopno vozilo, mora biti vez med kolesom in priklopnim vozilom takšna, da voznik kolesa lahko obvlada kolo in priklopno vozilo in da se to ne more samo odpeti;
6. če je na kolesu pritrjen poseben sedež, je na njem dovoljeno prevažati otroka, mlajšega od osmih let. Sedež otroka mora biti dodatno opremljen s stopalkami za noge, ki morajo biti prilagojene velikosti otroka.
7. Dve ali več oseb se sme voziti le na kolesu posebne konstrukcije, ki je izdelano tako, da omogoča varno vožnjo.
8. Le polnoletna oseba sme na kolesu in v priklopnem vozilu prevažati otroka.
9. Ponoči in ob zmanjšani vidljivosti mora imeti voznik kolesa prižgana na sprednji strani žaromet za osvetljevanje ceste, ki oddaja belo svetlobo, na zadnji strani pa pozicijsko svetilko, ki oddaja rdečo svetlobo. Na zadnji strani kolesa mora imeti nameščen rdeč odsevník, na obeh straneh pedal rumene ali oranžne odsevníke, na kolesih pa rumene ali oranžne bočne odsevníke.
10. Parkirano kolo mora biti postavljeno tako, da ne ovira prometa.
11. Ravno tako se določbe tega člena uporabljajo tudi za kolo s pomožnim motorjem.
12. Z globo 40 € se kaznuje za prekršek udeleženca cestnega prometa, ki prevažata otroka na kolesu ali kolesu s pomožnim motorjem in v priklopnem vozilu, ki je dodan temu voziloma, v nasprotju z določbo šestega, osmega ali desetega odstavka tega člena.

13. Z globo 80 € pa se kaznuje za prekršek udeleženca cestnega prometa, ki ravna v nasprotju z določbo prvega, drugega, tretjega, četrtega, petega, sedmega ali devetega odstavka tega člena.

V 94. členu ZPrCP (vožnja voznikov z licenco) je zapisano (<https://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>):

1. Ne glede na drugi odstavek prejšnjega člena smejo vozniki koles, ki imajo licenco Kolesarske zveze Slovenije ali ustrezne druge mednarodne kolesarske organizacije, za nastope na organiziranih kolesarskih tekmovanjih pri izvedbi treninga na javni cesti voziti tudi po dva vzporedno. To pa ne velja za primere, kadar je zmanjšana vidljivost in ponoči. Pri vzporedni vožnji se lahko uporablja le skrajni desni pas.
2. Trening iz prejšnjega odstavka lahko poteka na vozišču tistih cest, ki nimajo kolesarskega pasu oziroma kolesarske poti.
3. Organizirana kolona voznikov koles, ki vozijo vzporedno, ne sme šteti manj kot štiri voznike. Organizirano kolono voznikov koles spredaj ali zadaj spremlja vozilo, označeno s posebno opozorilno svetilko, ki oddaja rumeno svetlobo.
4. Na javnih cestah smejo vozniki uporabljati tudi tekmovalna kolesa, ko vozniki koles vadijo v skladu s prejšnjim odstavkom. Obvezna je uporaba kolesarske čelade.
5. V času, ko vozijo po določbah tega zakona, morajo imeti s seboj ustrezno licenco, ki jo je izdala Kolesarska zveza Slovenije ali ustrezna druga mednarodna kolesarska organizacija.
6. Z globo 100 € se kaznuje za prekršek voznik kolesa, ki ravna v nasprotju z določbami tega člena.

## 5 KOLESARSKÉ POTI

### 5.1 VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POTI V LJUBLJANI

Ljubljana v zadnjih letih s številnimi izboljšavami postaja vse prijaznejša kolesarjem. Ravno zato ne preseneča, da se delež poti, opravljenih s kolesom, povečuje. Predvidevanja so, da naj bi se kolesarjenje do leta 2020 povečalo za 40 %.

Vidnejši dosežki v letu 2012/13 v Ljubljani so naslednji.

- Slovenska cesta – v letu 2013 je eden najpomembnejših ukrepov pričetek urejanja osrednje mestne avenije – Slovenske ceste. Ponovno je zaživel kolesarski promet med Šubičevo in Dalmatinovo ulico v času evropskega tedna mobilnosti. Omejitev prometa osebnih motornih vozil je po dobrih štiridesetih letih omogočila vrnitev kolesarjev na cestišče.
- Večna pot – novembra 2012 je bil dokončan nov odsek kolesarske povezave vzdolž Večne poti ob Gozdarskem inštitutu. Omogoča hiter in udoben dostop s kolesom iz mestnega središča do živalskega vrta. 130 metrov znaša dolžina povsem novega dela kolesarske poti, obnovljenega obstoječega dela poti pa znaša 390 metrov. Poskrbljeno je tudi za dodatno varnost, saj je ob celotni stezi urejena tudi javna razsvetljava, poleg kolesarske steze sta na Večni poti urejeni še dve grbini na prehodih za pešce.
- Križišče Roška–Poljanska – to je prvo območje v Ljubljani, ki je bilo urejeno v skladu s Priročnikom za načrtovanje prometnih ureditev v MOL. Pripravljeno je bilo kot podpora izvajanju ukrepov v prometni politiki MOL. Omenjena ureditev zagotavlja varen prehod s trisekundnim predčasnim vklopom zelene luči za pešce in dodatno umirja avtomobilski promet z majhnimi zavijalnimi radiji. Zaradi speljane kolesarske steze naravnost in ker je na enakem nivoju kot cestišče, zagotavlja večje upoštevanje kolesarjev s strani voznikov.
- Trubarjeva cesta – v delu med križiščem z Rozmanovo ulico ter križiščem Njogoševe in Zaloške ceste je preurejena v enosmerno cesto. Posebej je označen pas za kolesarje, ki dovoljuje vožnjo tudi v nasprotno smer.
- Dolenjska cesta – del jugovzhodne Ljubljane je bil z mestnim jedrom nezadovoljivo povezan. Kolesarska steza je bila slaba, dotrajana in za vožnjo neudobna. Ureditev Dolenjske ceste od hišne številke 56 na Rakovniku do križišča s Peruzzijevo cesto je zato pomembna pridobitev za kolesarje.
- Fabijanov most – za Ljubljano je tudi to pomembna pridobitev, saj dvonivojski Fabijanov most povezuje Njogošovo in Roško cesto. Tako je sklenjen notranji cestni obroč, saj je omogočeno preurejanje drugih predelov mesta v območja z omejenim dostopom za osebna motorna vozila. Zgornji nivo mosta je namenjen motornemu prometu, spodnji, ki povezuje obrežne poti ob Ljubljanici, pa pešcem in kolesarjem. Tudi dvigalo omogoča



enostavno prehajanje med nadstropji predvsem za tiste, ki imajo gibalne ovire.

- Križišče Njogoševa–Ilirska – v skladu s priporočili premočrtnega vodenja kolesarja je urejeno tudi omenjeno križišče. Kolesarski žep (Bike Box) v križišču Rozmanove z Ilirsko ulico omogoča kolesarjem, da se v semaforiziranem križišču postavijo pred avtomobile in tako pridobijo prednost pri speljevanju. S tem se močno zniža ogroženost kolesarjev zaradi motornih vozil, ki zavijajo desno. Leta 2011 je bil v križišču Zoisove ceste s Krakovskim nasipom narejen prvi kolesarski žep.

V projektu CIVITAS Elan je bila izvedena javnomnenjska raziskava, ki je pokazala, da anketiranci izboljšavi kolesarskega omrežja pripisujejo izjemen pomen. Zanj se jih je med sedmimi izbranimi ukrepi odločilo kar 82 %, ureditvi omrežja regionalnih kolesarskih poti pa so s 73 % podpore dodelili četrto mesto. Kakovostna, povezana in redno vzdrževana kolesarska struktura je najpomembnejši dejavnik, s katerim je moč povečati delež trajnostnih oblik prometa v mestu.

Leto	Cestni odsek	Vrsta ureditve	Dolžina (m)
2012	Peruzzijeva cesta		400
	Fabijanov most		200
	(spodnji nivo s povezavami na mrežo lokalnih cest)		
	Hrvatski trg (Ilirska, Trubarjeva, Njogoševa, Rozmanova cesta)	Obojestranska steza in pas na cestišču	300
	Cesta 27. aprila		200
	Večna pot		520
2013	Roška cesta (od križišča s Streliško ulico do Karlovške ceste z navezavo na Grubarjevo nabrežje)	Dvosmerna kolesarska steza	700
	Dolenjska cesta (od Rakovnika do križišča s Peruzzijevo)	Enosmerna kolesarska steza na južni strani	2000
	Slovenska cesta (med Gosposvetsko in Šubičevo)	Obojestranska steza in pas na cestišču	500
	Rozmanova cesta	Kolesarski pas na cestišču	500
	Maistrova cesta	Kolesarski pas na cestišču	500

Tabela 1: Ureditev kolesarska infrastrukture v letih 2012 in 2013  
(Vir: Kolesarski letopis 2012/13 Ljubljana)

Dogajanje, ki lahko vpliva na cesto in promet na njej, preverja pregledniška služba. Prav tako opravlja tudi manjša vzdrževalna dela na cesti. Podatke o ugotovitvah s pregledov in o opravljenih delih, ki jih izvaja najmanj enkrat tedensko na lokalnih krajevnih cestah, javnih poteh za pešce, peš poteh in javnih poteh za kolesarje, posreduje strokovni službi MOL.

Koncesionar KPL d.d. izvaja čiščenje snega s pločnikov in kolesarskih stez. Kolesarske steze, ki potekajo po cestišču, se čistijo hkrati s pluzenjem ceste, tam kjer potekajo izven cestišča, pa se čistijo hkrati s pločnikom. Javno podjetje Snaga skrbi za čiščenje in urejanje javnih površin, tudi kolesarskih.

## 5.2 NAČRTOVANJE KOLESARSKIH POTI V LJUBLJANI

Septembra 2010 so v MOL skupaj z Urbanističnim inštitutom RS v sklopu projekta CIVITAS pripravili interaktivno kolesarsko karto Ljubljane na Geopedii – spletni zemljevid s ključnimi informacijami glede kolesarjenja v mestu. Omenjeni zemljevid se sproti ureja in dopolnjuje tudi s predlogi Bicike(LJ), "črnimi točkami" in kolesarskimi izletniškimi kraji. Karta je dostopna na: [www.geopedia.si/#T1256](http://www.geopedia.si/#T1256).

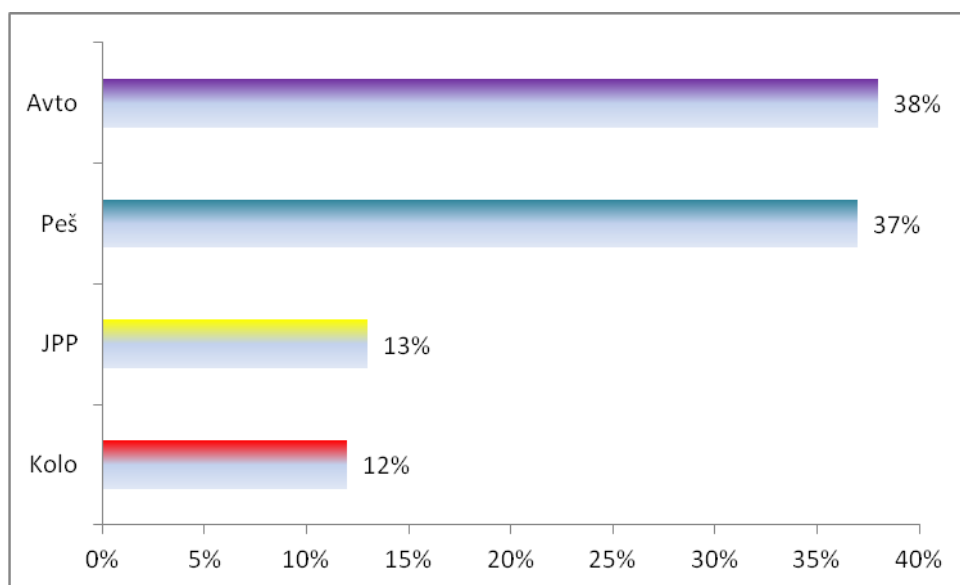
"Gremo na pot" je kolesarski internetni portal Ljubljanske urbane regije. Spletni naslov dostopa je <http://www.gremonapot.si/Kolesarstvo/kolesarske-steze.aspx>. Prav tako se spremljajo črne točke za kolesarje – t. i. nevarna mesta, spletni naslov dostopa: <http://www.geopedia.si/#L5714>. Na osnovi danega seznama je bilo leta 2009 pripravljeno prvo Odzivno poročilo s časovnim načrtom odpravljanja nevarnih mest (Kolesarski letopis, 2012/13).

## 6 JAVNI SISTEM ZA IZPOSOJO KOLES – LJUBLJANA

Maja 2011 je bila uvedena oblika javnega prevoza z mestnim kolesom v samopostrežnem sistemu izposoje Bicike(LJ). Oktobra 2012 je bila izvedena raziskava, ki je pokazala, da prebivalci Ljubljane in okolice Bicike(LJ) ocenjujejo kot zelo koristnega, tako jih meni 79 % od 311 vprašanih. Da je to pozitiven projekt, pa meni 95 % vprašanih. Konec leta 2013 je imel Bicike(LJ) 51.514 uporabnikov, ki so od uvedbe omenjenega sistema izposoje opravili 1,717.389 voženj. 300 koles v tem sistemu je bilo izposojenih vsaj po šestkrat na dan.

Jeseni 2013 je bila v sodelovanju s Fakulteto za gradbeništvo izvedena raziskava o potovalnih navadah prebivalcev MOL in ljubljanske urbane regije. Glede na rezultate prejšnje raziskave iz leta 2003, ko je bil delež kolesarskega prometa v skupnem prometu 10 %, znaša sedaj (do jeseni 2013) dobrih 12 %.

Meritve kolesarskega prometa se redno izvajajo z avtomatskimi števci na treh lokacijah: ob Dunajski, Celovški in Drenikovi cesti. Med leti 2007 in 2013 je opazen rahel trend navzgor ter močna odvisnost opravljenih poti od letnega časa in vremenskih razmer. Kolesarski promet poteka celo leto.



Graf 1: Meritev uporabe kolesa v primerjavi z drugimi sredstvi  
(Vir: Kolesarski letopis, 2012/13)



Slika 3: Kolo – Bicike(LJ)

(Vir: <http://www.ekosvet.net/catalog/news/bicikelj-20110504130827.jpg><http://www.ekosvet.net/>)

## 7 VARNOST KOLESARJEV

Pri vožnji s kolesom moramo biti zelo previdni. Upoštevati moramo pravila in predpise ter jasno pokazati svoje namene. Pred zavijanjem ali preden zapeljemo na cesto, se je treba vedno prepričati, da to lahko storimo varno. Prav tako po cesti ne divjamo in ne vijugamo, saj s tem ogrožamo sebe in ostale udeležence v prometu. Neodgovorno je med vožnjo s kolesom poslušati glasbo ali pa telefonirati. Nikoli ne smemo kolesariti po levi strani ceste, enosmerni ulici ali po kolesarski stezi v nasprotni smeri ([http://os.stanislav.si/wp-content/uploads/2012/11/KOLESAR\\_V\\_PROMETU - zapiski ucnih vsebin.pdf](http://os.stanislav.si/wp-content/uploads/2012/11/KOLESAR_V_PROMETU_-_zapiski_ucnih_vsebin.pdf)).

V ZPrCP je v 35. členu zapisano, da voznik in učitelj vožnje med vožnjo ne sme uporabljati opreme ali naprav na način, ki bi zmanjševale njegovo slušno ali vidno zaznavanje ali zmožnost obvladovanja vozila. Globa znaša 40 € (<https://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>).

Kolesarji najpogosteje povzročijo prometne nesreče zaradi (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>):

- nepravilne strani in smeri vožnje,

- vožnje pod vplivom alkohola,
- neupoštevanja pravil o prednosti,
- velikokrat pa tudi zaradi neprilagojene hitrosti.

Ravno tako so kolesarji tudi žrtve ravnanja drugih udeležencev v cestnem prometu, največkrat zaradi prehitrih voznikov in tistih, ki vozijo pod vplivom alkohola, velikokrat pa njihovo vožnjo ovirajo nepravilno parkirana vozila. V primerjavi z drugimi udeleženci v prometu so kolesarji manj varni. Slabše so vidni, njihova vidnost je obratno sorazmerna s hitrostjo vožnje: hitrejši so, slabše so opazni. Zato morajo kolesarji upoštevati naslednja pravila in nasvete (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>):

- Treba je usmeriti pozornost na prometno signalizacijo ter jo upoštevati.
- Upoštevati je treba svetlobne znake na mestih, kjer promet ureja semafor.
- Vožnja pod vplivom alkohola ni dovoljena.
- Treba je biti pozoren pri spremembi smeri vožnje, večkrat je potrebno pogledati, kaj se dogaja za nami ter pravočasno in odločno nakazati svoj namen.
- Treba je upoštevati pravila prednosti, ki veljajo za kolesarje v križiščih, najbolj tam, kjer so označene kolesarske steze.
- Vedno je treba uporabljati le površino, namenjeno kolesarjem.
- Če ni kolesarske steze ali pasu, je treba voziti ob desnem robu vozišča v smeri vožnje, in sicer čim bližje robu (ne več kot en meter od roba) vozišča.
- Na sprednjem delu kolesa je treba imeti ponoči in ob zmanjšani vidljivosti prižgano belo luč. Prav tako mora biti tu nameščen še rdeč odsevník, na obeh straneh pedalov je treba imeti rumene ali oranžne odsevníke, na kolesih pa rumene ali oranžne bočne odsevníke.
- V skupini kolesarjev je treba voziti drug za drugim. Le če je pot dovolj široka, lahko dva kolesarja vozita vzporedno.
- Kolesarji, ki imajo licenco Kolesarske zveze Slovenije, lahko vozijo v skupini, ki jo morajo sestavljati najmanj štiri kolesarji.
- Promet je treba skrbno opazovati.
- Posebno pozornost je treba nameniti vozilom, ki nas dohitevajo in prehitevajo.
- V križiščih je treba z roko odločno nakazati smer.
- Za večjo in hitrejšo opaznost je zaželeno uporabljati zvonec.
- Ponoči je treba poskrbeti za dobro vidnost.
- Prtljago je treba voziti v za to namenjeni košarici ali pa pritrjeno na prtljažniku.
- Krmila kolesa se nikoli ne sme spuščati iz rok, dvigati nog s pedal, voditi, vleči ali potiskati drugih vozil ipd.
- Zaradi lastne varnosti, če je treba, raje ustavimo in pustimo druga vozila mimo.

- Kolo mora biti brezhibno in redno vzdrževano.
- Zvonec, luč za osvetljevanje ceste, zadnja rdeča luč, zadnji rdeči odsevnik, rumeni odsevniki v pedalih, brezhibna zadnja in prednja zavora ter bočni odsevniki spadajo v obvezno opremo kolesa.
- Distančnik z odsevom, ščitnik verige, blatnike, ustrezne pnevmatike, ustrezen sedež in ogledalo je priporočljivo imeti na kolesu.
- Kolesar, mlajši od 14 let, mora med vožnjo nositi na glavi pripeto atestirano zaščitno čelado. Enako velja tudi za otroka, ki se na kolesu vozi kot potnik. Odraslim kolesarjem tudi priporočajo čelado, čeprav ni predpisana.

Statistični podatki kažejo, da so v prometnih nesrečah najpogosteje udeleženi starejši kolesarji, zlasti starejši od 65 let. Razlog gre iskati v tem, da so premalo pozorni na vozila, ki jih prehitvevajo, slabše slišijo, vidijo in počasneje ustrezno reagirajo. Zato je priporočljivo, da omenjena skupina upošteva (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>):

- odgovornost in upoštevanje svojih sposobnosti;
- izogibajo naj se vožnji ponoči ter tudi voženj po cestah, kjer se razvijajo večje hitrosti. Izogibajo naj se predvsem cest, kjer ni kolesarskih stez.

Na kolesarje pa morajo biti pozorni tudi vozniki drugih prevoznih sredstev, na primer vozniki osebnih avtomobilov (<http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>):

- Če v križišču zavijajo desno, morajo pustiti mimo vozila, ki vozijo v isti smeri po kolesarskem pasu ali kolesarski stezi, ki jo prečkajo.
- Pri vsakem zavijanju v križišču, pri katerem "sekajo" kolesarsko stezo, morajo pustiti mimo vsa vozila, ki vozijo po kolesarski stezi.
- Nikoli ne smejo parkirati na kolesarski stezi ali pasu.
- Treba je uporabljati predpisane luči, predvsem ponoči in ob zmanjšani vidljivosti.

Levičar in Šuštaršič pišeta, da za kolesarje veljajo isti predpisi glede vožnje po cestah in udeležbe v prometu kot za ostale udeležence v prometu. Za večjo varnost, poleg tehnično ustreznega kolesa, lahko poskrbimo tudi tako, da imamo na sebi ščitnike za komolce in kolena. Na kolesarskem servisu lahko preverimo tehnično brezhibnost kolesa, policija pa nam je lahko v pomoč pri pregledu ustrezne opremljenosti. S kolesi ni dovoljena vožnja v naravnem okolju zunaj naselij, zunaj vseh vrst cest, zunaj kolovozov in poljskih poti. Enaka prepoved velja za gozdne in planinske poti. V pasu največ 5 metrov od vozišča je dovoljeno parkiranje ali ustavljanje v naravnem okolju, vendar le, če temu ne nasprotuje lastnik zemljišča in če je to v skladu s predpisi o varnosti cestnega prometa.

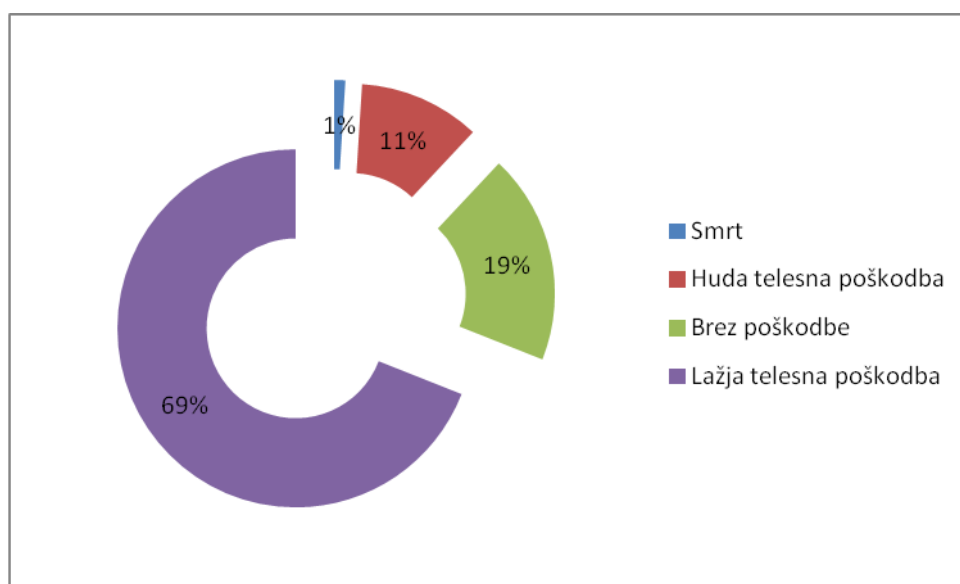
Največja omejena hitrost kolesarja je 25 km/h na kolesarskih poteh, v območjih umirjenega prometa in v območjih za pešce pa 5 km/h, na ostalih cestah, ki jih

kolesar sme uporabljati, pa lahko vozi največ tako hitro kot ostala vozila. Varnostna razdalja med kolesi naj bo enaka trem dolžinam koles. Kolesar mora v prvi vrsti upoštevati vso prometno signalizacijo, prav tako je obvezna uporaba predpisanih luči ponoči in ob zmanjšani vidljivosti.

Kolesar ima lahko v krvi največ 0,5 grama alkohola na kilogram krvi oziroma sme voziti kolo le, če ne kaže znakov motenj v vedenju, katerih posledica je lahko nezanesljivo ravnanje v cestnem prometu. Če kolesar vozi sopotnika, npr. otroka, zanj velja meja 0,0 g alkohola na kg krvi. Prav tako ni dovoljeno biti pod vplivom mamil.

Kolo mora biti parkirano tako, da ne ovira prometa in da ne more pasti. Kolesu lahko dodamo tudi prikolico, vendar širina priklopnega vozila ne sme presegati enega metra. Na priklopnem vozilu se ne sme prevažati oseb. Pešec mora kolo voditi na svoji levi strani (<http://www.promet.preporod.net/si/kolesarji/>).

Na območju Mestne občine Ljubljana se letno v povprečju pripeti 300 prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji. Ljubljana kot najbolj urbano okolje v Sloveniji zaznava največ prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji. Prevladujejo nesreče brez poškodb ter tiste z lažjimi poškodbami. V Sloveniji se skoraj 75 % kolesarskih nesreč kolesarjev zgodi v naseljih, delež nesreč s hudimi posledicami pa je višji izven (21,51 %) kot v naseljih (11,6 5%).



Graf 2: Prometne nesreče kolesarjev  
(Vir: Kolesarski letopis 2012/13 Ljubljana)

Kot pravi mag. Polona Andrejčič Mušič, je kolesarjenje v času recesija odlična varčna alternativa za prometno komuniciranje pri dnevnih migracijah. Prav tako je zelo učinkovita oblika za sproščanje in rekreacijo in dober prispevek k varčevanju v

zdravstvu. Uporaba koles kot prevoznih sredstev ima pozitivne učinke tudi na okolje in glede varčevanja z energijo. Po njenem mnenju ločimo dve večji ciljni skupini kolesarjev. V prvo skupino uvrščamo tiste, ki se dnevno vozijo po opravkih; ti se vozijo s točno določenim namenom in ciljem, v šolo, službo, banko ali po nakupih. V drugo skupino uvrščamo kolesarje, ki se vozijo zaradi rekreacije in v turistične namene, zanje so pomembni okolje, udobnost in varnost na poti.

Glede razmer za kolesarjenje v Sloveniji ocenjuje, da je zelo pomembno vzporedno spodbujanje kolesarjenja z varnostjo – z ustrezno izgradnjo kolesarske infrastrukture. V zadnjem času se vse več ljudi redno ukvarja z rekreacijskim kolesarjenjem. Kolesarjenje namreč pozitivno vpliva na telesno in duševno zdravje ter tudi na počutje. Zaradi naštetega, pa tudi zaradi vitalnosti in sproščenosti, si zasluži pomembnejšo vlogo v našem vsakdanjiku. S kolesarjenjem se ukvarja širok krog ljudi ne glede na starost in socialno strukturo.

Številne raziskave po Evropi in drugod po svetu so pokazale, da je kolesarjenje zelo koristno za zdravje. Za konec pravi, da je Slovenija vsekakor kolesarska dežela. Prednosti Slovenije so pestra razporejenost turističnih središč, majhne razdalje, veliko naravnih in kulturnih znamenitosti, relativno čisto okolje ter ugodna geografska lega (<http://www.polet.si/maratonec/kolesarjenje-za-zdravje-boljso-prihodnost-mest>).

## 8 ZAKLJUČEK

Kot je razvidno iz diplomskega dela, smo odgovorili na vsa zastavljena vprašanja, ki smo si jih zadali v začetku naloge, torej smo dosegli zastavljene cilje.

S pomočjo dostopnih virov in literature smo odgovorili na vprašanje o tem, kdo lahko vozi kolo, kako do kolesarskega izpita, kako je poskrbljeno za varnost kolesarjev, ali si je mogoče izposoditi kolo, kako kolesarji vplivajo na ostale udeležence v prometu ter kakšen je pomen upoštevanja cestnoprometnih predpisov v kolesarskem prometu. Na kratko smo predstavili tudi zgodovino kolesarstva na Slovenskem. Prišli smo do spoznanja, da je bilo kolo najprej dostopno samo bogatim ter da so se morali kolesarji boriti za svoje "pravice".

Vsi predpisi so urejeni z zakoni, ki jih je treba spoštovati in upoštevati. Dejstvo je, da moramo biti za vožnjo z kolesom previdni in pozorni na ostale udeležence v prometu. Voziti se smemo po urejenih poteh za kolesarje – kolesarske steze, hitrost moramo prilagoditi, prav tako se ne smemo pogovarjati po telefonu in poslušati glasbe. Če ne spoštujemo zakona, nas lahko kaznuje policija.



Kdor se usede na kolo, mora vedeti, da se z upoštevanjem predpisov lahko izogne kaznim ter tako poskrbi za lastno varnost kot varnost ostalih udeležencev v prometu.

Ocenjujemo, da je Ljubljana zelo veliko naredila na področju kolesarjenja. Urejenih je vedno več kolesarskih poti, prav tako si je možno kolesa izposoditi. Glede na to, da se vedno večkrat omenja problematika onesnaževanja okolja in gospodarska kriza, ima uporaba kolesa smiseln pomen. Imamo srečo, da živimo v razvitem okolju in imamo možnost izbire. Veliko ima pri tem dobro urejena prometna infrastruktura. Kot je razvidno iz naloge, kolesa uporablja vedno več ljudi, ne glede na status in starost. Nekateri se za prevoz s kolesom odločajo iz rekreacijsko-zdravstvenih razlogov, drugi pač iz ekonomskih. Oba vidika pa sta dober razlog za uporabo kolesa.

## LITERATURA IN VIRI

Andrejčič Mušič, P. (2014). *Priročnik za vključujoče načrtovanje in promocijo kolesarstva*, 73-80. Pridobljeno 9. 4. 2015 z naslova [http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020\\_handbook\\_SI\\_small.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020_handbook_SI_small.pdf).

Čadež, S. *Kolesar v prometu*. Pridobljeno 23. 3. 2015 z naslova [http://os.stanislav.si/wp-content/uploads/2012/11/KOLESAR\\_V\\_PROMETU\\_-\\_zapiski\\_ucnih\\_vsebin.pdf](http://os.stanislav.si/wp-content/uploads/2012/11/KOLESAR_V_PROMETU_-_zapiski_ucnih_vsebin.pdf).

Ekosvet. Pridobljeno 9. 4. 2015 z naslova <http://www.ekosvet.net/catalog/news/bicikelj-20110504130827.jpg>.

Javna agencija RS za varnost prometa: Pridobljeno 23. 3. 2015 z naslova <http://www.avp-rs.si/preventiva/svetovalnica/kolesarji>.

*Kolesarjenje za zdravje in boljšo prihodnost mest*. (23. 5. 2014). Ljubljana: Polet. Pridobljeno 9. 4. 2015 z <http://www.polet.si/maratonec/kolesarjenje-za-zdravje-boljso-prihodnost-mest>.

Levičar, T. Šuštaršič, B. *Kolesarji in pešci*. Pridobljeno 24. 3. 2015 z naslova <http://www.promet.preporod.net/si/kolesarji/>.

Ministrstvo za notranje zadeve: *Varno na kolo*. Pridobljeno 23. 3. 2015 z naslova <http://www.policija.si/index.php/component/content/article/156/801-varno-na-kolo>.

Pavlin, T. Kolesarska zveza Slovenije. *Zgodovina kolesarstva na Slovenskem*. Pridobljeno 9. 4. 2015 z naslova [http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina\\_kzs.htm](http://www.kolesarska-zveza.si/KZS,,kzs,zgodovina_kzs.htm).

*Zgodovina koles na Slovenskem*. (2002). Pridobljeno 9. 4. 2015 z naslova <http://www.educa.fmf.uni-lj.si/izodel/sola/2002/di/Penca/ena/zgodovina.htm>.

ZPrCP – Zakon o pravilih cestnega prometa. Pridobljeno 17. 4. 2015 z naslova <https://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>.