



# UREJENOST KOLESARSKIH STEZ NA PTUJU

varnost v cestnem prometu

raziskovalna naloga

Avtorja: Sebastijan Kelnerič  
Matija Mršek

Mentorica: Vida Lačen

Ptuj, marec 2016

## **ZAHVALA**

Za pomoč pri izdelavi raziskovalne naloge se najprej zahvaljujema najini mentorici, gospe Vidi Lačen. Zahvaljujema se tudi gospodu Vojku Jurgecu za prevod v angleščino in gospe Vlasti Mlinarič za lektoriranje naloge.

## KAZALO

1	UVOD.....	5
2	TEORETIČNI DEL.....	6
2.1	Pravna ureditev.....	6
2.2	Vrste kolesarskih povezav.....	7
2.3	Prometni znaki za kolesarje.....	8
2.4	Kolesarska infrastruktura.....	10
3	EMPIRIČNI DEL.....	11
3.1	Raziskovalna vprašanja.....	11
3.2	Metode raziskovalnega dela.....	11
3.3	Izvedba ankete in opisi grafov.....	11
3.4	Razlaga rezultatov.....	13
4	REZULTATI IN OCENITEV RAZISKOVALNIH VPRAŠANJ.....	14
5	ZAKLJUČEK.....	16
6	LITERATURA IN VIRI.....	17

## KAZALO SLIK

Slika 1:	Kolesarska pot ( <a href="http://www.sloveniaholidays.com">www.sloveniaholidays.com</a> ).....	7
Slika 2:	Kolesarska steza ( <a href="http://www.entente-florale.si">www.entente-florale.si</a> ).....	7
Slika 3:	Kolesarski pas ( <a href="http://www.mobile2020.eu">www.mobile2020.eu</a> ).....	8
Slika 4:	»Sharrow« ( <a href="http://www.maribor24.si">www.maribor24.si</a> ).....	8
Slika 5:	Kako bi ocenili urejenost kolesarskih poti na Ptuju?.....	12
Slika 6:	Kakšna se vam zdi varnost kolesarskih poti na Ptuju?.....	13
Slika 7:	Ali menite, da je na Ptuju dovolj kolesarskih poti?.....	13
Slika 8:	Pogovor z g. Meškom (foto: Vida Lačen).....	14
Slika 9:	Pogovor z g. Meškom (foto: Vida Lačen).....	15

## **POVZETEK**

V medijih in na socialnih omrežjih so vedno glasnejše iniciative, ki pozivajo k zdravemu načinu življenja. Med drugim tudi kolesarjenje po mestu kot oblika prevoza na delo in v šolo. Oba sva aktivna športnika in zelo rada kolesariva, zato sva se odločila, da pregledava urejenost kolesarskih poti v Mestni občini Ptuj.

V raziskovalni nalogi sva tako s pomočjo intervjuja dobila podatke o številu (oz. kilometrih) kolesarskih poti v Mestni občini Ptuj, seznanila sva se z zakonodajo na področju urejanja tega področja (zakon o pravilih cestnega prometa) ... Predvsem sva se osredotočila na to, kako se lahko učenci OŠ Olge Meglič varno pripeljemo v šolo s kolesom. Meniva, da je šolska pot do naše Olgice za kolesarje neurejena in nevarna.

**Ključne besede:** kolesarska steza, varnost, urejenost, osnovnošolci

## **ABSTRACT**

Lately, there has been a number of Healthy Lifestyle Initiatives in media and on social networks. Cycling, as a mean of transport to work or school, is also a part of such initiatives, not only due to its influence on people's state of health, but also due to the fact that it is environmentally friendly. That is why the authors, who are both active athletes and keen cyclists themselves, have decided to research the condition of cycle routes in the Municipality of Ptuj.

First, they researched the legislature dealing with this issue and then established the actual condition of cycle routes in Ptuj out in the field. They discussed their findings with the leader of Ptuj Cycle Network. However, they mainly focused on the fact of how safe it is for the students of Olga Meglič Primary School to ride their bikes to school. They have ascertained that the cycle routes leading to the school are not only in bad condition, but also dangerous.

**Key words:** cycle route, safety, condition, primary school students

# 1 UVOD

Kolesarjenje je vedno bolj uveljavljena oblika rekreacije, hkrati pa je tudi ena izmed možnosti prihoda na delo oziroma v šolo, kar je predvsem zelo prijazno do okolja. Kolesarjenje namreč ne onesnažuje okolja, poskrbimo pa tudi za telesno kondicijo. Ko sva v petem razredu opravljala kolesarski izpit, sva bila prepričana, da bova od takrat naprej lahko prihajala v šolo s kolesom. Vendar temu ni tako, saj sta najini mami mnenja, da pot s kolesom v šolo ni varna. Zato sva se odločila, da pot natančno pregledava in mamam dokaževa nasprotno.

Pri vsem tem pa naju je zanimala tudi splošna urejenost kolesarskih poti v naši občini. Največ časa sva namenila kolesarjenju po Mestni občini Ptuj in spoznavanju s to tematiko na terenu, saj se nama je zdelo najbolj pomembno, da si kolesarske steze sama ogledava, jih prekolesariva in na podlagi tega podava svoje mnenje.

Na začetku najinega raziskovanja sva najprej pogledala, kaj o kolesarjenju pravi zakonodaja, zato sva pregledala Zakon o cestah, Zakon o varnosti cestnega prometa ter Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah.

Postavila sva tudi naslednji hipotezi:

**H1:** Na Ptujju ni dovolj kolesarskih stez.

**H2:** Kolesarske steze na Ptujju niso urejene in povezane.

Glede na to, da sva bila kot kolesarja zdaj veliko udeležena v prometu, lahko zapiševa ugotovitev, da s(m)o kolesarji v prometu zelo ogroženi, saj je kolesarska infrastruktura v Mestni občini Ptuj slabo razvita ali v slabem stanju. Predvsem v našem šolskem okolišu je veliko nevarnih odsekov za kolesarje, urejenih kolesarskih stez pa je zelo malo. Čeprav postaja kolesarjenje vse bolj priljubljeno, pa je na področju urejenosti kolesarskih stez v naši občini treba še veliko narediti.

Ko sva bila recimo v Mariboru in Ljubljani, sva ugotovila, da je tam za kolesarje veliko bolje poskrbljeno, saj imajo povezane kolesarske steze, lahko bi rekli, da imajo dobro urejeno kolesarsko omrežje. In ravno zato je mogoče opaziti veliko kolesarjev – tako šolarjev kot tistih, ki se s kolesom vozijo v službo. Na ta način je zmanjšan tudi vpliv izpušnih plinov na okolje, ljudje pa naredijo še nekaj za svoje zdravje.

Tudi midva bi se rada s kolesom vozila v šolo in oba imava tudi mlajše bratce, ki jih pogosto spremljava v ali iz šole. Najini mami (predvsem Matijeva, saj je družina od šole bolj oddaljena) pa sta absolutno proti temu, saj menita, da je pot s kolesom v šolo nevarna. Zato sva Matijevo pot v šolo tudi posnela in jo dobro pregledala in bova na tem primeru poskusila najti rešitve za izboljšanje stanja na tem področju. In čeprav se zavedava, da je to zelo težko, saj je povezano z velikimi sredstvi in delovnimi posegi, sva prepričana, da se da tudi z majhnimi koraki kaj narediti.

Na koncu uvoda pa bova zapisala še to:

Želiva si, da bi se več ljudi odločalo za kolo kot prevozno sredstvo za v šolo, službo, v trgovino ... Že s tako malo zadevo lahko naredimo veliko zase in za svoje zdravje, naredimo pa tudi nekaj za čistejše okolje.

## 2 TEORETIČNI DEL

### 2.1 Pravna ureditev

Kolo je splošno dostopno prevozno sredstvo, ki ga ni težko vzdrževati, omogoča gibanje na daljših razdaljah kot na primer pešačenje, predvsem pa lahko uspešno nadomesti uporabo avtomobila znotraj mest in s tem zmanjšujemo tudi vpliv izpušnih plinov na čistost zraka.

Seveda pa je v ta namen potrebno v mestu imeti urejeno tovrstno prometno infrastrukturo – mrežo kolesarskih stez, ki kolesarjem omogočajo varno sodelovanje v cestnem prometu. V ta namen sva pregledala Zakon o cestah in poiskala informacije, pomembne za kolesarje.

V Zakonu o cestah (ZCes-1), ki določa in ureja:

- status in kategorizacijo javnih cest,
- enotna pravila za gradnjo, upravljanje in vzdrževanje vseh javnih cest ter pogoje za uporabo nekategoriziranih cest, ki se uporabljajo za javni cestni promet, zaradi zagotavljanja enakih pogojev za varno odvijanje cestnega prometa na celotnem cestnem omrežju,
- obvezno gospodarsko javno službo za zagotavljanje stanja javnih cest za varen in neoviran promet,
- upravljanje, gradnjo, vzdrževanje in varstvo javnih cest ter prometa na njih,

so v 2. členu – pomen izrazov opredeljeni naslednji pojmi, povezani s kolesarjenjem:

26. kolesarska pot je s predpisano prometno signalizacijo in prometno opremo označena cesta, ki je namenjena prometu koles in drugih uporabnikov, pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa in predpisi, ki urejajo ceste;

27. kolesarski pas je vzdolžni del vozišča, ki je označen z ločilno črto in je namenjen prometu koles in koles s pomožnim motorjem;

28. kolesarska steza je del cestišča, ki ni v isti ravnini kot vozišče ali je od njega ločena kako drugače in je namenjena prometu koles in koles s pomožnim motorjem.

V 41. členu (omrežje kolesarskih povezav) pa je med drugim zapisano:

(1) Kolesarska povezava je niz prometnih površin, namenjenih javnemu prometu kolesarjev in drugih udeležencev pod pogoji, določenimi s pravili cestnega prometa, in predpisi, ki urejajo javne ceste, ter je označena s predpisano prometno signalizacijo.

(2) Kolesarska povezava je lahko izvedena kot kolesarska pot, kolesarska steza, kolesarski pas ali kot prometna površina, ki je namenjena tudi drugim udeležencem v prometu.

(3) Kadar kolesarska povezava poteka po kolesarski poti, je ta lahko samostojna javna cesta, ki je namenjena le prometu kolesarjev.

(4) Glede na povezovalni pomen v prostoru se kolesarske povezave delijo na daljinske, glavne, regionalne in lokalne kolesarske povezave.

(5) Kolesarske povezave se lahko med seboj deloma prekrivajo.

## 2.2 Vrste kolesarskih povezav

Vrste kolesarskih povezav so:

- kolesarska pot,
- kolesarska steza,
- kolesarski pas,
- kolesarji na vozišču (skupaj z ostalim prometom) – sistem »sharrow«.



**Slika 1:** Kolesarska pot ([www.sloveniaholidays.com](http://www.sloveniaholidays.com))



**Slika 2:** Kolesarska steza ([www.entente-florale.si](http://www.entente-florale.si))



Slika 3:: Kolesarski pas ([www.mobile2020.eu](http://www.mobile2020.eu))



Slika 4:: »Sharrow« ([www.maribor24.si](http://www.maribor24.si))

### 2.3 Prometni znaki za kolesarje

Seveda pa tudi za kolesarje veljajo cestno-prometni predpisi in še dodatni prometni znaki, ki urejajo promet kolesarjev. Enako, kot se morajo vozniki motornih vozil držati predpisov, se jih moramo tudi kolesarji in še posebej moramo biti pozorni na nam namenjene prometne znake. Spoznali smo jih že, ko smo v petem razredu opravljali kolesarski izpit.

V Pravilniku o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah sva našla naslednje znake, pomembne za kolesarje (vir: spletna stran MIT-GRNJAK)



A. Prepovedan promet za kolesa



B. Steza za pešce in kolesarje



C. Kolesarska steza



D. Prehod za kolesarje



E. Steza za mešan promet pešcev in kolesarjev



## 2.4 Kolesarska infrastruktura

V Navodilih za projektiranje kolesarskih površin je na strani 9 navedenih šest osnovnih zahtev za kolesarju prijazno infrastrukturo:

- varne prometne površine,
- zaključenost kolesarskega omrežja – brez prekinitev, veliko možnosti za priključevanje na ostalo prometno omrežje, možnost vračanja na začetno točko potovanja;
- čim bolj direktne povezave - izogibanje obvozom (pri izbiri trase naj velja pravilo, da najdaljša varianta določene smeri ni več kot 20 % daljša od najkrajše možne),
- atraktivne in kolesarju privlačne rešitve,
- oblikovanje obcestja, počivališč, vegetacija,
- udobne prometne površine (vzponi in padci v mejah do 5 %, izjemoma na krajših razdaljah do 8 %).

Pri prebiranju vse te literature sva ugotovila, da je za kolesarje na papirju zelo dobro poskrbljeno. Zakonov in pravil je veliko, pa vendar so kolesarji kot udeleženci v prometu zelo ogroženi, saj v praksi zadeve niso izpeljane. Če recimo pogledamo naš šolski okoliš, se moramo učenci naše šole večinoma voziti po cesti kot ostali udeleženci v prometu. Vozila na teh ozkih cestah dosegajo hitrosti predpisanih 50 km/h, pri prehitevanju kolesarja pa niso pozorni, saj to po navadi storijo zelo na ozko in nas pri tem zelo ogrožajo.

### **3 EMPIRIČNI DEL**

#### **3.1 Raziskovalna vprašanja**

Na začetku raziskovalne naloge sva si zastavila tri raziskovalna vprašanja.

1. raziskovalno vprašanje: Ali je na Ptuju dovolj kolesarskih stez?
2. raziskovalno vprašanje: Ali so kolesarske steze na Ptuju primerno urejene in varne?
3. raziskovalno vprašanje: Ali je pot do OŠ Olge Meglič s kolesom varna ali ne?

Vsa ta vprašanja sva postavila tudi učencem naše šole, saj naju je zanimalo, če delijo najino mnenje. Z odgovori na vsa tri raziskovalna vprašanja sva želela ugotoviti, ali sta najini hipotezi pravilni, kar sva še dodatno preverila na terenu.

Svoje ugotovitve sva po končanem raziskovanju predstavila tudi gospodu Miranu Mešku, predsedniku Ptujске kolesarske mreže (povzetek pogovora je v nadaljevanju).

#### **3.2 Metode raziskovalnega dela**

Pri raziskovalni nalogi sva uporabila naslednje metode:

- a) metoda analiziranja – pregled in analiza zakonodaje;
- b) metoda anketiranja – želela sva izvedeti, kaj učenci naše šole menijo o urejenosti, varnosti in številčnosti kolesarskih stez na Ptuju;
- c) metoda opazovanja – spoznavanje problematike na terenu.

#### **3.3 Izvedba ankete in opisi grafov**

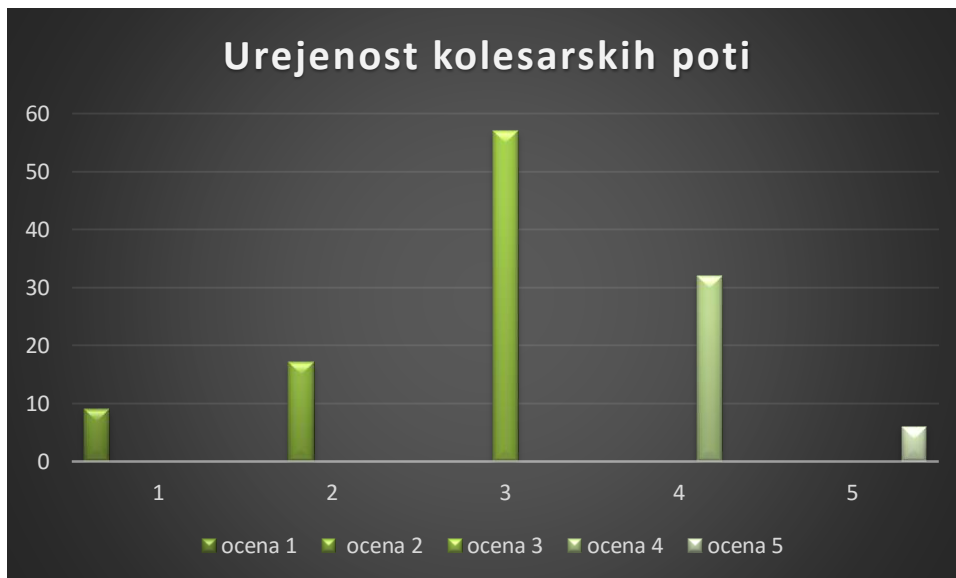
Anketo sva izvedla med učenci od 6. do 9. razreda, torej tistimi, ki so že opravili kolesarki izpit in so lahko samostojni udeleženci v prometu. Nisva želela pripraviti obsežnega anketnega vprašalnika, želela sva dobiti le odgovore na najina raziskovalna vprašanja. Ker se zavedava, da učenci ne poznajo ustrezne terminologije in tako ne ločijo med kolesarsko stezo in kolesarsko potjo (tudi midva sva pred začetkom raziskovanja kolesarsko stezo imenovala pot), sva v vprašanjih uporabila termin kolesarska pot in jim pred začetkom anketiranja povedala, da gre za možnost kolesarjenja po za to posebej urejenih poteh oz. stezah in naj imajo pri odgovarjanju v mislih torej kolesarske steze.

Anketo sva v dogovoru z učitelji razdelila med učnimi urami in učence šole prosila, da odgovorijo na vsa tri zastavljena vprašanja. Pri enem vprašanju je bilo treba le obkrožiti ustrezn odgovor, pri dveh pa podati svojo oceno. Ocene so bile enake šolskim (1-5).

Anketa je bila anonimna. Na anketo je odgovarjalo 121 učencev.

### I. anketno vprašanje: Kako bi ocenili urejenost kolesarskih poti na Ptuju?

S tem vprašanjem sva želela izvedeti, kako urejene se zdijo kolesarske poti učencem, ki že imajo kolesarski izpit. Učenci so poti ocenjevali z obkroževanjem odgovorov.

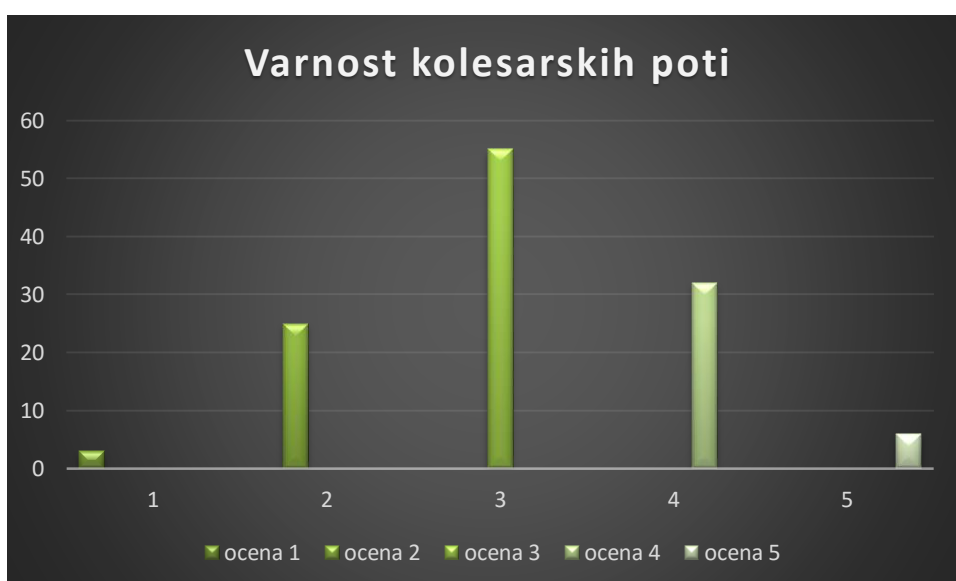


Slika 5: Kako bi ocenili urejenost kolesarskih poti na Ptuju?

Iz grafa je razvidno, da največ anketirancev meni, da so kolesarske poti na Ptuju dobro urejene. (57 učencev), da so prav dobro urejene meni 32 učencev, 6 jih pravi, da so odlične. 17 učencev jih je ocenilo kot zadostne, 9 pa kot nezadostne.

### II. anketno vprašanje: Kakšna se vam zdi varnost kolesarskih poti na Ptuju?

S tem vprašanjem sva želela izvedeti, kako varne se našim anketirancem zdijo kolesarske poti na Ptuju. Vsak anketiranec je obkrožil eno številko od 1 do 5.

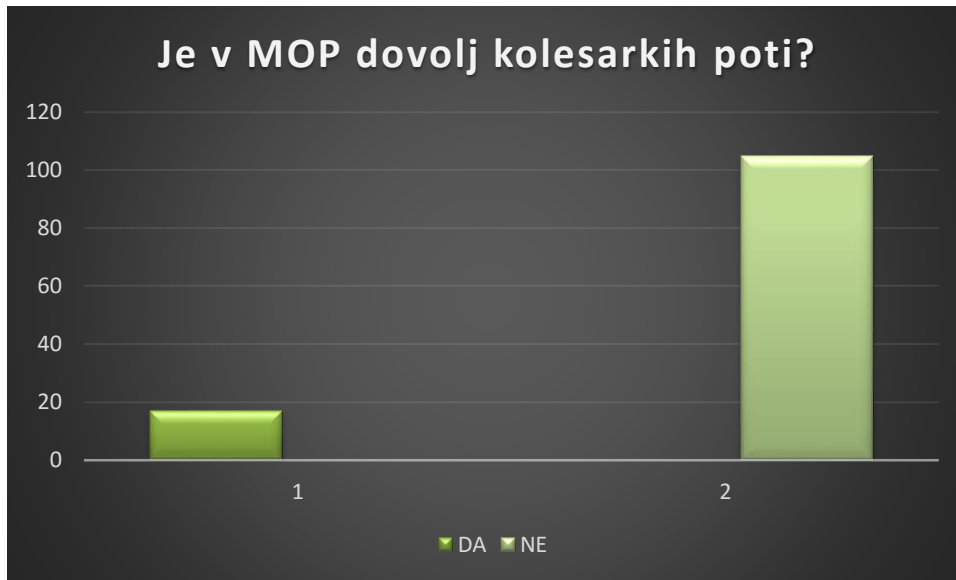


### Slika 6: Kakšna se vam zdi varnost kolesarskih poti na Ptuju?

Iz grafa je razvidno, da največ anketirancev varnost ocenjuje kot dobro, 32 kot prav dobro in 6 kot odlično. 25 učencev pa meni, da varnost ni zadostna, 3 jo ocenjujejo kot zelo slabo.

### III. anketno vprašanje: Ali menite, da je na Ptuju dovolj kolesarskih poti?

S tem vprašanjem sva želela izvedeti mnenje anketirancev o številu kolesarskih poti na Ptuju.



Slika 7: Ali menite, da je na Ptuju dovolj kolesarskih poti?

Kar 105 učencev meni, da na Ptuju ni dovolj kolesarskih poti, le 17 jih je odgovorilo z da.

### 3.4 Razlaga rezultatov

Kot sva predvidevala, delijo učenci naše šole najino mnenje, in sicer, da je v naši občini premalo kolesarskih stez in da so obstoječe bolj slabo urejene. Vse to sva potrdila tudi z opazovanjem na terenu. Kolesarskih stez ni dovolj, so slabo urejene oziroma so v slabem stanju, najboljše je urejena najnovejša kolesarska steza na Potrčevi cesti (od semaforjev do avtopralnice Raj), ki pa ni povezana z nobeno kolesarsko stezo.

Pri obravnavi rezultatov in izdelavi raziskovalne naloge sva ugotovila, da sva učencem žal postavila zastaviti vprašanje, ali uporabljajo kolo kot prevozno sredstvo v šolo. Zato sva si ogledala za kolesa namenjeno parkirišče, na katerem stoji le nekaj koles, kar nama daje vedeti, da le redko učenci naše šole uporabljajo kolo kot načina prihoda v šolo.

## 4 REZULTATI IN OCENITEV RAZISKOVALNIH VPRAŠANJ

Po končani anketi ter delu na terenu sva svoje zaključke delila tudi z gospodom Miranom Meškom, predsednikom Ptujске kolesarke mreže. Pogovarjali smo se v učilnici naše šole in prilagava povzetek tega pogovora. Nisva se namreč odločila za intervju, temveč sva z njim želela razpravljati o najinih ugotovitvah.



**Slika 8:** Pogovor z g. Meškom (foto: Vida Lačen)

### **Pogovor z g. Miranom Meškom**

Gospod Meško nama je povedal, da je Ptujsko kolesarsko mrežo ustanovil, ko je bil mestni svetnik in je bil odgovorna oseba za okolje in prostor. Namen ustanovitve kolesarske mreže je bil, da se zažene premik v razvoju kolesarskih poti na Ptuj. Dandanes je kolesarska mreža Ptuj najhitreje rastoča organizacija na Ptuj. Glede dodajanja kolesarskih stez je povedal, da je zato potrebna celostna prometna strategija, ki je v MO Ptuj trenutno v fazi pripravljanja. Povedal je, da bo v novi celostni prometni strategiji večji poudarek na kolesarstvu, kot je bilo to v prejšnjih. Razložil nama je, da je Ptuj zelo slabo oskrbljen s kolesarskimi stezami, saj jih je skupaj v celotni občini le 13 km. Te kolesarske steze tudi ne sestavljajo mreže, saj niso povezane, ampak se mora kolesar peljati po cesti. Glede Ptujске kolesarske mreže je povedal, da je le-ta nastala junija 2015 in zdaj šteje že več kot 400 članov ter upa, da bodo s svojo številčnostjo pripeljali do sprememb. Ptujška kolesarska mreža ljudi h kolesarjenju spodbuja z informiranjem o zdravem načinu življenja, varovanju okolja in zmanjšanju stroškov. Investicij ptujška kolesarska mreža ne more opraviti, saj je za to zadolžena občina. Glede varnosti kolesarskih stez in urejenosti v okolišu OŠ Olge Meglič se je strinjal z nama, da je najnevarnejši odsek Volkmerjeva-Bratje Reš-Maistrova, saj na tem odseku kolesarske steze ni, cesta je dokaj ozka in veliko je prometa. Velik problem se mu zdi tudi Prešernova, saj ni steze in je enosmerna cesta, kar pomeni, da s kolesom ne smeš v nasprotno smer, temveč se moraš enako kot motorna vozila peljati naokoli. Povedal je, da je kultura obnašanja voznikov do kolesarjev po celotni Sloveniji enaka in to zelo slaba. Potrebno je posvečati več pozornosti šibkejšim v prometu, v tem primeru kolesarjem. Eden izmed namenov Kolesarske zveze je tudi ozaveščanje ljudi o vožnji z avtom v bližini kolesarja in prehitevanje le teh.

Na koncu pogovora je poudaril, da več kot jih bo v kolesarski mreži na Ptuj, večja je možnost sprememb na tem področju. Velik problem pri gradnji novih kolesarskih poti je financiranje le teh, saj so velika finančna obremenitev.

Ptujska kolesarska mreža je dobila odobreno pobudo, da bodo zapuščeno igrišče pri vrtcu Zvonček spremenili v poligon varne vožnje. Rekel je tudi, da bo najin predlog o ureditvi kolesarskih stez z namenom možnosti varne vožnje s kolesom v šolo, posredoval nadrejenim na tem področju.



**Slika 9:** Pogovor z g. Meškom (foto: Vida Lačen)

## 5 ZAKLJUČEK

V Mestni občini Ptuj je torej 13 km kolesarskih stez. Te med seboj niso povezane in vse tudi niso varne, saj so slabo urejene in vzdrževane. Za zaključek bova opisala izkušnje s terena.

Posnela sva filmček o poti v šolo s kolesom. Matijeva pot v šolo je dolga dober kilometer, poteka po dokaj prometnih mestnih cestah in nima niti metra kolesarske poti. Je zelo nevarna, saj je ozka (predvsem Slomškova ulica, Slovenski trg in Prešernova ulica), zato kolesarja vozniki motornih vozil ne morejo varno prehiteti. Iz izkušenj lahko poveva, da so vozniki v teh primerih zelo nervozni. Filmček je tudi priloga tej nalogi.

Vzemimo za primer stezo pri Srednješolskem centru Ptuj - steza je na delu, kjer zavijemo proti dvorani, od pločnika ločena z višinsko razliko in robnikom iz granitnih kock. Kolesar z navadnim kolesom le s težavo premaga robnik, pri tem moramo seveda upoštevati nevarnost poškodbe in to da mora za varno prečkanje dvigniti sprednje kolo s tal in s tem tvega poškodbo oz. padec. Še ena nepravilnost v tem predelu je to, da je steza zelo razpokana zaradi vožnje in vremenskih vplivov, kar otežuje varno vožnjo kolesarjem. Kolesarska pot na Potrčevi cesti je na primer ena novejših na Ptujju, zato je dokaj urejena, vendar sva tudi tam opazila nepravilnosti, saj ni priključena na nobeno drugo kolesarsko stezo – od tiste na Volkmerjevi jo loči le recimo 200 metrov. Na primer, če se kolesar pelje v smeri od bolnice proti Športni dvorani Center, mora pri Domu upokojencev na cesto, saj se tam steza konča in se mora peljati po dokaj ozki cesti do križišča pri parkirišču Gimnazije Ptuj, kjer lahko spet zapelje na kolesarsko pot. Na tem delu vozniki motornih vozil dosegajo visoke hitrosti, saj je cesta ravna in iz tega razloga so na njej tudi cestne ovire. Težavo bi lahko odpravili le s kolesarsko stezo (s stezo za pešce in kolesarje) na pločniku od Doma upokojencev in mimo blokov in bi jo umestili tako, da bi zmanjšali zelenico. Na prej omenjenem odseku mora kolesar namreč previdno peljati kakšnega 0,5 m stran od pločnika, ker je na vsakih 5 m jašek.

Najnevarnejši odsek okoliša OŠ Olge Meglič je definitivno Volkmerjeva-Bratje Reš-Maistrova. Ta odsek je tako nevaren predvsem zato, ker je to tudi regionalna povezava Ptuj-Maribor in je zadnje čase zelo prometna, torej vsi ti vozniki povzročajo povečan promet, zaradi jutranjega hitenja pa je tukaj še bolj nevarno. V tem primeru lahko kolesar vozi popolnoma po pravilih, vendar zaradi nepazljivosti voznika utрпи tudi usodne poškodbe. Zato sva mnenja, da je na tem odseku nujno potrebna steza, «sharrow» ali kolesarski pas, da se zagotovi boljša varnost. Iz informacij, ki sva jih prejela od gospoda Meška glede nesreč, v katere so bili vključeni kolesarji, je jasno razvidno, da v niti eni sami nesreči kolesarji niso bili povzročitelji. Na ta problem bi lahko močno vplivali tudi mediji in razna društva z deljenjem letakov, kar bi verjetno pripomoglo k informiranosti voznikov o kulturi vožnje v bližini kolesarja in posledično zmanjšalo poškodbe kolesarjev zaradi prometnih nesreč, ki jih ne povzročijo sami.



## 6 LITERATURA IN VIRI

1. Zakon o cestah (ZCes-1). Dostop: Uradni list RS, št. 109/2010 z dne 30. 12. 2010, (10. 2. 2016).
2. Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opremi na javnih cestah. Dostop: Uradni list RS, št. 46/2000 z dne 31. 5. 2000, (10. 2. 2016).
3. Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1-UPB4. Dostop: Uradni list RS, št. 133/2006 z dne 18. 12. 2006, (22. 2. 2016).
4. Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Direkcija RS za ceste: Navodila za projektiranje kolesarskih površin (junij 2010)  
Dostop: [http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Stran\\_navodila\\_in\\_vzorci/kolesarji\\_prelom\\_web\\_06-2012.pdf](http://www.di.gov.si/fileadmin/di.gov.si/pageuploads/Stran_navodila_in_vzorci/kolesarji_prelom_web_06-2012.pdf), (25. 2. 2016).
5. Spletna stran podjetja Mit Grnjak, Signalizacija d.o.o. Dostop: [http://www.mit-grnjak.com/znaki\\_za\\_obvestila](http://www.mit-grnjak.com/znaki_za_obvestila), (2. 3. 2016).