

PAZIBUŽO 2015

Rekreativni kolesarski dogodek, namenjen ugotavljanju stanja in varnosti kolesarskih poti v slovenski Istri

Europe Direct Koper - Capodistria in PiNA sta ob Evropskem tednu mobilnosti organizirala drugo edicijo enodnevnega terenskega posveta, imenovan PAZIBUŽO.

V prvi ediciji je šlo za kolesarski izlet od Kopra do Pirana, na katerem smo skupaj z udeleženci ugotavljali, ali je omenjeno relacijo mogoče varno prekolesariti brez kršenja cestnoprometnih predpisov. Ugotavljali smo tudi, katera so tista mesta, ki bi s primernejšo ureditvijo zagotavljala večjo varnost ter ne nazadnje zadovoljstvo kolesarjev in drugih uporabnikov teh površin. Analiza stanja je bila zbrana in objavljena v obsežni analizi stanja »Mladi v obalnih občinah« (2014).

Po uspešni prvi izvedbi delavnice Pazibužo, smo se v okviru Evropskega tedna mobilnosti v letu 2015 ponovno podali na pot z namenom, da skupaj z udeleženci ugotovimo, ali se je v vmesnem času stanje kolesarske povezave med Koperom in Piranom, glede na ugotovitve preteklega leta, izboljšalo. Kolo je namreč bilo in ostaja eno od okolju najprijaznejših prevoznih sredstev, vendar je nesmiselno pričakovati, da bi se njegova uporaba drastično povečala brez zagotavljanja urejenih in varnih kolesarskih poti.

Zbrane popise je uredila Kaja Cunk, Neža Flajs pa jih je oblikovala v končno poročilo v obliki »Analize stanja kolesarskih poti KOPER–IZOLA–PIRAN 2015«.

ANALIZA STANJA KOLESARSKIH POTI KOPER–IZOLA–PIRAN 2015

Avtorica: NEŽA FLAJS

IZBOR TRASE

Že v prvi ediciji dogodka PAZIBUŽO je bila izbira trase prepuščena udeležencem, in tudi tokrat je bilo tako. Kljub temu je trasa večinoma potekala enako kot prvič. Edini spremembi sta bili v Kopru pot od Vojkovega nabrežja do podhoda pri Semedelski cesti (Vojkovo nabrežje smo na polovici zapustili in se odpeljali mimo železniške postaje in pot nadaljevali po kolesarski stezi ob Badaševici) in pot od parka Pietro Coppo do južne ceste (tokrat so udeleženci izbrali pot preko Pittonijeve ulice in Bazoviške ceste).

KOPER

Občina Koper ima na splošno veliko urejenih kolesarskih poti, ki pa še zmeraj niso povezane v učinkovit sistem. Poleg tega znotraj starega mesta in po njegovem obodu ni zaslediti kolesarskih poti, z izjemo Kopališkega nabrežja, pa še tam je na zahodnem delu kolesarski promet dovoljen le v eno smer.

Obalna cesta med Koprom in Izolo je dobro vzdrževana, vendar glede na število in raznovrstnost uporabnikov neprimerno urejena – širina uporabne tlakovane površine za ne-pešce je mestoma preozka, in ne omogoča varnega srečanja dveh nasproti vozečih.

Zaporedna številka	Težava / problematično mesto oz. odsek	Predlagana rešitev
1	Na Cankarjevi ulici ni označene kolesarske steze ali druge signalizacije, ki bi narekovala potek kolesarjenja.	Določitev in označba kolesarskih poti znotraj starega mestnega jedra in okrog le-tega.
2	Kolesarske poti okrog starega mestnega središča niso povezane v učinkovit sistem – med drugim so kolesarske poti prekinjene pri Supernovi in Luki Koper.	Temeljita inventarizacija obstoječih in potencialnih kolesarskih povezav znotraj Kopra in v njegovem zaledju ter vzpostavitve učinkovitega omrežja kolesarskih poti, ki bi Koper povezovala z zaledjem.
3	Dotrajanost infrastrukture na nekaterih delih - dotrajanost kolesarskega mostu pri železniški postaji.	Sanacija vozne površine na mostu.
4	Neustrezna prometna signalizacija in ovire na nekaterih delih: na Tomšičevi ulici so prometni znaki nad kolesarsko stezo postavljeni prenizko. Previsok ležeči policaj v podvozu na kolesarskem krožišču v Semedeli.	Ustrezna postavitve prometnih znakov, da s svojo prisotnostjo ne bodo ogrožali kolesarjev. Odstranitev neprimerno visokih ovir na kolesarski stezi in postavitve nižjih.

5	<p>Potreba po razširitvi in ureditvi obalne ceste Koper - Izola</p> <p>a) Drevesa ki trenutno rastejo ob poti med Kopro in Žusterno niso najprimernejša, saj ne le, da zaradi majhnih krošenj ne nudijo dovolj sence, njihov koreninski sistem je plitek in pogosto prihaja do poškodb vozne/pohodne površine.</p> <p>b) Določeni odseki so preozki za varno srečevanje raznovrstnih uporabnikov te povezave (pešci, rolkarji, kolesarji, motoristi; otroci, mladostniki, odrasli, starostniki...).</p>	<p>Zasaditev druge vrste dreves z globokim koreninskim sistemom in dovolj velikimi in gostimi krošnjami.</p> <p>Pri trenutni ureditvi bi bila najbolj smiselna postavitev ograje ob morju. Pri preureditvi obale med Kopro in Izolo pa bi bilo potrebno ločiti in jasno opredeliti površine za različne uporabnike.</p>
6	<p>Prometni znak pred izvozom v Izolo ima nosilce tik ob robu asfaltne površine, kar zelo ogroža in včasih onemogoča srečanje kolesarjev s pešci/drugimi kolesarji;</p>	<p>Odmik nosilcev oz. namestitvev nosilca, ki tablo podpira s strani in s tem ne ovira uporabnikov poti.</p>

IZOLA

Izola, tako kot Koper, nima vzpostavljene mreže kolesarskih poti, ki bi mestno jedro povezovala z zaledjem in kolesarsko potjo D-8. Izola v centru sicer nima posebej označenih površin za kolesarje, vendar je po večini najvišja dovoljena hitrost dovolj nizka in grbine na cesti dovolj učinkovite, da kolesarjenje po cestišču ne predstavlja večje nevarnosti. Problem so predvsem pomanjkljive oz. neobstoječe oznake, ki bi kolesarje napotile npr. na Parenzano oz. proti Kopru / Portorožu.

V splošnem so udeleženci mnenja, da je Parenzana zgledno urejena, zlasti oskrbovano postajališče na strunjanski strani tunela Šalet, potrebno pa bi bilo odpraviti nekatere moteče elemente na in ob vozišču (osvetljava in odvodnjavanje v tunelu, postajališča s pitno vodo in sanitarijami, ovire na cesti).

Zaporedna številka	Težava / problematično mesto oz. odsek	Predlagana rešitev
7	<p>Neurejenost vozišča pred in ob avtokampu Jadranka</p> <p>a) Neobrezana živa meja pred kampom in ob njem.</p> <p>b) Nevaren in povsem nepregleden ovinek pri glavnemu vhodu v avtokamp ter nenadno prenehanje in ponovni pojav kolesarske steze ob vstopu v mesto.</p>	<p>Redno striženje ali menjava za drugo vrsto grmovja oz. odstranitev žive meje.</p> <p>Odstranitev elementov ki otežujejo preglednost nad voziščem ter povečanje radija zavoja in odmika klančine od vhoda v kamp; jasna ureditev in označbe poteka kolesarske poti pred prvim krožiščem – v primeru, da je nemogoče zagotoviti ločeni pas za kolesarje, naj se uredi klančino za prehod na cesto.</p>
8	<p>Neprimerne in pomanjkljive označbe za kolesarsko pot D-8: ob vstopu v Izolo je težko opaziti tablo, ki označuje nadaljevanje omenjene poti, znotraj mesta pa ni oznak ali informativnih tabel, ki bi potencialnega uporabnika napotile nanjo.</p>	<p>Postavitev tabel že pri vstopu v krožišče, ki kolesarja vodijo k tretjemu izvozu in pa postavitev tabel na pomembnih točkah znotraj samega mesta, ki bi obiskovalce napotila na pot D-8.</p>
9	<p>Neurejen odsek poti D-8 – del poti, ki poteka vzporedno z Južno cesto ni asfaltiran ali drugače tlakovan, zaradi česar je neprimeren za večino koles</p>	<p>Primerno tlakovanje oz. asfaltiranje odseka.</p>

10	Neprimerno urejen predor Šalet – Slaba razsvetljava – luči so nameščene, vendar ne zagotavljajo zadostne svetlobe. Zastajanje vode – kolesarje to prisili k vijuganju da bi se izognili nevarnosti zdrsa, kar zaradi slabe osvetljenosti lahko privede do trka z nasproti vozečimi ali pešci.	Nadomestitev obstoječih žarnic s takimi z večjo svetilnostjo, če pa to ni mogoče menjava samih svetil. Ureditev odvodnjavanja s stranskimi oz. prečnimi jaški.
11	Neprimerne ovire na vozišču, ki onemogočajo vožnjo dvoslednim vozilom – v primeru dvosmernega kolesarskega prometa je varnost udeležencev ogrožena, saj te ovire zožijo vozišče na meter širine.	Pred ovirami na cesti bi morala v zadostni razdalji stati oznaka, ki bi kolesarje opozarjala nanje (zlasti je to pomembno zaradi večjih skupin kolesarjev), še bolje bi bilo, da bi namesto dveh ovir stal na sredi količek, ki bi še zmeraj opravljal funkcijo onemogočanja vožnje dvoslednim vozilom, ob tem pa ne bi zožil vozne površine.
12	Potreba po dodatni infrastrukturi za kolesarje na Parenzani – trenutno nikjer ni dostopna pitna voda, poleg tega pa bi bilo zaradi številnih uporabnikov potrebno namestiti sanitarne objekte.	Namestitev pitnikov in sanitarij na pomembnejših počivališčih.
13	Slaba preglednost pred vstopi v ovinke na Parenzani in neurejene bankine.	Ureditev bankin in postavitve ogledal v vseh nepreglednih ovinkih.

* Na karti ta točka ni označena, saj bi bilo to nesmiselno brez predhodnega celostnega načrta ureditve kolesarskih poti.

PIRAN

V občini Piran je kar nekaj urejenih in označenih kolesarskih poti, kljub temu pa je kolesar na poti iz Portoroža v Piran v zadregi, saj je ob spoštovanju pravil primoran voziti med parkiranimi avtomobili in cestiščem. Poleg tega so označeni odseki kolesarskih poti mestoma speljani nelogično, nekateri se brez oznak kako naprej zaključijo, spet druge pa so iz estetskih razlogov označeni tako, da jih nihče ne opazi.

Zaporedna številka	Težava / problematično mesto oz. odsek	Predlagana rešitev
14	Poškodovano cestišče v Strunjanu	Sanacija cestišča.
15	Pomanjkanje oznak za kolesarjenje na relaciji Portorož – Piran (ni celostnega načrta za vodenje kolesarjev na tej relaciji) – kolesarji so primorani voziti med vozečimi se in parkiranimi avtomobili, pri čemer so ogroženi z obeh strani.	Razmisliti bi bilo potrebno o alternativni povezavi med glavno avtobusno postajo v Portorožu in Piranom oz. vzpostaviti samostojne kolesarske steze.
16	Neustrezna prometna signalizacija ob sklediščih soli – pešci ne vidijo oz. upoštevajo talnih označb.	Na tem odseku bi bilo smiselno postaviti tablo, ki jasno označuje, da je tod kolesarski promet dovoljen.
17	Prekinitev kolesarske poti mimo avtobusnega postajališča pred Bernardinom – kolesarja prisili da bodisi sestopi s kolesa, bodisi za 100 m prečka cesto.	Razširitev pločnika in označitev kolesarske poti ali jasna označba poteka poti po drugi strani ceste.
18	Premajhno število stojal za parkiranje koles na bolj obiskanih točkah, zlasti na Tartinijevem trgu.	Postavitev zadostnega števila stojal za kolesa in v prihodnje razmislek o postavitvi 'omaric' zanje ali celo manjše garažne hiše za kolesa, ki bi omogočala varno shranjevanje koles tudi po več dni.

SPLOŠNI PREDLOGI ZA OBMOČJE OBALNIH OBČIN:

- Uvedba in označitev kolesarske poti v območju starih mestnih jeder, ki naj se smiselno priključijo na že obstoječe poti v predmestjih in zaledju.
- Celostna ureditev turistične kolesarske signalizacije – postavitve enotnih tabel, turistični promocijski material idr.
- Namestitev informativnih tabel, ki bi opozarjale na potrebnost uporabe čelade, zlasti na Parenzani

ZAKLJUČEK

Ob zaključku dogodka smo z udeleženci ponovno prišli do skupne ugotovitve, da bi kolesarska povezava med Koprom in Piranom lahko bila veliko varnejša in prijetnejša. Največje probleme predstavljajo pomanjkljive označbe o poteku kolesarske poti, zlasti v križiščih znotraj naselij, večkrat slepo zaključene kolesarske steze, neprimerno vzdrževanje poti (pomanjkanje rednega striženja vegetacije ob poti, pomanjkanje rednega vzdrževanja vozne površine).

Pregled opažanj in pripomb udeležencev glede urejenosti in varnosti prekolesarjene poti in primerjava z lanskim poročilom pa je razkrila, da se stanje od lanskega leta ni opazno izboljšalo, mestoma se je stanje celo poslabšalo.

