

POROČILO S KOLESARSKEGA DOGODKA PAZIBUŽO 2016

Dogodek PAZIBUŽO je namenjen krepitvi aktivne, enakopravne vključenosti in participacije kolesark in kolesarjev v občinah slovenske Istre ter izboljšanju njihovih socialnih kompetenc.

Kulturno izobraževalno društvo PiNA je, skupaj z informacijsko točko Europe Direct Koper - Capodistria, ob letošnjem Evropskem tednu mobilnosti organiziralo že tretjo edicijo enodnevnega terenskega posveta, imenovanega PAZIBUŽO. Kolesarke in kolesarje smo pozvali, da se nam v soboto, 17. septembra 2016, pridružijo na rekreativnem kolesarskem dogodku PAZIBUŽO, z namenom skupnega ugotavljanja STANJA IN VARNOSTI kolesarskih poti v slovenski Istri.

Ob zaključku prve izvedbe dogodka PAZIBUŽO (september 2014), ko je skupina udeleženk in udeležencev skušala ugotoviti, ali je relacijo med Koprom in Piranom možno varno prekolesariti brez kršenja cestnoprometnih predpisov, smo ugotovili, da je KOLESARSKA POVEZAVA MED KOPROM IN PIRANOM VSE PREJ KOT UREJENA IN VARNA, z izjemo nekaterih odsekov Parenzane. Največje težave so predstavljale pomanjkljive označbe o poteku kolesarske poti, zlasti v križiščih znotraj naselij, večkrat slepo zaključene kolesarske steze in neprimerno vzdrževane poti.

V drugi ediciji (september 2015) smo isto traso ponovno preverili ter z udeleženkami in udeleženci že drugič prišli do skupne ugotovitve, da bi kolesarska povezava med Koprom in Piranom lahko bila veliko varnejša in prijetnejša.

Tokrat smo se podali na pot od KOPRA do ANKARANA. Dogodek je vodil Gregor Sotlar (PiNA), popise predlogov in komentarjev je zbrala in pregledala Ema Weixler (PiNA), Neža Flajs, turno kolesarska vodnica, pa jih je oblikovala v končno poročilo v obliki »Analize stanja kolesarskih poti KOPER–ANKARAN 2016«.

Z dogodkom želimo prispevati k primernejši ureditvi kolesarskih poti v slovenski Istri, ki bi zagotavljala večjo varnost in zadovoljstvo kolesark/-jev in drugih uporabnic/-kov teh površin, ter opozoriti na pomen okolju prijazne in trajnostne mobilnosti, h kateri lažje pripomoremo z zagotavljanjem urejenih in varnih kolesarskih poti.

ANALIZA STANJA KOLESARSKIH POTI KOPER–ANKARAN–KOPER 2016

UVOD

Kolesarjenje predstavlja eno najbolj razširjenih in priljubljenih oblik rekreacije, hkrati pa je kolo eno od okolju najprijaznejših prevoznih sredstev. Zato bi bilo treba kolesarjenje bolj aktivno spodbujati, predvsem pri vsakodnevnih opravilih na krajše razdalje (vožnja v šolo, na delo, v trgovino in podobno). Zaradi milih in relativno suhih zim je v slovenski Istri kolesarjenje omogočeno skoraj vse leto, zato bi bilo treba vzpostaviti varen in urejen sistem kolesarskih poti, ki bi tudi potencialne kolesarke/-je spodbudil k tej obliki premagovanja razdalj.

POTEK TRASE

V preteklih letih smo z udeleženci/-kami dogodka preverjale/-i stanje kolesarske povezave med Koprom in Piranom, tokrat pa smo izbrale/-i povezavo med Koprom in Ankaranom. Tako kot na prejšnjih izvedbah je bila tudi tokrat izbira trase prepuščena udeleženkam/-cem. Sicer je bila vožnja sprva načrtovana le v eno smer (od Kopra do Ankarana), vendar smo z udeleženkami/-ci prišli do enotne odločitve, da se skupaj podamo tudi nazaj proti Kopru ter prevozimo še kolesarko povezavo med Bertoki in Kopro (po Parenzani).



Slika 1: Potek trase od Kopra do Ankarana in nazaj do izhodišča na Trgu Brolo v Kopru

OCENJEVANJE POSAMEZNIH ODSEKOV

Trasa ni enotno urejena. Posamezni deli imajo zgledno urejeno kolesarsko stezo, medtem ko je drugi nimajo ali pa je sploh ni, zato so udeležinke/-ci glede na občutek varnosti glasovali o primernosti ureditve posameznega, enotno urejenega odseka. Ocene so pri vsakem od teh prikazane v tabeli:

- zelena barva pomeni, da je odsek po mnenju udeležencev varen;
- rumena barva pomeni, da potrebuje posamezne izboljšave;
- rdeča barva pa označuje povsem neprimerno in/ali nevarno ureditev.

SPLOŠNE UGOTOVITVE

Povezava med Kopro in Ankaranom je za kolesarjenje precej dobro urejena, vendar je še zmeraj kar nekaj odsekov, kjer je kolesarska steza prekinjena ali poteka po neprimerno tlakovani površini, slabo pa so urejene tudi nekateri novejši asfaltirani deli, kjer največjo težavo predstavlja zastajanje vode, raznovrstni in neprimerno postavljeni količki ter podobne ovire, ki naj bi služile varnosti kolesarjev, vendar pogosto opravljajo prav nasprotno funkcijo.

Neprimerno so izvedeni tudi nivojski prehodi s cestišča na kolesarsko stezo ali pločnik, ki od kolesarke/-ja zahtevajo znatno znižanje hitrosti in spremembo smeri vožnje (bolj pravokotna na prehod), sicer bi jo/ga zaradi višinske razlike prehoda lahko spodneslo.

Potrebno bi bilo urediti povezano kolesarsko stezo po celotni obali, od Dragonje do Debelega rtiča in dalje do Milj ter jo povezati s Parenzano, sicer pa bi bilo za spodbujanje dnevnih migrantk in migrantov smiselno urediti kolesarske steze vsaj v zaledju obalnih mest.

Že prejšnja leta so udeleženske/-ci ugotavljale/-i, da na poti od Kopra do Pirana ob glavni kolesarski povezavi ni javnega dostopa do pitne vode, do enakega zaključka pa so prišli tudi letos in predlagali dve možni lokaciji za tako ureditev v povezavi s počivališčem, katerih na trasi Koper–Ankaran ni. Predlagane lokacije ob Škocjanskem zatoku in na makadamskem odseku kolesarske steze v Občini Ankaran so na kartografskem prikazu označene z belim krogcem.

Udeleženske/-ci so predlagale/-i tudi ureditev parkirišč za kolesa, po možnosti varovana in plačljiva (po zgledu mariborskega Kolodvora), sploh v središčih večjih naselij.

KOPER-ANKARAN

Kolesarske steze in poti so v okolici Kopra večinoma urejene, vendar so ponekod preknjene, predvsem pa ni doslednih označb poteka kolesarskega prometa v središču mesta in njegovi neposredni okolici (Pristaniška ulica, Vojkovo nabrežje, ipd.), kjer bi široke promenade dovoljevale nemoten vzporedni promet pešcev in kolesarjev, vendar kolesarske steze niso označene.



Pot proti Ankaranu večinoma poteka po urejenih kolesarskih stezah, vendar so mestoma postavljeni moteči elementi, kot so razni neprimerno postavljeni količki, slabo izvedene zgornje plasti asfalta, ki povzročajo zastajanje vode, stopničasti nivojski prehodi in podobno, najbolj neurejen pa je makadamski odsek mimo Luke Koper na Ankaranski cesti.

Kolesarska steza ob Škocjanskem zatoku je tudi zgledno urejena, žal pa predstavljata zelo prometna cesta in neprijetne vonjave, ki se širijo iz Luke Koper, moteča elementa. V tem delu bi bila zato smiselna zasaditev pasu grmovnic med kolesarsko stezo in cesto.

Preglednica 1: Analiza trase Koper–Ankaran po odsekih s seznamom problematičnih mest in odsekov ter predlaganimi rešitvami.

ODSEKI	Št. na karti	Problematično mesto / odsek	Predlog rešitve	
Od Trga Brolo po Cankarjevi ulici do nekdanjih zaporov na Vojkovem nabrežju ●●●●●●●●	1	Na Cankarjevi ulici ni označene kolesarske steze ali druge signalizacije, ki bi narekovala potek kolesarjenja.	Če prostorsko ni mogoče urediti ločene kolesarske steze, je treba postaviti nedvoumno signalizacijo, ki kolesarje usmeri na cestišče ali pločnik.	
Po Vojkovem nabrežju do križišča s Ferrarsko ulico in Ankaransko cesto ●●●●●●●●	2	Nivojski prehod na kolesarsko stezo je pod neprimerno ostrim kotom in s previsoko stopničko.	Znižanje nivojskega prehoda na način, da zaradi ostrega kota ne bo več predstavljal nevarnosti spodnašanja.	
	3	Občasno zastajanje vode (luže).	Ponovna preplastitev delov, kjer se zaradi neravne površine ob deževju nabira voda.	
Od križišča Vojkovega nabrežja, Ferrarske ulice in Ankaranske ceste po slednji do krožišča pri poslovalnici T-2 ●●●●●●●●	4	Odsek makadama ne predstavlja primerne ureditve - potrebno bi ga bilo tlakovati ter označiti kolesarsko stezo in pločnik za pešce.	Ureditev pločnika za pešce in kolesarske steze s primerno signalizacijo in predvsem asfaltno podlago.	
Od krožišča pri poslovalnici T-2 na Ankaranski cesti do Škocjanskega zatoka (pri poslovalnici Porsche Koper) ●●●●●●●●	5	Na prehodu čez dva dovoza v nadaljevanju je postavljen nevaren niz stebričkov, stezo in pločnik za pešce.	Odstranitev vseh stebričkov ter postavitve enega na sredi kolesarske steze (v liniji prekinjene črte) in enega na pločnik.	



<p>Ob Škočjanskem zatoku do zadnjega krožišča v smeri Ankarana (začetek Železniške ceste)</p> <p>●●●●●●●●</p>	6	Prehod na betonsko ploščo na mostu preko kanala je preoster.	Brušenje robov plošče pod primernim kotom, ki bo omogočal nemoteno vožnjo.	
	7	Slabo izvedene preplastitve na vozni površini povzročajo zastajanje vode.	Ponovna preplastitev problematičnih delov.	
	8	Krožišče pri odcepu proti Bertokom je nevarno, ker kolesar nima prednosti.	Ureditev prometne signalizacije, ki bo pešcem in kolesarjem dajala prednost, saj gre za urbanizirano in predvsem priljubljeno rekreacijsko območje.	
<p>Po Železniški cesti do odcepa kolesarske steze na makadam pri prvih hišah</p> <p>●●●●●●●●●●</p>	9	Površina ni redno čistena.	Znižanje nivojskega prehoda na način, da zaradi ostrega kota ne bo več predstavljal nevarnosti spodnašanja.	
	10	Kolesarska pot ni primerno označena (še zlasti v nasprotni smeri) in tlakovana, zato večina kolesarjev pot nadaljuje po cesti, ki pa je v tem delu še posebej nevarna (ozek prehod čez most).	Označitev kolesarske poti v obeh smereh, ki bo kolesarje povedla po njim namenjeni poti. Na ta račun se bodo izognili vožnji po ozki cesti čez most.	
<p>Od križišča Vojkovega nabrežja, Ferrarske ulice in Ankaranske ceste po slednji do krožišča pri poslovalnici T-2</p> <p>●●●●●●●●●●</p>	11	Makadam je za vožnjo s cestnimi in mestnimi kolesi neprimeren oz. težko vozen.	Asfaltiranje makadamskega odseka.	
	12	Priključitev na Jadransko cesto je nevarna zaradi nepreglednosti in visokih hitrosti (omejitve hitrosti je sicer 70 km/h).	Postavitev signalizacije, ki bo avtomobiliste opozarjala na prehod kolesarjev.	
	13	Pri sv. Katarini ni možnosti prehoda na drugo stran ceste, hkrati pa niso urejeni nivojski prehodi na pločnikja JZ strani ceste do naslednjega prehoda v smeri Ankarana.	Ureditev prehoda na drugo stran Jadranske ceste ob izteku drevoreda in postavitve opozorilne signalizacije.	







<p>Po Jadranski cesti do središča Ankarana</p> 	14	<p>Celotna Jadranska cesta, od Bivja do Ankarana, je za kolesarje nevarna, saj je prometno zelo obremenjena, hitrost avtomobilov pa visoka. Prostora za kolesarsko stezo je sicer dovolj, pa je kljub temu ni.</p>	<p>Možnosti za ureditev je več: dvosmerna kolesarska steza na eni in pločnik na drugi strani Jadranske ceste; kolesarska steza speljana v nadaljevanju makadamskega odseka bliže morju mimo avtokam-pa do središča Ankarana in dalje ob Jadranski idr.</p>	
	15	<p>V središču Ankarana ni urejenih (javnih) stojal za parkiranje koles.</p>	<p>Postavitev javnih stojal za kolesa na ključnih točkah, z možnostjo plačljivega varovanega box-a.</p>	

ANKARAN–BERTOKI–KOPER

Tudi v tem delu so načeloma kolesarske poti večinoma urejene, nekateri odseki in posamezne ureditve pa so kritični. Najbolj nevaren del, ki bi bil potreben celovite preureditve, je na območju krožišča v Bertokih, kjer je kolesar/-ka primoran/-a v vožnjo po zelo prometni cesti, preden zapelje na Parenzano v smeri proti Kopru. Na Parenzani, po kateri poteka kolesarska pot vse do Kopra, ni večjih težav, razen nerednega vzdrževanja rastja in nekaj neprimernih ovir na začetku (v Bertokih). Problematična pa je ureditev ob prihodu na železniško postajo, kjer nadaljevanje kolesarske poti ni označeno, sicer pa poteka v prvem delu po neprimerno tlakovanih površinah.

Preglednica 2: Analiza trase Ankaran–Bertoki–Koper po odsekih s seznamom problematičnih mest in odsekov ter predlaganimi rešitvami.

ODSEKI	Št. na karti	Problematično mesto / odsek	Predlog rešitve	
<p>Od krožišča na koncu viadukta Bonifika do Parenzane na začetku Bertokov</p> 	16	<p>Del pred krožiščem v Bertokih, kjer se kolesarska steza konča in poteka 130 m po zelo prometni cesti - do priključka na Parenzano. V nasprotni smeri (iz Bertokov proti Kopru) pa se morajo kolesarji razvrstiti skupaj z avtomobili sredi zelo prometne ceste.</p>	<p>Za kolesarje bi bilo treba urediti dvo-smeren prehod v krožišču in dvo-smerno kolesarsko stezo ob pločniku do začetka Parenzane.</p>	

<p>Po Parenzani do železniške postaje v Kopru</p> <p>● ● ● ● ● ●</p>	<p>17</p>	<p>Ovire na kolesarski stezi v območju stanovanjskih hiš (v Bertokih) na Parenzani so postavljene pretesno skupaj, so prešteviline in raznovrstne.</p>	<p>Odstranitev nepotrebnih ovir in poenotenje tistih, ki se ohranijo.</p>	
<p>Mimo železniške postaje do križišča Kolodvorske Ljubljanske in Ankaranske ceste</p> <p>● ● ● ● ● ● ●</p>	<p>18</p>	<p>Rastje ob poti ni redno striženo in sega v prometni profil poti.</p>	<p>Redno košenje, striženje in po potrebi odstranjevanje rasti ob poti.</p>	
<p>Mimo železniške postaje do križišča Kolodvorske Ljubljanske in Ankaranske ceste</p> <p>● ● ● ● ● ● ● ●</p>	<p>19</p>	<p>Objekt ulične razsvetljave sredi kolesarske steze na železniški postaji ogroža kolesarje.</p>	<p>Premik ulične svetilke na rob kolesarske steze.</p>	
<p>Mimo sodišča po Vojkovem na brežju do Trga Brolo</p> <p>● ● ● ● ● ● ● ● ●</p>	<p>20</p>	<p>Tlak na mostu čez kanal Badaševice je v izredno slabem stanju, otežuje vožnjo in predstavlja nevarnost tudi za pešce.</p>	<p>Odstranitev dotrajanega tlaka in ponovna preplastitev z asfaltom ali katerim drugim materialom.</p>	
<p>Po Kolodvorski cesti proti Vojkovemu nabrežju do Okrožnega sodišča v Kopru</p> <p>● ● ● ● ● ● ● ●</p>	<p>21</p>	<p>Odsek je glede na dane možnosti primerno urejen.</p>		
<p>Mimo sodišča po Vojkovem na brežju do Trga Brolo</p> <p>● ● ● ● ● ● ● ● ●</p>	<p>22</p>	<p>Ni označene kolesarske steze ali drugih oznak, ki bi nakazale nadaljevanje poti s kolesom.</p>	<p>Ureditev kolesarske steze.</p>	

ZAKLJUČEK

Spodbujanje kolesarjenja kot oblike mobilnosti zahteva ne le ozaveščanje ljudi, temveč tudi primerno infrastrukturo, ki bi tudi bolj ranljivim skupinam uporabnic/-kov, kot so starejši in otroci, omogočila varno vožnjo. Za to bi bilo potrebno načrtovanje in predvsem izvedba mreže povezanih kolesarskih poti, ne le na ravni posameznih občin, temveč za celotno obalno regijo, in jo povezati z nacionalnim omrežjem.

PRILOGA:

Grafični prikaz poteka trase, z označenimi problematičnimi točkami in odseki.