

IRTA

Istra
outdoor



**SMJERNICE
ZA UNAPRJEĐENJE CESTOVNIH
BICIKLISTIČKIH PROMETNICA
U ISTRI**

STUDENI 2017

SMJERNICE ZA UNAPRJEĐENJE CESTOVNIH BICIKLISTIČKIH PROMETNICA U ISTRI

AUTORI

Martin Čotar | martin@irta.hr

Alen Paliska | alen@irta.hr

IRTA

IRTA d.o.o.
Pionirska 1
HR 52440 POREČ
www.irta.hr



Odjel Istra bike&outdoor
Dinka Trinajstića 2
HR 52000 PAZIN
www.istria-outdoor.com

Pazin, studeni 2017.

UVOD

Razvoj Istre kao destinacije za biciklistički te općenito aktivni (outdoor) turizam jasan je prioritet razvoja u trenutnom i budućem razdoblju, što je naglašavaju raniji kao i aktualni Master plan razvoja istarskog turizma, a što definira i nova Strategija razvoja cikloturizma u Hrvatskoj te u pripremi novi Marketinški plan istarskog turizma.

Istra je prilično odmakla u razvoju cikloturizma, a i ostalih oblika aktivnog turizma. To je vidljivo i po velikom broju takvih gostiju koji dolaze u Istru i koriste našu ponudu i infrastrukturu, posebice zadnjih nekoliko godina.

No, postoje još mnogi segmenti koje treba unaprijediti, ispraviti ili izgraditi, a velikim dijelom se to odnosi na prometnu infrastrukturu, koja je ujedno i najkompleksnija i najskuplja. Primarno se pri tome misli na uređenje biciklističkih prometnica (traka) uz postojeće prometnice, ili odvojeno od njih, bilo da se radi o otvorenoj cesti ili prometnicama unutar gradova i naselja.

Glavni razlog za izgradnju ovakvih prometnica jest povećanje sigurnosti biciklista kao ugrožene skupine u prometu, posebice imajući na umu nesreće koje se događaju i u kojima primarno stradavaju biciklisti, nerijetko i fatalno. Postojanjem takvih prometnica unaprijedila bi se sigurnost biciklista, ali i ostalih sudionika u prometu.

Daljnji je razlog kvalitetno usmjeravanje biciklističkog prometa na dionice koje su zanimljive po turističkom ponudi. Osim toga, postojanje takve infrastrukture direktno će utjecati na senzibilnost lokalnog stanovništva prema takvoj vrsti gostiju, što je jedan od vrlo važnih elemenata Istre kao turističke destinacije, ovdje primarno iz aspekta cikloturista.

Preteča ovom dokumentu jesu *Standardi za koordinirani razvoj cikloturizma u Istri*, izrađeni 2008. godine te u više navrata ažurirani do sada, u kojima se definiraju standardi za biciklističku signalizaciju u Istri, informativne table, unificirane karte te ostale vezane sadržaje. Na isti način su (doduše u manjem obimu zbog manje kompleksnosti) izrađeni standardi za trails i ostale proizvode. Navedenim standardima kao vrlo važna dopuna dolaze ove Smjernice. Dokument je jedinstven u Hrvatskoj, ali i šire, te predstavlja inicijativu za poboljšanje cikloturizma (posebice cestovnog) u Istri, poboljšanje njegovih prometnih aspekata te istovremeno nudi prijedloge za konkretne operativne zahvate i daljnju projektnu razradu.

U prvom poglavlju navode se kritične dionice na istarskim prometnicama, uz što su izrađene sugerirane alternative za vožnju manje prometnim putevima koje imaju isto, ili slično, polazište i odredište. Namjera ovog pregleda jest da goste bicikliste s opasnih prometnica usmjerimo lokalnim cestama, uglavnom u zaleđu obalnog pojasa.

U drugom poglavlju izrađen je popis dionica koje imaju lošu kvalitetu asfalta, koji bi trebalo sanirati. Izrađeni popis, ako se oko njega usuglase sve nadležne institucije, olakšat će planiranje sanacije takvih cesta.

Izgradnja izdvojenih biciklističkih prometnica navedena je u trećem poglavlju, s popisom dionica na kojima smatramo nužnim izgraditi biciklističke prometnice odvojene od ostatka prometnica. Imajući u vidu kompleksnost i skupoću ovih investicija, ova faza je privremeno ili trajno potpomognuta ili zamijenjena rješenjima iz prvog poglavlja.

Sve rečeno svakako će utjecati i na prepoznatljivost Istre kao konkurentne i kvalitetno razvijene biciklističke destinacije. Znajući važnost turizma za Istru i Hrvatsku, možemo bez puno ustručavanja reći kako je ovo jedan od prioriteta razvoja cikloturizma, i turizma, u Istri i Hrvatskoj.

Autori: Martin Čotar i Alen Paliska
IRTA d.o.o.
Odjel Istra bike&outdoor





A KRITIČNE DIONICE I
SUGERIRANE ALTERNATIVE
STR. 6

B DIONICE ZA SANACIJU
PROMETNE POVRŠINE
STR. 24

C EUROVELO KORIDORI
STR. 48

D DIONICE ZA IZGRADNJU
BICIKLISTIČKIH TRAKA -
POVEZNICE NA EUROVELO
STR. 70

E SLUŽBENA STATISTIKA MUP-A
O PROMETNIM NESREĆAMA
STR. 86

F SUGESTIJE ZA DALJNI RAZVOJ
CIKLOTURIZMA U ISTRI
STR. 90

A

KRITIČNE DIONICE I SUGERIRANE ALTERNATIVE

Brojne prometnice u Istri imaju veliku frekvenciju motornog prometa. No, osim njega, pogotovo posljednjih godina, pojavljuje se biciklistički promet. Iako biciklisti Istru većinom posjećuju u pred i posezoni, njihov udio u prometu sve je veći i predstavlja sigurnosni problem kako za njih same, tako i za ostatak prometa. Logičnim slijedom, većina takvih prometnica nalaze se uz morsku obalu gdje su najveći turistički smještajni kapaciteti. Cilj ovog poglavlja jest davanje rješenja i smjernica kako bicikliste s opasnih prometnica usmjeriti na lokalne ceste u zaleđu obalnog pojasa.

U poglavlju su označene kritične dionice te za svaku od njih jedna (eventualno dvije) alternativne rute sporednim putevima. Namjera alternativnih pravaca jest:

- preusmjeravanje biciklista na ceste s manje prometa,
- rasterećenje prometa,
- veća sigurnost sudionika, posebice biciklista,
- prolazak biciklista kroz atraktivne pejzaže.

Polazne i/ili završne točke na alternativnim rutama nisu uvijek istovjetne s kritičnim dionicama pošto tada dovode goste do mjesta koja nude više opcija za nastavak putovanja, uglavnom i dalje neprometnim dionicama.

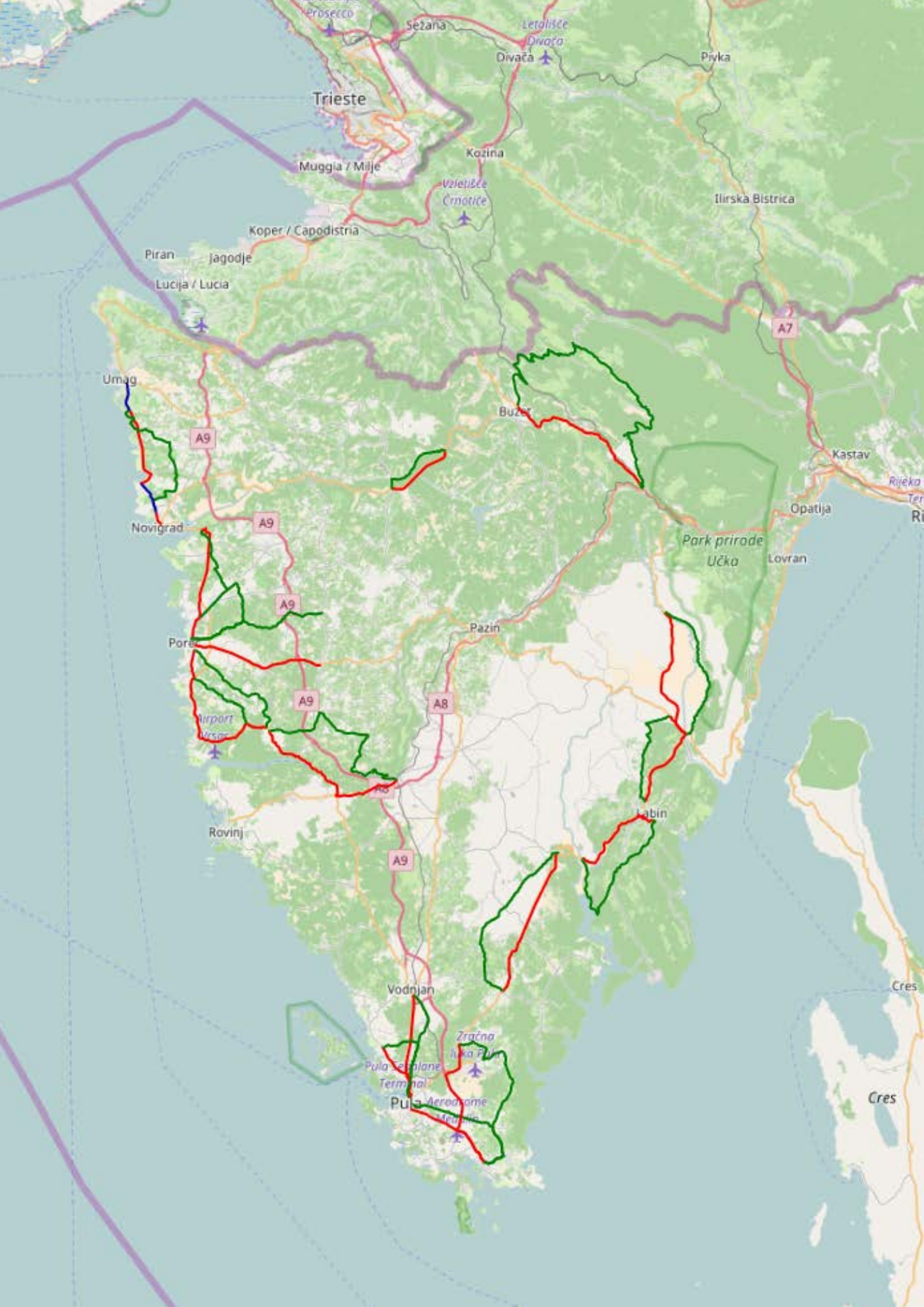
Argument koji dokazuje važnost preusmjeravanja biciklista na prometnice u unutrašnjost Istre nedvojbeno je vidljiv na prikazima dobivenim od Policijske uprave Istarske, što je prikazano u poglavlju E.

Do izrade odvojenih biciklističkih prometnica (traka), koje su kompleksan i dugotrajan zahvat, ova kategorija na srednji rok, dijelom i trajno, rješava značajan dio biciklističkog prometa.

NAPOMENA: dionice navedene u ovom poglavlju koriste asfaltirane prometne pravce. S obzirom da veliki broj gostiju biciklista koristi bicikle za vožnju i izvan makadama (MTB, trekking), postoji velika mreža makadamsko-šumskih puteva koji se mogu koristiti kao alternative za takve bicikliste. Trasa Eurovelo 8 koja vodi makadamskim putevima (nalazi se u poglavlju C) koristi takve dionice koje se mogu koristiti kao makadamske alternative cestama - sigurnije su, mirnije, atraktivnije. Preporučamo lokalnoj zajednici da ove pravce koristi kao makadamske alternative cestama.

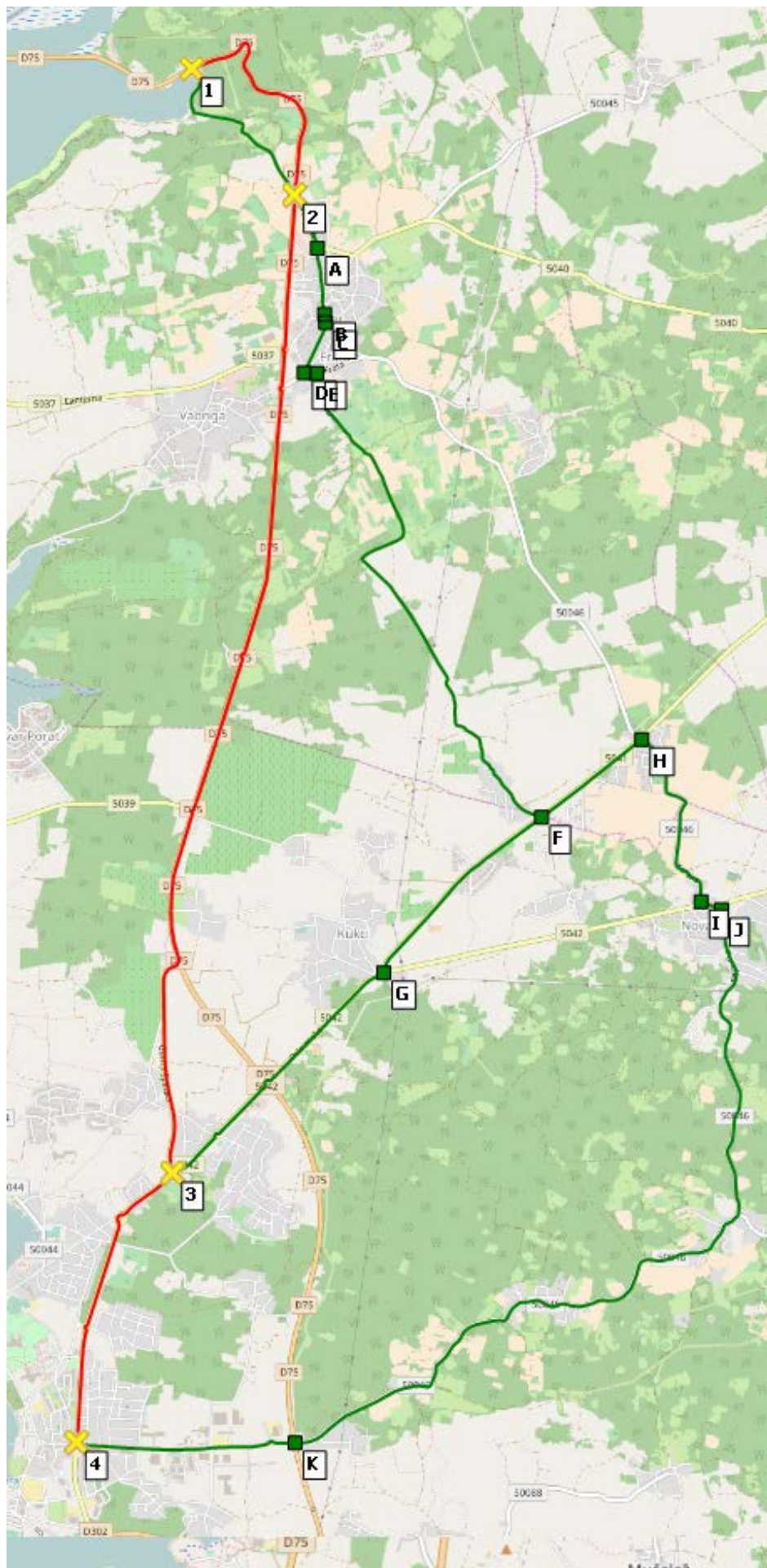
SADRŽAJ

oznaka	dionica	kilometraža problema	kilometraža alternative	
A01	TAR - POREČ	10,7 km	R1 R2	9,65 km 15,85 km
A02	UMAG - NOVIGRAD	8,5 km		23,0 km
A03	POREČ - VRSAR - GRADINA	15,1 km	R1 R2	11,7 km 7,2 km
A04	GRADINA - SOŠIĆI - KANFANAR	15,4 km		20,9 km
A05	POREČ - BADERNA	11,9 km		13,6 km
A06	VODNJAN - PULA	8,9 km		9,6 km
A07	PULA - MEDULIN	8,8 km		12,1 km
A08	MEDULIN - LOBORIKA	12,7 km		18,3 km
A09	MARČANA - BARBAN	13,4 km		16,7 km
A10	LABIN - MOST RAŠA	9,5 km		16,8 km
A11	LABIN - KRŠAN	9,6 km		10,1 km
A12	VOZILIĆI - ŠUŠNJEVICA	12,2 km		13,9 km
A13	LUPOGLAV - BUZET	14,5 km		38,3 km
A14	ISTARSKE TOPLICE - LIVADE	6,2 km		7,0 km
A15	FAŽANA - PULA	4,0 km		6,5 km



A 01

DIONICA: TAR - POREČ



PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 4 D75 10,7 km

UKUPNO 10,7 km

RJEŠENJE 1

1 - 2 - A - B - C - D - F - G - 3 dužina

dionica oznaka prometnice

1 - 2 nerazvrstano 0,7 km

2 - A 5040 0,4 km

A - B Istarska ulica 0,5 km

B - C Brajde 0,05 km

C - D Istarska ulica 0,4 km

D - E Frata 0,1 km

E - F nerazvrstano 3,3 km

F - G 5041 1,5 km

G - 3 5042 2,1 km

UKUPNO 9,2 km

RJEŠENJE 2

1 - A - B - C - E - 2 dužina

dionica oznaka prometnice

1 - 2 nerazvrstano 0,7 km

2 - A 5040 0,4 km

A - B Istarska ulica 0,5 km

B - C Brajde 0,05 km

C - D Istarska ulica 0,4 km

D - E Frata 0,1 km

E - F nerazvrstano 3,3 km

F - H 5041 0,9 km

H - I 50046 1,4 km

I - J 5042 0,2 km

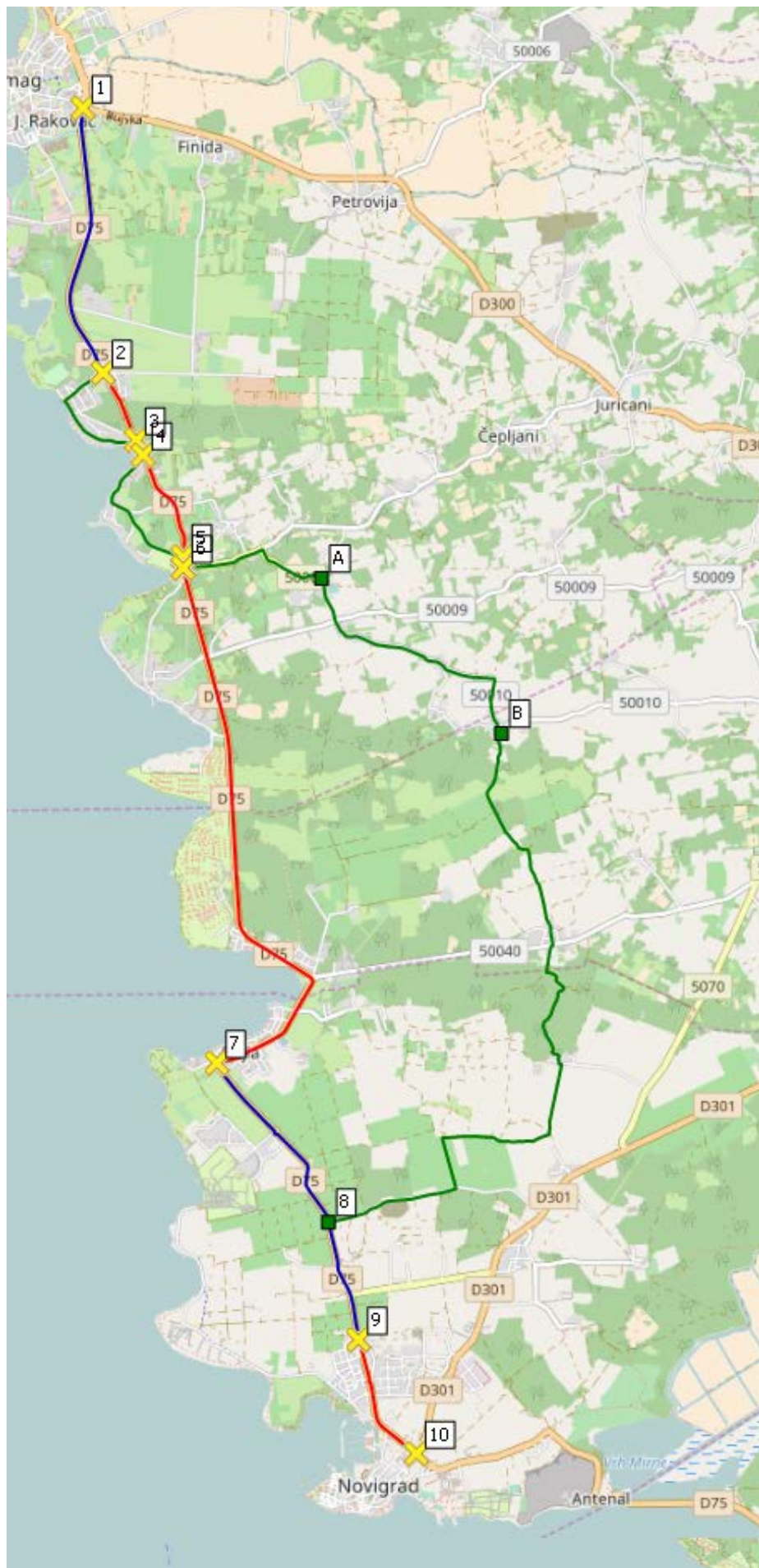
J - K 50046 5,9 km

K - 4 Mate Vlašića 1,4 km

UKUPNO 15,85 km

A 02

DIONICA: UMAG - NOVIGRAD



PROBLEM

1 - 10

dionica	oznaka prometnice	dužina
2 - 7	D75	7,3 km
9 - 10	D75	1,2 km

UKUPNO 8,5 km

RJEŠENJE

1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6 - A - B - 8 - 9 - 10

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	D75*	5,5 km
2 - 3	nerazvrstano	1,3 km
3 - 4	D75	0,1 km
4 - 5	nerazvrstano	2,8 km
5 - 6	D75*	0,1 km
6 - A	5006	1,4 km
A - B	50010	2,6 km
B - 8	nerazvrstano	6,9 km
8 - 9	D75*	1,1 km
B - 8	D75	1,2 km

UKUPNO 23,0 km

*dionice s već izgrađenim trakama

A 03

DIONICA: POREČ - VRSAR - GRADINA

PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 4	D75	15,1 km

UKUPNO 15,1 km

RJEŠENJE 2

2 - 3

dionica	oznaka prometnice	dužina
2 - 3	50091	7,2 km

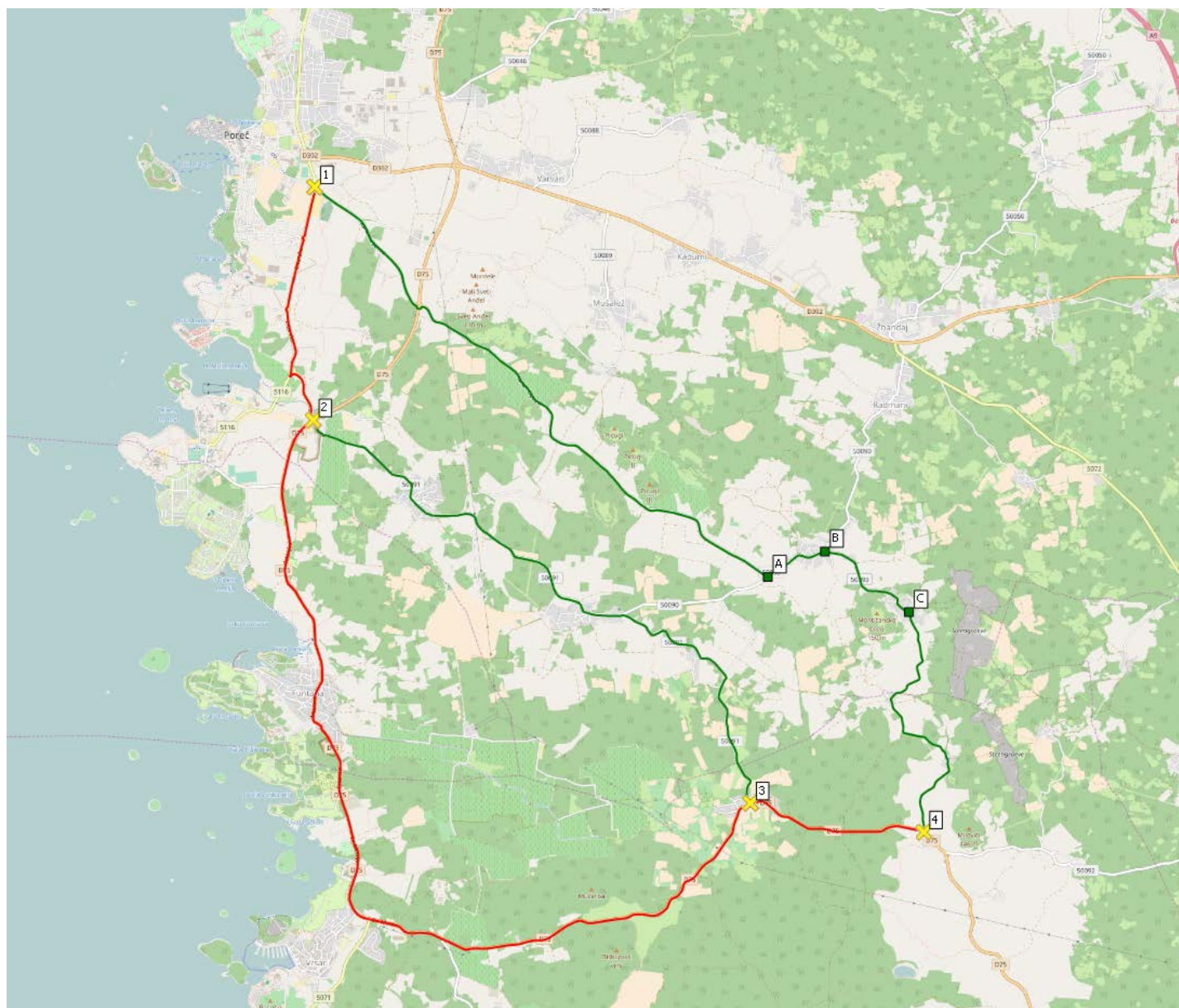
UKUPNO 7,2 km

RJEŠENJE 1

1 - A - B - C - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - A	Karla Huguesa	6,8 km
A - B	50090	0,7 km
B - C	50093	1,2 km
C - 4	nerazvrstano	3,0 km

UKUPNO 11,7 km



A 04

DIONICA: GRADINA - SOŠIĆI - KANFANAR

PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	D75	9,4 km
2 - 3	D303	3,5 km
3 - 4	5077	2,5 km

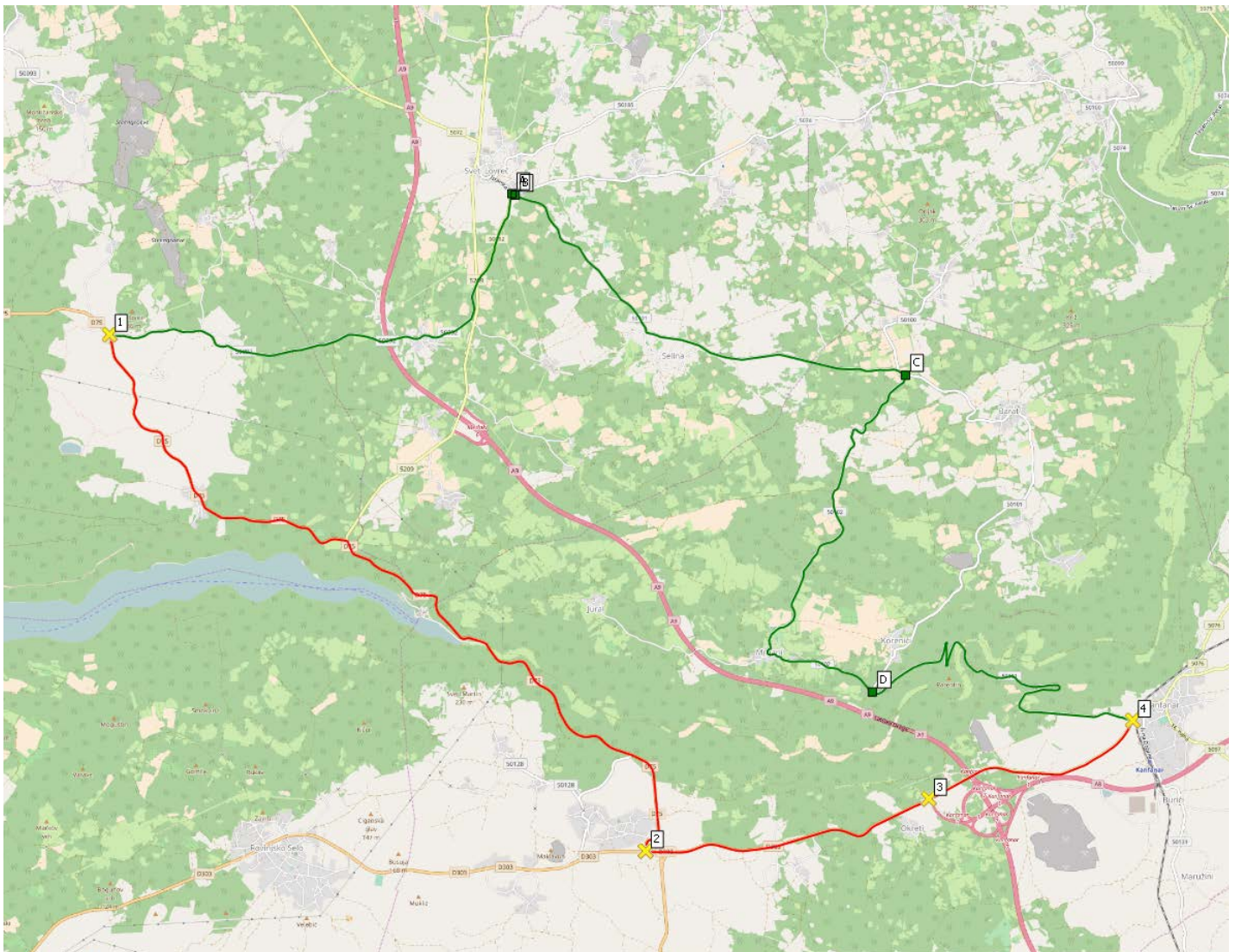
UKUPNO 15,4 km

RJEŠENJE

1 - A - B - C - D - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - A	50092	5,7 km
A - B	5074	0,05 km
B - C	50101	5,15 km
C - D	50102	5,2 km
D - 4	50101	5,0 km

UKUPNO 21,1 km



PROBLEM

1 - 2 - 3

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	D302	9,9 km
2 - 3	D48	2,0 km

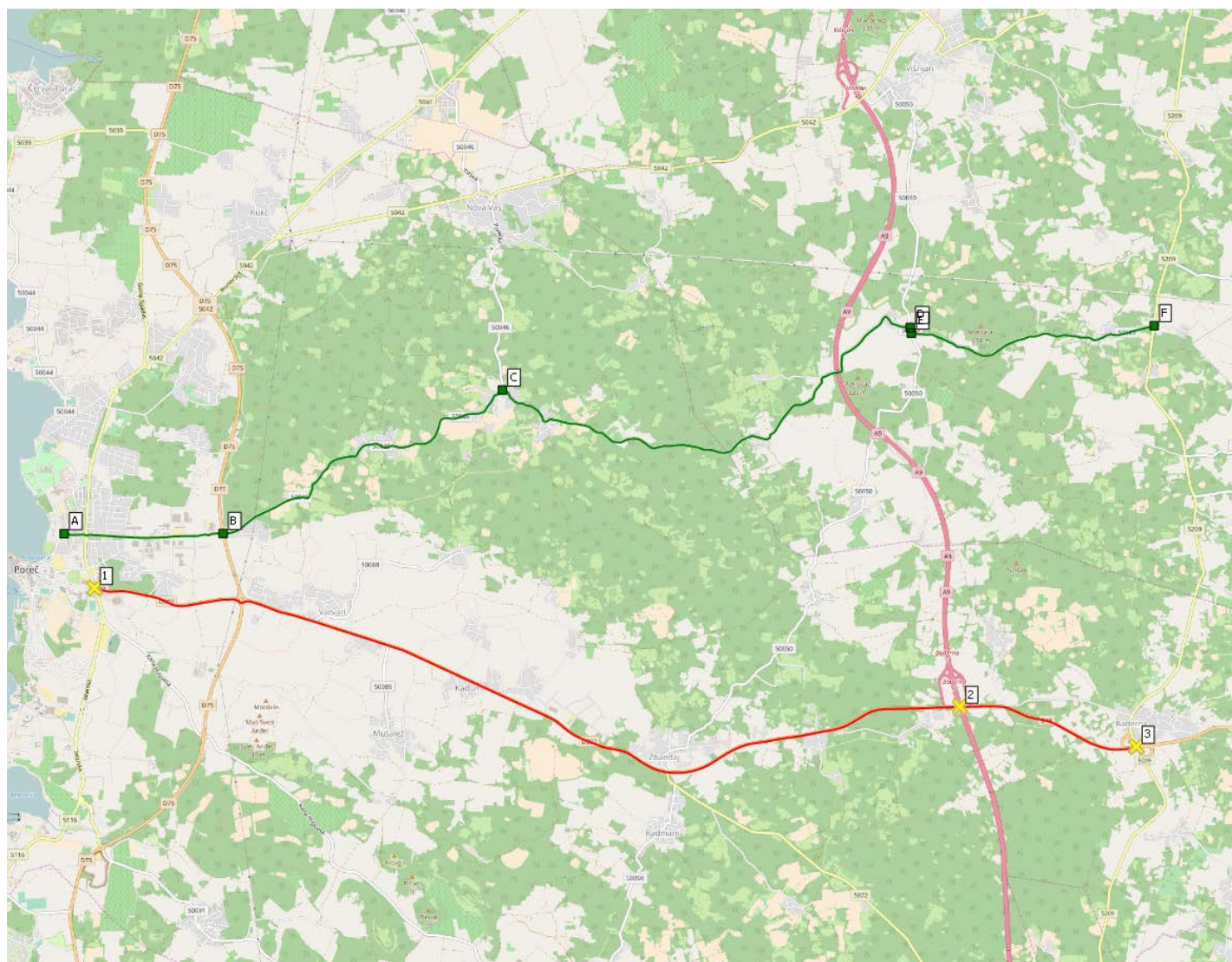
UKUPNO 11,9 km

RJEŠENJE

A - B - C - D - E - F

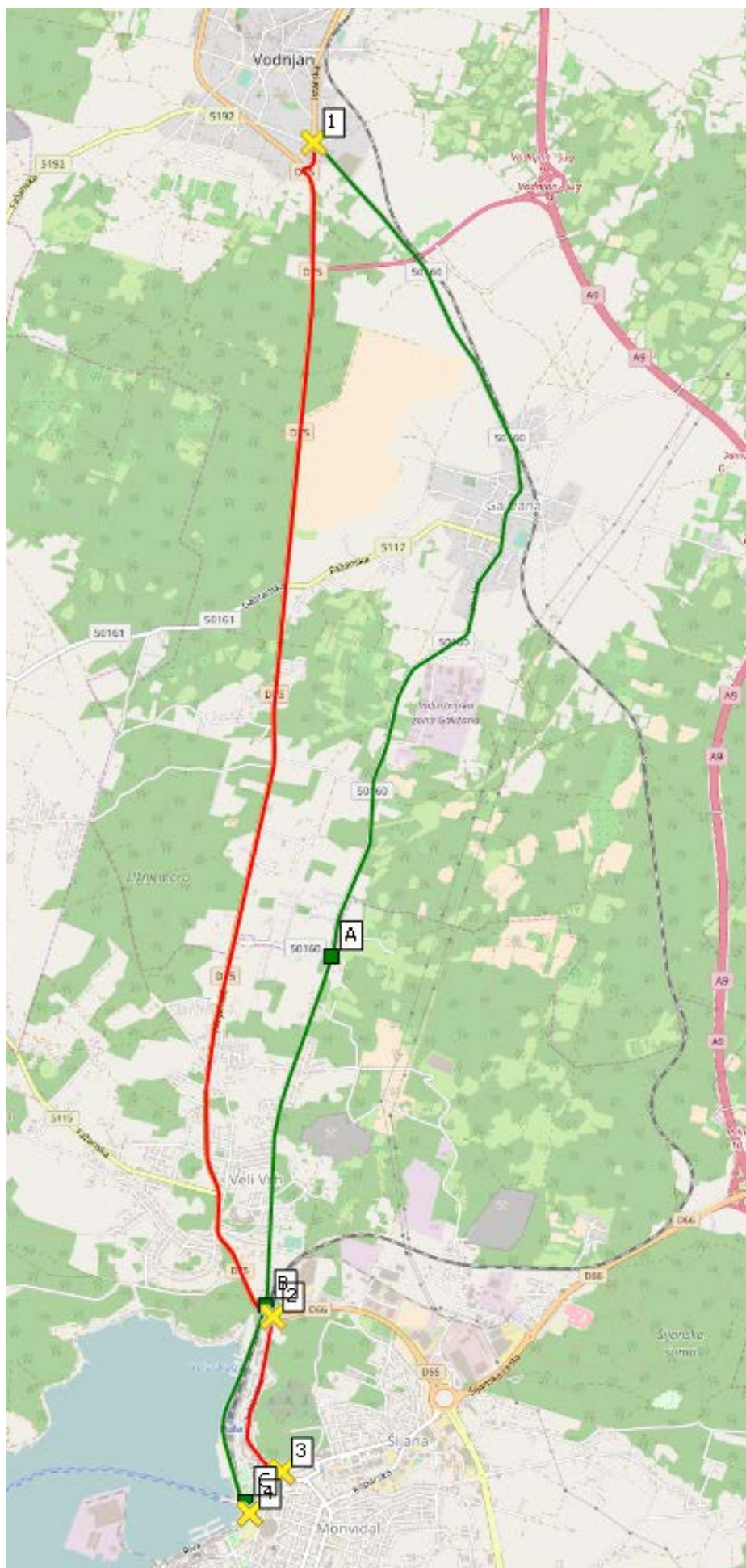
dionica	oznaka prometnice	dužina
A - B	Matije Vlašića	1,7 km
B - C	50046	4,0 km
C - D	nerazvrstano	5,0 km
B - C	50050	0,1 km
C - D	50189	2,8 km

UKUPNO 13,6 km



A 06

DIONICA: VODNJAN - PULA



PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	D75	7,4 km
2 - 3	Trščanska	1,1 km
3 - 4	Starih statuta	0,4 km

UKUPNO 8,9 km

RJEŠENJE

1 - A - B - C - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - A	50160	5,9 km
A - B	Partizanski put	2,4 km
B - C	119. brigade	1,2 km
C - 4	Riva	0,1 km

UKUPNO 9,6 km

PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4 - 5

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	Mutilska ulica	1,2 km
2 - 3	Medulinska ulica	3,4 km
3 - 4	5133	2,1 km
4 - 5	5119	2,1 km

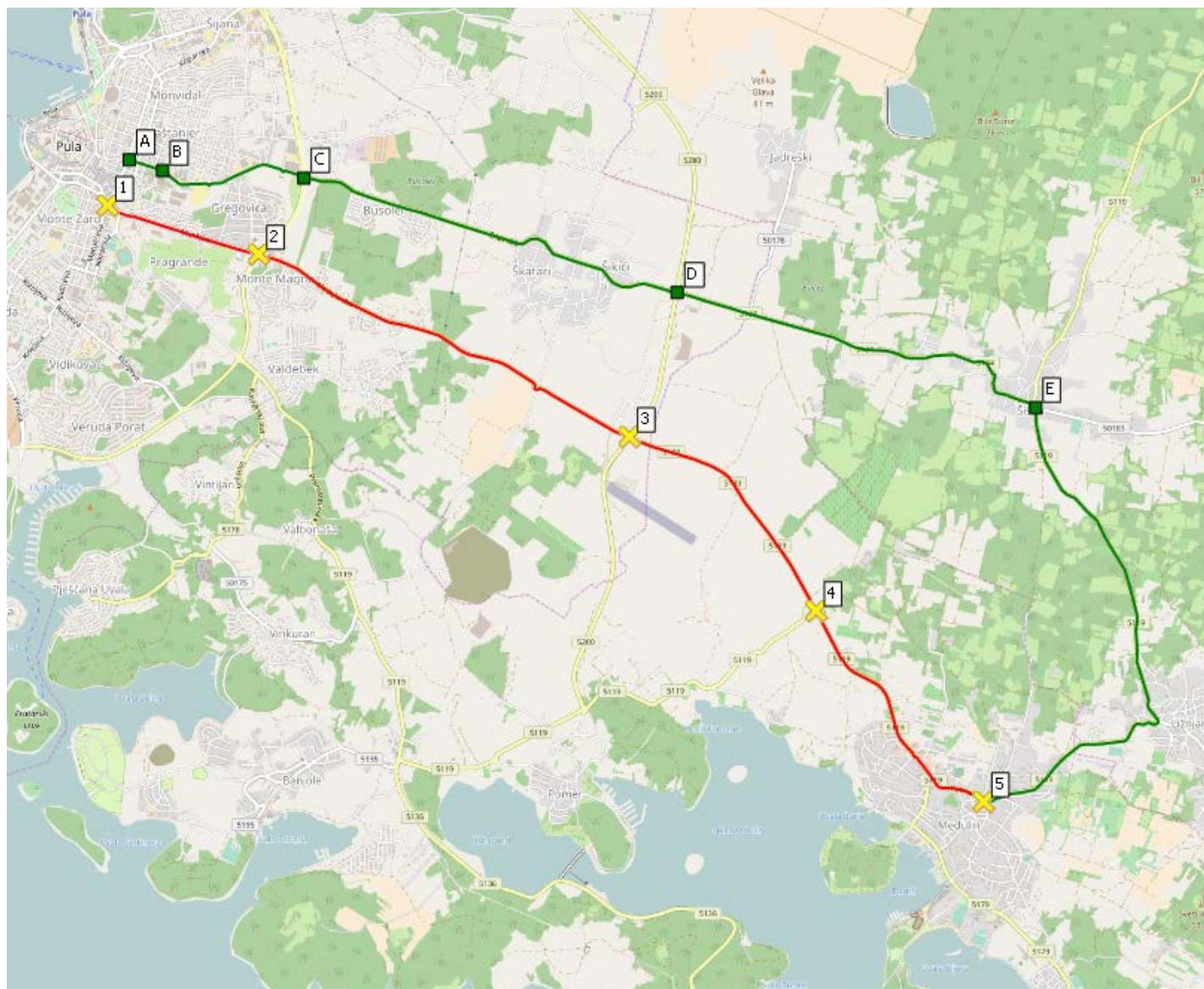
UKUPNO 8,8 km

RJEŠENJE

A - B - C - D - E - F

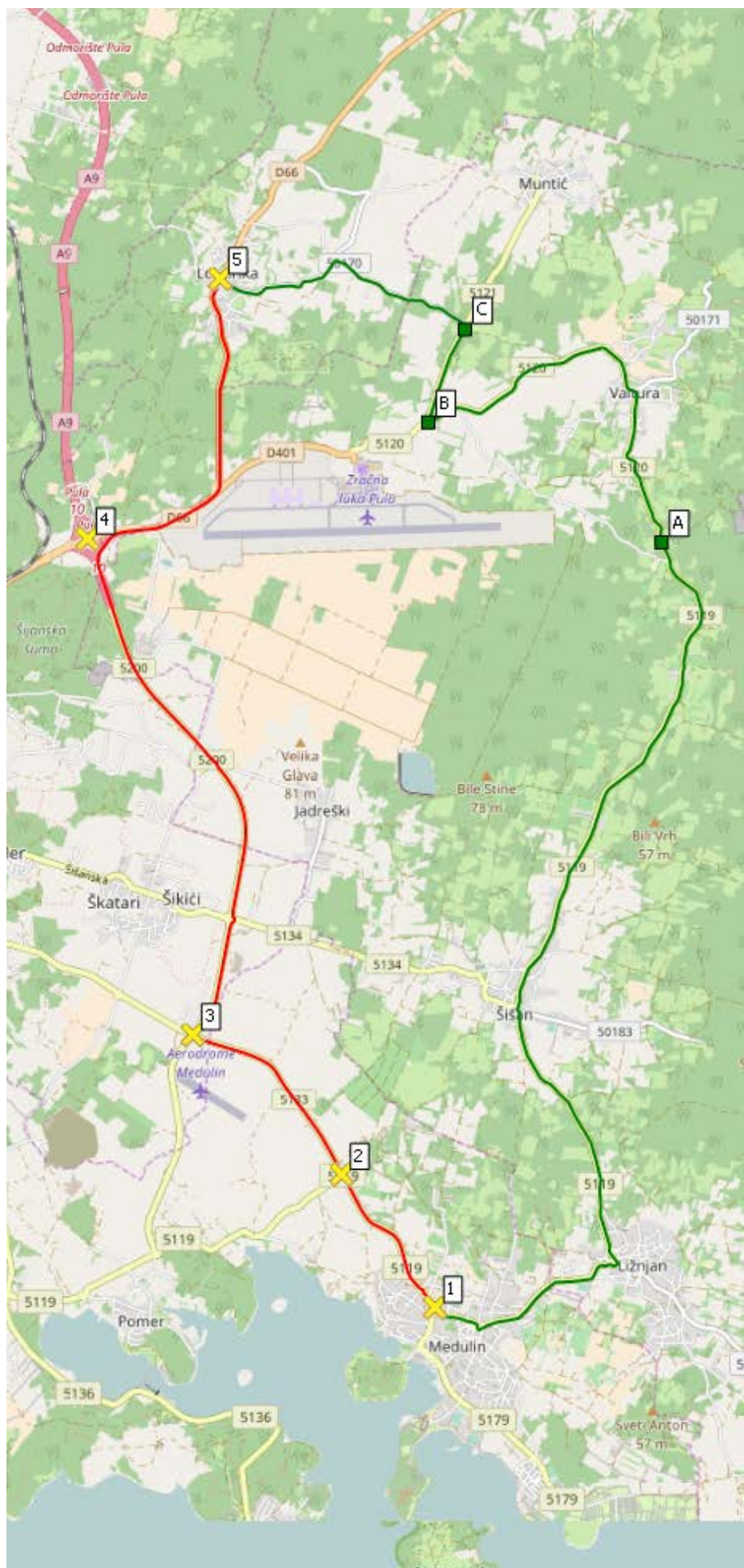
dionica	oznaka prometnice	dužina
A - B	Zagrebačka ulica	0,2 km
B - C	Santoriova ulica	1,2 km
C - D	Šišanska ulica	3,2 km
D - E	5134	3,1 km
E - 5	5119	4,4 km

UKUPNO 12,1 km



A 08

DIONICA: MEDULIN - LOBORIKA



PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4 - 5

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	5119	1,7 km
2 - 3	5133	2,1 km
3 - 4	5200	5,2 km
4 - 5	D66	3,7 km

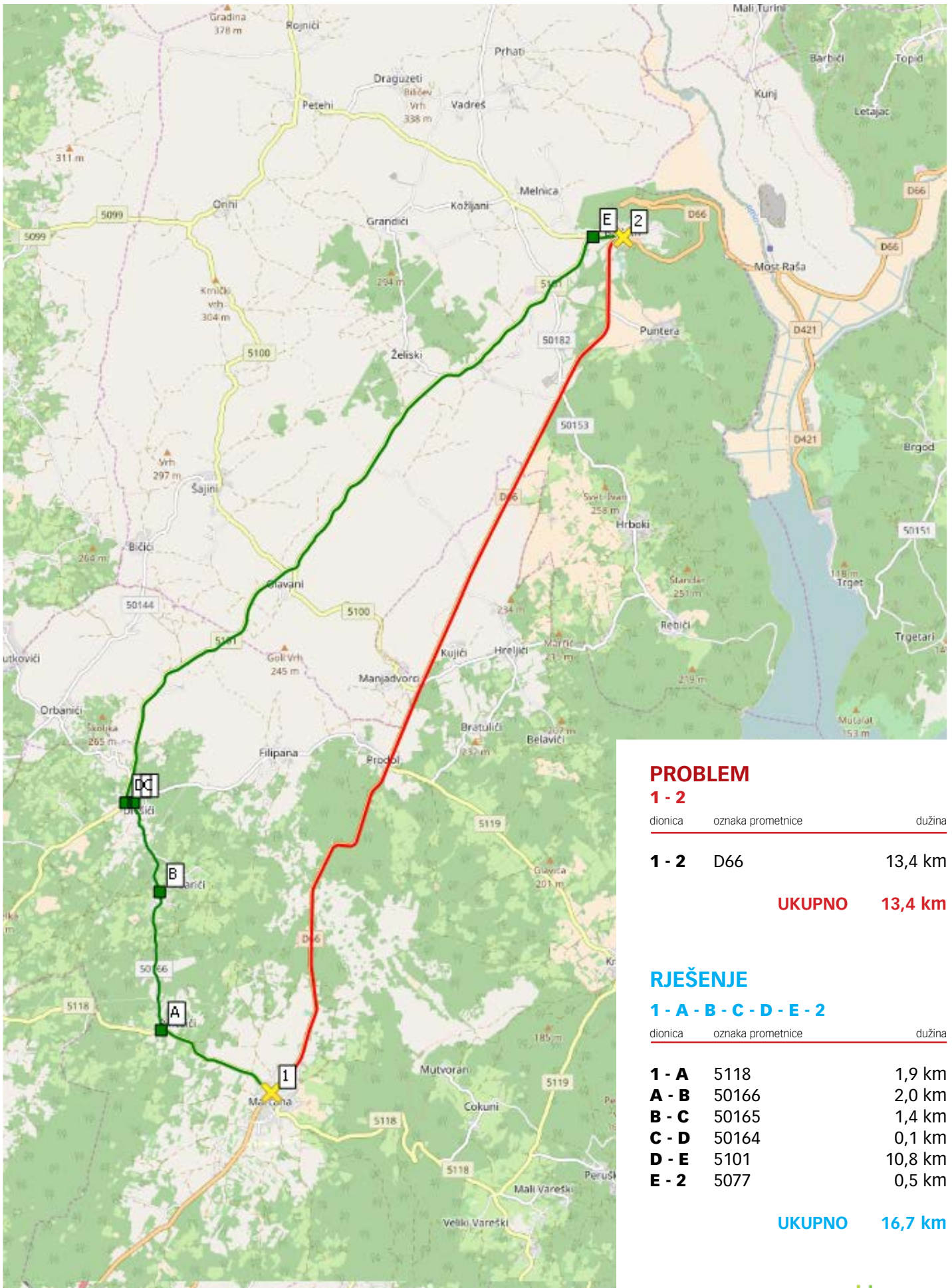
UKUPNO 12,7 km

RJEŠENJE

1 - A - B - C - 5

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - A	5119	4,2 km
A - B	5120	0,9 km
B - C	5121	2,9 km
C - 5	50170	10,3 km

UKUPNO 18,3 km



PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	D66	13,4 km
-------	-----	---------

UKUPNO 13,4 km

RJEŠENJE

1 - A - B - C - D - E - 2

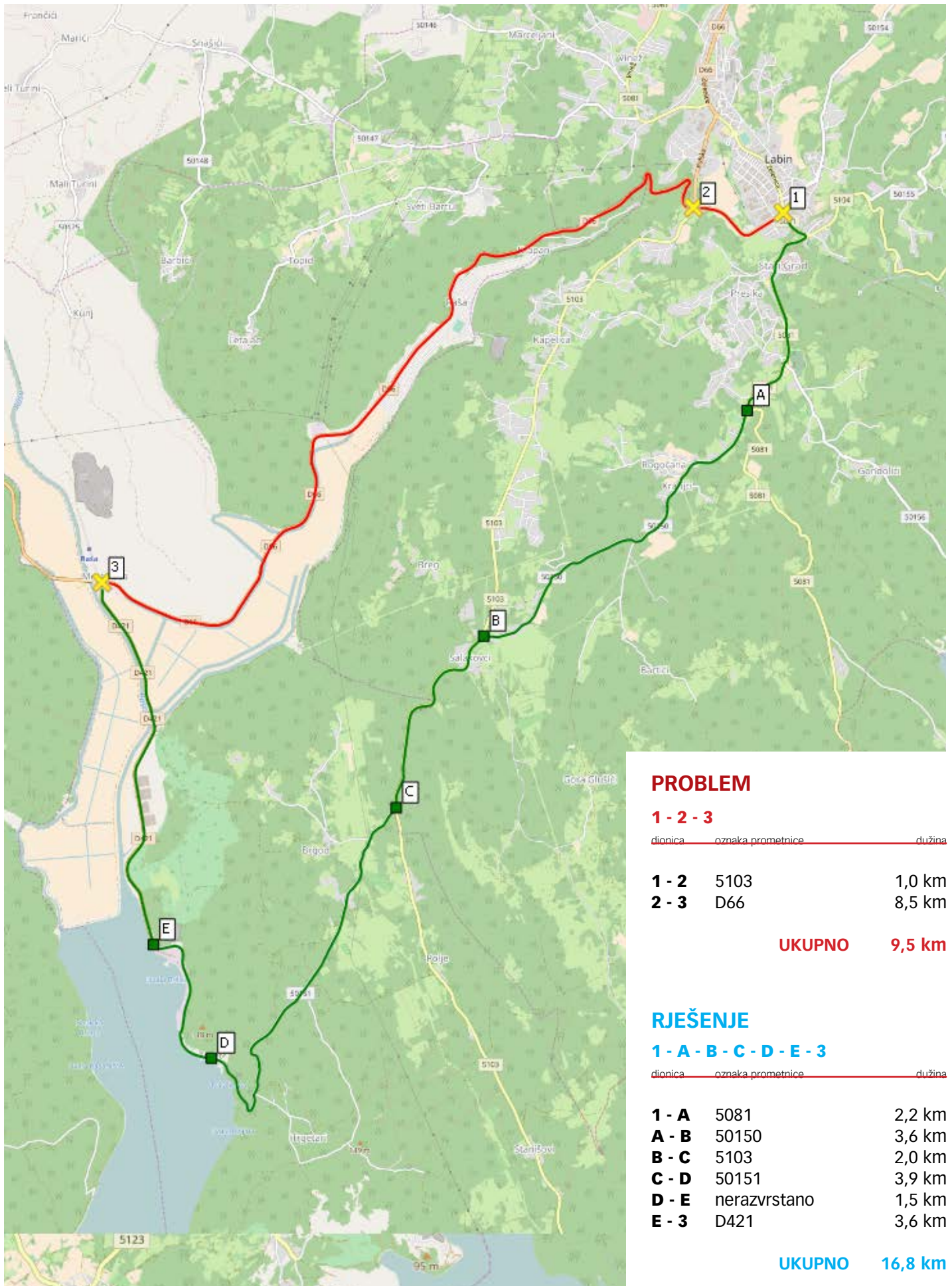
dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - A	5118	1,9 km
A - B	50166	2,0 km
B - C	50165	1,4 km
C - D	50164	0,1 km
D - E	5101	10,8 km
E - 2	5077	0,5 km

UKUPNO 16,7 km

A 10

DIONICA: LABIN - MOST RAŠA



PROBLEM

1 - 2 - 3

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5103 1,0 km

2 - 3 D66 8,5 km

UKUPNO 9,5 km

RJEŠENJE

1 - A - B - C - D - E - 3

dionica oznaka prometnice dužina

1 - A 5081 2,2 km

A - B 50150 3,6 km

B - C 5103 2,0 km

C - D 50151 3,9 km

D - E nerazvrstano 1,5 km

E - 3 D421 3,6 km

UKUPNO 16,8 km

A 11

DIONICA: LABIN - KRŠAN

PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	D66	7,4 km
2 - 3	D64	1,4 km
3 - 4	D64	0,8 km

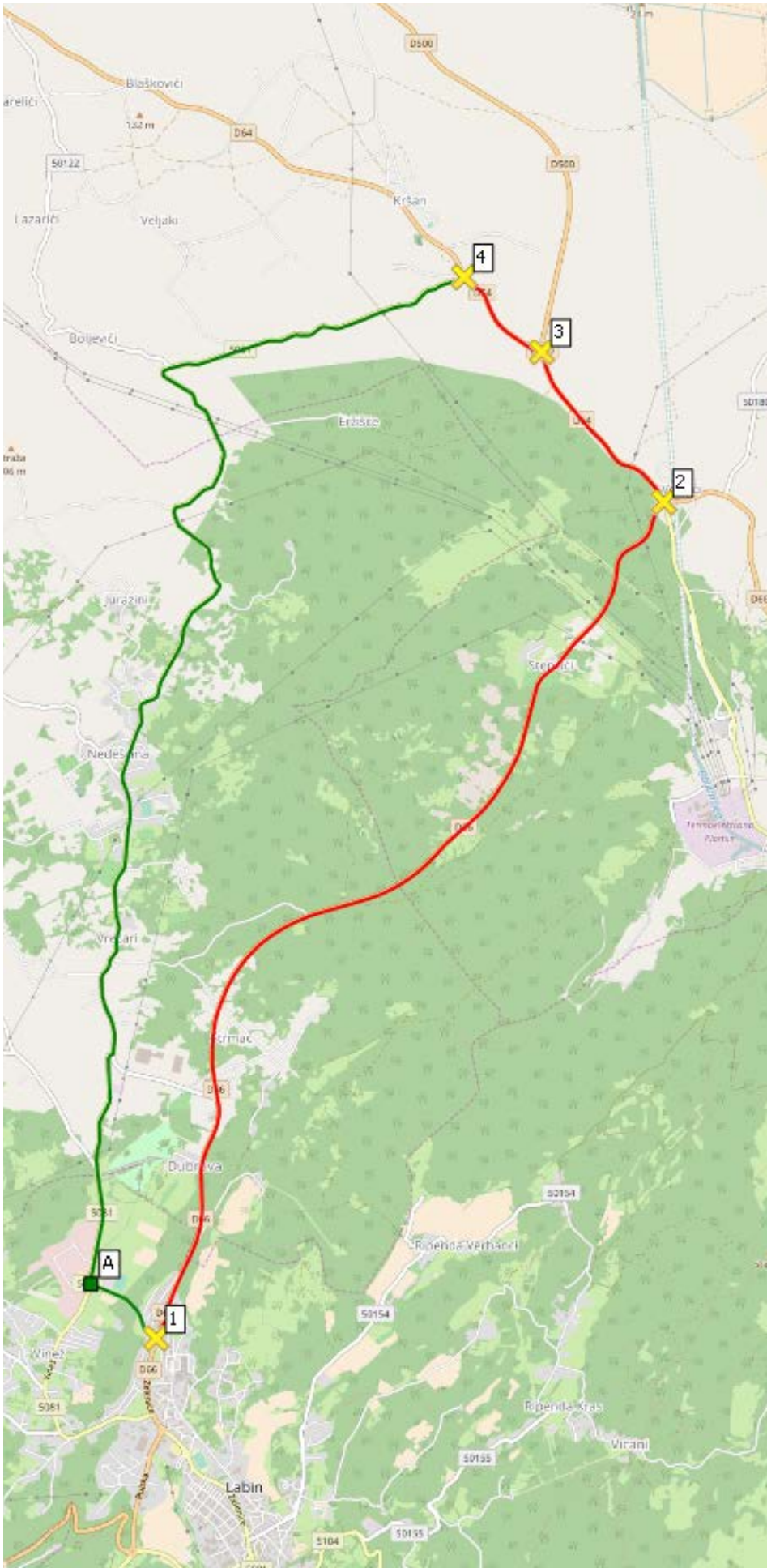
UKUPNO 9,6 km

RJEŠENJE

1 - A - 3

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - A	nerazvrstano	0,6 km
A - 3	5081	9,5 km

UKUPNO 10,1 km



A 12

DIONICA: VOZILIĆI - ŠUŠNJEVICA

PROBLEM

1 - 2 - 3

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	D64	1,4 km
-------	-----	--------

2 - 3	D500	10,8 km
-------	------	---------

UKUPNO 12,2 km

RJEŠENJE

1 - A - B - 3

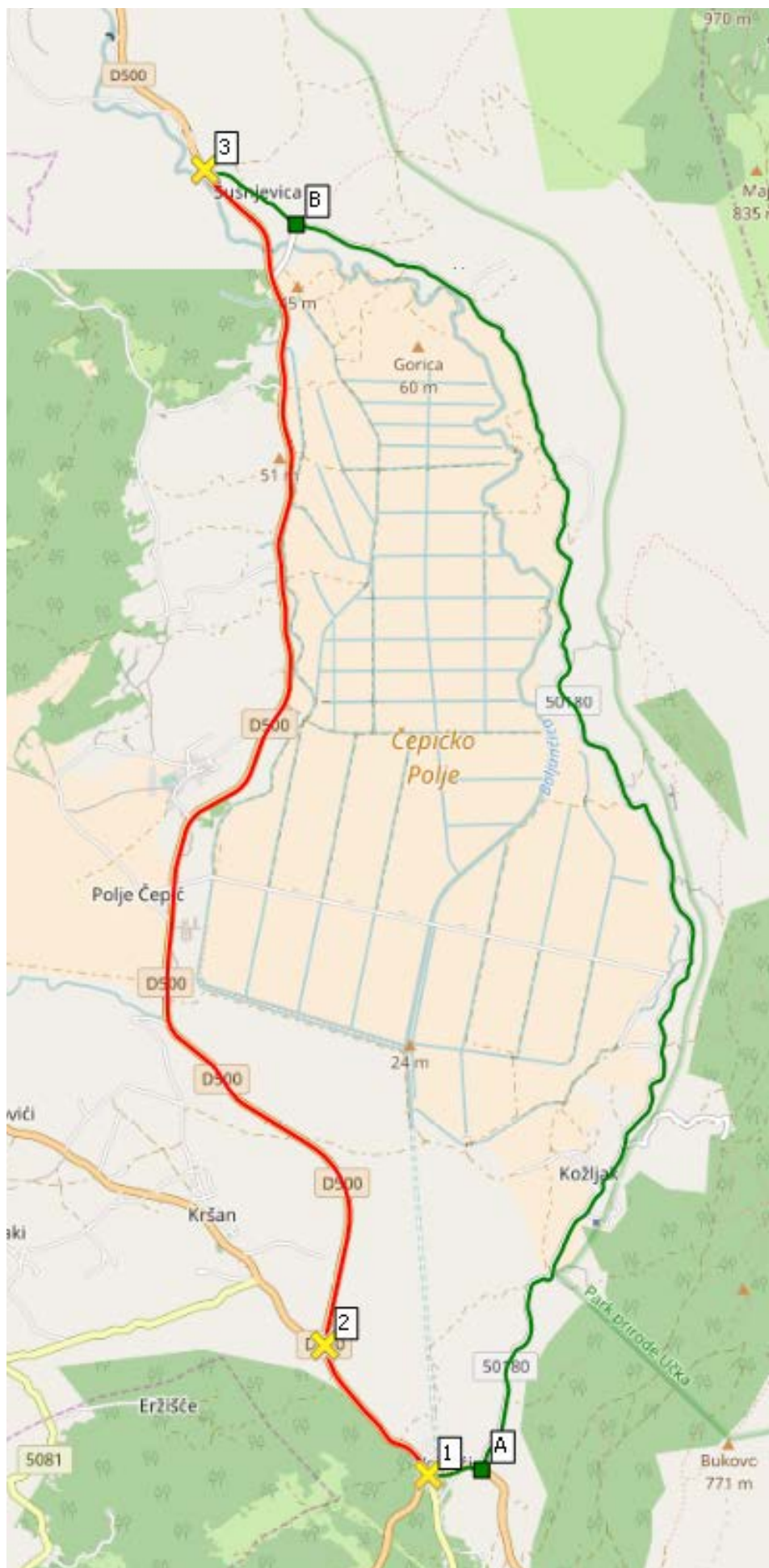
dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - A	D66	0,4 km
-------	-----	--------

A - B	50180	12,6 km
-------	-------	---------

B - 3	nerazvrstano	0,9 km
-------	--------------	--------

UKUPNO 13,9 km



A 13

DIONICA: LUPOGLAV - BUZET

PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	D44	14,5 km
-------	-----	---------

UKUPNO 14,5 km

RJEŠENJE

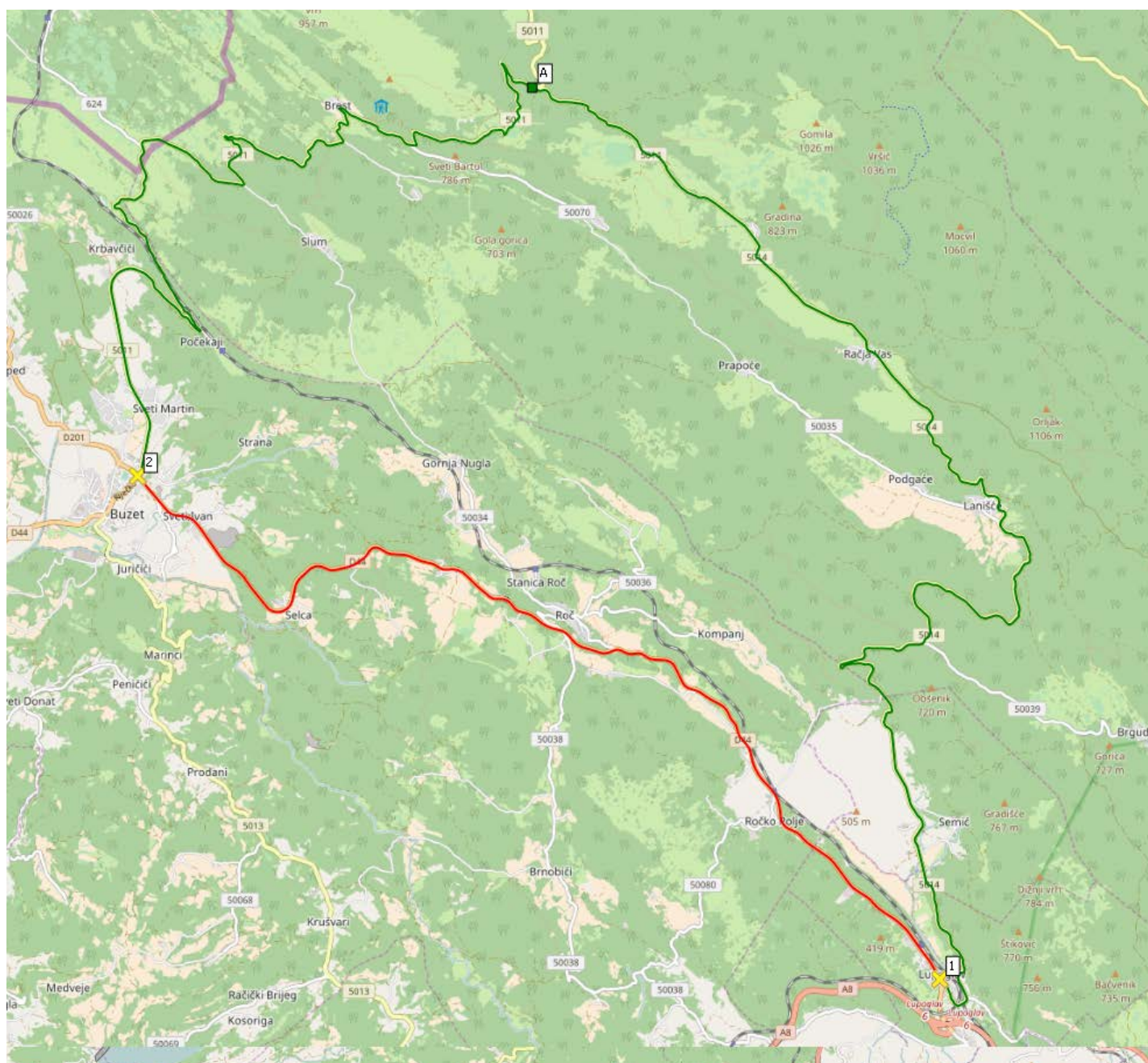
1 - A - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - A	5014	21,1 km
-------	------	---------

A - 2	5011	17,2 km
-------	------	---------

UKUPNO 38,3 km



A 14

DIONICA: ISTARSKE TOPLICE - LIVADE

PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	D44	6,2 km
-------	-----	--------

UKUPNO 6,2 km

RJEŠENJE

1 - A - B - 2

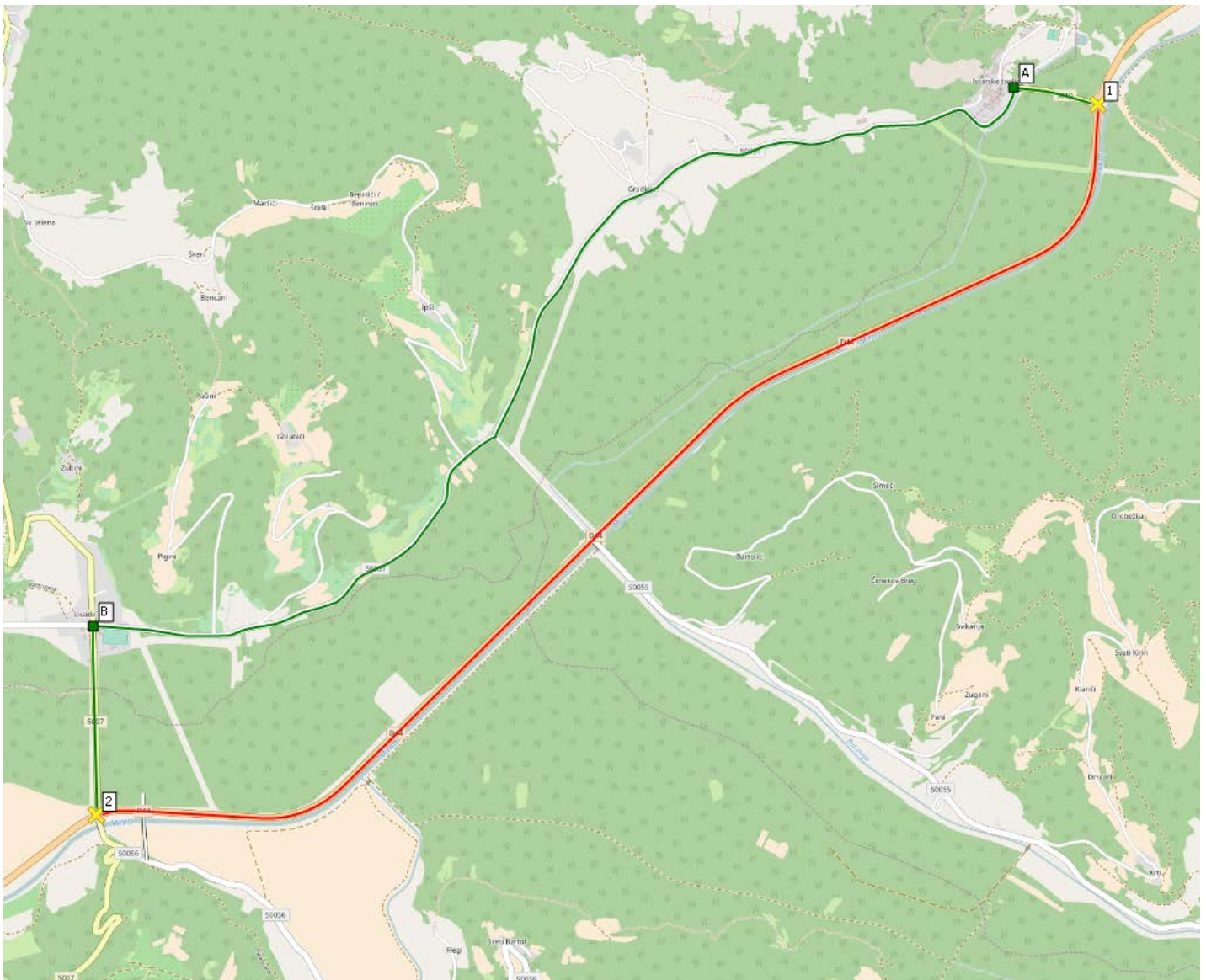
dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - A	5010	0,4 km
-------	------	--------

A - B	50051	5,6 km
-------	-------	--------

B - 2	5007	1,0 km
-------	------	--------

UKUPNO 7,0 km



A 15

DIONICA: FAŽANA - PULA

PROBLEM

1 - 2 - 3 - 4 - 5

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	5115	3,2 km
2 - 3	D753	0,5 km
3 - 4	Creska ulica	0,3 km

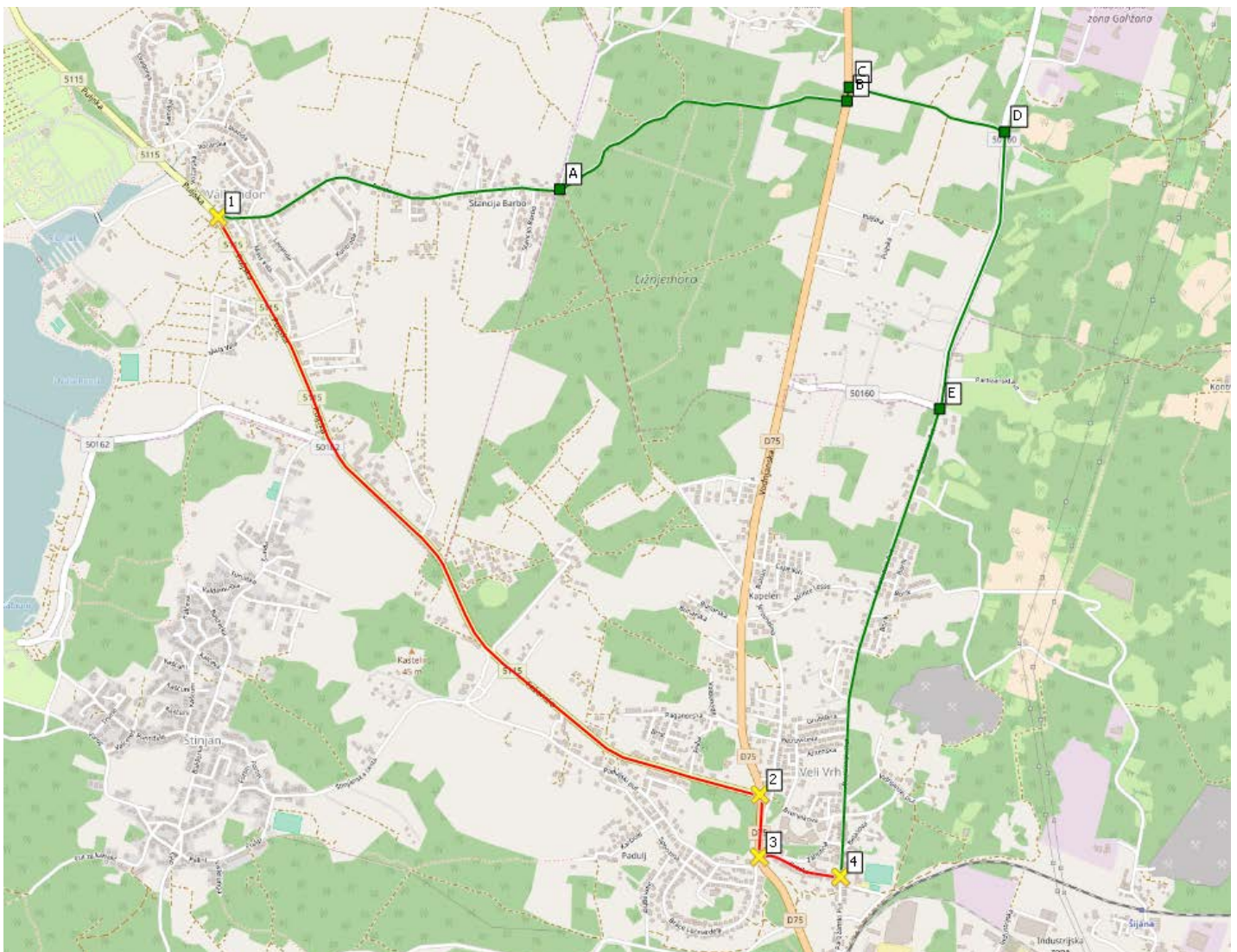
UKUPNO 4,0 km

RJEŠENJE

1 - B - C - D - E - F - G

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - A	Pineta	1,4 km
A - B	nerazvrstano	1,3 km
B - C	D75	0,1 km
C - D	nerazvrstano	0,6 km
D - E	50160	1,2 km
E - 4	nerazvrstano	1,9 km

UKUPNO 6,5 km



B

Prometnice u Istri uglavnom su dobro razgranate, a u aspektu koji proučavamo razmatramo intenzitet prometa koji podnose. Drugim riječima, dijelimo ih na one s višim i nižim intenzitetom automobilskeg prometa, čime se omogućava biciklistima da koriste sporedne puteve u zaleđu poluotoka. No, s obzirom na brojnu mrežu koja ima različite prioritete održavanja, postoje dijelovi koji imaju uvelike dotrajalu površinu asfalta, a koji svojom kvalitetom ne zadovoljava zahtjeve biciklista. Popis koji smo izradili navodi takve dionice, pri čemu smo ga podijelili na dionice na kojima je potrebna temeljita obnova, vjerojatno i zamjena, površinskog sloja, a nosi naziv rekonstrukcije, dok dionice na kojima je potrebno izvršiti samo manje intervencije sanacije površine spadaju pod grupu sanacije.

Drugi problem s prometnicama u Istri jest sastav asfalta koji je klizak, posebice po kiši, no s obzirom da su ceste u Istri većinom tako građene, na taj se segment ne može puno utjecati u kratkom vremenu. Dugoročno bi postojeći asfalt, tj. njegov vozni dio, trebalo zamijeniti s onim (trajno) grubljeg sastava.

Izrađeni popis lista je po kojoj se efikasno mogu planirati sanacije po cijeloj Istri, cestama svih nivoa i nadležnosti. Osim turističke, tu će rekonstrukciju i sanaciju svakako vrednovati i ostali korisnici (motornih) vozila.

	D75	D77	5007	5041	5042	5072	5077	5081	5098	5209	50066	50082	50090	50093	50123	nerazvrstano	ukupno
B1-01	1,4																1,4
B1-02					1,2												1,2
B1-03			2,1														2,1
B1-04											1,4					0,8	2,2
B1-05													1,5				1,5
B1-06						5,6											5,6
B1-07					2,9												2,9
B1-08				2,4													2,4
B1-09															3,8		3,8
B1-10																2,0	2,0
B1-11								11,0									11,0
B2-01									9,4								9,4
B2-02	2,8	33,1															35,9
B2-03							3,9										3,9
B2-04												3,3					3,3
B2-05										2,8							2,8
B2-06																3,7	3,7
B2-07																4,6	4,6
B2-08																4,1	4,1
B2-09														1,2		3,0	4,2
B2-10								5,8									5,8
UKUPNO	4,2	33,1	2,1	2,4	4,1	5,6	3,9	16,8	9,4	2,8	1,4	3,3	1,5	1,2	3,8	17,2	113,8

* rekapitulacija po dionici i prometnici

SADRŽAJ

oznaka dionica

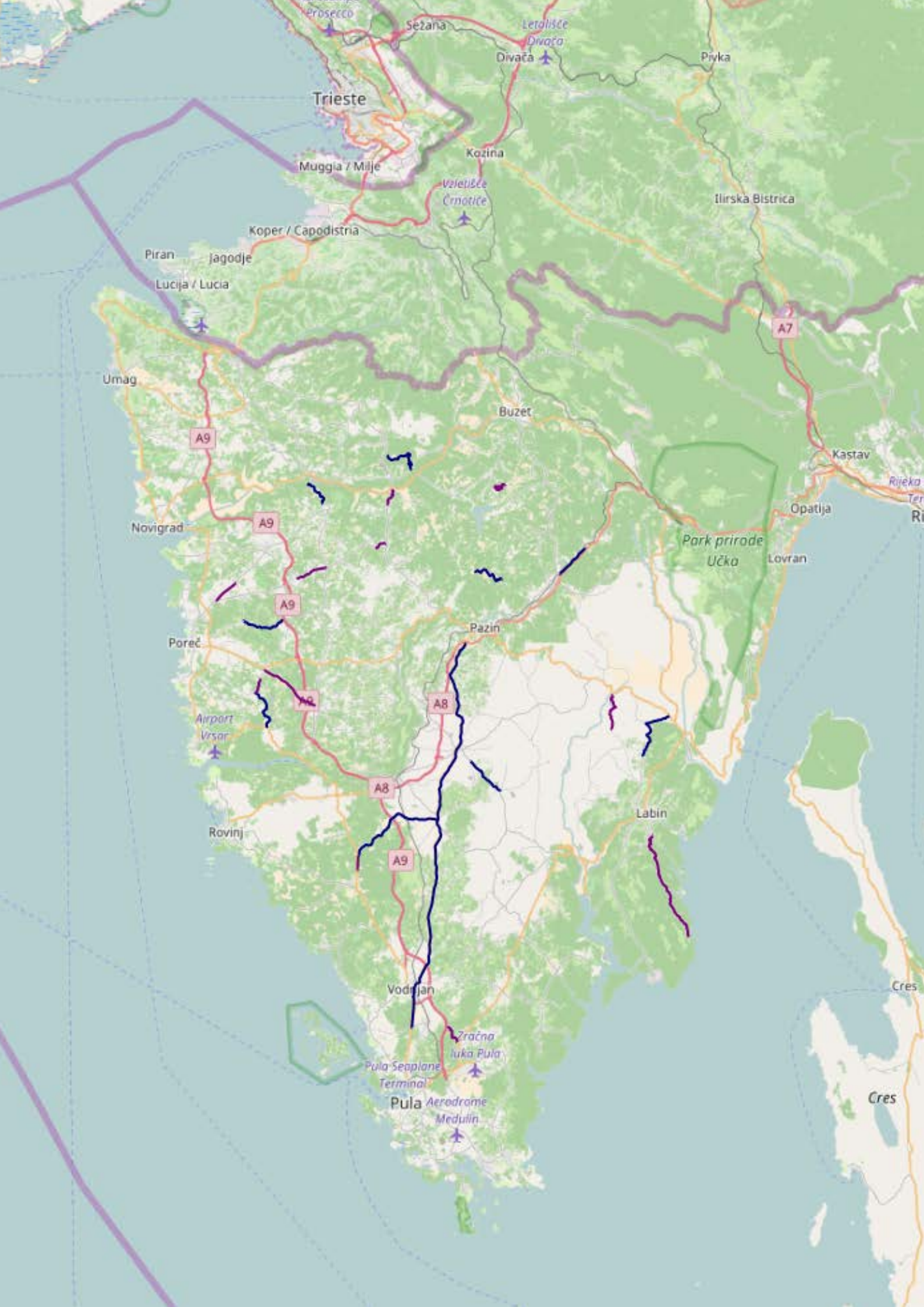
kilometraža

B1 - REKONSTRUKCIJA

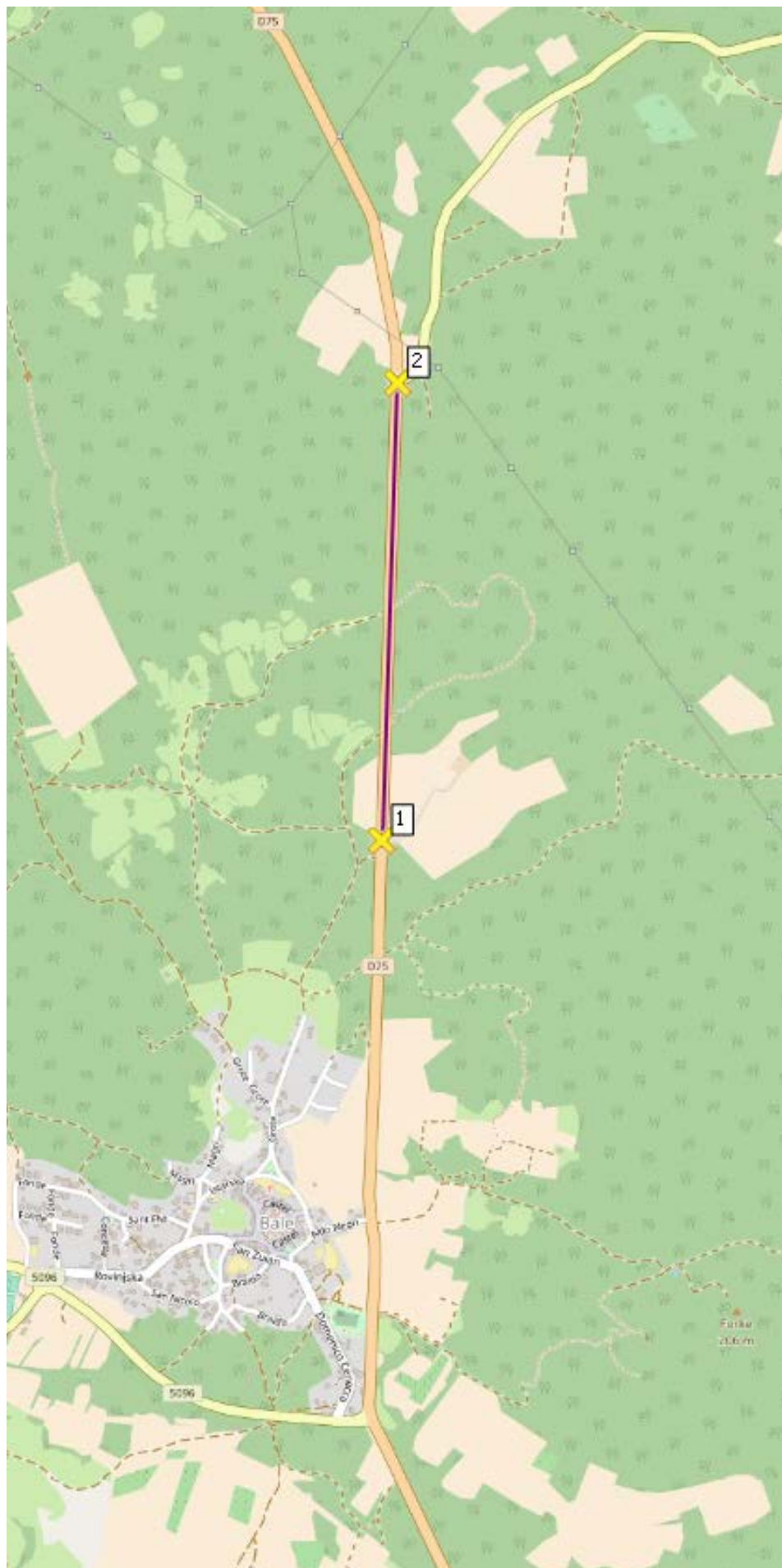
B1-01	BALE	2,9 km
B1-02	KAROJBA	1,2 km
B1-03	MOTOVUN	2,1 km
B1-04	MEDVEJE	2,2 km
B1-05	DRAČEVAC - RADMANI	1,4 km
B1-06	ŽBANDAJ - LOVREČ	5,6 km
B1-07	VIŠNJAN - TIĆAN	2,9 km
B1-08	KUKCI - GEDIĆI	2,4 km
B1-09	ŠUMBER - MOST POTPIĆAN	3,8 km
B1-10	GALIŽANA - LOBORIKA	2,0 km
B1-11	LABIN - RAVNI	11,0 km

B2 - SANACIJA

B2-01	BALE - SAVIČENTA	9,4 km
B2-02	PAZIN - PULA	35,9 km
B2-03	ŽMINJ - CERE	3,9 km
B2-04	CEROVLJE - BORUT	3,3 km
B2-05	VIŽINADA	2,8 km
B2-06	GRDO SELO - ČEREŠNJEVICA	3,7 km
B2-07	IPŠI - SV. JELENA	4,4 km
B2-08	KOSINOŽIĆI - ŽIKOVIĆI	4,1 km
B2-09	DRAČEVAC - GRADINA	4,2 km
B2-10	NEDEŠĆINA - KRŠAN	5,8 km



B1-01 DIONICA: BALE



PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	D75	1,4 km
-------	-----	--------

UKUPNO 1,4 km

B1-02 DIONICA: KAROJBA

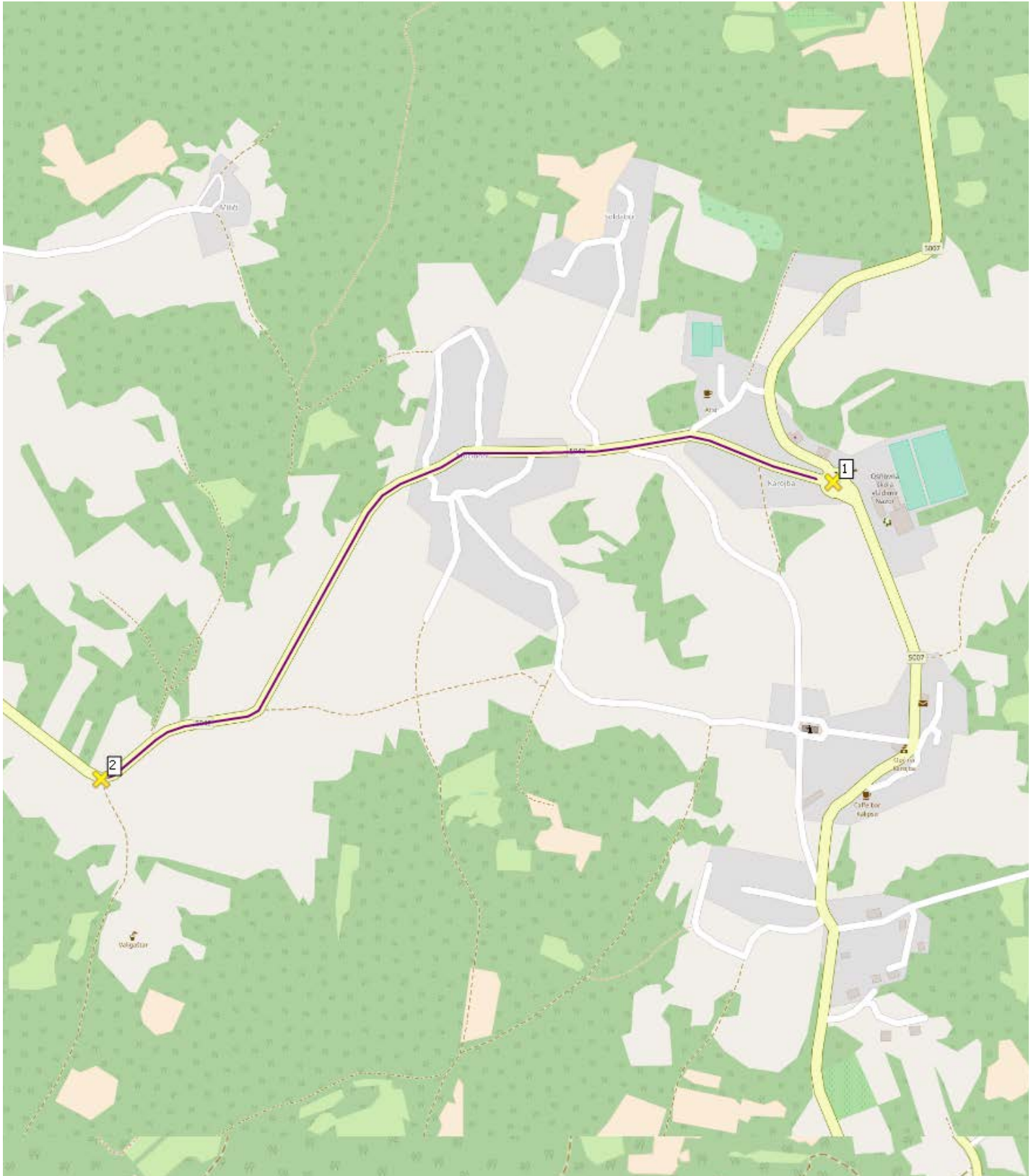
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5042 1,2 km

UKUPNO **1,2 km**



B1-03 DIONICA: MOTOVUN

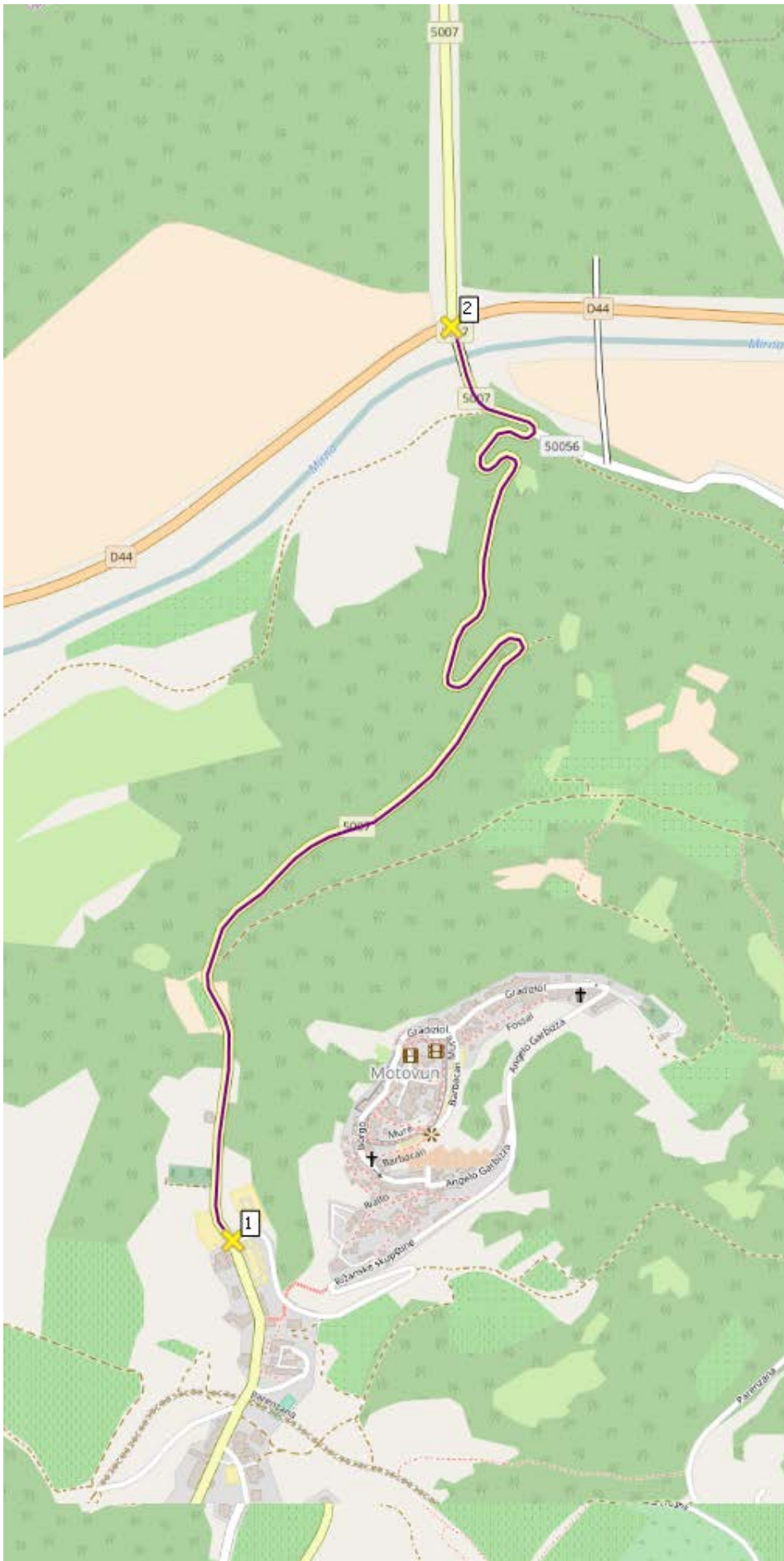
PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	5007	2,1 km
-------	------	--------

UKUPNO 2,1 km



B1-04 DIONICA: MEDVEJE

PROBLEM

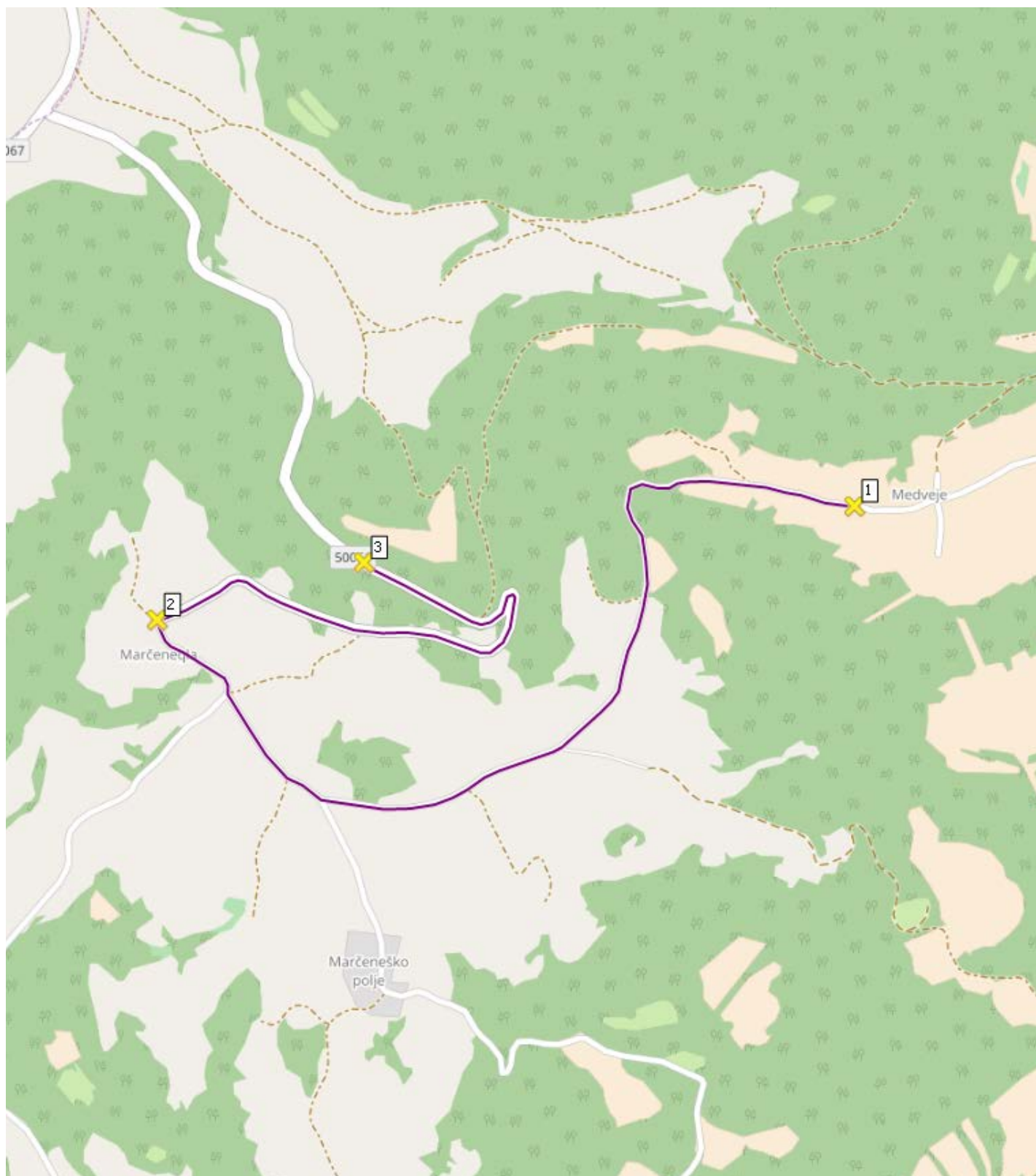
1 - 2 - 3

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	nerazvrstano	1,4 km
-------	--------------	--------

2 - 3	50066	0,8 km
-------	-------	--------

UKUPNO 2,2 km



B1-05 DIONICA: DRAČEVAC - RADMANI

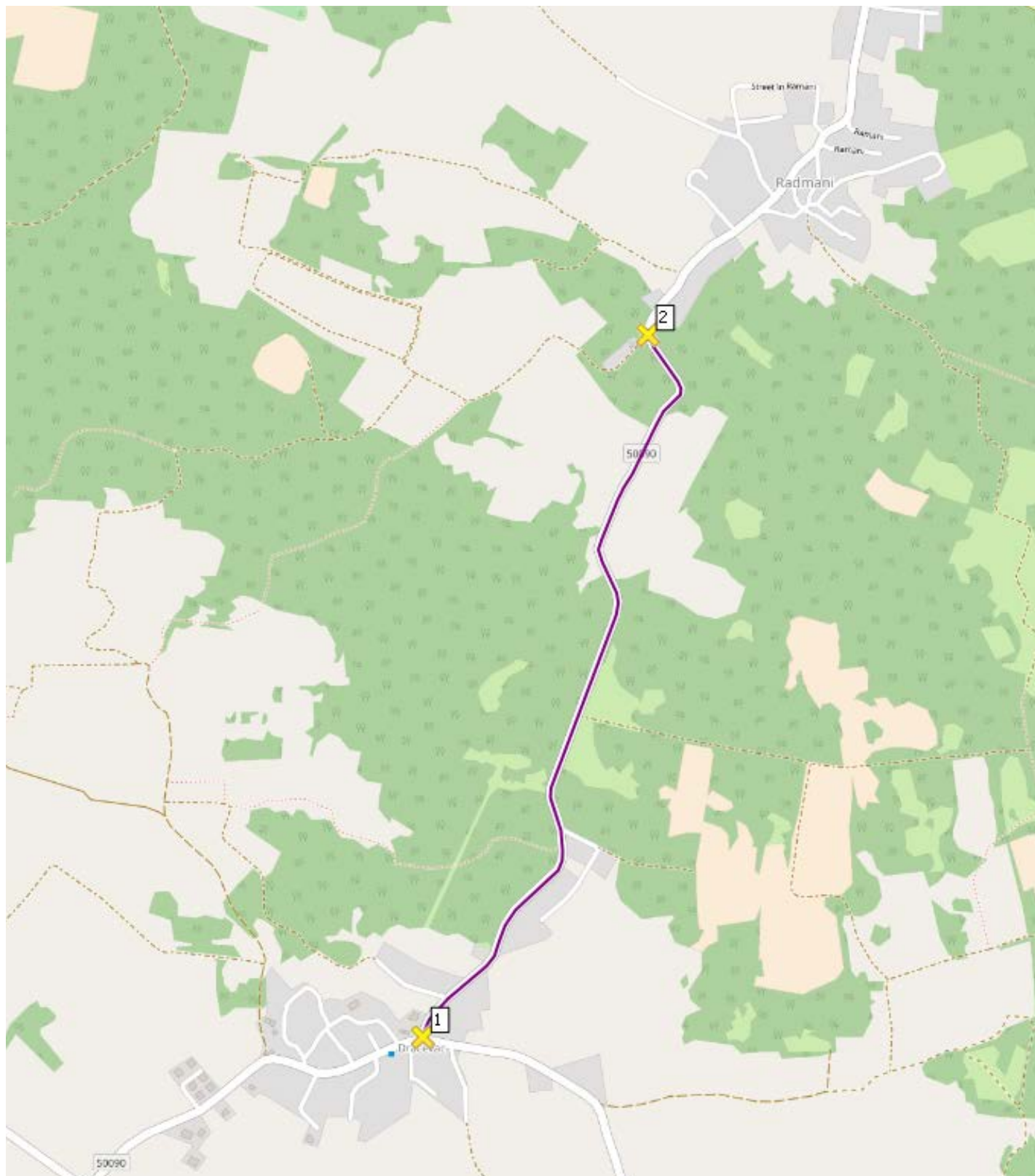
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 50090 1,5 km

UKUPNO 1,5 km



B1-06 DIONICA: ŽBANDAJ - LOVREČ

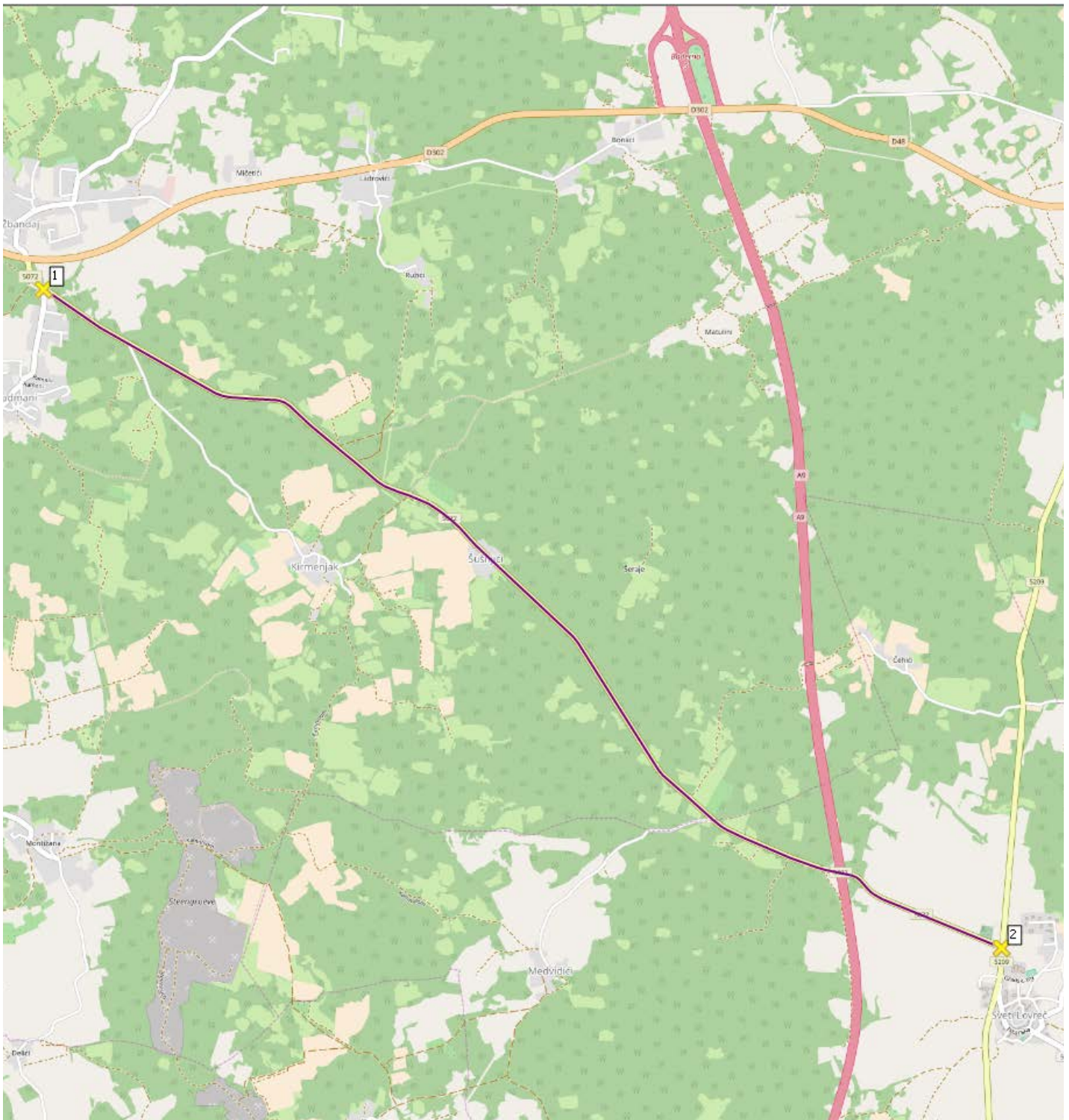
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5072 5,6 km

UKUPNO 5,6 km



B1-07 DIONICA: VIŠNJAN - TIČAN

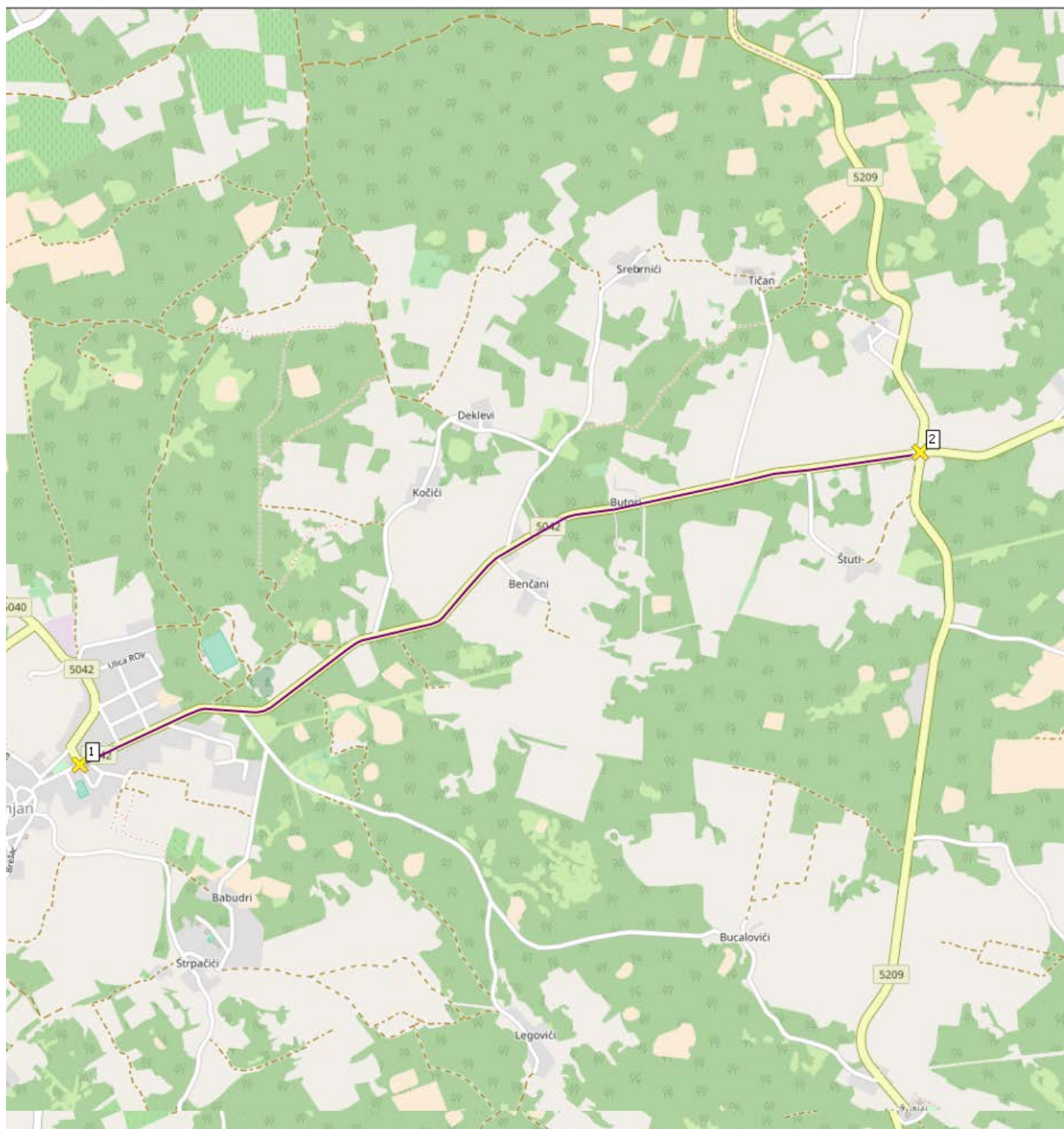
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5042 2,9 km

UKUPNO 2,9 km



B1-08 DIONICA: KUKCI - GEDIĆI

PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5041 2,4 km

UKUPNO 2,4 km



B1-09 DIONICA: ŠUMBER - MOST POTPIČAN

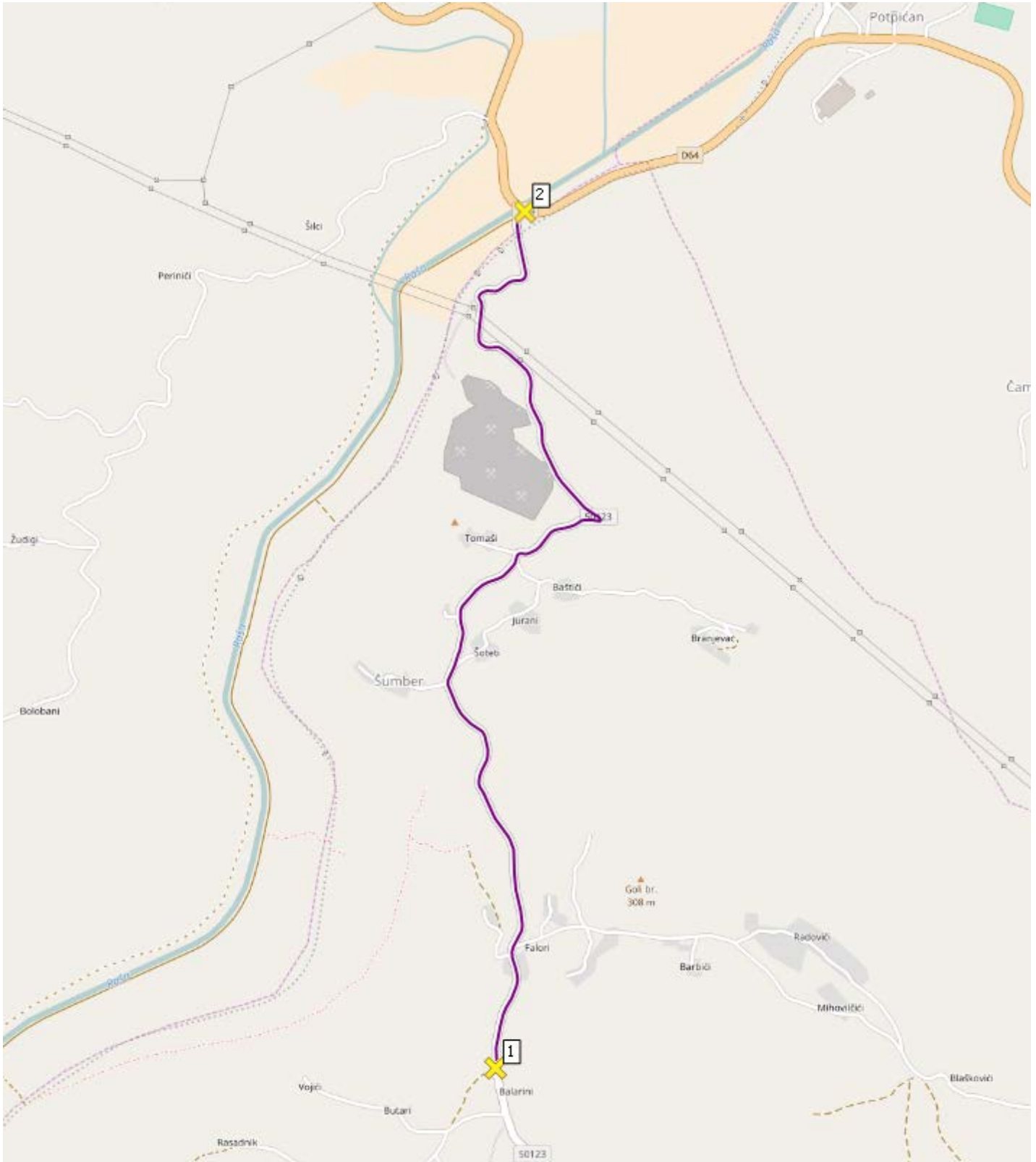
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 50123 3,8 km

UKUPNO 3,8 km



B1-10 DIONICA: GALIŽANA - LOBORIKA

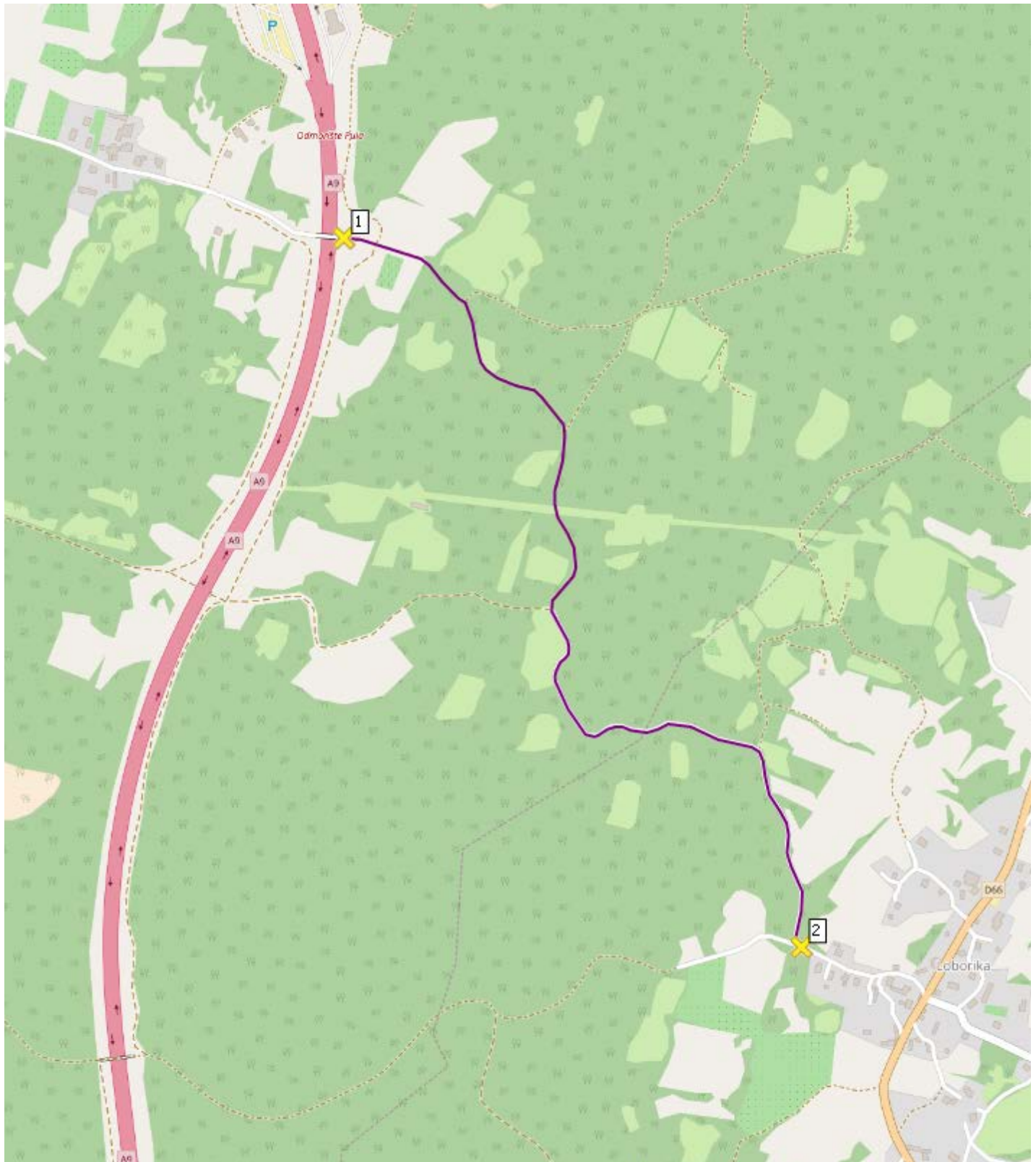
PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	nerazvrstano	2,0 km
-------	--------------	--------

UKUPNO 2,0 km



B1-11 DIONICA: LABIN - RAVNI

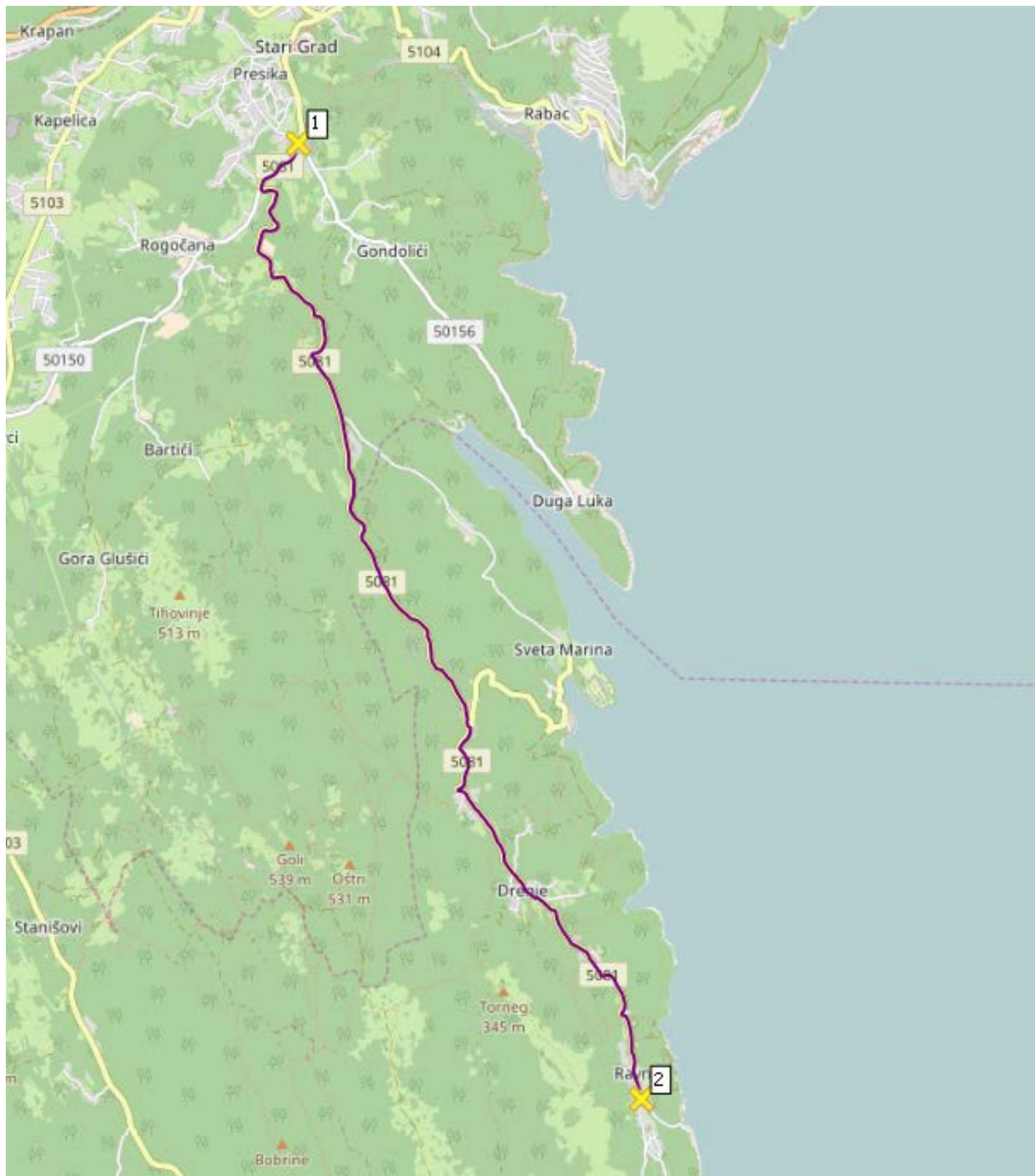
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5081 11,0 km

UKUPNO 11,0 km



B2-01 DIONICA: BALE - SAVIČENTA

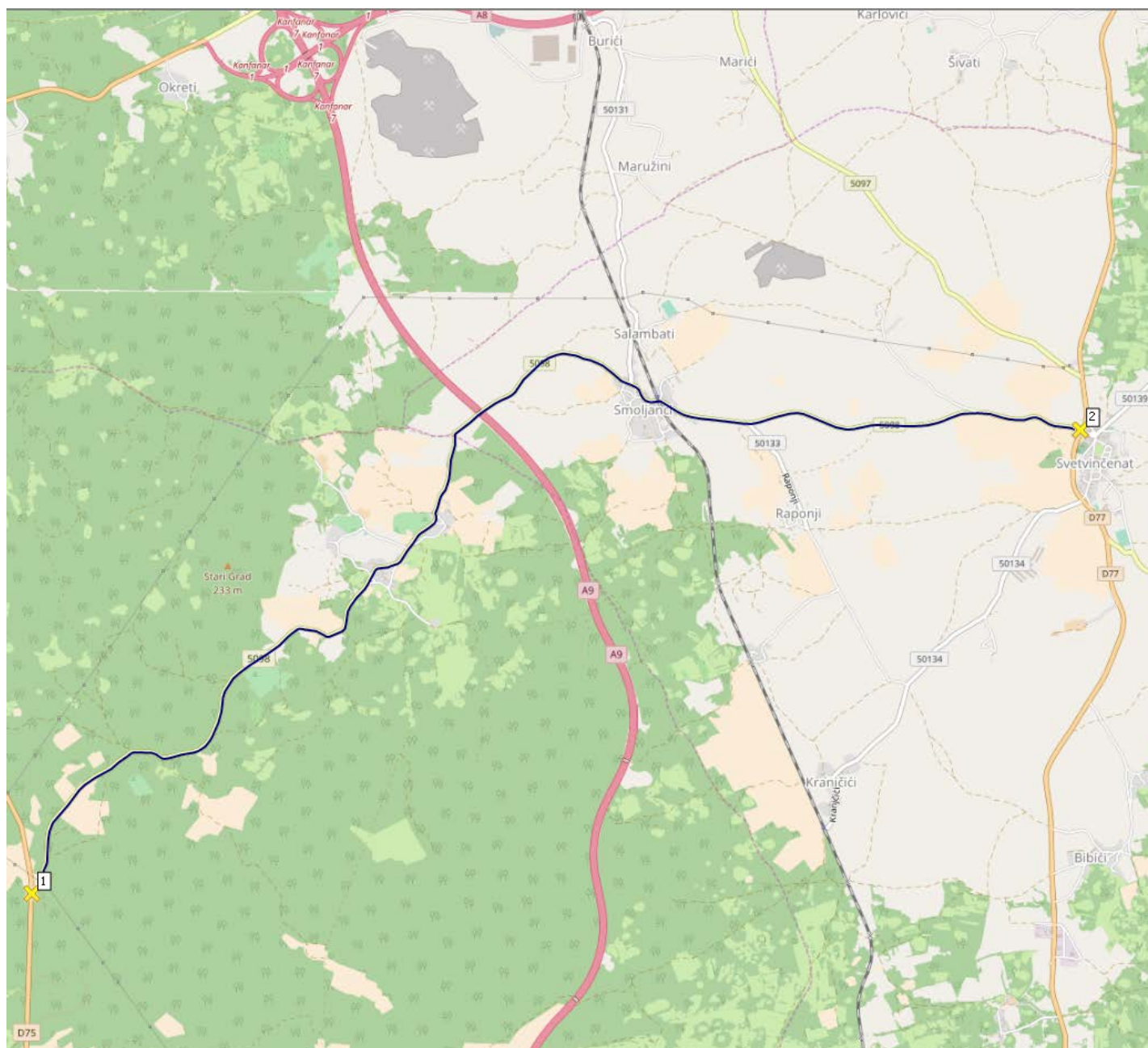
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5098 9,4 km

UKUPNO 9,4 km



B2-02 DIONICA: PAZIN - PULA

PROBLEM

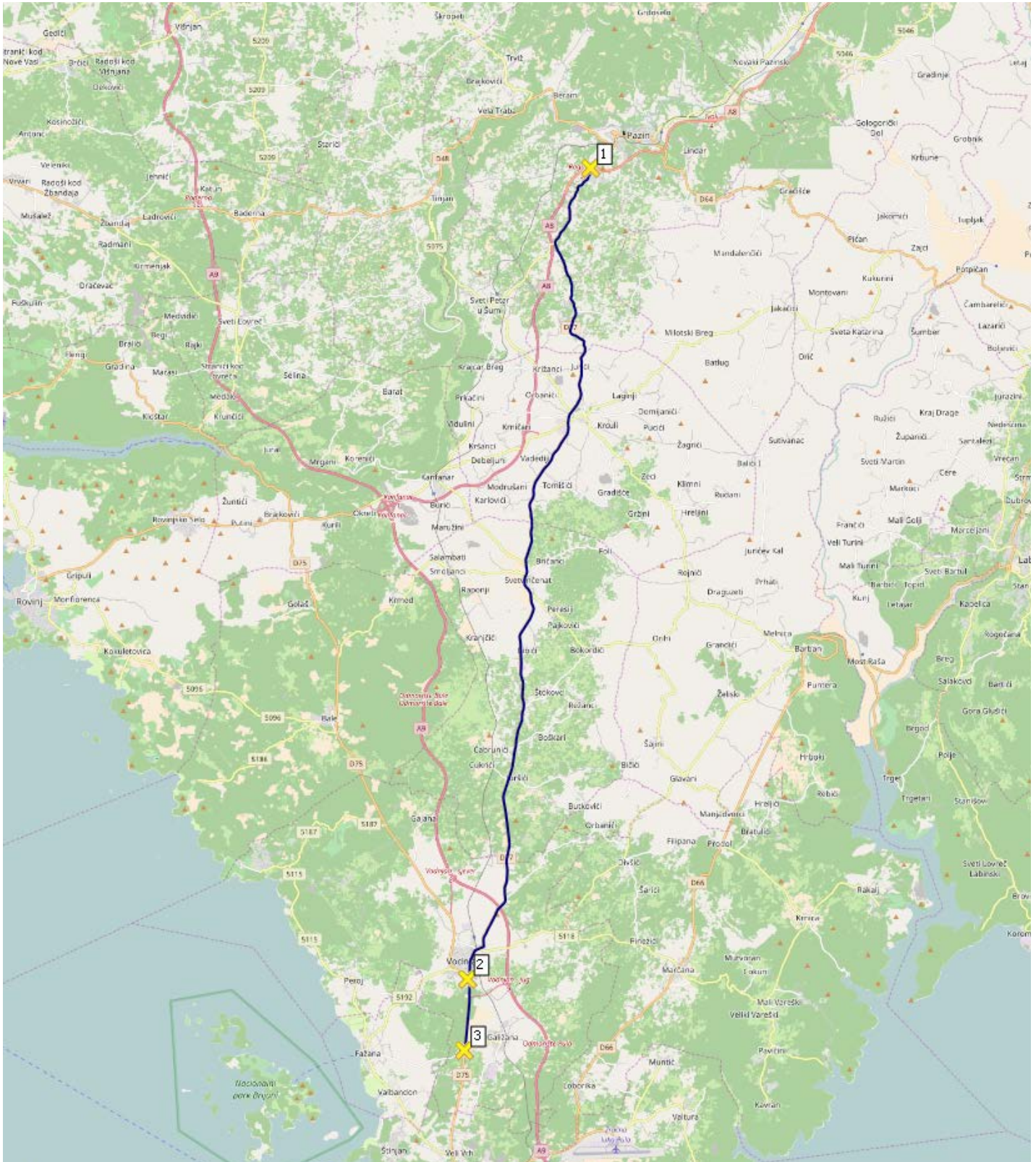
1 - 2 - 3

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 D77 33,1 km

2 - 3 D75 2,8 km

UKUPNO 35,9 km



B2-03 DIONICA: ŽMINJ - CERE

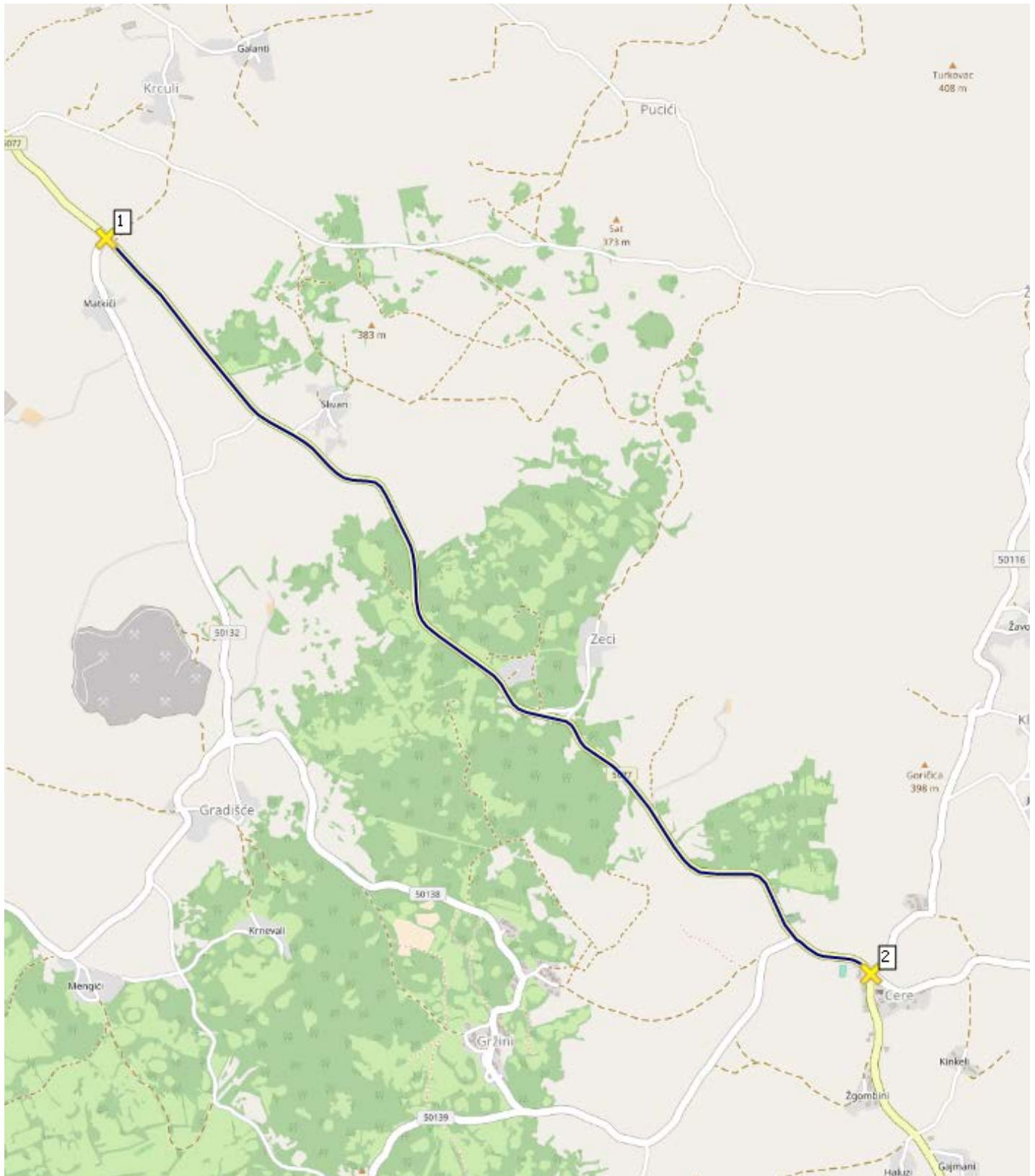
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 5077 3,9 km

UKUPNO 3,9 km



B2-04 DIONICA: CEROVLJE - BORUT

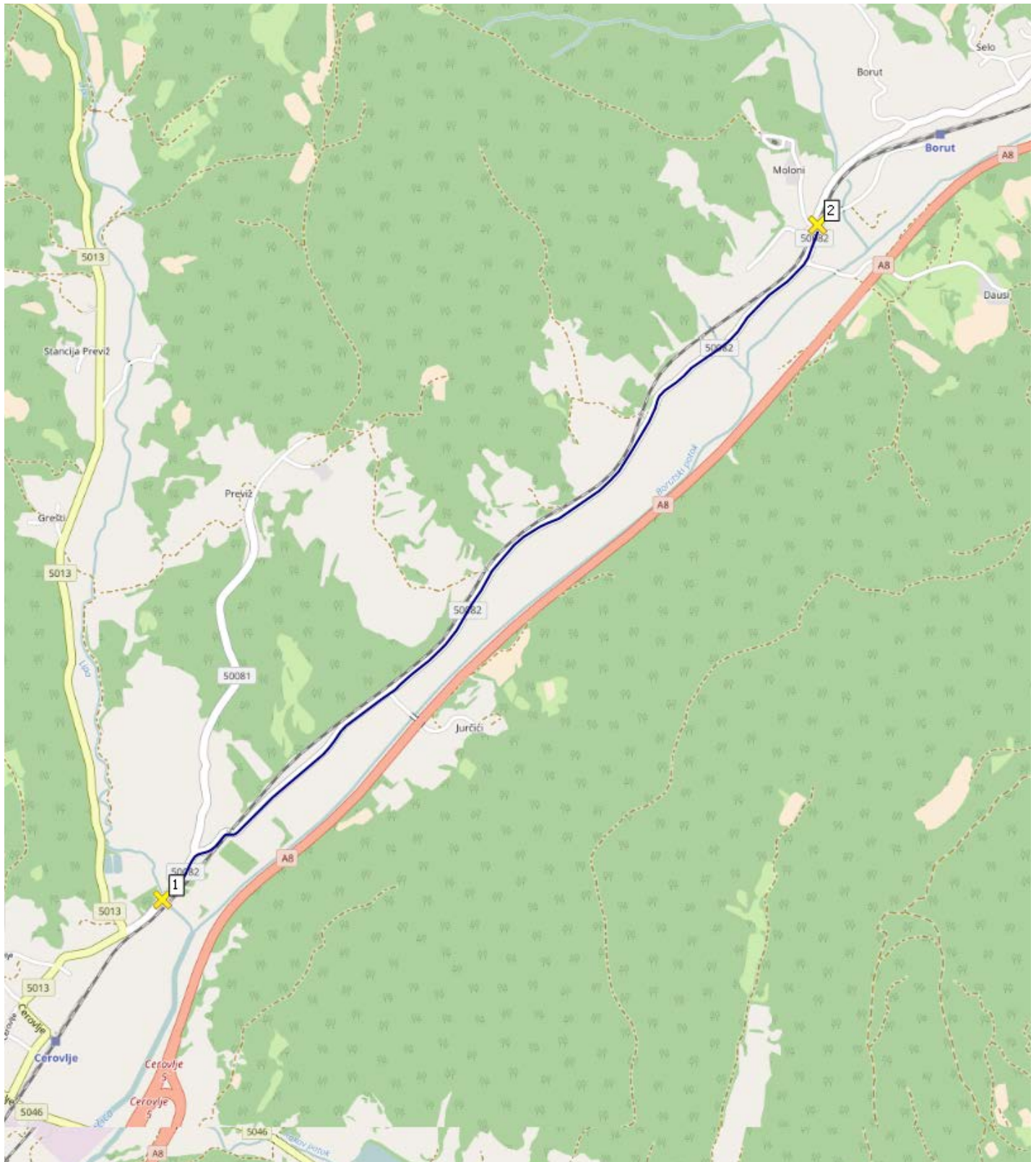
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 50082 3,3 km

UKUPNO 3,3 km



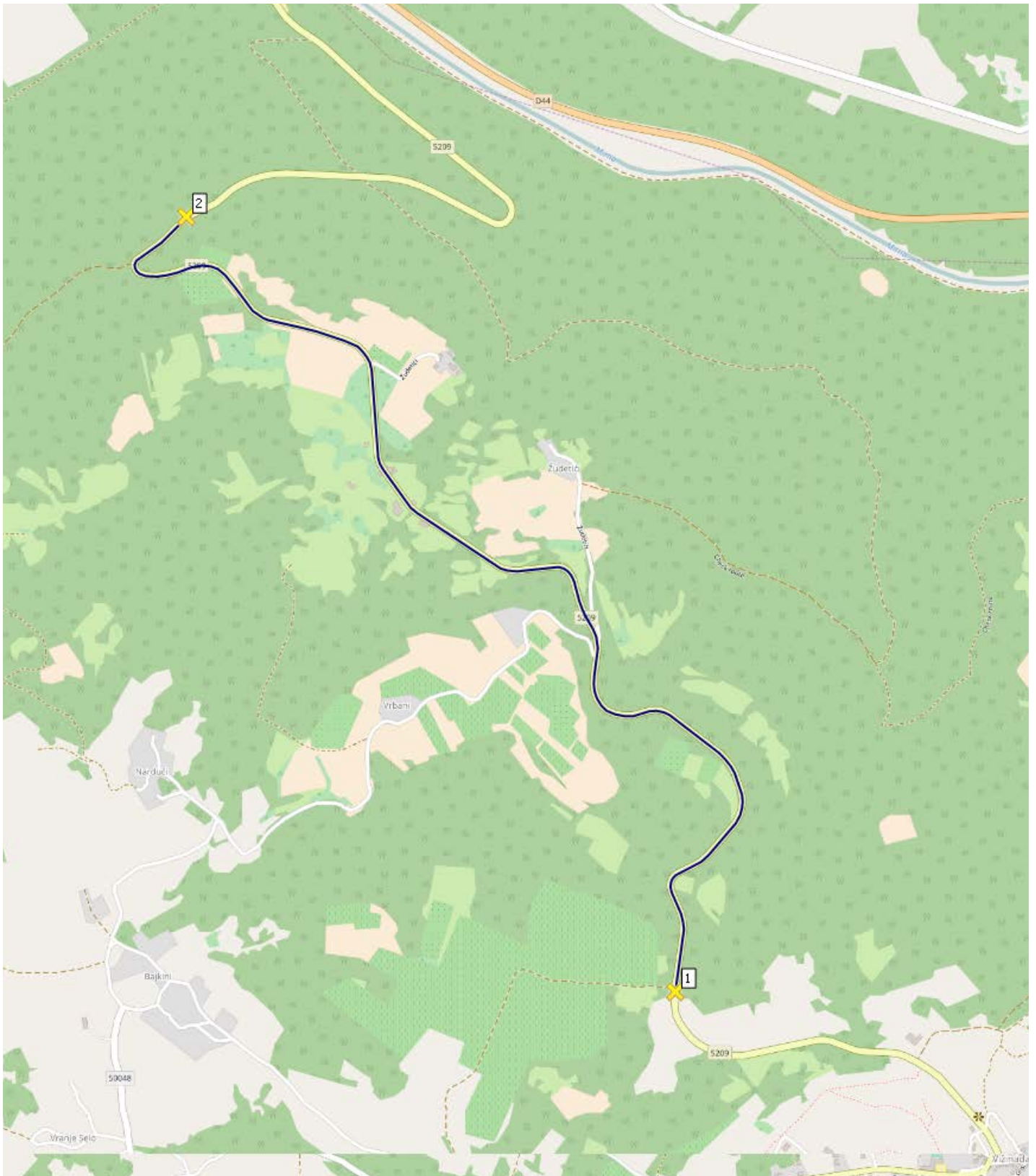
B2-05 DIONICA: VIŽINADA

PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	5209	2,8 km

UKUPNO 2,8 km



B2-06 DIONICA: GRDO SELO - ČEREŠNJEVICA

PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	nerazvrstano	3,7 km
-------	--------------	--------

UKUPNO 3,7 km



B2-07 DIONICA: IPŠI - SV. JELENA

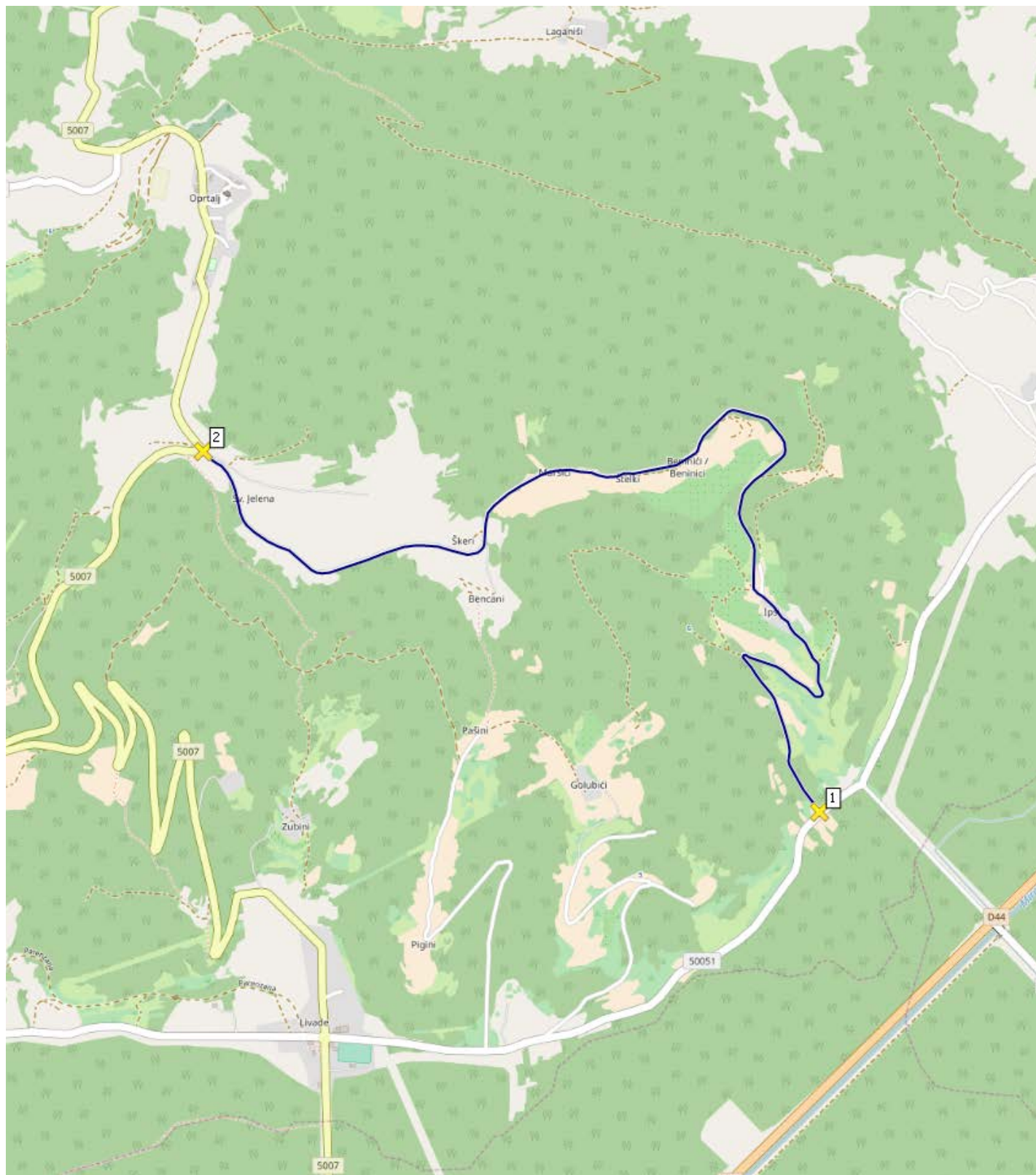
PROBLEM

1 - 2

dionica oznaka prometnice dužina

1 - 2 nerazvrstano 4,6 km

UKUPNO 4,6 km



B2-08 DIONICA: KOSINOŽIĆI - ŽIKOVIĆI

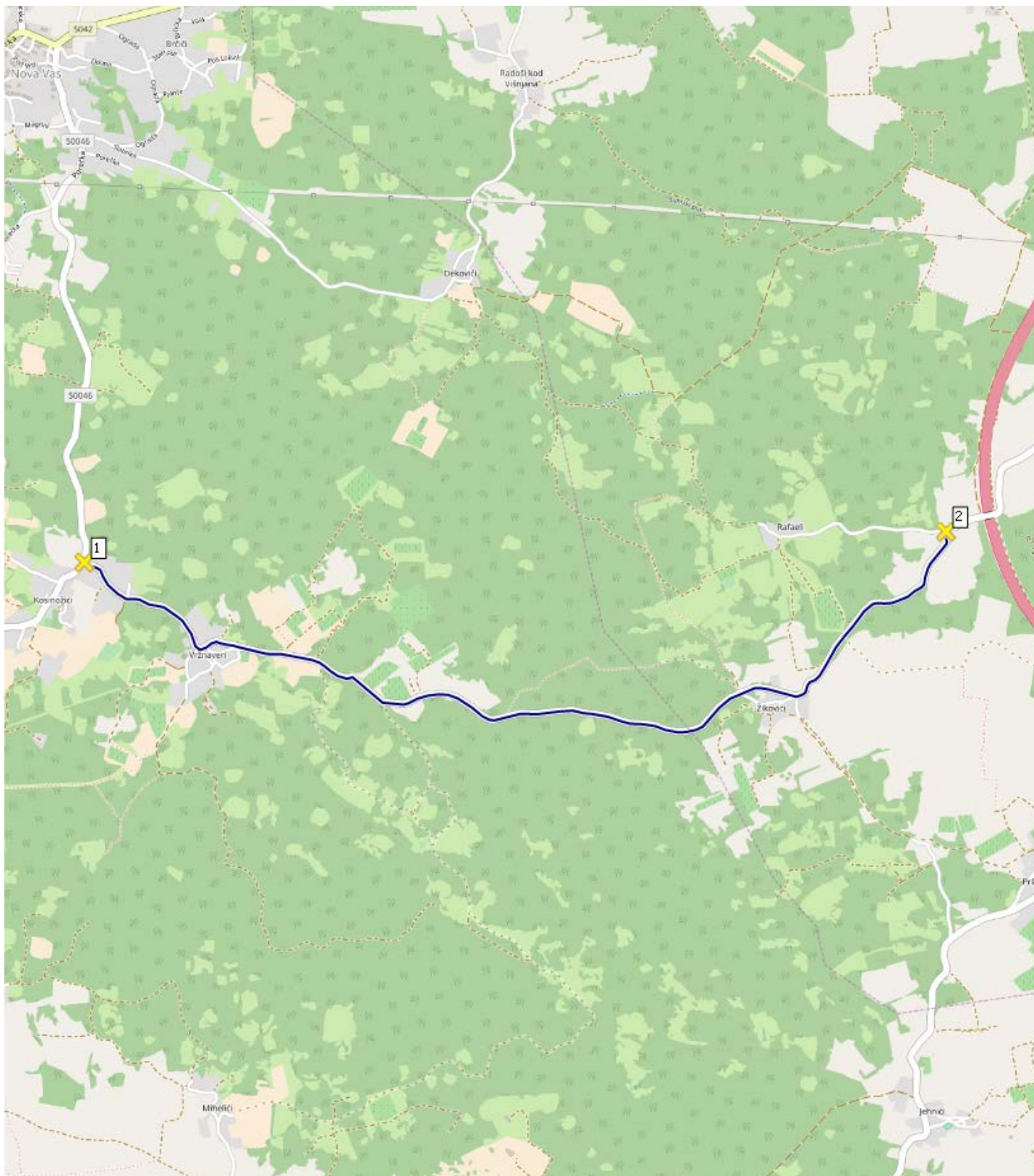
PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

1 - 2	nerazvrstano	4,1 km
-------	--------------	--------

UKUPNO 4,1 km



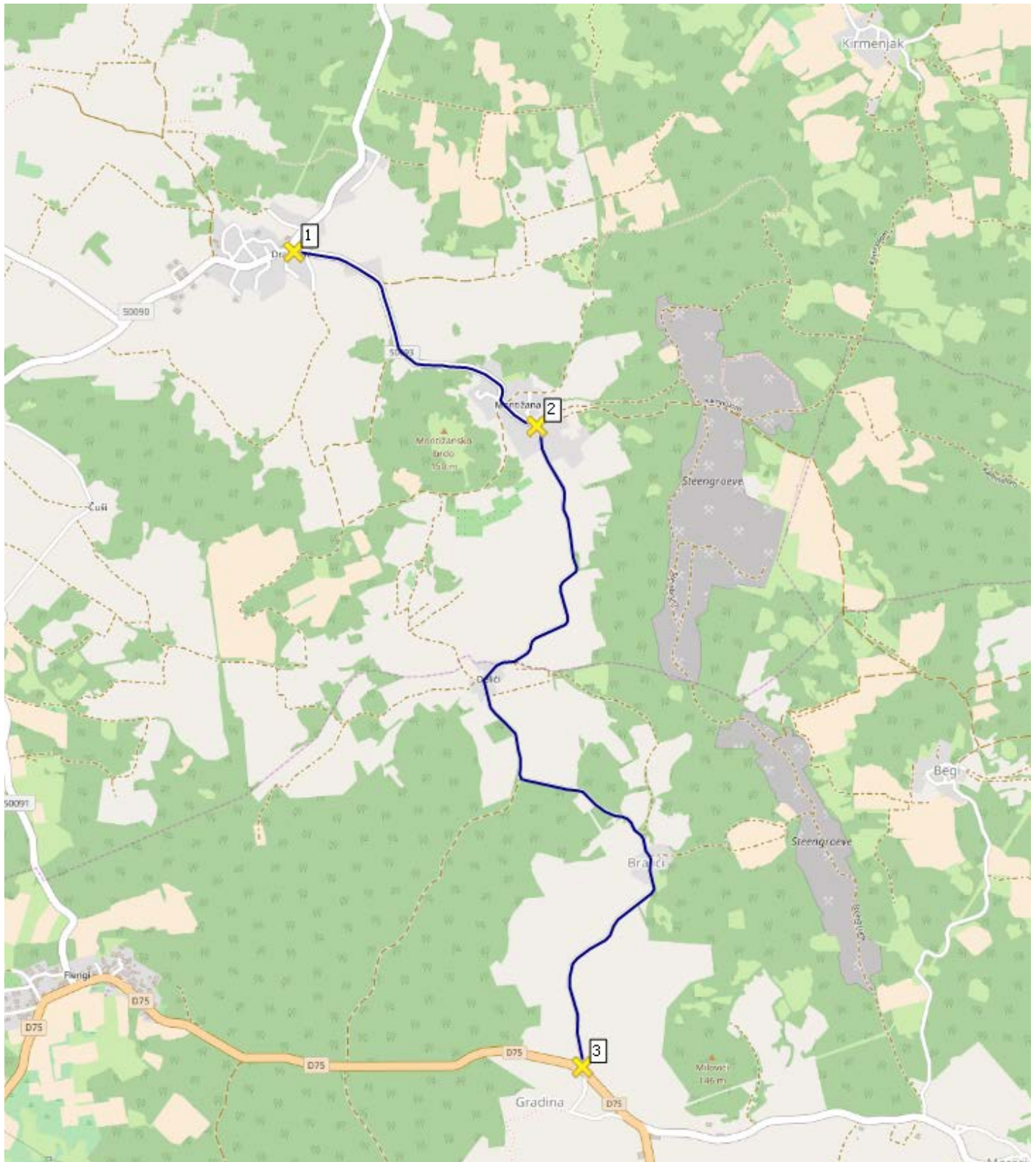
B2-09 DIONICA: DRAČEVAC - GRADINA

PROBLEM

1 - 2 - 3

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	50093	1,2 km
2 - 3	nerazvrstano	3,0 km

UKUPNO 4,2 km



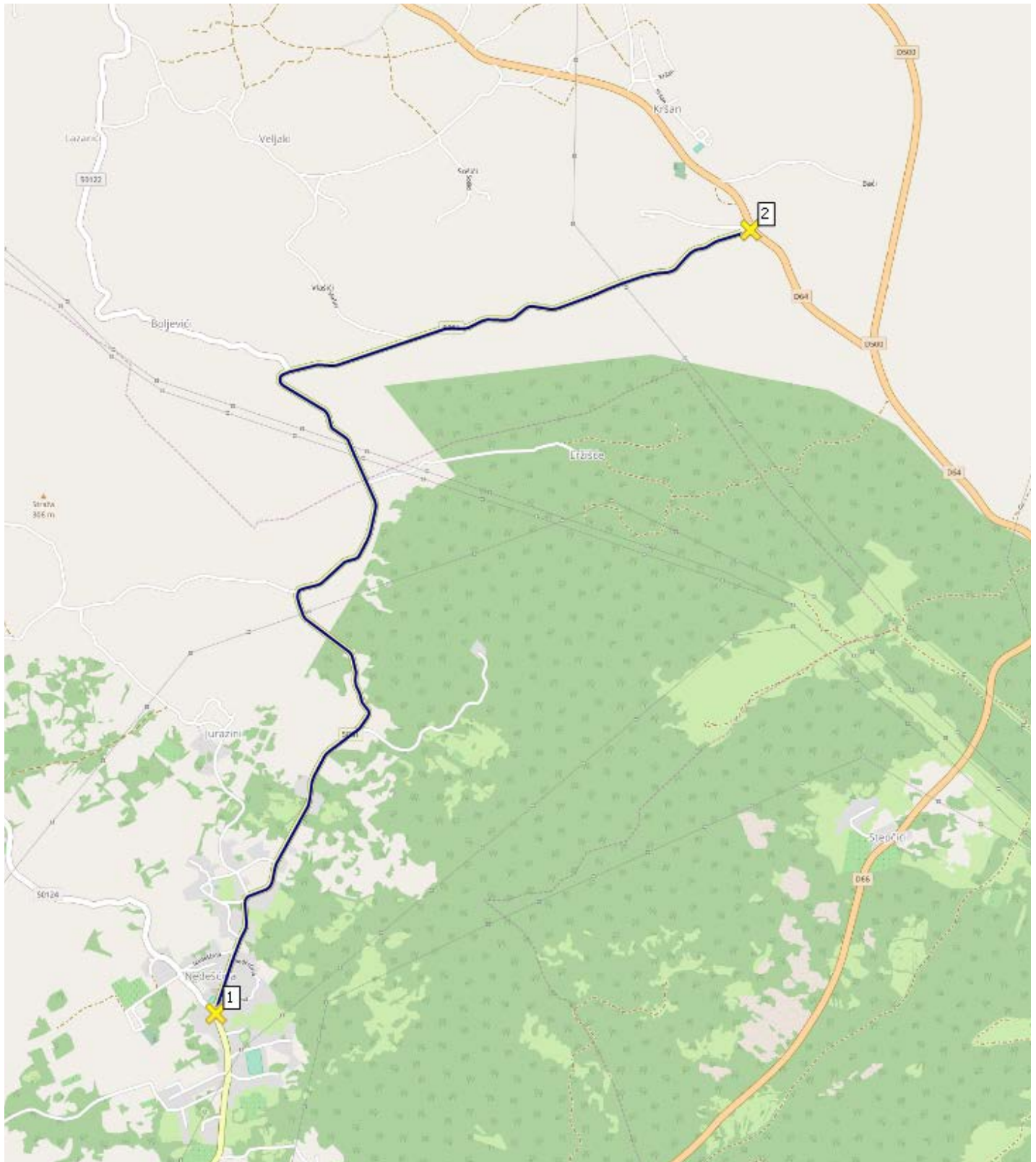
B2-10 DIONICA: NEDEŠĆINA - KRŠAN

PROBLEM

1 - 2

dionica	oznaka prometnice	dužina
1 - 2	5081	5,8 km

UKUPNO 5,8 km



C

EUROVELO KORIDORI

S obzirom na važnost Eurovelo koridora - kako za razvoj cikloturizma tako i za osiguravanje financijske i administrativne podrške u razvoju infrastrukture, definiran je najprikladniji koridor za Eurovelo rute 8 i 9 koje prolaze Istrom. Pri osmišljavanju navedenih koridora vodilo se računa o sezonalnosti i intenzitetu prometa, prostornim ograničenjima te atraktivnostima okruženja. Koridori koji su definirani za Eurovelo vode bicikliste najbliže atraktivnim priobalnim prostorima i urbanim cjelinama - na siguran način, polazeći od koncepta da biciklisti najprije trebaju siguran, neometan koridor, dok bi se spojnice do samih atrakcija, zanimljivosti i napučenih gradskih središta dodatno osmislile i izgradile.

Eurovelo 8 ide čim bliže moru, prometnicama uglavnom visokog intenziteta prometa. Namjera je da ova trasa omogući, tj. olakša konačan cilj - da se duž cijele rute Eurovelo 8 naprave biciklističke trake po kojima će se biciklisti voziti odvojeno od ostatka prometa.

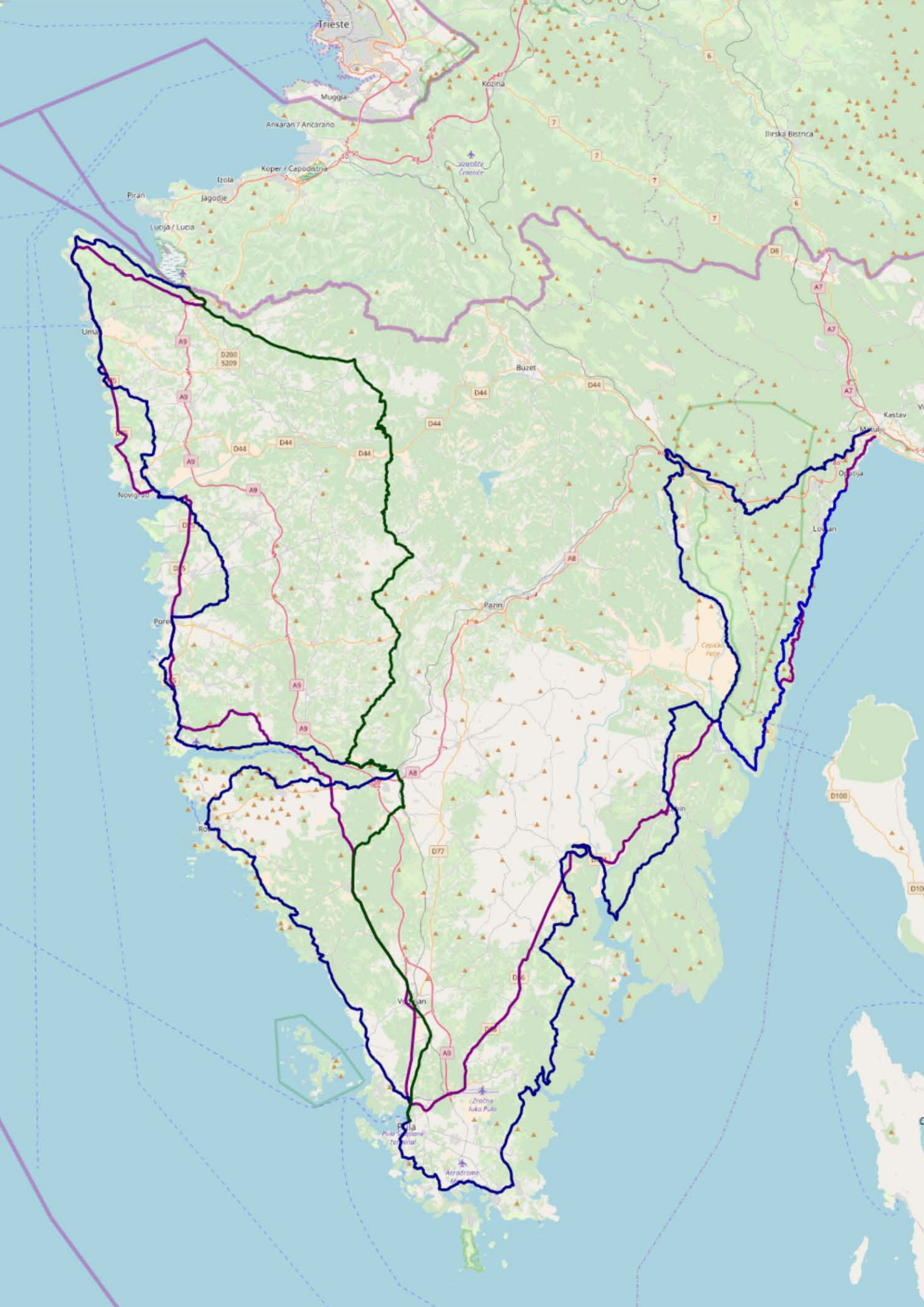
Pored toga, definiran je i alternativni oblik rute koji koristi lokalne (neprometne) ceste te ostale kvalitetne puteve (makadame, šumske puteve i slično). Ovime se biciklistima omogućuje da idu sigurnijim i mirnijim putevima, ali i da uživaju u razgledanju prirode i pejzaža.

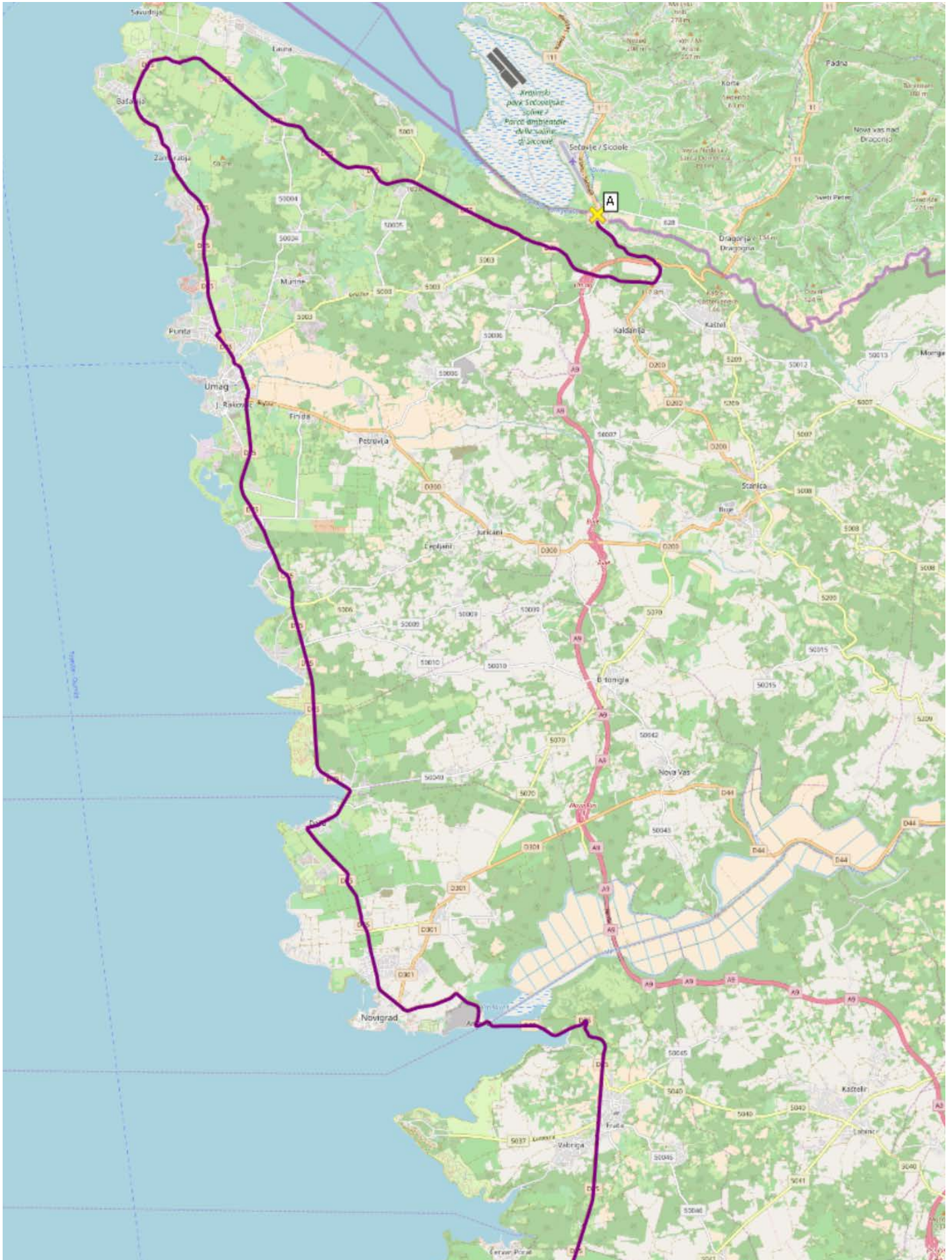
Uz sve rečeno, ovaj koridor bitan je i zbog toga što omogućava lokalnoj zajednici da ga iskoristi kao pravac za preusmjerenje većine biciklističkog prometa s prometnih cesta. Ovaj koridor je nadopuna Poglavlja A te se preporuča lokalnoj zajednici da ga čim više koriste u tom smislu.

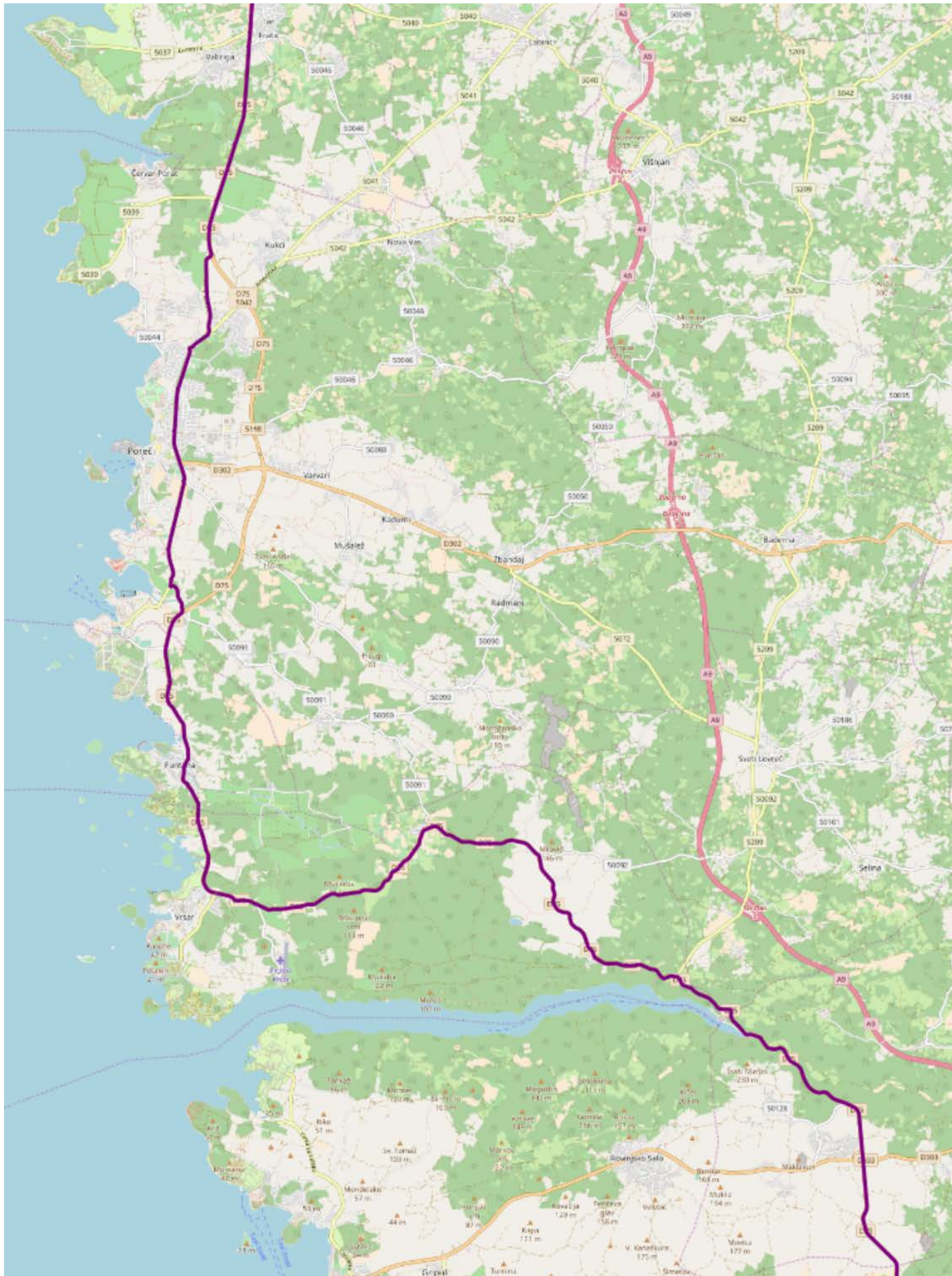
Eurovelo 9 pravac je koji ide središnjim dijelom Istre, po pravcima koji imaju što manje prometa. S obzirom da je daleko od obale, koristit će biciklistima koji žele čim prije proputovati Istru daleko od obalnih gužvi.

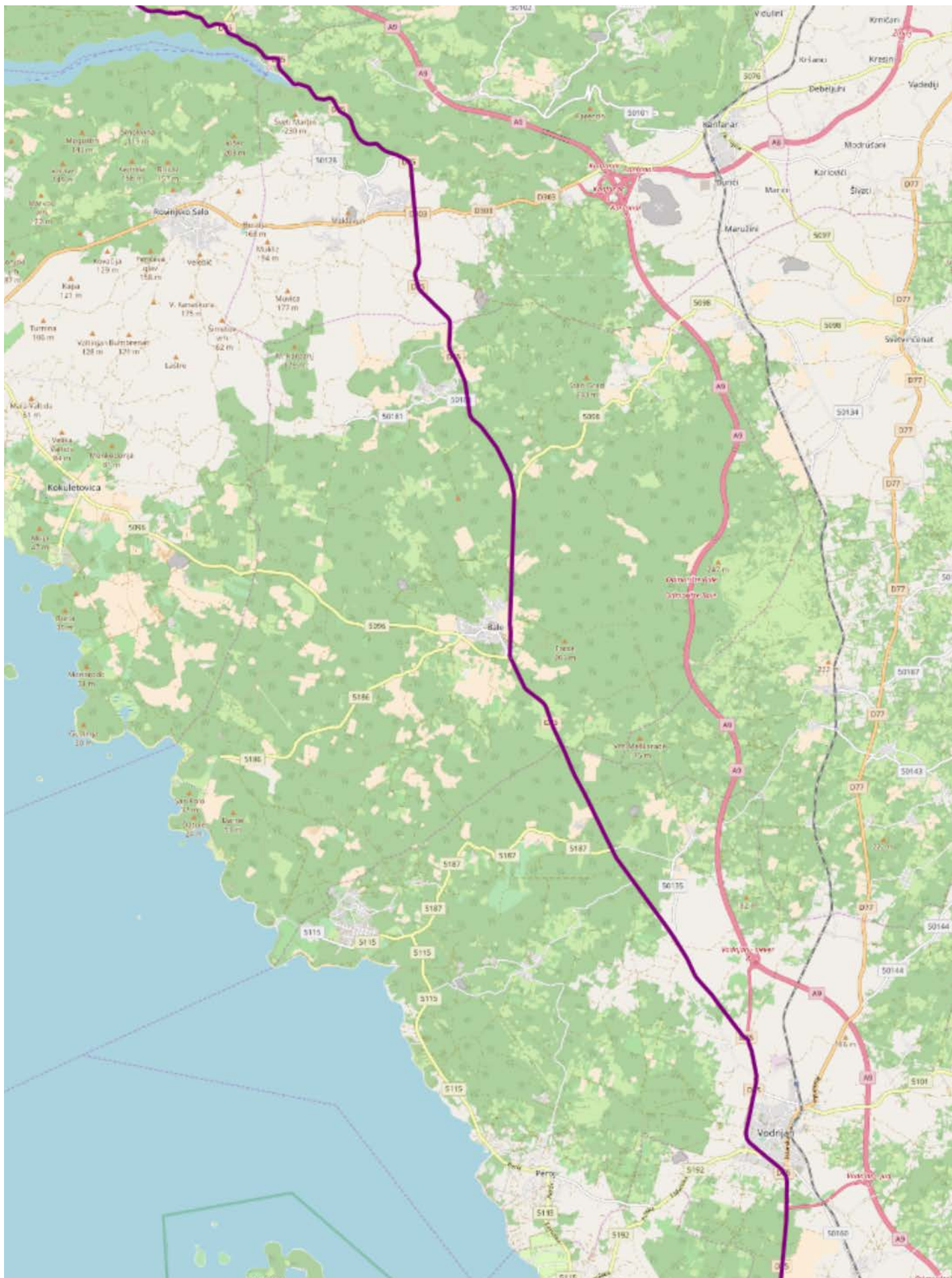
SADRŽAJ

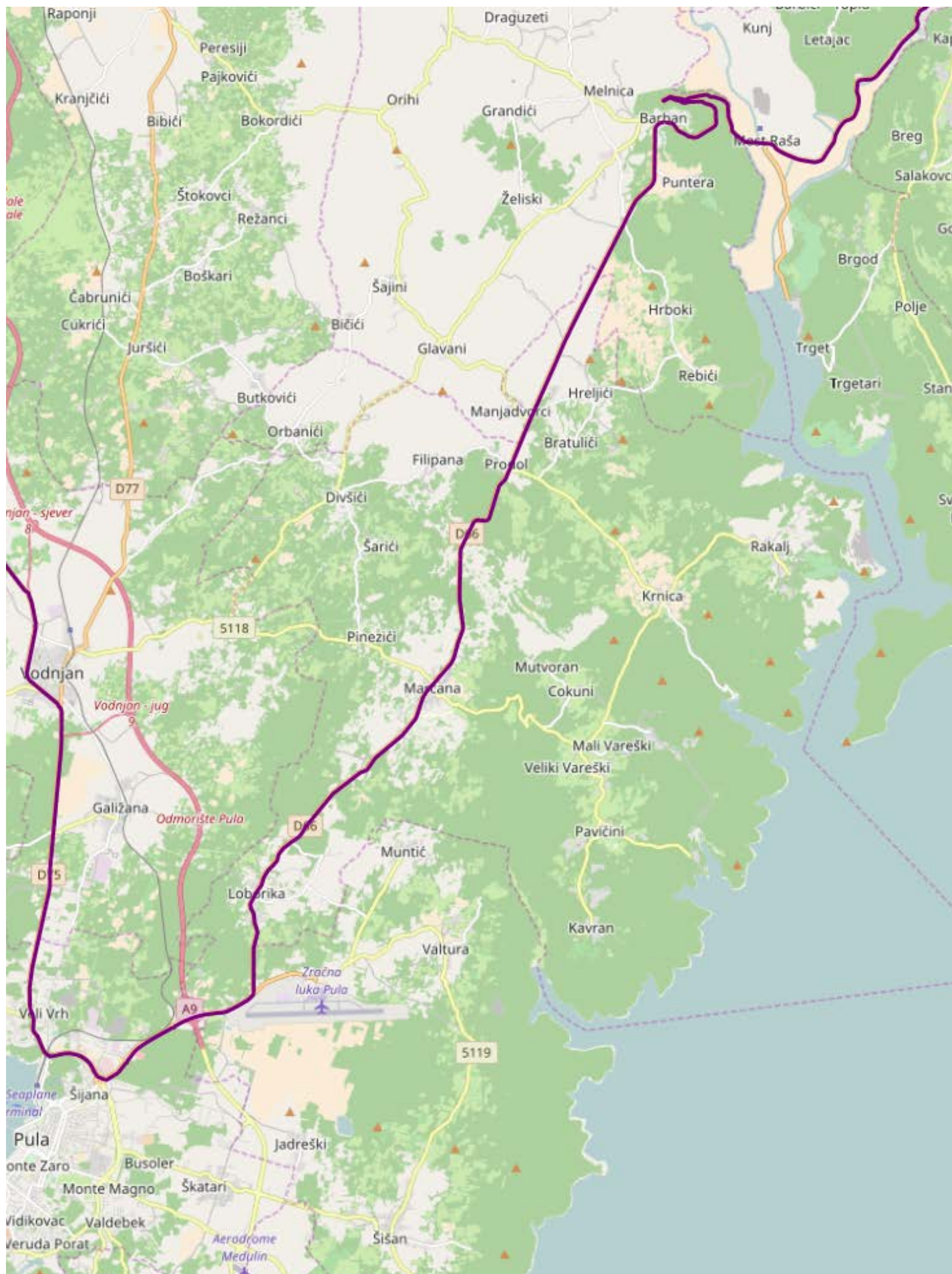
oznaka	dionica	kilometraža
C1 EUROVELO 8		
C1-01	CESTOVNA VERZIJA	
C1-01a	VIA UMAG	200,3 km
C1-01b	VIA SAVUDRIJA	204,2 km
C1-02	MAKADAMSKA VERZIJA	
C1-02a	PLOVANIJA - VOZILIĆI	243,6 km
C1-02b	VOZILIĆI - OPATIJA VIA BRSEČ	35,0 km
C1-02c	VOZILIĆI - MATULJI VIA UČKA	55,5 km
C2 EUROVELO 9		
C2-01	CESTOVNA VERZIJA	101,9 km

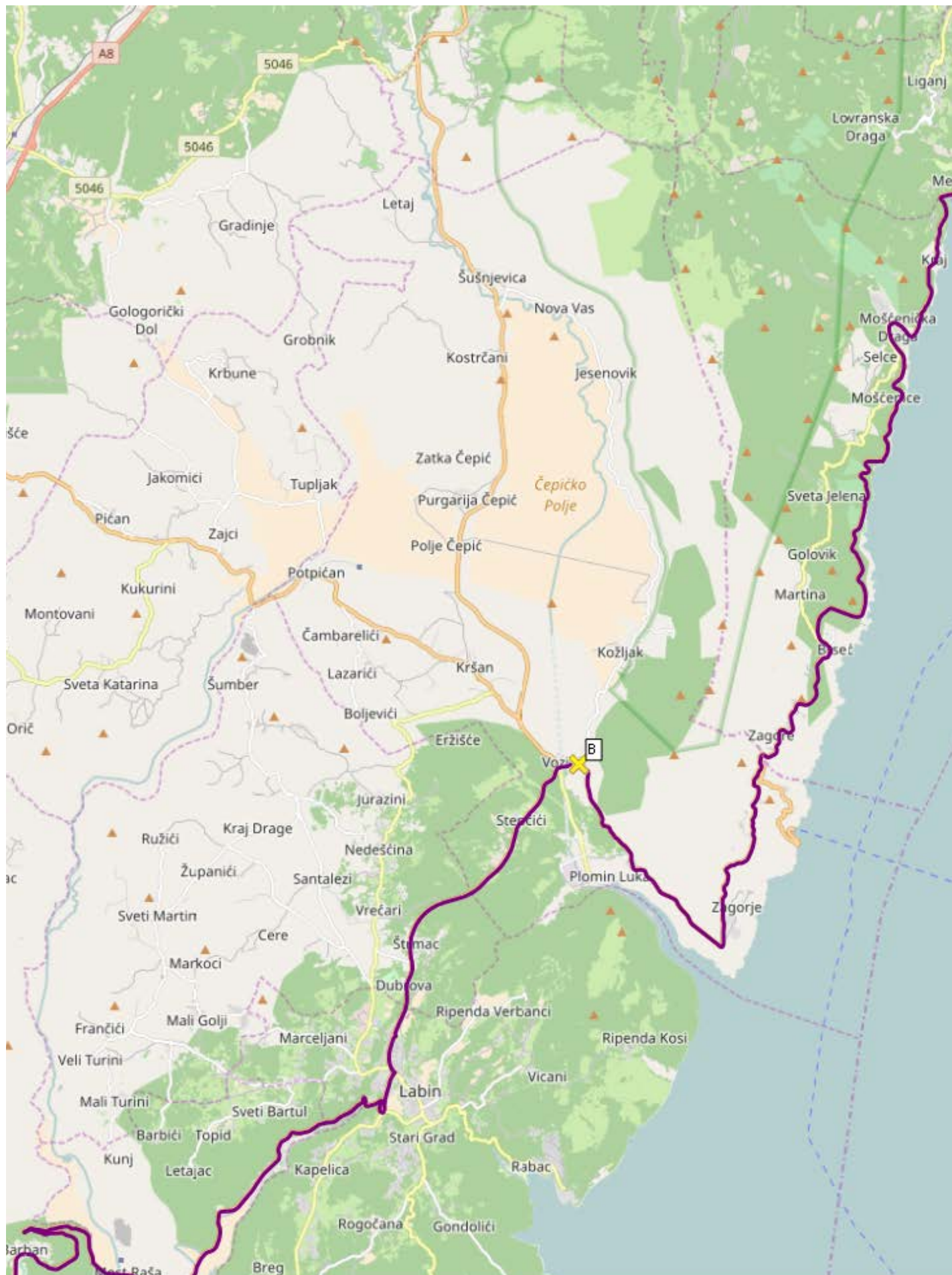


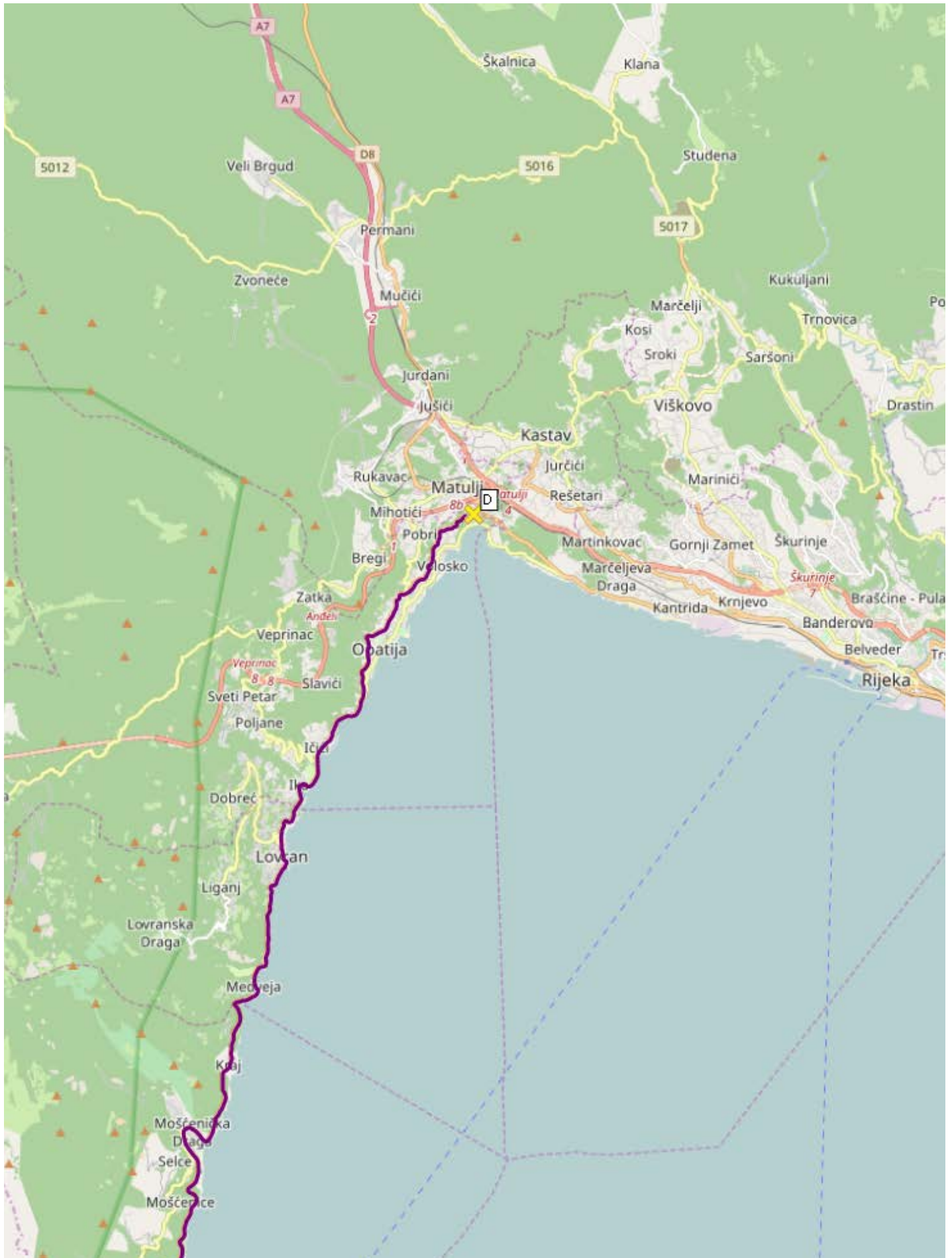




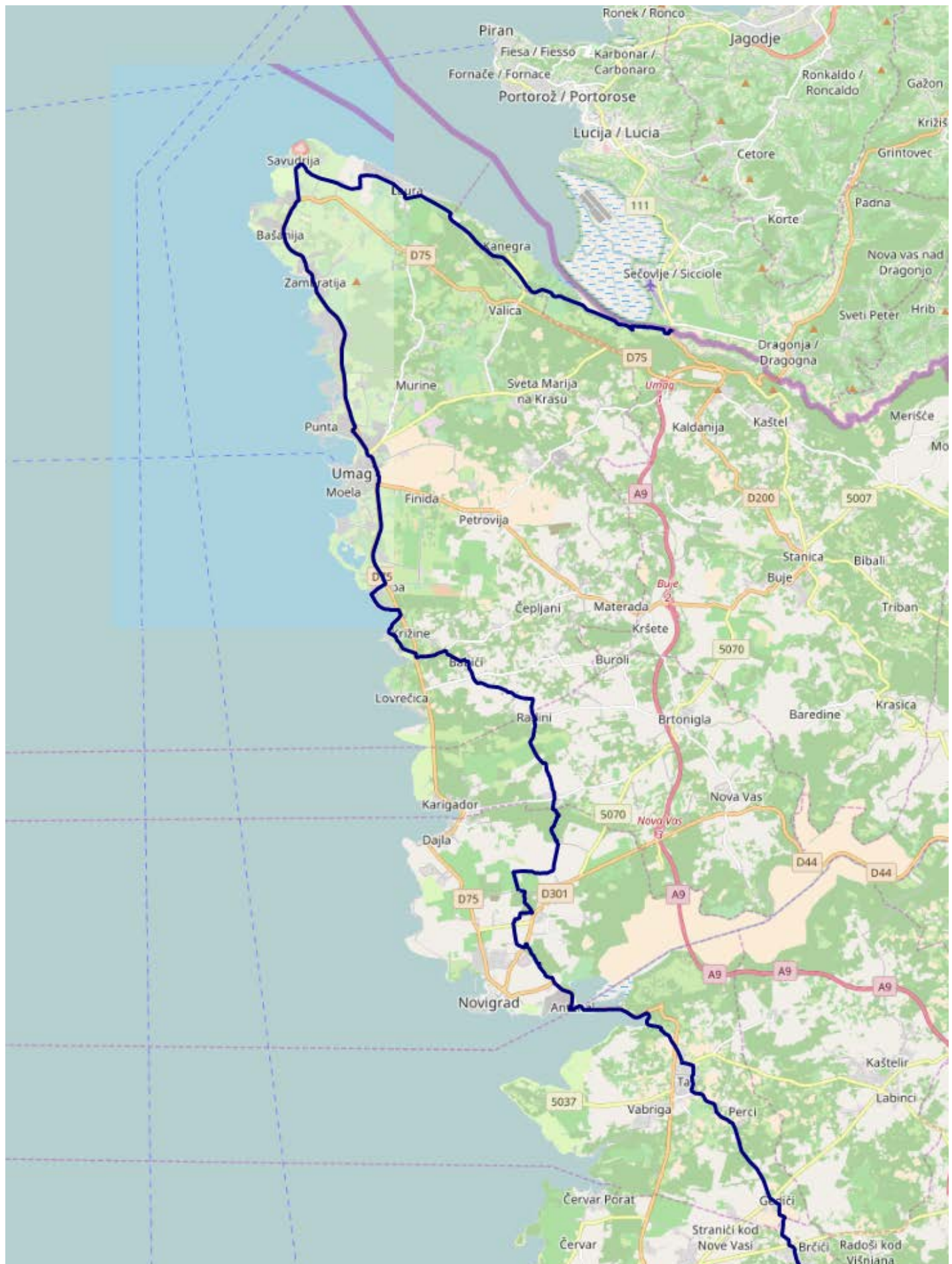




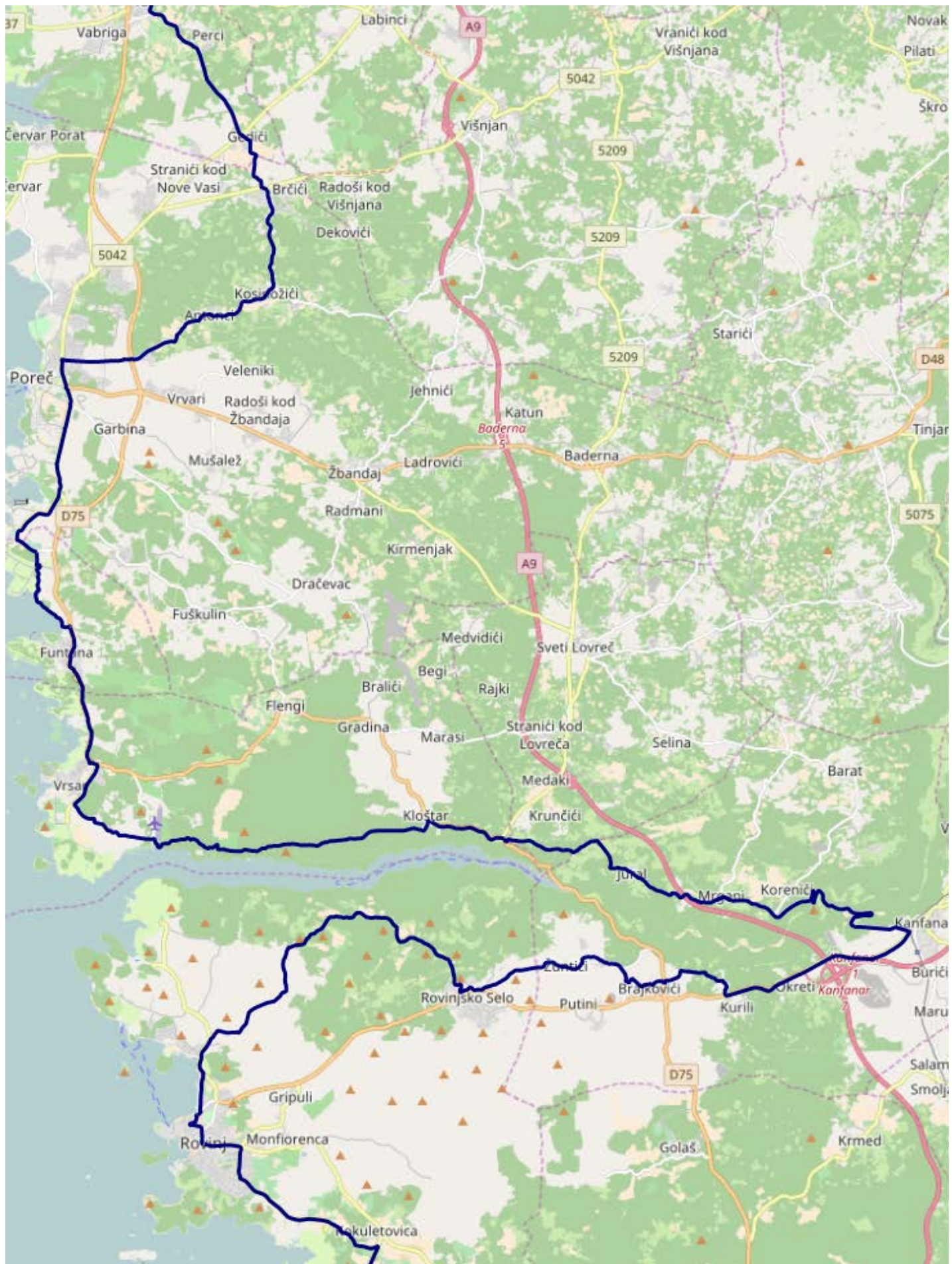


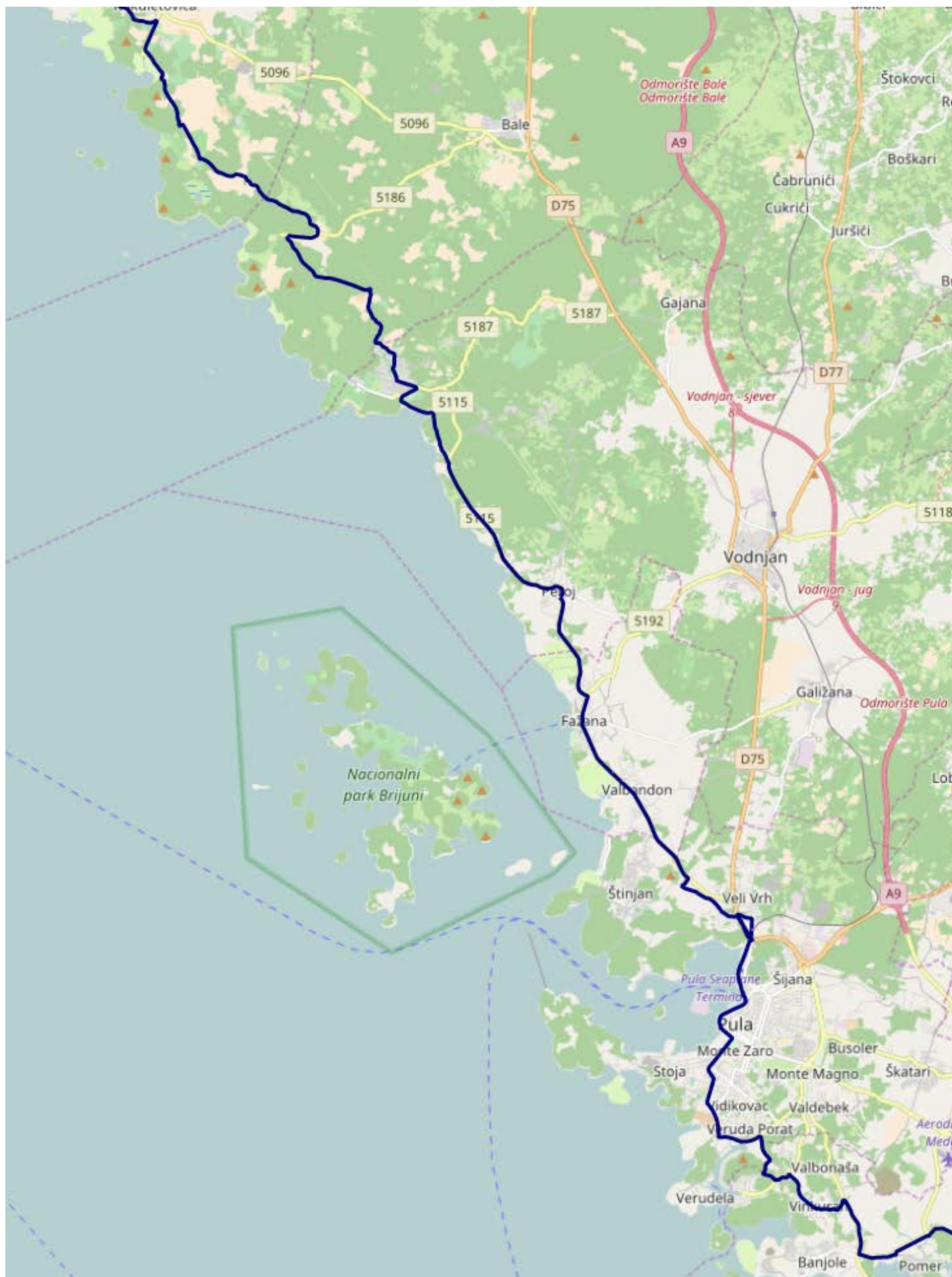


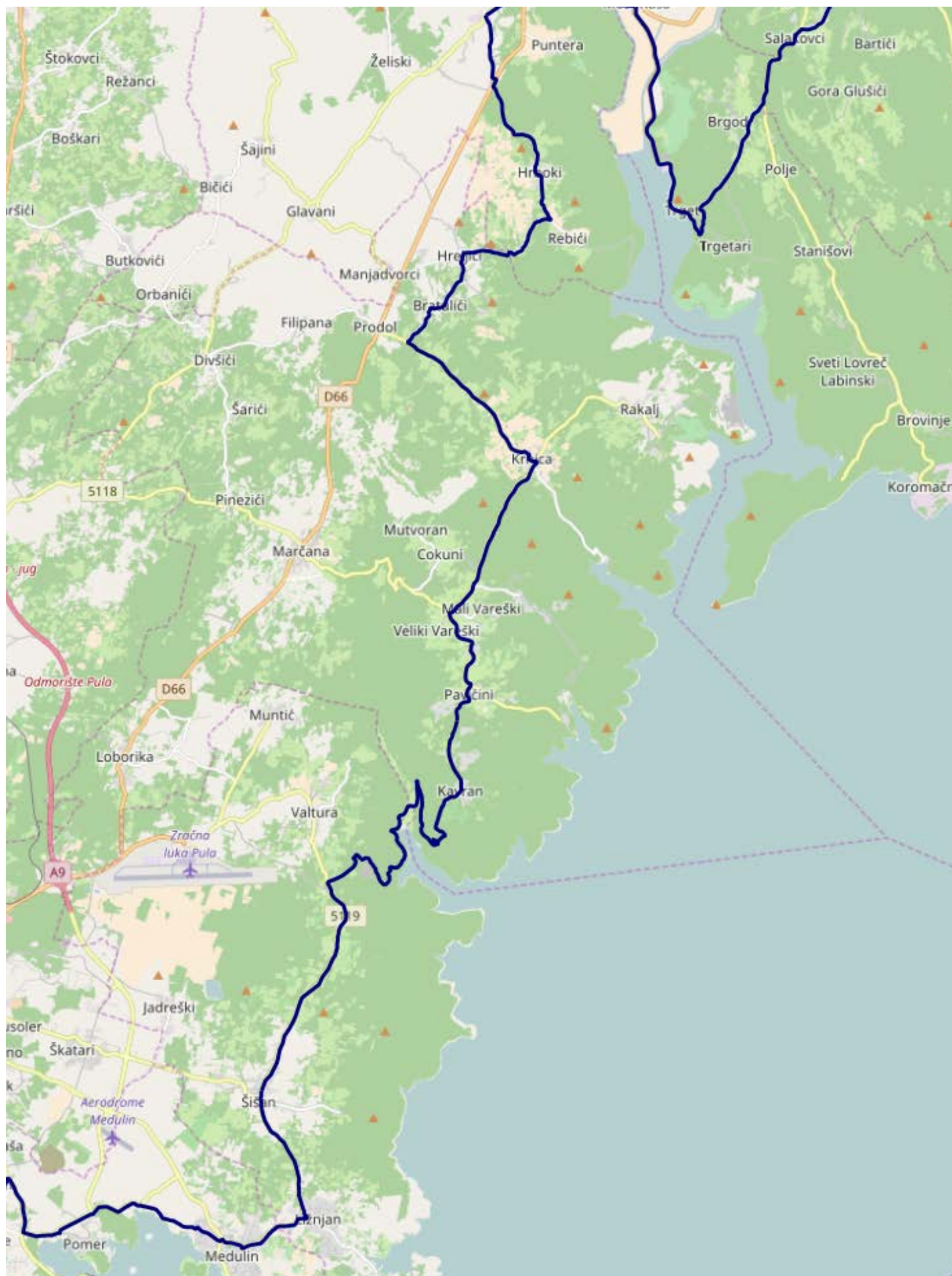
C1-02A EUROVELO 8: MAKADAMSKA VERZIJA PLOVANIJA - VOZILIĆI



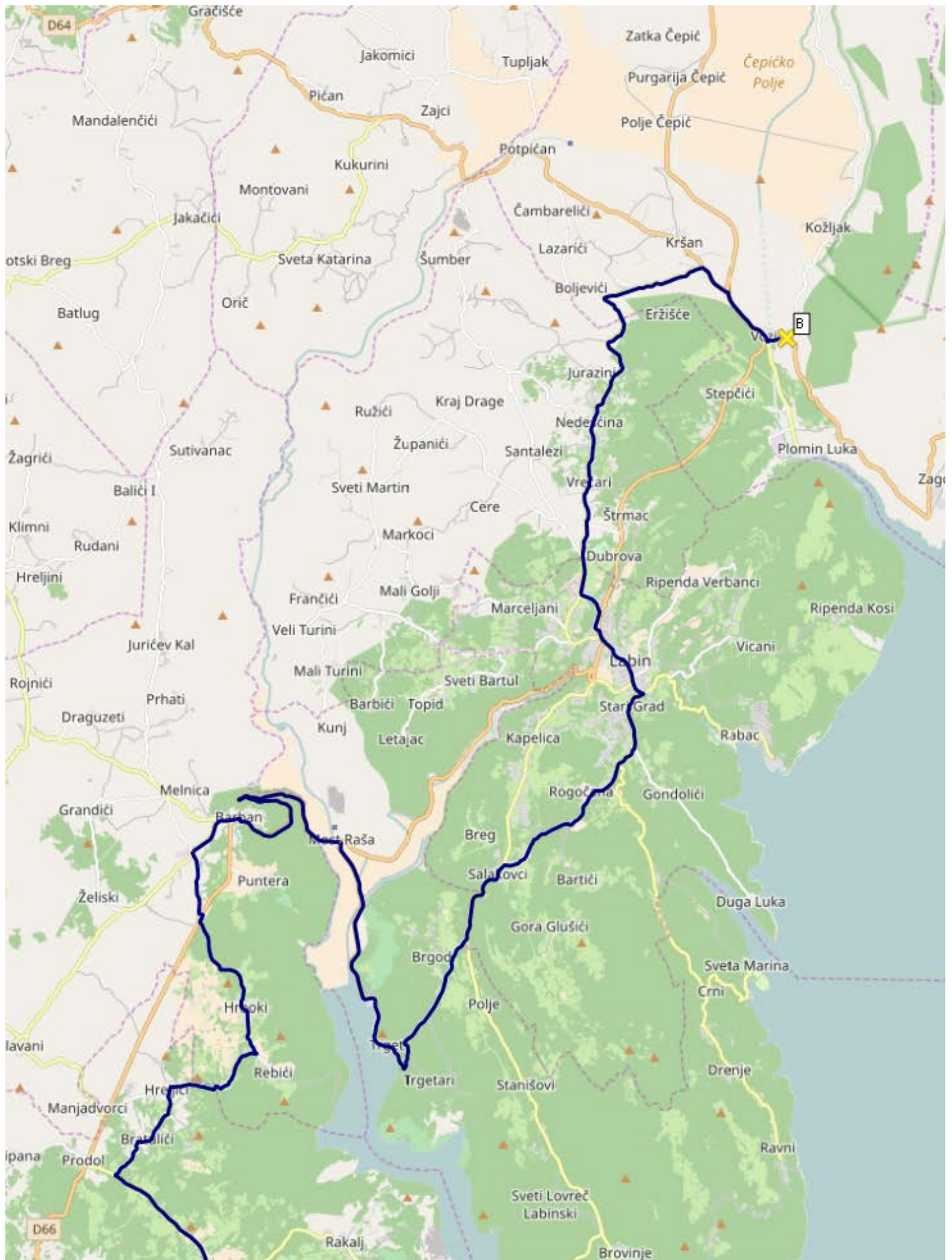
C1-02A EUROVELO 8: MAKADAMSKA VERZIJA PLOVANIJA - VOZILIĆI



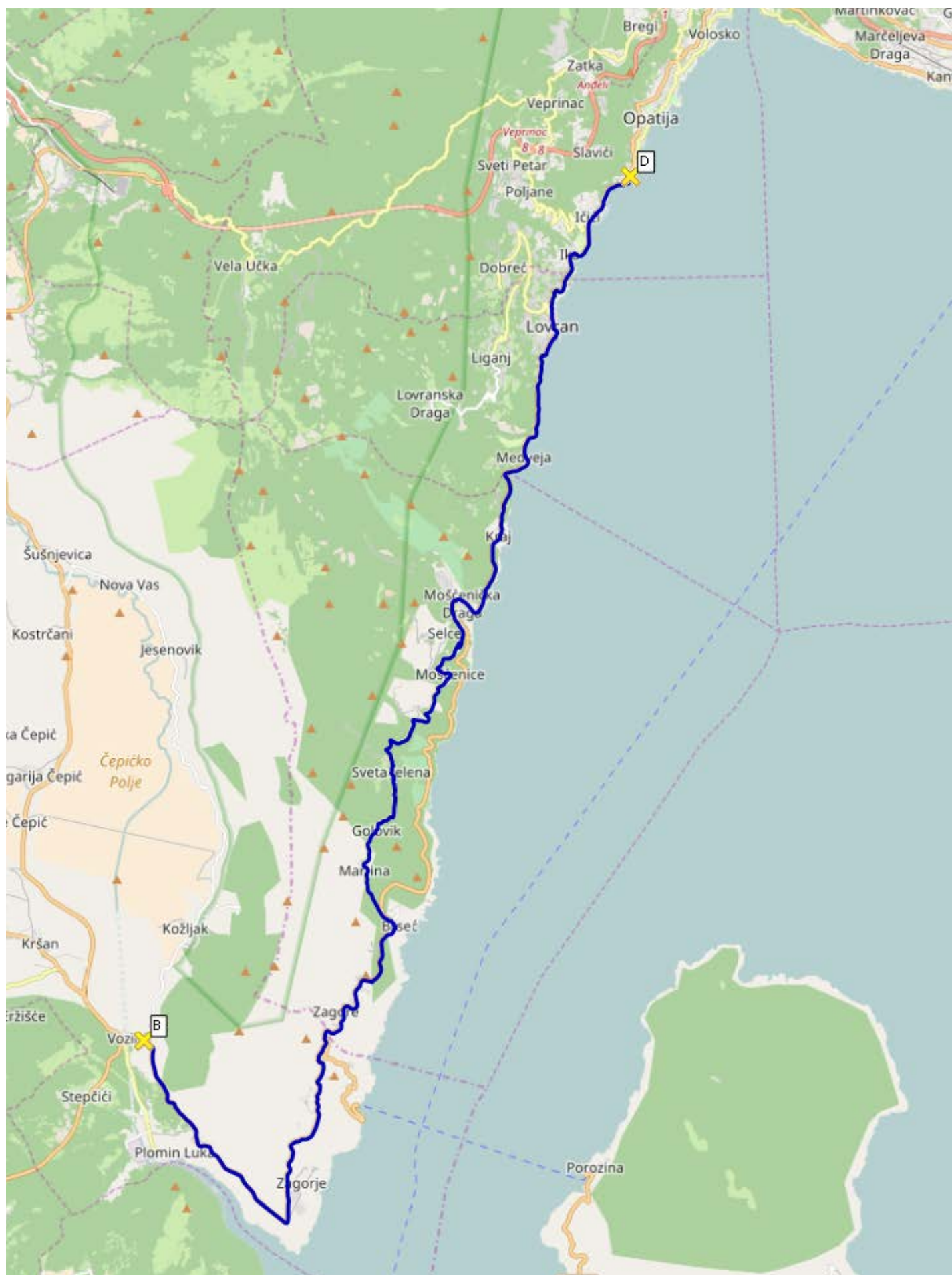


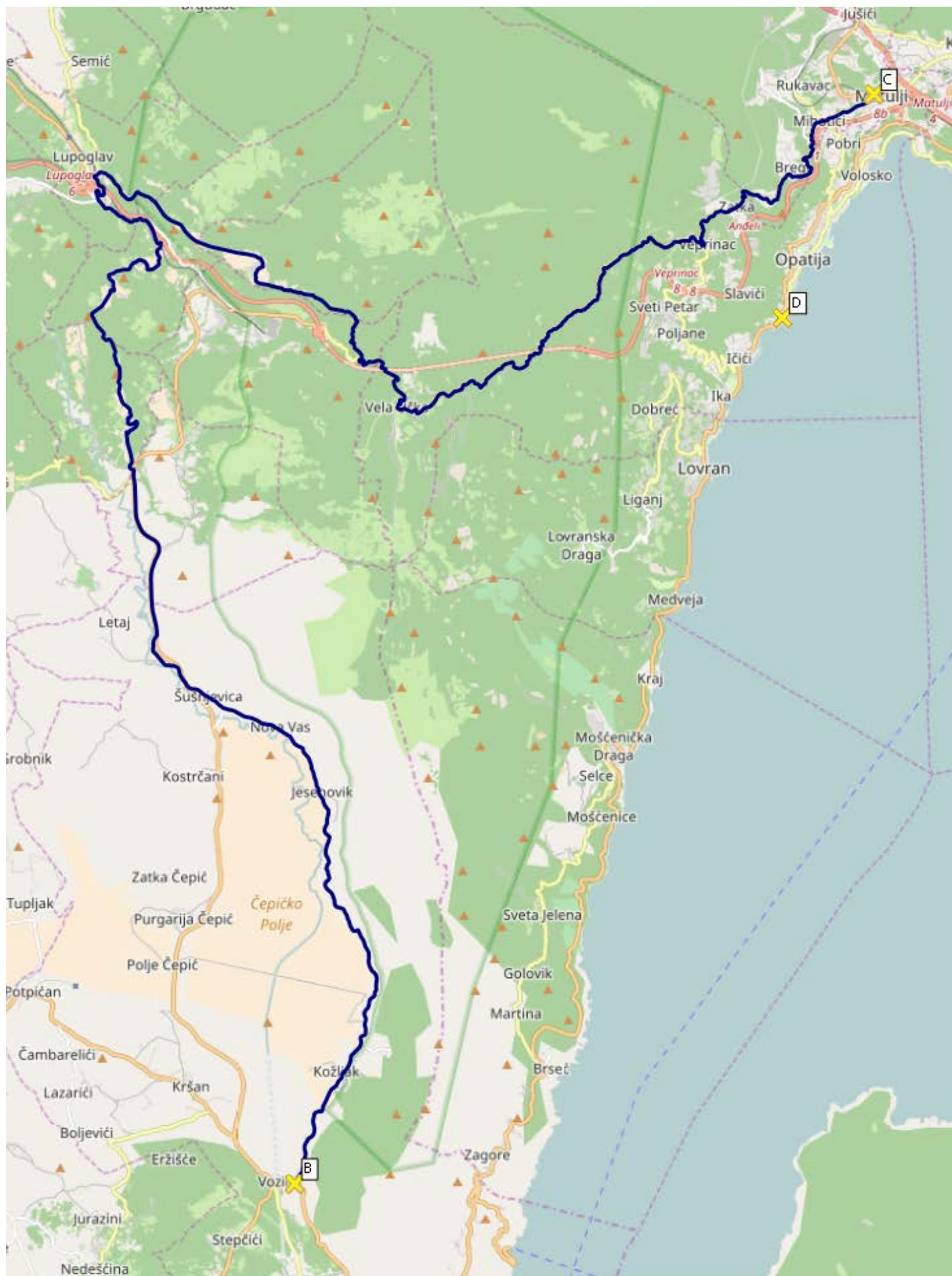


C1-02A EUROVELO 8: MAKADAMSKA VERZIJA PLOVANIJA - VOZILIĆI

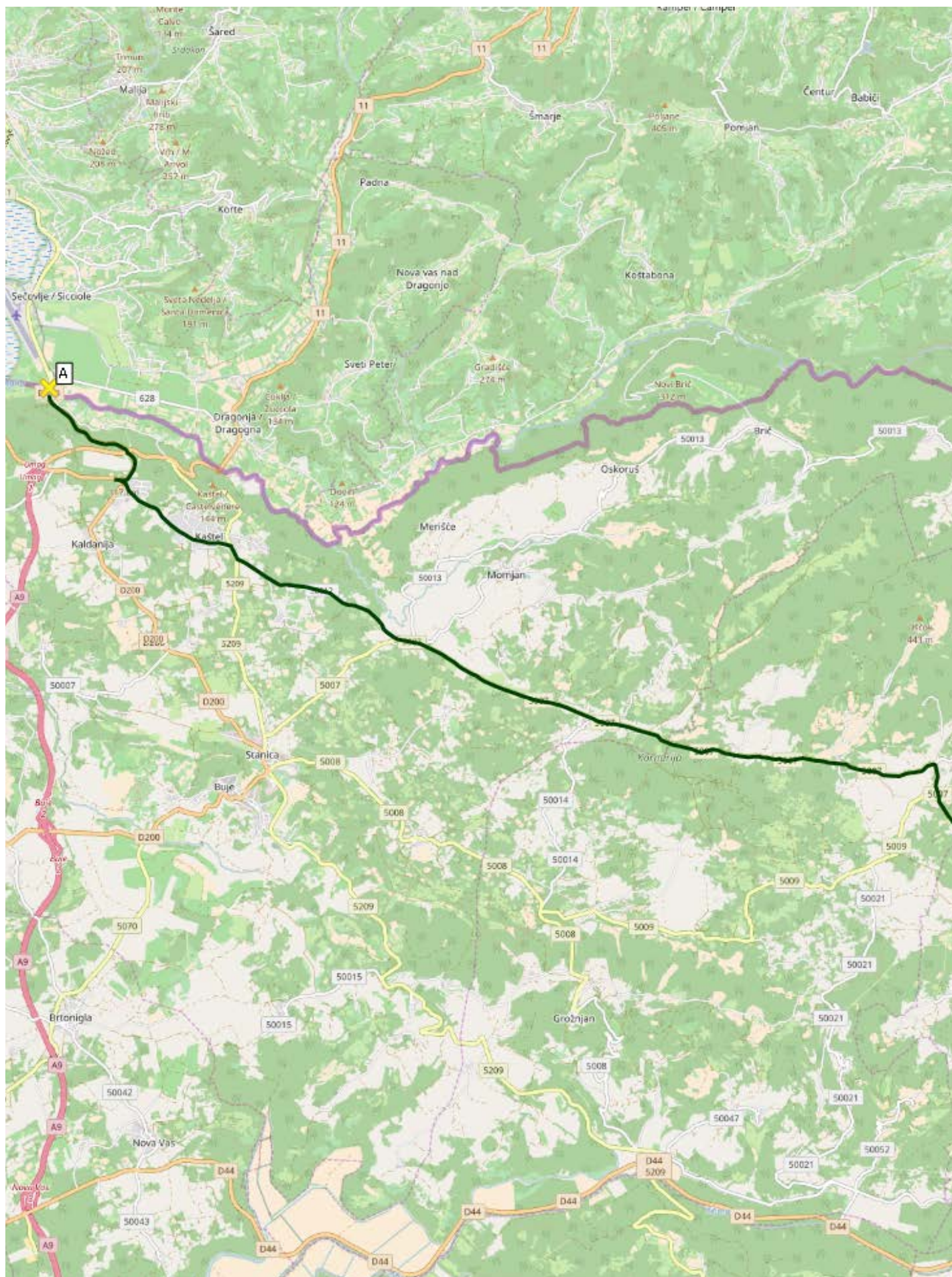


C1-02B EUROVELO 8: MAKADAMSKA VERZIJA VOZILIĆI - OPATIJA

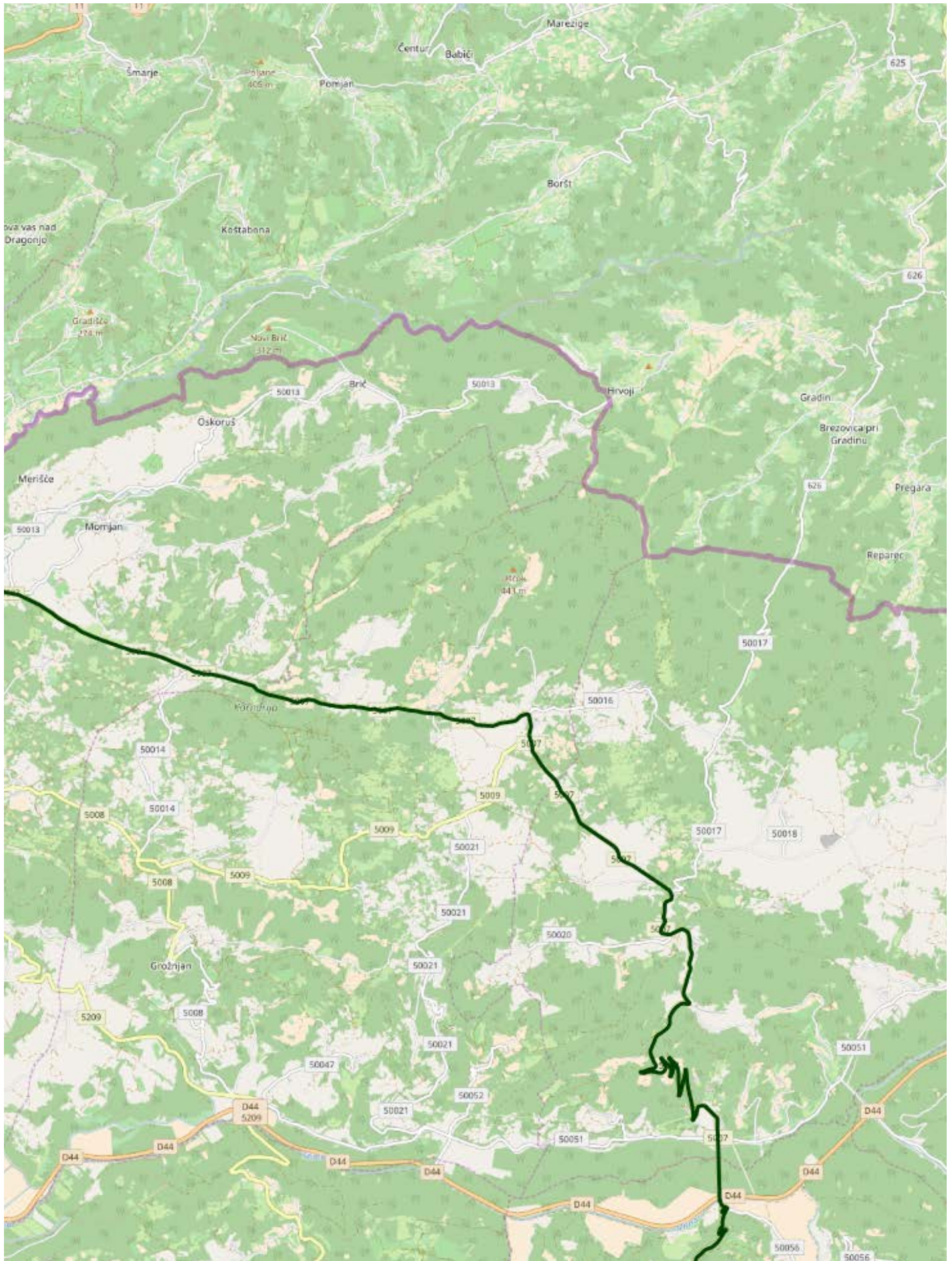




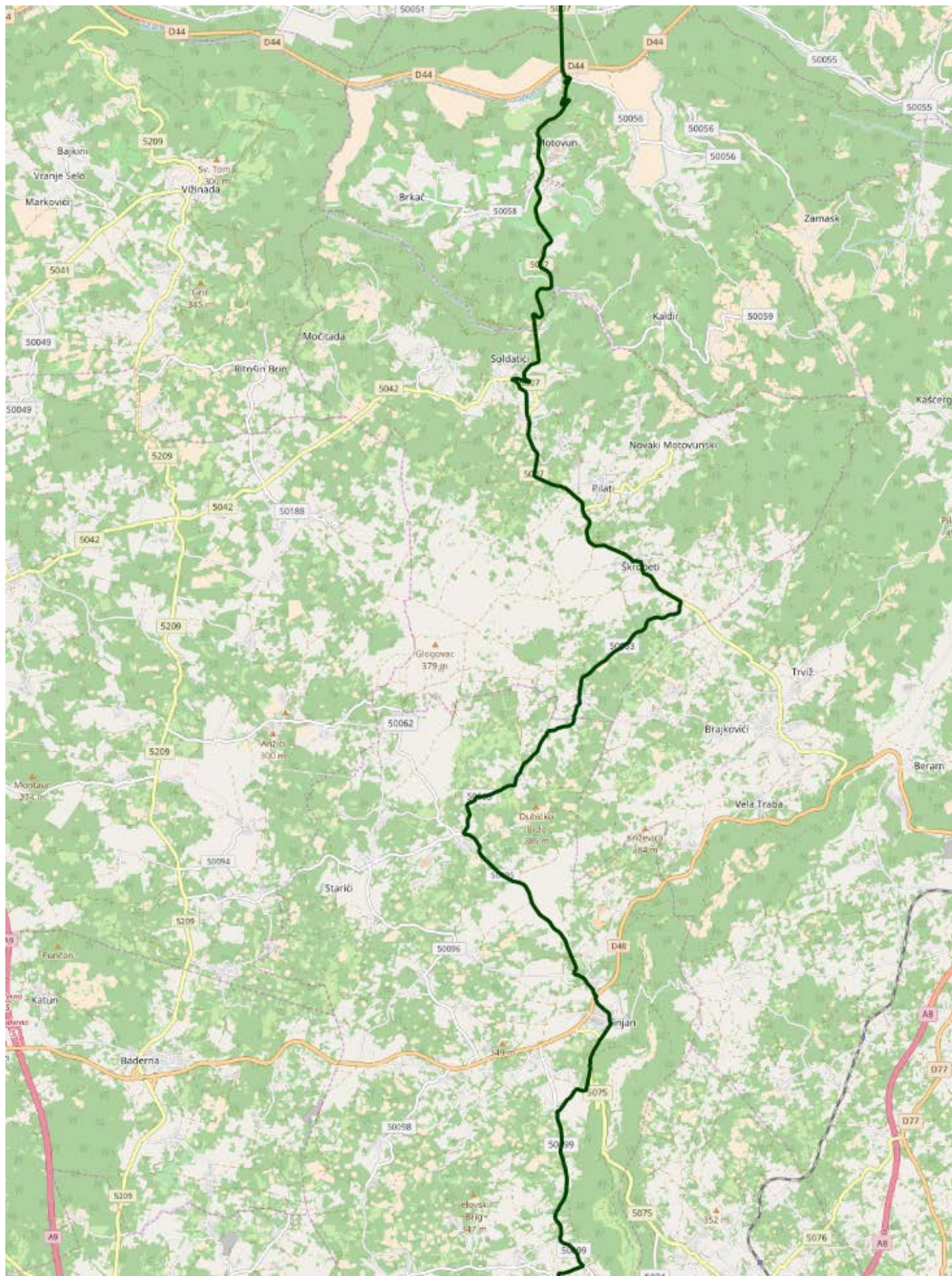
C2-01 EUROVELO 9: CESTOVNA VERZIJA



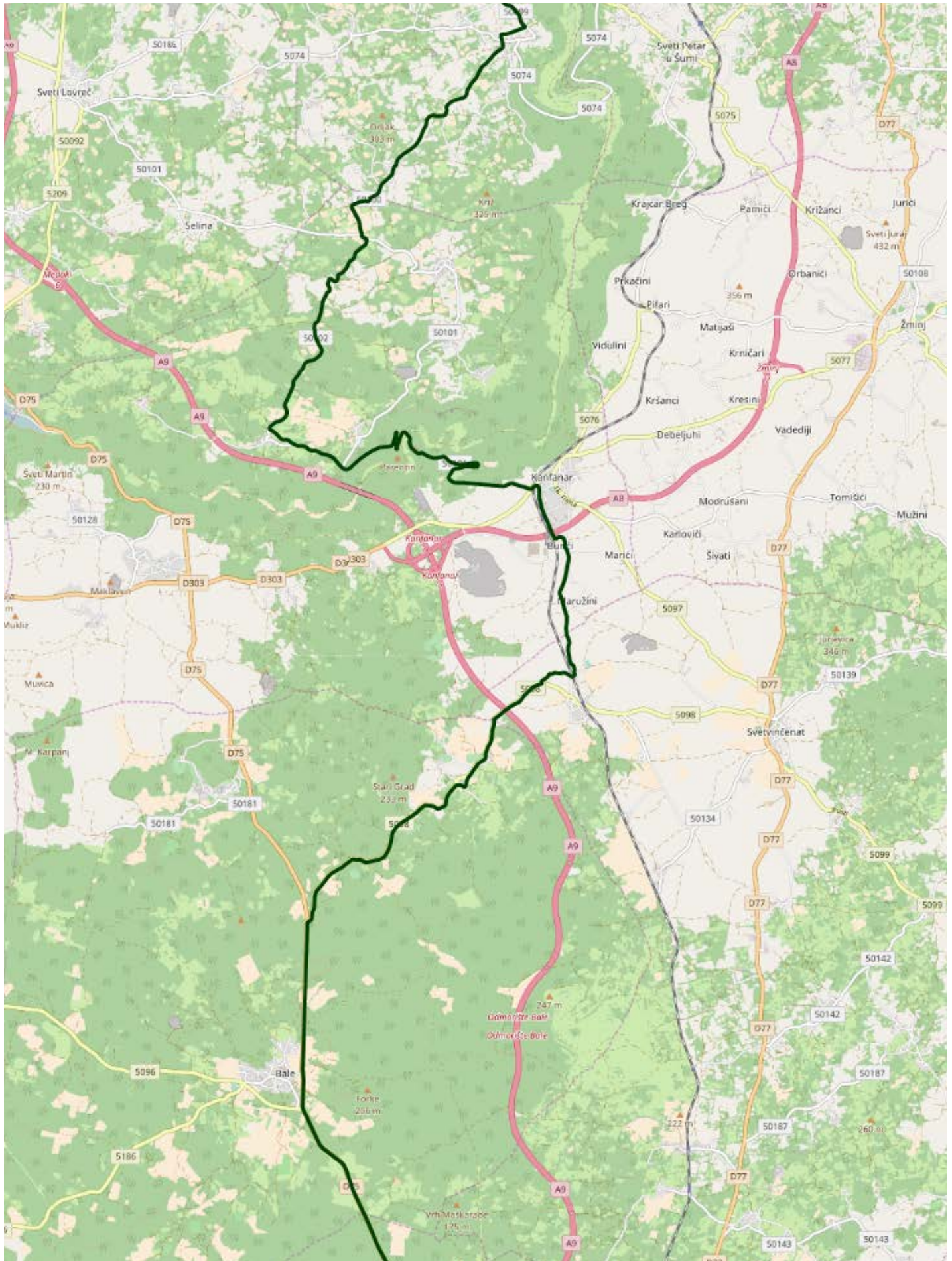
C2-01 EUROVELO 9: CESTOVNA VERZIJA



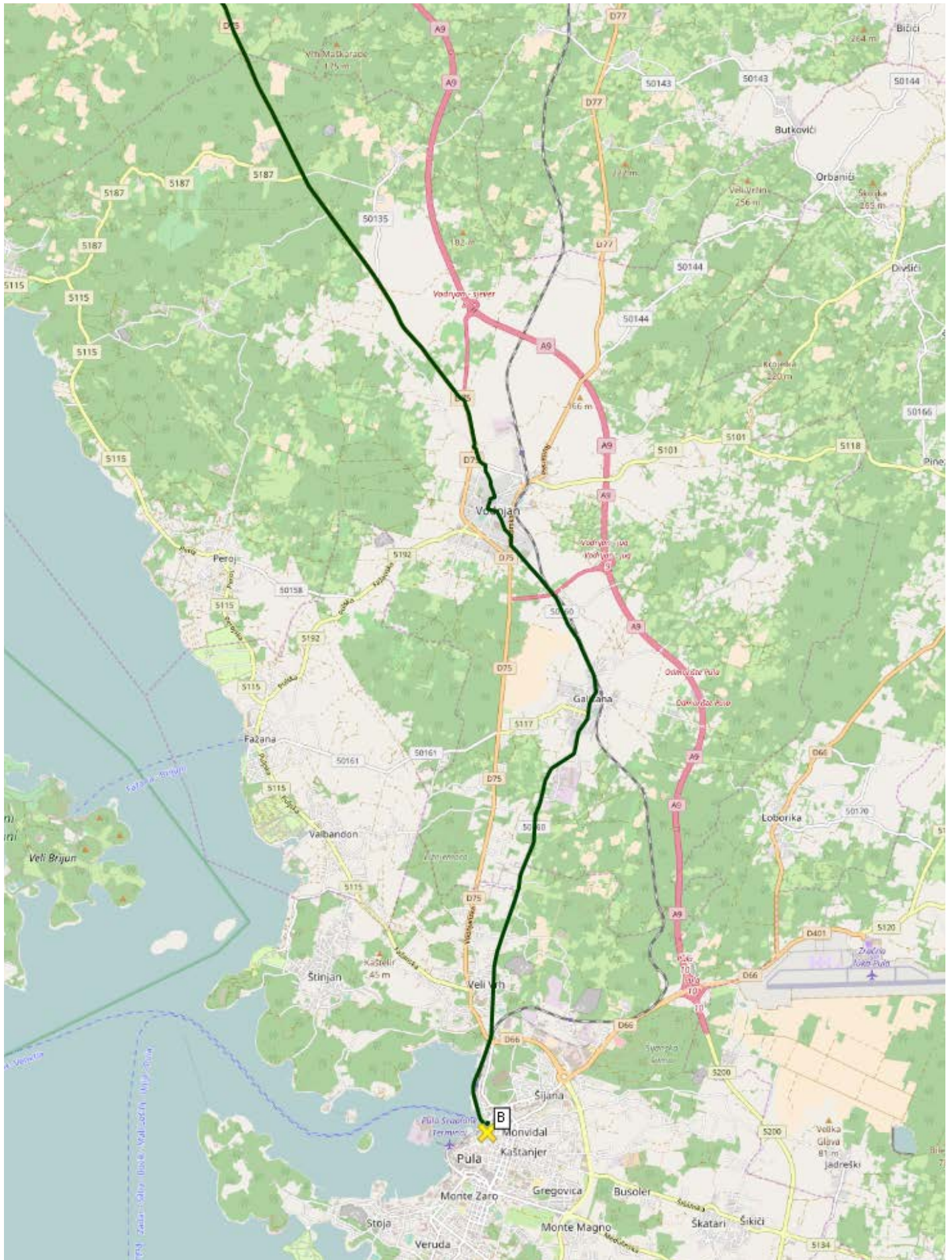
C2-01 EUROVELO 9: CESTOVNA VERZIJA



C2-01 EUROVELO 9: CESTOVNA VERZIJA



C2-01 EUROVELO 9: CESTOVNA VERZIJA



D

DIONICE ZA IZGRADNJU BIKIKLISTIČKIH TRAKA - POVEZNICE NA EUROVELO

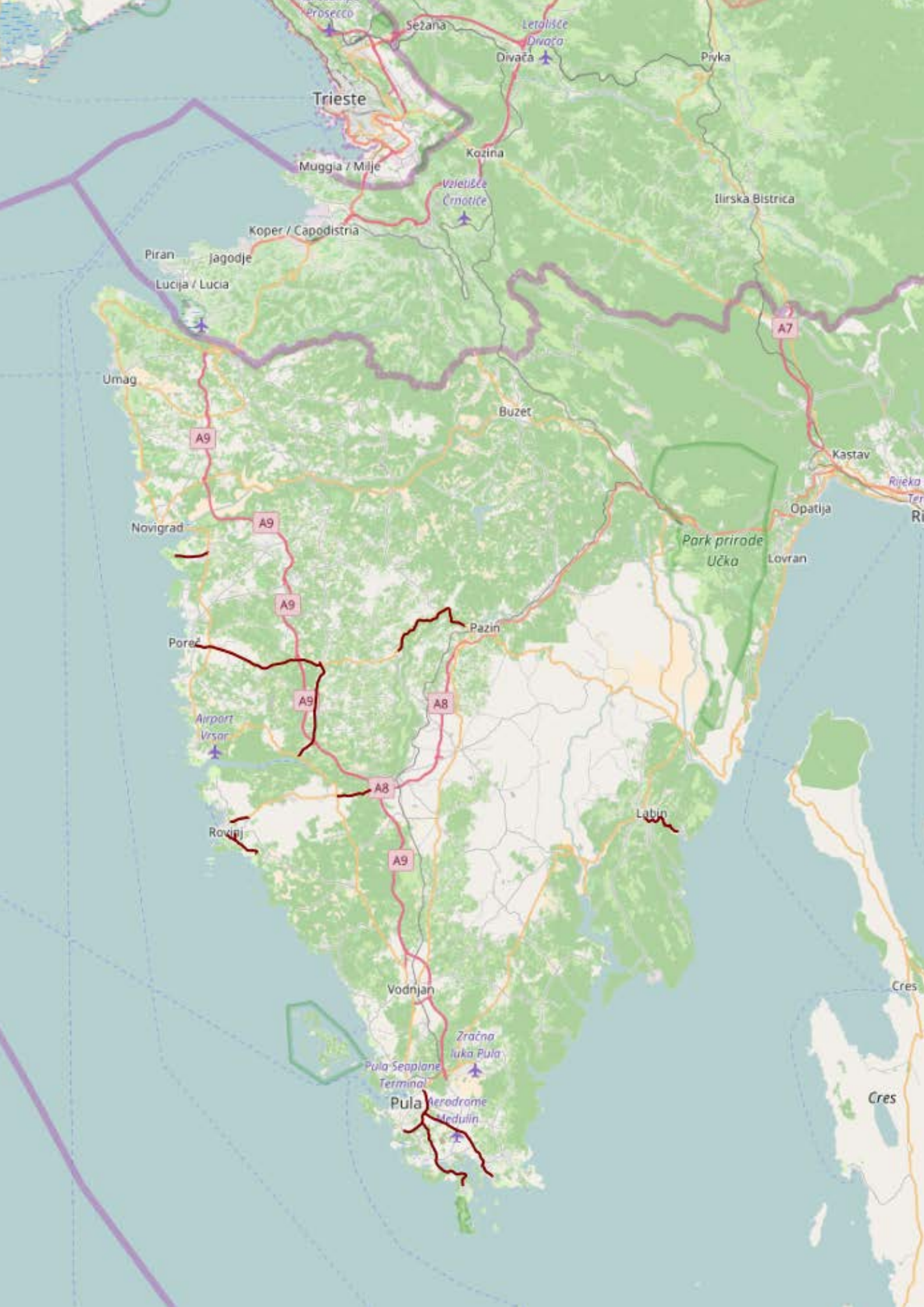
U ovom poglavlju navedene su dionice na kojima je potrebno izgraditi biciklističke trake izdvojeno od ostalog prometa.

Ovo poglavlje u biti je nastavak Eurovelo koridora - zamišljeno je kao manji lokalni pravci na kojima bi se gradile biciklističke trake, a nadovezivale bi se na Eurovelo trasu ili na veće urbane ili turističke centre.

	D48	D66	D75	D200	D302	D303	5003	5037	5081	5096	5103	5104	5105	5119	5133	5136	5209	ulice	ukupno
D-01						3,2													3,2
D-02																	9,1		9,1
D-03	9,1																		9,1
D-04									0,3		0,9	3,3							4,5
D-05	1,9				10,3														12,2
D-06														3,6		4,5			8,1
D-07													3,1						3,1
D-08																		0,9	0,9
D-09						1,8													1,8
D-10								3,1											3,1
D-11																		5,1	5,1
D-12														3,5	2,1			3,3	8,9
UKUPNO	11,0	100,6	104,2	4,4	10,3	5,0	6,5	3,1	0,3	14,9	0,9	3,3	3,1	7,1	2,1	4,5	9,1	9,3	299,7

SADRŽAJ

oznaka	dionica	kilometraža
D-01	SOŠIĆI - OKRETI	3,2 km
D-02	BADERNA - KRUNČIĆI	9,1 km
D-03	TINJAN - PAZIN	9,1 km
D-04	LABIN - RABAC	4,5 km
D-05	POREČ - BADERNA	12,2 km
D-06	PULA - PREMANTURA	8,1 km
D-07	ROVINJ - POLARI	3,1 km
D-08	ROVINJ /Omladinska ulica - Aleja 30. svibnja/	0,9 km
D-09	ROVINJ /Ulica Ruđera Boškovića/	1,8 km
D-10	TAR - LANTERNA	3,1 km
D-11	OBILAZNICA PULA	5,1 km
D-12	PULA - MEDULIN	8,9 km



D-01 DIONICA: SOŠIĆI - OKRETI

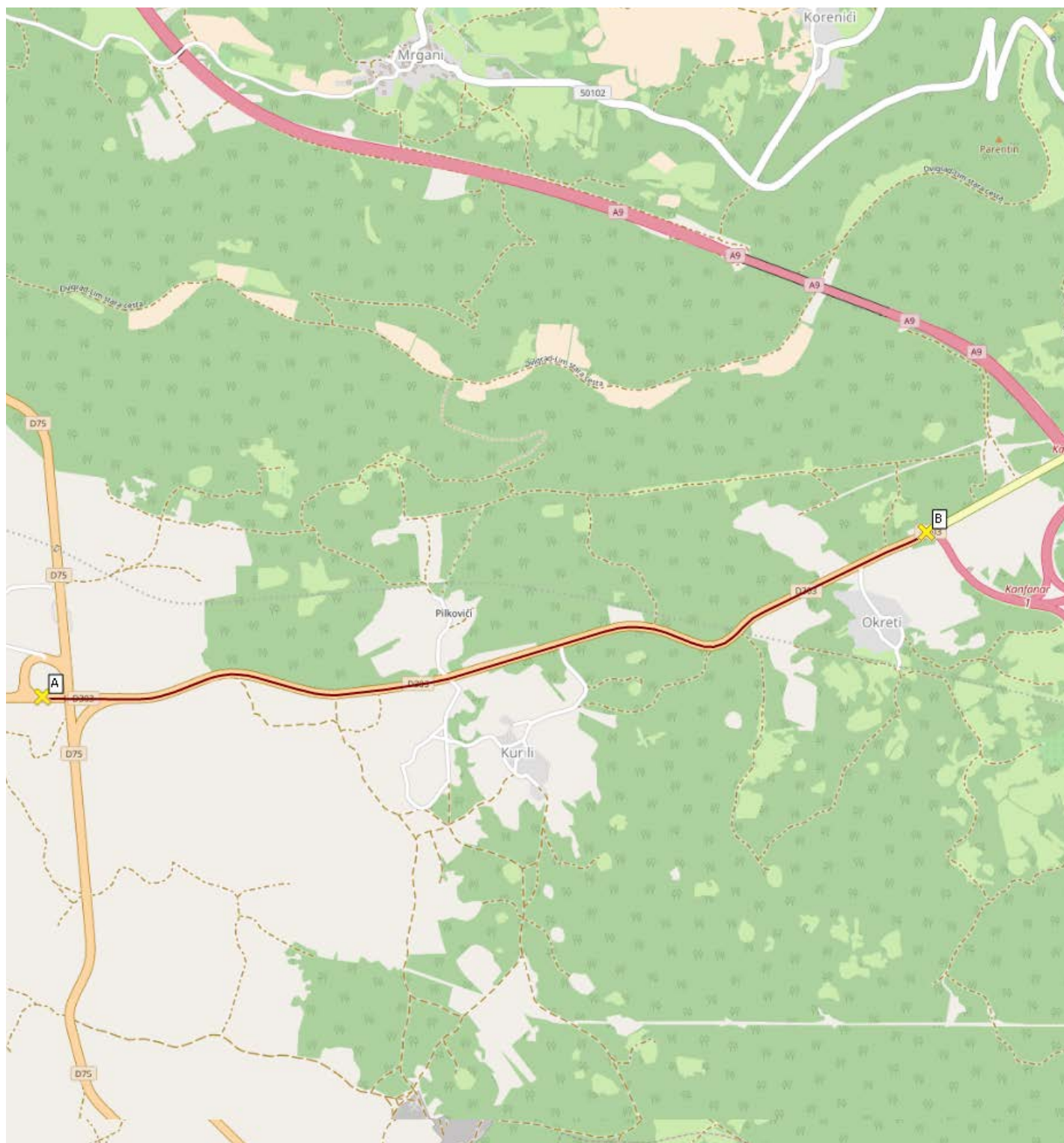
PROBLEM

A - B

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

A - B	D303	3,2 km
--------------	------	--------

UKUPNO 3,2 km



D-02

DIONICA: BADERNA - KRUNČIĆI

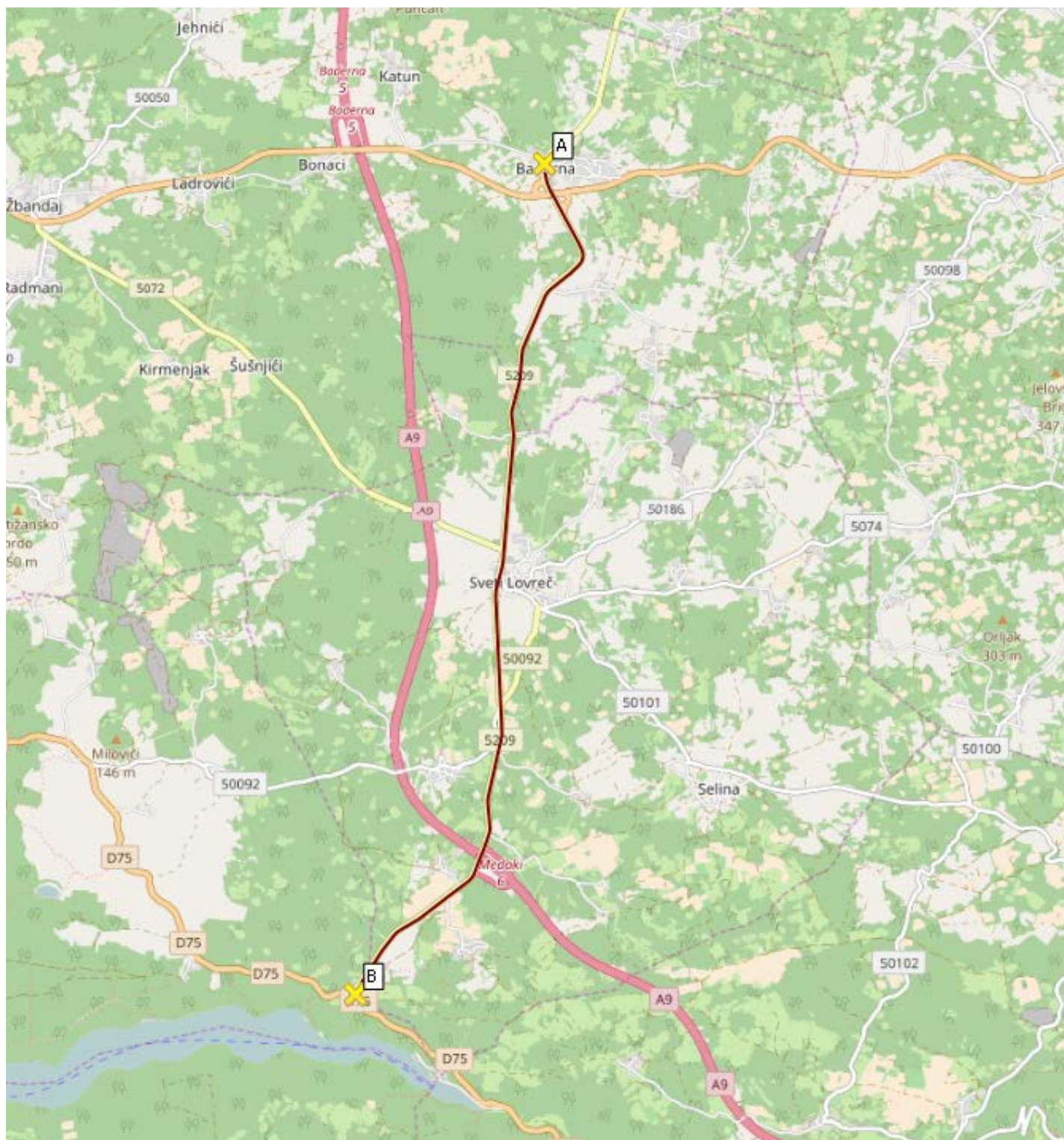
PROBLEM

A - B

dionica oznaka prometnice dužina

A - B 5209 9,1 km

UKUPNO 9,1 km



D-03

DIONICA: TINJAN - PAZIN

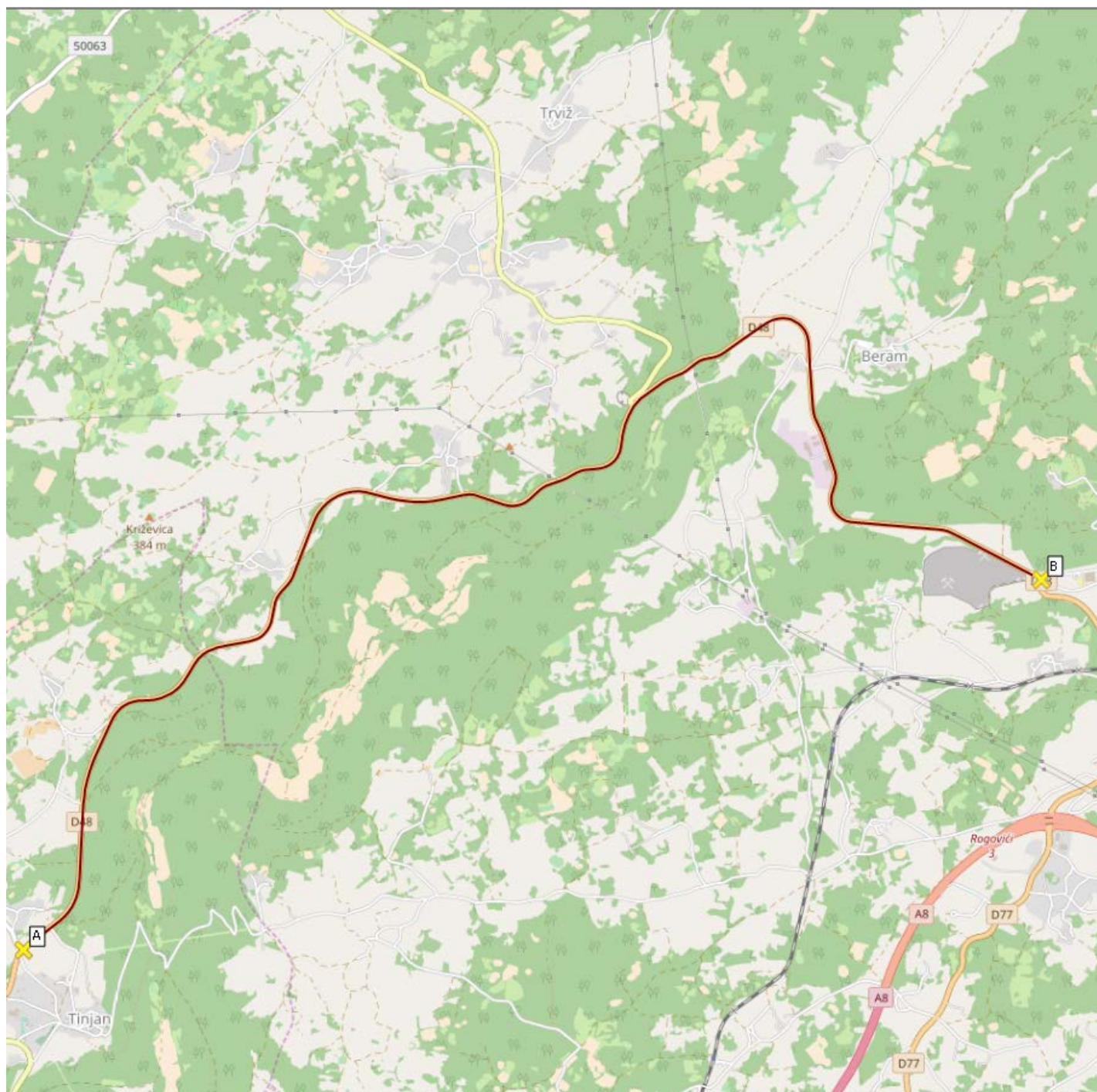
PROBLEM

A - B

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

A - B	D48	9,1 km
--------------	-----	--------

UKUPNO 9,1 km



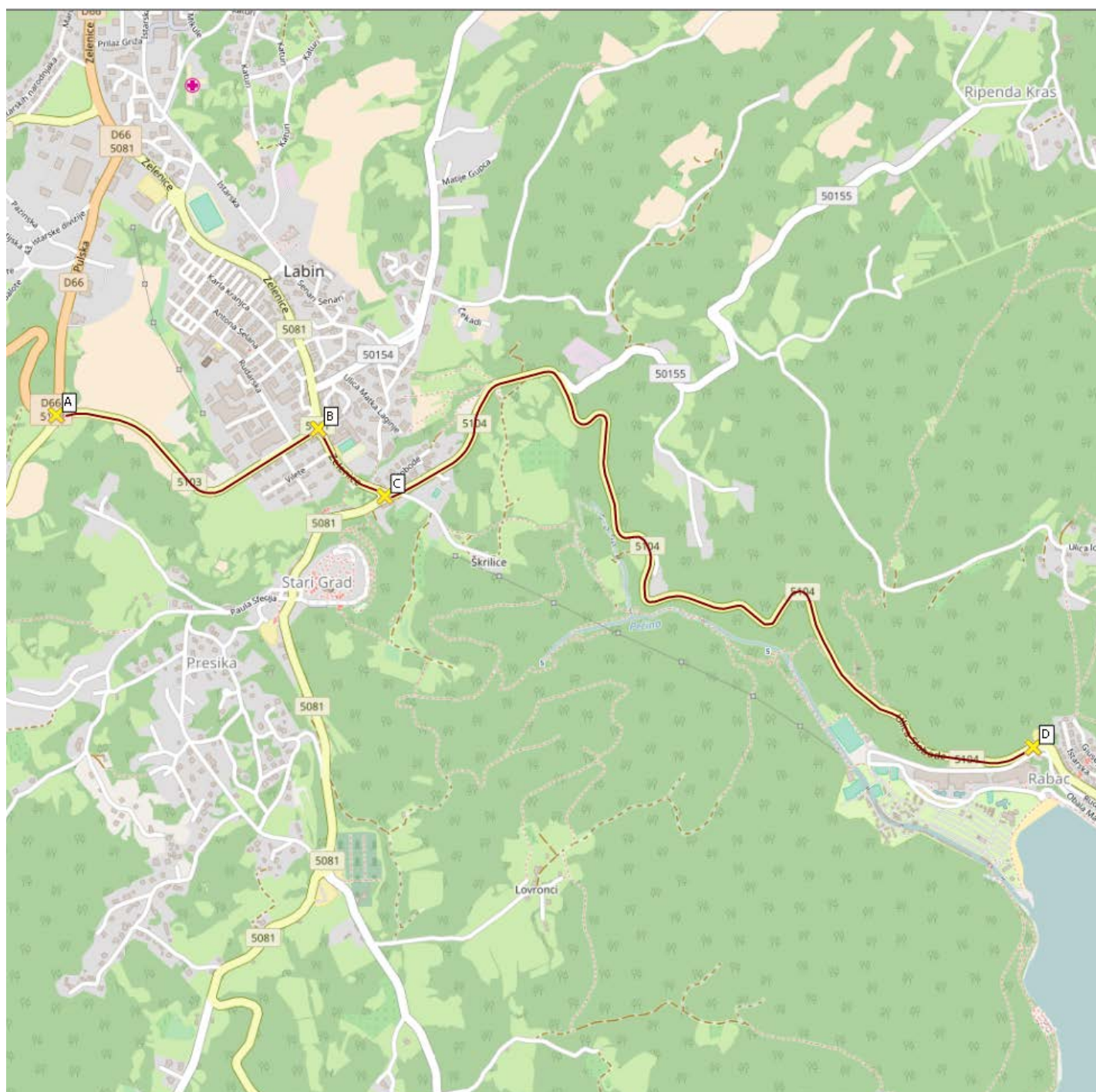
D-04 DIONICA: LABIN - RABAC

PROBLEM

A - B - C - D

dionica	oznaka prometnice	dužina
A - B	5103	0,9 km
B - C	5081	0,3 km
C - D	5104	3,3 km

UKUPNO 4,5 km



PROBLEM

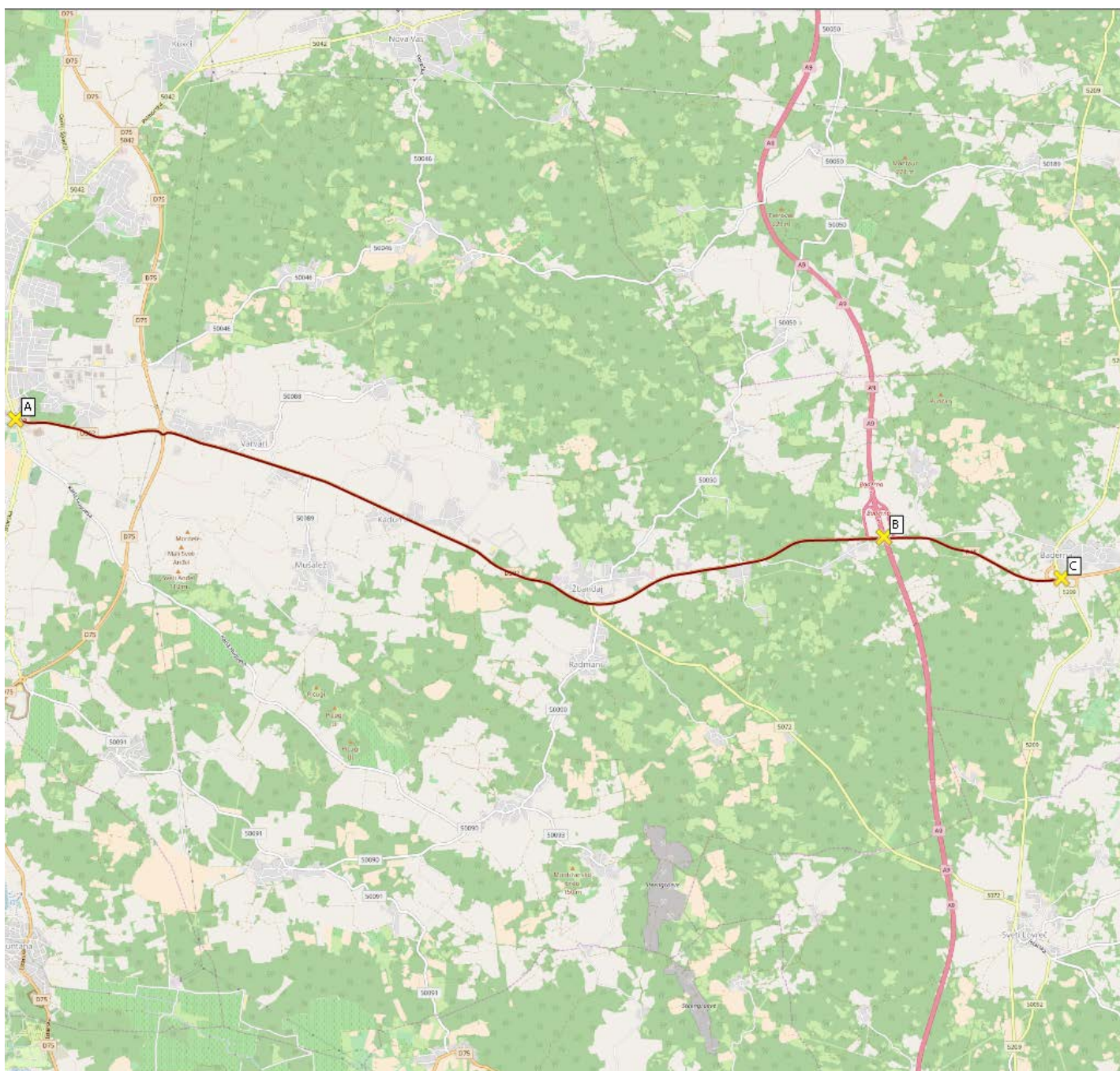
A - B - C

dionica oznaka prometnice dužina

A - B D302 10,3 km

B - C D48 1,9 km

UKUPNO 12,2 km



PROBLEM

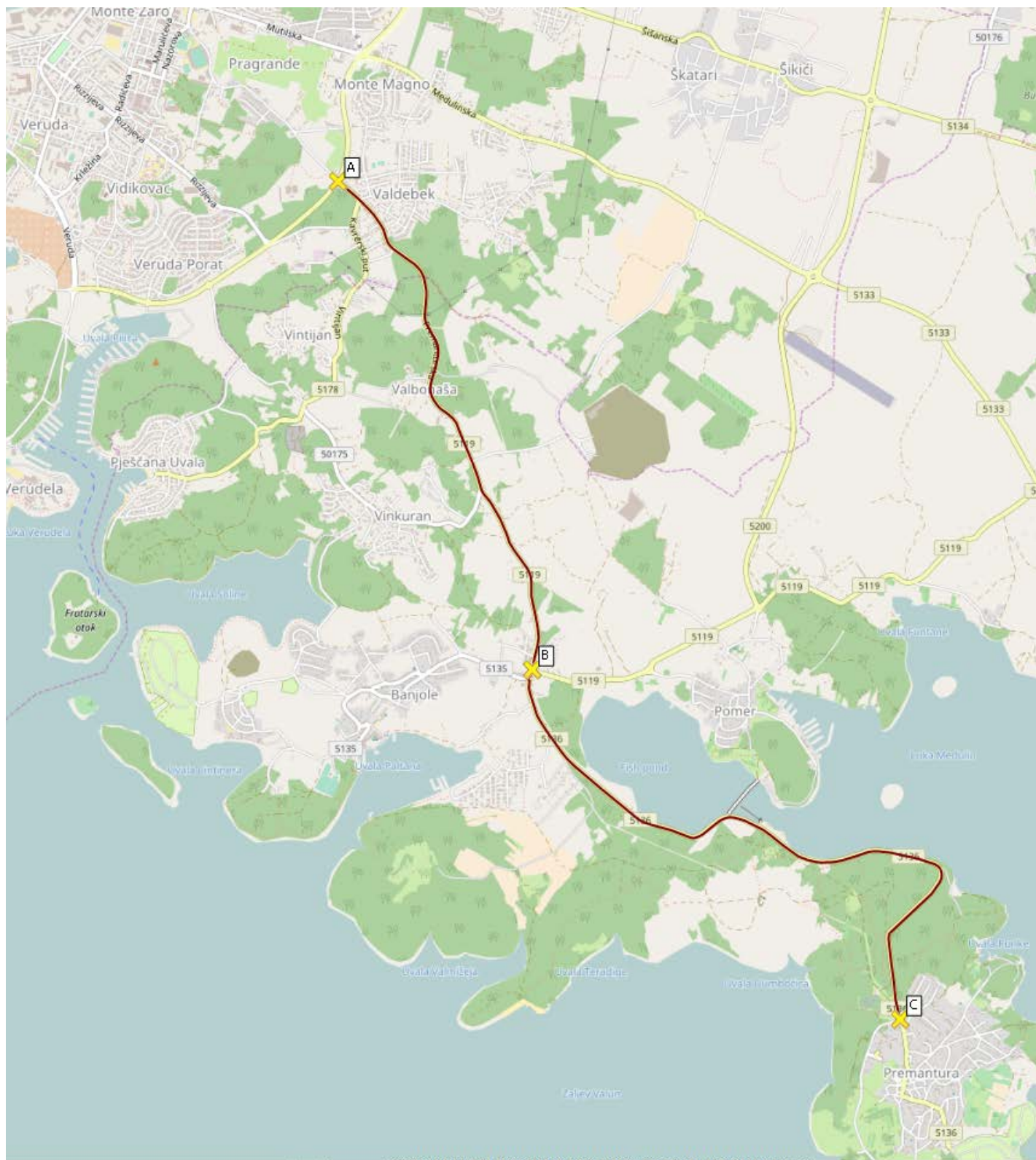
A - B - C

dionica oznaka prometnice dužina

A - B 5119 3,6 km

B - C 5136 4,5 km

UKUPNO **8,1 km**



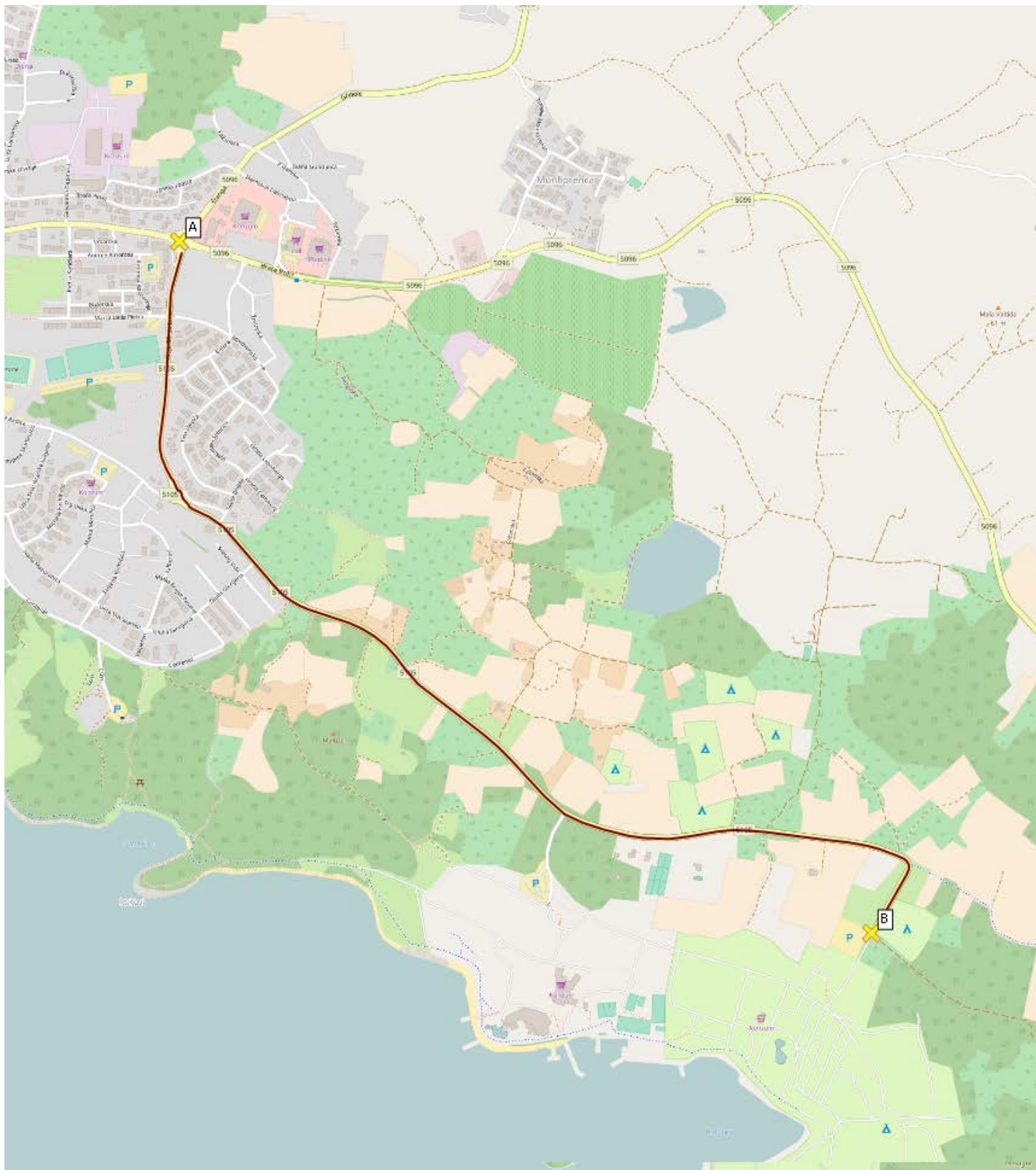
PROBLEM

A - B

dionica oznaka prometnice dužina

A - B 5105 3,1 km

UKUPNO 3,1 km



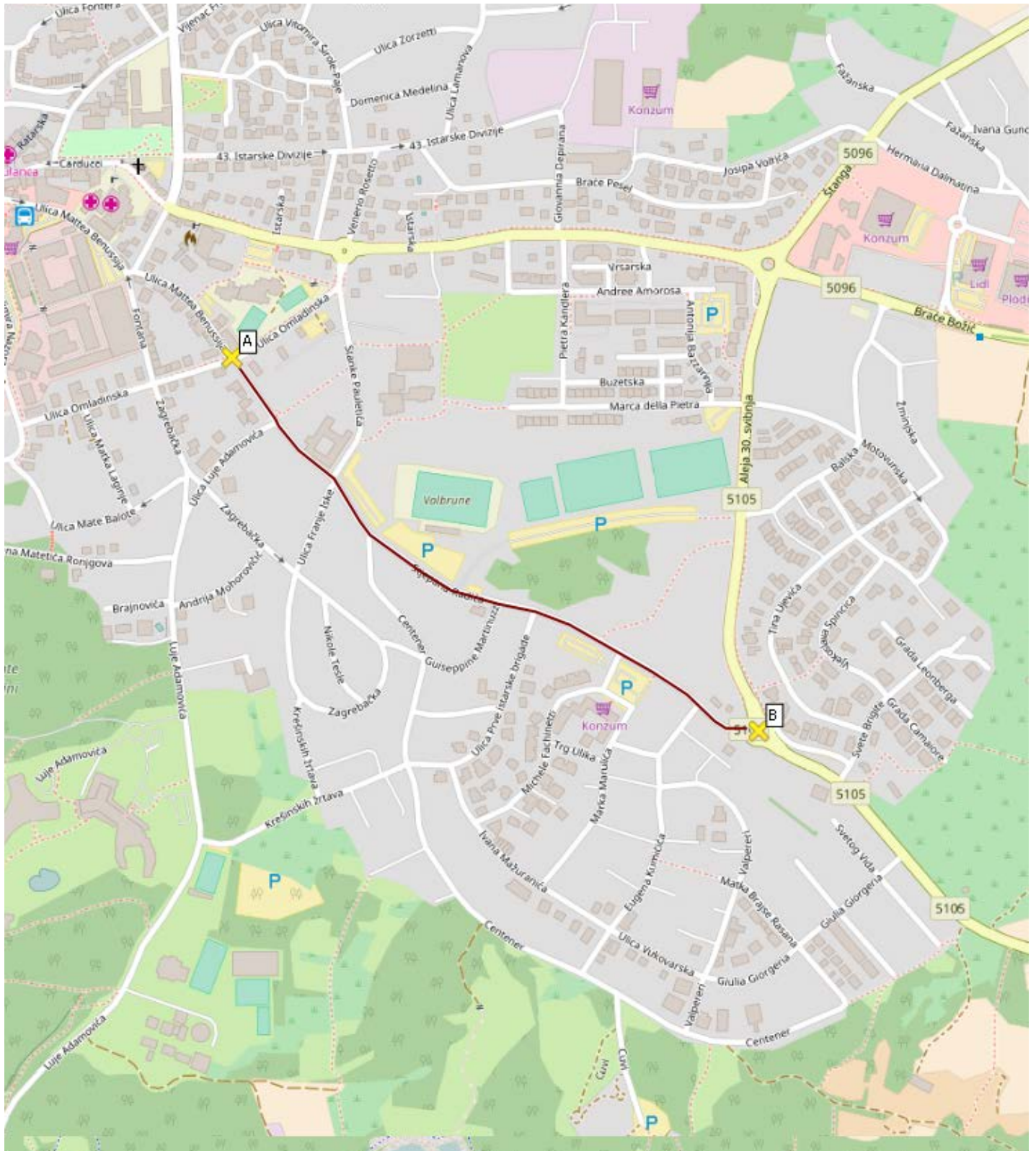
PROBLEM

A - B

dionica oznaka prometnice dužina

A - B Ulica Stjepana Radića 0,9 km

UKUPNO **0,9 km**



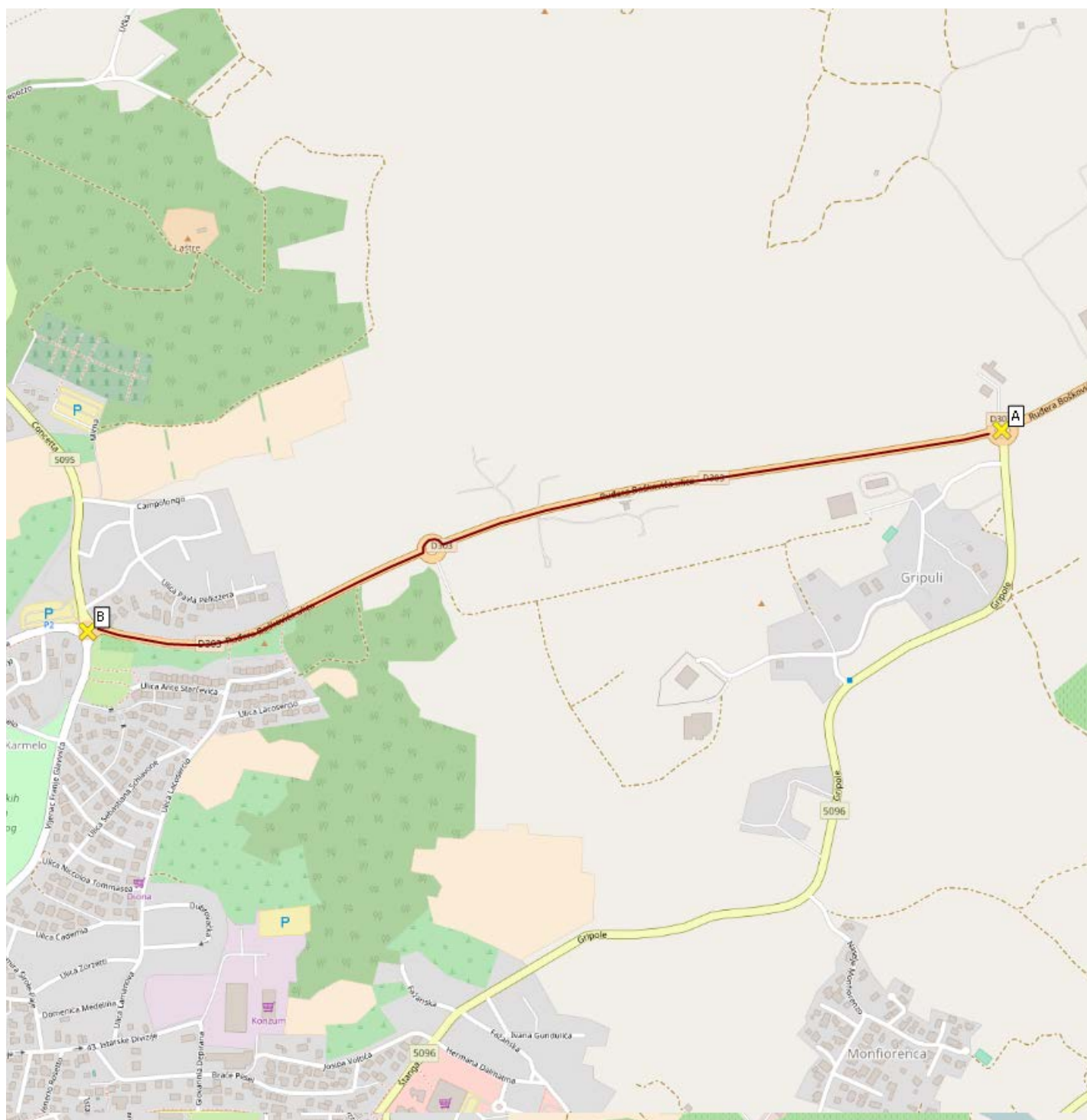
PROBLEM

A - B

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

A - B	D303	1,8 km
--------------	------	--------

UKUPNO 1,8 km



D-10

DIONICA: TAR - LANTERNA

PROBLEM

A - B

dionica oznaka prometnice dužina

A - B 5037 3,1 km

UKUPNO **3,1 km**



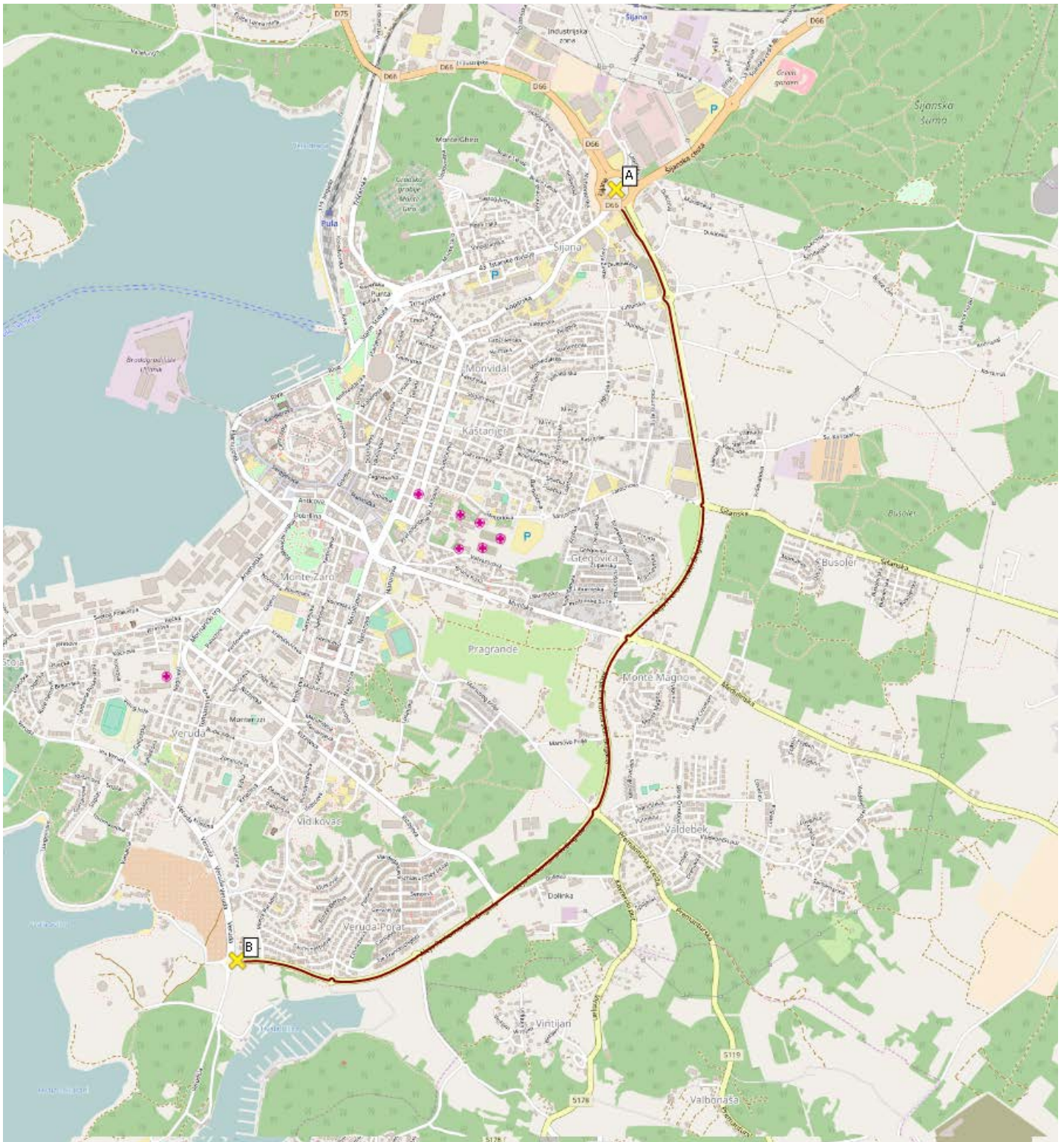
PROBLEM

A - B

dionica	oznaka prometnice	dužina
---------	-------------------	--------

A - B	Aleja prekomorskih brigada	5,1 km
-------	----------------------------	--------

UKUPNO 5,1 km

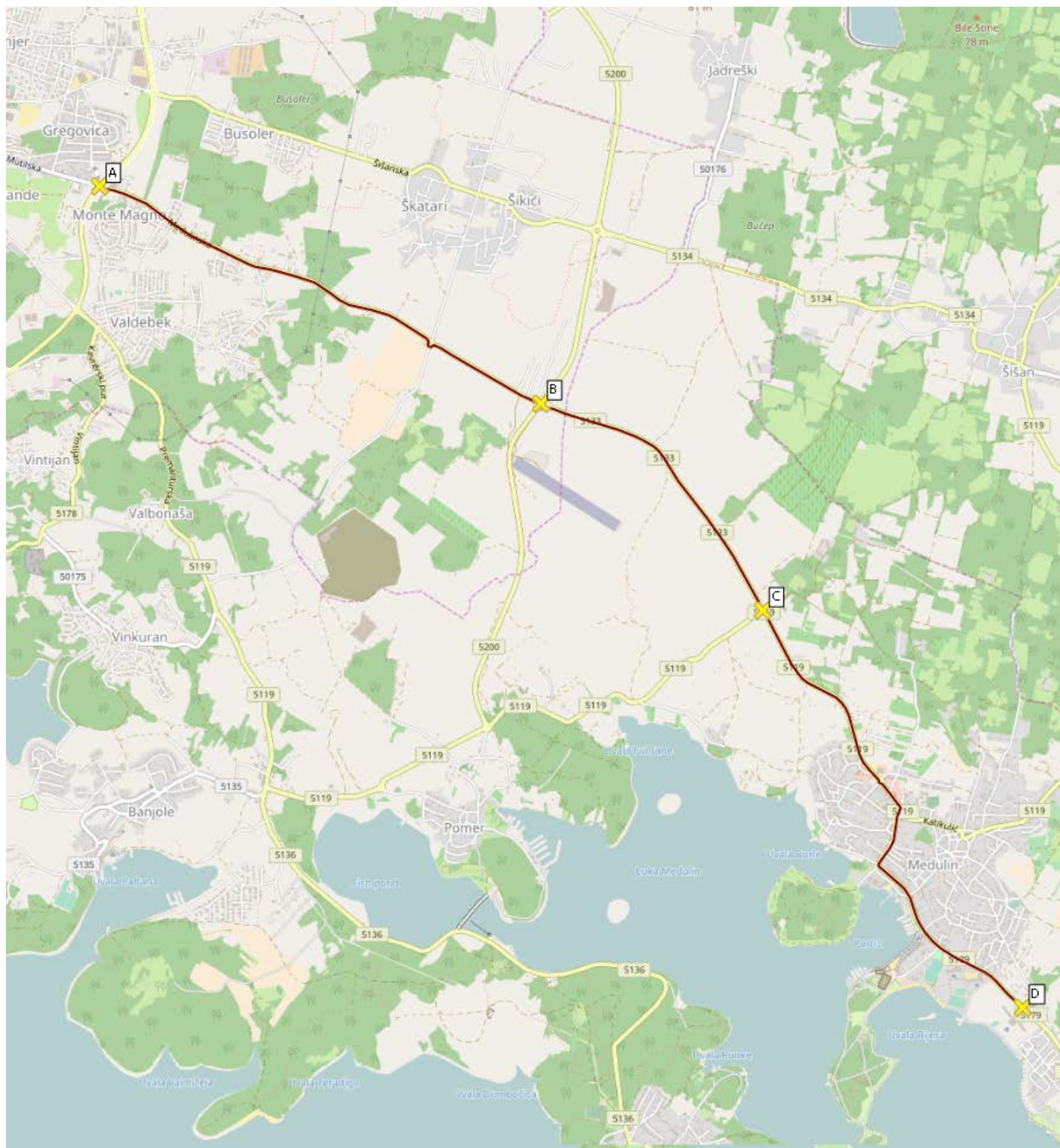


PROBLEM

A - B - C - D

dionica	oznaka prometnice	dužina
A - B	Medulinska	3,3 km
B - C	5133	2,1 km
C - D	5119	3,5 km

UKUPNO 8,9 km





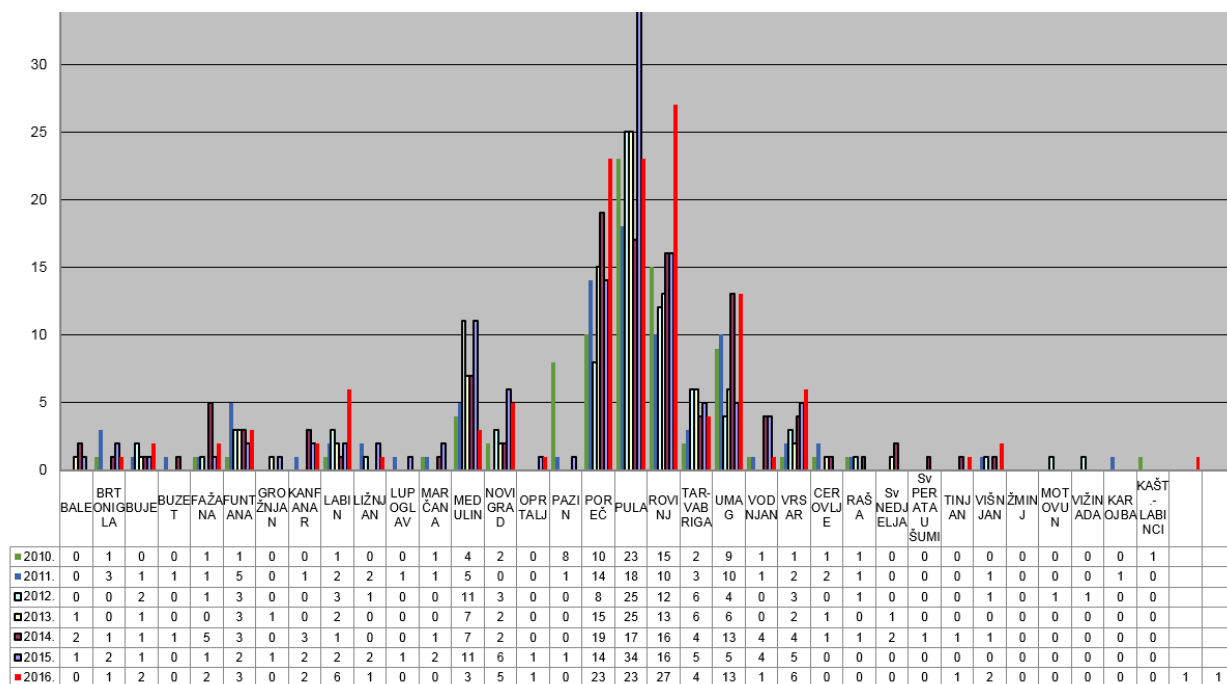
SLUŽBENA STATISTIKA MUP-A O PROMETNIM NESREĆAMA BIKIKLISTA U ISTARSKOJ ŽUPANIJI

Povećanje popularnosti biciklizma sa sobom donosi povećanje biciklističkog prometa, a posljedično raste i broj biciklista na cestama. Sezonalnost turizma i prometa u Istri dijelom otežava tu situaciju. Posljedično, povećava se i mogućnost nezgoda s ozljedama ili smrtnim stradavanjem, što se može vidjeti iz službene statistike Ministarstva unutarnjih poslova - Policijske uprave istarske.

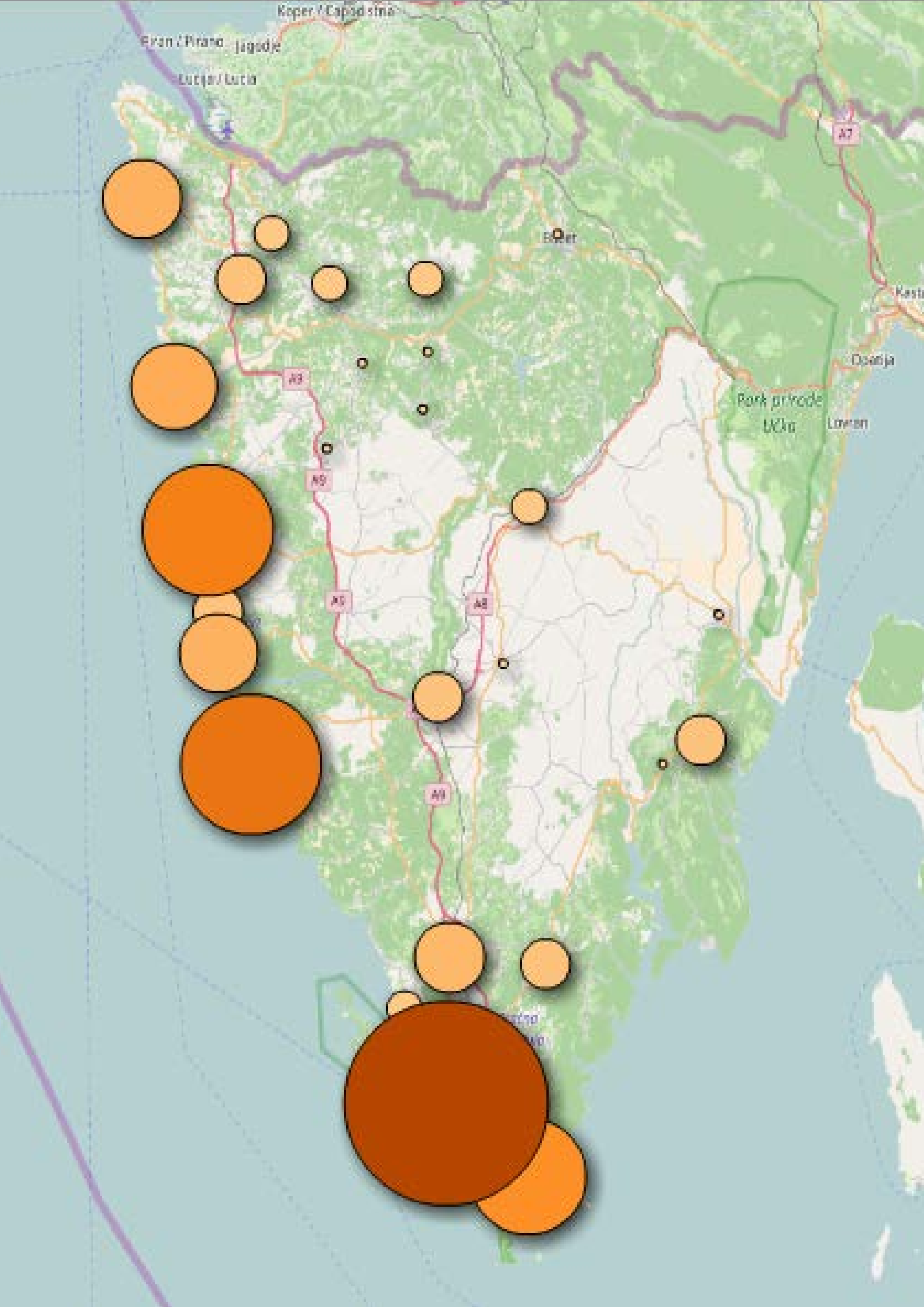
Prema priloženoj statistici, evidentno je kako se većina nesreća u kojima stradavaju biciklisti događa na područjima uz more, i to poglavito na dionicama:

- Vrsar-Funtana-Poreč-Tar-Novigrad
- Pula-Medulin
- Rovinj
- Umag

Na sljedećem grafikonu može se vidjeti broj prometnih nesreća vozača bicikla po gradovima i općinama u PU istarskoj.



Izvor: Policijska uprava istarska



Istovremeno se u sljedećoj tablici može vidjeti broj prometnih nesreća ukupno te onih u kojima su sudjelovali biciklisti.

PN VOZAČA BICIKLA - PU ISTARSKA													
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
UKUPNO PN	93	84	74	90	61	76	83	88	87	88	111	122	130
PN s poginulim oso.	5	-	-	2	1	2	1	-	2	-	0	3	0
PN s ozlijeđenim oso.	77	68	57	73	49	66	64	70	74	78	100	107	122
PN s mat. tetom	11	16	17	15	11	8	18	18	11	10	11	12	8
UKUPNO STRADALIH	84	67	55	72	48	65	63	68	70	76	97	105	120
Smrtno stradalih	5	-	-	2	1	2	1	-	2	-	-	3	0
TTO	12	18	11	15	6	10	7	16	9	21	18	35	25
LTO	67	49	44	55	41	53	55	52	59	55	79	67	95

Izvor: Policijska uprava istarska

Kod ove analize bitno je napomenuti kako se veliki dio nesreća dešava na područjima s velikim turističkim gužvama i s najvećim brojem smještajnih objekata, što je i logično. Međutim, komponenta koja se u prijašnjem poglavlju nije navela, a iznimno je bitna za rješavanje problematike prometa, svakako jest biciklistička prometna infrastruktura unutar i između samih turističkih gradova/općina i turističkih naselja. Na primjer dionica Poreč-Z. i P. Laguna-B. Uvala-Funtana, zatim dionica Pula-Banjole/Premantura i Pula-Medulin, Rovinj-V. Rubin-Polari-Veštar, Labin-Rabac, Umag-Savudrija i slično.

Znakovito je kako je turizam u Istri iznimno važna gospodarska grana, a visoka turistička posjećenost veliko opterećenje za promet i okruženje. Istovremeno prometnica za bicikliste gotovo ne postoje.

U našem dokumentu zbog kompleksnosti nismo davali rješenja za biciklističke prometnice unutar gradova i njihovih najužih okruženja (Poreč i smještajni objekti na jugu, Rovinj i smještajni objekti na jugu i sjeveru i slično). Bez obzira na to, ove poveznice su prioritetne za izgradnju, jednako važne kao i ključne kritične dionice na otvorenim prometnicama.

Stava smo da je izgradnja ovih dionica od iznimnog značaja za kvalitetan boravak gostiju u tim smještajnim objektima te tome treba posvetiti maksimalnu pažnju i prioritetno riješiti.

Navedena statistika potvrđuje nužnost preusmjeravanja biciklističkog prometa u unutrašnjost Istre, što potvrđuje potrebu za alternativama (prvo poglavlje), a istovremeno potvrđuje potrebu boljeg tretiranja biciklista u prometu, kao najugroženije skupine.

Kao završni dio dokumenta pokušat ćemo dati globalne smjernice koje smatramo važnima za daljnji razvoj biciklizma i cikloturizma u Istri, ali koje jednim dijelom zadiru i u ostale segmente razvoja Istre - urbanizacije, senzibiliteta javnosti, prometne infrastrukture i slično.

1. Biciklistička signalizacija

Na nacionalnom nivou donesena je Akcijski plan razvoja cikloturizma Hrvatske za razdoblje do 2020. godine, koji sadrži dosta dobrih rješenja i smjernica koje bi svakako trebalo preuzeti u čim kvalitetnijem obliku.

U dokumentu se, uz mnoštvo dobrih smjernica i rješenja, pojavljuje pitanje prometne signalizacije za bicikliste. Potencijalni problem koji se tu uočava jest definiranje standarda signalizacije, pošto se bicikl razmatra gotovo isključivo kao prijevozno sredstvo, a minimalno (ili uopće) kao turistički proizvod, rekreativna aktivnost, izletnička i slično. Namjera je da navedena signalizacija bude korištena samo za nacionalne prometne biciklističke pravce, prije svega Eurovelo rute, te globalne nacionalne smjerove. Signalizacija je slična prometnoj signalizaciji s dodacima nekoliko bitnih i prilagođenih podataka za cikloturiste. Navedeni dokument nije dalje definirao navedeni sustav, dakle prisutan je kao svojevrsna preporuka.

Prema nekim informacijama, na državnom nivou su u pripremi dva dokumenta koji će se dotaknuti ili pokušati definirati službenu biciklističku signalizaciju za cijelu Hrvatsku, no upitno je hoće li se išta izmijeniti u pristupu ili će biciklizam i dalje biti percipiran (pretežno) kao prometno sredstvo. Pored toga, izgleda kako u izradu dokumenta nije uključen nitko iz turističkog, biciklističkog sektora, već samo prometnog.

Važnost unificirane biciklističke signalizacije u Istri je uočena već odavno te su 2008. izrađeni prvi standardi koji su nakon toga primijenjeni na terenu, a koji su do danas u više navrata nadopunjavani. Trenutno u Istri postoji oko 120 biciklističkih staza svih vrsta, koje vijugaju po različitim podlogama i okruženjima (šuma, zemlja, makadam, pijesak, asfalt, urbani prostori...), a znatan dio ih je već označen navedenom signalizacijom koja se primjenjuje u Istri.

S obzirom na razvoj koncepta Istra bike odnosno Istra outdoor, kompletna vizualna prezentacija Istre kao bike i outdoor destinacije usklađena je s navedenom biciklističkom signalizacijom, koja se dalje povezuje kroz kompleksan sustav proizvoda - službene web stranice, povezani webovi (destinacijski, LTZ-ova i dr.), unificirane karte, brošure, priručnici, informativne table i drugo. Svi ovi elementi izrađeni su na način da valoriziraju biciklizam kao integralan proizvod - prije svega prometni, turistički, ekološki. Zbog kompleksnosti turističkog outdoor sustava u Istri, očito je kako je primijenjeni sustav prikladan, ali bi svako njegovo mijenjanje proizvelo velike troškove, usporilo razvoj i ponudu te zakompliciralo cjelokupni proizvod i njegovu implementaciju na terenu.

Pored toga, bitno je naglasiti kako se biciklističke staze u Istri znatno manjim dijelom vode po asfaltnim prometnicama, a više po terenu i prirodi, što je specifičnost Istre kao regije. Radi toga unificirana signalizacija izrađena je na način da je čim manje invazivna u okolišu (prije svega veličinom, a zatim i vizualno). Isti koncept koriste i ostali outdoor proizvodi u Istri, prije svega Istra trails segment s pješačkim, trail, trekking, nordic-walking stazama, a tu signalizaciju su posebno prilagodili i primijenili na terenu i planinari tj. Istarski planinarski savez s kojim se ima odlična suradnja.

Navedena signalizacija u Istri do nedavno je bila jedina takva standardizirana signalizacija na županijskom nivou, a takav koncept se preuzeo ili se koristi za pripremu standarda u više drugih županija.

Za Istru je od velike važnosti da se s nadležnim institucijama pronade zajedničko rješenje za već postojeću signalizaciju, s posebnim fokusom na navedene probleme:

A. Istra treba zadržati postojeću županijsku/regionalnu/destinacijsku signalizaciju.

B. Navedenu signalizaciju trebaju službeno i konstruktivno podržati sve nadležne institucije, posebice Istarska županija s nadležnim odjelima, PU istarska, Županijska uprava za ceste, Hrvatske ceste d.d., Hrvatske šume, Natura Histrica, IRTA d.o.o., TZ Istarske županije.

C. Temeljem konsenzualne podrške, treba definirati jednostavne i prihvatljive standarde za postavljanje i održavanje biciklističke i outdoor signalizacije u Istri kako bi se olakšao, pojednostavio i pojeftinio navedeni proces, ponajprije imajući na umu prometne elaborate.

Konačno, za trajno i adekvatno održavanje navedena prometne signalizacije, potrebno je u turističkom sektoru (TZIŽ/LTZ/IŽ) te u sektoru JLS-a, definirati trajne budžete za postavljanje te zatim i redovito održavanje navedene prometne signalizacije. Ovdje svakako ulazi i primjena smjernica navedenih u ovom dokumentu u prijašnjim poglavljima.

2. Odnos prema biciklistima u Istri

Zakon o sigurnosti prometa na cestama ima regulativu koja se u znatnom dijelu tiče i biciklističkog prometa. Jedan od segmenata vezan je i za način vožnje vozila u prometu, a što se tiče i bicikla pošto je ono tretirano kao prometno sredstvo. U ovom dijelu nastaje veliki problem pošto je biciklist u prometu ugroženi sudionik, a u stvarnosti ima lošiji tretman od ostatka motornog prometa.

Konkretna problematika dešava se u prometu kada biciklisti voze u zavjetrini - jedan iza drugoga, odnosno kada se voze paralelno po dva biciklista, u nekoliko takvih redova, ili se voze u neposrednoj blizini automobila prilikom treninga u zavjetrini. Navedeni način vožnje nužan je i jedini moguć za grupnu vožnju biciklista, ali to Zakonom nije specifično regulirano. Štoviše, po Zakonu bi biciklisti u takvoj situaciji trebali biti kažnjeni zbog premalo rastojanja, zbog vožnje paralelno ili zbog vožnje predaleko od ruba kolnika.

Apsurdnost situacije jest u tome što bi doslovna interpretacija Zakona zahtijevala da biciklisti voze na višemetarskoj razdaljini što bi nerijetko stvorilo kolone od više desetak ili stotina metara. Prema Zakonu, motorna vozila ne bi smjela pretjecati takve kolone, no to se redovno dešava. Kako bi izbjegli ovakve situacije, biciklisti se voze na ranije navedeni način (u neposrednoj blizini jedan drugome), što u stvari olakšava normalno odvijanje prometa. Dodatak ovome jest činjenica da je biciklistima cesta poligon za trening i utrku, za razliku od zatvorenih igrališta ili vježbališta u nekim drugim sportovima, što je prepoznao i HOO te Hrvatski biciklistički savez, a to je praksa u ostalim zemljama.

Turistički aspekt ovog problema jest što cestovni biciklisti u Istri dolaze u predsezoni, trenirajući za nadolazeće utrke. To su uglavnom aktivni amateri i profesionalci. Ovaj segment cikloturizma za Istru je važan, a posebice jer ima veliku perspektivu budućeg razvoja.

No, zadnjih godina se dešavalo da su policijski službenici u Istri u više navrata kažnjavali bicikliste koji su se vozili na gore opisane načine, uglavnom u predsezoni kad su u Istri boravili turistički i sportski, na predsezonskim pripremama. Ove kazne snažno su odjeknule u turističkoj branši te su stvorile značajne negativne konotacije o Istri u inozemstvu, otkazivanje dolazaka znatnog broja klubova, a moguće i turista amatera.

Rješenje treba tražiti u vidu tolerantnijeg ponašanja spram biciklista od strane službenika, primarno izbjegavajući kazne za slučajeve za koje nije nužna primjena kazne, koristeći sugestivne i upozoravajuće mjere i slično.

Naravno, bitno je naglasiti da se ovime ne cilja na skidanje odgovornosti biciklista za svjesne i ozbiljne prometne prekršaje, koji jasno zahtijevaju određena kaznena reagiranja od djelatnika MUP-a.

3. Postavljanje dodatne prometne signalizacije radi informiranja vozača motornih vozila o prisutnosti biciklista na cesti te apelom na tolerantniju vožnju

Ovakva praksa postoji npr. u susjednoj Sloveniji i na jasan i nedvosmislen način upozorava vozače na povećanu prisutnost biciklista na određenoj dionici. Smatramo da time stvara senzibilnost i pri domicilnom stanovništvu, a tako i prema gostima korisnicima motornih vozila.

4. Izrada odvojenih prometnica za bicikliste i alternativne prometnice

Detaljno navedeno u poglavlju A i C ovog dokumenta.

5. Očuvanje istarskog ambijenta i autohtonosti

U ovom dijelu osvrnut ćemo se na segmente vezane za prometni aspekt i očuvanje prirodnih elemenata kojima Istra obiluje.

A. Prekomjerna asfaltiranja

Istra je područje s vrlo razgranatom prometnom mrežom, koja je posebice zanimljiva iz razloga što ima mnoštvo malih (lokalnih) prometnica koje omogućavaju promet i uživanje po poluotoku kroz predivne pejzaže bez prometa.

Posljednjih godina, posebice potaknuto prepristupnim fondovima EU, evidentno je intenzivno asfaltiranje raznih neasfaltiranih puteva, posebice na lokalnom (nerazvrstanom) nivou. Ova mjera vjerojatno rezultira kratkoročnim odobravanjem pri jednom dijelu lokalnog stanovništva, međutim problem koji se javlja jest nestajanje autohtonih makadamskih puteva, suhozida, šumskih puteva, a time i direktno zadiranje u prirodni aspekt te očuvanje autohtonog istarskog miljea, masovnu „betonizaciju“, čime se direktno i negativno utječe na one elemente koji Istru čine posebnu u smislu očuvanja prirode, turizma, ugodnog životnog okruženja.

Postojeća mreža prometnica dobro je razgranata, a daljnje asfaltiranje neće značajno povećati efikasnost prometa, no s druge će strane stvoriti, pored ranije navedenih negativnih efekata i dodatne trajne troškove za lokalnu zajednicu i nadležne institucije u smislu održavanja i odgovornosti za takve prometne pravce. Navedeni troškovi onemogućit će svim nadležnim nivoima da se kvalitetno održavaju postojeći prometni pravci, stoga će Istra i dalje dugoročno imati problema s asfaltom lošeg sastava (kliski kolnici) te generalno slabije održanim asfaltiranim cestama.

Imajući na umu aspekt o održivom razvoju, posebice održivom turizmu, glavne premise nalažu očuvanje autohtonog okruženja s čim manje nepotrebnih intervencija, pri čemu se posebice ističu betonizacija, masovna izgradnja i uništavanje prirodnih resursa koji su temelj za osnovu kvalitete življenja, očuvanje prirode i raznolikosti te time i atraktivnosti destinacije Istre u turističkom aspektu.

Rješenje za ovaj problem bio bi konsenzus na županijskom nivou, podržan od strane JLS-ova, i nadležnih institucija, pri kojem bi se ograničila neumjerena daljnja asfaltiranja, posebice manjih makadamskih i šumskih (zemljanih) cesta i puteva. Pored toga, u tom dokumentu naglasak bi trebalo staviti na održavanje postojećih, posebice važnih prometnih pravaca, te uređenje površine kolnika kvalitetnijem sastavom čime se poboljšava sigurnost sudionicima u prometu.

B. Očuvanje vodnih površina, vodnih struktura, i na to vezanog sustava odvodnje

Istra ima značajne vodne resurse, a značajan dio u njima imaju mali izvori, mali vodni tokovi, bare, jezerca i

slične vodne površine. Malih, prirodno formiranih vodnih kanala ima mnoštvo po cijelom poluotoku. Navedeni resursi i prirodni elementi od velike su važnosti za prirodni svijet, za samog čovjeka koji ovdje obitava, a imaju značaj i za goste koji dolaze u turističkom smislu.

Posljednjih je godina intenzivno „uređenje“ navedenih vodnih tokova od strane nadležnih institucija, a često se čini na invazivan način ili tehnikom koja je neprimjerena, neprirodna te samo kratkoročnog efekta, a s trajnim negativnim i devastirajućim posljedicama. Intervencije se zasnivaju na konceptu da je čovjekova intervencija u prirodi nužna, a variraju od obične košnje u samim tokovima i/ili oko njih, do prokopavanja i „oblikovana“ kanala i ostalih elemenata vodne strukture, izgradnje betonskih elemenata, kamenih formi, izgradnje umjetnih kanala i slično.

Trend koji je vidljiv jest kako se navedena intervaniranja sve više šire i na male vodotokove i korita, čime se od početne, naizgled bezazlene košnje, dolazi do sve većih intervencija. Razlog je uglavnom erozija tla, ispiranje materijala, a posljedice su veća sušna razdoblja za te vodene tokove, uništavanje prirode mehaničkim intervencijama, izmjenama prirodnih tokova i direktnim utjecanjem na floru i faunu, osiromašivanjem podzemnih vodnih tokova kojima Istra obiluje i koji su osnova za sustav pitke vode, utjecanjem na izvorišta (posebice pitke vode).

Primijenjene tehnike sve više se napuštaju u razvijenim zemljama, a klasificiraju se kao invazivne za prirodu i izrazito neekološke, dakle deklariraju se kao neodržive i nepoželjne.

Konačno, ovime Istra sve više dobiva izgled umjetno uređenog urbanog (neprirodnog) prostora, koji time gubi i snažnu turističku komponentu netaknute prirode i prirodnih resursa, pitomih prostora i puteljaka i atraktivnih ambijenata. Temelj održivog turizma i općenitog razvoja kao jednog od glavnih elemenata nalaže održanje prirode i prirodnih resursa, a vodeni tokovi i površine su temelj u tom lancu.

Rješenje bi svakako bilo postizanje zajedničkog stava na nivou županije između Istarske županije i nadležnih tijela da se reducira invazivno intervaniranje u vodne tokove i površine, da se vodotokovi održe u prirodnom stanju ili vrate čim bliže tom obliku, da se potaknu izgradnje akumulacija vode čim bolje uklopljenih u okoliš (svakako potakne i sustavna irigacija) te općenito održanje prirodnih i vodnih resursa čim bližih onima kakvi oni prirodno jesu.

Nije potrebno činiti iste greške na razvojnom putu kao i razvijenije zemlje, da bismo postigli isti ili bolji cilj. Učenje na greškama sličnih regija ključno je za kvalitetniji razvoj Istre.

6. Informativno komuniciranje i senzibiliziranje javnosti

Ranije navedene aktivnosti, ali i one koje nisu navedene, stvaraju općenito bolju tolerantnost stanovništva prema biciklistima i prometu općenito. Senzibiliziranje stanovništva prema biciklistima znatno će poboljšati odnos prema cikloturistima, ali direktno pomoći i u prometu (smanjenje nervoza, smanjenje prometnih prekršaja te time riskantnih i tragičnih situacija).

Senzibiliziranje javnosti može se učiniti na neke od načina: postavljanje vizualnih promotivnih i informativnih poruka (jumbo plakati, trajni natpisi, prometni znakovi, radio i TV emisije, naljepnice npr. „Siate gentili con i ciclisti“ i slično).

Različita istraživanja koja su vršena u nekim zemljama pokazuju kako razvoj tolerancije prema biciklistima direktno utječe i na poboljšanje ostalog ponašanja sudionika prometa, potiče na korištenje bicikala (zdravstveni i edukativni efekt). Dobitak je, stoga, višestruk.

