

RAZISKAVA MOŽNOSTI ZA REŠITEV PROMETNE PROBLEMATIKE V STAREM MESTNEM JEDRU PIRANA

Salko PIVAC

d.i.a., Arhitectura Piran, 66330 Piran, Tartinijev trg 15, SLO
d.i.a., Arhitectura Pirano, SLO

IZVLEČEK

Zapis želi predstaviti videnje o tem, kako je mogoče razrešiti enega od segmentov, ki soustvarjajo mesto. Rešitev prometnih tokov je proces, ki ga je nujno opazovati, raziskovati in reševati skozi daljše obdobje in skupaj z najnovejšimi urbanističnimi spoznanji.

V zapisu je več točk, kjer avtor opozori na ključne odločitve, ki so privedle do kritičnih razmer na področju prometne ureditve v mestu Piran. Na koncu zapisa avtor nakazuje možno rešitev problema, ki pa jo pogojuje z interdisciplinarnim preverjanjem.

UVOD V NALOGO

Kljub več desetletjem trajajočemu reševanju nekaterih ključnih prostorsko organizacijskih problemov na področju starega mestnega jedra Pirana smo še danes priča nerešenim temeljnim vprašanjem razvoja mesta. Eden od takih problemov je tudi rešitev prometne zagate Pirana, s čimer so mišljeni vsi segmenti transportov in poti v prostoru kot stalni proces.

Problem, s katerim se želi ta naloga ukvarjati, je tudi raziskava vzrokov, ki so do nereševanja te problematike pripeljali.

Delno je iz odgovorov na ta vprašanja mogoče povleči odgovore na problem, vendar se je potrebno zavedati, da je nevpetost teh razmišljanj v proces celotne prenove prostora prav tako proč vrženi čas kot vsa dela do sedaj.

Zato želimo uvodoma postaviti dve trditvi, ki nam bosta pomagali pri razložitvi problema:

a)

prva trditev je, da je mesto plod delovanja nekega zgodovinskega okvirja, v katerem to mesto vedno deluje,

b)

druga trditev pa je, da je mesto kot člen del nekega višjega sistema in lahko živi le znotraj tega sistema.

UVOD V ZGODOVINSKI DEL

Gotovo je, da so bila naselja v preteklosti revnejša in manj razvita, kot so danes.

Ker so bile dimenzije mest majhne in ker so se mesta počasi razvijala, so jih gradili "po meri človeka". To je pomenilo gradnjo kompletnih in kontinuiranih naselij, katera so vsebovala, kot pravi Konstantinos Doksijadis, pet bazičnih elementov, ki so bili v popolnem ravnotežju; narava, človek, družba, lupina ali superstruktura in mreža ali infrastruktura.

Kot nas uči zgodovina, je v začetku stoletja prišlo do prvih trganj tega ravnotežja, v našem primeru pa se ta nesoglasja pojavijo v začetku tega stoletja.

Tako tudi problemi na področju prometa v mestu Piran izvirajo iz pretrganja njegove v stoletjih grajene strukture, ki ni več sposobna odgovarjati zahtevam časa, v katerem smo sedaj.

ZGODOVINSKI OKVIR

Če opazujemo načrt mesta Piran iz Caprinove L'Istrie nobilissime (gl. Annales 1/91, str.96), ki se po navadi uporablja pri orisu zgodovine Pirana, hitro ugotovimo, da je na njej mesto Piran praktično tako, kot ga imamo tudi danes (tloris se nanaša na stanje iz 17.stol.). Torej današnja podoba sega najmanj 300 let nazaj. Miroslav Pahor, eden redkih zgodovinarjev, ki se je ukvarjal z razvojem mesta Piran, je trdil, da je mesto v grobem preživelo pet razvojnih faz. Vendar on navaja, da se je mesto na začetku razvilo na Punti in se postopoma širilo proti mandraču.

Na tej točki se nam zdi vredno poudariti razhajanje z njegovo trditvijo, ker menimo, da se mesto na začetku

ni razvijalo na Punti, temveč pod hribom S.Giorgio oziroma območjem Castela.

Njegove prve meje so po našem mnenju naslednje: Corona grande (IX. korpus), La Calle S.Giacomo in Calle di Stafano (Trubarjeva ulica in Budičinova z zaključkom na Pusterli). Po tej liniji naj bi potekalo tudi prvo obzidje mesta.

To tezo poskušamo argumentirati z naslednjimi elementi. Opisani potek predstavlja tektonsko prelomnico s hriba Sv. Jurija proti morju. Taka tektonska prelomnica je vedno predstavljal prvi kamen v snovanju mesta in prvi temelj za obzidje (enako širitev lahko zasledimo npr. pri Kopru). Tako omejen teren je predstavljal klimatsko najbolj kvalitetno lokacijo. Hrbet zaščiten pred nevihtami in burjo, pobočje pa orientirano na jug.

Ob vznožju, današnjem Trgu 1. maja, so bile plitvine in sipine, kjer so bili na obalo potegnjeni čolni in mreže. Na vrhu hriba so bili opazovalnica, možno manjši tempelj za darovanje božanstvu in pokopališče. Notranja shema ulic se razlikuje od spodnje razdelitve. Prav tako je bila nekdanja višina objektov manjša. Območje Punte je predstavljal plitvino, območje malega mandrača prav tako.

Glavni dostop v mesto je peljal s kopne strani delno prek ceste IX. korpusa, delno prek Rozmanove, predvsem zato, ker je del današnje lege Rozmanove ulice bil še kot plitvina oziroma sipina.

Počasi so se skozi desetletja zahteve po površinah večale in mesto se je postopoma spustilo proti plitvini tako, da je plitvino nasipavalo in si pridobivalo površino za razvoj. Tu, če nadaljujemo tezo, se je razvilo drugo območje Porta Domo, saj je bilo bivalno bolj ugodno, pa tudi shema tlorisa je bolj čitljiva, organizirali so se prvi večji trg in občinska struktura, vodnjak in podobno. Del Porta Mughera pa je še vedno imel slabo strukturo ulične mreže, verjetno je bil popolnjen zelo pozno, vendar pa je mesto v trenutku, ko se je začel odvijati trgovski promet, začelo vzdrževati svetilnik na izpostavljeni plitvini in je zato postopoma pozidalo tudi ta del. Na severnem obrobju nimamo dokumentiranega nobenega pristanišča, kar nam pove, da je mesto s svojo shemo najprej zavarovalo južno pristanišče, ki je imelo dvojne vhodove, Porta campo in verjetno še enega proti zalivu, ki ga danes ni več. Pred vhomom se je nahajalo polje, kjer se je opravljal del zunanje trgovine. Da je bilo mesto ob nastopu krščanstva že močno strnjeno, po našem mnenju dokazuje tudi to, da v opisanem območju tri cerkvice komaj najdejo prostor zase in je edino cerkev Sv.Štefana prava cerkev. Cerkev Sv.Andreja in cerkev Sv.Donata sta bili bolj kapeli kot cerkvi.

Glavno cerkveno jedro se razvije ob delu med Carara Grande in Carara Piccola, kjer lahko beležimo obstoj sedmih cerkva in frančiškanskega konventa. Vsekakor je glavna mestna cerkev bila zgrajena na vrhu griča kasneje, ko so tudi utrdili hrib, tj. okoli leta 1700. V ostalih

zgodovinskih razvojnih predpostavkah, ki jih postavlja Miroslav Pahor in za njim v svoji knjigi gospod Stane Bernik, se v načelu strinjamo.

Zgodovinski pregled razvoja mesta Piran je pomemben, saj tako ugotovimo, kako je mesto v času in prostoru reševalo urbanistične probleme. Opazimo lahko, da je Piran prostorske težave reševal na različne načine: prvič je zasedel plitvino, drugič premaknil obzidje, potem zvišal gabarit celotnega mesta in slednjič, leta 1470, postavil meje svojega razvoja tako daleč, da je ni nikoli dosegel. Enako je ravnal v primeru urejanja obale, kjer mandrač, ki je bil najprej velik, zmanjšajo, na koncu zasujejo, pomole pa podaljšajo.

Z eno besedo, mesto je živ organizem, ki živi in se razvija skupaj s človekom vse do takrat, dokler sta mesto in človek s svojimi potrebami v ravnotežju (prikaz 1).

FUNKCIONALNI OKVIR

Kadar začnemo snovati mesto, imamo opraviti z nekaj funkcionalnimi elementi, katere moramo med seboj uskladiti. Vstavljanje novih elementov v že izgrajeno strukturo nam povzroča včasih nerešljive probleme. Poglejmo si, kakšne so dimenzije mesta Piran:

1.

Mestno jedro Pirana se razprostira na površini velikosti 250.000 m² (25,00 ha). Od kopališča na piranskih vratih pri letnem kinu do svetilnika na Punti je 1000 m razdalje, pri čemer je Tartinijev trg na polovici razdalje. Enako je od Punte oddaljen tudi vhod na pokopališče.

2.

Število prebivalcev je bilo v Piranu "Mesto" naslednje:

leta 1961 5474, leta 1971 5383, leta 1981 4951 in leta 1991 4840 prebivalcev. Potreben je tudi podatek o gibanju števila prebivalcev, saj iz njega vidimo, da v zadnjih 40 letih število prebivalcev v mestnem jedru pada.

3.

Število registriranih avtomobilov v mestu je bilo na dan 30.8.1990 naslednje: 1573, po podatkih KS Piran; po podatkih SO Piran pa je bilo 1330 avtomobilov, če odštejemo prebivalce posameznih okolij, ki zadovoljujejo parkirne potrebe ob hišah (npr. Rozmanova, IX. korpus ipd.), je ta številka za mestno jedro cca 1121. Parkirne možnosti, ki jih navaja Kulenovič so za mestno jedro 500 parkirnih mest (v nadaljevanju PM). Po podatkih SCT je teh PM 703.

4.

Cestna mreža mesta ni niti v enem delu, kjer poteka motorni promet, izgrajena tako, kot to velevajo sedanji

predpisi za te namene. Povprečna širina večjih ulic je 4,50 - 5,00 m

(Župančičeva, Tomšičeva). Povprečna širina nabrežnih prometnic je 6,00, brez pločnika. V vsem delu, kjer sedaj poteka promet, je profile nemogoče spreminjati.

5.

Razporejenost, velikost in število dejavnosti, ki se odvijajo v prostoru mesta so pravtako pomemben element pri raziskovanju problemov v mestu.

6.

Elementi, ki smo jih našli, pa niso statični, kar vnaša v vsakršno reševanje problema parkiranja v mestu velike težave. Če govorimo o dinamičnosti elementov, mislimo predvsem na naslednje:

- število prebivalcev se v obdobju od 1.6. - 1.9. poveča še za 1170 prebivalcev, kar pomeni, da ima v povprečnih poletnih mesecih Piran ponoči 6010 prebivalcev:

- stalni 4840
- hoteli 395
- počitniški domovi 675
- zasebne sobe 100

6010 preb.

- število ljudi, ki dnevno migrirajo iz in v mesto, je nemogoče točno predvideti, vendar je predpostavka o 50 % migraciji, ki jo je izvedel Kulenovič, sprejemljiva.

To potrjuje tudi upoštevana študija SCT 1981. Za delovna mesta potrebujemo 200 PM, ocena za gostinstvo, družbene dejavnosti in trgovino je 400 PM.

Tako znaša npr. dnevna potreba v povprečnem delovnem dnevu pomladi in jeseni cca 1160 PM.

- prebivalci 560 PM
- služba 200
- servis 400

1160 PM

Andrej Pogačnik predvideva, da bo Piran leta 1996-2000 potreboval 2890 PM v poletnih mesecih.

Po pregledu teh kvantitativnih elementov, ki so merljivi s štetjem in statistiko, lahko povzamemo ugotovitev, da je promet silno kompleksen proces. Zanimivo pri opazovanju numeričnih podatkov v Piranu pa je, da se te številke stalno gibljejo v dokaj umirjenih okvirjih. Predvsem je zanimivo, da približno enako število ljudi iz mesta zjutraj odide, kot jih v mesto pride. Prek dneva nenehno prihaja do konic, medtem ko se pred nočjo stvar počasi umiri. V zimskem oziroma zunaj sezonskem času sta v mestu potreba in možnost parkiranja relativno uravnoteženi, razen redkih izjem, ki pa jih poznajo

povsod. Zato je potrebno povzeti prvi zaključek, ki se glasi, da znotraj mesta ni mogoče zagotoviti PM za dnevne potrebe prometa z osebnimi vozili v mestu Piran. Tako spoznanje lahko razberemo iz večine študij, ki se s problemi prometa v Piranu ukvarjajo.

VPETOST V ŠIRŠI PROSTOR

Če smo do sedaj uspeli predstaviti prvo tezo o zgodovini mesta in njegovem razvoju, skladnem z možnostmi, pa je potrebno utemeljiti tudi drugo trditev, da je mesto vedno del širšega prostora, v katerega je vpeto.

Mesto Piran je bilo v zgodovini do 19. st. z okolico povezano prek grebenske ceste. Ves ostali promet v mestu je potekal prek morja. Izhajajoč iz tega, mesto nikoli ni izoblikovalo klasičnega kopnega vstopa kot npr. Koper (Porta Muda). Primarni dostop je bil morski in ves organizem mesta je podrejen temu. Tu se že odpira prva temeljna točka, pri kateri se sistem, v katerega je mesto vpeto, ruši. Mesto je bilo zasnovano za komunikacijo z morjem.

Drugi pomemben element je ta, da je mesto organizacijsko v sebi zaključeno, torej je sposobno samostojnega dialoga z okoljem.

Za nas je pri raziskavi prometne problematike sedaj zanimivo pregledati, kako je naš čas mesto vpenjal v svoj sistem. Temu sistemu rečemo urbanizem. Po letu 1953 se je z urbanizmom pri nas intenzivno ukvarjal in mu postavil temelje, ki so še precej vidni, Edo Mihevc.

Sedaj veljavni asanacijski načrt mesta Piran nosi letnico maj 1975, kar pomeni, da osnove le-tega segajo še nekaj let nazaj. Tako letos teče skoraj 20 let asanacijskega načrta za mesto, ki v tem času v smislu vsebinske prenovne ni naredilo veliko. Smo pa v tem času beležili celo vrsto predlogov.

Od nam dostopnih idej o ureditvi prometa v mestu Piran se prvi dokumentirani grafični prikazi vidijo iz naslednjih del:

- Študije piranskih vrat - Edo Mihevc 1963,
- urbanistični program obale 1966,
- UN za Piran 1969,
- študija Edo Mihevca,
- urbanistična ureditev vhoda v Piran 1974, pozneje za Bernardin in izvedba Bernardinske ceste,
- UN za občino Piran 75,
- asanacijski načrt za Piran 75,
- projekt SCT in IB in AR (vsi biroji iz Kopra od 1981-1983),
- obvozna cesta A v Piranu 1977 in znotraj te študije še 5 variant (Andrej Pogačnik),
- diplomska naloga - Work shop 1981,
- diplomska naloga o tunelu - 1991 (gl. Annales 1/91),
- Usenikov projekt garažne hiše v Piranu,
- Kulenovičeva organizacija parkiranja v mestu (1990).

Oglejmo si nekatere urbanistične dokumente:

Urbanistični program slovenske obale; IB 1966 (pod vodstvom Eda Mihevca).

Dokument govori o tem, da pred letom 1963 v Slovenskem primorju ni bilo sistematičnega urbanističnega programiranja. Tako dobimo šele v tem dokumentu piranski prostor vpet v širši okvir z moderno metodo. Bistvena je omemba obalne ceste za celotno področje, posebej pa promet ni razčlenjen. Urbanistična situacija prikazuje potek ceste ob morju in po Belem Križu. Drugih opazk glede prometa ni.

Urbanistični načrt za mesto Piran, marec 1969.

Urbanistični načrt ne opisuje posebej prometa znotraj Pirana. Pomembno pa je, da v svojem tekstualnem delu, ki obravnava tokove po občini narekuje, da večino prometa med Piranom in Lucijo preusmerimo na cesto Valeta, križišče Beli Križ, Bernardin (nova cesta E). Enako v tem delu sprejema za dokončno vlogo ceste B, to je cesta od Piranskih vrat do pokopališča v Piranu. V območju Piranska vrata predvideva zasip novega dela terena z ureditvijo plaže, bencinske črpalke in AP Piran in manjše marine. Urbanistični načrt nalaga, da asanacijski načrt reši promet, komunalno... v mestu samem. Nova cesta AP Piran - pokopališče z enostranskim hodnikom bo služila prvenstveno za oskrbovanje, tako bi se obalna cesta Lucija - Piran razbremenila tovornega prometa, katerega bi preusmerili na cesto Beli Križ - pokopališče in po novi cesti v Piran. Nova je tudi cesta E za oskrbo Bernardina. Urbanistični načrt rekonstruira cesto Eles - Beli Križ, svetuje tudi gradnjo ceste po Šentjanah (avtor Damjan Tepina, Petkovšek, Stepanov, Žan, ceste delal Jurij Mikyška).

Medtem ko nastaja nov UN mesta Piran, ki bo izšel leta 1975, se izdelajo nekatere spremembe, kot npr. Bernardinska obvoznica, ki je bila dolgoročno nepredvidena. In tako imamo leta 1975 v Urbanističnem načrtu za mesto Piran in v Asanacijskem načrtu za mesto Piran zanimivo situacijo, ko se nam zasnove prometne infrastrukture delno vlečejo iz leta 1969, z že novimi elementi.

Leta 1977 Andrej Pogačnik z dobro urbanistično raziskovalno nalogo ovrže idejo o cesti A.

Bistven zaključek v vsem pregledovanju urbanističnega gradiva pa je ta, da smo še leta 1975 v UN za Piran obravnavali grebensko vpadnico kot dejansko pomemben element v urbanistični organizaciji prostora v piranski občini, sedanje težnje pa kažejo ravno nasprotno. Tu nastopi drugi ključni konflikt, ko se pokaže pravilna trditev, da je razvoj mogoč zgolj v skladju med širšim in ožjim prostorom, vendar z enotnim konceptom, ki ga ni mogoče upoštevati le parcialno, ampak le dosledno in v celoti.

KRITERIJI VREDNOTENJA

Po naštetih osnovnih elementih, ki so mesto oblikovali do sedaj in po tem, ko vidimo, kateri elementi ga sedaj določajo, si moramo obvezno postaviti nekatera načela oziroma elemente vrednotenja, s katerimi bomo lažje primerjali vse, kar je bilo na tem polju do sedaj narejenega, in tisto, kar bomo predlagali za naprej.

1.

Osnovni kriterij je spomeniškovarstvena zaščita. Pod ta kriterij spadajo tiste lokacije v mestu, ki so s stališča spomeniško varstvenih gledanj in vrednotenj najvišje vrednotene. Pri tem se je potrebno zavedati, da je mesto kot celota razglašeno za spomenik.

2.

Drugi element je cena oziroma možnost trženja na zemljišču. Najvišje so vrednotena tista zemljišča v mestu, ki že imajo tržno in namensko najvišjo vrednost in možnost, nižje pa tista, katerih namembnost in dostopnost ni tako dobra. Glede na kriterij možnosti razvoja turizma so najvišje vrednoteni tereni, ki so ob morju in na južni legi, ob komunikacijah in infrastrukturi.

3.

Naravovarstveni oziroma ekološki kriterij naj nam pokaže, katera so tista območja, ki so najbolj ekološko obremenjena in napolnjena z neprimerno namembnostjo. Tu predvsem mislimo na hrup in izpušne pline, ki jih povzročata transport.

4.

Bivalni normativi, ki veljajo danes kot standard bivanja, so naslednji:

- max. oddaljenost PM je 300 m
- max. dovoljen hrup v naselju je 40 dB (A)
- max. dovoljena onesnaženost zraka s plini
- po svojem obsegu sovпада v hrupom,
- max. oddaljenost AP od stanovanja je 500 m.

Ostali elementi, kot so šole, VVZ in trgovine, se nahajajo znotraj mesta.

NEKATERI ELEMENTI RAZVOJA BIVALNIH KVALITET V MESTU PIRAN

Izhajajoč iz uvodne trditve, da je mesto živ organizem, katerega vsebina, funkcije in oblika se dnevno spreminjajo, je toliko bolj nujno dobro opredeliti tiste točke v bodočnosti, h katerim je potrebno globalno usmerjanje razvoja mesta. V grobem so točke, proti katerim naj bi se gibal razvoj mesta Piran, naslednje:

1.

Osnovni element: število prebivalcev je potrebno zmanjšati še za vsaj 500 - 700 ljudi. Število stalnih

prebivalcev v jedru bi se moralo umiriti na cca 4200 prebivalcev ali okoli 140 preb./ha. To je potrebno doseči z zmanjševanjem števila stanovanjskih enot v starem mestnem jedru. Nujno zmanjšanje se nanaša predvsem na dele v jedru Punte in ob Trubarjevi ulici. Zmanjšanje kot cilj je nujno potrebno predvsem iz naslednjih vzrokov:

- bivalno okolje,
- komunalna infrastruktura,
- šole in VVZ,
- družbene dejavnosti.

(število 4000 predvidevajo že dokumenti leta 1966.)

2.

Turistične zmogljivosti v smislu povečanja števila ležišč je nepotrebno razvijati; potrebno jih je razvijati le v smeri povečanja zunajpenzijske porabe (bazeni, igrišča, parki, infrastruktura, kvaliteta, plaže ipd.)

3.

Uslužnostne dejavnosti, trgovina in družbene dejavnosti se morajo razvijati skladno. Iz mesta je potrebno izločiti ves težki dostavni promet.

4.

V mesto je potrebno vrniti šole višje stopnje, kulturne ustanove pa razviti do zahtevane ravni; muzej, arhiv, glasbeno šolo, samostan

5.

V mestu je potrebno zagotoviti možnost razvoja ribiške obrti in morskega turizma kot dveh dejavnosti, ki se prepletata. V ta namen je potrebno izvesti novo luko in odstraniti pomol sredi mandrača.

6.

Potrebno je preprečiti parkiranje vozil in promet po vsem mestu, razen na točno določenih točkah, predvsem pa zmanjšati ekološke obremenitve posameznih predelov.

7.

Prenovo mestnega jedra je potrebno izvesti po dogovorjenih sklopih, predvsem pa naj bo ta celovita, zajame naj tako objekte, zunanje prostore kot tudi ostale mestotvorne elemente.

8.

Nujno je ohranjanje obale kot preliminarne in najbolj dragocene elementa za razvoj celotnega prostora.

S tako vzpostavljenim sistemom najvišjih vrednot smo sedaj pripravljene za pregled elementov, ki so že do sedaj sestavljali naloge o prometni ureditvi Pirana.

PREGLED DOSEDANJIH ŠTUDIJ O REŠEVANJU PROMETA V MESTU PIRAN

Že uvodoma je potrebno ugotoviti, da te naloge oziroma predloge tvorita dve skupini nalog. Prva skupina so naloge, ki se lotevajo zgolj reševanja prometa in parkiranja pred mestom, druga skupina pa so naloge, ki obravnavajo promet v mestu. Poglejmo si nam dosegljive naloge, ki rešujejo samo problem parkirnih mest pred mestom.

1.

UN mesta Piran iz let 1968-69 prof. Eda Mihevca predvideva gradnjo povezovalne ceste A med pokopališčem in Piranskimi vrati. Kot smo v tekstu že omenili, je to varianta strokovno ovrgel Andrej Pogačnik leta 1977, žal pa moramo ugotoviti, da je naloga morda temeljno zavrla rešitev problema prometa v Piranu. Namen Mihevca, ki je bil nedvomno ta, da promet odstrani z obale, ni uspel. Predvsem zaradi tega, ker element morja in stika z njim ni imel dovolj širje veljave. Tako je Mihevc o cesti A govoril kot o dostavni cesti, Pogačnik pa kot o povezovalni cesti. Ker je šlo za neskladen dialog, je Pogačnikova naloga uspela. Mihevc je že leta 1965 dobro ocenil problematiko mesta, saj se 25 let po njegovem prvem predlogu za ureditev Piranskih vrat srečujemo z vsemi problemi, za katere ta predlog najde vsaj delne rešitve. Opazujoč to zasnovo, pa si lahko pričaramo vlogo današnjega poteka Bernardinske ceste, ki s svojo funkcijo popolnoma blokira tak razvoj.

Strinjamo se namreč z ugotovitvijo, ki jo je Mihevc podal, da sta vstopni prometni tok in turistična izraba prostora nezdružljiva.

Zato vpelje cesto A, ves promet v piranskih vratih pa je promenadni in zgolj dostopni. Ob spustu ceste A v mesto je oblikovano mestno postajališče, postaje za taxije, obračališče.

To je točka odločitve ali v mesto ali na parkirišče, ki je v glavnem urejeno na nasipu ob letnem kinu. Tako mesto pridobi novo luko, plaže, parke, predvsem pa dobi dober začetek promenadnega pasu od Piranskih vrat do Bernardina, ki je popolnoma neurejen, saj je funkcionalno razbit. Projekt že predvideva izgradnjo šolskega kompleksa tam, kjer šola danes še ne stoji v celoti (po 25 letih).

2.

Zelo primerljiv s tem delom je rezultat Work shopa iz leta 1981, ko skupina Ravnikarjevih študentov v bistvu enako reši problem Piranskih vrat, vendar lahko opazimo, da je problemov v prometu po Piranskih vratih veliko.

Naloga predvsem temelji na rešitvi prometa z garažno hišo v dolini Salveti.

Pozicija take garažne hiše je opravičljiva le z dograditvijo celotne poti Bernardin - Piran, z odstranitvijo večjega dela čistilne naprave in vzpostavitvijo tramvajske povezave med Piranom in Bernardinom. Kljub temu pa naloga ne reši problema vstopa v mesto (transport, dovoz, urgenca). Tu so prav tako nove plaže, parki, luka. Drugi del se loteva parkiranja pri obzidju. Ta teza predvideva, da se zgradi zobata železnica in uredi parkirna hiša ob obzidju. Vsekakor gre pozitivno oceniti celovitost obravnave problematike, predvsem v smislu preverjanja in variant, potrebno se je namreč zavedati, da naloga v svojih temeljih nima vgrajenih numeričnih elementov.

3.

Zanimiva je še naloga iz leta 1975, ki predvideva, podobno kot Mihevčeva varianta, potek ceste A, vendar v spodnjem delu v predoru. Enako pa je napaka narejena v tem, da je ohranjen promet ob vodi, prek Bernardinske ceste. Tak potek ceste A omogoča dobro rešitev proti hrupu in plinom in prepreči rušitev hiš na Tomšičevi ulici.

4.

Manj stvarna je naloga iz dela Adreja Pogačnika, ki predvideva garažno hišo na mestu današnje šole in izvedbo ceste A. Ta naloga je brez komentarja.

5.

Prej omenjena naloga arh. Majde Skrinar rešuje zgolj parkirni problem in je zato enako kot primer arh. Usenika neprimerljiva z ostalimi, saj ne spreminjajo sedanjih prometnih tokov, ampak te današnje še bolj utrjujejo. Podobno je z nalogami, ki cesto peljejo pod hišami v Piranskih vratih (npr. arh. Bojana Stroj-Nučič).

6.

Leta 1981 je IB predlagal podobno razširitev obale od Pirana do Bernardina, vendar ob pregledu predhodnih dokumentov ugotovimo, da v načrtih zasledimo to rešitev že leta 1975. Predvidevala je parkiranje v Piranskih vratih in na obzidju.

S tem naštevanjem oziroma opisovanjem šestih načrtov smo skoraj izčrpali zalogo nalog, ki obravnavajo parkiranje pred mestom in promet okoli mesta.

Drugi sklop tvorijo naloge, ki se spuščajo v reševanje problema tudi znotraj mesta.

1.

Predlog LUZ-a iz leta 1976 je bil, da se promet vrne na Ul. IX. korpusa in oblikuje kot enosmeren. Parkiranje bi se odvijalo pred mestom. Tu opazimo veliko preobremenjenost ulice IX. korpusa, katera tako rešitev odsvetuje.

2.

Drugi tak načrt je načrt Kulenoviča, ki mestno jedro s sistemom parkiranja spremeni v garažno hišo. Ta naloga ima za cilj samo rešitev prometa, ne pa tudi shranjevanje avtomobilov.

Naloga je analitično dobro zastavljena, vendar je v prometnem smislu obremenitev Tomšičeve in Župančičeve dolgoročno nedopustna. Gre pa za sistem, ki je kompaktilen z vsemi ostalimi.

3.

Posebno vlogo pri organizaciji notranjega mestnega prometa imajo tudi naloge iz leta 1981 in 1982 v izvedbi birojev AR, SCT in IB, vsi iz Kopra, ki so za mesto predlagali praktično tak način urejanja prometa, kot ga imamo danes.

4.

Problematiko tega, kar imamo danes v Piranu vsi dobro poznamo, saj ni s to ureditvijo nihče zadovoljen. Hkrati pa si nihče ne upa pomisliti, kakšen bi bil promet brez omejitev. Tako so nekateri meščani predlagali več lokacij za garažne hiše v mestu, med drugim pod Tartinijevim trgom, pod obzidjem, v Tomšičevi ulici v skladišču Soče, na prostoru letnega kina, pri hotelu Piran in za cerkvijo. Vse te lokacije predvidevajo, da se v mestu promet omeji, vendar da se lahko zagotovi vsaj 300 PM v mestu. Podobno rešitev je predlagalo tudi naše podjetje.

POVZETEK IZ PREGLEDANIH PREDLOGOV

Kot smo lahko iz povedanega videli, je mogoč zaključek, da imamo iz dosedanjih nalog dve možnosti za iskanje rešitve na zadani problem. Nekateri urejajo promet pred mestom, drugi pa v mestu. Verjetno pa je najprej potrebna odločitev o tem, kako bomo promet v Piran sploh pripeljali, saj po povedanem kaže, da je to bistveni zaviralni element za reševanje problema.

Ko bomo izoblikovali odgovor na to vprašanje, spreminili tudi UN, ki predvideva popolnoma drugačen potek prometa, bo mogoča analiza reševanja prometa kot celote. Žal preverjanje dopustnosti ceste A kot dostopne ceste presega okvir, katerega smo si tu zadali, vendar svetujemo, da se ponovno preverita že leta 1965 nakazani grebenska cesta in cesta A, na današnji način, z našimi urbani elementi, in šele na podlagi tega naj se iščejo nove variante.

Zakaj najprej analiza celotnega dostopnega sistema cest?

Samo majhen element bo pokazal bistvo problema. Če se ugotovi, da je gradnja garažne hiše mogoča v območju obzidja v Piranu ali pa pod cerkvijo, je nujna rekonstrukcija Belokriške ceste. Če bi sprejeli cesto A, bi bila rekonstrukcija urejena za dve rešitvi hkrati. Če se

cesta A ne izvede, je rekonstrukcija ceste do obzidja oziroma ulice IX.Korpusa silno vprašljiva iz finančnih vzrokov.

Nadalje je potrebna trdna opredelitev občine o tem, da zgradi novo lukso, saj je sedanja že prenatrpana, estetsko prizadeta zaradi betonskega pomola, ki ga je nujno porušiti. V tem primeru je gradnja parkirišč in vhoda v Piran popolnoma drugačna od sedaj videne. V primeru intenzivnega turizma v območju Salvetti bi bil prometni tok popolnoma drugačen.

Čeprav je po našem mnenju nalogo potrebno na tej točki zaključiti, saj bi za nadaljevanje nujno potrebovali načelne odločitve širše skupnosti, smo na zahtevo naročnika naloge pripravili povzetek naših spoznanj.

Zavedati se je potrebno, da je problem prometa le eden od urbanističnih problemov, ki pa se ravno tako kot drugi problemi ne more reševati sam zase in ne ozirajoč se po drugih elementih.

ZASNOVA REŠITVE

1.

Izhodiščna točka za dostop prometa do Pirana je križišče na Belem Križu pod anteno. Do te točke je potrebno iskati rešitev skladno z ugotovitvami Kulenoviča pri najnovejši analizi ceste Valeta - Beli Križ.

2.

Cesta Beli Križ - Bernardin postane tako dostopna servisna notranja pot za napajanje stanovanjskih hiš bernardinskega hriba, Hotelov Bernardin in dela servisnih storitev v Fornačah.

3.

Odcep proti pokopališču se v celoti rekonstruira v delu od križišča pod anteno do pokopališča. Oblikuje se v široko cesto srednjega razreda s pločnikom za pešce na obeh straneh, z zmanjšanjem radiusa pri hiši Hrkalovič. V celotnem poteku rekonstrukcije ni potrebna rušitev nobenega od stanovanjskih objektov.

4.

Druga nosilna točka naloge je razglasitev obalnega pasu za najbolj cenjeno in najbolj enkratno dobrino okolja Piranskih vrat, zato je odstranitev dostopnega, dostavnega, uvoznega prometa s te točke potrebna in absolutno nujna. Tako je temeljna zahteva odstranitev ceste Bernardin - Piran, njeno rekonstrukcijo in vzpostavitev tako imenovane ceste A, ki jo vsebuje že UN za mesto Piran iz 1975. Vzpostavitev te ceste predvidevamo v skladu s predlagano izgradnjo PM arh. Majde Skrinar. Potreba po zadovoljevanju dela PM na samem vstopu v mesto je utemeljena iz dveh vzrokov:

- nemožnost zagotavljanja dovoljšnjih PM v mestu (fizična in ekološka omejitev),

- najhitrejša možnost zagotovitve PM v prehodnem obdobju, dokler ne pride do realizacije PM v samem mestu.

Za razliko od predloga poteka ceste po UN je tu predlagana izvedba 400 m dolgega predora z izstopom na Oljčni poti. Predor se vzpenja s kote 0,00 na koto +40 m NV in se nato še dvigne za 25 m do priključka na cesto Beli Križ - pokopališče.

5.

Drugi krak predlagane nove ceste se pred pokopališčem poglubi v predor in nas pripelje na koto 0,00 pod hrib Sv.Jurija. V tem delu je še nejasno, ali naj se cestni predor z izhodom organizira na koti + 30,00m NV, za bolnišnico na ul.IX.korpusa, ali naj se spusti v svojem poteku na koto 0,00. Dolžina predora je cca 500 m. Višinska razlika je cca 50 m NV. Ta predor nas pripelje do PM za cerkvijo, ki se s podzemnim hodnikom dolžine 80 m spoji s Tartinijevim trgom.

Tako temeljito povezan piranski promet seveda idealizira rešitev pretoka prometa. Bistveno je to, da pomeni levi krak preko Piranskih vrat t.i. dostavni in prehodni promet, desni krak pod pokopališčem pa krak za mirujoči promet, ki bi ga uporabljali predvsem za obisk mesta za dalj časa. Rešitev se v tem delu naslanja na rešitev podjetja Smelt. Obe predlagani trasi sta s stališča varstva narave in ekologije, kot tudi varstva zelenja maksimizirani.

6.

Drugi sklop odgovorov je vezan na razširitev dostopnega nabrežja od Piranskih vrat do Tartinijevega trga. Karakteristika te rešitve je razširitev nabrežja tako, da se omogoči normalen promet za pešce, avtomobile in normalno delo ob mandraču. Do muzejskega ovinka je promet dvosmeren, od tu do Tartinijevega trga pa enosmeren, tako, da promet ob mandraču poteka enosmeren. Ob akvariju se promet nadaljuje enosmeren proti Hotelu Piran, zaokroži okoli njega in se vrne pred Hotelom Piran in gledališčem čez dvigajoči mostiček k muzeju. Možno je tudi takoj za Akvarijem zaviti k muzeju. Predlagani poseg zahteva razširitev dela obale pred Hotelom Piran, ki bi ga na ta način s cesto ločili od morja, vendar bi se izboljšala kvaliteta dostopnosti prometa ob konicah, varnost in možnost ustavljanja. Na ta način se lahko tudi uredi kopališče pred Hotelom Piran v novi obliki in velikosti, predvsem pa z manj betona.

7.

Mirujoči promet se razen za cerkvijo in ob Piranskih vratih lahko uredi še ob Hotelu Piran oz. pod njegovo II. fazo, enako kot bi se lahko pod Tartinijevim trgom, pa je žal to sedaj nemogoče. Zamišljena parkirna površina izraža zgolj spomin na neko idejo in ni izraz nasprotovan izvedeni elipsi.

8.

Mogoče je tudi razmišljanje o povezavi Hotela Punta prek garažne hiše za cerkvijo.

tega, kar je narisano in napisano, je natančnejše risanje predloga nepotrebno.

9.

Del Piranskih vrat proti Bernardinu, ki bi na tak način lahko v celoti postal namenjen turistični infrastrukturi, izvedbi dopolnilnih turističnih elementov, bi omogočil izvedbo ideje o obmorski pešpoti ob obali okoli piranske občine. Delno zasutje obale do 3 m pod vodo bi omogočilo, da se pridobi nova gradbena črta in poveča možna pozidovalna površina. Plato pred izhodom iz predora omogoča izpeljavo različnih dejavnosti, ki se bodo dokončno izoblikovale skozi čas. Za razumevanje

Namen je po našem mnenju naloga dosegla že pred zadnjim delom, kjer je opisan eden od predlogov mogočega razmišljanja o problemu prometa. Razmišljanje o tem, da je potrebno celovito na vseh ravneh reševati problem prometa, lahko realizira le občinska struktura. Promet je le del prostorske problematike in še zdaleč ni nov. Marsikatera odločitev oziroma pozitivna rešitev je bila v zgodovini že dana, žal marsikatera ni bila realizirana. Morda se iz zgodovine še česa naučimo, če pa bomo to uporabili, je stvar današnjega trenutka in razmisleka z novimi vrednotami.

ZAKLJUČKI

RIASSUNTO

La nota intende presentare alcuni punti di vista sulla soluzione di uno dei segmenti che compongono la realtà di una città. La soluzione dei problemi del traffico rappresenta un processo che va osservato, studiato e risolto in tempi piuttosto lunghi facendo ricorso alle soluzioni urbanistiche più moderne.

Nella nota l'autore ricorda alcune delle decisioni che hanno portato all'attuale critica situazione nel settore della regolamentazione del traffico a Pirano. Al termine l'autore offre una delle possibili soluzioni del problema, che però necessita di verifiche interdisciplinari.

VIRI IN LITERATURA

Annales 1/'91. Zgodovinsko društvo za južno Primorsko, Koper, 1991

Bernik, S.: Koper, Izola, Piran. MK Ljubljana in MZSV Piran, 1968

Doksijadis, K.: Čovjek i grad. Nolit, Beograd, 1982.

Pogačnik, A.: Urbanistično raziskovalna študija. FAGG, Ljubljana, 1977.