

Odprta ulica

Evalvacijsko poročilo

Oktober 2020

Nela Halilović
Aidan Cerar

info@care4climate.si
www.care4climate.si

Projekt LIFE Care4Climate (LIFE17 IPC/SI/000007) je financiran iz finančnega mehanizma LIFE, ki ga upravlja Evropska komisija, in iz Sklada za podnebne spremembe Ministrstva za okolje in prostor RS.

IPoP – Inštitut za politike prostora

Kazalo

1. Uvod.....	3
1.1. Ozadje	3
2. Odprta ulica.....	4
2.1. Zakaj Odprta ulica	4
2.2. Časovnica Odprte ulice	7
3. Izvedba	8
3.1. Začasna zapora.....	8
3.2. Sobotna Odprta ulica	9
3.3. Jutranja Odprta ulica.....	10
4. Evalvacija.....	10
4.1. Prebivalci in lastniki lokalov na Šolski ulici, splošna javnost.....	11
4.1.1. Splošna javnost	12
4.1.2. Prebivalci Šolske ulice	13
4.1.3. Lastniki lokalov na Šolski ulici	16
4.2. Starši učencev in učenci OŠ Škofja Loka-Mesto	17
4.2.1. Starši otrok.....	17
4.2.2. Učenci OŠ Škofja Loka-Mesto	18
5. Primeri ukrepov	20

1. Uvod

IPOP – Inštitut za politike prostora je 15. maja 2020 je objavil vabilo za občine za pomoč pri prilaganju prometa epidemiji COVID-19. Namen vabila je bil izbrani občini pomagati pri prilagajanju prometa epidemiji COVID-19 z ukrepi, ki bi omogočili kratkoročne in dolgoročne pozitivne učinke na življenje, zdravje in gospodarstvo v občini. Skozi sodelovanje bi skupaj oblikovali in izvedli predvsem ukrepe za izboljšanje pogojev za kolesarjenje in hojo.

Od izbrane občine se je pričakovalo sodelovanje in zavzetost odločevalcev in zaposlenih ter sodoben pristop k urejanju prostora in prometa v občini.

Zato smo povabili občine, ki bi želele izvesti ukrep(e) za prilaganje prometa po epidemiji. Vabilu se je v roku odzvalo osem slovenskih občin. Ker so bile prijave zelo dobre, je bila izbira težka. Prijave devetih občin so vključevale smeje ideje ukrepov za izboljševanje pogojev za hojo in kolesarjenje. Predlagani ukrepi v prijavah so bili zelo ambiciozni in kažejo na to, da je čas za prilagajanje prometa v prid hoji in kolesarjenju dober.

Po mnenju komisije je najbolj prepričljivo prijavo poslala občina Škofja Loka zaradi ambicioznosti predlaganih ukrepov in zagnanosti sodelavcev občine. Prijava je izkazovala tudi potencial za dolgoročno preureditev Šolske ulice in je kazala na značaj »laboratorija« za načrtovanje inovativnih ukrepov s poudarkom na vključevanju javnosti, ki je bil koristen tako za sodelavce IPOP – Inštituta za politike prostora, kot tudi za občinsko upravo.

1.1. Ozadje

V Škofji Loki se na področju nekdanje vojašnice vzpostavlja nov družbeni center, ki ima vedno več obiskovalcev. Na drugi strani Šolske ulice je staro mestno jedro, ki je živahno predvsem ob sobotah in popoldnevih. Občina načrtuje povezovanje obeh mestnih območij z bolj prijetno urejeno Šolsko ulico.

»V okviru izvedenih ukrepov nameravamo za motorni promet poskusno zapreti Šolsko ulico. Šolska ulica se nahaja delno znotraj območja umirjenega prometa, delno pa znotraj območja omejene hitrosti 30 km/h. S prometno signalizacijo uvedene omejitve ne zaživijo v praksi, saj obstoječa cesta, zgrajena po stari prometni doktrini - z visokim robnikom in ozkim cestiščem - striktno ločuje promet pešcev od prometa kolesarjev in motornih vozil. Za umiritev prometa smo dodatno uvedli tudi hitrostno oviro s prehodom za pešce. S prepovedjo motornega prometa bomo tega zmanjšali in omejili le na dovoz za najnujnejše potrebe stanovalcev.«

Po uvodnem sestanku sodelavcev Občine Škofja Loka in IPOP – Inštituta za politike prostora, se je pripravila okvirna časovnica in ključni koraki projekta. Z namenom lažje komunikacije z deležniki in različnimi javnostmi, so se vse nadaljnje aktivnosti izvajale pod imenovanjem Odprta ulica.

Namen Odprte ulice je bil preizkusiti različne ukrepe za ustvarjanje varnega in prijetnega uličnega prostora, ki bi v prihodnosti lahko postali stalne rešitve. Z izvedenimi ukrepi bi celotni Šolski ulici radi vtisnili značaj mestne aleje, ki bo privlačna, široka in varna zelena pot. Omogočala in spodbujala bo trajnostno mobilnost ter ustvarjala odprt, dinamičen, kakovostno oblikovan javni in prometni prostor, prostor igre in druženja za vse. S povezavo dveh zgodovinsko različnih območij mesta, bo ulica postala hkrati prostor spomina in sedanosti, ki jo posebej privlačen in univerzalno dostopen kulturni in družabni program ter urejenost ulice in območij, ki se neposredno navezujejo nanjo.

2. Odprta ulica

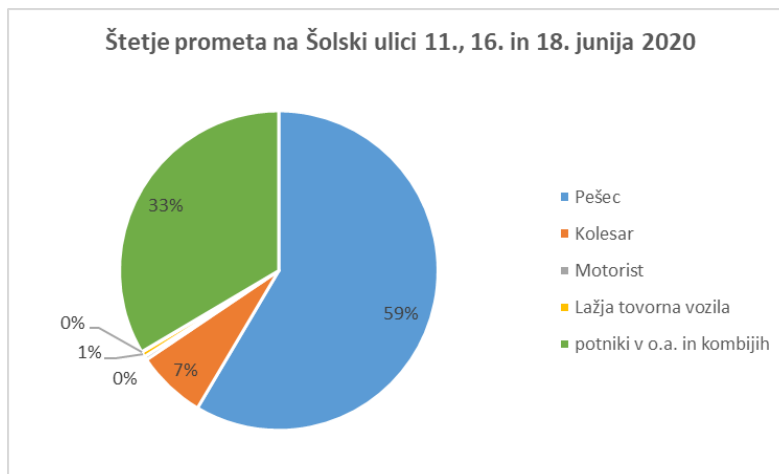
Odprta ulica je projekt odpiranja Šolske ulice v Škofji Loki za igro, druženje, hojo in kolesarjenje. S tem bomo omogočili bolj varen prihod v šolo in prijetne sprehode med mestnim jedrom in območjem nekdanje vojašnice.

S projektom sledimo uveljavljenim konceptom odpiranja ulic za rabo brez avtomobila (angl. Open street). Gre za ukrep odpiranja javnega prostora za ljudi, kjer imajo pešci in kolesarji prednost, tranzitni motorni promet je omejen, omogočen pa je dostop za lokale in lokalne prebivalce. Na ulici se lahko odvija privlačen program. Odprta ulica lahko deluje cel dan, če je to pred osnovno šolo, pa lahko le v času pred začetkom in ob koncu pouka, kar se v tuji praksi imenuje šolska ulica (angl. School streets). Za otroke, ki živijo bolj oddaljeno od šole in ne morejo prihajati v šolo peš, se na ulici uredi tudi t. i. točko Poljubi in odpelji tako, da lahko tudi oni prehodijo vsaj del svoje vsakdanje poti v šolo peš. V primeru Šolske ulice v Škofji Loki smo izvedli oba koncepta, odprto in šolsko ulico.

2.1. Zakaj Odprta ulica

Tekom priprave Celostne prometne strategije občine Škofja Loka se je pokazalo, da je preko 80 % prebivalcev Škofje Loke pripravljenih kratke poti opraviti peš ali s kolesom, če bi bili pogoji za hojo in kolesarjenje boljši. Hkrati se v Škofji Loki veliko ljudi vozi z avtomobilom tudi na kratke razdalje, ki bi jih lahko enostavno opravili peš ali s kolesom.

Šolska ulica v Škofji Loki se že sedaj vse bolj uporablja kot peš ali kolesarska povezava med starim mestom in novim središčem v nekdanji vojašnici ter Kamnitnikom. Štetje prometa med 8. in 18. uro v juniju 2020 je pokazalo, da se na Šolski ulici odpravi nekaj več kot 8.000 ljudi. Od tega je 58,5 % pešcev, 7,1 % kolesarjev, 33,5 % avtomobilov ter 0,9 % ostalih.



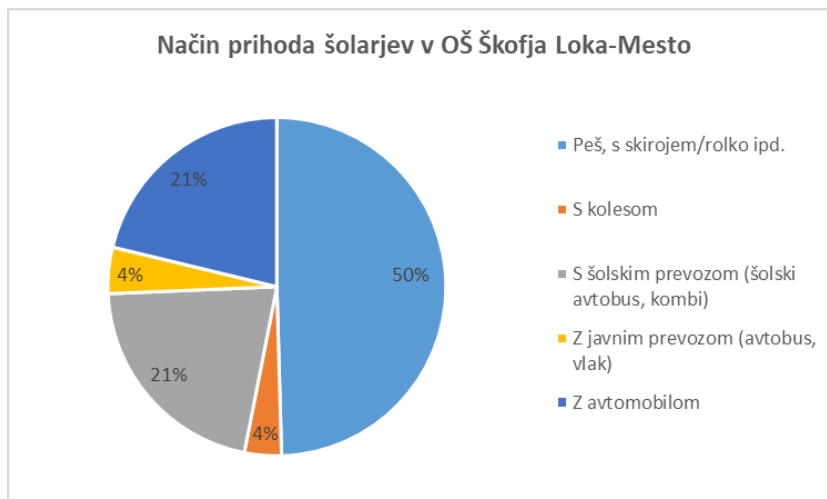
Kljub temu imajo pešci in kolesarji na voljo bistveno manj prostora v primerjavi z avtomobili. Onesnaženje zraka zaradi prometa vpliva na razvoj bolezni dihal. To je lahko posebno problematično prav pri otrocih, ki so najbolj pogosti uporabniki Šolske ulice – ko potujejo v šolo, ter vrtčevskih otroci, ki se vsakodnevno sprehodijo od Vojašnice do mesta. Onesnažen zrak v veliki meri prispeva k razvoju astme in alergij, dolgotrajna izpostavljenost pa poveča verjetnost za razvoj bolezni dihal.



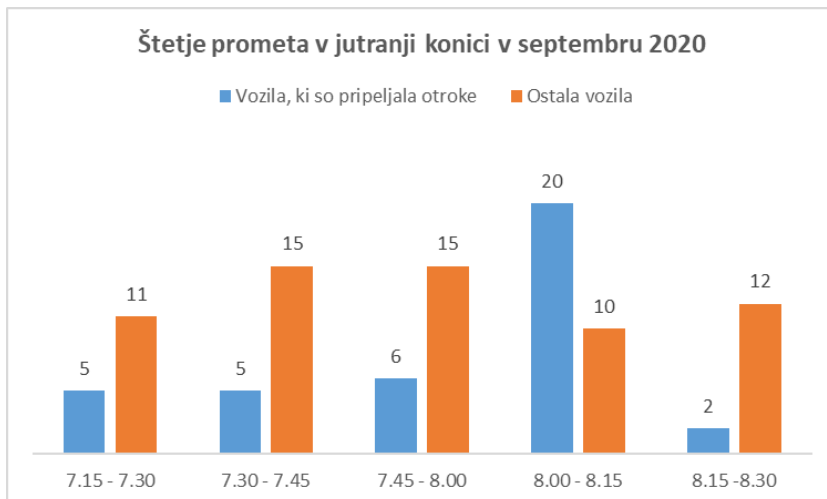
Jutranji zastoj na Šolski ulici 24. septembra 2020 (foto: Andrej Tarfila)

Jutranji avtomobilski zastoji v okolici šole so postali nekaj običajnega tudi v drugih krajih. Raziskave kažejo, da je v slovenske šole pred 30 leti preko 90 % otrok prihajalo peš; samostojno ali v družbi prijateljev. Danes jih v šolo peš hodi bistveno manj vendar ne zato, ker si tega ne bi želeli, ampak zato ker se tako zdi boljše njihovim staršem. To je slabo za vse: preveč avtomobilov v okolici šole slabša prometno varnost za otroke, ki v šolo pridejo peš in slabo vpliva na zrak in hrup v bližini šole. Otroci, ki jih v šolo pripelje avto, so prikrajšani za gibanje in klepet s sošolci na poti, kar vpliva na njihovo pozornost med poukom in na zdravje. Hkrati raziskave mnenja učencev kažejo, da si večina otrok želi prihajati v šolo s kolesom, peš ali skirojem, v družbi prijateljev ali samostojno.

Po podatkih staršev, ki so izpolnili anketo, v OŠ Škofja Loka-Mesto v šolo običajno pride dobra polovica otrok aktivno, četrtnina jih pride v šolo z javnim oz. šolskim prevozom, 21 % pa z avtomobilom.



Na Šolski ulici danes prevladuje tranzitni promet in zato je lahko nevarna za otroke in tudi druge pešce in kolesarje. Vozniki zlasti v zgornjem delu ne upoštevajo omejitve hitrosti, kar je zelo nevarno. Tudi štetje

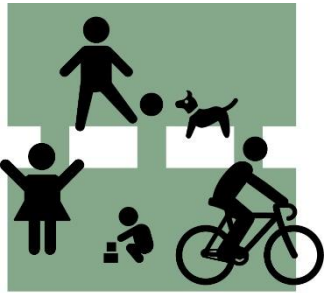


prometa v jutranji konici je pokazalo, da je na Šolski ulici običajno več tranzicijskega prometa. Promet v neposredni okolici šole je nevaren predvsem za otroke, ki pridejo v šolo aktivno in za tiste, ki se pripeljejo v šolo z javnim prevozom in nato del poti opravijo peš.

Na območju bivše vojašnice se oblikuje nov družbeni center z umeščanjem različnih

dejavnosti v prostor in vedno več obiskovalci. Zelo pomembni dejavnosti v tem območju sta mestna tržnica in nov vrtec. Območje vojašnice je s starim mestnim jedrom povezano s Šolsko ulico in s trenutno prometno in urbanistično ureditvijo ne podpira pešcev in kolesarjev ter predvsem otrok, ki so najbolj pogosti uporabniki prostora. Prizadevanjem občine za preoblikovanje prometnega režima na Šolski ulici se pridružujejo ciljne skupine, ki so bile anketirane tekom izvajanja Odprte ulice (osnovna šola – starši, otroci, vodstvo šole, prebivalci in lastniki lokalov na Šolski ulici ter splošna javnost Škofje Loke). Analiza anketiranja posamezne skupine je predstavljena v nadaljevanju.

2.2. Časovnica Odprte ulice

<p>Junij 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priprava celostne grafične podobe, • logotip, • ciljno usmerjene zloženke za starše osnovnošolcev in splošno javnost, • ciljno usmerjeni javni razpravi za stanovalce in lastnike lokalov na Šolski ulici, • analiza obstoječih dokumentov, • priprava ključnih sporočil in besedil za interne spletne strani, lokalne in nacionalne medije, • intenzivna interna komunikacija. 	 <p>ODPRTA ULICA Šolska ulica Škofja Loka</p>
<p>Julij 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izbor in vzpostavitev sodelovanja z lokalnim fotografom Andrejem Tarfilo, • prvo fotografiranje Šolske ulice za prikaz stanja, • začetek priprave prometnega elaborata, • priprava plakatov različnih formatov za ciljno obveščanje javnosti, stanovalcev in lastnikov lokalov, • priprava ključnih sporočil in besedil za interne spletne strani, lokalne in nacionalne medije, • intenzivna interna komunikacija. 	
<p>Avgust 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izbor in vzpostavitev sodelovanja z lokalnim snemalcem Tinom Škrbcem, • priprava dopisov za stanovalce in lastnike lokalov na Šolski ulici ter za organizacije in posameznike, ki so soustvarjali program sobotnih Odprtih ulic, • priprava programa za sobotne Odprte ulice, • priprava dovolilnic za prihod na Šolsko ulico, • priprava plakatov različnih formatov za ciljno obveščanje, • izvedba tiskovne konference na Šolski ulici, • izvedba Info srede na Šolski ulici, • izvedba prve sobotne Odprte ulice, • priprava anket za evalvacijo aktivnosti. 	
<p>September 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Izvedba septembrskih sobotnih Odprtih ulic, • izvedba jutranjih Odprtih ulic, • fotografiranje in snemanje Odprtih ulic, • priprava ključnih sporočil in besedil za interne spletne strani, lokalne in nacionalne medija, • sprotne evalvacije izvedenih aktivnosti, • anketiranje posameznih deležnikov za končno evalvacijo, • priprava poročila. 	
<p>Oktober 2020</p> <ul style="list-style-type: none"> • Priprava poročila, • Predstavitve poročila. 	

Odprta ulica je bila ustrezna rešitev, saj smo z njo povečali prostor za pešce in kolesarje, ki jih je statistično več kot avtomobilov. Hojo in kolesarjenje med območje vojašnice in starim

mestnim jedrom smo naredili bolj privlačno in udobno, varno, s čimer smo na mehek način vplivali na razmislek o spremembah potovalnih navad. Omogočena je bila izkušnja prilagoditve ulice, ki je namenjena ljudem.

3. Izvedba

Odrpta ulica pod sloganom »Šolska ulica bo septembra najbolj vesela ulica na Gorenjskem« je potekala zadnjo soboto v avgustu in vse sobote v septembru in v torek, 22. septembra, med 8. in 18. uro, ter v času delovnih dni od 16. do 22. 9. 2020 v jutranji konici prihoda otrok v šolo, med 7. 15 in 8. 15. uro.

3.1. Začasna zapora

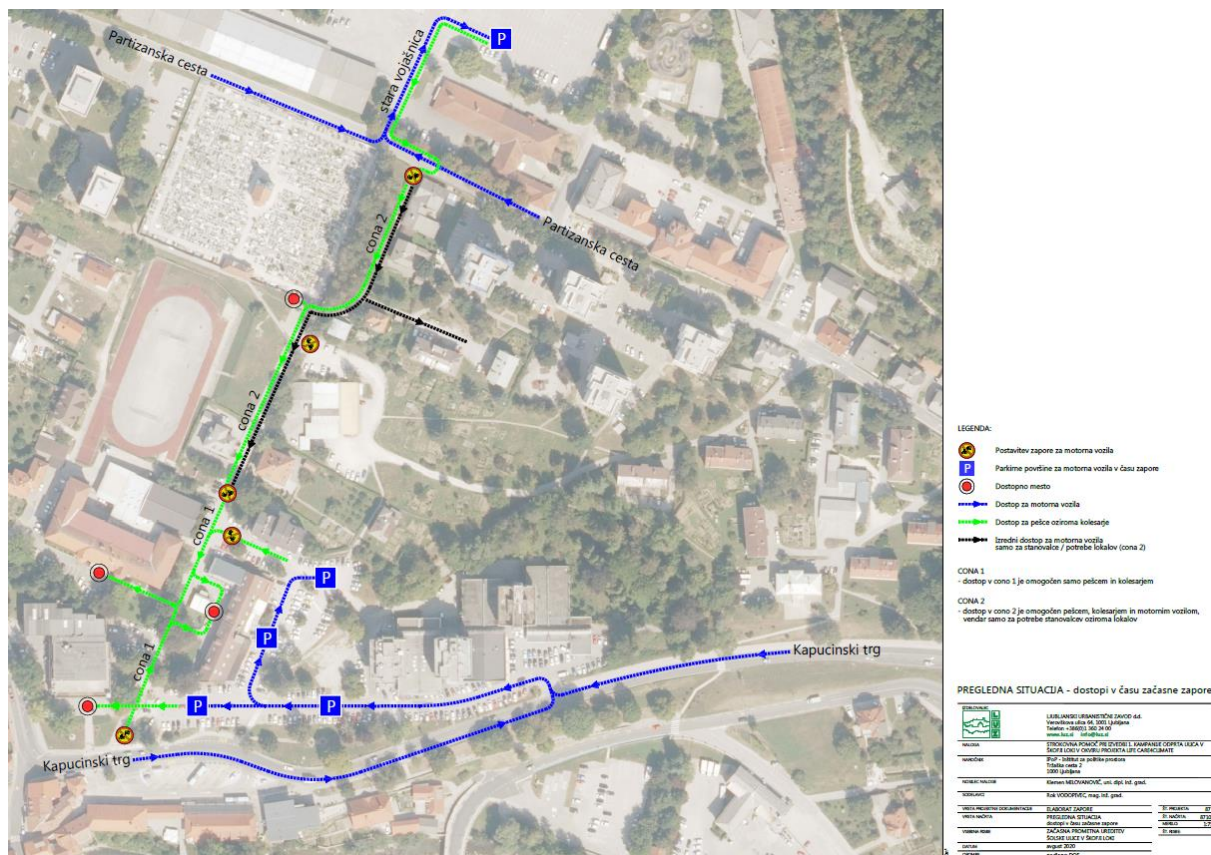
S postavitvijo začasne popolne zapore za motorni promet se je celoten odsek Šolske ulice namenil pešcem in kolesarjem, motorni promet pa se je v tem času na ulici dovolil zgolj izjemoma (za potrebe stanovalcev z dovolilnicami in intervencije). Z vzpostavitvijo popolne zapore za motorni promet se je Šolsko ulico spremenila v promenado za pešce in kolesarje, s čimer se je staro mestno jedro Škofje Loke na južni strani povežalo z območjem stare Vojašnice na severni strani, ki je v današnjem času namenjeno predvsem različnim športnim ter kulturno-umetniškim dejavnostim.

V času postavitve začasne zapore sta se na Šolski ulici vzpostavili dve coni, in sicer cona 1, ki je potekala med južnim križiščem s cesto Kapucinski trg in priključkom dostopne ceste preko javnih parkirnih površin na Šolsko ulico (območje Knjižnice Ivana Tavčarja Škofja Loka oziroma parkirnih mest ob

Osnovni šoli Škofja Loka – mesto), cona 2 pa je potekala od priključka dostopne ceste pri Knjižnici do severnega križišča s Partizansko cesto.

Vsi lokali na šolski ulici se nahajajo v coni 1, kjer so se začasno ukinila vsa parkirna mesta z dostopom preko Šolske ulice, in sicer parkirišče ob trgovskem objektu Nama, ob zahodni strani poslovno-gostinskega objekta in na območju Osnovne šole Škofja Loka–Mesto. Vsa parkirna mesta ob vzhodni strani poslovno-gostinskega objekta oziroma na območju Knjižnice, do katerih se lahko dostopa neposredno iz ceste Kapucinski trg, so se ohranila tudi v času trajanja zapore Šolske ulice. Stranke so lahko dostopale lokalov iz ceste Kapucinski trg in parkirišča Štemarje.

V coni 2 so locirani stanovanjski objekti, kjer se je izjemoma dovolil tudi lokalni motorni promet za potrebe stanovalcev posameznih objektov. Dostop za motorna vozila se je omogočil zgolj iz severne strani, preko križišča s Partizansko cesto, zato se je na območju križišča s Partizansko cesto na Šolski cesti predvidela čelno zapora vozišča z možnostjo prehoda za posamezna motorna vozila z dovolilnico. V času zapore se je zaradi spremenjene prometne ureditve na odseku Šolske ulice, ki je v obstoječem stanju urejen kot enosmerna ulica, prometni režim začasno spremenil v dvosmernega. Zaradi predvidenih majhnih prometnih obremenitev je to možno kljub precej ozki širini vozišča ob vzhodnem robu pokopališča.



Dostopnost Šolske ulice v času zapore za avtomobilski promet.

3.2. Sobotna Odprta ulica

Odpiranje ulic za ljudi in omejevanje tranzitnega prometa navadno spremlja tudi program. Namen programa je preusmeriti avtomobilski pogled na ulice k razmisleku o javnem prostoru, ki ni nujno namenjen zgolj avtomobilom, temveč ljudem. Program je bila spremljajoča dejavnost Odprte ulice, kamor so ljudje prišli na trajnosten način, se tam družili z ostalimi in so lahko izrazili svoje mnenje o prihodnjih načrtih Šolske ulice.

Ob sobotah se je del dneva na Šolski ulici odvijal program, ki je bil zelo dobro obiskan. Tudi ostalih, naključno mimoidočih je bilo nekaj, ki so se s polnimi vrečami zelenjave iz tržnice vračali proti domu. Kar nekaj časa je minilo, da so se ljudje osvobodili misli, da se morajo držati le pločnika pri sprehodu po Šolski ulici in se po njej podali kar sredi ulice. Preostanek dneva je bila Šolska brez programa, kljub temu so preko različnih kanalov bili občani povabljeni, da na njej postojijo, se družijo. K temu so pripomogle mize in stoli, ki so na ulici bile cel dan.



Opazno je bilo občutno zmanjšanje uporabnikov Šolske ulice po 12. uri, kar se pripisuje tržnici na območju stare vojašnice, ki se tudi zaključi ob tej uri. Temu je pripomogel tudi program Odprte ulice, ki se je izvajal do 12. ure.

Nekaj izzivov programa so predstavljale spreminjajoče se razmere v povezavi z virusom COVID-19. Kljub poslabšanju epidemiološkega stanja in posledično odpadlemu programu ob Dnevu brez avtomobila (22. 9.) ter zadnjo Odprto ulico (26. 9.), se je zapora za tranzitni promet ohranila.

3.3. Jutranja Odprta ulica

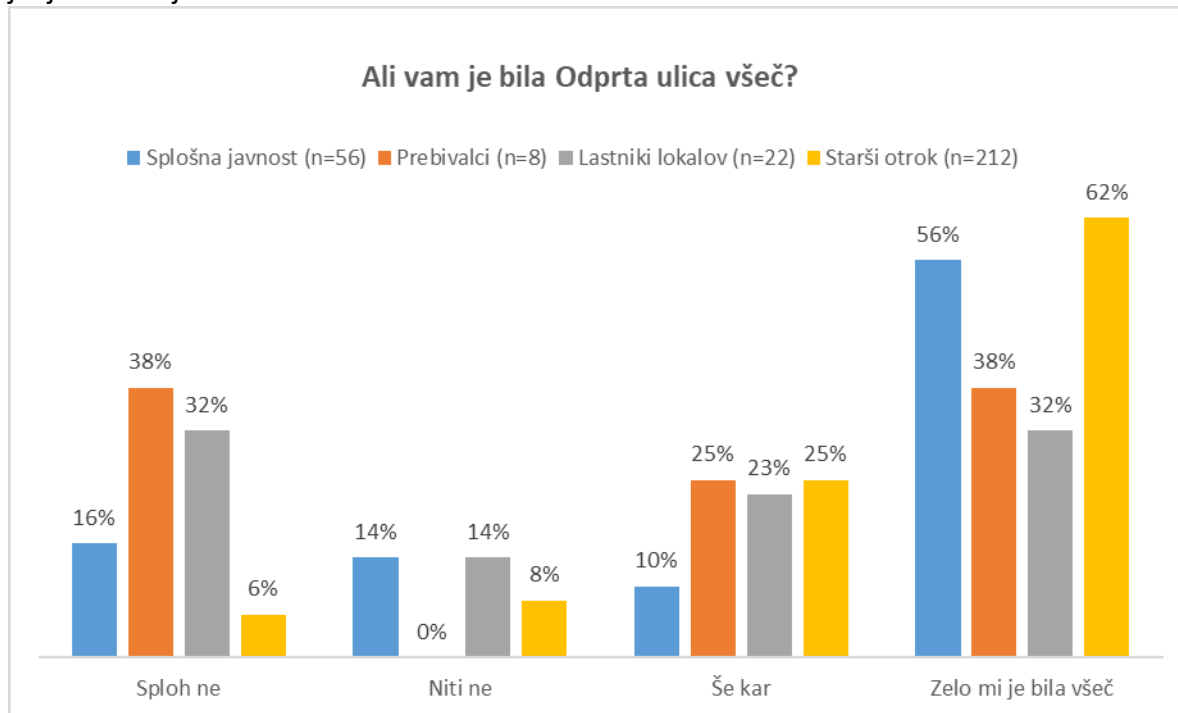
Poleg sobotnih Odprtih ulic s programom, se je izvedla še Odprta ulica v jutranji konici v delovnih dneh od 16. do 22. septembra 2020, v času Evropskega tedna mobilnosti. Na tak način se je v praksi zagotovila bolj varna pot tudi za najmlajše šolarje, ki so se v teh dneh lahko po Šolski ulici do šole sprehodili sami oz. v družbi svojih prijateljev.

V tuji praksi se za zapiranje ulic za tranzitni promet v času prihodov otrok v šolo uveljavlja ime »šolska ulica« (angl. school street). V podporo peš hoji najmlajših šolarjev bo v Škofji Loki je bil organiziran Pešbus, ki je na OŠ Škofja Loka-Mesto že stalnica. Za tiste, ki živijo bolj daleč in so jih starši primorani pripeljati v šolo, pa so bile urejene postaje Poljubi in odpelji. To so posebej označena varna mesta na katerih lahko starši odložijo otroke, jih poljubijo in se odpeljejo naprej, otroci pa pot do šole nadaljujejo samostojno.

4. Evalvacija

Sodelovanje z javnostjo je nujen del demokratičnega političnega sistema in urejanja prostora. Če se sodelovanju z javnostjo izogibamo, se nam to pogosto vrne v obliki nepotrebnih napetosti, nezaupanja, nasprotovanja javnosti ali celo protestov. Zgodnje in ustrezno vključevanje javnosti ta tveganja bistveno zmanjša. Ob tem so rešitve, oblikovane skupaj z

javnostjo, praviloma boljše, saj nihče ne pozna prostora bolje od tistih, ki ga uporabljajo vsak dan. In ker so rešitve, ki jih je javnost sooblikovala, med ljudmi boljše razumljene in sprejete, jih je tudi lažje izvesti.



V grafikonu predstavljeni podatki, so bili zbrani z anketami v tednu po Odprti ulici. Največjo naklonjenost Odprti ulici so izkazali starši in splošna javnost. Prebivalci na Šolski ulici so v enakem deležu izkazali naklonjenost in nasprotovanje, hkrati pa jih je četrtnina izrazila delno naklonjenost. Enako velja tudi za lastnike lokalov, ki pa so bili vseeno nekoliko bolj kritični do Odprte ulice pri ostalih vprašanjih, ki so podrobneje pojasnjena v sledečih podpoglavjih. Najbolj naklonjeni Odprti ulici so bili učenci OŠ Škofja Loka – mesto, vendar pa vlogo in odziv otrok na Odprto ulico obravnavamo ločeno v naslednjih poglavjih.

4.1. Prebivalci in lastniki lokalov na Šolski ulici, splošna javnost

Kljub deljenim mnenjem o ukrepu Odprta ulica je prevladalo mnenje vseh treh ciljnih skupin, da se naj promet na Šolski v prihodnje načrtuje tako, da bo v prednosti razvoj pogojev za aktivno mobilnost in omeji tranzitni promet:

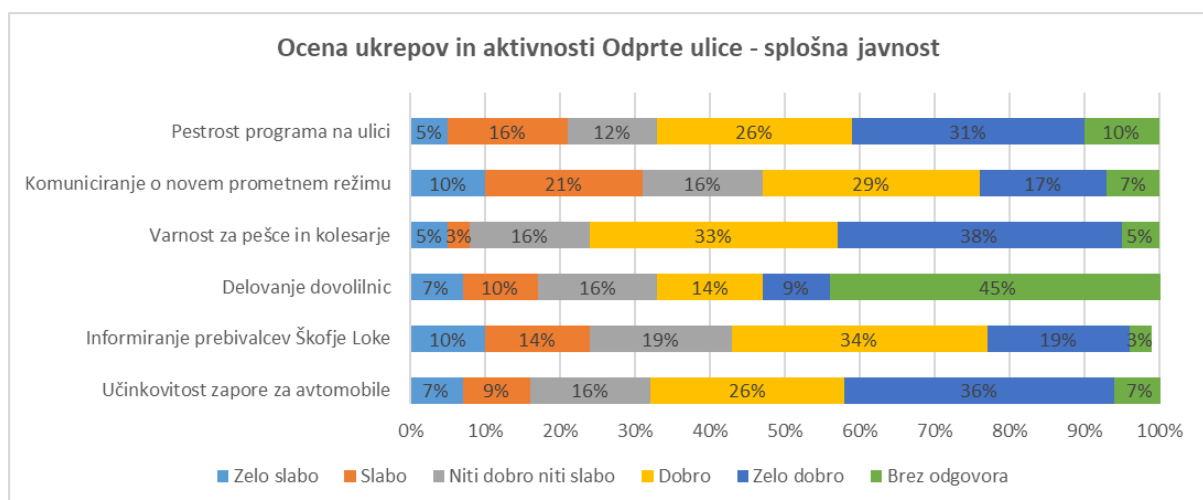
- Da bodo lokacije čim bolj dostopne za pešce in kolesarje, dovoljena naj bo le vožnja prebivalcev in lastnikov lokalov.
- Da bo zagotovljena varnost ljudi, predvsem otrok.
- Da se upošteva potrebe vseh: pešcev, kolesarjev in avtomobilom, ob tem, da se največ pozornosti nameni varnosti pešcev, predvsem otrok.



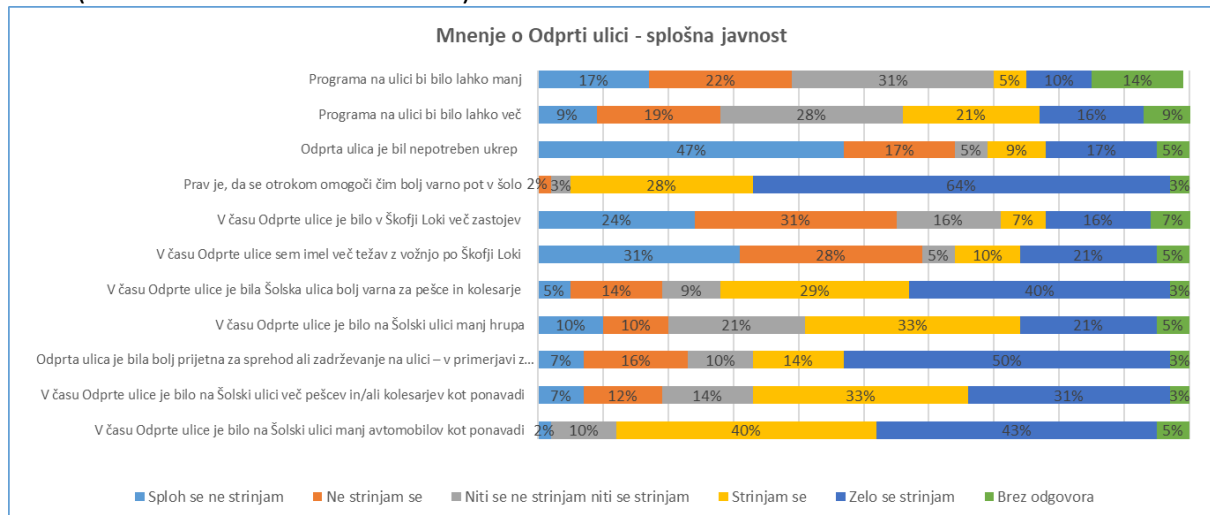
4.1.1. Splošna javnost

Mnenje splošne javnosti smo preverjali na terenu tekom izvajanja Odrpote ulice, kjer je bilo opazat in z anketami po koncu izvajanja Odrpote ulice (n=56). Splošna javnost je na terenu izražala splošno naklonjenost Odrpiti ulici in dolgoročni preureditvi Šolske ulice, ki bo zagotavljala boljše pogoje za hojo in kolesarjenje ter omogočala varnejši приход učencev v šolo.

Anketo po izvedeni Odrpiti ulici je izpolnilo 56 predstavnikov splošne javnosti, katere glavni rezultati so predstavljeni v nadaljevanju.



Posebno pozitivno so ocenili učinkovitost zapore za avtomobile (31 % zelo dobro in 26 % dobro), varnost za pešce in kolesarje (38 % zelo dobro in 33 % dobro) ter pestrost programa na ulici (36 % zelo dobro in 26 % dobro). Najbolj negativno je bilo ocenjeno komuniciranje o novem prometnem režimu (10 % zelo slabo in 21 % slabo), ter informiranje prebivalcev Škofje Loke (10 % zelo slabo in 14 % slabo).



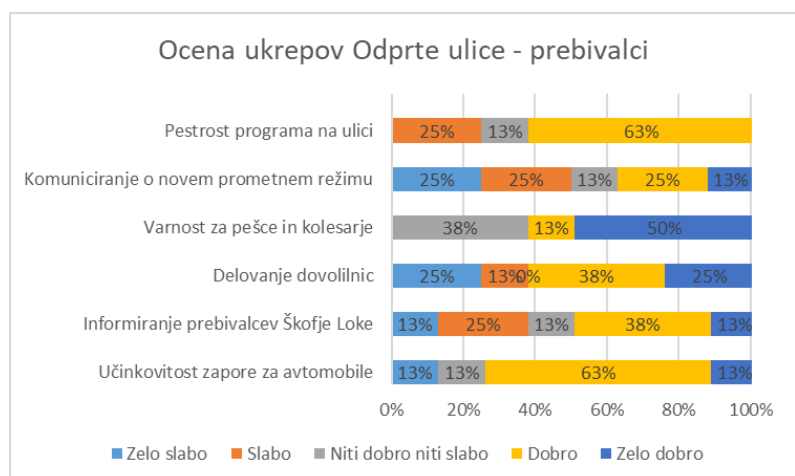
Vprašani so se najbolj strinjali s trditvijo, da se mora otrokom omogočiti varno pot v šolo, da je bila Šolska ulica bolj prijetna za sprehod in zadrževanje na njej, ter da je na njej bilo manj avtomobilov kot po navadi. Sploh se niso strinjali, da so v času Odprte ulice imeli več težav z vožnjo po Škofji Loki in da je bilo v času Odprte ulice več zastojev na drugih cestah.

4.1.2. Prebivalci Šolske ulice

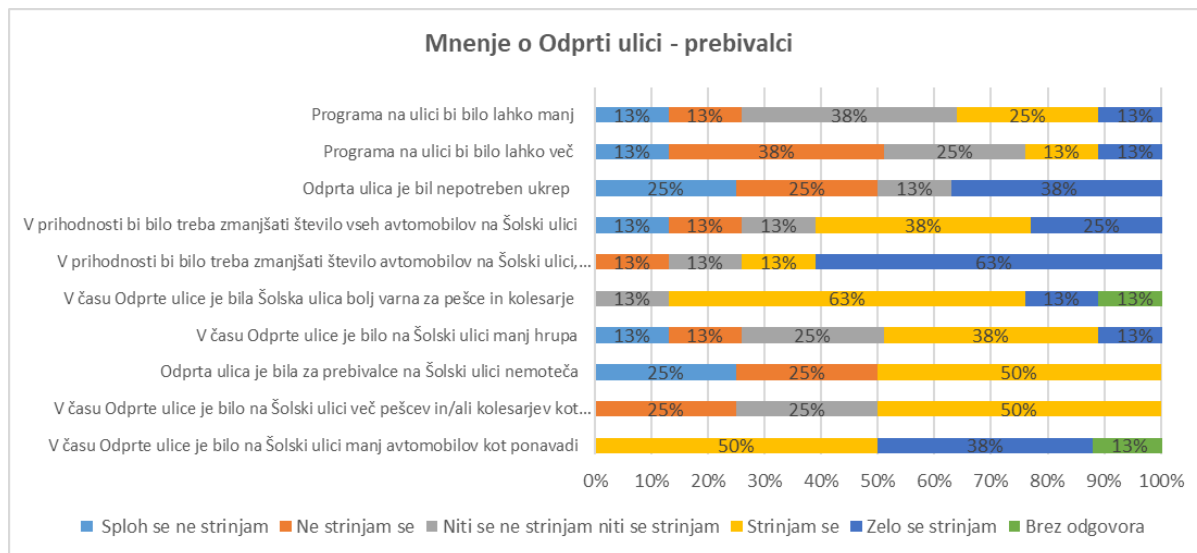
Prebivalci Šolske ulice so v juniju 2020 bili povabljeni na posebno razpravo ciljno namenjeno njim, da izrazijo svoje mnenje, skrbi in druge misli povezane s preureditvijo Šolske ulice. Razprave sta se udeležili dve osebi.

Posebno anketo, namenjeno prebivalcem Šolske ulice je izpolnilo osem oseb. Kljub temu, da se zdi število izpolnjenih anket nizko, je potrebno opomniti, da je posamezna oseba podala mnenje za celotno gospodinjstvo.

Na Šolski ulici se nahaja 31 gospodinjstev, kar pomeni, da mnenje zajema 25 % prebivalcev Šolske ulice. Poleg tega so nekateri poslali svoje mnenje posebej na zato namenjeni elektronski naslov, ki so navedena v sklepnem delu podpoglavja. Prebivalci Šolske ulice so najbolj ocenili ukrepe iz vidika varnosti za pešce in kolesarje, delovanje dovolilnic in učinkovitost zapore za avtomobile.



Prebivalci Šolske ulice se najbolj strinjajo, da je v prihodnosti potrebno zmanjšati število avtomobilov, z dovoljenim dostopom za prebivalce in da je v času Odprte ulice bilo na cesti manj avtomobilov in več pešcev in kolesarjev kot po navadi.. Deljeno mnenje je so izrazili v zvezi s tem, če je bila Odprta ulica zanje moteča .



Svoje mnenje so posebej izrazili tudi preko elektronske pošte in anket v zadnjem delu:

»predlagam, da se šolska ulica (npr.) s količkom zapre za promet in omogoči vožnja le prebivalcem, lastnikom lokalov, dostavi. po mojem je pa tudi nujno, da se zaradi varnosti otrok v zgornjem delu šolske, desno od pokopališča pri zapuščeni hiši, naj se naredi še ležeči policaj, saj otroci, ki gredo po šolski gor in prečkajo cesto v smer proti šolski 10 in 11 zaradi žive meje sploh ne vidijo nasproti vozeči avtomobil«.

»šolska ul. je tudi del, ki ga vedno pozabljate.. do št. 10 in 11. tu ni nobene signalizacije. motoristi ogrožajo pešce in otroke. postavite ležeči policaj. izgovor, da niste lastnik si nekam vtaknite. zaprite promet od knjižnice na šolsko z fizičnimi ovirami. zaprite kafič nasproti šole,.ker uniučuje zelene pobršine in dajte nazaj igrala... ce je to poanta zaprte ulice prijazne otrokom.«

»kot prebivalec šolske ulice sporočam da je odprta ulica totalno nesmiselna in nepriročna za vse njene prebivalce. dejavnosti ki jih hočete izvajati sodijo v mestno jedro kateremu je bila namenjana prenova.«

»v tem poskusnem obdobju je bila zelo slaba komunikacija glede dostopa osebnih avtomobilov od in do svojih domov. en dan, ko so bile postavljene zapore, mi je bil preprečen dostop do mojega doma na šolski ulici 10, tako da sem potem mogla parkirat pri sosednji stolpnici. zanima me, kako bi bil omogocen dostop drugih, ki bi prisli meni na obisk?«

»za prireditve naj se uporablja trg pod gradom, ne cesta!«

»mogoče razmisliti o zaprtju uvoza s partizanske ceste s čimer bi bistveno zmanjšali tranzitni promet na šolski ulici.«

»Pozdravljam umiritev prometa a Šolski ulici. Bojim pa se, da na koncu ne bo nič. Le velik pomp v septembru... potem pa tako, kot vedno Psi lajajo karavana gre dalje.

... Zaprite prehod mimo knjižnice in tržnice in naredite še kak ležeči policaj pri frizerju. Tam fantje lepo stopijo na gas in gonijo po ulici. To bo umirilo promet, ne pa table in pobožne

želje. V celoti prepovejte promet za vsa motorna vozila razen stanovalce med 19h in 6h. Tako se bomo znebili še prepotentnežev, ki visijo v kafiču in ne zmorejo 20metrov peš ...»

»Šolska ulica je iz časov moje mladosti iz makadamske pešpoti postopoma postala precej široka asfaltirana cesta. O zaprtju ulice za motoriziran promet se je v preteklosti že mnogo govorilo, ulica pa se je vedno bolj širila in ustvarjali so se pogoji za motoriziran promet. Razumem, da razvoj zahteva svoje - ne razumem pa, da je potrebno prav vse površine nameniti tudi avtomobilskemu prometu. Ves čas se v sredstvih javnega obveščanja govori o pešcih kot o ranljivem deležniku v prometu, ko pa je potrebo razmisliti o nekaj korakih peš, da bi del poti obvarovali pred motoriziranim prometom, izgubimo pamet in razsodnost. Ne želim se spuščati v popolni demanti navedb gospoda Jemca. Je pa pri njegovih navedbah potrebno upoštevati, da gospod ni prebivalec ulice, ampak ima v ulici zgolj poslovne prostore. Iz drugih kontaktov poznam nasprotovanje odprti ulici iz iste hiše, kjer so prostori v lasti g.Jemca.

Šolska ulica ima dva konca in jaz poznam drugega: stičišče s Partizansko cesto, ki je vedno bilo in je še vedno problematično. Ni res, da ni bilo nikoli nesreč - pa še kako je pokalo! K sreči zgolj material, človeških žrtev res ni bilo. Znak za enosmerno cesto ob končnem kraku ulice je upoštevanja nevreden za marsikoga, ki se, sicer z zavedanjem, da krši pravila, požene proti izhodu na Partizansko cesto. Če tak voznik želi oceniti, ali lahko zavije na glavno cesto, mora kar krepko potisniti sprednji del avta iz stranske smeri. Verjemite, da vozečemu po Partizanski cesti ni prijetno, ko izza žive meje naenkrat zagleda vsiljivca na svojem pasu. Res je, Partizanska cesta ima po novem omejitve 30 km/h. Osebnost pa se mi zdi zelo nesmiselno in nevarno, da vozniki, ki želijo zapeljati v Šolsko ulico, vzvratno zapeljejo na glavno cesto, da dajo prostor vozniku, ki dela prekršek. Kot rečeno - teh prekrškarjev ni za vzorec, ampak so postali kar pravilo.

Druga nesrečna točka v zgornjem kraku Šolske ulice je "pešpot", ki so jo naredili pešci ob pokopališkem zidu. Čeprav je najnovejši prehod za pešce na cesti izjemnih dimenzij, ne seže do tistih, ki so se odločili prečkati cesto ob koncu zidu - spet neprijetno presenečenje za voznika po Partizanski cesti, ko se izza zidu nenadoma pojavi človek! Pogosti uporabniki te ceste smo takih prizorov vajeni, pa kljub temu osebno še vedno "zmrznem", ko se izza zidu pojavi otrok ali starejši človek. Kljub nizkim hitrostim na cesti garancije za uspešno ustavljanje ni. Odprta Šolska ulica za pešce bi pretečo nevarnost vsekakor izničila.

Pa še razmišljanje o teh nekaj korakih, ki naj bi jih šolarji naredili peš: vsak korak šteje in pri osveščenih starših jutranji sprehod do šole ne bi pomenil nadomestila za celodnevno gibanje po svežem zraku. Menim pa, da bi otrokom veliko pomenilo tistih nekaj besed, ki jih lahko pred poukom spregovorijo s svojim prijateljem potem, ko so jih starši ali spremljevalci oddali na parkirišču.

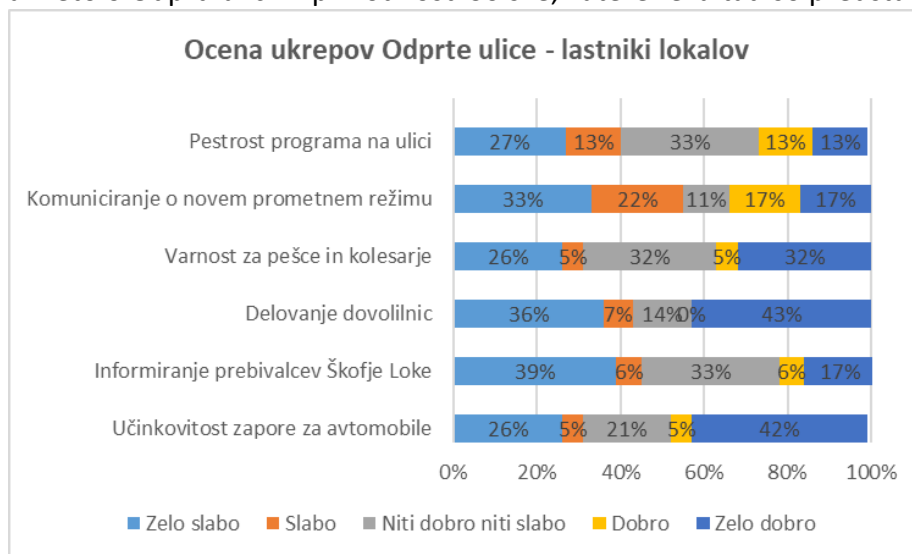
Razpravljati o tem, koliko izpušnim plinom bi se izognili z odprto Šolsko ulico, je nesmiselno. Menim, da je potrebno zavzeti stališče, da ni nujno, da se do cilja vedno pripeljemo z avtom - dostava pred šolo je lahko tudi model, ki ga prepogosto vidimo: avti, parkirani izven označenih mest ob vhodu v trgovine, lokale...

Pobuda za ulico, ki bi bila namenjena v glavnem pešcem, pozdravljam in se pridružujem tistim, ki imajo enako mnenje - po zapisu v časopisu je tudi teh kar nekaj.«

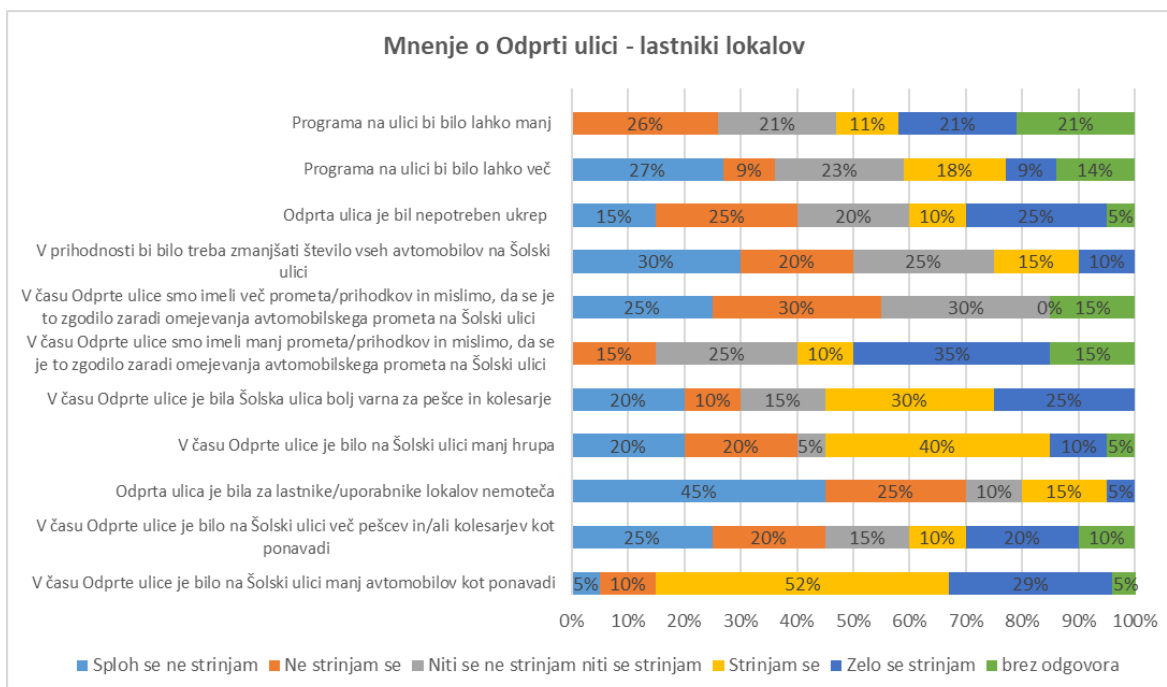
4.1.3. Lastniki lokalov na Šolski ulici

Ob Šolski ulici se nahajajo številne javne mestotvorne ustanove in centralne dejavnosti, ki ji dajejo značaj in živahen utrip: osnovna šola s športnim parkom, knjižnica in blagovnica, Radio Sora, gostinski lokal, mestno pokopališče, notar, idr.

Zanje je bila pripravljena posebna javna razprava v juniju 2020, ki se je udeležilo šest predstavnikov. Dva in dvajset predstavnikov lastnikov lokalov je izpolnilo njim namenjeno anketo o Odprti ulici in prihodnosti Šolske, katere rezultati so predstavljeni v nadaljevanju.



Zelo dobro so ocenili delovanje dovolilnic, učinkovitost zapore in zagotavljanje pogojev za pešce in kolesarje. Zelo slabo so ocenili informiranje in komuniciranje o Odprti ulici ter na drugi strani delovanje dovolilnic.



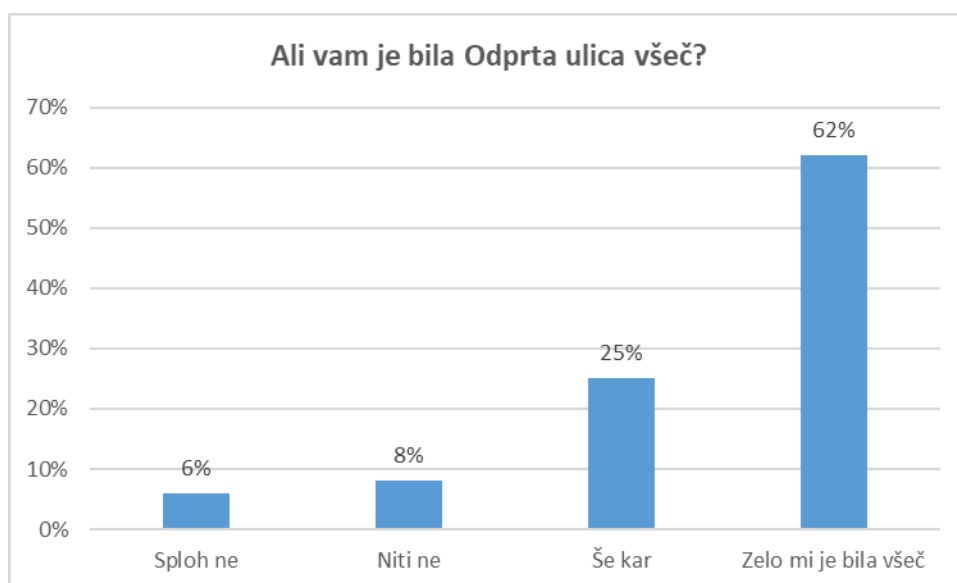
Največ strinjanja pri lastnikih lokalov je bilo s trditvijo, da je na Šolski ulici bilo manj avtomobilov kot ponavadi, ter v povezavi s prihodki od njihove dejavnosti. Glede na odgovore na ankete so zaradi Odprte ulice imeli manj prihodkov. Strinjali so se tudi s

trditvijo, da je bila Šolska ulica bolj varna za pešce in kolesarje in da je bilo na njej manj hrupa. Na drugi strani so v veliki večini ocenili, da je bila Odprta ulica zanje moteča.

4.2. Starši učencev in učenci OŠ Škofja Loka-Mesto

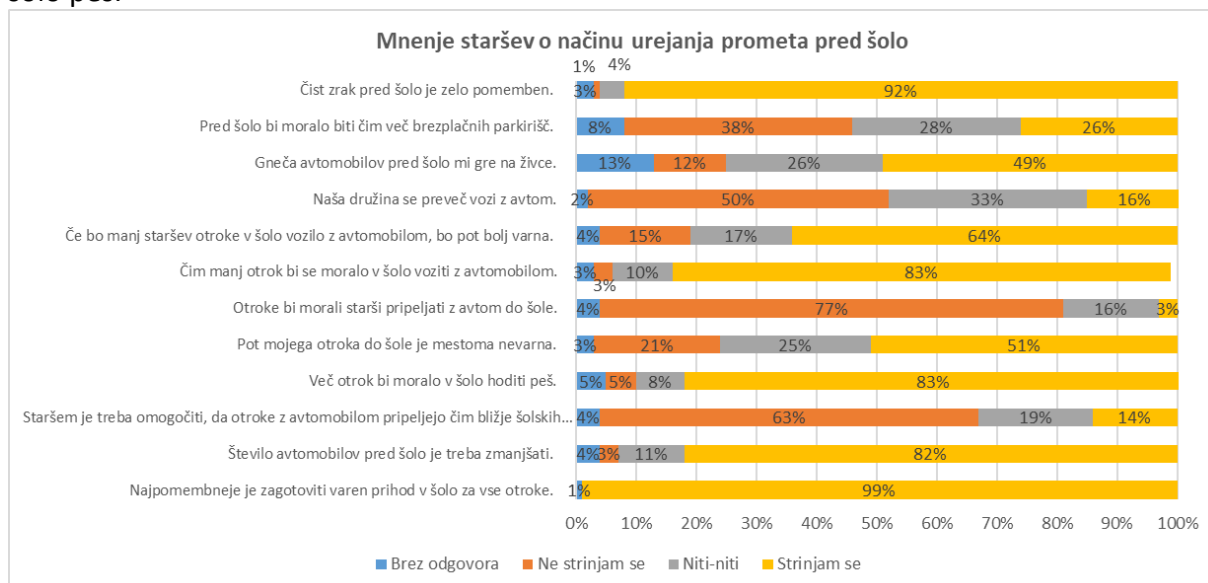
Jutranja Odprta ulica v času Evropskega tedna mobilnosti je zahtevala posebno obravnavo, zato je bilo mnenje staršev in učencev OŠ Škofja Loka-Mesto zelo pomembno. Slednje so učiteljice anketirale pred (n=107), med (n=436) in po (n=362) izvedbi Odprte ulice s preprostim dvigom rok v razredu. Starši so bili pozvani k izpolnjevanju ankete preko platforme E-Asistent, na katero so se odzvali v velikem številu (n=212).

4.2.1. Starši otrok



Staršem učencev OŠ Škofja Loka-Mesto je bila Odprta ulica zelo všeč v 62 % in 25 % jih je označilo, da jim je bila Odprta ulica še kar všeč.

Staršem je najpomembnejše zagotoviti varen prihod otrok v šolo, čist zrak pred šolo in da bi se v šolo moralo pripeljati z avtomobilom čim manj otrok oz. da bi jih moralo čim več hoditi v šolo peš.



Poleg visoke udeležbe staršev pri anketiranju, so le-ti pokazali največjo pripravljenost za izražanje mnenj o Odprti ulici, ki so zapisana spodaj:

»v času jutranje \ "konice\ " se mi zdi zapiranje ulice relativno smiselno, nikakor pa ni smiselno zapiranje ulice za cel dan (v sobotah pa šole ni, tako da sobotna zapiranja nimajo veze z varnostjo otrok na poti v šolo:). morda velja razmisliti o tem, da bi namesto zaprtja ulice imeli enosmerni promet. sicer pa v primerjavi s stiuacijami drugje po sloveniji (po pričevnijih sodelavcev), prometna situacija okoli šole, kot je trenutno (dovoz otrok do šole), ni problematična. moje mnenje: stroka naj pove, kaj je najbolj varno, pri tem pa naj upošteva tudi (ne)pretočnost avtomobilov skozi šk. loko (če je šolska ulica zaprta, se poveča gneča na drugih odsekih). ampak, kot rečeno, varnost otrok naj bo na prvem mestu! še misel glede podnebnih sprememb: če je ulica odprta, se z avtom peljem 500m, če je zaprta, grem okoli in naredim 1000m - v katerem primeru moj avto proizvede več ogljičnega odtisa:)?«

»naj bo šolska ulica zaprta za promet vedno, ne samo določene dni«

»tak režim bi morali vzpostaviti za vse dni v letu, razen za stanovalce čez cel dan šolsko ulico zapreti. bravo za projekt.«

»pozdravljeni, v bistvu ne vem, kaj ste želeli z anketo ugotoviti in zato bom opisno podala svoje odgovore. pot v šolo je veliko daljša od kratkega odseka šolske ulice. za zagotovitev varne poti v šolo bi bilo treba celostno obravnavati prometno ureditev v škl. zaprtje kratkega odseka šolske ulice, po moje mnenju samo otežuje pot staršem, ki morajo zaradi različnih razlogov otroka odložiti pred šolo. moja otroka hodita v šolo peš, želela bi si, da bi hodila po bolj varni poti, vendar je šolska ulica najmanj problematičen odsek.«

»odprta ulica v času šolskega pouka naj postane stalnica vse dni pouka«

»verjetno veljaki razmišljajo o varni poti v šolo... odprta ulica zna biti del rešitve, vendar naj bo vedno zaprta za avtomobile, ne samo nekaj dni. vzporedno pa je potrebno zagotoviti pretočnost prometa, kar pa terja tehten premislek in ima za posledico investicije v infrastrukturo. vendar tudi projekt odprte ulice ni zastoj in morda so se zmotili, ko so mislili, da ne «

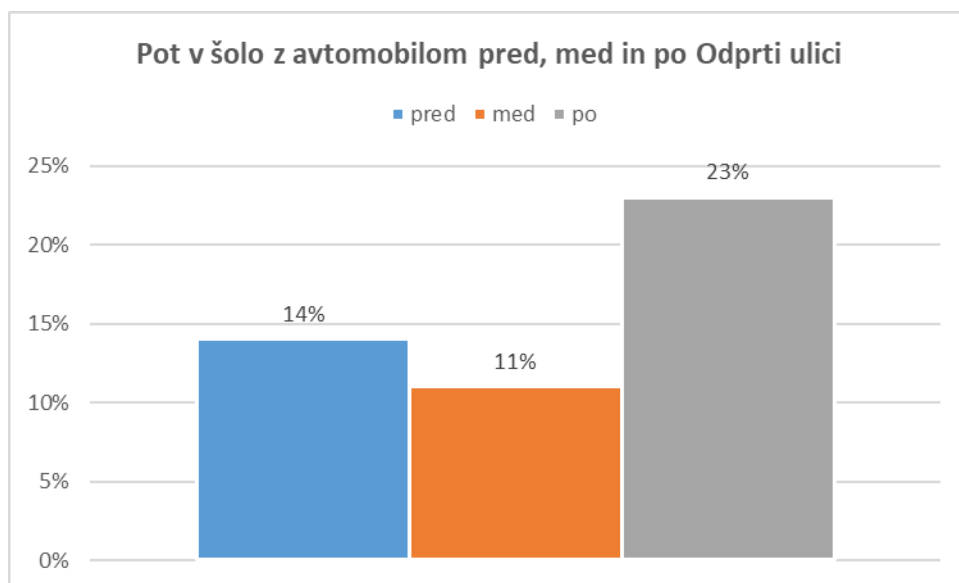
»pozdravljeni! v šolo moramo voziti otroka, ker smo predaleč za peš. všeč mi je bil nastavljen slogan, \ "poljubi in odpelji\ ". tako smo se z otrokoma dogovorili za stop točko, kjer jih spustim, del poti gresta sama peš. super ideja, super vzpodbuda :-).bo imel daljnosežnih posledic.«

»za odprto ulico je potrebno v okolici šole preurediti cestno infrastrukturo. ko bo to urejeno je odprta ulica odlična ideja«

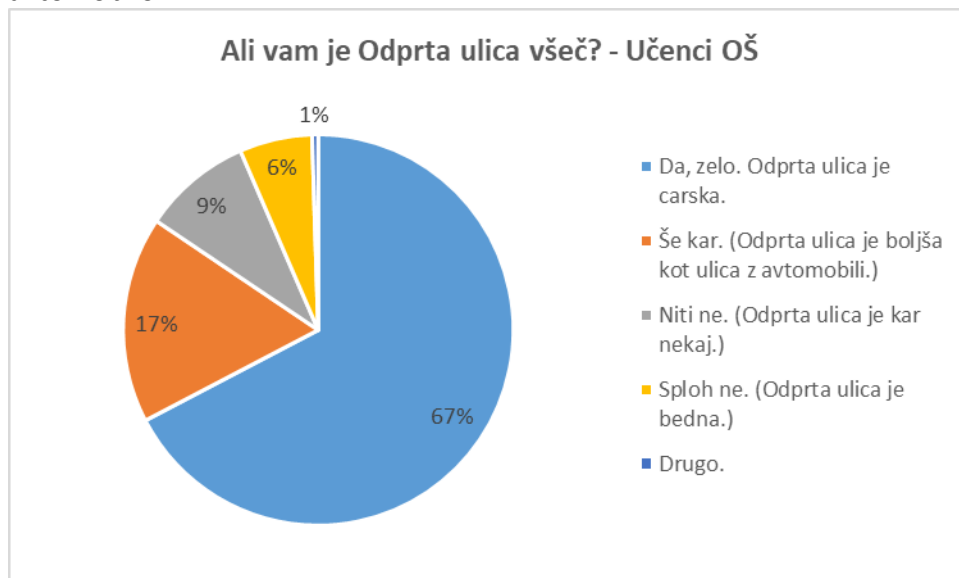
»naši otroci žal nimajo varne poti do šole, upam, da bo v prihodnosti bolje«

4.2.2. Učenci OŠ Škofja Loka-Mesto

Vključevanje mnenj otrok pri ukrepih sprememb prometnih režimov je zelo dragoceno. S tem jih vzgajamo veščin za varno samostojno sodelovanje v prometu in smiselno jih je vključevati tudi v prihodnosti pri načrtovanju varnih šolskih poti in nove prometne ureditve na Šolski ulici. S tem se jim omogoči izkušnja, da postanejo aktivni udeleženci v prometu in da razvijajo zdrave potovalne navade.



V splošnem smislu Odprta ulica ni vplivala na spremembo potovalnih navad pri učencih – po Odprti ulici je celo več otrok kot pred Odprto ulico v šolo prišlo z avtomobilom. Vendar pa to ne pomeni, da Odprta ulica ni dosegla namena: med samo Odprto ulico je pol manjši delež otrok v šolo prihajalo z avtomobilom, kot po Odprti ulici, in manjši delež kot pred Odprto ulico. Torej smo za čas Odprte ulice zmanjšali delež otrok, ki v šolo prihaja z avtomobilom na 11%. To kaže, da velja razmisliti o trajnih ukrepih, če želimo, da se manj otrok v šolo pripelje z avtomobilom.



Kot se kaže tudi v dveh drugih raziskavah, si malo otrok želi prihajati v šolo z avtomobilom. Le 5 % otrok pravi, da je to njihov najljubši način prihoda v šolo, medtem ko bi jih peš ali s kolesom v šolo prihajalo kar 82,5 odstotkov. Glede na podatke, pridobljene z anketami en teden po koncu Odprte ulice, 84,5% učencev je Odprta ulica bolj všeč kot običajen režim na Šolski ulici. Od tega jih kar 67,12 % pravi, da je Odprta ulica carska.

5. Primeri ukrepov

Skupina ukrepov	Ukrep	Opis	Opombe
Mehki (hitro izvedljivi) ukrepi	Šolska ulica	Prometni režim – omejitev vožnje motornih vozil v času jutranje konice z novo signalizacijo.	Potreben nadzor upoštevanja signalizacije, ki določa omejitve za avtomobile.
	Poslikava Šolske	Skupaj z učenci se tla na Šolski ulici poslikajo tako, da zbuja vtis šolskega dvorišča.	Potrebno je prilagoditi občinske odloke. Poslikava se lahko izvede s potrditvijo nove ureditve s strani župana.
	Poljubi in odpelji	Poljubi in odpelji točka, kjer starši odložijo otroke.	Gre samo za označitev točke <i>poljubi in odpelji</i> , podobno kot v času Odprte ulice.
Infrastrukturni ukrepi	Izogibališča	Ulico se bistveno zoži, tako, da je srečevanje vozil oteženo. V ta namen se razmeroma na gosto uvedejo izogibališča.	S tem postane vožnja z avtomobilom manj udobna, zato se število vozil zmanjša. Ukrep vsebuje tveganje – da se ob zgostitvi prometa, recimo v jutranji konici, ulica napolni z avtomobili, kar oteži hojo in kolesarjenje.
	Ozka ulica	Ulico se zoži na cca. 4 metre in razširi se pločnik. Robnik se zniža, tako se omogoči srečevanje.	S tem postane vožnja z avtomobilom manj udobna, zato se število vozil zmanjša.
	Skupni prometni prostor	Cela ulica je skupna površina, ni ločevanja na pešce in kolesarje. Ulica se tlakuje in oprepi z urbanim pohištvom in ozelenitvijo.	Skupni prometni prostor kot ideja temelji na sporazumevanju uporabnikov ulice. Tveganje je, da bi ob konicah avtomobili zavzeli preveč prostora, napolnili ulico in izrinili pešce, še posebej šibkejših - otroke. Zato v primeru skupnega prometnega prostora svetujemo uveljavljanje omejitev za tranzitni promet.
	Fizična omejitev za	Na sredini Šolske, približno pri	Smiselno je imeti še en količek pri kapucinskem trgu in uveljavljati

	tranzitni promet	knjižnici, se umesti potopne količke, ki so dvignjeni. Tako se Šolska spremeni v dve slepi ulici in zmanjša se tranzitni promet.	jutranjo Odprto ulico, omejitev v času konice, da se ne bi pred šolo pojavila zgostitev prometa ter nepravilno in nevarno obračanje. To se smiselno poveže z novo točko Poljubi in odpelji.
	Enosmerna Šolska	Enosmerna bi zmanjšala količino (tranzitnega) prometa.	Tveganje je prehitra vožnja, saj enosmerne spodbudijo voznike k hitrejši vožnji. Zato je v tem primeru potrebno za umiritev prometa zamikati os ulice, umestiti šikane, ulično pohišstvo in pasove posebnega, glasnejšega tlaka.
	Posebno mesto Poljubi in odpelji	Infrastrukturno urejena točka poljubi in odpelji.	Posebej urejena točka, ki omogoča hiter izstop in obračanje.
	Omejitev dostopa do Šolske ulice	S količki se omeji dostope do Šolske iz stranskih ulic (Štemarjev, parkirišča pri stari Tržnici itd). Namen je zmanjšati količino avtomobilov na Šolski.	Občina ni latnica nekaterih povezovalnih cest. S tem se lahko oteži dostop do predmetnih parkirišč.
Spremljevalni ukrepi	Priključek Štemarji	Ureditev priključka, da omogoča hitrejše vključevanje na državno cesto.	Obstaja percepcija, da je vključevanje iz parkirišča Štemarji težko.
Organizacijski ukrepi	Mobilnostni načrt za osnovno šolo, knjižnico ipd.	Z mobilnostnim načrtom lahko zmanjšamo število avtomobilskih prihodov.	Zmanjšali bi vožnjo z avtomobilom po Šolski s strani zaposlenih na šoli, v knjižnici ipd.
	Pešbus, Bicivlak	Organizirana aktivna pot v šolo. Izboljšanje možnosti za	To posredno lahko zmanjša število avtomobilov pred šolo, saj ima več otrok možnost prihoda peš ali s kolesom.

		aktivni prihod v šolo.	
	Izboljšanje povezav z javnim prometom	Analizira se shemo linij in frekvenco voženj z javnim prometom ter tako zagotovi boljšo povezanost Šolske s postajo in ostalimi deli kraja.	Poveča se delež uporabnikov Šolske, ki imajo dobro možnost dostopa z javnim prometom.
	Sistem sopotništva	Posebna Facebook stran za organizacijo sopotništva v Škofji Loki.	Uporabniki Šolske lažje najdejo sopotnike ali prevoz. Tako se več zaposlenih lahko pripelje z istim vozilom.

6. Povzetek

Prijava občine Škofja Loka je bila izbrana na povabilu IPoP – Inštituta za politike prostora za pomoč občinam pri prilagajanju prometa razmeram epidemiji COVID-19. Občina načrtuje preureditev prometne ureditve Šolske ulice, s poudarkom na izboljšanju varnosti in udobnosti za hojo in kolesarjenje. Občina bi rada poudarila značaj mestne aleje na Šolski, saj ulica povezuje območje nekdanje vojašnice, kjer se vzpostavlja nov družbeni center in staro mestno jedro, ki je živahno predvsem ob sobotah in popoldnevih.

Odperta ulica pod sloganom »Šolska ulica bo septembra najbolj vesela ulica na Gorenjskem« je potekala zadnjo soboto v avgustu in vse sobote v septembru in v torek, 22. septembra, med 8. in 18. uro, ter v času delovnih dni od 16. do 22. 9. 2020 v jutranji konici prihoda otrok v šolo, med 7. 15 in 8. 15. uro. V tem času se je na ulici izvedla začasna zapora za motorni promet – lastniki lokalov so dobili dovolilnice za parkiranje na bližnjem parkirišču, prebivalci pa dovolilnice za dostop do doma.

Odperta ulica je projekt odpiranja Šolske ulice v Škofji Loki v prvi vrsti za pešce in kolesarje ter za igro, druženje, hojo in kolesarjenje. Namen je bil preizkusiti različnečasne ukrepe za ustvarjanje varnega in prijetnega uličnega prostora, na podlagi katerih bi bili lahko utemeljeni stalni novi ukrepi.

Začasni ukrepi so bili utemeljeni :

- Na Celostni prometni strategiji občine Škofja Loka.

80 % prebivalcev Škofje Loke pripravljenih kratke poti opraviti peš ali s kolesom, če bi bili pogoji za hojo in kolesarjenje boljši. Hkrati se v Škofji Loki veliko ljudi vozi z avtomobilom tudi na kratke razdalje, ki bi jih lahko enostavno opravili peš ali s kolesom.

- Na podatkih iz štetja prometa.

Štetje prometa med 8. in 18. uro v juniju 2020 je pokazalo, da se na Šolski ulici odpravi nekaj več kot 8.000 ljudi. Od tega je 58,5 % pešcev, 7,1 % kolesarjev, 33,5 % avtomobilov ter 0,9 % ostalih. Kljub temu imajo pešci in kolesarji na voljo bistveno manj prostora v primerjavi z avtomobili.

- Na značilnosti, da gre za ulico, ki vod do osnovne šole in vrtca

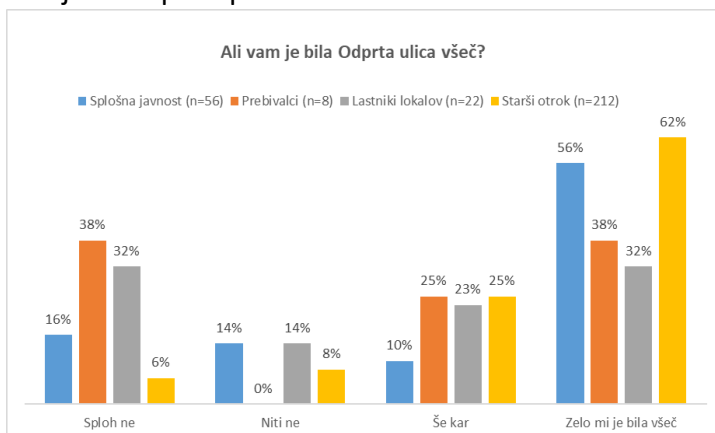
V OŠ Škofja Loka-Mesto v šolo običajno pride dobra polovica otrok aktivno, četrtnina jih pride v šolo z javnim oz. šolskim prevozom, 21 % pa z avtomobilom (vir). Vožnja otrok v šolo z avtomobilom je slaba za vse: preveč avtomobilov v okolici šole slabša prometno varnost za otroke, ki v šolo pridejo peš in slabo vpliva na zrak in hrup v bližini šole. Otroci, ki jih v šolo pripelje avto, so prikrajšani za gibanje in klepet s sošolci na poti, kar vpliva na njihovo pozornost med poukom in na zdravje.

- Na Šolski ulici prevladuje tranzitni promet.

Na šolski veliko voznikov avtomobilov ki ne upoštevajo omejitev hitrosti. V času jutranje konice, ko je na Šolski ulici največ otrok, je tam več tranzitnega prometa kot staršev, ki pripeljejo otroke v šolo.

- Odprta Šolska je večini ljudi všeč.

Anketiranje pred, med in po Odprti ulici kaže, da je spremembam Šolske ulice z izboljšanjem pogojev za hojo in kolesarjenje ter onemogočanje tranzitnega prometa naklonjena večina ciljnih skupin – prebivalci in lastniki lokalov na Šolski ulici, šola, starši in otroci, splošna javnost.



Sobotna Odprta ulica je bila pospremljena s programom. Namen programa je preusmeriti avtomobilski pogled na ulice k razmisleku o javnem prostoru, ki ni nujno namenjen zgolj avtomobilom, temveč ljudem. Največjo naklonjenost Odprti ulici so izkazali starši in splošna javnost. Prebivalci na Šolski ulici so v enakem deležu izkazali naklonjenost in nasprotovanje, hkrati pa jih je četrtnina

izrazila delno naklonjenost. Enako velja tudi za lastnike lokalov, ki pa so bili vseeno nekoliko bolj kritični do Odprte ulice pri ostalih vprašanjih.

Kljub deljenim mnenjem o ukrepu Odprta ulica je prevladalo mnenje vseh treh ciljnih skupin, da se naj promet na Šolski v prihodnje načrtuje tako, da bo v prednosti razvoj pogojev za aktivno mobilnost in omeji tranzitni promet:

- Da bodo lokacije čim bolj dostopne za pešce in kolesarje, dovoljena naj bo le vožnja prebivalcev in lastnikov lokalov.
- Da bo zagotovljena varnost ljudi, predvsem otrok.
- Da se upošteva potrebe vseh: pešcev, kolesarjev in avtomobilom, ob tem, da se največ pozornosti nameni varnosti pešcev, predvsem otrok.

