

Območje varnih poti v šolo v Solkanu

6. 9.–17. 9. 2021

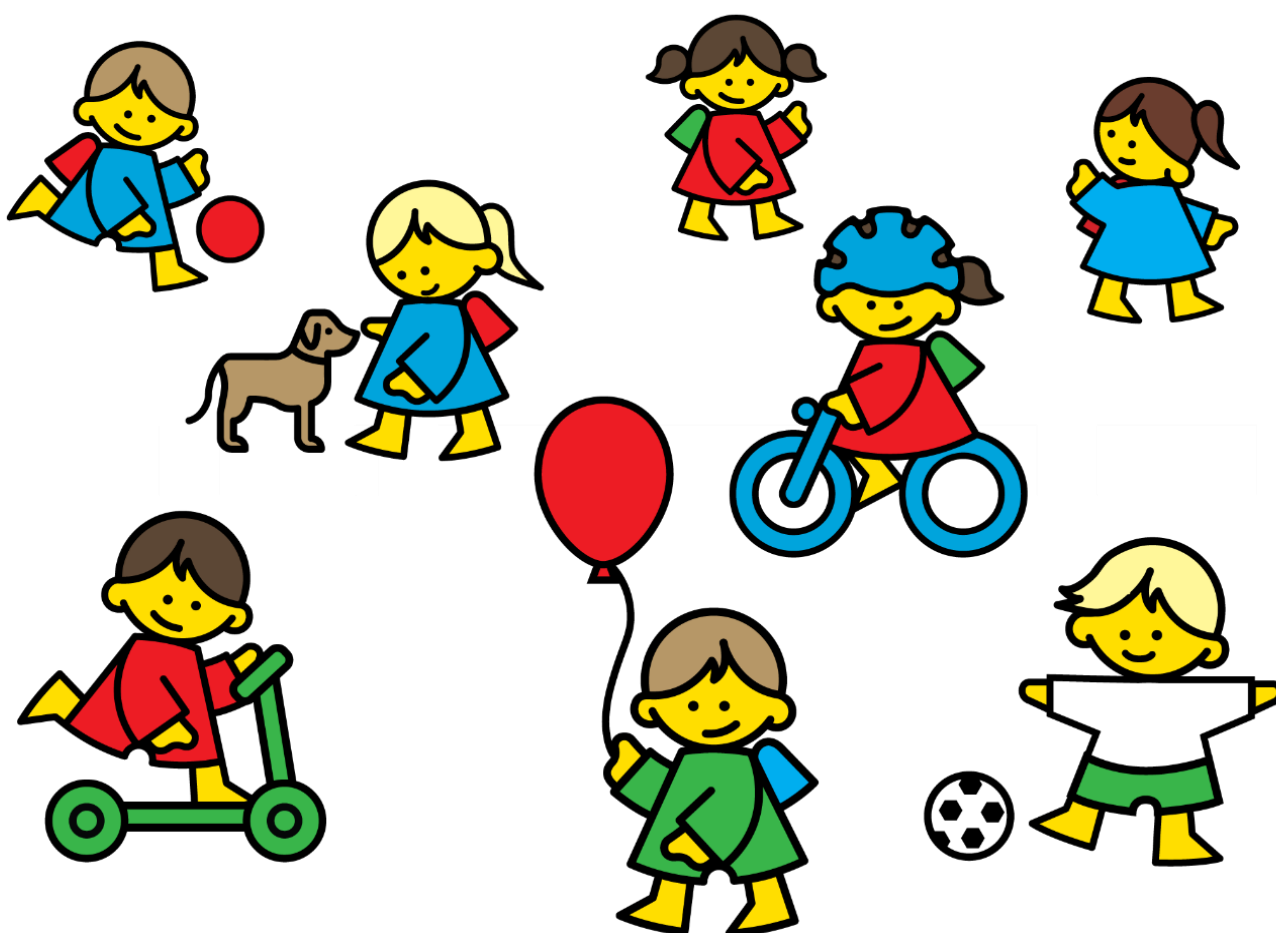
Evalvacijsko poročilo

September 2021

Nela Halilović, IPoP – Inštitut za politike prostora

Aidan Cerar, IPoP – Inštitut za politike prostora

Andrej Cvar, konzultant za prometno varnost, iPlan



Vsebina

1. Uvod	3
1.1. Izhodišča za začasno ureditev Šolske ulice.....	3
2. Začasna ureditev Šolske ulice.....	5
2.1. Utemeljitev svežnja ukrepov začasne prometne ureditve.....	5
3. Štetje prometa.....	11
4. Mnenja različnih ciljnih skupin o začasni prometni ureditvi	13
5. Povzetek	19
5.1. Evalvacija začasno izvedenih ukrepov.....	20
5.2. Predlog ukrepov pri dolgoročni spremembi prometne ureditve na Šolski ulici.....	22

Šolska ulica – Območje varnih prihodov v šolo je del aktivnosti projekta LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007), ki je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstev Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

1. Uvod

IPOP je 2. junija 2021 k sodelovanju povabil občine, ki bi želele z novim šolskim letom preizkusiti ukrep *Šolska ulica – Območje varnih prihodov v šolo*, katerega namen je izboljšanje varnosti in udobnosti šolske poti. Ukrep prinaša novost, in sicer omejevanje motornega prometa v času prometnih konic (npr. pred začetkom ali po koncu pouka), dopoldne ali za preko celega dne.

Najbolj prepričljivo prijavo sta pripravili Osnovna šola Solkan in Mestna občina Nova Gorica, s podporo krajevne skupnosti Solkan. Skupaj si prizadevajo za spodbujanje aktivnih prihodov otrok v šolo. Osnovna šola Solkan se nahaja na Šolski ulici, med nepreglednima in nevarnima križiščema z ulico Milojka Štrukelj in z ulico Žabji kraj. Na Šolski in okoliških ulicah je pomanjkljiva varna infrastruktura za šolsko pot. Te ulice so tudi precej prometno obremenjene ravno v konicah začetka pouka.

Z namenom zagotavljanja varnih poti v šolo, smo preizkusno za dva tedna, med 6. in 17. septembrom 2021, spremenili prometno ureditev in omejili motorni promet v odseku Šolske ulice pred šolo. V okviručasne prometne ureditve je motorni promet pred šolo potekal enosmerno, po enem voznem pasu proti severu, hitrost vožnje je bila omejena na 20 km/h. Na drugem voznem pasu ob šoli je bila urejena površina za hojo, vožnjo s kolesom in s skirojem v obe smeri.

1.1. Izhodišča začasno ureditev Šolske ulice

Šolska ulica danes ne omogoča varne poti v šolo

Mestna občina Nova Gorica, Osnovna šola Solkan in KS Solkan si dalj časa prizadevajo za ureditev Šolske ulice v okolici šole, ki bi omogočala varen prihod otrok v šolo. Sedanja ureditev odseka ceste neposredno ob šoli ni urejena tako, da bi učencem in ostalim ranljivim udeležencem omogočila varno in sproščeno sodelovanje v prometu na Šolski ulici. Ob šoli je namreč v času konic večje število avtomobilov, ki so nevarni za otroke, ki pridejo v šolo aktivno, hkrati pa je pomanjkljiva infrastruktura za pešce in kolesarje.

Prometna in prostorska ureditev pred šolo omogoča dovoz otrok na dvorišče s parkirišči pred šolo, kar dodatno poslabšuje varnost in preglednost v prometu. Skupno 45 parkirnih mest uporabljajo zaposleni na šoli in starši vrtčevskih otrok in prvošolcev, ki jih pripeljejo. Posebej nevaren del dvorišča je del poševno urejenih parkirišč pred južno fasado osnovne šole dostop do katerih je urejen enosmerno in brez zagotovljenih varnih peš in kolesarskih površin. Na Šolski ulici je urejen dvosmerni promet, z nivojsko dvignjenimi pločniki na obeh straneh ceste. Hitrost je na odseku ob šoli omejena na 30 km/h, v tem odseku je tudi nameščenih pet grbin, ki dodatno vplivajo na hitrost vožnje pred šolo.

Začetek šolskega leta je priložnost za spremembo potovalnih navad

Termin uvedbečasne prometne ureditve je bil izbran, ker je začetek šolskega leta najprimernejši čas za spreminjanje oziroma oblikovanje novih potovalnih navad staršev in otrok. V tem času je tudi velik delež medijskega prostora namenjen poročanju o tej temi, s tem pa je učinek ozaveščanja in informiranja večji.

Prenova Šolske ulice v prihodnosti

Občina načrtuje celovito prenovo Šolske ulice v prihodnosti na način, da bo prednostno urejena za varnost šolarjev – pešcev in kolesarjev. S tem namenom je bila časna dvotedenska ureditev med drugim tudi priložnost za opazovanje in analizo kaj se zgodi s prostorom, če se na ulici omeji motorni promet.



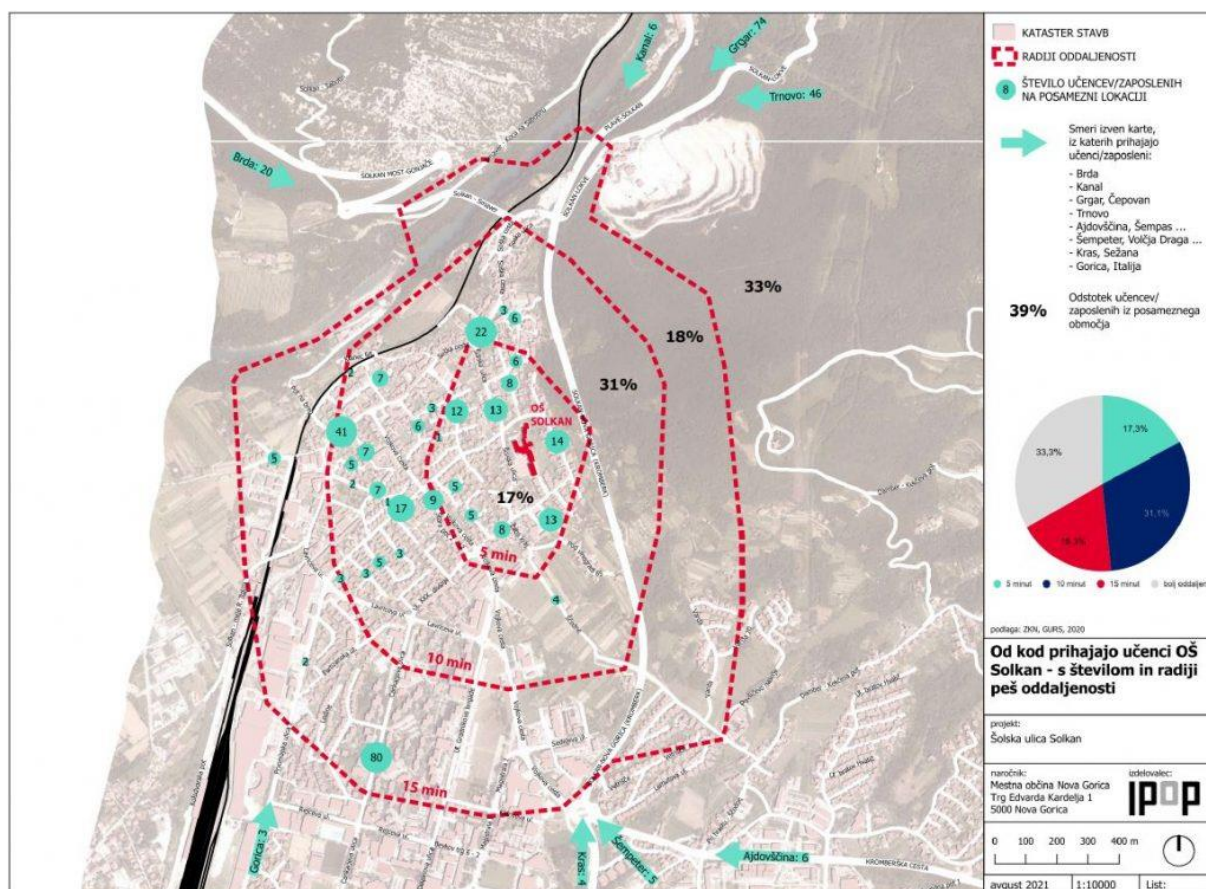
Stanje pred OŠ Solkan (vir: Medobčinska redarska služba MO Nova Gorica, Občine Ajdovščina in Občine Brda)

Razdalje učencev, ki obiskujejo OŠ Solkan so kratke

Raziskava ob pripravi mobilnostnega načrta OŠ Solkan v letu 2016 je pokazala, da je v šolo prihajalo približno 40 % otrok z avtomobilom, kljub temu da je 64 % šolarjev živel v oddaljenosti do 2 km. To je razdalja, ki jo lahko vsakdo opravi aktivno. Drugim otrokom, ki živijo bolj oddaljeno je na voljo šolski avtobus. Tudi analiza naslovov šolarjev v letu 2021 je pokazala, da več kot dve tretjini šolarjev živi v območju, od koder lahko pridejo v šolo peš v manj kot 15 minutah, preostali delež otrok pa ima na voljo šolski avtobus. Izjema je manjši delež otrok, ki prihajajo iz drugih občin (drugega šolskega okoliša) in nimajo zagotovljenega šolskega avtobusa.

Odlaganje otrok v neposredni okolici šole negativno vpliva na stanje okolja, na zdravje otrok in njihovo dobro počutje. Jutranja vožnja prikrajša otroke za koristno telesno dejavnost in druženje z vrstniki. Tudi otroci bi raje prišli v šolo s kolesom, peš ali s skirojem, kažejo ankete, kar je vseč tudi njihovim učiteljem. Otroci, ki pridejo v šolo peš, s kolesom ali skirojem, so pri pouku bolj zbrani in lažje sledijo programu. Naužili so se svežega zraka in jutranjega klepeta z vrstniki.

Karta lokacij učencev in zaposlenih OŠ Solkan z radiji oddaljenosti peš in s kolesom (Vir: IPoP)



2. Začasna ureditev Šolske ulice

Namenčasne ureditve je bil izboljšati pogoje za varno in sproščeno aktivno pot v šolo za čim večji delež otrok. Čeprav so je moč najti številne nevarne točke na ravni celega šolskega okoliša, smo z začasnimi ukrepi naslavljali predvsem izboljševanje pogojev za hojo in kolesarjenje na odseku Šolske ulice pred šolo. To je namreč prostor, kjer je koncentracija učencev najvišja, saj se tu združijo poti učencev, ki pridejo iz različnih delov kraja, hkrati pa je to tudi cilj potovanja staršev, ki otroke do šole pripeljejo z avtomobilom.

Cilj ukrepov, ki skupaj tvorijo sveženj ukrepov imenovan Območje varnih prihodov v šolo je bil:

- Povečati delež otrok, ki v šolo hodi peš.
- Zmanjšati število avtomobilov, ki se v času jutranje šolske konice pripeljejo po odseku Šolske, ki je bil predmet ukrepov.
- Zmanjšati število avtomobilov na Šolskem parkirišču.
- Povečati prostor za otroke ob zahodni šolski fasadi.

2.1. Utemeljitev svežnja ukrepov začasne prometne ureditve

Omejitev hitrosti za motoriziran promet na 20 km/h

Z znižanjem omejitve hitrosti vožnje se skrajša tudi zavorna pot avtomobilov in zmanjša se možnost nastanka resnejših poškodb v primeru prometne nesreče. Pot ustavljanja vozila na mokrem vozišču pri 30 km/h je 17 m, pri 20 km/h pa le 9 m. Kljub znižanju hitrosti se potovalni čas podaljša zanemarljivo malo, prometna varnost pa je bistveno večja.

Enosmerna prometna ureditev in nova površina za pešce in kolesarje

Enosmeren promet je bil urejen na zahodnem voznem pasu dela Šolska ulice. Vzhodni vozni pas, ki je bližje šoli, je bil namenjen pešcem in kolesarjem. S tem smo omogočili več prostora za pešce in kolesarje, hkrati pa je to olajšalo izstop otrok iz vozil oziroma avtobusa, saj je bilo prehitevanje vozila, ki se je ustavilo nemogoče, kar pomeni, da se je ob izstopanju otroka iz vozila promet ustavil. S tem je bila zagotovljena varnost otrok, saj je lahko otrok po izstopu iz vozila varno pomaknil na novo območje za pešce in kolesarje. Ob tem se je zmanjšala udobnost vožnje z avtomobilom za tiste, ki niso pripeljali otrok, to pa vpliva na zmanjšanje števila voženj z avtomobilom. Ukrep je vplival na bolj urejeno prometno situacijo pred šolo in večjo predvidljivost prihodov otrok v šolo.

Zagotovitev varnega območja za dostop do šole in omejitev dostopa za del zaposlenih in starše starejših otrok na šolsko parkirišče v obeh konicah

Nevaren del dvorišča se je zaprl za promet in opremil z klopmi in stojali za kolesa. S tem se je zagotovila varna površina za druženje in igro učencev ter prostor v katerem lahko varno in udobno pričakajo prihod staršev in/ali avtobusa.



Namesto 13 parkirišč ob zahodnem delu OŠ Solkan je sedaj varno dvorišče s kolesarskimi stojali, preko katerega lahko otroci varno dostopajo do šole peš. (Foto: Zagon)

Na preostalem delu parkirišča je bil opredeljen del parkirišč rezerviranih za zaposlene pod pogojem, da so bili upravičeni do dovolilnice in parkirišča niso uporabljali v času jutranje konice med 7:30 ter po 8:00 uri zjutraj. Za preostale zaposlene je bil pripravljen prikaz informacij z različnimi možnostmi alternativnega dostopa do šole.



PARKIRNI REŽIM NA PARKIRIŠČU PRED ŠOLO
OD 6.9.2021 do 17.9.2021

- KRATKOTRAJNO PARKIRANJE Z DOVOLILNICO ZA STARŠE Z OTROCI V VRTCU
- KRATKOTRAJNO PARKIRANJE Z DOVOLILNICO ZA STARŠE Z OTROCI V PRVEM RAZREDU
- PARKIRANJE Z DOVOLILNICO ZA ZAPOSLENE S PREPOVEDJO DOSTOPA MED 7:30 in 8:30

Razporeditev dostopa do parkirišč pred OŠ Solkan z dovolilnicami. (Vir: Aleksandra Torbica)

Starši vrtčevskih otrok in prvošolcev so prejeli dovolilnice, s katerimi so lahko dostopali do šolskega parkirišča. Ostali so imeli dostop do šolskega parkirišča omejen. Po nekajdnevnih izkušnjah smo omogočili dostop z dovolilnico tudi staršem drugošolcev v času popoldanske konice. To je vplivalo na manjšo gnečo avtomobilov ter manj manevriranja v neposredni bližini šole in večjo varnost za učence, ki pridejo v šolo aktivno.



PRIKAZ DOSTOPNOSTI DO OŠ IN VRTEC SOLKAN
ZA ZAPOSLENE V ČASU TRAJANJE AKCIJE
in nimajo alternative uporabe osebne vozila
za prihod na delo

Parkirišče ob železniški postaji Solkan
Oddaljenost: ~750 m – peš ~ 9 min
Izposoja javnih koles: Da

Severni del Ulice Gradnikove brigade
Oddaljenost: ~750 m – peš ~ 9 min
Izposoja javnih koles: Da

Vzdolž Vojkove ulice
Oddaljenost: ~400 m – peš ~ 5 min
Izposoja javnih koles: Ne

Vzdolž ulice Za vinogradi (za muzejem)
Oddaljenost: ~400 m – peš ~ 5 min
Izposoja javnih koles: Ne

Vzdolž Ceste IX. Korpusa - pred spomenikom
Oddaljenost: ~400 m – peš ~ 5 min
Izposoja javnih koles: Ne

- OŠ IN VRTEC SOLKAN
- Železniška postaja
- Postaja mestnega avtobusa (2)
- Lokacija izposoje koles
- Javno parkirišče
- Lokacija izposoje koles – od 6.9. – 17.9.2021

Lokacije alternativnih parkirišč za zaposlene OŠ Solkan (vir: Aleksandra Torbica, MONG)

Območje za ustavljanje in odlaganje na cestišču Šolske ulice

V povezavi z ukrepom omejitve dostopa staršev na šolskem parkirišču, je bilo urejena točka za ustavljanje avtobusa in odlaganje otrok na ulici. Ustvaril se je koridor za avtomobile, kjer ni nihče čakal več kot nekaj sekund pri odlaganju pred šolo. S tem se je tudi zmanjšal tranzitni promet, saj so ostali vozniki, izbrali raje druge poti v bližini. Za otroke je bil izstop bolj varen, prav tako za otroke, ki so prečkali cesto, saj je bil promet le iz ene strani in le po enem voznem pasu.

Ukinjena avtobusna postaja

V povezavi z ukrepom območja ustavljanja in odlaganja na ulici, je bila ukinjena avtobusna postaja pred šolo. Šolski avtobus se je tako ustavljal na voznem pasu, saj bi bilo avtobusno postajališče zelo težko nadzirati in preprečevati ustavljanje staršev z vozili. Ustavljanje in manevriranje bi povzročilo zastajanje prometa in rušenje koncepta koridorja vozil. Poleg tega bi zavijanje avtobusa na postajališče predstavljalo dodatno tveganje za otroke, ki so jih starši pripeljali in odložili na cestišču. Zaradi varnosti otrok je bilo postajališče šolskega avtobusa na vozišču nujno.

Ureditev postaje Poljubi in odpelji

Starši so lahko otroke odložili na eni od dveh postaj Poljubi in odpelji, ki sta bili izven območja Šolska ulice – na Vojkovi cesti in na Severnem parkirišču pri obračališču avtobusa.

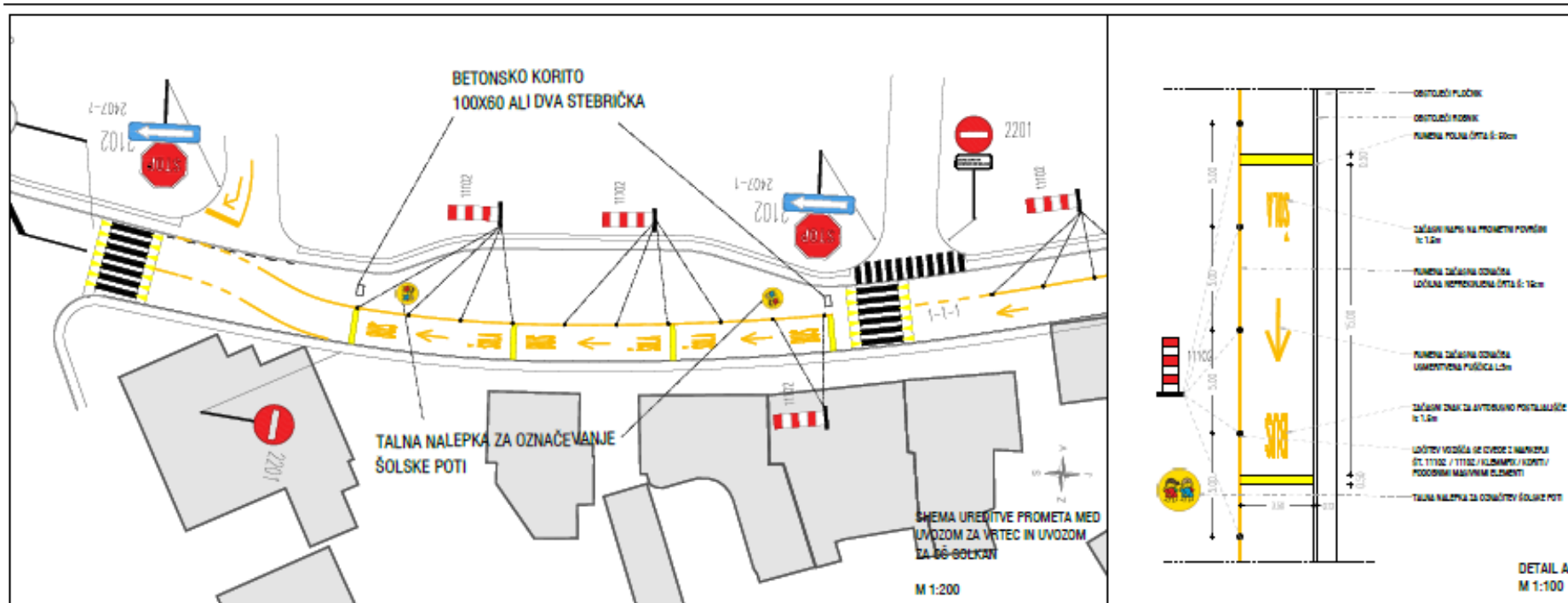
Pešbus – spremljana pot v šolo

V času trajanja akcije je v bil sodelovanju z Mladinskim centrom Nova Gorica organiziran Pešbus-spremljano pot odraslih oseb za otroke, ki ne morejo ali zaradi varnosti starši ne želijo da hodijo samostojno v šolo peš.

Skica začasne prometne ureditve na celotnem odseku. (Vir: iPlan)



Skica začasne prometne ureditve na odseku pred OŠ Solkan. (Vir: iPlan)



3. Štetje prometa

Štetje prometa se je izvajalo izbrane tri dni.

- 3. 9. 2021; pred uvedbo Območja varnih prihodov.
- 10. 9. 2021; v času izvajanja Območja varnih prihodov.
- 24. 9. 2021; po zaključku Območja varnih prihodov.

Vsakega izmed izbranih dni smo promet šteli v treh časovnih intervalih - 7:00–8:00, 10:00–11:00 in 12:30 – 13:30.

Števena mesta štetja prometa (Vir: Strojna prometna in lesarska šola)

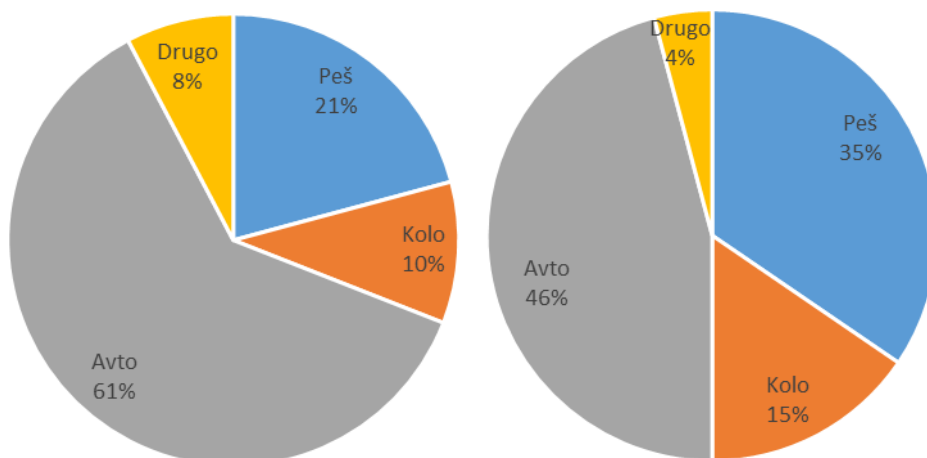


Vremenski pogoji na izbrane dni so bili podobni, štetje pred, med in po izvajanju ukrepov pa je omogočilo primerjavo.

Najpomembnejše, kar štetje prometa kaže, je podatek, da se je v času izvajanja Območja varnih prihodov število avtomobilov na Šolski ulici zmanjšalo, število pešcev in kolesarjev pa povečalo, kar je bil tudi cilj tega svežnja ukrepov.

Če je bilo pred začetkom izvajanja ukrepa 61,3 % avtomobilov na ulici, jih je bilo med izvajanjem le 45,8 %. Po prenehanju izvajanja ukrepov se je delež znova povečal na 57,8 %. Kar bi lahko kazalo, da smo z izvajanjem ukrepa vplivali tudi na potovalne navade otrok, staršev, vendar bi za ta sklep potrebovali več podatkov.

Sprememba v deležih uporabe prevoznih sredstev oz. Modal split na števnem mestu št. 4 pred uvedbo ukrepa (levo) in med začasno prometno ureditvijo (desno) (Vir: Strojna prometna in lesarska šola)



Z uvedbo omejitve vstopa na šolsko parkirišče je število uvozov v jutranji konci padlo iz 74 na 47. Po zaključku se je število uvozov znova povečalo, vendar na 54, kar je še vedno manj, kot pred začetkom izvajanja ukrepov.

Iz ulice M. Štrukelj je na Šolsko ulico zavilo manj vozil, kot sicer, kar povezujemo z omejitvijo uvoza na šolsko parkirišče. Število vozil pred ukrepi je bilo 37, med izvajanjem ukrepov 25, po zaključku pa 54. Slednje govori v prid začasni prometni ureditvi, ki je vplivala na potovalne navade in zaradi katere se manj staršev odloča za dovoz otrok pred OŠ Solkan iz ulice Milojke Štrukelj. Po drugi strani je bilo na tem odseku v jutranji konici med pred izvajanjem ukrepov 137 pešcev in 32 kolesarjev. Med izvajanjem, je bilo pešcev 147, kolesarjev pa 77. Torej, če seštejemo je bilo med izvajanjem ukrepa 25 vozil staršev otrok iz vrtca, prvega ali drugega razreda. Tolikšno je torej število vozil, ki dejansko potrebuje šolsko parkirišče. Ostala vozila, ki so se pripeljala na primer po zaključku izvajanja ukrepov, torej 29 (54 – 25 = 29) šolskega parkirišča ne rabijo nujno, saj to, da jih med uvedbo ukrepa tam ni bilo kaže, da pripeljejo starejše otroke. Pešcev in kolesarjev je bilo v času izvajanja ukrepa na tem mestu v jutranji konici 224, kar devetkrat preseže število avtomobilov. S tem utemeljujemo, da bi bilo smiselno temu delu posvetiti dodatno pozornost za večjo varnost pešcev. Predlagamo, da bi bila cel obravnavani del Šolske ulice enosmeren od juga na sever, kar bi razbremenilo križanja vozil pri uvozu na notranje parkirišče šole in vrtca, ob tem pa bi prehod za pešce in kolesarje zaradi velikega števila otrok na tem mestu bistveno razširili v plato za pešce.

Ker smo bili pred začetkom izvajanja ukrepov opozorjeni, da bi ukrepi na Šolski ulici povečali promet na ulici Borisa Kalina smo merili promet na severnem delu ulice v obe smeri. Število avtomobilov se je povečalo v jutranji konici med začasno prometno ureditvijo, saj se je število teh vozil povzpelo na 13 vozil na uro. To je relativno malo, približno en avto na slabih pet minut. Vendar pa se je to število povzpelo na 33 po zaključku izvajanja ukrepov, kar verjetno kaže, da ti avtomobili niso povezani z ukrepi na Šolski. Bistveno pa je, da je vseh opazovanih intervalih, razen enemu, prej omenjeni jutranji konici po zaključku izvajanja ukrepov, število vozil na uro manjše od 15, kar pomeni zanemarljivo in za stanovalce nemotečo nizko frekvenco.

4. Mnenja različnih ciljnih skupin o začasni prometni ureditvi

Mnenja o začasni prometni ureditvi smo bili na različne načine zbirali tekom izvedbe in še dva tedna po zaključku. Izvedeno je bilo anketiranje, mnenja smo sprejemali preko elektronske pošte, na terenu smo zapisovali opažanja, po zaključku začasne ureditve je bila zvedena javna razprava.

Anketiranje je bilo izvedeno preko portala 1ka, stanovalcem je bila omogočeno tudi izpolnjevanje ankete v fizični obliki, ki smo jih naknadno vnesli v elektronsko anketo. Anketo je ustrezno rešilo 332 anketirancev, med tem ko je skupaj v anketi sodelovalo 659 anketirancev (to zajema anketirance, ki so kliknili le na nagovor, oziroma v celoti pustili prazno anketo ipd.).

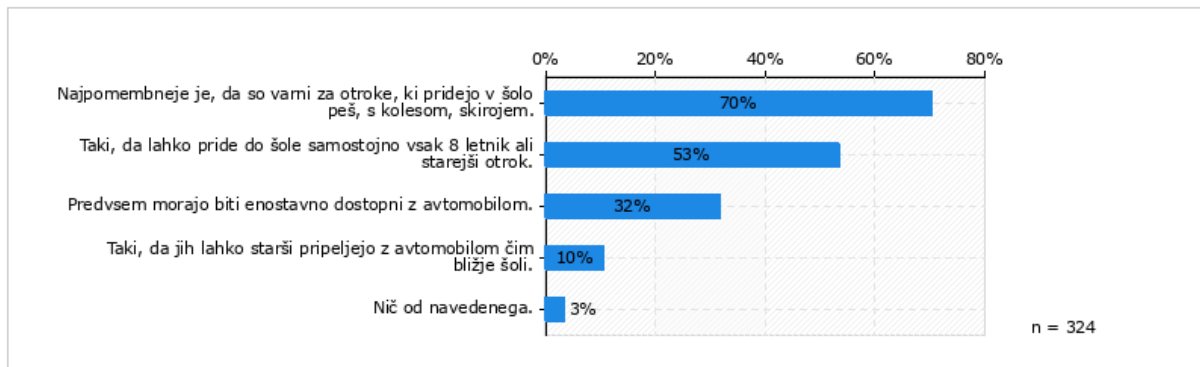
Anketo je izpolnilo:

- 62 % staršev učencev OŠ Solkan
- 21 % stanovalcev (Šolska ulica, Zagrad, Ulica Borisa Kalina, Žabji kraj)
- 8% zaposlenih v OŠ Solkan,
- 6 % predstavnikov splošne javnosti,
- 2% anketirancev pa se ni opredelilo.

Javne razprave se je udeležilo 35 oseb – v večjem delu je šlo za stanovalce Šolske ulice, preko elektronske pošte in spletne strani IPoP smo pridobili mnenje 6 oseb, večinoma staršev učencev, posebno pa smo prejeli še mnenje stanovalcev o začasni in bodoči ureditvi Šolske s podpisi 27 oseb.

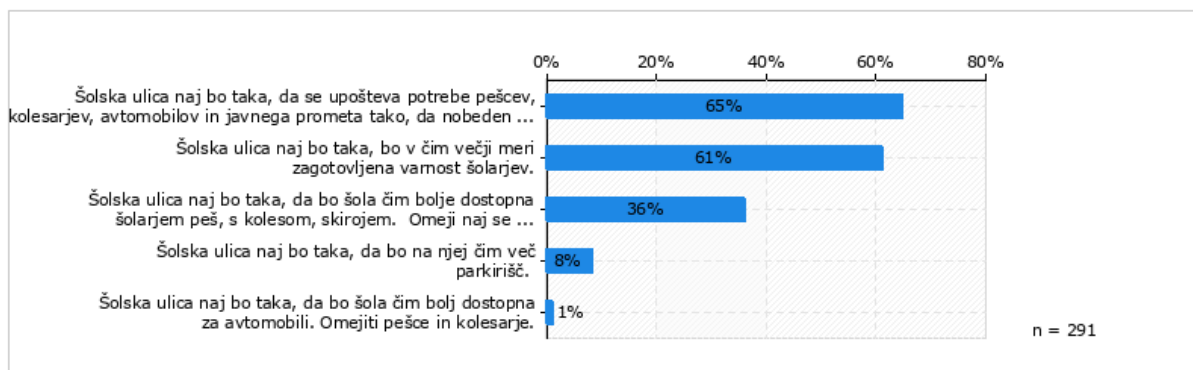
Izvelek analize anket

Kakšni bi po vašem mnenju moral biti šolski okoliši? (vir: IPoP)



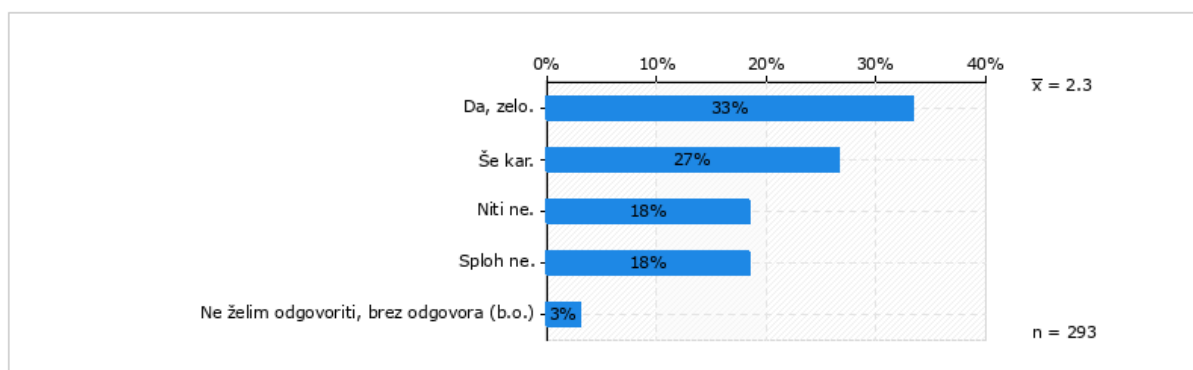
Največ anketirancev se je strinjalo, da morajo biti šolski okoliši načrtovani tako, da so varni za otroke, ki pridejo v šolo aktivno (70 %), ter, da naj se načrtuje tako, da lahko do šole pride samostojno vsak 8 letnik ali starejši otrok.

Kako naj se načrtuje Šolska ulica v delu pred OŠ Solkan v prihodnje? (Vir: IPoP)



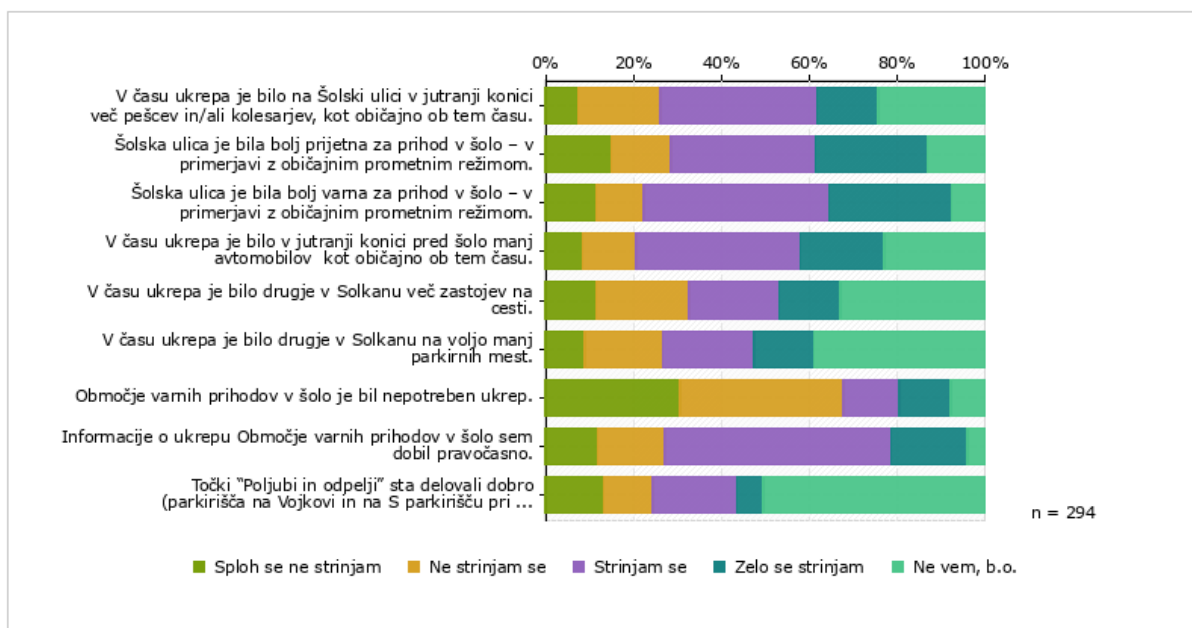
Anketiranci so v 65 % izrazili, da naj bo bodoča ureditev Šolske ulice taka, da se upošteva potrebe vseh udeležencev v prometu (Šolska ulica naj bo taka, da se upošteva potrebe pešcev, kolesarjev, avtomobilov in javnega prometa tako, da nobeden od udeležencev ni povsem izključen), v 61 % pa želijo, da naj bo taka, da bo v čim večji meri zagotovljena varnost šolarjev.

Vam je bil začasen ukrep Območje varnih prihodov v šolo všeč? (enosmerna Šolska ulica, znižana omejitev, poseben pas za pešce in kolesarje, omejitev dostopa na šolsko parkirišče) (Vir: IPoP)



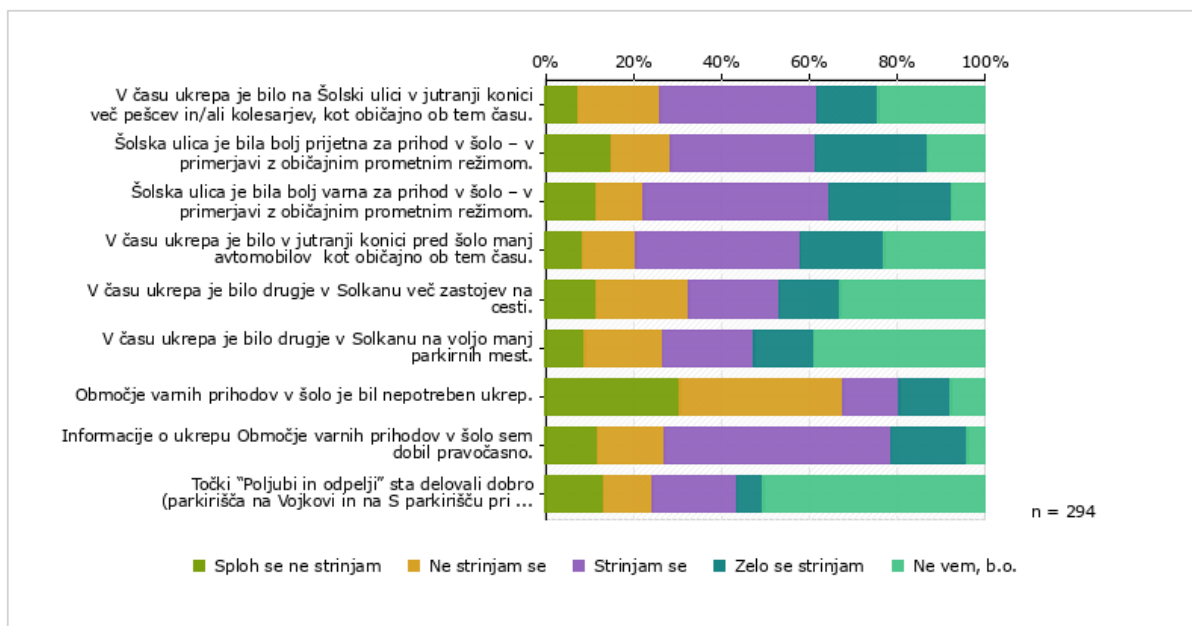
V 60 % so se anketiranci strinjali, da je bila začasna ureditev Šolske ulice v splošnem pozitivna, od tega jih 33 % odgovorilo, da jim je bila začasna ureditev 'zelo všeč'. Na drugi strani je bilo 36% takih, ki jim ureditev ni bila všeč, od teh 18 % ki jim ureditev sploh ni bila všeč.

Strinjanje z opisom ukrepa Območje varnih prihodov v šolo. (Vir: IPoP; n=282)



Anketiranci so se strinjali, da je bila Šolska ulica v času začasne prometne ureditve bolj varna za prihod v šolo (70 %), da je bila bolj prijetna za prihod v šolo (59 %) in da je v času začasne ureditve bilo tam v jutranji konici manj avtomobilov (56 %). Poleg tega, so v 69 % izrazili, da je bilo informiranje in obveščanje o začasni ureditvi ustrezno in pravočasno. Le 25 % anketirancev se je strinjalo s trditvijo, da je to bil nepotreben ukrep. Delež tistih, ki mislijo, da je bilo zaradi tega ukrepa več zastojev drugje v Solkanu, je približno enak deležu, ki misli obratno. Več ljudi misli, da je bilo zaradi ukrepa drugje v Solkanu na voljo manj parkirnih mest, kot pa da ne.

Kateri od ukrepov začasne prometne ureditve se naj ohrani v prihodnje (Vir: IPoP, n=279)



Največje strinjanje je bilo z ohranitvijo omejitve hitrosti 20 km/h (82 %), točk Poljubi in odpelji (71 %) in z območjem za ustavljanje in odlaganje na cestišču (71 %). Temu je sledilo omejitev dostopa na

šolsko parkirišče za starše starejših otrok v jutranji konici (64 %), dodatna površina za pešce in kolesarje na drugem voznem pasu (64 %), enosmerna ulica (62 %), avtobusna postaja na cestišču (58 %) in omejitev dostopa za starše starejših otrok v popoldanski konici (54 %). Slednje je bilo tudi predmet največ nestrinjanja (49 %), čemur je sledilo v približno enakih deležih (31 %) nestrinjanje z enosmerno šolsko ulico (30 %), omejitev dostopa na šolsko parkirišče za starše starejših otrok v jutranji konici (30 %) in avtobusna postaja na cestišču Šolske ulice (30 %).

Javna razprava

Javne razprave na lokaciji pred OŠ Solkan se je udeležilo 35 oseb. Število je vključevalo predstavnike OŠ Solkan, staršev, prebivalce Šolske ulice in druge prebivalce, predstavnike Mestne občine Nova Gorica, predstavnike KS Solkan in druge.

Prisotnim je bila na začetku razprave predstavljena predvidena vsebina, točke javne razprave. V prvi točki so bili vsem prisotnim predstavljeni vmesni, do tedaj znani rezultati anketiranja, v drugi točki so bili predstavljeni rezultati štetja prometa.

Sledila presoja ukrepov začasne prometne ureditve in predlogi za dolgoročno ureditev prometa na Šolski ulici, nastali na podlagi pridobljenih rezultatov javne ankete in štetja prometa.

Sledila je razprava oziroma posredovanje mnenj in komentarjev posameznih oseb prisotnih na javni razpravi. Glavnina tistih, ki so na javni razpravi izrazili svoje stališče, je bila stanovalcev Šolske ulice.

Kot pozitivna izpostavljena omejitev hitrosti na 20 km/h. Poleg tega so kot pozitivno ocenili omejitev dostopa na šolsko parkirišče in dovolilnice le za starše najmlajših, odlaganje otrok na cestišču, Pešbus – spremljana pot v šolo in enosmerno prometno ureditev na ulici.

Večina stanovalcev Šolske ulice, ki so predstavljali tudi večino tistih, ki so na javni razpravi podali svoje stališče, je nasprotovala uvedbi enosmerne vožnje po Šolski ulici. Kot razlogi za nasprotovanje so bile navedene težave stanovalcev pri vključevanje v promet na izvozih z zasebnih zemljišč ter podaljšanje vožnje z avtomobilom v smeri proti središču Nove Gorice. Ob argumentu, da izločitev enega voznega pasu omogoči širše in varnejše površine za pešce in kolesarje, je bilo izraženo mnenje, da so pločniki vzdolž Šolske ulice dovolj široki za varno hojo ter da je souporaba dodatne površine s strani pešcev in kolesarjev z vožnjo v obe smeri bolj nevarna kot stanje pred izvedbo poskusne ureditve. Kot neprimerno so stanovalci Šolske ulice ocenili tudi ustavljanje šolskega avtobusa na voznem pasu, kar je po njihovem mnenju ustvarjalo nedopustne prometne zastoje na ulici oziroma pred njihovimi hišami.

Kot negativno je večina tistih, ki so podali svoje mnenje, izpostavila še zmedo zaradi nove signalizacije ter neustrezno signalizacijo in komuniciranje o režimu.

Po mnenju prisotnih stanovalcev Šolske ulice je bilo prometa in zastojev na Šolski ulici med izvedbo ukrepa več kot pred tem. Dejstvo, da se ta podatek ne ujema s podatki štetja prometa je bila utemeljena s stališčem, da štetje ni potekalo na pravilen način, ob primerljivih pogojih merjenja. Na razpravi so bili komentirani tudi rezultati anonimne ankete, katere pošiljatelji so bili večinsko naklonjeni rešitvam iz poskusne ureditve – anketa je bila opredeljena kot nelegitima, ker naj bi bila vprašanja anketirancem postavljena na nepravilen način.

Kot potencialne ukrepe za bodočo ureditev šolske so bili izpostavljeni infrastrukturni in mehki ukrepi. Med prve prištevamo krožišče na križišču Šolske ulice in Žabjim krajem skupaj s točko Poljubi in odpelji, dodatni ukrepi za umirjanje prometa (npr. grbine), prestavitev šolskih igral na drugo stran šole in brez omejitev dostopa do šolskega parkirišča v popoldanski konici. Posebej so izpostavili pomembnost mehkih ukrepov na čelu z ozaveščanjem o pomenu aktivne poti v šolo, stalna organizacija Pešbusa,

reorganizacija urnikov OŠ Solkan za razbijanje jutranje konice in stalna prisotnost redarja v jutranji konici.

Javna razprava na ukinjenih parkiriščih pred OŠ Solkan (Avtorica fotografije: Nela Halilović).



Ostala mnenja

Poleg omenjenih metod zbiranja mnenj o začasni ureditvi Območje varnih prihodov v šolo, smo zbirali tudi predloge preko elektronske pošte (6), spletne strani (2) in na terenu v času obeh konic skupaj (3).

V okviru teh predlogov je bilo v okviručasne prometne ureditve izpostavljeno kot pozitivno znižana omejitev hitrosti 20 km/h, enosmerno prometno ureditev, pa tudi Pešbus. Pozdravili so začasno prometno ureditev kot celoto v jutranji konici, dočim na drugi strani so izrazili nestrinjanje z npr. omejevanjem dostopa do šolskega parkirišča v popoldanski konici. Niso se strinjali tudi z ustavljanjem avtobusa na vozišču in razširjeno površino za pešce na voznem pasu. Med predloge so zapisali dodatne Poljubi in odpelji točke bližje šoli, dodatni ukrepi za varnost otrok v šolskem okolju npr. širjenje pločnikov, dodatno označevanje prehodov za pešce, odstranitev kontejnerjev za smeti in sprotno rezanje žive meje za večjo preglednost. Posebej je bilo izpostavljeno, da bi spremljevalci Pešbus-ov morali nositi rumene jopiče za večjo vidnost in prepoznavnost.

Nekateri starši so imeli nekaj težav zaradi nejasne vloge kolesarjev na novo pridobljeni površini, vzhodnem voznem pasu Šolske ulice. Z dodatno signalizacijo je bilo to popravljeno, vseeno pa je temu treba pri projektiranju stalne ureditve nameniti več pozornosti. To prav tako velja za uvoze iz in na zasebna zemljišča in parkirišča ob ulici.

Mnenje zaposlenih OŠ Solkan (povzela pomočnica ravnateljja Heidi Jakopič)

Pri zaposlenih se je izkazoval tako zelo pozitiven pristop kot tudi zelo odklonilen. Največja težava so bila parkirna mesta in otežen dostop do delovnega mesta. To smo reševali z dovolilnicami, predvsem za tiste, ki živijo bolj oddaljeno.

Starši vrtčevskih otrok ter učencev 1. in 2. razreda so dobili dovolilnice s katerimi so lahko otroka pripeljali in oddali na velikem parkirišču OŠ. Manjše parkirišče med avtobusno postajo in stavbo šole smo zaprli. Starši, ki so imeli dovolilnice so bili z ureditvijo zadovoljni zaradi lažje in bolj urejene dostopnosti do vrtca in šole.

Opazno se je zmanjšal promet v okolici šole in na parkirišču. Le to je postalo bolj pregledno in, iz tega vidika, bolj varno. Na tak način je bila sanirana ena od učencem nevarnih točk (parkirišče med BUS postajo in šolo).

Točka, ki ostaja nevarna je prihod učencev iz Šolske ulice prek prehoda za pešce (leži na grbini) na veliko parkirišče pred šolo. Tu stopijo naravnost na nezavarovan prostor, kjer avtomobili, kombiji (starši in zaposleni) vozijo na parkirišče, obračajo, vozijo vzvratno, odhajajo iz parkirišča, promet je tu zelo zgoščen. Nevarna točka spada pod nujno sanacijo oz. ureditev.

Po preteku omejitve prometa je slika enaka kot je bila pred začetkom projekta. Zagotovo bo potreben tehten razmislek, kako urediti promet in parkirna mesta v okolici šole na način da bo zadovoljiv za vse udeležence: otroke (vrtec in šola), starše, zaposlene in stanovalce neposredne bližine šole.

OŠ Solkan splošno podpirajo začasno prometno ureditev in medsebojno sodelovanje, ki je potekalo v času izvajanja dejavnosti na Šolski ulici. Tudi pri načrtovanju dolgoročne prometne ureditve bodo morali sodelovati vsi deležniki.

5. Povzetek

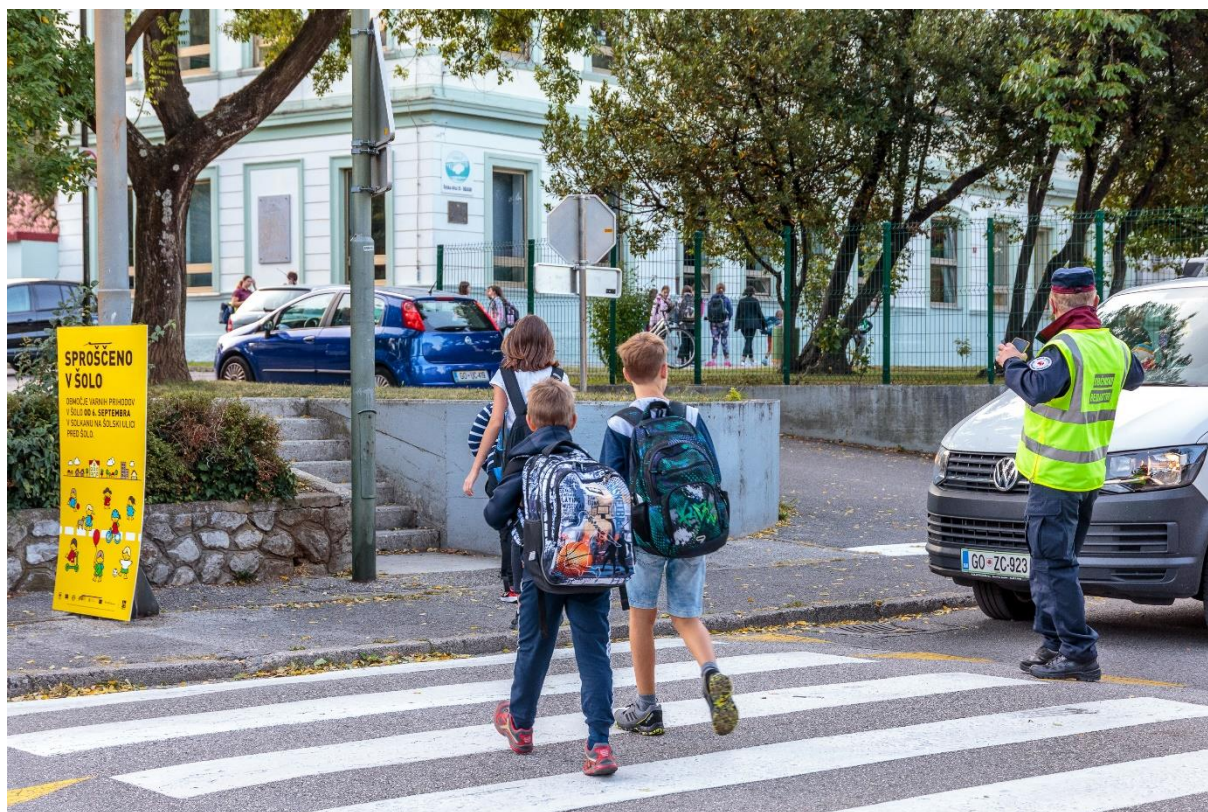
Cilj ukrepov začasne prometne ureditve Območje varnih prihodov v šolo je bil:

- Povečati delež otrok, ki v šolo hodi peš.
- Zmanjšati število avtomobilov, ki se v času jutranje šolske konice pripeljejo po odseku Šolske, ki je bil predmet ukrepov
- Zmanjšati število avtomobilov na Šolskem parkirišču.
- Povečati prostor za otroke ob zahodni šolski fasadi.

Podatki kažejo, da so bili cilji doseženi.

Začasna prometna ureditev je vseč večini. Uvedba začasnega ukrepa, s katerim smo omejili motorni promet na Šolski ulici pred OŠ Solkan, ni povzročila drugih prometnih težav, zastojev ali težav s parkiranjem.

Učenci so dva tedna lahko šli peš in sproščeno v šolo. (Vir: Foto Zagon)



5.1. Evalvacija začasno izvedenih ukrepov

Začasna ureditev	Podatki	Anketa - splošno	Opazovanje - projektna skupina	Stanovalci ulice	Starši
Omejitev 20 km/h	ni podatka	82 % anketirancev se je z ukrepom strinjalo, 16 % pa ne.	Opazili smo vozila, ki so prehitro vozila. Predlagamo občasno kontrolo.	Stanovalci se z ukrepom strinjajo.	Starši se s tem močno strinjajo. Približno šestkrat več staršev (150) se z ukrepom strinja, kot pa nestrinja (24).
Enosmerna ulica	Podatki kažejo, da se je število vozil, ki so zapeljala v ulico, s tem ukrepom zmanjšalo. V jutranji konici se je število vozil iz smeri jug zmanjšalo iz 103 na 77 (od 7:00 do 8:00). Po končanem obdobju ni znova naraslo na prejšnjo raven.	Z enosmerno ulico se strinja dvakrat več anketirancev (62 %), kot nestrinja (31 %). Tudi prebivalci Šolske in ožjega območja ob zapori, se bolj strinjajo, kot nestrinjajo s tem, čeprav je razlika med skupinama majhna.	V opazovanju večjih težav nismo opazili, razen pri uvozu na šolsko parkirišče - tam je bilo zaradi srečevanja vozil iz juga in severa nekoliko več vozil. Morda bi ulica lahko bila enosmerna tudi v tem delu.	Stanovalci, ki so podpisali dopis (cca. 28) se z uvedbo enosmerne ne strinjajo. Skrbi jih predvsem, izvoz na Šolsko zaradi bolj ostrega radija in slabše preglednosti ter podaljšanje poti od / do doma zaradi enosmerne.	Dvakrat več staršev se z ukrepom strinja, kot pa ne strinja (111; 46).
Omejitev dostopa z vozili na šolsko parkirišče - zjutraj	V jutranji konci je bilo uvozov z avtomobilom na parkirišče v času ukrepa manj. Pred uvedbo zapore jih je bilo 74, med zaporo 47, po zapori 54. Tudi času 12.30 do 13.30 se je število uvozov zmanjšalo.	64 % anketirancev se s tem ukrepom strinja.	Prehitro zavijanje na Šolsko parkirišče ter s tem potencialno ogrožanje otrok, ki so prišli po poti do šole čez parkirišče iz severozahodne smeri, ter se na parkirišču srečali z vozili, ki so uvažala, obračala itd.	Stanovalci se z ukrepom strinjajo.	Staršem je bila ta ureditev všeč (104 se strinja, 62 se ne strinja). V veliki meri se strinjajo tudi zaposleni na OŠ Solkan.
Omejitev dostopa z vozili na šolsko parkirišče - popoldne	Pridobivanje podatkov za popoldansko konico je težje, vendar pa podatki iz časovnega intervala 12.30 - 13.30 kažejo, da je bilo uvozov v času začasne ureditve manj (4), kot sicer. Tudi po ukrepu se število uvozov (7) ni zvišalo do števila pred ukrepi (14).	S tem ukrepom se strinja 54 % anketirancev, 39 % pa se ne strinja.	Popoldanska konca je bolj razpršena, se pa frekvenca prihodov staršev proti šoli poveča med 15.30 in 16.00. Takrat nekateri starši parkirajo na pločnikih saj nekaj minut čakajo na otroka.	Stanovalci se z ukrepom strinjajo.	Mnenje staršev o tem ukrepu je razdeljeno. 81 se jih z ukrepom ne strinja, 86 pa se jih strinja. Iz tega stališča je jutranja zapora bolj utemeljena in smiselna, kot popoldanska.
Območje ustavljanja na cestišču	Število izstopov na Šolski ulici pred šolo se je v času trajanja ukrepa zmanjšalo za več kot pol, kar kaže na uspešnost tega ukrepa. Pred uvedbo je v jutranji konici izstopilo 85 otrok, med ukrepom 37, po koncu trajanja ukrepa pa 49.	67 % anketirancev se z ukrepom strinja, 26 % se jih ne strinja.	Več staršev je zaradi tega ustavljalo, odlagalo otroke na okoliških ulicah - izpostaviti velja severni del Šolske. Večjih zastojev sicer nismo opazili.	Nekaj stanovalcev začasno enosmernega odseka je izrazilo skrb ali nezadovoljstvo glede počasnejšega vključevanja na ulico zaradi kolone vozil.	Starši se s tem ukrepom strinjajo. Strinja se jih 130, ne strinja pa 37.

	To kaže, da smo z ukrepom vplivali na potovalne navade otrok, odnosno staršev, kar je bil namen.				
Ukinitev AP - postaja na cestišču		58 % anketirancev se s tem ukrepo strinja, 30 % se jih ne strinja.	Glede AP na vozišču ni bilo enotnega mnenja. Utemeljitev prometnega strokovnjaka AP na vozišču je, da avtobus ni ustavljal prometa za več kot 45 sekund. Bilo je nekaj skrbi glede popoldanskega ustavljanja, ki občasno traja dlje.	Nekaj stanovalcev je omenilo nestrinjanje s čakanjem na umik avtobusa pri vključevanju na Šolsko.	109 staršev se s tem ukrepom strinja, 43 pa se ne strinja.
Nova površina za pešce in kolesarje na enem voznem pasu Šolske ulice.	Podatki kažejo, da se je število pešcev in kolesarjev v času trajanja ukrepa v času jutranje konice povečalo. Pred ukrepom je bilo 35 pešcev, ki so šli peš po Šolski proti severu in v času ukrepa je po šolski prišlo 58 pešcev (med 7 in 8 h). Število kolesarjev se je povzpelo iz 17 na 26. <i>Modal split</i> ulice se je spremenil: pred ukrepi je bil delež prevozov ulice z avtomobilom 61,8 %, med izvajanjem ukrepov pa 45,8 %.	64 % anketirancev se je z ukrepom strinjalo, 30 % pa ne.	Površino so uporabljali predvsem kolesarji, ki pa niso bili prepričani, ali smejo uporabljati novo površino, ali ne.	Stanovalci ulice, udeleženci javne razprave, temu ukrepu nasprotujejo, zdi se jim, da je delež površin za pešce in kolesarje na ulici dovolj velik že sedaj. Hkrati anketa kaže, da so stanovalci ožjega območja šole (Šolska ulica, Zagrad, Ulica Borisa Kalina, Žabji kraj) ukrepu v približno enaki meri naklonjeni (31) oz. nenaklonjeni (28).	Trikrat več staršev se s tem ukrepom strinja (122 staršev), kot pa ne strinja (41 staršev).
Poljubi in odpelji		71 % anketirancev se je z ukrepom strinjalo, 19 % pa ne.	Točke Poljubi in odpelji (P+o) so bile malo obiskane, saj je več staršev uporabljalo točke blizu Šole - na križišču Šolske in M. Štrukelj, ali na južnem robu ulice Zagrad.	Stanovalci so točkam P+O naklonjeni.	Štirikrat več staršev se s tem ukrepom strinja (124 staršev), kot pa ne (30 staršev).

5.2. Predlog ukrepov pri dolgoročni spremembi prometne ureditve na Šolski ulici

Podatki kažejo, da je bila začasna ureditev Šolske ulice v delu pred OŠ Solkan uspešno. Kljub temu predlagamo, da se v določenih delih sveženj ukrepov dopolni v skladu s predlogi strokovne delovne skupine, staršev učencev OŠ Solkan in stanovalcev.

Ukrep	Izboljšava
Omejitev 20 kmh	Dodatna občasna kontrola.
Enosmerna ulica	Podaljšanje do križišča z ulico Zagrad in Milojke Štrukelj in ustrezna signalizacija, ki preprečuje zavijanje na ulico Borisa Kalina razen za stanovalce. Pozornost nameniti ustreznemu urejanju uvozov / izvozov za stanovalce Šolske ulice.
Omejitev dostopa z vozili na šolsko parkirišče - zjutraj	Označiti pot do šole čez parkirišče in odvzeti še eno ali dve parkirni mesti npr. s koriti za rože, talno poslikavo za zagotavljanje varnega dostopa do šole. Občasen nadzor nad spoštovanjem uporabe dovolilnic.
Omejitev dostopa z vozili na šolsko parkirišče - popoldne	Organizacijski ukrep šole, s katerim se skrajša čakanje staršev na cestišču, pločnikih.
Območje ustavljanja na vozišču	Ohraniti.
Ukinitev AP - postaja na vozišču	Ohraniti.
Nova površina za pešce in kolesarje na enem voznem pasu Šolske ulice.	Jasno označevanje in ustrezna signalizacija, ki dovoljuje uporabo dodatne površine v obeh smereh. Za preprečitev uporabe površine za kratkotrajno pakiranje, je potrebno peš površino fizično ločiti od vozišča.
Poljubi in odpelji	Locirati dodatno točko Poljubi in odpelji v bližini šole, v sklopu prenove križišča Šolska ulica – Žabji kraj v krožišče, oz. določiti drugo lokacijo v skladu s projektom prenove Šolske.
Pešbus	Spodbujanje organizacije skozi celo leto, skupaj z drugimi ozaveščevalnimi akcijami.
Krožišče v križišču Šolske in Žabjim krajem	Z namenom zmanjšanja prometa po enosmerni Šolski, primerno tudi za lokacijo Poljubi in odpelji, oz. določiti drugo podobno lokacijo, v skladu s projektom prenove Šolske.