



Odprta ulica

Preizkus drugačne prometne ureditve



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Poročilo o izvedbi prve kampanje za spodbujanje hoje in kolesarjenja na kratke razdalje

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007)

Odprta ulica

Poročilo o izvedbi prve kampanje za spodbujanje hoje in kolesarjenja na kratke razdalje

Akcija C.1.1: Mesta pešcem in kolesarjem

Avtorji:

Nela Halilović, dr. Aidan Cerar, Marko Peterlin, Urban Jeriha, dr. Maja Simoneti, Anja Slapničar, Petra Očkerl

(IPoP – Inštitut za politike prostora)

Urednica: Nela Halilović

Ljubljana, 30. 10. 2022

LIFE IP CARE4CLIMATE (LIFE17 IPC/SI/000007) je integralni projekt, sofinanciran s sredstvi evropskega programa LIFE, sredstev Sklada za podnebne spremembe in sredstvi partnerjev projekta.

Za več informacij obiščite www.care4climate.si.

Vsak partner v projektu LIFE IP CARE4CLIMATE je odgovoren za strokovnost vsebin in sporočila v dokumentih in stališčih, ki jih pripravi oziroma izrazi v okviru navedenega projekta.

Odprta ulica

V zadnjih letih se uveljavlja paradigma celostnega načrtovanja prometa in načrtovanja mest po meri ljudi, ki v ospredje namesto avtomobila postavlja trajnostne načine premikanja. Občine in država uvajajo infrastrukturo, s katero se omejujejo motorizirani načini prevoza in daje prostor pešcem in kolesarjem. S tem se posega tudi v vsakdanje navade ljudi, kar lahko vodi v konflikte med skupinami uporabnikov prostora. Pred večjimi infrastrukturnimi ukrepi se zato uveljavljajo začasni ukrepi, ki omogočajo ljudem preizkus načrtovane ureditve v živo, načrtovalcem pa možnost, da načrte na podlagi izkušenj izboljšajo. Eden takih ukrepov je tudi Odprta ulica, ukrep za preizkus prometnih ureditev za spodbujanje hoje in kolesarjenja na kratke razdalje in spreminjanje potovalnih navad. V okviru projekta Life IP Care4climate je bila izvedena trikrat, v Škofji Loki, Postojni in Velenju.

Open street

In recent years, the paradigm change towards comprehensive mobility planning and people-oriented places has been established. It places more sustainable modes of mobility in the foreground instead of cars. Municipalities and the state are introducing infrastructure that limits motorized modes of transport and gives space to pedestrians and cyclists. This also interferes with people's daily habits, which can quickly lead to conflicts between different stakeholders. Before bigger infrastructure changes, temporary measures are gaining more importance to allow people to test planned arrangements in live, and planners to improve plans based on the experience. One such measure is the Open Street, a measure to test traffic arrangements, to encourage walking and cycling for short distances and to change travel habits. As part of the Life IP Care4climate project, it was carried out three times, in Škofja Loka, Postojna and Velenje.

Kazalo vsebine

1	Uvod	8
1.1.	Odprta ulica – preizkus drugačne prometne ureditve	8
2	Odprta ulica na Šolski ulici v Škofji Loki	9
3	Odprta ulica na Tržaški cesti v Postojni.....	12
4	Odprta ulica na Rudarski cesti v Velenju	15
5	Sklep.....	20

Kazalo slik

Slika 1: Odprta ulica v Škofji Loki. Foto: Andrej Tarfila.	10
Slika 2: Jutranja Odprta ulica je bila všeč vsem – otrokom in staršem. Foto: Andrej Tarfila. 11	11
Slika 3: Odprta ulica v Postojni je pokazala, da si Postojnčani želijo ulic po meri ljudi. Foto: Video to go.....	14
Slika 4: Rudarska po meri uporabnikov naj bo dostopna vsem, varna, zelena in senčna. Foto: MC Velenje.	17
Slika 5: Razprava o načrtovanju Rudarske ceste naj se od prometa preusmeri k ljudem. Ljudje se bodo na Rudarski cesti počutili dobro, če bo ta prijetna, udobna in na videz privlačna. Foto: MC Velenje.	19

1 Uvod

IPoP – Inštitut za politike prostora v projektu Life IP Care4climate, katerega glavni namen je spodbujanje zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2030, pripravlja in izvaja kampanje za spodbujanje aktivne mobilnosti na kratke razdalje. Med izvajanjem projekta bo pripravil šest različnih kampanj in vsako ponovil trikrat.

Aktivna mobilnost, ki zajema hojo in kolesarjenje oziroma rolkanje ter vožnjo s skirojem, je rešitev za uporabo avtomobila na kratke razdalje do petih kilometrov. S spodbujanjem in povečevanjem deleža aktivne mobilnosti uspešno zmanjšujemo izpuste toplogrednih plinov ter sočasno vplivamo na zdravje posameznikov in trajnostni razvoj urbanih območij.

Za spreminjanje potovalnih navad in povečevanje deleža poti aktivne mobilnosti so ključne ozaveščevalne kampanje skupaj z drugimi ukrepi (npr. infrastrukturnimi). Potovalne navade s prvotno izbiro avtomobila ne glede na razdaljo so posledica preteklega razvoja (prostorskega, socialnega idr.), ki je avtomobilski promet postavljajal na prvo mesto. S ponavljanjem vsakdanjih poti z izbiro avtomobila posamezniki ne razmišljajo o drugih možnostih ne glede na čas, denar ali energijo, ki jo porabijo.

Spremembe potovalnih navad so večplasten proces, kar morajo kampanje tudi upoštevati. Za ustvarjanje in izvedbo učinkovitih kampanj, s katerimi se bo obravnavala težava čezmerne uporabe avtomobila za kratke razdalje, je treba temeljito raziskati in ugotoviti zdajšnje stanje. Izhodišča za razvoj kampanj za ozaveščanje o aktivni mobilnosti in njeno spodbujanje so vzpostavljena na podlagi:

- analize kvantitativne raziskave potovalnih navad, ki jo je opravil Statistični urad Republike Slovenije,
- analize odnosa, motivov, vrednot in navad za mobilnostne navade v Sloveniji,
- ovrednotenja preteklih kampanj, izvedenih v Sloveniji, in pregleda tujih dobrih praks na področju kampanj za aktivno mobilnost,
- pregleda mednarodnih, državnih in lokalnih strateških dokumentov s področja aktivne mobilnosti,
- vključevanja deležnikov.

1.1. Odprta ulica – preizkus drugačne prometne ureditve

Ob začetku epidemije COVID-19, ko je bilo na cestah, ulicah in drugih površinah precej manj avtomobilov kot običajno, so številna mesta po tujini ta čas izkoristila za spremembe

prometnih ureditev. Načrtovalci in odločevalci so ta čas videli kot okno priložnosti za uvajanje prometnih ureditev, ki – nasproti tradicionalnemu prometnemu načrtovanju, ki postavlja v ospredje avtomobil –, postavijo na prvo mesto pešca in kolesarja. Tovrstnih praks v Sloveniji nismo zasledili, je pa bil to motiv za začetek prve kampanje, ki smo jo po zgledu iz tujine imenovali Odprta ulica – preizkus drugačne prometne ureditve.

Odprta ulica je ulica, ki je odprta za pešce in kolesarje ter na neki način zaprta za avtomobile. To pomeni, da je na ulici več prostora za pešce in kolesarje. S tem postane ulica prijetna za hojo, kolesarjenje, program in doživetja. Pomembno je, da ne gre za enkratno odprtje, ampak ukrep, ki se večkrat ponovi na isti ulici.

Odprta ulica je ukrep odpiranja javnega prostora za ljudi tako, da pešci in kolesarji dobijo prednost, motorni promet pa je omejen. Lahko je omogočen dostop z avtom za lokalno prebivalstvo in lastnike lokalov in trgovin. Na ulici tako postane bolj prijetno, več je prostora, manj je prometnega hrupa in zrak je bolj čist. Na ulici lahko poteka tudi privlačen dodaten program. Odprta ulica lahko deluje čez cel dan ali le del dneva. Običajno ukrep odprte ulice velja ob koncih tedna ali praznikih, ni pa nujno.

Odprta ulica je preizkus, kaj se s prostorom zgodi, če se z ulice umakne promet. Je orodje za občinske uradnike, odločevalce in načrtovalce prostora, da načrtovane prostorske spremembe preizkusijo v praksi, zmerijo učinke, po drugi strani pa se ljudje lahko na spremembe lažje navadijo. Ker gre za preizkus, omogoča stalno prilagajanje in evalvacijo učinkov.

Na podlagi javno objavljenega povabila občinam in nato izbire smo izvedli kampanjo Odprta ulica v letu 2020 v Škofji Loki, v letu 2021 v Postojni in v letu 2022 v Velenju. V nadaljevanju so povzetki posameznega poročila izvedbe Odprte ulice, za vsako pa je bilo izdelano posebno poročilo, ki je dostopno na spletni strani IPoP – Inštituta za politike prostora, www.ipop.si.

2 Odprta ulica na Šolski ulici v Škofji Loki

V letu 2020 se je na povabilo občinam za prilagajanje prometa epidemiji COVID-19 prijavilo osem občin. Prijave vseh 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.

Po izboru občine Škofja Loka smo skupaj z občino, osnovno šolo in strokovnjakom za prometno varnost v preteklih mesecih načrtovali, izvedli in spremljali odzive na pilotno prometno ureditev Šolske ulice po načelu odprtih ulic, poznanih v tujini.

Vse sobote v septembru je bila Šolska ulica v Škofji Loki drugačna. Na njej je bilo manj avtomobilov in več ljudi. V jutranji prometni konici med evropskim tednom mobilnosti je bila Šolska namenjena otrokom, ki obiskujejo OŠ Škofja Loka - Mesto. Koncept je bil preprost: omogočiti bolj varen prihod v šolo in prijetnejše ter zdravju prijaznejše sprehode med mestnim jedrom ter območjem nekdanje vojašnice.

Na ulici je del dneva ob sobotah potekal program, s katerim so povabili na Šolsko ulico prebivalce Škofje Loke. Poleg odkritja novega zanimivega prostora za izvedbo prireditev so bili organizatorji v avtomobila prostih dnevih na Šolski posebno veseli tistih, ki so se s porom in drugo zelenjavo v košari sprehodili po sredi ulice na poti z dopoldanskega nakupa na tržnici parkirišča stare vojašnice. Ti so se na ulici lahko ustavili in spregovorili nekaj besed z mimoidočimi, ki jih sicer ne bi srečali, če bi pot med starim mestnim jedrom in tržnico opravili z avtomobilom.



Slika 1: Odprta ulica v Škofji Loki. Foto: Andrej Tarfila.

Pred posebno preizkušnjo so bili organizatorji in vodstvo šole v sredo, 16. septembra, ob 7.15 zjutraj. Nestrpno so pričakovali starše, ki so pripeljali šolarje na mesta »poljubi in odpelji« na parkirišču na Štemarjih in v vojašnici. »Seveda nam je všeč ideja, da ne peljemo otroka do vrat šole, tudi zame je hitreje tako,« je hitela razlagati ena od mam, ki je pripeljala z avtomobilom otroka in ga s ponosom gledala, kako brezskrbno nadaljuje pot v družbi prijatelja. Nato je povedala, da bo najbrž po koncu projekta otroka vseeno pripeljala rajši do vrat šole, ker sicer drugače ni varno.



Slika 2: Jutranja Odprta ulica je bila všeč vsem – otrokom in staršem. Foto: Andrej Tarfila.

Skrb za varnost je najpogostejši razlog za to, da starši otroke v šolo vozijo z avtom tudi na kratke razdalje. Paradoksalno je, da prav starši, ki otroke pripeljejo v šolo do vrat, ustvarjajo gnečo v okolici šole in manj varno okolje za vse druge. Porajalo se je tudi vprašanje, ali bodo otroci zaradi tega zmedeni in bodo po koncu pouka razposajeno tekali po sredi ceste. Tak strah ni utemeljen. Velikokrat otroke podcenjujemo v smislu dojemanja okolja in prav projekti, ki spodbujajo samostojno pot v šolo, jim dajo dragoceno izkušnjo, zaradi katere mimogrede postanejo aktivni udeleženci v prometu in ob tem razvijejo zdrave potovalne navade.

Že v fazi načrtovanja Odprte ulice je bil poudarek na vključevanju javnosti, prebivalcev na Šolski ulici, lastnikov lokalov, občine in šole – tako učencev kot staršev. Pri izvajanju Odprte ulice smo ves čas zbirali odzive vseh vključenih, z javnimi razpravami, na terenu in prek anketiranja. Izkazalo se je, da je bila začasna ureditev všeč veliki večini – otrokom (n = 410)

in staršem (n = 212), podporo so izkazali tudi prebivalci na Šolski ulici (n = 8) in splošna javnost (n = 58) Škofje Loke.

Anketirani starši so v 81 % izrazili, da je treba v okolici šole zmanjšati število avtomobilov, 86 % staršem je bil ukrep Odprta ulica všeč. Dvema tretjinama prebivalcev Škofje Loke je bil ukrep Odprte ulice zelo všeč.

Manj strinjanja z ukrepom so izrazili lastniki lokalov (n = 22) na Šolski ulici – v enakem deležu tistih, ki so Odprto ulico dojeli kot popolnoma nepotrebno, in tistih, ki jim je bila zelo všeč. Kljub neprepričljivi podpori pa so se tudi lastniki lokalov v anketah strinjali in se pridružili drugim vprašanim skupinam (starši, prebivalci Šolske ulice in splošna javnost) in med trditvami na vprašanje »Kako naj se Šolska ulica načrtuje v prihodnje?« izbrali:

- Promet na Šolski naj se načrtuje tako, da bodo lokacije čim bolj dostopne za pešce in kolesarje. Vožnja z avtomobilom naj bo dovoljena le za prebivalce in lastnike lokalov.
- Kar najbolj naj bo zagotovljena varnost ljudi, predvsem otrok.

V vodstvu šole in na občini se strinjajo, da jih pozitivni odzivi na Odprto ulico zavezujejo, da za Šolsko ulico pripravijo nov predlog trajne prometne ureditve, ki bo spodbujal aktivne prihode šolarjev, omogočal pogoje za hojo in kolesarjenje ter onemogočal tranzitni avtomobilski promet.

Celotno evalvacijsko poročilo izvedbe Šolske ulice je na voljo na [povezavi](#).

3 Odprta ulica na Tržaški cesti v Postojni

V letu 2021 se je na vabilo za pomoč pri uvajanju ukrepa Odprta ulica prijavilo devet občin. Po prvem pregledu prijav smo se večkrat sestali predstavniki IPoP – Inštituta za politike prostora in Ministrstva za infrastrukturo ter skupaj izbrali tri občine, ki so se uvrstile v ožji krog ocenjevanja. Z vsako od občin v ožjem krogu smo izvedli krajše intervjuje in izbrali Občino Postojna. Uradniki Občine Postojna so izkazali visoko stopnjo motiviranosti za uvedbo dolgoročnih ukrepov, s katerimi bodo izboljšali pogoje za pešce in kolesarje. S tem želijo vplivati na prometno varnost vseh uporabnikov, pa tudi na oživljanje ulice z vključevanjem vseh deležnikov, ki ulico tako ali drugače uporabljajo.

Občina Postojna se je pripravljala na celostno prenovo Tržaške ceste s poudarkom na izboljšanju varnosti in udobnosti za hojo in kolesarjenje, zaradi česar so se prijavili na vabilo IPoP – Inštituta za politike prostora za organizacijo Odprte ulice. Odprta ulica je omogočala

preizkus drugačne prometne ureditve pred prenovno, ki je pripomogla k oživiljanju kraja in spodbujanju lokalnega gospodarstva na nekoč živahni ulici, polni ljudi, na kateri danes prevladuje avtomobilski promet.

Štiri petke in sobote smo Tržaško preizkusno odprli za ljudi in zaprli za avtomobile (razen za stanovalce in lastnike lokalov). Tržaška je bila več kot le bližnjica za (prehitre) avtomobile, saj so na njej dobile prostor številne aktivnosti in tudi druge skupine uporabnikov – mladi, mlade družine, starejši.

Prebivalci Postojne za večino vsakodnevnih poti uporabljajo avtomobil, ne glede na razdaljo. Na Tržaški cesti je enako število pešcev in avtomobilov, kljub temu slednji zasedajo večino prostora, saj na določenih delih prostora za pešce sploh ni. Na Tržaški je prometna konica ravno ob začetku pouka na osnovni šoli Miroslava Vilharja, ko je tam največ avtomobilov in pešcev – šolarjev. Kljub omejitvi 30 km/h je rekorder v tedenskem merjenju hitrosti avtomobilov na Tržaški peljal 86 km/h, kar 70 % voznikov pa omejitve ni upoštevalo. Izsledki analize o parkiranju so pokazali povprečno 60-odstotno zasedenost, v neposredni bližini so tudi druga brezplačna parkirišča, kljub temu je bilo opaziti velik delež nepravilno parkiranih avtomobilov.

Petki dopoldne so se izkazali za uspešne. Otroci so po dobrem letu epidemije in omejevanju njihovega gibanja dobili prostor, v katerem so se lahko varno družili in izražali v družbi svojih sošolcev. Tržaško so zasedli že pred poukom, ko so lahko varno prišli do šole peš ali s kolesom. Pozneje so preživeli del dopoldneva v »učilnici pod milim nebom«, saj so del pouka opravili na svežem zraku in tako soustvarjali ulico nasmejanih ljudi. Tudi ob sobotah popoldne so ulico zasedli predvsem otroci s svojimi starši in mladina ter starejši. Na Tržaško jih je privabil program (gledališke predstave, delavnice plesa, rolkanja idr.) ali pa so le prijeten, zanimiv in varen prostor zase.



Slika 3: Odprta ulica v Postojni je pokazala, da si Postojnčani želijo ulic po meri ljudi. Foto: Video to go.

Ker je bila Odprta ulica poskus, kakšna je Tržaška, če na ulici cesti omejimo vožnjo avtomobilov, je bilo mnenje različnih skupin uporabnikov Tržaške zelo pomembno. Pripravili smo posebne ankete za splošno javnost, stanovalce Tržaške, starše otrok iz OŠ Miroslava Vilharja in predstavnike lokalnega gospodarstva – lastnike oziroma najemnike prostorov.

Odprta ulica je bila všeč večini – splošni javnosti, staršem šolarjev in stanovalcem Tržaške ceste. Anketo je izpolnilo 457 oseb. Izrazito so ji nasprotovali predstavniki lokalnega gospodarstva. Všeč je bila 75 % anketirancem iz splošne javnosti, le 22 % se je zdelo Odprta ulica nepotreben ukrep. Stanovalcem je bila v 88 % všeč in tudi 75 % staršev je Odprto ulico ocenilo kot pozitiven ukrep. Med drugim je 75 % anketiranih izrazilo, da bi si želeli občasno Odprto ulico tudi v prihodnje.

Predstavniki lokalnega gospodarstva so se po drugi strani večkrat pritožili, da Odprta ulica slabo vpliva na njihov prihodek. Temu primerno smo tudi prilagodili zaporo za tranzitni promet in jo ob sobotah prestavili na poznejši čas ter zadnji petek umaknili. Anketo za predstavnike lokalnega gospodarstva je izpolnilo le sedem oseb, ki pa tudi kažejo na nezadovoljstvo z Odprto ulico. Želimo si, da bi prenovljeno Tržaško za izboljšanje svojega poslovanja izkoristili tudi lastniki lokalov in trgovin.

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

- Tržaška naj bo taka, da se upoštevajo potrebe pešcev, kolesarjev, avtomobilov in drugega javnega prometa tako, da nobeden od udeležencev ni povsem izključen.
- Tržaška naj bo taka, da bodo lokacije čim bolj dostopne za pešce in kolesarje. Omejiti je treba avtomobile.
- Tržaška naj bo taka, da bo na njej čim več prijetnih javnih prostorov po meri človeka.

Oživiljanje nekoč živahne ulice bo uspešno le, če bodo tam ljudje. Nova ureditev prinaša več prostora za ljudi, koticke za posedanje in zelenje. S tem namenom se bo zmanjšal prostor za avtomobile, ki bodo na Tržaški še vedno lahko vozili, vendar z znižano omejitvijo hitrosti. Obiskovalci Tržaške so med najpogostejšimi razlogi, da bodo tja prišli še večkrat, navedli, da si želijo raznoliko gostinsko in trgovinsko ponudbo, tržnico, različne dogodke in podobno.

Odrpta ulica je bila predvsem koristna za prebivalce, ki so sicer v procesih urejanja prometa prezrti – ljudje brez avtomobila in tisti, ki po mestu raje pešačijo. Enakovredno smo jih obravnavali s tistimi, ki so vajeni tudi najkrajšo pot opraviti z avtomobilom. Ne glede na to, kaj bona Tržaško pripeljalo več ljudi, pa je dobro, da s prenovo namenjamo več prostora pešcem, saj če hočemo na ulici ljudi, nima smisla načrtovati za avtomobile. Le ulica po meri ljudi je zagotovilo, da bo Tržaška več kot le bližnjica za avtomobile.

Celotno poročilo Odrpte ulice v Postojni preberite [tukaj](#).

4 Odrpta ulica na Rudarski cesti v Velenju

Zadnje od ponovitev Odrpte ulice smo izvedli na Rudarski cesti v Velenju. Na povabilo IPoP – Inštituta za politike prostora k preizkusu nove prometne ureditve s poudarkom na izboljšanju pogojev za hojo in kolesarjenje se je med 11 občinami odzvala tudi Mestna občina Velenje. Občina je zavzeta za uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti z možnostjo vplivanja na spremembe potovalnih navad prebivalcev na kratke razdalje in v bližnji prihodnosti načrtuje prenovo Rudarske ceste v središču mesta. Zato je bila izbrana za preizkusno uvedbo skupnega prometnega prostora z meritvami in analizami učinkov, ki bodo lahko ena od strokovnih podlag za celovito prometno in prostorsko prenovo Rudarske ceste. Prav tako je v sodelovanju s strokovnjaki, lokalnimi organizacijami, različnimi ciljnimi skupinami in posameznimi uporabniki prostora zbrala mnenja o sedanji in preizkusni ureditvi prometa in prostora, na podlagi katerih bo lahko oblikovala smernice za Rudarsko cesto po meri uporabnikov.

Rudarska cesta je pomembna mestna ulica v Velenju. Trenutno je obremenjena z motornim prometom in parkirišči ter ima predvsem vlogo tranzitne ceste. Površine za pešce so ozke, označenih površin za kolesarje ni, zelene površine so majhne in brez večjih dreves, manjka tudi urbana oprema. Da bo Rudarska cesta bolj odprta za uporabnike, ki si prizadevajo za uresničevanje ciljev trajnostne mobilnosti, bo Mestna občina Velenje pri prenovi dotrajanega vozišča, robnikov in gospodarske infrastrukture celostno prenovila območje v skladu s smernicami, zbranimi v dvotedenskem preizkusnem obdobju.

Namesto parkirišč ob Rudarski cesti je bila razširjena površina za pešce z raznolikim programom – urbano opremo, interaktivno razstavo, simulacijo zelenih površin in dreves, razširjenimi vrtovi gostinskih lokalov. Uvedeno je bilo pet parkirišč za ljudi z oviranostmi, tri parkirna mesta »poljubi in odpelji« in avtobusno postajališče Lokalca. Na celotnem cestišču je bila znižana hitrost motornih vozil na 20 km/h in uveden skupni prometni prostor, ki je potekal tudi na delu med stanovanjskim blokom Rudarska 2 in parkiriščem upravne enote. Za dva dni je bila uvedena zapora za tranzitni promet razen javnega potniškega prometa. Učinki začasne ureditve so se spremljali z analizo parkiranja in merjenjem prometa na Rudarski cesti ter še dveh mestnih ulicah. Urbani sprehodi, delavnice, anketiranje, sprejemanje mnenj in informiranje na stojnici ter obsežno komuniciranje so dodatno obogatili dogajanje na Rudarski in pripomogli k zbiranju mnenj uporabnikov Rudarske. Kulturno-umetniški dogodki so mimoidočim popestrili sprehode in privabili tudi tiste, ki na Rudarsko cesto sicer ne bi zašli.

Na Rudarski cesti in v njenem zaledju je 345 parkirnih mest, med začasno ureditvijo jih je bilo 290. Pri začasni prometni ureditvi brez zapore za tranzitni promet je bilo ukinjenih 53 parkirnih mest in dodanih pet mest za parkiranje invalidov ter parkirna mesta »poljubi in odpelji« za starše, ki pripeljejo otroke v šolo. Spremljanje zasedenosti parkirišč v okolici Rudarske ceste pred in med preizkusno ureditvijo je pokazalo, da kar 30 % avtomobilov pripada zaposlenim v javnih ustanovah na obravnavanem območju, ki tam parkirajo med delovnikom. V jutranji prometni konici je bilo zaradi ukrepa ukinitve parkirnih mest 112 vozil manj, v popoldanski pa 139 vozil manj, skupno je bilo več kot 20 % prometa manj. Zaposleni, stanovalci in obiskovalci območja so v času odprte ulice parkirali v okolici, kar potrjuje prezasedenost parkirišč ob prometni konici, medtem ko se zasedenost v garažni hiši pod nakupovalnim centrom ni bistveno spremenila. Analiza uličnih posvetov in javnih razprav je pokazala, da so največji zadržki za uporabo garažne hiše ozka dostopna in izvozna pot, preozka parkirna mesta, (ne)urejenost, občutek nelagodja in prekratka zelena luč na prehodu za pešce proti Rudarski cesti. Znižanje največje dovoljene hitrosti na 20 km/h je pozitivno vplivalo na hitrost avtomobilov, ki je bila v povprečju nižja za 4 km/h. Zaradi optično širše ceste in manj prometa

na Rudarski pa je negativno vplivalo na najvišjo doseženo hitrost, ki je bila pred začasnimi ukrepi 87 km/h, med začasno ureditvijo pa kar 97 km/h.

Ob popolni zapori za tranzitni promet se je promet na Rudarski cesti v jutranji konici zmanjšal za 62 % in za 64 % v popoldanski konici. Iz tega lahko sklepamo, da je Rudarska cesta zaradi zapore izgubila svojo vlogo tranzitne ceste, saj več kot 60 % vozil uporablja cesto kot »bližnjico« do drugega predela mesta.

Sodelavci na stojnici so zabeležili več kot 400 odzivov na vprašanje, kakšna naj bo Rudarska cesta v prihodnosti, in jih razvrstili v kategorije. Največkrat so omenili pomembnost dostopnosti za vse uporabnike Rudarske ceste ter v zvezi s tem izrazili potrebo po parkirnih mestih za gibalno ovirane, na drugo mesto so postavili pomembnost zelenih površin in sence ter opozorili na pomanjkanje urbane opreme, predvsem klopi, košev za smeti in pitnika. Izpostavili so prekratek interval za prečkanje Šaleške ceste, manjkajoče površine za kolesarje in zmanjšanje hitrosti za avtomobile na cestišču, kjer naj bo tudi kolesarska steza, prometni režim pa naj ščiti ranljive skupine udeležencev v prometu.



Slika 4: Rudarska po meri uporabnikov naj bo dostopna vsem, varna, zelena in senčna. Foto: MC Velenje.

Tudi stanovalci na Rudarski cesti si v prihodnosti želijo omejitve hitrosti za avtomobile, kolesarske poti na cestišču, sprostitev parkirišč pred stanovanjskim blokom s preusmerjanjem zaposlenih na območju Rudarske ceste v bližnjo garažno hišo, ozelenitev in »predpražnik« pred blokom. Na odprti ulici jim je bilo všeč, da je bila cesta manj hrupna in so poti bile bolj varne za otroke in druge udeležence v prometu. Motile so jih površine pred blokom, ki so z začasnimi ukrepi omogočale druženje in otroške igre ter simulirale dodatne zelene površine. Kljub temu da ob postavljenih mizicah in stolih ter razširjeni terasi slaščičarne niso zaznali

bistveno povečanega hrupa, niso naklonjeni dogajanju pred blokom, saj si na svojem dvorišču želijo predvsem nekaj zasebnosti. V preteklosti so klopi pred blokom odstranili kar sami, in sicer predvsem zaradi nočnega hrupa, popivanja in odlaganja smeti. Menijo, da je površin za dogajanje in druženje na Titovem trgu in Cankarjevi ulici dovolj.

Analiza 1308 anket je pokazala, da je večina vprašanih obiskala Rudarsko cesto z avtomobilom, pol manj peš, s skirojem, rolko, sledijo uporabniki koles, električnih koles in električnih skirojev ter v nekajodstotnem deležu obiskovalci z Lokalcem, motorjem in drugimi prevoznimi sredstvi. Kaže, da je Rudarska cesta zelo prijazna avtomobilom in zato tudi obremenjena z motornim prometom. Po drugi strani pa je na njej veliko pešcev in kolesarjev, ki nimajo ustrezne infrastrukture. Temu primerno večina anketirancev meni, da mora biti prometna ureditev v mestnem središču naklonjena vožnji z avtomobilom z vidika dostopnosti, hitrosti prečkanja in možnosti parkiranja pred vrati cilja potovanja. 31 % odgovorov se je nanašalo na pešce in kolesarje z željo po varnih in prijetnih mestnih središčih, ki so bolj kot avtomobilom namenjena pešcem in kolesarjem. Ukrepi, ki so skupno prejeli več podpore kot nestrinjanja, so drevesa in druge zelene površine, nasloni za kolesa, klopi, postajališče Lokalca na Rudarski, nova parkirna mesta za osebe z omejitvami pri NLB in Venezii ter parkirna mesta »poljubi in odpelji«. Večina obiskovalcev dogodkov, organiziranih v sklopu Odprte ulice, kot npr. Jane's walk, interaktivna ulična razstava in pogovor po ogledu filma, je predvideno preureditev zmanjševanja motornega prometa na Rudarski prav tako podpirala.



Slika 5: Razprava o načrtovanju Rudarske ceste se naj od prometa preusmeri k ljudem. Ljudje se bodo na Rudarski cesti počutili dobro, če bo ta prijetna, udobna in na videz privlačna. Foto: MC Velenje.

Nadaljuje naj se vključevanje uporabnikov Rudarske v njeno načrtovanje, saj ti prostor tudi najbolj poznajo. To bo vplivalo tudi na spreminjanje potovalnih navad ljudi, ki se bodo večkrat odločili pustiti avto doma in se odpravili na krajšo pot peš ali s kolesom. Sklenemo lahko, da se mora Rudarska cesta v prihodnosti oblikovati celostno, saj nikakor ne sme prevladati le prometno preoblikovanje. Priprava projektne naloge naj bo rezultat dela širše interdisciplinarne skupine.

Da bo Rudarska cesta bolj po meri človeka in ne avtomobila, naj se pri prenovi z različnimi ukrepi zmanjša udobnost vožnje z avtomobilom npr. z ukinitvijo nekaterih parkirnih mest, oženjem voznega pasu in zamikom cestišča s šikanami, tlakovanjem in nižanjem omejitve hitrosti.

Pomembno je sprejeti ukrepe za izboljšanje in spremembo parkirnega režima, ki ne bo privabljal avtomobilov v mestno središče, hkrati pa povečati nadzor nad upoštevanjem parkirnega režima. K temu bodo pripomogli tudi ukrepi za boljšo sprejetost parkiranja v neizkoriščenih bližnjih garažnih hišah. Z ožjim voziščem in manj parkirišči bo prostor Rudarske ulice kakovostnejši. Hkrati bo udobnost ter varnost pešcev in kolesarjev s širjenjem peščevih površin večja. K temu bodo pripomogle tudi razširjene zelene površine, premišljeno umeščena nova urbana oprema, ustrezni tlaki. Smiselna je uvedba skupnega prometnega prostora med

prehodoma za pešce pri kavarni Hotela Paka in podhodu upravne enote, ki so jasno ločeni z drugačnim tlakovanjem ali dvignjeno površino. Na površini za pešce je pomembna omejitev hitrosti električnih skirojev, koles in skuterjev. K temu lahko pripomorejo fizične ovire in večji nadzor redarjev. Poleg nove postaje Lokalca na Rudarski cesti in dodatne linije v nasprotno smer je potrebna ureditev posebnih parkirišč za kratkotrajno parkiranje v neposredni bližini storitev za ljudi z oviranostmi, starše z otroki in starejše. Pred blokom na Rudarski cesti 2 je potrebna ureditev »predpražnika« oziroma zasebnega prostora, ki stanovalcem omogoča, da ne izstopajo iz vhoda neposredno na javno površino. Pripravijo naj se tudi premišljene usmeritve za opremljanje izložb in vrtov lokalov, te pa se nato spodbuja k širjenju ponudbe navzven. Preurejene površine morajo omogočati dostopnost vsem uporabnikom.

Preberite celotno poročilo začasne ureditve na Rudarski cesti v Velenju [tukaj](#).

5 Sklep

Vse več občin se odloča za gradnjo nove infrastrukture, ki spodbuja trajnostno mobilnost ljudi. Poleg prostorskih sprememb to pomeni tudi spremembe vsakdanjih navad ljudi. To pogosto pripelje do konfliktov med različnimi uporabniki prostora, kar prinaša politično tveganje za odločevalce. Pred večjimi posegi v prostor se zato vedno bolj uveljavljajo začasni ukrepi, npr. ukrep Odprta ulica, ki omogočajo ljudem, da nove ukrepe preizkusijo in postanejo njihovi podporniki. Kadar dobijo priložnost povedati, kaj jim je pri tem všeč in kaj ne, pa lahko to načrtovalci uporabijo tudi za izboljšanje nove ureditve. Začasni ukrepi omogočajo merjenje učinkov in pridobivanje podatkov za lažje nadaljnje odločanje. Praviloma gre za hitre in poceni ukrepe, ki se jih da relativno enostavno prilagoditi na podlagi izkušenj uporabnikov. V tujini je to precej razširjena praksa, ki je dosegla vrh s spremembami, ki jih je prinesla epidemija COVID-19.

Predstavljeni primeri ukrepa Odprta ulica iz Škofje Loke, Postojne in Velenja imajo vsak svoje specifične značilnosti. Posploševanje rezultatov začasnih prometnih režimov je sicer omejeno, vendar pa se kaže, da so vse tri občine na relativno enostaven in poceni način preizkusile in izmerile, kaj se s prostorom zgodi, če na njem omejimo avtomobile. V večini so bili začasni ukrepi ljudem všeč. Slednje pa ni nujno pravilo. Na primer začasno omejevanje prometa na Rudarski cesti v Velenju je pokazalo, da se ljudje z ukrepi omejevanja avtomobilskega prometa vse prej kot strinjajo. Vendar pa je ravno to najboljši del začasnosti – občini je v tem primeru preizkus pokazal, da se bodo morali prenove Rudarske ceste lotiti

drugače in bolj premišljeno. Primeri kažejo tudi na smiselnost začasnih ukrepov ne glede na fazo izvedbe prenove. V Škofji Loki je bil definiran le problem, za katerega rešitev je bila preizkušena ena začasna ureditev, pozneje z začasnimi taktičnimi ukrepi še ena. V Postojni je bila ideja prenove že precej izdelana, zato so biličasni ukrepi v pomoč pred pripravo prebivalcev na dejansko izvedbo, v Velenju pa bodo rezultati Odprte ulice uporabljeni za pripravo projektne naloge prenove Rudarske ceste.