



»To bi morali uvesti za stalno!«

Začasni prometni ukrepi kot predhodnik infrastrukturnih ukrepov trajnostne mobilnosti

IZVLEČEK

V zadnjih letih se uveljavlja paradigma celostnega načrtovanja prometa in načrtovanja mest po meri ljudi, ki namesto avtomobila v ospredje postavlja trajnostne načine premikanja. Občine in država uvajajo infrastrukturo, s katero se omejuje motorizirane načine prevoza in daje prostor pešcem ter 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 ljudem omogočajo preizkus načrtovane ureditve v živo, načrtovalcem pa možnost, da načrte na podlagi izkušenj izboljšajo.

Ključne besede: trajnostna mobilnost, taktični urbanizem, začasni ukrepi, eksperimentalna ureditev, participacija

ABSTRACT

»We should make this permanent! « Temporary transport measures as a precursor to sustainable mobility infrastructure measures

In recent years, there has been a paradigm shift toward comprehensive mobility planning and people-oriented places have been established. It prioritizes more sustainable forms of mobility instead of using the car. Municipalities and the state are introducing infrastructure that limits motorized traffic and makes way for pedestrians and cyclists. This also interferes with people's everyday habits, which can quickly lead to conflicts between the various stakeholders. Before major infrastructure changes, temporary measures gain importance so that people can test the planned arrangements in practice and planners can improve the plans based on experiences.

Keywords: sustainable mobility, tactical urbanism, temporary measures, experimental measures, participation

Desetletja razvoja prostora, ki v ospredje postavlja avtomobilsko infrastrukturo in dostopnost avtomobila, se kažejo tudi v potovalnih navadah Slovencev. Leta 2021 je bilo 85 % vseh poti opravljenih z avtomobilom. Kar petina se jih vozi na razdaljah, dolgih do enega kilometra, in polovica na poteh, krajših od dveh kilometrov (Škafar Božič 2021). Prevelika raba avtomobila prinaša številne negativne posledice. V zadnjih letih se zato uveljavlja paradigma načrtovanja mest za ljudi in celostno prometno načrtovanje, ki namesto avtomobila v ospredje postavlja bolj trajnostne načine prevoza.

Ameriški geograf Fred Kent (2005) razlaga, da »... mesta, načrtovana za avtomobile in promet, privabljajo avtomobile in promet, mesta, načrtovana po meri ljudi, pa privabljajo ljudi ...«. Zato omejevanje motoriziranega prometa daje javnemu prostoru staro–novo funkcijo in se ponovno uveljavljajo mesta, kjer se ljudje počutijo prijetno in se tam zadržujejo. Spodbuja se srečevanje ljudi in povezovanje skupnosti ter ustvarja prostor za druženje, ustvarjalnost, gibanje, varno hojo in kolesarjenje (Kent 2005; Halilović in Cerar 2020).

Uvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti spodbuja vse več finančnih mehanizmov na evropski in državni ravni. V Sloveniji je od leta 2015 štiriinosemdeset občin sprejelo občinske celostne prometne strategije, na podlagi katerih lahko pridobijo sredstva za različne ukrepe trajnostne mobilnosti. Od takrat je samo za gradnjo novih kolesarskih površin Ministrstvo za infrastrukturo namenilo več kot 207 milijonov evrov in v letu 2023 načrtuje naložbe v višini dodatnih 50 milijonov evrov (Moving together in ... 2022).

Na eni strani finančne spodbude, na drugi pa izkušnje in pozitivni učinki v občinah, ki so že uvedle tovrstne ukrepe, so pomembni motivacijski dejavniki, da se vse več odločevalcev in uradnikov občinskih uprav odloča za ambiciozne ukrepe celostnih prostorskih prenov ulic, trgov in drugih sorodnih območij. A vendar, ljudje smo bitja navad in ne maramo sprememb, zato so lahko tovrstne infrastrukturne spremembe določeno politično tveganje. Omejevanje avtomobila v nekem kraju pomeni tudi spreminjanje potovalnih navad, kar je za posameznika stresno, tako da so konflikti lahko pričakovani. Pred večjimi posegi v prostor se zato čedalje bolj uveljavljajo začasni ukrepi, ki ljudem omogočajo, da nove ukrepe preizkusijo in postanejo njihovi podporniki. V primeru, da dobijo priložnost povedati, kaj jim je pri tem všeč in kaj ne, lahko načrtovalci njihove pripombe uporabijo za izboljšanje obstoječe ureditve (Bertolini 2020; Senger, Giesch in Fischer 2021).

Avtorica besedila:

NELA HALILOVIĆ, magistrica geografije
IPoP – Inštitut za politike prostora,
Tržaška cesta 2, 1000 Ljubljana
E-mail: nela.halilovic@ipop.si

Avtorji fotografij:

NELA HALILOVIĆ, ŽIGA SIVKA,
DRAGAN STOJKOVSKI, ŽIGA KOREN

COBISS 1.04 strokovni članek

Poceni in hiter eksperiment za drage in počasne trajne spremembe

Začasne prostorske ureditve so del novodobnih načrtovalskih in arhitekturnih pristopov pod skupnim imenom **taktični urbanizem**. Ta združuje zbirko

poceni in začasnih sprememb v urbanem prostoru, s katerimi lahko izboljšamo dele mest. Gibanje se je pričelo okrog leta 2010 v Združenih državah Amerike, po navdihu nekaterih starejših začasnih projektov, kakršen je na primer projekt začasnih plaž ob reki Seni v Parizu. Omogoča razmeroma hitro in poceni izboljšati ulico, trg ali park in s tem nakazati potencialne nekega prostora (Velkavrh 2017). Nekoč so bili ukrepi taktičnega urbanizma med drugim imenovani tudi »aktivistični«, »gverilski« ali »naredi-sam« ukrepi, zdaj pa se vse več predstavnikov javnih uprav, načrtovalcev in odločevalcev zaveda, da tovrstni sodobni pristopi v načrtovanje prostora prinašajo veliko prednosti. Prostor se na tak način načrtuje skladno s potrebami uporabnikov, krepi se lokalna skupnost, zmanjša se možnost konfliktov

(Lydon in Garcia 2015). Začasna raba načrtovalcem omogoča učenje na izkušnjah, uporabnikom pa zmanjšuje negotovost in strah pred spremembami. Omogoča merjenje učinkov in pridobivanje podatkov o vplivu nove ureditve na prostor. Še bolj pomembno pa je, da med različnimi deležniki prispeva k širšemu konsenzu o smeri razvoja nekega prostora ali vsaj okrepljeno razumevanje možnosti in omejitev zelenih sprememb (Bertolini 2020; Senger, Giesch in Fischer 2021).

Omejevanje motornega prometa za več ulic po meri ljudi

Zapiranje ulic za motorni promet in njihovo odpiranje za ljudi se v različnih oblikah uveljavlja tako po svetu kot pri nas. Eden bolj znanih prime-

rov iz tujine je *Ciclovía*, ki že skoraj štiri desetletja poteka v kolumbijski prestolnici, ko enkrat tedensko več kot 120 kilometrov cest zaprejo za motoriziran promet. To je navdihnilo številna druga mesta, da so začela odpirati ulice za ljudi in uvajati ukrepe pod skupnim imenom *Open street* (Bertolini 2020). V Sloveniji tovrstno začasno ureditev imenujemo *Odprta ulica*. V letih 2014 in 2015 so se aktivnosti Odprte ulice po svetu zvrstile v 496-ih mestih in 27-ih državah na vseh celinah. Avtorji navajajo, da se je rast tovrstnih ukrepov začela po letu 2000, kot del tako imenovane *epidemije zdravja*, ki med drugim opozarja na negativne učinke sedentarnega življenjskega sloga, okoljskih učinkov motoriziranega prometa in poslabšane kakovosti bivalnega okolja (Sarmiento s sodelavci 2017). Newyorški projekt

Slika 1: Prenova Slovenske ceste v Ljubljani se je pričela z enostavnimi ukrepi taktičnega urbanizma (vir: Začasna ureditev Slovenske ... 2013).



Pločniki v avenije (angleško *Pavements to plazas*) se je začel leta 2007, ko so na več odsekih cest začasno omejili avtomobilski promet in ga opremili z začasno urbano opremo. S spremljanjem učinkov na prometno varnost, spremembe v načinu potovanja in lokalno gospodarstvo so pridobili podatke, ki so jih v dialogu z različnimi uporabniki prostora lahko uporabili pri uvajanju trajnih ukrepov. Na tak način se je med letoma 2007 in 2014 uvedlo 59 novih površin, namenjenih pešcem in javnemu programu (Lydon in Garcia 2015; Bertolini 2020). Najbolj znan slovenski primer preureditve ceste na podlagi začasne ureditve je Slovenska cesta v Ljubljani. Leta 2013 se je občina skupaj s partnerji na njenem delu odločila uvesti začasno cono omejenega prometa. Namen začasne ureditve je bil preizkus bodoče prometne ureditve, iskanje dodatnih možnosti in preizkušanje potencialov javnega prostora. Na podlagi tega je bil s prenovo leta 2014 kot prvi v Sloveniji uveden skupni prometni prostor (Koželj 2013; Slovenska cesta 2021).

V tujini zelo znan je tudi ukrep *Play streets* oziroma po naše *ulice za igro*. Gre za zaprtje več ulic v določeni soseski za motorni promet, da se zagotovi javni prostor, varen za igro otrok in otrokom omogočijo fizične aktivnosti. Ukrep omejevanja prometa za igro otrok na ulici so na nekaterih ulicah New Yorka in Združenega kraljestva poznali že pred drugo svetovno vojno. Pozneje so se ulice vse bolj namenjale avtomobilom, igra otrok pa se je prestavila na otroka igrišča (Lydon in Garcia 2015). V zadnjih letih se



Slika 2: Dunajska ulica za otroško igro (vir: *Flowers in Vienna ... 2021*).

ulice za igro uveljavljajo v obliki začasnih prometnih ureditev. V Belgiji so v nekaterih mestih v času šolskih počitnic organizirane od leta 1998, v Združenem kraljestvu pa od leta 2009. Iniciative za več ulic za igro v Združenem kraljestvu so do leta 2018 privedle do vzpostavitve več kot 660-ih ulic brez ali z manj prometa, namenjenih igri otrok (Bertolini 2020; *Playing out* 2021). V večini primerov uvedbe tovrstnega ukrepa gre za iniciative staršev in drugih ljudi iz soseske. V Avstriji je prednost ulic za igro prepoznala tudi dunajska mestna oblast, ki organizatorje s finančno pomočjo in pomočjo v komuniciranju spodbuja k izvedbi programa ulic za igro. Leta 2017 je bilo na Dunaju za otroško igro namenjenih 28 ulic v desetih okrožjih (Wrighton 2017).

Soroden ukrep ulicam za igro so šolske ulice oziroma *School streets*. Šolska ulica pomeni zapiranje ceste ali omejevanje motornega prometa na

cesti v neposredni okolici šole v jutranji konici ali v času celotnega dopoldneva. Omejitev dostopa do šole z avtomobilom zagotavlja varno pot v šolo predvsem tistim, ki prihajajo v šolo peš ali s kolesom. Na drugi strani pa omogoča učencem, ki jih starši vseeno pripeljejo, da vsaj del poti opravijo aktivno. Začasna ureditev pred trajno spremembo prometnega režima je dobra z vidika privajanja in spreminjanja potovalnih navad, pa tudi z vidika ozaveščanja pomena varnega šolskega okoliša (Šolska ulica 2021). Šolska ulica je v tujini precej razširjen ukrep, posebej znan je primer londonskega okrožja Hackneya, kjer so leta 2017 začeli uvajati začasne prometne ureditve v okolici petih šol. Do leta 2021 so šolske ulice uvedli na cestah pred 54-imi šolami, sčasoma so prav vse prešle v trajno ureditev. Tudi v tem primeru je mestna oblast prepoznala prednosti začasnih prometnih ureditev, lokalne skupnosti in osnovne šole pa spodbuja, da se

jih odločijo začasno uvesti z njihovo podporo (School streets 2021). V Sloveniji je po znanih podatkih v jutranji konici promet omejen v okolici šole na Partizanski cesti v občini Tržič, na Cankarjevi ulici v občini Ljutomer, od septembra 2022 pa tudi v starem delu naselja na Mostu na Soči.

Pandemija COVID-19 kot okno priložnosti za uvajanje začasnih ukrepov trajnostne mobilnosti

Razglasitev pandemije COVID-19 spomladi 2020 in z njo povezani ukrepi so vplivali na vsa področja življenja posameznikov in družbo v celoti. V začetni fazi, ob uvedbi najstrožjih ukrepov zaprtja javnega življenja za preprečevanje širjenja virusa, so nekatera mesta in države »okna priložnosti« izkoristila za uvedbo ukrepov trajnostne mobilnosti, kar so dosegle z začasnimi prometnimi ureditvami, ki so v večini primerov prešle v stalne. Naše vsakdanje poti so postale krajše, na cestah je bilo manj avtomobilov, med pomembnejšimi ukrepi je bilo ohranjanje fizične distance, storitev javnega potniškega prometa je bilo okrnjena. Med ukrepi vseh držav so se med drugim znašla priporočila o gibanju kot načinu za ohranjanje javnega zdravja. Zaradi tega so mesta zmanjševala prostor, namenjen motoriziranemu prometu, in ga namenjala pešcem in kolesarjem. Kakovosten javni prostor, v katerem se ljudje počutijo varno in prijetno, je pridobival na pomenu, hoja in kolesarjenje, kot aktivni obliki premikanja, pa sta prevladali (Combs in Pardo 2021a; Magnussen 2021). V luči epidemije je pomen omejevanja širjenja virusa in izboljša-

nja razmer za aktivno mobilnost izpostavila tudi Svetovna zdravstvena organizacija (Moving around ... 2020). Uvajanje začasnih in trajnih ukrepov za povečanje površin za pešce in kolesarje v času pandemije je bilo dobro tudi zato, ker je za spreminjanje potovalnih navad najbolj ugoden čas ob večjih življenjskih spremembah (na primer ob selitvi, rojstvu otroka, menjavi službe) Takrat smo namreč ljudje najbolj dojemljivi za prevzemanje novih navad, saj smo v teh primerih že zunaj cone udobja (Fujii, Gärling in Kitamura 2001; Bamberg 2006).

Čeprav so hitri odzivi mest in držav v obliki začasnih prometnih ureditev postali svojevrsten fenomen, v vseh primerih njihove začasnosti vendarle niso uspeli preseči v obliki trajnih infrastrukturnih sprememb.

Novonastale berlinske kolesarske steze so tako zaradi birokratskih zapletov pozneje ukinili. So pa nekatera mesta, na primer Milano, novonastali položaj izkoristila in, sprva z začasnimi ukrepi, za stalno cele soseske spremenila v območja umirjenega prometa ali območja brez avtomobilov. Combs in Pardo (2021b) sta več baz podatkov uvajanja začasnih in stalnih ukrepov v času epidemije združila v eno samo bazo, ki se posodablja tudi v letu 2022, ko je v njej zabeleženih prek 1400 ukrepov v 60-tih državah. V 95 % gre za nove ukrepe, ki pred pandemijo COVID-19 niso bili načrtovani. Med njimi prevladujejo spremembe mestnih ulic v smeri omejevanja avtomobilskega prometa, povečevanja prostora za pešce in kolesarje ter zagotavljanja prostora za širjenje teras lokalov in izložb trgovin.

IPoP – Inštitut za politike prostora se je na pandemijo COVID-19 odzval s pozivom slovenskim občinam, naj uvedejo dodatne ukrepe za izboljšanje razmer za hojo in kolesarjenje in priložnost epidemije izkoristijo za spreminjanje potovalnih navad prebivalcev. Vendar tovrstnih ukrepov ni sprejela nobena občina, niti jih ni spodbujala država. Aprila 2020 je bila zato občinam ponujena strokovna in finančna pomoč pri uvajanju ukrepov za prilagajanje prometa epidemiji. V prvem letu se je vabilu odzvalo 8 občin, vse za izvedbo kampanje »odprta ulica«. Izbrana je bila Občina Škofja Loka. Izkušnje prve odprte ulice so bile spodbuda k dvakratni vnovični ponovitvi vabila. Leta 2021 je bila med 9-imi prijavi izbrana Občina Postojna, leta 2022 pa med 11-imi prijavi Mestna občina Velenje. Na enak način je bila leta 2021 zagnana kampanja »šolska ulica – območje varnih prihodov«, ki se izvaja tudi leta 2022 in bo predvidoma izvedena tudi naslednje leto. Za uvajanje začasnih prometnih ureditev so bile k prijavi povabljene občine in osnovne šole, ki želijo v okolici šol omejiti avtomobilski promet. V prvem letu je bilo sklenjeno sodelovanje z Mestno občino Nova Gorica in Osnovno šolo Solkan, v drugem pa z Občino Tolmin in Osnovno šolo Most na Soči. Izvajanje kampanj »odprta ulica« in »šolska ulica« je del projekta Life Care4climate, v okviru katerega IPoP načrtuje in izvaja aktivnosti za spodbujanje hoje in kolesarjenja na kratke razdalje. V nadaljevanju so predstavljeni nekateri učinki začasnih prometnih ureditev v Škofji Loki, Solkanu in na Mostu na Soči, ki so del poročil po izvedenih začasnih prometnih ureditvah.

»Pozitivni odzivi na odprto ulico nas zavezujejo, da začnemo razmišljati o dolgoročni prometni preureditvi šolske ulice«

Šolska ulica v Škofji Loki povezuje staro mestno jedro, ki je živahno predvsem popoldne in ob sobotah, z območjem stare vojašnice, kjer se vzpostavlja nov družbeni center s čedalje več obiskovalci. V šolski ulici so osnovna šola, stanovanjsko naselje, pokopališče, knjižnica, trgovine, kavarne, notar, frizerji, knjigarna ... Na podlagi tridnevnega štetja prometa pred začasno ureditvijo junija 2020 je bilo ugotovljeno, da se po njej dnevno sprehodi 58 % pešcev, delež avtomobilov je 33 %, delež kolesarjev 7 %, 1 % pa so prispevali preostali prometni udeleženci. Kljub ugotovljenemu razmerju je avtomobilom na ulici namenjeno dvakrat več prostora kot drugim uporabnikom. Infrastrukture za pešce in kolesarje mestoma sploh ni. S poskusom začasne ureditve je Občina želela preizkusiti ukrepe za ustvarjanje varnega in prijetnega uličnega prostora, ki bi v prihodnosti lahko postali stalne rešitve. Koncept je bil preprost: omogočiti bolj varen prihod v šolo in prijetnejše ter zdravju prijaznejše sprehode med mestnim jedrom in območjem nekdanje vojašnice.

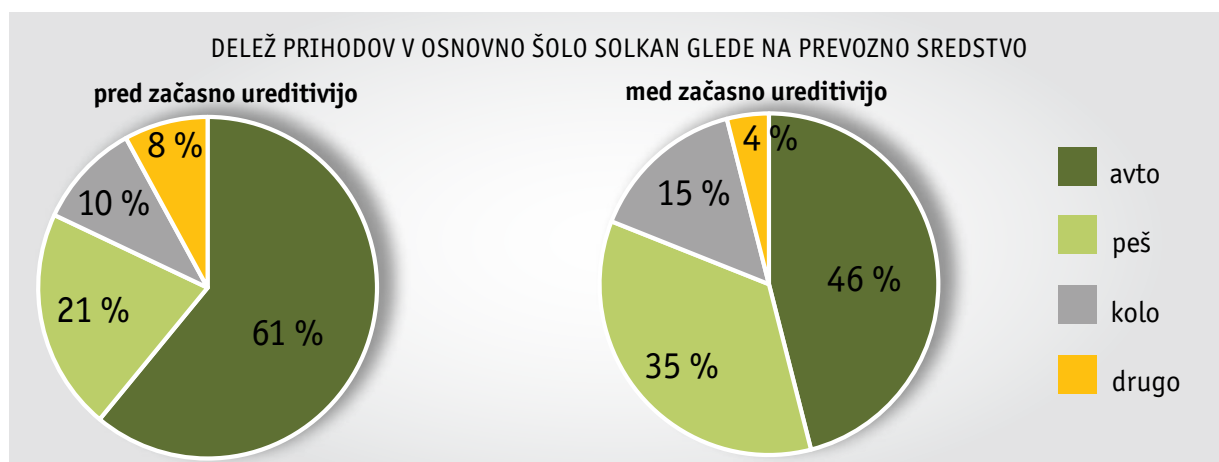
Septembra 2020 je bil del šolske ulice pet sobot zaprt za avtomobile in odprt za ljudi, ko je bil tam v popoldanskem času raznolik program. Do preostalega dela ulice so stanovalci lahko dostopali z dovolilnicami. Namen sobotnega programa pa ni bil ustvarjanje novega prireditvenega prostora, temveč povabilo k preizkusu drugačne prometne ureditve, da jo lahko ljudje

pozneje tudi ocenijo. V avtomobilaprostih dnevih so se po šolski ulici ljudje na poti iz dopoldanskega nakupa na tržnico, z zelenjavo v košarah, lahko sprehodili po sredi ulice. Pri tem so se 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. Začasna urbana oprema je k preizkusu ulice brez motornega prometa vabila tudi v popoldanskem času. Poleg sobotnih zapor je bila loška šolska ulica en teden tudi brez motornega prometa v jutranji konici, ob začetku pouka tamkajšnje osnovne šole. Starši so otroke, ki jih sicer pripeljejo do vrat osnovne šole, lahko odložili na eni od točk *poljubi in odpelji*, od koder so se lahko sami varno sprehodili do šole. Organiziran je bil *pešbus* – spremstvo odraslih po vnaprej določenih linijah in postajah.

Že v fazi načrtovanja je bil poudarek na vključevanju javnosti, prebivalcev v šolski ulici, predstavnikov lokalnega gospodarstva, Občine in šole, tako učencev kot staršev. Pri izvajanju odprte ulice so se z javnimi razpravami, na terenu in anketiranjem ves čas zbirali odzivi vseh deležnikov. Izkazalo se je, da je bila večini začasna ureditev všeč. Zelo povsledi je bil 67 % otrok ($n = 410$), 62 % staršev ($n = 212$) in 56 % pripadnikov splošne javnosti ($n = 58$), podporo pa so izkazali tudi prebivalci šolske ulice. Anketirani starši so v 81-ih % navedli, da je v okolici šole treba zmanjšati število avtomobilov, 86 % staršev pa so bili ukrepi odprte ulice všeč. Dvema tretjinama anketiranih prebivalcev Škofje Loke je bil ukrep omejevanja prometa zelo všeč. Manj strinjanja z začasnim ukrepom so izrazili lastniki lokalov ($n = 22$) v šolski ulici, pri čemer sta bila deleža tistih, ki

Slika 3: Šolska ulica v Škofji Loki brez avtomobilov in z enostavno urbano opremo v uporabi (foto: Nela Halilović).





Slika 4: Sprememba v deležih uporabe prevoznih sredstev (modal split) na števnem mestu številka 4 pred uvedbo ukrepa (levo) in med začasno prometno ureditvijo (desno) (vir: Podatki – štetje prometa Solkan 2021).

so odprto ulico dojeli kot popolnoma nepotrebno, in tistih, ki jim je bila zelo všeč, enaka (38 %). V vodstvu šole in na Občini so se po preizkusu strinjali, 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 hojo in kolesarjenje ter onemogočal tranzitni avtomobilski promet (»Pozitivni odzivi na ... 2020).

Prometni režim v loški šolski ulici se še ni spremenil, prav tako je zaenkrat enaka infrastrukturno. Novo šolsko leto 2022/23 je prineslo nove talne poslikave za umirjanje prometa pred šolo in opozorilo, da si prostor delijo avtomobili in najranljivejši udeleženci v prometu. Začasno so ukinili tudi nekaj parkirišč, na katera so namestili visoke grede.

Pred prenovno solkanske šolske ulice dvotedenski preizkus drugačne prometne ureditve

Osnovna šola Solkan je v šolski ulici locirana med nepreglednima in nevarnima križiščema. V tej in okoliških

ulicah je za varno pot v šolo pomanjkljiva infrastruktura. Te ulice so tudi precej prometno obremenjene, še najbolj v konicah pred začetkom in po zaključku pouka. Raziskava ob pripravi mobilnostnega načrta Osnovne šole Solkan leta 2016 je pokazala, da starši približno 40 % otrok pripeljejo v šolo z avtomobilom, čeprav po podatkih šole več kot dve tretjini šolarjev živi na območju, od koder lahko v šolo pridejo peš v manj kot 15-ih minutah. Starši so otroke najpogosteje pripeljali na parkirišče pred šolo, ki je namenjeno parkiranju zaposlenih in odlaganju vrtčevskih otrok. Šolarji, ki jih starši odložijo na avtobusni postaji, in šolarji, ki pridejo v šolo sami ali v družbi vrstnikov, so morali prečkati parkirišče pred vrati šole, kjer ni namenske površine za pešce. Tam je tudi največja zgostitev avtomobilov, ki obračajo potem, ko so otroke odložili pred vrati šole.

Na pobudo Osnovne šole Solkan in Krajevne skupnosti Solkan se je Mestna občina Nova Gorica odločila pristopiti k načrtovanju prenove šolske ulice. Cilj prenove je izboljšanje raz-

mer za varen prihod v šolo in povečanje deleža otrok, ki v šolo prihajajo aktivno, obenem pa zmanjšati število avtomobilov v neposredni bližini šole. S tem želijo vplivati na potovalne učencev in njihovih staršev.

Prve dni septembra 2021 je bilo zato za dva tedna uvedeno območje varnih prihodov v šolo, s katerim so želeli preizkusiti, kaj prinašajo ukrepi drugačne prometne ureditve. Želeli so jih tudi oceniti skupaj z uporabniki prostora (starši, otroci, stanovalci, splošna javnost). Ukrepe začasne prometne ureditve so sestavljali ukinitvev parkirišč pred šolo za zaposlene in dovoz otrok, z izjemo prvošolcev in vrtčevskih otrok, nižja dovoljena hitrost za vožnjo z avtomobilom, ukinjen vozni pas za avtomobile, ki so ga namenili pešcem in kolesarjem, avtobusno postajališče za šolski prevoz na vozišču, točke *poljubi in odpelji*, namenjene odlaganju otrok, in *pešbus*.

Izsledki so pokazali, da so bili z začasno prometno ureditvijo cilji prenove območja pred šolo doseženi. Štetje prometa je razkrilo, da je bilo v



Slika 5: Avtomobilska gneča pred Osnovno šolo Solkan (foto: Dragan Stojkovski).

času začasne prometne ureditve manj otrok pripeljanih z avtomobilom, na šolski ulici pa je bilo več pešcev in kolesarjev. Ljudje so lahko posamezne ukrepe območja varnih prihodov ocenili v anketi, na javni razpravi in prek elektronske pošte. Na podlagi mnenj posamezne ciljne skupine, podatkov in opazovanja strokovne delovne skupine je bila opravljena evalvacija izvedenih ukrepov, nakar so bili pripravljeni predlogi za izboljšave bodočih načrtov prenove. V anketah ($n = 332$) so se ljudje v 60-ih % strinjali, da je bila začasna ureditev šolske ulice v splošnem pozitivna, od tega jih 33 % navedlo, da jim je bila začasna ureditev zelo všeč (Preizkus prometne ureditve ... 2021).

Po preteku dvotedenskega preizkusnega obdobja začasne prometne ureditve je del prostora pred šolo ostal namenjen otrokom, saj je bilo 13 parkirnih mest pred šolo za stalno ukinjenih. Ne

le v šolski ulici, temveč na širšem območju šole so omejitve hitrosti trajno znižali na 30 km/h. Za celostno prenovno šolske ulice je bila pripravljena projektna dokumentacija, ki vsebuje vse smiselne ukrepe začasne prometne ureditve.

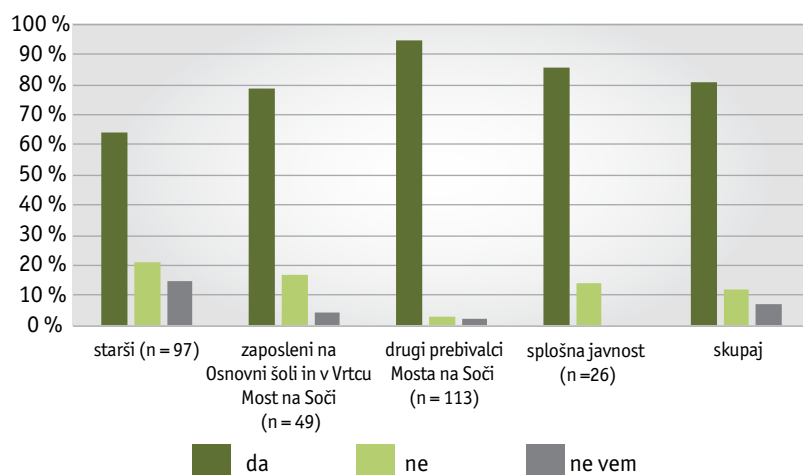
Na Mostu na Soči dvakrat začasno, tretjič trajno, a postopno

Osnovna šola in vrtec na Mostu na Soči sta v starem delu naselja z značilnimi ozkimi ulicami. Velik del otrok prihaja v šolo peš ali s šolskim avtobusom, ki ustavi na avtobusnem postajališču na državni cesti. Kljub temu je že tako omejen prostor pred šolo zasičen z avtomobili tistih, ki otroke pripeljejo pred šolo. To je še posebej očitno v jutranji konici in ob deževnem vremenu. Z novim šolskim letom 2022/23 to ni več mogoče, saj je trajno uveden ukrep »šolska ulica – območje varnih prihodov v šolo«.

Septembra 2020 je Občina Tolmin skupaj z mostarskima osnovno šolo in vrtcem ter tamkajšnjo krajevno skupnostjo prvič preizkusila teden trajajoče začasne ukrepe omejevanja motornega prometa pred šolo. Preizkus so ponovili leta 2021, ga podaljšali, merili učinke in beležili mnenja uporabnikov. Evalvacija začasne ureditve je pokazala, da starši, zaposleni, krajanje in splošna javnost večinoma podpirajo začasno prometno ureditev in se strinjajo z namero, da v prihodnosti iz začasne preide v stalno.

Na podlagi rezultatov obeh preizkusov se je Občina Tolmin skupaj z deležniki odločila, da ukrepe uvede stalno. Površina med obema šolskima stavbama je od 1. septembra 2022 namenjena učencem in pešcem, zato je popolnoma zaprta za motorna vozila. V preostalem delu Mosta na Soči promet za imetnike dovolilnic (za dostavo in stanovalce) v jutranji konici poteka enosmerno, s čimer se omeji dostop do šole z avtomobili za starše in tudi parkiranje zaposlenih. Otroci lahko pridejo do šole sami ali v spremstvu prostovoljcev *pešbusa* ali staršev po označeni, varni šolski poti, z začetkom na avtobusni postaji, kjer je tudi območje za odlaganje otrok na točki *poljubi in odpelji*. Uvedena so tudi druga parkirišča v bližini, kjer lahko starši kratkotrajno parkirajo in pospremijo otroka do šole ali vrtca (Z novim šolskim letom ... 2022).

Kljub trajnim ukrepom se je Občina na podlagi izkušenj preizkusov odločila ukrepe uvesti postopno – ponovno s prvinami ukrepov taktičnega urbanizma. Projekt prenove predvideva



Slika 6: Rezultati ankete o podpori trajni ureditvi območja varnih prihodov (n = 471, vir: Analiza ankete o ... 2021).

novo tlakovanje in potopne količke v starem delu naselja, prestavitev avtobusnega postajališča, znižanje hitrosti na državni cesti in ureditev parkirišč. Vse to na občinski ravni pomeni velik finančni zalogaj, spreminjanje pravno-formalnih podlag za njihovo izvedbo pa zahteva veliko časa. To pomeni, da bi se lahko čas do končne izvedbe sprejetih ukrepov zavlekel še za nadaljnjih nekaj let. Nobenega dvoma ni, da bi bilo škoda ne izkoristiti pozitivnih učinkov začasnih ureditev in zagotoviti varno šolsko pot učencem že letos (op. a. 2022). Trajno uvajanje pomeni barvne talne poslikave, ki opozarjajo na prisotnost otrok, potopne količke in ročno zaporo, kar omejuje dostop z avtomobilom. Sistem z dovolilnicami, ki omogočajo dostop na območje v jutranji konici in na parkirišča, je še v testni fazi. Priprava odloka za ureditev parkiranja in stalnega sistema z dovolilnicami bo na podlagi tega enostavnejša, tveganje za konflikte med imetniki dovolilnic pa manjše.

Sklep

Vse več občin se odloča za gradnjo nove infrastrukture, ki spodbuja trajnostno mobilnost ljudi. Poleg prostorskih sprememb to pomeni spremembe vsakdanjih navad ljudi. To pogosto povzroča konflikte med različnimi uporabniki prostora, kar

za odločevalce pomeni politično tveganje. Pred večjimi posegi v prostor se zato vse bolj uveljavljajo začasni ukrepi, ki ljudem omogočajo, da nove ukrepe preizkusijo in ob pozitivnih izkušnjah postanejo njihovi podporniki. Če imajo priložnost povedati, kaj jim je pri tem všeč in kaj ne, lahko načrtovalci njihove izkušnje uporabijo za izboljšanje novih ureditev.

Začasni ukrepi omogočajo merjenje učinkov in pridobivanje podatkov za lažje nadaljnje odločanje. Praviloma gre za hitre in poceni ukrepe, ki se jih da razmeroma enostavno prilagoditi na podlagi izkušenj uporabnikov. V tujini je to precej razširjena praksa. Vrh je dosegla vrh s spremembami, ki jih je prinesla pandemija COVID-19.

Predstavljeni slovenski primeri začasnih prometnih ureditev v Škofji Loki, Solkanu in na Mostu na Soči imajo vsak svoje svojske značilnosti. Posploševanje rezultatov začasnih

Slika 7: Trajna omejitev avtomobilov pred Osnovno šolo Most na Soči (foto: Žiga Koren).



prometnih režimov je sicer omejeno, vendar se kaže, da so vse tri občine na razmeroma enostaven in poceni način preizkusila in izmerila, kaj se s prostom zgodi, če na njem omejimo avtomobilski promet. Večinoma so bili začasni ukrepi ljudem všeč, kar pa ni nujno pravilo. Začasno omejevanje prometa na Rudarski cesti v Velenju je na primer pokazalo, da se ljudje z ukrepi vse prej kot strinjajo. Vendar pa je ravno to najboljši del začasnosti

– Občini Velenje je namreč preizkus pokazal, da bodo morali k prenovi Rudarske ceste pristopiti drugače in bolj premišljeno. Obravnavani primeri kažejo tudi na smiselnost začasnih ukrepov, ne glede na fazo izvedbe prenove. V Škofji Loki je bil definiran le problem, za katerega razrešitev je bila najprej preizkušena ena začasna ureditev, pozneje, z začasnimi taktičnimi ukrepi, pa še ena. V Solkanu je bila ideja prenove že precej dodelana, zato

so bili začasni ukrepi v pomoč pred pripravo projektne dokumentacije za dokončno prenovo. Del ukrepov je presešlo začasnost in so takoj prešli v stalne, čeprav do fizične prenove še ni prišlo. Na Mostu na Soči so pred sprejetjem dokončne, stalne odločitve začasen režim preizkusili dvakrat. Trajnost ukrepov pa ne pomeni tudi takojšnjih infrastrukturnih sprememb, zato so ukrepi taktičnega urbanizma lahko v pomoč tudi tik pred prenovo. 

Viri in literatura

1. Analiza ankete o začasni parkirni ureditvi na Mostu na Soči. Občina Tolmin, 2021.
2. Bamberg, S. 2006: Is a residential relocation a good opportunity to change people's travel behavior? *Environment and Behaviour* 38-6.
3. Bertolini, L. 2020: From "streets for traffic" to "streets for people": can street experiments transform urban mobility? *Transport Reviews* 40-6.
4. Combs, T. S., Pardo, F. C. 2021a: Shifting streets COVID-19 mobility data: Findings from a global dataset and a research agenda for transport planning and policy. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 9.
5. Combs, T. S., Pardo, F. C. 2021b: Streetplans, Epiandes, MobilityWorks, & Datasketch. The »Shifting Streets« Covid-19 mobility dataset. Medmrežje: http://pedbikeinfo.org/resources/resources_details.cfm?id=5235 (22. 9. 2022).
6. Flowers in Vienna Slow Down Cars and Signal Play Streets 2021. Medmrežje: <https://theurbanactivist.com/idea/flowers-in-vienna-slow-down-cars-and-signal-play-streets/> (22. 9. 2022).
7. Fujii, S., Gärling, T., Kitamura, R. 2001: Change in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure: Effects of temporary structural change on cooperation in a real-life social dilemma. *Environment and Behavior* 33-6.
8. Halilović, N., Cerar, A. 2020: Kako odpreti ulico za ljudi? Priročnik, IPoP – Inštitut za politike prostora. Ljubljana.
9. Kent, F. 2005: Streets are People Places. Medmrežje: <https://www.pps.org/article/transportationasplace> (21. 9. 2022).
10. Koželj, J. 2013: Nova Slovenska cesta. Prenova glavne ljubljanske ulice. Predstavitev. Medmrežje: <https://www.ljubljana.si/assets/Moja-Ljubljana/Promet/Predstavitev-prenove-Slovenske-ceste-podzupan-MOL-prof-Janez-Kozelj.pdf> (21. 9. 2022).
11. Lydon, M., Garcia, A. 2015: Tactical urbanism: Short-term action for long-term change. Washington.
12. Magnussen, G. 2021: Perceptions of public space during the Covid19 pandemic. Magistrska naloga, Nordic Urban Planning Studies, Roskilde University. Medmrežje: https://rucforsk.ruc.dk/ws/files/77975783/Master_Thesis_gintama.pdf (21. 9. 2022).
13. Moving around during the Covid-19 outbreak 2020. Medmrežje: <http://www.euro.who.int/en/health-topics/health-emergencies/coronavirus-covid-19/novel-coronavirus-2019-ncov-technical-guidance-OLD/coronavirus-disease-covid-19-outbreak-technical-guidance-europe-OLD/moving-around-during-the-covid-19-outbreak> (2. 6. 2020).
14. Moving together in the right direction 2022. Brošura, Ministrstvo za infrastrukturo.
15. Playing out 2021. Medmrežje: <https://playingout.net/about/playing-story/> (21. 9. 2022).
16. Podatki – štetje prometa Solkan 2021. Strojna, prometna in lesarska šola.
17. »Pozitivni odzivi na Odprto ulico nas zavezujejo, da začnemo razmišljati o dolgoročni prometni preureditvi Šolske ulice« 2020. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2020/10/09/pozitivni-odzivi-na-odprto-ulico-nas-zavezujejo-da-zacnemo-razmisljati-o-dolgorocni-prometni-preureditvi-solske-ulice/> (22. 9. 2022).
18. Preizkus prometne ureditve v Solkanu za prenovo Šolske ulice 2021. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2021/11/12/preizkus-prometne-ureditve-v-solkanu-za-prenovo-solske-ulice/> (21. 9. 2022).
19. Sarmiento, O. L., Díaz Del Castillo, A., Triana, C. A., Acevedo, M. J., Gonzalez, S. A., Pratt, M. 2017: Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías recreativas in Latin America. *Preventive Medicine* 103.
20. School streets 2021. Medmrežje: <https://hackney.gov.uk/school-streets> (21. 9. 2022).
21. Senger, M., Giesch, M., Fischer, W. 2021: Temporary Street transformation as an intervention for more people friendly environments in cities: a contribution within the frame of tactical urbanism. *Acta Geobalcánica* 7-4.
22. Slovenska cesta 2021. Prostoroz. Medmrežje: <https://www.prostoroz.org/projekti/slovenska-cesta> (21. 9. 2022).
23. Škafar Božič, A. 2021: Dnevna mobilnost potnikov. Medmrežje: <https://www.stat.si/StatWeb/News/Index/10324> (21. 9. 2022).
24. Šolska ulica 2021. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/solska-ulica/> (21. 9. 2022).
25. Velkavrh, Z. 2017: Zaženi se: hitreje, lažje in ceneje do boljšega mesta. Delo. Medmrežje: <https://old.delo.si/znanje/izobrazevanje/zazeni-se-hitreje-lazje-in-ceneje-do-boljsiga-mesta.html> (21. 9. 2022).
26. Wighton, S. 2017: Playing streets in Vienna. Medmrežje: <https://www.metamorphosis-project.eu/case-studies/playing-streets-vienna.html> (21. 9. 2022).
27. Začasna ureditev Slovenske ceste je stala 120 tisočakov 2013. Medmrežje: <https://old.delo.si/novice/ljubljana/zacasna-ureditev-slovenske-cestje-stala-120-tisocakov.html> (22. 9. 2022).
28. Z novim šolskim letom bo v starem delu Mosta na Soči območje varnih prihodov v vrtec in šolo 2022. IPoP – Inštitut za politike prostora. Medmrežje: <https://ipop.si/2022/08/26/z-novim-solskim-letom-bo-v-starem-delu-mosta-na-soci-obmocje-varnih-prihodov-v-vrtec-in-solo> (22. 9. 2022).