



Poročilo projekta

Ulični festival ob dnevu okolja

I. Splošni podatki o prejemniku:

- naziv NVO ali neprofitne organizacije: Focus, društvo za sonaraven razvoj
- naslov: Maurerjeva 7, 1000 Ljubljana
- kontaktna oseba: Marjeta Benčina
- telefon: 059 071 327
- e-pošta: marjeta@focus.si
- naslov spletne strani NVO ali neprofitne organizacije: www.focus.si

II. Številka pogodbe o sofinanciranju

354-1143/2013-113

1) Naslov projekta, podnaslov projekta

Ulični festival ob dnevu okolja, Ulični festival Koseze

Street festival on Environment day, Street festival Koseze

2) Izvleček

Na svetovni Dan okolja je na Koseški cesti pri Koseškem bajerju potekal ulični festival. Koseška cesta, za en dan zaprta za motorni promet, je postala prireditveni prostor, kjer so se kljub spremenljivemu vremenu zvrstile različne dejavnosti, ki so privabile številne prebivalce bližnjih sosesk in oživile ulico. Organizatorji so želeli z dogodkom opozoriti, da naraščajoč motorni promet ogroža kakovost bivanja tudi v soseskah izven središča mesta, ter da morajo pri urejanju prostora in načrtovanju prometnih ureditev ves čas sodelovati prebivalci. Dogodek je bila tudi odlična priložnost za druženje v soseski.

Šišenska promenada, ki poteka od Celovških Dvorov do Koseškega bajerja, je glavna sprehajalna os za več kot 20.000 prebivalcev Šiške ter veliko dnevnih obiskovalcev rekreacijskih območij. Koseška cesta je edini del te pešpoti, kjer poteka tudi motorni promet. Pešci so jo vzeli za svojo, kar večkrat vodi v konflikt z vozniki avtomobilov.

Ni naključje, da se je festival odvijal na Dan okolja. Naraščajoč motorni promet zavzema pretežni del javnega prostora v mestih, povečuje količino asfaltiranih in tlakovanih površin na račun zelenih površin, in je velik porabnik energije v naši državi. Ob tem motorni promet temelji na fosilnih gorivih in je tako eden največjih krivcev za onesnažen zrak v mestih. Ljubljana je zaradi tega še posebej izpostavljena, saj je Evropska komisija že večkrat opozorila na preseganje mejnih vrednosti onesnaženja zraka s trdimi delci. Negativni vplivi onesnaženosti se najbolj odražajo na zdravju ljudi, s tem pa se niža kakovost bivanja.

Abstract

On World Environment Day a street festival took place on Koseška road near Koseze pond. On June 5 Koseška road was closed for motorized traffic and it became a space for the different events and activities which attracted many residents of nearby neighborhoods and revitalized the street. With the event the organizers aimed to highlight the fact that increasing motorized traffic (also) threatens the quality of life in neighborhoods outside the city center, and that spatial and transport planning procedures should always include local people. The event was also a great opportunity for people from the neighborhood to socialize.

Šiška promenade that runs from the Celovški dvori neighborhood to Koseze pond, is the main walking axis for more than 20,000 people from Šiška and for many daily visitors of the recreation areas. Koseška road is the only part of this path, where motorized traffic is allowed. Pedestrians usually take over the road, which many times leads to conflict with car drivers.

It is no coincidence that the festival was held on the Environment day. Increasing motor transport occupies a major part of public areas in cities, increases the amount of asphalt and paved areas at the expense of green areas, and is the vast consumer of energy in Slovenia. The motorized transport is based on fossil fuels and therefore one of the biggest air polluters in cities. Particularly Ljubljana is highly exposed to air pollution - European Commission has repeatedly warned the city for not complying with air quality standards. The negative effects of pollution are mostly reflected on health, which lowers the quality of life.

3) Ključne besede:

ulični festival, Koseze, skupni prostor, dan okolja, motorni promet, pešačenje, rekreativne površine, konflikti v prometu, onesnaženost zraka, kakovost bivanja

Key words:

Street festival, Koseze, common space, Environmental day, motorized transport, walking, recreational areas, transport conflicts, air pollution, quality of life

4) Kazalo (navedba vsebine)

1) Naslov projekta.....	3
2) Izvleček	3
Abstract	3
3) Ključne besede:	4
4) Kazalo (navedba vsebine)	5
5) Vsebina	6
5.1. Ozadje in splošno o projektu	6
5.2. Aktivnosti.....	7
5.2.1. Aktivnosti iz razpisa projekta	7
5.2.2. Dodatne aktivnosti	12
5.3. Zaključki	23
5.4. Organizacija, »lessons learnt«	23
5.5. Komunikacija in medijske objave.....	23
5.5.1. Komunikacija med partnerji	23
5.5.2. Komunikacija z lokalnimi prebivalci in organizacijami	23
5.5.3. Komunikacija s širšo javnostjo	23
5.5.4. Medijske objave.....	24
5.5.5. Partnerji in sodelujoči.....	24
6) Priloge.....	25

5) Vsebina

5.1. Ozadje in splošno o projektu

Problematika onesnaženosti zraka je v Ljubljani pereča, o čemer priča tudi podatek, da se je Ljubljana med evropskimi prestolnicami po onesnaženosti zraka uvrstila na 3. mesto. Eden glavnih krivcev za slabo kakovost zraka je promet. Prestolnica je z zapiranjem ulic za motorni promet v centru mesta naredila pomemben korak k večji kakovosti življenja v centru mesta – z omejitvijo motornih vozil je zmanjšala vire onesnaženja, ulični prostor pa ponovno vrnila prebivalcem, ki se lahko zdaj varneje gibajo in zadržujejo v centru. A vendar, onesnaženost zraka je visoka tudi v drugih mestnih četrtih Ljubljane, ravno tako so ulice prenasočene z avtomobili, in to v predelih, ki se nahajajo ob glavnih mestnih rekreacijskih površinah, kamor dnevno zahajajo družine z otroci, starejši, športniki... V kolikor bi motorni promet omejili tudi v posameznih ulicah, ki bi lahko bile glavna 'žila' za sprehajalce in druženje, bi ti predeli ponovno oživel, s tem pa bi se izboljšal zrak, zmanjšal hrup, socialni in zdravstveni vidik življenja pa bi dobila novo težo.

Z enodnevnim zaprtjem Koseške ceste ulice na Dan okolja (5. junij) smo prikazali, kakšno je življenje ob/na ulici brez motornih vozil. Podobna zaprtja ulic so se v Ljubljani že dogajala (npr. Eipprova ulica leta 2008) in iz teh praks smo ugotovili, da se z zaprtjem ulice za motorni promet lahko bistveno izboljša kakovost življenja lokalnih prebivalcev in mimoidočin. Tudi naklonjenost prebivalcev do zaprtja takšnih ulic je presenetljivo velika, ob predpostavki da se uredi dovoze do njihovih bivališč, oz. prostorov, kjer opravljajo dejavnost.

Izvedba prijavljenega dogodka se je ujemala tudi s cilji MOL na področju prometa, in sicer: Cilj prometne politike do leta 2015 je povečati delež hoje za 20 %, kolesarjenja za 40 %, vožnje z avtobusom za 50 % in sočasno zmanjšati število voženj z avtom za 20 %. Podobni cilji so zapisani tudi v Odloku o zraku v MOL. Med drugimi se predvidene dejavnosti navezujejo predvsem na v Odloku zapisane ukrepe za 'spodbujanje hoje', kot je npr. 'Stanovalci sosesk bodo dobili varne poti do parkov, šol, domov za stare, vrtcev, trgovin, dnevnih centrov in postajališč LPP'

Koseška cesta je bila izbrana iz več razlogov:

- je izven centra mesta,
- je ena glavnih prometnic, ki vodi do območja Koseškega bajerja, pomembnega rekreacijskega območja za družine z otroki, starostnike, mlade...,
- je kratka ulica in dovoz za lokalne prebivalce ne bi smel biti problem, saj je večina stanovanjskih in poslovnih enot dostopna iz drugih ulic (Podutiška, Draga, Žigonova...),
- zaradi slabe infrastrukture za pešce in kolesarje je nevarna za vse, ki uporabljajo nemotorizirane oblike premikanja.

Glavni **namen** projekta je bil: V mestni četrti izven centra Ljubljane dvigniti zavest o pomenu zaprtja ulice za motorni promet, spodbujanje pešačenja in ukrepanje na področju zmanjšanja emisij nevarnih delcev iz prometa.

Cilji projekta:

1. Lokalnemu prebivalstvu in obiskovalcem parka Koseški bajer demonstrirati (pozitivne) posledice zaprtja ulice za motorni promet;
2. Pridobiti sliko naklonjenosti ljudi, ki živijo tik ob Koseški cesti, za stalno zaprtje ulice;
3. Oblikovati predlog za stalno prenovo Koseške ceste.

Ciljne skupine:

Primarne: lokalno prebivalstvo in nosilci različnih dejavnosti v okolici, bližnje izobraževalne in varstvene ustanove (vrtci/šole), društva in ostale relevantne organizacije v bližini, naključni mimoidoči;

Sekundarne: mediji in ostali prebivalci MOL ter RS.

Vpliv dogodka na okolje: zmanjšanje izpustov iz prometa, vključevanje lokalnih ponudnikov hrane in pijače, koncept ponovne uporabe predmetov.

5.2. Aktivnosti

5.2.1. Aktivnosti iz razpisa projekta

1. Dovoljenja in sprejemljivost v lokalnem okolju ✓

- MOL
- Policija
- Prebivalci/dejavnosti tik ob ulici

25. aprila smo na MOL oddali *Vlogo za izdajo dovoljenja za zaporo prometne površine zaradi izvedbe prireditve*. Na LPT so v ta namen izdelali elaborat (*Popolna zapora Koseške ulice v času Uličnega festivala ob Dnevu okolja*), na podlagi katerega so na OGD 20. maja izdali *Dovoljenje za popolno zaporo na javni prometni površini in za podrejeno rabo javne površine v Ljubljani*. S tem dovoljenjem smo dogodek prijavili na policiji (Policijska postaja Ljubljana Šiška) in 28. maja dobili dovoljenje za dogodek. V času pridobivanja uradnega dovoljenja od organov MOL pa smo se začeli ustno dogovarjati tudi z lastniki in najemniki zemljišč tik ob ulici, ki bi jih celodnevno zaprtje ulice potencialno lahko oviralo. Dostop je bil oviran za eno gospodinjstvo enoto na južnem delu ter za dejavnost na severnem delu Koseške ceste. S slednjimi smo se dogovorili za dopustitev prehoda za stranke lokala do 15. ure, medtem ko smo se z lastnikom hiše na južnem delu dogovorili, da tisti dan ne opravlja voženj z motornimi vozili po Koseški cesti. Ostali prebivalci Koseške ceste imajo dostop do stanovanj in lokalov po drugih ulicah in zanje zaprtje ni bilo problematično.

2. Obveščanje ✓

- partnerjev in sodelujočih izvajalcev dogodka
- prebivalcev
- širše javnosti prek medijev in socialnih omrežij

Partnerji so bili obveščeni o projektu in aktivnostih že ob odobritvi projekta s strani MOL. S partnerji smo komunicirali preko telefona in elektronske pošte, zadnja dva meseca pa tudi na rednih tedenskih sestankih. Ostale organizacije, ki so sodelovale, so bile obveščene dva do en mesec pred dogodkom. V tem času smo tudi poslali vabila potencialnim organizacijam, da se predstavijo na festivalu.

Prebivalce Kosez smo obvestili dva do en teden pred dogodkom preko letakov (500, v nabiralnike), 50 plakatov (na »kozolčkih« TDK in na steklih lokalov, ki so nam to dovolili). Stanovalcem tik ob ulici pa smo osebno dostavili vabila na dogodek (cca 30 gospodinjstev in lokalov). Za potrebe festivala smo ustvarili spletno stran (www.ipop.si/ulicni-festival-koseze, obisk: 1626 pageviews, 1363 unique pageviews), na Facebook-u pa smo ustvarili dogodek Ulični festival Koseze (<https://www.facebook.com/events/317234675091636/>), kjer smo sproti objavljali koristne informacije za potencialne obiskovalce (potrdilo udeležbo: 81 udeležencev, mogoče: 31).

Širšo javnost smo obveščali tudi preko ostalih medijev – radio, prikazovalniki na LPP, spletne strani MOL, TDK, Napovednik, časopis). Poklicali smo tudi nekatere novinarje, ob samem dogodku smo medijem posredovali tudi sporočilo za javnost.

3. Festival ✓

- delavnice: za otroke, za starše, ostale odrasle
- posvet o strokovno - pravnih vsebinah
- hrana in pijača
- sejem: »garažna razprodaja« ali podobno
- predstavitev lokalnih organizacij

Aktivnosti so razvidne iz spodnjega programa:

Pester festivalski program, ki je na ulico privabil različne skupine prebivalcev: od lokalnih do bolj oddaljenih sprehajalcev, od predšolskih otrok do upokoјencev.

10:00* in 18:30 Točka ritmične gimnastike, Športni klub Bleščica (lokacija nastopa – na ploščadi nekdanje fontane, Ulica bratov Učakar)

V koseškem Športnem klubu Bleščica želijo pritegniti najširši krog deklic na območju Ljubljane in njene okolice k rekreativni vadbi ritmične gimnastike. Vadbene skupine oblikujejo na vseh osnovnih šolah, kjer se za ta lep šport navduši primerno število deklet. Njihov moto "ZDRAVO, SREČNO, USPEŠNO!" jih je popeljal prek meja okorelega dojemanja športa in stkal trdno vez med vaditeljicami in deklicami. Točka na ploščadi med koseškimi bloki je požela veliko navdušenja med mimoidočimi.

* Dopoldanska točka je zaradi dežja odpadla.



Foto: Petra Kamensek

10:15 in 11:15** Lutkovna predstava Rešilni čoln, Društvo Humanitas

V društvu Humanitas so zapisali: »Človek in živali živijo na otoku – vse je v najlepšem redu, dokler se Človek ne odloči, da bo posekal vsa drevesa na otoku in si zgradil veliki ladjo. Živali so nemočne. Se bodo uspele sporazumeti s Človekom in mu pokazati, da mora popraviti svojo napako?« Predstavo Rešilni čoln so pripravili udeleženci usposabljanj v okviru projekta Svetovne lutke. Predstavo si je ogledalo cca 100 otrok.

** Zaradi dežja je predstava potekala v vrtcu Mojca in bila dostopna tudi otrokom iz drugih vrtcev in mimoidočih.



Foto: Klavdija Štajdohar

10:15 – 12:00 Delavnica za otroke »Naredi sam«, Akademija za radovedne

Delavnica, kjer so si mimoidoči s pomočjo znanosti in pomoči članov Akademije za radovedne naredili enostavna glasbila, zanimive izdelke in prave majhne znanstvene naprave, ki so jih nato odnesli s seboj.



Foto: Urban Jeriha



10:00 – 12:00 Društvo tabornikov Rod Rožnik se predstavi



Foto: Lea Benčina



12:00 – 16:00 Coworking, delo na ulici, predstavitev projektov povezanih s hojo

Inštitut za politike prostora in društvo Focus sta mimoidočim predstavila projekte, ki so povezani s prostorsko in prometno problematiko in promovirajo pešačenje in ostale oblike trajnostne mobilnosti.

10:00 – 18:00 Kalkulator stroškov avtomobila, Društvo Focus

Ste se že vprašali, koliko dni v letu morate delati, da izplačate stroške, ki jih imate s svojim osebnim vozilom? Ali veste, da gorivo predstavlja le delček stroškov pri posedovanju avtomobila? Focus društvo za sonaraven razvoj je zato oblikovalo poseben kalkulator stroškov avtomobila, kjer si lahko na preprost in hiter način izračunate, koliko časa delate, da pokrijete stroške uporabe vašega avtomobila.

12:00 – 20:00 Knjižnica pod krošnjami, Inštitut Divja misel

Knjižnica pod krošnjami v devetem letu bralnih krošenj nastopa kot znamenitost svetovnega formata. Letos se je predstavila tudi na Uličnem festivalu Koseze, kjer smo lahko v miru prebrali kakšno dobro knjigo.



Foto: Lea Benčina



16:00 Srečelov, Inštitut za politike prostora, Društvo Focus

16:30 – 18:00 Delavnica o prometni ureditvi Koseške ceste, Inštitut za politike prostora

Pogovor o prometni problematiki Koseške ceste in možnostih za izboljšanje v smislu večje prijaznosti do pešcev.

Glavne ugotovitve delavnice

Problemi: Večji problem kot Koseška je ulica Draga, ki na enem delu nima urejenih pločnikov in nima omejitev hitrosti – zato je nevarna za pešce. Parkirišča nasproti Avšiča so zasedena z rekreativci, čeprav so privatna. Domačini ne morejo vsega urejati sami. Represija za parkiranje je nujna – ni samoumevno, da se parkira zastoj. Težavni sta križišči Koseške z Drago in Podutiško, saj nista dobro pregledni in sta nevarni za pešce. Težava je v kulturi voznikov. Količki so nevarni za kolesarje. Cilj je varna šolska pot.

Možne rešitve: - Enosmerne ulice s parkiranjem enostransko + 2 smerna kolesarska steza (kot Einspillerjeva za Bežigradom), širši pločniki, zapora ceste kot na gradu, prekinitev »tranzita«, zapora prometa, shared space, hitrostne ovire, zmanjšat radije pri križišču na Podutiški, podaljšat pločnik nasproti Avšiča (pri travniku), urediti parkirišče nasproti Avšiča.

17:00 – 20:00 Gasilci GD Zg. Šiška se predstavijo



Foto: Lea Benčina



17:00 – 19:00 Popravljalnica in izmenjava igrač, ZOOPI – zavod za otrokom in okolju prijazno igro
»Zanimivo bi bilo videti katere igrače bi si izbrali otroci, če bi lahko izbirali čisto sami. Dajmo jim priložnost! Pustimo jim, da si brez obremenitve družinskega proračuna skupaj s prijatelji izmenjajo igrače, knjige, družabne igre, zgoščenke s pravljicami in risankami ter po lastnem navdihu domov odnesejo takšne, ki so jim res všeč. Naredite prepih v omarah in prinesite igrače, ki so željne igre z novimi radovedneži,« je bil nagovor društva ZOOPI in otroci so se res zabavali z novimi-starimi igračami.



Foto: Lea Benčina



17.00 – 21.00 Orientacijski tek za vsakogar (izvajalec Orientacijski klub Polaris, Ljubljana)



Foto: Lea Benčina



18:00 Sprehod mimo vrtnih ograj, Inštitut za politike prostora, v okviru festivala Chelsea Fringe Ljubljana
Na sprehodu po Kosezah so udeleženci v eni uri in pol odkrivali značilnosti lokalnih vrtov in drugih zelenih površin. Iskali so razlike med vrtom ob hiši in skupno zeleno površino ob ulici ter razpravljali o uporabnosti in urejenosti enih in drugih. Posebej ji h je zanimalo, kako javne zelene površine vplivajo na podobo naselja in na vsakdanje življenje. Namen sprehoda je bil opozoriti na potencial zelenih površin naselja ter spodbuditi prebivalce, da se vključijo v skupnostno načrtovanje rabe in urejanje.



Foto: Lea Benčina



19:30 Koncert Glasbene šole Vodnikove domačije, Glasbena šola KUD Vodnikova domačija
Ob 600. letnici prve omembe Kosez so glasbeniki Vodnikove domačije priredili barvit koncert klasične glasbe.



Foto: Lea Benčina



20:30 Film Boj za ulice (Contested streets: Breaking New York city gridlock, režija: Stefan Schaefer)
Film prikazuje prostorski razvoj New Yorka, s poudarkom na ulici kot osrednjim javnim prostorom. V enem izmed najbolj dinamičnih mest na svetu je mogoče opazovati časovni razvoj dogajanja na ulici od časov, ko je ta pomenila središče družabnega življenja preko obdobja, v katerem so razpoložljiv prostor zasedali avtomobili, pa do nedavnih sprememb, ki ulico spet vračajo ljudem.



Foto: Urban Jeriha

Opombe:

V dopoldanskem času je zaradi slabega vremena ena aktivnost odpadla (Bleščica), eno pa smo prestavili na drugo lokacijo (lutkovna predstava). Ostale aktivnosti so potekale po programu. Ob prijavi na razpis smo med aktivnosti uvrstili tudi posvet o "normativnem okviru EU glede priporočil o pešačenju v povezavi z zrakom", ki pa smo ga (glede na pogovore s partnerji in lokalnim prebivalstvom) zamenjali z Delavnico o prometni ureditvi Koseške ceste. Zanimanje za pravne vsebine je bil majhen in obetala se je nizka udeležba. Veliko večje zanimanje pa je prinesla omenjena delavnica, s katero smo želeli spodbuditi razpravo med lokalnim prebivalstvom in ostalimi deležniki glede potreb in možnih ureditev Koseške ulice. Izkazalo se je, da je z vidika varnosti problematična tudi ulica Draga. Pravne vsebine pa smo oblikovali v dokument, kjer je pregled že obstoječih načinov urejanja prometa.

Za hrano in pijačo je poskrbelo lokalno gostišče Avšič, ki je locirano tik ob Koseški cesti. Tako je bil upoštevan vidik lokalnosti in ni bilo odvečne (plastične) embalaže.

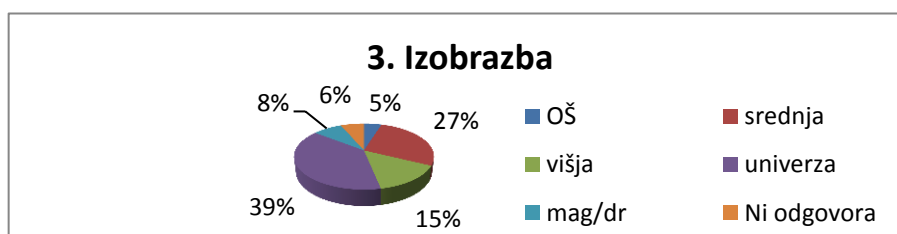
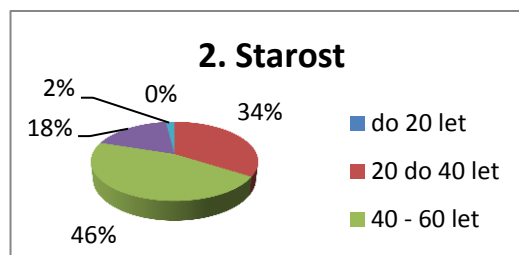
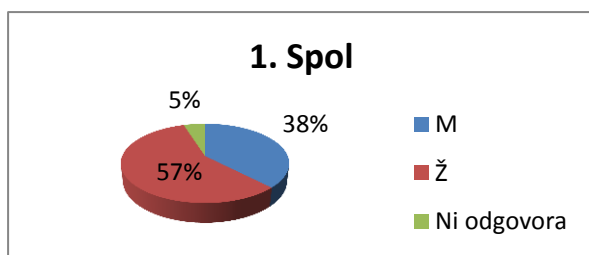
5.2.2. Dodatne aktivnosti

V želji izpeljati projekt čim bolj celovito, smo na samem kraju dogodka izvedli še anketo med lokalnimi prebivalci in naredili zasnovo ukrepov, ki smo jih posredovali tudi MOL.

Anketa o prometni ureditvi Koseške ceste (in Drage)

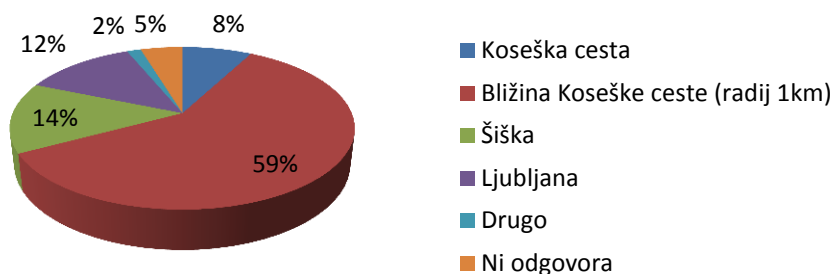
Anketa je bila izvedena na Koseški cesti 5. junija 2014, na Uličnem festival Koseze. Anketo je izpolnilo 61 anketirancev.

I. Splošne lastnosti anketirancev



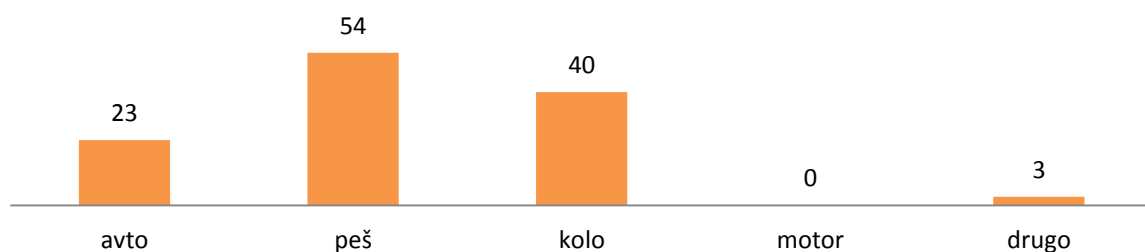
II. Uporaba Koseške ceste

4. Kraj bivanja

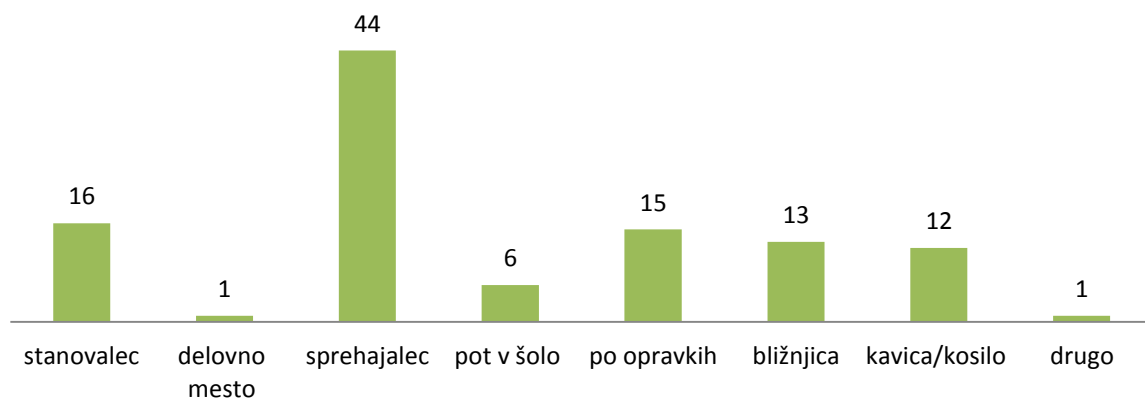


Večina anketirancev živi v neposredni bližini Koseške ceste in je z njo tako ali drugače povezana. Ta podatek da tudi veliko teži odgovorom v nadaljevanju, če želimo, da ima lokalno prebivalstvo večjo težo pri odločanju.

5. Na kakšen način uporabljate ta del Koseške ceste (možnih več odgovorov)



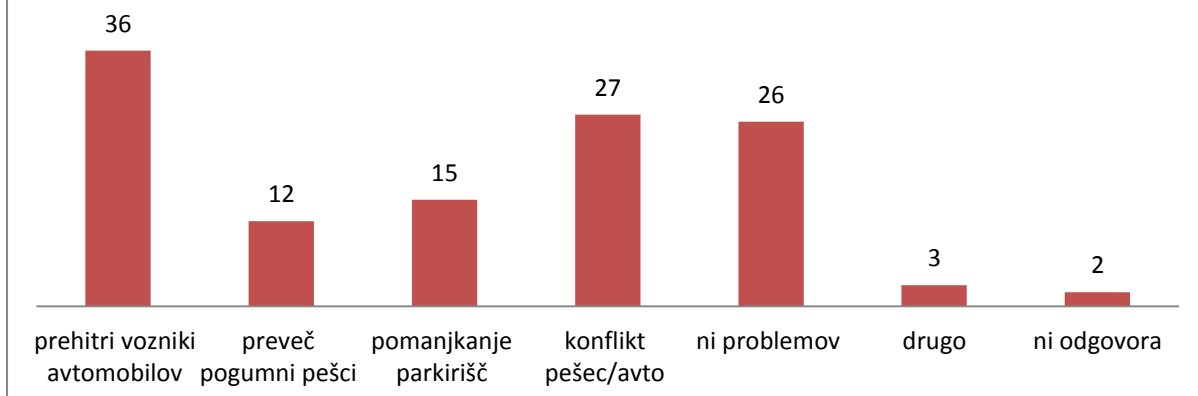
6. Za kakšen namen uporabljate ta del Koseške ceste (možnih več odgovorov)



Največ anketirancev je sprehajalcev po Koseški cesti.

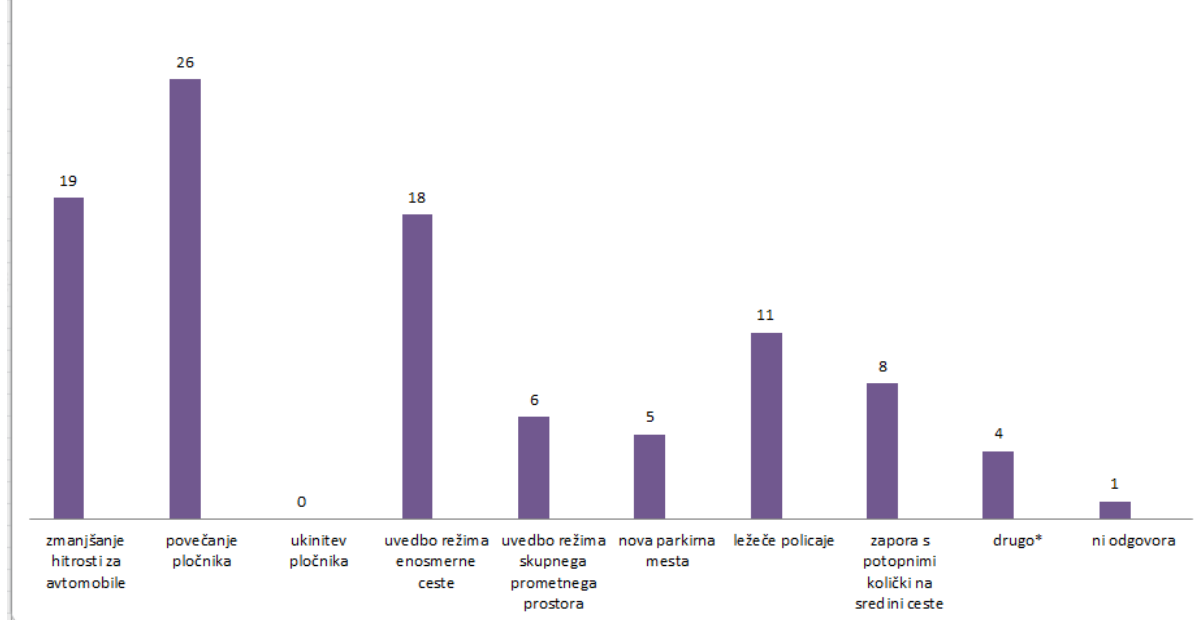
III. Predlagani ukrepi in ureditev

7. Katere probleme povezane s prometom zaznavate na Koseški ulici ali v njeni okolici?

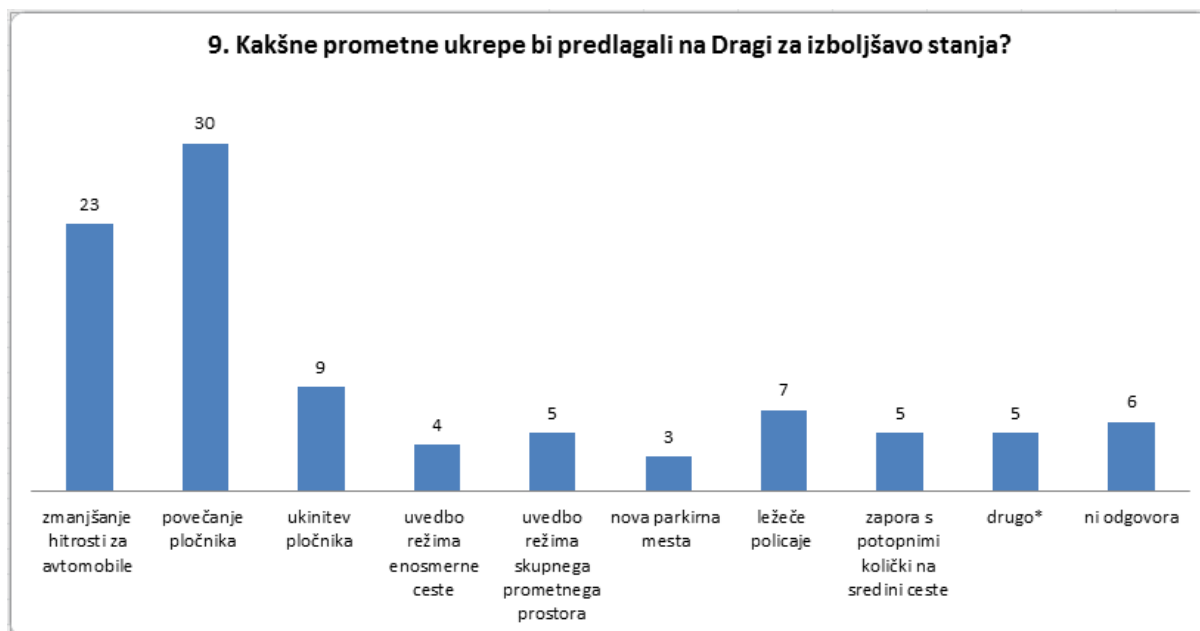


Največ zaznanih problemov je povezanih z vozniki avtomobilov. Anketirance motijo prehitri vozniki in konflikt pešec/avto in pomanjkanje parkirišč. Skoraj četrtina pa jih meni, da na Koseški cesti ni problemov povezanih s prometom.

8. Kakšne ukrepe na Koseški cesti bi predlagali za izboljšavo stanja?



Anketiranci na Koseški cesti vidijo potrebne ukrepe v smeri zavarovanja pešcev (povečanje pločnikov ali zmanjšanje hitrosti avtomobilov (trenutne omejitve 30 km/h se vozniki redko držijo). Skoraj petina jih vidi rešitev v uvedbi enosmerne ceste, medtem ko jih manj podpira mehanske ukrepe (količki, ležeči policaji, uvajanje novih parkirišč ob cesti). Najbolj problematičen je del med Žigonovo in Podutiško cesto, kjer ni pločnika.



Problematika ulice Draga je po mnenju domačinov večja kot na Koseški cesti. Najbolj problematičen je del med Koseško cesto in Ulico bratov Bezljajev. Problematična je z vidika varnosti za pešce in pomanjkanja parkirišč za dnevne obiskovalce rekreacijskega območja ob Bajerju. Skoraj tretjina jih predlaga gradnjo – razširitev pločnika, četrtnina bi bila zadovoljna s prilagojeno hitrostjo motornega prometa. V ostalih predlaganih ukrepih anketiranci ne vidijo velikega potenciala.

Predlog (zasnove) prometne ureditve Koseške ceste (pripravili Tatjana Marn, IPoP in Marjeta Benčina, Focus)

Šišenska promenada, ki poteka od Celovških dvorov do Koseškega bajerja, je glavna sprehajalna os za več kot 20.000 prebivalcev Šiške ter veliko dnevnih obiskovalcev rekreacijskih območij (Krajinski park – Rožnik, Koseški bajer...). Koseška cesta je edini del te pešpoti, kjer poteka tudi motorni promet. Pešci so jo vzeli za svojo, kar večkrat vodi v konflikt z vozniki avtomobilov.

Na dogodku smo izvedli delavnico o prometni ureditvi Koseške ceste in anketo, ki jo je izpolnilo preko 60 občanov. Njihove zahteve so jasne: Koseška cesta nujno potrebuje ureditev, ki bo poskrbela za večjo varnost pešcev in pretočnost kolesarjev. Prav tako pa se je pokazalo, da je problematična tudi ulica Draga na delu med Koseško cesto in Ulico bratov Bezlajev, kjer so hitrosti avtomobilov zelo visoke, ni pa poskrbljeno za varnost pešcev in kolesarjev.

Kot največji problem so anketiranci izpostavili **prevelike hitrosti** avtomobilov in **konflikt avto/pešec**.

Občani kot najbolj nujne ukrepe predlagajo, da se **uredi pločnik** ob celotni Koseški cesti (med Žigonovo ulico in Podutiško cesto trenutno ni pločnika) ter da se **upočasni motorni promet** na Koseški cesti. Precej prebivalcev podpira tudi **enosmerni promet** za avtomobile na Koseški cesti.

Ureditev pločnika in ukrepi za zmanjšanje hitrosti avtomobilov pa sta po mnenju občanov tudi nujna ukrepa na bližnji ulici Draga (med Koseško cesto in Kmečko potjo oz. Ulico Bratov Bezlajev).

Če strnemo želje občanov, si ti želijo:

- več prostora in varnosti za pešce in kolesarje,
- omogočen dostop z avtomobilom, vendar je potrebno omejiti njihovo hitrost in število.

Slika 1: Načrt ureditve na Koseški cesta na dan festivala 5.6. 2014



Priprava: Tatjana Marn, IPoP

Stanje

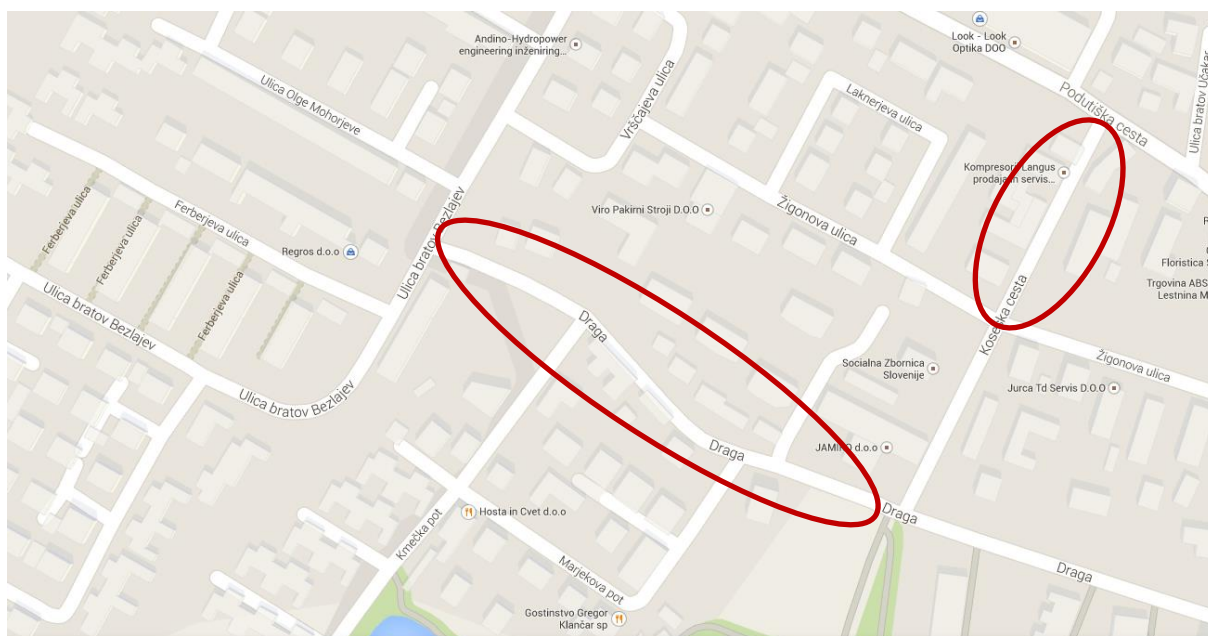
Tako Koseška cesta kot tudi Draga ležita na območju omejene hitrosti na 30 km/h (cona 30) med Šišensko oz. Večno potjo na jugovzhodni strani, Podutiško na severovzhodni, avtocesto na severozahodni in Koseškim bajerjem, travniki in gozdom na jugozahodni. Ker ureditve niso povsod

prilagojene prometnemu režimu, na določenih odsekih omogočajo avtomobilom višje hitrosti od dovoljenih, poleg tega pa je znak za cono 30 zlahka spregledati. Nekateri strokovnjaki opozarjajo, da je cona 30 administrativni ukrep, ki zahteva spremljevalne ukrepe za umirjanje prometa. Največkrat se kršitve pojavljajo pri tranzitnih voznikih, ki na območju ne živijo, temveč ga le vsakodnevno prečkajo, zato velja vzporedne rešitve iskati tudi v načrtovanju preusmeritev prometa. Ravno ulica Draga in Koseška cesta sta poleg Ulice bratov Bezlajev deloma tranzitnega značaja za avtomobile, saj povezujeta Podutiško s Šišensko oz. Večno potjo. Hkrati pa sta, kot že omenjeno, predvsem Koseška cesta, pomembni za dostop številnih prebivalcev blokovskih sosesk do Koseškega bajerja in drugih zelenih površin, pa tudi za peš dostop prebivalcev soseske Mostec do številnih storitvenih dejavnosti na Podutiški ulici.

Pločnik je urejen na obeh delih ceste med Drago in Žigonovo ulico, ne pa tudi na odseku Koseške ceste od Žigonove do Podutiške, kjer je pločnik urejen le na eni strani, in še to le deloma. Del ceste namreč zapolnjujejo parkirna mesta. Poleg tega je potrebno cesto na severnem delu prečkati (na sicer označenem prehodu na pešce), če želijo pešci pot nadaljevati preko Podutiške proti Mercatorju in Koseškim blokom po najbolj obljudeni pešpoti. Zato večina pešcev v smeri proti severu uporablja kar desno stran vozišča. Opozoriti je potrebno še na zelo velik radij zavijanja med Podutiško in Koseško cesto, ki omogoča velike hitrosti avtomobilom, ki zavijajo desno s Podutiške, in so tako pešci, ki Koseško cesto prečkajo na prehodu, izpostavljeni nevarnosti z njihove strani. Pločnik se ob izteku Koseške ceste na Drago proti Ulici bratov Bezlajev (pri gostilni Avšič) zaključí. Ponovno se začne ob rezidenci veleposlanika Kraljevine Nizozemske (na Dragi), vendar ga zmanjka kmalu po križišču s Kmečko potjo. Tam se sicer začne pločnik na drugi strani cestišča do križišča s Ulico bratov Bezlajev, pred katerim je postavljen ležeči policaj na cestišču na prehodu za pešce. Drugega prehoda za pešce med predhodom pri gostilni Avšič in prehodom na križišču Drage z Ulico bratov Bezlajev ni.

Glede na rezultate ankete bi bilo smiselno na obeh odsekih uporabiti eno ali več naprav in ukrepov za umirjanje prometa.

Slika 2: Obravnavano območje



1. Skupni prometni prostor

Skupni prometni prostor je javni prostor oziroma prometna površina, na primer ulica ali trg, kjer ni delitve glede na različne uporabnike prostora oziroma motorizirane in nemotorizirane udeležence v prometu, na primer na vozne pasove in pločnike, temveč vsi udeleženci souporabljajo vso površino, pri čemer imajo pešci prednost. Namesto označb, ki določajo, kje lahko pelje motorizirano vozilo, kje kolesar in kje lahko hodi pešec, imajo vsi prosto izbiro, kako se bodo gibal. Vodila so torej enakopravnost, svoboda in spoštovanje – ki vodijo do višje kakovosti življenja v urbanem okolju, večje varnosti in izboljšanja prometne kulture vseh udeležencev. Izraz je ustreznica angleškega izraza »shared space«.

Prednosti uvedbe prometne ureditve na obravnavanem območju

Primeren koncept predvsem za Koseško cesto. Koseško cesto bi lahko preuredili po tako imenovanem principu skupnih prometnih prostorov, kjer si z odsotnostjo splošno znanih prometnih pravil enotno površino delijo vse oblike prometa. Možen je tudi v kombinaciji z enosmernim prometom. Koncept skupnih prometnih prostorov še ni dobro ozaveščen med občani, zato v svojih predlogih tudi niso poudarjali te rešitve. Vendar gre za način ureditve, primeren za ulice, kot je Koseška cesta, kjer je potrebnih manj dovozov, kjer želimo umiriti promet in dati prednost pešcem in kolesarjem. Prednost ureditve je tudi v tem, da ne bi bilo potrebno umikati obstoječih parkirnih mest za pločnik, saj pešci ne potrebujejo površine, namenjene izključno njim.

Pasti prometne ureditve na obravnavanem območju

Zelo odprt prehod iz Vodnikove ceste na Koseško cesto omogoča velik radij avtomobilom, ki zavijajo desno in tako lahko ohranijo veliko hitrost, kar predstavlja grožnjo za pešce in kolesarje. Pri skupnem prometnem prostoru brez drugih ukrepov za zmanjševanje hitrosti se pogoji, ki to omogočajo, ne bi spremenili, zato te težave ne bi rešili.

2. Enostranska ali dvostranska zožitev cestišča z enosmernim ali dvosmernim prometnim režimom

Širina vozišča ima velik vpliv na hitrost vožnje. Z zoženjem vozišča se zmanjšajo vozne hitrosti in pridobijo nove površine, ki se jih lahko nameni pešcem in/ali kolesarjem. Zoževanje vozišča ima kontinuiran vpliv na umirjanje prometa. Skrajšuje potrebno širino prečkanja vozišča in omogoča dobro preglednost pri prečkanju ceste. Zožitve vozišča lahko delamo s strani ali sredine. Pri določitvi minimalnih širin vozišča moramo upoštevati vozne hitrosti, in različne primere srečevanja, prehitevanja oziroma vožnje mimo merodajnih vozil. Na mestu zožitev je promet lahko dvosmeren ali pa enosmeren.

Prednosti prometne ureditve na obravnavanem območju

Zožitev cestišča in uvedba enosmerne prometne ureditve, ki bi bil zaradi zožitve verjetno edini možen, bi omogočila, da se večja površina obstoječega cestišča nameni pešcem in/ali kolesarjem. Možna bi bila uvedba razširjenega pločnika ter dvosmerne kolesarske steze. Zožitev cestišča ter razširjen pločnik in kolesarska steza ob zoženem cestišču bi bila primerna možnost tudi za del Drage med Koseško cesto in Kmečko potjo.

Pasti prometne ureditve na obravnavanem območju

Enosmerni prometni režim bi omogočil udobnejšo in hitrejšo vožnjo avtomobilom po Koseški cesti, saj

voznikom ne bi bilo potrebno biti pozorni na avtomobile, ki prihajajo v nasprotni smeri. Če bi se na Koseški cesti odločiti za uvedbo enosmerne ceste, je pomembno, da se v izogib povečani hitrosti vzporedno uvede druge načine umirjanja prometa (kot na primer »ležeče policaje«). Težava pri izvedbi pločnikov ali kolesarskih stez so tudi obstoječa parkirna mesta na Koseški cesti. Potrebno bi bilo potrebno tudi preveriti tudi lastništvo le-teh, saj iz kratkega pregleda mogoče sklepati, da ta del ceste ni v javni lasti.

3. Grbine in ploščadi

Grbine in ploščadi so namenjene prisilnemu zmanjševanju hitrosti. Spadajo med ostrejšje ukrepe za umirjanje prometa in jih postavljamo tam, kjer želimo voznika fizično prisiliti, da zmanjša hitrost vožnje. Učinek grbin in ploščadi je odvisen predvsem od oblike klančin in v primeru zaporedja več grbin ali ploščadi tudi medsebojnega razmaka med napravami. Vzдолžni nagib klančin je definiran z največjim dopustnim vertikalnim pospeškom 0.7g. Medsebojni razmak med grbinami določa želena hitrost na odseku, ki jo izberemo in je za 5 - 10 km/h višja od prevozne hitrosti na mestu grbine oziroma ploščadi.

Prednosti prometne ureditve na obravnavanem območju

Vplivajo na upočasnjjen avtomobilski promet. Poleg Koseške ceste, kjer bi se lahko kombiniral z drugimi ukrepi, bi bil primeren tudi za del Drage, kjer bi bilo morda smiselno dodati grbino tisti na križišču z Ulico bratov Bezlajev na območje bližje Koseški cesti.

Pasti prometne ureditve na obravnavanem območju

Grbine predstavljajo oviro tudi kolesarjem in vozičkom, ki jih je na tem območju veliko.

4. Druge možnosti:

Optične in zvočne opozorilne naprave

Optične in zvočne opozorilne naprave so opozorilne naprave, katerih funkcija je opozarjanje voznikov, da se približujejo območju omejene hitrosti. Optične in zvočne opozorilne naprave so poleg prometne signalizacije najblažji ukrepi za umirjanje prometa in se jih uporablja pred (zvočne tudi znotraj) območji umirjanja prometa. Njihov namen je opozoriti voznika, da lahko pravočasno in enakomerno zmanjša hitrost do dovoljene. Optične zavore so prečno na smer vožnje zarisane črte, ki potekajo preko cele širine smernega vozišča. Neenakomernost razmikov med črtami daje vozniku občutek, da vozi pri nezmanjšani hitrosti vedno hitreje. Postavljamo jih kot predhodno opozorilo pred nevarnimi točkami ali ostrejšimi ukrepi za umirjanje prometa, kjer je zahtevano zmanjšanje hitrosti. Zvočne zavore so prečno na smer vožnje izvedeni pari pasov iz materiala, ki ne zmanjšuje koeficienta oprijemljivosti. Zvočne zavore z reliefnim odstopanjem od vozišča in/ali spremembo teksture zagotavljajo zvočne in vibracijske učinke. Zvočne zavore so sestavljene iz para pasov širine 40 cm na razdalji 2 m. Neenakomernost razmikov med črtami ter spremljajoči zvočni in vibracijski učinki dajejo vozniku občutek, da vozi pri nezmanjšani hitrosti vedno hitreje. Postavljamo jih na mesta, kjer smo ugotovili, da optične zavore niso dosegle želenega rezultata ter na voziščih z majhnim številom kolesarjev.

Na obravnavanem območju zvočne zavore niso najprimernejše zaradi velikega števila kolesarjev. Preveriti bi bilo tudi potrebno možno izvedbo enih ali drugih ter pozitivne učinke ter pasti.

Večbarvni tlakovci, ki vizualno napeljujejo k zmanjšani hitrosti avtomobilov. Primerna rešitev za zmanjšanje hitrosti voznikov, vendar spada med finančno zahtevnejše.

Zamik osi vozišča (smernih vozišč) je možen v kombinaciji z_vzporednim parkiranjem, parkiranjem

pod kotom ter simetrično navzven (s sredinskim otokom). Glede na majhne dimenzije ceste bi bil morda smiselno razmisliti le o zadnjem. Ta povečuje pozornost voznika in zmanjšuje potrebno širino prečkanja vozišča, njegova slabost pa je, da je pozornost voznikov usmerjena na zamik in ne na prehod za pešca. Potrebno bi bilo razmisliti o možnostih izvedbe na Koseški cesti in na Dragi.

Uvedba režima, kjer je avtomobilski promet dovoljeno za stanovalce je enostaven ukrep za zmanjšanje tranzitnih avtomobilistov. Vendar se ga pogosto ne upošteva, če se ne preverja njegovega izvajanja. Prednost je v tem, da ga gotovo upošteva vsaj del voznikov, vožnja tistih, ki ga ne, pa je bolj defenzivna. Zato lahko pričakujemo manjše število avtomobilov in nižje hitrosti.

Radarji za nadzor hitrosti sicer vplivajo na upočasnen potek vožnje na krajšem odseku, vendar so dragi, nepriljubljeni in pogosto razumljeni kot sredstvo za polnjenje občinske blagajne.

V nadaljevanju podajamo nekaj možnih primerov izboljšav:

Koseška cesta: skupni prometni prostor, ena izmed primernejših možnosti za ureditev Koseške ceste



Zasnovo pripravila: Nina Skalič

Koseška cesta: zožitev cestišča in dvosmerna kolesarska steza



Zasnovo pripravila: Nina Skalič

V društvu Focus in na Inštitutu za politike prostora pozivamo Mestno občino Ljubljana, da izvede nadaljnje aktivnosti glede reševanja problematike, ki je bila prepoznana na Uličnem festivalu Koseze. Potrebno bi bilo izvesti predvsem širšo razpravo o možnih rešitvah za izboljšanje prometne situacije glede na stanje, potrebe in želje prebivalcev ter možne strokovne rešitve, ki so na voljo. Zavedati se moramo namreč, da so nekatere ulice izven središča mesta vsakodnevno oblegane z velikim številom rekreativcev in lokalnih prebivalcev ter da je nujno zagotoviti boljšo varnost šibkejših udeležencev v prometu. Poleg tega pa je obremenjenost z motornimi vozili v večini primerov nepotrebna, saj bi potovanja lahko opravili po vzporednih cestah, kjer je manj pešcev.

Literatura:

- Republika Slovenija, Ministrstvo za promet, 2009: Naprave in ukrepi za umirjanje prometa, TSC 03.800.
- Lovšin, P., 2012: Znak za cono 30 je poligon za pobiranje kazni. Delo, 3.12.2014, povzeto dne 22.10.2014.

5.3. Zaključki

Ideja o zaprtju ceste zaradi okoljskih, socialnih in varnostnih vidikov je bila lokalnim prebivalcem in vsem mimoidočim všeč, kar smo razbrali preko pogovorov z njimi. Prav tako so deževale pohvale glede organizacije take vrste dogodka, ki jih primanjkuje na območjih izven centra Ljubljane.

Poleg vseh aktivnosti, katerih namen je bil druženje ljudi, je bila organizirana Delavnica o prometni ureditvi Koseške ceste, na katero so bili vabljeni lokalni prebivalci, nosilci dejavnosti v okolici, pristojni občinski organi, strokovnjaki in ostale relevantne skupine deležnikov. V kolikor želimo v mestu doseči cilje zmanjšanja emisij iz prometa, povečati trajnostno mobilnost in zmanjšati negativne vplive na okolje ter zdravje ljudi, moramo razmišljati o trajnostnih ukrepih, ki jemljejo prednost osebnemu transportu in jo dajejo nemotoriziranemu. Na samem dogodku pa je bila izvedena tudi anketa. V okviru le-te in izvedene delavnice, smo naredili nabor ukrepov za ureditev Koseške ceste (in Drage), ki smo jih predali pristojnim organom na MOL.

5.4. Organizacija, »lessons learnt«

Organizacija enodnevnega dogodka zahteva cca 500 ur dela, zato smo se zaradi obširnosti dela poslužili tudi prostovoljnega dela. Ugotovili smo, da je bistvenega pomena dovolj zgodnja organizacija. Že sama dovoljenja za zaprtje cest je potrebno vložiti več tednov prej. Večji stroški od načrtovanih so nastali pri naročilu elaborata za zaprtje ulice in postavitve prometne signalizacije. Zaradi sofinanciranja projekta s strani MOL, smo bili oproščeni plačila organizacije prireditve v MOL.

Prav tako je pomembna pravočasna navezava stika z lokalnimi društvi, organizacijami, od katerih smo pridobili nekaj ključnih informacij in pomoč pri organizaciji (mize, klopi, obešanje transparentov). Ključni so tudi dobri odnosi med partnerji in hitro prilagajanje nastali situaciji. Ker je šlo za dogodek na prostem, je bilo pomembno zagotoviti plan B v primeru dežja (šotori, zaščita elektrike, zaprti prostori). Ker smo imeli na dogodku prisotno tudi izvajanje avtorske glasbe, smo morali vsako izvajanje prijaviti na SAZAS. V prihodnje je koristno pridobiti informacijo o ceniku SAZASa za izvajanje glasbe na dogodku, saj njihov pravilnik dopušča različno velike tarife.

5.5. Komunikacija in medijske objave

5.5.1. Komunikacija med partnerji

Komunikacija s partnerji je potekala tekoče. Dva meseca pred dogodkom so se odvijali redni tedenski sestanki s partnerji, ki so po potrebi vključevali še prostovoljce. Skupaj smo izvedli tudi terenske preglede. Ves čas pa je potekala komunikacija preko e-pošte in telefona.

5.5.2. Komunikacija z lokalnimi prebivalci in organizacijami

Lokalne organizacije, šole, vrtce in društva smo o dogodku obvestili že več kot en mesec pred dogodkom, z njimi smo se tudi sestali osebno. Prebivalce tik ob zaprti cesti smo osebno obiskali in jim sporočili režim prometa na dan zaprtja ulice. Na širšem območju Zgornje Šiške smo teden pred dogodkom izobesili plakate z informacijami o dogodku, nekaj dni pred izvedbo pa smo v bližnji soseščini razdelili brošure s programom dogodka. Prebivalce smo obveščali tudi preko lokalnih spletnih strani (Četrtna skupnost Šiška, TDK...). Po pogovoru z domačini smo ugotovili, da je veliko komunikacije potekalo od ust do ust.

5.5.3. Komunikacija s širšo javnostjo

Teden dni pred dogodkom smo poslali vabila medijem. Na spletnem omrežju Facebook smo ustvarili dogodek »Ulični festival Koseze«, preko katerega smo povabili več kot 1000 uporabnikov FB strani. Dogodek smo objavili na spletnem mestu napovednik.com in na spletnih straneh MOL. Dogodek je bil promoviran tudi preko elektronskih prikazovalnikov na LPP. Vse sodelujoče organizacije na dogodku smo prosili za promocijo po njihovih kanalih.

5.5.4. Medijske objave

Elektronske:

- Novice MOL: <http://www.ljubljana.si/si/mol/novice/89481/detail.html>
- objava na prikazovalnikih LPP (2 dni pred dogodkom)
- <http://www.dnevnik.si/slovenija/ljubljana/promet-bo-za-en-dan-zamenjal-festival#>
- <http://ipop.si/ulicni-festival-koseze/>
- <http://www.td-koseze.si/2014/05/30/prihaja-ulicni-festival-koseze/>
- <http://www.zdus-zveza.si/vabilo-na-ulicni-festival-koseze>
- <http://prireditve.rtvsllo.si/prireditve/ulicni-festival-koseze/93080/>
- <http://www.ljubljanapametnomesto.si/aktualno/arhiv/clanek?aid=6204>
- <http://rr.rutka.net/blog/2014/05/27/1545/>
- <http://trajekt.org/2014/05/27/ulicni-festival-koseze/>
- <http://www.preberi.si/content/view/9020930-Ulicni-festival-Koseze-vabi.html>
- filmček o festivalu: http://www.youtube.com/watch?v=nWGMP_xA8

Tiskano:

- Glasilo Ljubljana



Radio:

- 5.6.2014, Radio Gorenc, oddaja: Ekologija je zakon, novinar: Franci Kapler: O Uličnem festivalu

5.5.5. Partnerji in sodelujoči

Inštitut za politike prostora (IPOp) je bil glavni partner pri izvedbi dogodka. Pravnoinformacijski center nevladnih organizacij (PIC) je bil vključen v začetni fazi, pri pregledu pravnih okvirjev zaprtja ceste.

Pri organizaciji aktivnosti in samega dogodka je sodelovalo okoli 20 prostovoljcev posameznikov. Pri organizaciji

so pomagale ali se predstavile številne (lokalne) organizacije, vse pa so se vključevale prostovoljno: Turistično društvo Koseze, Gasilsko društvo Zg. Šiška, Športni klub Bleščica, Društvo Humanitas, Akademija za radovedne, Inštitut Divja misel, ZOOPi – Zavod za otrokom in okolju prijazno igro, Glasbena šola KUD Vodnikova domačija, Vrtec Mojca, OŠ Koseze, Društvo Tabornikov – DT Rod Rožnik, Orientacijski klub Polaris, Greenpeace Slovenija, CNVOS.

6) Priloge

- Vabila
- Plakat, brošure
- Finančno poročilo