



MESTNA OBČINA NOVA GORICA

# Načrt dostopnosti v naselju Šempas



EVROPSKA UNIJA  
EVROPSKI SKLAD ZA  
REGIONALNI RAZVOJ



Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska Unija iz Evropskega sklada za regionalni razvoj

Naročnik:

Mestna občina Nova Gorica, Trg Edvarda Kardelja 1, 5000 Nova Gorica

Izdelovalec:

Zavod DOSTOP, Cesta 27.aprila 35, 1000 Ljubljana

Projekt:

Načrt dostopnosti v naselju Šempas

Avtorji:

Dr. Andreja Zapušek Černe, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Andreja Albreht, univ. dipl. inž. kraj. arh.

Datum:

avgust 2019

## Dostopnost

Izraz »dostopnost« je pojem, ki zaznamuje področje, pomembno za vse ljudi (Persson, 2014). Nanaša se na **prostorsko dostopnost, dostopnost do informacij in do storitev v javni rabi**. Šele takrat, ko so zagotovljene in usklajene vse našteje ravni, lahko govorimo o zagotavljanju dostopnosti. Posebej pomembno izhodišče zagotavljanja dostopnosti je, da se jo v največji možni meri zagotavlja na načine, uporabne za vse ljudi. Ob tem se ne izključuje podpornih pripomočkov, tehnologij in ukrepov za zagotavljanje varnosti, kadar je to nujno potrebno. To izhodišče povzema bistvo **inkluzivnega oblikovanja**, kjer so ukrepi načrtovani tako, da se čim bolj zlijejo v oblikovanje celote. Na ta način tudi sporočajo, da je prostor oblikovan za vse in ne za vsako skupino uporabnikov posebej (Albreht in sod., 2016).

V Načrtu dostopnosti v naselju Šempas je obravnavana prva raven dostopnosti – **prostorska dostopnost**.

Predmet Načrta dostopnosti v naselju Šempas je tudi dostopnost do Osnovne šole Šempas. Gre za dostopnost, ki bi jo bilo potrebno obravnavati širše – na ravni celotnega šolskega okoliša. Prostorska dostopnost je namreč zagotovljena šele v primeru, ko je dostopnost omogočena od izhodišča do cilja (od npr. avtobusnega postajališča, do šole). To pomeni, da bi bilo za izboljšanje dostopnosti potrebno obravnavati tudi druge vasi, ki sodijo v šolski okoliš. Vsako mesto, naselje, vas ima drugačna prostorska izhodišča, zato ukrepov, ki so predstavljeni v pričujočem dokumentu, pogosto ni možno izvajati na drugih lokacijah, v drugih vaseh. Načrte dostopnosti je potrebno izdelati za vsak kraj posebej z namenom, da se bodo ukrepi, ki lahko zagotovijo višjo raven dostopnosti, čim učinkoviteje »vpeli« v prostor. Univerzalnih rešitev ni, z izjemo ukrepov, ki so določeni s standardi in predpisi.

### **Tem, ki sta obravnavani v Načrtu dostopnosti v naselju Šempas**

V dogovoru z naročnikom, Mestno občino Nova Gorica, je Načrt dostopnosti v naselju Šempas razdeljen na dva dela:

- v prvem delu je podrobneje obravnavana dostopnost do Osnovne šole Šempas,
- v drugem delu je obravnavana dostopnost v naselju Šempas glede na kriterije za območje 2. kategorije po Načrtu dostopnosti Mestne občine Nova Gorica.

Pri pripravi Načrta dostopnosti v naselju Šempas so bili upoštevani naslednji dokumenti:

- Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica, URL: <https://www.nova-gorica.si/projekti/2017032310235851/>;
- Infrastruktura za pešce-splošne usmeritve, URL: [http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DPR/STMPP/Infrastruktura\\_za\\_pesce\\_-\\_splosne\\_usmeritve\\_V1.00\\_podpis.pdf](http://www.mzi.gov.si/fileadmin/mzi.gov.si/pageuploads/DPR/STMPP/Infrastruktura_za_pesce_-_splosne_usmeritve_V1.00_podpis.pdf);
- Priročnik strateško načrtovanje dostopnosti, Ministrstvo za okolje in prostor, URL: [http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/stratesko\\_na\\_crtovanje\\_dostopnosti.pdf](http://www.mop.gov.si/fileadmin/mop.gov.si/pageuploads/publikacije/stratesko_na_crtovanje_dostopnosti.pdf);
- SIST ISO 1186/2016: taktilni vodilni sistem za slepe in slabovidne (2016);
- SIST ISO 21542/2012: Dostopnost in uporabnost grajenega okolja (2012);

- Smernice za šolske poti, URL: [https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/04/smernice\\_%C5%A1olske\\_poti\\_AVP\\_2016.pdf](https://www.avp-rs.si/wp-content/uploads/2015/04/smernice_%C5%A1olske_poti_AVP_2016.pdf);
- Strateški načrt dostopnosti za Mestno občino Nova Gorica (v fazi sprejemanja);
- Načrt šolskih poti, Osnovna šola Šempas, šolsko leto 2018/2019;
- Z belo palico po mestu, URL: <http://www.zveza-slepih.si/wp-content/uploads/2016/11/2016-11-02-Z-belo-palico-po-mestu.pdf>.

## **Dostopnost do Osnovne šole Šempas**

Predlogi v zvezi s prostorsko dostopnostjo do Osnovne šole Šempas so razdeljeni na dve dela:

- v prvem delu je obravnavana dostopnost naselja Šempas (ki je tudi izhodišče za zagotavljanje dostopnosti do šole);
- v drugem delu so podani nujni ukrepi, ki jih je potrebno zagotoviti sočasno z zagotavljanjem prostorske dostopnosti naselja Šempas; ukrepi se nanašajo na zagotavljanje dostopnosti javnega potniškega prometa in drugih pomembnih vsebin, vezanih območje šole in na šolski okoliš.

## **1 Dostopnost naselja Šempas kot izhodišče za zagotavljanje dostopnosti do Osnovne šole Šempas**

### **Izhodišča, pomanjkljivosti in potenciali**

Naselje Šempas ima strnjeno vaško jedro, nanj se navezujejo zaselki Bočnik, Drašček, Gmajna, Jezero, Tera, Lepenje, Loverčiči, Novi zid, Otava, Podkonče, Potočevo in Pristava. Povezovalna cesta Nova Gorica – Ajdovščina teče po južnem robu vaškega jedra. Naselje leži na pobočju – po ozkih ulicah se lahko povzpemo do prostorskih dominant, ki dajejo prepoznavnost podobmočjem naselja (med njimi cerkev sv. Silvestra, Vila Mainardi, spomenik vasi in padlim vaščanom v NOB). Vaško jedro naselja Šempas je zaradi značilnosti in izjemnih objektov, ki ga sooblikujejo, zavarovano kot **naselbinska dediščina**.

Naselje Šempas se sooča s podobno problematiko, kot številna slovenska naselja. V preteklosti je na podobo naselja močno vplivalo dejstvo – odvisnost prebivalstva od osebnega transporta. Ta odvisnost je bila v preteklosti prepoznana kot razvojni potencial, ki lahko pripomore k dvigu kakovosti življenja posameznika. Danes se zavedamo tudi negativnih posledic v prostorskem razvoju, ki je sledil zahtevam osebnega transporta. Ugotavljamo, da je podrejanje zakonitostim osebnega transporta povzročilo negativne učinke na ravni podobe naselij, saj je zmanjšalo kakovost javnih prostorov, okrnilo možnosti socializacije, otežilo gibanje pešcev, povzročilo različne vrste onesnaženj in drugo. Podrejanje prostora osebnemu prometu je v številnih naseljih povzročilo, da so se v manjvredni in pogosto nevarni situaciji znašli tisti, ki prostor resnično uporabljajo – pešci, starejši ljudje, otroci. Naselje, ki ni namenjeno pešcem, je manj privlačno. Manj privlačno je za bivanje, druženje, igro, turizem.

Druga pomanjkljivost, ki se je zgodila v preteklosti, je pomanjkljivo urejen javni potniški promet. Javni potniški promet praviloma ni dohajal osebnih preferenc, ki so bile vedno bolj

naklonjene osebnemu transportu. Ob upoštevanju opisanega dejstva smo se družbeno zavezali, da bomo izboljšali stanje na področju dostopnosti javnega prometa. Sočasno so se številne slovenske občine odločile za prenovo mestnih središč z upoštevanjem drugačnih načrtovalskih izhodišč – namesto prometu se ulice namenja pešcu, osebni promet je z ukrepi omejen tako, da se z njegovim umikom uravnotežijo družbena pričakovanja z zahtevami posameznika.

Glavna težava, ki je tudi predmet Načrta dostopnosti v naselju Šempas, je dostop do Osnovne šole Šempas. Gre samo za del problematike zagotavljanja dostopnosti, saj je težava širša – v naselju Šempas prebivalci naselja ne upoštevajo hitrostnih omejitev, od oblik transporta prevladuje osebni transport. Ulice v naselju so ozke, na zožitvah je problematično srečevanje vozil, priključki ulic na ceste so nepregledni. Vsi naštetih razlogi povzročajo nevarne situacije (predvsem za pešce), med njimi je izpostavljena še posebej ranljiva skupina – otroci. Prostor, ki ni varen za gibanje pešcev, generira še več odvisnosti od osebnega transporta. Nastajajo »zamaški« ob prometnih konicah, tudi na območju vhoda v šolo. Takšne situacije so pogosto izhodišče za iskanje parcialnih rešitev, ki »želijo« razrešiti prometne zadrege, vendar le redko učinkovito vplivajo na spremembe v obnašanju v cestnem prometu.

Vprašanje, ki se zastavlja v trenutni situaciji, je: **kako uravnotežiti odvisnost od osebnih oblik transporta s potenciali javnega transporta, kako soočiti osebne preference (vezane na oblike osebnega transporta) z družbenimi pričakovanji (vidik varnosti in pospešitev ustrežnejših načinov uporabe prostora), ob tem pa oblikovati prostor, ki bo prepoznaven, privlačen za bivanje in hkrati zanimiv za obiskovalce?**

Odgovor na zastavljeno vprašanje lahko omogoči le učinkovit pristop k obravnavanemu problemu, ki vključuje:

- **pripravo projekta prenove naselja Šempas**; v okviru projekta prenove je potrebno posebno pozornost posvetiti obravnavi ulične mreže. Eden od možnih ukrepov, ki lahko omogočijo višjo raven dostopnosti in so povezani s prenovo ulične mreže, je predstavljen v nadaljevanju. V okviru projekta prenove je potrebno okrepiti izbrana območja v odprtem prostoru kot javne prostore, ki omogočajo realizacijo programov (zadrževanje, druženje, igra), prezentacijo pomembnih objektov in drugo.
- **izvedbo ukrepov, ki bodo omejili negativne posledice uporabe osebnega transporta**; ukrepi vključujejo na eni strani izboljšave na ravni javnega prometa, na drugi strani je potrebno razmišljati tudi o nujnih ukrepih v primeru, ko je ogrožena varnost najranljivejših udeležencev v prometu. Možni ukrepi so opisani v nadaljevanju.
- **participacija javnosti vključno s predstavitvami**; v naselju, kjer se prebivalci medsebojno ogrožajo (kar je posledica prostorske zasnove naselja, ki ne prenese zahtev v zvezi z osebnimi oblikami transporta), je nujno soočenje. Težava se je pojavila zaradi dveh izključujočih se pričakovanj (na eni strani varnost pešca, na drugi odvisnost od osebnega transporta), ki ju je potrebno uravnotežiti. Izhodišče za usklajevanje med deležniki je lahko Celostna prometna strategija Mestne občine Nova Gorica.

## Izhodišča za pripravo projekta prenove naselja Šempas

### Ulice

Podobno, kot v številnih drugih slovenskih naseljih, so bile v preteklosti tudi v Šempasu ulice pretlakovane z asfaltom. Ukrep je močno zaznamoval podobo vasi, saj je poudaril pomen osebnega prometa kot novega generatorja družbenega razvoja. V zadnjih letih tečejo prenove v številnih slovenskih naseljih z namenom, da bi javni prostor, ki je bil v preteklosti preoblikovan v prometnice, spet revitalizirali in omogočili uravnoteženo »sobivanje« vseh možnih oblik gibanja in transporta. Pešec in njegove zahteve so ob tem postavljene v ospredje.

Po pregledu številnih naselij, pri katerih smo sodelovali pri pripravi načrtov dostopnosti, smo zaznali dva možna pristopa prenov vaških jeder. Razvidna sta iz spodnjih fotografij.



Primer prenove vaškega jedra Mlino, Bled. Izbrana pomembna območja v vasi so tlakovana s tlakom, ki poudarja pomen prostora, tlak likovno povezuje prostorske entitete v celoto, sočasno pa omogoča upočasnitev prometa.



Primer vaškega jedra, kjer zaradi izrisa »koridorjev« za različne uporabnike prostor deluje razdrobljeno, oblikovno nepoenoteno, izris talnih označb likovno obvladuje sicer privlačen in prepoznaven prostor. Opomba: gre za začasno ureditev Spodnjega trga v Škofji Loki, v prihodnosti je predvidena prenova tega dela mesta.

Ustrezno tlakovanje ulic ima lahko številne ugodne posledice:

- omogoči upočasnitev prometa (cilj je znižanje hitrosti na 30km/h),
- poudari pomen pomembnih delov prostora, omogoči oblikovanje hierarhije ulic (pomembno v primeru Šempasa),
- skladen izgled prostora, privlačen pešcem itd.

Ob tem je pomemben izbor ustreznega materiala (v danem primeru lokalno značilnega), ki bo v oblikovnem smislu omogočil povezovanje prostorskih entitet v skladno celoto. Odsvetujemo zarisovanje »koridorjev« in posebna grafična označevanja območij (npr. različni potiski na tlaku v območju šole), saj so problematična tako z vidika varovanja izgleda naselbinske dediščine kot tudi z vzgojno-izobraževalnega vidika. Predlagamo preveritev možnosti izdelave dvignjenih ploščadi na območjih pomembnejših križišč ulic (kot dodaten ukrep za zmanjševanje hitrosti).

## Območje Osnovne šole Šempas

Težave v zvezi z dostopnostjo do Osnovne šole Šempas so na eni strani posledica nedostopnosti naselja (naselje je obremenjeno z osebnim transportom), na drugi strani je vzroke možno pripisati pomanjkljivo urejenemu javnemu transportu. Problematika je še posebej izrazita v času, ko starši pripeljejo otroke v šolo. Vozila, ki jih vozniki ustavljajo v bližini vhoda v šolo in na površinah namenjenih pešcem, otežujejo gibanje pešcev. Vozila, ki obračajo oziroma se s parkirišča vključujejo v promet dodatno otežujejo pretok prometa in ogrožajo varno prečkanje in gibanje pešcev. Otroci, ki hodijo v šolo peš, so na poti do šole izpostavljeni nevarnim situacijam (tudi zaradi neprilagojene hitrosti in velikega števila vozil skozi naselje). Na posameznih odsekih so situacije še posebej nevarne. Ti odseki so podrobneje predstavljeni v poročilu z naslovom Načrt šolskih poti (šolsko leto 2018/2019).



Fotografiji prikazujeta situacijo na vstopnem delu šole v času prihoda otrok v šolo.

Vstopni del, ploščad pred šolo in vrtcem, je namenjena ustavljanju in poteku (predvsem) osebnega transporta. Pešci so potisnjeni v podrejeno vlogo, ureditev je prilagojena dinamiki prometa. Trenutna situacija je neskladna s cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Nova Gorica.

Po podatkih, ki smo jih prejeli od naročnika, uporablja javni prevoz 90 od 313 učencev šole. To število je, ob upoštevanju težnje, da čim več ljudi uporablja javne oblike transporta, premajhno. Vsekakor bi bilo potrebno opredeliti, kaj so vzroki neprivlačnosti te oblike transporta in oblikovati ukrepe, ki bodo pospešili njegovo uporabo. Opredeliti bi bilo potrebno:

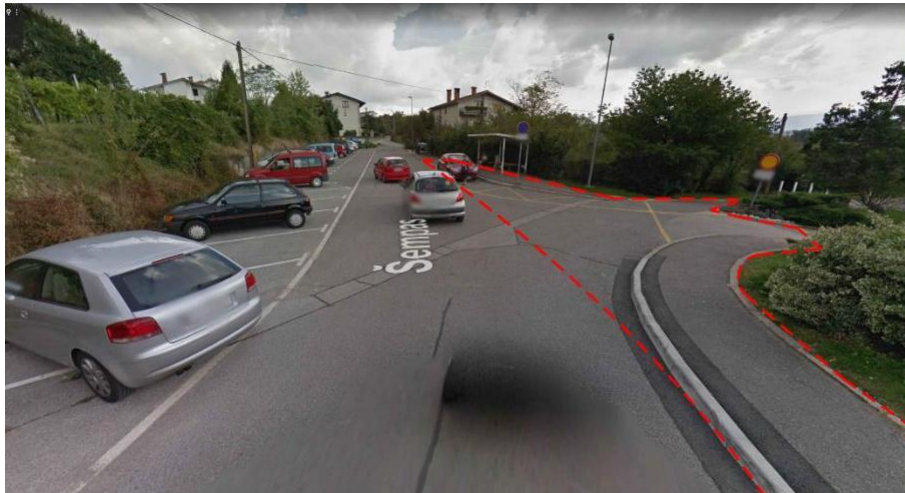
- ustrezna avtobusna postajališča, do katerih je omogočen varen dostop za otroke; če to ni možno, je potrebno poiskati rešitve v prenovi tistih delov vasi, kjer je potrebno vzpostaviti varne poti do avtobusnih postajališč,
- ustrezne časovnice prevoza otrok; če morajo otroci zaradi neustrezne časovnice javnega prevoza priti v šole prezgodaj, je to neprivlačno tako za starše, kot tudi za otroke;



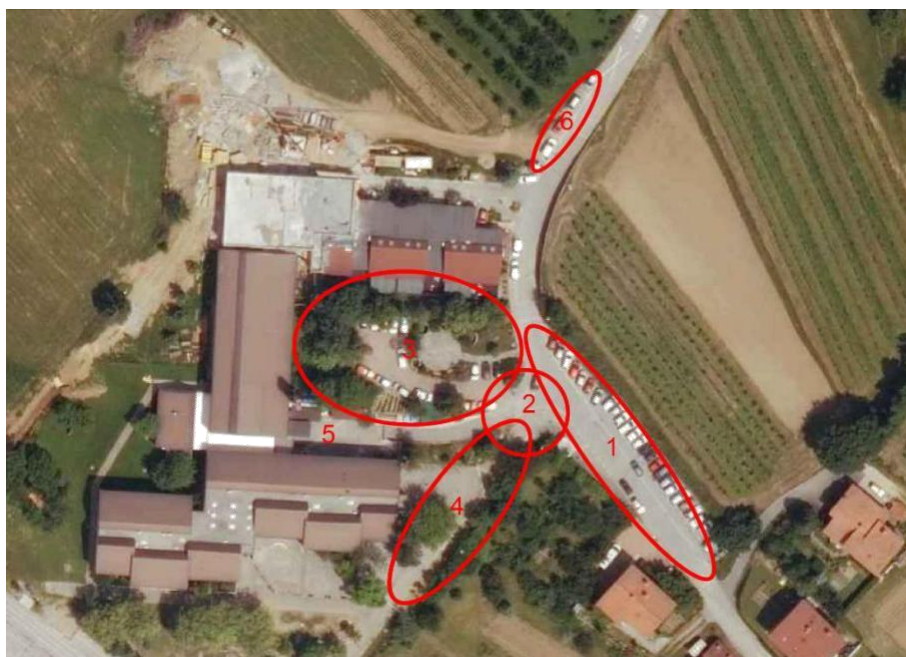
- ustrezno končno postajališče v bližini šole; z varnega postajališča je potrebno zagotoviti varen dostop otrok do vhoda v šolo.

Možne so seveda še številne druge rešitve z vidika zagotavljanja ustreznega javnega prevoza, med njimi: prevoz otrok s kombiji, ki jih sicer Mestna občina uporablja kot vozila »na klic« ali za potrebe dostopnosti do turističnih destinacij, kombinacija šolskega in primestnega prevoza in podobno.

V Zavodu DOSTOP smo pripravili predlog preoblikovanja območja dostopa do šole. V predlogu so prioriteto obravnavani pešci in njihov dostop do šole, dostopi za osebna vozila so podrejeni zahtevam pešcev. Kot izhodišče za pripravo predloga smo opredelili končno, želeno situacijo. V tej situaciji je predvideno, da se vstopni del pred šolo preoblikuje v območje za pešce. Po tem območju je omogočeno varno gibanje otrok. Varen vstopni del se navezuje na območje spomenika vasi in padlim vaščanom v NOB. Predlagamo torej oblikovanje varne vstopne ploščadi ali trga pred šolo, ki se jo preoblikuje tako, da bo namenjena vsem prebivalcem kraja (postane lahko prostor igre, prostor za prireditve, učilnica na prostem in podobno).



S črtkano črto je označeno območje, ki bi se ga lahko preoblikovalo v površino za pešce. Območje bi bilo ustrezno višinsko ločiti od vozišča in navezati na obstoječ dostop do šole in površino s spomenikom vasi in padlim vaščanom NOB. Tako bi lahko nastal privlačen trg, namenjen celotnemu naselju, na katerem bi se lahko zadrževali otroci po pouku, prebivalci v popoldanskem času in ob koncih tedna...



Predlog preoblikovanja oziroma želeno stanje po preoblikovanju vstopnega dela: dostopna cesta s parkirišči ob podpornem zidu (1), površina za pešce, višinsko ločena od vozišča (2), območje spomenika NOB se preoblikuje v javni prostor, ki je namenjen celotnemu naselju (3), varna pot do vhoda v šolo (4), ohranitev servisnega dostopa do šole (5), dodatna parkirišča za vrtec in šolo (6).

Predlagamo, da se izboljšanje dostopa do šole izvede fazno.

### 1 FAZA – PREUREDITEV PROSTORA PRED ODPRTJEM GRADBIŠČA

- severno od vrtca (območje 6) se uredi parkirišče po konceptu »kiss and drive«, otroci gredo peš do šole po obstoječem pločniku,
- na območju 2 se uredi na obstoječi površini obračališče – to omogoča obračanje osebnih vozil (ki so ustavili na površini »kiss and drive«) nazaj proti severu,
- starši, ki morajo spremljati otroke do vrtca/šole (prvi razred), parkirajo na obstoječih parkiriščih ob zidu (območje 1),
- za zaposlene se, če je to nujno potrebno, uredi začasna parkirišča na peščeni površini (območje 4),
- v času jutranje konice (cca 15min – 30min) se izvaja ukrepe v naselju Šempas (več o ukrepih v nadaljevanju v poglavju Ukrepi v naselju); gre za nujne ukrepe, ki bodo omogočili prihod do šole otrokom, ki stanujejo v Šempasu,
- avtobus dostavlja otroke do odprtja gradbišča na enak način, v sklopu izvedbe začasnih parkirišč za zaposlene se omogoči preoblikovanje površine na način, da je omogočeno boljše manevriranje oziroma obračanje avtobusa.

### 2 FAZA – GRADBIŠČE

- v fazi, ko bo na območju odprto gradbišče, bo dostop za vozila (osebna in avtobus) onemogočen (zaradi izgradnje komunale, gradnje zidu...),
- v tej fazi je nujno potrebno vzpostaviti peš dostop do šole z južne strani, s parkirišča pri pokopališču,
- na parkirišču ustavljajo vozila tako zaposleni kot tudi starši, ob glavni cesti ustavi avtobus,
- uredi se začasni dostop do površine med šolo in vrtcem (za starše otrok v vrtcu),

- izvede se vse potrebne ukrepe v zvezi z odvodnjavanjem, podaljša podporni zid, površino (območje 2) se oblikuje v površino za pešce.



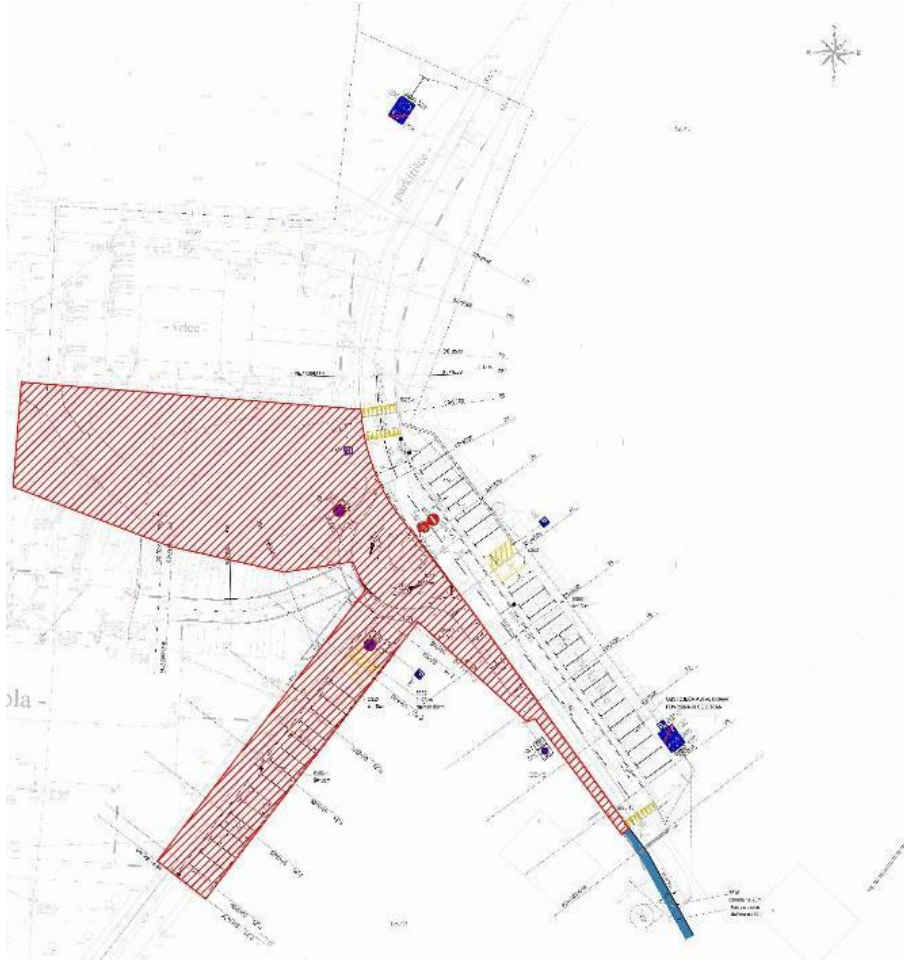
V času delovanja gradbišča je potrebno opazovati dinamiko na parkirišču pri pokopališču – to naj bo izhodišča za izdelavo projekta preoblikovanja parkirišča pri pokopališču z avtobusnim postajališčem.

### 3 FAZA – KONČNO STANJE

Končno, zeleno stanje je razvidno iz spodnje sheme :

- šolsko dvorišče je preoblikovano tako, da je namenjeno otrokom, pešcem,
- parkirišče ob zidu je namenjeno staršem, ki morajo spremljati otroke v šolo/vrtec, enako parkirišče severno od vrtca (preoblikuje se ga tako, da bo omogočen prehod proti severu),
- v času jutranje konice se izvaja ukrepe v naselju Šempas, dostop do parkirišča teče po severni strani,

- vsi preostali dostopi tečejo iz južne strani, s parkirišča ob pokopališču,
- začasno parkirišče ob šoli se ukine,
- šolsko dvorišče (območje 3) se preoblikuje v zunanji prostor vasi (prostor igre in zadrževanja po šoli),
- ohrani se servisni dostop (5), dostop do servisne poti naj preprečujejo vrata.



Na shemi so z rdečo barvo označene površine, namenjene pešcem. Začasno parkiranje vozil je omogočeno na parkirišču ob podpornem zidu. Dostop do šole za pešce je omogočen z južne strani, s parkirišča ob pokopališču. Zagotovi se možnost občasnega ustavljanja in vzratnega obračanja avtobusa na poti, ki omogoča dostop do vhoda v šolo.

### Ukrepi v naselju

Sočasno s 1 fazo predlagamo tudi izvedbo ukrepov v naselju Šempas. Predlagamo, da se v času jutranje konice (ali stalno) omogoči samo enosmerni promet skozi naselje. Preveri naj se možnost vzpostavitve območja umirjenega prometa, kjer imajo prednost pešci. Možen je tudi ukrep, ki ga izvajajo v številnih evropskih mestih v času prihoda otrok v šolo: popolna zapora za promet. Predlagamo izvajanje »pešbusa« (v dogovoru s šolo ga lahko izvajajo tudi upokojenci ali pa se izmenjujejo starši in učitelji).

## **Načrt šolskih poti – šolski okoliš**

Skladno s Smernicami za šolske poti naj bi imela vsaka osnovna šola izdelan načrt šolskih poti, s katerim se ob začetku šolskega leta seznanijo vse učence in njihove starše. Na Osnovni šoli Šempas so Načrt šolskih poti izdelali za šolsko leto 2018/2019. Predlagamo, da se načrt šolskih poti v sodelovanju z Občino vsebinsko razširi in dopolni še z naslednjimi vsebinami:

- določiti je potrebno avtobusna postajališča, do katerih je omogočen varen dostop za otroke; varen dostop do avtobusnih postajališč se omogoči z ukrepi za upočasnitev prometa. Če varnega dostopa ni možno zagotoviti (zaradi zožitev ulic ali podobnih situacij), je potrebno poiskati alternativo dostopa (od »pešbusov« do fleksibilnejših načinov »pobiranja« otrok s kombiji),
- avtobusne prevoze je potrebno organizirati tako, da otroci ne bodo predolgo čakali na začetek pouka,
- opredeliti je potrebno varen dostop od končnega avtobusnega postajališča do vhoda v šolo,
- opredeliti je potrebno varen dostop od začasnega parkirišča ali površine »kiss and drive« do vhoda v šolo.

## **2 Dostopnost v naselju Šempas glede na kriterije za območje 2. kategorije po Načrtu dostopnosti Mestne občine Nova Gorica**

Skladno s Strateškim načrtom dostopnosti za Mestno občino Nova Gorica (dokument v fazi sprejetja) sodi naselje Šempas v območja 2. kategorije. To so območja osnovne stopnje dostopnosti, ki jih je potrebno urediti tako, da je zagotovljena osnovna dostopnost za vse ljudi. Območje naselja je potrebno načrtovati brez ovir, poskrbljeno mora biti za ustrezno urejanje avtobusnih postajališč, peš površin in prečkanj cest, da je zagotovljena osnovna varnost in gibanje vseh udeležencev v prometu. Vendar pa v teh območjih ni potrebno, da prostor zagotavlja popolno orientacijo za slepe in slabovidne osebe. To predvsem pomeni, da dostopnih poti ni potrebno načrtovati zvezno/sklenjeno. V kolikor se znotraj teh območij ugotovi, da je na nekem delu potrebna višja stopnja dostopnosti (če se npr. zgradi nov objekt, do katerega je dostop zelo pomemben, ali da na primer potrebuje slepi šolar posebne ukrepe, ki bi mu zagotovili samostojno varno pot do šole ipd. ), pobudo obravnava *Svet za invalide* in tako pozneje po potrebi vključi še dodatna območja v 1. kategorijo dostopnosti. Po petih letih se naredi revizijo projekta in vanj vključi vse, kar je bilo v vmesnem času dodano in dopolnjeno. Seveda pa se že v vmesnem času pri projektiranju upošteva nova dejstva, ki so bila sprejeta na *Svetu za invalide*.

V naselju Šempas bi bilo potrebno, skladno s Strateškim načrtom dostopnosti za Mestno občino Nova Gorica, urediti avtobusni postajališči ob državni cesti v bližini Kulturnega doma. Postajališče v smeri proti Vipavi je potrebno opremiti s taktilnimi oznakami skladno s SIST 1186. Postajališče je potrebno opremiti z informacijami, ki so dostopne vsem (tudi ljudem z okvaro vida), dodati je potrebno dovolj velik napis z imenom postajališča.

Pri avtobusnem postajališču je prehod za pešce. Do prehoda mora biti zagotovljena varna pot za pešce (trenutno je ni), po celotni širini prehoda (na obeh straneh vozišča) je po celotni širini zebre potrebno izdelati pas čepastih oznak skladno s SIST 1186. Da bi omogočili dostopnost prehoda in prehod čez vozišče vsem ljudem, bi bilo prehod potrebno opremiti s semaforjem z zvočnim signalom. Upošteva se lahko možnosti, da se semafor za pešce aktivira s pritiskom na gumb. V smeri proti Novi Gorici je avtobusno postajališče na površini ob Kulturnem domu. Do postajališča je potrebno izvesti varno pot za pešce, postajališče opremiti z nadstreškom, opremljenim z vsemi informacijami. Postajališče pri Kulturnem domu je potrebno opremiti s taktilnimi oznakami skladno s SIST 1186.

Ker so poti, ki vodijo od postajališč do ciljev zelo kompleksne, se predvideva, da bodo na postajališčih osebe z okvaro vida pričakali spremljevalci.

V primeru izvedbe avtobusnih postajališč pri pokopališču je potrebno:

- izvesti avtobusni postajališči z nadstreški (ustrezno opremljenimi z informacijami), ki ju je potrebno opremiti s taktilnimi oznakami skladno s SIST 1186,
- izvesti semaforiziran prehod za pešce,
- omogočiti varen dostop za pešce od avtobusnega postajališča (do šole).

### 3 Povzetek predlaganih ukrepov za izboljšanje dostopnosti v naselju Šempas

Območje naselja Šempas:

- priprava projekta prenove naselja Šempas (s poudarkom na prenovi ulične mreže naselja),
- izvedba ukrepov, ki bodo omejili prisotnost motornega prometa v naselju; na primer uvedba enosmernega prometa, območje umirjenega prometa, popolna občasna zapora za promet,
- sodelovanje in usklajevanje s prebivalci naselja pri pripravi projekta prenove in izvajanju ukrepov v zvezi s prometom v naselju.

Območje Osnovne šole Šempas:

- priprava projekta ureditve (končna situacija) širšega območja Osnovne šole; v projektu je potrebno obravnavati šolsko dvorišče ob cesti in dostop do šole z južne strani, kjer je parkirišče ob pokopališču,
- izvajanje »pešbusa«.

Šolski okoliš:

- določitev avtobusnih postajališč, do katerih je možen varen dostop (in zadrževanje) otrok,
- v primeru, da varen dostop ni možen, izvedba ukrepov, kot so »pešbus«, prevoz otrok z manjšimi kombiji,
- ustrezna časovnica prevoza otrok z avtobusi v šolo,
- dopolnitev načrta šolskih poti z naštetimi ukrepi, opredeliti je potrebno (glede na končno situacijo preoblikovanja območja Osnovne šole Šempas) varna dostopa od končnega avtobusnega postajališča do vhoda v šolo in od začasnega parkirišča ali površine »kiss and drive« do vhoda v šolo.

Dostopnost naselja Šempas glede na kriterije za območje 2. kategorije po Načrtu dostopnosti Mestne občine Nova Gorica:

- ureditev avtobusnih postajališč ob državni cesti (ureditev nadstreška, talne taktilne vodilne oznake, dodati informacije, ki bodo dostopne vsem, o voznih redih itd.),
- zagotovitev varne poti za pešce do prehoda za pešce, oprema prehoda s talnimi taktilnimi vodilnimi oznakami, prehod za pešce je potrebno opremiti s semaforjem,
- v primeru izvedbe avtobusnih postajališč pri pokopališču je potrebno izvesti nadstreška, postajališči je potrebno opremiti z ustreznimi informacijami, izvesti semaforiziran prehod za pešce.