

DOLGOROČNA PROMETNA STRATEGIJA - Prometna politika Mestne občine Maribor

Prostorski razvoj mesta, hitra rast motorizacije vseh slojev prebivalstva, porast rabe osebnih avtomobilov, povečanje prometa vseh vrst, veliki posegi v prometno infrastrukturo v mestu in v neposredni okolici, ..., so nas privedli do spoznanja, da lahko že v bližnji bodočnosti doživimo velike probleme v funkcioniranju prometnega sistema mesta.

V kolikor se želimo v mestu izogniti popolnemu prometnemu kolapsu, do katerega lahko relativno hitro privede ustaljena praksa reševanja prometnih problemov po t.i. trend scenariju (več avtomobilov-več cest-več parkirišč,...), je nujno potrebno sprejeti drugačno Dolgoročno prometno strategijo prometne politike Mestne občine Maribor.

Ta je zasnovana na interdisciplinarnem pristopu z vidika varovanja bivalnega okolja, ki prometne probleme rešuje procesno po metodi t.i. trajnostnega scenarija (novi prostorsko urbanistični pristopi, demokratizacija snovanja in odločanja o zadevah prometa, promocija okolju in ljudem prijaznih oblik transporta, v prometnem pogledu pa z ukrepi zniževanja hitrosti motornega prometa v mestih, z umirjanjem prometa, vzpodbujanjem javnega prevoza, kolesarjenja in hoje ter z uvajanjem sodobnejših načinov organiziranja transporta dobrin).

Mestni svet se je v prejšnji sestavi na 49.seji dne 27.10.1998 že seznanil s strokovnim gradivom : Razvojne usmeritve za prometno politiko Maribora z okolico (v nadaljevanju : RUPP). Nalogo pod številko 194/97 je po naročilu Komunalne direkcije v juniju 1998 izdelal Cestno prometni institut iz Maribora.

Na gradivo je deset mestnih svetnikov podalo svoje kritične pripombe, v celoti pa je bilo pozitivno ocenjeno, kot pomemben dokument s katerim se zagotavljajo predpostavke za drugačen odnos do urejanja prometa s strani pristojnih institucij Mestne uprave.

Na podlagi upoštevanja pripomb članov Mestnega sveta(kratki odgovori mestnim svetnikom predhodnega sklica so v prilogi obrazložitve) in pripomb oz. priporočil iz javne predstavitve in obravnave RUPP, je bilo v februarju 2000 izdelano novo - dopolnjeno gradivo, ki je bilo ponovno obravnavano na Prometni komisiji. Zaradi obširnosti gradiva je le ta predlagala Komunalni direkciji, da naj pripravi krajši - Izvršilni povzetek iz RUPP za ponovno obravnavo na Mestnem svetu.

Odbor za komunalne in gospodarske javne službe Mestnega sveta ni dal pozitivnega soglasja za obravnavo tako pripravljenega dokumenta na Mestnem svetu. Člani odbora so bili mnenja, da je Izvršilni povzetek iz RUPP (povzete ugotovitve, cilji in usmeritve na štirih straneh), premalo jase in vsebinsko preskromen dokument.

Prometna komisija je zato gradivo ponovno obravnavala in naložila Komunalni direkciji, da ga v skladu s pripombami Odbora in po dodatnih strokovnih priporočilih iz drugih institucij, v imenovani delovni skupini, ustrezno strokovno in vsebinsko preoblikuje.

Tako pripravljeno gradivo z naslovom : Dolgoročna prometna strategija (DPS) - Prometna politika Mestne občine Maribor, iz februarja 2001, posredujemo v prvo obravnavo na Mestni svet.

V predloženem dokumentu gre za pomembne dolgoročne krovne odločitve, ki so povezane z novelirano Urbanistično zasnovo mesta Maribor in s težami iz Lokalne agende 21 -Program varstva okolja za Maribor .

Te odločitve temeljijo na potrebi po :

- spremembi vsakodnevnega prevoznega sredstva v mestu (prednost razvoju in uporabi javnega prevoza, kolesarskemu prometu in peš prometu ter prenehanje podpiranja nepotrebne uporabe osebnih avtomobilov)
- trajnostnem načinu modeliranja prometa in cestno prometnega sistema
- enotnem in celovitem vodenju ukrepov mestne prometne politike iz Prometnega urada Maribora .

Na podlagi na Mestnem svetu potrjene Dolgoročne prometne strategije, bo možno s strani različnih strokovnih služb Mestne uprave in v pristojnih institucijah, v bodoče naročiti in izdelovati usklajene , k istemu cilju usmerjene strokovne podlage za udejanjanje potrebnega razvoja in nujnih sprememb po podsistemih mestnega Cestno Prometnega Sistema, na področjih urejanja okolja, prometa in varovanja okolja.

Za nujno potrebne spremembe v načinu razmišljanja in obnašanja meščanov in vseh sodelujočih subjektov v prometu pa bo potrebno nato veliko skupnega dela in prizadevanj, v sodelovanju z različnimi javnostmi in skupinami zainteresiranih.

Pravne podlage za sprejem Dolgoročne prometne strategije izhajajo iz sprejete prostorske, cestne, prometne in okolje varstvene zakonodaje ter iz ustreznih občinskih predpisov oz. odlokov.

Finančne posledice sprejete Dolgoročne prometne strategije, bodo direktne in posredne, s potrebnimi dodatnimi vlaganji hkrati pa tudi z bistvenimi prihranki oz. z narodno gospodarskim pozitivnim učinkom na prometnem in na drugih področjih.

Največje finančne obveznosti občine bodo izhajale iz potrebe po čimprejšnji posodobitvi javnega mestnega avtobusnega prevoza, po posodobitvi sistemov parkiranja, spremembah prometnih režimov, za izvajanje predloženih ukrepov,...

Vzporedno s spreminjanjem prometnih obremenitev okolja in potovalnih navad pa bodo realizirani bistveni prihranki sredstev zaradi zmanjševanja negativnih posledic prometa na okolje, na zdravje ljudi, v izdatkih za nepotrebno in nesmiselno širjenje prometne infrastrukture, pri porabi energije, v zmanjševanju posledic prometnih nesreč, ...

Novo stroškovno obravnavanje prometa pa bo prineslo občini tudi večje prihodke od parkiranja osebnih avtomobilov, ki je sedaj plačljivo le na delu javnih parkirnih mest. Tako pridobljena sredstva bo možno vlagati v subvencioniranje javnega prevoza.

Posamezni programi se bodo izvajali po prioritetah, v večletnem obdobju (deset in več let) v skladu s potrjenimi razvojnimi programi po pridobljenih strokovnih podlagah, zato jih trenutno ni mogoče realno oceniti.

Mestna uprava si bo prizadevala za čimprejšnjo posodobitev prometnih režimov in sistemov tudi z ustreznjšo izmenjavo znanj in izkušenj s sosednjimi občinami in mesti.

Priloga :

- Dopolnitev elaborata RUPP po pripombah članov prejšnjega sklica Mestnega sveta (3 listi).