
Naročnik

MESTNA OBČINA MARIBOR
Komunalna direkcija

Predmet

DOLGOROČNA PROMETNA STRATEGIJA
Prometna politika Mestne občine Maribor
Maribor, februar 2001

“Mesta si bomo prizadevala, da bi izboljšala svojo dostopnost ter ohranjala družbeno blaginjo in mestni način življenja **z redkejšim prometom.**

Zavedamo se, da je to nujno potrebno zato, da bodo sonaravna mesta lahko zmanjšala vsiljeno mobilnost ter prenehala vzpodbujati in podpirati nepotrebno uporabo motornih vozil. Prednost bomo dajali prometnim sredstvom, neškodljivim za okolje (zlasti hoji, kolesarjenju in javnemu prometu) ter postavili kombinacijo teh sistemov v ospredje našega načrtovanja. Posamična motorna vozila morajo imeti v mestnem prometu pomožno vlogo in omogočati dostop do lokalnih storitev ter vzdrževati gospodarske dejavnosti mesta.”

(* Listina evropskih mest, ki si prizadevajo za trajnostni razvoj, Aalborg 1994)

Predložena **Dolgoročna prometna strategija** vsebuje teze za sprejem Prometne politike Mestne občine Maribor, na bazi izvlečkov iz novelirane **Urbanistične zasnove mesta Maribor** (ZUM, november 2000) in **Razvojnih usmeritev za prometno politiko mesta Maribor – RUPP** (CPI, junij 1998, april 1999 in februar 2000). Navedeni materiali so na vpogled v Komunalni direkciji Mestne občine Maribor.

V letu 1998 je Komunalna direkcija uvrstila elaborat **RUPP** na sejo Prometne komisije, ki ga je odobrila. V istem letu se je z **RUPP** prvič seznanil tedanji Mestni svet MOM in podal na gradivo nekaj koristnih pripomb in sprejel ustrezen sklep, ki je bil upoštevan pri novelaciji elaborata.

V aprilu 2000 pa je MOM organizirala prvo javno razpravo na temo Razvojnih usmeritev za prometno politiko Maribora z okolico. Istočasno je bilo kompletno gradivo objavljeno na spletnih straneh MOM (<http://www.maribor.si> MOM-Aktualno).

1. POVZETEK UGOTOVITEV

Prostorski razvoj mesta, hitra rast motorizacije v Sloveniji in v Mariboru ter veliki potekajoči posegi v prometno infrastrukturo v mestu in okolici so nas privedli do spoznanja, da lahko že v bližnji bodočnosti v mestu doživimo velike probleme v funkcioniranju prometnega sistema mesta. Nekaj zgodovinskih dejstev :

- V prvih letih po drugi svetovni vojni je bila večina potovanj v mestu in okolici opravljena peš in s kolesi.
- V petdesetih letih je začel intenzivno naraščati masovni javni prevoz z avtobusi in z železnico.
- Sledilo je obdobje dviga osebne standarda in posledično skokovit porast prevozov z osebnimi avtomobili.

Ta trend se v Mariboru nadaljuje in stopnja motorizacije z okoli 400 vozili na 1000 prebivalcev nas že približuje razvitim državam srednje Evrope. Tako tudi promet po opazovanih vsote vsakodnevnih potovanj preko vseh dravskih mostov, ki najbolj ponazarja obremenitve s prometom celovitega mariborskega cestnega omrežja, zadnja leta močno narašča, celo za okoli 5 % na leto.

Za naše mesto ne moremo reči, da dosedaj ni imelo posluha za pripravo specializiranih prometnih študij in projektov, vsaj dva izdelana urbanistična načrta sta temeljila na kompleksni prometni študiji celotnega mesta, v letu 1999 pa so se pričele aktivnosti za novelacijo prometne študije z najaktualnejšimi vhodnimi podatki. Kljub pomembnosti področja prometa za razvoj mesta, pa mesto do sedaj ni spoznalo potrebe, da bi zadnjo Prometno študijo potrdilo na nivoju Mestnega sveta in si s tem postavilo legitimne temelje svoje dolgoročne prometne strategije.

V čem je pomen dolgoročne prometne strategije? Zgoraj omenjenim trem načinom potovanj v različnih časovnih obdobjih in trendom razširjenosti osebne avtomobila, naša Občina še vedno odgovarja z intenzivno izgradnjo infrastrukturnih prometnih objektov. To pomeni, da le sledi trendom oziroma skokoviti rasti prometa, taka politika pa lahko v bližnji bodočnosti privede do velikih, skoraj neobvladljivih prometnih problemov. Prometna stroka v Evropi takemu načinu urejanja prometa pravi, urejanje po **Trend scenariju**.

Iz vseh prometnih prognoz po metodi Trend scenarija izhaja, da bomo v Mariboru že leta 2014, s kompletno izgrajenim mestnim prometnim omrežjem, z Avtocesto (**AC**) Koper – Lendava in z vsemi priključki Maribora na AC, z mestnimi vpadnicami, z izgrajenima zahodno in južno mestno obvoznico, doživeli prometno situacijo, ki ne bo boljša od današnje. Stanje poslabšuje še dejstvo, da smo zaradi pomanjkanja sredstev za obsežne programe, ki jih zahteva dosledno ravnanje po Trend scenariju, prisiljeni iskatičasne in delne rešitve, le-te pa so velikokrat v Mariboru zelo dolgotrajne. Iz vsega omenjenega je razumljivo, da je do popolnega prometnega kolapsa po teh trendih, le še korak oziroma nekaj let. To pa je tudi politika, ki izrazito favorizira uporabo osebnih avtomobilov in zagotavlja koristi le privilegirani skupini občanov, izključnim uporabnikom osebnih avtomobilov.

Tudi v mestih sosednjih razvitih držav Evrope so se prepozno zavedli te napake in jo šele v zadnjem času sistematično odpravljajo po metodi **Trajnostnega scenarija**, ki ni samo razvojna metoda prometne stroke, temveč predstavlja interdisciplinarni pristop k reševanju prometne problematike predvsem z vidika varovanja bivalnega okolja.

Realizirajo ukrepe, ki se problema lotevajo pri koreninah in sistematično vplivajo na spreminjanje potovalnih navad občanov in na načine transporta dobrin. S tem pa si zagotavljajo pogoje za prijaznejšo ureditev bivalnega okolja in za **trajnostni razvoj svojih mest**.

Gre za bistveno drugačne rešitve kot so le izgradnja nove in širitev obstoječe prometne infrastrukture. To so ukrepi v smeri novega urbanističnega pristopa s spremenjeno racionalno in namensko rabo dragocenega mestnega prostora, nadalje z demokratizacijo snovanja in odločanja o zadevah prometa, s promocijo okolju prijaznih oblik prevoza, v prometnem pogledu pa z ukrepi kot so zniževanje hitrosti in umirjanje prometa, vzpodbujanje javnega prevoza, kolesarjenja in hoje, ter sodobnejših načinov organiziranja transporta dobrin, ali z eno besedo **procesno reševanje prometa**.

1.1. URBANISTIČNA ZASNOVA MESTA MARIBOR

Nova **Urbanistična zasnova mesta Maribor** v bistvu že sledi tem evropskim trendom, saj s konceptom polistruktturnosti mestnih predelov Maribora oziroma s konceptom "**Štirih mest v enem**" zagotavlja urbanistične pogoje za spremembo gospodarskih dejavnosti, prilagojenim sodobnim potrebam ter za ekologizacijo življenja in bivalnega okolja (iz mesta se selijo sekundarne dejavnosti, nadomeščajo pa jih terciarne kot so storitve in trgovina, mesto se pripravlja za sprejem novih regionalnih funkcij, mestne in regionalne funkcije bodo lahko porazdeljene na štiri mesta), za povezovanje mesta z obmestnimi naselji v funkcionalno mestno regijo, za uvajanje funkcionalnega prometnega sistema z ustrežno kategorizacijo prometnic in za dvig mobilnosti prebivalstva (pravilno je, da se generalno zagotavlja večja mobilnost občanov v mestnem prostoru, vendar ne samo z osebnimi avtomobili).

1.2. DELOVANJE CESTNO PROMETNEGA SISTEMA

Iz vseh uvodoma navedenih elaboratov izhaja, da je potrebno razvoj in delovanje cestno prometnega sistema - **CPS** (kompletna cestno prometna infrastruktura z vsemi oblikami funkcioniranja prometnih podsistemov kot so peš, kolesarski, javni, avtomobilski promet oseb in ves transport blaga za potrebe mesta) in povezavo mestnega CPS-a z drugimi prometnimi sistemi (primestni in medkrajevni CPS, železnica, zračni promet, vodni promet), načrtno urejati po metodi **Trajnostnega scenarija**, to pa je tudi osnova predlagane nove mestne prometne politike in strategije v realizaciji.

2. GENERALNI CILJI DOLGOROČNE PROMETNE STRATEGIJE

Načeloma splošnih družbenih trendov rasti motorizacije na lokalnem nivoju ni možno spreminjati in tudi z lokalno prometno politiko nanje ni možno bistveno vplivati. Možno pa je spremeniti nekatere ustaljene navade v prometu in v transportu, ki pa lahko bistveno vplivajo na velikost in negativne posledice vsakodnevnega prometnega dogajanja v mestu na lokalnem nivoju.

Generalni končni cilj uspešne mestne prometne politike naj bo, zagotoviti vsem občanom Maribora, z vidika prometa in posledic prometa, human, zdrav in racionalen način življenja v mestu.

Pod humanim in zdravim načinom življenja razumemo bivanje v okolju brez pretiranega prometnega hrupa, s čim manjšo stopnjo prometne onesnaženosti, z visoko stopnjo prometne varnosti za vse generacije občanov in za vse vrste udeležencev v prometu.

Pod racionalnim načinom življenja pa razumemo uravnoteženo in preudarno izbiro različnih načinov potovanj oseb in transporta dobrin na mestnem območju, s tem povezano racionalno porabo energije (čim manjše ekološke obremenitve okolja) in zmanjševanje vseh vrst stroškov za zagotavljanje funkcioniranja mestnega cestno prometnega sistema.

To pa pomeni, da je v soglasju z večino občanov potrebno doseči temeljite spremembe v pogledih na naše potovalne navade in s tem v zvezi na možno izbiro različnih prevoznih sredstev – racionalizirati dnevno uporabo osebnega avtomobila v mestnem okolju, ter doseči višji nivo prometne kulture in sodelovanja oziroma tolerantnosti med vsemi "potujočimi" na območju mesta.

3. RAZDELAVA DOLGOROČNE PROMETNE STRATEGIJE

Potovanja občanov so zaradi dveh razlogov :

- Delovna potovanja : do mesta svojih delovnih aktivnosti in nazaj (delo, šola, izpolnjevanje institucionalnih obveznosti, itd.)
- Prostočasna potovanja : zaradi zasebnih namenov (nakupi dobrin, obiski, rekreacija, itd.)

Transport se na mestnem območju opravlja zaradi oskrbe občanov, potreb gospodarstva, za infrastrukturne posege, za komunalno funkcioniranje mesta, itd.

Iz vsega predhodno navedenega sledi, da je generalni končni cilj uspešne mestne prometne politike, možno doseči z naslednjimi ukrepi:

Postopna, zavestna in načrtovana sprememba izbire načina potovanj občanov.

Postopno posodabljanje procesov transporta v mestnem gospodarstvu in v mestnem komunalnem sistemu.

3.1. GLOBALNE USMERITVE

Ukrepi za doseganje zastavljenih globalnih ciljev so medseboj močno prepleteni in povezani, sprememba določenega podsistema ima lahko pozitivne in negativne posledice. Pozitiven ukrep za doseg cilja na enem prometnem podsistemu je lahko negativen element pri doseganju cilja v drugem podsistemu. Idealnega kompromisa ni, izkušnje mest podobne velikosti, ki so že prilagodile prometno politiko sistemu trajnostnega razvoja, pa kažejo v smer, ki je v zagotavljanju dobre mobilnosti z uporabo vseh razpoložljivih prevoznih sredstev, brez protežiranja osebnega motornega vozila.

Ukrepe, s katerimi bo možno doseči zastavljene cilje, je treba iskati v okviru naslednjih usmeritev :

1. Sprememba strukture izbire vsakodnevnega prevoznega sredstva v korist okolju in cloveku prijaznih oblik prometa in transporta
2. Modeliranje prometa in cestno prometnega sistema (CPS)
3. Zagotovitev enotnega in celovitega vodenja ukrepov prometne politike iz Prometnega urada Maribora

3.2. UKREPI

V nadaljevanju so naštet in opisani kratkoročni in dolgoročni ukrepi za doseganje zastavljene prometne politike oziroma zastavljene globalne usmeritve. Navedeni so po istem vrstnem redu kot ukrepi oziroma cilji, ki jih je potrebno doseči.

3.2.1. Sprememba izbire prevoznega sredstva

Spremembo izbire prevoznega sredstva vsakodnevnih potovanj na mestnem območju je mogoče realizirati s posegi na področje javnega prevoza, kolesarjenja in pešačenja, ki pa morajo biti sinhronizirani z ukrepi za optimiranje **CPS** in z modeliranjem prometa.

Ukrepi na področju Javnega Mestnega Avtobusnega Prometa (JMAP) :

1. *Ugotovitev želj in potreb sedanjih in bodočih oz. novih uporabnikov javnega prevoza potnikov, ki se izvaja s sistemom avtobusnega in železniškega prevoza (z anketo po gospodinjstvih, podjetjih in šolah);*
2. *Ugotovitev srednje dolžine potovanj potnikov po linijah JMAP (z anketo na vozilih);*
3. *Ukrepi spremembe ponujenih storitev :*
 - *načrtovanje linij > optimirati število linij, spremembe potekov linij, direktne linije z maksimalno enim prestopanjem, podaljševanje linij ali dodajanje novih linij do novih območij produkcije in atrakcije prometa,*
 - *širitev sistema JMAP (tehnična in organizacijska),*
 - *lociranje postajališč glede na potrebe meščanov, izvedba postajališč tudi na vozišču (ukrep umirjanja prometa),*
 - *določitev coninga JMAP in posledično tarifni sistem,*
 - *zgostitev intervalov voženj glede na povezovalno funkcijo linije in obratovalni čas,*
 - *sprememba obratovalnega časa in možnost dopolnitve z drugimi oblikami prometa oz. prevoznimi sredstvi : angažiranje privatnih avtobusnih prevoznikov na mestnem območju (pokrivanje koničnih obremenitev, linije, ki nimajo celodnevnega povpraševanja) in dopolnjevanje s TAKSI storitvami v terminih časovno redkega javnega prevoza (sobote, nedelje, prazniki, pozni nočni čas in zgodnje jutranje ure, ko JP ne bi bil rentabilen);*
4. *Ukrepi prioritete :*
 - *rezervacija prometnih površin samo za avtobuse in druga izbrana vozila : avtobusni pasovi, avtobusne ulice, manjši konstrukcijski ukrepi (glede na prostorske in prometno-tehnične možnosti),*
 - *ureditev prometne signalizacije v korist avtobusov na prometnih površinah, ki jih deli z ostalimi oblikami prevoza, tudi posebne ureditve delovanja svetlobno signalnih naprav v ključnih križiščih*
 - *podreditev prometnih režimov na posameznih potezah JMAP (prednost, vožnja v kontra smer, itd.);*
5. *Ukrepi za povečanje udobnosti, varnosti, zanesljivosti in boljšega image-a javnega prevoza :*
 - *minimiziranje števila zgibnih vozil in uvedba fleksibilnejših mini-busov (8 – 17 sedežev), uvedba avtobusov z nizkim dnom za lažje vstopanje in izstopanje, opremiti vozila za vstopanje hendikepiranih oseb na vozičkih, lepši in privlačnejši design vozil (zunaj in znotraj), oprema avtobusov s*

- klima napravami, udobni sedeži, prostori za invalidne vozičke in otroške vozičke, zamenjava diesel goriva, za okolju bolj prijazna,*
- *vsa postajališča in postaje opremiti s klopmi, nadstreški, razsvetljavo,*
 - *zagotovitev zanesljivosti oz. točnosti storitev (po voznem redu);*
6. *Integriran pristop k izboljšanju ponudbe JMAP :*
- *integracija storitev in koordinacija voznih redov mestnega, primestnega in medkrajevnega prevoza potnikov, enotne vozovnice in uvedba principa: eno potovanje ena vozovnica,*
 - *integracija storitev in koordinacija voznih redov JMAP z železniškim javnim potniškim prometom v smislu dopolnitev v korist potnika ne pa konkurence med prevozniki,*
 - *integracija storitev z drugimi prometnimi sistemi: z motoriziranim prometom (manjši sistemi "park and ride"), s kolesarskim prometom (postavitev odstavnih mest za kolesa, izvedba stičišč kolesarske mreže z mrežo JMAP, omogočiti prevoz koles z vozili JMAP - povezava Pohorje, okolica mesta);*
7. *Izvajanje različnih ekonomskih aktivnosti :*
- *uvedba nizkih cen vozovnic za določene skupine (dijake, študente),*
 - *uvedba družinskih vozovnic, vozovnic za zaposlene, sezonske vozovnice, uvedba dvodnevne in več dnevne prevozne karte za pritegnitev večdnevnik obiskovalcev Maribora (sejmi, festival Lent, turizem itd.),*
 - *sprememba tehnologije plačevanja prevoza, tako, da bo omogočena integracija vozovnic in parkirnin (npr. parkirnine v parkirnih hišah in javnih odplačnih parkiriščih), integracija vozovnic vseh podsistemov javnega potniškega prometa (z železniškim, žičniškim prevozom, prevozom po Dravi), integracija vozovnic in vstopnic za nekatere kulturne in športne prireditve, enostavno zbiranje podatkov in omogočeno vstopanje in izstopanje potnikov na vseh vratih vozil (vzporedna uvedba nadzora)*
 - *sofinanciranje JMAP kot enega izmed komunalnih dejavnosti ("prečno financiranje" - druge komunalne dejavnosti pokrivajo stroške JMAP);*
8. *Izboljšanje nivoja posredovanja informacij :*
- *posodobiti informacijski sistem za potnike v vozilih, na postajališčih in na ključnih mestih v Mariboru (Informacijski centri v peš coni, na Avtobusni postaji, Železniški postaji, TAXI prostorih itd.),*
 - *oprema vseh postajališč z načrtom linij in voznimi redi;*
9. *Popularizacija JMAP s promocijo in publikacijami :*
- *promocijske kampanje s poudarjanjem pomembnosti javnega potniškega prometa,*
 - *promocije, ki spremljajo implementacijo ukrepov (pilotskih, stalnih, začasnih),*
 - *izdajanje publikacije z obvestili o vseh spremembah, razstave,*
 - *kontaktiranje s posamezniki, skupinami, podjetji, sestanki s predstavniki mestnih četrti, mestne uprave, mestnimi svetniki, operaterji, stanovalci, policijo.*

Ukrepi na področju parkiranja :

Po izvedenih anketah in po primerjavah s stanjem v razvitih urbanih okoljih evropskih mest, je od 45 do 60 % dnevnih potovanj z osebnimi avtomobili, ki jih generira eno povprečno gospodinjstvo, nepotrebni. Posledica takšne - prevelike dnevne rabe osebnih avtomobilov v omejenem mestnem prostoru, je vedno večji promet na cestnem in uličnem omrežju in velike težave v zagotavljanju potrebnega števila parkirnih prostorov (PP) za vsa vozila, ki se dnevno pojavljajo na različnih mestnih predelih. Že samo dejstvo, da ima povprečna družina dva in več osebnih avtomobilov, standardi pripadajočega števila PP na dvoriščih več stanovanjskih blokov pa so bili še do nedavna 0,75 PP na stanovanje (ali celo manj), govori jasno o nerešenih zadevah mirujočega prometa, ki se vsakodnevno rešujejo s parkiranjem na vseh možnih in prostih javnih prometnih in drugih površinah. Osební avtomobil zavzema dragocen mestni prostor na ulicah in v posameznih mestnih predelih in iz njih izriva ljudi, dele urbane opreme in druge vsebine.

Kaj je potrebno in možno storiti z ukrepi drugačne parkirne politike :

1. *Potrebno je vzpostaviti kataster vseh parkirnih možnosti in urejenih parkirišč (javnih in ostalih) na celotnem mestnem območju*
2. *Ugotoviti je stvarne parkirne potrebe prebivalcev mesta in vseh ostalih vrst udeležencev v prometu (parkirna študija) ter na podlagi vplivnih usmeritev Urbanistične zasnove Maribora in na podlagi sprejetih zazidalnih in prostorsko razvojnih načrtov, definirati parkirne primanjkljaje glede na obstoječe prometne obremenitve in glede na novo prometno politiko v MOM (sprememba načina dnevnih potovanj s ciljem zmanjševanja rabe osebnih vozil, sodobnejši JMAP, razvitejša kolesarjenje in peš promet) in opredeliti način njihovega reševanja*
3. *Usmeriti je redno delovanje služb Mestne uprave, Upravne enote, policije, sredstev javnega obveščanja, itd., v smeri zagotavljanja pogojev za postopno spremembo načina dnevnih potovanj. Z argumenti, ki ne govorijo v prid preveliki rabi osebnega avtomobila v mestu, je nujno potrebno, postopno in načrtno spreminjanje potovalnih navad in miselnosti občanov. Mesto pa mora zagotavljati prednostni razvoj t.i. "mehke mobilnosti" oz. večjo vlogo javnega prevoza, kolesarjenja in pešačenja v dnevni mestni potovanjih.*
4. *Oceniti je vplive sprememb načina dnevnih potovanj občanov in nove mestne parkirno tarifne politike (parkiraj in plačaj), na definiranje novih parkirnih potreb in ureditev. Višek zbranih sredstev od parkirin je potrebno usmerjati v aktivnosti za zagotavljanje mehke mobilnosti oz. ponovno izboljšanje pogojev JMAP, kolesarskemu in peš prometu*
5. *Ugotoviti je obstoječe in oceniti pričakovane parkirne potrebe in možnosti za parkiranje tovornih vozil, avtobusov, motorjev in koles na javnih prometnih površinah ter definirati ustrezne parkirne kapacitete in režime*
6. *Evidentirati je obstoječe in načrtovane (pričakovane) dostavno parkirne in dostopne možnosti na javnih prometnih površinah ter definirati ustrezne kapacitete in režime*
7. *Organizirati je ustrezno javno ali koncesionirano parkirno službo, analizirati uspešnost njenega delovanja in jo stalno izpopolnjevati in posodabljati*
8. *Zagotoviti je ustrezen nadzor parkiranja s strani sodobne občinske redarske službe.*
9. *Iz Prometnega urada je potrebno voditi enoznačno, z javnim avtobusnim prometom in varstvom okolja, usklajeno mestno parkirno politiko in s sprotnimi strokovnimi ukrepi vplivati na čimbolj usklajeno parkirno povpraševanje in ponudbo.*

Ukrepi na področju kolesarjenja :

Globalno in dolgoročno gledano, naj bo temelj bodočega CPS in ključni element prometne politike uvedba inteligentnega, visoko zmogljivega in kakovostnega javnega mestnega avtobusnega prometa v povezavi z železniškim primestnim prometom, v optimalno urejenem kolesarskem prometu, v maksimalnem spodbujanju pešačenja ter v omejevanju uporabe osebnega avtomobila.

Temu morajo biti podrejeni vsi ukrepi na področju razvoja CPS, katerih vplivi se sicer izredno medsebojno prepletajo in morajo biti medsebojno usklajeni.

1. *S posebno raziskavo ugotoviti potencialne kolesarje bodisi za vožnjo na delo, v šolo ali za rekreacijo ter ugotoviti obstoječe in potencialne mestne cilje in izvore kolesarskih voženj.*
2. *Na bazi zgornje raziskave definirati kompletno končno kolesarsko omrežje, ter pristopiti k realizaciji posameznih neizgrajenih ali ne opremljenih odsekov. Ker v Sloveniji nimamo lastnih standardov za načrtovanje in izvedbo kolesarske infrastrukture, se je potrebno na mestnem nivoju opredeliti za prevzem določenih tujih predpisov. Zaradi najbolj bogatih izkušenj in najbolj racionalnih vlaganj v kolesarsko infrastrukturo, predlagamo uporabo Nizozemskih predpisov za vse sfere kolesarstva.*
3. *Na osnovi raziskave kolesarskih potencialnih potovanj, preveriti možnost realizacije centralne kolesarske prometnice v smeri S-J s spremembo obstoječe prometnice za motorni promet v kolesarsko ulico. Na tej prometnici, na katero bi se navezovale kolesarske steze v smereh V-Z na obeh bregovih Drave, bi imeli kolesarji absolutno prednost pred vsemi ostalimi (motornimi) udeleženci po celotnem profilu prometnice. Ustrezno bi bila prilagojena tudi križišča in delovanje SSN.*
4. *Postavitev posebne STOP črte za kolesarje v širini celotnega voznega pasu v križiščih z velikim deležem kolesarjev pred STOP črto za motorna vozila. Postavitev javnih parkirišč za kolesa.*
5. *Zagotoviti možnost postavitve kolesarskih stojal tudi ustanovam kot so šole, trgovine, podjetja itd. na delu javnih površin, pod kontrolo Prometnega urada, ki bo pripravil minimalne prometno tehnične pogoje, poskrbel za vodenje katastra kolesarske opreme mesta in dodelil koncesijo za pregled in vzdrževanje javnih kolesarskih stojal.*
6. *Podpora in pomoč pri izvajanju projekta za večjo uporabo koles (delo, šola) in podpora pri vzpostavljanju in opremljanju šolskih kolesarskih poti.*

Ukrepi na področju pešačenja :

1. *Pri posegih v prostor je potrebno zagotavljati pogoje za optimalne peš povezave oz. peš poti z ustreznim vodenjem, urejanjem, opremljanjem in vzdrževanjem pešaške infrastrukture s ciljem vzpodbujanja in olajševanja pogojev pešačenja.*
2. *Na obstoječih peščevih površinah je potrebno s stalnimi vzdrževalnimi aktivnostmi zagotavljati čimboljše pogoje za varno, prijetno in udobno hojo za hitro in učinkovito doseganje željenih potovalnih ciljev.*
3. *Zaradi večanja odstotka ljudi s težavami v gibanju je potrebno zagotavljati ustrezne rešitve prehodov peš površin na druge prometne površine, brez arhitektonskih ovir (stopnišča, zožitve, ostri lomi...)*
4. *Na najbolj frekventnih peš potezah je potrebno peščeve površine ustrezno fizično zaščititi pred vozili (onemogočiti vožnjo, parkiranje, dostavo)*
5. *Posebno pozornost je treba usmeriti na ukrepe za varovanje otrok, starejših in invalidov na peš poteh in peš prehodih čez vozišča, tudi z izvedbo različnih dodatnih prometno tehničnih ali urbanističnih rešitev za umirjanje hitrosti vozil v mestnem motornem prometu.*

6. *Zagotavljati je potrebno še boljše pogoje za pešačenje in odmor v starem mestnem jedru (urejanje območij za pešce), na mestnih trgih, skozi urejene parke, ob reki Dravi, na zanimivih mestnih turističnih poteh ter na peš, športnih in rekreativnih poteh v neposredni okolici mesta,..*
7. *Urejati stanovanjske ulice in cone umirjene hitrosti za skupno, pešcem podrejeno rabo uličnih površin.*
8. *Za sožitje pešcev in kolesarjev, racionalno porabo sredstev in rabo prostora, je potrebno aktivneje urejati in promovirati skupne peš-kolesarske površine na pločnikih, kjer prometne razmere to dopuščajo.*
9. *Semaforizirane peš in kolesarske prehode čez cestišča je potrebno združevati in opremljati s skupnim svetlobnim signalom za pešce in kolesarje, najave pešca pa zagotavljati preko detektorskega gumba in s tem racionalno razporediti fazni čas v semaforiziranih križiščih.*
10. *Pri prečkanju prometno zelo obremenjenih vozišč ali izredno nevarnih prometnic je treba zagotoviti največjo možno tehnično varovanje pešcev.*
11. *Koncipirati boljše povezovanje JMAP s peš prometom in vzpodbujati premagovanje krajših mestnih razdalj (od 300 do 800 m) s peš hojo, ki prinaša osebno in družbeno korist.*

3.2.2. Modeliranje prometa in CPS

Modeliranje prometa in cestno prometnega sistema je logističen proces, ki zajema vrsto aktivnosti vezanih za : spremljanje podatkov o prometu in zasledovanje prometnih trendov, vzpostavljanje organizacijskih struktur za usklajevanje prometnih zahtev oz. potreb z razpoložljivimi možnostmi, vzdrževanje in nadgradnja javnih in drugih prometnih podsistemov (JMAP, parkiranje, itd.), spreminjanje prometnih režimov, nadziranje delovanja CPS, pridobivanje in vodenje banke o prometnih obremenitvah posameznih cest in ulic, o strukturi in vrst prometa itd. ter materialni razvoj CPS, ki obsega vzdrževanje, urejanje, gradnjo,.. Za postopno doseganje teh usmeritev je potrebna :

1. *Dograditev kompletnega cestnega omrežja po Urbanistični zasnovi mesta*
2. *Preusmeritev tranzitnega prometa na AC in obodne ceste*
3. *Priprava mestnih načrtovalskih in izvedbenih standardov za področje urejanja prometa*
4. *Prilagoditev prometnih režimov novim prometnim razmeram (enosmerne prometnice, za promet zaprta območja, krožna križišča, parkirišča, itd.)*
5. *Stalno posodabljanje nadziranja in vodenja prometa s svetlobno signalnimi napravami*
6. *Optimiranje parkiranja in izgradnja parkirnih hiš za javno parkiranje*
7. *Dodelitev ustreznih kompetenc **Prometnemu uradu Maribora**.*

3.2.3. Zagotovitev enotnega in celovitega vodenja ukrepov prometne politike iz Prometnega urada Maribora

Razdrobljenost pristojnosti za urejanje prometa med državo in občino in znotraj občine po različnih službah, oddelkih, zavodih, projektnih skupinah in v projektnih organizacijah je povzročilo in povzroča nesistemske reševanje in nekoordiniranost v urejanju prometa. Če k temu dodamo še probleme izvajanja velikih projektov in procesnih sprememb v cestno prometnem sistemu, je nujno da se Mestna uprava na tem področju primerno organizira.

Evropska mesta z več kot 50.000 prebivalci, imajo kot sestavne dele magistratov organizirane **Prometne urade** z vsemi pristojnostmi od zagotavljanja in razpolaganja s proračunskimi sredstvi, priprave in izvajanja predpisov, planiranja in načrtovanja CPS, do režimskega in tehničnega urejanja prometa. Prometni urad je glavni koordinator med vsemi udeleženi na urejanju CPS v mestu in na projektih, ki jih na mestnem območju izvaja država.

Zato je potrebno, kot posebno organizacijsko enoto Mestne uprave, ustanoviti **Prometni urad Maribora**, ki bo koordiniral vse prometne posege v prostor in upravno odločal o njih ter pripravljaj potrebna gradiva iz prometnega področja za obravnavo na Mestnem svetu. V zvezi z vsemi posegi v prostor, ki neposredno ali posredno vplivajo na prometno sliko mesta, pa bo imel pristojnost izdajanja soglasij. Prometni urad mora imeti tudi pristojnost vodenja gospodarske politike na prometno procesnem področju, ki jo mora usklajevati s področjem javnih gospodarskih služb oziroma z upravljalci občinske prometne infrastrukture pri zagotavljanju optimalnih pogojev za njeno vzdrževanje in upravljanje.

Že ustanovljen Prometni urad v Mestni občini Maribor trenutno deluje v okvirjih Komunalne direkcije, iz katere bi se moral postopno izločiti, ustrezno kadrovska popolniti in pridobiti vse zgoraj navedene kompetence in funkcije ter postati **Prometni urad Maribora**.

4. ZAKLJUČEK

Za doseg željenih ciljev je potrebno najprej pripraviti zelo kvalitetna promocijska gradiva za informiranje občanov, predvsem za spremembo pojmovanja, razmišljanja in obnašanja v prometu, za pridobitev soglasja in podpore najširše javnosti, za podporo na državnem nivoju, pri mestnih četrtih in pri krajevnih skupnostih, ter za pritegnitev vseh političnih subjektov in civilnih združenj.

Koordinacija interesov različnih skupin zainteresiranih za urejanje prometa v mestu se naj organizira kot **“Prometna platforma mesta Maribor”**, na kateri bi pri pripravi promocijskega gradiva interdisciplinarno sodelovale vse omenjene institucije in grupe občanov.

Šele po tej široki podpori in verifikaciji koncepta oziroma prometnih izhodišč in ciljev, se lahko prične z izdelavo strokovno tehničnih podlag, ki pa jih bo potrebno predstaviti in zagovarjati pred občani na javnih obravnavah, ter dopolnjene izvajati po smiselnem vrstnem redu v obliki Dolgoročnega programa in ukrepov, za realizacijo **Dolgoročne prometne strategije** v prometni politiki Mestne občine Maribor, oziroma kot realizacijo večletnih Razvojnih programov po posameznih podsistemih občinskega cestno prometnega sistema.

Sestavila :

Bojan PAVLINIČ, udig
Silvo CESNIK, udig

Cestno prometni institut Maribor
Komunalna direkcija MOM

Dopolnitve posameznih poglavij :

Dr. Danijel REBOLJ, udig
Mag. Mateja KUKOVEC, udig
Franci KRIŠTOFELC, udig

Univerza v Mariboru - Fakulteta za gradbeništvo
ZUM d.o.o. Maribor
Mestna občina Maribor