

Društvo za ceste Maribor

Organizacijski odbor posvetovanja »Življenje v mestu s poudarkom na prometu«

Maribor, 26.5.2005

SKLEPI POSVETOVANJA

Društvo za ceste Maribor, na osnovi dosedanjih usmeritev in predlogov posvetovanja, sprejema naslednje sklepe:

- ✓ 1. Pogoj za smotrno, učinkovito in smiselno načrtovanje posegov v cestno omrežje občine Maribor je prometna študija, ki mora imeti osnovo v prostorskem razvoju (demografska gibanja, porast motorizacije, spremenjeni prometni tokovi (notranji in primestni), spremenjene gospodarske razmere, načrtovane spremembe rabe prostora ...) mesta Maribor in gravitacijskega območja.
- ✓ 2. Pri snovanju globalnih rešitev je nujno potrebno sodelovanje s sosednjimi občinami.
- ✓ 3. Mestna občina Maribor naj pristopi k pripravi programa izgradnje cestne mreže, s katero bo izvedena povezava mestnih predelov v celovit prometni sistem. Poseben poudarek je potrebno posvetiti povezavi vzhod-zahod (levi breg), ki je danes zapostavljena.
- ✓ 4. Vzporedno s tem je potrebno zagotoviti kvalitetne prometne površine namenjene nemotoriziranim udeležencem v prometu (pešcem, kolesarjem, starejšim in osebam s posebnimi potrebami).
- ✓ 5. Za izvajanje nalog s področja prometa (načrtovanje, izvajanje, vzdrževanje, nadzor) je potrebno organizirati strokovno službo, ki bi izvajala naloge, ki so sedaj v različnih službah in so zato neučinkovite ter jih kadrovsko okrepiti.
- ✓ 6. Mestna občina Maribor naj preuči možnost prijave na projekte za pridobitev sredstev EU za reševanje problemov, ki nastajajo s prometom v ožjem mestnem središču (ekoloških, prometno-varnostnih, mobilnostnih ...).
- ✓ 7. Lastniki osebnih in tovornih vozil naj se obremenijo z realnimi stroški, ki nastanejo z izgradnjo in vzdrževanjem teh površin. Dodatni možni viri so: obdavčenje motornih vozil, obdavčenje goriva, pristojbine za uporabo cestne infrastrukture, parkirnine....Vsi ti ukrepi so sicer nepopularni, vendar nujni za pridobivanje sredstev, ki se vračajo v korist uporabnikov, z izgradnjo in obnovo prometnih površin.
- ✓ 8. Mestna občina Maribor, ki jo predstavlja župan in mestni svet, naj v mestnem proračunu poveča sredstva, namenjena novogradnji, urejanju in obnovi prometnih površin, predvsem pločnikov in kolesarskih poti. Prav tako je potrebno sprožiti pobudo za spremembo financiranja občin, s čemer bi povečali sredstva namenjena urejanju prometa in prometnih površin v mestih.
- ✓ 9. Površine območij za pešce je potrebno povečati, izvajati poostren nadzor nad motornim prometom in kršitelje sankcionirati.
- ✓ 10. Zaradi večanja odstotka ljudi s težavami v gibanju, je potrebno pri načrtovanju in obnovi prometnih površin, temu posvetiti posebno pozornost, ter izdelati normative (smernice) za tehnične rešitve.
- ✓ 11. Za ureditev trenutno največjega problema, to je parkiranja v ožjem mestnem središču, je potrebno sprejeti več ukrepov na ravni MOM:
 - reorganizacija in vzpostavitev ustrezne parkirne politike, realna (višja) cena parkiranja in prepoved parkiranja na pločnikih,
 - z administrativni ukrepi, kot je zagotovljeno parkirno mesto ob nakupu vozila, obvladovanje ravnanja z odsluženimi vozili, nabava novega ob ustreznem ravnanju s starim vozilom, vzpostaviti ustrezen red,
 - predvsem pa dosledno upoštevanje predpisov, ki zadevajo parkiranje in nadzor nad plačevanjem parkirnine na površinah, kjer je to z odlokom določeno. Ugotavljamo, da je nadzor slab in da je plačevanje parkirnine v dosti manjšem obsegu, kot bi moralo biti, kar zmanjšuje prihodke od parkirnin,
 - zagotovitev možnosti parkiranja na obrobju mesta (P+R) npr. parkirišče bivšega TAM in Metalne in delnega subvencioniranja vožnje z JPP,
 - generatorji prometa (trgovine, šole...) naj zagotovijo zadostno število parkirnih mest za svoje komitente.

- ✓ 12. S prostorskim načrtovanjem naj se zagotovi primerne in normativno zadostne prometne površine za motorni promet, mirujoči promet ter površine za pešce in kolesarje. Prav neustrezno parcialno in kratkoročno prostorsko načrtovanje je krivec za povečan promet v mestnih središčih.
- ✓ 13. Mestni potniški promet: kljub problemom, ki jih imajo večje mestne občine z vzdrževanjem MPP in JPP in financiranjem, učinkovitih rešitev še ni. JPP, ki ga razumemo kot enega izmed načinov za zagotavljanje mobilnosti, je eden od najučinkovitejših načinov zagotavljanja trajnostne mobilnosti. Zavedamo se, da so potrebni učinkovitejši ukrepi kot so :
- dajanje prednosti vozilom JPP v semaforiziranih križiščih ("odpiranje zelene") z uvedbo posebnih pasov za vozila JPP,
 - s finančnimi ukrepi, kot je zmanjšanje nadomestil za prevoz na delo (sedaj so ta sredstva višja, kot je strošek avtomobila), preusmeriti ta sredstva (razliko) na javni potniški promet.
 - prerazporeditev javnih finančnih sredstev, v začetni fazi tudi dodatna sredstva, v korist JPP.
- ✓ 14. Ministrstvo za promet naj čimprej izda predpis o projektiranju javnih cest in njihovih elementov s stališča zagotavljanja prometne varnosti in ekonomičnosti njihove graditve in vzdrževanja, kot to določa 6.čl. Zakona o javnih cestah (Ur.l.RS št.29/1997), prav tako pa tudi druge predpise, ki jih določa ZJC.
- ✓ 15. Ministrstvo za promet, naj objavi že pripravljene predloge Tehničnih specifikacij za projektiranje cest, kakor pospeši izdelavo drugih TSC, ki jih je potrebno izdelati za potrebe projektiranja in gradnje cest in cestnih objektov, ter drugih objektov ki se izvajajo skupno s cestami. O tem se posreduje Ministru za promet pismo in Zbornik referatov.

Predsednik OO posvetovanja
Vlado Breščak



Predsednik DCM
Mag. Stanko Tominc

