

TRAJNOSTNA MOBILNOST IN PROMETNA VARNOST NA LOKALNI RAVNI

MARJAN LEP,¹ MATEJ MOHARIČ²

¹ Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo,
Maribor, Slovenija
marjan.lep@um.si

² Mestna občina Maribor, Maribor, Slovenija
matej.moharic@maribor.si

Prispevek obravnava prometno varnost kot integralni element trajnostne mobilnosti v urbanem okolju, s posebnim poudarkom na vplivu hitrosti osebnega motornega prometa in na (subjektivnem) občutku varnosti prebivalcev. Na podlagi anket, prometnih podatkov in prostorskih analiz, ki se zbirajo v procesu Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor, se v prispevku prikaže razkorak med strokovno zastavljenimi cilji in zaznavami uporabnikov prostora. Čeprav so bile izvedene številne tehnične in infrastrukturne izboljšave, prebivalci okolja pogosto ne ocenjujejo kot dovolj varnega, kar zavira modalni prehod k hoji, kolesarjenju in javnemu prevozu. Prispevek sklene poudarek na javni sprejemljivosti ukrepov, doslednem spremljanju kazalnikov in dolgoročnih vedenjskih spremembah kot ključnih pogojih za trajno izboljšanje prometne varnosti v mestih.

DOI

[https://doi.org/
10.18690/um.fvv.4.2025.3](https://doi.org/10.18690/um.fvv.4.2025.3)

ISBN

978-961-299-068-8

Ključne besede:

trajnostna mobilnost,
prometna varnost,
občutena varnost,
umirjanje prometa,
prometno načrtovanje



Univerzitetna založba
Univerze v Mariboru

DOI
[https://doi.org/
10.18690/um.fvv.4.2025.3](https://doi.org/10.18690/um.fvv.4.2025.3)

ISBN
978-961-299-068-8

Keywords:

sustainable mobility,
traffic safety,
perceived safety,
traffic calming,
traffic planning

SUSTAINABLE MOBILITY AND TRAFFIC SAFETY AT THE LOCAL LEVEL

MARJAN LEP,¹ MATEJ MOHARIĆ²

¹ University of Maribor, Faculty of Civil Engineering, Transportation Engineering and
Architecture, Maribor, Slovenia
marjan.lep@um.si

² City Municipality of Maribor, Maribor, Slovenia
matej.moharic@maribor.si

The paper discusses traffic safety as an integral element of sustainable mobility in the urban environment, with a special emphasis on the impact of personal motor traffic speed and on the (subjective) feeling of safety of residents. Based on surveys, traffic data and spatial analyses collected in the process of the Municipal Integrated Transport Strategy of the City of Maribor, the paper shows the gap between professionally set goals and perceptions of space users. Although numerous technical and infrastructural improvements have been implemented, residents often do not assess the environment as safe enough, which inhibits the modal shift to walking, cycling and public transport. The paper concludes by emphasising public acceptance of measures, consistent monitoring of indicators and long-term behavioural changes as key conditions for a lasting improvement in traffic safety in cities.



University of Maribor Press

1 Trajnostna mobilnost in prometna varnost

1.1 Evropski kontekst

Prometna varnost, predvsem varnost in zaščita oseb pri gibanju po javnem prometnem prostoru, je ena izmed ključnih tem, kadar se razpravlja o pametni, trajnostni in zeleni prometni politiki. V aktualnih evropskih prometno-političnih dokumentih (European Commission, 2019), ki ji sledijo tudi Slovenija in slovenske lokalne skupnosti, je navedena naslednja hierarhija ciljev: 1) spodbujanje uporabe vozil z ničelnimi emisijami, obnovljivih in nizkoogljičnih goriv ter s tem povezane infrastrukture; 2) ustvarjanje letališč in pristanišč z ničelnimi emisijami; 3) zagotavljanje bolj trajnostne in zdrave medmestne in mestne mobilnosti; 4) okolju prijaznejši tovorni promet; 5) oblikovanje cen ogljika in zagotavljanje boljših spodbud za uporabnike; 6) uresničevanje povezane in avtomatizirane multimodalne mobilnosti; 7) inovacije, podatki in umetna inteligenca za pametnejšo mobilnost; 8) krepitev enotnega trga; 9) zagotavljanje pravične in primerne mobilnosti za vse; in 10) izboljšanje varnosti in zaščite v prometu. Neposredno nagovarja teme prometne varnosti deseti cilj, posredno pa tudi tretji cilj (zdravje, ki je v neposredni povezavi s količino aktivne mobilnosti) ter deveti cilj, saj je pravičen le takšen prometni sistem, ki omogoča varno gibanje po javnem prostoru tudi ranljivim kategorijam prebivalstva.

V strateškem dokumentu »Trajnostna in pametna mobilnost« (European Commission, 2020) so izzivi prometne varnosti in zaščite hierarhično umeščeni za podnebni in okoljski izzivi, za digitalizacijo in za ekonomskimi temami enotnega trga in globalne konkurenčnosti. Izzivi prometne varnosti posredno nagovarjajo tudi težave, ki jih povzroča socialna izključenost. Ta je pogosto pogojena s tako imenovano mobilnostno revščino.

Poseben tematski sklop, neposredno vezan na prometno varnost, je namenjen uveljavljanju evropske prometne zakonodaje (ang. *Enforcement of the EU transport law*). V tem strateškem dokumentu je posebno poglavje posvečeno aktualni temi »napraviti prometni sektor bolj odporen« z naslednjimi tematskimi poudarki (izbor): varna infrastruktura, varnost vozil, človeški faktor in zagotavljanje visoke ravni varnosti, enake za vsa potovalne sredstva in načine.

1.2 Slovenski državni kontekst

Slovenski krovni dokument na področju trajnostne mobilnosti je Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (»Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN)«, 2022), ki opredeljuje vsebine in postopke celostnega prometnega načrtovanja ter zavezuje občine in pristojno ministrstvo za pripravo celostnih prometnih strategij na treh ravneh: država, regija, občina. »ZCPN« (2022) navaja, da je njegov namen vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S celostnim prometnim načrtovanjem se prispeva k:

- izboljšanju učinkovitosti in uravnoteženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja zraka;
- ohranjanju kulturne dediščine;
- telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti;
- izboljšanju kakovosti prometnih omrežij; in
- povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Prometna varnost je med cilji zakona izrecno prisotna le posredno, kot: »nekaj kar prispeva h kakovosti življenja« in (po mnenju avtorjev tega prispevka) ostaja povsem v podrejenem položaju v primerjavi z okoljskimi in podnebnimi cilji. Z vidika prometne varnosti sta posebej zanimiva: 25. člen, ki predvideva zmanjševanje ovir pri nadzoru kršiteljev s pomočjo tehnoloških rešitev, in 27. člen, ki občinam omogoča predloge za umirjanje prometa na državnih cestah skozi naselja ter zavezuje upravljavca državnih cest, da na takšne pobude ustrezno odreagira (»ZCPN«, 2022).

Prometno varnost bolj neposredno obravnavajo Zakon o varnosti cestnega prometa (»Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1)«, 2008), Zakon o pravilih cestnega prometa (»Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPRCP)«, 2021) ter vrsta

podzakonskih predpisov, ki določajo tehnične in operativne standarde za urejanje prometa.

1.3 Lokalni kontekst

Občinske celostne prometne strategije (OCPS) so v skladu z določili »ZCPN« (2022) obvezne za vse mestne občine. Za občine, ki želijo pridobiti državno sofinanciranje, so pripravljene nacionalne smernice, katerih upoštevanje je pogoj za upravičenost do sredstev (Balant idr., 2021). Te smernice vključujejo (dikcija: »primeri najučinkovitejših ukrepov«) naslednje predlagane ukrepe: 1) umirjanje prometa – zmanjševanje obsega in hitrosti avtomobilskega prometa, 2) načrti vodenja prometa – omejevanje tranzita za kratka potovanja z avtomobilom in 3) transformacija prometnih površin – prostorsko in funkcionalno preoblikovanje cestnih ureditev v korist pešcev, kolesarjev in javnega prometa.

Zanimivo je, da so pripravljavci smernic kot primarni cilj izpostavili zmanjšanje avtomobilskega prometa in povečanje deleža hoje ter kolesarjenja. Umirjanje prometa je predstavljeno predvsem kot odvrtaalni ukrep (ang. *push measure*), katerega namen je »narediti avtomobilski promet dovolj neprijeten«, da se potovalne navade spremenijo.

2 Promet in sistem vrednot

2.1 Prometna varnost kot vrednota

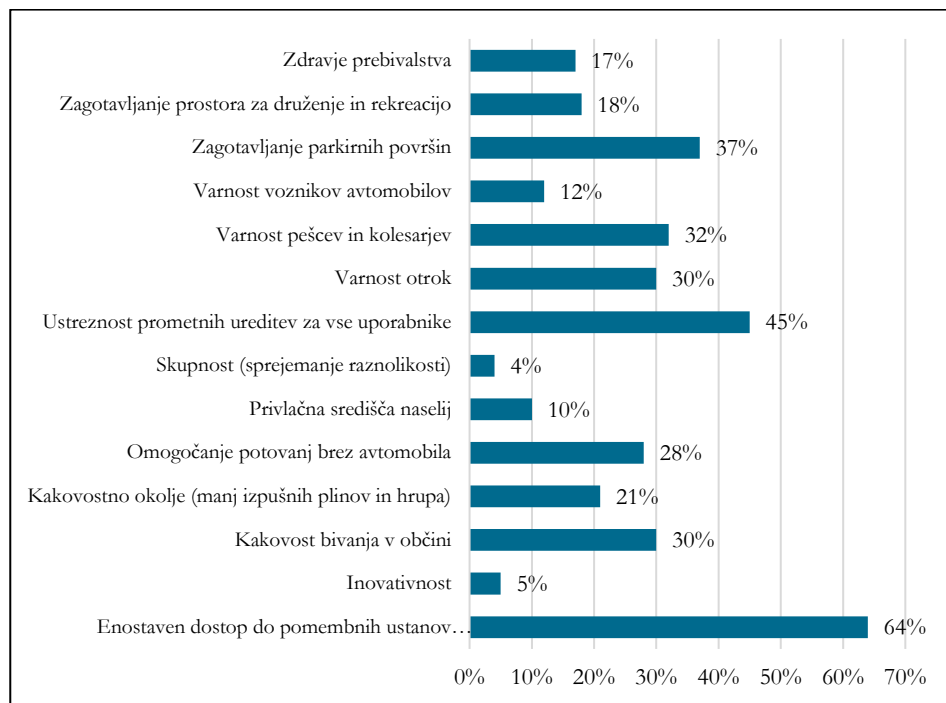
V okviru priprave Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor so bile izvedene ankete, ki naj bi pokazale, katere vrednote, vezane na prometni sistem, so za občane in okoličane pomembne. Nabor vrednot, kot jih predvidevajo nacionalne smernice, nakazuje tudi hierarhijo splošnih družbenih vrednot: varnost za vse prometne udeležence, odgovornost, skrb za okolje, ohranjanje zdravja širše populacije, trajnostni razvoj, povezanost ljudi in naselij, spodbujanje krožne ekonomije, spodbujanje lokalnega gospodarskega razvoja, razvoj turizma, visoka kakovost bivanja, socialna vključenost, dostopnost za vse in ohranjanje naravne in kulturne krajine. V nadaljevanju je bilo treba te splošne vrednote prevesti v splošne in strateške cilje, kot sledi:

1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti;
2. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost;
3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa;
4. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti;
5. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo;
6. Enakomeren razvoj v celotni občini;
7. Okrepljeno sodelovanje javnosti pri razvoju prometa;
8. Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci; in
9. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa

Anketa, opravljena med 691 občankami in občani Mestne občine Maribor, je pokazala nekoliko drugačno razvrstitev prioritet, kot jih predvidevajo nacionalne in strokovne smernice (graf 1). To opozarja na potrebo po usklajevanju strokovnih pristopov z zaznavami in pričakovanji lokalne javnosti. Rezultati kažejo, da anketiranci kot najpomembnejše vrednote prometnega sistema izpostavljajo: enostaven dostop do pomembnih ustanov (64 %), ustreznost prometnih ureditev za vse (45 %) in zagotavljanje parkirnih površin (37 %). Sledijo vrednote, kot so varnost pešcev in kolesarjev (32 %), varnost otrok (30 %) ter kakovost bivanja (30 %). Na dnu lestvice se pojavljajo vrednote, kot so inovativnost (5 %), privlačnost naselij (10 %) ter skupnost in sprejemanje raznolikosti (4 %). To kaže razkorak med dolgoročnimi strateškimi cilji prometne politike in kratkoročnimi, pragmatičnimi pričakovanji prebivalcev, usmerjenimi predvsem v fizično dostopnost in funkcionalnost prostora.

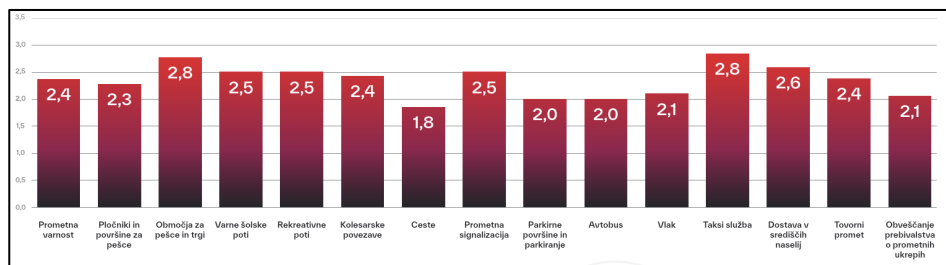
Graf 2 prikazuje Oceno stanja občutene prometne varnosti in zadovoljstva z različnimi vidiki prometnega sistema, ki prav tako kaže na splošno nizko stopnjo zadovoljstva prebivalcev. Nobeden izmed analiziranih kazalnikov ni dosegel povprečne ocene 3, kar nakazuje, da obstoječe prometne ureditve ne ustrezajo pričakovanjem večine uporabnikov. Najvišje ocenjeni elementi so bila območja za pešce in trgi (2,8), taksi služba (2,8) in dostava v središčih naselij (2,6). Relativno dobro so ocenjene tudi varne šolske poti, rekreativne poti in prometna signalizacija (vse po 2,5). Prometna varnost, kot splošna kategorija, je bila ocenjena z 2,4, kar opozarja na nezadostno subjektivno varnost. Ceste, kot eden ključnih elementov fizične infrastrukture, so bile ocenjene z zgolj 1,8, kar predstavlja najnižjo vrednost v celotnem naboru kazalnikov. Prav tako so bile nizko ocenjene parkirne površine

(2,0) ter javna prevozna sredstva – avtobus (2,0) in vlak (2,1), kar kaže na nezadovoljivo funkcionalnost in privlačnost alternativ avtomobilskemu prometu.



Graf 1: Prioritete prometne ureditve mesta (rezultati ankete v okviru pripravi OCPS)

Vir: lasten.

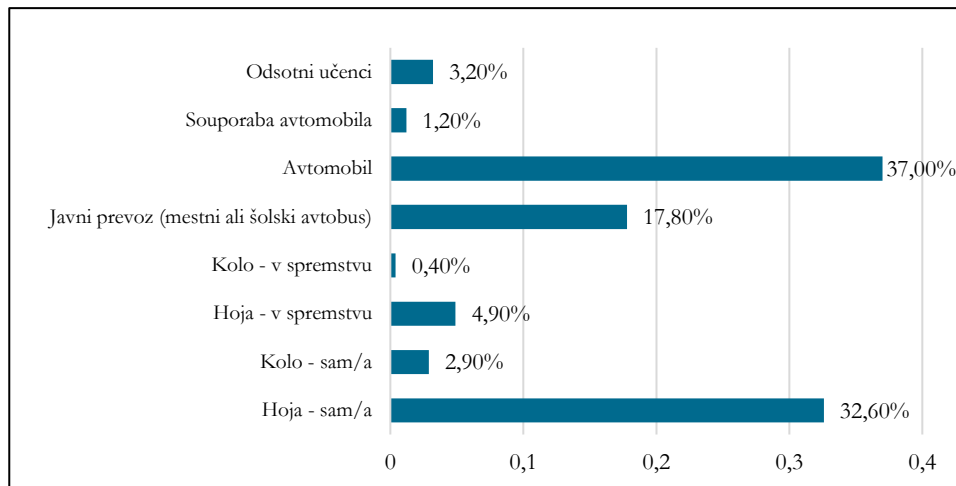


Graf 2: Ocena stanja posameznih elementov prometnega sistema (rezultati ankete v okviru pripravi OCPS)

Vir: lasten.

2.2 Občutena prometna varnost

V prometnem inženirstvu ugotavljamo, da se pri obravnavi prometne varnosti pogosto razlikujejo tri ravni zaznave: izjave – kar ljudje povedo, da jih skrbi ali moti; občutena varnost – subjektivni občutek varnosti v prometu; in izmerjena varnost – statistični kazalniki prometnih nesreč. Med temi ravni pogosto prihaja do pomembnih odstopanj. Subjektivni občutek varnosti namreč močno vpliva na odločitve o načinu potovanja, ne glede na to, ali so dejanski varnostni kazalniki ugodni. Na primeru poglobljene analize prometnih navad učencev mariborskih osnovnih šol je razvidno, da se otroci v šolo precej redko odpravljajo peš ali s kolesom, kar je sicer ena izmed ključnih usmeritev trajnostne prometne politike (graf 3). Velik del odgovorov (izgovorov), zakaj vozim svojega otroka »od vrat do vrat« je pogojen s strahom pred nevarnostmi prometa. Graf 3 prikazuje strukturo načinov prihoda učencev v šolo: avtomobil (37,0 %), hoja sam/a (32,6 %), javni prevoz (mestni ali šolski) (17,8 %), hoja v spremstvu (4,9 %), kolo sam/a (2,9 %), souporaba avtomobila (1,2 %), kolo v spremstvu (0,4 %) in odsotni učenci (3,2 %).



Graf 3: Načini prihoda v osnovne šole v Mariboru (rezultati ankete v okviru pripravi OCPS)

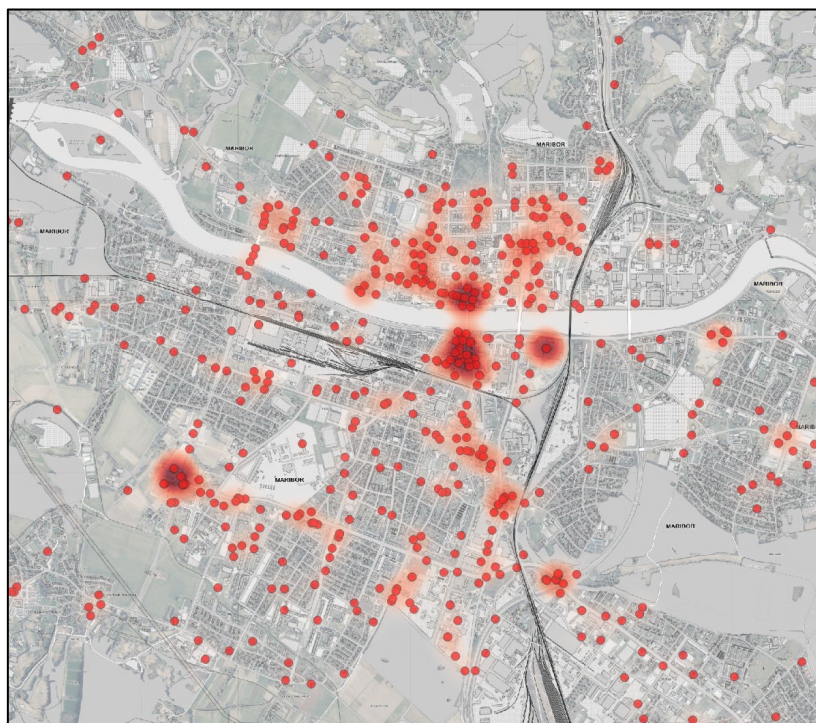
Vir: lasten.

Kljub relativno ugodni dostopnosti osnovnih šol in pogosto kratkim razdaljam še vedno vozi otroke z avtomobilom kar 37 % staršev. Drugi najpogostejši način prihoda je samostojna hoja (32,6 %), medtem ko je udeležba kolesarjev skoraj zanemarljiva (3,3 % skupno). Zelo pogost odgovor staršev na vprašanje, zakaj vozijo

otroke »od vrat do vrat«, je povezan s strahom pred nevarnostmi prometa – najpogostejše zaradi hitrosti vozil, neustrezne infrastrukture ali nevarnih prečkanj cest. To potrjuje, da subjektivni občutek varnosti pogosto odtehta realno oceno tveganja in neposredno vpliva na izbiro manj trajnostnih načinov mobilnosti. Dokler občani, predvsem starši otrok, ne bodo zaznavali poti kot varnih, se ukrepi za povečanje deleža hoje in kolesarjenja v praksi ne bodo uresničevali v pričakovani meri, ne glede na obstoječe tehnične rešitve ali strategije.

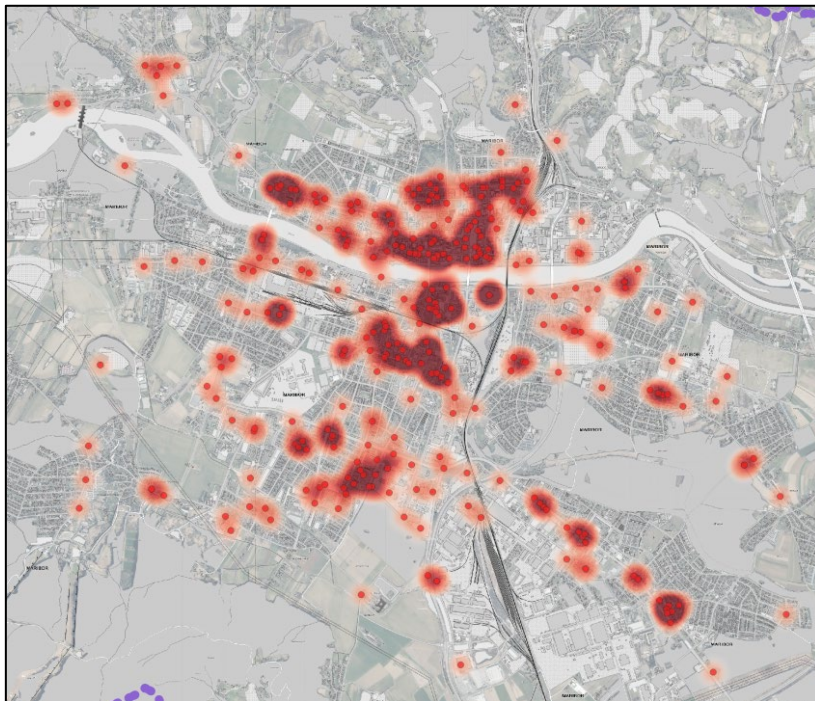
2.3 Izmerjena prometna varnost

Podatki o prometnih nesrečah, pri katerih so bili udeleženi kolesarji (slika 1) in pešci (slika 2), kažejo jasno koncentracijo prometnih namreč v mestnem jedru in vzdolž glavnih prometnic. Občutek ogroženosti se zato potrjuje z realnimi prometnimi dogodki v zadnjem obdobju. Usklajevanje med izmerjenimi podatki in zaznanim tveganjem je zato ključno za oblikovanje učinkovitih ukrepov.



Slika 1: Prometne nesreče, udeleženci kolesarji (2019–2024)

Vir: lasten.



Slika 2: Prometne nesreče, udeleženci pešci (2019–2024)

Vir: lasten.

3 Hitrost in prometna varnost

Ne glede na številne poskuse zanikanja ostaja hitrost eden ključnih dejavnikov prometne varnosti. Vse mehanske poškodbe na telesih in objektih so neposredna posledica pretvorbe kinetične energije gibajočih se udeležencev (vozil, kolesarjev, skirojev) v deformacijo materialov – teles, pločevine ali drugih objektov. Kinetična energija (1) je sorazmerna masi vozila in kvadratu njegove hitrosti:

$$W_k = \frac{m \cdot v^2}{2} \quad (1)$$

Ker na maso vozila (m) z ukrepi prometne politike vplivamo le omejeno, je najučinkovitejši način zmanjšanja tveganja prav zmanjšanje hitrosti (v). Zato moramo na vseh površinah, kjer prihaja do sobivanja pešcev, kolesarjev in motornih vozil, zagotoviti nizke hitrosti, saj s tem zmanjšujemo tveganje za poškodbe in povečujemo subjektivni občutek varnosti. V preteklosti je bila pogosto uporabljena

praksa, da se je pešce in kolesarje umikalo v podhode in nadhode. Danes pa veljajo drugačna načela, kjer se v urbanih okoljih prizadeva: odstraniti avtomobile z območij z visoko prisotnostjo pešcev ali vzpostaviti varno sobivanje – kar pomeni prilagoditev močnejšega (vozila) šibkejšemu (pešču, kolesarju).

3.1 Določanje dovoljene hitrosti motornih vozil

Načela trajnostnega urejanja prometa temeljijo na ideji, da si različni prometni načini delijo skupen prostor, saj v mestih pogosto ni dovolj prostora za popolno ločevanje vseh prometnih tokov. V takšnih razmerah je temeljna naloga zagotoviti prilagajanje močnejšega šibkejšemu. To pomeni nadzor nad hitrostjo, ne le avtomobilov, temveč tudi drugih vozil, kot so e-skiroji in kolesa. Žal pa analiza obstoječega stanja v Mariboru kaže, da za doseganje tega cilja ne zadostuje le prometna signalizacija. Prevladujoča sta dva vzroka: 1) kronično nespoštovanje prometne signalizacije, ki ga opažamo tako pri motoristih kot pri voznikih avtomobilov; in 2) nepregleden in nedosleden sistem omejitev hitrosti, ki pogosto vodi v zmedo – kombinacije hitrosti (30, 40, 50, 70 km/h), različna tolmačenja, premalo jasna vertikalna signalizacija (kdaj in kje omejitev preneha). Zato postavljamo jasno tezo, da je na območju celotnega mesta treba vzpostaviti sistem 30/50, kjer je 50 km/h omejitev za mestne vpadnice in tranzitne ceste, 30 km/h pa za vse druge ulice z mešano rabo. S tem ukrepom bistveno izboljšujemo prometno varnost, ne ogrožamo ekonomske vitalnosti mesta, hkrati pa ne povečujemo okoljskega odtisa.

Ugotovljene laične (pa tudi strokovne) ugovore zoper to tezo lahko strnemo v dve skupini: 1) zaradi omejitve hitrosti bo prišlo do zastojev in gospodarske škode (Raziskave kažejo, da se povprečni čas potovanja v urbanih središčih ne poveča občutno. Počasnejša vožnja pomeni manj trkov, večjo pretočnost križišč, manj agresivne vožnje in večjo predvidljivost, kar prispeva k stabilnejšemu prometnemu toku) in 2) nižje hitrosti povzročajo več emisij (Emisije so največje pri pospeševanju in zaviranju. Vozila, ki se gibljejo z zmerno hitrostjo in enakomerno vožnjo (npr. 30 km/h), v urbanih okoljih oddajajo manj toplogrednih plinov, še posebej, če ukrepi zmanjšajo število zaustavitev in speljevanj). Zmanjševanje hitrosti v mestnih okoljih ni le tehnični ukrep, temveč je temeljno vprašanje za izbiro med avtomobilsko prevlado (in pretočnostjo) ali kakovostjo življenja, varnostjo in dostopnostjo za vse.

4 Metode umirjanja motornega prometa

V urbanih okoljih z omejenim prostorom in visoko prisotnostjo ranljivih udeležencev (pešcev, kolesarjev) je umirjanje prometa temeljni ukrep za povečanje varnosti, zmanjšanje emisij in izboljšanje kakovosti bivanja. V strokovni literaturi in praksi ločimo štiri osnovne metode: 1) oblikovanje javnega prostora, 2) fizične ovire, 3) meritve hitrosti in 4) ozaveščanje, izobraževanje in samodejna vožnja (slika 3).

4.1 Oblikovanje javnega prometa

Metoda temelji na preoblikovanju fizičnega prostora z namenom, da se vozniki samodejno prilagodijo razmeram, tudi brez eksplicitne prometne signalizacije. Ključni elementi so: 1) ožji vozni pasovi, 2) mešana raba prostora, 3) urbanistično oblikovanje, ki spodbuja očesni stik med vozniki in ranljivimi udeleženci, in 4) poudarjanje prisotnosti pešca in kolesarja (z materiali, klopmi, vegetacijo). Takšna ureditev spontano znižuje hitrost, saj voznik nima več jasne »pravice do poti«, temveč postane enakovreden del prostora.



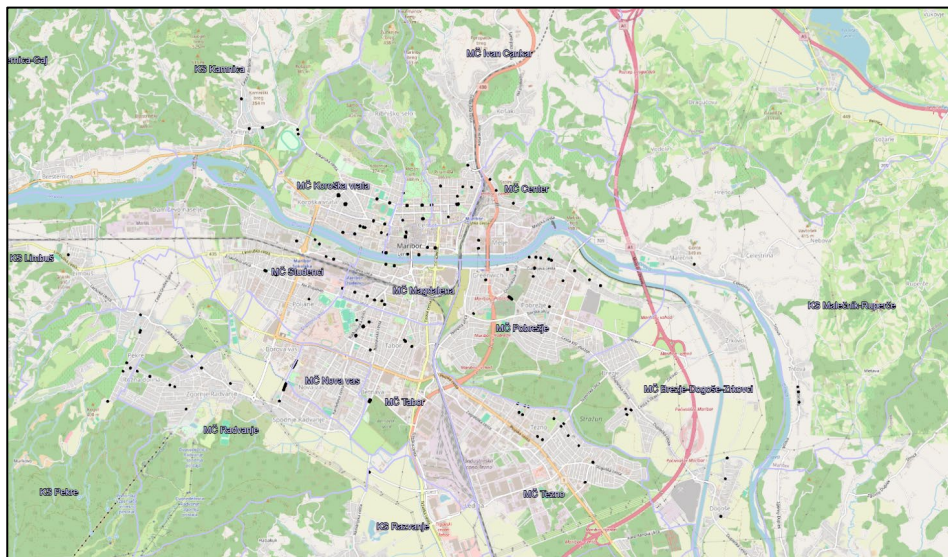
Slika 3: Preoblikovanje javnega prometnega prostora

Vir: Žaucer (2022, str. 36).

4.2 Fizične ovire – »ležeči policaji«

To je ena izmed najpogostejše uporabljenih metod v Sloveniji, tudi v Mestni občini Maribor (slika 4). Med fizične ukrepe uvrščamo: 1) grbine (ležeči policaji), 2) šikane (vodeni ovinki), 3) zožitve vozišča, 4) dvignjeni prehodi za pešce in 5) mini krožišča.

Takšni ukrepi imajo neposreden vpliv na hitrost, saj fizično omejujejo vozišče ali povzročajo nelagodje pri preveliki hitrosti.



Slika 4: Prikazane lokacije cestnih grbin v Mestni občini Maribor

Vir: Mestna občina Maribor (n. d.).

4.3 Meritve hitrosti

Merjenje hitrosti ima dvojni namen – ozaveščanje in kaznovanje. pristopi se delijo na: 1) ozaveščevalne ukrepe (prikazovalniki »Vozite XX km/h – Hvala!«, ki brez kazni opozarjajo na hitrost, primerni za območja šol, vrtcev, naselij z visoko prisotnostjo pešcev) in 2) kaznovalne ukrepe (radarji in kamere, dveh podvrst: stalne lokacije (fiksni radarji) in mobilne enote (premični radarji, pogosto v civilnih vozilih)). Ker so zaradi zgodovinskih izkušenj postavitve radarjev v Mariboru (pa tudi drugih mestih v Evropi), kjer so bili nejevolja prebivalcev in posledični vandalizmi, nepokorščina in sprožanje pravnih postopkov o regularnosti »pobiranja« kazni zelo prisotni, odločevalci (npr. občine) tovrstne ukrepe uvajajo previdno s primerno strokovno podlago, ki podkrepi postavitev ukrepa. Vendar je nadzor hitrosti kljub temu najbolj prvinski ukrep, v skladu z načelom prometne politike *polluter pays principle*, kjer kršitelj nosi posledice svoje izbire.

4.4 Ozaveščanje, izobraževanje in samodejna vožnja

Finančno in izvedbeno so zgoraj omenjeni ukrepi pogosto zahtevni. Zato ostaja dolgoročno najbolj trajnostna metoda, sprememba prometne kulture, kjer se naj: 1) ozaveščanje in izobraževanje začne že v vrtcih in osnovnih šolah; 2) izvajajo kampanje za spoštovanje pešcev, kolesarjev, šolskih poti; in 3) spodbuja spoštljivo vedenje v prometu. Velik potencial ponuja razvoj avtonomnih vozil, ki lahko že danes omogoča vsaj dve pomembni spremembi: 1) *Intelligent Speed Adaptation* (ISA) – samodejno prilagoditev hitrosti glede na predpise in razmere in 2) *Distance keeping, lane keeping systems* – zagotavljanje varnosti in pretočnosti na cestah, tudi v urbanih okoljih.

4.5 Kombiniranje metod umirjanja prometa

Učinkovito umirjanje prometa ne temelji na eni sami metodi, temveč na kombinaciji prostorskih, tehničnih, družbenih in tehnoloških ukrepov, ki morajo biti prilagojeni značilnostim konkretnega urbanega okolja. Osrednje vodilo pri izbiri ukrepov mora biti zagotavljanje varnosti najbolj ranljivih udeležencev v prometu: otrok, starejših, oseb z oviranostmi in drugih, ki imajo omejeno mobilnost ali slabši odzivni čas v prometu. Uspešna prometna politika ni rezultat posameznega ukrepa, temveč celostnega, koordiniranega in časovno dolgotrajnega ter vztrajnega pristopa, ki izhaja iz lokalnih potreb, aktivno vključuje javnost in zasleduje dolgoročne cilje varnosti, trajnosti in kakovosti življenja.

5 Odzivi in sklep

Uvedba učinkovitih ukrepov za izboljšanje prometne varnosti, zlasti tistih, ki vključujejo omejevanje hitrosti in prerazporeditev javnega prostora, pogosto naleti na odpor ali nerazumevanje s strani javnosti. Za doseg kratkoročnih učinkov (npr. zmanjšanje hitrosti, večja pazljivost voznikov) je potrebna kritična masa »sledilcev«, torej posameznikov in skupin (pogosto starši, učitelji, lokalni aktivisti, prometni strokovnjaki), ki nove ureditve razumejo, podpirajo in jih spoštujejo v vsakdanji praksi. Sprememba potovalnih navad prebivalcev ni zgolj tehnični ali infrastrukturni izziv, temveč kulturna sprememba, ki zahteva čas, doslednost in večnivojski pristop. Analize in primeri iz drugih mest kažejo, da so najuspešnejši tisti procesi, ki temeljijo na: 1) postopni uvedbi ukrepov (pilotni projekti, testna območja), 2) vključevanju javnosti v vse faze načrtovanja (od zasnove do evalvacije), 3) transparentni

komunikaciji ciljev, pričakovanih učinkov in koristi ter 4) stalni evalvaciji in prilagajanju ukrepov glede na realno uporabo in odzive.

Čeprav rezultati anket kažejo, da prebivalci trenutno kot prednostno vrednoto še vedno razumejo enostaven dostop z avtomobilom, pa vzporedno narašča pomen vrednot, kot so dostopnost za vse, varnost otrok in kakovost bivanja, kar daje podlago za postopno preusmeritev javnega mnenja.

Prometna varnost v sodobnem mestu ni posledica posameznega ukrepa, temveč rezultat dolgoročnega, usklajenega in večnivojskega delovanja: od načrtovalcev, politikov, vzgojno-izobraževalnih ustanov, lokalnih skupnosti do vsakodnevnih uporabnikov javnega prostora.

Viri in literatura

- Balant, M., Demšar Mitrovič, P. in Hudoklin, A. (ur.). (2021). *Potovali bomo udobneje, živeli bomo dlje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije*. Ministrstvo za infrastrukturo. <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOPE/TRAJNOSTNA-MOBILNOST-STMPP/Strategije-in-nacrti-v-zvezi-s-trajnostno-mobilnostjo/Nacionalne-smernica-za-pripravo-Obcinske-celostne-prometne-strategije-junij-2021.pdf>
- European Commission. (2019). *Communication from the Commission: The European Green Deal*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52019DC0640>
- European Commission. (2020). *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52020DC0789>
- Mestna občina Maribor. (n. d.). *Kataster Mestne občine Maribor*. Mestna občina Maribor.
- Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN). (2022, 2025). *Uradni list RS*, (130/22, 22/25).
- Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (2021, 2025). *Uradni list RS*, (156/21, 22/25).
- Zakon o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1). (2008, 2009, 2010). *Uradni list RS*, (57/08, 58/09, 36/10).
- Žaucer, T. (ur.). (2022). *Hoja – temelj trajnostne mobilnosti, Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo*. Ministrstvo za infrastrukturo. <https://www.gov.si/assets/ministrstva/MOPE/TRAJNOSTNA-MOBILNOST-STMPP/Strategije-in-nacrti-v-zvezi-s-trajnostno-mobilnostjo/Nacionalne-smernice-za-infrastrukturo-za-hojo-oktober-2022.pdf>

