

**VIŠJA STROKOVNA ŠOLA ACADEMIA,
MARIBOR**

DIPLOMSKA NALOGA

**Urbanistična ureditev mirujočega prometa in okolice za potrebe
študentskih domov na Tyrševi ulici in ulici Ob parku**

Priimek in ime: URATNIK Andrej

Študent študija ob delu

Leto vpisa: 2007/2008

Program: Gradbeništvo

Mentor: RAJIĆ Branislav, univ. dipl. inž. arh.

Maribor, november 2010

IZJAVA O AVTORSTVU DIPLOMSKE NALOGE

Podpisan Andrej Uratnik, št. indeksa 1190122731, sem avtor diplomske naloge z naslovom Urbanistična ureditev mirujočega prometa in okolice za potrebe študentskih domov na Tyrševi ulici in ulici Ob parku, ki sem jo napisal pod mentorstvom g. Branislava Rajić, univ. dipl. inž. arh.

S svojim podpisom zagotavljam, da:

- je predložena diplomska naloga izključno rezultat mojega dela.
- sem poskrbel, da so dela in mnenja drugih avtorjev, ki jih uporabljam v predloženi nalogi, navedena oz. citirana skladno s pravili Višje strokovne šole Academia.
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del oz. misli, kot moje lastne – kaznivo po Zakonu o avtorskih in sorodnih pravicah; UL št. 16/2007; (v nadaljevanju ZASP), prekršek pa podleže tudi ukrepom VSŠ Academia skladno z njenimi pravili.
- Skladno z 32. členom ZASP dovoljujem VSŠ Academia objavo diplomske naloge na spletnem portalu šole.

Maribor,

Podpis študenta:

ZAHVALA

Iskreno se zahvaljujem mentorju predavatelju gospodu Branislavu Rajić, univ.dipl.inž.arh., za praktične nasvete in motivacijo pri izdelavi diplomskega dela.

Iskrena zahvala tudi gospodični Alenki Čuš za lektoriranje diplomskega dela.

Posebna zahvala gre staršema, ki sta mi vneto ponavljala njuno željo po moji diplomi.

Zahvaljujem se tudi svoji sestri in partnerki za trud in podporo v času mojega študija.

Zahvalo vseh zahval pa bi rad namenil sebi za vztrajnost, koncentracijo in trmasto nrav, ki me je skozi aktivna študentska leta pripeljala do zadanega cilja.

POVZETEK

Ko ljudje govorimo ali kaj pišemo o mestu Maribor, vedno zraven poudarjamo dejstvo, da je to univerzitetno mesto.

Res je! Mesto Maribor je univerzitetno mesto in ne samo to, leta 2012 bo Maribor za nekaj časa postal tudi kulturna prestolnica Evrope. V naslednjem letu, pa bo mesto gostilo študentske zimske olimpijske igre oz. tako imenovano Univerzijado 2013.

Zaradi omenjenega že lahko opazimo določene spremembe znotraj samega mesta in njegove okolice. Ureja se infrastruktura, sanirajo najbolj problematične cestne odseke, gradijo nove objekte, izvajajo se novi prometni režimi, dimenzionirajo nove peš cone in parke in še bi lahko našteval.

Zaradi vsega zgoraj naštetega sem mnenja, da bi si lahko tudi študentska populacija glede na to, da je Maribor univerzitetno mesto, odrezala svoj kos pogače. S tem imam v mislih predvsem ureditev območja v študentskem kampusu pri Mestnem parku. Obstoječe stanje je glede na današnji čas neurejeno in na nekaterih mestih dotrajano ter zato potrebno preureditve in sanacije.

Ključne besede: Maribor – univerzitetno mesto, študentski kampus, kulturna prestolnica Evrope 2012, Univerziada 2013.

ABSTRACT

When people talk or write about city of Maribor, we allways state the fact that this is a univerisity city.

It's true! Not only that this is a university city, Maribor is going to become the culturistic capital of Europe for a while in 2012. In the following year, the city will be hosting student's olimpic games, or so called »Univerzijada 2013«.

In the text mentioned before, we can notice certain changes in areas around Maribor and within the city itself. The infrastructure is evolving, the roads are being repared, new houses are being built, new trafic regimes are being executed and plans for parks , walking zones are in motion, and I could go on.

Because of everything mentioned above, i'm of the opinion that also students should be able to »take a slice of the pie«, if we're talking that this is a univesity city. What i'm mainly talking about is evolving and developing the areas within the student campus at the city park. The condition that this area is in now, is below averege and on some locations not acceptable at all, so this area is in need of positive changes.

Key words: Maribor – university city, student campus, culturistic capital of Evrope 2012, Universiade 2013.

KAZALO

<i>1 UVOD</i>	9
1.1 Opredelitev obravnavane zadeve	10
1.2 Namen, cilji in osnovne trditve diplomskega dela	10
1.3 Predpostavke in omejitve	11
1.4 Predvidene metode raziskovanja	11
<i>2 PREDSTAVITEV OBMOČJA OBDELAVE</i>	13
2.1 Lega območja obdelave	14
<i>3 PREDSTAVITEV OBSTOJEČEGA STANJA</i>	15
3.1 Dostavne poti	15
3.2 Parkirna mesta	15
3.3 Pohodne poti oz. pločniki	17
3.4 Mesta za dostop interventnih vozil	18
<i>4 OSNUTEK PREDLOGA URBANISTIČNE UREDITVE OBMOČJA</i>	19
4.1 Umiritev prometa na Tyrševi ulici in ulici Ob parku	19
4.2 Ureditev pohodnih poti oz. pločnikov za pešce	20
4.3 Ureditev dostavnih poti za potrebe gostinskega obrata UNI Gostinstva d.o.o.	20
4.4 Ureditev parkirnih mest za zaposlene v gostinskem obratu in zdravstvenem domu	22
4.5 Dimenzioniranje in ureditev mirujočega prometa za stanovalce študentskega kampusa	26
4.6 Ureditev mest za dostop interventnih vozil	32
4.7 Dimenzioniranje in ureditev kolesarnice za stanovalce študentskega kampusa	33
4.8 Ureditev zelenih površin v okolici študentskega kampusa	35
4.9 Ureditev mesta za postavitev ekološkega otoka	36
<i>5 ZAKONODAJA IN POGOJI</i>	38
5.1 Členi cestno prometne ureditve	38
<i>6 NAČRT OBMOČJA</i>	44

6.1 Načrt trenutnega stanja območja.....	44
6.2 Načrt predlagane ureditve območja	45
<i>7 ANKETIRANJE FIZIČNIH OSEB.....</i>	<i>46</i>
7.1 Izvedba ankete	46
7.2 Rezultati in analiza ankete	46
<i>8 ZAKLJUČEK.....</i>	<i>53</i>
<i>9 UPORABLJENA LITERATURA IN VIRI</i>	<i>55</i>

KAZALO GRAFOV

Grafa 1a in 1b: Ali ste zadovoljni s trenutno ureditvijo v študentskem kampusu in njegovi okolici?	47
Grafa 2a in 2b: Ali se vam zdi dovolj parkirnih mest za stanovalce študentskega kampusa na Tyrševi ulici?	48
Grafa 3a in 3b: Ali se vam zdi, da so pločniki v omenjeni okolici, urejeni dobro oz. v skladu s predpisi o ureditvi cestnega prometa?	48
Grafa 4a in 4b: V primeru postavitve ovir za umiritev prometa na sami ulici, bi pripomogli k povečani varnosti vseh, predvsem pa pešcev. Ali se vam zdi to smiselno?	49
Grafa 5a in 5b: Bi želeli zeleno ureditev v okolici študentskega kampusa?	49
Grafa 6a in 6b: Se vam zdi postavitve ekoloških otokov za odlaganje odpadkov v sami okolici dobra?	50
Grafa 7a in 7b: Se vam zdijo dostopne poti in mesta za intervencijska vozila dobro urejena?.....	50
Grafa 8a in 8b: Kako se vam zdi urejena kolesarnica v samem kampusu?.....	51
Grafa 9a in 9b: Bi v prihodnosti želeli nek zelen skupni zunanji prostor za druženja, v samem jedru študentskega kampusa?	51
Grafa 10a in 10b: Se vam zdi, da bi bila nova ureditev okolice in prometne infrastrukture na Tyrševi ulici in Ob Parku, smiselna in potrebna?	52

KAZALO SLIK

Slika 1: Število ležišč v študentskem naselju ob Tyrševi ulici.....	16
Slika 2: Tyrševa ulica	17
Slika 3: Vstop iz Tyrševe ulice v Mestni park – mesto za vozno ploščad	19
Slika 4: Dotrajani garaži predvideni za rušitev – predvidena nova dostavna pot.....	21
Slika 5: Mesto namenjeno za natovarjanje vozil	22
Slika 6: Mesto namenjeno parkirišču, zaposlenih v gostinskem obratu.....	23
Slika 7:Nadstrešek podjetja POWER	25
Slika 8: Parkirna mikrolokacija primerna za oddajo v najem	27
Slika 9: Stebriček RANGER podjetja TRIDOM d.o.o.....	28
Slika 10: Stebriček RANGER podjetja TRIDOM d.o.o.....	29
Slika 11: Mesto predvideno za etažno pokrito parkirišče.....	30
Slika 12: CarShell Etna	31
Slika 13: CarShell Etna	31
Slika 14: Kolesarnica.....	33
Slika 15: Kolesarnica Lešnik Lenart d.o.o.	34
Slika 16: Kolesarnica Lešnik Lenart d.o.o.	34
Slika 17: Obstoječe parkirišče	35
Slika 18: Ekološki otok	37

1 UVOD

V zadnjem desetletju smo priča velikemu porastu števila motornih vozil na naših cestah in podobno kot drugod, tudi pri nas takšnemu porastu prometa ni sledilo sorazmerno izboljšanje prometne infrastrukture. Le redka so mesta, ki se lahko pohvalijo z zadostnim številom urejenih parkirnih mest.

Nedvomno danes avtomobil predstavlja potrebo. V hitrem tempu življenja nam zagotavlja ustrezno mobilnost, a obenem se ni težko zavedati tudi vseh njegovih škodljivih vplivov, na primer zmanjšana varnost v cestnem prometu, emisije izpušnih plinov itd..

Pa vendar na vrednostni lestvici z neposrednim dostopom za mnoge zaseda zelo visoko mesto, zato me ne čudi mišljenje, da predstavlja omejevanje dostopa z jeklenim konjičkom hud poseg v zasebnost in omejevanje neke osnovne, pridobljene in nikdar zapisane pravice.

Ob tem se človeku poraja vprašanje: kako pa je s pešci in tistimi (redkimi), ki se na pot v službo, šolo podajo peš?

Ti so šibkejši člani v cestnem prometu, na katerega se vse prevečkrat pozabi že pri sami zasnovi projektov. Lahko bi našli kar nekaj mest po svetu, v katerih so z omejitvijo prometa v mestnih jedrih znatno izboljšali kvaliteto bivanja tamkajšnjih meščanov in imigrantov.

Bela knjiga Evropske prometne politike v IV. poglavju "Racionalizacija mestnega prometa" opozarja na izjemen razmah avtomobilskega prometa v zadnjih štiridesetih letih zaradi razširitve mest, spremembe načina življenja in prilagodljivosti osebnega avtomobila ob ne vedno ustrezni ponudbi javnega prevoza ter, da je pomanjkanje povezave med urbanistično in prometno politiko privedlo do skoraj popolne prevlade osebnega avtomobila. Bela knjiga navaja, da mestni promet povzroča 40 % vseh emisij ogljikovega dioksida, ki vplivajo na spremembe podnebja in drugo onesnaževanje, to pa vpliva na zdravje meščanov. (Franca, 2009, 9)

Področje mirujočega prometa sodi med lokalne zadeve, ki jih občina lahko ureja samostojno s splošnimi akti v skladu s področnimi zakoni. Odločitve, povezane z urejanjem mirujočega prometa, imajo dolgoročne posledice na razvoj mesta in kvaliteto življenja v njem. Ureditev mirujočega prometa je zato tesno povezana s področji načrtovanja prostorskega razvoja in posegi v prostor, varstvom okolja in urejanjem potniškega prometa.

1.1 Opredelitev obravnavane zadeve

V diplomski nalogi se želim predvsem osredotočiti na obstoječo situacijo ter poiskati in predstaviti svež koncept ureditve mirujočega prometa. Moje mnenje je, da je obstoječe stanje dotrajano in potrebno preureditve. Isto velja za okolico, kjer ni moč najti ničesar, kar bi lahko povezali z bivanjem študentov. S tem apeliram predvsem na nekakšne skupne „zelene“ površine za razna druženja, kolesarnico, ustrezno število parkirnih mest, dostopnih poti za interventna vozila ipd..

Študentski domovi so bili zgrajeni leta 1971, vendar takratna prometna infrastruktura ni bila zasnovana oz. predvidena za večje število avtomobilov. Prav tako ni bilo predvidenih ali urejenih parkirnih mest za zaposlene v gostinskem objektu, ki se nahaja v enem izmed študentskih domov – Depandansi.

1.2 Namen, cilji in osnovne trditve diplomskega dela

Namen diplomskega dela je najti možne rešitve glede same urbanistične ureditve mirujočega prometa v okolici študentskih domov.

Cilj diplomskega dela je tudi funkcionalna ureditev, zelenih površin v sami okolici študentskih domov. Študentski kampus leži v neposredni bližini Mestnega parka, torej bi bila povezanost z njim več kot smiselna.

Glavna trditev diplomske naloge je: Obstoječe stanje je dotrajano oz. ne ustreza sodobnim normativom, zato je nujno potrebno ureditve, s čimer bi dodatno pripomogli še k varnosti udeležencev v cestnem prometu.

Prav tako je potrebno razmisliti o umiritvi prometa na sami ulici, saj se tekom dneva tu sprehaja veliko starejših ljudi, mamic z vozički in mladina. V smislu prometne varnosti pešcev je potrebno zagotoviti varne pohodne poti oz. pločnike.

Potrebno je določiti oz. zagotoviti stalna parkirna mesta za zaposlene v gostinskem obratu in zdravstvenem domu. Določiti kje in kako bodo dimenzionirana parkirišča za študentsko populacijo ter smiselno postaviti mesta za dostop interventnih vozil. V tem smislu je potrebno zagotoviti prometni red.

Glavni cilj pa je ureditev dostavnih poti za službena vozila gostinskega obrata, vozila dobaviteljev, čistilnih služb idr. Zaradi neurejenih razmer oz. neupoštevanja reda parkiranja, večkrat prihaja do sporov med študenti in šoferji dostavnih vozil.

1.3 Predpostavke in omejitve

Pri diplomski nalogi sem večino informacij in podatkov, glede obstoječe situacije, pridobil predvsem iz pogovorov s študenti in ostalimi. Prav tako je izraženo mnenje nastalo iz lastnih izkušenj, ker se tudi sam vsakodnevno srečujem z opisanim.

Svoja predvidevanja bom poskušal potrditi z anketo, kjer predpostavljam, da bodo anketiranci iskreni in s tem rezultati analize korektni.

1.4 Predvidene metode raziskovanja

Odgovore na vprašanja glede trenutne situacije bom dobil z uporabo anketnih vprašalnikov.

Anketna vprašanja se bodo nanašala na zadovoljstvo bivanja stanovalcev študentskih domov, dostopnosti dostavnih poti za dobavitelje gostinskega obrata, urejenosti pešpoti oz. pločnikov idr.

Pridobljene podatke iz anket bom statistično obdelal in rezultate tabelarično predstavil.

Raziskavo bom opravil v samem študentskem kampusu, gostinskem obratu, zdravstvenem domu in med naključnimi mimoidočimi.

Anketiral bom 170 fizičnih oseb. Od tega 150 študentov, 20 zaposlenih v zdravstvenem domu in gostinskem obratu ter njihove dobavitelje.

2 PREDSTAVITEV OBMOČJA OBDELAVE

Lokacija, ki je predmet obdelave, leži v naselju študentskih domov ob Tyrševi ulici in ulici Ob parku, v neposredni bližini mariborskega Mestnega parka.

Območje obdelave se prične na križišču Mladinske ulice in Tyrševe ulice. Ko nadaljujemo pot v smeri severa oz. proti Mestnemu parku, se na levi strani nahajata Srednja glasbena šola Maribor in študentski dom 1. Med njima se nahaja košarkarsko igrišče, travnik in manjši prostor za parkiranje vozil. Na desni strani se nahajata starejša stanovanjska hiša ter študentski dom 3.

Na koncu Tyrševe ulice se prav tako nahaja manjši parkirni prostor za približno 20 vozil. Ko se ulica konča, zavijemo na desno oz. proti vzhodu na ulico Ob parku. Na desni strani se nahaja že prej omenjeni študentski dom 3 ter neustrezno urejena parkirišča. Mestni park poteka ob celotni levi strani ulice Ob parku.

Iz ulice Ob parku je z desne strani dostop do dvorišča študentskega kampusa. Na vzhodni strani se nahaja študentski dom Depandansa z gostinskim obratom in študentski dom 2. Samo dvorišče, skozi katerega poteka dostavna pot, je neurejeno parkirišče brez talnih oznak. Prav tako se ob študentskem domu 2 nahaja neurejena kolesarnica.

Konec ulice Ob parku zapira Mestni park. Na desni strani se nahaja zdravstveni dom ter na koncu stavbe dovozna pot, ki jo zapirata dva objekta oz. nefunkcionalni garaži.

Na skrajnem zahodnem delu območje zapira Trubarjeva ulica.

2.1 Lega območja obdelave

Lega območja obdelave meji na jugozahodnem delu na študentski dom 1 in Srednjo glasbeno šolo ter njuno okolico. Na zahodni strani je meja Trubarjeva ulica.

Na severu je meja obdelave sam Mestni park, ki poteka po celotni severni in vzhodni strani območja obdelave. Stavba s pripadajočimi zemljišči, ki stoji ob Mladinski ulici, je na svoji zadnji strani mejnik na jugu.

Teren območja je raven brez tekoče ali stoječe vode. Dovozna cesta in parkirišče pred in med domovi sta asfaltirani.

Območje obdelave ne vsebuje in ni predmet varovanja naravne in kulturne dediščine.

3 PREDSTAVITEV OBSTOJEČEGA STANJA

3.1 Dostavne poti

Zgradbe v okolici ulice Ob parku in na koncu Tyrševe ulice so bile zgrajene med leti 1964 in 1974. Prav tako je bila vsa preostala infrastruktura (pohodne poti, parkirišča, ...) planirana in dimenzionirana za tedanje potrebe. S tem imam v mislih število in pretok vozil v 70-ih in 80-ih letih prejšnjega stoletja.

Ob besedi dostavna pot pomislim na točno načrtano pot, prosto prevozno v vsakem trenutku, za dostavo potrebnega materiala ali ljudi.

Obstoječe stanje oz. dostavna pot je usmerjena skozi dvoriščno parkirišče za vogalom stavbe in zato po mojem mnenju neprimerna. Prav zaradi neurejenih razmer in neupoštevanja reda parkiranja vozil, je pot večkrat razlog sporov med študenti in vozniki dostavnih vozil. Prav tako večkrat prihaja do težav pri dostopanju do objekta. Zaradi vsakodnevne dostave, odvoza smeti in organskih odpadkov, ipd., je nujno potrebno, da se omogoči normalno in nemoteno vstopanje in izstopanje omenjenih vozil.

Lokacija sama ima zelo dober potencial za primerno in poceni rešitev ureditve dostavnih poti. Prav tako pa bi s tem pridobili nekaj prepotrebnih mest za parkirne površine.

3.2 Parkirna mesta

Glede na to, da dandanes avtomobil ni več luksuzna dobrina kot včasih, ampak velikokrat nepotreben pripomoček za prevažanje nemalokrat zelo kratkih razdalj, se v 21. stoletju srečujemo s pomanjkanjem parkirnih mest v središču mesta. In nič drugače ni v omenjeni okolici. Danes je nekaj povsem normalnega, da ob vpisu na fakulteto, skoraj vsak študent postane ponosen lastnik takšnega ali drugačnega prevoznega sredstva, ponavadi avtomobila. In v povezavi s tem nastajajo problemi s količino parkirnih mest, ne samo v sami okolici študentskih kampusov, ampak tudi v neposredni okolici le teh.

Jasno je, da občina oz. država ne more zagotoviti zadostne količine parkirnih mest, saj to preprosto ni mogoče. Ob vsakoletni rasti vpisov na fakultete, so v letu 2010 beležili že

okoli 22.000 študentov, vpisanih na Univerzo v Mariboru. Dejstvo, da je že vsak tretji študent lastnik avtomobila, pomeni, da bi bilo potrebno zagotoviti med 5.000 in 7.000 parkirnih mest samo v neposredni okolici študentskih kampusov.

Parkirne razmere so bile lepo urejene pri izgradnji novega študentskega kampusa na Lentu, kjer so bile hkrati zgrajene tudi podzemne garaže. Vendar situacije ne moremo primerjati, saj so bili študentski domovi na Lentu zgrajeni 30 let kasneje, med leti 2003 in 2005. Prav tako pa je število skupnih ležišč v omenjenem študentskem kampusu skoraj za polovico manjše kot v študentskem kampusu na Tyrševi ulici.

Spodnja tabela prikazuje skupno število ležišč v študentskem naselju na Tyrševi ulici. V štirih domovih je skupno število ležišč 711. Ob že prej omenjenem dejstvu bi torej potrebovali vsaj okoli 230 parkirnih mest, ki bi bila namenjena samo študentom.

ŠTUDENSKI DOMOVI na TYRŠEVI ulici				
	DOM 1	DOM 2	DOM 3	DEPANDANSA
Št. enoposteljnih sob:	0	130	0	9
Št. dvoposteljnih sob:	110	1	145	30
SKUPNO št. LEŽIŠČ:	220	132	290	69
Leto izgradnje:	1964	1968	1970/71	1973/74
Leto adaptacije:	2000	2002	2007	1999

Slika 1: Število ležišč v študentskem naselju ob Tyrševi ulici

Vir: <http://www.uni-mb.si/povezava.aspx?pid=1745>, 5.11.2010

Nikakor pa ne smemo pozabiti, da se v samem jedru naselja nahajata tudi gostinski obrat in zdravstveni dom.

Današnji študentski dom Depandansa se je nekdanj imenoval Študentski paviljon. Zgrajen je bil leta 1974, obnovili pa so ga nazadnje leta 1999. V študentskem domu je 30 dvoposteljnih in 9 enoposteljnih sob. V prvem nadstropju se nahaja velika dvorana oz. jedilnica z zmogljivostjo kuhinje do 1000 obrokov dnevno. V kletnem delu pa se nahaja manjša študentska restavracija s 40 sedišči. Znotraj samega objekta Depandansa se nahaja tudi zdravstveni dom s študentsko ambulanto.

Tudi za omenjena objekta je potrebno zagotoviti parkirna mesta za zaposlene. Trenutno stanje je neurejeno oz. ni točno določenih parkirnih mest za zaposlene v omenjenih obratih.

3.3 Pohodne poti oz. pločniki

Trenutno situacijo bi iz zornega kota pešca opisal kot dovolj varno, vendar neurejeno. Ob vstopu na Tyrševo iz Mladinske ulice, na desni strani poteka dovolj širok pločnik, vse do Mestnega parka. Ob zavijanju na ulico Ob parku se le ta prav tako nadaljuje vse do zdravstvenega doma.



Slika 2: Tyrševa ulica

Vir: Lasten

Pločniki so po svoje dobro umeščeni in dimenzionirani, potrebni le manjših popravkov. S tem imam v mislih popravila manjših lukenj in potrebnih talnih označb.

3.4 Mesta za dostop interventnih vozil

Mesta za dostop, včasih nujno potrebnih, interventnih vozil so bila urejena v letošnjem letu (2010). Urejene so bile talne označbe mesta, kjer bi se naj nahajalo interventno vozilo v primeru nujne pomoči.

Vendar omenjenih označb (rumenih kvadratov z napisi) očitno nihče ne jemlje resno, saj so vsakodnevno zasedena z osebnimi vozili.

Ob tem se mi poraja vprašanje: kam bi se v primeru požara enega izmed študentskih domov postavilo vozilo za gašenje?

4 OSNUTEK PREDLOGA URBANISTIČNE UREDITVE OBMOČJA

4.1 Umiritev prometa na Tyrševi ulici in ulici Ob parku

Sama lokacija predvidene ureditve območja je že v današnjem času precej mirna. Ob dejstvu, da se v okolici nahajajo srednje šole, študentski kampus in Mestni park, je jasno, da se tam nahaja tudi veliko pešcev. Menim, da je že zaradi same prometne varnosti in varnosti pešcev tu potrebno zagotoviti umiritev prometa. Hkrati pa s tem pridobimo zmanjšanje prometnega hrupa.

Pri vstopu iz Mladinske ulice na Tyrševo ulico se namesti naprava za umirjanje prometa ali t.i. grbina. V nadaljevanju poti se na severni strani ob zavoju na ulico Ob parku privzdigne teren cestišča. S tem imam v mislih dvignjen teren v obliko vozne ploščadi, s katero pridobimo umiritev prometa oz. zmanjšanje hitrosti. Po drugi strani pa lahko sama ploščad, obarvana s talnimi označbami, služi kot varen prehod ali vstop v Mestni park iz Tyrševe ulice.



Slika 3: Vstop iz Tyrševe ulice v Mestni park – mesto za vozno ploščad

Vir: Lasten

4.2 Ureditev pohodnih poti oz. pločnikov za pešce

Dejansko stanje pohodnih poti oz. pločnikov je zadovoljivo. Vendar so na drugi strani pločniki na nekaterih mestih očitno dotrajani in potrebni obnove. Prav tako ni točno določenih talnih oznak na samih pohodnih površinah, potrebno bi bilo določiti, kje naj poteka kolesarska pot.

Zaradi zadostne površine in dimenzij cestišča je potrebno obstoječe pločnike pri ureditvi ponovno dimenzionirati, torej razdeliti na pohodno in kolesarsko pot.

Obstoječi pločnik na Tyrševi ulici je po mojem mnenju dobro umeščen. Poteka v smeri iz juga proti Mestnemu parku ter se na koncu Tyrševe ulice, z 90 stopinjskim kotom, nadaljuje po ulici Ob parku do zdravstvenega doma.

Pri sami obnovi bi obdržal smeri in lokacijo pločnika, prav tako pa obstoječemu dodal že prej omenjeno kolesarsko pot.

4.3 Ureditev dostavnih poti za potrebe gostinskega obrata UNI Gostinstva d.o.o.

Gostinski objekt, za katerega bi bilo v prihodnosti smotrno urediti dostavno pot, leži v samem jedru študentskega naselja. Zaradi že omenjenih težav z redom parkiranja je dostava večkrat motena oz. skoraj nemogoča.

Območje obdelave meji na jugozahodnem delu na študentska domova (2, 3), na severovzhodnem pa na Mestni park. Na vzhodnem delu se nahajata dva objekta oz. starejše garaže, z azbestno kritino. Objekta sta zaradi dotrajanosti in neuporabe predvidena za rušitev.

Predvidena dostavna pot, z vstopom skozi zapornico ali potopnim elementom na vzhodni strani, naj bi služila za nemoteno dostavljanje obstoječemu gostinskemu obratu. Obstoječa nefunkcionalna objekta (garaži) se porušita v skladu z zakonsko določenimi predpisi. Rušitev omenjenih stavb je nujno potrebna, če želimo doseči boljši koncept oz. funkcionalno dostavno pot.



Slika 4: Dotrajani garaži predvideni za rušitev – predvidena nova dostavna pot

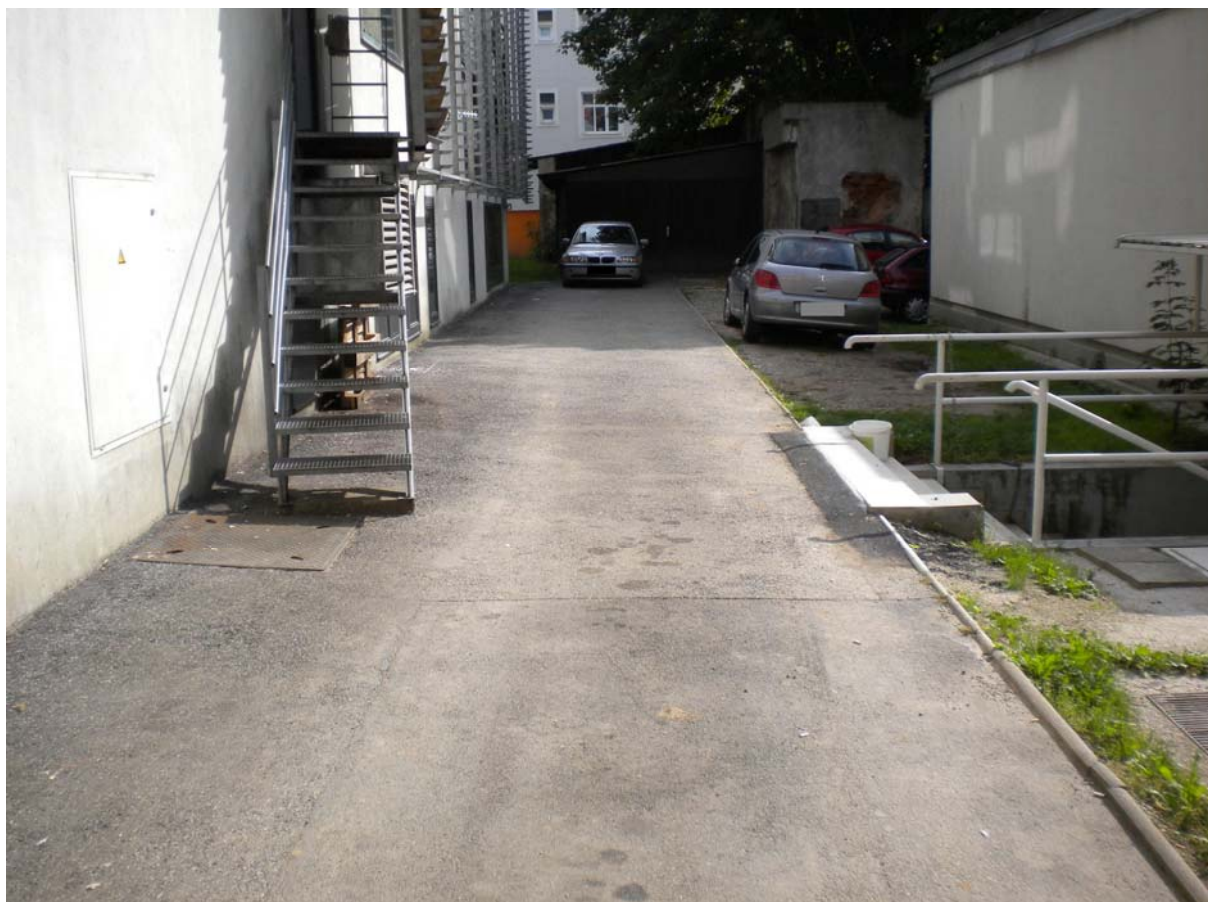
Vir: Lasten

Projekt rušitvenih del omenjenih stavb mora v celoti upoštevati pogoje Pravilnika o ravnanju z odpadki, ki nastanejo pri gradbenih delih. Dodaten problem predstavlja kritina iz azbesta.

Obstoječa dovozna pot do garaž je neurejena zelena površina. Ob predvideni ureditvi se pot sanira z izkopom in nasutjem ustreznega materiala. Prav tako je na vogalu stavbe na fasado objekta montirana jeklena konstrukcija. Zaradi lažjega manevriranja tovornih vozil je omenjeni element potrebno odstraniti, saj s tem pridobimo dodaten manevrski prostor za obračanje vozil.

V nadaljevanju se nam na vzhodni strani objekta prav tako pojavi že prej omenjena konstrukcija in tudi to je potrebno odstraniti. Ob odstranitvi slednjega pridobimo dovolj širok prostor, ki bo služil kot prostor za natovarjanje in raztovarjanje tovornih dostav.

Potrebno je sanirati zadnje stopnišče oz. stranski vhod v kuhinjo. Obstoječe stopnišče iz jeklenih elementov je potrebno na novo dimenzionirati, prav tako pa ga drugače oz. boljše umestiti v prostor. Trenutna situacija je funkcionalna, vendar se zaradi nasprotnega vhoda v sosednjo stavbo oz. telovadnico, prostor za prehod vozil občutno zmanjša oz. zoži.



Slika 5: Mesto namenjeno za natovarjanje vozil

Vir: Lasten

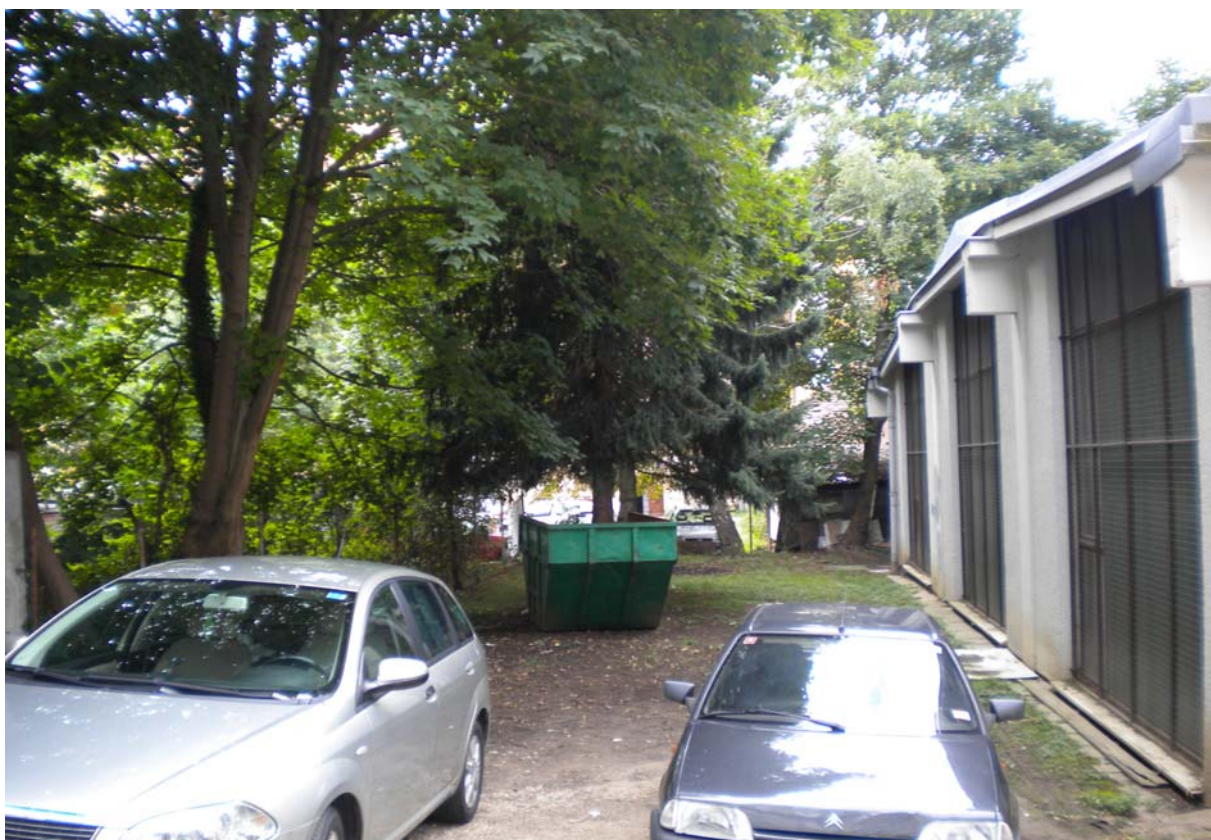
4.4 Ureditev parkirnih mest za zaposlene v gostinskem obratu in zdravstvenem domu

Na jugovzhodni strani, območja za objektom Depandansa in objektom, v katerem se nahaja telovadnica, se v obliki pravokotnika odpira zelena površina. V prihodnosti bi lahko ta del območja služil kot odlično mesto za dobro pretočno parkirišče vozil, zaposlenih v gostinskem obratu.

Teren je zaradi svoje večletne zanemarjenosti ob močnejšem dežju večkrat neprimeren za parkiranje. Prav tako nastaja zaradi neurejenosti velik problem pozimi, ko je teren razmočen in poledenel in zato praktično neuporaben.

Ob sanaciji je nujno potreben dovolj globok izkop terena ter reševanje odvodnjavanja meteornih vod s pomočjo drenažnih cevi v kanalizacijski jašek. Poskrbeti je treba tudi za primerno nasutje oz. ustvariti dober tampon.

Prav tako je pri sanaciji potrebno poskrbeti za zaščito stavbe – telovadnice, ki meji na omenjeno območje. Stene in temelje stavbe je potrebno zavarovati s primerno hidroizolacijo. Zaradi nivoja stavbe, ki je kakšen dober meter pot nivojem zunanjega parkirišča, prihaja v sami stavbi do vlažnosti in posledično s tem plesni.



Slika 6: Mesto namenjeno parkirišču, zaposlenih v gostinskem obratu

Vir: Lasten

Zaradi ugodnih dimenzij območja parkiranja je možnost dograditve nadstrešnice. Lahko se izvede v obliki avtomobilskih nadstreškov, npr. podjetja POWER.

Tako bi ta mikrolokacija in oblikovanje načeloma izhajalo iz določil veljavnega prostorskega izvedbenega akta ter se smiselno prilagajalo obstoječim razmeram v prostoru.

Modeli CARPORT POWER (nadstreški za avtomobile) sodijo v novo generacijo prekrivanja avtomobilskih parkirnih prostorov. Gre za noviteto - zaščitene evropske modele, ki se ponašajo po elegantnosti, funkcionalnosti in izredno enostavni montaži v skupini avtomobilskih nadstrešnic. So produkt dolgoletnih izkušenj in razvoja podjetja POWER šotori Slovenija, ki s svojo inovativnostjo in kvaliteto prihaja med vodilne evropske proizvajalce na področju montažnih objektov.

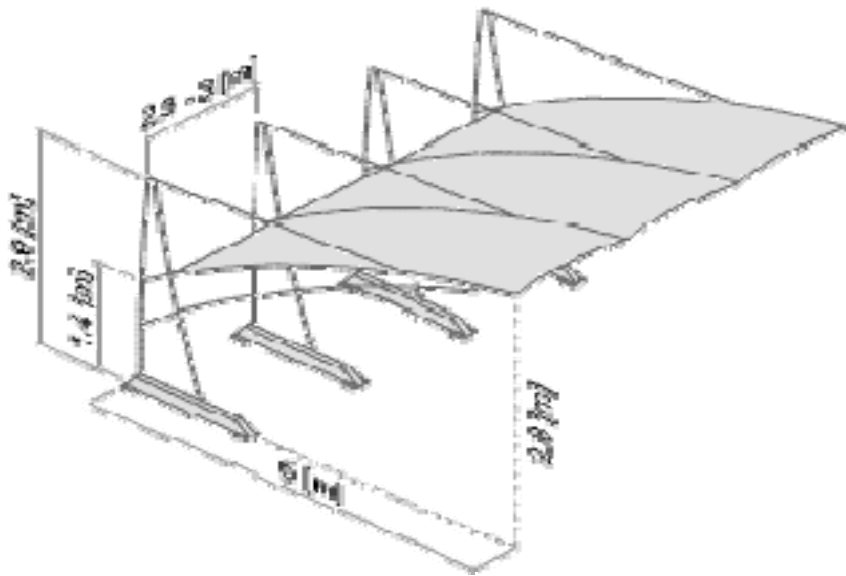
Izdelani so iz vroče cinkanih železnih montažnih modulov, prekritih z visoko kakovostnimi PVC ponjavami ali poli karbonatnimi kritinami. Videz je zasnovan tako, da sovpada in popestri vse vrste parkirišč (individualna parkirišča, parkirišča pred hoteli, pred podjetji, ...).

Prednost vseh modelov nadstreškov podjetja POWER je, da se lahko postavijo na vsako utrjeno površino, brez kakršnihkoli gradbenih posegov. To pomeni, da na že pripravljenem asfaltnem parkirnem mestu, asfalta ni potrebno izrezati in vstavljati betonskih temeljev.

V tla se zvrtajo samo luknje in izdelek se pritrdi s posebnimi zemeljskimi sidri. V primeru demontaže nadstreška, se sidra izvlečejo, luknje v asfaltu pa sanirajo. Komponente nadstreškov se lahko med seboj sestavljajo poljubno v dolžino, kritina pa se lahko izbira glede na željo kupca in okolico postavitve.

Posebnost modela CARPORT POWER - Prestige (avtomobilski nadstrešek) se razlikuje od ostalih modelov predvsem po modernem dizajnu, ki sovpada v vse vrste okolja ter izredni praktičnosti pri uvozu z avtomobilom pod nadstrešek tudi na prostorih, kjer smo omejeni z prostorom.

Gre za konzolno konstrukcijo, grajeno po predpisih za snežne in vetrovne obremenitve, ki je pritrjena v tla samo na zadnjem delu. Na sprednjem delu ni nameščenih nosilnih stebrov, kar omogoča prost uvoz avtomobila. (http://www.garaze.si/avtomobilski_nadstreski, 5.11.2010)



Slika 7: Nadstrešek podjetja POWER

Vir: http://www.garaze.si/carport_prestige, 5.11.2010

Tehnični podatki

- **Širina:** možnost prilagajanja širine po terenu postavitve od 2,5 m do 3 m
- **Dolžina:** osnovna varianta je 6 m (možnost krajšanja po želji kupca)
- **Enostavno sestavljanje** in dograjevanje modulov za prekrivanje enega ali več parkirnih mest v eni vrsti
- **Konstrukcija:** železni moduli, pripravljeni za enostavno montažo
- **Antikorozijska zaščita:** vroče cinkanje ali lakiranje
- **Izredno enostavna in hitra postavitve** s pomočjo zemeljskih klinov (sider) na vsako utrjeno površino (gramoz, asfalt, tlakovci, ...)
- **Kritina:** visoko kvalitetna ponjava gramaže 670 g/m^2
- (http://www.garaze.si/carport_prestige)

4.5 Dimenzioniranje in ureditev mirujočega prometa za stanovalce študentskega kampusa

Največ vprašanj se mi je porajalo prav pri ureditvi parkirnih mest za stanovalce študentskega kampusa. Kako pridobiti zeleno ureditev okolice in hkrati zagotoviti dovolj parkirnih mest? Kako s čim manjšimi sredstvi in posegi v prostor doseči optimalno rešitev problema?

Po premisleku in nekaj brskanja po internetu sem si zamislil enega od možnih predlogov rešitev z zelenimi rezultati: dovolj parkirnih mest, dobra pretočnost prometa, dostop in mesta za interventna vozila in kar je najpomembnejše, gre za nizko cenovno rešitev.

Pri vstopu iz Mladinske na Tyrševo ulico, kjer ob celotni zahodni strani potekajo parkirišča, le te sanirati in na novo označiti.

Parkirišče med študentskim domom 3 in Mestnim parkom, kjer je prostora za cca. 20 vozil, je prav tako potrebno sanirati in talno označiti. Zaradi bližine centru mesta, mislim, da je ta mikrolokacija idealna za oddajo v najem. Za primerno ceno bi lahko bilo parkirišče dobra tržna niša za okoliške prebivalce.



Slika 8: Parkirna mikrolokacija primerna za oddajo v najem

Vir: Lasten

Parkirna mesta se zavarujejo s poceni in preprostimi parkirnimi ovirami. Zgledni primer ponuja podjetje ALMONT d.o.o.

Parkirna ovira je izdelana iz cevne ločne konstrukcije in teleskopske cevne opore. V zaprtem dvignjenem položaju je ovira zaklenjena z obešenko. V tem položaju je parkirno mesto zaprto. Oviro sprostimo tako, da odklenemo ključavnico in izvlečemo blokirni zatič. S tem sprostimo teleskopsko oporo, ki se podaljša in ločni del ovire spusti na tla. Parkirno mesto je sproščeno in dostopno za vozilo.

Ovira je postavljena na sredino parkirnega mesta in pritrjena na podlago (asfalt ali beton) s sidrnimi vijaki. Prednosti ovire so:

- enostavna montaža, ki jo lahko izvedemo sami
- sistem ne zahteva posebnega vzdrževanja
- konstrukcija je lahko barvana po RAL lestvici
- cev, premera 45 mm, širine B= 945 mm in višine H=545 mm.

Oviro lahko uporabimo v urbanih naseljih, kjer si želimo rezervirati parkirno mesto in preprečiti nekontrolirano zasedbo le tega. Primerna je za postavitev pred:

- poslovnim objektom
- stanovanjsko hišo - vhodom
- prostorih za dostavo itd.

Ovira je izdelana iz aluminijeve zlitine AlMgSi 0,5, ki je odporna na vplive okolice in ima visoke mehanske lastnosti. Površino cevi lahko dodatno eloksiramo ali barvamo po RAL lestvici. Pritrdilne sidrne glave so izdelane iz jekla in so vroče cinkane. (<http://www.almont.si/ostala-ponudba/parkirne-ovire/>, 5.11.2010)

Na sami ulici Ob parku se v smeri od zahoda proti vzhodu, po celotni desni strani ulice, nahajajo označena parkirna mesta. Le ta in celotna vozna površina se sanira in na novo označi. Na samem notranjem dvorišču študentskega kampusa, kjer se trenutno nahaja parkirišče, je prostor, katerega bi bilo smiselno urediti kot uporabno zeleno površino. Prav tako bi bilo potrebno omejiti dostop do dvorišča.

Zapora se uredi s potopnim stebričkom, kot npr. stebriček Ranger podjetja TRIDOM d.o.o.



Slika 9: Stebriček RANGER podjetja TRIDOM d.o.o.

Vir: <http://www.tridom.si/parkirne-zapornice/potopni-stebrički/potopni-stebrički-ranger?layout=item>, 5.11.2010



Slika 10: Stebriček RANGER podjetja TRIDOM d.o.o.

Vir: <http://www.tridom.si/parkirne-zapornice/potopni-stebrički/potopni-stebrički-ranger?layout=item>, 5.11.2010

Ročni potopni stebriček Ranger je cenejša alternativa mehaniziranim potopnim stebričkom. Sam izgled ročnih potopnih stebričkov je enak izgledu avtomatskih potopnih stebričkov. Potopni stebriček se dviga in spušča s pomočjo posebnega ključa – dvig stebrička je avtomatičen, spust pa se opravi s potiskom potopnega stebrička navzdol. Ta se samodejno zaskoči v zgornji in spodnji poziciji.

Dimenzije cilindra: premer 200mm, višina 500 mm, debelina 8 mm (po željah kupca lahko tudi drugačne dimenzije). Teža: 50 kg. Barva je odporna na praske in praktično ne potrebuje vzdrževanja. Vidljivost: homologirana reflektivna barva. (<http://www.tridom.si/parkirne-zapornice/potopni-stebrički/potopni-stebrički-ranger?layout=item>, 5.11.2010)

Na samem dvorišču se določi točno število parkirnih mest (cca. 10-15), ki naj bi služila kot parkirna mesta za zaposlene v zdravstvenem domu. Prav tako z omejitvijo dostopa pridobimo nujno potrebno mesto za interventna vozila, prostor za ureditev zelenega območja, več o tem v naslednjih točkah.

Dejstvo je, da z omejitvijo dvorišča, kjer se trenutno nahajajo parkirna mesta za stanovalce študentskega kampusa, izgubimo nekaj le teh. Rešitev problema parkirnih mest se nahaja na območju v smeri zahoda. Zelenica, ki se nahaja za Srednjo trgovsko šolo, študentskim domom 1 in Trubarjevo ulico, se uporabi za etažno pokrito parkirišče.



Slika 11: Mesto predvideno za etažno pokrito parkirišče

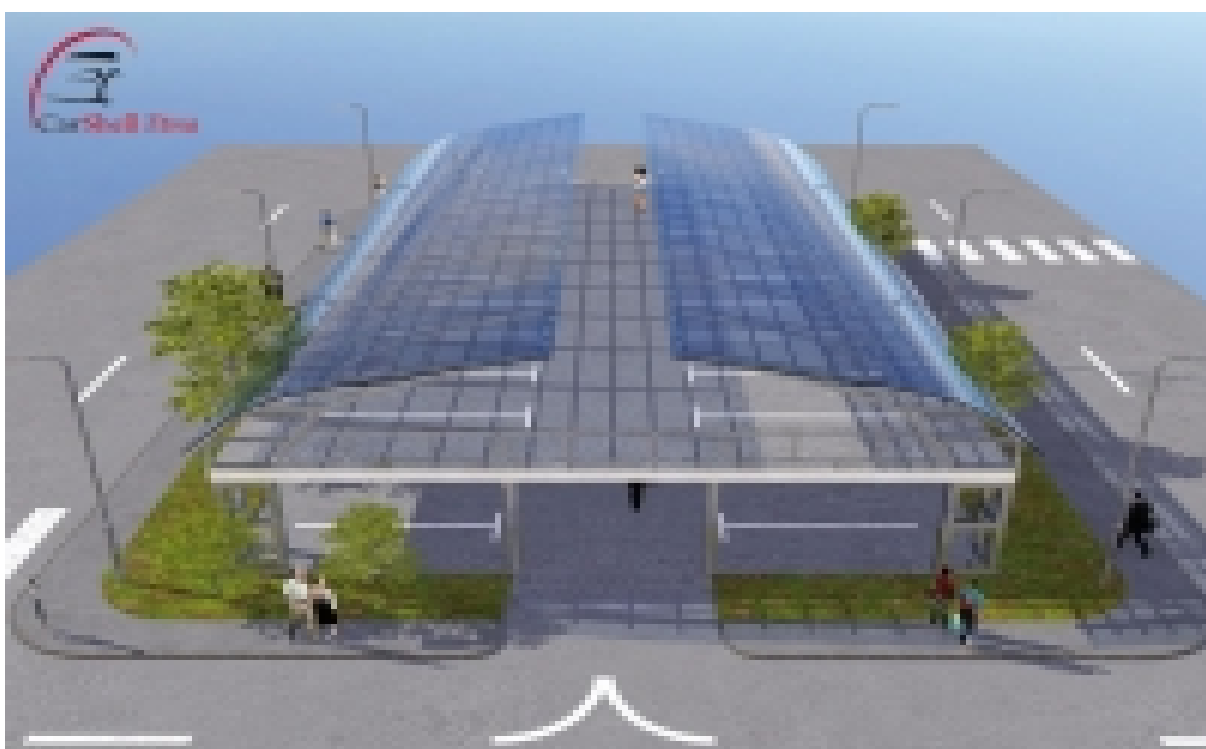
Vir: Lasten

Serijsko etažno pokrito parkirišče CarShell Etna zaradi svoje inovativne zasnove pokrije in hkrati podvoji število obstoječih parkirnih mest. Optimalno izkoristi prostor v urbanih naseljih in tako ne povzroča prav nobenih nevšečnosti, saj imajo zgornja parkirišča svoj dovoz. (<http://www.carshell.eu/pages/sl/predstavitev.php>, 5.11.2010)



Slika 12: CarShell Etna

Vir: <http://www.carshell.eu/pages/sl/carshell-etna.php>, 5.11.2010



Slika 13: CarShell Etna

Vir: <http://www.carshell.eu/pages/sl/carshell-etna.php>, 5.11.2010

Omenjeni konstrukciji se uredi dostop iz Trubarjeve ulice. Konstrukcija se dimenzionira glede na samo velikost prostora. Uporabi se zeleni del območja, torej polovica. S tem pridobimo veliko pokritih parkirnih mest, na drugi strani pa ostane prostor za športne dejavnosti.

Zaradi zagotavljanja varnosti in upoštevanja reda, se lahko namestijo varnostne kamere. Prav tako pa se dostop iz Trubarjeve ulice zapre z zapornico. Vsak stanovalec študentskega kampusa pa z akontacijo in simbolično mesečno najemnino pridobi daljinec in ID kartico za dostop do parkirišč in njihovo uporabo. Ob straneh pokritega parkirišča se uredi pohodna pot za dostop do študentskega kampusa.

4.6 Ureditev mest za dostop interventnih vozil

Obstoječe stanje za dostop interventnih vozil na dvorišču študentskega kampusa je določeno, vendar prihaja zaradi ponavljajočega se neupoštevanja reda parkiranja do nedostopnosti in nezmožnosti uporabe le tega. Zaradi zagotavljanja varnosti v primeru nesreče, je potrebno zagotoviti nemoten dostop in parkiranje na mestu, ki je za to določeno.

Interventno mesto št. 1 je lepo urejeno med Srednjo glasbeno šolo in študentskim domom 1. Vstop na samo mesto je zaprt z zapornico in s tem vedno dosegljiv.

Interventno mesto št. 2: Zaradi zapore dvorišča študentskega kampusa s potopnimi stebrički, uredimo problem dostopa do obstoječega mesta. Mesto je zaradi svoje lege primerno za nudenje pomoči. Omogoča dostop do vseh treh študentskih domov (2, 3, Depandansa) in gostinskega obrata. Potrebno je le popravkov, v smislu talnih označb.

Prav tako lahko v primeru nesreče interventna vozila dostopajo skozi ulico Ob parku in v smeri juga na zadnji del stavbe študentskega doma Depandansa in zdravstvenega doma.

4.7 Dimenzioniranje in ureditev kolesarnice za stanovalce študentskega kampusa

Obstoječa kolesarnica je zastarela in dotrajana, kot lahko vidimo na sliki.

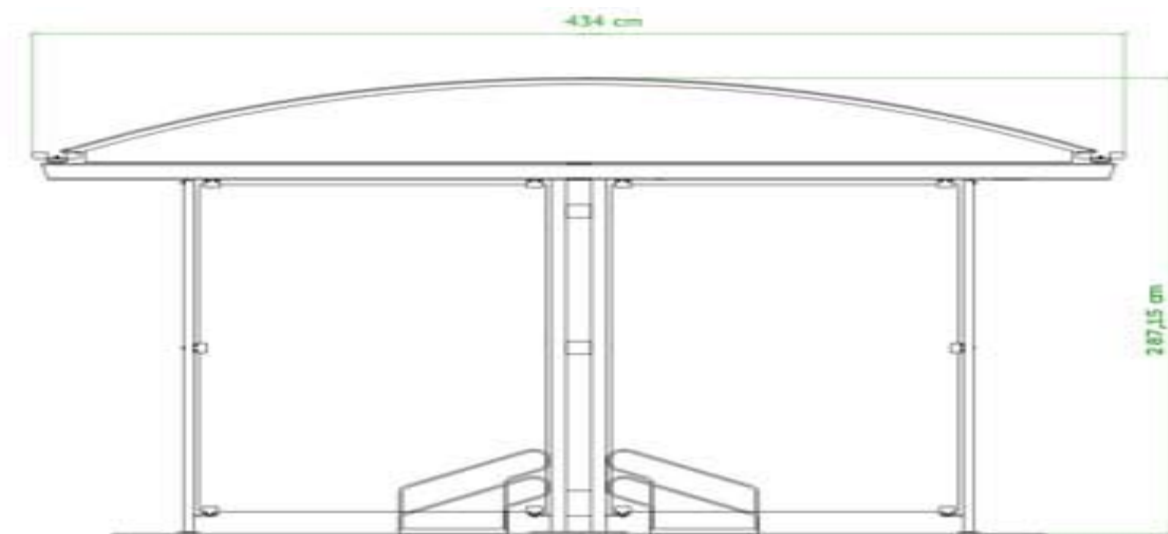


Slika 14: Kolesarnica

Vir: Lasten

Stanovalci študentskih domov, ki se po mestu raje kot z osebnim avtomobilom vozijo s kolesom, imajo nemalokrat problem pri iskanju varne kolesarnice. Tatvine koles so dandanes žal stalnica, ne samo v Mariboru, ampak po vseh evropskih mestih. Res je, da pokrita kolesarnica ne zmanjšuje števila kraji, sem pa mnenja, da bi ob dodatnem video nadzoru, marsikateri tat premislil o kraji kolesa. Prav tako se na stojala za parkiranja koles lahko namestijo varovala v obliki ključavnic.

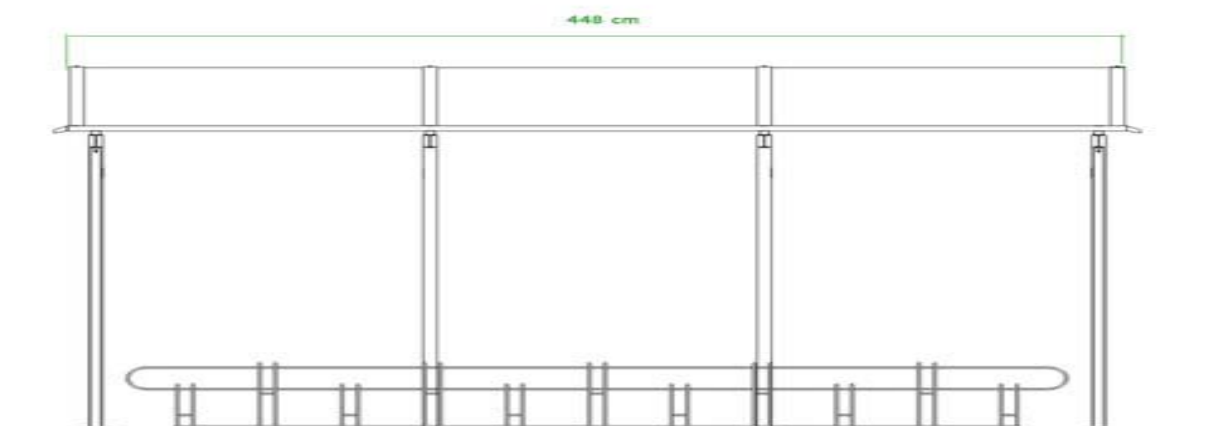
Dober primer kvalitetne izdelave kolesarnic najdemo na spletni strani podjetja Lešnik Lenart d.o.o. Zaradi zadostne površine, namenjenega kolesarnici, je primeren naslednji tip:



Slika 15: Kolesarnica Lešnik Lenart d.o.o.

Vir: http://www.lesnik-slo.com/tip_kla_z_1, 5.11.2010

Kolesarnica KLA 04–Z1 je nov koncept enoločne zrcalne izvedbe. Pri osnovni izvedbi gre za modularni sistem gradnje z dolžino modula 142 cm. Stene so iz kakovostnega kaljenega in brušenega stekla – varnostno steklo. Kritina je iz PPC materiala – UV stabilna. Za pritrditev armature se uporabi jeklena sidra. Pri opciji konstrukcije lahko izberemo med vroče cinkano ali lakirano konstrukcijo. (<http://www.lesnik-slo.com/kolesarnice>, 5.11.2010)



Slika 16: Kolesarnica Lešnik Lenart d.o.o.

Vir: http://www.lesnik-slo.com/tip_kla_z_1, 5.11.2010

4.8 Ureditev zelenih površin v okolici študentskega kampusa

Ob predpostavki, da se na zahodnem delu uredi pokrito parkirišče, lahko obstoječe dvorišče študentskega kampusa uporabimo za ureditev zelene površine. Trenutno stanje je razvidno iz slike spodaj.



Slika 17: Obstoječe parkirišče

Vir: Lasten

Glede na dejstvo, da se v sami okolici nahaja okoli cca. 700 študentov in da je lepo urejena okolica v zadovoljstvo ob pogledu skozi okno vsakemu izmed nas, menim, da je zelena ureditev omenjenega območja smiselna. Večina ljudi se vse bolj zaveda, kako pomembno je urejeno okolje za kakovost življenja, hkrati pa polepša videz zgrajenih objektov. Dobro zasnovana in urejena okolica je lahko košček narave, v katerem lahko v vsakem letnem času in prostem trenutku uživamo.

Prav zaradi tega sem zasnoval idejo v smislu ureditve skupnega prostora za druženje stanovalcev kampusa. Prostor se fizično zapre s potopnimi stebrički in s tem onemogoči dostop nepooblaščenim osebam. V nadaljevanju je potrebno določiti nekaj parkirnih mest za zaposlene v zdravstvenem domu. Primerno mesto se že zdaj nahaja ob celotni sprednji strani študentskega doma 3. V samem središču oz. centru dvorišča odmerimo dovolj velik prostor, kateri bo služil kot mesto za interventna vozila v primeru nesreče.

Ob takšni zasnovi nam ostane dovolj prostora pred študentskim domom Depandansa in študentskim domom 2 in 3, da se lahko postavijo mize s klopmi. Zaradi samega počutja varnosti v večernih urah, se namestijo okrasne luči, ki ob enem služijo kot razsvetljava same okolice. Poskrbeti je potrebno za čistočo s postavitvijo zadostnega števila košev za odpadke.

Po odstranitvi obstoječe plasti dvorišča, pričnemo z ureditvijo poti, ki bodo služile za gibanje po študentskem kampusu. Sama zgradba poti je predvidena z robniki in tlakovci. Prav tako z robniki začrtamo mejo med zeleno in vozno površino. V območju parka je predvidena zasaditev dreves in okrasnega grmičevja.

Dejstvo je, da bi se ob primerni ureditvi same okolice študentskega kampusa marsikateri študent odločil za učenje na svežem zraku, pod soncem. Prostor pa bi lahko služil tudi za izven študijske dejavnosti študentov, s tem mislim predvsem na piknike in prireditve.

4.9 Ureditev mesta za postavitev ekološkega otoka

Glede same ureditve in postavitve mest je dovolj primerne prostora. V zakup je potrebno vzeti pravilno dimenzioniranje ekoloških otokov, na eni strani za potrebe študentskega kampusa in na drugi strani za potrebe gostinskega obrata in zdravstvenega doma.

Ekološki otoki so skupine smetnjakov za ločeno zbiranje odpadkov. Namenjeni so zbiranju odpadkov, ki se jih lahko reciklira. To so raznovrstne kartonske in papirnate embalaže, steklo, izdelki iz PVC-a itd.

Zbrane odpadke komunalno podjetje odpelje v center za ločeno zbiranje odpadkov. Tam odpadke še enkrat pregledajo, ali jih lahko reciklirajo. Tiste, ki lahko, odpeljejo v centre za

recikliranje. Odpadke, ki jih ne moremo reciklirati, odpeljejo na deponijo. (<http://www.komunala-trbovlje.si/zanimivosti.php?status=SHOW&id=92>, 5.11.2010)

Zakaj ločeno zbiranje odpadkov? Ker lahko večino odpadkov recikliramo. Ker so naravni viri omejeni in bodo nekatere surovine sčasoma tako redke, da bodo izdelki predragi za množično uporabo. Ker z ločenim zbiranjem odpadkov skrbimo tudi za njihovo odstranjevanje iz okolja. Ker tako ne povzročamo vedno novih potreb po odlagališčih v naravi. Ker želimo breme sodobne potrošniške družbe odložiti na naravi prijazen način. Ker v Sloveniji povprečno ustvarimo 430 kg odpadkov na prebivalca, kar je 860.000 ton na leto. Ker lahko z ločenim zbiranjem kar 80 odstotkov odpadkov znova predelamo v koristne, uporabne stvari. Ker sprejemamo odgovornost za svoje ravnanje. Ker mislimo na prihodnost. Ker želimo ohraniti možnosti za razvoj človekove dejavnosti v zdravem naravnem okolju. Ker imamo radi svoje okolje v vsej njegovi edinstvenosti. (http://marjetica.komunalakoper.si/index.php?page=static&item=80&get_treerot=1, 5.11.2010)

Obstoječe mesto na južnem delu študentskega doma 3 za potrebe študentskega kampusa ostane nespremenjeno oz. na istem mestu. Zaradi urejene dostavne poti in bližine mesta otoka, se s tem izognemo težavam glede dostopa in odvoza le teh.

Prav tako se za potrebe zdravstvenega doma in gostinskega obrata uredi otok na jugo vzhodni strani objekta, v katerem se nahaja telovadnica. Mesto samo je primerno zaradi svoje bližine izhoda iz kuhinje ter dostopnosti skozi dostavno pot za smetarska vozila.



Slika 18: Ekološki otok

5 ZAKONODAJA IN POGOJI

5.1 Členi cestno prometne ureditve

49. člen CESTNO PROMETNE UREDITVE:

Ceste morajo biti speljane tako, da se v čim večji meri prilagodijo reliefu ob upoštevanju prevladujočega načina trasiranja prometnic v krajini in naseljih. Do vsake gradbene parcele mora biti zagotovljen trajen dovoz in dostop s ceste ali javne poti. Izjemoma je do gradbene parcele dovoljen dostop in dovoz preko zasebnega zemljišča ob predložitvi dokaza o služnostni pravici. Skupine stavb oz. parcel je na javno cesto potrebno priključiti s skupnim dovozom.

Pri novogradnjah in adaptacijah objektov morajo biti zagotovljene parkirne površine, skladno z normativi. Dvozne poti in interventni dovozi do objektov morajo omogočati dovoz intervencijskih, dostavnih in komunalnih vozil. Vse navedene površine morajo biti proti-prašno urejene in odvodnjavane.

Parkirišča morajo biti locirana na funkcionalnem zemljišču. Pri določanju lokacije novih objektov je potrebno zagotoviti, da ima čim več objektov skupen priključek na javno cesto ali pot. Uvozi na dvorišča ali garaže ne smejo ovirati vzdrževanja oz. rekonstrukcij javnih cest in poti. (Rajič, 2008, 13)

ODLOK O UREDITVI CESTNEGA PROMETA

I. SPLOŠNE DOLOČBE:

1.člen

S tem odlokom se na območju Mestne občine Maribor (v nadaljevanju: MOM) določi prometna ureditev, postopek in način dela Mestne redarske službe Mestne uprave MOM in Medobčinskega inšpektorata pri nadzoru nad ustavljenimi, parkiranimi in zapuščenimi vozili, pa tudi delovanje Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu MOM (v nadaljevanju: svet).

2.člen

(1) Posamezni izrazi, uporabljeni v tem odloku, imajo naslednji pomen:

- dostava je opravljanje prevoznih storitev fizičnih, pravnih oseb ter samostojnih podjetnikov posameznikov;
- dostavni čas je čas med 5.00 in 9.00 uro ter med 20.00 in 22.00 uro, ki je predviden za opravljanje dostave v območju za pešce;
- dovolilnica je predpisan obrazec, ki ga izda pristojni organ za potrebe parkiranja, ustavljanja ali vstopa v določena območja MOM;
- inšpektor je inšpektor oziroma inšpektorica Mestne uprave MOM, ki opravlja nadzorstvo nad izvajanjem določb tega odloka in ZVCP-1-UPB4;
- redar je občinski redar oziroma redarka Mestne redarske službe Mestne uprave MOM, ki opravlja nadzor nad izvajanjem določb tega odloka in ZVCP-1-UPB4;
- intervencijska vozila so vozila organov in organizacij, ki opravljajo intervencijske naloge skladno z zakonskimi pooblastili ter vozila, ki opravljajo intervencijsko dejavnost na področju gospodarskih javnih služb;
- vozilo za mobilno oglaševanje je motorno in/ali priklopno vozilo, ki je namenjeno izključno oglaševanju;
- pajek je posebej prirejeno vozilo z dvigalom za odvoz nepravilno parkiranih vozil;
- parkirna ura je naprava ali predmet za označitev časa prihoda oziroma začetka parkiranja v območju kratkotrajnega parkiranja;

- parkirnina je občinska taksa za parkiranje na javnih površinah, določenih s tem odlokom;
- parkirni listek je obrazec za označitev časa, za katerega se plača parkirnina;
- pristojni organ je organ Mestne uprave MOM, pristojen za področje prometa.

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem odloku, imajo enak pomen, kot ga določajo ZVCP-1-UPB4, Zakon o javnih cestah – uradno prečiščeno besedilo ZJC-UPB1 (Ur. l. RS, št. 33/06) in Zakon o prevozi v cestnem prometu – ZPCP-2 (Ur. l. RS, št. 131/06, 5/07) in Zakon o graditvi objektov – uradno prečiščeno besedilo – ZGO-1-UPB1 (Ur. l. RS, št. 102/04, 92/05, 93/05, 111/05, 120/06).

II. UREDITEV CESTNEGA PROMETA

Ustavitev in parkiranje

4. člen

(1) Ustavitev in parkiranje je, poleg v ZVCP-1-UPB4 in v tem odloku naštetih primerih, prepovedano tudi na javnih površinah kot so trgi, tržnice, igrišča, parki, zelenice, drevoredi in rekreacijske površine.

(2) Z globo 40 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki parkira vozilo na javni površini iz prvega odstavka tega člena.

Ureditev mirujočega prometa

5. člen

Javne parkirne površine so:

- parkirne površine, namenjene kratkotrajnemu parkiranju;
- parkirne površine, na katerih ni uvedeno plačilo parkirnine;
- parkirne površine, na katerih je uvedeno plačilo parkirnine;
- javne parkirne hiše v lasti MOM;
- ostale parkirne površine.

Dostavna mesta

14.člen

(1) Pristojni organ lahko določi potrebno število dostavnih mest, namenjenih izključno za potrebe izvajanja dostave.

(2) Površine iz prvega odstavka tega člena morajo biti označene s predpisano prometno signalizacijo

(3) Parkiranje na dostavnih mestih je prepovedano, dovoljena pa je zaustavitev za čas, potreben da se naloži ali razloži tovor, ki je predmet dostave.

(4) Dostava na javnih prometnih površinah ne sme ovirati ali onemogočiti normalnega poteka prometa in mora biti opravljena brez odlašanja in hitro. Po naložitvi ali razložitvi blaga je potrebno cesto temeljito očistiti.

(5) Z globo 80 evrov se kaznuje za prekršek voznik, ki ravna v nasprotju s četrtem odstavkom tega člena.

(6) Z globo 680 evrov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik, ki ravna v nasprotju z drugim odstavkom ali četrtem odstavkom tega člena, odgovorna oseba pravne osebe pa z globo 120 evrov.

III. VARSTVO UDELEŽENCEV CESTNEGA PROMETA

Območje za pešce

17. člen

(1) Pristojni organ določi območja za pešce s predpisano prometno signalizacijo.

(2) Območja za pešce so lahko varovana s premičnimi ali nepremičnimi fizičnimi zaporami, ki preprečujejo vožnjo vozil.

(3) Z globo 680 evrov se kaznuje za prekršek pravna oseba ali samostojni podjetnik posameznik, ki ravna v nasprotju s prvim odstavkom tega člena, odgovorna oseba pravne osebe pa z globo 120 evrov.

IV. POGOJI IN NAČIN ODSTRANITVE TER HRAMBE NEPRAVILNO PARKIRANIH VOZIL

20. člen

(1) Redar odredi odstranitev oziroma odvoz vozila s pajkom v skladu s pogoji in načinom, določenim v ZVCP-1-UPB4 in tem odlokom.

(2) Redar izda pisno odredbo za odvoz vozila s pajkom, ki jo namesti na vozilo tako, da jo voznik zlahka opazi.

(3) Odredba za odvoz vozila mora vsebovati:

- registrsko številko vozila, znamko in tip vozila, kraj prekrška, datum in čas prekrška.

21. člen

(1) Odvoz nepravilno parkiranega vozila iz prejšnjega člena tega odloka opravi izvajalec, ki je izbran na podlagi javnega razpisa (v nadaljevanju: izvajalec).

(2) Izvajalec je dolžan vozilo, ki je nepravilno parkirano in ogroža varnost cestnega prometa, odstraniti v najkrajšem možnem času.

(3) Odvoz vozila se opravi na stroške lastnika oziroma uporabnika vozila.

24. člen

(1) Voznik oziroma uporabnik vozila mora plačati izvajalcu 50 % višine stroškov, določenih za odvoz vozila, če želi prevzeti vozilo na kraju prekrška potem, ko je redar že napisal odredbo za odvoz vozila, izvajalec pa s kraja prekrška vozila še ni odpeljal.

(2) Voznik oziroma uporabnik vozila mora plačati stroške iz prejšnjega odstavka takoj na kraju prekrška, sicer se šteje, da voznik ne želi prevzeti vozila na kraju prekrška.

(3) Šteje se, da je vozilo odpeljeno, ko pajek spelje z mesta, kjer je naložil vozilo.

25. člen

1. Izvajalec vrne odstranjeno vozilo na mestu hrambe, ko lastnik ali uporabnik vozila predloži dokazila o plačilu stroškov odvoza in varovanja vozila. (Kangler, 2007, 10 – 25)

6 NAČRT OBMOČJA

6.1 Načrt trenutnega stanja območja

6.2 Načrt predlagane ureditve območja

7 ANKETIRANJE FIZIČNIH OSEB

7.1 Izvedba ankete

Kvota anketiranih oseb je bila 171. Ankete so ločene po spolih, pri slednjih je bilo anketiranih 90 moških in 81 žensk. Očitne razlike pri odgovorih, med spoloma ni. Pri le treh vprašanjih, prihaja do manjših razlik v odstotkih. V večini zastavljenih vprašanj, pa je odstotek skoraj isti.

Anketa je bila opravljena v 80 odstotkih med študentsko populacijo, ki domuje v študentskem kampusu na Tyrševi ulici, ter med zaposlenimi v gostinskem obratu in njihovimi dobavitelji. Ciljna skupina se vsakodnevno srečuje s problemi, ki so zastavljeni v vprašanjih. Torej lahko mirno trdim, da sem z odgovori dobil tudi realno sliko, glede mnenja anketiranih, o omenjenem območju.

7.2 Rezultati in analiza ankete

95 odstotkov anketiranih je mnenja, da bi bila nova ureditev okolice in prometne infrastrukture na Tyrševi ulici in ulici Pri Parku smiselna in potrebna. Prav tako je isti odstotek anketiranih nezadovoljen s trenutno prometno ureditvijo v študentskem kampusu in njegovi okolici.

Kar 98 odstotkov anketiranih pa je mnenja, da ni dovolj parkirnih mest za stanovalce študentskega kampusa na Tyrševi ulici.

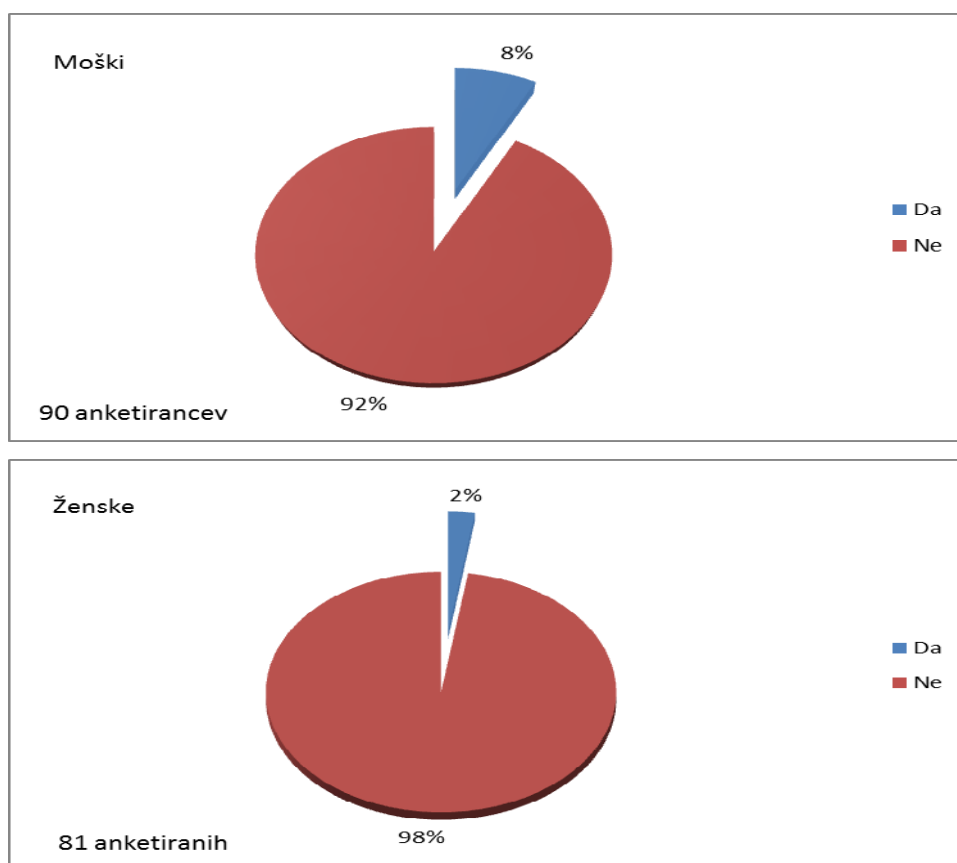
V primeru izvedbe projekta pa ne smemo zanemariti dejstva, da si velika večina želi zeleno ureditev, v okolici študentskega kampusa, ter v prihodnosti nek skupen zunanji prostor, v samem jedru študentskega kampusa. Prostor, ki bi bil namenjen druženju ali izvajanju ob študijskih dejavnosti.

Glede pohodnih poti oz. pločnikov v omenjeni okolici in vprašanja ali so urejene dobro, oz. v skladu s predpisi o ureditvi cestnega prometa, pa so mnenja ločena. Se pa 75 odstotkov anketiranim, zdi smiselna postavitev ovir za umiritev prometa na sami ulici, s čimer bi pripomogli k povečani varnosti vseh, predvsem pa pešcev.

75 odstotkom anketiranih, se zdijo dostopne poti in mesta za intervencijska vozila, slabo urejena in neprimerna za dostop v primeru nesreče.

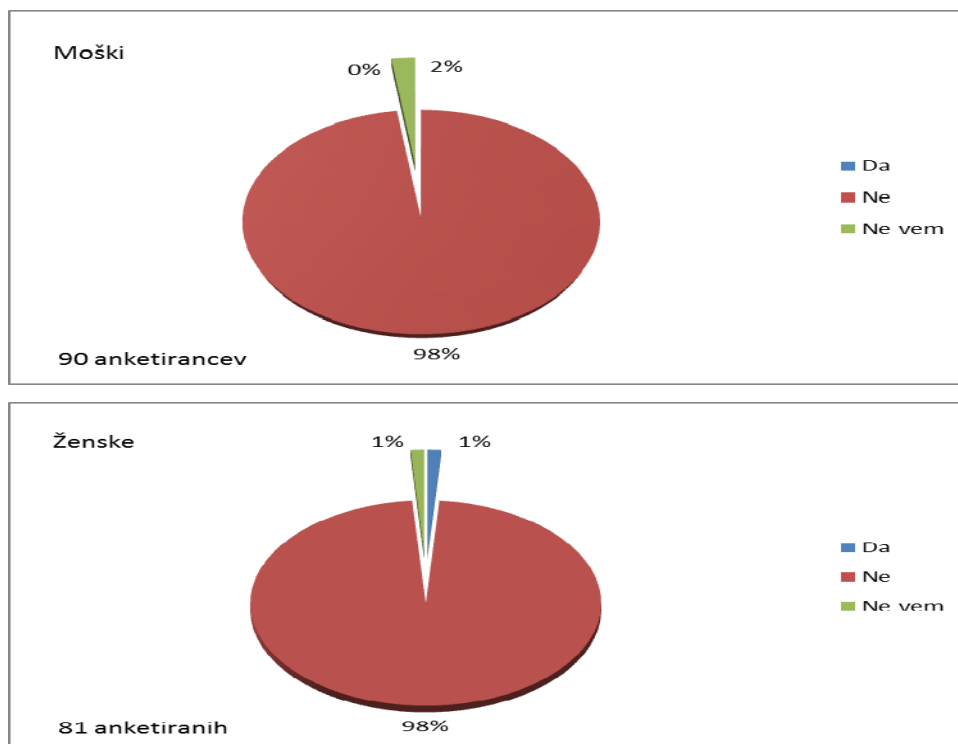
Pri vprašanju urejenosti kolesarnice v samem kampusu, so mnenja deljena. 78 odstotkov moških je mnenja, da je urejena dobro, na drugi strani s tem soglaša, le 56 odstotkov žensk.

Skoraj 90 odstotkom anketiranih, pa se zdi trenutna postavitev ekoloških otokov za odlaganje odpadkov dobra.



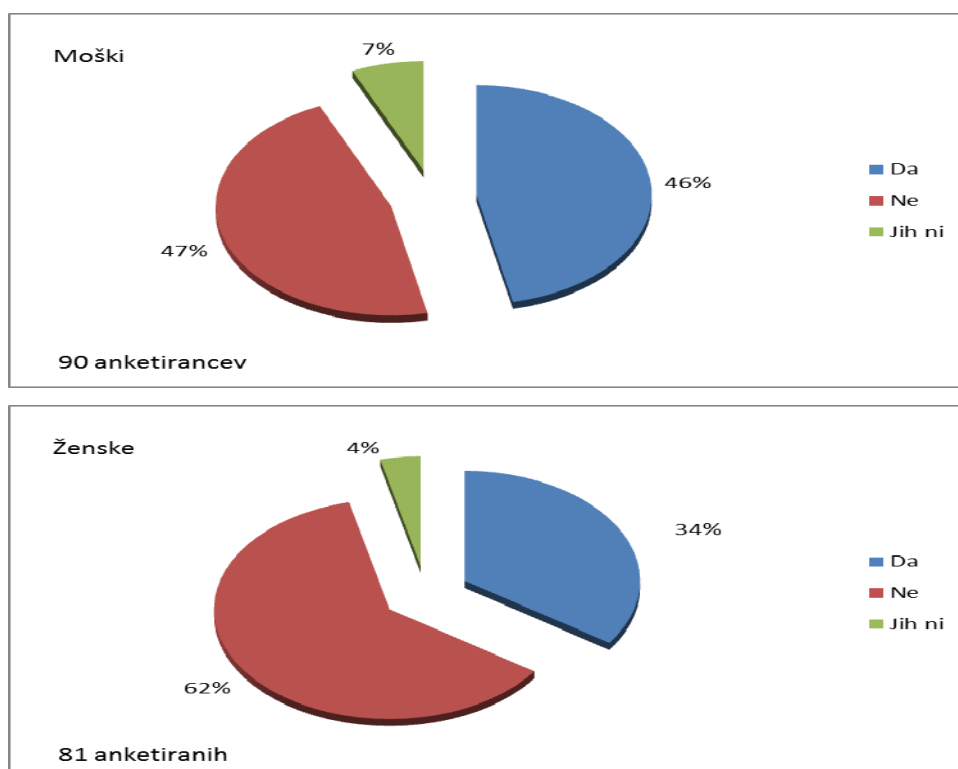
Grafa 1a in 1b: Ali ste zadovoljni s trenutno ureditvijo v študentskem kampusu in njegovi okolici?

Vir: Lasten



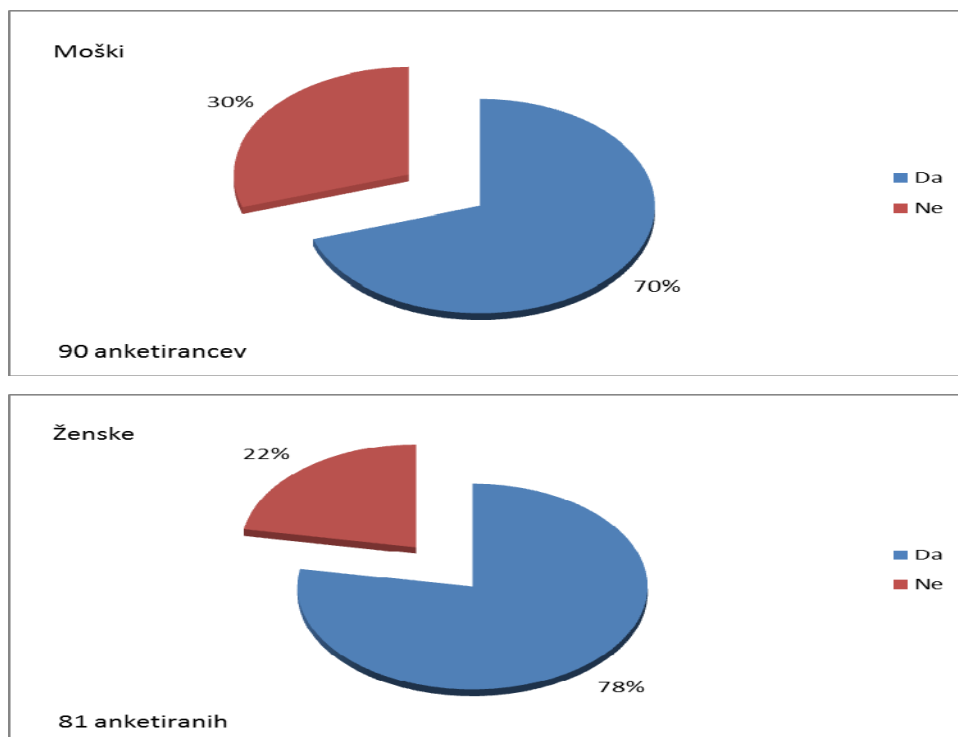
Grafa 2a in 2b: Ali se vam zdi dovolj parkirnih mest za stanovalce študentskega kampusa na Tyrševi ulici?

Vir: Lasten



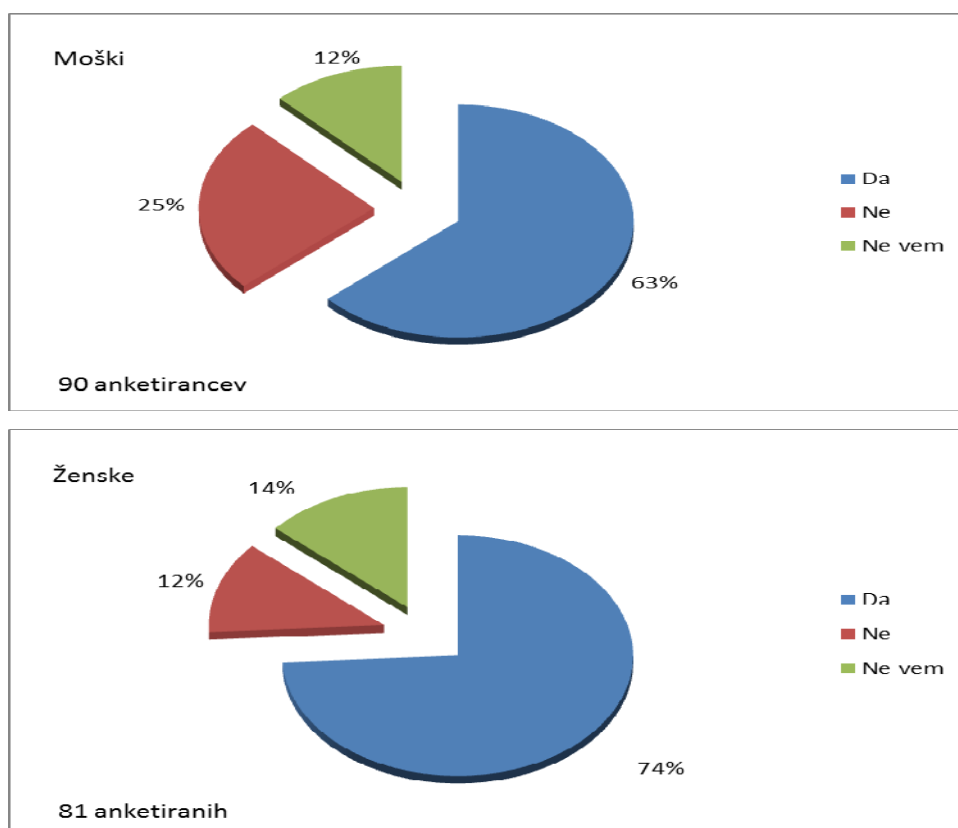
Grafa 3a in 3b: Ali se vam zdi, da so pločniki v omenjeni okolici, urejeni dobro oz. v skladu s predpisi o ureditvi cestnega prometa?

Vir: Lasten



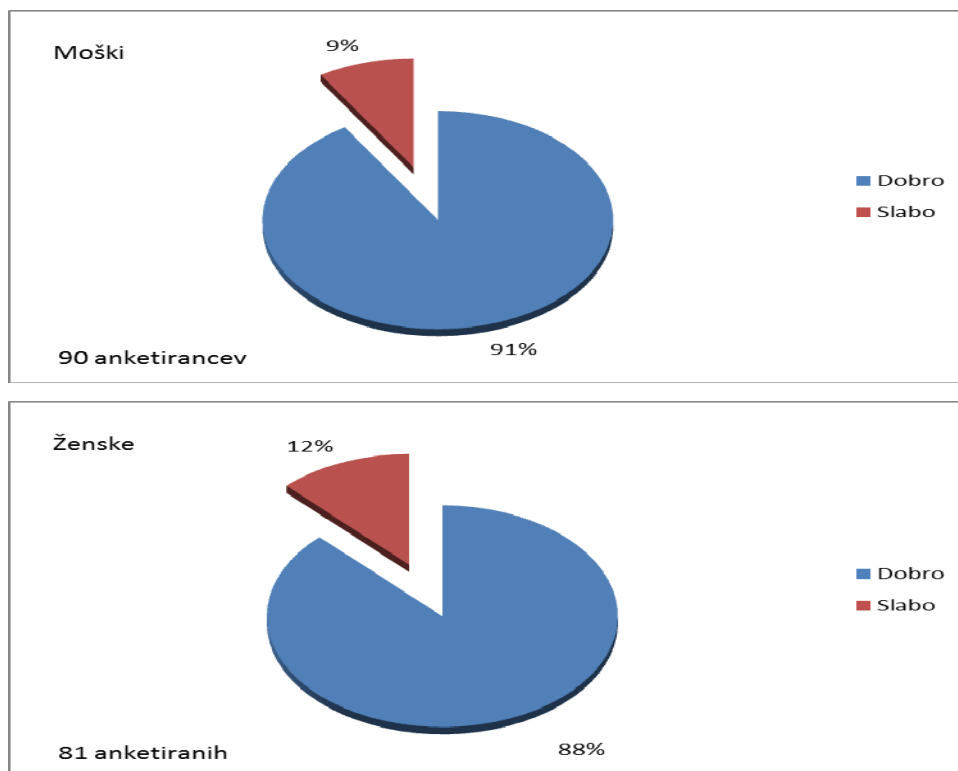
Grafa 4a in 4b: V primeru postavitve ovir za umiritev prometa na sami ulici, bi pripomogli k povečani varnosti vseh, predvsem pa pešcev. Ali se vam zdi to smiselno?

Vir: Lasten



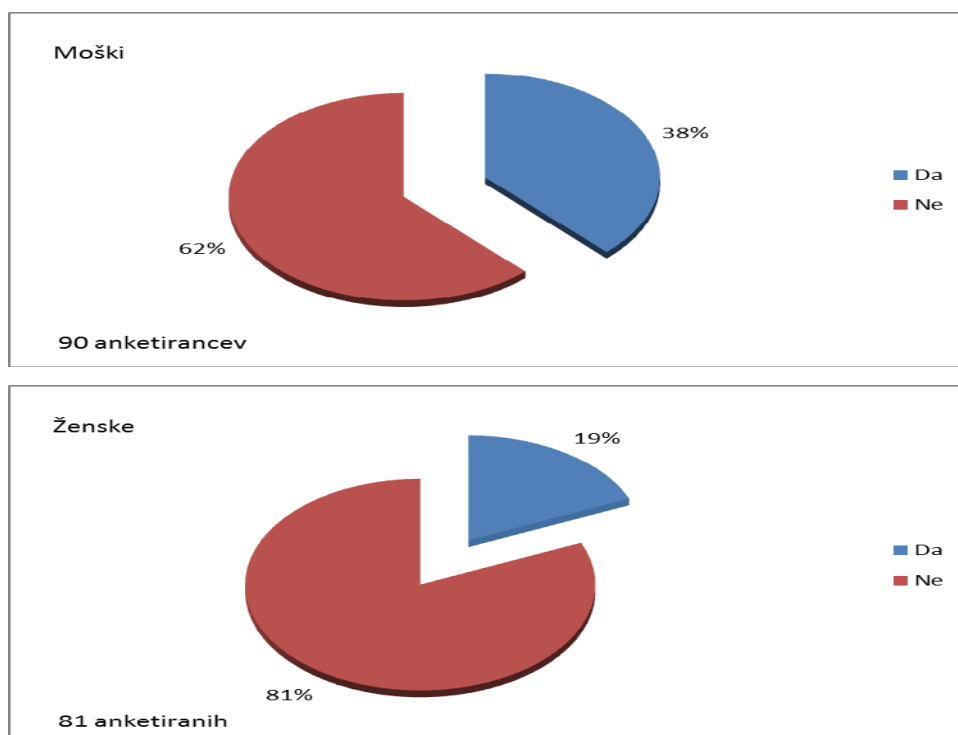
Grafa 5a in 5b: Bi želeli zeleno ureditev v okolici študentskega kampusa?

Vir: Lasten



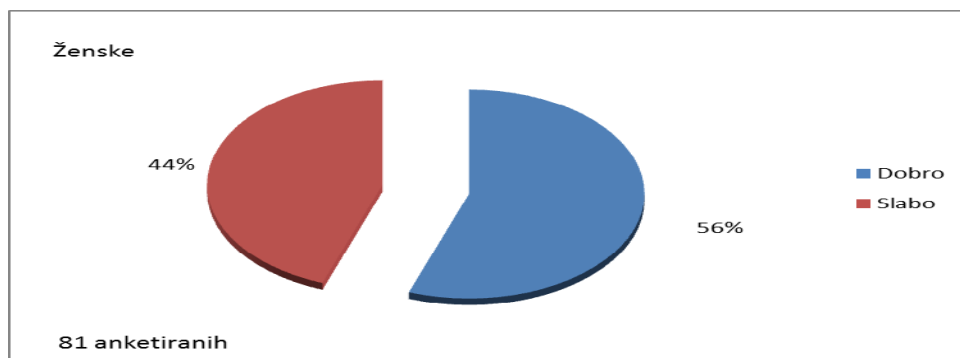
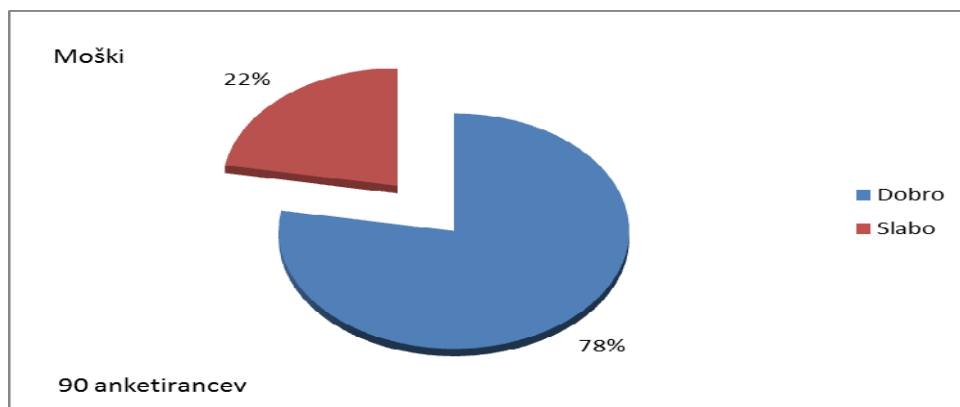
Grafa 6a in 6b: Se vam zdi postavitve ekoloških otokov za odlaganje odpadkov v sami okolici dobra?

Vir: Lasten



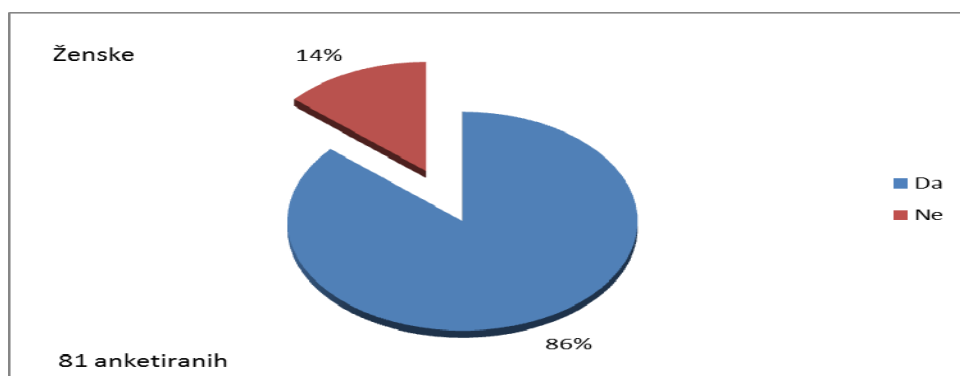
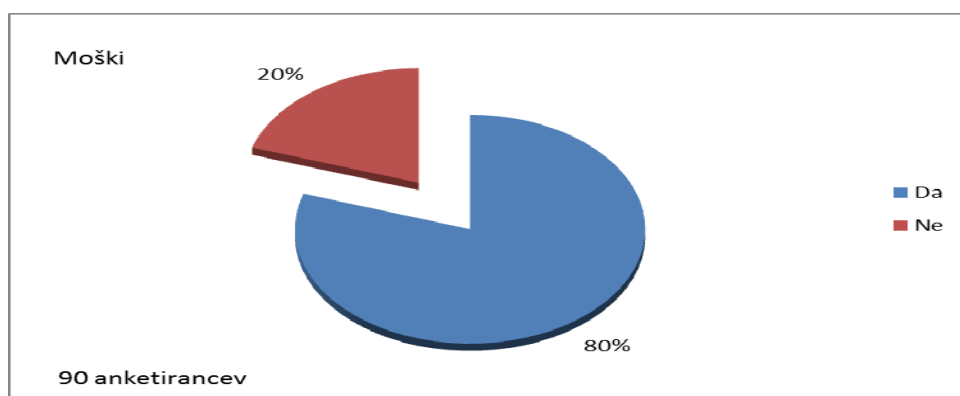
Grafa 7a in 7b: Se vam zdijo dostopne poti in mesta za intervencijska vozila dobro urejena?

Vir: Lasten



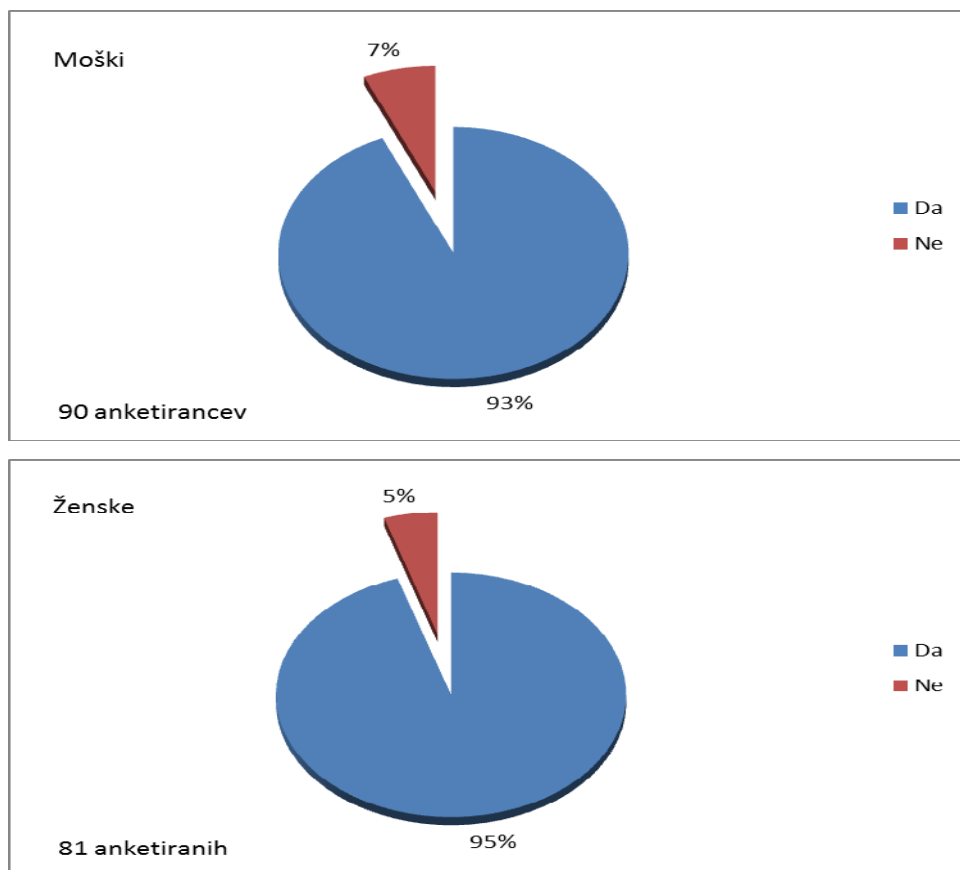
Grafa 8a in 8b: Kako se vam zdi urejena kolesarnica v samem kampusu?

Vir: Lasten



Grafa 9a in 9b: Bi v prihodnosti želeli nek zelen skupni zunanji prostor za druženja, v samem jedru študentskega kampusa?

Vir: Lasten



Grafa 10a in 10b: Se vam zdi, da bi bila nova ureditev okolice in prometne infrastrukture na Tyrševi ulici in Ob Parku, smiselna in potrebna?

Vir: Lasten

8 ZAKLJUČEK

Ko ljudje govorimo ali kaj pišemo o mestu Maribor, vedno zraven poudarjamo dejstvo, da je to univerzitetno mesto.

Res je! Mesto Maribor je univerzitetno mesto in ne samo to, leta 2012 bo Maribor za nekaj časa postal tudi kulturna prestolnica Evrope. V naslednjem letu, pa bo mesto gostilo študentske zimske olimpijske igre oz. tako imenovano Univerzijado 2013.

Zaradi omenjenega že lahko opazimo določene spremembe znotraj samega mesta in njegove okolice. Ureja se infrastruktura, sanirajo najbolj problematične cestne odseke, gradijo nove objekte, izvajajo se novi prometni režimi, dimenzionirajo nove peš cone in parke in še bi lahko našteval.

Zaradi vsega zgoraj naštetega sem mnenja, da bi si lahko tudi študentska populacija glede na to, da je Maribor univerzitetno mesto, odrezala svoj kos pogače. S tem imam v mislih predvsem ureditev območja v študentskem kampusu pri Mestnem parku. Obstoječe stanje je glede na današnji čas neurejeno in na nekaterih mestih dotrajano ter zato potrebno preureditve in sanacije.

Problem, ki se vedno pojavi kot prvi, je kapital oz. vložena denarna sredstva. Ob tem skoraj vedno naletimo na negativne odgovore odgovornih. Za takšen projekt je potreben rebalans mestnega proračuna, projekt ne upravičuje tega ali onega, projekt je neprimeren ipd.

Dejstvo je, da bi ob dobri kalkulaciji vloženega kapitala in nekaj pridobljenimi sredstvi iz razpisov Evropskih skladov, lahko z levo roko opravili z omenjenim problemom. Prav tako pa bi bilo potrebno razmisliti o tržni naravnosti za uporabo urejenih parkirnih površin. Ob zagotavljanju zadostnega števila pokritih parkirišč, ki so dodatno varovana z video nadzorom, menim, da bi vsak lastnik jeklenega konjička z veseljem plačeval simbolično mesečno parkirnino.

Edini problem, ki ga vidim v prihodnosti, lahko nastane z odkupom zemljišč, na samem območju obdelave, ki so v lasti posameznikov ali organizacij.

Pri vsem skupaj pa ne gre zanemariti tudi dejstva, da bi s posegom pridobili na zagotavljanju varnosti pešcev in kolesarjev, zagotovili nemotene dostope in mesta za interventna vozila v primeru nesreče, končno omogočili nemoten dostop za dostavna vozila, določili parkirišča za zaposlene in še marsikaj.

Z zasaditvijo in zeleno ureditvijo dvorišča študentskega kampusa pa bi le tega zbližali z naravo. Tudi najmanjše površine lahko s premišljenim načrtom, kvalitetno izvedbo in izborom rastlin, ter kasnejšo oskrbo, domiselno uredimo.

Urejena okolica je še kako pomembna za kvalitetno bivanje, počutje, oddih in opazovanje narave skozi vse letne čase. Študenti pa bi s tem pridobili tudi primerno mesto za ob študijske dejavnosti.

9 UPORABLJENA LITERATURA IN VIRI

LITERATURA:

1. Franca, T.: *Načrt razvoja mirujočega prometa na območju občine Piran*, 2009.
2. Kangler, F.: *Odlok o ureditvi cestnega prometa mestne občine Maribor*, št. 34001-411/2006 0800 DPO, 2007.
3. Rajić, B.: *Varstvo okolja in urejanje prostora*, Academia, Maribor, 2008.

INTERNETNI VIRI:

1. <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=20011144>, 5.11.2010
2. <http://www.uradni-list.si/1/objava.jsp?urlid=200263&stevilka=3046>, 5.11.2010
3. http://www.almont.eu/index.php?Itemid=88&id=75&option=com_content&task=view, 5.11.2010
4. <http://www.almont.si/ostala-ponudba/parkirne-ovire/>, 5.11.2010
5. <http://www.carshell.eu/pages/sl/predstavitev.php>, 5.11.2010
6. <http://www.stud-dom-lj.si/si/domovi/domski-red/pravilnik-promet/>, 5.11.2010
7. <http://www.garaze.si/>, 5.11.2010
8. <http://www.tridom.si/o-podjetju>, 5.11.2010
9. <http://www.lesnik-slo.com/kolesarnice>, 5.11.2010
10. http://marjetica.komunalakoper.si/index.php?page=static&item=80&get_treeroot=1, 5.11.2010
11. <http://www.komunala-trbovlje.si/zanimivosti.php?status=SHOW&id=92>, 5.11.2010