

PROGRAM – PROMETNA POLITIKA

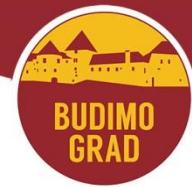
Promet je važan čimbenik funkcioniranja prostora u razvoju gospodarstva i društva u cjelini. U okolnostima kada smo ograničeni postavljenim prostornim uvjetima i novim izazovima potrebno je definirati način funkcioniranja postojeće prometne potražnje i pravce razvoja u budućnosti. Naravno, svi ti odgovori moraju biti usuglašeni sa strogim pravilima prihvatljivim za okoliš, niskim emisijama CO2 i niskom emisijom buke, a lokalnu mobilnost mora se postaviti u vezu sa regionalnim multimodalnim vezama radi promicanja održive mobilnosti. U Varaždinu, kao i u većini urbanih sredina, prometni problemi nastaju kao posljedica infrastrukture koja je građena prije pedeset i više godina, i koja se ne može nositi s naglim povećanjem broja motornih vozila.

Prometna politika platforme Budimo grad zasnovana je na europskim smjernicama Održive urbane mobilnosti koja u svom predgovoru kaže:

„U svijetu koji se brzo mijenja, sretni smo što vidimo kako se povećava angažman lokalnih vlasti i dionika ka čistijoj i održivijoj urbanoj mobilnosti. Smanjivanje prometa direktno je povezano sa smanjenjem zagađenja zraka i buke, prometnih zagušenja i nesreća, a istovremeno povećanje kvalitete života u našim gradovima prioritet je mnogih gradonačelnika. Danas više no ikad, svi trebamo bolje uvjete za hodanje i biciklizam, učinkovit javni i zajednički prijevoz, multimodalne čvorove, a sve podržano pametnim digitalnim rješenjima. Najbolji način da se to dogodi je kombiniranje sjajnih ideja i inovativne mjere uz političku potporu i uključivanje ljudi kroz sveobuhvatno planiranje mobilnosti.....“

Za razliku od dosadašnjeg rješavanja problema, koji je bio usredotočen na promet, želja nam je napraviti pomak u fokusu na korisnike, nas građane, dok objekt planiranja više ne smije biti protočnost prometa i njegova brzina, već dostupnost i kvaliteta života, što osobito uključuje socijalnu jednakost, kvalitetu zdravlja i okoliša te ekonomsku održivost. Planiranje budućih prometnih rješenja mora uključivati sve dionike kroz transparentan i participativan pristup. Povećanje atraktivnosti nemotoriziranih oblika prometovanja, njegova sigurnost i implementacija pametnih e-rješenja biti će okosnica ove Prometne politike.

Svaki je razvoj potrebno oblikovati kroz analizu stanja. Takvu analizu stanja za naš grad je dao projekt „City Walk“. Za osnovne nedostatke stanja urbane mobilnosti njime su detektirani nepropisno parkiranje, loše stanje pješačke infrastrukture, nedovoljno razvijena biciklistička mreža, veliki broj krađa bicikla, loše stanje javnog prijevoza, prometna zagušenja na prilazima



gradu, kratkoročno parkiranje u blizini škola, neodgovarajuće određene kategorije parkirališnih zona...

Stoga će platforma Budimo grad u svojim nastojanjima za poboljšanje mobilnosti posebnu pažnju posvetiti:

- Povećanju sigurnosti pješaka
- Razvoju biciklističke mreže i sigurnosti biciklista/bicikla
- Razvoju učinkovitog javnog prijevoza
- Edukaciji korisnika
- Rješavanju problema motoriziranog prometa u mirovanju (parkiranje)
- Poboľšanima prometne infrastrukture

POVEĆANJE SIGURNOSTI PJEŠAKA

Pješačenje smatramo tradicionalnim oblikom kretanja ljudi, ali u današnjem užurbanom načinu života i gradova prilagođenim motoriziranim oblicima kretanja pješaci predstavljaju najmanje zaštićenu skupinu u prometu i stoga zahtijevaju poseban tretman i mjere kako bi se broj stradalih značajno smanjio. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije svaki četvrti smrtni slučaj u cestovnom prometu odnosi se na pješake, dok u Europi svake godine gine oko 8000 pješaka, a čak četvrtina njih na pješačkim prijelazima.

Kako bismo povećali sigurnost pješaka u prometu te građanima Varaždina ovaj oblik mobilnosti učinili privlačnijim, platforma Budimo grad zalagat će se za:

- *Fizičko onemogućavanje parkiranja motornih vozila na nogostupima (stupići, betonske prepreke...)*
- *Osiguravanje nesmetanog kretanja za osobe sa specifičnim teškoćama*
- *Uklanjanje tipkala za zelena svijetla za pješake i bicikliste – uzrokuju duža čekanja pješaka i biciklista na semaforima*
- *Promjena intervala na semaforima na način da se prednost daje pješacima i biciklistima*



- *Obnova oštećene pješačke infrastrukture uključujući postavljanje urbane opreme i adekvatno hortikulturno uređenje i rasvjetu, raspored spremnika za otpad na način da ne ometa tokove pješaka - do sada je često obnova nogostupa zanemarena prilikom obnove kolnika.*
- *Uklanjanje označenih parkirnih mjesta sa svih nogostupa gdje nije omogućen prolaz pješacima, ali i osobama sa specifičnim teškoćama.*
- *Fizičko i svjetlosno isticanje obilježenih pješačkih prijelaza (suženje kolnika, povišenje pješačkih prijelaza, pojačano noćno i tretptajuće osvjetljenje pješačkih prijelaza)*
- *Zone smirenog prometa u svim stambenim četvrtima (maksimalna brzina 30km/h)*
- *Centar grada = pješačka zona (zabrana motoriziranog prometa u Stepinčevoj, Šenoinoj, Kukuljevićevoj, Pavlinskoj i na Trgu slobode)*
- *Edukacija djece u okviru osnovnoškolskog obrazovanja*
- *Dan pješaka = dan u kojem bi se u širem centru onemogućilo kretanje motornim vozilima.*
- *Semafori na pješačkim prijelazima u blizini škola*

Ovim mjerama značajno bi se podigla sigurnost kretanja pješaka kao najranjivije skupine u prometu i stimuliralo pješachenje te povećala opća sigurnosti u prometu, što ima dvostruku prednost jer s jedne strane se poboljšava zdravlje, zahvaljujući aktivnom životu, a s druge strane se smanjuje emisija štetnih plinova zbog smanjene upotrebe motornih vozila.

BICIKLISTIČKA MREŽA I SIGURNOSTI BICIKLISTA/BICIKLA

Iako su napravljeni određeni koraci prema razvitku biciklističkog prometa, a Varaždin je odavno prepoznat kao „grad bicikla“, kreiranje učinkovite biciklističke infrastukture (čitaj: mreže) nije se postiglo. Pravilnik o biciklističkoj infrastrukturi donesen je 2016. godine te je jedinicama lokalne samouprave dao tri godine za usklađivanje, dok su se sva nova rješenja trebala graditi u skladu s njim. Na žalost, u proteklih nekoliko godina bili smo svjedoci čudnih rješenja koja su destimulirala biciklistički promet u gradu. Izbacivanje biciklista iz centra, Anina, nadvožnjak u Gospodarskoj, rotor u Biškupcu samo su neki od primjera izvedbe mimo pravilnika. Pravilnikom utvrđeno načelo cjelovitosti kaže kako se cjelovitost biciklističke mreže osigurava međusobnim povezivanjem biciklističkih prometnih površina u biciklističku mrežu i njihovom integracijom u cestovnu mrežu. Ono za što će se zalagati platforma Budimo grad upravo je to povezivanje te izgradnja smislene mreže biciklističkih staza, traka, putova i cesta. Ovo povezivanje izvedivo je kroz smanjivanje površina rezerviranih za motorizirani promet i kreiranjem glavnih biciklističkih



koridora koji će povezati sve dijelove grada te omogućiti jednostavno kretanje biciklom, bez zaustavljanja, silazaka i guranja bicikla. Da bi se osiguralo takvo kretanje, neophodno je izvesti biciklističke staze i trake za dvosmjerni promet biciklima na sljedećim potezima:

- *Podravska – Koprivnička – Optujska*
- *Optujska – Vrazova – Zrinskih i Frankopana – Zagrebačka*
- *Kučan – Vilka Novaka – Anina – Stepinčeva – Šenoina – Kurelčeva*
- *Jalkovečka – Cesarčeva – Preradovičeva – Kukuljevičeva – Međimurska*
- *Kolodvorska, Hallerova, Braće Radić*
- *Unatarnjim prstenom: Vrazova – Cesarčeva – Preradovičeva – Nazorova*
- *Vanjskim prstenom : Koprivnička – Optujska – G. Krkleca – R. Hercega – B. Radić – M. J. Zagorke – M. Krleža – F. Supila – J. Merlića – R. Boškovića*
- *U centru grada, uključujući i Trg kralja Tomislava, omogućiti kretanje biciklom*

Na navedenim koridorima biciklistički promet treba biti u podređenom položaju u odnosu na pješački, ali u povlaštenom u odnosu na individualni motorizirani promet.

Sigurnost biciklista od posebnog je značaja. Stoga je sve prijelaze biciklističkih staza preko kolnika potrebno obilježiti u skladu s pravilnikom, a na raskršćima prometnica u kojima se biciklistički promet vodi u istoj razini s motoriziranim potrebno je izraditi tkz. „bike boxove“. U ulicama s jednosmjernim prometom potrebno je uvesti kontra smjer za biciklistički promet.

Edukacija biciklista također je značajan oblik podrške zajednice. U sklopu osnovnoškolskog obrazovanja potrebno je uvesti obaveznu edukaciju i treninge spretnosti. Jedna od mjera koje bi grad trebao donijeti je i obavezna besplatna nabava kaciga za djecu što bi pridonijelo povećanju sigurnosti najmlađih biciklista te promoviralo kulturu bicikliranja kod najmlađih. Prilikom izgradnje biciklističke mreže, osobitu pozornost potrebno je obratiti na sigurne koridore biciklističke staze koji vode do osnovnih škola.

Sigurnost bicikla također je vrlo značaja. Učestale krađe bicikala odvraćaju građane od njihovog korištenja u gradskom prometu. Platforma Budimo grad zalagat će se za izgradnju velikih, nadziranih, natkrivenih, biciklističkih parkirališta na najmanje četiri lokacije u gradu (Kapucinski trg, Gajeva, Pavlinska, Željeznički kolodvor) i veći broj manjih uz sve važne javne objekte (knjižnice, škole, domovi zdravlja, sportski objekti i dr.) opremljenih u skladu s Pravilnikom te



prilagođenih prostoru u kojem se postavljaju, pri čemu mogu biti dodatna vrijednost prostora u kojem se nalaze (npr. svaki kvart drugačije klamerice, uz konzultaciju konzervatorskog odjela za centar grada).

Grad bi se trebao obvezati na sufinanciranje modernih sustava zaključavanja (T-lock...) te obilježavanje bicikala registarskim naljepnicama u okviru Bic-reg registra, a programi sufinanciranja nabave i servisa bicikla bili bi nastavljani.

Jedan od oblika promicanja biciklističkog prometa, za koji će se zalagati Platforma, je i sustav dijeljenja bicikla (Bike&Ride). Postaje sustava potrebno je postaviti u blizini mjesta od povećanog interesa građana te Park&Ride parkirališta (više o njima u dijelu programa vezanog uz motorizirani promet u mirovanju).

Naravno, Platforma ne želi nametati ova rješenja bez prethodne pune participacija građana i udruga kroz koje biciklisti djeluju. Promocija bicikliranja u školama, ali i široj zajednici, od velikog je značaja prihvaćanju bicikliranja kao jednom od modova suvremene mobilnosti i put ka kreiranju održivog društva. Možda smo danas daleko od uvrštavanja na Kopenhašku listu (lista naj-bike gradova), ali neka nam cilj bude ulazak na nju.

UČINKOVITI JAVNI PRIJEVOZ - INTEGRACIJA SVIH VIDOVA MOBILNOSTI

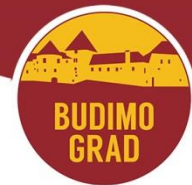
Veća gustoća automobilskeg prometa u gradovima dovodi do povećanja troškova održavanja prometnica, smanjuje kvalitetu života stanovnika u gradu i okolici (gubitak vremena u prometnim gužvama, buka, zagađenje zraka) i direktno utječe na štete uzrokovane klimatskim promjenama (smatra se da 25% stakleničkih plinova potječe iz prometa). Uz nemotorizirane vidove prometa kao glavno rješenje nameće se javni prijevoz. Uloga javnog prijevoza je još značajnija na regionalnoj razini gdje se uvođenjem integriranog prijevoza putnika s naglaskom na integraciji svih prijevoznika, uz okosnicu koju čini željeznički prijevoz, smanjuje potreba za dnevnim migracijama automobilima, i samim time smanjuje pritisak na cestovnu mrežu i parkirna mjesta u gradu. Uz jedinstvenu kartu dobivamo mobilno stanovištvo koje, neovisno posjeduje li osobni automobil ili ne, može uživati u prirodnim znamenitostima u okolici. I još važnije, mobilno stanovištvo koje neovisno o mjestu stanovanja može koristiti sve resurse – od društvenih i sportskih do ugostiteljskih – koje grad Varaždin nudi. U listopadu 2016. grad Varaždin dobio je javni gradski prijevoz. Koncesijskim ugovorom s poduzećem Vincek utvrđeno je pet linija i u RH najniža cijena karte u javnom prijevozu, 2,99 kn, sa željom da građani u što većem obimu prihvate javni prijevoz. Na žalost, to se nije dogodilo. Javni prijevoz i dalje je

daleko najmanje upotrebljavani oblik prijevoza, što je potvrđeno i u okviru projekta „City Walk“. Vrlo mali broj građana upotrebljava ovaj oblik prijevoza, u što se možemo osvjedočiti i sami ako povremeno bacimo pogled na koncesionarove autobuse. Glavni uzrok toj maloj uporabi nalazi se u nepovezanosti i nejasnoj definiciji linija, malom broju polazaka (10 puta tijekom dana) te neoznačenosti postaja.

Stoga je platforma Budimo grad javni prijevoz prepoznala kao okosnicu u rješavanju nastalih, ali i nadolazećih problema vezanih uz uporabu individualnog motoriziranog prijevoza, osobito na njegov oblik u mirovanju (parkiranje). Svoje viđenje učinkovitog javnog prijevoza vidi kroz:

Potpuru projektu integriranog prijevoza putnika na području sjeverne Hrvatske čime Varaždin postaje administrativno, gospodarsko i kulturno središte lako dostupno svima

- *Razvoj javnog prijevoza na području grada Varaždina koji se nadovezuje na regionalnu mrežu*
- *Jasno definiraneje linije koje povezuju krajnje gradske točke (Hrašćica, Banfica, Aerodrom, Zbelava, Črnc, Jalkovec, Gojanec) s odredištima kojima teži velik broj stanovnika*
- *Učestalo kretanje (razmak između linija ne bi smio biti veći od 30 minuta)*
- *Radno vrijeme od 5:00 do 23:00 (ili 1:00, prema potrebi) kako bi se pokrile potrebe za radnim putovanjima (putovanja sa svrhom odlaska i dolaska s posla, odlazak u školu i sl.)*
- *Udaljenost stanica maksimalno 500 m – izrada tipskih rješenja u skladu sa suvremenim trendovima – ozelenjeni krovovi stajališta, sustavi za informiranje putnika, vifi id*
- *Korištenje pametnih e-rješenja (interaktivne mape, e-karte, sustav informiranja)*
- *Prihvatljiva cijena prijevoza (kako pojedinačne, tako i mjesečne karte) – razmotriti i mogućnost besplatnog prijevoza*
- *Integracija sustava javnih bicikla u sustav javnog prijevoza (uključujući i e-bicikle)*
- *Nabava ekološki prihvatljivih vozila (npr. električni autobusi) prilagođenih osobama smanjene pokretljivosti, roditeljima s malom djecom, slijepim i slabovidnim osobama itd.*
- *Stalnu senzibilizaciju javnosti o potrebi za korištenjem javnog prijevoza (škole, besplatni dani...)*



U ostvarenju ovog plana posebnu ulogu treba imati Fond za pravednu tranziciju kao dio paketa mjera europskog zelenog plana. Ovaj Fond je namijenjen za potporu regijama koje se suočavaju sa znatnim socioekonomskim izazovima u postizanju klimatske neutralnosti, kao što je prelazak na javni prijevoz bez ispuštanja CO2 u gradovima.

Plan platforme Budimo grad na tragu je ciljeva postavljenih na razini EU: održivi grad mora imati atraktivne otvorene javne prostore i promicati održivu, uključivu i zdravu mobilnost. Mobilnost bez automobila mora postati privlačnija, uz stalno favoriziranje multimodalnih sustava javnog prijevoza.

Dakako, svi ovi planovi moraju biti komunicirani s građanima i bez njihove participacije ne smije se ulaziti u konačna rješenja, a kod planiranja javnog prijevoza važno je imati na umu da financijski utjecaj na sredstva grada i građana mora biti minimalan.

EDUKACIJA MLADIH

Stvaranje navika odgovornog društvenog ponašanja zadaća je i odgovornog društva. U istraživanju HAK-a provedenom od strane GfK o rizicima s kojima se roditelji susreću u nižim razredima osnovnoškolskog obrazovanja, sigurnost u prometu je bila na drugom mjestu, odmah iza bolesti djece. Smanjenje rizika moguće je postići poboljšanjem infrastrukture, ali i edukacijom, stoga je od presudne važnosti za sigurnost prometa komunicirati te dobre navike od najranije mladosti. Počevši od vrtićke dobi, bitno je djecu educirati o prometnim pravilima, ugrozama, dobrom ponašanju te ih uvoditi u promet, a edukaciji se treba pristupiti na djeci prihvatljiv i razumljiv način koji djeci neće biti zamoran, već zanimljiv i zabavan.

Platforma Budimo grad zalagat će se za programe Sigurnosti prometa na svim razinama obrazovanja. To obrazovanje treba biti organizirano od strane strukovnih obrazovnih institucija, Ministarstva unutrašnjih poslova i udruga koje djeluju u prometu. U sklopu tih programa Grad bi financirao nabavu reflektirajućih trakica/predmeta koji povećavaju vidljivost biciklista noću, prve biciklističke kacige i provodio škole sigurne biciklističke vožnje, organizirao natjecanja i biciklijade za najmlađe, dijelio vaučere za nabavku bicikla i njihov popravak.

Većina ovih programa postoji i danas, ali ih treba povezati u smisleni i dobro organizirani program te osigurati njegovu provedbu i financiranje.



RJEŠAVANJE PROBLEMA MOTORIZIRANOG PROMETA U MIROVANJU (PARKIRANJE)

Platforma Budimo grad provela je početkom godine među građanima Varaždina anketu o njihovom viđenju stanja i problema na području grada. Gotovo svaki treći anketirani građanin kao jedan od većih problema u gradu detektirao je problem parkiranja. Ovaj problem osobito je potenciran u dijelovima grada sa višestambenim objektima (Trakošćanska, Đurek, Bronx, Banfica..)

Cilj održive prometne politike platforme Budimo grad je smanjenje prometnih opterećenja. Ovo smanjenje moguće je provesti prvenstveno smanjenjem individualnog motoriziranog prometa kroz programe održive mobilnosti (pješačenje, bicikliranje, javni prijevoz) te svrsishodnom parkirnom politikom.

Kako je jedan od ciljeva Platforme smanjenje individualnog motoriziranog prometa, to će zasigurno kao posljedicu imati redefiniranje koncesijskog ugovora. Novi ugovor mora ići u pravcu smanjenja broja uličnih parkirnih mjesta, osobito na mjestima gdje je potrebno zaštititi pješački i biciklistički promet i povećanja broja parkirnih mjesta u javnim garažama, te omogućavanja besplatnog parkiranja u blizini mjesta stanovanja.

Prvi dio mjera parkirne politike vezan je uz uspostavu učinkovitog javnog prijevoza, čime će se smanjiti pritisak motornih vozila dnevnih migranata na grad.

Drugi dio mjera odnosi se na izgradnju javnih garaža. Generalni urbanistički plan odredio je njihove pozicije. Prva u nizu javnih garaža treba se sagraditi na prostoru Trga bana Jelačića. Nakon provođenja ostalih mjera i izgradnje te garaže, potrebno je ponovo valorizirati potrebu za daljnjom izgradnjom garaža i to na raskršću Preradovićeve i Kolodvorske te iza Okružnog zatvora (produžetak Trakošćanske). Ove garaže trebalo bi prije svega pokušati graditi na komercijalnoj osnovi, bez angažiranja proračunskih sredstava.

Treći dio mjera odnosi se na omogućavanju besplatnog parkiranja u zonama stanovanja. Ta mjera dozvolila bi tzv. kratko parkiranje (1-2 sata) za sve stanovnike bez naplate, dok bi bez vremenskog ograničenja ono bilo dopušteno stanovnicima ulice ili određenog područja, a za ostala vozila nakon završetka vremena kratkog parkiranja vršila bi se naplata. Uvođenje zone dogovaralo bi se sa stanovnicima određenog područja/ulica. Također, lokalno stanovništvo želimo uključiti u rješavanje nedovoljnih kapaciteta parkirališta primjenom izgradnje montažnih garaža, otkupom zapuštenih prostora i dogradnjom parkirališta.

Promjena koncesijskog ugovora mora ići i u pravcu različite cijene naplate po satu. Tako se gotovo sigurno, u svrhu destimuliranja individualnog motoriziranog prijevoza, može očekivati



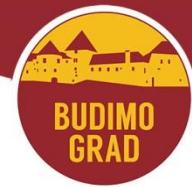
dizanje cijene u prstenu oko pješačke zone, ali i smanjenje cijene u ostalim područjima i javnim garažama. U svrhu promicanja nabave ekološki prihvatljivih vozila, parkiranje takvih vozila također treba imati povlaštenu cijenu, koja se djelomično može subvencionirati kroz najam prostora za e-punionice.

POBOLJŠANJA PROMETNE INFRASTRUKTURE

Prometna infrastruktura u Varaždinu je ogledalo vremena kada je građena. U najvećem broju slučajeva postojeća se infrastruktura ne može mijenjati na način da zadovolji sve oblike mobilnosti, stoga promjene moraju biti diktirane novom prometnom hijerarhijom u kojoj je na vrh piramide stavljeno pješčenje koje ima prednost pred bicikliranjem, javnim prijevozom te individualnim motoriziranim prometom.

Sva poboljšanja koje Platforma predlaže imaju za cilj lakšu dostupnost svim dijelovima grada sukladno novoj prometnoj hijerarhiji, a na tragu su nekih od rješenja koje daje postojeći GUP.

Većina stanovnika grada će za najveći prometni problem detektirati Kućansku rampu. Ta „crna“ točka gradskog prometa nastala je gradnjom pothodnika u Ulici Pavleka Miškine i već 35 godina onemogućava građanima nesmetani dolazak ili odlazak u istočni dio grada. S povećanjem broja motornih vozila i izgradnjom stambenog naselja u Koblenzovoj, rastao je i problem. Prijašnje gradske uprave pokušavale su problem riješiti semaforizacijom raskršća, dok je posljednja uprava predložila gradnju podzemnog rotora. Platforma smatra da se taj problem ne može riješiti kroz realizaciju ovog projekta, a bez prethodne konzultacije s cijelim nizom struka: prometne, građevinske, urbanističke - u protivnom, gužve se mogu nastaviti, samo ovaj puta u podzemnom rotoru na etaži -1. Isto tako smatramo da se optimalno rješenje može postići samo suradnjom s HŽ Infrastrukturu koja upravlja željezničkim kolodvorom. Potrebno je uskladiti provođenje rješavanja povezivanja istočnog dijela grada s potrebom rekonstrukcijom i osuvremenjivanjem željezničkog kolodvora. Potrebe za povezivanjem istočnog dijela grada s centrom, planirano uvođenje integriranog prijevoza putnika, GUP-om predviđeno izmještanje željezničkog teretnog terminala (2006. godina), sve su to parametri koje ćemo uvažiti prilikom donošenja konačne odluke. Izmještanjem teretnog terminala bi se otvorio prostor za realizaciju čitavog niza dugoročnih prometnih i urbanističkih rješenja sa krajnjim utjecajem na kvalitetu života svih građana grada i, potencijalno, stavio Varaždin na mapu intermodalnih robnih čvorišta.



Zagušenje prometa u centru grada veliki je problem u jutarnjim i popodnevnim vršnim satima. Veliki dio prometa odvija se centralnim gradskim ulicama iz smjera zapad, prema južni dijelovima grada kroz Optujsku, Hercegovu, Vrazovu, Ulicu Zrinskih i Frankopana, Krležinu i Zagrebačku. Kao potencijalnu mogućnost za rasterećenje prometa, Platforma predlaže izgradnju spojne ceste od novog rotora u Optujskoj ulici, preko Ulice braće Radić, do zone u Jalkovcu i novog rotora u Biškupcu. Drugi prijedlog odnosi se na Bombellesovu cestu, koju od rotora u Optujskoj, do spoja s Međimurskom, treba rekonstruirati i omogućiti sigurnu vožnju kako za motorna vozila, tako i za pješake i bicikliste, a sam spoj s Međimurskom izvesti kroz kružno raskrižje, uvažavajući pritom činjenicu da se uz tu prometnicu nalazi Dravska park šuma. Treći prijedlog odnosi se na dovršenje istočne zaobilaznice koju od rotora u Gospodarskoj do rotora u Miškininjoj treba izvesti u četverotračnoj izvedbi, a u sklopu tog projekta potrebno je izvesti novi spoj sa Kućan Marofom te ulicom Adolfa Wiesserta. S ova tri rješenja stvorio bi se treći gradski prsten kojim bi se rasteretio promet u drugom te njemu spojnim cestama.

Važan dio Prometne politike svakako je i smirivanje prometa u svim stambenim gradskim četvrtima, u blizinama škola i vrtića, te svim mjestima s povećanim intenzitetom pješačkog prometa. Smirivanjem prometa uvođenjem zona 30 km/h i primjenjujući čitav niz tehničkih rješenja želimo omogućiti građanima, a posebno najmlađim sudionicima u prometu, veću sigurnost i povećan standard življenja u okruženju s manje smoga i buke.

Ovih šest točaka čine cjelovitu prometnu politiku platforme Budimo grad. Ona je samo polazna točka za raspravu, kako sa stručnom, tako i sveobuhvatnom javnošću, koja će kroz programe participacije u odlučivanju donositi krajnje odluke o budućnosti našeg grada.

Stoga – Budimo Grad!