



# TRAMOB – izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici

Končno poročilo

Maribor, avgust 2013



PROJEKT

**TRAMOB –  
IZDELAVA  
NAČRTA  
TRAJNOSTNE  
MOBILNOSTI  
V MESTU  
IN OKOLICI**

***Podatki o projektu***

*Končno poročilo sta uredila LEP Marjan in MESAREC Beno.*

NAROČNIK

**Mestna občina  
Maribor**

SOFINANCERJA

**Evropski sklad za  
regionalni razvoj**

**Mestna občina  
Maribor**

*Raziskavo je izvajal konzorcij petih projektних partnerjev.  
Seznam sodelavcev pri projektu po abecednem redu:*

SKRBNIK

*mag. Tadej KURENT*

*BALANT Mojca (UIRS)*

IZVAJALCI

*ĐURIĆ Aleksander (Logiteh)*

**UM FG**

*Univerza v Mariboru  
Fakulteta za gradbeništvo*

*KLEMENČIČ Mitja (UM FG)*

**UIRS**

*Urbanistični inštitut  
Republike Slovenije*

*KUKOVEC Mateja (ZUM)*

*KUZMANIČ Andreja (ZUM)*

**ZUM**

*ZUM urbanizem, planiranje,  
projektiranje d.o.o.*

*LEP Marjan (UM FG)*

*MESAREC Beno (UM FG)*

**LOGITEH**

*LOGITEH, projektiranje, svetovanje,  
založništvo in druge storitve d.o.o.*

*MLADENVIČ Luka (UIRS)*

*PLEVNIK Aljaž (UIRS)*

**MKM**

*Mariborska kolesarska mreža*

*ROTAR Josip (MKM)*

**Pogodba**

*št. 41101-58/2012*

**Rok trajanja pogodbe**

*29/08/2012 – 20/08/2013*



## KAZALO VSEBINE

<b>A</b>	<b>Popis obstoječih načrtov in strategij.....</b>	<b>7</b>
<b>B</b>	<b>Analiza stanja .....</b>	<b>10</b>
B.1	Potovalne navade v Mariboru, potovalne navade Mariborčanov .....	11
B.2	Finančni pokazatelji mobilnosti v Mariboru.....	23
B.3	Vplivi mobilnosti in prometa na okolje ter varnost.....	26
B.4	Opis ponudbe.....	29
B.5	(P)opis poznanih odzivov Mariborčanov na spremembe .....	33
B.6	Kateri so občuteni problemi (sinteza)? .....	34
B.7	Izhodišča za pripravo pravih ciljev mobilnosti .....	39
<b>C</b>	<b>Oblikovanje scenarijev mobilnosti .....</b>	<b>41</b>
<b>D</b>	<b>Skupna vizija trajnostne mobilnosti .....</b>	<b>44</b>
D.1	Kateri so splošni cilji / vizija načrtovanja mobilnosti? .....	44
D.2	Skupna vizija trajnostne mobilnosti .....	46
<b>E</b>	<b>Opredelevitev ciljev in trajnostne mobilnosti.....</b>	<b>47</b>
E.1	Metoda: delitev mesta na območja .....	47
E.2	Metoda: delitev po namenih potovanj.....	48
E.3	Metoda: delitev prometnih tokov na notranje, ciljno-izvirne, tranzitne .....	50
E.4	Metoda: Pet stebrov trajnostne mobilnosti .....	52
<b>F</b>	<b>Problemi, dosežki, cilji in ciljne vrednosti (sinteza) .....</b>	<b>53</b>
F.1	Načrtovanje .....	53
F.2	Celovita promocija hoje.....	57
F.3	Izkoriščen potencial kolesarjenja.....	61
F.4	Javni potniški promet.....	64
F.5	Odgovorna raba osebnih avtomobilov (in racionalen tovorni promet).....	68

<b>G</b>	<b>Opredmetenje ukrepov .....</b>	<b>73</b>
G.1	Načrtovanje.....	73
G.2	Hoja.....	75
G.3	Kolesarjenje.....	77
G.4	Javni potniški promet.....	80
G.5	Odgovorna raba osebnih avtomobilov (in racionalen tovorni promet).....	83
<b>H</b>	<b>Predlog akcijskega načrta z delitvijo pristojnosti in virov.....</b>	<b>85</b>
H.1	Akcijski načrt: Trajnostno načrtovanje mobilnosti.....	86
H.2	Akcijski načrt: Celovita promocija hoje.....	88
H.3	Akcijski načrt: Izkoriščen potencial kolesarjenja .....	89
H.4	Akcijski načrt: Privlačen javni potniški prevoz .....	90
H.5	Akcijski načrt: Optimizacija cestnega prometa.....	92
<b>I</b>	<b>Spremljanje in vrednotenje .....</b>	<b>94</b>
<b>J</b>	<b>Vzpostavitev strateškega in operativnega okvirja.....</b>	<b>96</b>
	<b>Priloga I: Popis dokumentov in virov .....</b>	<b>98</b>
	<b>Priloga II: Mobilnostni forum, Maribor, november 2012.....</b>	<b>121</b>

## KAZALO SLIK

<b>Slika 1:</b>	<i>Porabljen čas Mariborčanov za potovanja na delo v eno smer (v minutah).....</i>	11
<b>Slika 2:</b>	<i>Dolžina, hitrost in izbor sredstva potovanj. ....</i>	12
<b>Slika 3:</b>	<i>Nameni potovanj. ....</i>	13
<b>Slika 4:</b>	<i>Težnje notranjega prometa za 2006 (zgeneraliziran prikaz teženj med mestnimi četrtmi [osebe]). ....</i>	14
<b>Slika 5:</b>	<i>Izbor sredstva potovanja Mariborčanov za potovanja na delo. ....</i>	15
<b>Slika 6:</b>	<i>Modal split za Maribor. ....</i>	15
<b>Slika 7:</b>	<i>Skica vrst prometa »po ali skozi Maribor«. ....</i>	17
<b>Slika 8:</b>	<i>Število osebnih vozil, ki so vstopila/izstopila v ožje mestno središče med 7:15 in 8:45 (torek, 14.december 2010). ....</i>	18
<b>Slika 9:</b>	<i>Potovalne hitrosti na izbrani poti v Mariboru v različnih časovnih obdobjih. ....</i>	21
<b>Slika 10:</b>	<i>Grajski trg, peš cona. ....</i>	21
<b>Slika 11:</b>	<i>Porabljena sredstva gospodinjstev, Slovenija, 2010. ....</i>	23
<b>Slika 12:</b>	<i>Število preseganj mejnih dnevni vrednosti delcev PM10 v obdobju 2002-2011 na merilnem mestu Center. ....</i>	26
<b>Slika 13:</b>	<i>Območje poskusne okoljske cone. ....</i>	26
<b>Slika 14:</b>	<i>Karta hrupa. ....</i>	27
<b>Slika 15:</b>	<i>Prometne nesreče v Mariboru, v katerih so bili udeleženci pešci (2011). ....</i>	28
<b>Slika 16:</b>	<i>Osnovno cestno omrežje v Mariboru, izgrajeno in predvideno. ....</i>	29
<b>Slika 17:</b>	<i>Primer inovativne rešitve - Sharrow. ....</i>	30
<b>Slika 18:</b>	<i>Parkiranje na površinah za pešce. ....</i>	32
<b>Slika 19:</b>	<i>Primer delitve mesta na območja. ....</i>	48
<b>Slika 20:</b>	<i>Poddimenzionirana površina za pešce in parkiranje na površinah za kolesarje in pešce. ....</i>	58
<b>Slika 21:</b>	<i>Predlog koncepta zelenega sistema mesta (vključno z zelenimi potezami oz. koridorji). ....</i>	76
<b>Slika 22:</b>	<i>Prikaz predvidenega primarnega kolesarskega omrežja med posameznimi mestnimi četrtmi v Mariboru med conami ciljno-izvornih potovanj. ....</i>	77
<b>Slika 23:</b>	<i>Predvidene primarne povezave kolesarskega omrežja v Mariboru in okolici med conami ciljno-izvornih potovanj. ....</i>	78

## KAZALO PREGLEDNIC

<b>Preglednica 1:</b>	<i>Seznam dokumentov in virov, ki obravnavajo ali pomembno vplivajo na mobilnost v Mariboru .....</i>	8
<b>Preglednica 2:</b>	<i>Izbor sredstva študentov Višje prometne šole v Maribor in Fakultete za gradbeništvo za prihod na predavanja .....</i>	16
<b>Preglednica 3:</b>	<i>Od kod prihaja največ dnevni migrantov na delo v Maribor?.....</i>	16
<b>Preglednica 4:</b>	<i>Rezultati kordonskega sledenja 2005, vozila v 14 urah. ....</i>	17
<b>Preglednica 5:</b>	<i>Registrske tablice vozil, ki so vstopila/izstopila v ožje mestno središče med 7:15 in 8:45 (torek, 14.december 2010) v % .....</i>	19
<b>Preglednica 6:</b>	<i>Zasedenost in prepeljani potniki mestnega JPP po linijah.....</i>	20
<b>Preglednica 7:</b>	<i>Potovalni časi in hitrosti avtobusov mestnega JPP.....</i>	20
<b>Preglednica 8:</b>	<i>Vozovnice JPP; cena in število prodanih vozovnic po vrsti vozovnice – za pol leta. ....</i>	24
<b>Preglednica 9:</b>	<i>Potrebne površine za parkirno mesto.....</i>	31
<b>Preglednica 10:</b>	<i>Kapacitete parkirnih mest.....</i>	31

### Terminologija in uporabljene kratice

CPS	Celovita prometna strategija
JPP	Javni potniški promet
SUTP	Sustainable Urban Transportation Plan
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
TMNP	Trajnostni mestni načrt prometa
TMPN	Trajnostni mestni prometni načrt

Na prvi skupni delavnici akterjev mobilnosti je bila predlagana terminološka korekcija. V izogib napačne interpretacije termina »trajnostni mestni načrt mobilnosti« v javnosti smo se izvajalci in naročnik dogovorili, da uporabljamo za nastajajoči načrt termin »celovita prometna strategija« ali s kratico CPS.



## A Popis obstoječih načrtov in strategij

### Namen poglavja

V Mariboru, regiji, državi in širše je v preteklosti nastalo veliko število različnih dokumentov, študij, raziskav, akcijskih programov, ukrepov itd..., ki se neposredno ali posredno dotikajo prometa in mobilnosti. Pri tem nastaja vtis, da so ti dokumenti (pre)pogosto sami sebi namen, da se medsebojno izključujejo, da je pogosto nejasna metodologija pridobljenih številčnih podatkov, da ni povsem razumljiva zanesljivost pripravljenih napovedi in podobno. Prav tako je zelo verjetno, da nihče od nosilcev odločanja nima popolnega pregleda nad temi dokumenti, nad njihovo uporabnostjo, ažurnostjo ter njihovo medsebojno povezanostjo. Namen tega poglavja je na enem mestu po enotni metodologiji (popisni list) zbrati vse dokumente, jih razvrstiti, pregledati njihovo dostopnost javnosti, predvsem pa objektivno oceniti njihovo praktično uporabnost pri pripravi dokumenta.

### Rezultat

Hierarhično strukturirana shema dokumentov s prilogo (popisnimi listi o posameznih dokumentih).

### Metodologija

Pripravljeni so bili popisni listi (*blue sheets*) z navodili, kako jih izpolnjevati. Eksperti za posamezna področja so najdene dokumente pregledali ter na enotnem obrazcu (popisnem listu) pripravili poročilo.

## Hierarhična struktura dokumentov in virov

V tabeli so zbrani dokumenti in ostali viri podatkov, ki neposredno nagovarjajo promet in mobilnost ali pa smo v njih prepoznali vsebine, ki pomembno vplivajo na promet in mobilnost.

**Preglednica 1:** Seznam dokumentov in virov, ki obravnavajo ali pomembno vplivajo na mobilnost v Mariboru

1 Strategije		
1.1	Splošne, razvojne, gospodarske	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokalna razvojna strategija, 2008</li> <li>Strategija razvoja turizma turistične destinacije Maribor-Pohorje, 2011</li> <li>Strategija prehoda Slovenije v nizkoogljično družbo do leta 2060, 2012</li> </ul>
2 Akcijski programi in načrti (neprometni)		
2.1	Okoljski	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokalna agenda 21, 2000</li> <li>Občinski program varstva okolja, 2008</li> </ul>
2.2	Energetski	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokalni energetske koncept MOM, 2004</li> <li>Akcijski energetske načrt MOM, 2010</li> <li>Nacionalni energetske program, 2012</li> </ul>
2.3	Prostorski	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prostorski ureditveni pogoji za območje Urbanistične zasnove mesta Maribor, izvorni odlok je bil sprejet l. 2006, zadnja sprememba sprejeta l. 2012</li> <li>Prostorske sestavine planskih aktov občine (do sprejetja OPN predstavljajo strateški prostorski dokument občine)</li> <li>OPN in UN za mesto Maribor, 2012 (delovno gradivo)</li> </ul>
3 Prometni načrti in akcijski programi		
3.1	Infrastrukturni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007-2013</li> <li>Strokovne podlage za razvoj železniškega prometa na območju MOM in v širši regiji – tehnični del, 2009</li> <li>Zasnova državnega kolesarskega omrežja v RS, 2012</li> <li>Problematika izgradnje in vzdrževanja cestnega omrežja v Mariboru, 2009</li> <li>Strokovne podlage za ureditev peš cone v mestu Maribor, 2008</li> <li>Dodelava primarnega kolesarskega omrežja v mestu Maribor, 2000</li> </ul>
3.2	JPP in mirujoči promet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Strokovne podlage za optimizacijo javnega avtobusnega potniškega prometa v mestu Maribor, 2001</li> <li>Strokovne podlage za optimizacijo javnega avtobusnega potniškega prometa v mestu Maribor, nadgradnja urbanistične zasnove, 2002</li> <li>Razvojni program za področje parkiranja, 2009</li> </ul>
3.3.	Financiranje	<ul style="list-style-type: none"> <li>Proračun mestne občine Maribor, 2012</li> </ul>

<b>4 Študije in projekti</b>		
4.1.	Študije in projekti - Maribor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastrukturni posegi v okviru EPK (Lent, Koroška-Glavni trg-Kneza Koclja, brv )</li> <li>• Strokovne podlage za razvoj železniškega prometa na območju MOM in v širši regiji – tehnični del, februar 2009</li> <li>• City tunnel, idejna študija</li> <li>• Prometna študija mesta Maribor, 2009</li> <li>• Prometni model mesta Maribor, 2009</li> <li>• Idejni načrti za mestni JPP (več dokumentov)</li> </ul>
4.2	Projekti – evropski z aplikacijo v Mariboru	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PMinter, 2011-2013</li> <li>• Added Value</li> <li>• PIMMS Transfer</li> <li>• CO2 Neutral</li> <li>• ATTAC, 2011-2013</li> <li>• Quest</li> <li>• Advance</li> <li>• Involve</li> </ul>
<b>5 Viri podatkov in drugo</b>		
5.1	Podatkovne baze in viri	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SURS</li> <li>• Popis 2002</li> <li>• Ankete po gospodinjstvih, Ljubljana 2003</li> <li>• Mobilitaetserhebung Graz, 2004</li> <li>• Prestopanja v sistemu JPP, 2009</li> <li>• Kordonska analiza mestnega središča, levi breg (2010)</li> </ul>
5.2	Odloki in ostale pravne podlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Odlok o ureditvi cestnega prometa v Mestni občini Maribor, 2007</li> </ul>

Posamezni popisni listi za dokumente so prikazani v Prilogah tega poročila.

## **B Analiza stanja**

V poglavju smo poskušali na podlagi poznanih podatkov opisati stanje mobilnosti v Mariboru, pri čemer smo težili h **kvantificiranim opisom stanja**.

Analiza stanja mobilnosti vsebuje naslednje vsebine:

- B.1 Potovalne navade v Mariboru, potovalne navade Mariborčanov
- B.2 Finančni pokazatelji mobilnosti v Mariboru
- B.3 Vpliv mobilnosti in prometa na okolje ter varnost
- B.4 Opis ponudbe
- B.5 Odzivi na spremembe v prometnem sistemu
- B.6 Nabor občutenih problemov (sinteza)
- B.7 Izhodišča za pripravo pravih ciljev mobilnosti

## B.1 Potovalne navade v Mariboru, potovalne navade Mariborčanov

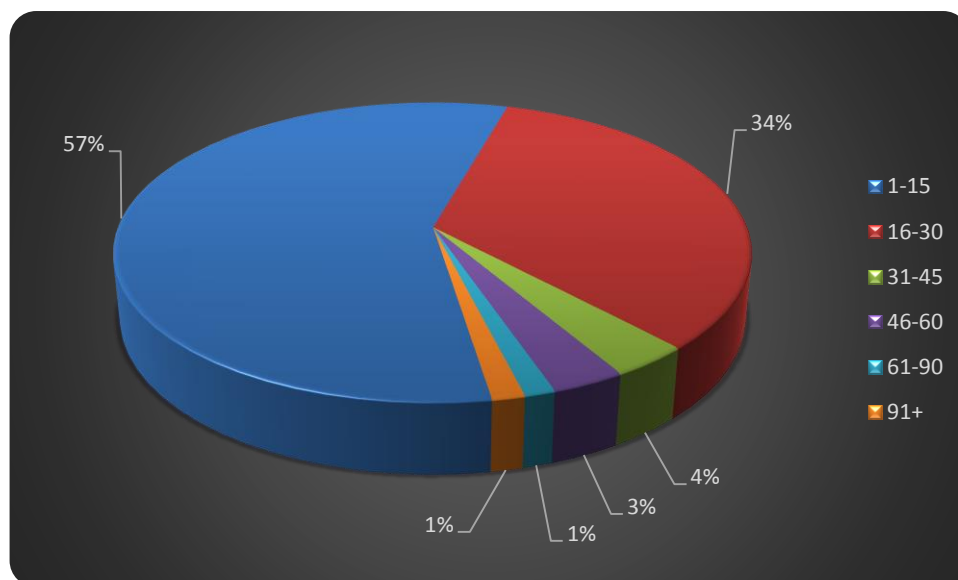
### Število potovanj na dan

Ker v Mariboru ni bila opravljena (ali pa rezultati tovrstnih analiz niso javno dostopni) obsežna analiza potovalnih navad, lahko opravimo zgolj prenos vrednosti iz primerljivih mest (Gradec, Ljubljana). Tako za Gradec kot za Ljubljano je bilo ugotovljeno, da povprečni občan opravi na dan približno 3,2 potovanji. Ker ni razlogov, da bi ta številka v Mariboru bistveno odstopala, lahko predpostavimo, da tudi v Mariboru povprečni občan opravi približno 3,2 potovanji na dan.

### Čas, ki ga porabimo za potovanja

Čas, ki ga povprečni Mariborčan ali okoličan na dan porabi za mobilnosti, nikdar ni bil eksplicitno merjen ali ugotavljan. Ti časi so bili sistematično in metodološko dobro opredeljeno ugotavljani v dveh primerljivih mestih, Gradec (2004) in Ljubljana (2005). V obeh primerih ugotavljajo, da meščani v povprečju za potovanja namenijo približno eno uro in dvajset minut. V Ljubljani na primer traja povprečno potovanje dobrih 23,6 minut, kar da približno enake rezultate kot študije, opravljene v Gradcu. Za Maribor lahko sklepamo, da je zaradi manjših razdalj med cilji v mestu, vrednost nekoliko nižja in velikostnega reda **šestdeset minut**.

Poznani so podatki za porabljen čas za potovanja na delo (Vir: Popis, 2002), pri čemer je treba povedati, da so ti podatki pridobljeni na podlagi izjav.



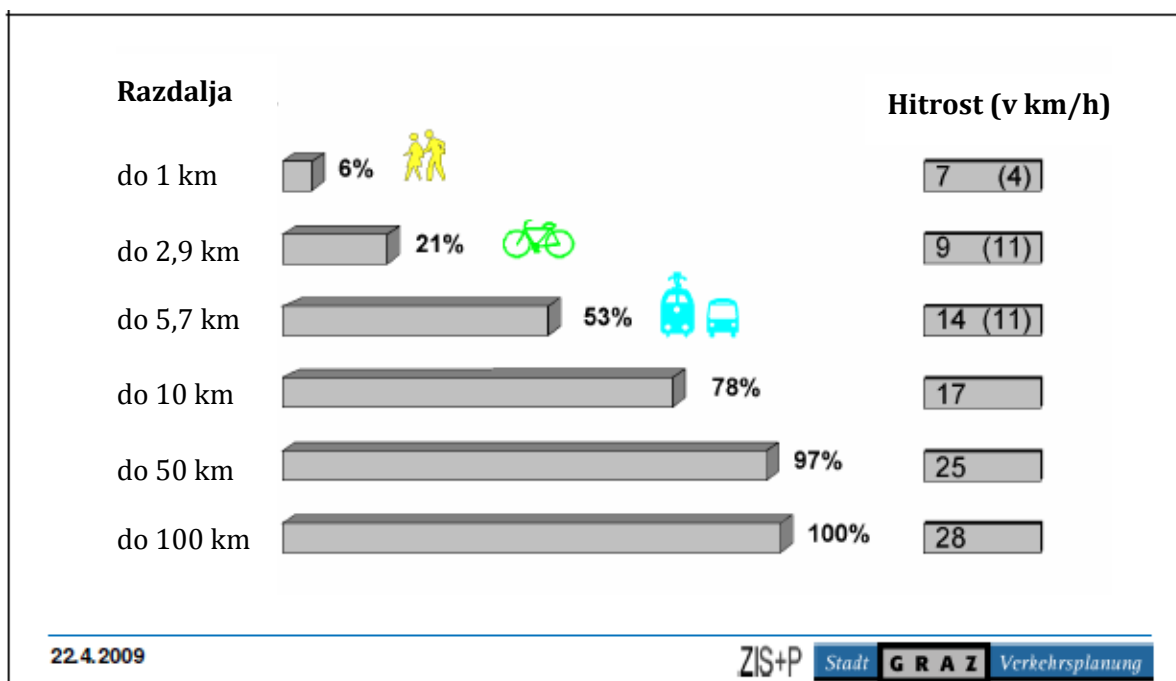
**Slika 1:** Porabljen čas Mariborčanov za potovanja na delo v eno smer (v minutah).  
(Vir: Popis prebivalstva, 2002)

## Dolžina potovanj

Tudi dolžinska distribucija potovanj ni bila v Mariboru nikdar eksplicitno ugotavljana, tudi tu lahko uporabimo metodo prenosa natančnejših dognanj iz primerljivih mest. V Gradcu je povprečna dolžina potovanj meščana 22,0 km/dan, v Ljubljanski analizi tega podatka niso objavili, je pa primerljiv z graškim. Po analogiji lahko ocenimo, da je povprečna dolžina potovanj, ki jih opravijo meščani v Mariboru velikostnega razreda **15 – 20 km/dan**.

V Gradcu posedujejo podatke o tem, kako se v odvisnosti od dolžine potovanj občani - lastniki osebnih vozil (!) - odločajo za sredstvo potovanja in kolikšna je pri tem potovalna hitrost. Slika 2 kaže, da se za potovanja do 1,0 km le 6% lastnikov osebnih vozil odloča za uporabo avtomobila (v Mariboru nimamo kakovostnih podatkov, a bi bila ta številka zanesljivo višja), pri čemer se da izmeriti, da je – merjeno »od-vrat-do-vrat« – hitrost potovanja z osebnim avtomobilom zgolj 7 km/h; pešec zmore 4 km/h. Za potovanja med 1 in 3 kilometri je najpopularnejša alternativa osebnemu avtomobilu kolo, ki je tudi hitrejše (!) prevozno sredstvo. Za potovanja dolžine med 3 in 6 km je JPP enakovredna alternativa. Za daljša potovanja vozniki izbirajo skoraj izključno svoje osebno vozilo.

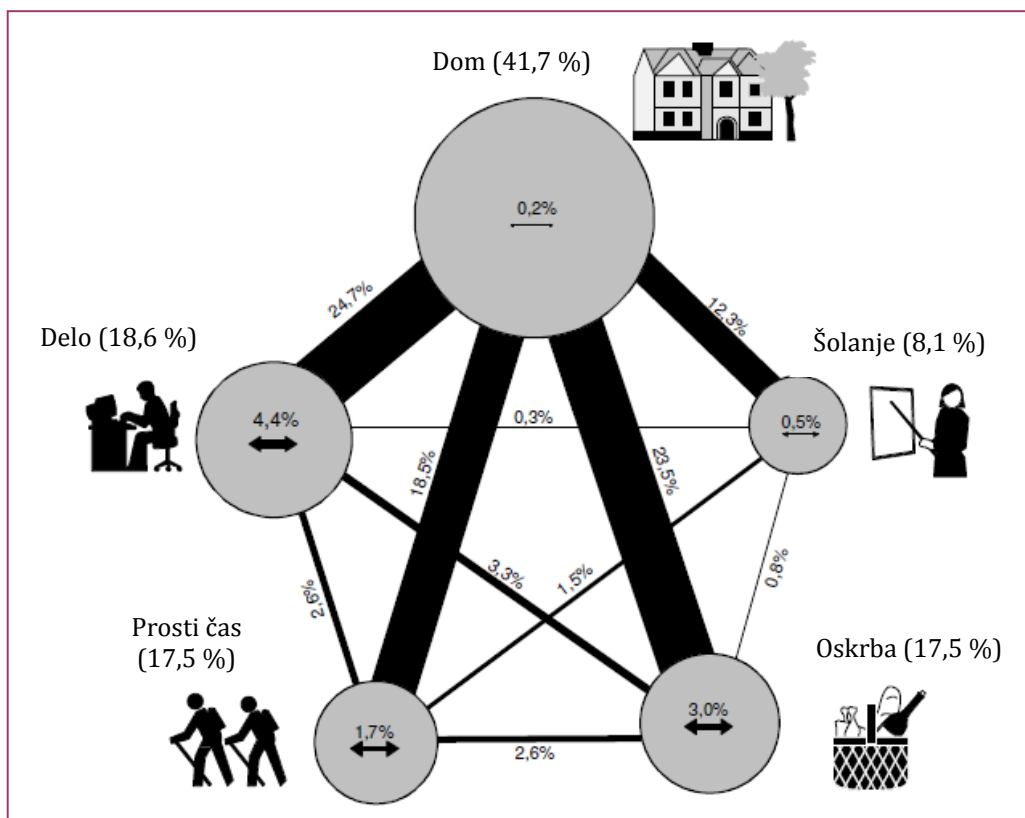
*Opomba: Ti podatki bi lahko bili ciljne vrednosti tudi za Maribor!*



**Slika 2:** Dolžina, hitrost in izbor sredstva potovanj.  
(Vir: Mobilnostne navade v Gradcu, 2009)

## Potovanja po namenu

Tudi za te podatke nimamo eksplicitnih podatkov za Maribor, vendar vemo, da se ti podatki med mesti ne razlikujejo bistveno. Če prenesemo poznane podatke iz Gradca (vir: Mobilnostne navade v Gradcu, 2009), potem ugotovimo, da se največ poti opravi **med domom in delovnim mestom** (25%), **med domom in lokacijami za oskrbo in opravki** (24%) ter **med domom in lokacijami prostočasnih aktivnosti** (19%). Potovanja na šolanje predstavljajo 12% vseh poti.

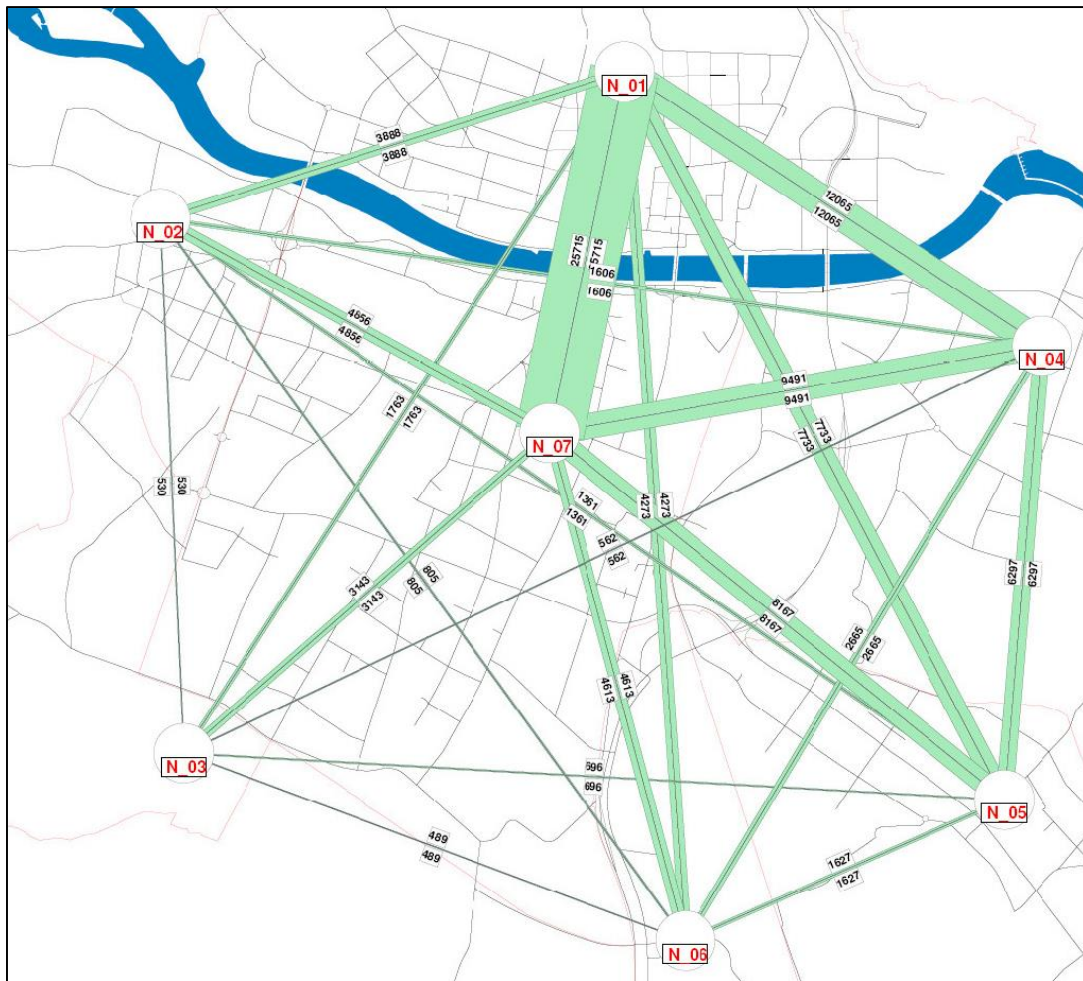


**Slika 3: Nameni potovanj.**  
(Vir: Mobilnostne navade v Gradcu, 2009)

## Izbira časa, cilja in sredstva potovanja

Dnevno razporeditev povpraševanja po prevozih lahko razberemo iz rezultatov števcov na cestah, pa tudi iz rezultatov prepeljanih potnikov mestnega avtobusnega prometa. Obe kažeta, da je jutranja konica med 7. in 8. uro, medtem ko je popoldanska konica bolj razvlečena, na avtobusih nastopi prej (med 13. in 15. uro), na cestah pa med 15. in 16. uro, kar je nekoliko prej, kot je to značilno za druga večja mesta v Evropi in v svetu.

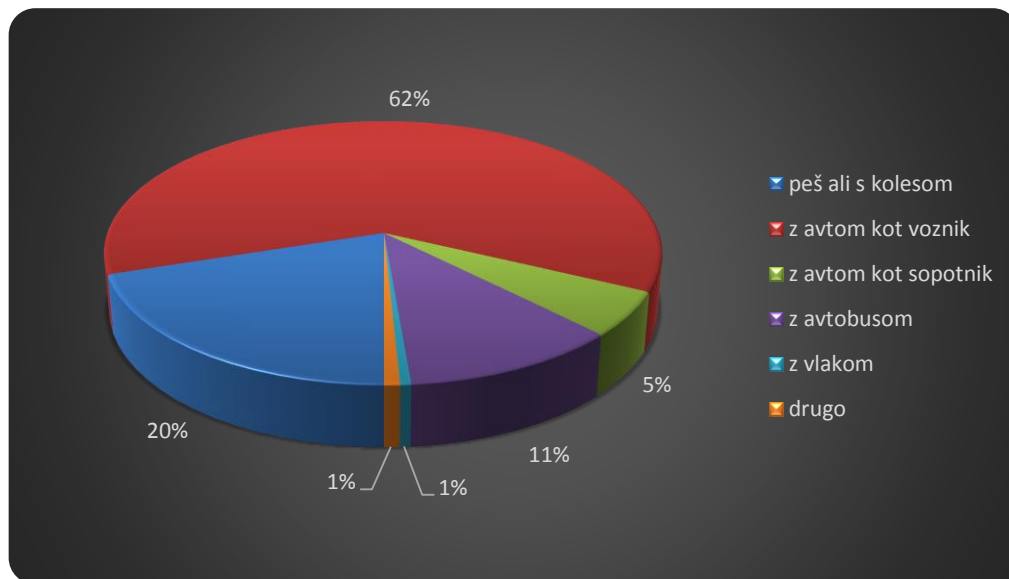
V Mariboru posedujemo **potovalno matriko** – tako imenovane prometne težnje – kot rezultat Prometnega modela (2009) (ta ni javno dostopna). Slika 4 prikazuje potovalne težnje med mariborskimi conami (kot ilustracija iz leta 2006), iz katerih je jasno razvidno, da je največje povpraševanje »za prečkanje Drave«.



**Slika 4:** Težnje notranjega prometa za 2006  
(zgeneraliziran prikaz teženj med mestnimi četrtmi [osebe]).  
(Vir: CPI d.o.o., 2006)

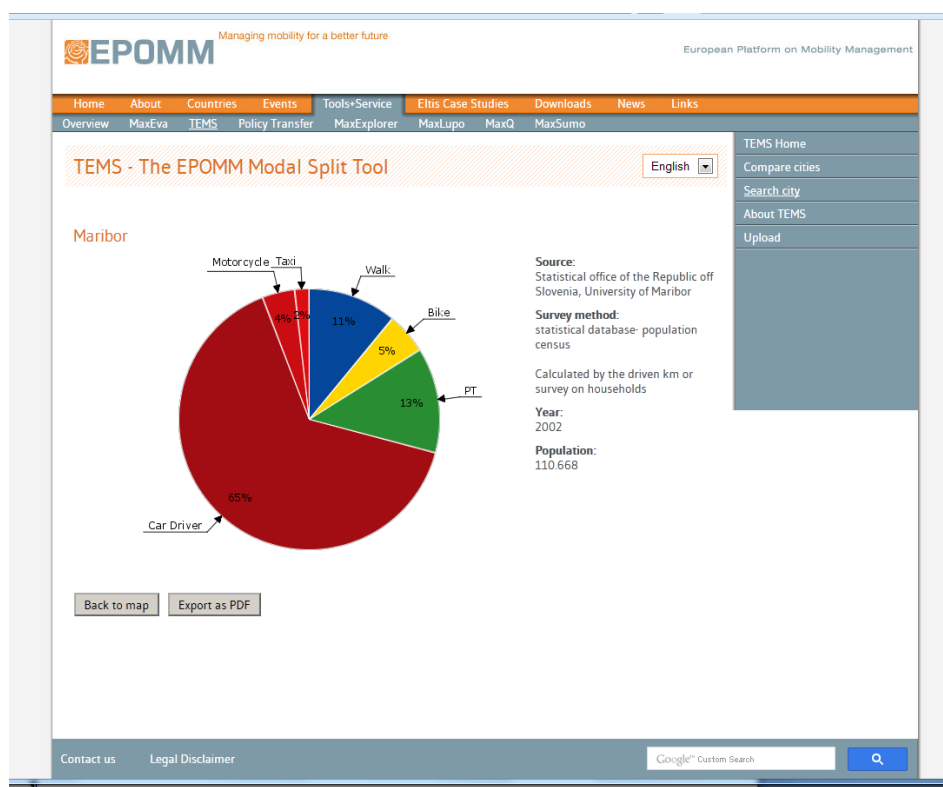
**Modal split** oziroma izbor sredstva je najbolj pogosto uporabljan pokazatelj stanja mobilnosti na splošno in tudi v Mariboru. V dokumentih se pojavljajo številne sorodne (a ne identične) številke. Avtorjem te raziskave ni uspelo dognati »pravira« teh števil (zaznali smo »citiranje v krogu«). Edini povsem zanesljiv vir je Popis prebivalstva iz leta 2002, vendar ta velja le za potovanja na delo (in ne tudi šolanje!) s ciljem v Mariboru.





**Slika 5:** Izbor sredstva potovanja Mariborčanov za potovanja na delo.  
(Vir: Popis 2002)

Zanimivo je, da različni viri o Mariboru navajajo zelo različne podatke o modal splitu. Slika 6 prikazuje podatek za Maribor na evropski platformi za mobility management (EPOMM).



**Slika 6:** Modal split za Maribor.  
(Vir: [http://www.epomm.eu/tems/result\\_city.phtml?city=67&map=1](http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml?city=67&map=1))

Natančneje je bil ugotavljan modal split za študente (vir: Prestopanja v sistemu JPP, 2009). V preglednici je prikazan način prihoda na predavanja (in ne morda tedenski prihod v Maribor za tiste, ki bivajo v Mariboru zgolj v času šolanja):

**Preglednica 2:** *Izbor sredstva študentov Višje prometne šole v Maribor in Fakultete za gradbeništvo za prihod na predavanja*

Način prihoda	VPŠ - Mb		FG - Mb	
	N	%	N	%
Peš	23	17,4	172	40,0
S kolesom	1	0,8	13	3,0
Z osebnim vozilom kot voznik	71	<b>53,8</b>	128	<b>29,8</b>
Z osebnim vozilom kot sopotnik	26	<b>19,7</b>	61	<b>14,2</b>
<b>Z javnim potniškim prometom</b>	11	<b>8,3</b>	56	<b>13,0</b>

Preglednica jasno nakazuje, kako je lokacija (torej rezultat prostorskega planiranja) bistvena pri izboru sredstva potovanja. Fakulteta v središču mesta, blizu bivališč študentov, omogoča prihod na šolanje peš, medtem ko lokacija VPŠ tega ne omogoča v tolikšni meri.

## Ciljna in izvorna potovanja

### Potovanja na delo

V Maribor prihaja dnevno na delo približno **29.000 ljudi** iz okoliških občin in primestnih naselij (Vir: SURS, 2010).

**Preglednica 3:** *Od kod prihaja največ dnevni migrantov na delo v Maribor?*

Občina	Število del. migrantov	Smer- vpadnica
Hoče - Slivnica	2064	J
Slovenska Bistrica	2005	J
Duplek	1453	JV
Miklavž na Dravskem polju	1361	JV
Pesnica	1361	S
Lenart	1224	SV
Ruše	1163	Z
Rače - Fram	1148	J
Ptuj	1077	JV
Kungota	880	S
Primestna naselja občine Maribor	5334	(vse smeri)

Preglednica 3 jasno nakazuje, kateri koridorji so najbolj obremenjeni s povpraševanjem (J in JV).

Število oseb in avtomobilov, ki dnevno prihajajo v Maribor, je bilo natančneje ugotovljano v dveh študijah (Predvsem kordonsko sledenje tablicam, 2005 ter kordonsko sledenje tablicam na območju mestnega središča na levem bregu, 2010) ter ga lahko ocenimo tudi z drugimi podatki, ki jih posredujejo prevozniki v javnem prevozu potnikov.

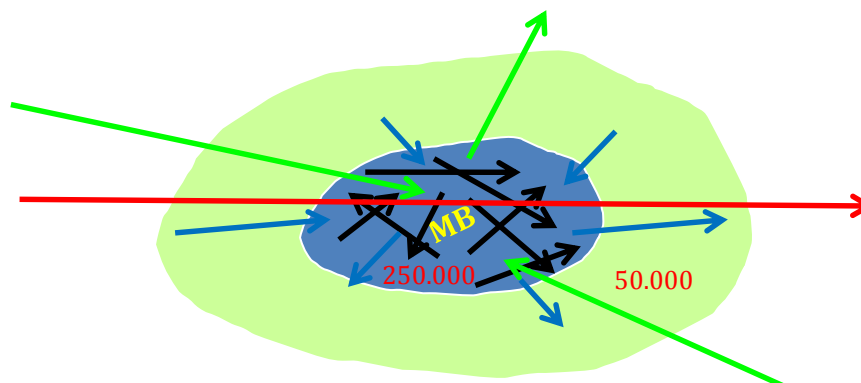
**Preglednica 4:** Rezultati kordonskega sledenja 2005, vozila v 14 urah (Vir: Prometna študija Maribor 2009, posredoval MOM).

	MB	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	A9	A10	A11	A12	A13
MB		1732	2122	492	1113	375	2081	2099	693	2607	6857	2972	2855	1863
A1	1719		247	67	142	16	117	99	29	87	525	56	49	35
A2	2043	305		108	160	41	136	166	43	158	357	167	122	44
A3	488	57	77		41	13	35	36	11	54	212	64	37	18
A4	1150	168	163	30		50	74	78	27	63	155	80	60	29
A5	339	14	39	10	40		105	29	10	16	35	16	16	6
A6	2125	137	140	29	71	98		105	52	97	264	100	85	40
A7	2190	108	173	49	93	27	120		57	144	334	141	109	48
A8	587	30	39	6	34	12	40	41		64	75	34	27	8
A9	2514	92	171	48	81	27	119	160	58		297	118	136	53
A10	6559	536	374	229	158	42	226	281	101	302		294	270	162
A11	2765	67	132	54	64	14	114	122	53	114	273		122	60
A12	2826	53	128	42	66	12	73	104	37	115	299	130		69
A13	1781	45	54	15	30	7	40	70	18	57	163	68	62	

Iz matrike (Preglednica 4) lahko razberemo število vozil, ki od zunaj želi priti v Maribor (ciljna potovanja) ali odpelje iz Maribora (izvorna potovanja) – (za popolno razumevanje številke je potrebno pregledati celotno poročilo). Teh je v 24 urah enako, v 14 urah pa se ti številki nekoliko razlikujeta (približno 28.000 vozil).

Ocenjujemo, da v Maribor dnevno prihaja približno 50.000 oseb. Od tega 4.000 z avtobusi, 2.000 z vlakom, ostali (44.000) pa v osebnih avtomobilih povprečne zasedenosti približno 1,4, kar rezultira v dobrih 32.000 vozilih na dan.

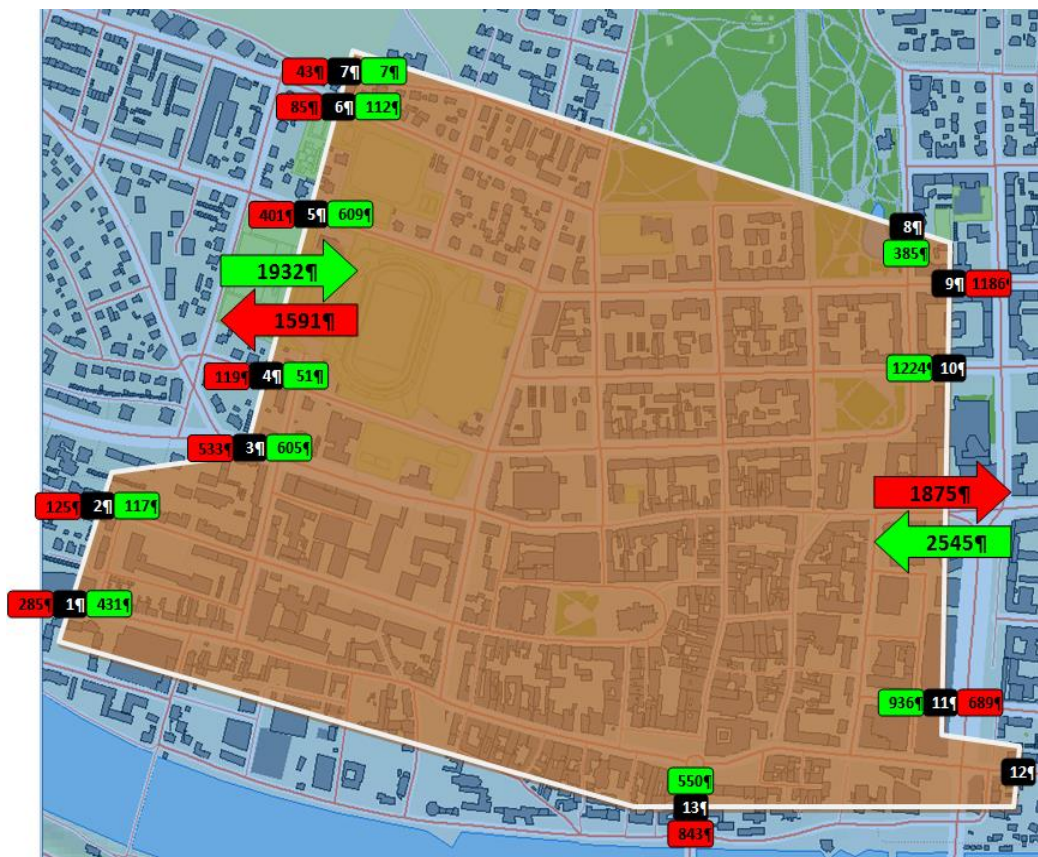
Tranzitni prometni tokovi so bili analizirani na cestah (Kordonsko sledenje tablicam, 2005) ter so pokazali, da je bilo tranzitnega prometa veliko le v smeri sever-jug (ta zdaj uporablja avtocesto). V ostalih smereh je tranzita malo; vzhod-zahod, npr. zgolj 500 vozil v 24 urah!



**Slika 7:** Skica vrst prometa »po ali skozi Maribor«.

Na sliki (Slika 7) smo nakazali ocenjene količine potovanj (premikov oseb) po Mariboru. Ocenjujemo, da je premikov znotraj mesta Maribor (cilj in izvor potovanj znotraj naselja Maribor) približno 250.000 vsak delovni dan, da je ciljnih premikov približno 50.000 (skupaj torej 100.000 ciljno-izvornih premikov).

Samo mestno središče je bilo analizirano v študiji 2010 (za potrebe projekta PMinter, ob vpeljavi okoljske cone). Ugotovimo lahko, da v mestno središče v jutranjem koničnem obdobju (uro in pol!) iz vzhoda vstopa približno 2500 vozil (kar je približno enako realnim kapacitetam), iz zahoda nekaj manj kot 2000 vozil (tu kapacitete še niso povsem izkoriščene); iz juga – čez stari most – pa 550 vozil.



**Slika 8:** Število osebnih vozil, ki so vstopila/izstopila v ožje mestno središče med 7:15 in 8:45 (torek, 14. december 2010).

Levi breg Maribora je še vedno pomemben oziroma najpomembnejši cilj potovanj z osebnimi avtomobili; a po naslednjem vrstnem redu:

- Največ je Mariborčanov iz desnega brega Drave. Ti tudi prevladujejo pri tranzitiranju središča mesta v smeri vzhod-zahod.
- Sledijo Mariborčani, rezidenti levega brega, za svoja ciljno-izvorna potovanja - pri tem tudi tranzitirajo središče mesta.

- Sledijo okoličani (vključno z rezidenti oddaljenih krajev) iz južne in jugovzhodne smeri. Ti redkeje tranzitirajo središče mesta, saj že pred prečkanjem Drave izberejo najprimernejšo pot do cilja (parkiranja), ta praviloma ne gre skozi mestno središče.
- Sledijo okoličani iz severa, vzhoda in Dravske doline (levi breg) – ti pri svojih poteh pogosteje tranzitirajo mestno središče, saj alternative vsebujejo problematična dvakratna prečkanja Drave.
- Veliko je kratkih premikov vozil med dvema lokacijama na levem bregu Drave.

»Čistega« tranzita – to je premikov osebnih vozil »skozi« območje levega brega, ki ga generirajo nerezidenti (in pri tem na območju levega brega nimajo opravkov) – je malo!

**Preglednica 5:** Registrske tablice vozil, ki so vstopila/izstopila v ožje mestno središče med 7:15 in 8:45 (torek, 14. december 2010) v %.

Reg.tablica	%
MB Maribor	70,0
MB Ruše	1,6
MB Ptuj	4,1
MB Pesnica	2,8
MB Lenart	1,1
MB Sl. Bistrica	2,9
Celje	3,7
Murska Sobota	2,4
Slovenj Gradec	2,2
Ljubljana	4,1
Ostalo	5,0

Poznamo tudi število prepeljanih potnikov na linijah mariborskega mestnega JPP, kakor tudi podatke o zasedenosti posameznih linij (Preglednica 6).

**Preglednica 6: Zasedenost in prepeljani potniki mestnega JPP po linijah (Vir: Veolia, 2009).**

Po posameznih linijah je koncesionar poročal o naslednjih zasedenostih:

št. linije	linija	Peak	Off Peak	Annual Km	riders in 2008	Riders / run	Riders / Km	
1	tezno	15	20	227 606	644 736	18,46	2,83	
6	vzpenjača	15	15	282 614	545 115	13,69	1,93	
21	ljubljska	20	25	112 192	207 379	7,44	1,85	
2	betnavska	20	20	220 023	387 345	10,25	1,76	
18	pekre	20	25	221 146	328 140	12,22	1,48	
10	malečnik	5 runs		13 454	20 256	6,21	1,51	
3+12	pokopališče dobr. - rondo	35	35	358 887	515 951	10,02	1,44	
8	fontana	40	45	31 795	45 659	4,04	1,44	
9	zrkovci	60	60	73 226	91 077	9,62	1,24	
15	bresterica/košaki	30	35	185 956	220 615	6,14	1,19	
4	studenci	25	25	171 797	205 584	3,57	1,20	
19	šarhova	45	50	65 350	69 482	6,63	1,06	
7	kamnica	30	60	128 760	126 203	4,07	0,98	
16	duplek	20	60	200 825	191 380	11,01	0,95	
13	črnogorska + cona TAM	40	60	65 828	57 758	3,31	0,88	
20	grušova	90	90	115 246	69 389	4,05	0,60	
14+17	ribniško selo+ studenci	60		36 347	10 282	2,92	0,28	
11	e'leclerc	60		36 144	7 611	0,93	0,21	
					2 547 197	3 743 962	8,48	1,47

**Potovalni časi različnih prometnih podsistemov**

Detajlnejših analiz, kako hitro se dejansko lahko pomikajo **pešci** skozi mestno središče, ni bilo narejenih (na primer analiza čakalnih časov za prečkanja cest).

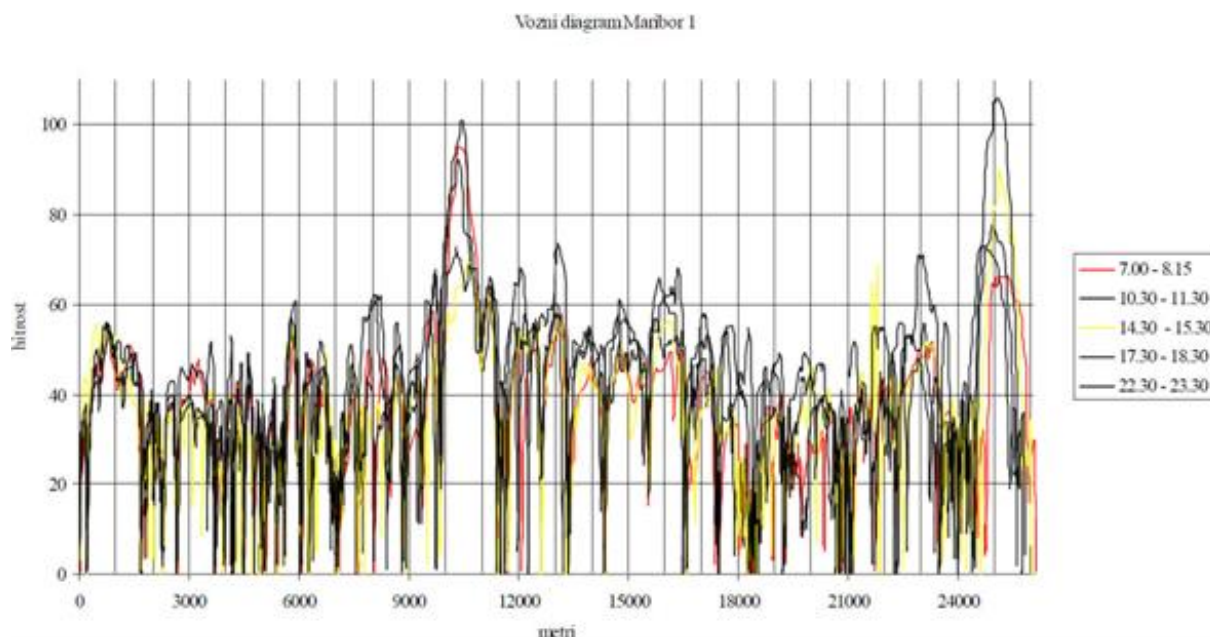
Prav tako ni detajlnejših analiz o potovalnih časih **s kolesi**.

Poznane so ugotovitve o potovalnih časih oziroma operativnih hitrostih **mestnih avtobusov** na posameznih linijah (poročila Veolia in projekt PIMMS transfer). Te so nizke, okrog 15km/h in še nižje. V mestih, ki »stavijo« na učinkovit mestni avtobusni JPP, so operativne hitrosti bistveno višje; Nizozemska mesta uspejo doseči operativne potovalne hitrosti okrog 30km/h (z uvedbo posebnih pasov za avtobuse, s pozicioniranjem postajališč in s sistemi za preklapljanje semaforjev).

**Preglednica 7: Potovalni časi in hitrosti avtobusov mestnega JPP.**

Linija	dolžina	Potreben čas za vožnjo (min)	Povprečna hitrost (km/h)
1	7315	30	14,63
2	6343	25	15,22
3	21724	70	18,62
4	9000	25	21,60
6	7189	30	14,38
7	7419	20	22,26
8	2500	15	10,00
9	8380	27	18,62
E'Leclerc	5030	15	20,12
12	21110	75	16,89
13	7500	22	20,45
15	10923	30	21,85
16	10000	25	24,00
17	7921	25	19,01
18	7400	25	17,76
19	6000	20	18,00
20	17000	45	22,67
21	4135	15	16,54
Skupaj			18,48

Vir: Lastni izračuni na podlagi voznih redov (jesen 2009).



**Slika 9:** Potovalne hitrosti na izbrani poti v Mariboru v različnih časovnih obdobjih.  
(Vir: Eksterni stroški prometa, 2004)

**Osebni promet** z avtomobili v Mariboru je v nasprotju s splošnim prepričanjem »relativno hiter« (če ga primerjamo s siceršnjimi zastoji v mestih). Slika 9 nakazuje (za detajlnejše razumevanje potrebno analizirati vir), da se v Mariboru potovalni časi v času konic ne povečujejo bistveno, kar nakazuje, da Maribor nima resnejših stroškov zaradi zastojev.

### Dostopnost do ciljev v mestih

Maribor ima **peš cono**, v katero smejo vstopati vozila z dovolilnicami. Peš cona je po velikosti primerljiva mestom podobne strukture in velikosti in se je še razširila v letu 2011. V peš cono linije mestnega prometa ne vozijo (v preteklosti delno le t.i. Pikapolonica), kar je praviloma v nasprotju s situacijo v primerljivih mestih!



**Slika 10:** Grajski trg, peš cona.



Mariborski javni potniški promet si je zastavil za cilj, da je za 95% prebivalcev nekaj izbranih najpomembnejših ciljev dostopnih v 30 minutah (Študija ZUM, 2001). Prav takšna bi morala biti prostorska pokritost s postajališči. Splošna značilnost ponudbe mestnega JPP je, da v večernih urah, ponoči ter ob praznikih in nedeljah veliko linij ne obratuje.

### **Globalna dostopnost**

Globalno gledano je Maribor slabo dostopen z vlakom in po zraku. Ta objektivna ugotovitev je eden glavnih problemov razvoja turizma, tudi poslovnega in kongresnega turizma.



## B.2 Finančni pokazatelji mobilnosti v Mariboru

### Finančna sredstva, ki jih porabimo za potovanja

Edini uporabni vir za oceno tega pokazatelja so uradni podatki slovenskega statističnega urada (SURS), ki govorijo, da v Sloveniji za mobilnost povprečno gospodinjstvo porabi okrog **14% svojega proračuna** (številke nihajo med 13% in 15%). Če ta podatek apliciramo na poznani mesečni neto dohodek na prebivalca v Mariboru (907 € v 2009), za mobilnosti povprečni zaposleni Mariborčan porabi **118 € na mesec** ali približno **1.500 € na leto**. Koreknejši je verjetno podatek, ki ga objavlja SURS (Slika 11), kjer se navaja, da član gospodinjstva (tako aktivni kot neaktivni) za transport na leto porabi 1.148 €. Konkretne analize o tem, ali v Mariboru ta strošek odstopa od povprečja, niso bile izvajane, bi pa taka analiza pokazala, če je Mariboru »kaj hudo narobe s finančno platjo mobilnosti«.

	Povprečno na gospodinjstvo	Povprečno na člana gospodinjstva	Struktura
	EUR		%
<b>Porabljena sredstva</b>	<b>20.870</b>	<b>8.252<sup>1)</sup></b>	<b>100,0</b>
<b>Izdatki za življenjske potrebščine (COICOP)</b>	<b>17.942<sup>1)</sup></b>	<b>7.098</b>	<b>86,0<sup>1)</sup></b>
Hrana in brezalkoholne pijače	3.181	1.258	15,2
Alkoholne pijače, tobak	431	171	2,1
Obleka in obutev	1.301	515	6,2
Stanovanje, voda, električna energija, plin in drugo gorivo	2.548	1.008	12,2
Pohištvo, gospodinjstvena oprema in storitve za gospodinjstvo	1.274	504	6,1
Zdravje	449	178	2,2
Transport	2.901	1.148	13,9
Komunikacije	906	358	4,3
Rekreacija in kultura	1.964	777	9,4
Izobraževanje	176	70	0,8
Hoteli, kavarne in restavracije	783	310	3,8
Različne dobrine in storitve	2.027	802	9,7
<b>Izdatki za stanovanje, hišo (nakup stanovanja, prenove, velika dela)</b>	<b>2.050</b>	<b>811</b>	<b>9,8</b>
<b>Drugi izdatki</b>	<b>868</b>	<b>344</b>	<b>4,2</b>

1) Seštevki se zaradi zaokroževanja ne ujemajo.  
Vir: SURS

### **Slika 11:** Porabljena sredstva gospodinjstev, Slovenija, 2010.

(Vir: [http://www.stat.si/novica\\_prikazi.aspx?id=4867](http://www.stat.si/novica_prikazi.aspx?id=4867))

## Socialna in fizična dostopnost

Resnejših analiz socialne izključenosti zaradi nemobilnosti - ekonomske ali fizične oviranosti, da bi vsi(!) prebivalci lahko dosegli želene lokacije v mestu - ni bilo.

Eden izmed pokazateljev ekonomske dostopnosti so cene vozovnic za javni potniški promet (preglednica 8). Maribor omogoča starejšim nad 80 let (kakor tudi nekaterim mlajšim ter invalidom) prevoze z JPP zastonj. Sicer so cene vozovnic podobne cenam sosednjih mest z razliko, da v Mariboru ni na voljo izjemno ugodnih letnih vozovnic. Tudi kupna moč v Mariboru je bistveno nižja kot v Gradcu ali Ljubljani. Več kot polovica vozovnic se še vedno proda pri vozniku.

**Preglednica 8:** Vozovnice JPP; cena in število prodanih vozovnic po vrsti vozovnice – za pol leta (Vir: Veolia, 2010).

vrsta vozovnice	% prodaje po vrstah vozovnic*	sedaj veljavna cena	V EUR / pol leta
vozovnica za eno vožnjo (pri vozniku)	53,90	1,10	220.000
vozovnica za eno vožnjo s popustom (pri vozniku)		0,55	
vozovnica za eno vožnjo v predprodaji	0,22	0,78	-
vozovnica za dve vožnji v predprodaji	15,71	1,52	93.000
vozovnica za šest voženj v predprodaji	7,44	4,31	129.800
vozovnica za deset voženj v predprodaji	6,32	7,02	181.500
vozovnica za dvajset voženj v predprodaji	2,78	13,73	154.300
osnovna mesečna vozovnica	1,19	26,49	129.900
dijaška mesečna vozovnica	3,56	15,61	248.000
mesečna vozovnica za starejše občane	1,96	16,29	127.400
vozovnica za mini bus (prodaja pri vozniku)	6,05	0,50	
vozovnica za 10 voženj s 50% popustom	0,21	3,48	
vozovnica za 20 voženj s 50% popustom	0,34	6,48	
dnevna vozovnica za eno osebo	0,00	2,75	
letna dijaška vozovnica	0,00	160,66	
letna prenosna vozovnica	0,00	257,00	
vozovnice za 100% popust - invalidi + starejši nad 80 let ter prejemniki varstvenega dodatka nad 70 let	0,32	/	

Maribor pospešeno odpravlja ovire za invalide (gibalno ter slušno ovirane).

### Proračunska sredstva, namenjena za promet in mobilnost

**Analiza izdatkov** proračuna Mestne občine Maribor (obdobje 2010 - 2012) je metoda, s pomočjo katere je moč analizirati, kako se njena načelna zavezanost k bolj trajnostnemu prometu in mobilnosti realizira skozi financiranje. Za leto 2012 lahko ugotovimo, da Urad za komunalo, promet in prostor namenja:

- za upravljanje in tekoče vzdrževanje občinskih cest 4,9 mio €, od tega 1,5 mio € za zimsko vzdrževanje,
- za investicijsko vzdrževanje in gradnjo občinskih cest 3,7 mio €,
- za urejanje cestnega prometa pa 5,8 mio €, od tega 0,2 mio € za avtobusno postajo, 0,845 mio € za investicije v infrastrukturo avtobusnega prometa in kar (!) 3,5 mio € za subvencioniranje avtobusnega JPP – skupaj torej 4,5 mio € za delovanje avtobusnega sistema!
- za cestno razsvetlavo 2,615 mio €
- obnovo sistema žičnic 1,19 mio €

Sredstva se namenjajo tudi za dokapitalizacijo mestnega prevoznika MARPROM (0,4 mio €).

V letu 2012 je bilo iz postavk Službe za razvojne projekte in investicije namenjenih tudi **0,715 mio € za izvajanje programov za invalide in slepe ter trajnostno mobilnost**. Ista služba sofinancira tudi projekte, ki neposredno ali posredno zadevajo mobilnosti (Maribor City Card, PMinter, City Network).

Urad za šolstvo namenja **0,36 mio € za prevoze šoloobveznih otrok.**

Med **projekti, načrtovanimi za 2013**, ki lahko bistveno zaznamujejo mobilnost v mestu, so navedeni predvsem:

- Brv Lent Tabor (v letu 2013 1,3 mio € lastnih sredstev). Investicija zanesljivo spodbuja trajnostno mobilnost (pešačenje). Proračun MOM za 2013 predvideva zaključna usklajevanja s sosednjim projektom ureditve nabrežja reke Drave in zadnje dopolnitve PZI projektne dokumentacije.
- Gradnja garažne hiše Glavni trg je investicija (ocenjena na 15,0 mio €), ki bi v primeru realizacije bistveno spremenila lastnosti in kapacitete cestnega omrežja v središču mesta. Proračun MOM za 2013 predvideva ponovitev postopka javnega razpisa.
- Železniški podvoz Ljubljanska je investicija, ki bi olajšala dostop do mesta predvsem osebnim avtomobilom, pa tudi avtobusom, kolesarjem in pešcem. Iz tega zornega kota je trajnostno sicer nevtralna. Proračun MOM za 2013 predvideva aktivnosti za pridobitev gradbenega dovoljenja.
- Podaljšek Ceste proletarskih brigad in njena navezava na hitro cesto je investicija, ki bi bistveno izboljšala dostopnost mestnega središča (bolje: ciljev na desnem bregu Maribor) predvsem za osebna vozila. Nadaljevanje je odvisno od državnega proračuna.
- Zahodna obvoznica je že dolgo načrtovana investicija. Ta bi po eni strani omogočala, da je v mestno središče možno bolje dostopati (in tudi prazniti) tako, da se ga ne tranzitira. Po drugi strani je taka investicija v nasprotju z nekaterimi drugimi politikami in načeli (razvoj turizma pod Pohorjem, na primer) in je v bistvu ukrep, ki spodbuja uporabo osebnega motoriziranega prevoza. Na trasi se že izvajajo pripravljala dela - odkupi zemljišč in rušitve odkupljenih stanovanjskih objektov. V izdelavi je DPN (državni lokacijski načrt) za odsek med križiščem s Kardeljevo in priključkom na AC.

**Analiza prihodkov** kaže, da je se ustvari del prihodkov MOM tudi iz naslova:

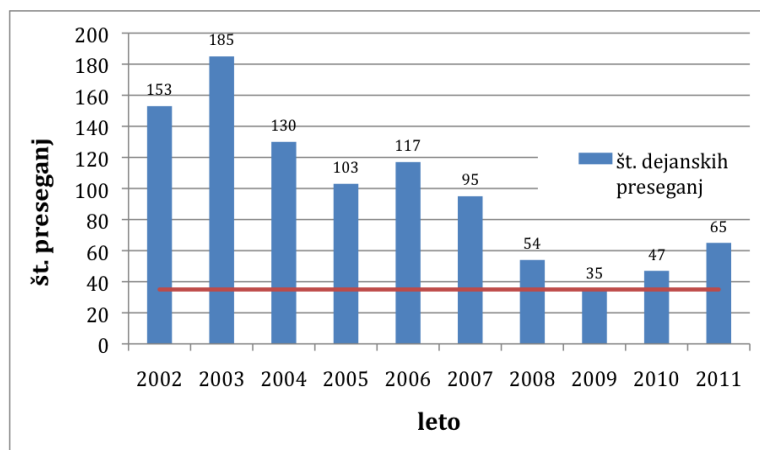
- prihodkov od parkirnin v beli coni (0,893 mio €);
- prihodkov od koncesnin za javna parkirišča (0,459 mio €);
- prihodkov od najemnin za parkirne prostore (0,080 mio €);
- prihodkov od uporabnin za avtobusno infrastrukturo (0,350 mio €);
- prihodkov od koncesnin za avtobusno postajo (0,078 mio €).

Iz **obrazložitve proračunske porabe** sledi, da je Mariborski proračun vendarle naravnani tudi v smeri bolj trajnostne mobilnosti, kar delno dokazujejo sredstva, namenjena avtobusnemu sistemu in podpori ranljivih udeležencev v prometu, kakor tudi varovanju okolja in zdravja občanov. Se pa sredstva namenjajo predvsem širitvi kapacitet cestnega omrežja in vzdrževanju le-te.

### B.3 Vplivi mobilnosti in prometa na okolje ter varnost

#### Emisije – kakovost zraka

V Mariboru imamo dobro razvit sistem spremljanja kakovosti zraka, pri čemer nedvomno velik del emisij izvira iz cestnega prometa. Del neposredno kot emisije, del pa posredno, kot resuspenzije (dvigovanje prašnih delcev zaradi sesalnih učinkov pri vožnji). Meritve kažejo, da v Mariboru presegamo (v letu 2011 so bile te presežene kar 67-krat) dopustne količine prašnih delcev v zraku.



**Slika 12:** Število preseganj mejnih dnevnih vrednosti delcev PM10 v obdobju 2002-2011 na merilnem mestu Center.  
(Vir: PMinter, 2012)

Veliko število preseganj dopustnih vrednosti je bilo tudi povod za vzpostavitev poskusne okoljske cone (POC) v jeseni 2012.

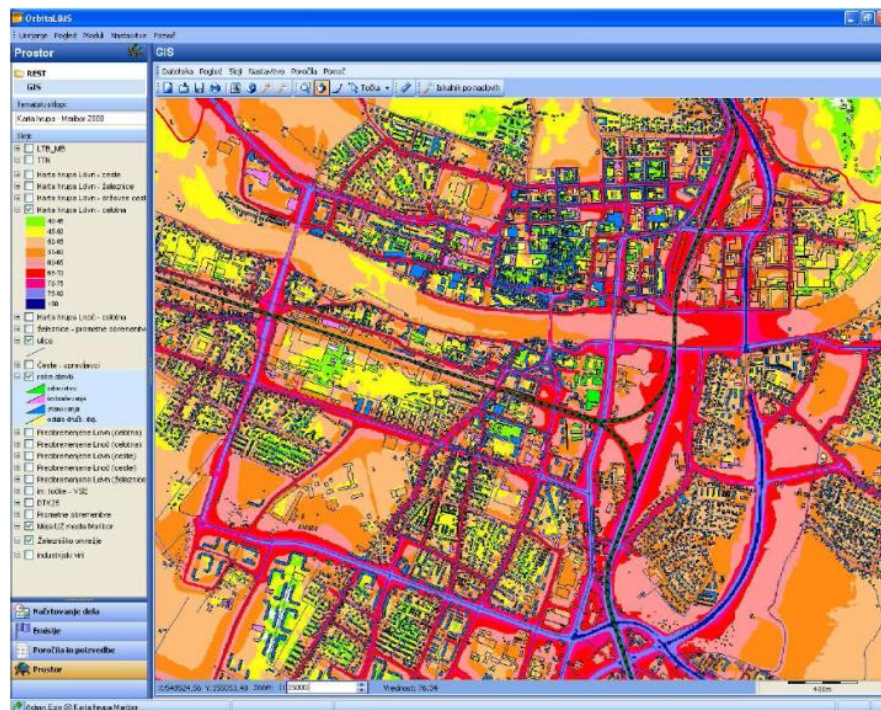


- Legenda:
- meja okoljske cone
  - vstopne točke v cono
  - ▨ območje s pravicami rezidentov

**Slika 13:** Območje poskusne okoljske cone.  
(Vir: PMinter, 2012)

## Emisije – hrup

Maribor tudi redno izvaja monitoring hrupa (karte hrupa). Izpostavljenost občanov je prikazana na kartah hrupa (Slika 14 je povzeta iz Karte hrupa za leto 2006. Leta 2012 je bila narejena novelacija predmetne karte, v pripravi pa je nova sprememba).



**Slika 14:** Karta hrupa.

(Vir: Epi Spektrum, 2009, <http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=11178>)

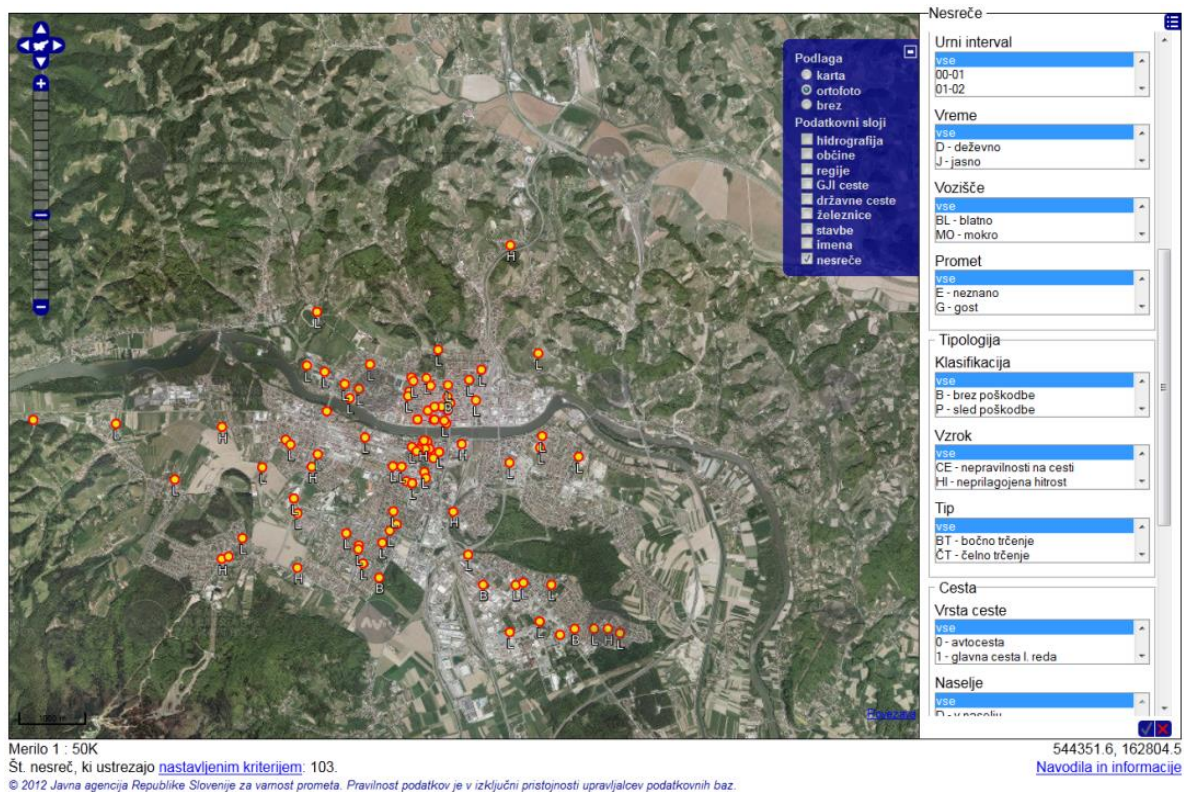
## Raba energije

Energetske lastnosti kakor tudi emisije toplogrednih plinov so obdelane predvsem v Lokalnem energetskega konceptu za Maribor. Predvsem na področju cestnega prometa Maribor (kakor tudi Slovenija in Evropa) ne dosega zastavljenih ciljev.

## Prometna varnost

Prometna varnost je glavni motiv za številne posege v cestnoprometni sistem. Stanje se na splošno izboljšuje.





**Slika 15:** Prometne nesreče v Mariboru, v katerih so bili udeleženci pešci (2011).  
 (Vir: interaktivna karta <http://nesrece.avp-rs.si/>)

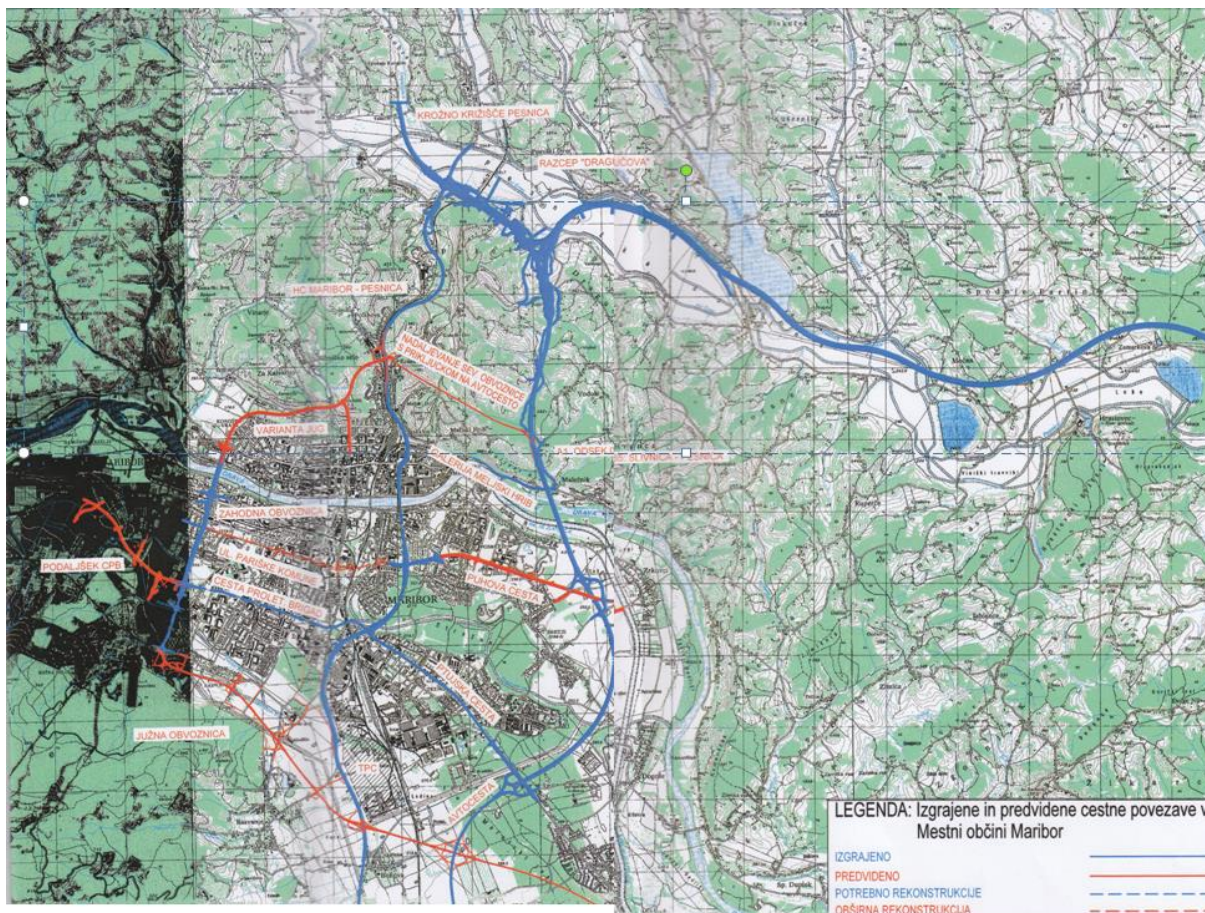
V Mariboru se izvajajo številne aktivnosti in akcije, katerih cilj je ozaveščanje o prometni varnosti.

Iz vidika kakovosti življenja v mestih je pravi pokazatelj občutene varnosti (pred nesrečami in »pred zlonamernimi dejanji«) število otrok, mladostnikov, starejših občanov in oseb s posebnimi potrebami, ki samostojno opravljajo svoje obvezne poti. Ta podatek bi pokazal, da je **občuten nivo prometne varnosti** v Mariboru izjemno nizek (izjave: T.Rye; analize v osnovnih šolah). Delno je nizek odstotek šolarjev in dijakov, ki samostojno opravlja poti v šolo in na popoldanske aktivnosti pripisati tudi slabi ponudbi JPP v izvenkoničnih časih.

## B.4 Opis ponudbe

### Cestnoprometna mreža

Za cestnoprometno omrežje v Mariboru je značilno, da obstaja nekaj ozkih grl. Pretočnost (če je le-ta pokazatelj »nečesa dobrega«) je ovirana v nekaj tipičnih smereh.



**Slika 16:** Osnovno cestno omrežje v Mariboru, izgrajeno in predvideno.  
(Vir: DCM, 2009)

Kot nakazuje Slika 16, je v Mariboru osnovna (zamišljena) cestna mreža še polna »rdečih« odsekov. S spremenjenim vrednostnim sistemom, kakor tudi z zniževanjem javnih sredstev, ki so na voljo za investicije, bi bilo potrebno takšno zasnovo ponovno prevrednotiti.

### Tiri

V samem mestnem središču ni tirov. Določene smeri so, celo izjemno dobro, pokrite s tirno infrastrukturo (relacija Pragersko-Maribor, ter Ruše-Maribor, delno tudi Šentilj-Pesnica-Maribor), ostale smeri nimajo tirne ponudbe. Da bi v Maribor po tirih prihajalo veliko več ljudi kot danes, bi bile potrebne obsežne investicije, tako v tire kot v prevozna sredstva, pa tudi postajališča. Tovrstnih investicij realno kratkoročno in srednjeročno ni pričakovati.



Maribor ima žičniško infrastrukturo in sicer vzpenjačo na Pohorje. Ta omogoča trajnostno in učinkovito izvajanje izletniških in turističnih aktivnosti. Za splošno mobilnost (na delo, šolanje, oskrbo) Mariborčanov nima pomena.

### **Kolesarske poti**

Skupna dolžina površin, namenjenih kolesarjem, je v Mariboru velika, vendar je za mariborsko kolesarsko mrežo značilno, da ni kontinuirana in da je prekinjena in kolesarjem neprijazna predvsem na ključnih mestih (prečkanja Drave na primer). Uporaba koles v Mariboru narašča. Tudi promocijske aktivnosti so številne. Infrastruktura se širi, uvajajo se nekatere, vsaj za Slovenijo, inovativne rešitve.



*Slika 17: Primer inovativne rešitve - Sharrow.  
(Vir: MKM, 2013)*

### **Pešpoti, pešačenje**

Maribor ima relativno obsežno peš cono. Ker v Mariboru prevladuje princip »teritorialnega« obnašanja v prometu, je zaznanih veliko konfliktov med pešci in kolesarji. Tudi v samem mestnem središču je večina semaforjev optimiranih za pretočnost cestnega prometa in ne obratno.

### **Javni potniški promet**

Mariborski mestni javni potniški promet se izvaja s približno 40 avtobusi. Obnova voznega parka je nujno potrebna. 40 avtobusov je premalo za bistven dvig ponudbe, kakor tudi za uvajanje novih linij, vključno s P&R.

Kakovost mestnega javnega potniškega prometa je bila prepoznana kot glavna ovira pri razvoju bolj trajnostne mobilnosti v Mariboru, saj objektivno ne nudi kakovostne alternative osebnemu prevozu z osebnimi avtomobili.



Slabosti so predvsem preveliki razmaki med posameznimi odhodi (tudi na najbolj frekventnih linijah), prekratek obratovalni čas (zvečer, ob sobotah, nedeljah in praznikih), vodenje linij in opremljenost postajališč, nezanesljivost sistema (zamude, odpadle vožnje).

### Parkiranje (površine in parkirna politika)

Parkirna mesta so velik porabnik prostora.

**Preglednica 9:** *Potrebne površine za parkirno mesto (vir: ZUM 2009).*

Parkirna površina	Površina za 1 PM (m <sup>2</sup> )
parkiranje na javni cesti	12,5 – 17,5
parkirišče	20,0 – 32,4
garaža – mehanski sistem (več etaž)	5,8 – 2,1
garaža – sistem ramp (več etaž – npr. do 10)	7,7 – 3,2

»Parkirne lastnosti« Maribor so obdelane v posebni študiji (ZUM, 2009). V središču Maribora (levi breg in del desnega) je na voljo približno 14.000 parkirnih mest, od tega 4.900 v javnih garažah, 1.450 na plačljivih parkiriščih, 3.325 ob cestah (delno plačljivih), okrog 4.000 pa je tako imenovanih funkcionalnih parkirnih mest (na dvoriščih, v garažah, ...). Številke je treba osvežiti (saj se spreminjajo), prav tako je število funkcionalnih parkirnih prostorov verjetno v resnici višje.

### Opomba:

**Število parkirnih mest ter cena parkiranja je eden glavnih vzvodov prometne politike v mestih. Z njim reguliramo število vozil (postavljamo prag), ki še prihaja v mesto.**

**Preglednica 10:** *Kapacitete parkirnih mest (vir: ZUM 2009).*

Cona	Št. PM javne garaže <sup>8</sup>	Št. PM parkirišča	Št. PM parkirni pasovi	Št. PM funkcionala <sup>9</sup>
1	330	296	579	759
2	650	337	166	189
3	0	0	831	185
4	1218	357	229	18
5	0	0	235	13
6	295	0	410	782
7	0	0	68	344
8	960	0	88	443
9	0	0	443	801
10	1500	0	0	0
11	0	0	276	114
Σ	4953	1420	3325	3648

Konflikti med avtomobili in pešci so pogosti.



***Slika 18: Parkiranje na površinah za pešce.***

## **B.5 (P)opis poznanih odzivov Mariborčanov na spremembe**

V tem podpoglavju želimo dognati, ali vemo, kako Mariborčani reagirajo na spremembe ponudbe: ukinjanje avtobusnih linij, spremembe cen parkiranja, odpiranje novih infrastrukturnih objektov, poostren nadzor nad kršitelji itd.

Poglobljenih analiz ni, vendar so aktualna dogajanja (oktober, november 2012) osvetlila tudi ta pomemben segment načrtovanja in izvajanja prometne politike.

V Mariboru se je v letu 2011 bistveno razširila peš cona, iz katere so bili izgnani tudi mestni avtobusi. Večjih odzivov uporabnikov ni bilo.

Uvajanje poskusne okoljske cone je ob načelnem odobravanju naletelo na vrsto kritik ter bolj ali manj **odklonilna stališča** večine Mariborčanov.

Bolj grob in **splošno odklonilen** je bil odziv Mariborčanov na uvedbo sistema za avtomatsko zaznavanje in kaznovanje voznikov, ki prekoračijo hitrosti.

## B.6 Kateri so občuteni problemi (sinteza)?

### Emisije – zrak

Kakovost zraka je problem, saj so prekoračevane **zakonsko določene dopustne meje**.

Objektivno tolmačenje rezultatov meritev sicer nakazuje, da so te prekoračitve bolj odvisne od splošne meteorološke situacije in s tem povezanimi potrebami po kurjenju, a je cestni promet vsekakor bistveni generator onesnaževanja.

Evidentirani ukrepi so:

- Neposredno: **restrikcije tipa okoljska cona, zmanjševanje hitrosti in posipavanja cest, preplastitve vozišč**
- Posredno: uvajanje alternativne ponudbe za potovanja po mestu in v mesto

### Emisije – hrup, vibracije

Rezultati kartiranja hrupa cestnega in železniškega prometa na območju mesta Maribor kažejo, da je na tem območju prevladujoči vir hrupa cestni promet, celotna obremenitev s hrupom pa presega kritično vrednost kazalca hrupa za celodnevno izpostavljenost pri 900 stavbah s 12.500 prebivalci, in kritično vrednost kazalca nočnega hrupa pri 1.300 stavbah s 17.000 prebivalci. Večina kritično preobremenjenih stavb leži ob občinskih cestah, pomemben delež teh stavb pa tudi ob cestah v upravljanju Direkcije RS za ceste. Območja s kritično preobremenjenimi stavbami so po diktaciji zakona o varstvu okolja degradirana in je zanje Vlada Republike Slovenije v sodelovanju s pristojno občino dolžna sprejeti in izvesti sanacijski program. Ne glede na navedeno so na območju mesta tudi obsežne površine in območja, na katerih je obremenitev s hrupom v obstoječem stanju sorazmerno majhna in izpolnjujejo pogoje za razvrstitev v mirna območja poselitve.

Velika obremenjenost s hrupom na območju mesta Maribor je posledica silovitega razvoja prometa v zadnjih desetletjih, v veliki meri pa tudi posledica neupoštevanja varstva pred hrupom v vseh postopkih prostorskega načrtovanja, pri načrtovanju prometnih ureditev in izdaji dovoljenj za posege v prostor. Ukrepi varstva pred hrupom bodo morali ob sanaciji preobremenjenih območij v prihodnosti upoštevati predvsem ukrepe za preprečitev nastanka novih preobremenjenih območij in ukrepe za zmanjšanje obremenjevanja in splošne obremenjenosti okolja s hrupom.

Evidentirani ukrepi so:

- Neposredno: zmanjševanje hitrosti, odstranjevanje hitrostnih ovir (!)
- Posredno: uvajanje alternativne ponudbe; zaradi lastnosti vibracij omejeni učinki.

## **Prometna varnost**

Glede na pokazatelj število smrtnih žrtev, pa tudi težje in lažje poškodovanih udeležencev prometnih nesreč, se stanje prometne varnosti izboljšuje. Iz tega vidika, prometna varnost ni dominanten problem, je pa še vedno ena osnovnih nalog načrtovanja prometa in mobilnosti.

Velik problem pa predstavlja percepcija prometne varnosti, ki ga določamo predvsem s pomočjo pokazatelja »koliko staršev prevaža svoje otroke v šolo in na ostale aktivnosti zaradi strahu pred tveganji prometnih nesreč«. Še vedno ostaja pereč problem »kako zagotavljati nižje hitrosti in večje spoštovanje prometnih predpisov« ?

Evidentirani ukrepi so:

- Predvsem osveščanje in nadaljevanje (osovraženega) nadzora hitrosti ter kaznovanja?
- Uvajanja con umirjenega prometa ali con omejene hitrosti (30 km/h).

## **Dostopnost lokacij v mestu iz vidika občanov - nevozniki osebnih avtomobilov**

V mestih živi na splošno med 40% in 60% populacije, ki ali nima voznškega dovoljenja ali pa nima dostopa do osebnega avtomobila. Ti imajo v Mariboru resne težave dostopanja do lokacij. Težave so:

- fizične narave; starostniki, gibalno ovirani ... otroci
- finančne narave; cena JPP ni tako nizka, taksi prevozi so edina alternativa izven obratovalnih časov JPP ter
- prometno-organizacijske narave; peš poti, kolesarske steze in ponudba JPP so prepogosto izjemno slabe.

Evidentirani ukrepi so:

- Izboljšanje ponudbe javnega prevoza in oblik prevoza na poziv ter fizične in cenovne dostopnosti do le-tega.
- Posredni: oskrba samo v velikih trgovskih centrih je trend, ki povečuje stroške gospodinjstev, podpirati ohranjanje trgovske ponudbe v mestnem središču in v primestnih naseljih.

## **Dostopnost lokacij v mestu iz vidika občanov - vozniki osebnih avtomobilov**

Parkiranje »pred vrati« ciljev potovanj je udobno in je želja (pogosto tudi potreba) ponudnikov storitev v mestu. V splošnem želimo, da bi obiskovalci mesta (poslovni, »po opravkih«, turistični...) imeli možnost parkiranja, predvsem kratkotrajnega, po sprejemljivi ceni. Ne želimo pa, da bi ta »atraktivna« parkirna mesta zasedali rezidenti ter delovni migranti, kakor tudi ne študentje ali šolarji. Odgovoriti, ali ponovno prevetriti, je treba na vprašanje ali je parkiranje zaželeno ali ne ter po kakšni ceni:

- Za koga (dnevne migrante, poslovno in po opravkih)?
- Kje (predvsem na javnih parkirnih površinah, v garažnih hišah, na robu mestnega središča,...)?
- Kje je prag, ko omejevanje parkirnih mest (fizično, cenovno) prične bolj škoditi, kot koristiti?

Evidentirani ukrepi so:

- V mestnem središču zagotoviti primerno število (4.000 ?) plačljivih parkirnih mest za obiskovalce, s čim boljšim sistemom vodenja do le-teh;
- Na robu mestnega središča zagotoviti primerno število plačljivih parkirnih mest za celodnevno parkiranje;
- P&R (tudi P&Bike) na robu mesta ali robu ožjega središča mesta
- Mestna občina mora spodbujati (tudi sofinancirati!) P&R na železniških postajah in avtobusnih postajališčih v okoliških občinah.

## **Dostopnost lokacij iz vidika gospodarskih aktivnosti**

Z izjemo turističnega gospodarstva, ki je identificiralo slabo globalno dostopnost Maribora po zraku in tirih kot problem, globalna dostopnost ali izoliranost nista vzrok za gospodarsko stagniranje. Odgovoriti je treba na vprašanje ali omogočati individualni motorizirani dostop do vsake obratovalnice, lokala, lokacije? Je individualna motorizirana mobilnost problem? Kaj bi pomenilo dvig individualne motorizirane dostopnosti za okoljske in varnostne cilje? Je smiselno deliti mesto:

- na območja, kjer je dobra individualna motorizirana dostopnost prednost in cilj?
- in na tisti predel mesta, kjer individualna motorizirana mobilnost povzroča »več škode kot koristi«?

Evidentirani ukrepi:

- Širjenje peš cone ali tako imenovanega »shared space« pristopa v strogem mestnem središču.
- Izvajanje parkirne politike, ki spodbuja poslovne in pristočasne prihode ter odvrča celodnevna (celotedenska) ulična parkiranja migrantov na delo in šolanje.

### **Stroški, povezani z mobilnostjo – privatno (gospodinjstva)?**

Veliko gospodinjstev »trdi«, da nujno potrebuje drugi (tudi tretji) osebni avtomobil. Veliko gospodinjstev se upira ukrepom »uporabnik naj plača«, »onesnaževalec plača« oz. lastniki osebnih avtomobilov naj plačujejo za stroške izgradnje in vzdrževanja prometne infrastrukture.

Evidentirani ukrepi za zmanjšanje stroškov gospodinjstev:

- Vzpostaviti alternativno ponudbo, da se Mariborčani po Mariboru lahko brez večjih odpovedi in izgubam časa gibljejo peš, s kolesom, z avtobusom.
- Sofinancirati in sooblikovati ponudbo, da bi se lahko delovni migranti in poslovni obiskovalci (a le deloma!) lahko odpovedali individualni motorizirani mobilnosti.

### **Stroški, povezani z mobilnostjo – javno (občinski in ostali proračuni)?**

Mesto Maribor za različne programe s področja prometa in mobilnosti namenja (ocena) 15% proračuna – kar daje velikostni red 15,0 - 18,0 mio €. Evidentirana problema sta:

- Prihodki iz koncesnin, parkirnin in uporabnin so (pre)nizki.
- Proračunskih sredstev za namene prometa in mobilnosti se ne da povečevati?

### **Neracionalnost (»pretočnost«) prometnega sistema**

Nikakršne meritve ne dokazujejo, da bi v Mariboru imeli resen problem zastojev. Obstaja nekaj bolj »problematičnih potovalnih smeri«.

Načrtovanje, s katerimi se dokazuje, da bodo »križišča pregorela« temeljijo na prepričanju o rasti. Te rasti objektivno ni moč upravičevati, sploh če se reducira število delovnih mest, krepijo alternativne ponudbe?

Načrtovanje, s katerim se dokazujejo prihranki emisij, če se poveča »pretočnost sistema« točkovno držijo, sistemsko pa je ravno nasprotno.

Problem:

- Ali je potrebno prevrednotiti načrtovano (bistveno) širjenje osnovne cestne mreže?
- Kateri od načrtovanih (dragih) infrastrukturnih posegov so »že tako daleč«, da jih ni smiselno ali možno zaustaviti (so procesi ireverzibilni)?
- Ali so cilji, s katerimi so se upravičevali ti posegi, danes (2013) še vedno cilji?

Evidentirani ukrepi (v okviru CPS):

- Preveriti potrebe in učinke širjenja cestnih kapacitet (prometni model) z drugačnimi (»morda bolj realnimi, na scenarije vezanimi«) vhodnimi podatki.
- Podpreti nekatere ukrepe širitve cestne infrastrukture, a zgolj »na račun zmanjšanja kapacitet drugih«...

### **Splošna slika / prijetnost mesta**

Mesto ni najbolj prijazno in prijetno za bivanje tudi zaradi »pločevine vsepovsod«, »hrupa«, »emisij«, »ne najboljše kulture voznikov«, »ne najboljše ponudbe za pešačenje, kolesarjenje, javni prevoz...«. Splošno sliko kazi:

- pretiran promet in parkirana vozila,
- nevzdrževana infrastruktura (luknjaste ceste, neprijazni pločniki in kolesarske steze..., zarjavelost..., neuravnoteženost infrastrukturnih rešitev),

kar (posredno) zmanjšuje privlačnost turističnih in obiskovalskih aktivnosti, tudi (delno) cen in vrednosti nepremičnin (privatnih in občinskih).

Evidentirani ukrepi:

- Vračanje vsaj dela mestnega središča pešcem, kolesarjem, prijaznim avtobusom ...
- Dvig sredstev in učinkovitosti vzdrževanja infrastrukture (! Morda na račun širjenja kapacitet?)
- Umik parkiranih vozil s cest v objekte ali pod zemljo



## B.7 Izhodišča za pripravo pravih ciljev mobilnosti

V tem poglavju želimo dognati:

- »Kaj je v resnici problem«, zakaj je nek pojav problem, koliko ljudi prizadene, kako vpliva na blaginjo? Pojem »blaginja« razumemo širše kot morda samo zdravo okolje; saj vsebuje – nujno – tudi ekonomsko blaginjo (tj. delovna mesta), za katere je nujno (!) treba žrtvovati del »okoljske« blaginje!
- »Kaj so v resnici mobilnostni cilji« in kaj so le ukrepi ali poti do ciljev?
- »Kaj so pravi pokazatelji« trajnostne mobilnosti?

**Teza: Maribor nima izrazitega, izstopajočega problema, ki bi bil izrazita prioriteta trajnostnega načrtovanja prometa in mobilnosti!**

Maribor ima vrsto pomanjkljivosti, ki jih je hierarhično težko razvrstiti, a vendarle izstopajo:

- **Slaba ponudba javnega potniškega prometa.** Slabost ponudbe se kaže v vseh njenih segmentih:
  - obseg ponudbe (nizke frekvence, kratki obratovalni časi)
  - vodenje linij, pri čemer se pojavljata dva nasprotna pristopa:
    - vzpostavljanje koridorjev (torej koncentracija linij in ponudbe na glavne vpadnice, kjer se zagotavlja »prosti tok za avtobuse«) ali
    - razvejanje linij in približevanje razpršenim izvorom in ciljem potovanj (vključno s sistemom prestopanj na »majhne« avtobuse, ki pokrivajo mestno središče)
  - cena ponudbe; prevoz sicer ni drag, a manjkajo resnično spodbudne oblike vozovnic
  - integriranost z ostalimi vrstami ponudbe JPP (tirni, medkrajevni,..)
  - šibek »image« ponudbe in izrazito zastarel vozni park
  - nejasnosti pri modelu podeljevanja nalog, upravljanja s postajo in postajališči...
  - itd...
- **Nedorečena** (kar ne pomeni »neizgrajena!«) **prometna mreža**, predvsem cestna, a tudi tirna, v povezavi s parkirnimi strategijami.
- **Socialna izključenost starajočega se prebivalstva**, tudi zaradi sistema prometa in mobilnosti v mestu.
- **Gospodinjstva**, ki bi želela preiti na cenejše in prijaznejše oblike mobilnosti, prepogosto **nimajo resne alternative**.
- **Dnevni migranti** v mesto **nimajo** (praviloma vsi) nikakršne **resne alternative** osebному prevozu!
- **Vzdrževanje** in revitalizacija **prometne infrastrukture**.
- Želje po dvigu privlačnosti mestnega središča z omejevanjem individualnega motornega prometa, so objektivno ogrožene zaradi **pomanjkanja** alternativne ponudbe, tudi **parkirnih možnosti na obrobju ali »pod zemljo«**.
- Prenizka ozaveščenost in pripravljenost spoštovati cestno prometne predpise
- **Proračun namenjen mehkih oblikam mobilnosti** »nima komu vzeti« - zato je potrebno iskati »javno zasebna partnerstva« in »cross-financing« rešitve, ki pa so povezane z odporom prebivalstva.

V nasprotju s prevladujočim prepričanjem:

- Maribor nima resnih problemov s pretočnostjo cestnega prometa.
- Maribor nima izstopajočih problemov s kakovostjo zraka in hrupom.
- Maribor nima izstopajočih problemov s prometno varnostjo.
- Maribor nima izstopajočih problemov z globalno dostopnostjo po cesti.

## C Oblikovanje scenarijev mobilnosti

**Scenariji** so različna prihodna stanja. Na ta prihodna stanja vplivajo **zunanje okoliščine** na katere prometne strategije nimajo neposrednega vpliva:

- demografske zakonitosti (splošna rast števila prebivalcev, suburbanizacija, staranje prebivalstva);
- splošni ekonomski trendi (rast/upad števila delovnih mest, rast/upad blagovnega prometa, rastoče in usihajoče gospodarske aktivnosti...);
- cenovna dejstva in zahteve (predvsem cene energentov, uporabnine za ceste in tire, ...);
- pravna dejstva in zahteve (zahteve po ukrepih za kakovost zraka, ...).

Na prihodna stanja vplivajo tudi različne »**notranje**« **okoliščine** na katere prometna strategija mesta bolj neposredno vpliva, kot so:

- dejstva in želje, kako bi mesto želelo živeti – kaj želi poudariti (biti turistična destinacija, privlačno univerzitetno središče, logistična destinacija ...);
- splošna oziroma globalna in regijska dostopnost mesta in regije (na kateri prevladujoči način?);
- notranja dostopnost lokacij (na kateri prevladujoči način?);
- razpoložljiva javna sredstva za financiranje izbranih ukrepov;
- ...

### Zunanje okoliščine:

- **Število prebivalcev** v mestu Maribor ne narašča, v okolici mesta zelo počasi narašča; stopnje (morebitne) rasti so takšne, da ne povzročajo bistvenih novih prometnih tokov.
- Upočasni se izseljevanje iz mesta v **okoliška naselja**; število prebivalcev v samem mestu stagnira. Rahlo se zmanjša število poti v samem mestu. V okolici število prebivalcev neznatno narašča - rahlo narašča število poti iz okolice v mesto.
- **Nadaljuje se proces staranja prebivalcev**, počasi se podaljšuje življenjska doba, predvsem pa leta do katerih so prebivalci še mobilni, tudi vozniki! To podaljševanje obdobja aktivne mobilnosti kompenzira padanje mobilnosti zaradi zmanjševanja števila prebivalcev v starostnih razredih med 20-50 let...
- **Število delovnih mest** v mestu v **javnem sektorju** stagnira.
- **Število delovnih mest v storitvenem sektorju** se po dejavnostih sicer spreminja, a v vsoti ostaja približno enako.
- **Poslovna aktivnost** ostaja enaka do 2015, nato se povečuje.
- Povečuje se (oziroma ostaja na nivoju leta 2012, ko je Maribor bil EPK) **število dnevniških obiskovalcev** (izletniške, kulturne in prireditvene aktivnosti).
- **Cena energentov** raste (vseh vrst).
- **Cena uporabe mestnega prostora (za parkiranje)** raste, a umerjeno, saj zaradi umirjene rasti ali stagnacije ne narašča povpraševanje po parkirnih površinah.

- **Okoljske dajatve** se v neki obliki povečujejo; prevozni načini, ki povzročajo okoljsko škodo bodo na nek način (takse, vstopnine, prepovedi) postali dražji. Cene teh dajatev ne bodo odločilno narasle.
- **Finančna sredstva**, namenjena financiranju ukrepov prometne politike. Kot posledica splošne ekonomske stagnacije ali upočasnjene rasti, splošne zmanjšane možnosti zadolževanja in ostalih »pritiskov« na proračun, bodo deleži mariborskega proračuna, namenjena financiranju in so-financiranju ukrepov na področju prometa – tudi ob izjemno dobro argumentiranem in splošno sprejetem načrtu – omejena. Izhajamo iz velikostnega razreda 15,0 mio € (ali 15% proračuna) letno. Obliki javno-zasebnega partnerstva in pridobivanja državnih in evropskih sredstev tako ostajata edina možnost financiranja zahtevnejših projektov (! Potreba po transparentnem in prepričljivem, realističnem načrtu je torej predvsem iz tega zornega kota zelo nujna in potrebna).

### Notranje okolščine

V preteklosti sta se pojavljala dva prevladujoča pristopa k načrtovanju prometa:

- **Prilagoditveni**, kjer ponudbo poskušamo prilagoditi povpraševanju; ko se pojavijo ozka grla na cestnem omrežju, jih odpravljamo z dvigovanjem kapacitet. Takšno politiko prepoznamo po širjenju mestnih vpadnic, gradnji parkirnih hiš, večanju kapacitet križišč in optimiranju semaforne mreže na edini (!) kriterij »pretočnost osebnih vozil« ...
- **Restrikcije za osebne avtomobile**, tako imenovane »alternativne prometne politike«, ki so, vsaj v Sloveniji, vedno ostajale samo na papirju, saj so »pretiravale« z omejevanjem avtomobilskega prometa in zanemarjala ekonomska tveganja slabe dostopnosti lokacij, kratkoročna ekonomska tveganja odmiranja mestnih središč, pa tudi dnevno-politično realnost.

Oba zgoraj skicirana načina nista sprejemljiva za nek uresničljiv trajnostni mobilnostni načrt v realnem okolju, tudi ne za Maribor z okolico. Predlaga se iskanje tako imenovanega **trajnostnega kompromisa**. Ta je možen samo z diferenciranim pristopom, ko za določena območja, določene načine potovanja, določene namene potovanj, za določene socialne skupine iščemo sprejemljivo obliko mobilnosti. Ter se vprašujemo, kje so meje, ko se mora želja neke skupine uporabnikov uskladiti, pa tudi umakniti, neki drugi želji.

Na podlagi zgoraj navedenega postavljamo **štiri osnovne scenarije** (možna stanja v prihodnosti):

- »Po starem« ali »Business as usual«; ali prilagoditveni pristop.
- »**Prijaznemu vozniku prijazno mesto**« ali osebni avtomobil je osnovna metoda zagotavljanja mobilnosti, predvsem za potrebe gospodarskih aktivnosti. Zato se ga ne preganja, temveč pušča v sedanjem obsegu. Postavijo se nekatere omejitve. «Prijazni voznik» spoštuje: nastavitve semaforjev s prednostjo za pešce, kolesarje in predvsem avtobuse, »okoljsko cono ali prepoved vstopa prekomernim onesnaževalcem«, cone umirjenega prometa (»tempo 30«), pripravljenost plačati za parkiranje v garažnih hišah in na javnih parkirnih površinah, splošne sheme nadzora prometa, vključno z

radarji... Alternativne oblike se še naprej spodbujajo vendar zgolj za zagotavljanje mobilnosti »nevoznikom«. Na ključnih mestih mestne prometne mreže se išče kompromis med vsemi oblikami (peš, kolo, JPP, osebni avtomobil).

- **»Omogočanje kakovostne izbire«**; aktivno spodbujanje alternativ osebne avtomobilu in to na tak način, da postanejo konkurenčne in zanimive »voznikom«. Na ključnih mestih mestne prometne mreže se daje prednost mehkim oblikam mobilnosti, tudi za ceno prepovedi za osebni promet ali odvzemanje pasu za osebna vozila!
- **»Mesto brez avtomobila«**; ali restrikcije in prepovedi za osebne avtomobile.

## D Skupna vizija trajnostne mobilnosti

### D.1 Kateri so splošni cilji / vizija načrtovanja mobilnosti?

Cilj o katerem sicer ni dvoma je »dvig kakovosti življenja v mestu«, tudi »dvig blaginje v mestu«. Ta cilj je presplošen in tudi ni enostavno merljiv. Merljiv je s prevelikim številom pokazateljev<sup>1</sup> (indikatorjev) za katere je težko najti konsenz za določitev uteži. Določitev uteži, ali »kaj je bolj in kaj manj pomembno«, je osnovna naloga pri načrtovanju splošne prometne strategije oziroma trajnostne mobilnosti.

Cilji trajnostne mobilnosti so prav gotovo **zagotavljanje dostopnosti** - in ne mobilnosti same po sebi - **do osnovnih življenjskih funkcij**. Iz te osnovne opredelitve tudi sledi, da bomo merili uspešnost neke prometne politike po tem:

- Kolik delež prebivalstva se ne more samostojno in varno gibati po mestu; torej ali je sistem **pravičen** do vseh kategorij prebivalstva?
- Kolikšni so realni potovalni časi »od-vrat-do-vrat« za vse skupine prebivalstva (in ne morda povprečne potovalne hitrosti na cestah); torej kako **učinkovito** je gibanje po mestu?
- Kolikšna je **socialna sprejemljivost** transportnega sistema v mestu; ali kolikšen delež družinskega proračuna namenjajo občani za zadovoljevanje svojih osnovnih mobilnostnih potreb oziroma čemu se morajo občani odpovedati zaradi omejenih možnosti mobilnosti?
- Kolikšna je **okoljska in energijska sprejemljivost** sistema; ali koliko energije porabi občan za zadovoljevanje svojih osnovnih življenjskih potreb; oziroma koliko emisij in okoljske škode pri tem napravi?
- Kakšna in kolikšna so razsekanja (s cestami) in kolikšen je delež trajno zabetoniranih/zacementiranih površin? Ali je **bivanje** v mestu **pre-obremenjeno** z zoprnijami prevladujočega načina mobilnosti?

<sup>1</sup> Tipični splošni pokazatelji blaginje so:

- življenjska doba,
- število bolniških odsotnosti z delovnega mesta,
- število brezposelnih oziroma število delovnih mest,
- povprečni dohodki gospodinjstev oziroma število prebivalcev z dohodki pod pragom revščine.

Izpeljani pokazatelji so, na primer:

- kakovost zraka (ta, na primer, ni sama po sebi problem, če ne rezultira v povečanju števila obolenj),
- delež proračuna, ki jih gospodinjstva namenjajo za transport,
- delež prebivalcev, ki so zaradi nemobilnosti socialno izključeni,
- cene nepremičnin tudi kot posledica dobre dostopnosti ali obremenjenosti z emisijami in hrupom.

Neposredni pokazatelji »blaginje mobilnosti« so, na primer:

- prometna varnost – število poškodovanih in mrtvih v prometnih nesrečah,
- izgube potovalnih časov zaradi neuravnoveženega prometnega omrežja in ponudbe prevozov,
- izbor sredstva (»modal split«) in podobni.

Ob tem pa odgovoriti na vprašanje:

- Ali je možno te (predvsem negativne) pojave zmanjšati ali ublažiti, **ne** da bi pri tem **ogrozili ekonomije mesta** in regije.

V trenutku nastajanja tega dokumenta (2013) je zgoraj zapisana hierarhija ciljev nekoliko vprašljiva, saj se vedno bolj v ospredje postavlja druga zahteva, ki postavlja pred načrt mobilnosti nalogo, pomagati reševati osnovni problem Maribora in Mariborčanov:

- Kako tudi s **pomočjo ukrepov v prometu zaustaviti padanje ekonomske aktivnosti**, predvsem pomagati k **dvigu števila delovnih mest** v mestu in regiji?

Iz zgoraj navedenih razlogov postavljamo dve osnovni **usmeritvi priprave načrta trajnostne mobilnosti**:

1. **Zagotavljanja trajnostne mobilnosti** s forsiranjem ukrepov, ki:
  - zmanjšujejo potrebo po stroških gospodinjestev, povezanih z individualno motorizirano mobilnostjo;
  - zmanjšujejo varnostna in okoljska tveganja individualne motorizirane mobilnosti;
  - dvigujejo ambientalno privlačnost z vračanjem mesta (javnih površin) pešcu in kolesarju;
  - zmanjšujejo potrebo po velikih investicijskih proračunskih sredstvih v občutno širitev kapacitet cestnega omrežja.
2. **Zagotavljanje ekonomske aktivnosti** mesta z ukrepi:
  - zagotavljanja dobre regijske in globalne dostopnosti;
  - zagotavljanja dostopnosti do vitalnih lokacij v mestu tudi (prijaznemu) osebnemu avtomobilu;
  - zagotavljanja čim večje (a še smiselne) gospodarske aktivnosti za segment gradbeništva, prometnega inženirstva in logistike.

**Metodi**, s katero se gornja dva koncepta prevedeta v operativne akcijske programe (torej opredmetene ukrepe) sta dve:

1. **Metoda postavljanja pragov:**
  - še sprejemljive količine dopustnih »negativnih« pojavov;
  - minimalnih zahtevanih lastnosti ponudbe »pozitivnih« pojavov.
2. **Metoda postavljanja utežene hierarhije problemov, kjer se ugotavlja:**
  - Kaj je največji/naslednji problem?
  - Je ta objektiven, koliko ljudi/gospodarskih subjektov v resnici prizadene?
  - Ali je rešljiv in kako?
  - Ali nakazana rešitev ne ruši katerega od drugih hierarhično višje postavljenih ukrepov?



## **D.2 Skupna vizija trajnostne mobilnosti**

Pripravljen je **sintetični tekst za široko javnost**, kot sledi:

### **Vizija Celostne prometne strategije Maribora**

Maribor bo tudi v prometnem smislu napredno in privlačno mesto za bivanje, poslovanje in preživljanje prostega časa. Dobro vpet v širše prometne tokove bo skupaj s svojim zaledjem konkurenčen v širšem regionalnem okvirju.

Mesto bo zagotavljalo uravnoteženo, udobno in zanesljivo ponudbo različnih načinov potovanj - privlačni JPP, razvejano mrežo varnih kolesarskih stez ter dobre pogoje za hojo. Vzpostavljena bo nova hierarhija prevoznih sredstev - namesto voznikov avtomobilov bodo prednost dobili otroci, mamice z vozički, osebe z omejeno mobilnostjo, pešci ter kolesarji. Brez avtomobilov seveda ne bo šlo, vendar bo poskrbljeno za to, da tisti, ki jih vozijo, to počnejo smotrneje.

Prometno načrtovanje se bo odmaknilo od zadovoljevanja potreb po večjem pretoku avtomobilskega prometa in se posvetilo negovanju trajnostno naravnane mobilnosti, ki sooblikuje urejen, dostopen in varen mestni prostor. Uporabilo bo inteligentne tehnologije za boljši izkoristek obstoječih prometnih površin, ki bodo uravnoteženo porazdeljene med osebnim avtom in njegovimi alternativami.

Mestno načrtovanje bo dejavno vplivalo na prometno povpraševanje. Maribor bo postal mesto kratkih razdalj do dnevnih ciljev potovanj – zagotovljena bo dobra dostopnost in mobilnost vseh socialnih in starostnih skupin prebivalcev mesta. Posebna pozornost bo namenjena najboljčutljivejšim skupinam – naraščajočem deležu starih in otrokom ter mladim.

Promet ne bo več pomemben onesnaževalec zraka in povzročitelj hrupa in toplogrednih plinov. Podprto bo uvajanje novih tehnologij in ustvarjeni pogoji za uporabo vozil na alternativni pogon. S tem bo Maribor konkurenčen tudi v svetu dragih goriv.

Maribor bo postal mesto nizkih potovalnih hitrosti – umirjen osebni motorni promet bo poleg izboljšane varnosti prispeval k večji privlačnosti njegovih nemotoriziranih alternativ.

## E Opredelitev ciljev in trajnostne mobilnosti

Cilje je možno zapisovati vsaj na štiri različne načine: po območjih mesta, po namenih potovanj, po vrstah prometnih tokov, po modalitetah, za katere v nadaljevanju opredeljujemo cilje in nakazujemo ciljne vrednosti.

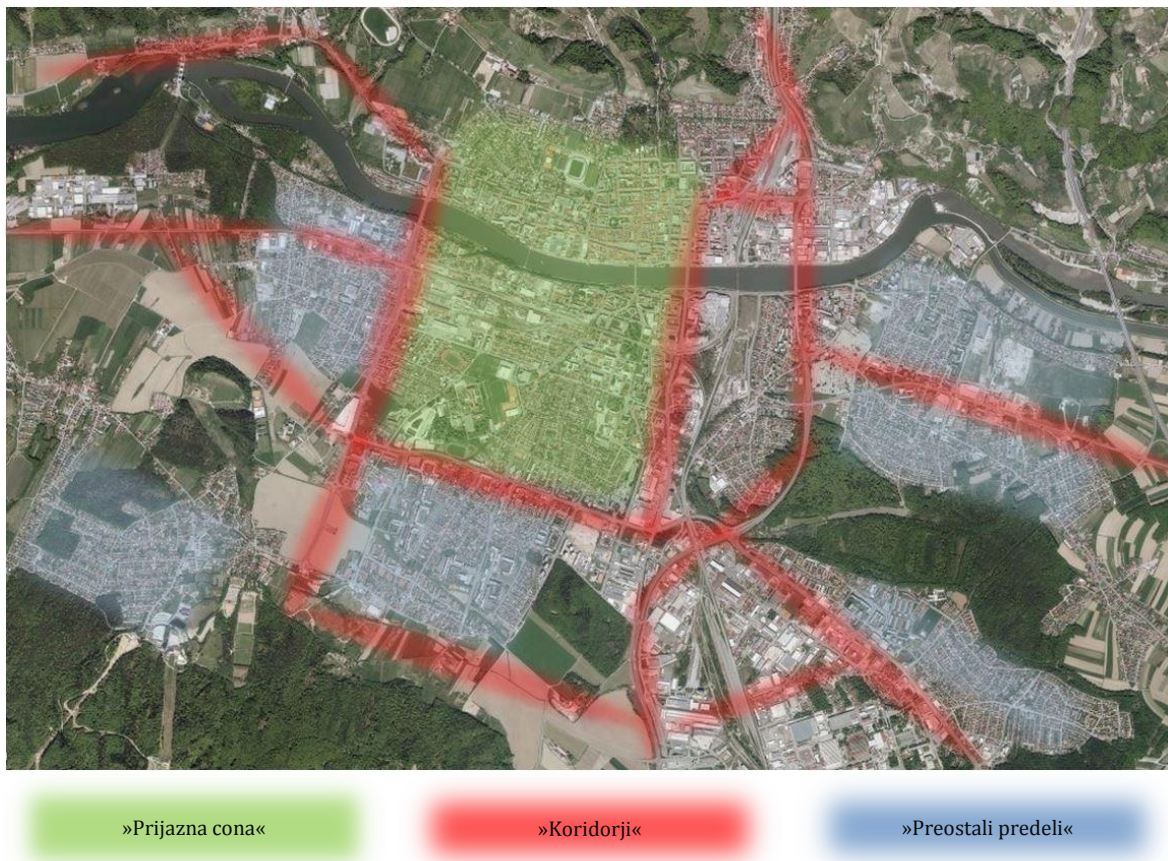
### E.1 Metoda: delitev mesta na območja

**Mestno središče** (levi breg in del desnega brega, načeloma do Ceste Proleterskih brigad), se poimenuje (delovno) »**Prijazna cona**« (»Okoljska cona«,...):

- v njem želimo sprejeti določeno število vozil s prijaznimi vozniki na dan »od zunaj«;
- prijazen voznik je:
  - pripravljen plačati, uporabo tega dragocenega prostora;
  - pripravljen spoštovati prometno zakonodajo in omejitve, tempo 30;
  - razume, da imajo v tem območju prednost pešci, kolesarji, avtobusi;
  - poseduje vozilo, ki okolja ne onesnažuje čezmerno.
- prijazen voznik je tudi tisti, ki ni pripravljen sprejeti zgoraj navedenih pogojev in zato parkira svoje vozilo na P&R napravah ali zunaj območja.

**Koridorji** so tiste ceste, ki jih namenjamo (iz vidika prebivalcev ob teh koridorjih »žrtvujemo«), da je mesto in mestno središče dobro dostopno tudi za daljinski in regijski ciljno-izvirni osebni motorizirani promet. Koridorji so tisti deli, po novih vrednostnih sistemih predimenzionirane, cestne mreže, ki »**nujno**« morajo biti izgrajeni, da ekonomska blaginja mesta ni ogrožena. Zagotavljanje pretočnosti (kapacitet) na koridorjih je nadrejeno ostalim kriterijem trajnostne mobilnosti. Koridorji se določijo po kriteriju »najmanjšega potrebnega nujnega«. Če je katera od obstoječih prometnic kapacitetno »koridor«, pa nima te funkcije, se jo lahko/mora vrniti ostalim oblikam mobilnosti.

»**Preostali predeli**« mesta so (vsaj načeloma) takšni, da je moč zadovoljiti sožitje vseh oblik mobilnosti; prevladuje pa princip, da se močnejši prilagodi šibkejšemu.



*Slika 19: Primer delitve mesta na območja.*

## E.2 Metoda: delitev po namenih potovanj

### Potovanja na delo in šolanje

Predstavlja 40% vseh potni v mestu, večinoma se opravijo v koničnem času. Vzpostaviti je potrebno pogoje in ukrepe, da se le-ta izvedejo (lahko) z mehкими oblikami!

- Mestni javni potniški promet z ukrepi:
  - krepitve ponudbe mestnega prometa predvsem v količinskem smislu;
  - ponudbo ugodnih abonentskih vozovnic za redne uporabnike.
- Primestni avtobusni in tirni promet z ukrepi:
  - enotne vozovnice (preseči trenutno razklanost med ponudniki) in atraktivna ponudba abonentskih vozovnic;
  - Bike&Ride na glavnih postajah.
- Vzpostaviti sklenjeno kolesarsko omrežje.
- Vzpostaviti pogoje, da bo lahko več otrok in dijakov samostojno potovalo na šolanje (v varnostnem smislu).
- Vzpostaviti spodbude za večjo zasedenost osebnih vozil (? So kakšni pametni ukrepi sploh možni).

### **Potovanja po opravkih in oskrbo**

- Ta potovanja predstavljajo med 30% in 40% vseh poti v mestu. Izvajajo se ves dan, a jih je v veliki meri možno opraviti v izvenkoničnem času.
- Ta potovanja opravljajo vozniki osebnih vozil z osebnimi vozili (je udobno); tega ni smiselno ali možno bistveno omejevati.
- Potovanja »nevoznikov«; javni potniški promet ter prevoz na poziv.

### **Poslovna potovanja**

- Poslovna potovanja predstavljajo dobrih 10% vseh poti v mestu. Izvajajo se predvsem v koničnem času in dopoldanskem medkoničnem času. Sem spada tudi dostava. Ta se opravljajo z osebnimi vozili, z dostavnimi vozili in tovornimi vozili; ker gre za potovanja z višjo vrednostjo časa.
- Spodbujati (a gre za lekarniške potenciale) drugačne oblike opravljanja teh potovanj.

### **Potovanja turistov, obiskovalcev in potovanja za aktivnosti v prostem času**

- Ta potovanja so izrazito zaželena, izvajajo se predvsem v izvenkoničnem obdobju. Predstavljajo slabih 10% vseh poti v mestu.
- Ta potovanja spodbujati, ne omejevati; zagotoviti zadostno število parkirnih mest.

Spodbujati globalno dostopnost Maribora z aktivnostmi integrirane (enotne) vozovnice.

### **E.3 Metoda: delitev prometih tokov na notranje, ciljno-izvirne, tranzitne**

#### **Tranzit**

Dejstvo je, da območje Maribora tranzitirajo osebna in tovorna vozila<sup>2</sup>. Na količino tranzita Maribor realno ne more vplivati, prav tako ni realno, da bi tranzitni tokovi (množičneje) prehajali na sredstva javnega potniškega prometa.

#### **Ciljno-izvirni promet**

Dejstvo je, da v Maribor dnevno prihaja 30.000 ljudi na delo in šolanje ter še enkrat toliko z ostalimi nameni. Ti ljudje so zaželeni (!), zaradi njih mesto »živi«. Način prihoda v mesto je naslednji:

- dobrih 50.000 jih pride na delovni dan v Maribor s približno 35.000 osebnimi avtomobili,
- 5000 z JPP (med tri in štiri tisoč z avtobusi, ostali z vlakom)<sup>3</sup>

Modal split je torej približno 90% za osebni prevoz in 10% za JPP (takšne številke niso nič posebnega, celo v mesta, ki se »hvalijo«, da imajo izjemno trajnostno mobilnost – Gradec, na primer – prihaja približno 80% ljudi z osebnimi avtomobili !)

Realno je »avtomobiliste« težko prestreči ! Obe metodi:

- jačanje ponudbe javnega potniškega prometa (JPP) in
- P&R<sup>4</sup> na mestnih vpadnicah (na obrobju ali bliže mestnemu središču)

imata omejene možnosti. Če nista spremljani s fizičnim omejevanjem realno dostopnih parkirnih mest v mestnem središču, praviloma ne dajeta nikakršnih sprememb modal splita. Jačanje ponudbe regionalnega JPP (vključno z zagotavljanjem P&R na postajah v regiji) zanesljivo je metoda, vendar je bolj »podporna« metoda. Realno bo ostal prevladujoči način prihoda v Maribor osebni avtomobil.

---

<sup>2</sup> Splošno prepričanje je, da je tranzit velik problem predvsem v smeri vzhod-zahod. Dejstva in številke govorijo drugače (glej študijo »... opazovanje registrskih tablic 6.9.2006; avtorjev B.Pavlinič s sodelavci). Med Dravsko dolino in vzhodom so avtorji v 14 urah našli 245 osebnih vozil ter 25+25 tovornih vozil; med Dravsko dolino in severom (brez tistih, ki so potovali skozi Morski jarek) pa nekaj manj kot 600 osebnih vozil ter približno 50 tovornih vozil.

<sup>3</sup> V jeseni 2012 je število uporabnikov medkrajevnih avtobusov in vlaka, predvsem zaradi izjemno ugodnih dijaških in študentskih vozovnic, pričelo naraščati.

<sup>4</sup> P&R je sicer pogosto diskutirana rešitev, vendar so njegovi realni potenciali v mestih tipa Maribor omejeni:

- realne kapacitete P&R parkirišča so do 500 vozil (kar predstavlja v Mariboru slaba 2% vseh osebnih vozil, ki prihajajo v mesto);
- P&R je učinkovit samo, če s parkirišča vodi hitra in pogosta linija v mestno središče; hitra zahteva kontinuirani rumeni pas, pogosta pa pomeni odhode vsaj na 5-10 minut;
- Pojavlja se neželen učinek, da ljudje, ki so se sicer vozili z vlakom (avtobusom), po odprtju P&R pričnejo uporabljati osebno vozilo do P&R na robu mesta.

Oštevilčeni cilj bi se moral glasiti:

- ohraniti trenutno količino osebnih avtomobilov, ki prihajajo v mesto (takšnim pristopom rečemo pogosto »plafonski«; in praktično pomeni, da je dopustna dnevna količina osebnih avtomobilov, ki prihaja v Maribor 35.000);
- morebitno rast »prestreči« s povečano ponudbo JPP ali s ponudbo možnosti parkiranja ob vpadnicah od koder je možno peš ali z JPP konkurenčno priti v mestno središče;
- ciljni modal split 80% : 20%.

Tovornih vozil (lahkih in težkih) vsak dan pripelje v Maribor približno 6000<sup>5</sup>. Večje restrikcije tu niso možne ali zaželeno.

### Znotraj mestna potovanja

Znotraj mesta je delež potovanj, ki se opravi z osebnimi avtomobili že danes izjemno visok; za ta potovanja (ta predstavljajo prevladujoči delež, takšnih potovanj je vsaj 250.000 vsak dan!) je potrebno ustvariti pogoje, da se:

- potovanja do 1 km opravljajo peš; kar ni iluzorno in je za večino občanov sprejemljivo, sploh v mestnem središču, če se ustvarijo pogoji (čim manj čakanja pri semaforjih, čim manj podhodov ali podaljševanj poti zaradi cest, krožišč ...);
- potovanja med 1 in 5 km bolj kot danes opravljajo s kolesi, ali motornimi enoslednimi vozili; za kar je potrebno zagotavljati sklenjene, varne kolesarske poti (teoretično se s kolesi lahko opravi do 30% vseh poti v mestu, realno precej manj, a vendar ...);
- potovanja znotraj mestnega obroča v večji meri z avtobusi (? cestno železnico<sup>6</sup>); a le ob pogoju, da se frekvenca ponudbe poveča (na 7 minut) ter da se zagotovi vsaj na ključnih točkah prehoda čez Dravo prednost avtobusom, da postanejo potovalni časi konkurenčni (maksimalno 50% daljši od tistih z osebnim avtomobilom).

Težnje jasno kažejo (pa naj so pridobljene s štetjem ali z modelom), da še vedno prevladujejo potovanja »čez Dravo«; po prometnem modelu občani Maribora vsak dan opravijo približno 100.000 prečkanj Drave (prej kakšno več). Približno toliko prečkanj opravijo še ciljno-izvorni in tranzitni potniki. Takšna količina prečkanj ni problem, problem je, da se opravi s približno 150.000 vozili oziroma vožnjami.... V tem elementu se skrivajo resni (in relativno poceni) potenciali.

Oštevilčen cilj za potovanja znotraj mesta bi moral biti:

- izboljšati modal split; število poti se ne sme zmanjšati, za 30% se naj zmanjša število opravljenih kilometrov z motornimi vozili.
- z ukrepi prostorskega načrtovanja zaustaviti rast povprečne dolžine potovanj;
- stroškovno obremeniti voznike osebnih avtomobilov in razbremeniti uporabnike JPP.

<sup>5</sup> To ni majhna številka (!); te številke se na da zmanjšati z ukrepi prometnega planiranja (možno jo je samo zmanjšati z ukrepi prostorskega planiranja). V splošnem obstaja nevarnost ali konflikt oskrbe občanov. Koncept »shopping centrov na obrobju« sicer res zmanjša »pritisk« tovornih dostavnih vozil; po drugi strani pa izjemno poveča obseg individualnih voženj do oskrbnih centrov.

<sup>6</sup> Zanesljivo lahko trdimo, da v prometnem smislu investicija v tirni mestni promet nima prometno-kapacitetne »logike«. Po drugi strani pa je mestna železnica (tramvaj) ukrep izboljšanja mestne slike...

#### **E.4 Metoda: Pet stebrov trajnostne mobilnosti**

V nadaljevanju smo cilje in ciljne vrednosti strukturirali v petih stebrih, oštevilčenih od osnovnega načina premikanja (hoja) do konceptov integralnega načrtovanja :

1. Načrtovanje
2. Celovita promocija hoje
3. Izkoriščen potencial kolesarjenja
4. Javni potniški promet
5. Odgovorna raba osebnih avtomobilov in racionalen tovorni promet

Vsak od stebrov je sintetično (od problemov oziroma izzivov, preko dosežkov, ciljev do nabora ukrepov) obdelan v nadaljevanju.



## **F Problemi, dosežki, cilji in ciljne vrednosti (sinteza)**

### **F.1 Načrtovanje**

Trajnostno načrtovanje mestnega prometa je krovni steber prometne strategije, ki podaja okvir in izhodišča ostalim stebrom. Predstavlja način prenosa novega pristopa trajnostnega načrtovanja mobilnosti v načrtovalsko prakso. Zaradi problemov z mobilnostjo, ki do sedaj niso bili primerno obravnavani, vzpostavlja novo samostojno novo planersko področje, ki nadgrajuje obstoječe planerske prakse v mestu.

Za izvedbo nove paradigme urejanja mobilnosti je ključna vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev, kot so reorganizacija uprave in okrepitev njene ekipe, celovito financiranje področja mobilnosti, povečanje transparentnosti pri odločanju z vključevanjem javnosti in integracija sektorjev, kot tudi uvedba novih metod in postopkov, kot so monitoring, presoje prometnih projektov ali upravljanje mobilnosti.

#### **Problemi (izzivi)**

Mesto Maribor za različne programe s področja prometa in mobilnosti letno namenja okoli 15% proračuna. Delež teh sredstev se v prihodnje verjetno ne bo spreminjal, lahko pa se spremeni razporeditev med posamezne prometne načine ali iz infrastrukturnih v mehke ukrepe.

Strateški dokumenti občine in njihove strokovne podlage že več let vsebujejo cilj trajnostnega razvoja mestnega prometa - zmanjševanje avtomobilskega prometa in spodbujanje njegovih alternativ - novejši dokumenti pa ga uvrščajo med prioritete cilje razvoja občine. Kljub temu se prometni sistem Maribora v tem obdobju ni spreminjal v smer trajnostnega prometa.

Eden od razlogov za to je neobstoje prakse celostnega prometnega načrtovanja. Glavnina dosedanjih strateških prometnih odločitev je bila sprejetih v prostorskih aktih. A tradicionalne prometne vsebine v prostorskih aktih ne morejo nadomestiti celostnega načrtovanja in upravljanja prometnega sistema, saj se osredotočajo predvsem na prometno infrastrukturo, predvsem v smislu rezervacije prostora in ne realne načrtovane gradnje. Prometnega sistema in njegovega upravljanja kot celote takšni akti ne obravnavajo. V Mariboru obstajajo zgolj parcialne, med seboj neusklajene strategije razvoja posameznih elementov prometnega sistema – javnega potniškega prevoza, kolesarjenja ali denimo parkiranja. Ti izjemno pomembni elementi mobilnosti so zato obravnavani kratkoročno in projektno, brez širše vizije.

Kakor so posamezni deli prometnega sistema obravnavani razpršeno, deluje na tem področju tudi mestna uprava. Zaradi odsotnosti celovitega pogleda pogosto ni usklajenega delovanja v smeri skupnih ciljev razvoja mobilnosti. Mariborski proračun manjši del sredstev namenja tudi trajnostni mobilnosti, kot so denimo sredstva za razvoj avtobusnega sistema, za podporo ranljivih udeležencev v prometu ali za varovanje okolja in zdravja občanov. Večina preostalih sredstev ostaja namenjenih širitvi kapacitet cestnega omrežja, premajhen del pa njegovemu vzdrževanju.

V mestu je opazno pomanjkljivo vključevanje obstoječih kadrov in znanj, ki so nujno potrebni za sodobno načrtovanje mobilnosti. Manjkajo tudi nekateri postopki in znanja kot so mehanizmi presoje kako posamezni prometni ukrepi prispevajo k doseganju zastavljenih razvojnih ciljev. Zato za številne načrtovane ukrepe ni jasno, kakšne posledice bodo imeli za prometni sistem.

V načrtovalski praksi manjkajo sodobni pristopi, kot je upravljanje mobilnosti. Gre za koncept, ki promovira trajnostni promet in uravnava povpraševanje po uporabi avtomobila na način, da spreminja stališča in potovalne navade prebivalcev. V ospredju so »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih akterjev. Ti ukrepi ne zahtevajo velikih denarnih vložkov in imajo pogosto zelo ugodno razmerje med koristmi in stroški.

Na področju vključevanja javnosti v prometne odločitve ima Maribor velike rezerve in je v zadnjem času doživel velike pretrese. Po drugi strani v mestu obstajajo izkušnje z vključevanjem javnosti, saj ima prostorski sektor že dolgo tradicijo in podporno zakonodajo vključevanja javnosti v proces priprave svojih aktov preko delavnic in javnih razgrnitev. Zato vključevanje pristojnih sektorjev, strokovne in širše javnosti v postopke strateških prometnih odločitev deluje znotraj prostorskega sektorja. Žal se vključevanje sektorjev in zainteresirane javnosti bistveno zmanjša, ko gre za operativne odločitve in ukrepe na področju prometa. Na ravni operativnega delovanja je odločanje netransparentno in redko vključuje zainteresirano javnost. Nejasen in netransparenten je sistem določanja prioritet ukrepov, pogosto pa so odločitve rezultat različnih pritiskov, tudi javnosti. Težave imamo tudi z obveščanjem prebivalstva o že odločenih in načrtovanih ukrepih ter o korakih izvajanja.

Čeprav pomemben del načrtovanja prometa v Mariboru izvajamo s prostorskimi načrti na strateški in izvedbeni ravni, celoten potencial za urejanje prometa ni izkoriščen. V planerski praksi držav EU obstajajo instrumenti, ki so učinkovitost prostorskega sektorja pri doseganju trajnostnega prometa postavili na precej višjo kakovostno raven (npr. fleksibilni parkirni standardi, mobilnostni načrti in standardi dostopnosti z javnim potniškim prevozom za večje novogradnje, ipd.).

Podobno kot v ostalih občinah, tudi v Mariboru nimamo vzpostavljenega sistema za sistematično spremljanje področja mobilnosti, potovalnih navad prebivalcev, učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu. To nam otežuje načrtovanje in spremljanje trendov ter učinkov posameznih ukrepov.

Slovenska država je večino pristojnosti upravljanja mestnega prometa preložila na lokalno raven, vendar pri tem ni zagotovila vseh ostalih inštrumentov (predvsem finančnih, kot je denimo davčna politika). Za razliko od mnogih evropskih držav, ki so spoznale pomen mestnega prometa za delovanje celotnega prometnega sistema držav, v Sloveniji na državni ravni ni niti aktivnosti niti pristojnih za koordinacijo te ravni urejanja prometa. Ker formalno ni vzpostavljena niti regionalna raven upravljanja, se predvsem večja mesta soočajo z velikimi težavami pri reševanju prometnih težav, ki imajo vzrok v njihovem funkcionalnem zaledju.

## **Dosežki**

V zadnjih letih smo v Mariboru naredili nekatere pomembne korake v smeri izboljšanja načrtovanja mobilnosti v mestu. Veliko k temu prispeva aktivna vključenost v evropske projekte na področju trajnostne mobilnosti, ko so na primer MAX, Involve, Bypad, Advance, ATTAC, PIMMS TRANSFER, ADDED VALUE..

Premiki v pristopu k načrtovanju mestne mobilnosti so opazni predvsem v novih poudarkih načrtovalske prakse. V zadnjih letih se je na primer korenito spremenila vsebina in osredotočenost razprav o možnostih razvoja kolesarjenja in javnega potniškega prevoza v mestu. Povečal se je tudi obseg investicij v infrastrukturo alternativ cestnemu motornemu prometu, predvsem zaradi preurejanja ožjega mestnega središča in ureditve nekaterih novih kolesarskih povezav. V okviru novejših naložb v ceste se je večinoma uveljavila tudi praksa, da se vzporedno uredi tudi površine za kolesarje in pešce.

Na podlagi novejših slabih izkušenj z netransparentnim sprejemanjem pomembnih odločitev o razvoju prometnega sistema v mestu lahko pričakujemo tudi novi zagon vključevanja javnosti v razprave o mobilnosti.

## **Vizija mesta Maribor na področju celostnega načrtovanja mestnega prometa**

Mesto Maribor bo uveljavilo sodobno paradigmo urejanja mobilnosti.

Vzpostavitvi sistemskih in finančnih pogojev bo sledila kadrovska okrepitev področja in reorganizacija mestne uprave. Proračunska sredstva občine bodo uravnoreženo porazdeljena med vse prometne podsisteme, področja mobilnosti pa bodo navzkrižno financirana – prihodki od zaračunavanja uporabe posameznih elementov ponudbe bodo namenjeni neposredno za razvoj celotnega prometnega sistema.

Praksa načrtovanja mobilnosti bo v Mariboru nadgrajena s sodobnimi postopki in metodami, načrtovanje mobilnosti pa bo integrirano z drugimi sektorji. Prostorsko načrtovanje bo sledilo doseganju ciljev trajnostne mobilnosti. Odločanje bo transparentno, za kar bo skrbelo tudi redno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti. Maribor bo razpolagal s celovitim in rednim spremljanjem in vrednotenjem kazalcev stanja mobilnosti.

**Cilji in ciljne vrednosti**

<b>Cilji</b>	<b>Ciljne vrednosti</b>
<b>Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- sprejem Celostne prometne strategije Maribora v Mestnem svetu do leta 2014, revizije vsaki dve, prenova vsakih pet let</li> <li>- vzpostavitev občinskega Oddelka za mobilnost do 2018</li> <li>- uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine (glede na modal split) do 2018</li> <li>- razmerje med investicijami v infrastrukturne in mehke ukrepe 60/40% do 2018</li> </ul>
<b>Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- od leta 2015 vse (večje) investicije poleg zakonsko predvidenega vključevanja javnosti opravijo tudi posvete s prebivalci in ključnimi deležniki v vseh ključnih fazah razvoja projekta</li> </ul>
<b>Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- do leta 2015 uvedba spremljanja potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij in ukrepov v prometnem sistemu</li> <li>- do leta 2018 ima 80% vseh ukrepov in investicij ocenjene učinke</li> </ul>
<b>Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj Mestne občine Maribor</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- po 2016 se v sodelovanju med vsemi sektorji pripravljajo in spreminjajo strategije in ukrepi na področju prostorskega in prometnega razvoja ter varovanja okolja in zdravja</li> </ul>

**Ukrepi za doseganje ciljnega stanja**

Celostna strategija mesta Maribor predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa tri sklope ukrepov:

1. Reorganizacija mestne uprave.
2. Vzpostavitev novih praks.
3. Integracija z drugimi sektorji in ravnmi upravljanja.

## F.2 Celovita promocija hoje

Hoja je najbolj naraven, demokratičen, zdrav in socialno pravičen način premikanja. Ne povzroča emisij in drugih vplivov na okolje, v primerjavi z drugimi prometnimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje (do 2 km), kar se ujema z značilnostjo mestne zgradbe Maribora in povprečno dolžino opravljenih poti v primerljivih mestih (Ljubljana, Gradec). Hoja je ključna, saj se tudi vse poti z avtomobilom in javnim prevozom začnejo ter končajo z njo. Po podatkih popisa iz leta 2002 je hoja tretji najpogostejši prevozni način v Mariboru.

Pri celostnem načrtovanju prometa je hoja tista, za katero moramo prednostno zagotoviti dobre razmere. Ta steber strategije je usmerjen v celovito promocijo hoje, ki bo zagotovila ponovno umestitev hoje med osnovne načine premikanja v mestu.

Ponovna umestitev hoje med enakovredne načine premikanja v mestu bo dosežena z nadgradnjo in vzdrževanjem obstoječih površin za pešce in vzpostavljanjem novih na račun drugih udeležencev v prometu, z zagotavljanjem dostopnosti za vse ter z informiranjem in ozaveščanjem prebivalcev o pomenu in prednostih hoje.

### Problemi (izzivi)

Hoja je z 11 % (l. 2002) opravljenih vseh poti v mestu tretji najpogostejši način potovanja v Mariboru. Njen delež je bil v preteklosti bistveno višji, a že desetletja upada. Upad lahko pripišemo predvsem večjemu deležu poti opravljenih z avtomobilom, ki se vse pogosteje uporablja tudi za kratke poti do 2 km. K tem so veliko pripomogle tudi slabo urejene oziroma neobstoječe peš povezave med ključnimi generatorji potovanja.

Z ureditvijo peš con so se v središču mesta razmere za hojo bistveno izboljšale. A so izven mestnega središča razmere praviloma slabe in hoje ne spodbujajo. Z večanjem števila avtomobilov se povečuje tudi pritisk avtomobilov na prostor. Posebej izstopa nelegalno parkiranje na površinah, namenjenih hoji – najbolj kritično je v stanovanjskih soseskah ter v okolici šol in vrtcev. Nizka prometna kultura dodatno odvrača prebivalce od hoje in povzroča občutek ogroženosti, kar je še posebej opazno pri šibkejših udeležencih (otroci, osebe z omejeno mobilnostjo, starejši).

Pešce pogosto ovirajo tudi fizične ovire, kot so slabi tlaki izven prenovljenega dela mestnega središča, pomanjkljiva osvetlitev, preozki pločniki, ovire (drogovi, vizualno komunikacijski objekti, reklamne table, prodajne površine, korita, količki), visoki robniki ali pomanjkanje klančin. Težavna so prečkanja pomembnejših prometnic zaradi njihove širine, redkih prehodov za pešce in predolgih čakalnih časov na semaforjih. Zaradi pogostega združevanja površin za pešce in kolesarje prihaja na bolj obremenjenih območjih do konflikta med pešci in kolesarji. Površine za pešce so pogosto poddimenzionirane, pri njihovem načrtovanju se ne upoštevajo smeri in gostote peš tokov.



*Slika 20: Poddimenzionirana površina za pešce in parkiranje na površinah za kolesarje in pešce.*

Med prebivalci je premalo prepoznan pomen hoje kot način opravljanja vsakodnevnih poti in njenih ugodnih vplivov na zdravje, učinkovitost in okolje. V Mariboru prav tako še ni uveljavljena praksa enakovrednega vključevanja hoje v prometno in prostorsko načrtovanje ter upravljanja mobilnosti, ki pri spreminjanju potovalnih navad prebivalcev namenja posebno pozornost hoji in njenim številnim koristim.

Premikanje pešcev v prostoru ni le stvar najpreprostejše in najočitnejše poti. Na premikanje vplivajo možnosti izbire, interes, varnost, osvetlitev, komercialne aktivnosti, pejzaž, hrup in onesnaženje.

### **Dosežki**

Občina je uspešno zaprla velik del ožjega mestnega središča za motorni promet in ga spremenila v območje za pešce, prenovila nekatere javne površine ter s tem napravila ta del mesta veliko bolj privlačen. Kakovostne ureditve so znatno povečale število pešcev v mestu. Načrtovane ureditve med drugim obsegajo dve dodatni brvi čez Dravo, prenovo Glavnega in Rotovškega trga. Na posameznih semaforjih v središču mesta je bilo vpeljeno usklajeno delovanje semaforjev ter odštevalniki časa na semaforjih za pešce.

Osnovne šole so že tradicionalno vključene v program varnih poti v šolo, v okviru katerega so otroci posredno spodbujani k hoji v šolo in s katerim je bila odpravljena vrsta konfliktnih točk v šolskih okoliših.

V zadnjih letih je bilo izvedenih več promocijskih akcij z namenom spodbujanja hoje in ozaveščanja o njenem pomenu in pozitivnih vplivih. Aktivnosti na temo hoje in zagotavljanja dostopnosti za vse so se izvajale tudi v okviru različnih nacionalnih in evropskih projektov, v katerih je sodelovala Mestna občina Maribor. Za izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe je bil v letih 2011 in 2012 v mestnem središču vzpostavljen talni taktilni sistem vodenja za slepe in slabovidne osebe, izdelanih je bilo tudi sedem taktilnih kart mesta Maribor in

klasična karta z grafičnim tiskom na papirju z označenimi dostopnimi lokacijami za gibalno ovirane osebe.

### **Omejitve sedanjega pristopa**

Hoje ne obravnavamo kot prevozni način in zato ni enakovredno vključena v prometno in prostorsko načrtovanje. Obrobnost pri načrtovanju se kaže v pomanjkanju zbiranja podatkov o hoji, pred izvedbo prometnih projektov in drugih objektov se ne vrednoti vplivov na pogoje za hojo, po izvedbi pa ni ocenjevanja o učinkih in odpravljanja črnih točk. V prostoru je hoja podrejena ostalim oblikam prometa (predvsem cestam in parkiriščem), za poti se uporabljajo ostanki prostora, kar pogosto ne zadošča. Površine za pešce se ožijo tudi na račun drugih uporabnikov. Mešanje pešcev in kolesarjev na skupnih površinah je posledica umika kolesarjev s cestnih površin in ustvarja konflikte. Pri načrtovanju površin za hojo ne razmišljamo o logičnih in najkrajših povezavah ključnih točk, o udobju in dostopnosti za pešce ter o koridorjih za hojo do glavnih generatorjev prometa (mestno središče, postajališča javnega potniškega prometa, nakupovalna središča, šole, stanovanjske soseske, ipd. ). Manjka tudi prenos dobrih praks med mestnimi deli.

Maribor zaradi nekaterih prostorskih odločitev izgublja značilnosti mesta kratkih razdalj. Predvsem je to videti na primeru premeščanja in koncentriranja trgovin na mestnem robu, kjer oskrba temelji na dostopnosti z avtomobili.

### **Vizija mesta Maribor na področju uveljavljanja hoje kot pomembnega načina potovanja**

Maribor bo mesto z dobrimi pogoji za pešačenje.

Pešci bodo v mestnem prostoru zelo prisotni, hoja pa bo prepoznana kot izredno zdrav način potovanja po mestu. Hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih. Prebivalci bodo radi hodili, tudi na daljše razdalje. Kakovostne ureditve bodo pešcem na razpolago v vsem mestu, kar bo povečalo prometno varnost in splošen občutek kakovosti življenja.



**Cilji in ciljne vrednosti**

<b>Cilji</b>	<b>Ciljne vrednosti</b>
<b>Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 20 % povečanje območij za pešce do 2018 (izhodišče 2010)</li> <li>- vzpostavitev zelenega koridorja iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020</li> <li>- vzpostavitev prvega pilotnega območja celovitega umirjanja prometa do 2017</li> <li>- vzpostavitev štirih novih območij celovitega umirjanja prometa v stanovanjskih soseskah do 2020</li> <li>- prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču in zaledju do 2020</li> </ul>
<b>Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih in prisotnosti pešcev v mestnem prostoru</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 15 % delež hoje med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (11 % v 2002)</li> <li>- 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom do 2020</li> </ul>
<b>Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in nič smrtnih žrtev do obdobja 2024-2026 (izhodiščno obdobje 2009-2011)</li> </ul>
<b>Spremljanje števila in navad pešcev</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)</li> </ul>

**Ukrepi za doseganje ciljnega stanja**

Za doseganje zastavljenih ciljev se strategija osredotoča na naslednja področja delovanja:

1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture
2. Širitev območij za pešce
3. Vzpostavitev omrežja pešpoti
4. Izboljšanje pogojev za načrtovanje
5. Promocija hoje in izobraževanje prebivalcev

### F.3 Izkoriščen potencial kolesarjenja

Kolo je najsmotrnejše urbano prevozno sredstvo: je poceni in dostopno vsem socialnim skupinam, na večini poti v mestih najhitreje, okolju prijazno in ne zaseda veliko prostora. Vsakodnevno kolesarjenje ugodno vpliva tudi na zdravje. Zaradi pozitivnega vpliva na kakovost bivanja se je kolesarjenje v mnogih evropskih mestih uveljavilo kot enakovreden, ugleden in učinkovit način opravljanja vsakodnevnih poti. Še posebej pa je kolo primerno za mesta z geografskimi značilnostmi Maribora.

Maribor je mesto kratkih razdalj, relief pa je uravnan, zato ni potrebe po premagovanju večjih vzponov. Mesto ima ugodne klimatske razmere, ki omogočajo uporabo kolesa večino dni v letu. Bistveno večji delež poti, opravljenih s kolesom, lahko dosežemo z dvigom kolesarske kulture, izboljšanjem kolesarske infrastrukture in ozaveščanjem prebivalcev in obiskovalcev.

#### Problemi (izzivi)

Kolesarjenje je že bilo eno najpomembnejših načinov premikanja po Mariboru, a se je umaknilo razmahu uporabe osebnega avtomobila. V zadnjih letih število kolesarjev sicer narašča, a je še daleč od potenciala.

Nizka raven prometne kulture vzbuja občutek ogroženosti in s tem odvrča potencialne kolesarje. Po drugi strani pa je nizka tudi prometna kultura kolesarjev samih, ki posledično ogrožajo njih same in druge udeležence v prometu. Kaže se predvsem v kršenju prometnih pravil (na primer vožnja v napačni smeri kolesarske steze) in pomanjkljivo skrbjo za opremljenost koles (na primer luči).

Skupna obseg površin namenjenih kolesarjem v Mariboru ni majhna. Zanja pa je značilno, da ni kontinuirana in je kolesarjem neprijazna predvsem na ključnih mestih (prečkanja Drave). Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem Maribora za rekreativne kolesarje. Obstoječe kolesarsko omrežje je podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno (na primer širina stez, izvedba robnikov, potopni stebrički, uvozi stranskih cest, količki za preprečevanje parkiranja, lokacije smetnjakov ali vodenje in razporejanje kolesarjev v križiščih). Na nekaterih ključnih odsekih v središču mesta je kolesarjenje še zmeraj oteženo, enako velja tudi za nekatere enosmerne ulice. Nekateri novi posegi so načrtovani tako, da kolesarje upočasnijo ali celo ogrožajo njihovo varnost.

V večjem delu mesta in okolici pomembnejših generatorjev prometa je varno parkiranje koles še vedno težavno. Ker kolesarjenje nima statusa celoletnega prevoza, zimska služba pozimi ne čisti kolesarskih stez oz. jih pogosto uporablja kot odlagališče snega s cest in pločnikov.

Vodenje kolesarskih stez po površinah za pešce ustvarja konflikte s pešci (na primer na mestih, kjer gostinske dejavnosti dodatno zožujejo javne površine ali na avtobusnih postajališčih) ter upočasnjuje in ogroža kolesarje ob križanju z motornim prometom. Potencial kolesarjenja je v veliki meri še neizkoriščen.

Kolesarjenje obravnavamo kot rekreacijska dejavnost in manj kot potovalni način. Prenos znanj in dobrih praks načrtovanja ter izvedbe kolesarjem prijazne kolesarske infrastrukture je

počasen, neposredne naložbe v kolesarsko infrastrukturo so redke. Kolesarjenje tudi ni v zadostni meri promovirano kot zdrav način opravljanja vsakodnevnih poti.

### **Dosežki**

Kolesarjenje postaja v Mariboru vse pogostejši potovalni način, saj vse več ljudi spoznava njegove prednosti in koristi. Mestna uprava se vse bolj odziva na povečano povpraševanje in pobude meščanov ter v proces načrtovanja intenzivneje vključuje zainteresirane javnosti. Občina v sodelovanju z nevladnimi organizacijami izvaja promocijske akcije za spodbujanje kolesarjenja in ozaveščanje o njegovem pomenu. Infrastruktura se širi, uvajajo se nekatere sodobne rešitve. Vse več novih cestnih ureditev ali prenov obstoječih cest vključuje tudi infrastrukturo za kolesarje, obveznost urejanja parkirnih mest za kolesa je del parkirnih normativov v prostorskih aktih občine. Izdelana je občinska karta z označenimi potmi, primernimi za kolesarje.

Za izboljšanje razmer za kolesarjenje občina uspešno črpa državna in evropska sredstva, aktivno pa tudi sodeluje v evropskih projektih na temo kolesarjenja. Izdelana je bila tudi Kolesarska strategija mesta Maribor, ki je še natančneje opredelila razvoj kolesarjenja v mestu.

### **Omejitve sedanjega pristopa**

Tudi za področje kolesarjenja so značilni odsotnost strateškega pristopa, zgolj sledenje projektom cestne infrastrukture in počasno odpravljanje nevarnih točk. Kolesarjenje obravnavamo predvsem kot rekreacijsko dejavnost in manj kot potovalni način. Pri načrtovanju ne razmišljamo o smiselnih, varnih in udobnih kolesarskih povezavah, ampak jih podrejamo cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa. Prenos znanj in dobrih praks načrtovanja in izvedbe kolesarjem prijazne kolesarske infrastrukture je počasno, neposredne naložbe v kolesarsko infrastrukturo so redke.

Takšen pristop ne omogoča polnega izkoriščanja velikega potencial kolesarjenja in doseganja kritične mase kolesarjev, kar bi lahko bistveno omililo večino težav mestnega prometa kot so zastoji, onesnaženje zraka, hrup in prometna varnost ter pomembno zmanjšalo mestne izdatke za prometni sistem.

### **Vizija mesta Maribor na področju izkoriščanja potencialov kolesarjenja**

Maribor bo mesto z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje.

Dobra kolesarska in prometna kultura v mestu bo vplivala na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez celo leto. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli mesta in vse ključne dejavnosti oziroma storitve, vse najbolj zanimive lokacije pa bodo dobro opremljene z opremo za varno parkiranje koles.

Omrežje varnih kolesarskih stez bo dobro razvito in redno vzdrževano.

Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično večji varnosti, sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu in prometnimi načrtovalci. Prebivalci mesta bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu.

### Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
<b>zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vzpostavitev rekreacijske kolesarske povezave oziroma zelenega koridorja iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020</li> <li>- odpravljanje 3 nevarnih ali črnih točk za kolesarje letno od 2015</li> <li>- izgradnja oziroma označitev 1 km novih kolesarskih poti letno od 2015</li> <li>- vzpostavitev prve od kolesarskih poti z zaledjem do 2015, ostalih treh do 2025</li> <li>- vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja do leta 2025, vključno s kolesarskimi vpadnicami in s ključnimi povezavami v zaledje mesta</li> </ul>
<b>povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 % delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (5 % v 2002)</li> <li>- 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom in 100 % več tistih, ki kolesarijo do 2020</li> <li>- Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, za 100 % do leta 2025</li> </ul>
<b>povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005–2010</li> </ul>
<b>izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšanje zaznave kolesarjev kot motnje v prometu med prebivalci</li> </ul>
<b>spremljanje števila in navad kolesarjev</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)</li> </ul>

### Ukrepi za doseganje ciljnega stanja

Celostna strategija mesta Maribor predvideva na področju kolesarjenja štiri sklope ukrepov:

1. Izgraditev omrežja kolesarskih stez
2. Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles
3. Upravljanje kolesarjenja v mestu
4. Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci

## **F.4 Javni potniški promet**

Javni potniški promet predstavlja temeljni prevozni način za motorizirane poti v mestu in njegovem zaledju na srednjih in daljših razdaljah, za zagotavljanje dostopnosti mestnega središča in glavnih mestnih dejavnosti ter za zmanjševanje zastojev. Gre za učinkovit mestni prevozni način, ki lahko v kratkem času in z nizkimi stroški prepelje največje število ljudi do glavnih ciljev v mestu. Omogoča kakovostno dostopnost za vse skupine prebivalcev, zmanjšuje probleme povezane s prometom in izboljšuje funkcionalno zgradbo mesta.

Steber sledi sodobnim trendom razvoja JPP in se osredotoča na vzpostavitev kakovostne ponudbe JPP v kratkem času in z obvladljivimi sredstvi, kar bi povrnilo osrednjo vlogo JPP pri motoriziranih poteh v mestu. Kakovostna ponudba bo temeljila na povečanju obsega ponudbe, prioritetnem vodenju JPP v cestnem omrežju, tarifni politiki, ki nagrajuje redne uporabnike JPP, novih udobnih, zmogljivih in okolju prijaznih vozil, reorganizaciji omrežja, ter informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev.

Dober regionalni JPP omogoča dobro dostopnost mesta za dnevne migrante na delo in šolanje. Samo dobra ponudba JPP omogoča tudi restriktivne politike do neracionalne rabe osebnega avtomobila.

### **Problemi (izzivi)**

Število potnikov mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa v Mariboru je upadalo vse od konca 80.let do 2011. Razlogov je več, od upadanja obsega ponudbe, nekonkurenčnosti, nizkih potovalnih hitrosti, zastarelega voznega parka, slabe javne podobe JPP-ja, nezanesljivih potovalnih časov, itd. Na postajališčih je pogost problem parkiranje in ustavljanje vozil. Eden temeljnih razlogov upada JPP pa je seveda vzporedna rast motorizacije v mestu ter procesi suburbanizacije v zaledje Maribora.

Omrežje avtobusnih prog v MOM se že desetletja ne prilagaja spremembam v prostorski zgradbi mesta. Je kompleksno in težko razumljivo, kar otežuje uporabo in prestopne med progami. V omrežju manjkajo zmogljive prestopne točke, tako tiste z JPP na državni in regionalni ravni, kot med mestnimi progami. Zato mestni avtobusni promet ni dobro integriran z regionalnim avtobusnim in železnicami.

Ponudba mestnih avtobusnih prevozov je slaba, z nizkimi frekvencami, v večernih urah, ponoči ter ob praznikih in nedeljah veliko linij ne obratuje. Potovalne hitrosti so med 12 in 18 km/h, na posameznih odsekih tudi pod 10 km/h. Tudi tarifna politika za redne uporabnike je nestimulativna.

Vozni park je kljub intenzivnejši, a prepočasni prenovi v zadnjih letih, še zmeraj neustrezen in prestar, saj vsi avtobusi niso nizkopodni in dostopni za vse skupine prebivalcev. Zmogljivosti avtobusov na najbolj obremenjenih progah ob konicah so nezadostne, za nekatere skupine prebivalcev pa avtobusi zvečer prehitro prenehajo z obratovanjem.

Prednosti avtobusnega prometa v celoti kot tudi posamezne izboljšave niso zadostno promovirane in skomunicirane.

Sistem mestnega potniškega prometa se s strani mesta upravlja zelo operativno in brez strateške vizije. V postopkih prometnega načrtovanja in projektiranja je javni potniški promet podrejen avtomobilskemu prometu. Večje novogradnje na primer nimajo ustreznega dostopa do javnega potniškega prometa saj mesto nima predvidenih standardov dostopnosti z javnim potniškim prometom za večje generatorje prometa.

Po prenosu izvajanja GJS na Marprom so se javna sredstva, namenjena Marpromu sicer bistveno povečala, a to ni spremenilo ponudbe. To otežuje razvoj in rast sistema, obnovo voznega parka in intenzivnejši nastop mestnega avtobusnega sistema na trgu mestnih prevoznih storitev. Le stabilno sofinanciranje dejavnosti JPP omogoča, da se redni uporabniki pričnejo vračati.

### **Dosežki**

Operater mestnih avtobusov kljub nizki stopnji subvencioniranja načrtuje pomembne izboljšave za nekatere elemente ponudbe. S prenovitvijo voznega parka bodo zmanjšane emisije, izboljšana je varnost voznikov in potnikov v avtobusih, šolanje voznikov pa je izboljšalo njihov pristop do potnikov.

Vzpostavljeni so bili tudi krajši odseki rumenih pasov za JPP. Testno je bil vzpostavljen prikazovalnik prihodov avtobusov na eni od postaj. Ostale postaje so zaenkrat opremljene z voznimi redi.

Vzpostavljeno je bilo brezgotovinsko plačevanje z brezstično elektronsko kartico, ki omogoča brezplačno 60-minutno prestopanje med linijami mestnega JPP za ceno ene vožnje.

V času večjih dogodkov so v mestu zagotovljeni dodatni avtobusi, ki omogočajo obiskovalcem dostop do prireditev brez osebnega avtomobila.

**Cilji in ciljne vrednosti**

<b>Cilji</b>	<b>Ciljne vrednosti</b>
<b>Povečanje uporabe JPP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- povečanje deleža uporabe JPP za potovanja na delo JPP iz 12% (2002) na 20% (2020)</li> <li>- povečanje števila prepeljanih potnikov za 50% v 2020 glede na 2010 (vključene vse vrste JPP)</li> <li>- izboljšanje deleža abonentskih vozovnic v razmerju do enkratnega prevoza</li> </ul>
<b>Izboljšanje ponudbe javnega prometa v mestu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- krepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede frekvenc, četrtna mestnih linij z vsaj 7 minutno frekvenco do 2018</li> <li>- povečanje kakovosti storitve glede točnosti, zmanjšanje zamud za 20% do 2018 glede na 2013</li> <li>- povečanje pestrosti ponudbe JPP v občini prilagojene za različne specifične situacije in skupine potnikov</li> <li>- izboljšanje konkurenčnosti osebnemu avtomobilu glede potovalnih časov (na 5 tipičnih relacijah v mestu)</li> </ul>
<b>Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi JPP ter JPP in ostalimi prometnimi načini</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- delež ponudnikov JPP ki delujejo v MOM in so vključeni v enotno vozovnico 100% do 2018</li> <li>- vzpostavitev dveh P+R do 2015 in petih P+R do 2018;</li> <li>- 10% voznikov, ki prihaja iz zaledja mesta, ki 2013 parkira v mestnem središču, uporabi P + R do 2018.</li> </ul>
<b>Izboljšanje dostopnosti JPP za osebe z zmanjšano mobilnostjo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- delež nizkopodnih vozil 80% do leta 2018</li> <li>- delež postajališč prilagojenih slepim in slabovidnim, opremljenih z oznakami v tujih jezikih 100% do 2020</li> </ul>
<b>Izboljšanje podobe JPP</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- izboljšanje zaznavanja JPP med prebivalci (rezultati redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov)</li> </ul>

## **Ukrepi za doseganje ciljnega stanja**

Za doseganje zastavljenih ciljev se strategija osredotoča na naslednja področja delovanja:

1. Na mestnem nivoju bo (po/pri)pravljena strategija razvoja javnega prometa s poudarkom na podpori integraciji in integrirano upravljanje z JPP.
2. Povečanje obsega ponudbe mestnega javnega potniškega prometa in redefinicija omrežja prog.
3. Cenovna politika in stabilno financiranje.
4. Povečanje obsega in izboljšanje kakovosti flote mestnih avtobusov (prenova).
5. Povečanje konkurenčnosti (hitrosti), zanesljivosti, točnosti izvajanja prevozov.
6. Prenova postajališč.
7. Javni promet po sistemu prevozov na klic.
8. Podpora odpravi fizične, logične in tarifne dezintegracije med prevoznimi načini (P&R, Bike& Ride...) in vrstami javnega prevoza (mestni, medkrajevni, posebni...).
9. Izboljšanje podobe javnega prometa.



## **F.5 Odgovorna raba osebnih avtomobilov (in racionalen tovorni promet)**

Avto kot prevozno sredstvo ima kljub težavam, ki jih povzroča, pomembno vlogo v mestu. Zmeraj bodo obstajali razlogi ali razmere, ko bo avto smiselna izbira in ko njegova uporaba ne bo imela negativnih posledic na delovanje prometnega sistema ali, z uporabo ustreznih tehnologij, na okolje. Po drugi strani pa pogosto obstajajo razmere, ko avto ni učinkovita izbira, je drag za uporabnika in družbo, in obstajajo veliko boljše alternative prevoza.

Izkušnje kažejo, da je sledenje rasti avtomobilskega prometa z gradnjo vedno nove cestne infrastrukture nesmiselno, saj nova infrastruktura privablja dodaten promet na nove površine, ki se kmalu zapolnijo. Zato so težave, ki jih povzročajo osebni avtomobili v mestih neobvladljivi z nenehnim prilagajanjem infrastrukture. Trajnostni pristop zagovarja prilagajanje obsega in razporeditve avtomobilskega prometa mestu in ne obratno.

Tovorni promet je ključen za zagotavljanje pretoka blaga in ustvarjanje pogojev za ekonomski razvoj mesta. Hkrati predstavlja precejšnjo obremenitev za mestni prometni sistem in okolje, saj obsega med 10 % in 18 % cestnega prometa v mestih in raste sorazmerno z gospodarsko rastjo. Njegov vpliv je bolj skoncentriran zaradi večjih in bolj obremenjujočih vozil. Ta steber vključuje vse procese prevoza blaga, vendar daje poudarek na distribuciji blaga v mestu, ki predstavlja konec prometne verige pri prevozu tovora. Zanj so značilne težave zaradi majhnih in razpršenih tovorov, omejitev in obremenitev infrastrukture ter onesnaženja zraka in hrupa zaradi tovornih vozil.

Ta steber strategije je usmerjen v doseganje odgovorne rabe osebnih avtomobilov in racionalen tovorni promet in njun učinek na kakovost bivanja v Mariboru, zmanjševanje zastojev in onesnaženja okolja.

### **Problemi (izzivi)**

Za Maribor in Slovenijo v celoti je značilna visoka motorizacija prebivalstva, kljub visokim stroškom lastništva in uporabe avtomobila. Delež izdatkov za mobilnost je v Sloveniji kar 17%, kar je med višjimi v EU, prebivalcem pa niso omogočene kakovostne alternative lastništvu osebnega avtomobila. Visoka motorizacija in posledično raba osebnega avtomobila povečuje pritiske avtomobilskega prometa na mesto. Nova infrastruktura, ki odgovarja na povečano povpraševanje in za katero se namenja večina sredstev za mobilnost v občini, zaseda ali omejuje vedno več mestnega prostora in s tem zmanjšuje možnosti drugih rab in ureditev za nemotorizirane uporabnike. Poleg tega raba avtomobilov v mestu ne pokriva večine stroškov, ki jih povzroča – od uporabe mestnih zemljišč, stroškov infrastrukture, pa do zunanjih stroškov, kot so onesnaženje, nesreče ali vpliv na globalno segrevanje.

Onesnaženje zraka in hrup, ki sta posledici motornega prometa, sta posebej v mestnem središču in ob glavnih prometnicah razlog za zdravstvene probleme prebivalcev. Slednjemu se zaradi vse bolj neaktivnega, pretežno sedečega načina življenja, ki ga podpira pretežna raba osebnega avtomobila za dnevne vožnje, pridružujejo še debelost in zdravstvene težave - 14% moških in 27% žensk v Sloveniji je imelo leta 2010 po podatkih WHO prekomerno telesno težo. Zdravje in življenja ogrožajo tudi prometne nesreče, katerih število je še zmeraj visoko.

Gost promet, ki nima izvora in cilja v stanovanjskih in centralnih območjih, poslabšuje kakovost bivanja teh mestnih delov in zmanjšuje njihovo privlačnost za hojo in kolesarjenje. Težave pogloblja prometna ne disciplina voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok slabe prometne varnosti. Nekatera območja so še posebej občutljiva na negativne vplive motornega prometa in vprašanja varnosti - okolica vrtcev in šol, domovi za starejše, zdravstveni domovi.

Poseben problem predstavlja zanemarjena obstoječa cestna infrastruktura. Zaradi pomanjkljivega vzdrževanja je v nekaterih primerih nevarna za uporabnike.

Parkiranje na javnih površinah je v velikem delu mesta še zmeraj brezplačno, kar je nesmotrno s stališča stroškov ureditve in vzdrževanja parkirišč ter njihove (ne)racionalne rabe, posebej pereče pa v zaledju dejavnosti, kjer je uporaba avtomobila smiselna. Še posebej je neracionalno brezplačno celodnevno parkiranje dnevnih migrantov na javnih površinah. Pritisk na parkirišča okoli glavnih ciljev prometa povzroča težave s parkiranjem tistim, ki nimajo izbire (npr. invalidi). Kljub poostrenemu nadzoru ostaja pomemben problem nelegalnega parkiranja, ki povzroča težave v cestnem prometu in zavzema površine za pešce in kolesarje. Ta problem je še posebej pereč v okolici šol in vrtcev in v večjih stanovanjskih soseskah. V slednjih težave krepi še pomanjkanje osnovnega števila parkirnih mest za stanovalce.

Maribor se problemov naraščajočega motornega prometa loteva na vprašljiv način, da zunaj in okrog ožjega mestnega središča gradi nove cestne in parkirne površine, kar pa le pogloblja težave. Nove ali razširjene ceste, ki so zelo drage in obremenjujoče za mesto, minimalno in zgolj kratkoročno zmanjšujejo potovalne čase (nekaj minut za vsako avtomobilsko pot).

Gradnja novih parkirišč v mestnem središču lahko privabi več avtomobilov, povzroči zastoje ob konicah ter zmanjša privlačnost ostalih prevoznih načinov za poti v mestno središče. Če bo ponudba parkirišč postala pretirana, parkirišča izven konic ne bodo uporabljena in bodo potrebovala subvencije. Problem je tudi neurejeno parkiranje izven območja plačljivega parkiranja, ki je pomanjkljivo nadzorovan.

Mesto v svojih načrtih ne predvideva gradnje območij, ki bi bila namenjena bivanju brez avtomobilov ali manj odvisna od njih. Parkirni standardi za novogradnje so večinoma nefleksibilni in opredeljeni kot minimalni – opredeljujejo najnižjo dovoljeno število parkirnih mest. To otežuje prenovo starejših stavb in povzroča presežke parkirišč v nekaterih novogradnjah ter drago in neučinkovito rabo dragocenih mestnih zemljišč.

Pristopi k umirjanju prometa so neenakovredni med mestnim središčem in drugimi mestnimi deli. Za učinkovitost umirjanje prometa je potreben celovit pristop in povezovanje z drugimi vidiki urejanja mesta, kar je trenutno praksa le v mestnem središču, ki ustrezno vzpostavlja hierarhijo uporabnikov mestnega prostora. Drugje praviloma dominirajo avtomobili, kar vpliva na nepriljubljenost in nevarnost uporabe drugih prevoznih načinov. Umirjanje prometa se v teh delih izvaja okoli šol in vrtcev, vendar zgolj prometno tehnično in ne s preoblikovanjem značaja prostora. V Načrtih varnih šolskih poti je pristop pasiven, saj se v veliki večini primerov zgolj povzema stanje in v načrtu označi varne poti in nevarna mesta, ne pa tudi predvidi ukrepov in naprav za umirjanje prometa. Načrti varnih šolskih poti večinoma ne predvidevajo ukrepov in naprav za umirjanje prometa.

Zaenkrat v MOM ni ponudbe javnih vozil in orodij za organiziranje skupnih voženj, kar bi omogočilo kakovostno bivanje brez avtomobila.

Tovornega prometa v MOM ne obravnavajo celovito, zato ni mehanizmov in orodij za spremljanje, načrtovanje in upravljanje tega segmenta in preprečevanje negativnih učinkov, ki jih povzročajo.

## **Dosežki**

Mariboru je uspelo zapreti velik del ožjega mestnega središča za motorni promet, ga spremeniti v območje za pešce, prenoviti nekatere javne površine, ter s tem napraviti ta del mesta veliko bolj privlačen. V tem območju je bil vzpostavljen tudi režim omejitve dostave na čase, ko je ta za pešce čim manj moteča (med 5 - 9 in 20-22).

V širšem območju mestnega središča je bila leta 2012 pilotno uvedena okoljska cona, ki omogoča dostop le vozilom, ki dosegajo osnovne okoljske standarde, s čimer je občina testirala možnosti izvedbe in učinke takega ukrepa na kakovost zraka v območju.

V zadnjih letih se je izboljšalo upravljanje parkiranja z uvedbo plačljivega parkiranja na mnogih javnih površinah. To je omogočilo lažje parkiranje prebivalcem, zmanjšalo nepravilno in brezobzirno parkiranje. Nadzor in plačljivost parkiranja predstavlja zagon uporabi drugih potovalnih načinov, npr. avtobusa ali kolesa. Območje nadzorovanega parkiranja se širi iz območja ožjega mestnega središča.

Mesto je aktivno pri vzpostavljanju varnih poti v šolo in umirjanju prometa v njihovem zaledju. Tudi državna zakonodaja opredeljuje, da je obvezna postavitev naprav oziroma izvedba ukrepov za umirjanje prometa pred šolami, vrtci in drugimi objekti, ob katerih je zaradi varnosti otrok dodatno zmanjšana največja dovoljena hitrost v naselju. Pod pritiskom težav, ki so se pojavljale na nekaterih ključnih lokacijah (šole, vrtci, ipd.) so bili izvedeni nekateri ukrepi umirjanja prometa.

Na področju tovornega prometa na območju ožjega mestnega središča velja splošna prepoved prometa za vsa težka tovarna vozila.

## **Vizija**

Maribor bo zmanjšal odvisnost od uporabe avtomobila.

Celostno načrtovan promet bo dosegel zmanjšanje avtomobilskega prometa in zastojev, predvsem na glavnih mestnih vpadnicah ter v konicah s hkratnim povečanjem števila ljudi prepeljanih po teh prometnicah.

Mesto bo nadaljevalo oživljanje mestnega središča in povečanje privlačnosti mesta za bivanje. Izboljšalo bo dostopnost za vse, tudi za ljudi z omejeno mobilnostjo, prometno varnost, omejila konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev.

Mestu bo uspelo zmanjšati parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa in preišljeno zagotavljati parkiranje za novogradnje. Zmanjšalo bo motorizirane vožnje skozi mesto s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi občutljive mestne dele in umirilo motorni promet v mestu, še posebej v območjih brez tranzitnih prometnic.

### Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
<b>Povečanje prometne varnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij umirjanja prometa za 25% do 2020 glede na 2012,</li> <li>- zmanjšanje števila kršitev omejitve hitrosti v območjih umirjanja prometa za 25% do 2020 glede na 2012,</li> <li>- 25% zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah – povprečje 2019-2021 v primerjavi z 2009-2011</li> <li>- Doseganje Vizije 0 mrtvih v prometnih nesrečah do 2025</li> </ul>
<b>Izboljšanje parkirnih razmer v mestu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- postopno zmanjševanje deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča 2% letno</li> <li>- zmanjšanje števila kršitev nepravilnega parkiranja za 75% do 2020 glede na 2012</li> </ul>
<b>Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjšan delež poti meščanov na delo z avtomobili (na 48% do 2020 iz 62% leta 2003),</li> <li>- zmanjšanje števila avtomobilov na prebivalca za 1% do leta 2020 glede na leto 2010,</li> <li>- zmanjšanje deleža izdatkov za mobilnost iz 17% v 2010 na 15% do 2020</li> </ul>
<b>Povečanje deleža okolju prijaznih vozil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vzpostavitev osnovne mreže polnilnic za električna vozila do 2018,</li> <li>- 20% delež vozil na alternativni pogon do 2020,</li> </ul>
<b>Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zmanjševanje onesnaženosti zraka in hrupa s strani dostave v mestnem središču za 50% do 2020 glede na 2012</li> <li>- povečanje deleža tovora dostavljenega z okolju prijaznimi vozili na 30% do 2020</li> </ul>

## **Ukrepi za uresničenje vizije**

Za doseganje zastavljenih ciljev se strategija osredotoča na naslednja področja delovanja:

1. Umirjanje motoriziranega prometa.
2. Celovito urejanje parkiranja.
3. Spodbude za okolju prijazna vozila.
4. Optimiziranje lastništva avtomobilov.
5. Racionalizacija tovornega prometa.

## **G Opredmetenje ukrepov**

### **G.1 Načrtovanje**

Celostna strategija mesta Maribor predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa tri sklope ukrepov:

#### **1 Reorganizacija mestne uprave**

Oddelek, pristojen za mobilnost bo do leta 2018 združil pristojnosti, kadre, finančna sredstva, znanja in postopke vseh ravni načrtovanja in upravljanja mobilnosti. Vsebinsko bo pokrival vse segmente mobilnosti, na strateški ravni pa skrbel za spremljanje in nadgradnjo prometne strategije ter njene usklajenosti z drugimi strategijami na ravni mesta, regije, države in EU. Skrbel bo za raziskave in razvoj znanj, pridobivanje EU in državnih projektov ter sredstev. Razvijal bo sistem spremljanje in vrednotenje kazalcev mobilnosti, do leta 2018 bo pod svoje okrilje prevzel prometni model in izvajal prometne simulacije. Na operativni ravni bo oddelek upravljal prometni sistem in prometno povpraševanje.

#### **2 Vzpostavitev novih praks**

Sprejetje Celostne prometne strategije v Mestnem svetu MO Maribor bo pomenilo začetek dolgoročnega procesa celostnega prometnega načrtovanja. Nadaljeval se bo z revizijo strategije vsaki dve leti in prenovo vsakih pet let. Načrtovalska praksa bo nadgrajena s sodobnimi postopki in metodami ter aktivnim vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja in upravljanja prometnega sistema. Leta 2015 bo uvedeno orodje presoje učinkov infrastrukturnih in drugih prometnih projektov, ki bo temeljilo na preverjanju ciljev in bo pomagalo pri izbiri ukrepov za njihovo doseganje. Do leta 2018 bo vzpostavljeno redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v mestu Maribor, ki bo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije.

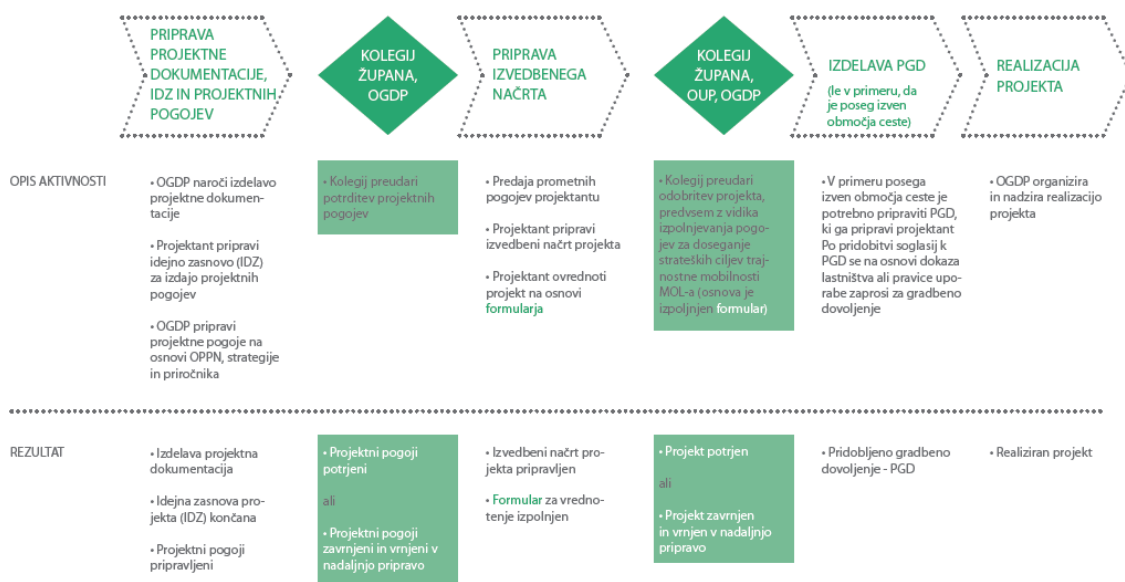
Upravljanje mobilnosti ne bo zgolj nov pristop spreminjanja stališč in potovalnih navad prebivalcev, temveč tudi vsakodnevna praksa. V ospredju bodo »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih akterjev. V primeru novih infrastrukturnih posegov (npr. nove proge javnega potniškega prometa, ceste in kolesarske steze) bodo »mehki« ukrepi uporabljeni za okrepitev njihove učinkovitosti v mestnem prometu. Do leta 2015 bo pripravljen Mobilnostni načrt za mestno upravo, do leta 2016 za Univerzo, do 2017 za UKC Maribor in do 2018 Mobilnostni načrti za vse šole in vrtce.

### 3 Integracija z drugimi sektorji in ravnmi upravljanja

Vzpostavljena bo integracija z vsemi sektorji, relevantnimi za načrtovanje mobilnosti. Do leta 2018 bosta prostorski razvoj in prometna ponudba načrtovana sočasno in integrirano. Uvedba maksimalnega števila parkirnih mest za novogradnje do leta 2016 bo obvladala rast prometa in prispevala k urejanju parkirne problematike. Celovite presoje vplivov novogradenj na promet in izdelava mobilnostnih načrtov zanje bodo od leta 2016 zagotavljale dostopnost večjih generatorjev prometa z vsemi potovalnimi načini in posledično zmanjševanje mobilnostnih težav, ki jih taki objekti povzročajo. Uvedba standardov dostopnosti z javnim potniškim prevozom do 2016 bo zagotovila kakovostne alternative osebnemu avtomobilu pri dostopanju do novogradenj.

Za reševanje težav mobilnosti bo nujno tudi intenzivno sodelovanje z regijo in državo. Maribor bo kot vodilna občina v regiji z lastnimi pobudami in dobrim zgledom spodbujal k večji aktivnosti in sodelovanju druge občine v regiji in državo. Usposobljena ekipa Oddelka za mobilnost bo intenzivno in redno vključena v projekte in omrežja EU na temo mobilnosti.

#### Primer procesa odločanja (projekt z gradbenim dovoljenjem)



#### Primer vrednotenja prometnih objektov (primer za »pešce«)

N1 N2 N3 Opis	Desenjanje ciljev trajnostne mobilnosti					Referenca na priročnik
	Ni relevantno za projekt	Ukrepi dodatno pomagajo izboljšanju razvidi iz tla	Izpolnjuje minimalne standarde	NE izpolnjuje minimalnih standardov	... v primeru NE, na kratko obrazložiti zakaj projekti ne izpolnjujejo min. standardov	
<b>1 PEŠCI</b>						
<b>1 VARNOST</b>						
1 Radež v križišču	<input type="radio"/> ni rel.		<input type="radio"/> ja, manjši od: glavne ceste: 25m zbirne ceste: 15m dnevne: 5m	<input type="radio"/> ne	<input type="radio"/> ne, večji od: glavne ceste: 25m zbirne ceste: 15m dnevne: 5m	
2 Sredinski stok	<input type="radio"/> ni rel.	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> ne		
3 Semaforzirani zavijaki	<input type="radio"/> ni rel.		<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> ne		
4 Določena intervala za pešce	<input type="radio"/> ni rel.		<input type="radio"/> ja, vsaj 10s na 1 m prečnika	<input type="radio"/> ne, manj kot 10s na 1 m prečnika		
5 Prečisan vstop intervala za pešce	<input type="radio"/> ni rel.	<input type="radio"/> ja, predst. 3 sec pred avtomobili	<input type="radio"/> ne, izločeno z avtomobili			
6 Parkirna mesta pred zbirno cesto	<input type="radio"/> ni rel.		<input type="radio"/> ja, vsaj 5m pred zbirno cesto PM	<input type="radio"/> ne, manj kot 5m pred zbirno cesto PM		
7 Vodenje naravnost čez križišče	<input type="radio"/> ni rel.		<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> ne		
8 Enake vršne	<input type="radio"/> ni rel.	<input type="radio"/> ja	<input type="radio"/> ne			
9 Omejevanje hitrosti	<input type="radio"/> ni rel.		<input type="radio"/> ja, hitrost omejena na glavne ceste: 50km/h zbirne ceste: 50km/h	<input type="radio"/> ne, hitrost višja od glavne ceste: 50km/h zbirne ceste: 50km/h		

## **G.2 Hoja**

Za doseganje zastavljenih ciljev na področju hoje se strategija osredotoča na naslednje skupine ukrepov:

### **1 Izboljšanje obstoječe infrastrukture**

Osnovni ukrep za povečanje privlačnosti hoje v mestu je sistematično izboljševanje infrastrukture za pešce prilagojene osebam z omejeno mobilnostjo. Vzpostavljeno bo omrežje poti, ki so direktne, smiselno povezane, dovolj široke tudi ob konicah, ko jih uporablja največ pešcev, brez ovir, dobro osvetljene, senčene, varne, ambientalno zanimive in prijetne, čiste in redno vzdrževane. Njihovo privlačnost bodo povečevale tudi možnosti za počitek in sedenje, javno dostopna stranišča ter označevalne table in smerokazi. Kjer bo izvedljivo, bodo kolesarske steze umaknjene s pločnikov na ceste. Občina bo sistematično širila prehodov za pešce, ožila vozišča v križiščih, krajšala čakanja na semaforiziranih prehodih za pešce ter preurejala dovoze stranskih cest, s čimer bodo dobili prioriteto prečkanja nemotorizirani udeleženci. Prenovljeni bodo vsi podhodi za pešce v mestu ter dograjeni predvsem tisti pri križanjih z železnico v mestnih delih, kjer jih primanjkuje. Občina bo poostrila nadzora nad nelegalnim parkiranjem in s tem razbremenila na površine za pešce.

### **2 Širitev območij za pešce**

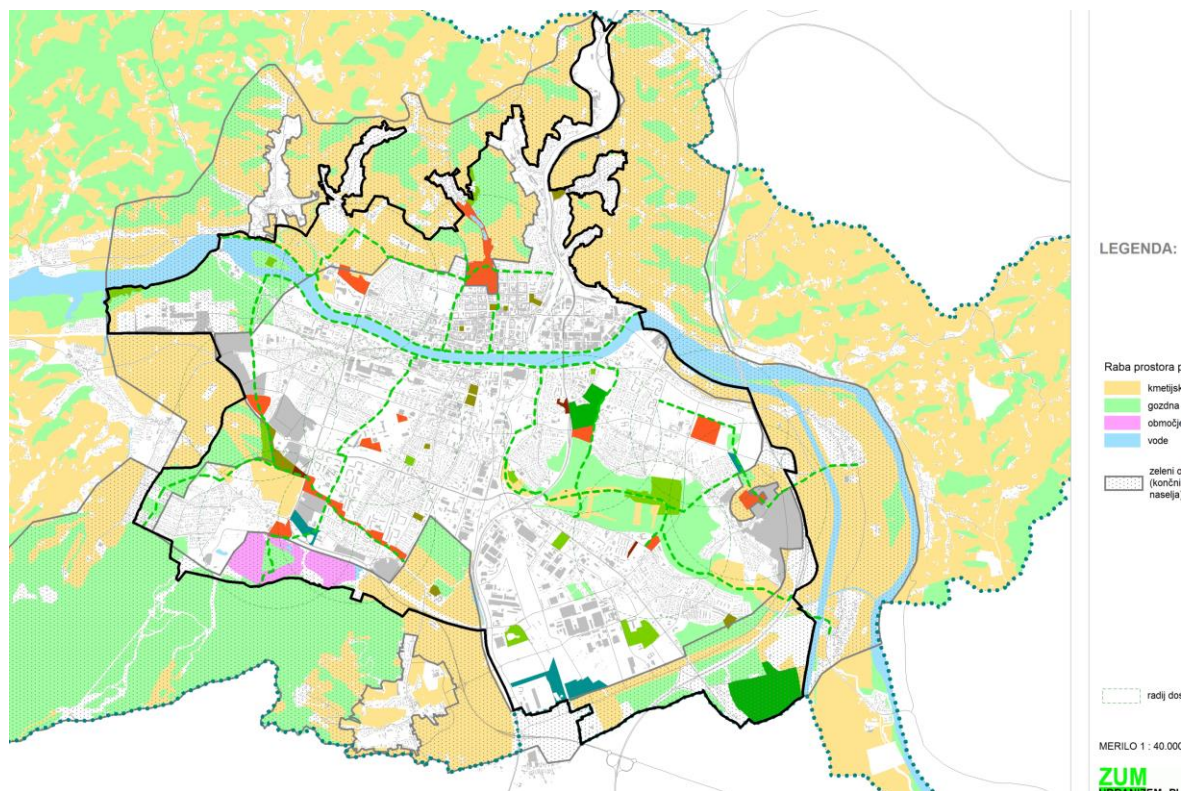
Območja za pešce ne bodo več zgolj domena ožjega mestnega središča, temveč bodo vzpostavljena tudi v lokalnih središčih drugih mestnih delov. Nadgrajena bodo z območji umirjenega prometa na območju celega mesta s poudarkom na celovitem izboljševanju razmer za hojo v zaledju šol in vrtcev. Prvo pilotno območje celovitega umirjanja prometa bo preurejeno do l. 2017, štiri nova območja pa do l. 2020. Projekt celovitega umirjanja prometa na celotnem območju Maribora bo končan leta 2025.

### **3 Omrežje pešpoti**

Posebna pozornost bo namenjena dobrim peš povezavam med ključnimi točkami in območji v mestu ter v zaledju postajališč javnega potniškega prometa, saj je kakovosten in varen dostop do prog javnega prevoza pomemben stimulator njegove uporabe. Urejanje zaledij postaj bo usklajeno s projektom vzpostavljanja območij celovitega umirjanja prometa.

Izkušnje z rekreacijskimi potmi kažejo, da imajo slednje potencial združevanja rekreativnih in dnevnih poti. Zato bodo izgrajeni zeleni koridorji za navezavo mestnih delov z zelenim zaledjem, ponekod v povezavi s kolesarskimi vpadnicami. Prvi zeleni koridor od mestnega središča do vznožja Pohorja bo zgrajen do leta 2017, mreža zelenih koridorjev pa vzpostavljena do 2025.





**Slika 21:** Predlog koncepta zelenega sistema mesta (vključno z zelenimi potezami oz. koridorji).  
(Vir: ZUM, 2012)

#### 4 Izboljšanje pogojev za načrtovanje

Kot osnova za izboljšanje pogojev za načrtovanje infrastrukture za pešce, bomo do leta 2016 v okviru občine vzpostavili sistem za redno zbiranje podatkov s področja hoje. Poleg osnovnih podatkov o hoji, ki bodo del celovitega sistema zbiranja podatkov o mobilnosti v občini, bomo zbirali tudi druge bolj specifične podatke o hoji. S pogostim ponavljanjem in nadgrajevanjem analize bomo natančno spremljali spremembe na področju hoje.

#### 5 Promocija hoje in izobraževanje prebivalcev

Prednosti hoje bodo vsebina rednih in sistematičnih promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih akcij za vse ciljne skupine prebivalstva. Najmlajši bodo nagovorjeni v akcijah Mobilnostnih načrtov za šole in vrtce, ki bodo nadgradile obstoječe akcije varnih poti v šolo, pri odraslih pa bodo akcije nagovarjale predvsem z argumenti zdravstvenih koristi hoje. Aktivnosti bodo usklajene z akcijami upravljanja mobilnosti za posamezne ciljne skupine.

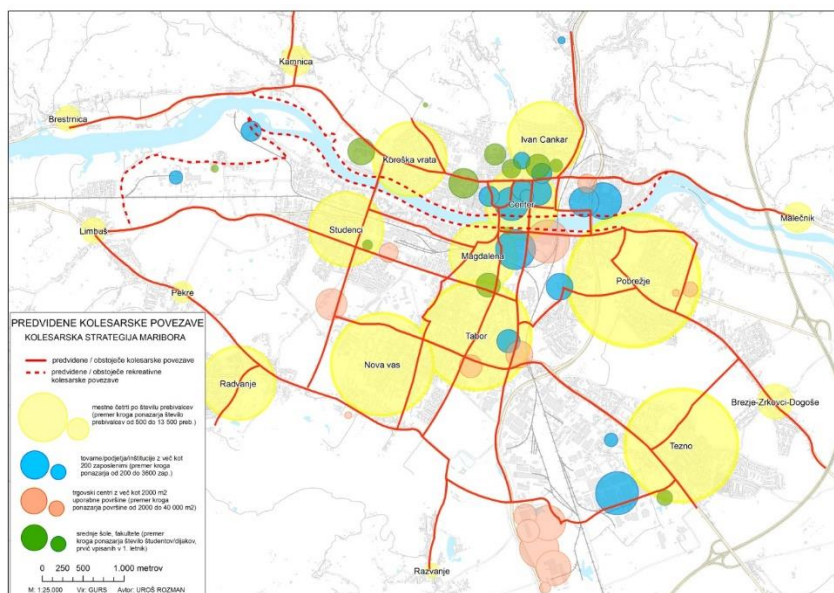
### G.3 Kolesarjenje

Za doseganje zastavljenih ciljev na področju kolesarjenja se strategija osredotoča na naslednje skupine ukrepov:

#### 1 Izgraditev omrežja kolesarskih stez

Omrežje varnih kolesarskih stez bo do leta 2025 vzpostavljeno na območju sklenjeno pozidanega območja mesta s povezavami z zaledjem. Omrežje bodo sestavljale kolesarske povezave treh kategorij: primarne, sekundarne in rekreativne.

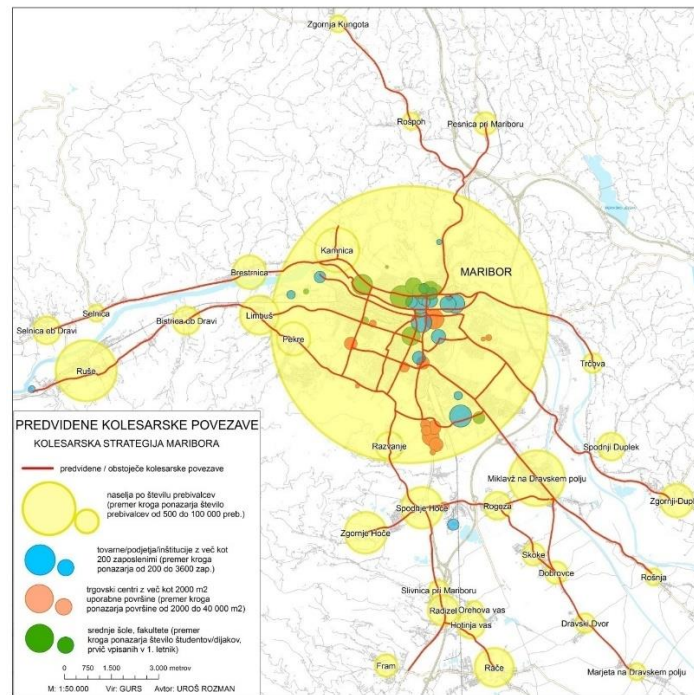
Primarne povezave bodo hrbtnica omrežja in bodo nudile najvišji nivo usluge za kolesarje, kar pomeni, da bodo imeli kolesarji na teh povezavah hierarhično prednost pred motornim prometom. Sekundarne povezave bodo dopolnjevale primarne povezave in bodo večinoma speljane po prometno manj obremenjenih cestnih odsekih. Rekreativne povezave bodo služile predvsem navezavi mestnih območij z zelenim zaledjem.



**Slika 22:** Prikaz predvidenega primarnega kolesarskega omrežja med posameznimi mestnimi četrtmi v Mariboru med conami ciljno-izvornih potovanj.  
(Vir: GURS et al. 2012-2013 v Kolesarski strategiji Mesta Maribor)

Maribor bo z zaledjem povezan s primarnimi povezavami v radiju 10-15 kilometrov iz središča mesta:

- na severu z Zgornjo Kungoto in Pesnico,
- na jugu s Hočami, Miklavžem in Račami,
- na vzhodu z Duplekom in Malečnikom,
- na zahodu z Bresternico, Limbušem in Rušami.



**Slika 23:** Predvidene primarne povezave kolesarskega omrežja v Mariboru in okolici med conami ciljno-izvornih potovanj.

(Vir: GURS et al. 2012-2013 v Kolesarski strategiji Mesta Maribor)

Pomemben ukrep za izboljšanje kakovosti kolesarske infrastrukture je tudi zmanjševanja števila kritičnih točk. V okviru Kolesarske strategije Mesta Maribor je bilo opredeljeno 10 najpomembnejših lokacij, kjer se pogosto pojavljajo nesreče in ki v glavnem sovpadajo z načrtom umeščanja primarnih kolesarskih povezav v prostor.

## 2 Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles

Na območju celotnega mesta bo zagotovljeno varno parkiranje koles, z zaščito pred vremenskimi vplivi, infrastruktura za osnovno popravilo koles ter polnjene električnih koles. Število in kakovost kolesarskih parkirišč bodo zagotavljali tudi parkirni standardi za kolesa v prostorskih aktih. Od leta 2014 do 2020 bo zgrajenih 300 parkirnih mest za kolesa letno v okolici obstoječih in bodočih generatorjev prometa in varno parkiranje koles ter polnilnice električnih koles ob vseh večjih generatorjih prometa.

## 3 Upravljanje kolesarjenja v mestu

Mestna uprava bo do leta 2016 kadrovsko okrepljena s strokovnjakom za kolesarjenje (kolesarskim koordinatorjem), ki bo temeljni dejavnik povečanja uspešnosti načrtovalske prakse na tem področju. Skrbel bo za pridobivanje EU sredstev za področje kolesarjenja iz česar bo tudi v delno/celotno financiran. Proračun namenjen mobilnosti bo vseboval fiksni delež letnih investicij za kolesarjenje, ki bo sorazmeren pomenu tega potovalnega načina v mestnem prometu (10% proračuna za mobilnost leta 2020). Zagotovljeno bo aktivno vključevanje prebivalcev in nevladnih organizacij v permanentno izboljšavo razmer za

kolesarjenje ter odkrivanje in sanacijo nevarnih točk. Vzpostavljen bo dogovor za izvedbo vsaj 3 izmed 10 predlaganih ukrepov za izboljšanje koledarjenja, ki jih bodo na poziv mesta od leta 2014 vsako leto predlagale nevladne organizacije.

Vzpostavljeno infrastrukturo bodo nadgrajevale promocijske, ozaveševalne in izobraževalne akcije, ki bodo spodbujale prebivalce in obiskovalce h koledarjenju z argumenti koristi za zdravje, okolje in mesto. Pomembno področje izobraževanja bo usmerjeno v dvig kulture varnega in obzirnega koledarjenja. Od leta 2016 bo vzpostavljeno tudi redno spremljanje in vrednotenje kazalcev razvoja infrastrukture in potovalnih navad koledarjev, števila koledarjev na ključnih odsekih, podatkov o nesrečah in kritičnih točkah ter podatkov o zadovoljstvu koledarjev.

#### **4 Izboljšanje javne podobe koledarjenja med prebivalci**

Izboljšanje javne podobe se bo preko komunikacije o vlogi in pomenu koledarjenja za Maribor razvijala z delom na treh ravneh. Komunikacija s pristojnimi deležniki, ki so vključeni v razvoj koledarjenja v mestu, se bo izvajala z redno organizacijo Kolesarskih forumov, ki bodo zagotavljali stalno izmenjavo informacij in mnenj med udeleženiimi stranmi in pripravo letnih akcijskih načrtov za področje koledarjenja. Komunikacija z uporabniki se bo izvajala preko komunikacijskih kampanj. Promocija dobrih praks pa se bo izvajala s pripravo gradiv za mednarodne promocijske dogodke in aktivno sodelovanje v evropskih projektih.

## **G.4 Javni potniški promet**

Za doseganje zastavljenih ciljev na področju javnega potniškega prometa se strategija osredotoča na naslednje skupine ukrepov:

### **1 Strategija razvoja in upravljanja javnega prometa s poudarkom na podpori integraciji in integrirano upravljanje z JPP**

Na mestnem nivoju bo popravljena (oziroma na novo) pripravljena strategija razvoja javnega potniškega prometa, ki bo vključevala elemente kot so model podeljevanja nalog, upravljanja s postajo in postajališči, naloge in razmerja med vsemi ponudniki JPP, prisotnimi v občini. Strategija bo služila kot pomoč pri komunikaciji med mestom, posameznimi ponudniki in ostalimi deležniki na tem področju.

Strategija mora natančno razdelati modele participiranja pri financiranju enotne slovenske vozovnice, sofinanciranju medkrajevnih linij in primestnih linij, kakor tudi modele nagrajevanja (bonus.malus) izvajalca GJS mestnega potniškega prometa.

Vzpostavi se centralno telo, ki bo (v odvisnosti od modela, ki ga bo potrdila strategija razvoja) prevzelo funkcije koordiniranja med mestnim in medkrajevnim JPP.

### **2 Povečanje obsega ponudbe mestnega javnega potniškega prometa in redefinicija omrežja prog**

Obstajata dve nasprotujoči si koncepciji oziroma percepciji uporabnikov o tem, kakšno je omrežje mestnih (pa tudi primestnih) linij:

- a) Omrežje linij je prekomplicirano, prerazvejano... treba je krepiti osnovne, tradicionalne linije (koridorje) z visokimi frekvencami ponudbe.
- b) Omrežje je preslabo prilagojeno izvorom in ciljem potovanj... treba je razvejati linije, uvajanje novih linij, prestopnih točk.

Kar lahko prevedemo v naslednjo hierarhijo ukrepov oziroma sprememb omrežja:

- Omrežje prog bo na novo definirano in bistveno poenostavljeno s poudarkom na hitrih in visokofrekventnih glavnih koridorjih, ki bodo (po potrebi) napajani s stranskih prog. Nova mreža bo imela majhno število prog in redke obvoze z glavnih koridorjev za napajanje manj pomembnih ciljev.
- Vzpostavljene bodo orbitalne povezave do ciljev med glavnimi koridorji ter neposredne povezave med največjimi generatorji potovanj. Razmestitev prestopnih točk v omrežju bo omogočila hitro in enostavno prestopanje, še posebej v mestnem središču.

V obeh primerih pa je potrebno povečati frekvence na glavnih linijah na največ 10 minut in hkrati podaljševati obratovalne čase. Ker se na glavnih koridorjih nekatere linije sestavljajo in ko (če) bo omogočeno vstopanje na primestne avtobuse, bomo na glavnih mestnih vpadnicah (koridorjih) v koničnem času zagotavljali največ pet minut čakanja.

### **3 Cenovna politika in stabilno financiranje**

Cenovna politika bo z uvedbo nacionalne integrirane vozovnice v pristojnosti države. Ker se ta cilj časovno odmika, se bo občina kljub temu zavzemala za spodbude za abonentske vozovnice v primerjavi z enkratnimi in jih po svojih močeh subvencionirala za ogrožene skupine prebivalcev (bo plačnik vozovnic).

Povečanje obsega ponudbe mestnih linij ob hkratni uvedbi linij P&R, ob hkratni prenovi voznega parka in povečanih zahtevah po točnosti in zanesljivosti, bo povečalo stroške obratovanja sistema JPP. Povečanje števila potnikov predvsem na račun imetnikov abonentskih (mesečnih, letnih, subvencioniranih) vozovnic, bo povzročilo, da prihodki iz prodaje vozovnic ne bodo rasli tako hitro kot stroški. Za delovanje kakovostnejšega sistema bo zanesljivo potrebno več sredstev. Ob proračunskih sredstev mesta (kar je zanesljiv vir) je potrebno aktivno iskati državne, evropske in druge vire sofinanciranja dejavnosti.

### **4 Povečanje flote mestnih avtobusov in prenova voznega parka.**

Povečanje flote mestnih avtobusov in prenova voznega parka se bo izvajala hitreje in pogosteje s ciljem hitre posodobitve z zmogljivimi nizkopodnimi in nizkoemisijskimi avtobusi:

- S ciljem povečati frekvence na glavnih linijah je potrebno povečati floto razpoložljivih vozil vsaj za 10 dodatnih avtobusov (ali 25% obstoječe).
- S ciljem povečati zanesljivost je potrebno vzpostaviti tudi večjo tehnično rezervo vozil (ta so lahko starejša).
- S ciljem zagotavljanja delovanja novih P+R sistemov je potrebno za vsako novo P+R napravo zagotoviti štiri nove avtobuse v kolikor ni moč nekonfliktno vključevati obstoječih linij/avtobusov. Skupaj v obdobju do 2018 ob predpostavki realizacije (do petih P + R naprav 10 dodatnih avtobusov.
- S ciljem zagotavljanja »mikrodostopnost« v razširjenem mestnem središču ob realizaciji širitve peš cone ali/in okoljske cone zagotoviti manjše (okretnejše) avtobuse za prevoz potnikov.
- Nabava novih avtobusov ne sme biti »talec« odločanja o energentu prihodnosti!

### **5 Povečanje konkurenčnosti (hitrosti), zanesljivosti, točnosti izvajanja prevozov**

Potovalne hitrosti, ki jih dosegajo avtobusi v Mariboru so nizke (praviloma pod 15km/h) in prenizke. Točnost prevozov ne dosega pragov, ki omogočajo potnikov točna prihajanja na postajališča. Občutena tveganja pred »zamuditi« so prevelika. Da bi izboljšali te pomanjkljivosti, bomo ukrepali na tri načine:

- Ukrepi na cestni infrastrukturi.
- Ukrepi pri vkrcavanju.
- Ukrepi pri organizaciji prevozov.



Med zahteve in priporočila projektantom mestnih prometnih površin vključili:

- Določene ulice in trge v mestnem središču »zapreti« za osebna vozila in dovoliti vožnjo avtobusom.
- Na ključnih mestih v omrežju zagotoviti rumene vozne pasove.
- Na ključnih mestih mestne avtobusne mreže v presoje o prenovi križišč vključiti tudi kriterij zamud za avtobuse (!).

Spodbujali vkrcavanje in registracijo pri vseh vratih (»open boarding«).

Prevozniku priznavali višje stroške zaradi obveze tehnične rezerve vozil in voznikov, a ga obvezali k višji zanesljivosti in točnosti.

## **6 Prenova avtobusnih postajališč**

Najprej bodo prenovljena bolj frekventna, ki bodo opremljena s prikazovalniki prihodov, klopmi za čakanje ter informacijami v več jezikih in prilagojenimi za slepe in slabovidne. V drugi fazi bodo prenovljena manj frekventna postajališča, ki bodo opremljena le z izpisom aktualnih voznih redov.

## **7 Javni promet po sistemu prevozov na klic**

Območja z nižjo gostoto poselitve v zaledju bodo opremljena z linijami javnega prometa po sistemu prevozov na klic. S sistemom bo zagotovljena zadovoljiva razpoložljivost javnega potniškega prometa na območjih in ob časih, kjer klasične prevozne storitve tega ne morejo zagotoviti. Hkrati bo tak sistem odpravil socialno izključenost ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila.

## **8 Podpora odpravi fizične, logične in tarifne dezintegracije med prevoznimi načini (P&R, Bike& Ride...) in vrstami javnega prevoza (mestni, medkrajevni, posebni...)**

S ciljem omogočati dostop do postajališč (tirnega in avtobusnega) JPP se bodo:

- Opremljala parkirišča za kolesa.
- Spodbujala in opremljala P&R parkirišča pri postajališčih.
- Izgrajevala, urejala in opremljala P&R parkirišča na robu mesta ob glavnih vpadnicah.

S ciljem zmanjšati »pritisk« osebnih vozil v samem mestu bo Maribor sodeloval pri načrtovanju P&R naprav v regiji, kakor tudi sofinanciral linije primestnega JPP.

Maribor bo aktivno oziroma aktivneje sodeloval pri uvedbi državne enotne vozovnice (tarifna integracija) in odpravi ovir voznoredni in logični integraciji med lokalnim in drugimi prevozniki.

## **9 Izboljšanje podobe javnega prometa**

Za izboljšanje podobe javnega prometa bodo vzpostavljene različne poti za zbiranje podatkov o zadovoljstvu uporabnikov in predlogih za izboljšave. Izvajale se bodo tudi redne (vsako letne) ankete o zadovoljstvu uporabnikov, ki bodo podlaga za ukrepe v prihodnje.

## **G.5 Odgovorna raba osebnih avtomobilov (in racionalen tovorni promet)**

Celostna strategija mesta Maribor predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa pet sklopov ukrepov:

### **1 Umirjanje motoriziranega prometa**

Do leta 2015 bodo določena območja celovitega umirjanja prometa za celotno mesto in mestna mreža zbirnih cest, ki ta območja povezujejo in obkrožajo. Uvedba teh območij bo razvita v sodelovanju s prebivalci in podprta s komunikacijsko kampanjo, ki bo primerno pojasnila razloge in prednosti. Hitrosti na glavni mestni cestni mreži bodo poenotene na 50 km/h. S preureditvami ulic bo preusmerjen tranzitni promet motornih vozil na zbirne ceste, parkiranje bo nadzorovano, hitrosti pa formalno in fizično omejene na največ 30 km/h, oziroma 10 km/h v območjih, ki so prednostno namenjena pešcem. Ukrep bo zmanjšal obseg motornega prometa v preurejenih območjih, povečal varnost in spodbudil hojo, kolesarjenje in kjer potrebno pretok javnega potniškega prometa skozi njih. V prvem koraku do leta 2015 bo tako urejeno mestno središče. Sledi ureditev zaledij šol in vrtcev - prvo pilotno območje celovitega umirjanja prometa bo preurejeno do l. 2017, štiri nova območja pa do l. 2020. Končni cilj je pokritost celotnega mesta z območji umirjenega prometa do leta 2025. Preizkušene bodočasne ulične zapore med začetkom in koncem šolskega pouka okrog šol, kjer nastaja največ težav z zastoji zaradi staršev, ki pripeljejo ali odpeljejo otroke. Dodatno bodo zmanjšane hitrosti in preurejeni elementi na cestah in križiščih, kjer pogosto prihaja do konfliktov s pešci in kolesarji.

### **2 Celovito urejanje parkiranja**

Maribor bo do leta 2015 izdelal celovito parkirno strategijo, ki bo temeljila na ciljih in usmeritve Celostne prometne strategije in upoštevala možnosti uporabe sredstev in zemljišč, ki bi bila sicer uporabljena za parkirišča. Nadalje bo širila območja nadzorovanega obcestnega parkiranja. Parkirne tarife bodo odvrčale celodnevno parkiranje in promet ob konicah in bodo spodbujale kratkotrajne nakupe in opravke izven konic. Do 2015 bosta vzpostavljeni dve lokaciji P+R, do 2020 pa še dodatne tri. Po letu 2015 ne bo več povečevanja zmogljivosti parkirišč v mestnem središču, nova parkirna mesta v objektih pa bodo nadomestila obstoječa na ulicah, kar bo omogočilo širitev kakovostnih javnih prostorov. Nadzor plačevanja in preganjanje nepravilnega parkiranja bosta izboljšana, posebna pozornost pa bo pri tem namenjena zasedanju parkirišč za ljudi z zmanjšano mobilnostjo. Denar zbran s parkirninami in kaznimi bo od leta 2015 uporabljen neposredno za financiranje izboljšav alternativ avtomobilskega prometa. Maksimalni parkirni standardi bodo od leta 2015 omogočili gradnjo z manj ali brez parkirišč na območjih, kjer bo ugotovljena smiselnost take gradnje in preusmeritev sredstev iz parkiranja v alternativne oblike dostopnosti.



### **3 Spodbude za okolju prijazna vozila**

Maribor bo spodbujal okolju prijazna vozila skozi ukrepe parkirne politike in morebitno omogočanje njihove vožnje po ločenih pasovih za javni potniški promet na odsekih, kjer pretok avtobusov to dopušča. Končni odgovor glede te možnosti bo dala študija javnega potniškega prometa. Do leta 2020 bo v MOM 20 % delež vozil na alternativni pogon. V primeru nedoseganja ciljev izboljšanja okolja leta 2015, bo občina izdelala študijo nadgradnje okoljskih območij z bolj omejenim dostopom vozil, ki ne dosegajo okoljskih standardov.

### **4 Optimiziranje lastništva avtomobilov**

Mesto bo do leta 2017 vzpostavilo mrežo javnih avtomobilov za kratkoročni najem (angl. carsharing). V prvem koraku bo sistem na voljo v območjih z največjimi parkirnimi obremenitvami, kasneje bo postopoma rasel do končne pokritosti celotnega mesta. Uporabo bo spodbudila njegova celovita promocija, zagotavljanje najbolj dostopnih parkirnih mest s strani mesta, kritična masa pa bo zagotovljena z vključitvijo mestne administracije in javnih podjetij v njegovo uporabo takoj po vzpostavitvi.

Skupno rabo avtomobilov (angl. carpooling) bo mesto spodbujalo s promocijo in optimiranjem podatkovne zbirke in orodij za dogovarjanje prebivalcev za skupne vožnje v mestu in širši regiji, ki bodo vzpostavljeni do leta 2016. Skupne vožnje bodo spodbujali tudi ukrepi parkirne politike, npr. z najboljšimi parkirišči na P+R za avtomobile v skupni rabi.

### **5 Racionalizacija tovarnega prometa**

Omejitve dostopa glede obsega tovora in lastnosti vozil ter časovnega okvirja za izvajanje dostave se bodo zaostrovale v skladu z občutljivostjo okolja z najstrožjim režimom v območju za pešce ožjega mestnega središča. Podoben režim bo vzpostavljen v drugih novih območjih za pešce v drugih mestnih delih, poseben režim pa bo veljal tudi za nova območja umirjenega prometa.

Pri dnevnem številu vstopov na območja za pešce bodo od leta 2015 dobila prednost čistejša dostavna vozila. Uravnotežen in stimulativen sistem spodbud bo vseboval možnost daljšega čas zadrževanja za čista vozila in zagotavljanje prednostnih parkirnih površin (dostavnih mest). Ustrezna infrastruktura bo oskrbovala dostavna vozila z alternativnimi viri energije.

Zbirna mesta v neposrednem stiku območij za pešce s cestami bodo od leta 2015 opremljena z vozički za izposoje in informativnimi tablami. Od tod se bo dostava po območju za pešce v času zapore izvajala z vozičkom ali postreščkom. Urejena bo dostava nakupljenih živil na dom s kolesom. Izven mestnega središča bo leta 2015 zagotovljena mreža dostavnih mest za kratkotrajno parkiranje.

## **H Predlog akcijskega načrta z delitvijo pristojnosti in virov**

Predlog akcijskega načrta povezuje široka paleta ukrepov, ki temeljijo na različnih virih financiranja. Povzete so vse glavne skupine ukrepov po posameznih stebrih ter ocena zahtevnosti njihove izvedbe. V preglednicah, podanih v nadaljevanju, je predlagan tudi časovni okvir za izvedbo. Hkrati pa akcijski načrt predstavlja tudi osnovo za kasnejše spremljanje in vrednotenje uspešnosti posameznih ukrepov.

Razdelitev nalog med posamezne deležnike je sestavni del akcijskega načrta in predstavlja prvi korak k zagotavljanju njihove odgovornosti za izvedbo ukrepov ter pravočasno razpoložljivost virov (človeških in finančnih).

Predlog akcijskega načrta bo služil kot osnova za usklajevanje izvedbe in financiranja ukrepov med posameznimi deležniki ter kot osnova za detajlno priprava načrta izvedbe ukrepov.



3a Občinske tehnične smernice za gradnjo infrastrukture za pešce, kolesarje in gibalno ovirane (strateški in tehnični del)	10.000 € (strateški del) 15.000 € (tehnični del)	①	MOM in zunanji							
3b Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre (1-2 akciji letno)	20.000 € letno	②	MOM in zunanji							
3c Uvedba avtomobilskih in kolesarskih parkirnih standardov	5.000 €	①	MOM in zunanji							
3d Aktivno sodelovanje v EU projektih	sofinanciranje (!)	②	MOM in zunanji							

## H.2 Akcijski načrt: Celovita promocija hoje

### DRUGI STEBER: CELOVITA PROMOCIJA HOJE

#### Akcijski načrt za celovito promocijo hoje

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1 Izboljšanje obstoječe infrastrukture	50.000 € letno	4	MOM							
2 Širitev območja za pešce	10.000 € projekt 150.000 € izvedba	2	MOM							
3a Omrežje pešpoti – dostop do JPP	10.000 € letno	2	MOM							
3b Omrežje pešpoti – zeleni koridorji	10.000 € letno	2	MOM							
3c Omrežje pešpoti - nova brv (ob predpostavki sofinanciranja)	1.300.000 € (?)	4	MOM in zunanji							
4 Izboljšanje pogojev za načrtovanje	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM							
5 Promocijske in izobraževalne aktivnosti	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji							

### H.3 Akcijski načrt: Izkoriščen potencial kolesarjenja

#### TRETJI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA

##### Akcijski načrt za izkoriščen potencial kolesarjenja

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a Občinske smernice za gradnjo kolesarske infrastrukture	že zajeto v ukrepih prvega stebra	1	MOM in zunanji izvajalec							
1b Izgraditev omrežja kolesarskih stez	500.000 €, sofinanciranje DRSC	3	MOM, DRSC in zunanji izvajalec							
2 Varno parkiranje koles	30.000 € letno	2	MOM in zunanji izvajalec							
3 Upravljanje kolesarjenja v mestu	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji izvajalec							
4 Promocijske in izobraževalne aktivnosti	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji izvajalec							

#### H.4 Akcijski načrt: Privlačen javni potniški prevoz

##### ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ

##### Akcijski načrt za privlačen javni potniški prevoz

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0 Izvajanje nivoja ponudbe mestnega JPP danes; zagotoviti stabilnost financiranja	Ohrani proračunska sredstva iz 2012		MOM in Marprom							
1 a) Revizija načrta razvoja integriranega JPP (vključno z integracijo šolskih, »prevozov na poziv« in občinskih taksijev v sistem rednega javnega prevoza potnikov)	20.000 €	1	Marprom, MOM, za JPP pristojno ministrstvo in zunanji							
1 b) (Med)občinski upravljalec z JPP na nivoju mesta in regije	30.000 € letno	2	MOM							
2 Povečanje obsega izvajanja ponudbe mestnega JPP za 10% (ali dodatnih 250.000 km letno)	500.000 € letno		MOM in Marprom							
3 Cenovna politika, uvajanje ugodnih abonentskih vozovnic in subvencioniranje vozovnic.	50.000 € letno (izpad prihodka)		MOM (iskati vire iz socialnih, okoljskih ... programov)							

4 a Povečanje flote mestnih avtobusov; 20 novih avtobusov do 2018 (250.000 €/bus)	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortiz. / leto	4	MOM							
4 b Zamenjava 20 dotrajanih avtobusov do 2018	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortiz. / leto									
5 a Ukrepi zagotavljanja prednosti avtobusom (križišča, rumeni pasovi, spremembe prometnih režimov...) – študija oziroma priprava navodil načrtovalcem in projektantom.	(stroški vključeni v projekte revitalizacije prenove infrastrukture)	4	MOM in DRSC							
6 a) Prenova avtobusnih postajališč (ena petina oziroma 40 na leto)	5.000 - 10.000 € / postajališče	2	MOM (DRSC, AŽP, kandidirati na evropska sredstva)							
6 b) Oprema avtobusnih postajališč s sistemom RTPI ali sistemi za obveščanje	200.000 € za vzpostavitev (nato 20.000 € letno za vzdrževanje)	2	MOM in zunanji izvajalec							
7 Javni prevoz po sistemu na klic	20.000 € za študijo, pravne podlage in načrt vpeljave 20.000 € letno za izvajanje.									
8 a) P + R (1 na leto za vsaj 200 vozil); stroški projekta in ureditve P&R	100.000 € / P + R	2	MOM in zunanji							
8 b) Aktivno sodelovanje pri vzpostavljanju enotne državne vozovnice, predvsem pri prestopanjih z železnic na lokalne avtobuse, »prevoze na poziv« ali taksi prevoze	20.000 € letno (izpad prihodka)	2	MOM in prevozniki (Agencija za JPP)							
8 c) Sofinanciranje medmestnih linij za zagotavljanje boljše globalne dostopnosti Maribora	50.000 € letno	2	MOM, občine v regiji in prevozniki (Agencija za JPP) tudi turistično gospodarstvo.							
9a) Izboljšanje splošne podobe javnega prometa	20.000 € letno	1	Marprom, MOM, AJPP in zunanji							



## H.5 Akcijski načrt: Optimizacija cestnega prometa

### PETI STEBER: OPTIMIZACIJA CESTNEGA PROMETA

#### Akcijski načrt za racionalnejši cestni promet

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a Uvajanje cone umirjanja prometa (30km/h) – mestno središče	brez	4	MOM							
1b Uvajanje cone umirjenega prometa (30km/h) – ostali predeli mesta	brez	4	MOM							
1c Rekonstrukcije križišč s poudarkom na umirjanju prometa (v mestnem središču in stanovanjskih četrtih)	200.000 € letno	4	MOM (in DRSC)							
1d Pospešena revitalizacija vozišč.	400.000 € letno	4	MOM (in DRSC)							
1e Občinske smernice za projektiranje v območju prijazne/okoljske cone	študija 20.000 €	1	MOM in zunanji							
1f Prevetritev & investicije v semaforški sistem, vključno s sistemom nadzora hitrosti (!)	?	4	MOM (JZP)							
1e Prevetritev & investicije v odpravljanje ozkih grl na cestnem omrežju	študija 20.000 €	4	DRSC, MOM							

2a Celovito urejanje parkiranja - korekcija oziroma nova študija/načrt	študija 20.000 €	1	MOM in zunanji							
2b Izvajanje parkirne politike (širjenje + nadzor + dvig cen)	(+/- 0 €)	3	MOM in medobčinsko redarstvo							
3 Spodbude za okolju prijazna vozila	?	4	državna raven (?)							
4 Optimizirano lastništvo avtomobila	?	4	državna raven (?)							
5 Racionalizacija tovornega prometa v mestu - študija in ukrepu restrikcij	(+/- 0 €)	2	MOM							

## I Spremljanje in vrednotenje

Spremljanje in vrednotenje tako načrtovalskega procesa kot implementacije ukrepov je ključnega pomena za učinkovitost celostne prometne strategije. Mehanizem spremljanja in vrednotenja pomaga odkriti težave pri pripravi in implementaciji celostne prometne strategije. Hkrati omogoča predružačenje ukrepov za učinkovitejše doseganje zastavljenih ciljev znotraj razpoložljivega proračuna. Na ta način odgovorni deležniki lahko opravičujejo ukrepe za katere porabljajo denar.

Namen spremljanja in vrednotenja je predvsem:

- identificiranje (ne)ustreznosti posameznih ukrepov ter zagotavljanje pravočasnega in učinkovita odziva na rezultate ukrepov;
- nadzor nad obsegom izvedenih ukrepov in doseganjem ciljnih vrednosti;

Spremljanje in vrednotenje ukrepov mora biti neprekinjena dejavnost, ki poteka od samega začetka. Ocenjevanje vplivov se prične takoj po sprejetju akcijskega načrta (z fazo izvajanja).

Nabor indikatorjev ne sme biti preobsežen, hkrati pa morajo izbrani indikatorji biti (lahko) merljivi. Služijo lahko za merjenje rezultatov posameznih ukrepov (npr. število kilometrov na novo izgrajenih kolesarskih stez, število novih avtobusov, itd.) ali pa za merjenje učinkov posameznih ukrepov (npr. dvig kakovosti življenja – merjenje zastojev, števila potovanj opravljenih s kolesom, itd.). Zajemati morajo tako kvalitativne kot kvantitativne indikatorje.

V nadaljevanju je podan predlog nabora indikatorjev za spremljanje in vrednotenje ukrepov.

Indikator	Načrtovalski steber	Vir podatkov in/ali tehnika zbiranja	Časovni okvir
Stopnja nezaposlenosti	splošni indikator	SURS	letno
Cena stanovanj/najemnin v središču mesta	splošni indikator	GURS, raziskave trga	letno
Delež potovanj v šolo, ki se opravijo peš	hoja	Anketa	na 2 leti
Delež potovanj na delo, ki se opravijo peš	hoja	Anketa	na 2 leti
Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču	hoja	Vizualni pregled	letno
Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah	hoja	Statistika prometnih nesreč	letno
Število kilometrov novih peš povezav	hoja	Vizualni pregled	letno
Število kilometrov novih kolesarskih povezav	kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Število odpravljenih črnih točk za kolesarje	kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom	kolesarjenje	Anketa	na 2 leti
Delež potovanj na delo, ki se opravijo s kolesom	kolesarjenje	Anketa	na 2 leti

Število lažje/težje poškodovanih in umrlih kolesarjev v prometnih nesrečah	kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno
Število novih parkirnih mest v centru mesta	kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno
Delež potovanj v šolo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	na 2 leti
Delež potovanj na delo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	na 2 leti
Število prodanih abonentskih vozovnic	JPP	Statistika prevoznih podjetij	letno
Frekvence linij mestnega JPP	JPP	Vozni redi	letno
Zamude JPP	JPP	Meritve na terenu	4 x letno
Potovalni čas JPP in osebne avtomobila na 5 tipičnih relacijah	JPP, avto	Meritve na terenu	4 x letno
Število P&R parkirnih mest	JPP, avto	Vizualni pregled	letno
Zasedenost P&R parkirnih mest	JPP, avto	Meritve na terenu	4 x letno
Delež nizkopodnih vozil JPP	JPP	Statistika prevoznih podjetij	letno
Delež postajališč JPP prilagojenih slepim in slabovidnim / opremljenih z oznakami v tujih jezikih	JPP	Vizualni pregled	letno
Zadovoljstvo uporabnikov z JPP	JPP	Anketa	letno
Povprečne hitrosti znotraj območij umirjanja prometa	avto	Meritve na terenu	4 x letno
Število lažje/težje poškodovanih in umrlih voznikov/sopotnikov v avtomobilskih prometnih nesrečah	avto	Statistika prometnih nesreč	letno
Število uličnih parkirnih mest za dolgotrajno parkiranje v mestnem središču	avto	Vizualni pregled	letno
Delež potovanj na delo, ki se opravijo z osebnim avtomobilom	avto	Anketa	na 2 leti
Stopnja motorizacije	avto	SURS	letno
Izdatki za mobilnost	avto	SURS	letno
Emisije NO <sub>x</sub> , CO <sub>2</sub> , PM <sub>10</sub> ...	avto	Meritve na terenu	4 x letno
Emisije hrupa	avto	Meritve na terenu	4 x letno
Modal split	vsi	Anketa + štetja na terenu	letno

## J Vzpostavitev strateškega in operativnega okvirja

### Problemi (izzivi)

Na ravni mestne občine Maribor se izvajajo različne aktivnosti, ki pomembno vplivajo na načrtovanje prometa in mobilnosti. Četudi formalno različne službe (za promet, komunalno, prostor, okolje, socialo...), komisije, sveti, agencije, nevladne organizacije, stanovska in strokovna združenja, mestne četrti itd. sodelujejo, je več kot očitno, da je načrtovanje nepregledno, da se pogosto podvaja ali, da se ukrepi medsebojno nevtralizirajo, nekateri celo izključujejo. Posledica tega je, da se vloženi napori in finančna sredstva ne vračajo v takšni meri, kot bi se lahko. Predvsem pa obstoječe stanje ne zagotavlja doseganje ciljev trajnostnega razvoja mesta in okolice.

Na strateški ravni se trenutno v Mariboru pojavljajo vsaj naslednji akterji:

- Kabinet župana s podžupani (in mestnim arhitektom, če ga župan imenuje),
- Organi mestne uprave, predvsem:
  - Urad za komunalno, promet in prostor
  - Medobčinski urad za varstvo okolja in ohranjanje narave ter posredno:
    - Urad za gospodarske dejavnosti
    - Urad za vzgojo in izobraževanje, zdravstveno, socialno varstvo in raziskovalno dejavnost
    - Medobčinski inšpektorat in redarstvo

Za projekte, pogosto vezane na promet in mobilnost skrbijo, jih koordinirajo ali sodelujejo predvsem (MOM je delegirala vrsto funkcij v pristojnost):

- Služba za razvojne projekte in investicije - Projektna pisarna MOM
- Mariborska razvojna agencija
- Energap

Med imenovanimi sveti in komisijami izstopajo:

- Urbanistična komisija (deluje s prekinitvami)
- Komisija za tehnično urejanje prometa
- Svet za trajnostno mobilnost v okviru Odloka o JPP
- Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (deluje v okviru Urada za komunalno, promet in prostor)

V dialoge se aktivno vključujejo stanovska in strokovna društva (Društvo za ceste, MKM).

Na operativni ravni naloge, vezane za promet in mobilnost izvajajo številni izvajalci, izbrani z direktno podelitvijo del in nalog, koncesionirani ali po naročilu v pretežni lasti MOM; predvsem:

- MARPROM,
- Nigrad,
- ZUM.

Četudi je formalno za pripravo strategij ter za operativno izvajanje aktivnosti, povezanih s prometom in mobilnostjo zadolžen Urad za komunalo, promet in prostor, je jasno, da ne zmore pokrivati vseh nalog, predvsem tistih integralnih in strateško-razvojnih. Bližnja preteklost je to tudi jasno pokazala.

Naslednji problem, s katerim se soočajo službe, zadolžene za načrtovanje prometa in mobilnosti, je dejstvo, da ni vzpostavljen sistem monitoringa. Službe nimajo na voljo bistvenih podatkov, na podlagi katerih bi lahko spremljale »prave« pokazatelje kakovosti mobilnosti v mestu. V preteklosti so se zbirali izključno količinski podatki o vozilih na cestah, deloma tudi količinski podatki o prepeljanih potnikih z mestnimi avtobusi. Izhajajoč iz zakonodaje iz drugih področij, poznamo tudi nekaj pokazateljev o onesnaženosti zraka ter poškodbah in škodah cestnega prometa. Ne poznamo pa bistvenih podatkov o potovalnih navadah, o privatnih in eksternih stroških mobilnosti, o finančnih, okoljskih učinkih ukrepov, o socialni izključenosti, o neracionalnostih gospodarskih javnih služb in podobno.

## **Dosežki**

Maribor je v bližnji preteklosti izvedel vrsto aktivnosti v smeri bolj trajnostnega razvoja mobilnosti, kot so na primer:

- Zaustavil agonijo mestnega javnega potniškega prometa (ali vsaj ukrepal v tej smeri).
- Jasno pokazal, da spodbuja kolesarski promet.
- Poskušal z inovativnimi ukrepi (ki so se sicer deloma izjalovili) povečati nadzor nad kršitelji cestno prometnih predpisov ob hkratnemu poskusu zagotavljanja sredstev za financiranje obnove semaforske mreže.
- Razširili peš cono ter se resno spogleduje z zaporami nekaterih cest v starem mestnem jedru.
- Vzpostavil monitoring onesnaženja zraka z delci ter uvedel poskusno okoljsko cono.
- Pridobil vrsto evropskih projektov – torej zagotovil sofinanciranje ukrepov - ki spodbujajo trajnostno mobilnost.
- Po nekaterih ponesrečenih komunikacijah z javnostjo, pričel »odpirati« načrtovalski proces javnostim in širši laični in strokovni javnosti.

## **Ukrepi za zagotavljanje »trajnosti trajnostnega načrta«**

Da bi pričujoči načrt trajnostne mobilnosti ne bil (ponovno) samo izdelek na papirju, je torej nujno potrebno vzpostaviti:

- Službo, ki bo načrtovala in izvajala aktivnosti trajnostne mobilnosti.
- Vzpostaviti sistem spremljanja bistvenih pokazateljev trajnostne mobilnosti, da bi lahko odpravili neučinkovito financiranje ter preusmerili proračunska sredstva in napore v ukrepe, ki dajejo zelene rezultate.

Obe zgoraj navedeni službi/aktivnosti ne pomenita nujno:

- novih delovnih mest (ki so v danem trenutku praktično nezaželeni in zakonsko nedopustni), temveč zgolj jasneje podeljene pristojnosti in funkcije organu/osebi/sluzbi, lahko tudi obstoječi zunanji,
- dodatnih potrebnih proračunskih sredstev, temveč preusmeritev dela proračuna v strateško bolj učinkovite dejavnosti.

Ukrepi oz. aktivnosti za zagotavljanje trajnosti Celostne prometne strategije mesta Maribor so sestavni del prvega načrtovalskega stebra:

- Reorganizacija mestne uprave,
- Vzpostavitev novih praks,
- Integracija z drugimi sektorji in ravnmi upravljanja.





## 1 Strategije

### 1.1 Splošne (razvojne, gospodarske, podnebne...)

Popisovalec (Institucija in oseba):	M.Klemenčič
Ime dokumenta:	Lokalna razvojna strategija (Toti LAS)
Leto izdaje:	2008
Naročnik:	MOM, Občine Duplek, Kungota, Pesnica, Šentilj
Izdelal:	MRA
Vrsta dokumenta	Strateški
Nivo:	Lokalni
Stanje:	Realizacija večine projektov
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	<a href="http://www.mra.si/files/lokalna-razvojna-strategija.pdf">http://www.mra.si/files/lokalna-razvojna-strategija.pdf</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	Dokument nima finančnega ovrednotenja predlaganih ukrepov s področja prometa.
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Dokument v okviru SWOT analize stanja in razvojnih možnosti ugotavlja, da je za večjo kakovost bivanja slabost <b>slaba cestna in komunalna infrastruktura</b> . Kljub vlaganju v razvoj kolesarjenja (Kolesarjenje med Muro in Dravo, Pohorjem in Muro, Občina Pesnica) je zaradi poselitvenih sprememb večja dnevna migracija v Maribor, kar je tudi vzrok za potrebo po večjih vlaganjih v cestno infrastrukturo. Vprašanje, če je vzrok pravilen? Z vidika trajnostne mobilnosti dokument daje med prednostne naloge tudi izboljšanje dostopnosti do socialnih in kulturnih dobrin (ni specificirano kako) in povečanje izdelave biogoriv za uporabo v prometu.
Opombe:	Strateški plan je delan za obdobje od 2007 – 2013.

Popisovalec (Institucija in oseba):	M.Klemenčič, M.Lep
Ime dokumenta:	Strategija razvoja turizma turistične destinacije Maribor-Pohorje
Leto izdaje:	2011
Naročnik:	
Izdalal:	Zavod za turizem Maribor.
Vrsta dokumenta:	Strateški (za področje turizma), kjer je dostopnost prepoznana kot »slabost«.
Nivo:	Regionalni
Stanje:	
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	<a href="http://maribor-pohorje.si/files/strategija_razvoja_turizma_td_maribor_pohorje_2010_2020_izvrnipovzetek_ztm_www.pdf">http://maribor-pohorje.si/files/strategija_razvoja_turizma_td_maribor_pohorje_2010_2020_izvrnipovzetek_ztm_www.pdf</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	Dokument nima finančnega ovrednotenja predlaganih ukrepov s področja prometa.
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Dokument v okviru SWOT analize stanja in razvojnih možnosti jasno ugotavlja, da so velika <b>slabost in past</b> razvoja turistične dejavnosti: slaba daljinska dostopnost po železnici in po zraku, slaba organiziranost JPP na regionalnem in mestnem nivoju, šibka informiranost o možnostih potovanj in mobilnosti, šibka urejenost in skrb za kolesarske in pohodniške poti; vodenje do parkirišč (in sploh mirujoči promet)...
Opombe:	Dostopnost in mobilnost nista sama sebi namen. Če pomembna gospodarska dejavnost in ena od nosilcev razvoja (turizem in izletništvo) regije ugotavlja, da je ogrožena tudi in predvsem zaradi dostopnosti in mobilnosti, je to primarni in pravi razlog in motiv za ukrepe.  Enako osnovno težavo ugotavlja tudi »Strategija razvoja slovenskega turizma 2012-2016«!

Popisovalec (Institucija in oseba):	UMFG, Mitja Klemenčič		
Ime dokumenta:	STRATEGIJA PREHODA SLOVENIJE V NIZKOOGLJIČNO DRUŽBO DO LETA 2060		
Leto izdaje:	Marec 2012 – drugi osnutek		
Naročnik:	Vlada RS		
Izdelač:	Služba vlade za podnebne spremembe		
Vrsta dokumenta:	Strateški		
Nivo:	Nacionalni		
Stanje:	Po menjavi vlade je SVPS pod okriljem Ministrstva za kmetijstvo in okolje trenutno zaustavljen		
Dosegljivost:	<a href="http://www.svps.gov.si/fileadmin/svps.gov.si/pageuploads/strat_12/Strategija_prehoda_v_NOD_2_osnutek_1.pdf">http://www.svps.gov.si/fileadmin/svps.gov.si/pageuploads/strat_12/Strategija_prehoda_v_NOD_2_osnutek_1.pdf</a>		
Predvideni stroški:	Ni opredeljeno		
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Tiha mesta brez emisij ter integriran promet vseh prevoznih sredstev sta del vizije trajnostnega razvoja mest. Cilji:		
	<b>Do 2050 zmanjšanje emisij toplogrednih plinov na 1,24 Mt letno</b>	Letne emisije TGP iz goriv v prometu	t CO2 ekv.
	<b>Enakopraven dostop do mobilnosti za vse socialne skupine in geografska območja</b>	Cena JPP, dostopnost JPP za pešce in število uporabnikov JPP	€, %
	<b>Do 2020 uspeh izvajanja programov za izboljšanje zraka v vseh kritičnih mestih</b>	Zmanjšanje NO2 in PM10	Število mejnih dnevni koncentracij
	<b>Zmanjšanje števila tovornih tranzitnih cestnih prevozov</b>	Delež tovornega prometa na železnicah	%
	<b>Do 2030 modernizacija in izgradnja železniškega omrežja</b>	Povprečna potovalna hitrost vlakov	km/h
	<b>Optimiranje cestnega omrežja za JPP, hitro, varno in dostopno ter energetske učinkovito vožnjo</b>	Povprečna potovalna hitrost za avtobus na cestnem omrežju	km/h
	<b>Povečanje deleža potovanj opravljenih z JPP</b>		
Opombe:			

## 2 Akcijski programi in načrti (neprometni)

### 2.1 Okoljski

Popisovalec (Institucija in oseba):	M.Lep
Ime dokumenta:	Lokalna agenda 21, program varstva okolja za Maribor
Leto izdaje:	2000
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdela:	Skupina avtorjev (Blažeka ...)
Vrsta dokumenta:	strateški z akcijskim načrtom za obdobje 2004-2008
Nivo:	lokalni (Mestna občina Maribor)
Stanje:	
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	MOM, spletne strani <a href="http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=7798">http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=7798</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Okoljski program ima več področij, pomemben segment zavzemajo ukrepi s področja prometa (poglavje 7.7.3, strani 90-93).
Opombe:	Analiza, zakaj tako dobro in konkretno zastavljen program ni »niti približno« dosegel zastavljenih ciljev, mora biti resno prediskutirana, da se ne bi pri pripravi načrta trajnostne mobilnosti neuspeh v izvedbenem delu ponovil.

Popisovalec (Institucija in oseba):	M.Lep
Ime dokumenta:	Občinski program varstva okolja za Maribor (OPVO za Maribor)
Leto izdaje:	2008
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	Mestna občina Maribor
Vrsta dokumenta:	strateški z akcijskim načrtom za obdobje 2008-2013
Nivo:	lokalni (Mestna občina Maribor)
Stanje:	Nekatere načrtovane aktivnosti so se izvedle, nekatere so v izvajanju, nekatere neizvedene (povečati obseg JPP, P&R, na primer).
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	MOM, spletne strani <a href="http://www.opvo.mop.gov.si/opvo_08/opvo_maribor.pdf">http://www.opvo.mop.gov.si/opvo_08/opvo_maribor.pdf</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	V programu predvideni stroški za področje »promet« so ocenjeni na 14,2 mio € (str. 62)
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Okoljski program ima več področij, pomemben segment zavzemajo ukrepi s ciljem „trajnostno usmerjen razvoj prometa“. V okviru tega cilja so predvideni sistemski ukrepi, ki bi naj zagotavljali doseganje cilja: 25% : 25% : 25% : 25% (poti opravljene z JPP, peš, kolesi in osebnimi avtomobili). Tak cilj bi naj dosegli leta 2013 (strani 49 do 53).
Opombe:	Analiza, zakaj tako dobro in konkretno zastavljen program ni »niti približno« dosegel zastavljenih ciljev, mora biti resno prediskutirana, da se ne bi pri pripravi načrta trajnostne mobilnosti neuspeh v izvedbenem delu ponovil.

## 2.2 Energetski

Popisovalec (Institucija in oseba):	UMFG Mitja Klemenčič
Ime dokumenta:	LOKALNI ENERGETSKI KONCEPT MOM (2004) Akcijski energetski načrt MOM + lokalni energ. Koncept (2010) Nacionalni energetski program (2012) – zaključena javna obravnava
Leto izdaje:	
Naročnik:	MOM, MG
Izdelač:	Energap – MOM, IJS – Nacionalni
Vrsta dokumenta:	STRATEŠKI in akcijski
Nivo:	Lokalni, nacionalni
Stanje: (v izvajanju, želja, trenutno zaustavljen,...)	Lokalni Okvirni program do 2008, ukrepi do 2004 – zastarel, Akcijski načrt MOM v izvajanju – a z majhnimi realnimi pričakovanji, NEP – strategija do 2030 - ?
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	ENERGAP ( <a href="http://www.energap.si/uploads/LEK%20MOM%20-%20koncna%20verzija.pdf9">http://www.energap.si/uploads/LEK%20MOM%20-%20koncna%20verzija.pdf9</a> ) MG ( <a href="http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/Energetika/Zelena_knjiga_NEP_2009/NEP_2010_2030/NEP_2030_jun_2011.pdf">http://www.mg.gov.si/fileadmin/mg.gov.si/pageuploads/Energetika/Zelena_knjiga_NEP_2009/NEP_2010_2030/NEP_2030_jun_2011.pdf</a> )
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	Nacionalni energetski program na strani 29 predvideva finančne investicije (25 mrd EUR do leta 2030- t.j. 1,1, mrd na leto -92 % zagotovi EU in privatni sektor). Potrebna sredstva za izvedbo podprograma Raba energije v prometu znašajo 30,1 mio. € do leta 2020. Viri: <ul style="list-style-type: none"> <li>• EU sredstva iz finančne perspektive 2007 – 2013: OP ROPI, prednostna naloga trajnostna energija;</li> <li>• prihodki iz avkcij v okviru evropske sheme trgovanja z emisijskimi kuponi (ETS) (od leta 2013);</li> <li>• proračun.</li> </ul>

<p>Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):</p>	<p>Lokalni EN iz leta 2004 temelji na ciljih nacionalnega energetskega programa, katerega cilj je povečanje učinkovitosti rabe energije v prometu za 10 % do 2010 (na leto 2004) in zmanjšanje emisij za 8 % od 2008 do 2012+ 5,75 % delež biogoriv do 2010.</p> <p>Nekateri predlagani ukrepi so v koliziji, npr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prepoved osebnega prometa v mestnem jedru in središče mesta dosegljivo samo z JPP Načrt izgradnje parkirnih hiš in omogočiti plačljiv vstop v mestno središče oziroma omogočiti dostop samo okolju prijaznim vozilom.</li> </ul> <p>Ostali ukrepi so predstavljeni na straneh od 47-50.</p> <p>V akcijskem načrtu MOM iz leta 2010 so cilji enaki. Predvideno je 80000 za SUTP v letih 2009 in 2010, 10000 za študijo OVE v JPP Akcijski energetskega načrta-2009. Izvedene so bile tudi akcije – piloti na temo OVE – URE v podjetjih – trajnostna mobilnost) Cona Tezno – 35000 € (2010). Izdelana Študija za razvoj interesnega grozda in za pripravo strategije TM v MB.- 4000 €. Različni piloti uvedbe alternativnih goriv (zemeljski plin, elektrika)</p> <p>NEP predvideva za področje prometa do leta 2030 predvsem ukrepe za zamenjavo ogljičnih goriv z brezogljivi (električna in hibridna, gorivne celice, biogoriva in ukrepa za bolj okoljsko zajemanje in shranjevanje ogljika) in izgradnjo pripadajočih polnilnic in infrastrukture.</p> <p>Strategija Rabe energije v prometu s cilji je opisana na straneh od 45 – 50.</p>
<p>Opombe:</p>	<p>Ker NEP ne obravnava področij mehke mobilnosti, je v SWOT analize kot nevarnost navedena <b>odsotnost trajnostne prometne politike</b>, ki ogroža izpolnitev mednarodnih obveznosti Slovenije. Te ukrepe obravnava prometna politika in Strategija Slovenije za prehod v nizkoogljivo družbo, ki je v javni obravnavi oziroma pod podnebno strategijo.</p> <p>Emisije na državni ravni so za 6 % presegle kyotske omejitve v letu 2008</p>

## 2.3 Prostorski

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Občinski <b>prostorski načrt</b> za Mestno občino Maribor (OPN), <b>Urbanistični načrt</b> za mesto Maribor (UN)
Leto izdaje:	še v izdelavi, april 2012 izdelan osnutek konceptualnega dela UN
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdalal:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
Vrsta dokumenta:	strateški in izvedbeni (sprejet z odlokom)
Nivo:	lokalni (Mestna občina Maribor)
Stanje:	/
Dosegljivost:	MOM, Sektor za urejanje prostora ZUM d.o.o.
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Urbanistični načrt je strokovna podlaga za celovito načrtovanje razvoja urbanih središč. V UN so vsebine, ki so podlaga za odločitve v OPN. UN ima naslednjo okvirno vsebino:</p> <p>Konceptualni del UN (njemu sledi podrobni del) se pripravi tako, da upošteva ugotovitve in usmeritve za razvoj poselitve ter vsebuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– koncept razvoja naselja;</li> <li>– koncept urbanističnega in arhitekturnega oblikovanja;</li> <li>– koncept zelenega sistema, vključno s površinami oz. območji, ki niso vključena v naselje, a se mora gospodarjenje na njih podrežati interesom poselitve;</li> <li>– koncept namenske rabe zemljišč;</li> <li>– koncept prometnega omrežja, vključno z javnim potniškim prometom z naslednjo vsebino: (izhodišča, cilji in kriteriji mobilnosti za Maribor, koncept razvoja prometnih omrežij)</li> <li>– koncept prostorskih ureditev v povezavi z varstvom okolja;</li> <li>– lokalni energetske koncept;</li> <li>– koncept opremljanja stavbnih zemljišč z gospodarsko javno infrastrukturo.</li> </ul> <p>Globalno vodilo tega dokumenta je zagotoviti trajnostno mobilnost.</p>
Opombe:	/



Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	<b>Prostorski ureditveni pogoji</b> za območje Urbanistične zasnove mesta Maribor
Leto izdaje:	2006 (več spremembe, zadnja 2012)
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
Vrsta dokumenta (strateški, idejni (DIIP), uredba, resolucija, zakon, odlok, operativni program, projekt,...)	Odlok o prostorskih ureditvenih pogojih za območje urbanistične zasnove mesta Maribor (MUV, št. 19/06, 01/07, 5/07, 01/08–obv. razlaga, 5/08–obv. razlaga, 14/08, 15/08, 17/09–popravek, 26/09, 30/09–sklep, 16/10–obv. razlaga, 2/11–obv. razlaga, 4/11, 12/11, 23/11–obv. razlaga, 4/12–obv. razlaga, 4/12–obv. razlaga, 10/12)
Nivo: (Evropski, medregijski, nacionalni, regionalni, lokalni)	lokalni (mesto Maribor)
Stanje: (v izvajanju, želja, trenutno zaustavljen,...)	se izvaja
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	MOM, Sektor za urejanje prostora, na straneh uradnega glasila: Medobčinski uradni vestnik
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Prostorski ureditveni pogoji podajajo prostorske izvedbene pogoje za posege v prostor, na podlagi katerih se pripravljajo projektne dokumentacije za pridobitev gradbenega dovoljenja. Med drugim so podana tudi Merila in pogoji prometnega urejanja kot npr.: <b>normativi za določitev min. št. potrebnih parkirnih mest</b> za avtomobile in tudi za kolesarje (glede na dejavnost oz. vrsto objekta), pogoji za gradnjo in rekonstrukcijo cest, za urejanje peš in kolesarskih površin, za umirjanje prometa ipd.) Gre za izvedbeni akt, ki določa pogoje za posege v prostor, težko bi govorili, da je ciljno naravnano za spodbujanje trajnostne mobilnosti, razen v segmentih, ki zahtevajo gradnjo infrastrukture za kolesarje in pešce.
Opombe:	V okviru te naloge so bile izdelane tudi različne strokovne podlage s področja prometa npr. katalog prečnih profilov kategoriziranih cest.

### 3 Prometni načrti in akcijski programi

#### 3.1 Infrastrukturni

Popisovalec (Institucija in oseba):	M.Klemenčič
Ime dokumenta:	Operativni program razvoja okoljske in prometne infrastrukture za obdobje 2007 – 2013
Leto izdaje:	2008
Naročnik:	EU
Izdelal:	SVLR
Vrsta dokumenta:	Operativni program
Nivo:	Nacionalni
Stanje:	Večinoma še nerealizirano
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	<a href="http://www.arhiv.svlr.gov.si/fileadmin/svlsrp.gov.si/page_uploads/KOHEZIJA/Programski_dokumenti/OP_razvoja_okoljske_in_prometne_infrastrukture_POTRJENO_27_08_07.pdf">http://www.arhiv.svlr.gov.si/fileadmin/svlsrp.gov.si/page_uploads/KOHEZIJA/Programski_dokumenti/OP_razvoja_okoljske_in_prometne_infrastrukture_POTRJENO_27_08_07.pdf</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	918 mil. € predvideno za investicije v železniško, cestno, pomorsko in ostalo prometno infrastrukturo.
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Za Maribor je v programu navedena izgradnja drugega tira – Maribor Šentilj (180 mil €). Posodobitev železniškega koridorja Trst – Divača/Koper – Ljubljana – Budimpešta, ki je predviden za elektrifikacijo, se Mariboru izogne (Skozi Pragersko – Ptuj – Ljutomer – MS) . Predvidena je nadgradnje proge Celje – Pragersko Šentilj na 160 km/h (234 mil €).</p> <p>V cestnem prometu je predvidena 3. razvojna os in dograditev avtoceste do Gruškovja.</p> <p>Realizirana je posodobitev infrastrukture Aerodroma Maribor s ciljem vzpostavitve novih tovornih in čarterskih letalskih povezav. V bližini letališča pa je planirano logistično središče za vzhodno Slovenijo in južno Avstrijo. Z vidika trajnosti dokument predlaga nabor horizontalnih omilitvenih ukrepov za zmanjšanje vpliva na okolje na strani 15. Ukrepi so v prid multimodalnosti, dostopnosti, JPP in potnikov, uvedbe ITS.</p> <p>Na strani 67 – 71 je predstavljena povezanost ciljev prometne politike in strateškega razvoja Slovenije.</p>
Opombe:	Hitre železnice tudi v dolgoročnih EU planih za področje MB ni, zato pa je interes Hrvaške in Avstrije vzpostaviti novo povezavo Dunaja in Zagreba preko Gradca, Maribora in Ptuja, a temu nasprotuje prostorska strategija Slovenije,

	<p>kjer je os Gradec – Maribor - Zagreb označena kot tranzitna. Ukrep, ki je pozitivno vplival na temeljni cilj prometne politike – povečanje železniškega prometa- je bil uvedba enotne vozovnice za dijake in študente, a ne za vse. Tovorni promet (Maribor – Tezno – oprti in kontejnerski terminal) – Plan SŽ – ukinitvev tovarne postaje Pragersko in prenos manipulacij na Tezno.</p>
--	--

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Strokovne podlage za <b>razvoj železniškega prometa na območju MOM in v širši regiji - tehnični del</b>
Leto izdaje:	februar 2009
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	Žerak team d.o.o.
Vrsta dokumenta:	študija
Nivo:	lokalni (Maribor z okolico) in širše v regiji
Stanje:	v manjši meri sprememba linij MJAPP, ostalo se ni izvedlo
Dosegljivost:	MOM, Sektor za urejanje prostora in ZUM d.o.o.
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Naloga je izdelana kot podlaga za pripravo prostorskih dokumentov Mestne občine Maribor in tudi drugih občin. Cilj je bil podatki usmeritve na tehnično izvedbenem nivoju za urejanje tirnega prometa v Mariboru in regiji.</p> <p>Vsebina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- splošna analiza stanja in ponudbe železniškega prometnega sistema (tehnični podatki o infrastrukturi, potniški in tovorni promet);</li> <li>- izhodišča za razvoj tirnega prometa (strateški dokumenti RS in EU, razvojni načrti SŽ, razvojni načrti MOM);</li> <li>- trasna zasnova tirnega potniškega prometa: mestni tirni promet, regionalni tirni promet;</li> <li>- usmeritve za razvoj železniškega omrežja in prometa (za prometno politiko, za infrastrukturo in vozila, za vozne rede in za ceno prevoza)</li> <li>- zakonske podlage za razvoj tramvajskega prometa (zakonodaja RS in drugih evropskih držav).</li> </ul> <p>Naloga sledi ciljem trajnostne mobilnosti v smislu predloga uvedbe novega sistema JPP v mestu (tramvaj) in dograditve železniškega sistema v regiji za primestni promet. predlagano je izboljšanje ponudbe na segmentu železniškega JPP, ki bi lahko predstavljal dobro konkurenco individualnemu motornemu prometu.</p>
Opombe:	Naloga je izrazito tehnična. Mestni tirni sistem je zasnovan po principu umestitev tirov vsepovsod kjer so za to prostorske možnosti. V nalogi manjka segment upravičenosti uvedbe novega sistema JPP v mestu, izhodišča za oblikovanje tirnih povezav (izvori-cilji, povezovanje, dostopnost, komplementarnost z JAPP,...), ocena stroškov,...

Popisovalec (Institucija in oseba):	M.Klemenčič
Ime dokumenta:	Zasnova državnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji
Leto izdaje:	2012
Naročnik:	
Izdelal:	MP
Vrsta dokumenta:	Idejna zasnova
Nivo:	Nacionalni
Stanje:	
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	<a href="http://kolesarji.org/wp-content/uploads/2012/02/publikacija_kolesarji.pdf">http://kolesarji.org/wp-content/uploads/2012/02/publikacija_kolesarji.pdf</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	Ni podano
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Cilj je navesti smernice lokalnim skupnostim in regijam za vzpostavitev novih kolesarskih povezav, komodalnosti z drugimi sistemi, povečanje varnosti ... V MB so predvidene štiri smeri razvoja kolesarskega omrežja – (smer Z - Dravograd, smer S -Šentilj, smer J – Slov. Bistrica in smer V – Lenart, Ptuj.
Opombe:	

Popisovalec (Institucija in oseba):	S.Medved, M.Lep
Ime dokumenta:	Problematika izgradnje in vzdrževanja cestnega omrežja v Mariboru
Leto izdaje:	2009
Naročnik:	
Izdelal:	Društvo za ceste Maribor
Vrsta dokumenta:	Gradivo – prispevek za reševanje problematike; Strateški z načelnimi opredelitvami in usmeritvami
Nivo:	lokalni (Mestna občina Maribor) z navezavami na daljinsko cestno omrežje.
Stanje:	Dokument je strokovna podlaga (ki se v posameznih elementih uporablja).
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	Fakulteta za gradbeništvo, Društvo za ceste M.Lep
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	Dokument nima finančnega ovrednotenja predlaganih ukrepov.
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Dokument sistematično obravnava: Avtoceste, hitre ceste, mestne ceste, kolesarske in peš površine; predvsem pa tudi programsko opredeljuje vzdrževanje in sanacije. Priložena je predlagana cestna mreža z nekaterimi »ključnimi« preboji.
Opombe:	

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Strokovne podlage za <b>ureditev območja peš cone</b> v mestu Maribor, faza: gostinski vrtovi
Leto izdaje:	maj 2008
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. št.n.: 7063
Vrsta dokumenta (strateški, idejni (DIIP), uredba, resolucija, zakon, odlok, operativni program, projekt,...)	študija, idejne zasnove
Nivo: (Evropski, medregijski, nacionalni, regionalni, lokalni)	lokalni (središče Maribora)
Stanje: (v izvajanju, želja, trenutno zaustavljen,...)	delno izvedeno
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	MOM, Sektor za komunalno in promet ZUM d.o.o.
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Okvirnih ciljev je bilo več: vzpostavitev kakovostne in z drugimi prometnimi podsistemi kompatibilne kolesarske infrastrukture na območju mesta Maribor, izboljšanje prometne varnosti kolesarjev, izboljšanje možnosti za rekreacijo občanov, spodbujanje mestnega turizma. Vsebina: - analiza stanja - kriteriji za lociranje gostinskih vrtov (prometni z analizo peš tokov, analiza prevoznosti, urbanistični kriteriji), - lociranje gostinskih vrtov. Naloga sledi ciljem trajnostne mobilnosti v smislu urejanja javnih površin v središču mesta s primarno rabo za pešce.
Opombe:	/

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Dodelava <b>primarnega kolesarskega omrežja</b> v mestu Maribor
Leto izdaje:	2000
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	Fakulteta za gradbeništvo, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. in Mariborska kolesarska mreža
Vrsta dokumenta:	študija, idejne zasnove
Nivo:	lokalni (Maribor)
Stanje: (v izvajanju, želja, trenutno zaustavljen,...)	delno izvedeno (na posameznih odsekih v mestu (npr. Razlagova), večinoma so rešitve primarnega kolesarskega omrežja izvedene drugače kot predlagano (z rdečo barvo na pločniku) ali pa sploh ni izvedbe.
Dosegljivost:	Fakulteta za gradbeništvo ZUM d.o.o.
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Okvirnih ciljev je bilo več: vzpostavitev kakovostne in z drugimi prometnimi podsistemi kompatibilne kolesarske infrastrukture na območju mesta Maribor, izboljšanje prometne varnosti kolesarjev, izboljšanje možnosti za rekreacijo občanov, spodbujanje mestnega turizma.</p> <p>Vsebina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Opis zasnove primerne kolesarskega omrežja (primarno kolesarsko omrežje je bilo zasnovano v Urbanistični zasnovi mesta Maribor),</li> <li>- odnos do rekreacijskih rab prostora in do turistično pomembnih lokacij,</li> <li>- problemi oz. konfliktne situacije na primarnem kolesarskem omrežju,</li> <li>- predlog prometno-tehničnih rešitev vodenja kolesarjev na posameznih odsekih (c. XIV. divizije, Trg revolucije, Krekova-Razlagova, Trg generala Maistra, Cafova, Cankarjeva, Prešernova, Strossmayerjeva,</li> </ul> <p>Naloga sledi ciljem trajnostne mobilnosti, saj je glavni cilj zagotoviti varno in udobno kolesarjenje po primarnih kolesarskih povezavah, kar je bilo upoštevano tudi pri nalogi Razvojni program za področje parkiranja.</p>
Opombe:	/



### 3.2 Javni potniški pomet in mirujoči promet

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Strokovne podlage za <b>optimizacijo javnega avtobusnega potniškega prometa</b> v mestu Maribor - nadgradnja <b>urbanistične zasnove</b>
Leto izdaje:	februar 2002
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. št.n.: 127/2001
Vrsta dokumenta:	Študija
Nivo:	lokalni (Maribor z okolico)
Stanje:	želja oz. plan
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	MOM, Sektor za komunalno in promet ZUM d.o.o.
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Nadgradnja usmeritev za urejanje prometa iz Urbanistične zasnove mesta Maribor in nadgradnja predhodno izdelanih strokovnih podlag (I. in II. faza).</p> <p>Cilj: glede na zasnovo razvoja poselitve v Mariboru predlagati sistem ukrepov za dvig kvalitete JAPP v mestu Maribor.</p> <p>Vsebina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- analiza prostorskih dokumentov,</li> <li>- ocena št. prebivalcev in št. delovnih mest po pozidavi vseh za gradnjo predvidenih površin znotraj meja UZMM,</li> <li>- predlog ukrepov: neposrednih (renačrtovanje mreže linij, predlog organizacije prevoza), posrednih in faznost realizacije</li> </ul> <p>Naloga sledi ciljem trajnostne mobilnosti, saj je glavni cilj izboljšati ponudbo JAPP, pritegniti več potnikov med drugim tudi z izboljšanjem geografske in časovne dostopnosti pomembnih ciljev potovanj in tako v splošnem izboljšati mobilnost prebivalcev Maribora z okolico. Ukrepi so predlagani s ciljem zagotoviti prebivalcem takoj po pozidavi in poselitvi danes praznih območij dostopen in kvaliteten JAPP.</p>
Opombe:	Naloga je v določenih segmentih zastarela zaradi nekaterih novih ali na novo načrtovanih posegov v prostor, ki so se zgodili v zadnjih desetih letih

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Razvojni program za <b>področje parkiranja</b>
Leto izdaje:	končano 2006 (izdaja leta 2009)
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. št.n.: 196/2003
Vrsta dokumenta:	Študija
Nivo:	lokalni (središče mesta Maribor)
Stanje: (v izvajanju, želja, trenutno zaustavljen,...)	delno izvedeno (režim parkiranja po conah: odplačno, izdajanje dovolilnic, ponekod preureditve parkirnih površin), deloma se še bo izvedlo (skladno z zasnovo ureditve parkirnih površin), deloma pa se je ali pa se bo drugače (drugačno urejanje parkirnih površin).
Dosegljivost:	MOM, Sektor za komunalo in promet ZUM d.o.o.
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	Naloga predstavlja strokovne podlage za oblikovanje razvojnega programa za urejanje javnih parkirnih površin v širšem središču mesta Maribor. Podan je plan urejanja javnih parkirnih površin. Vsebina: <ul style="list-style-type: none"> <li>- inventarizacija javnih parkirnih mest in parkirnih mest na funkcionalnih zemljiščih (brez privatnih garaž),</li> <li>- št. prebivalce in delovnih mest (po posameznih odsekih cest),</li> <li>- problemi in konflikti,</li> <li>- zasnova ureditve javnih parkirnih površin (tudi ob upoštevanju vodenja pešcev in kolesarjev),</li> <li>- primerjava (številčno) obstoječe/planirano,</li> <li>- zasnova parkirnih con s predlogom režima parkiranja,</li> <li>- usmeritve za oblikovanje ciljev parkirne politike.</li> </ul> <p>Naloga deloma sledi ciljem trajnostne mobilnosti, saj je glavni cilj celovita ureditev javnih parkirnih površin, ki bi prispevala tudi k boljši ureditvi javnih površin v mestu in  uvedbi plačila parkiranja v središču mesta in dovolilnic.</p>
Opombe:	Naloga je v določenih segmentih zastarela zaradi nekaterih novih ali na novo načrtovanih posegov v prostor (nenehno spreminjaje načrtov glede urejanja javnih garaž, preureditve posameznih javnih površin na trgih, drugačne ureditve kolesarskih površin).

Popisovalec (Institucija in oseba):	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. Mateja Kukovec
Ime dokumenta:	Strokovne podlage za optimizacijo <b>javnega avtobusnega potniškega prometa</b> v mestu Maribor, I. in II. faza
Leto izdaje:	junij 2000 (I. faza); julij 2001 (II. faza)
Naročnik:	Mestna občina Maribor
Izdelal:	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o. I faza, št.n.: 858/99, junij 2000; II. faza: št.n. 535/2000, julij 2001
Vrsta dokumenta:	Študija
Nivo:	lokalni (Maribor z okolico)
Stanje:	v manjši meri sprememba linij MJAPP, ostalo se ni izvedlo
Dosegljivost:	MOM, Sektor za komunalno in promet ZUM d.o.o.
Predvideni stroški:	/
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Podati sistem ukrepov za dvig kvalitete JAPP v mestu Maribor.</p> <p>Vsebina I. in II. faze:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- analize determinant kvalitete JAPP v MB: ponudba (linije, frekvence, zanesljivost, točnost, financiranje ipd., dosegljivost ponudbe, dostopnost (geografska in časovna) do pomembnih ciljev potovanj), anketiranje potnikov (mnenja in želje);</li> <li>- primerjava s sistemi v primerljivih evropskih mestih;</li> <li>- ugotovitev glavnih pomanjkljivosti,</li> <li>- predlog ukrepov: neposrednih (renačrtovanje mreže linij, predlog organizacije prevoza), posrednih in faznost realizacije</li> </ul> <p>Naloga sledi ciljem trajnostne mobilnosti, saj je glavni cilj izboljšati ponudbo JAPP, pritegniti več potnikov, med drugim tudi z izboljšanjem geografske in časovne dostopnosti pomembnih ciljev potovanj in tako v splošnem izboljšati mobilnost prebivalcev Maribora z okolico, najprej tistim, ki nimajo na razpolago osebne vozila in tudi ostalim, saj se predlaga boljša ponudba sistema JAPP, ki bo lažje konkuriral individualnemu motornemu prometu.</p>
Opombe:	Naloga je v določenih segmentih zastarela zaradi nekaterih novih ali na novo načrtovanih posegov v prostor, ki so se zgodili v zadnjih desetih letih

### 3.3 Financiranje

Popisovalec (Institucija in oseba):	UMFG – Mitja Klemenčič
Ime dokumenta:	PRORAČUN ZA LETO 2012
Leto izdaje:	2011
Naročnik:	MOM
Izdelal:	MOM
Vrsta dokumenta:	PRORAČUN ZA LETO 2012
Nivo:	Lokalni
Stanje:	Delno realizirano
Dosegljivost: (povezava na internetu ali institucija):	<a href="http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=17307">http://www.maribor.si/dokument.aspx?id=17307</a>
Predvideni stroški: (Okvirni stroški ukrepov, ki se nanašajo na promet, če so bili izračunani)	Urad za komunalno, promet in komunikacije je v letu 2011 porabil 13,14 mil. Za leto 2012 je proračun 17,8 mil. Za potrebe prometa je še na drugih postavkah predvideno 1,19 – obnova žičnic in 40000 € - prometna varnost in 60000 € za gozdne ceste.
Kratek opis: (namen in cilj, stališče glede trajnostne mobilnosti, dostopnosti oziroma prometa- max. 15 vrstic ):	<p>Proračun po posameznih postavkah je predstavljen na straneh od 63 do 67. Na straneh 421 do 426 so predstavljeni aktualni in predvideni ukrepi na področju prometa. Le-ti so:</p> <p>krožišče na Titovi –prehod za pešce in kolesarje, cestno železniški podvoz na Ljubljanski – PGD/PZI, krožišče Titova – Heroja Bračiča, ureditve mestnih in zunajmestnih cest in poti – glede na razpoložljiva sredstva, dokumentacija za investicijske projekte, ureditev propustov, investicijska vzdrževalna sredstva, parkirišča – širitev bele cone, rekonstrukcija in izboljšave – prometna varnost, umirjanje prometa, razvojno strokovne naloge za investicije v prometno infrastrukturo, javni promet- načrt investicijskega vzdrževanja, avtobusna postaja, naprave in oprema za nadzor prometa, posodabljanje avtobusnega voznega parka</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- vzhodna obvoznica na AC Slivnica – Pesnica</li> <li>- zahodna obvoznica, cesta Melje Malečnik, rekonstrukcija Ptujске, krožišče Bresternica, podaljšek Ceste proletarskih brigad.</li> </ul>
Opombe:	

## 4 Študije in evropski projekti

Projekt **ATTAC** - Attractive Urban Public Transport for Accessible Cities ([www.ATTACproject.eu](http://www.ATTACproject.eu)) – projektni partner UMFG, pridružen pa MOM (2011-2013):

Namen projekta je izdelati mobilnostno orodje (mobility toolbox), ki bo planerjem prometa omogočalo izboljšati dostopnost v mestih jugovzhodne Evrope. Projekt je tematsko razdeljen na 3 teme: fleksibilne transportne rešitve, integrirana elektronska vozovnica in izboljšanje potniških informacij. V Mariboru se bo v okviru projekta pilotno testiralo dinamične prikazovalnike prihoda avtobusov na postajo City center.

Projekt **PMInter**(<http://pminter.eu>), kjer sta projektna partner UMFG in MOM (2011-2013):

Cilj projekta PMinter je poglobitev razumevanja o interakciji lokalnih in regionalnih emisij, meteorologije, inštrumentov za vzdrževanje kakovosti zraka in širjenjem škodljivih snovi s pomočjo računalniške simulacije in meritev na skupnem čezmejnem območju Celovca s spodnjo avstrijsko Koroško, območju južne avstrijske Štajerske in Maribora s severno Slovenijo. V Mariboru bo s 1.10.2012 pilotno uvedena pilotna okoljska cona, ki bo preprečevala vstop v mesto avtomobilom z motorji EURO 0 in EURO 1.

Projekt **Quest** <http://www.quest-project.eu>, kjer je projektni partner UMFG:

Namen projekta je izdelati orodje za vrednotenje prometnih politik mest s ciljem spodbujanja k bolj trajnostnemu planiranju prometa. V Sloveniji Maribor ni vključen kot pilotno mesto, so pa Ptuj, Murska Sobota in Kranj.

Projekta **ADVANCE** in **INVOLVE** (vir: predstavitev Dejan Kosi iz agencije Energap):

Namen projekta ADVANCE je izdelava shem za certificiranje načrtov SUMP za izboljšanje njihove kakovosti. V okviru projekta je cilj pridobiti certifikat za ocenjevanje SUMP v Mariboru.

Namen projekta Involve (2012-2014) je izdelati orodje za boljše sodelovanje oblasti z zasebnim sektorjem pri reševanju težav, povezanih z upravljanjem mobilnosti v poslovnih conah. V okviru pilotnega projekta bodo v proizvodni coni Tezno poskusno predstavljeni mobilnostni načrti za zaposlene.

## **Priloga II: Mobilnostni forum, Maribor, november 2012**

## Mobilnostni forum, Maribor, november 2012

### Prisotni strokovnjaki

	Ime in Priimek	Organizacija	Email	Projekt
1	Dr. Marjan Lep	UMFG	<a href="mailto:Marjan.lep@um.si">Marjan.lep@um.si</a>	TRAMOB, PMINTER, ATTAC
2	Boris Kevc	MRA	<a href="mailto:Kevc.boris@mra.si">Kevc.boris@mra.si</a>	TRAMOB
3	Josip Rotar	MKM	<a href="mailto:Jrotar@gmail.com">Jrotar@gmail.com</a>	TRAMOB
4	Tomislav Trbušič	Marprom	<a href="mailto:Tomislav.trbusic@marprom.si">Tomislav.trbusic@marprom.si</a>	
5	Aleš Klinc	MOM – SKP	<a href="mailto:Ales.klinc@maribor.si">Ales.klinc@maribor.si</a>	
6	Suzana Prajnc	MOM MUVOON	<a href="mailto:Suzana.prajnc@maribor.si">Suzana.prajnc@maribor.si</a>	
7	mag. Sebastian Toplak	UMFG	<a href="mailto:Sebastian.toplak@uni-mb.si">Sebastian.toplak@uni-mb.si</a>	QUEST
8	dr. Aljaž Plevnik	UIRS	<a href="mailto:aljzp@uirsi.si">aljzp@uirsi.si</a>	TRAMOB
9	Marko Čelan	UMFG	<a href="mailto:Marko.celan@um.si">Marko.celan@um.si</a>	ATTAC
10	Klavdija Polutnik	Energap	<a href="mailto:Klavdija.polutnik@energap.si">Klavdija.polutnik@energap.si</a>	ADVANCE
11	Dejan Kosi	Energap	<a href="mailto:Dejan.kosi@energap.si">Dejan.kosi@energap.si</a>	INVOLVE
12	Samo Peter Medved	Lineal	<a href="mailto:Samo.medved@lineal.si">Samo.medved@lineal.si</a>	
13	mag. Mateja Kukovec	ZUM	<a href="mailto:Mateja.kukovec@zum-mb.si">Mateja.kukovec@zum-mb.si</a>	TRAMOB
14	Mitja Klemenčič	UMFG	<a href="mailto:Mitja.klemencic@um.si">Mitja.klemencic@um.si</a>	TRAMOB
15	Simona Tekavec	Energap	<a href="mailto:Simona.tekavec@energap.si">Simona.tekavec@energap.si</a>	ATTAC, TRAMOB
16	Petra Gosak	Energap	<a href="mailto:Petra.gosak@energap.si">Petra.gosak@energap.si</a>	ADVANCE
17	Marko Rojs	Energap	<a href="mailto:Marko.rojs@energap.si">Marko.rojs@energap.si</a>	INVOLVE

Povabljeni smo pozvali, da:

- Poročajo o svojih aktivnostih, povezanih s prometom in mobilnostjo v Mariboru (povzetek v prilogi)
- Predstavijo svoje izkušnje s pripravo takšnega načrta (Ljubljana)
- Poročajo po metodi »brain storminga«, kaj občutijo kot problem in kako se s temi problemi (morda) spopasti.

Dr. Aljaž Plevnik je predstavil pridobljene izkušnje pri izdelavi TMPN v Ljubljani. Izkušnje so pokazale:

- Izrazi trajnostno načrtovanje mobilnosti ali trajnostna mobilnost ali trajnostni mestni načrt prometa so pogosto narobe razumljeni pri županih in strokovnih delavcih, saj naj ne bi vključevali avtomobilskega prometa. Zaradi tega je v slovenskih smernicah namesto izraza trajnostna mobilnost uporabljena besedna zveza celostna prometna strategija (CPS).
- Ovire pri CPS: zahtevni izhodiščni pogoji, pomanjkanje tradicije CPN, strategija ni na spisku želja mesta, nizko zavedanje in različno razumevanje CPN med deležniki, kadrovske in finančne omejitve občine
- Načrtovalska praksa: domena inženirjev, projektni pristop, „sveti“ prometni modeli, netransparentnost, ne vključevanje javnosti, ni celostnih presoj, ni monitoringa in vrednotenja
- Ključno: nujnost izhodiščne podpore, široko soglasje o CPS, uporaba tujih izkušenj, vključevanje javnosti, medijska podpora

Poudarki iz diskusije:

„Kaj nam pomaga dokument, ki ga svetniki sprejmejo, a ne upoštevajo, kot se je zgodilo z Agendo 21?“ (B.Kevc)

„Potrebno je pridobiti zaupanje odločevalcev, pomembna je medijska podpora. Predstavniki občine se mora poistovetiti z vsebino in v strategiji videti možnosti za lasten napredek.“ (A.Plevnik)

„Kako dejansko poteka sprejemanje proračuna, kdo na koncu odloča?“ (J.Rotar)

„Potrebno se je zavedati, da se čez noč ne da vsega spremeniti.“ (D.Kosi)

„Pri implementaciji strategije ni dobro biti preveč ambiciozen.“ (A.Plevnik)

„Obstajajo različne strategije, ki so si lahko nasprotujoče.“ (J.Rotar)

„Najprej se določi vizija, ki je sprejemljiva za vse planerje. V Ljubljani se je organizirala strokovna skupina pod vodstvom podžupana.“ (A.Plevnik)

„Pomembna je celovitost, tako da je CPS boljši izraz kot TMNP. Pri prometnem planiranju je potrebna demistifikacija prometnih modelov.“ (M.Lep)

„Velik dvig kulture razmišljanja v smeri okolju prijaznih oblik je možen z ozaveščanjem. Leta 2007 je bil teden mobilnosti komajda omenjen v časopisih, danes je naslovna stran priloge v Delu namenjena Tednu mobilnosti. LPP je vzporedno dvignil svoje storitve na precej višji nivo (Vpeljava e-vozovnic, Park & ride, dinamični prikazovalniki, podaljšanje linij,...)“ (A.Plevnik)

„Obstaja ogromno primerov dobrih praks, ki pa niso nikjer zbrane in uporabljene.“ (J.Rotar)

„Trenutno v Mariboru potekajo različne izolirane projektne naloge, ki so v domeni različnih strokovnih služb MOM in DRSC.“ (A.Klinc)

„Leta 2009 je DCM izdelalo vizijo cestnega omrežja vključno s conami brez prometa, južno obvoznico. V CPS naj bodo vključene vse vrste prometa, vključno z železniškim prometom. Maribor ima s povezavo Ruše-Maribor in proti Teznu železniško infrastrukturo že izgrajeno.“ (S.Medved)

„V urbanističnem načrtu, ki še ni sprejet, je planirana nova železniška povezava Maribor-Ptuj preko Tezna.“ (M.Kukovec)

„Obstajajo ideje o zapiranju Lenta, enosmerni Koroški ulici, severni obvoznici, medtem ko je južna obvoznica že realnost.“ (A.Klinc)

„Z vidika mestnega avtobusnega prevoznika je dozorela ideja o vpeljavi novih mini avtobusov, ki bi vozili po novonastalih notranjih in zunanjih krožnih linijah. Ni usklajenega planiranja s cestogradnjo (npr. Nova galerija proti Malečniku in avtobus št. 20). Linije, ki so pred 30 leti povezovalе glavne generatorje prometa, danes niso več prilagojene trgu (npr. Melje).“ (T. Trbušič)



„Pri prometni ureditvi trga Leona Štuklja smo se z arhitekti uskladili o poteku avtobusnih linij. Pozitivno odobravanje je bilo kasneje začutiti tudi pri širjenju plačljivih parkirnih mest.“  
(A.Klinc)

„MKM celostne strategije kolesarskega prometa še ni izdelal, so pa posamezne študije: Analiza nesreč kolesarjev, Analiza kolesarskega parkiranja, Analiza čakalnih časov kolesarjev na semaforiziranih križiščih, Analiza občinskega prostorskega načrta z vidika kolesarjev.“  
(J.Rotar)

„Leta 2002 je bila izdelana študija Strokovne podlage za dolgoročni razvoj javnega avtobusnega potniškega prometa v Mariboru, leta 2006 študija Razvoj mirujočega prometa v Mariboru. Izdelali smo tudi Idejne zasnove kolesarskega prometa. Že več let pa delamo na Občinskem prostorskem načrtu, kjer je večina dela namenjenega spremembi namenske rabe prostora. Urbanistični načrt je elaboriran, na izvedbeni del še čakamo. Po izkušnjah predvidevam, da bo sprejet leta 2017. Poudarek je na oživljanju posameznih mestnih četrti in preoblikovanju obstoječih neuporabnih vsebin v drugo funkcionalnost. Predvideli smo tudi dva park & ride sistema na glavnih vpadnicah v mesto (iz smeri Hoč in Miklavža)“ (M.Kukovec)

## **Posebno pisno mnenje sta pripravili še soavtorici (ZUM):**

### **Ključni izzivi/problemi in priložnosti za razvoj področja v Mariboru**

#### **Stagnacija in zaton javnega potniškega prometa**

Število potnikov mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa (JAPP) upada vse od konca 80. let. V MOM ne obstaja dolgoročna vizija oz. koncept ali program razvoja javnega potniškega prometa. Njegovo strateško načrtovanje je prepuščeno izvajalcu prevozov JAPP.

Ob vseh posegih v prostor in pri implementaciji ukrepov upravljanja s prometom (npr. umeščanje večjih generatorjev prometa, relociranje pomembnih ciljev potovanj, spremembe namembnosti večjih območij, širjenje območja za pešce, spremembe prometnega režima, uvajanje odplačnega parkiranja ipd.) je sistem JAPP povsem ignoriran. V zadnjih dveh desetletjih tako sistem JAPP ni sledil razvoju mesta. Zaradi neprilagajanja spremembam povpraševanja se je uporaba JAPP zmanjšala, zaradi česar so se povečali intervali voženj, zamude oz. se je kvaliteta storitev poslabšala. Potovalne hitrosti so med 12 in 18 km/h, na posameznih odsekih tudi pod 10 km/h; glede časovne dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj ne konkurira osebnemu prevozu (več kot 50% Mariborčanov živi izven 25-minutne dostopnosti z JAPP do nekaterih pomembnih ciljev potovanj v mestu). Manj obremenjene linije imajo frekvence prevozov tako velike, da ne moremo več govoriti o intervalnem prevozu, vozni redi niso prilagojeni spremembam načina življenja in potovalnih navad.

V Mariboru je treba v prvi vrsti bistveno izboljšati ponudbo JAPP na segmentu časovne dostopnosti: večja frekvenca voženj, večji potovalni čas (hitrejši avtobus na odsekih in v križiščih), izvesti ukrepe na mreži linij (renačrtovanje mreže, prestrezanje izvorno/ciljnega prometa s P&R sistemi na smereh največjih teženj potovanj, uvedba hitrih avtobusnih povezav med posameznimi deli mesta ipd.). Sistem JAPP mora biti integriran v prostorsko načrtovanje predvsem pri umeščanju večjih generatorjev prometa. Uvajanje tirnega mestnega prometa je aktualno ob pripravi kakršnih koli celovitejših dokumentov (okoljskih, prostorskih, prometnih), zato je smiselno, da se upravičenost uvedbe novega sistema mestnega JPP obravnava.

### **Načrtovanje parkirnih površin**

V Mariboru so v zadnjem letu pristopili k drugačni organizaciji javnih parkirnih površin v širšem središču z uvedbo odplačnega parkiranja in dovolilnic za stanovalce znotraj posameznih con. Se pa načrtovanje parkirnih površin generalno (tako javnih, poljavnih ali kot del funkcionalnih površin) prepušča v reševanje znotraj posamezne projektne dokumentacije ali posameznega podrobnega prostorskega načrta. Kot usmeritev obstajajo le minimalni parkirni standardi enotni za celotno mesto.

Proučiti bi bilo treba uvedbo parkirnih standardov, diferencirano glede na posamezne mestne predele in/ali tudi na posamezne pretežno namenske rabe znotraj mestnih predelov (npr. središča mestnih predelov, stanovanjska območja, industrijska območja ipd.). Glede na sam ustroj mesta Maribor je pomembno, da se za središče mesta določi okvirna številka javnih parkirnih mest, ki bi predstavljala zgornjo kapacitetno mejo, znotraj katere bi se parkirne površine le prerazporejale (npr. iz parternih ureditev v garaže in preoblikovanje javnih površin za drugo, javno rabo). Načrtovanje večjih parkirnih površin mora biti v duhu urejanja javnih površin v okolici (npr. večje parkirišče pred trgovskim centrom v stanovanjski soseki se uredi pod zemljo ali nadkrito in pohodno, tako da funkcionira tudi kot javni prostor (npr. parkirišče in trg)).

### **Načrtovanje peš površin**

V Mariboru pešci niso obravnavni kot vrsta prometa, zato se tudi pri načrtovanju ne upoštevajo značilnosti te vrste prometa (gostota prometnega toka, konične obremenitve, splošne značilnosti gibanja, različne vrste udeležencev (otroci, invalidi ipd.)). V središču mesta so z ureditvijo površin za kolesarje na pločnikih pešci ogroženi oz. pešačenje je ovirano in nevarno. Ker ne obstajajo normativi, izvedbeni ali kakršni koli drugi pogoji za urejanje površin za pešce, so le ti na dnu hierarhične lestvice načrtovanja in izvedbe. Predvsem je to izrazito v središču mesta izven cone za pešce, na območjih nakupovalnih centrov (nevarno »pešačenje« po parkiriščih), na pomembnejših cestah po celotnem mestu, kjer je pešcem namenjena površina, »ki ostane« in še ta je zasedena z različnimi objekti (oglaševalskimi, stebrički, posodami za odpadke ipd). Peš površine morajo ustrezati gostoti peš tokov, sovpadati s smermi hoje (bližnjice, direktne povezave) oz. pešcem mora biti omogočeno pešačenje brez ovir v osnovnih smereh hoje ter socialni stiki.

### **Načrtovanje cestne mreže**

Cestna mreža se je v zadnjih dveh desetletjih intenzivno dograjevala, predvsem na obodu mesta. Glavni problemi so: nepovezanost med V in Z delom mesta, promet tako gravitira proti Dravi, nejasna hierarhična diferenciacija cestnega omrežja, spremembi funkcije ceste ne sledijo njeni elementi, načrtovanje državnih cest neodvisno od prostorskega načrtovanja (državna cesta se »vsili« v prostor). V izogib gravitacije prometa proti Dravi na desnem bregu je potrebno vzpostaviti prečno cestno povezavo. Obstoječe zmogljive in tudi nekatere manj zmogljive prometnice zaradi zgrajenih zmogljivejših cest in umestitve nekaterih dejavnosti spreminjajo karakter (npr. na Poljanah, Ptujška cesta, hitra cesta), zato se naj del površin nameni za mehke oblike prometa (JAPP, peš in kolesarski promet).

Na desnem bregu ostaja nerešena odločitev o prometni ureditvi središča mesta glede sklopa ukrepov zapore Starega mostu za individualni motorni promet in urejanje površin znotraj starega mestnega obzidja pretežno za pešce (peš cona, »shared space« ipd.). Ostaja pa vprašanje, ali za to obstajajo pogoji in ali je povezava Z-V resnični problem. Vsi predlogi namreč pomenijo rešitve z zelo visoko ocenjeno investicijo (»severna obvoznica« ali mestni tunel pod mestnim parkom ali pod Slovensko ali pod Glavnim trgom ali pod Dravo).

Generalno pa se zastavlja vprašanje o nadaljnjem načrtovanju in gradnji državnih cest na južnem delu mesta. Načrti niso skladni z zasnovo cestnega omrežja iz Urbanistične zasnove, ampak se načrtujejo cestne povezave z veliki cestnimi objekti (izvenmivojskimi priključki) s potekom čez prazne površine z obvoznico Razvanje vse do avtoceste (načrtovan nov priključek).

### **Oblikovanje polifunkcionalnega mesta**

Ena od značilnosti urbane strukture Maribora so še danes velike razlike med delom mesta na levem in desnem bregu Drave, pa tudi med posameznimi predeli (četrtni). V Mariboru prevladuje dominacija monofunkcionalnih območij, kar pomeni dosti večjo potrebo po opravljanju poti za različne namene med temi monofunkcionalnimi območji (bivanje-delo, bivanje-storitve/uprava/servis, bivanje/delo-nakup ipd.), pri čemer se pretežno uporablja osebno vozilo.

Takšno razmestitev dejavnosti je bilo potrebno preseči z razmeščanjem centralnih dejavnosti, delovnih mest in stanovanj po celotnem območju mesta ter z »rahljanjem« nekdanjega coninga. Maribor naj se razvija kot mesto, sestavljeno iz štirih delov, v vsakem so dejavnosti, ki omogočajo zadovoljevanje osnovnih človekovih potreb – stanovanjska naselja različnih tipov, raznolika delovna mesta, možnosti za šport in rekreacijo, enakovredne možnosti za oskrbo in kulturne dejavnosti. Polifunkcionalnost, boljša dostopnost do urbanih dejavnosti in enakomernejši razvoj vseh delov mesta so temeljni argumenti takšnega koncepta. Posledično pomeni bližanje izvorov in ciljev potovanj krajšanje poti v notranjem prometu, kar pomeni manj prepotovanih kilometrov in več poti, opravljenih peš in s kolesom.