POTI DO PRIVLAČNEGA MESTA IN ZADOVOLJNE SKUPNOSTI

Celostna prometna strategija mesta Maribor

Predlog, avgust 2013

POTI DO PRIVLAČNEGA MESTA IN ZADOVOLJNE SKUPNOSTI

Celostna prometna strategija mesta Maribor

Predlog, avgust 2013

MOBILNOST ZA ZADOVOLJNO SKUPNOST

Maribor, dinamično središče regije

Način ureditve prometa in mobilnosti veliko pove o nekem mestu. Nekatera mesta dajejo prednost hitrim in zmogljivim avtomobilskim povezavam, sodobnim parkirnim prostorom in dih jemajočim mostovom. Druga mesta prednost dajejo prebivalcem in gradijo oziroma načrtujejo raznolike načine prevozov, ki koristijo splošni kakovosti življenja za vse prebivalce. Želimo si, da bi bilo takšno mesto tudi Maribor. Predlog Celostne prometne strategije je tako dokument z idejami, predlogi in usmeritvami za uresničitev priložnosti, ki jih ima na področju prometa in mobilnosti naše mesto.

Kot mnoga druga uspešna mesta bi tudi Maribor lahko postal sodobna regionalna prestolnica. Živahno urbano območje s celovito in pametno stkano mrežo različnih oblik prevozov, ki bi uravnotežila ponudbo vseh potovalnih načinov. Tako zasnovan sistem nas ne bi več omejeval, temveč bi nam ponujal nove možnosti dostopa, potovanja, druženja, poslovanja, rasti in bivanja. Namesto voznikov avtomobilov bi v našem mestu lahko prednost dobili pešci in kolesarji ter posebej občutljive skupine prebivalcev, kot so otroci, starši z vozički ali osebe z omejeno mobilnostjo.

Maribor bi lahko postal zgled sodobno organiziranega mesta. V njem bi lahko prebivalci imeli na voljo udobne in zanesljive možnosti prevozov: privlačen javni potniški promet, razvejano mrežo varnih kolesarskih stez in dobre pogoje za hojo. Podjetni bi lahko računali na spodbude za manjša in varčnejša vozila ter vozila na alternativni pogon. Vozniki bi lahko bili ponosni na to, da svoje avtomobile vozijo smotrno.

Ključ za spremembe je v drugačnem načrtovanju prometa. Z bolj daljnovidnimi ukrepi bi se lahko kot skupnost odmaknili od zadovoljevanja apetitov po večjih pretokih avtomobilskega prometa in se posvetili negovanju trajnostno naravnane mobilnosti. Središče naše pozornosti bi lahko bil urejen, privlačen, dostopen in varen mestni prostor. Naše mesto bi lahko uporabilo inteligentne tehnologije za boljši izkoristek obstoječih prometnih površin, ki bi lahko bile uravnoteženo porazdeljene med osebnim avtomobilom in njegovimi alternativami.

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Nabor ključnih ambicij na področju prometa

Predlog Celostne prometne strategije je sodobno oblikovan dokument, ki upošteva in nadgrajuje obstoječe strateške dokumente mesta in regije. Gre za nov način razmišljanja in načrtovanja, ki pomeni korak k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa v Mariboru – takšnemu, ki je v skladu s priporočili Evropske komisije in Ministrstva RS za infrastrukturo in prostor.

S Celostno prometno strategijo se lahko mesto Maribor približa k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem. S predlaganim pristopom k načrtovanju prometa lahko občina nadgradi obstoječe strateške dokumente. Cilj novega pristopa ni zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije mesta Maribor. S sprejetjem takšnega dokumenta naj bi se namreč šele začel dolgoročen proces celostnega in trajnostnega načrtovanja ter upravljanja mestnega prometnega sistema.

Pričujoči dokument je nastal v letih 2012 in 2013 in vsebuje analizo obstoječega stanja na področju prometa v mestu in okolici, vizijo razvoja prometnega sistema in strateške cilje. Predstavlja ključno podlago za podrobnejši akcijsko-proračunski načrt do leta 2018, ki je osrednji izvajalski del strategije. V okviru projekta je nastal tudi predlog akcijsko-proračunskega načrta, ki pa mora biti dokončno usklajen in potrjen v Mestnem svetu.

OKOLIŠČINE NASTANKA DOKUMENTA

Predlog Celostne prometne strategije mesta Maribora je nastal v okviru projekta »TRAMOB – izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici«. Operacijo delno financira Evropska unija, in sicer iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Operacija se izvaja v okviru »Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007–2013«, razvojne prioritete »Razvoj regij« in prednostne usmeritve »Regionalni razvojni programi«. Koordinator izdelave strategije je Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, partnerji pa so ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o., Urbanistični inštitut Republike Slovenije, Mariborska kolesarska mreža in Logiteh, d. o. o.

S pripravo Celostne prometne strategije se Mestna občina Maribor navezuje na aktivnosti in pobude Ministrstva RS za infrastrukturo in prostor, ki je leta 2012 izdalo Smernice za izdelavo Celostnih prometnih strategij. Še aktivnejša na tem področju je Evropska komisija, ki je leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega urbanega razvoja v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja in načrtovanja mestnega prometa. Najnovejši motiv za pripravo Celostne prometne strategije so evropska sredstva in sodelovanje pri projektih EU na temo trajnostne mobilnosti, kjer je kot kriterij za pridobitev sredstev naveden prav obstoj Celostne prometne strategije.

POTEK NASTANKA DOKUMENTA

Metodologija priprave dokumenta je temeljila na rezultatih EU projektov (PILOT, BUSTRIP in ELTIS Plus) ter izkušnjah strateškega načrtovanja mestnega prometa v več evropskih državah (Avstrija, Velika Britanija, Švedska). Posebej pomembne so bile novejše izkušnje partnerjev s pripravo Celostnih prometnih strategij v Ljubljani in Ljutomeru ter s pripravo Smernic za pripravo Celostnih prometnih strategij Ministrstva RS za infrastrukturo in prostor.

Izdelava predloga Celostne prometne strategije mesta Maribora je temeljila na štirih delovnih korakih, od katerih sta zaključena prva dva: temeljite priprave (zaveza k načelom trajnostne mobilnosti, določitev časovnih okvirjev, določitev deležnikov, analiza stanja mobilnosti in oblikovanje scenarijev), postavljanje ciljev (izdelava splošne vizije, določitev prednostnih nalog in merljivih ciljev, izdelava paketov ukrepov), razvoj strategije (dogovor o pristojnostih in razporeditvi sredstev, načrt spremljanja in vrednotenja

učinkov, sprejem strategije) ter izvajanje strategije.

Pripravljen predlog bomo posredovali v razpravo Mestnemu svetu Mestne občine (MO) Maribor. Z njegovim sprejetjem bodo vizija, cilji in ukrepi Celostne prometne strategije postali legitimni in bodo osnova za izvajanje njenega ključnega elementa, akcijsko-proračunskega načrta do leta 2018.

ČASOVNI KONTEKST DOKUMENTA

Predlog Celostne prometne mestne strategije je nastajal v letih 2012 in 2013, proces njene priprave pa se bo končal s sprejetjem v Mestnem svetu MO Maribor predvidoma do konca leta 2013. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročna dvajsetletna vizija, medtem ko so ukrepi opredeljeni srednjeročno (večinoma do leta 2023). Operativna razdelava dokumenta z akcijsko-proračunskim načrtom je predvidena za petletno obdobje (do leta 2018). Po tem obdobju je načrtovana revizija Celostne prometne strategije in njena osvežitev. Na vsaki dve leti bo izdelano poročilo o napredku, ki bo vsebovalo spremljanje in vrednotenje kazalnikov mobilnosti.

OBMOČJE UREJANJA

Celostna prometna strategija se osredotoča na prostor in prometni sistem MO Maribor, pri čemer pa ne zanemarja osrednje vloge Maribora v regiji ter zato upošteva tudi primestne prometne tokove in potovalne vzorce dnevnih migrantov širšega območja ter obiskovalcev Maribora. Zato lahko pomembno vpliva na upravljanje prometnih tokov v regiji in državi.


FR WY 945

PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Kako urediti področje s tolikšnim vplivom na vse ostale vidike življenja v mestu?

Dolga leta je bilo načrtovanje prometa osredotočeno predvsem na gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč ali železniških prog. Ko smo govorili o prometu, smo govorili o velikih gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oziroma povečujemo zmogljivosti cest in parkirišč. Kljub temu so se kolone podaljševale in parkirišč ni bilo nikoli dovolj. Vse uspešne skupnosti danes opuščajo takšen način razmišljanja, saj se je izkazal za neuspešnega. Prednost so dobili pristopi, ki razmišljajo trajnostno in celostno: pristopi, ki so v ospredje postavili vse prebivalce in njihove potrebe.

Izkušnje mest in držav, ki so se uspešno spopadle s problematiko prometa, kažejo na prednosti celostnega razmišljanja. Resnične spremembe dosegajo le lokalne skupnosti, ki so si upale zastaviti konkretne in uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in njihovo kakovost bivanja, promet in mobilnost pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

Celostno načrtovanje prometa pomeni odločitev za ciljno naravnano reševanje izzivov v prometu. Odločitev za tak pristop v Mariboru pomeni da:

Želimo celovito ukrepati
Želimo delovati celovito in izkoristiti prispevke različnih strok, praks in strategij, različnih vrst prevoznih sredstev, odločevalskih sektorjev, javnih ustanov in podjetij ter ravni oblasti.

Želimo si trajnostnega razvoja
S celostnim načrtovanjem prometa oziroma mobilnosti se želimo približati doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

Želimo delovati transparentno in vključiti prebivalce mesta Maribor
Kompleksna razvojna vprašanja želimo rešiti z vključevanjem javnosti v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.

Želimo zagotoviti paketno reševanje izzivov
Z medsebojnim povezovanjem in dopolnjevanjem ukrepov želimo povečati sposobnost in učinkovitost mesta pri premagovanju razvojnih ovir.

Želimo doseči merljive cilje
Ukrepi izhajajo iz merljivih ciljev, ti pa so usklajeni z vizijo sodobnega mesta Maribor. Takšna hierarhija nam omogoča sprotno preverjanje uspešnosti delovanja.

Želimo predvideti realne stroške
V načrtovanje prometa želimo vključiti širše družbene stroške in koristi v vseh sektorjih. Strateški pristop omogoča nadzor in racionalno porabo javnih sredstev.

Želimo biti finančno vzdržni
Prednost želimo dati rešitvam, ki so realistične, praktične, izvedljive z razpoložljivimi sredstvi in imajo največ učinka za najmanj denarja.

S pomočjo celostnega načrtovanja prometa si lahko mesto Maribor zagotovi številne predvidljive koristi:

Boljšo kakovost bivanja
Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno.

Pozitivne učinke na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim.

Nove in celovite politične vizije

Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).

Izboljšano mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Večji ugled občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti.

Odločitve, ki jih podpira javnost

Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Večjo sposobnost izpolnjevanja obveznosti občine

Izdelava Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.

Izboljšanje dostopa do sredstev

Celostna prometna strategija lahko olajša dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavah na razpise za evropska finančna sredstva.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTA MARIBOR

Nabor ključnih izzivov na področju prometa

Poglobljen pogled v strukturo, organiziranost in življenje mesta Maribor je izrisal nekaj ključnih sklopov težav, s katerimi se srečuje štajerska prestolnica. Te težave oziroma izzivi predstavljajo izhodišče za novo prometno strategijo, saj predstavljajo nabor omejitev, ki jih želimo v Mariboru preseči.

V NAŠEM MESTU JE AVTOMOBIL EDINA IZBIRA

Avtomobilski prevozi v Mariboru nimajo prave konkurence. Prebivalci, ki zaradi različnih razlogov ne vozijo ali nimajo dostopa do osebnega avtomobila, nimajo zagotovljenih enakovrednih pogojev za mobilnost v mestu. Tudi prebivalci, gospodinjstva ali podjetja, ki bi želela preiti na cenejše in prijaznejše oblike mobilnosti, praviloma nimajo konkurenčne alternative.

Razvoj mestnega avtobusnega sistema se je po osamosvojitvi ustavil, število potnikov od takrat upada. Ponoven porast je bil zaznan leta 2012. K zatonu javnega potniškega prometa najbolj prispeva neaktiven odnos občine, ki že desetletja ni uresničila nobenega programa razvoja avtobusnega prometa. Strateško načrtovanje je prepuščeno izvajalcu prevozov, ki s soglasjem mesta zgolj obnavlja vozni park ter izvaja zgolj manjše popravke omrežja in storitev. Posledica zastoja razvoja javnega potniškega prometa v mestu je skromen obseg ponudbe (nizka frekvenca voženj, zastarel vozni park in kratek obratovalni čas), uporabniku neprijazno vodenje avtobusnih linij, zanemarjanje rednih uporabnikov, neintegriranost z ostalimi vrstami javnega potniškega prometa (tirni, medkrajevni ...) in podobno. Ena pomembnih težav avtobusnega sistema so razpoložljiva finančna sredstva, ki sicer v obliki subvencij mesta pokrivajo polovico stroškov, vendar ne zadoščajo za kakovostni preskok sistema.

Na področju kolesarjenja sodi Maribor med mesta, kjer je razvoj šele v začetni fazi, saj število kolesarjev še ne dosega možnih potencialov. Kolesarska infrastruktura je podrejena infrastrukturi za motorni promet. Obstoječe kolesarsko omrežje je razdrobljeno, nepovezano in polno nevarnih točk. Glede na nedvomne potenciale je vloga kolesarskega omrežja v prostorskih aktih premalo ambiciozna, izvedba kolesarske infrastrukture pa zaostaja za sodobnimi standardi, v nekaterih primerih pa je celo nevarna.

V središču mesta so se bistveno izboljšale razmere za hojo. Izven omejenega območja središča pa je obravnava pešcev ostala podrejena ostalim oblikam prometa (primer dolgega čakanja pešcev na semaforjih). Za pešpoti pešci uporabljajo ostanke prostora, ki niso bili uporabljeni za ostale rabe. Pri načrtovanju pešpoti ne razmišljamo o logičnih in najkrajših povezavah med ključnimi točkami. Težava pešcev je velik pritisk avtomobilov na javne površine in nizka prometna kultura motoriziranih udeležencev v prometu, pogosti pa so tudi konflikti pešcev s kolesarji. Kljub odločnejšemu spopadu MO Maribor z nelegalnim parkiranjem, je ta še zmeraj pogost problem in zaseda mnogo hoji namenjenih površin. Ta problem je še posebej opazen v okolici šol, vrtcev in v večjih stanovanjskih soseskah.

KAKOVOST ŽIVLJENJA V NAŠEM MESTU PADA

Onesnaženje zraka, hrup, zdravje prebivalcev, prometna varnost in parkiranje ostajajo ključne težave mesta. Maribor tako sodi v neslavno skupino mest, kjer je dnevna mejna vrednost koncentracije delcev PM10 pogosto presežena. Od Evropske komisije smo dobili opomin in zahtevo po ukrepanju.

Območja vzdolž najpomembnejših cest in znotraj ozkega pasu ob železnici so nadpovprečno obremenjena tudi s hrupom, saj pogosto presegajo predpisane vrednosti. Celodnevnemu obdobju hrupa nad 55 dB(A) sta izpostavljeni dve tretjini vseh prebivalcev območja. Kar 13 % prebivalcev je izpostavljenih ravnem hrupa nad 75 dB(A). V nočnem času je ravnem hrupa, višjim od 55 dB(A), izpostavljenih 37 % prebivalcev.

Znano dejstvo je, da ima subjektivni občutek varnosti velik vpliv na kakovost življenja v nekem mestu. Prebivalci, ki se počutijo varne, so bolj svobodni in zadovoljni pri svojem delovanju, gibanju in bivanju. V takšnem mestu je več otrok, mladostnikov, starejših občanov in oseb s posebnimi potrebami, ki lahko samostojno opravljajo svoje obvezne poti.

ZDRAVSTVENA SLIKA PREBIVALCEV MARIBORA SE SLABŠA

Čeprav je jasno, da onesnažen zrak, hrup zaradi prometa in pasivni načini premikanja slabo vplivajo na zdravje meščanov, zdravja prebivalcev za zdaj še ne uvrščamo v razprave o prometni politiki. Različne raziskave nakazujejo, da tudi prebivalci Maribora sledijo trendom potovalnih navad v državi in vse večji delež poti opravljajo z osebnim avtomobilom – vse manj hodijo, kolesarijo ali uporabljajo javni potniški prevoz. Osebni avtomobil uporabljajo tudi v primerih, ko so njihove poti kratke in bi jih enostavno lahko opravili peš ali s kolesom. Take potovalne navade škodijo zdravju, saj dodatno zmanjšujejo telesno dejavnost. Posebej zaskrbljujoči so ti trendi med mladimi, ki vse bolj trpijo zaradi čezmerne prehranjenosti in debelosti.

ODSOTNOST STRATEŠKEGA NAČRTOVANJA

V Mariboru, kot tudi drugih slovenskih mestih, nimamo izkušenj s strateškim načrtovanjem prometa. Če so si strateški dokumenti (prostorski, okoljski, energetski in razvojni) enotni v skupnem cilju doseganja trajnostnega prometa, se na hierarhično nižji ravni dokumentov in ukrepov ter v vsakodnevni operativni praksi to vodilo preprosto izgubi.

Mesto tudi nima mehanizmov za določanje prioritet in za presojo ukrepov v luči teh prioritet. Za ukrepe se tako pogosto odločamo brez realnega vpogleda v njihove učinke, predvsem v luči prispevka k zastavljenim strateškim ciljem.

Ob tem se, z izjemo najožjega mestnega središča, prometno načrtovanje še vedno preveč osredotoča na povečevanje zmogljivosti prometne infrastrukture. Posledica je velika poraba proračunskih sredstev za gradnjo cestne infrastrukture, ki bistveno ne izboljšuje stanja: prebivalci Maribora še vedno potujejo dalj časa, porabijo več denarja za mobilnost in v primerjavi s preteklostjo izgubijo več časa v zastojih.

Različne javnosti v prometne in prostorske odločitve vključujemo le na načelni ravni, možnost njihovega vpliva na dejansko odločitev pa praviloma usiha z naraščanjem operativnosti nekega ukrepa. Tudi sam postopek sprejemanja odločitev pogosto ni transparenten. Pristojnosti na področju prometnega načrtovanja so razpršene, na nekaterih področjih pa je opazno tudi pomanjkanje usposobljenega kadra.

Ker nimamo Celostne prometne strategije, temveč zgolj parcialne, se njihovi sestavni elementi pogosto izključujejo – na primer strategije kolesarjenja, parkirne politike, upravljanja mobilnosti in podobnih. Prav upravljanje mobilnosti pa ima velik potencial, saj vpliva na potovalne navade s pomočjo »mehkih« ukrepov, kot sta denimo informiranje in komuniciranje, ki ne zahtevajo velikih denarnih vložkov in imajo pogosto zelo ugodno razmerje med učinki in stroški.

Pomemben izziv predstavlja praksa prostorskega načrtovanja, saj ne izkoriščamo vseh instrumentov načrtovanja, ki bi lahko izboljšali učinkovitost prostorskih aktov pri doseganju trajnostnega prometa. Naši novejši prostorski akti promet obravnavajo neuravnoteženo in predvidevajo bistveno povečanje zmogljivosti, namenjenih razvoju osebnega motornega prometa.


ITY
P
DR
MERKUR
ŠTAJERSKA GOSPODARSKA ZBORNICA


madness
Princess
E2RD

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTA MARIBOR

Nabor ključnih priložnosti na področju prometa

Pred mestom Maribor se izrisuje drugačna prihodnost. Če je vrsta dosedanjih ukrepov občine pomenila pomembne korake v smeri izboljšanja ponudbe trajnostnih potovalnih načinov, je večji del sredstev in pozornosti ostal namenjan infrastrukturi cestnega prometa. Med razmišljanji o Celostni prometni strategiji so sodelujoči strokovnjaki izpostavili nekaj pomembnih priložnosti, s katerimi bi lahko odločilno prispevali k večjemu zadovoljstvu z življenjem v Mariboru.

IZKORISTIMO LAHKO POTENCIAL HOJE IN KOLESARJENJA

Prostorske značilnosti Mariboru omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci večji delež poti opravili peš ali s kolesom, saj od mestnega središča do roba mesta ni več kot 5 km oziroma 15 minut s kolesom, pa tudi na splošno so povprečne dolžine poti kratke. Relief je uravnan, zato v mestu ni treba premagovati večjih vzponov. Tudi klimatske razmere so ugodne in omogočajo hojo in kolesarjenje večji del leta.

UČINKOVITEJE LAHKO UNOVČIMO NALOŽBE V PROMETNI SISTEM

Zadnja desetletja v prometni sistem vlagamo veliko sredstev, večino v cestni motorni promet. Ob spremembi prioritet bi ta sredstva lahko sprožila hiter razvoj sodobnih alternativ avtomobilskemu prometu (javni prevoz, hoja in kolesarjenje).

IZKORISTIMO LAHKO POTENCIAL SODOBNEGA AVTOBUSNEGA PREVOZA IN OBSTOJEČIH ŽELEZNIC

Mestni avtobusi doživljajo globalni razmah in renesanso in nam ponujajo stroškovno učinkovito možnost za vzpostavitev vrhunskega javnega prevoza. Koncept hitrih mestnih avtobusov tako omogoča korenito izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza. Gre za kakovostni sistem, ki se lahko kosa z zmogljivostmi in udobnostjo tirnih mestnih sistemov, vendar z bistveno nižjimi stroški in krajšim časom vpeljave. Lahko ga vpeljujemo postopoma, zagotavlja bistvene spremembe v enem županskem mandatu ter je finančno in projektno obvladljiv tudi ob nesodelovanju višjih administrativnih ravni (države ali regije) ali sosednjih občin. Zaradi vsega naštetega predstavlja koncept hitrih mestnih avtobusov ponudbo, ki nam lahko pomaga vrniti kulturo javnega potniškega prevoza v mesto.

IZKORISTIMO LAHKO DOSTOPNA ZNANJA, IZKUŠNJE IN SREDSTVA

Evropska komisija se vedno bolj intenzivno ukvarja s trajnostnim mestnim prometom. To nam omogoča vse bolj enostaven dostop do znanja, informacij, izmenjave izkušenj in sredstev za celostno načrtovanje mestnega prometa. Izkušnje projektov EU, v katerih je sodelovalo mesto, kažejo na velik pomen in potencial iniciativ EU pri doseganju trajnostnega pomena. S sprejetjem Celostne prometne strategije mesta Maribor bi izboljšali možnost dostopa do virov EU, ki so vse bolj pogojeni z obstojem takega dokumenta.


FOT
TATJA
Prešernova ulica

VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MESTU MARIBOR

Dinamična prestolnica uresničenih priložnosti

Maribor bo postalo prometno optimalno organizirano mesto. Načrtovanje prometa bo občina podredila doseganju visoke privlačnosti mesta za bivanje, poslovanje in preživljanje prostega časa. Mesto bo zaradi dobre povezanosti s širšimi prometnimi tokovi postalo konkurenčno regionalno središče, z ugledom napredne in uspešne skupnosti.

Maribor bo svojim prebivalcem in obiskovalcem zagotovil uravnoteženo, udobno in zanesljivo ponudbo različnih načinov potovanj. V mestu bomo prevoze s privlačnim javnim potniškim sistemom prepletali in dopolnjevali z razvejano mrežo varnih kolesarskih stez ter odličnih pogojev za hojo.

Prometno načrtovanje bomo odmaknili od zadovoljevanja potreb po večjem pretoku avtomobilskega prometa. V središču pozornosti občine bo negovanje trajnostno naravnane mobilnosti kot podlage za odprt, privlačen in varen mestni prostor.

Maribor bo vzpostavil prebivalcem prilagojeno hierarhijo prevoznih sredstev. Namesto voznikov avtomobilov bodo prednost dobili pešci in kolesarji ter uporabniki javnega prevoza. Posebno pozornost bo mesto namenilo najobčutljivejšim skupinam – naraščajočemu deležu starih in otrokom ter mladim, osebam z omejeno mobilnostjo, mamicam z vozički in podobno. Tisti, ki se bodo kljub odlični ponudbi alternativnih prevozov vendarle vozili z avtomobili, bodo to počeli smotrneje in z opazno višjo vozniško kulturo.

Maribor bo z inteligentnimi tehnologijami optimiziral izkoristek obstoječih prometnih površin, ki jih bomo uravnoteženo porazdelili med osebni avtomobil in njegove alternative. Mestno načrtovanje bo dejavno vplivalo na prometno povpraševanje. Maribor bo postalo mesto kratkih razdalj do dnevnih ciljev potovanj, prevladujoči delež potovanj bo opravljen na nemotoriziran način, mesto pa bo podpiralo tudi uvajanje novih tehnologij in uporabo vozil na alternativni pogon.

Z vrsto celostno oblikovanih ukrepov bo Maribor postalo sodobno evropsko mesto.

Trajnostna mobilnost bo Mariboru omogočila biti konkurenčen tudi v svetu dragih goriv, promet pa ne bo več pomemben onesnaževalec zraka in povzročitelj hrupa in toplogrednih plinov. Ker bo Maribor postalo mesto odlične dostopnosti z nizkimi potovalnimi hitrostmi, se bosta povečala tudi privlačnost in varnost javnega prostora.

STRATEŠKA IZZIVA MESTA MARIBOR

1. Zagotoviti trajnostno mobilnost, ki bo zmanjšala mobilnostne stroške gospodinjstev in mesta, zmanjšala varnostna in okoljska tveganja, dvignila privlačnost javnih površin in zmanjšala obremenitve proračuna MO Maribor zaradi naložb v nenehne širitve kapacitet cestnega omrežja.
2. Povečevati gospodarsko uspešnost mesta skozi zagotavljanje dobre povezanosti mesta z regionalnimi, državnimi in mednarodnimi tokovi ter s povečanjem dostopnosti vseh vitalnih lokacij v mestu za vse načine potovanj.

STRATEŠKI CILJI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTA MARIBOR

1. Do leta 2020 postati vodilna občina v Sloveniji na področju trajnostne mobilnosti.
2. Do leta 2020 doseči zahteve direktive EU glede kakovost zraka in ravni hrupa.
3. Do leta 2020 ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva.
4. Do leta 2020 izničiti število žrtev in prepoloviti število poškodovanih v prometnih nesrečah glede na obdobje 2008–2013.
5. Do leta 2025 uravnovesiti načine potovanj prebivalcev.


baumax
C&A
INTER SPAR
LB 623 DV

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTA MARIBOR

5 stebrov uspešne prihodnosti

Maribor lahko v naslednjih letih uresniči vizijo inteligentno organiziranega mesta na področju prometa. To lahko doseže z uresničitvijo ciljev na petih dopolnjujočih se strateških področjih. Predvideni ukrepi se dopolnjujejo in so med seboj povezani, vsem pa je skupna usmeritev v doseganje merljivih, finančno smotrnih, družbeno koristnih in prebivalcem prijaznih učinkov.

Strateški stebri Celostne prometne strategije mesta Maribor povzemajo temeljne odločitve na petih ključnih področjih delovanja v prihodnosti:

Celostna prometna strategija mesta Maribor

1
Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

2
Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

3
Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

4
Oblikovanje privlačnega javnega potniškega prevoza

5
Uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa


PARK
Müller

PRVI STEBER:

Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja

Celostno načrtovanje mestnega prometa je osnova prometne strategije, ki podaja okvir in izhodišča ostalim strateškim stebrom in iz njih izhajajočim ukrepom. Z uveljavitvijo celostnega načrtovanja si lahko obetamo optimizacijo obstoječe načrtovalske prakse, njeno nadgradnjo z novimi pristopi ter posledično primernejše obravnavanje izzivov mobilnosti.

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

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 spremenimo razporeditev med posamezne potovalne načine ali ukrepe iz infrastrukturnih v mehke.

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 prioritetne cilje razvoja občine. Kljub temu se prometni sistem Maribora v tem obdobju ni spreminjal v smer trajnostnega prometa.

Eden od razlogov za to je neobstoj prakse celostnega prometnega načrtovanja. Glavnino dosedanjih strateških prometnih odločitev smo sprejeli 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, zlasti v smislu rezervacije prostora, in ne na 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 (na primer fleksibilni parkirni standardi, mobilnostni načrti in standardi dostopnosti z javnim potniškim prevozom za večje novogradnje).

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 vzpostavljene niti regionalne ravni 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, kot so 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 smo na primer korenito spremenili vsebino in osredotočenost razprav o možnostih razvoja kolesarjenja in javnega potniškega prevoza v mestu. Povečali smo 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 smo večinoma uveljavili tudi prakso, 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 nov 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 bomo uravnoteženo porazdelili med vse prometne podsisteme, področja mobilnosti pa bomo navzkrižno financirali – prihodke od zaračunavanja uporabe posameznih elementov ponudbe bomo namenili neposredno za razvoj celotnega prometnega sistema.

Prakso načrtovanja mobilnosti bomo v Mariboru nadgradili s sodobnimi postopki in metodami, načrtovanje mobilnosti pa bomo integrirali 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 ter vrednotenjem kazalcev stanja mobilnosti.

CILJI STRATEŠKEGA STEBRA

Cilji	Ciljne vrednosti in rok izvedbe
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti	- sprejem Celostne prometne strategije Maribora v Mestnem svetu do leta 2014, revizije vsaki dve, prenova vsakih pet let - vzpostavitev občinskega Oddelka za mobilnost do 2018 - uravnoteženost deležev investicij za posamezne potovalne načine (glede na modal split) do 2018 - razmerje med investicijami v infrastrukturne in mehke ukrepe 60/40 % do 2018
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti	- od leta 2015 se za vse (večje) investicije poleg zakonsko predvidenega vključevanja javnosti opravijo tudi posveti s prebivalci in ključnimi deležniki v vseh ključnih fazah razvoja projekta
Uvedba orodij za sistematično spremljanje področja mobilnosti	- do leta 2015 uvedba spremljanja potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu - do leta 2018 bo imelo 80 % vseh ukrepov in investicij ocenjene učinke
Integracija med različnimi načrtovalskimi sektorji znotraj Mestne občine Maribor	- po 2016 se bodo v sodelovanju med vsemi sektorji pripravile in spremenile strategije ter ukrepi na področju prostorskega in prometnega razvoja ter varovanja okolja in zdravja

UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

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

1. Reorganizacijo 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 državnih projektov ter sredstev EU. Razvijal bo sistem spremljanja 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. Nadaljevali ga bomo z revizijo strategije vsaki dve leti in prenovo vsakih pet let. Načrtovalsko prakso bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami ter aktivnim vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja in upravljanja prometnega sistema. Leta 2015 bomo uvedli 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 bomo vzpostavili 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 (na primer nove proge javnega potniškega prometa, ceste in kolesarske steze) bomo »mehke« ukrepe uporabili za okrepitev njihove učinkovitosti v mestnem prometu. Do leta 2015 bomo pripravili Mobilnostni načrt za mestno upravo, do leta 2016 za Univerzo, do 2017 za UKC in do 2018 Mobilnostne načrte za vse šole in vrtce.

3. Integracija z drugimi sektorji in ravnmi upravljanja

Vzpostavili bomo integracijo 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 drugih občin v regiji in države. Usposobljena ekipa Oddelka za mobilnost bo intenzivno in redno vključena v projekte in omrežja EU na temo mobilnosti.

AKCIJSKI NAČRT ZA VZPOSTAVITEV CELOTSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

	Ukrep	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a	Vzpostavitev »urada/službe za celovito načrtovanje prometa in mobilnosti«	Prerazporeditev ali delegiranje nalog; ni stroška	1	MOM							
1b	Dogovor o delitvi kadrov na regionalni ravni	Ni stroška	2	MOM in zunanji							
1c	Priprava uravnoteženega proračuna	Ni stroška	3	MOM							
1d	Vzdrževanje prometnega modela	20.000 € leto	1	MOM in/ali zunanji							
2a	Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije	5.000 € za revizije na 2 leti 30.000 € za prenovo na 5 let	2	MOM in zunanji							
2b	Izvedba periodične telefonske ankete o potovalnih navadah	20.000 € na dve leti	2	MOM in zunanji							
2c	Mobilnostni načrti za večje generatorje prometa	20.000 € letno	2	MOM, zunanji in javni zavodi							
3a	Občinske tehnične smernice za gradnjo infrastrukture za pešce, kolesarje in gibalno ovirane prednostno vodenje JPP in umirjanje prometa (2 dela: strateški in tehnični)	25.000 €	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	Priprava in uvedba avtomobilskih in kolesarskih parkirnih standardov	5.000 €	1	MOM in zunanji							
3d	Aktivno sodelovanje v EU projektih	Sofinanciranje	2	MOM in zunanji							

Priprava in izvedba aktivnosti v celoti v navedenem letu

Obdobje projektiranja / planiranja / dogovorov ipd.


VEČER
VEČER


ONAON
TEKSTIL
prodajalna
BISERKA
TRGOVINA
KUNA
L'OCCITANE
ARNA RŽ

DRUGI STEBER:

Uveljavitev hoje kot pomembnega potovalnega načina

Hoja je ključna, saj se vse poti z avtomobilom in javnim prevozom začnejo in končajo z njo. Težko bi našli način premikanja, ki je bolj naraven, demokratičen, zdrav in socialno pravičen. Hoja ne povzroča emisij in drugih vplivov na okolje, v primerjavi z ostalimi potovalnimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje, kar se ujema z značilnostjo zgradbe Maribora in povprečno dolžino poti, ki jih opravimo v mestu. Hoja je tretji najpogostejši potovalni način v Mariboru in je tista, za katero moramo prednostno zagotoviti dobre pogoje.

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

IZZIVI

Hoja je z 11 % (l. 2002) opravljenih vseh poti v mestu tretji najpogostejši način potovanj 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 temu so veliko pripomogle tudi slabo urejene oziroma neobstoječe pešpovezave med ključnimi generatorji potovanj.

Z ureditvijo območij za pešce so se v središču mesta razmere za hojo bistveno izboljšale, izven mestnega središča pa so 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 in predvsem osebe z omejeno mobilnostjo 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 niso upoštevali smeri in gostote peštokov.

Med prebivalci je premalo prepoznan pomen hoje kot način opravljanja vsakodnevnih poti in njenih ugodnih vplivov na zdravje, delovno učinkovitost in okolje. V Mariboru prav tako še nismo uveljavili prakse enakovrednega vključevanja hoje v prometno in prostorsko načrtovanje ter upravljanje 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 možnost izbire, interes, varnost, osvetlitev, komercialne aktivnosti, pejsaž, 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 še dve dodatni brvi čez Dravo, prenovo Glavnega in Rotovškega

trga. Na posameznih semaforjih v središču mesta smo vpeljali usklajeno delovanje semaforjev ter odštevalnike časa na semaforjih za pešce. Osnovne šole so že tradicionalno vključene v program varnih poti v šolo, v okviru katerega otroke posredno spodbujajo k hoji v šolo in s katerim je bila odpravljena vrsta konfliktnih točk v šolskih okoliših.

V zadnjih letih smo izvedli 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 smo v letih 2011 in 2012 v mestnem središču vzpostavili 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 potovalni 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 POTOVALNEGA NAČINA

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. 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. Hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih.

CILJI STRATEŠKEGA STEBRA

Cilji	Ciljne vrednosti in rok izvedbe
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš	- 20 % povečanje območij za pešce do 2018 (izhodišče 2010) - vzpostavitev zelenega koridorja iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020 - vzpostavitev prvega pilotnega območja prijaznega prometa do 2017 - vzpostavitev štirih novih območij prijaznega prometa v stanovanjskih soseskah do 2020 - prilagojenost infrastrukture osebam z omejeno mobilnostjo v ožjem središču in zaledju do 2020
Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih in prisotnosti pešcev v mestnem prostoru	- 15 % delež hoje med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (11 % v 2002) - 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom do 2020
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti pešcev	- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi pešci za 50 % in nič smrtnih žrtev do obdobja 2024–2026 (izhodiščno obdobje 2009–2011)
Spremljanje števila in navad pešcev	- podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)

UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

Celostna strategija mesta Maribor predvideva na področju uveljavitve hoje pet sklopov ukrepov:

1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture

Osnovni ukrep za povečanje privlačnosti hoje v mestu je sistematično izboljševanje infrastrukture za pešce, prilagojene osebam z omejeno mobilnostjo. Vzpostavili bomo 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, bomo kolesarske steze umaknili s pločnikov na ceste. Občina bo sistematično širila prehode za pešce, ožala vozišča v križiščih, krajšala čakanja na semaforiziranih prehodih za pešce ter preurejala dovoze stranskih cest, s čimer bodo dobili prioriteto prečkanja nemotorizirani udeleženci. Prenovili bomo vse podhode za pešce v mestu ter dogradili predvsem tiste pri križanjih z železnico v mestnih delih, kjer jih primanjkuje. Občina bo poostrila nadzor nad nelegalnim parkiranjem in s tem razbremenila 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. Nadgradili jih bomo z območji prijaznega prometa v obsegu celega mesta s poudarkom na celovitem izboljševanju razmer za hojo v zaledju šol in vrtcev. Prvo pilotno območje prijaznega prometa bomo preuredili do leta 2017, štiri nova območja pa do leta 2020. Projekt območij prijaznega prometa na celotnem območju Maribora bo končan leta 2025.

3. Omrežje pešpoti

Posebna pozornost bomo namenili dobrim pešpovezavam 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 bomo uskladili s projektom vzpostavljanja območij prijaznega prometa.

Izkušnje z rekreacijskimi potmi kažejo, da imajo slednje potencial združevanja rekreativnih in dnevnih poti. Zato bomo izgradili zelene koridorje za navezavo mestnih delov z zelenim zaledjem, ponekod v povezavi s kolesarskimi vpadnicami. Prvi zeleni koridor od mestnega središča do vznožja Pohorja bomo zgradili do leta 2017, mrežo zelenih koridorjev pa vzpostavili do 2025.

4. Izboljšanje pogojev za načrtovanje

Kot osnovo 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. Najmlajše bomo nagovorili 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 bomo uskladili z akcijami upravljanja mobilnosti za posamezne ciljne skupine.

AKCIJSKI NAČRT ZA UVELJAVITEV HOJE KOT POMEMBNEGA NAČINA POTOVANJ

	Ukrep	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a	Izboljšanje obstoječe infrastrukture	50.000 € letno	4	MOM							
1b	Občinske smernice za gradnjo infrastrukture za pešce in gibalno ovirane	Glej ukrepe prvega stebra	1								
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	1.300.000 €	4	MOM in zunanji							
4	Izboljšanje pogojev za načrtovanje	Glej ukrepe prvega stebra	2	MOM							
5	Promocijske in izobraževalne aktivnosti	Glej ukrepe prvega stebra	2	MOM in zunanji							

Priprava in izvedba aktivnosti v celoti v navedenem letu

Obdobje projektiranja / planiranja / dogovorov ipd.

TRETJI STEBER:

Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Kolo je najsmotrnejše urbano prevozno sredstvo: je poceni in dostopno vsem socialnim skupinam, na večini poti v mestih najhitrejše, 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, kot jih ima Maribor.

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.

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 odvrača potencialne kolesarje. Po drugi strani pa je nizka tudi prometna kultura kolesarjev samih, ki posledično ogrožajo same sebe 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).

Skupen obseg površin, namenjenih kolesarjem, v Mariboru ni majhen. Zanje pa je značilno, da niso kontinuirane in so kolesarjem neprijazne 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 oziroma 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 rekreacijsko 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. Širimo infrastrukturo, uvajamo nekatere sodobne rešitve. V vse več novih cestnih ureditev ali prenov obstoječih cest vključujemo tudi infrastrukturo za kolesarje, obveznost urejanja

parkirnih mest za kolesa je del parkirnih normativov v prostorskih aktih občine. Izdelali smo občinsko karto 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 bomo dobro opremili z opremo za varno parkiranje koles.

Omrežje varnih kolesarskih stez bomo dobro razvili in redno vzdrževali.

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 STRATEŠKEGA STEBRA

Cilji	Ciljne vrednosti
Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu	- vzpostavitev rekreacijske kolesarske povezave oziroma zelenega koridorja iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020 - odpravljanje 3 nevarnih ali črnih točk za kolesarje letno od 2015 - izgradnja oziroma označitev 1 km novih kolesarskih poti letno od 2015 - vzpostavitev prve od kolesarskih poti z zaledjem do 2015, ostalih treh do 2025 - vzpostavitev celovitega kolesarskega omrežja do leta 2025, vključno s kolesarskimi vpadnicami in s ključnimi povezavami v zaledje mesta
Povečanje deleža kolesarjenja v mestnih potovanjih	- 10 % delež opravljenih poti s kolesom med opravljenimi mestnimi potmi do 2020 (5 % v 2002) - 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma vrtec z avtomobilom in 100 % več tistih, ki kolesarijo do 2020 - Povečanje deleža zaposlenih, ki na delo kolesarijo, za 100 % do leta 2025
Povečanje prometne varnosti in občutek varnosti kolesarjev	- zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005–2010
Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci	- zmanjšanje zaznave kolesarjev kot motnje v prometu med prebivalci
Spremljanje števila in navad kolesarjev	- podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)

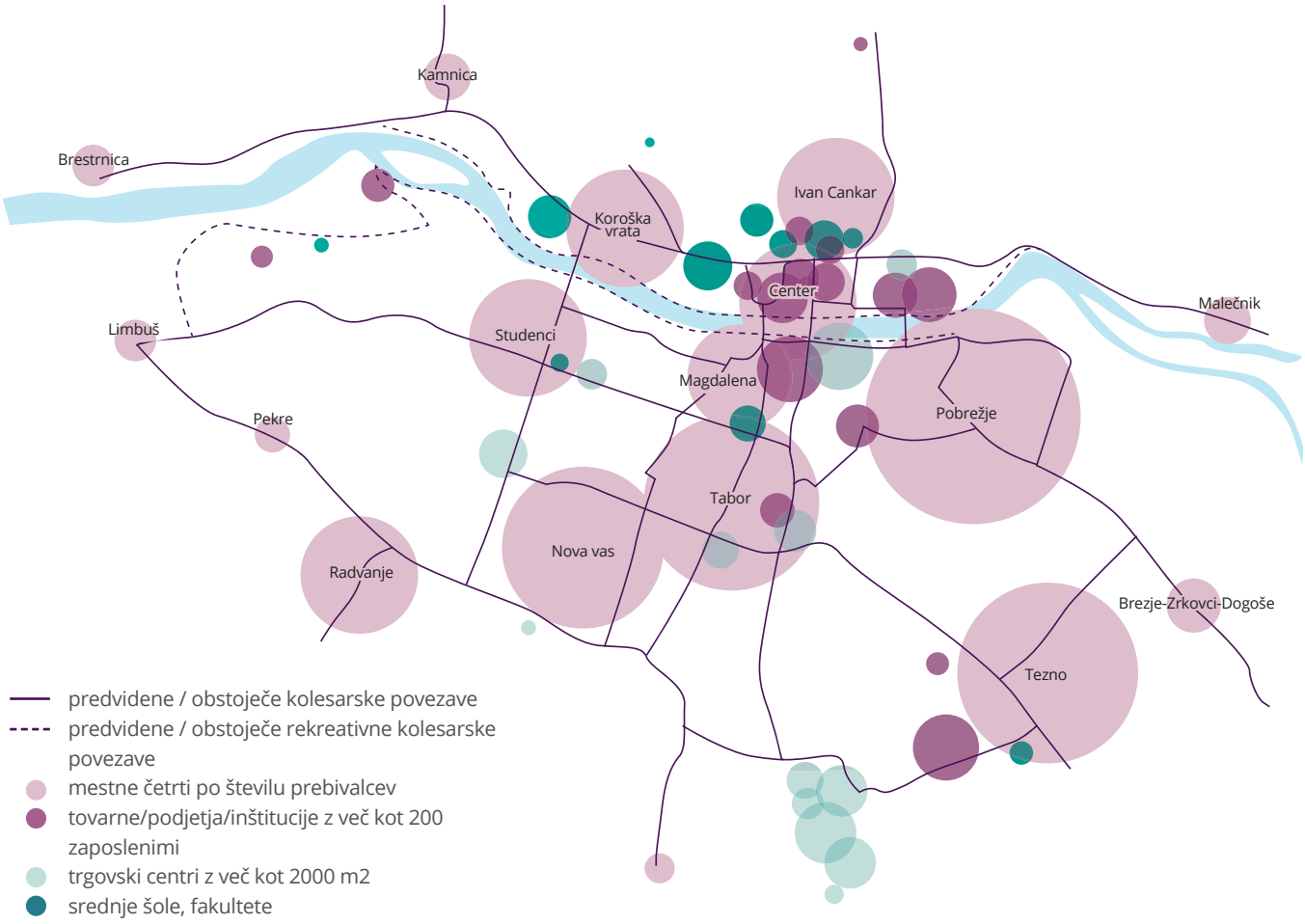
UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

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

1. Izgraditev omrežja kolesarskih stez

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

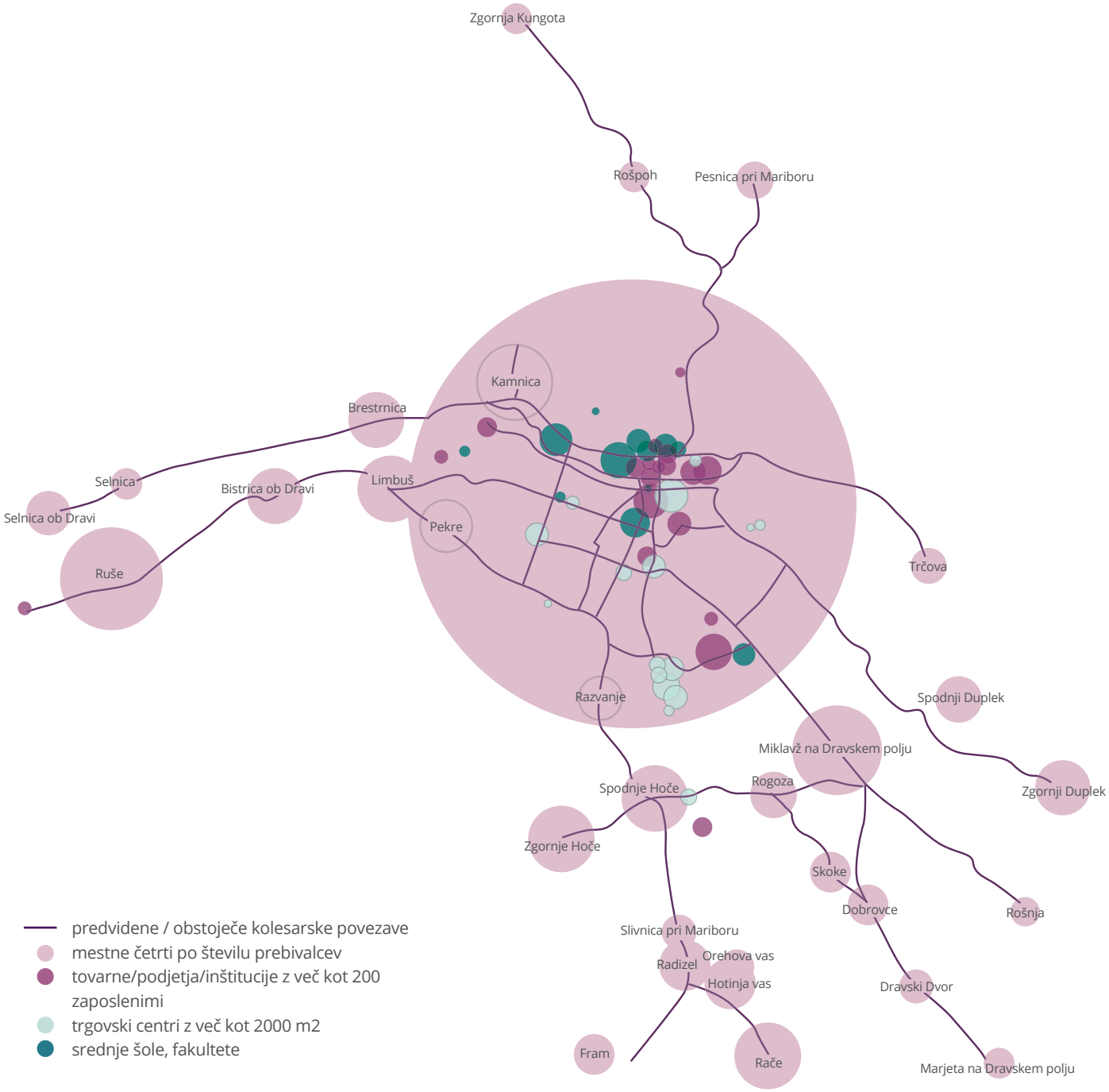
Primarne povezave bodo hrbtenica omrežja in bodo nudile najvišji nivo uslug za kolesarje, kar pomeni, da bodo imeli kolesarji na teh povezavah hierarhično prednost pred motornim prometom. Sekundarne povezave bodo dopolnjevale primarne povezave in bodo večinoma speljane po prometno manj obremenjenih cestnih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



Slika: 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: 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 zmanjševanje števila kritičnih točk. V okviru Kolesarske strategije Mesta Maribor smo opredelili 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 bomo zagotovili varno parkiranje koles, z zaščito pred vremenskimi vplivi, infrastrukturo 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 bomo letno zgradili 300 parkirnih mest za kolesa v okolici obstoječih in bodočih generatorjev prometa, zagotovili 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. 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). Zagotovili bomo aktivno vključevanje prebivalcev in nevladnih organizacij v permanentno izboljšavo razmer za kolesarjenje ter odkrivanje in sanacijo nevarnih točk. Vzpostavili bomo dogovor za izvedbo vsaj 3 izmed 10 predlaganih ukrepov za izboljšanje kolesarjenja, ki jih bodo na poziv mesta od leta 2014 vsako leto predlagale nevladne organizacije.

Vzpostavljeno infrastrukturo bomo nadgradili s promocijskimi, ozaveščevalnimi in izobraževalnimi akcijami, ki bodo spodbujale prebivalce in obiskovalce h kolesarjenju z argumenti koristi za zdravje, okolje in mesto. Pomembno področje izobraževanja bomo usmerili v dvig kulture varnega in obzirnega kolesarjenja. Od leta 2016 bomo vzpostavili tudi redno spremljanje in vrednotenje kazalcev razvoja infrastrukture in potovalnih navad kolesarjev, števila kolesarjev na ključnih odsekih, podatkov o nesrečah in kritičnih točkah ter podatkov o zadovoljstvu kolesarjev.

4. Izboljšanje javne podobe kolesarjenja med prebivalci

Komunikacija o pomenu kolesarjenja za Maribor bo potekala na treh ravneh. Deležnikom, ki so vključeni v razvoj kolesarjenja v mestu, bomo namenili redne Kolesarske forume. Ti bodo zagotavljali stalno izmenjavo informacij in mnenj med udeleženimi stranmi in pripravo letnih akcijskih načrtov za področje kolesarjenja. Uporabnike oziroma kolesarje bodo nagovarjale posebne komunikacijske kampanje. Promocija dobrih praks pa bo potekala s pomočjo gradiv za mednarodne promocijske dogodke in z aktivnim sodelovanjem v evropskih projektih.

AKCIJSKI NAČRT ZA OPTIMALNO IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA

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

Priprava in izvedba aktivnosti v celoti v navedenem letu

Obdobje projektiranja / planiranja / dogovorov ipd.


FRUCTAL
FRUCTAL
ALI STE
HUMANIC

ČETRTI STEBER:

Oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prevoza

Sodobno organiziran javni potniški prevoz je učinkovit. V kratkem času ter z nizkimi stroški lahko prepelje največje število ljudi do vseh glavnih ciljev nekega mesta. Javni prevoz je tudi najbolj demokratičen način potovanj, saj omogoča kakovostno dostopnost v mestih za vse skupine prebivalcev, zmanjšuje probleme povezane s prometom in izboljšuje funkcionalno zgradbo mesta.

Zagotavljanje privlačnega javnega potniškega prevoza (JPP) pomeni naložbo v vzpostavitev kakovostne ponudbe, kar mu bo povrnilo osrednjo vlogo pri motoriziranih poteh v mestu. Kakovostna ponudba bo temeljila na reorganizaciji in intenzifikaciji omrežja, prioritetnem vodenju javnega potniškega prevoza v cestnem omrežju, na novih udobnih, zmogljivih in okolju prijaznih vozilih ter na informacijski podpori sistema in ozaveščanju prebivalcev. Takšen javni potniški prevoz je mogoče doseči v kratkem času in z obvladljivimi sredstvi.

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

IZZIVI

Število potnikov mestnega JPP v Mariboru upada vse od konca 80. let prejšnjega stoletja. Temeljni razlogi upada uporabe javnega potniškega prevoza so dolgoletna in vztrajna rast motorizacije v mestu, proces suburbanizacije v zaledju Maribora in zanemarjanje tega potovalnega načina v načrtovanju in upravljanju mestnega prometnega sistema.

Sistem mestnega JPP je težko razumljiv, ima slabo javno podobo in je zaradi tega neprivlačen za nove uporabnike. Mestu še vedno ni uspelo učinkovito predstaviti prednosti avtobusnega prevoza in vpeljanih izboljšav. Omrežje avtobusnih prog v Mariboru je zapleteno in se že desetletja ne prilagaja spremembam v prostorski zgradbi mesta. Zaradi svoje kompleksnosti in težke razumljivosti otežuje uporabo in prestope med progami. V omrežju manjkajo zmogljive prestopne točke, tako tiste z javnim potniškim prevozom na državni in regionalni ravni kot med mestnimi progami. Posledično je mestni JPP slabo integriran z regionalnim avtobusnim in železniškim prevozom. Pogost problem je parkiranje in ustavljanje osebnih vozil na avtobusnih postajališčih.

Za ponudbo mestnega JPP so značilne nizke frekvence voženj, v večernih urah, ponoči ter ob praznikih in nedeljah veliko linij ne obratuje. Potovalne hitrosti so nizke, med 12 in 18 km/h, na posameznih odsekih tudi pod 10 km/h, kar predstavlja nezanesljivost voznih časov. Take hitrosti so nekonkurenčne avtomobilom. Tudi tarifna politika za redne uporabnike in starejše je nestimulativna.

Sistem mestnega JPP mesto upravlja operativno in brez strateške vizije. V postopkih prometnega načrtovanja in projektiranja je javni potniški prevoz podrejen avtomobilskemu prometu. Večje novogradnje na primer nimajo ustreznega dostopa do javnega potniškega prevoza, saj mesto nima predvidenih standardov dostopnosti z javnim potniškim prevozom za večje generatorje prometa.

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.

Po prenosu izvajanja prevozov na Marprom so se javna sredstva, namenjena temu potovalnemu načinu, 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 posamezne elemente ponudbe. S prenovitvijo voznega parka so se zmanjšale emisije, izboljšana je varnost voznikov in potnikov v avtobusih, šolanje voznikov pa je izboljšalo njihov pristop do potnikov.

V letu 2012 smo zaznali 30 % porast števila potnikov. Vzpostavili smo tudi krajše odseke rumenih pasov za javni potniški prevoz. Testno smo vzpostavili prikazovalnik prihodov avtobusov na eni od postaj. Ostale postaje so zaenkrat opremljene z natisnjenimi voznimi redi. Vzpostavili smo tudi brezgotovinsko plačevanje z brezstično elektronsko kartico, ki omogoča brezplačno 60-minutno prestopanje med linijami mestnega prometa za ceno ene vožnje.

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

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

Sistem mestnega potniškega prevoza upravljamo zelo operativno in brez strateške vizije. Obdobje njegovega zatona sovpada z obdobjem neaktivne prometne politike. Strateško načrtovanje smo prepustili izvajalcu prevozov, ki se ukvarja prvenstveno z upravljanjem stroškov in lahko samostojno skrbi le za obnovo voznega parka ter manjše popravke na omrežju in izboljšanje storitev.

V postopkih prometnega načrtovanja in projektiranja je javni potniški prevoz podrejen avtomobilskemu prometu. Zato projekti cestnih novogradenj in izboljšav praviloma ne vključujejo ciljev doseganja višjih hitrosti in prednosti uporabe avtobusov. Večje novogradnje nimajo ustreznega dostopa do javnega potniškega prevoza, saj v prostorskih aktih MO Maribor ne obstajajo standardi dostopnosti z javnim potniškim prevozom za večje generatorje prometa (oddaljenost do postaje in frekvenco voženj).

Omrežje avtobusnih prog se že desetletja ni bistveno spremenilo in ni sledilo spremembam v prostorski zgradbi mesta. Manjkajo zmogljive prestopne točke, tako tiste z javnim potniškim prevozom na državni in regionalni ravni kot med posameznimi mestnimi progami. Mestni promet tudi ni integriran z železnicami.

VIZIJA MESTA MARIBOR NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

Prebivalci Maribora bodo imeli na voljo sodoben, učinkovit in dobro razvejan javni potniški prevoz.

Večina delov mesta bo enostavno dostopna z avtobusi, potovalne hitrosti bodo konkurenčne, sam sistem pa bo privlačen tudi za osebe z omejeno mobilnostjo. Mestno avtobusno omrežje bo fizično in operativno dobro integrirano (povezanost prog, prestopi in vozni redi) in povezano z regionalnim in državnim sistemom javnega potniškega prevoza. Potniki bodo zaradi vrste ukrepov iz avtomobilov začeli prehajati na javni potniški prevoz.

Z dobro razvitim sistemom javnega potniškega prevoza bo Maribor izboljšal dostopnost za vse skupine prebivalcev, zmanjšal onesnaževanje okolja in izboljšal prometno in osebno varnost.

CILJI STRATEŠKEGA STEBRA

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečanje uporabe JPP	- povečanje deleža uporabe JPP za potovanja na delo iz 12 % (2002) na 20 % (2020) - povečanje števila prepeljanih potnikov za 50 % v 2020 glede na 2010 (vključene vse vrste JPP) - izboljšanje deleža abonentskih vozovnic v razmerju do enkratnega prevoza
Izboljšanje ponudbe JPP v mestu	- okrepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede hitrosti in frekvenc, četrtina mestnih linij z vsaj 7-minutno frekvenco do 2018 - povečanje kakovosti storitve glede točnosti, zmanjšanje zamud za 20 % do 2018 glede na 2013 - povečanje pestrosti ponudbe JPP v občini, prilagojene za različne specifične situacije in skupine potnikov - izboljšanje konkurenčnosti osebnemu avtomobilu glede potovalnih časov (na 5 tipičnih relacijah v mestu)
Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi JPP ter ostalimi potovalnimi načini	- 100 % delež ponudnikov JPP, ki delujejo v MOM in so vključeni v enotno vozovnico do 2018 - vzpostavitev dveh P+R do 2015 in petih P+R do 2018 - 10 % voznikov, ki prihaja iz zaledja mesta, ki 2013 parkira v mestnem središču, uporabi P+R do 2018
Izboljšanje dostopnosti JPP za osebe z omejeno mobilnostjo	- 80 % delež nizkopodnih vozil do leta 2018 - delež postajališč, prilagojenih slepim in slabovidnim, opremljenih z oznakami v tujih jezikih, 100 % do 2020
Izboljšanje podobe JPP	- izboljšanje zaznavanja JPP med prebivalci (rezultati redne ankete o zadovoljstvu uporabnikov)

UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

Celostna prometna strategija mesta Maribor predvideva na področju javnega potniškega prevoza devet sklopov ukrepov:

1. Oblikovanje Strategije razvoja JPP

Občina bo pripravila izboljšano Strategijo razvoja JPP, ki bo vključevala tudi modele podeljevanja nalog, upravljanja s postajo in postajališči ter vloge posameznih ponudnikov JPP. Strategija bo občino podprla pri komunikaciji z vsemi deležniki na tem področju. Natančno bo opredelila modele udeležb pri financiranju enotne slovenske vozovnice, sofinanciranju medkrajevnih in primestnih linij, kakor tudi modele nagrajevanja izvajalcev mestnega potniškega prevoza. Strategija bo tudi predvidela vzpostavitev centralnega telesa, ki bo prevzelo koordinacijo med mestnim in medkrajevnim JPP.

2. Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza

Omrežje prog javnega potniškega prevoza bomo na novo definirali in bistveno poenostavili. Novo omrežje bo temeljilo na majhnem številu prog in na hitrih ter visokofrekventnih glavnih koridorjih, ki jih bodo napajale stranske proge. Redki obvozi z glavnih koridorjev bodo napajali manj pomembne cilje. Cilje med glavnimi koridorji bodo povezovale orbitalne povezave, največji generatorji potovanj pa bodo povezani neposredno. Razmestitev prestopnih točk v omrežju bo omogočila hitro in enostavno prestopanje, še posebej v mestnem središču. Frekvence na glavnih progah bodo povečane na največ 10 minut, obratovalni časi bodo podaljšani v izvenkonični čas. Na glavnih mestnih vpadnicah bo v času konic čakanje omejeno na največ pet minut.

3. Zagotovitev stabilnega financiranja

Kljub odmikanju uvedbe nacionalne integrirane vozovnice, ki je v pristojnosti države, se bo občina zavzela za spodbujanje rabe abonentskih vozovnic in vozovnic za ogrožene skupine prebivalcev ter jih po svojih močeh subvencionirala. Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prevoza pomeni višje stroške obratovanja sistema. Prihodki iz prodaje vozovnic ne bodo rasli tako hitro kot stroški, zato bo občina ob proračunskih sredstvih mesta aktivno iskala lokalne, državne, evropske in druge vire za sofinanciranje dejavnosti.

4. Prenova voznega parka mestnih avtobusov

Pospešeno prenovo voznega parka bomo izvedli z zmogljivimi nizkopodnimi in nizkoemisijskimi avtobusi. S povečanjem flote bomo omogočili zvišanje frekvence na glavnih progah, kar zahteva vsaj 10 dodatnih avtobusov. Večjo zanesljivost voznega parka bo občina dosegla z večjo tehnično rezervo vozil (tudi starejših). S ciljem zagotavljanja

delovanja novih sistemov P+R bo treba za vsako novo napravo P+R zagotoviti štiri nove avtobuse, če obstoječih linij/avtobusov ne bo mogoče nekonfliktno vključevati (do 2018 do 10 dodatnih avtobusov za do 5 naprav P+R). Z manjšimi oziroma okretnejšimi avtobusi bomo zagotovili dostopnost v razširjenem mestnem središču z razširjeno peš ali/in okoljsko cono. Nakupa novih avtobusov pri tem ne bi smeli odložiti zaradi odločanja o energentu prihodnosti.

5. Povečanje konkurenčnosti javnih prevozov

Potovalne hitrosti avtobusov so v Mariboru nizke (praviloma pod 15 km/h). Točnost prevozov ne dosega pragov, ki bi potnikom omogočili pravočasna prihajanja na postajališča, zato so občutena tveganja za zamudo prevelika. Te pomanjkljivosti bo občina odpravila z ukrepi na cestni infrastrukturi – določene ulice in trge v središču bo zaprla za osebna vozila, na ključnih mestih v omrežju bo vzpostavila rumene vozne pasove, na ključnih mestih avtobusne mreže pa bo v presojo o prenovi križišč vključila tudi kriterij zamud avtobusov. Nadalje bo občina ukrepala s spodbujanjem vkrcavanja in registracije pri vseh vratih ter s priznavanjem višjih stroškov zaradi obvezne tehnične rezerve vozil in voznikov, ki pa bodo prevoznike hkrati obvezovali k višji zanesljivosti in točnosti.

6. Prenova avtobusnih postajališč

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

7 . Vzpostavitev javnega prometa po sistemu prevozov na klic

Območja z nižjo gostoto poselitve v zaledju bomo opremili z linijami javnega prevoza po sistemu prevozov na klic. S tem sistemom bomo zagotovili zadovoljivo razpoložljivost javnega potniškega prevoza na območjih in ob časih, kjer klasične prevozne storitve niso konkurenčne. Hkrati bo tak sistem odpravil socialno izključenost ljudi, ki nimajo dostopa do avtomobila.

8. Integracija potovalnih načinov in vrst javnega prevoza

Dostop do postajališč javnega potniškega prometa bo občina izboljšala z opremljanjem parkirišč za kolesa, z vzpostavljanjem in opremljanjem parkirišč P+R pri postajališčih ter ob glavnih vpadnicah na robu mesta. »Pritisk« osebnih vozil bomo zmanjšali s sodelovanjem pri načrtovanju naprav P+R v regiji in sofinanciranjem prog primestnega javnega potniškega prevoza. MO Maribor bo aktivneje sodelovala tudi pri uvedbi državne enotne vozovnice (tarifna integracija) ter pri odpravi ovir voznoredni in logični integraciji med lokalnim oziroma drugimi prevozniki.

9. Izboljšanje podobe javnega prevoza

Za izboljšanje podobe javnega prevoza bomo vzpostavili različne poti za zbiranje podatkov o zadovoljstvu uporabnikov in predlogih za izboljšave. Občina bo izvajala tudi redne (vsakoletne) ankete o zadovoljstvu uporabnikov, ki bodo podlaga za ukrepe v prihodnje.

AKCIJSKI NAČRT ZA OBLIKOVANJE PONUDBE PRIVLAČNEGA JAVNEGA POTNIŠKEGA PREVOZA

	Ukrep	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0	Izvajanje nivoja ponudbe mestnega JPP danes; zagotoviti stabilnost financiranja 2014-2018)	Ohrani proračunska sredstva iz 2012	1	MOM in Marprom							
1a	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							
1b	(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	2	MOM in Marprom							
3	Cenovna politika, uvajanje ugodnih abonentskih vozovnic in subvencioniranje vozovnic.	50.000 € letno (povrnitev izpada prihodka)	2	MOM (iskati vire iz socialnih, okoljskih ... programov)							
4a	Povečanje flote mestnih avtobusov; 20 novih avtobusov do 2018 (250.000 €/vozilo)	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto	4	MOM							
4b	Zamenjava 20 dotrajanih avtobusov do 2018	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto									
5a	Strategija ukrepov zagotavljanja prednosti avtobusom (križišča, rumeni pasovi, spremembe prometnih režimov...)	5.000 €	2	MOM in DRSC							
5b	Navodila za načrtovalce in projektante	Glej ukrepe prvega stebra	1	MOM in zunanji							
6a	Prenova avtobusnih postajališč (ena petina oziroma 40 na leto)	5.000 - 10.000 € / postajališče	2	MOM (DRSC, AŽP, kandidirati na evropska sredstva)							
6b	Oprema avtobusnih postajališč s sistemom RTPI ali sistemi za obveščanje	200.000 € za vzpostavitev (nato 20.000 € letno za vzdrževanje)	2	MOM in zunanji							
7	Javni prevoz po sistemu na klic	20.000 € za študijo, pravne podlage in načrt vpeljave 20.000 € letno za izvajanje.	4								
8a	P+R (1 na leto za vsaj 200 vozil); stroški projekta in ureditve P&R	100.000 € / P + R	2	MOM in zunanji							
8b	Aktivno sodelovanje pri vzpostavljanju enotne državne vozovnice, predvsem pri prestopanjih z železnic na lokalne avtobuse, »prevoze na poziv« ali taksi prevoze	20.000 € letno (povrnitev izpada prihodka)	2	MOM in prevozniki (Agencija za JPP)							
8c	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.							
9	Izboljšanje splošne podobe javnega prevoza	20.000 € letno	1	Marprom, MOM, AJPP in zunanji							

Priprava in izvedba aktivnosti v celoti v navedenem letu

Obdobje projektiranja / planiranja / dogovorov ipd.


Ljubljana
Maribor - center
Maribor - vzhod
1200 m
400 m
4
Maribor
- vzhod
1600 m
A1 0071
km 2,125

PETI STEBER:

Uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa

Uporaba avtomobila in ostalih oblik motoriziranega prometa ima v določenih pogojih veliko prednosti. Naloga mesta bo v prihodnosti vzpodbujati rabe z manj negativnimi posledicami in omejevanje tistih praks, ko avtomobil oziroma motoriziran promet nista učinkovita izbira, saj sta stroškovno in okoljsko draga za uporabnika in družbo.

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

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 distribuciji blaga v mestu, ki predstavlja konec prometne verige pri prevozu tovora. Za slednjega so značilne težave zaradi majhnih in razpršenih tovorov, omejitev in obremenitev infrastrukture ter onesnaženja zraka in hrupa zaradi tovornih vozil.

IZZIVI

Za Maribor je značilna visoka stopnja motorizacije 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 povečujeta pritiske avtomobilskega prometa na mesto. 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 posledica motornega prometa, sta posebej v mestnem središču in ob glavnih prometnicah pomemben razlog za zdravstvene probleme prebivalcev. Zaradi vse bolj neaktivnega, pretežno sedečega načina življenja se temu pridružujeta 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 poglablja prometna nedisciplina voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti, kar je pomemben vzrok slabe prometne varnosti, tudi na posebej občutljivih področjih – v okolici vrtcev in šol, domov za starejše ter zdravstvenih domov.

Poseben problem predstavlja zanemarjena obstoječa cestna infrastruktura. Zaradi pomanjkljivega vzdrževanja je v nekaterih primerih celo 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. Pomanjkanje parkirnih prostorov je posebej pereče 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, 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, kjer primanjkuje parkirnih mest za stanovalce.

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 smo vzpostavili tudi režim omejitev dostave na čas, ko je ta za pešce čim manj moteča (med 5−9 in 20−22).

V širšem območju mestnega središča smo leta 2012 pilotno uvedli okoljsko cono, 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 smo izboljšali 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 predstavljata zagon uporabi drugih potovalnih načinov, na primer 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 tovorna vozila.

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

Naraščajočega motornega prometa se lotevamo z gradnjo novih cestnih in parkirnih površin, kar težave le poglablja. Nove ali razširjene ceste so zelo drage in obremenjujoče za mesto in zgolj kratkoročno zmanjšujejo potovalne čase.

Gradnja novih parkirišč v mestnem središču privabi več avtomobilov, povzroča zastoje ob konicah ter zmanjša privlačnost ostalih potovalnih načinov za poti v mestno središče. Lahko se tudi zgodi, da parkirišča izven konic ne bodo uporabljena in bodo znižala cene ali potrebovala subvencije.

Mesto v svojih načrtih ne predvideva gradnje stanovanjskih območij, ki bi bila namenjena bivanju brez avtomobilov ali bi bila vsaj manj odvisna od njih. Parkirni standardi za novogradnje so večinoma nefleksibilni in opredeljeni kot minimum. To otežuje prenovo starejših stavb in povzroča veliko število parkirišč v novogradnjah ter drago in neučinkovito rabo dragocenih mestnih zemljišč.

Pristop k umirjanju prometa je celovit le v mestnem središču. Drugje praviloma dominirajo avtomobili, kar vpliva na neprivlačnost in nevarnost uporabe drugih potovalnih načinov. Umirjanje prometa v teh delih izvajamo okoli šol in vrtcev, vendar zgolj prometno tehnično in ne s preoblikovanjem značaja prostora.

V Načrtih varnih šolskih poti, ki so za vse šolske okoliše obvezni, pristop pasivno povzema stanje in v načrtu označi varne poti in nevarna mesta, ne predvidi pa ukrepov in naprav za umirjanje prometa.

Zaenkrat tudi nimamo ukrepov za spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil, kot tudi ni ponudbe javnih vozil in orodij za organiziranje skupnih voženj, kar bi omogočilo kakovostno bivanje brez avtomobila.

Tovornega prometa v Mariboru ne obravnavamo celovito, zato ni mehanizmov in orodij za spremljanje, načrtovanje in upravljanje tega segmenta ter preprečevanje negativnih učinkov, ki jih povzroča.

VIZIJA

Maribor bo zmanjšal odvisnost od uporabe avtomobila.

Celostno načrtovan promet bo dosegel zmanjšanje avtomobilskega prometa in zastojev, predvsem na glavnih mestnih vpadnicah in obvoznici 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, omejilo konflikte motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev.

Mestu bo uspelo zmanjšati parkirne obremenitve okolice večjih generatorjev prometa in premišljeno 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 STRATEŠKEGA STEBRA

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečanje prometne varnosti	- znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij prijaznega prometa za 25 % do 2020 glede na 2012 - zmanjšanje števila kršitev omejitve hitrosti v območjih prijaznega prometa za 25 % do 2020 glede na 2012 - 25 % zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah – povprečje 2019–2021 v primerjavi z 2009–2011 - doseganje Vizije 0 mrtvih v prometnih nesrečah do 2025
Izboljšanje parkirnih razmer v mestu	- postopno zmanjševanje deleža uličnega dolgotrajnega parkiranja v širšem območju mestnega središča 2 % letno - zmanjšanje števila kršitev nepravilnega parkiranja za 75 % do 2020 glede na 2012
Zmanjšanje odvisnosti prebivalcev od avtomobila	- zmanjšan delež poti meščanov na delo z avtomobili (na 48 % do 2020 iz 62 % leta 2003) - zmanjšanje števila avtomobilov na prebivalca za 1 % do leta 2020 glede na leto 2010 - zmanjšanje deleža izdatkov za mobilnost iz 17 % v 2010 na 15 % do 2020
Povečanje deleža okolju prijaznih vozil	- vzpostavitev osnovne mreže polnilnic za električna vozila do 2018 - 20 % delež vozil na alternativni pogon do 2020
Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa	- zmanjševanje onesnaženosti zraka in hrupa s strani dostave v mestnem središču za 50 % do 2020 glede na 2012 - povečanje deleža tovora dostavljenega z okolju prijaznimi vozili na 30 % do 2020

UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

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

1. Umirjanje motoriziranega prometa

Do leta 2015 bomo določili območja prijaznega prometa za celotno mesto in mestno mrežo zbirnih cest, ki ta območja povezujejo in obkrožajo. Uvedbo teh območij bomo razvili v sodelovanju s prebivalci in podprli s komunikacijsko kampanjo, ki bo primerno pojasnila razloge in prednosti. Hitrosti na glavni mestni cestni mreži bomo poenotili na 50 km/h. S preureditvami ulic bomo preusmerili tranzitni promet motornih vozil na zbirne ceste, nadzorovali parkiranje, hitrosti pa formalno in fizično omejili 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 bo potrebno, pretok javnega potniškega prometa skozi njih. V prvem koraku do leta 2015 bomo tako uredili mestno središče. Sledila bo ureditev zaledij šol in vrtcev – prvo pilotno območje prijaznega prometa bo preurejeno do leta 2017, štiri nova območja pa do leta 2020. Končni cilj je pokritost celotnega mesta z območji prijaznega prometa do leta 2025. Preizkusili bomo začasne ulične zapore med začetkom in koncem šolskega pouka okrog šol, kjer nastaja največ težav z zastoji zaradi staršev, ki pripeljejo ali odpeljejo otroke. Dodatno bomo zmanjšali hitrosti in preuredili elemente 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 usmeritvah Celostne prometne strategije ter upoštevala možnosti uporabe sredstev in zemljišč, ki bi bila sicer uporabljena za parkirišča. Nadalje bo širila območja nadzorovanega obcestnega parkiranja. Parkirne tarife bodo odvračale celodnevno parkiranje in promet ob konicah ter bodo spodbujale kratkotrajne nakupe in opravke izven konic. Do 2015 bomo vzpostavili dve lokaciji P+R, do 2015 pa še dodatne tri. Po letu 2015 ne bomo več povečevali zmogljivosti parkirišč v mestnem središču, nova parkirna mesta v objektih pa bomo nadomestili z obstoječimi na ulicah, kar bo omogočilo širitev kakovostnih javnih prostorov. Nadzor plačevanja in preganjanje nepravilnega parkiranja bomo izboljšali, posebna pozornost pa bo pri tem namenjena zasedanju parkirišč za ljudi z omejeno mobilnostjo. Denar, zbran s parkirnino in kaznimi, bomo od leta 2015 uporabili neposredno za financiranje izboljšav alternativ avtomobilskemu prometu. Maksimalni parkirni standardi bodo od leta 2020 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 rastel 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 jih bomo vzpostavili do leta 2016. Skupne vožnje bodo spodbujali tudi ukrepi parkirne politike, na primer z najboljšimi parkirišči na P+R za avtomobile v skupni rabi.

5. Racionalizacija tovornega prometa

Omejitve dostopa glede obsega tovora in lastnosti vozil ter časovnega okvirja za izvajanje dostave bomo zaostrovali v skladu z občutljivostjo okolja z najstrožjim režimom v območju za pešce ožjega mestnega središča. Podoben režim bomo vzpostavili v drugih novih območjih za pešce v drugih mestnih delih, poseben režim pa bo veljal tudi za nova območja prijaznega 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 bomo od leta 2015 opremljali z vozički za izposoje in informativnimi tablami. Od tod bomo dostavo po območju za pešce v času zapore izvajali z vozičkom ali postreščkom. Uredili bomo dostavo nakupljenih živil na dom s kolesom. Izven mestnega središča bomo leta 2015 zagotovili mrežo dostavnih mest za kratkotrajno parkiranje.

AKCIJSKI NAČRT ZA UVELJAVITEV RACIONALNE RABE MOTORIZIRANEGA PROMETA

	Ukrep	Strošek občine	Zahtev-nost	Odgovornost	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a	Uvajanje cone umirjanja prometa (30 km/h) – mestno središče	20.000 € za načrt in vzpostavitev	4	MOM							
1b	Uvajanje cone umirjenega prometa (30 km/h) – ostali predeli mesta	10.000 € letno	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	20.000 € (študija)	1	MOM in zunanji							
1f	Prevetritev & investicije v semaforski sistem, vključno s sistemom nadzora hitrosti	20.000 € (študija)	4	MOM (JZP)							
1g	Prevetritev & investicije v odpravljanje ozkih grl na cestnem omrežju	20.000 € (študija)	4	DRSC, MOM							
2a	Celovito urejanje parkiranja - korekcija oziroma nova študija/načrt	20.000 € (študija)	1	MOM in zunanji							
2b	Izvajanje parkirne politike (širjenje + nadzor + dvig cen)	Potencialni vir prihodka	3	MOM in medobčinsko redarstvo							
3	Spodbude za okolju prijazna vozila	Javno zasebno partnerstvo, brez stroška za MOM	4	MOM, ponudniki alternativnih goriv, državna raven							
4	Optimizirano lastništvo avtomobila	Javno zasebno partnerstvo, brez stroška za MOM	4	MOM, ponudniki storitev							
5	Racionalizacija tovornega prometa v mestu - študija in ukrepi restrikcij	20.000 € (študija), pokritje iz višje cene dovolilnic	2	MOM							

Priprava in izvedba aktivnosti v celoti v navedenem letu

Obdobje projektiranja / planiranja / dogovorov ipd.

IZDAL IN ZALOŽIL
Logiteh d.o.o.
Koroška cesta 62
Maribor

AVTORJI (po abecednem vrstnem redu)
Mojca Balant
Mitja Klemenčič
Mateja Kukovec
Andreja Kuzmanić
Marjan Lep
Beno Mesarec
Luka Mladenovič
Aljaž Plevnik
Josip Rotar

Predlog Celostne prometne strategije mesta Maribor je nastal v okviru projekta »TRAMOB - izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici«. Projekt sofinancirata Evropski sklad za regionalni razvoj in Mestna občina Maribor.

FOTOGRAFIJE
Aleš Fevzer, www.maribor-pohorje.si (36)
Rene Gomolj, www.maribor-pohorje.si (32)
Tadej Regent, Delo (48)
Gregor Salobir (11, 16, 20, 22, 24, 26)
Harry Schiffer, Eltis (12, 15)
Bogdan Zelnik, www.maribor-pohorje.si (8)
Matej Vranič, www.maribor-pohorje.si (naslovnica)
Navdih.net, www.maribor-pohorje.si (6, 42)
www.flickr.com (31)
www.maribor.si (19)

LEKTURA
Andreja Petek

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV
Dani Bajc

OBDELAVA BESEDILA IN
VSEBINSKA UREDITEV
Rdeči oblak 2013

NAKLADA
50 izvodov

Maribor
Pohorje
www.maribor-pohorje.si
Osrednja
Štajerska

MESTNA OBČINA MARIBOR

REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO

Naložba v vašo prihodnost
OPERACIJO DELNO FINANCIRA EVROPSKA UNIJA
Evropski sklad za regionalni razvoj