



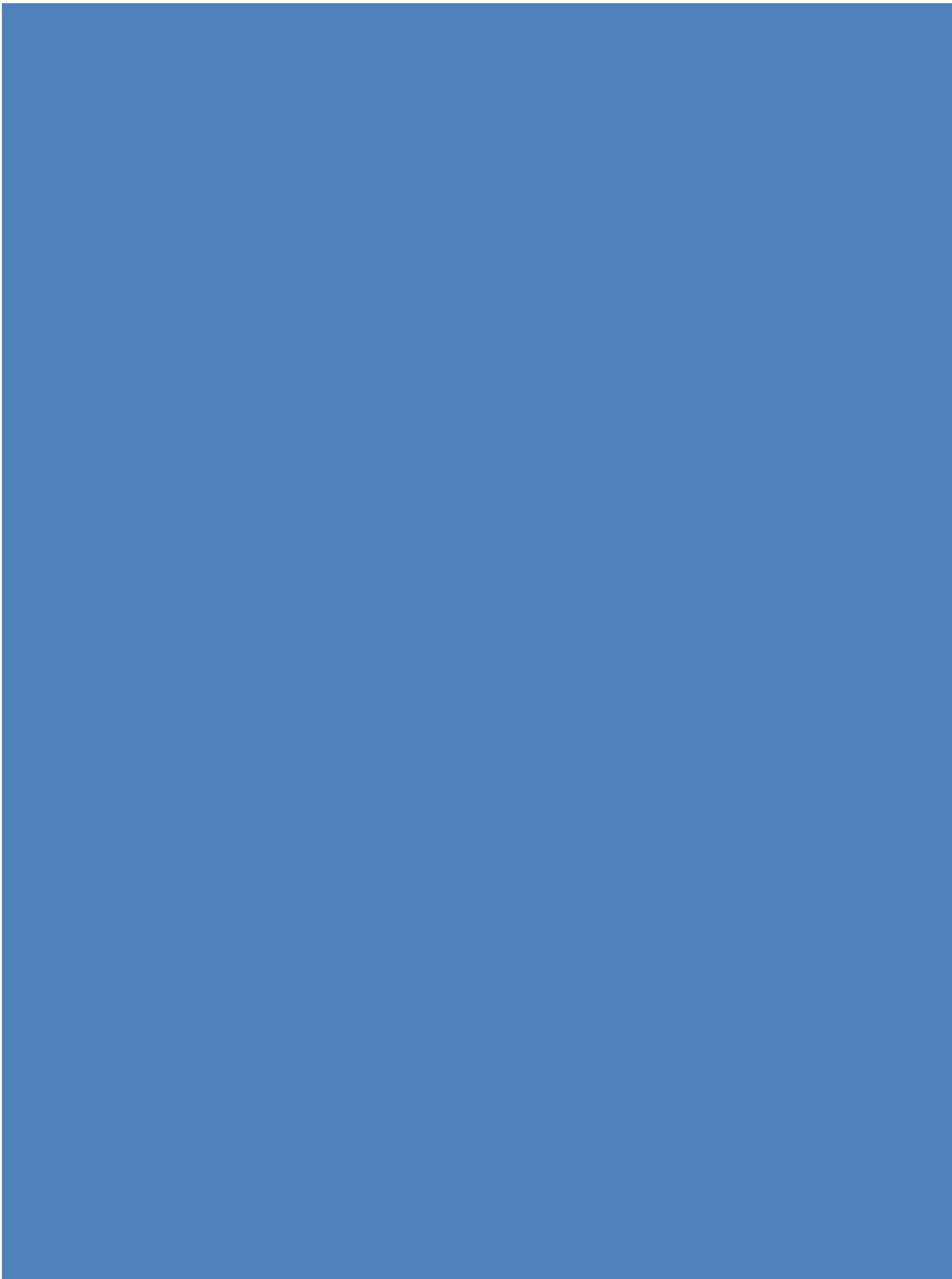
MESTNA OBČINA
MARIBOR



POTI DO PRIVLAČNEGA MESTA IN ZADOVOLJNE SKUPNOSTI

Celostna prometna strategija mesta Maribor

Maj, 2015



POTI DO PRIVLAČNEGA MESTA IN ZADOVOLJNE SKUPNOSTI

Celostna prometna strategija mesta Maribor

Maj, 2015



KAZALO

MOBILNOST ZA ZADOVOLJNO SKUPNOST	06
VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	08
PREDNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA	12
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTA MARIBOR	
Nabor ključnih izzivov na področju prometa	16
Nabor ključnih priložnosti na področju prometa	22
VIZIJA CELOSTNE UREDITVE PROMETA V MESTU MARIBOR	25
5 STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	27
Prvi steber: Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja	29
Drugi steber: Uveljavitev hoje kot pomembnega načina potovanj	37
Tretji steber: Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja	43
Četrti steber: Oblikovanje ponudbe privlačnega javnega potniškega prevoza	49
Peti steber: Uveljavitev racionalne rabe motoriziranega prometa	55

Maribor, dinamično središče regije

Način ureditve prometa in mobilnosti nenavadno veliko pove o nekem mestu. Nekatera mesta dajejo prednost hitrim avtomobilskim povezavam, sodobnim parkirnim prostorom in dih jemajočim mostovom. Druga mesta prednost dajejo prebivalcem in gradijo oziroma načrtujejo le takšne načine prevozov, ki koristijo splošni kakovosti življenja za vse prebivalce. Želimo si, da bi takšno mesto bilo tudi Maribor. Celostna prometna strategija 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 stekano 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: privlačni 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, 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 avtom in njegovim alternativami.



Nabor ključnih ambicij na področju prometa

Celostna prometna strategija 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 trajnostnem načrtovanju prometa v Mariboru - takšnem, 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 tega dokumenta naj bi se namreč šele začel dolgoročni proces celostnega in trajnostnega načrtovanja ter upravljanja mestnega prometnega sistema.

Pričujoči dokument je nastal med leti 2012 in 2015 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 2020, ki je osrednji izvajalski del strategije.

OKOLIŠČINE NASTANKA DOKUMENTA

Celostna prometna strategija mesta Maribor z okolico je nastajala v okviru projekta »TRAMOB - izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici«. Operacijo je delno financirala Evropska unija, in sicer iz Evropskega sklada za regionalni razvoj. Operacija se je izvajala v okviru »Operativnega programa krepitve regionalnih razvojnih potencialov za obdobje 2007-2013«, razvojne prioritete »Razvoj regij«, prednostne usmeritve »Regionalni razvojni programi«. Koordinator izdelave strategije je Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, partnerji pa so bili ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., Urbanistični inštitut

Republike Slovenije, Mariborska kolesarska mreža in Logitech d.o.o.

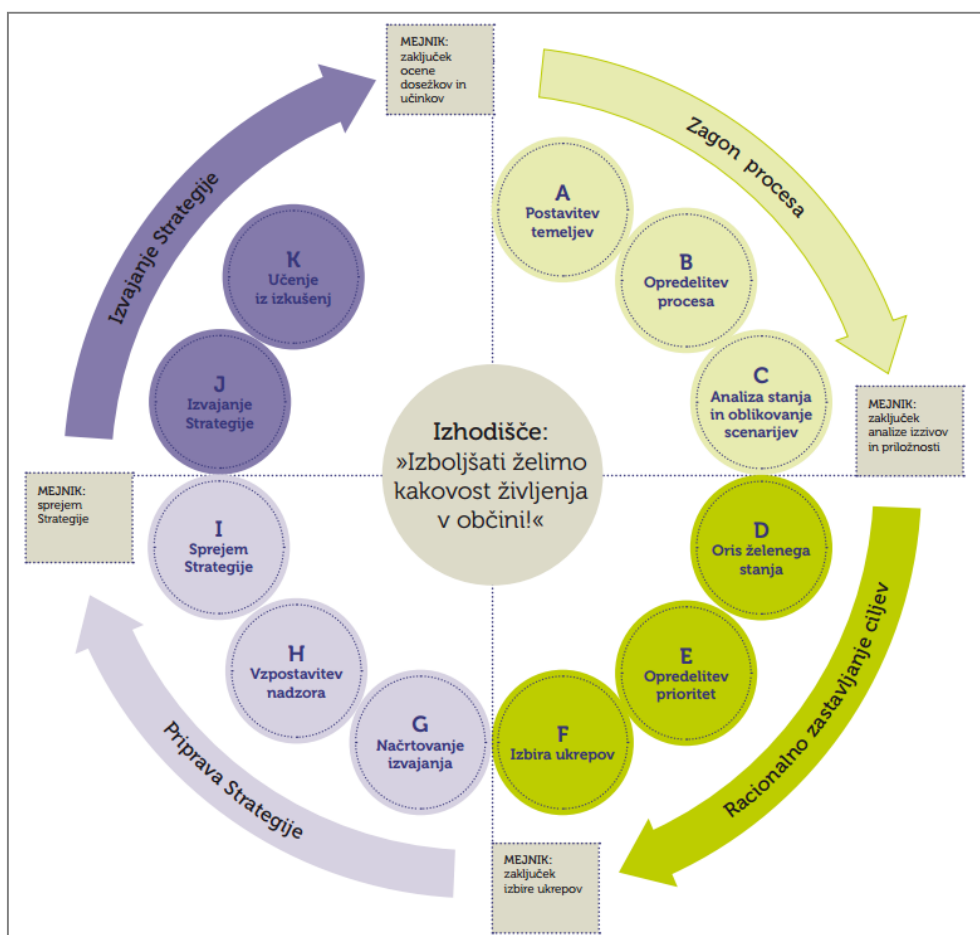
S pripravo Celostne prometne strategije se Mestna občina Maribor navezuje na aktivnosti in pobude Ministrstva za infrastrukturo in prostor, ki je leta 2012 izdalo Smernice za pripravo Celostnih prometnih strategij. Še aktivnejša na tem področju je Evropska komisija, ki je leta 2006 s Tematsko strategijo 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 novejšje 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 Celostne prometne strategije Maribora je temeljila na štirih delovnih korakih, od katerih so zaključeni prvi trije: 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 celostne mestne prometne strategije) ter izvajanje strategije.



Slika 1 Elementi in dejavnosti procesa priprave Strategije. Vir; Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

S sprejetjem Celostne prometne strategije bodo ukrepi postali legitimni in bodo osnova za pripravo (dvo)letnih proračunov MO Maribor.

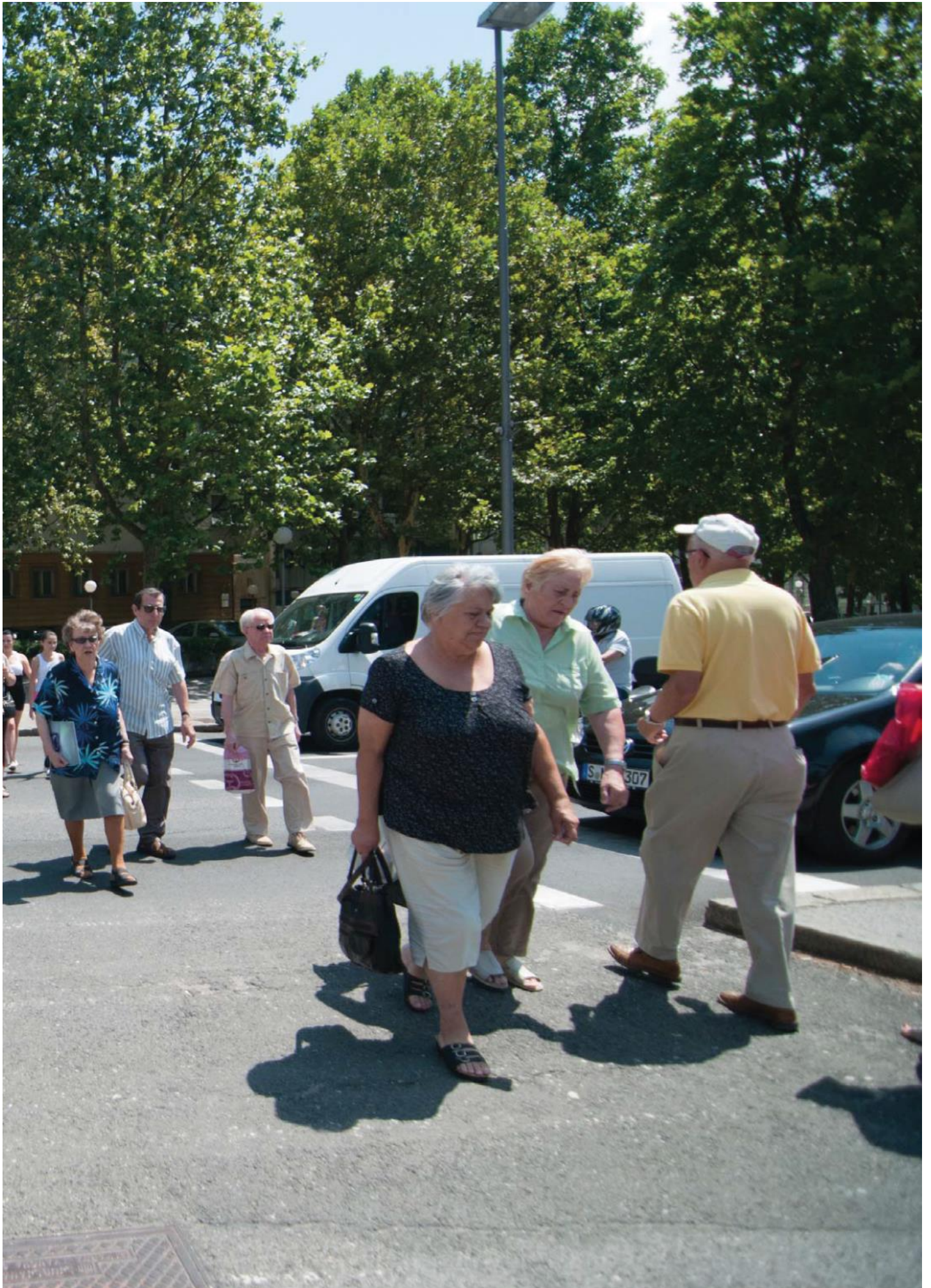
OBDOBJE NASTAJANJA

Celostna prometna strategija je nastajala med leti 2012 in 2015, proces njene priprave pa se bo končal s sprejetjem v Mestnem svetu MO Maribor predvidoma maja 2015. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročna dvajsetletna vizija, medtem ko so ukrepi opredeljeni srednjeročno (večinoma do leta 2020). Podroben akcijsko-proračunski načrt je predviden za šestletno obdobje (do leta 2020). Po tem obdobju je načrtovana

prenova celostne prometne strategije. Na vsaki dve leti pa se bo izdelalo poročilo o napredku, ki bo vsebovalo spremljanje in vrednotenje kazalnikov mobilnosti, kakor tudi njena osvežitev.

OBMOČJE UREJANJA

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





Zakaj moramo promet načrtovati celostno?

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 postavila ljudi in njihovo kakovost bivanja, promet in mobilnost pa so obravnavala kot orodje za doseganje teh ciljev.

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

Želimo celovito ukrepati

Želimo upoštevati 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

vklučevanjem 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 smislov 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:

Boljša 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.

Pozitivni učinki 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).

Izboljšani 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«.

Večja 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 do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.





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 želi mesto Maribor 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 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 pa je upadalo. Ponoven porast je bil zaznan leta 2012. Posledica zastoja razvoja javnega potniškega prometa v mestu je skromen obseg ponudbe (nizka frekvenca voženj, zastarel vozni park in kratki obratovalni čas), uporabniku neprijazno vodenje avtobusnih linij, zanemarjanje rednih uporabnikov, neintegritanost z ostalimi vrstami javnega potniškega prometa (tirni, medkrajevni,..) in podobno.

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.

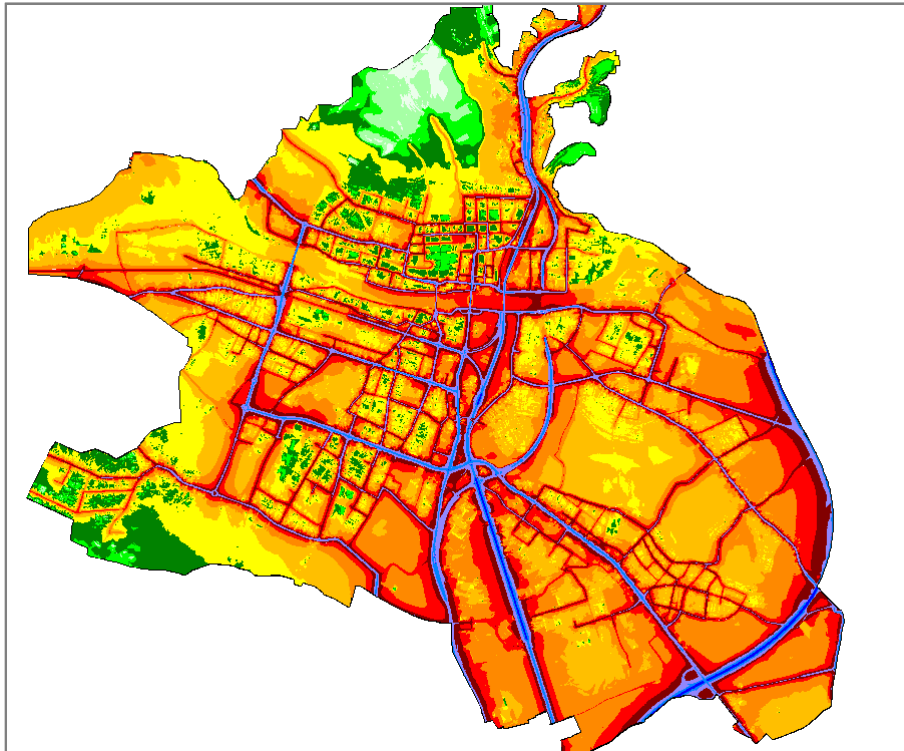
V središču mesta so se bistveno izboljšale razmere za

hojo. Izven omejenega območja središča pa je obravnava pešcev ostala podrejena ostalim oblikam prometa (primer dolgega čakanja pešcev na semaforjih). Za peš poti pešci uporabljajo ostanke prostora, ki niso bili uporabljeni za ostale rabe. Pri načrtovanju peš poti 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 redno presežena. Od Evropske komisije smo dobili opomin in zahtevo po ukrepanju.

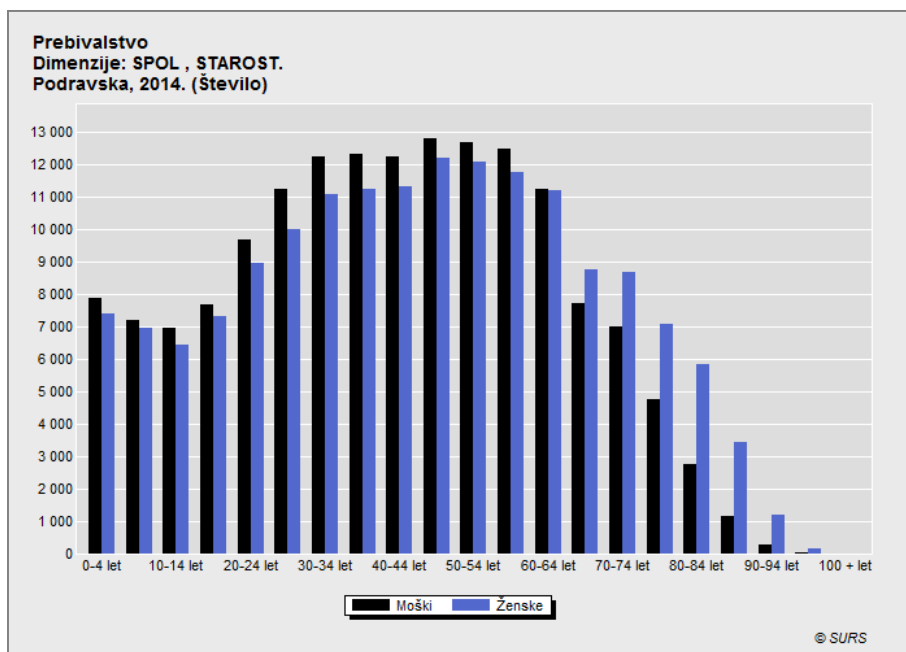
Območja vzdolž najpomembnejših cest in znotraj ozkega pasu vzdolž železnice so nadpovprečno obremenjena tudi s hrupom. V celodnevem obdobju hrupa nad 55 dB(A) sta izpostavljeni dve tretjini vseh prebivalcev območja. Kar 13 % prebivalcev je izpostavljenih ravnemu hrupu nad 75 dB(A). V nočnem času je ravnemu hrupu višjim od 55 dB(A) izpostavljenih 37 % prebivalcev.



Slika 2 Skupna obremenitev s hrupom LDVN. Vir: Strateška karta hrupa mesta Maribor, Epi Spektrum, 2014

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 naloge. Kakovost življenja v Mariboru je pogojena tudi z demografsko sliko mesta.



Slika 3 Demografska slika Podravja. Vir: SURS 2014

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 zaenkrat 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.

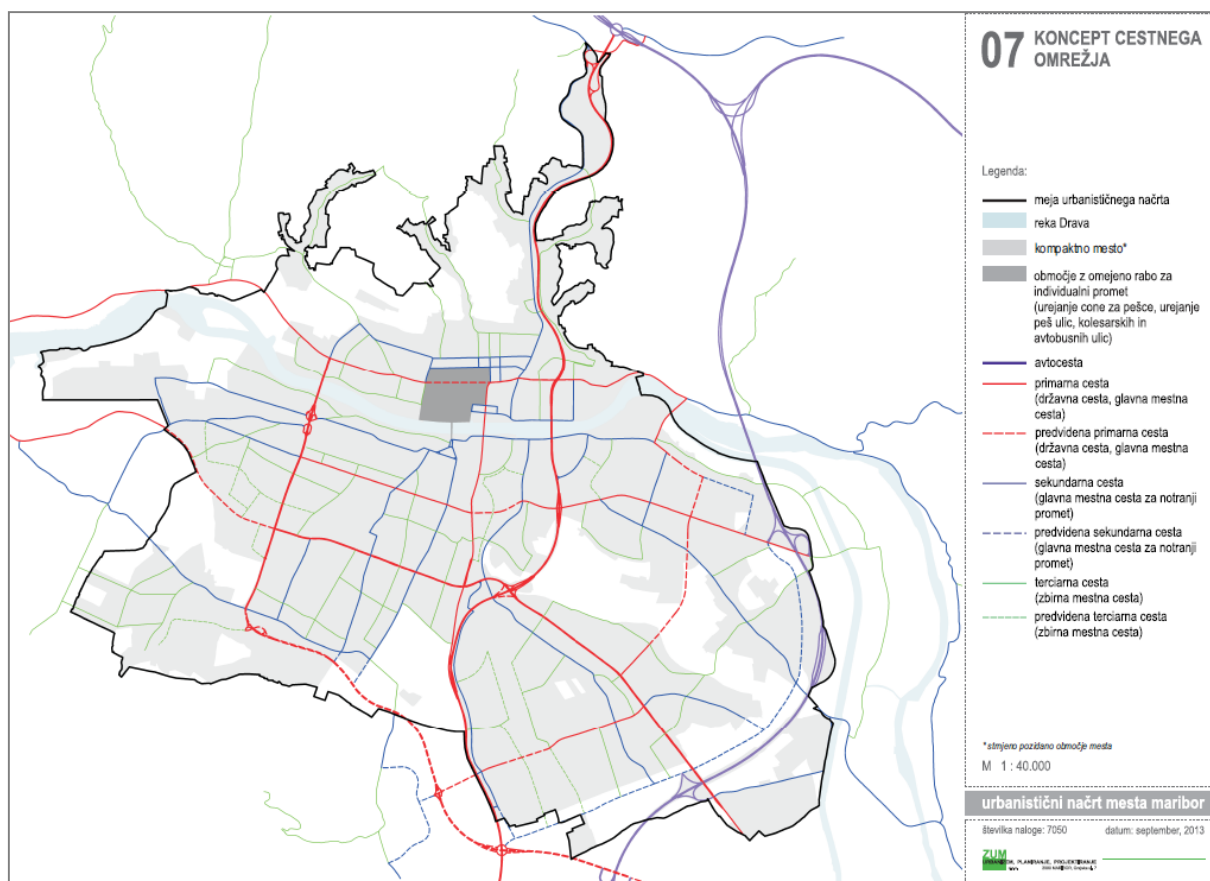
ODSOTNOST STRATEŠKEGA NAČRTOVANJA

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 prioritete in za presojo ukrepov v luči teh prioritete. 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. Potovalcem po Mariboru tudi ni ponujena kakovostno vzdrževana infrastruktura, prav tako pa je nedorečena prometna mreža.



Slika 4 Različica koncepta cestnega omrežja po urbanističnem načrtu; nedorečena je sama mreža (množica črtkanih potez), iz vidika trajnostne mobilnosti pa je še bolj od topologije omrežja pomembna kapaciteta odsekov ter dopustne hitrosti
Vir: Urbanistični načrt mesta Maribor, 2013

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.

Kot 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 prostorskih akti promet obravnavajo neuravnoteženo in predvidevajo bistveno povečanje zmogljivosti, namenjenih razvoju osebnega motornega prometa.

Vrstni red izzivov kot so ga izoblikovali udeleženci delavnic v okviru projekta TRAMOB	
1	Vzdrževanje in revitalizacija prometne infrastrukture
2	Slaba ponudba javnega potniškega prometa
3	Prenizka ozaveščenost in pripravljenost spoštovati cestno prometne predpise
4	Nedorečena prometna mreža
5	Socialna izključenost starajočega se prebivalstva
6	Gospodinjstva nimajo resne alternative osebemu avtomobilu
7	Dnevni migranti v mesto nimajo resne alternative osebemu prevozu
8	Želje po dvigu privlačnosti mestnega središča ovira pločevina
9	Preobremenjenost s hrupom, delci in smradom, ki ga povzročajo cestna vozila
10	Omejene možnosti proračunskih sredstev za mehke oblike mobilnosti

Slika 5 Vrstni red prometnih izzivov v Mariboru, kot so ga izoblikovali udeleženci delavnic projekta TRAMOB





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 skupnosti ostal namenjen 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. Relief je uravnan, zato v mestu ni potrebno 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 hitri razvoj sodobnih alternativ avtomobilskemu prometu (javni prevoz, hoja in kolesarjenje).

IZKORISTIMO LAHKO POTENCIAL SODOBNEGA AVTOBUSNEGA PROMETA 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 prometa. 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 in je finančno in projektno

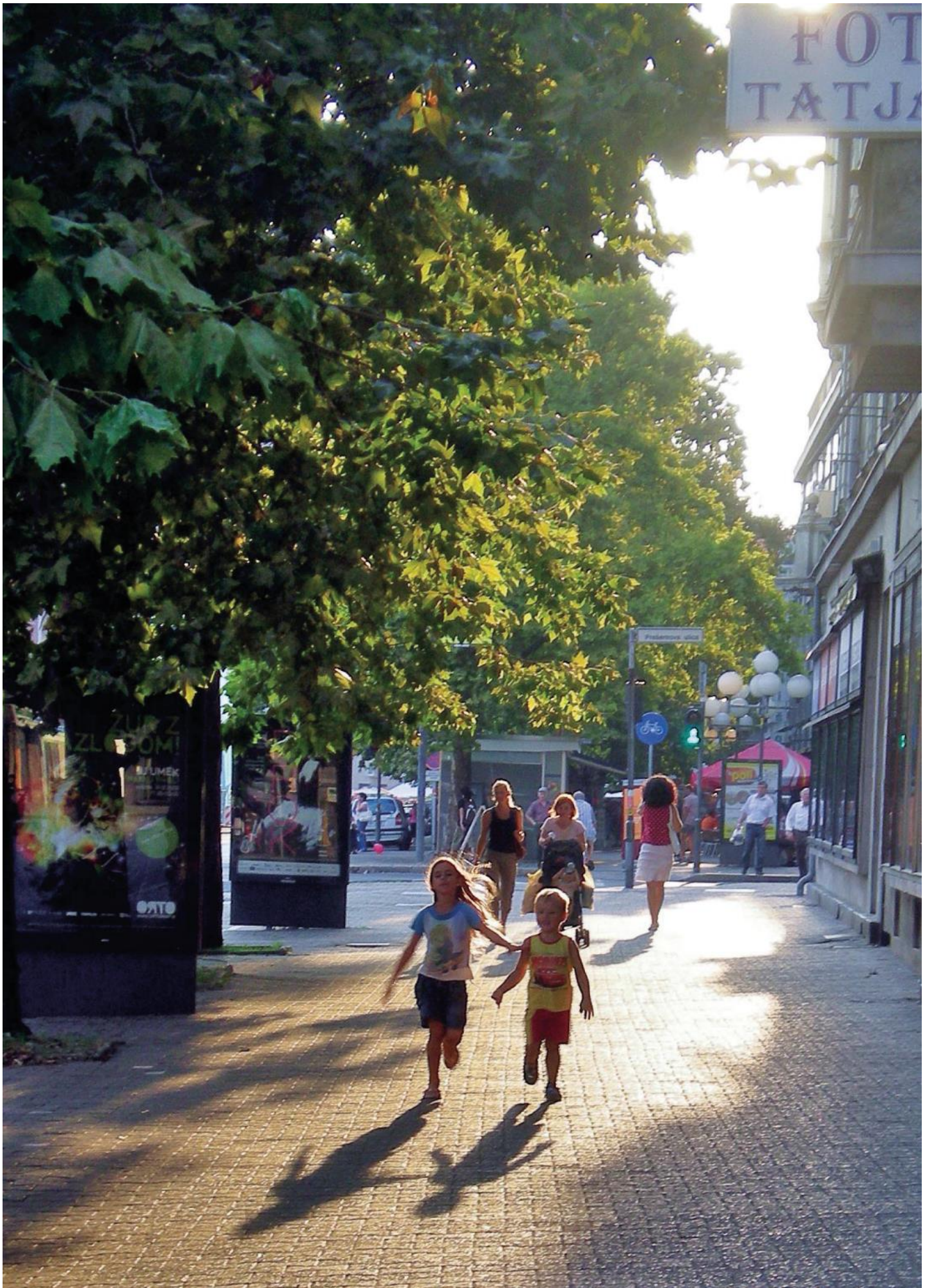
obvladljiv tudi ob nesodelovanju višjih administrativnih ravni (države ali regije) ali sosednjih občin. Zaradi vsega naštetega predstavlja koncept hitrih mestnih avtobusov ponudbo, ki nam lahko pomaga vrniti kulturo javnega potniškega prevoza v mesto.

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 trajnostno 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 Maribora bi izboljšali možnost dostopa do virov EU, ki so vse bolj pogojeni z obstojem takega dokumenta.

IZKORISTIMO POTENCIALE GEOSTRATEŠKEGA POLOŽAJA IN DOBRE GLOBALNE NAVEZANOSTI

Maribor je s svojim geostrateškim položajem vpet med svetovne turistične in poslovne destinacije (Benetke, Dunaj, Budimpešta, Zagreb). Medtem, ko je globalna dostopnost po cesti v veliki meri že zagotovljena ima dostopnost z ostalimi potovalnimi načini velik potencial. Navezanost Maribora do letališč in bližnjih prestolnic z okolju prijaznejšimi oblikami prevoza, omogoča mestu uresničevanje trajnostnih ciljev in pomaga pri zagonu gospodarstva.



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 postalo konkurenčno regionalno središče, z ugledom napredne in uspešne skupnosti.

Maribor bo svojim prebivalcem in obiskovalcem zagotovil uravnoteženo, udobno in zanesljivo ponudbo različnih načinov potovanja. 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 se bo odmaknilo 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 v določenih predelih mesta prednost dobili pešci in kolesarji ter uporabniki javnega potniškega prometa. Posebno pozornost bo mesto namenilo najbolj občutljivim skupinam - naraščajočemu deležu starih in otrokom ter mladim, osebam z omejeno mobilnostjo, staršem z vozički in podobno. Tisti, ki se bodo kljub odlični ponudbi alternativnih prevozov vendarle vozili z avtomobili, bodo to počeli smotrneje in z opazno visoko vozniško kulturo. Mesto bo postalo prijaznemu vozniku prijazno.

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 potovanja, prevladujoči delež potovanja 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 potrebo po stroških 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 potovanja.

STRATEŠKI CILJI CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE MESTA MARIBOR

Do leta 2020 ustaviti trend zmanjševanja števila prebivalstva, kar bomo dosegli:

- z dobro globalno dostopnostjo mesta, ki bo spodbujala nova delovna mesta
- s prijetnim bivalnim okoljem v samem mestu

Do leta 2020 doseči zahteve direktive EU glede kakovosti zraka in ravnih hrupa.

Do leta 2020 izničiti število žrtev in prepoloviti število poškodovanih v prometnih nesrečah.

Probleme socialne izključenosti zaradi prevladujočega načina mobilnosti danes bomo presegle tako, da:

- bo do leta 2020 50 % nevoznikov potovalo bolje
- bodo gospodinjstva do leta 2020 zmanjšala stroške osebne mobilnosti za 20 %
- se bo do leta 2020 zmanjšalo število avtomobilov za 20 %

Do leta 2025 uravnesiti načine potovanja prebivalcev.



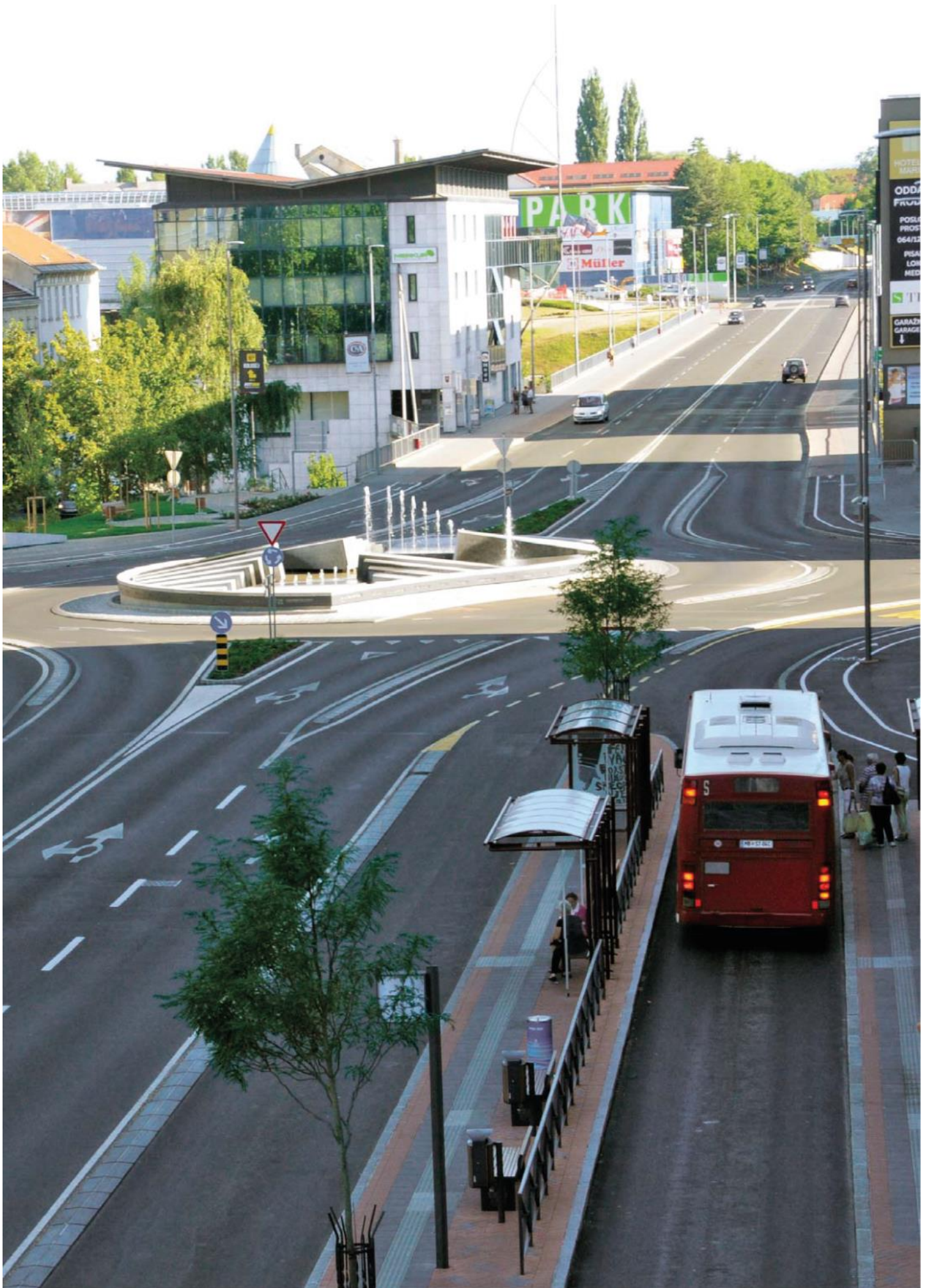
5 stebrov uspešne prihodnosti

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 MO Maribor povzemajo temeljne odločitve na petih ključnih področjih delovanja v prihodnosti:

Celostna prometna strategija mesta Maribor





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 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 in integracija sektorjev ter uvedba novih metod in postopkov, kot so spremljanje učinkov, presoje projektov ali upravljanje mobilnosti.

IZZIVI

Mesto Maribor za različne programe s področja prometa in mobilnosti namenja okoli 15% proračuna. Delež teh sredstev se v prihodnje verjetno ne bo spreminjal, lahko pa spremenimo razporeditev med posamezne prometne 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 prioritete cilje razvoja občine. Kljub temu se prometni sistem Maribora v tem obdobju ni spreminjal v smer trajnostnega prometa.

Eden od razlogov za to je neobstoj prakse celostnega prometnega planiranja. Glavnina dosedanjih strateških prometnih odločitev je bila sprejetih v prostorskih aktih. A tradicionalne prometne vsebine v prostorskih planih ne morejo nadomestiti celostnega načrtovanja in upravljanja prometnega sistema, saj se osredotočajo predvsem na prometno infrastrukturo, predvsem v smislu rezervacije prostora, in ne realne načrtovane gradnje. Prometnega sistema in njegovega upravljanja kot celote takšni akti ne obravnavajo. V Mariboru obstajajo zgolj parcialne, med seboj neusklajene strategije razvoja posameznih elementov prometnega

sistema – javnega potniškega prometa, 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 sredstva namenja tudi trajnostni mobilnosti. Po 2012 več sredstev namenja za razvoj avtobusnega sistema, nekaj pa tudi za podporo ranljivih udeležencev v prometu ali za varovanje okolja in zdravja občanov. Večina preostalih sredstev je bila v preteklosti namenjena 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 pretese. 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 prometom 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 instrumentov (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 regionalna raven upravljanja, se predvsem večja mesta soočajo z velikimi težavami pri reševanju prometnih težav, ki imajo vzrok v njihovem funkcionalnem zaledju.

DOSEŽKI

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

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

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

VIZIJA MO MARIBOR NA PODROČJU CELOSTNEGA NAČRTOVANJA MESTNEGA PROMETA

Mesto Maribor bo uveljavilo sodobno paradigmo urejanja mobilnosti.

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

Prakso načrtovanja mobilnosti bo 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 in vrednotenjem kazalcev stanja mobilnosti.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje urejanja mobilnosti	- sprejem Celostne prometne strategije Maribora v Mestnem svetu do leta 2015, revizije vsaki dve, prenova vsakih pet let - vzpostavitev občinske organizacijske enote za mobilnost do 2018 - uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine (glede na »modal split«) do 2020
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja mobilnosti	- od leta 2015 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 2016 uvedba spremljanja potovalnih navad prebivalcev in učinkov investicij ter ukrepov v prometnem sistemu - do leta 2019 ima 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 MO Maribor predvideva na področju uveljavitve trajnostnega načrtovanja prometa tri sklope ukrepov:

1. Reorganizacija mestne uprave

Organizacijske enota, pristojna za mobilnost bo do leta 2018 združila 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 vrednotenja kazalcev mobilnosti, do leta 2018 bo pod svoje okrilje prevzel prometni model in izvajal

prometne simulacije. Na operativni ravni bo oddelek upravljal prometni sistem in prometno povpraševanje.

2. Vzpostavitev novih praks

Sprejetje Celostne prometne strategije v Mestnem svetu MO Maribor bo pomenilo začetek dolgoročnega procesa celostnega prometnega načrtovanja. Nadaljeval se bo z revizijo strategije vsaki dve leti in prenovo vsakih pet let. Načrtovalske prakse bomo nadgradili s sodobnimi postopki in metodami ter aktivnim vključevanjem javnosti v vse faze načrtovanja in upravljanja prometnega sistema. S sprejetjem Celostne prometne strategije se uvede orodje presoje učinkov infrastrukturnih in drugih prometnih projektov, ki temelji na preverjanju ciljev in pomaga pri izbiri ukrepov za njihovo doseganje. Prevzame se metodologija Prometne politike MOL – Vrednotenje projektov.

	Ukrep dodatno pomaga izboljšanju modal split-a	Izpolnjuje minimalne standarde	NE izpolnjuje minimalne standarde	Ovrednotene točke za projekt	Maksimalno število točk*
1 PEŠCI	0	0	0	0	22
1 VARNOST	0	0	0	0	11
2 UDOBJE	0	0	0	0	11
2 KOLESARJI	0	0	0	0	16
1 VARNOST	0	0	0	0	8
2 UDOBJE	0	0	0	0	8
3 JPP	0	0	0	0	11
1 OPTIMIRANJE PRETOČNOSTI	0	0	0	0	5
2 DOSTOPNOST IN UDOBJE	0	0	0	0	6
4 OSEBNI PROMET	0	0	0	0	9
1 DOSTOP	0	0	0	0	4
2 PARKIRANJE	0	0	0	0	5
SKUPAJ	0	0	0	0	58

Slika 6 Orodje za presojo učinkov infrastrukturnih in drugih prometnih projektov.
Vir: Vrednotenje projektov, Prometna politika MOL, 2012

S tem orodjem je potrebno (med drugim) ponovno preve(t)riti naslednje načrtovane posege v mestno cestnoprometno mrežo:

Območje z omejeno rabo za individualni promet:

- Povezava vzhod – zahod levi breg (varianste z/brez podzemskega prečkanja)
- Vloga Titovega mostu (kapacitete in hitrosti)

Povezava vzhod-zahod:

- *Studenci-Pobrežje; kapacitete in hitrost ulice Pariške Komune realizirane; določiti hitrosti in kapacitete podaljška do Nasipne ulice*
- *Ulica Proletarskih brigad; podaljšek do Limbuške ulice (kapacitete in hitrosti); redukcija kapacitet in hitrosti (?)*
- *Južna (oziroma zahodna obvoznica pod Pohorjem): odsek do Ljubljanske ulice (kapacitete in hitrosti – posledično omogoča redukcije kapacitet in hitrosti na vzporednicah ter boljše praznjenje in polnjenje mestnega središča)*
- *Južna (navezava na AC; nadomestitev Papeške ceste); prevetriti stroške in koristi v kontekstu trajnostnih indikatorjev...*

Povezave Bohova-Tezno in Tezno-Pobrežje.

Do leta 2018 bomo vzpostavili redno spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti v mestu Maribor, ki bo osrednje orodje spremljanja izvajanja strategije.

Kategorija vrednotenja	Indikator	Načrtovalski steber	Vir podatkov in/ali tehnika zbiranja	Časovni okvir
Strateška (socialna)	Stopnja nezaposlenosti	Načrtovanje	SURS	letno
Strateška (socialno/ekonomska)	Cena stanovanj/najemnin v središču mesta	Načrtovanje	GURS, raziskave trga	letno
Strateška (socialna)	Število žrtev in poškodovanih v prometu	Načrtovanje	AVP, Policija	letno
Strateška (okoljska)	Emisije NO _x , CO ₂ , PM ₁₀ ...	Načrtovanje	Meritve na terenu	4 x letno
Strateška (socialna)	Stopnja motorizacije	Načrtovanje	SURS	letno
Strateška (okoljska)	Emisije hrupa	Načrtovanje	Meritve na terenu	4 x letno
Strateška (ekonomska)	Odstotek kakovostne prometne infrastrukture	Načrtovanje	Nigrad	letno
Sistematično spremljanje mobilnosti	Odstotek prebivalcev, ki bi bili pripravljeni spremeniti potovalne navade na hojo in kolesarjenje	Načrtovanje	Anketa	Na 2 leti
Sistematično spremljanje mobilnosti	Razrez potovalnih načinov (»Modal split«)	Načrtovanje	Anketa + štetje na terenu	Na 2 leti
Sistematično spremljanje mobilnosti	Potovalne navade nevoznikov in starejših	Načrtovanje	Anketa	Na 2 leti
Sistemiški, finančni in upravni pogoji za izboljšanje mobilnosti	Izdatki za mobilnost	Načrtovanje	SURS	letno
Transparentnost odločanja	Investicije v mobilnost	Načrtovanje	Proračun	Letno
Sistematično spremljanje mobilnosti	Vrednotenje učinkov investicij	Načrtovanje	Proračun in potovalne navade	Letno
Integracija med načrtovalskimi sektorji	Atraktivnost površin ciljnih destinacij (trgov, skupnih prometnih površin, območij za pešce)	Načrtovanje	Vizualni pregled	Letno
Pogoji za pešačenje	Površina območij za pešce	Hoja	ZUM	letno
Pogoji za pešačenje	Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču	Hoja	Vizualni pregled	letno
Prometna varnost - pešci	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah	Hoja	Statistika prometnih nesreč	letno
Pogoji za pešačenje	Število kilometrov novih peš povezav	hoja	Vizualni pregled	letno
Delež hoje v mestnih potovanjih	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo peš	hoja	anketa	na 2 leti
Delež pešcev v mestnih potovanjih	Delež potovanj na delo, ki se opravijo peš	hoja	anketa	na 2 leti
Pogoji za kolesarjenje	Število kilometrov novih kolesarskih povezav	kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Prometna varnost – kolesarji	Število odpravljenih črnih točk za kolesarje	kolesarjenje	Vizualni pregled	letno
Delež kolesarjev v mestnih potovanjih	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom	kolesarjenje	Anketa	na 2 leti
Delež kolesarjev v mestnih potovanjih	Delež potovanj na delo, ki se opravijo s kolesom	kolesarjenje	Anketa	na 2 leti
Prometna varnost – kolesarji	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih kolesarjev v prometnih nesrečah	kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno
Pogoji za kolesarjenje	Število novih parkirnih mest v centru mesta	kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	letno
Povečanje uporabe JPP	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	na 2 leti
Povečanje uporabe JPP	Delež potovanj na delo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	na 2 leti
Povečanje uporabe JPP	Število prodanih abonentskih vozovnic	JPP	Statistika prevoznih podjetij	letno
Izboljšanje ponudbe JPP	Frekvence linij mestnega JPP	JPP	Vozni redi	letno
Izboljšanje ponudbe JPP	Zamude JPP	JPP	Meritve na terenu	4 x letno
Izboljšanje ponudbe JPP	Potovalni čas JPP in osebnega avtomobila na 5 tipičnih relacijah	JPP	Meritve na terenu	4 x letno
Izboljšanje integracije med različnimi prevoznimi sredstvi	Število P&R parkirnih mest	JPP	Vizualni pregled	letno

Izboljšanje integracije med različnimi prevoznimi sredstvi	Zasedenost P&R parkirnih mest	JPP	Meritve na terenu	4 x letno
Izboljšanje dostopnosti JPP	Delež nizkopodnih vozil JPP	JPP	Statistika prevoznih podjetij	letno
Izboljšanje dostopnosti JPP	Delež postajališč JPP prilagojenih slepim in slabovidnim / opremljenih z oznakami v tujih jezikih	JPP	Vizualni pregled	letno
Izboljšanje podobe JPP	Zadovoljstvo uporabnikov z JPP	JPP	Anketa	letno
Prometna varnost	Povprečne hitrosti znotraj območij umirjanja prometa	Motoriziran promet	Meritve na terenu	4 x letno
Prometna varnost	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih voznikov/sopotnikov v avtomobilskih prometnih nesrečah	Motoriziran promet	Statistika prometnih nesreč	letno
Parkirne razmere v mestu	Število uličnih parkirnih mest za dolgotrajno parkiranje v mestnem središču	Motoriziran promet	Vizualni pregled	letno
Odvisnost prebivalcev od avtomobila	Delež potovanj na delo, ki se opravijo z osebnim avtomobilom	Motoriziran promet	Anketa	na 2 leti
Delež okolju prijaznih vozil	Število električnih polnilnic	Motoriziran promet	Vizualni pregled	letno
Delež okolju prijaznih vozil	Delež vozil na alternativni pogon	Motoriziran promet	Statistika pristojnega ministrstva	Letno
Učinki tovarnega prometa	Delež tovornih vozil na alternativni pogon	Motoriziran promet	Statistika pristojnega ministrstva	Letno

Slika 7 Ključni kazalci vrednotenja mobilnosti

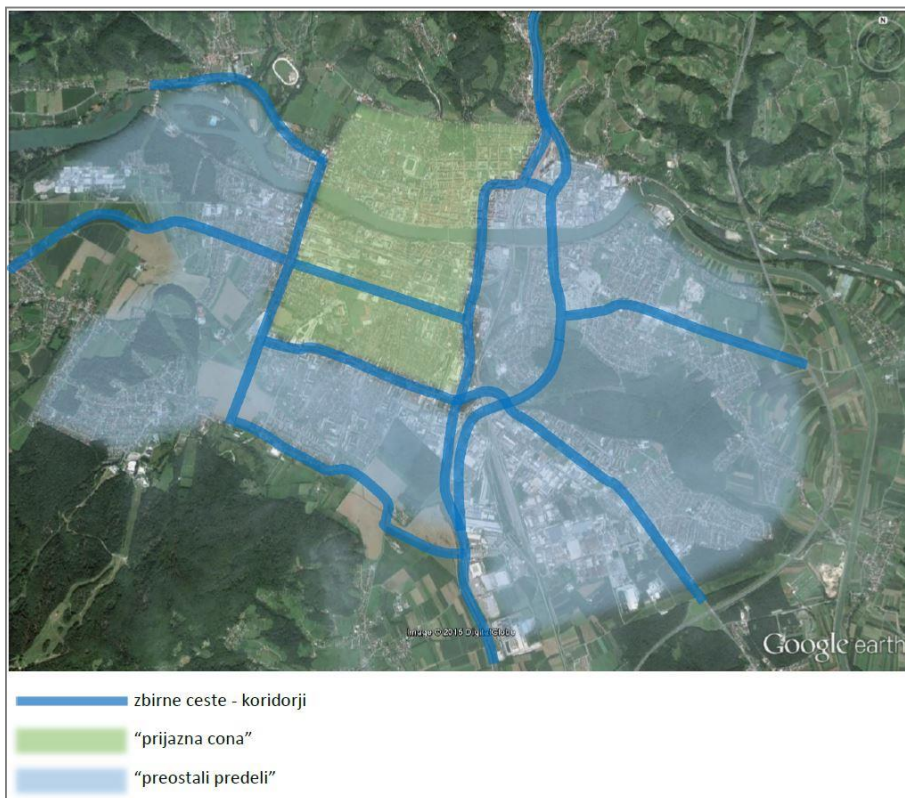
Upravljanje mobilnosti ne bo zgolj nov pristop spreminjanja stališč in potovalnih navad prebivalcev, temveč tudi vsakodnevna praksa. V ospredju bodo »mehki« ukrepi, kot so informiranje in komuniciranje, organizacija storitev in koordiniranje dejavnosti različnih akterjev. V primeru novih infrastrukturnih 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 2016 bomo pripravili mobilnostni načrt za mestno upravo, do leta 2017 za Univerzo v Mariboru in za sporadične generatorje prometa: Festival Lent in tekme NK Maribor, do leta 2019 pa bodo pripravljene mobilnostni načrti za vse šole in vrtce.

3. Integracija z drugimi sektorji in ravnmi upravljanja

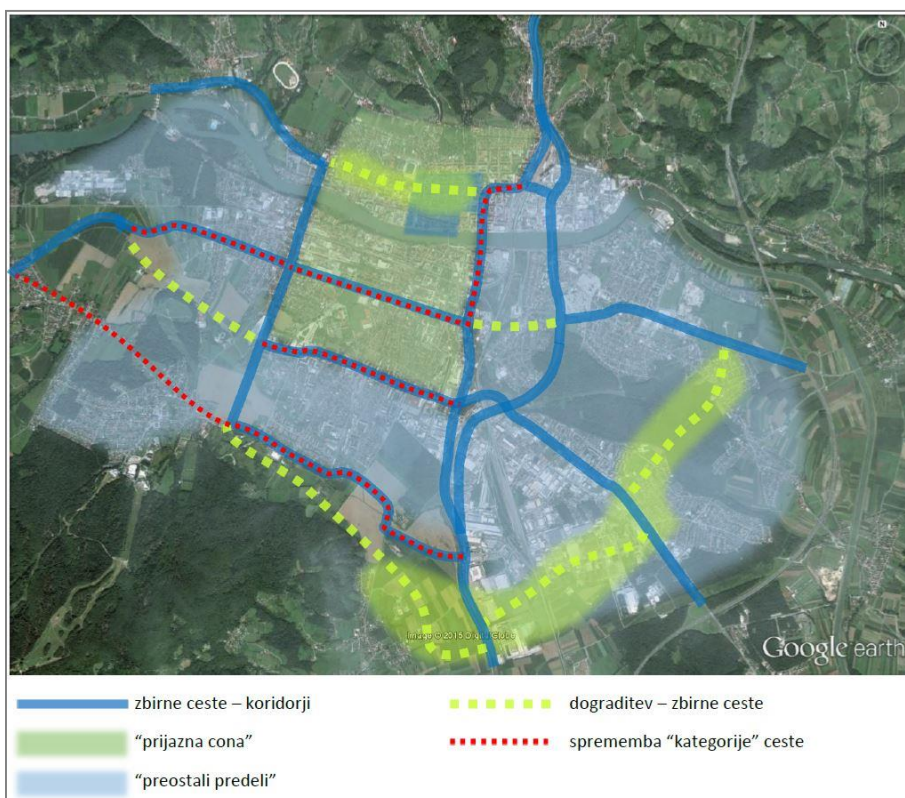
Vzpostavili bomo integracijo z vsemi sektorji, relevantnimi za načrtovanje mobilnosti. Do leta 2018 bosta prostorski razvoj in prometna ponudba

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 prevoznimi načini in posledično zmanjševanje mobilnostnih težav, ki jih taki objekti povzročajo. Uvedba standardov dostopnosti z javnim potniškim prometom do 2016 bo zagotovila kakovostne alternative osebnemu avtomobilu pri dostopanju do novogradenj.

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



Slika 8 Načrtovalske prioritete; obstoječe omrežje



Slika 9 Načrtovalske prioritete; po izgradnji odsekov



PRVI STEBER: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI

Načrt za celostno načrtovanje prometa in mobilnosti v MOM in regiji

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a Vzpostavitev »urada/službe/sektorja za celovito načrtovanje prometa in mobilnosti«	prerazporeditev ali delegiranje nalog	1	MOM						
1b Dogovor o delitvi kadrov na regionalni ravni	brez	2	MOM in zunanji						
1c Priprava uravnoteženega proračuna	brez	3	MOM						
1d Vzdrževanje prometnega modela	30.000 € leto	1	MOM in/ali zunanji						
2a Sprejetje, zagon, revizije in prenova strategije, vključno z zajemanjem pokazateljev	5.000 € za revizije na 2 leti 30.000 € za prenovo na 5 let	2	MOM in zunanji						
2b Izvedba periodičnih raziskav o potovalnih navadah glede na izbrano metodologijo	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 Posodobitev smernic za gradnjo infrastrukture za pešce, kolesarje in gibalno ovirane (strateški in tehnični del)	10.000 € (strateški del) 15.000 € (tehnični del)	1	MOM in zunanji						
3b Promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne akcije za vse stebre (1–2 akciji letno)	20.000 € letno	2	MOM in zunanji						
3c Uvedba avtomobilskih in kolesarskih parkirnih standardov	15.000 €	1	MOM in zunanji						
3d Aktivno sodelovanje v EU projektih	sofinanciranje (!)	2	MOM in zunanji						

Predlog akcijskega načrta ob potrditvi pristojnega organa občine služi kot okvir, smernice oz. priporočila za izvajanje ukrepov na področju urejanja prometa Mestne občine Maribor.



Uveljavitev hoje kot pomembnega načina potovanja

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 prometnimi načini pa je prostorsko in infrastrukturno nezahtevna. Primerna je za krajše razdalje, kar se ujema z značilnostjo zgradbe Maribora in povprečno dolžino opravljenih poti, ki jih opravimo v mestu. Hoja je tretji najpogostejši prevozni način v Mariboru in je tista, za katero moramo prednostno zagotoviti dobre pogoje.

Ponovna 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 potovanja v Mariboru. Njen delež je bil v preteklosti bistveno višji, a že desetletja upada. Upad lahko pripišemo predvsem večjemu deležu poti opravljenih z avtomobilom, ki se vse pogosteje uporablja tudi za kratke poti do 2 km. K tem so veliko pripomogle tudi slabo urejene oziroma neobstoječe peš povezave med ključnimi generatorji potovanja.

Z ureditvijo 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 odvrča 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 gibljivostjo 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 peš tokov.

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 upravljanja mobilnosti, ki pri spreminjanju potovalnih navad prebivalcev namenja posebno pozornost hoji in njenim številnim koristim.

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

DOSEŽKI

Občina je uspešno zaprla velik del ožjega mestnega središča za motorni promet in ga spremenila v območje za pešce, prenovila nekatere javne površine ter s tem napravila ta del mesta veliko bolj privlačen. Kakovostne ureditve so znatno povečale število pešcev v mestu. Načrtovane ureditve med drugim obsegajo 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 okoljih.

V zadnjih letih je bilo izvedenih več promocijskih akcij z namenom spodbujanja hoje in ozaveščanja o njenem pomenu in pozitivnih vplivih. Aktivnosti na temo hoje in zagotavljanja dostopnosti za vse so se izvajale tudi v okviru različnih nacionalnih in evropskih projektov, v katerih je sodelovala Mestna občina Maribor. Za izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane osebe je bil v letih 2011 in 2012 v mestnem središču 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 prevozni način in zato ni enakovredno vključena v prometno in prostorsko načrtovanje. Obrobnost pri načrtovanju se kaže v pomanjkanju zbiranja podatkov o hoji, pred izvedbo

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

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

VIZIJA MO MARIBOR NA PODROČJU UVELJAVLJANJA HOJE KOT POMEMBNEGA NAČINA POTOVANJ

Maribor bo mesto z dobrimi pogoji za pešačenje.

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

Cilji	Ciljne vrednosti
Zagotovitev pogojev, da bo večina prebivalcev lahko opravila velik del dnevnih poti peš	<ul style="list-style-type: none"> - 20 % povečanje območij za pešce do 2018 (izhodišče 2010) - vzpostavitev »zelene poteze« iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020 - vzpostavitev prvega pilotnega območja celovitega umirjanja prometa do 2017 - vzpostavitev štirih novih območij celovitega umirjanja prometa v stanovanjskih soseskah do 2020, - prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo v ožjem središču in zaledju do 2020
Povečanje deleža hoje v mestnih potovanjih in prisotnosti pešcev v mestnem prostoru	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - podatkovna baza o obsegu in navadah pešcev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)

UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

Celostna strategija MO 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 nadzora nad nepravilnim parkiranjem in s tem razbremenila površine za pešce.

2. Širitev območij za pešce

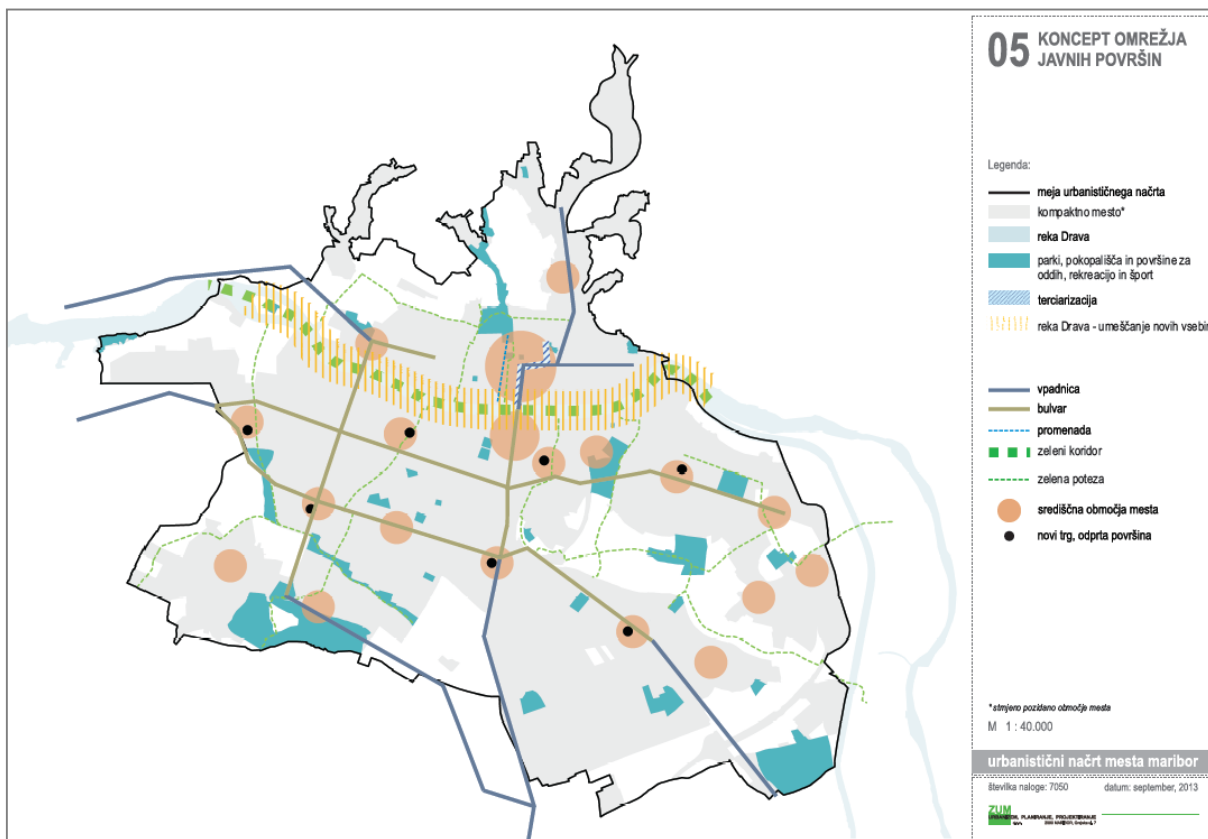
Območja za pešce ne bodo več zgolj domena ožjega

mestnega središča, temveč bodo vzpostavljena tudi v lokalnih središčih drugih mestnih delov. Nadgrajena bodo z območji prijaznega prometa v obsegu celega mesta s poudarkom na celovitem izboljševanju razmer za hojo v zaledju šol in vrtcev. Prvo pilotno območje celovitega umirjanja prometa bomo preuredili do l. 2017, štiri nova območja pa do l. 2020. Projekt območij prijaznega prometa na celotnem območju Maribora bo končan leta 2025.

3. Omrežje pešpoti

Posebna pozornost bomo namenili dobrim peš povezavam med ključnimi točkami in območji v mestu ter v zaledju postajališč javnega potniškega prometa, saj je kakovosten in varen dostop do prog javnega prometa 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 zeleni koridor in zelene poteze za navezavo mestnih delov z zelenim zaledjem, ponekod v povezavi s kolesarskimi vpadnicami. Prvi zeleni koridor ob Dravi ter zeleno potezo od vznožja Pohorja do mestnega središča bomo zgradili do leta 2020, mrežo zelenih potez pa vzpostavili do 2025.



Slika 10 Zeleni koridor in zelene poteze;
Vir: Urbanistični načrt mesta Maribor, 2013

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 podatke 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 »Mobilnostni načrti za šole in vrte«, 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.



DRUGI STEBER: CELOVITA PROMOCIJA HOJE

Akcijski načrt za celovito promocijo hoje

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1 Izboljšanje obstoječe infrastrukture	50.000 € letno	4	MOM						
2 Širitev območja za pešce	10.000 € projekt 150.000 € izvedba	2	MOM						
3a Omrežje pešpoti – dostop do JPP	10.000 € letno	2	MOM						
3b Omrežje pešpoti – zelene poteze	10.000 € letno	2	MOM						
3c Omrežje pešpoti - nova brv	ob predpostavki sofinanciranja 1.300.000 €	4	MOM in zunanji						
3d Omrežje pešpoti – nabrežje reke Drave - Lent	ob predpostavki sofinanciranja 3.600.000 €	4	MOM in zunanji						
3e Omrežje pešpoti – spodbujanje varnih poti v šole	ob predpostavki sofinanciranja 400.000 €	3	MOM, zunanji						
4 Izboljšanje pogojev za načrtovanje	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM						
5 Promocijske in izobraževalne aktivnosti	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji						
1 Izboljšanje obstoječe infrastrukture	50.000 € letno	4	MOM						
2 Širitev območja za pešce	10.000 € projekt 150.000 € izvedba	2	MOM						

Predlog akcijskega načrta ob potrditvi pristojnega organa občine služi kot okvir, smernice oz. priporočila za izvajanje ukrepov na področju urejanja prometa Mestne občine Maribor.



Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

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 ter posledično primernejše obravnavanje izzivov mobilnosti.

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 odvrta 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 po napačni strani kolesarske steze) in pomanjkljivo skrbjo za opremljenost koles (na primer luči).

Skupna dolžina 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 oz. jih pogosto uporablja kot odlagališče snega s cest in pločnikov.

Vodenje kolesarskih stez po površinah za pešce ustvarja konflikte s pešci (na primer na mestih, kjer gostinske dejavnosti dodatno zožujejo javne površine ali na avtobusnih postajališčih) ter upočasnjuje in ogroža kolesarje ob križanju z motornim prometom. Potencial kolesarjenja je v veliki meri še neizkoriščen. Kolesarjenje obravnavamo kot rekreacijska dejavnost in manj kot potovalni način. Prenos znanj in dobrih praks načrtovanja ter izvedbe kolesarjem prijazne kolesarske infrastrukture je počasen, neposredne naložbe v kolesarsko infrastrukturo so redke. Kolesarjenje tudi ni v zadostni meri promovirano kot zdrav način opravljanja vsakodnevnih poti.

DOSEŽKI

Kolesarjenje postaja v Mariboru vse pogostejši potovalni način, saj vse več ljudi spoznava njegove prednosti in koristi. Mestna uprava se vse bolj odziva na povečano povpraševanje in pobude meščanov ter v proces načrtovanja intenzivneje vključuje zainteresirane javnosti. Občina v sodelovanju z nevladnimi organizacijami izvaja promocijske akcije za spodbujanje

kolesarjenja in ozaveščanje o njegovem pomenu. 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 podrejammo 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.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Takšen pristop ne omogoča polnega izkoriščanja velikega potenciala 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 MO 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 prometu.

Cilji	Ciljne vrednosti
Zagotovitev pogojev za udobno, varno in privlačno kolesarjenje v mestu	<ul style="list-style-type: none"> - vzpostavitev rekreacijske kolesarske povezave oziroma zelene poteze iz mestnega središča do vznožja Pohorja do 2020 - odpravljanje 3 nevarnih ali črnih točk za kolesarje letno od 2016 - izgradnja oziroma označitev 1 km novih kolesarskih poti letno od 2016 - vzpostavitev prve od kolesarskih poti z zaledjem do 2016, 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - zmanjšanje števila nesreč s poškodovanimi kolesarji za 50 % do leta 2020 glede na povprečje v obdobju 2005-2010
Spremljanje števila in navad kolesarjev	<ul style="list-style-type: none"> - podatkovna baza o obsegu in navadah kolesarjev do 2016, ki bo redno osveževana (na 2 leti)

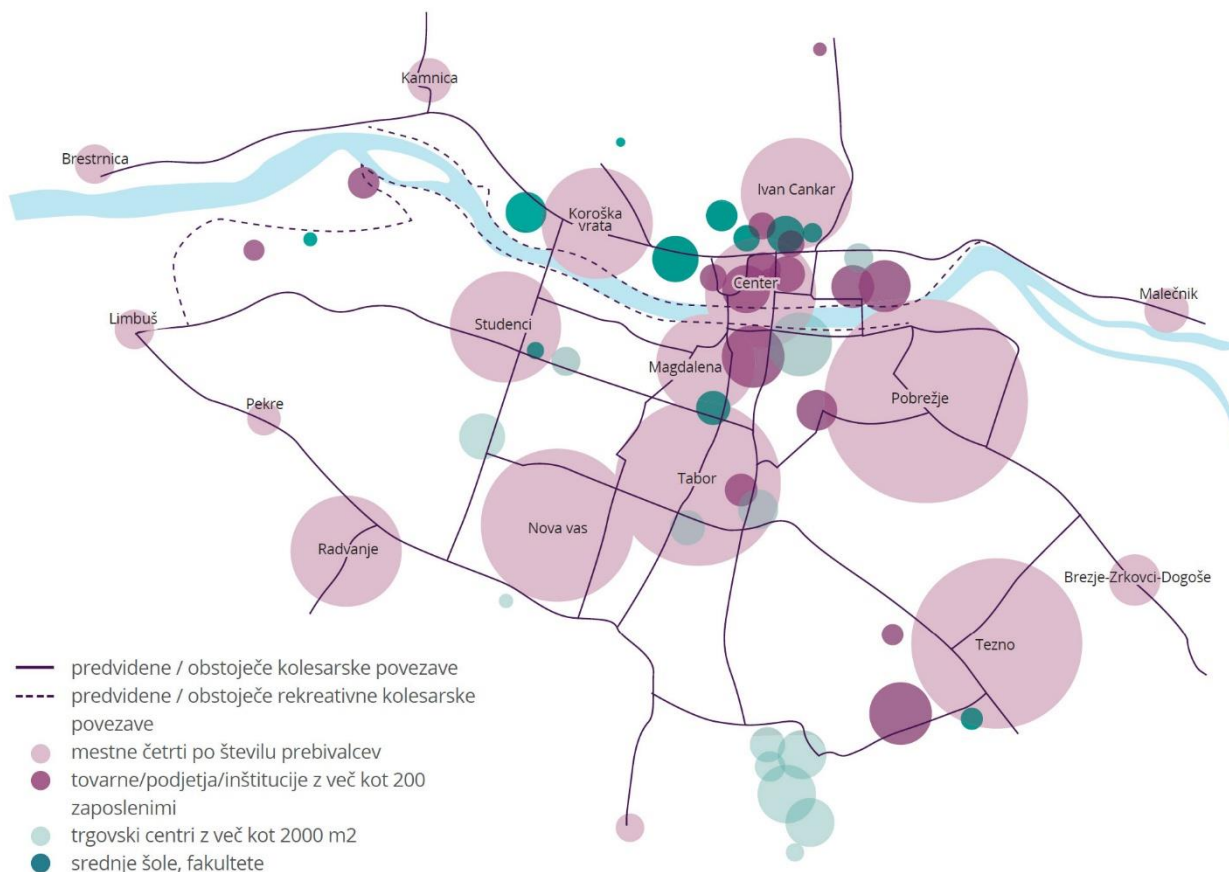
UKREPI ZA URESNIČENJE VIZIJE

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

1. Izgraditev omrežja kolesarskih stez

Omrežje varnih kolesarskih stez bomo vzpostavili do leta 2025 na območju sklenjeno pozidanega območja mesta s povezavami z zaledjem. Omrežje bodo sestavljale kolesarske povezave treh kategorij: primarne, sekundarne, rekreativne. s kolesarskimi stezami ob zbirnih cestah ter z umirjanjem in mešanjem prometa v

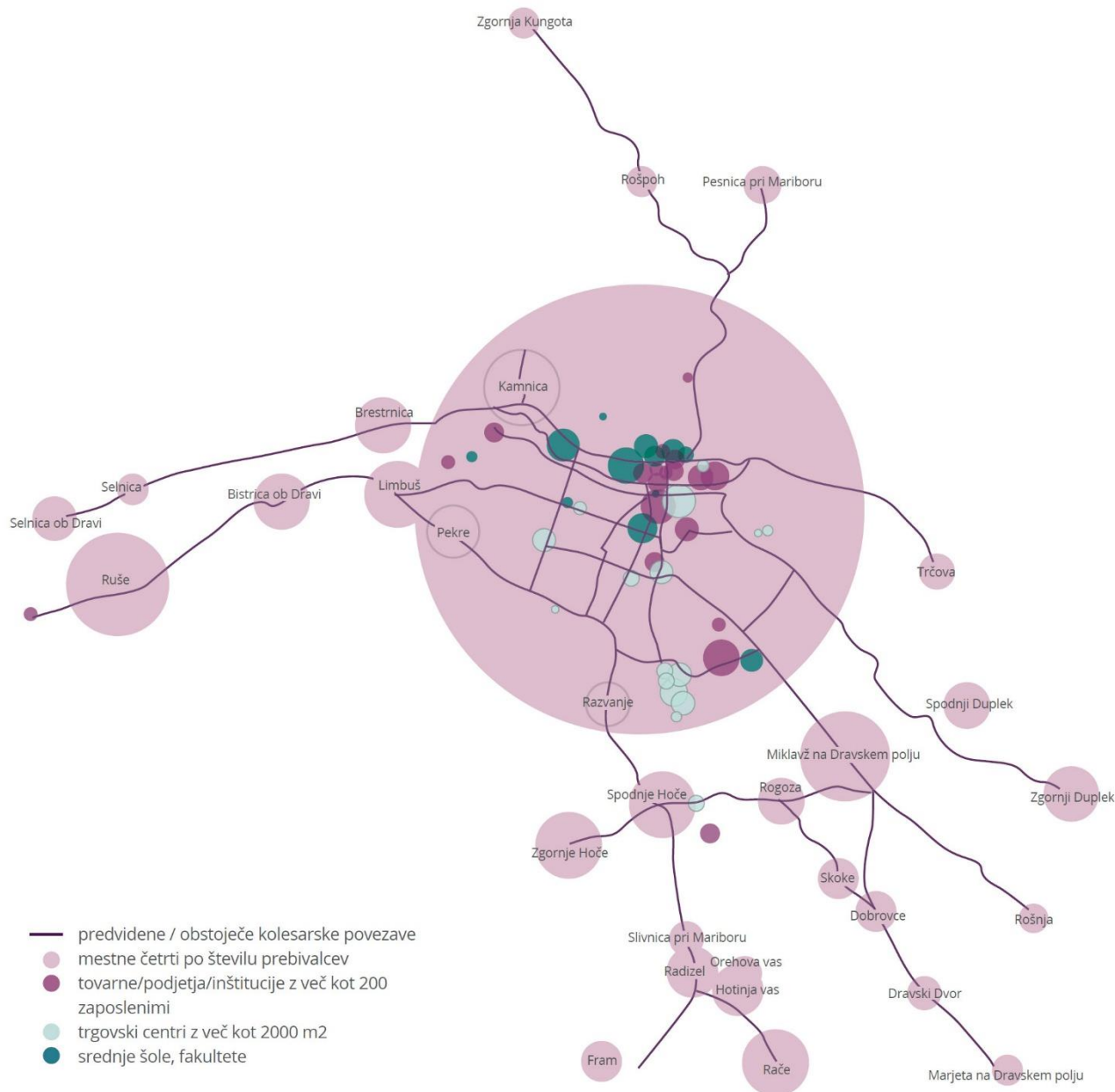
območjih umirjenega prometa. V območjih s prioriteto pešcev bo zagotovljeno izogibanje konfliktnim situacijam med kolesarji in pešci. Primarne povezave bodo hrbtnica omrežja in bodo nudile najvišji nivo uslug za kolesarje, kar pomeni, da bodo imeli kolesarji na teh povezavah hierarhično prednost pred motornim prometom. Sekundarne povezave bodo dopolnjevale primarne povezave in bodo večinoma speljane po prometno manj obremenjenih cestnih odsekih. Rekreatijske povezave bodo služile predvsem navezavi mestnih območij z zelenim zaledjem.



Slika 11 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 Žgornjo Kungoto in Pesnico,
- na jugu s Hočami, Miklavžem in Račami,
- na vzhodu z Duplekom in Malečnikom,
- na zahodu z Brestrnico, Limbušem in Rušami.



Slika 12 Predvidene primarne povezave kolesarskega omrežja v Mariboru in okolicami 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 zmanjšanje števila konfliktnih 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 površin v prostor.

2. Zagotovitev pogojev za varno parkiranje koles

Na območju celotnega mesta bo zagotovljeno varno parkiranje koles, z zaščito pred vremenskimi vplivi, infrastruktura za osnovno popravilo koles ter polnjene električnih koles. Število in kakovost kolesarskih parkirišč bodo zagotavljali tudi parkirni standardi za kolesa v prostorskih aktih. Od leta 2015 do 2021 bomo letno zgradili 200 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 koordinatorskim), 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 prevoznega načina v mestnem prometu (10% proračuna za mobilnost leta 2020). Zagotovili bomo aktivno vključevanje meščanov 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 2015 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 udeleženi 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.

PROMETNA STRATEGIJA OBČINE MARIBOR, avgust 2013, POSODOBITEV: maj 2015

Izvedba

Načrt/študija



TRETJI STEBER: IZKORIŠČEN POTENCIAL KOLESARJENJA

Akcijski načrt za izkoriščen potencial kolesarjenja

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a Občinske smernice za gradnjo kolesarske infrastrukture	že zajeto v ukrepih prvega stebra	1	MOM in zunanji izvajalec	Načrt/študija					
1b Izgraditev omrežja kolesarskih stez	sofinanciranje DRSC 500.000 €,	3	MOM, DRSC in zunanji izvajalec						
1c Kolesarske povezave vseh MČ in KS s centrom mesta Maribor	200.000€ na leto	3	MOM, zunanji						
1d Kolesarska povezava Maribor-Ruše	ob predpostavki sofinanciranja 1.500.000 €	3	MOM, zunanji						
2 Varo parkiranje koles	30.000 € letno	2	MOM in zunanji izvajalec						
2a Uvedba sistema izposoje mestnih koles »Rent-a-Bike«	600.000 € (ob predpostavki sofinanciranja)	3	MOM, zunanji						
3 Upravljanje kolesarjenja v mestu (delovanje mobilnostnega centra)	20.000 € na leto	2	MOM in zunanji izvajalec						
4 Promocijske in izobraževalne aktivnosti	že zajeto v ukrepih prvega stebra	2	MOM in zunanji izvajalec		Načrt/študija				
1a Občinske smernice za gradnjo kolesarske infrastrukture	že zajeto v ukrepih prvega stebra	1	MOM in zunanji izvajalec	Načrt/študija					
1b Izgraditev omrežja kolesarskih stez	sofinanciranje DRSC 500.000 €,	3	MOM, DRSC in zunanji izvajalec	Načrt/študija	Načrt/študija				
1c Kolesarske povezave vseh MČ in KS s centrom mesta Maribor	200.000€ na leto	3	MOM, zunanji						

Predlog akcijskega načrta ob potrditvi pristojnega organa občine služi kot okvir, smernice oz. priporočila za izvajanje ukrepov na področju urejanja prometa Mestne občine Maribor



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 potovanja, 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, prioriteten 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.

Dobro 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 javnega avtobusnega potniškega pometa v Mariboru je upadalo vse od konca 80. let prejšnjega stoletja do leta 2012. Temeljni razlogi upada uporabe javnega potniškega prevoza so dolgoletna in vztrajna rast motorizacije v mestu, proces suburbanizacije v zaledje Maribora in zanemarjanje tega prevoznega načina v načrtovanju in upravljanju mestnega prometnega sistema.

Sistem mestnega JPP je težko razumljiv, ima slabo javno podobo in je zaradi tega nepriljubljen 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 prestopne točke 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 povzroča nezanesljivost voznih časov. Take hitrosti so nekonkurenčne avtomobilom. Tudi tarifna politika za redne uporabnike ni dovolj stimulatívna.

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.

Le stabilno sofinanciranje dejavnosti JPP omogoča, da se redni uporabniki pričnejo vračati.

DOSEŽKI

Operater mestnih avtobusov 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, medtem, ko je povprečna rast potnikov v letih 2013 in 2014 znašala 1,1 %. Leta 2014 smo na 48 % dvignili tudi delež mesečnih vozovnic. Vzpostavili smo tudi krajše odseke rumenih pasov za javni potniški prevoz. Vzpostavili smo prikazovalnike prihodov avtobusov na glavnih postajališčih. 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 osebne avtomobila.

Od leta 2013 periodično opremljamo postajališča s prikazovalniki aktualnih prihodov avtobusov.

OMEJITVE SEDANJEGA PRISTOPA

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 MO MARIBOR NA PODROČJU JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

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 IN CILJNE VREDNOSTI

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečanje uporabe javnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> - povečanje deleža uporabe JPP za potovanja na delo JPP iz 12% (2002) na 20% (2025) - 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 javnega prometa v mestu	<ul style="list-style-type: none"> - okrepitev glavnih koridorjev in povečanje kakovosti storitve glede hitrosti in frekvenc, četrtna mestnih linij z vsaj 7 minutno frekvenco do 2018 - povečanje kakovosti storitve glede točnosti, zmanjšanje zamud za 20% do 2019 glede na 2015 - 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) do 2018
Izboljšanje integracije med različnimi sredstvi javnega potniškega prometa ter ostalimi prometnimi načini	<ul style="list-style-type: none"> - 100 % delež ponudnikov JPP ki delujejo v MOM in so vključeni v enotno vozovnico do 2018 - Vzpostavitev vsaj dveh P+R do 2018; - 10% vozovnic, ki prihaja iz zaledja mesta, ki 2015 parkira v mestnem središču uporabi P+R do 2018
Izboljšanje dostopnosti javnega potniškega prometa za osebe z zmanjšano mobilnostjo	<ul style="list-style-type: none"> - 80 % delež nizkopodnih vozil do leta 2018 - delež postajališč prilagojenih slepim in slabovidnim, opremljenih z oznakami v tujih jezikih, 100% do 2020
Izboljšanje podobe javnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> - 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 čas izven konic. 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

Pospeseno prenavo 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. 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. Opreмили 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 ali sistemi za obveščanje.

7. Vzpostavitev javnega prometa po sistemu prevozov na klic

Območja z nižjo gostoto poselitve v zaledju bomo opreмили 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« osebni 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.



ČETRTI STEBER: PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PREVOZ

Akcijski načrt za privlačen javni potniški prevoz

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0 Izvajanje nivoja ponudbe mestnega JPP danes; zagotoviti stabilnost financiranja	Ohrani proračunska sredstva iz 2014	2	MOM in Marprom						
1 a) Revizija načrta razvoja JPP (vključno z integracijo šolskih, »prevozov na poziv« in občinskih taksijev v sistem rednega javnega prevoza potnikov)	30.000 €	1	Marprom, MOM, za JPP pristojno ministrstvo in zunanji						
1 b) (Med)občinski upravljalec z JPP na nivoju mesta in regije	30.000 € letno	3	MOM in pristojna agencija za regionalni razvoj, Ministrstvo za infrastrukturo s subvencijami						
2 Povečanje obsega izvajanja ponudbe mestnega JPP za 10% (ali dodatnih 250.000 km letno)	250.000 € letno	2	MOM in Marprom						
3 Cenovna politika, uvajanje ugodnih abonentskih vozovnic in subvencioniranje vozovnic – integrirana vozovnica.	50.000 € letno (izpad prihodka)	2	MOM (iskati vire iz socialnih, okoljskih ... programov)						
4 a) Povečanje flote mestnih avtobusov; 20 novih avtobusov do 2019 (250.000 €/bus) 4 b) Zamenjava 20 dotrajanih avtobusov do 2018	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto 5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto (ob predpostavki sofinanciranja)	4	MOM						
5 Ukrepi zagotavljanja prednosti avtobusom (križišča, rumeni pasovi, spremembe prometnih režimov...) – študija oziroma priprava navodil načrtovalcem in projektantom.	90.000 €	4	MOM in DRSC						
6 a) Prenova avtobusnih postajališč (vsaj 4 na leto)	5.000 - 10.000 € / postajališče	2	MOM (DRSC, AŽP, kandidirati na evropska sredstva)						
6 b) Oprema avtobusnih postajališč s sistemom RTPI ali sistemi za obveščanje	400.000 € za vzpostavitev (nato 20.000 € letno za vzdrževanje) (ob predpostavki sofinanciranja)	2	MOM in zunanji izvajalec						
7 Javni prevoz po sistemu na klic	20.000 € za študijo, pravne podlage in načrt vpeljave 20.000 € letno za izvajanje.	4	MOM in zunanji izvajalec Marprom						
8 a) P + R (vsaj 2 do 2018); stroški projekta in ureditve P&R	200.000 € / P + R	2	MOM in zunanji						
8 b) Aktivno sodelovanje pri vzpostavljanju enotne državne vozovnice, predvsem pri prestopanjih z železnic na lokalne avtobuse, »prevoze na poziv« ali taksi prevoze - integrirana vozovnica	20.000 € letno (izpad prihodka)	2	MOM in prevozniki (Agencija za JPP)						
8 c) Sofinanciranje medmestnih linij za zagotavljanje boljše globalne dostopnosti Maribora, vključno z navezavo na letališče.	50.000 € letno (pokrivanje stroškov podaljšanja linije samo v območju MOM)	2	MOM (občine v regiji in prevozniki (Agencija za JPP) tudi turistično gospodarstvo.						
9a) Izboljšanje splošne podobe javnega prometa	20.000 € letno	1	Marprom, MOM, AJPP in zunanji						



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 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.

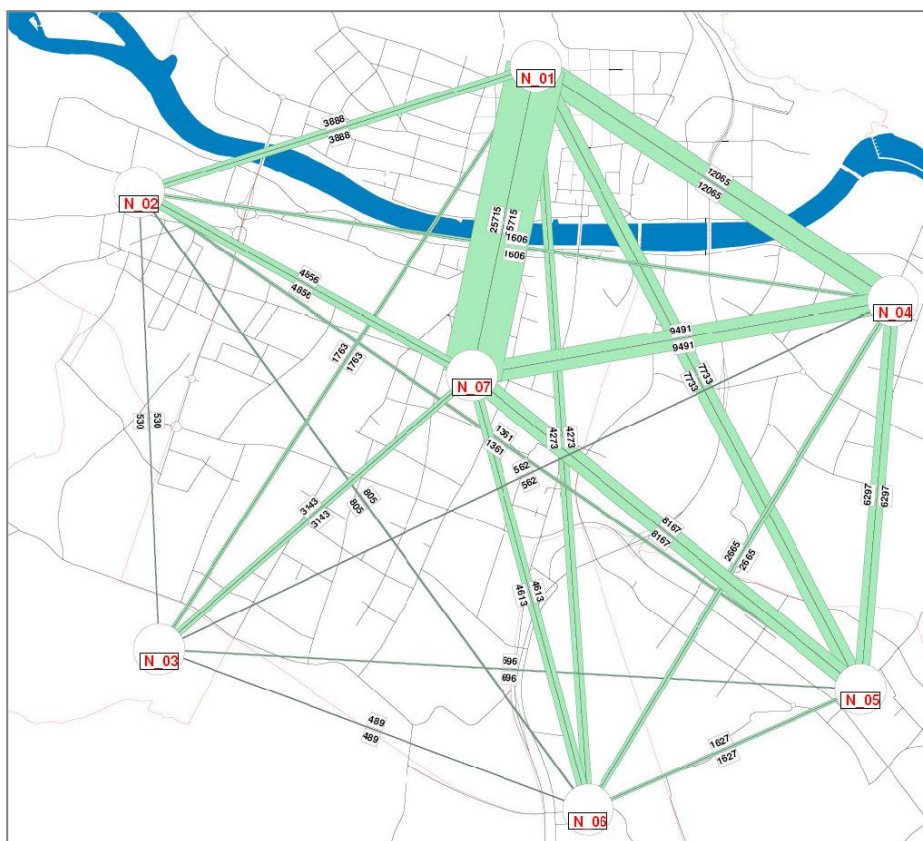
IZZIVI

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 povzročata – 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 življenje ogrožajo tudi prometne nesreče, katerih število je še zmeraj visoko.

Gost promet, ki nima izvora in cilja v stanovanjskih in centralnih območjih, poslabšuje kakovost bivanja teh mestnih delov in zmanjšuje njihovo privlačnost za hojo in kolesarjenje. Težave pogloblja prometna nedisciplinarnost 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.



Slika 13 Težnje notranjega prometa za 2006 (posplošen prikaz teženj med mestnimi četrtmi [osebe]).(Vir: CPI d.o.o., 2006)

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 dnevnik 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 tovarnega 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 pogloblja. 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 nepriljubljenost 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 preiščeno zagotavljati parkiranje za novogradnje. Zmanjšalo bo motorizirane vožnje skozi mesto s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi občutljive mestne dele in umirilo motorni promet v mestu, še posebej v območjih brez tranzitnih prometnic.

CILJI IN CILJNE VREDNOSTI

Cilji	Ciljne vrednosti
Povečanje prometne varnosti	<ul style="list-style-type: none"> - znižanje povprečnih hitrosti avtomobilov znotraj območij umirjanja prometa za 25% do 2020 glede na 2015, - zmanjšanje števila kršitev glede omejitve hitrosti v območjih umirjanja prometa za 25% do 2020 glede na 2015, - 25% zmanjšanje števila poškodovanih v nesrečah – povprečje 2019-2021 v primerjavi z 2009-2011 - doseganje Vizije 0 mrtvih v prometnih nesrečah do leta 2020
Izboljšanje parkirnih razmer v mestu	<ul style="list-style-type: none"> - 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	<ul style="list-style-type: none"> - zmanjšan delež mestnih poti na delo z avtomobili (na 44% do 2020 iz 62% leta 2002, - zmanjšanje števila avtomobilov na prebivalca za 10% 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	<ul style="list-style-type: none"> - vzpostavitev osnovne mreže polnilnic za električna vozila do 2018 - 20% delež vozil na alternativni pogon do 2020
Zmanjševanje negativnih učinkov tovornega prometa	<ul style="list-style-type: none"> - 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 strategija MO Maribor predvideva na področju racionalne rabe motoriziranega prometa pet sklopov ukrepov:

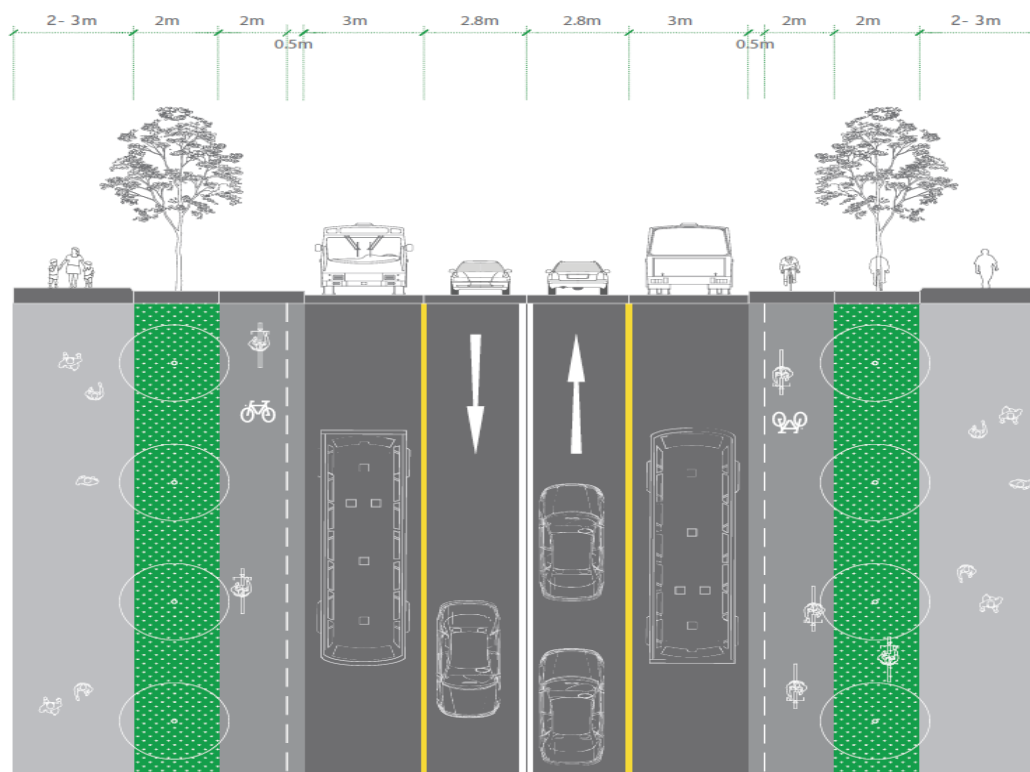
1. Umirjanje motoriziranega prometa

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. Uvajali bomo načela skupne rabe. 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.

VARIANTA C: DVA VOZNA PASOVA ZA AVTO IN DVA RUMENA PASOVA



Slika 14 Navodila za projektiranje; Vir: Prometna politika MOL, 2012

2. Celovito urejanje parkiranja

Maribor bo do leta 2017 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 odvrčale celodnevno parkiranje in promet ob konicah ter bodo spodbujale kratkotrajne nakupe in opravke izven konic. Do 2018 bomo vzpostavili vsaj dve lokaciji P+R. Po letu 2015 ne bomo več povečevali zmogljivosti parkirišč v mestnem središču, nova parkirna mesta v objektih bodo nadomestila obstoječa 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 parkirninami in kaznimi, bomo od leta 2015 uporabili neposredno za financiranje izboljšav alternativnega avtomobilskega prometa. 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 je pretok avtobusov preveč oviran. 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. car sharing). V prvem koraku bo sistem na voljo v območjih z največjimi parkirnimi obremenitvami, kasneje bo postopoma rasel do končne pokritosti celotnega mesta. Uporabo bo spodbudila njegova celovita promocija, zagotavljanje najbolj dostopnih parkirnih mest s strani mesta, kritična masa pa bo zagotovljena z vključitvijo mestne administracije in javnih podjetij v njegovo uporabo takoj po vzpostavitvi. Skupno rabo avtomobilov (angl. car pooling) 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 bodo 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 časa

zadrževanja za čista vozila in zagotavljanje prednostnih parkirnih površin (dostavnih mest). Ustrezna infrastruktura bo oskrbovala dostavna vozila z alternativnimi viri energije. Zbirna mesta v neposrednem stiku območij za pešce s cestami bodo od leta 2015 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 2016 zagotovili mrežo dostavnih mest za kratkotrajno parkiranje.

PETI STEBER: OPTIMIZACIJA CESTNEGA PROMETA

Akcijski načrt za racionalnejši cestni promet

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1a Uvajanje območje umirjanja prometa (30km/h) in skupne rabe (20km/h) – mestno središče	10.000 € na leto	4	MOM						
1b Uvajanje območje umirjenega prometa (30km/h) – ostali predeli mesta	10.000 € na leto	4	MOM						
1c Rekonstrukcije križišč s poudarkom na umirjanju prometa (v mestnem središču in stanovanjskih četrtih)	100.000 € 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	15.000 €	1	MOM in zunanji						
1f Prevetritev & investicije v semaforški sistem, vključno s sistemom nadzora hitrosti (!)	200.000 € letno	4	MOM (JZP)						
1e Prevetritev & investicije v odpravljanje ozkih grl na cestnem omrežju	študija 20.000 €	4	DRSC, MOM						
2a Celovito urejanje parkiranja - korekcija oziroma nova študija/načrt	študija 20.000 €	1	MOM in zunanji						
2b Izvajanje parkirne politike (širjenje + nadzor + dvig cen)	(+/- 0 €) vsaj 30.000 EUR	3	MOM in medobčinsko redarstvo						
2c Vzpostavitev interaktivnega sistema upravljanja s parkirišči	ob predpostavki sofinanciranja 500.000 €	3	MOM, zunanji						
3 Spodbude za okolju prijazna vozila (npr. električna, CNG)	?	4	državna raven (?)						
4 Optimizirano lastništvo avtomobila (car-sharing)	?	4	državna raven (?)						
5 Racionalizacija tovornega prometa v mestu - študija in ukrepi restrikcij	20.000 EUR	2	MOM						

Predlog akcijskega načrta ob potrditvi pristojnega organa občine služi kot okvir, smernice oz. priporočila za izvajanje ukrepov na področju urejanja prometa Mestne občine Maribor

VIRI

Osnovni viri:

- [1] Strokovne podlage za: Celostno prometno strategijo, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, maj 2015
- [2] TRAMOB – izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici, poročilo, avgust 2013
- [3] Celostna prometna strategija, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, Predlog avgust 2013
- [4] Prometna politika MOL – Navodila 1. Del, MOL, 2012
- [5] Prometna politika MOL – Navodila 2. Del, MOL, 2013
- [6] Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

AVTORJI (po abecednem vrstnem redu)

Mojca Balant
Mitja Klemenčič
Mateja Kukovec
Marjan Lep
Beno Mesarec
Luka Mladenovič
Aljaž Plevnik
Josip Rotar

Celostna prometna strategija mesta Maribor je nastala v okviru projekta »TRAMOB – izdelava načrta trajnostne mobilnosti v mestu in okolici«. Projekt sofinancirata Evropski sklad za regionalni razvoj in Mestna občina Maribor.

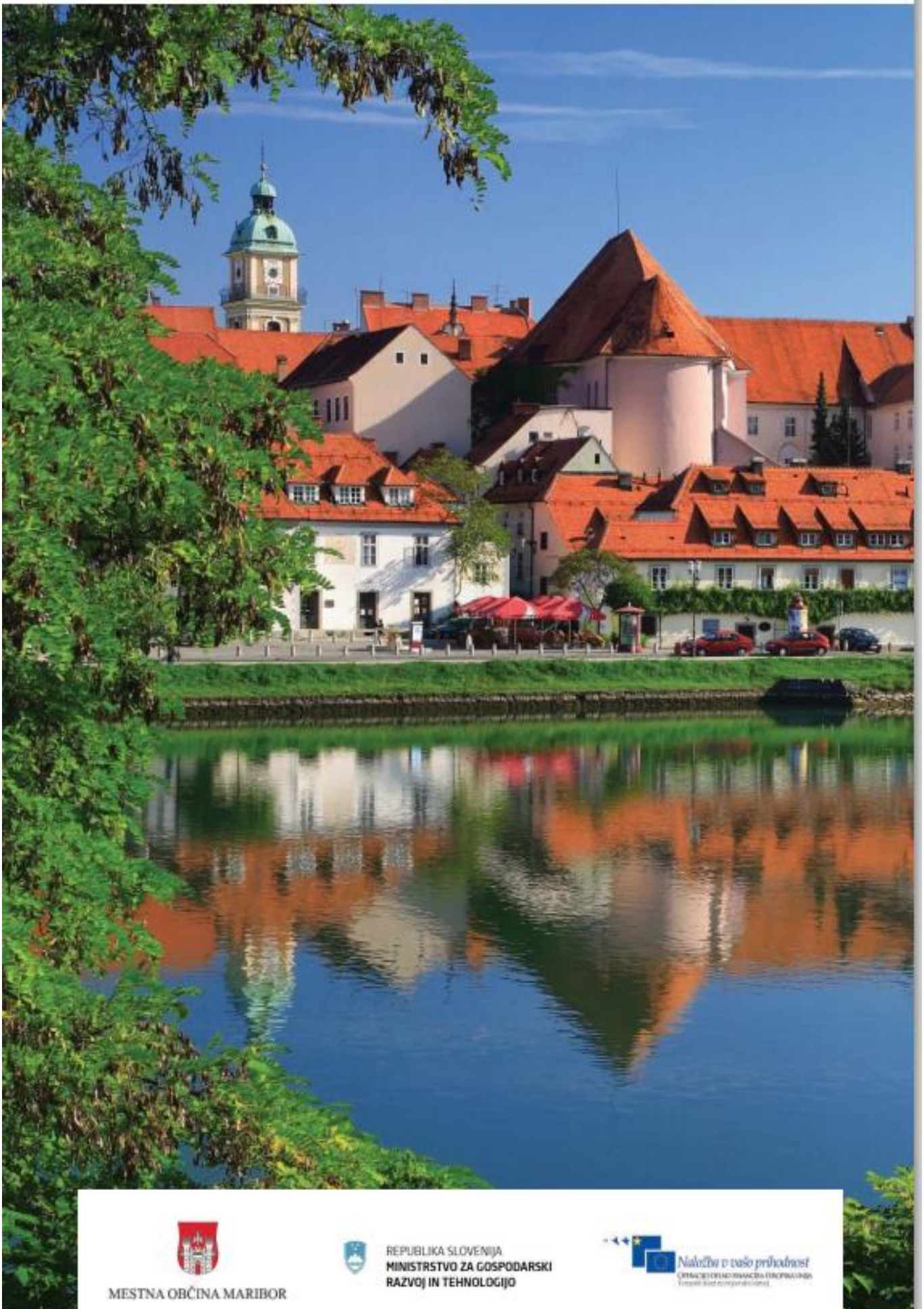
FOTOGRAFIJE

Aleš Fevzer, www.maribor-pohorje.si (41)
Tadej Regent, Delo (53)
Gregor Salobir (15, 21, 23, 25, 27, 47)
Harry Schiffer, Eltis (10, 11, 14)
Matej Vranič, www.maribor-pohorje.si (naslovnica)
Navdih.net, www.maribor-pohorje.si (4,7)
www.flickr.net (20)

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

Branko Jurič

Celostna prometna strategija mesta Maribor, maj 2015



MESTNA OBČINA MARIBOR



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



Naložbe v tvojo prihodnost
Investicije v tvojo prihodnost
Investing in your future