



Celostna prometna strategija mesta Maribor

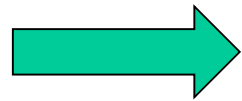
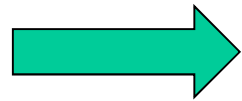
Beno Mesarec

Okrogla miza
„Načrtovanje trajnostne urbane mobilnosti“

Maribor, februar 2017

Kaj je trajnostno načrtovanje prometa?

KLJUČNE ZNAČILNOSTI CELOSTNEGA NAČRTOVANJA PROMETA



Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Pričakovani učinki za občine:

S pripravo in uresničenjem Celostne prometne strategije lahko vaša občina pričakuje učinke, kot so:

- Manjši zasebni izdatki za prevoz – ljudje v občinah s Strategijo potrošijo manj denarja za potovanja do določenega cilja.
- Manj izgubljenega časa zaradi prometa – občine s Strategijo imajo manj prometnih zastojev.
- Dvig kazalcev zdravja – zaradi zmanjšanja onesnaženosti zraka in večjih možnosti za aktivno potovanje so prebivalci bolj zdravi.
- Večja dostopnost za vse prebivalce, vključno s starejšimi in mlajšimi ljudmi ter tistimi s funkcionalnimi težavami.
- Učinkovitejše izpolnjevanje zakonskih obveznosti in reševanje težav z onesnaževanjem zraka.
- Boljši dostop do sredstev Evropske unije.
- Smotrnejša poraba občinskega proračuna – boljše upravljanje prometnega sistema pomeni znižanje stroškov vzdrževanja in razvoja infrastrukture.

Kaj je kakovost življenja v mestu?

Ekonomija:

- dobra globalna dostopnost
- "liveability"

Sociala:

- možnost potovanja brez avtomobila
- opustitev drugega avtomobila v družinah

Okolje, zdravje:

- emisije hrupa in delcev...
- prometna varnost

Ohranjanje neobnovljivega:

- življenje in zdravje ($\Rightarrow$ nižati hitrosti)
- fosilna goriva ($\Rightarrow$ približati cilje, menjati pogonske agregate)
- zemlja (prst) ($\Rightarrow$ čim manj asfaltirati)

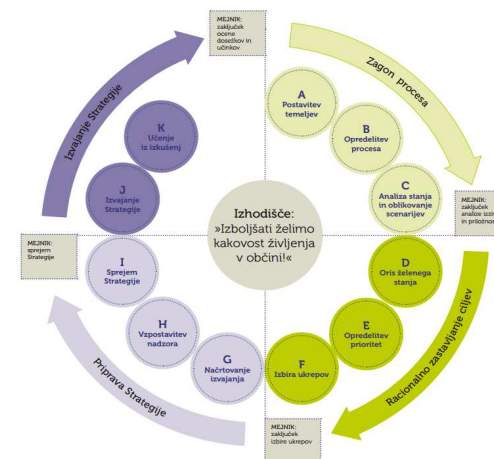
Bivati sonaravno:

- (? pozimi ne soliti cest...)



Izzivi pri pripravi CPS

Izzivi in dileme **procesne** narave:



Faza:	Ali / Ali?	
Zagon procesa	Slediti formalnim korakom; dokumenti različnih mest slični	Odpreti prave dileme; »spopad« vrednostnih sistemov
Zastavljanje ciljev	Spisek želja; všečni cilji	Pokazati na konflikte in posledično hierarhije
Sprejemanje	Hitro sprejetje vsečnega dokumenta	Pogajanja in kompromisi; (pre)glasovanja
Izvajanje	Uporaba »po potrebi«	Zavezujoč dokument; zrcalna slika proračunskih postavk

Opis želenega stanja

Kako lahko ureditev prometa in mobilnosti pomaga, da bodo ljudje imeli delo, da starejši/ranljivi ne bodo izključeni in da ne bomo trajno uničili/uničevali zdravja/okolja?

ekonomija + sociala + okolje

Za vse hkrati (kot “spisek želja”):

- **ni** (lokalnega javnega) **denarja**
- **ni prostora**; sploh, če prevladuje egoistični/teritorialni princip
- je prostor, če smo sposobni skupne rabe!

Integralni dokument **“Celostna prometna strategija”**:

- **konflikti**
- **hierarhija problemov in prioritete**
- **glasna manjšina : tiha večina**

Izzivi pri pripravi CPS



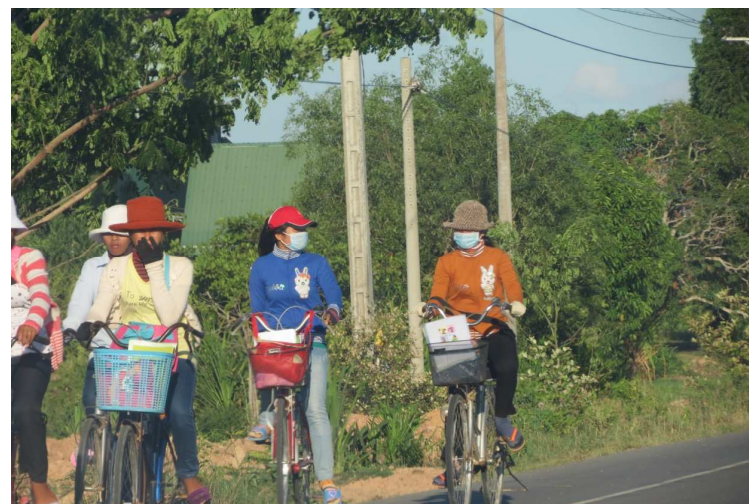
Kdo se komu umika?



Spoštovanje prometnih predpisov?



Kam s kolesarji?



Škodljivost emisij?

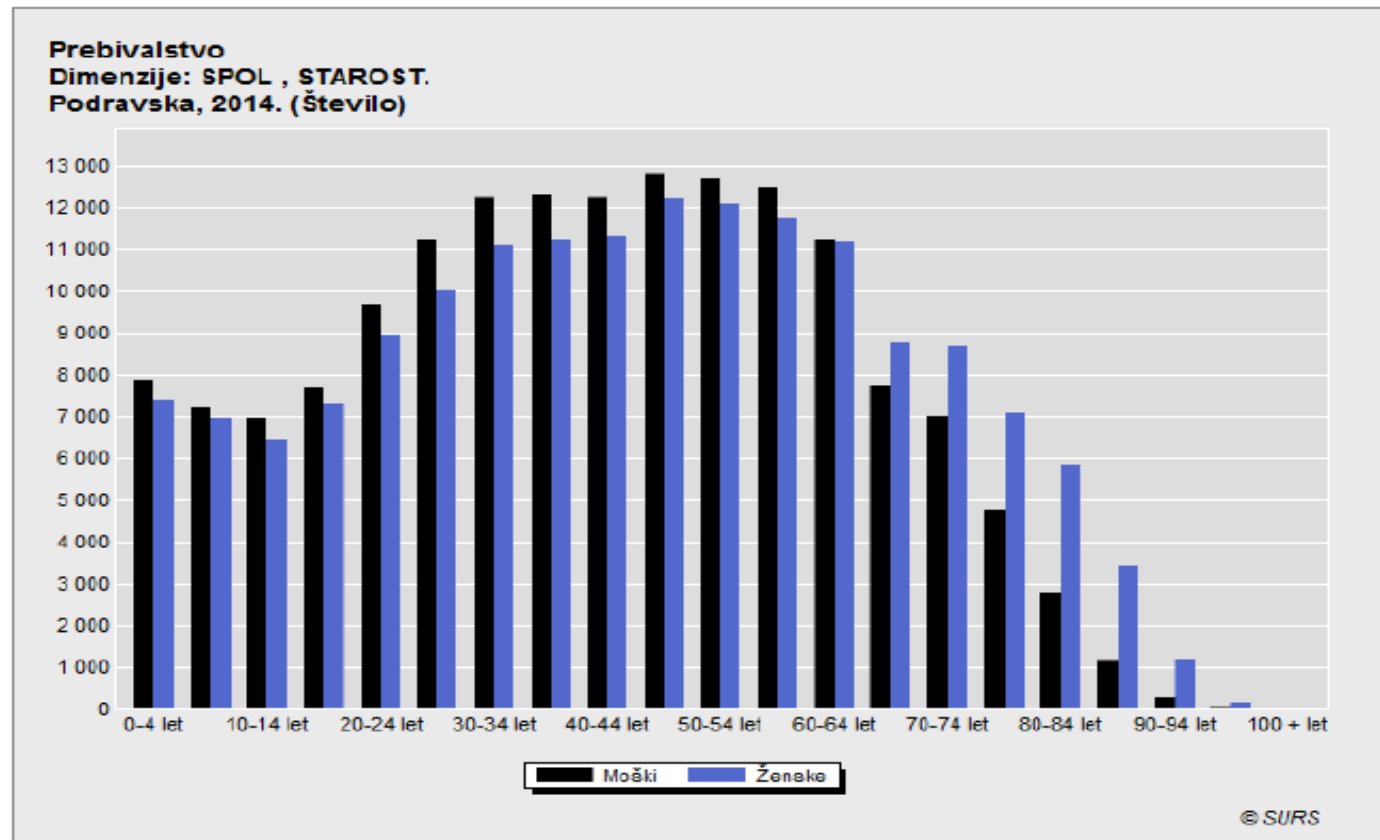
CPS Maribor 2012 – 2015

- Prvi del: 2012-2014
 - Tramob – seznanitev mestnega sveta
 - zatišje

- Drugi del: 2015
 - dodan del o infrastrukturi in opredelitev načrtovanih in nedokončanih delov prometne mreže
 - faza sprejemanje dokumenta v mestnem svetu
 - seznanitev javnosti, da to ni dodatek k “pravi – infrastrukturni” prometni strategiji ampak edini dokument o prometu in mobilnosti v mestu

Izstopajoč družbeni izziv v Mariboru

- usihajoča ekonomska aktivnost mesta (nihče(!) ni okrivil prometne izoliranosti)
- staranje prebivalstva



Slika 3 Demografska slika Podravja. Vir: SURS 2014

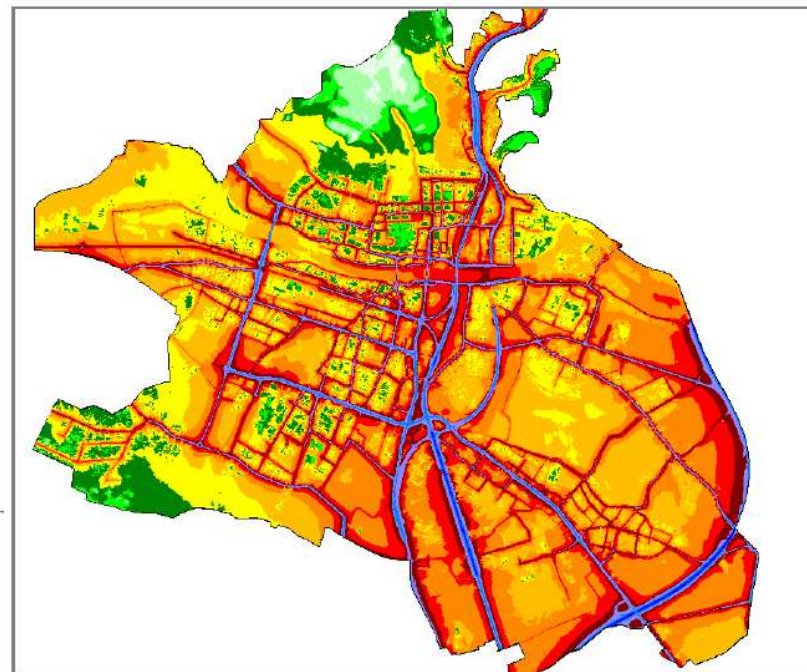
Vrstni red izzivov kot so ga izoblikovali udeleženci delavnic v okviru projekta TRAMOB	
1	Vzdrževanje in revitalizacija prometne infrastrukture
2	Slaba ponudba javnega potniškega prometa
3	Prenizka ozaveščenost in pripravljenost spoštovati cestno prometne predpise
4	Nedorečena prometna mreža
5	Socialna izključenost starajočega se prebivalstva
6	Gospodinjstva nimajo resne alternative osebnemu avtomobilu
7	Dnevni migranti v mesto nimajo resne alternative osebnemu 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

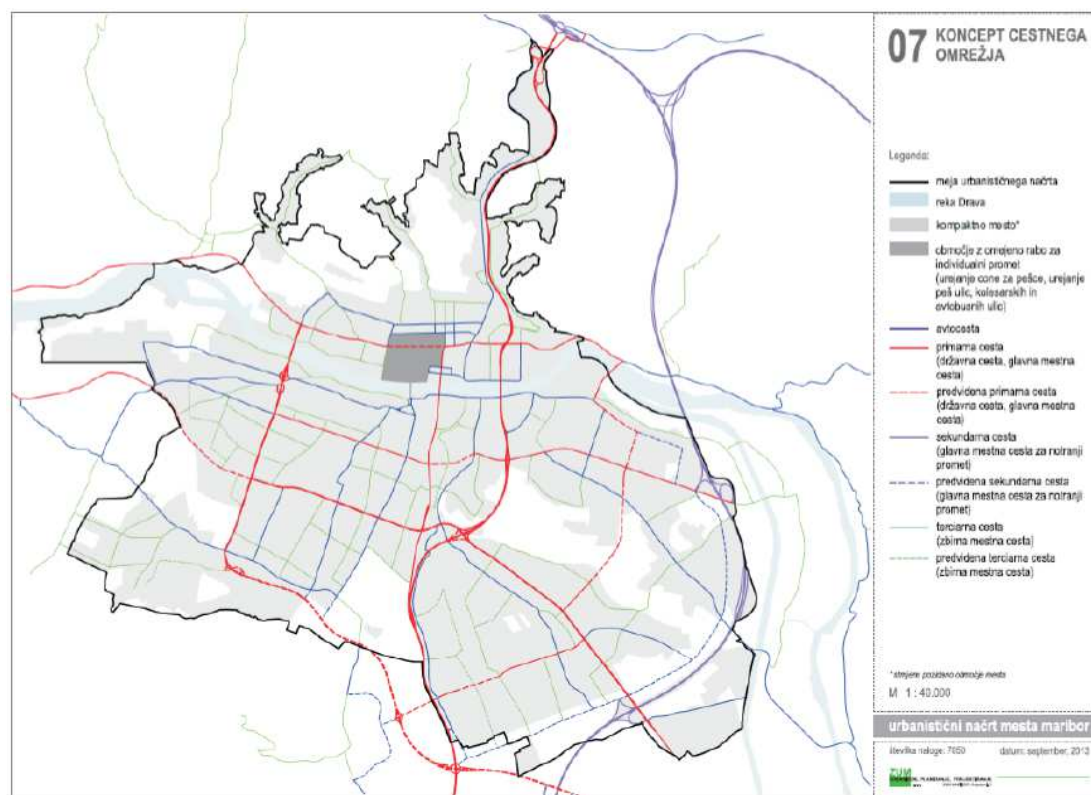


Analiza stanja

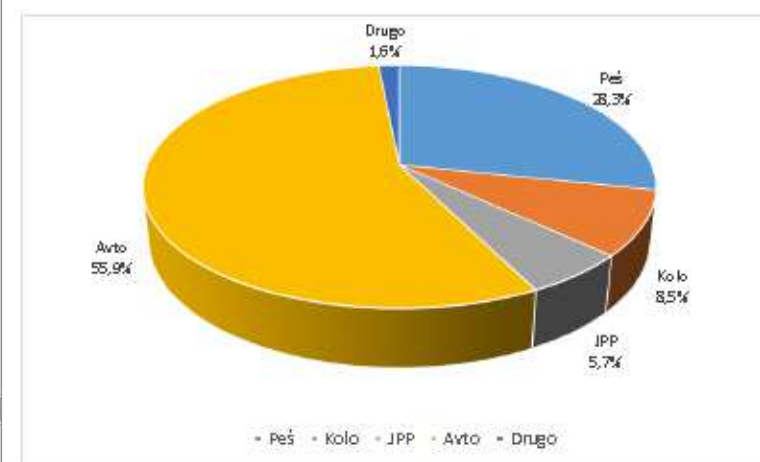
Ali prevrednotiti/opustiti izgradnjo načrtovanih obvoznic?



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



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



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 ravni hrupa.

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

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

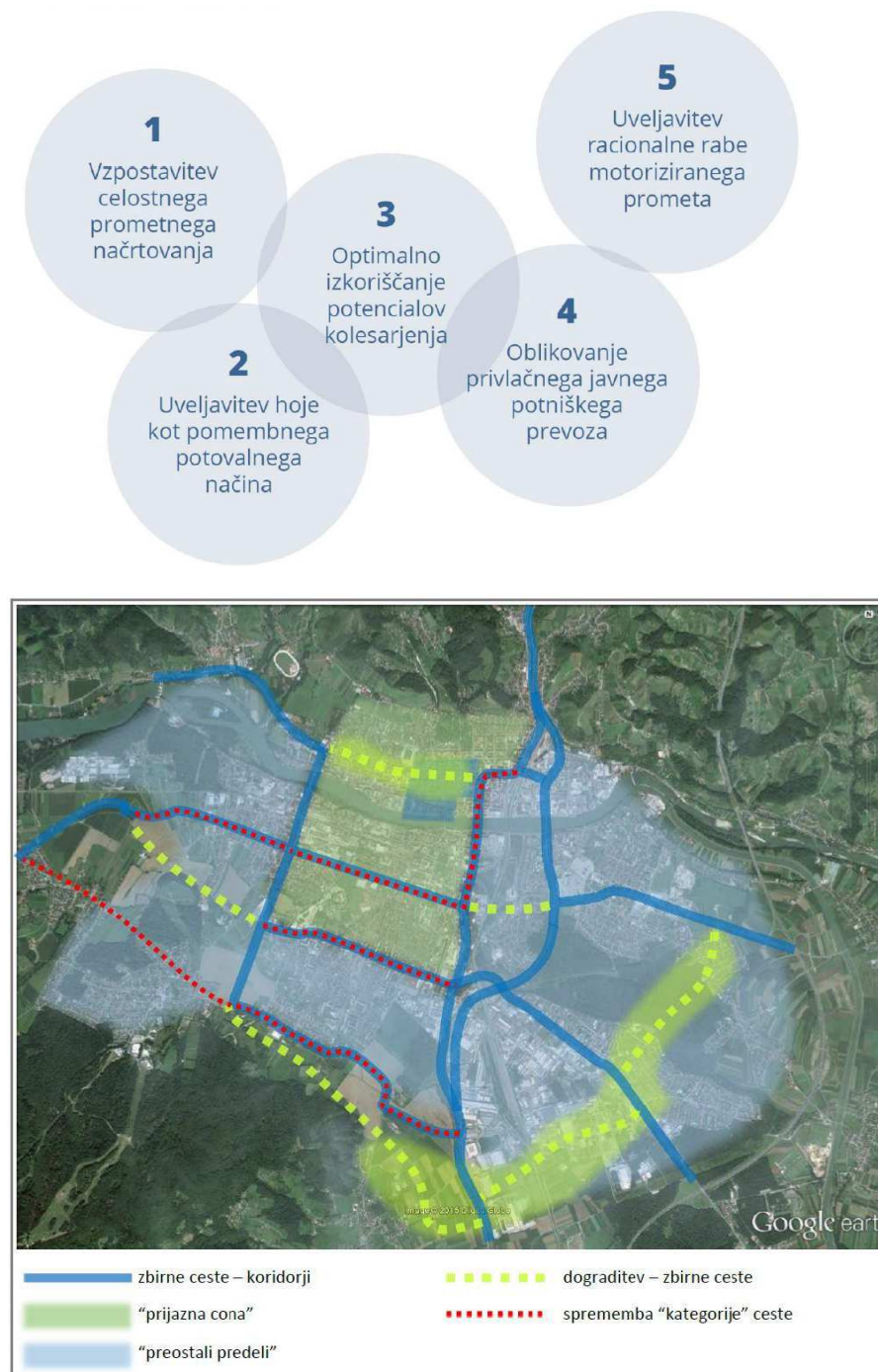
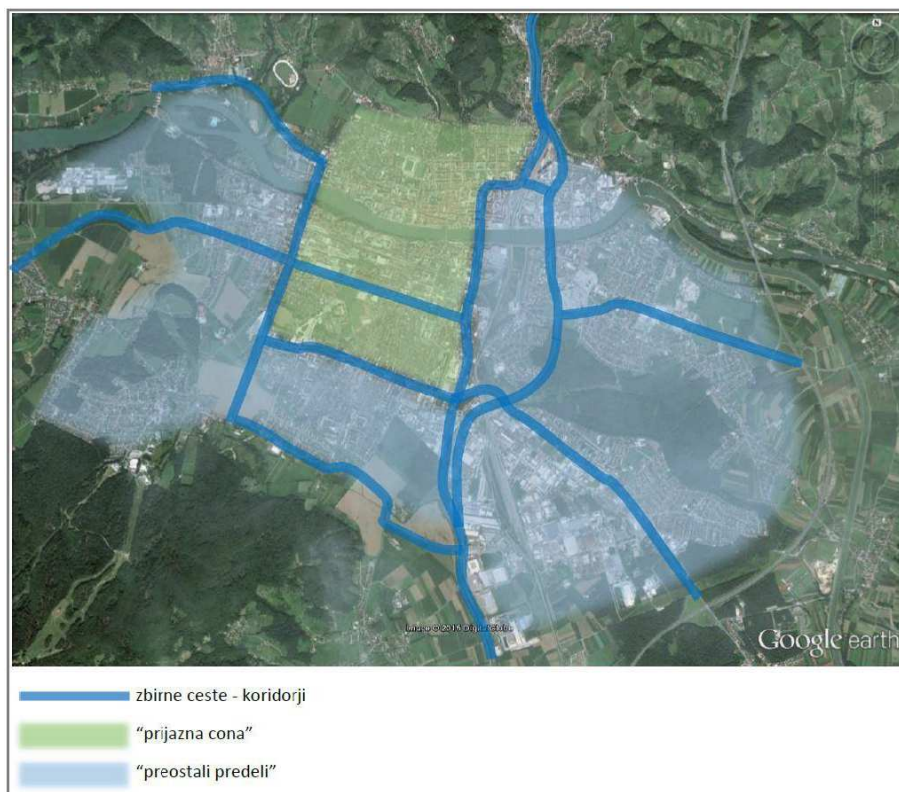
- bo do leta 2020 50 % nevoznikov potovalo bolje
- bodo gospodinjstva do leta 2020 zmanjšala stroške osebne mobilnosti za 20 %
- se bo do leta 2020 zmanjšalo število avtomobilov za 20 %

Do leta 2025 uravnovesiti načine potovanja prebivalcev.

Ukrepi po petih stebrih

Steber planiranje

“Jasna opredelitev kje se kdo komu umika”



Akcijski načrt po stebrih ...

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)	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto	4	MOM						
4 b Zamenjava 20 dotrajanih avtobusov do 2018	5,0 mio € (investicija) oz. 0,5 mio € amortizacija / leto								

Preskus načel CPS – Koroška cesta

- Čeprav je projekt povzročal več kritik kot pohval je potrdil naslednje:
 - pomembnost komuniciranja z javnostjo (še posebej pri ukrepih restrikcij za osebni motoriziran promet)
 - brez resnega nadzora in sankcij vozniki prepovedi ne upoštevajo
 - izoliran ukrep restrikcije povzroči negodovanje
 - občutena izguba udobja voznikov je večja od izmerjene



Preskus načel CPS – Koroška cesta

- Potrdil je pogosto zanemarjeno prometno tehnično zakonitost:
 - prometni tokovi se po motnji v omrežju najprej prerazporedijo
 - nato se (po nekaj tednih) ponovno uravnotežijo
 - pojavi se zmanjšanje povpraševanja
 - ob trajni motnji se pojavijo trajne spremembe potovalnih navad



	<i>Pred ukrepi</i>	<i>Zadnji teden ukrepov</i>	<i>Razlika</i>
<i>Koroška cesta</i>	19.000	3.900	-15.000
<i>Lent</i>	5.100	9.800	+4.700
<i>Krekova</i>	9.700	11.700	+2.000
<i>Maistrova</i>	8.300	10.500	+2.200
<i>Gregorčičeva</i>	1.600	1.700	+100
<i>Koroški most</i>	27.600	30.200	+2.600
<i>»Evaporacija«</i>			-3.200

Koroška cesta prej, potem in zdaj



Izkušnje in izgubljene priložnosti

- okoliščine drugačne kot v okoljih kjer so smernice nastajale
- v Mariboru ni bilo dokončane primarne cestno prometne mreže
- v Mariboru ni bilo rasti ne prebivalstva, ne motorizacije, ne ekonomske aktivnosti
- Mariborčani niso imeli praktične izkušnje, da se s širitvijo kapacitete cestnega omrežja problemi zastojev in prekomernih okoljskih obremenitev samo prestavijo na drugo lokacijo, celo nasprotno
- prvi pogoj, da se izdelava CPS sploh začne je “zavezanost načelom trajnostne mobilnosti”... Te zavezanosti nismo izmerili – oziroma le-ta ni zadostna
- verjeli smo, da je CPS družbosloven dokument: prevladujoči del javnosti (tudi gradbeniške stroke) je temu nasprotoval in razumel dokument kot šibek in strokovno neresen. Prišlo je do spopada strok in ne vsebin!
- pokazalo se je, da klasični prometni modeli niso primerni za pripravo CPS, saj delujejo na t.i. fiksnih potovalnih matrikah ter ugotavljajo prerazporeditev cestno prometnih tokov (ne pa potovalnih navad)

Sklep – priporočilo

Priprava CPS-a ne sme zapeljati v nobeno od dveh skrajnosti:

- pretiravanje z okoljskimi zahtevami
- obnovitev starih načel “pretočnosti”



Hvala za pozornost

Kontakt:

beno.mesarec@um.si