

Študijski obisk članov mrež CIVINET Slovenija-Hrvaška-Jugovzhodna Evropa in CIVINET Madžarska in v Gradcu

Zaradi svojih številnih dosežkov in v zadnjem času izvedenih novih velikih projektov na področju trajnostne mobilnosti ter relativne bližine je bilo mesto Gradec izbrano kot kraj letošnjega študijskega obiska 20 članov mreže *CIVINET Slovenija-Hrvaška-Jugovzhodna Evropa* in 20 članov mreže *CIVINET Madžarska*. Zanimiv obisk je odlično organizirala neprofitna raziskovalna organizacija na področju mobilnosti *FMG AMOR*, ki ima sedež v mestu in ki opravlja tudi naloge tehničnega sekretariata mreže *CIVINET nemškega govornega področja*.

29 februarja 2016 je ing. Gerhard Ablasser z *Oddelka za evropske projekte in mednarodno sodelovanje Direkcije za izgradnjo mesta Gradec* v zgodnjih popoldanskih urah v prostorih *FMG AMOR* udeležencem študijskega obiska predstavil razvoj prometa ter prometnega planiranja v mestu, ki gre z roko v roki z načrtovanjem novih poslovnih in stanovanjskih sosesk in ima za cilj zagotoviti dobre prometne povezave tudi z javnim potniškim prometom in kolesom. Ob tem je predstavil tudi siceršnje dosežke mesta na področju trajnostne gradnje ter uporabe IKT tehnologij za vzpostavitev »pametnega mesta«. Po predstavitvi razvoja in izzivov kolesarske politike v Gradcu s strani *Kolesarskega koordinatorja mesta Gradec* ing. Helmuta Spinka, je ing. Ablasser udeležence popeljal na zanimiv voden ogled ukrepov za izboljšanje mobilnosti in kakovosti življenja v mestnem središču.

Naslednje jutro so se udeleženci zbrali na Glavnem trgu, od s tramvajem odpeljali do trgovskega centra Murpark, kjer jim prometni strokovnjak *FMG AMOR* Fred Dotter v živo predstavil ukrepe za povečanje uporabe somodalnosti javnega potniškega prometa in prevoza z osebnim avtomobilom ter povečanja privlačnosti obiska trgovskega centra z JPP (tramvaj, primestni vlak, mestni avtobus) in kolesom. Voden ogled se je nadaljeval z obiskom novega intermodalnega vozlišča – železniške postaje Don Bosco ter temeljito posodobljene Glavne železniške postaje, ki združuje tudi funkcije intermodalnega vozlišča in trgovsko-gostinskega centra. Več o študijskem ogledu kot ga je doživel avtor prispevka Andrej Klemenc si lahko preberete v nadaljevanju.

MESTO GRADEC – POMEMBNO REGIONALNO PROMETNO VOZLIŠČE TER POLITIČNO, UPRAVNO, GOSPODARSKO IN KULTURNO SREDIŠČE AVSTRIJSKE ZVEZNE DEŽELE ŠTAJERSKE

Gradec-osnovni podatki	
Št. prebivalcev (2014)	275.000
Površina	127m ²
Št. zaposlenih	121.000
Št. študentov	45.000
Št. vozačev	70.000

Mesto Gradec, prestolnica avstrijske zvezne dežele Štajerske je z 275.000 prebivalci drugo največje mesto v Avstriji in je pomemben regionalno prometno vozlišče na V. evropskem transportnem koridorju med Baltikom in S. Jadranom. Na njegovem širšem, industrijsko zelo razvitem področju, živi okoli 400.000 ljudi, od katerih se jih skoraj polovica vsak dan na delo ali v šolo vozi v Gradec ali njegovo bližnjo okolico, v mesto pa se jih v zadnjih letih vsako leto priseli še okoli 10.000 ljudi. Na obrobju mesta so zrasi tudi trije veliki trgovski centri, ki so največja nakupovalna središča v deželi. Izboljšanje mobilnosti in kakovosti življenja predstavlja tako za mesto in deželo velik izziv, še posebej ker je tudi zaradi močne prisotnosti avtomobilske industrije avto tudi na avstrijskem Štajerskem še vedno najbolj zaželeno prevozno sredstvo večine prebivalstva. Mesto je leta 2003 gostilo tudi CIVITAS Forum in je leta 2008 prejelo naziv CIVITAS mesta leta, leta 2011 pa je bilo proglašeno za mesto dizajna.

EVROPSKA PRESTOLNICA KULTURE KOT PRILOŽNOST ZA SPREMEMBO MOBILNOSTNE KULTURE

Mesto je razdeljeno na zelo dobro ohranjeno staro mestno jedro, ki je od leta 1999 v celoti zaščiteno kot UNESCO kulturna dediščina in je tudi upravno, kulturno, finančno in deloma tudi trgovsko središče ter sodobne soseske in industrijska področja, ki se širijo proti S, J in V. Zahteve po ohranitvi starega mestnega jedra, izboljšanju kakovosti življenja v njem in povečanju njegove privlačnosti za obiskovalce so vodile do zaprtja večine ulic v mestnem jedru za osebni avtomobilski promet ter umika mirujočega prometa v številne podzemne garaže. Dodano spodbudo za spremembo prometnih režimov v mest, predvsem v mestnem jedru, kot tudi za spremembo potovalnih navad, je v letu 2003 prinesel naziv evropske prestolnice kulture. Zagotovitev ustreznih prizorišč na mestnih trgih in ulicah ter parkirišč za obiskovalce je bila dodatna spodbuda za omejitev avtomobilskega prometa v mestu, prepoved parkiranja osebnih avtomobilov v mestnem jedru ter izgradnjo javnih podzemnih garaž. Številne dejavnosti, izvedene v okviru Evropske prestolnice kulture, so bile tudi tematsko vezane na problematiko trajnostnega prometa, prometne kulture in spremembe potovalnih navad. Še pred tem je k razvoju kolesarske infrastrukture in kulture v mestu leta 1999 prispevala organizacija konference Velo City, ki jo je mesto izvedlo v sodelovanju z Mariborom.

SOBIVANJE PEŠCEV, KOLESARJEV, TRAMVAJEV, MESTNIH AVTOBUSOV IN OSEBNIH AVTOMOBILOV

PROMETNA INFRASTRUKTURA V GRADCU	
Omrežje kolesarskih povezav	130 km
Omrežje javnega potniške prevoza	298 km
• Tramvaj (6 linij)	48 km
• Avtobus (37 linij)	250 km
Cestno omrežje	1.051 km
• Avtoceste	55 km
• Glavne ceste	194 km
• Stranske ceste (30 km/h)	802 km

Gradec je bil leta 1992 med prvimi mesti v Evropi, ki so uvedla splošno omejitev hitrosti na 30 km v vseh stranskih ulicah, za kar si je moral priboriti posebno dovoljenje za poskusno uvedbo s strani pristojnih državnih oblasti, saj takratna zakonodaja v Avstriji tega ni dovoljevala. Skozi mestno jedro je speljanih vseh 7 tramvajskih linij, tako da v njem vozi samo nekaj od 37 avtobusnih linij, ki uporabljajo manjše avtobuse, zaradi gostega

tramvajskega prometa, letnih vrtov in številnih pešcev pa na glavni ulici, ki povezuje Glavni trg z Jakominijevim trgom, kolesarjenje ni dovoljeno. Je pa prehodnost mestnega jedra za kolesarje omogočena po vzporednih ulicah, čeprav v številnih ulicah v starem mestnem jedru velja prepoved kolesarjenja med 8. uro zjutraj in 8. uro zvečer.

Delež s kolesom opravljenih poti v mestu se je povečal predvsem na račun zmanjšanja deleža pešačenja, medtem ko sta se deleža z avtomobilom in javnim prevozom opravljenih v 20 letih vsak zase povečala za okoli 10 %. Potencial za povečanje deleža nemotoriziranih oblik prometa in javnega potniškega prometa je zaradi kompaktnosti in ravninske lega velik, povečati pa ga želijo predvsem z izboljšanjem so-modalnosti javnega in kolesarskega prometa oz. s tem, da povečujejo zmogljivosti prevoza koles na regionalnih in lokalnih vlakih, predvsem pa na vseh avtobusnih in železniških postajah in postajališčih postavljajo pred vremenskimi vplivi zaščitna parkirišča za kolesa, na katerih je mogoče kolesa dobro prikleniti na stojala. Zavedajo se, da javni potniški prevoz in kolo skupaj zmoreta več in da lahko številnim prebivalcem le v kombinaciji ponudita privlačno alternativo prevozu z osebnim avtomobilom.

Ob tem je zelo pomembno, da lahko potniki in obiskovalci vse informacije o možnostih različnih vrst javnega transporta, izposoje koles, prevoza koles na sredstvih javnega transporta kot tudi vozovnice za katerokoli destinacijo v mestu, regiji in v širšem evropskem prostoru dobijo oz. kupijo na enem samem mestu. V mestu s tem namenom že dobro desetletja deluje Mobilnostna centrala

(<http://www.mobilzentral.at/>), ki je locirana v neposredni bližini Jakominijevega trga, osrednjega vozlišča mestnega prometa, ki si ga delijo mestni avtobusi, tramvaji, kolesarji in pešci. V njej vam tudi preko telefona in e-pošte pomagajo najti najbolj ugodne kombinacije potovanj z javnim prevozom, izposodite pa si lahko tudi e-kolesa, kolesarske prikolice in kolesarske potovalne torbe.

ZASTOJ NA PODROČJU POVEČANJA DELEŽA KOLESARJENJA V MESTU

V mestu je 130 km kolesarskih stez in pasov, v nasprotno stran je kolesarjem dovoljeno voziti tudi v večini enosmernih ulic, prav tako lahko kolesarji na številnih mestih, kjer sicer zaradi pomanjkanja prostora ne bi bilo druge možnosti, kolesarijo po tramvajskih progah in pasovih, namenjenih mestnim avtobusom. Strahovi, da bo zaradi tega ogrožena varnost kolesarjev in da se bodo podaljšali vozni časi tramvajev in avtobusov, se niso izkazali kot upravičeni. Kolesarska infrastruktura je dobro označena tako s horizontalno signalizacijo kot tudi z oznakami smeri in razdalj do glavnih točk v mestu in njegovi okolici.

Vsaka od 6 glavnih kolesarskih vpadnic v mesto ima tudi svojo številčno in barvno oznako, na voljo pa so tudi kolesarski zemljevidi mesta, tako da se v mestu lahko kot kolesarji dobro znajdejo tudi obiskovalci. Ti ukrepi so skupaj s postavitvijo številnih stojal za kolesa in promocijo kolesarjenja kot zdravju, mestu in okolju prijaznega pripomogli, da se je v prvem desetletju novega tisočletja delež kolesarjenja v izbiri potovalnega načina podvojil z okoli 8% na okoli 16 %.

V zadnjih 5 letih pa se je trend ustavil, zato se mesto trudi odstraniti vrzeli v mreži kolesarskih povezav v mestu ter mrežo razširiti in izboljšati, prav tako pa tudi izboljšati možnosti za varno parkiranje koles v mestu, predvsem na intermodalnih vozliščih ter postajališčih javnega potniškega prevoza. Izboljšanje kolesarske infrastrukture je tudi sestavni del vseh velikih cestnih, železniških in tramvajskih infrastrukturnih projektov v mestu.

Strokovnjaki za kolesarsko politiko in kolesarski aktivisti pa so prepričani, da to ni dovolj in da brez ustrezne promocijske podpore na eni ter ukrepov za zmanjšanje privlačnosti uporabe avtomobila v mestu ne bodo imele željnega učinka povečanja deleža s kolesom opravljenih poti na vsaj 20% do leta 2020. Mesto Gradec podpira tudi ukrepe promocije kolesarjenja in povečanja varnosti kolesarskega prometa, kot so kampanje brezplačnega pranja in preverjanja ustrezne opremljenosti koles, usposabljanja otrok za samostojno kolesarjenje ter promocijskega kolesarjenja po mestu, vendar je njihova intenzivnost in odmevnost precej odvisna od sodelovanja kolesarjenju bolj naklonjenih političnih strank pri vodenju prometne politike na ravni mesta. S kombinacijo promocije in marketinga kolesarjenja kot življenjskega stila za vse ter zmanjšanjem privlačnosti uporabe avtomobila v mestu (manj parkirnih mest in dražjim parkiranjem) bi se Gradec lahko približal vodilnim evropskim kolesarskim mestom, v katerih kolesarjenje dosega in presega 40% delež pri izbiri potovalnega načina.

NAPORI ZA SPREMEMBO IZBIRE POTOVALNEGA NAČINA TUDI PRI NAKUPOVANJU

Gradec je tudi regijsko nakupovano središče. Trije veliki nakupovalni centri na obrobju mesta so eden glavnih atraktorjev prometa v mesto in v mestu, zato mesto želi tudi do njih vzpostaviti hitre in pogoste povezave z javni potniškim prometom, parkirna mesta v nakupovalnih centrih pa izkoristiti tudi kot P+R s katerim nakupovalni centri postanejo tudi intermodalna vozlišča. Tako so podaljšali tramvajsko linijo št 4. do nakupovalnega središča Murpark, kjer tramvaj ustavi tako tik ob vstopu v garažno hiško kot tudi pred samim glavnim vhodom v nakupovalni center. Celodnevno parkiranje

avtomobila v P+R garaži nakupovalnega centra stane 7 €, v ceno pa je vključena tudi 24 urna vozovnica za katerokoli vrsto javnega prometa v mestu, ki sicer stane 5 €. Tik ob nakupovalnem središču je tudi postajališče regionalne železniške linije, ki omogoča hitro povezavo do glavne železniške postaje. V samem nakupovalnem središču so na vidnih mestih postavljeni prikazovalniki odhodov mestnih avtobusov, tramvajev in primestnih vlakov, ki prikazujejo v realnem času posodobljene informacije odhodih. V neposredni bližini vhoda v nakupovalni center je tudi garaža za kolesa, v kateri se nahajajo tudi omarica z orodji za popravilo kolesa, omarice za shranjevanje kolesarskih čelad in druge opreme ter priključki za polnjenje e-koles.

POSODOBITEV ŽELEZNIŠKE INFRASTRUKTURE – KLJUČ ZA RAZVOJ INTERMODALNE MOBILNOSTI NA RAVNI MESTA IN REGIJE

V sklopu posodobitve železniške infrastrukture so med leti 2009 in 2015 posodobili in razširili glavno železniško postajo, ki jo sedaj zaznamuje dinamično oblikovana streha nad peroni. Tudi pred vhodom v postajo so s krožno postavljenim nadstreškom, ki je dobil ime Golden Eye (zlato oko) zagotovili zaščito pred padavinami za potnike, ki prestopajo na oz. z mestnih, primestnih in medmestnih avtobusov, ki imajo postajališča pred poslopjem železniške postaje ter potnike, ki na drugi strani ploščadi dostopajo do oz. podzemne etaže, kjer sedaj ustavljajo vsi tramvaji, zaradi česar je bilo potrebno poglobiti in preusmeriti tramvajski prog. Predlog, da bi prestopno mesto med tramvaji ter lokalnimi, regionalnimi in mednarodnimi vlaki vzpostavili tik ob postaji z navezavo na podzemni hodnik med peroni železniške postaje je bil zavržen, ker bi se tako »prestopniki« med tramvaji in vlaki izognili gostinsko-trgovskemu centru, zgrajen s pomočjo javno-zasebnega partnerstva v okviru posodobitve železniške postaje. So pa podzemni dostop do peronov ob prenovi tudi nadgradili v podhod za pešce, s katerim so slednjim omogočili bistveno krajšo povezavo med deloma mesta, ki ju seka železnica. V sklopu prenove železniškega vozlišča so uredili tudi nov podhod za avtomobile, kolesarje in pešce južno od glavne železniške postaje, zgradili 3 km predor za potniške vlake ter novo sodobno postajo »Don Bosco« ob razcepu železniških prog na jugu mesta. Vse to je stalo dobrih 150 milijonov €.

USKLAJENA VIZIJA RAZVOJA ŽELEZNIŠKE PROMETNE INFRASTRUKTURE KOT HRBTENICE TRAJNOSTNE MOBILNOSTI NA DRŽAVNI, DEŽELNI IN MESTNI RAVNI

Posodobitev železniške postaje in železniškega vozlišča v Gradcu je del ambicioznega ter tehnično in investicijsko zelo zahtevnega načrta posodobitve železniške infrastrukture na avstrijskem delu V. evropskega koridorja, ki je ocenjena na 11 milijard € in naj bi bila končana leta 2026, ko bo predvidoma dokončana lani začeta izgradnja predora pod Semmeringom. Od leta 2008 potekajo dela na izgradnji 33 km dolgega dvocevne tunela pod Koralpami, v katerem bodo lahko vlaki, ko bo leta 2018 končana ta investicija, ki bi po mnenju kritikov lahko znesla več kot 10 milijard €, brzeli s hitrostjo do 250 km na uro. S tem se bo 130 km dolga vožnja med štajersko in koroško prestolnico po letu 2023 skrajšala s treh ur na 45 minut, proga pa bo imela prepustnost 265 vlakov dnevno (<https://de.wikipedia.org/wiki/Koralmtunnel>). Ko bo posodobitev končana bo mogoče od Dunaja do Celovca z vlakom priti v dveh urah in pol, kolikor sedaj traja vožnja med Dunajem in Gradcem, približno prav toliko časa pa bo trajala vožnja med Celovcem in Benetkami. »Južna proga« od Dunaja do Gradca sledi trasi »Južne železnice«, ki je pred 159 let povezala Dunaj s Trstom, potem pa preko avstrijske Koroške v celoti zaobide Slovenijo, ki je ob vstopu v EU zamudila priložnost, da si pridobi znatna EU sredstva za posodobitev svoje železniške infrastrukture na V. evropskem koridorju. Kritiki sicer izpostavljajo, da zaradi prevelikega naklona že zgrajene proge med Vidmom in Beljakom

prevozni težkega tovora po Južni progi med Benetkami in Gradcem ne bodo konkurenčni, da bo zasedenost potniških vlakov med Gradcem in Celovcem majhna in da bo zaradi zmanjšanja števila potniških vlakov na sedanji povezavi med Celovcem in Dunajem oz. Bruckom na Muri, prevoz z vlakom za potnike postal nepriljubljen.

Kakorkoli že, posodobitev železniške infrastrukture v Gradcu kaže, da je v sodelovanju med pristojnimi mestnimi, deželnimi in državnim načrtovalci in odločevalci na področju prometa ter državnimi in deželnimi železnicami mogoče vzpostaviti oz. posodobitev sodobnih evropskih železniških koridorjev, ki s v prvi vrsti sicer namenjeni hitrejšemu transportu blaga, izkoristiti tudi za celostno izboljšanje storitev potniškega železniškega prometa na nacionalni, regionalni in lokalni ravni kot hrbtenice intermodalno zasnovane trajnostne mobilnosti. Za kar je ob sposobnosti kompleksnega načrtovanja ter političnega, administrativnega in finančnega usklajevanja potreben predvsem uvid, da je za mobilnost v tem stoletju železnica preveč pomembna, da bi jo obravnavali le kot transportno funkcijo upravljalcev pristanišč, logističnih terminalov in špediterjev, temveč lahko postane hrbtenica trajnostne mobilnosti. Tudi na področju turizma, kjer je dežela Štajerska na svetovni razstavi v Milanu v lanskem letu požela številna priznanja za v okviru EU projekta RUBANECE (http://rurbance.eu/en_US/home) razvit koncept razvoja turizma, ki temelji na popolnoma integriranem javnem potniškem prometu in pri katerem je železnica osnova za popotniške peš in kolesarske izlete, ki na podlagi ustrezne predstavitve in interpretacije naravne in kulturne dediščine ter lokalne kulinarične in enološke ponudbe spodbuja turistični razvoj tudi zunaj najbolj poznanih in obiskanih turističnih destinacij.