



via vita

STROKOVNI POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

TRAJNOSTNO UREJANJE PROSTORA IN PROMETA

Celostna prometna strategija za Maribor, priložnosti in izkušnje

dr.Marjan Lep, univ.dipl.inž.

Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo

Maribor, 26. 5. 2016

Trajnost(nost) v prometu: uporaba ali zloraba?

Med definicijami ... trajnostni pristop :

- loči med rastjo, kot povečevanjem količine, in razvojem, kot povečevanjem kakovosti,
- se osredotoča na socialno – zdravje in izobrazbo - in ne toliko na materialno blaginjo,
- oporeka bruto nacionalnemu dohodku (BND) kot glavnemu ekonomskemu pokazatelju “dobrega”, saj ta meri količino,
- trajnost se bolj usmerja k očuvanju in vzdrževanju obstoječega, da bi minimirala potrošnjo dobrin kot sta zrak, voda in zemlja prst.

Sodobne definicije prepoznavajo tri glavna področja trajnostnega razvoja: ekonomsko, socialno in okoljsko (ali ekološko) ter zahtevajo, da jih načrtovalci in upravljalci obravnavajo enakovredno.

(Litman, 2007)

Trajnost(nost) v prometu: uporaba ali zloraba?



Trajnosten je takšen prometni sistem, ki:

- omogoča osnovno dostopnost in podpira razvojne potrebe posameznikov, podjetij in družbe na varen način tako, da ne ogroža zdravja ljudi in ekosistemov,
- promovira enakost znotraj neke generacije in medgeneracijsko,
- je finančno dostopen, je nediskriminatoren in učinkovit,
- ponuja možnost izbire prevoznega načina,
- podpira konkurenčnost gospodarstva, uravnotežen regionalni razvoj,
- omejuje proizvodnjo emisij in odpadkov na količine, ki jih planet še lahko absorbira,
- uporablja obnovljive vire v količinah regenerativne sposobnosti,
- uporablja neobnovljive vire le v obsegu ki ga lahko nadomesti z razvojem obnovljivih substitutov

(ECMT, 2004)

[illegible]

... ni samo akademsko ali terminološko zanimivo

Če se je kje pojavil »**načrt trajnostne mobilnosti**«, je bil razumljen kot dodatek, ki je postavljaj min. zahteve obrobni skupin, kot so pešci, kolesarji, invalidi itd.

Uporaba priporočene/predpisane metodologije temelji na dveh prepostavkah:

- Države/mesta so že izgradila svoje daljinsko cestno-prometno omrežje.
- Obstaja praktična iskušnja, da vsako širjenje kapacitet cestnega omrežja v urbanih sredinah prinese več škode kot koristi.

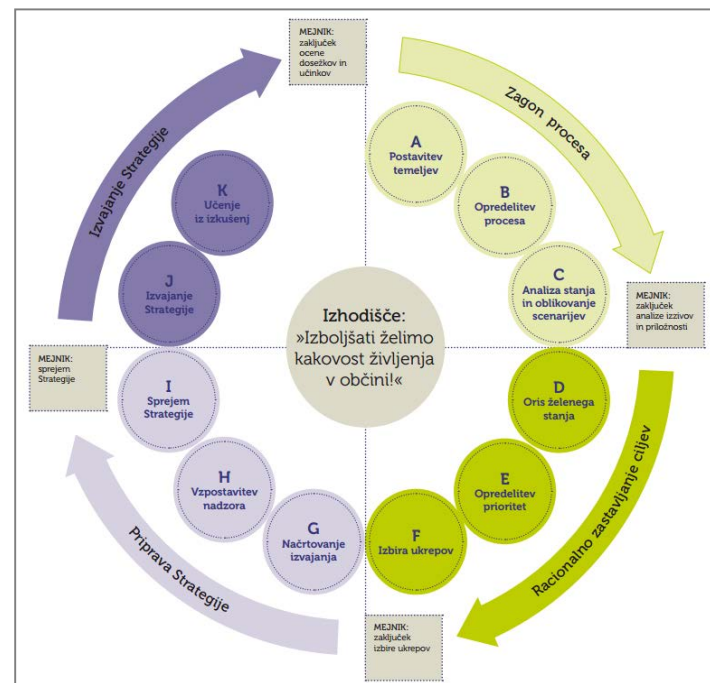
Teza: Ali je priporočena/predpisana metodologija priprave (v Mb, RS) lahko uspešna, če nista izpolnjeni osnovni predpostavki ?

NTM (SUMP) ali/in CPS ?



Izoginiti se zaznanim slabostim:

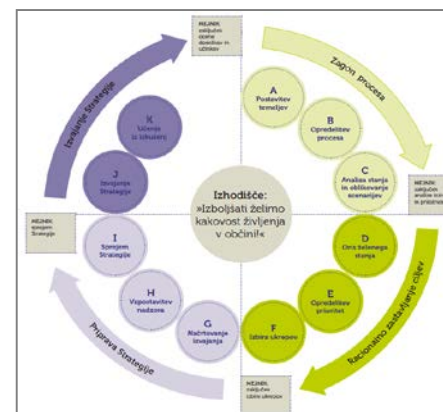
- načrtov trajnostne mobilnosti nihče ne jemlje povsem resno,
- dokumenti so spisec želja brez objektivne možnosti, da bi jih realizirali,
- prostorske, okoljske, energetske, prometne itd. strategije »rušijo ena drugo«.



Ali so tako izpolnjeni vsi pogoji, da »načrti trajnostne mobilnosti« - od kozmetičnega dodatka k »transport master planu« - postanejo edini/dominantni dokument načrtovanja prometa in mobilnosti v mestih: “Celostne prometne strategije” (CPS) ?

Izzivi pri pripravi CPS za Maribor

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 všečnega dokumenta	Pogajanja in kompromisi; (pre)glasovanja
Izvajanje	Uporaba »po potrebi«	Zavezujoč dokument; zrcalna slika proračunskih postavk

Izzivi pri pripravi CPS za Maribor



Izzivi **vsebinske** narave - izključujoči se cilji (1):

- Dobra globalno dostopnost: hitre ceste morajo pripeljati čim večje količine ljudi (v motornih vozilih) vsaj do roba mesta, mestna središča in bivalni okoliši pa bi naj bili brez avtomobila.
- Da bi hkrati zadovoljili vsa osnovna pričakovanja pešcev, kolesarjev, JPP, avtomobilistov, poslovnega in dostavnega prometa ni dovolj prostora.
Nujno je na določenih lokacijah nekoga izločiti (mu prepovedati gibanje) ali umakniti (največkrat pod zemljo, tudi v nočne ure). *?Sožitje*
- Javnega denarja ni dovolj - vseh investicij, vsaka zase »dobra« - ni možno izpeljati. Treba je zavestno žrtvovati tudi določen poslovni interes...
- Sociala, okolje in ekonomija imajo konfliktne cilje. Ekonomija zahteva pretočnost, sociala in okolje pa varnost.

Izzivi pri pripravi CPS za Maribor



Izzivi **vsebinske** narave - izključujoči se cilji (2):

- Veliko nesoglasij povzroča tudi dejstvo, da je CPS v fazi do definicije ciljev in prioritet **družboslovni dokument**, v fazi ukrepov in priprave akcijskih načrtov pa postaja vse bolj **tehnični dokument**.
- Pripravljavci CPS zmotno menijo, da lahko rešijo nerešljivo nalogo: zadovoljiti posameznike in hkrati mesto kot celoto. Vsota osebnih optimumov ni sistemski optimum. Maksimiranje udobja posameznika je v konfliktu s sistemskim optimumom.
Sledi splošno razočaranje posameznikov, poslovnih subjektov, mestnih četrti, ko prebirajo dokument.
- Občine soočajo še z dejstvom, da je probleme preobremenjenosti mestnih središč z avtomobilskim prometom najbolje reševati pri izvoru, to je v okoliških občinah, kamor pa mestne celostne prometne strategije ne posegajo.

CPS za Maribor



CPS Maribora smo pripravljali od 2012 do 2015.

Prvi del njene priprave je potekal v okviru projekta TRAMOB pod naslovom »Načrt trajnostne mobilnosti«. Prva verzija dokumenta je bila v jeseni 2013 (2014) pripeljana do faze »seznanitev mestnega sveta«.

Po enoletnem zatišju se je v letu 2015 sprožila faza sprejemanja dokumenta v mestnem svetu pod novim naslovom »Celostna prometna strategija«.

! Seznanitev javnosti, da to ni dodatek k »pravi« prometni strategiji, temveč edini dokument o prometu in mobilnosti v mestu.

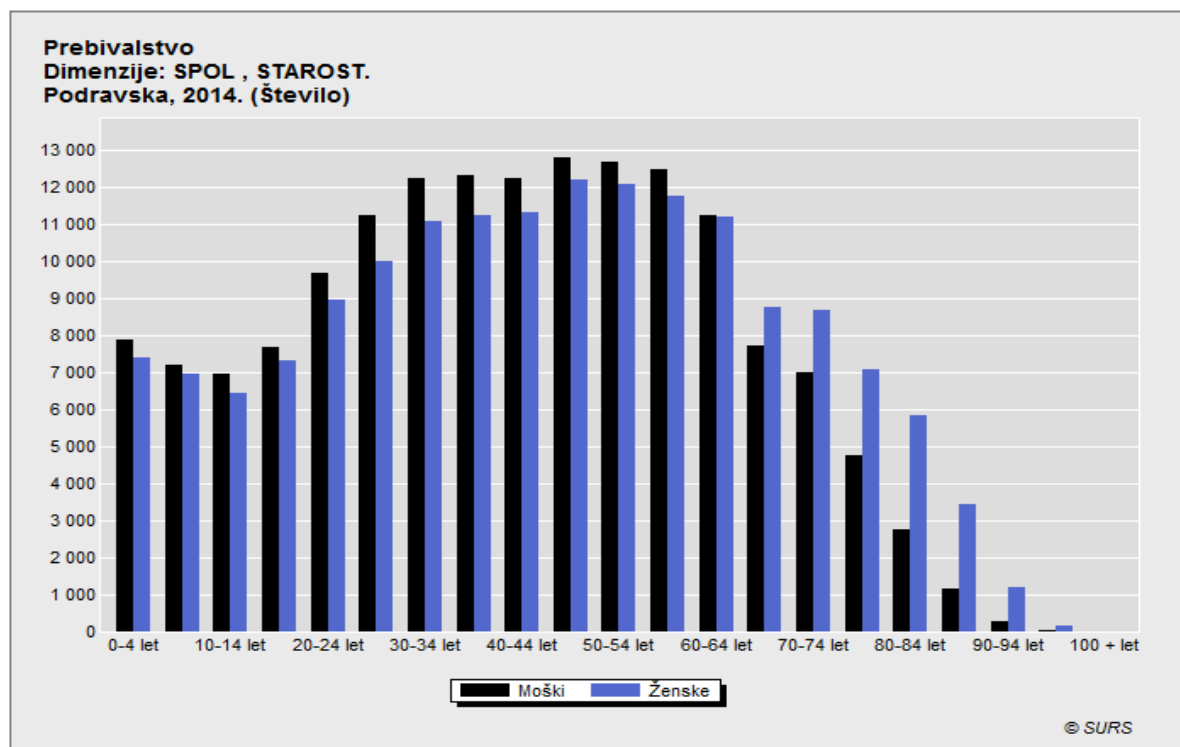
Ker je bil v prvotni verziji predvsem infrastrukturni del zavestno zanemarjan, je v tej fazi dokument dobil še nekatere nujne opredelitve o načrtovanih ali nedokončanih elementih prometne mreže.



Poudarki iz CPS za Maribor

Izstopajoči družbeni izzivi:

- Usihajoča ekonomska aktivnost mesta in regije (... a nihče (!) ni okrivil prometne izoliranosti mesta in regije....)
- Staranje prebivalstva



Poudarki iz CPS za Maribor



Izstopajoči izzivi za načrtovalce mobilnosti in prometa:

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

[illegible]

Celostna prometna strategija mesta Maribor



Akcijski načrti po stebrih...

Iz stebra "javni potniški promet":

Ukrep	Strošek občine	Zahtevnost	Odgovornost
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 (ob predpostavki sofinanciranja)		



Celostna prometna strategija mesta Maribor



Preskus načel CPSa: Koroška cesta v Mb

Potrdil je pogosto zanemarjano prometno-tehnično zakonitost:

- prometni tokovi se po motnji v omrežju najprej prerazporedijo, nato
- ponovno uravnotežijo (tri tedne),
- pojavi zmanjšanja povpraševanja (redukcije, evaporacije) se pojavijo,
- pojavi trajne spremembe potovalnih navad se (še) ne pojavijo



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

[illegible]

- V Mb ni bilo dokončane tako imenovane primarne cestno prometne mreže.
- V Mb ni bilo rasti, ne prebivalstva, ne motorizacije in ne ekonomske aktivnosti.
- Mariborčani niso imeli praktične izkušnje, da se s širitvijo kapacitet cestnega omrežja problemi zastojev in prekomernih okoljskih obremenitev ne rešujejo, ravno nasprotno, imeli smo izkušnjo, da se morebitni zastoji dajo odpraviti z večanjem kapacitet elementov cestnega omrežja!

Verjeli smo, da je celostna prometna strategija družboslovni dokument.

Pokazalo se je, da klasični prometno planerski pristopi, predvsem prometni modeli, niso najbolj primerni za pripravo CPS. Ti praviloma delujejo na tako imenovanih fiksni potovalni matrikah ter ugotavljajo prerazporeditve cestno prometnih tokov (ne pa potovalnih navad).

Sklep / priporočilo



Priprava CPS ne sme zapeljati v obe skrajnosti:

- obnovitev starih načel “pretočnosti” ...
- pretiravanja z okoljskimi zahtevami ...

