

Mateja HOJS

Trajnostno mestno prometno načrtovanje na primeru sekundarnega gospodarskega središča Maribor – jug

Na območju Evropske unije poteka veliko projektov na temo razvoja trajnostnega prometa in mobilnosti v mestih. Najodmevnejši dogodek v Sloveniji je Evropski teden mobilnosti. Razvoj v mestih naj bi težil k zmanjšanju individualnega avtomobilskega prevoza ter povečevanju uporabe javnega prevoza in koles. Vendar se danes pri načrtovanju prostora besede »trajnostni razvoj, mobilnost in javni promet« veliko uporabljajo le v strateških dokumentih, v izvedbenih aktih in pri resničnem načrtovanju prostora pa jih skoraj ni mogoče

zaslediti. V članku je predstavljen predlog vzpostavitve trajnostne mobilnosti na primeru hitro razvijajočega se gospodarskega središča Maribor – jug na podlagi prostorske in prometne analize območja.

Ključne besede: urbana mobilnost, trajnostni promet, prostorsko načrtovanje, Maribor – jug

1 Uvod

Danes je mobilnost zelo pomembna v življenju vseh prebivalcev. Skoraj si ne moremo več predstavljati življenja, v katerem ne bi mogli v kratkem času priti z enega konca mesta na drugega, s podeželja v mesto ali pa na drugi konec države. Kljub svoji nepogrešljivosti ima promet danes veliko negativnih vplivov, kot so onesnaževanje zraka, hrup, prometni zastoji, prometna varnost itd. Ti negativni vplivi so še posebej izraziti v urbanih območjih, kjer prihaja do velikega zgoščevanja prometa.

V Evropski uniji več kot 60 % prebivalstva živi v mestih, v Sloveniji okoli 50 %. Prebivalstvo vsak dan prihaja v mesto na delo in odhaja iz njega, meščani prav tako vsakodnevno potujejo po mestu, zaradi tega prihaja do vsakodnevnih prometnih zastojev s škodljivimi posledicami za okolje in zdravje prebivalcev. Razvite države se zelo trudijo izboljšati in povečati mobilnost prebivalstva z javnimi prevoznimi sredstvi, saj ugotavljajo številne negativne vplive avtomobilskega prometa na okolje in zdravje ljudi. Mestni promet prispeva 40 % emisij CO₂ in 70 % emisij ostalih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa. V javnosti se pojavlja tudi vse več razprav o škodljivosti nanodelcev, ki so prav tako posledica izgorovanja goriva v prometu. Delež osebnih vozil kljub temu vsako leto narašča. Konec leta 2010 je bilo v Sloveniji registrirano 1.061.646 osebnih avtomobilov, kar je 518 avtomobilov na 1000 prebivalcev in en avtomobil več kot konec leta 2009 (Statistični urad RS).

Maribor je drugo največje mesto v Sloveniji in regionalno središče severovzhodne Slovenije. Glede na število prebivalcev (111.730 prebivalcev leta 2010) in dnevnih migrantov ter tranzitne lege je stanje v prometu zadovoljivo. Obravnavano območje gospodarskega središča Maribor – jug je zaradi svoje lege na obrobju mesta, med staro industrijsko cono Tezno, železniško progo in južno mestno vpadnico, zelo nedostopno za javni prevoz. Sedanje območje velikih trgovin je bilo prvotno namenjeno površinam za proizvodnjo in skladiščenje in logističnim dejavnostim (UZMM, 2004), vendar je zaradi ugodne lege ob glavni mestni vpadnici na robu mesta postalo najbolj privlačno za trgovske centre. Prvotni namembnosti primerno sta bila zasnovana cestni in železniški promet, ki pa zdaj ne zadovoljujeta potreb širšega kroga uporabnikov. Opozoriti je treba na zelo slab sistem javnega potniškega prometa, ki ni frekventen. Namen članka je analizirati dostopnost območja, poudariti glavne probleme in podati predloge za ureditev trajnostnih načinov prevoza, ki jih omogoča trenutno stanje, glede na dejstvo, da na obravnavanem območju obstaja veliko zanimanje za nadaljnje umeščanje novih trgovskih centrov. Hkrati je treba poudariti vpliv prostorskega načrtovanja na upravljanje mobilnosti v mestih, saj lahko s prostorskimi predpisi uvajamo trajnostni način mobilnosti.

2 Upravljanje mobilnosti in prostorsko načrtovanje na evropski ravni

Ker se lokalne oblasti ne morejo same spopadati s tako velikimi problemi, kot je usmerjanje prometa, številne prometne nesreče, prometni zastoji, onesnaženost zraka in globalno segrevanje ozračja, namenja Evropska unija veliko pozornosti reševanju teh problemov tudi na nacionalni in mednarodni ravni. Začetek je pomenila Tematska strategija za urbano okolje (Komisija, 2006), v kateri je med drugim predlagano, da naj bi aglomeracije z več kot 100.000 prebivalci pripravile načrte trajnostnega mestnega prometa. Pozneje je Evropska komisija objavila Zeleno knjigo za novo kulturo mobilnosti v mestih (2007), s katero je začela razpravo o tem, kakšna bi lahko bila vsebina evropske politike o tem vprašanju. Zelena knjiga se zavzema pa tekoč promet v mestih, za bolj zelena mesta ter za inteligentnejši, dostopnejši in varen mestni promet. Izziv, ki ga pomeni trajnostni razvoj v mestnih območjih, je torej, kako uskladiti gospodarski razvoj mest in dostopnost na eni strani z izboljšanjem kakovosti življenja in varstvom okolja na drugi strani. Septembra 2009 je sledil akcijski načrt, ki je začrtal ukrepe za drugačno kulturo mobilnosti v evropskih mestih. Med njimi so nadaljevanje pobude CIVITAS ELAN, projekti za spodbujanje uporabe vozil z manjšimi emisijami ali brez njih, vzpostavitev praktičnih povezav med mobilnostjo v mestih in obstoječimi politikami EU na področju zdravja, kohezije in invalidnosti, izboljšanje potovalnih informacij in nadaljnja podpora Komisije kampanjam za ozaveščanje javnosti, kot je Evropski teden mobilnosti. Pomemben dosežek na področju prostorskega načrtovanja je mednarodni projekt MaxLupo, ki vključuje mobilnost v prostorsko načrtovanje in podaja smernice za uvajanje mobilnosti na področje prostorskega načrtovanja.

Upravljanje mobilnosti (v nadaljevanju: UM) je koncept promoviranja trajnostnega načina transporta in usmerjanja uporabe avtomobila s spreminjanjem potovalnih frekvenc in navad. V glavnem se uporabljajo mehke metode, kot so informiranje in komuniciranje, organiziranje podpornih služb in storitev ter koordiniranje aktivnosti različnih partnerjev. Posledično se te mehke metode kažejo kot vidne spremembe v urbanem transportu, kot so nove kolesarske steze, nove avtobusne linije itd. (Rye et al., 2011). UM lahko vključimo tudi v prostorsko načrtovanje, kjer lahko pomaga oblikovati grajeno okolje, ki je manj odvisno od avtomobilov. Procesu priprave prostorskih načrtov in pridobivanja gradbenega dovoljenja sta ključni točki, na katerih je mogoče uvesti UM, da bi vse od prvega dne odprtja objekta vplivali na način potovanja ljudi do novega objekta in v obratni smeri. V projektu MaxLupo je predstavljeno, kako in kdaj je mogoče UM uvesti v proces prostorskega

načrtovanja. Koristen je za načrtovalca, investitorja, izvajalca ali politika, ki želi proces načrtovanja dejavneje izkoristiti za vplivanje na potovalno obnašanje, da bi se zmanjšala prometna gneča ter izboljšali dostopnost in kakovost življenja v manjših in večjih mestih ter novih objektih v njihovem okolju (MaxLupo, 2009).

UM je pogosto usmerjeno na posebne lokacije – poslovne zgradbe, bolnišnice, univerze, nakupovalna središča ali stadione. Lokalne oblasti lahko v začetku načrtovanja, v fazi izdelave prostorskih načrtov, zagotovijo, da bodo lokacije z novimi objekti dostopne z različnimi prevoznimi sredstvi. Ko se načrtuje gradnja novih objektov ali širitev oziroma spreminjanje že obstoječih, je običajno potrebno gradbeno dovoljenje, kar vključuje dogovarjanje med investitorjem in upravnimi organi. S tem je mogoče zagotoviti, da se na lokaciji pred odprtjem objekta izvedejo ukrepi UM: upravljanje parkirišča, infrastruktura za kolesarje, pešce in javni prevoz, nove avtobusne proge, oglaševalske akcije, ki uporabnike objekta spodbujajo k uporabi alternativnih načinov prevoza. Oba pristopa zagotavljata, da imajo uporabniki objekta od prvega dne njegovega odprtja, ko so tudi najbolj dovzetni, možnost izbire različnih načinov prevoza do lokacije. Povezovanje UM in prostorskega načrtovanja zmanjšuje prometno gnečo in onesnaženost, ki ju na lokacijah novih objektov povzroča avtomobilski promet, omogoča pa tudi dostop do lokacije vsem, ne glede na to, ali imajo avtomobil. Povezovanje trajnostnega prometa s prostorskim načrtovanjem pomeni: doseganje večjedrne mestne strukture, ki omogoča lokalno zadovoljevanje lokalnih potreb, srednjo in visoko gostoto z mešanico rab, koncentriranje gradnje ob vozliščih javnega prevoza in/ali postajališčih vzdolž poti, ponovno uporabo opuščanih lokacij v mestnih območjih in ocenjevanje prometnih vplivov, kar je del procesa načrtovanja (MaxLupo, 2009).

2.1 Trajnostno upravljanje mobilnosti v tujini – primer nakupovalnega središča Sihlcity

S primerom načrtovanja in ureditve v Švici želimo prikazati primer dobre prakse upravljanja mobilnosti in prostorskega načrtovanja, v okviru katerega so si visoka frekventnost obiskovalcev, trgovsko središče in trajnostni načini prevoza podali roke. Ima namreč zelo nizek delež uporabe osebnega avtomobila za delo in nakupovanje. Nakupovalno središče Sihlcity je večnamenski objekt v mestu Zürich, zunaj mestnega središča, v bližini pomembne avtoceste in sestavlja ga več zgradb. Na površini 98.000 m² so na voljo trgovine, storitvene dejavnosti, kulturne prireditve, kinodvorane, hoteli, fitness- in wellnesscentri in nekaj stanovanjskih enot. Sihlcity ima vsak dan okrog 19.000 obiskovalcev in zaposluje 2.300 ljudi. Zaradi svoje lege je zelo dobro povezan z regionalnim železniškim sistemom (železniška postaja je pri enem od glavnih vhodov) in lokalnim



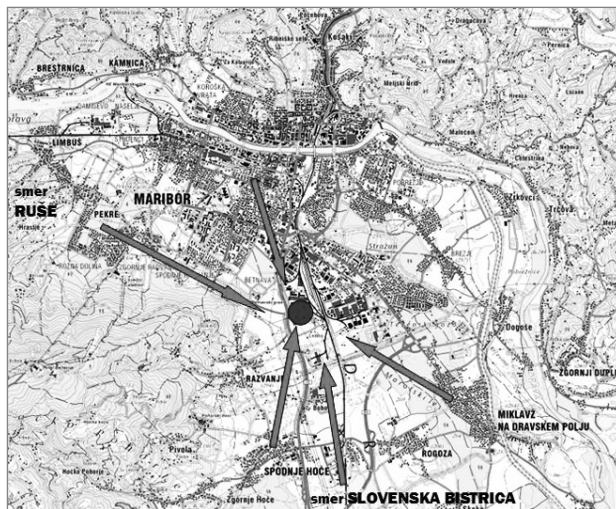
Slika 1: Nakupovalno središče Sihlcity z železniško postajo (vir: Sihlcity, 2011)

sistemom javnega prevoza (v bližini so avtobusno postajališče in postajališči za tramvaj). To območje ima tudi rekreacijsko funkcijo v soseščini, ki je mešanica zaposlitvene in stanovanjske rabe. Sihlcity ima skupaj 850 parkirnih mest, kar pomeni 1 parkirno mesto na 110 m² bruto etažne površine. V procesu pridobivanja gradbenega dovoljenja so bile v pogodbi pravno opredeljene različne prometne rešitve: določeno je bilo število parkirnih mest, in sicer 850, parkiranje je moralo biti plačljivo, 600 parkirnih mest za kolesa, lastniki zemljišča so morali ponuditi storitev dostave na dom s kolesi, prav tako pa se je od njih zahtevalo, da so v prvih dveh letih delovanja centra financirali izboljšanje tramvajskih in avtobusnih prog. Dalje so morali uvesti model pogojenega dostopa, ki dopušča največ 8800 potovanj z avtomobili na dan (kar naj bi se doseglo po 5 letih) (MaxLupo, 2009; Rye, 2011).

3 Možnosti za trajnostno mobilnost na primeru gospodarskega središča Maribor – jug

S svojimi 111.730 prebivalci spada Maribor po velikosti med manjša evropska mesta. Demografski problemi so enaki kot v ostalih evropskih mestih in Ljubljani, predvsem manjšanje števila prebivalstva v centru mesta, izseljevanja v suburbano območje in sosednje občine, nizka rodnost in staranje prebivalstva. V tem kontekstu pridobivajo obmestna naselja poleg novih prebivalcev tudi novo vlogo in funkcije, spreminjajo pa se tudi njihov (sub)urbani ustroj, podoba in povezave z mestom. Občina Maribor ima dokaj visok delež delovno aktivnih prebivalcev – ki so imeli svoje delovno mesto v isti občini kot svoje prebivališče –, ki je v letu 2010 znašal 77 %. Kljub temu pa občina spada med t. i. »izrazito delovne« občine, saj je število delovnih mest v občini vsaj za 16 % večje od števila delovno aktivnih prebivalcev. Konec leta 2009 je bilo v mestni občini Maribor registriranih 9.715 podjetij, ki so zaposlovala 67.375 delavcev. Na univerzo v Mariboru je vpisanih 27.000 študentov (SURs).

Območje, ki smo ga obravnavali v analizi, se nahaja na južnem robu Maribora, ob glavni mestni vpadnici, v preteklosti dolgo časa edini južni vstopni točki v Maribor. Zajema območje



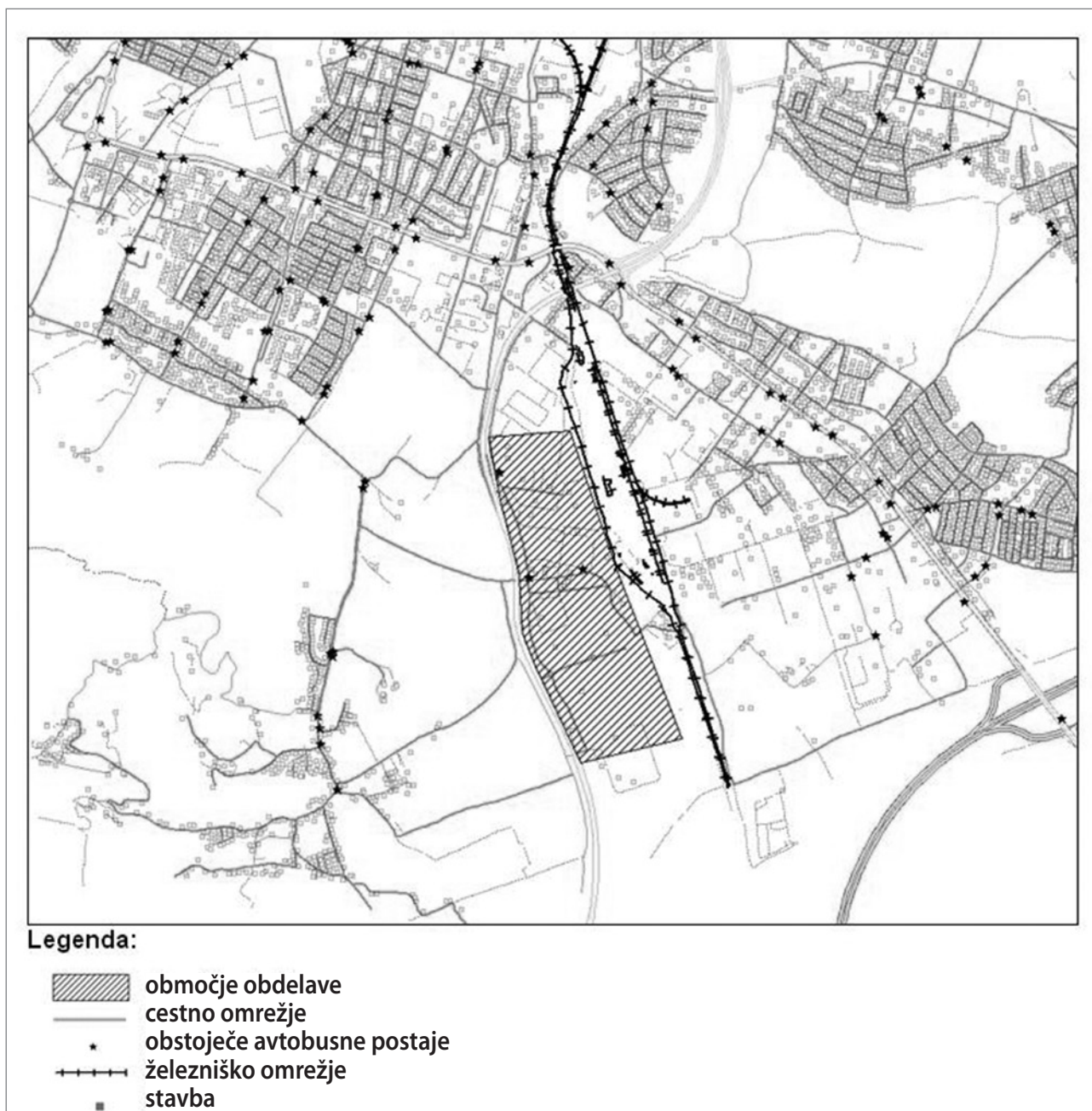
Slika 2: Lega območja in glavne smeri obiskovalcev

med Industrijsko ulico, Tržaško cesto in železniško progo, ki je veliko 867.570 m². Gre za dokaj razpotegnjen ozek pas v smeri sever–jug. V preteklosti je bilo to središče transportnih in gradbenih dejavnosti s prostorskim planom predvideno za industrijo in proizvodnjo, danes pa se spreminja v trgovsko središče z velikimi, večinoma specializiranimi nakupovalnimi centri. V južnem delu so veliki trgovski objekti (Vema, Obi, Rutar, Bauhaus, Merkur, E. Leclerc), v severnem delu pa prevladujejo manjše specializirane trgovine (Comtron, Tuš Cash&Carry, Kalia ...) in poslovni objekti. V osrednjem delu so dejavnosti prometa in skladiščenja, največ za potrebe cestnega tovornega prometa (carinarnica in objekt s sedeži logističnih podjetij) s spremljajočimi storitvenimi dejavnostmi, kot so na primer avtopralnice, skladišča in parkirišča za tovorna vozila.

Prednostno je bilo obravnavi namenjeno območje v južnem delu, v katerem je večja koncentracija trgovskih objektov, vendar je tudi v severnem delu nekaj trgovskih in storitvenih objektov ter poslovnih objektov z velikim številom delovnih mest, zato je bil tudi ta del zajet v obravnavo. Obravnavano območje ima v večji meri že zgrajeno cestno in železniško infrastrukturo ter objekte, zato je naloga lokalne skupnosti, da v prihodnosti izboljša dostopnost tako z javnim potniškim prometom kot tudi z dograditvijo in izboljšavami kolesarskih poti in pešpoti.

3.1 Analiza dostopnosti območja in predlogi za izboljšanje mobilnosti

Območje je bilo analizirano z vidika dostopnosti z avtomobilom, javnimi prevoznimi sredstvi (avtobus in vlak), s kolesom in peš. Slika 3 ponazarja obstoječe cestno in železniško omrežje z avtobusnimi postajališči v širši okolici območja Maribor – jug. V sintezi je poudarjen potencial, ki ga nudi to območje z vidika trajnostne dostopnosti in pomena za uspešno delovanje.



Slika 3: Obstojče cestno in železniško omrežje z avtobusnimi postajami (avtorica: Mateja Hojs)

Z analizo oddaljenosti smo ugotovili, da so prva stanovanjska območja od obravnavanega območja oddaljena od 1.000 m do 1.500 m, kar je verjetno prevelika razdalja, da bi jo obiskovalci lahko opravili peš. Razdalja do 2.500 m je še primerna za obiskovalce s kolesi. Zaradi večje oddaljenosti od stanovanjskih območij je zato nujno treba urediti kolesarske povezave in dostopnost z javnimi prevoznimi sredstvi.

Kolesarsko omrežje v Mariboru je slabo in ponazarja nesistematično načrtovanje kolesarskih povezav, kar se kaže kot neizgrajenost omrežja kolesarskih povezav, nepovezanost v enotno omrežje ter izpeljava obstoječih kolesarskih stez ob prometno in z emisijami obremenjenih cestah (UZMM, 2004). Naštetim

problemom lahko dodamo še nepovezanost kolesarjenja z javnimi prevoznimi sredstvi, kot sta avtobus in vlak, zaparkiranost odsekov kolesarskih stez z avtomobili, previsoke robnike na začetkih in koncih kolesarskih stez in pomanjkljive prometne označbe kolesarskih površin. Enotne kolesarske proge so ob glavni prometnici Tezno–Spodnje Radvanje, to sta Ptujška cesta in Cesta proletarskih brigad, v smeri sever–jug ob Titovi in Tržaški cesti in ob Dravograjski cesti na zahodu. Zaradi lege ob hitri cesti je obravnavano območje za kolesarje skoraj nedostopno. Kolesarska steza je deloma speljana po severnem delu Tržaške ceste, potem pa se konča. V fragmentu obstaja še ob večjem križišču Bauhaus, Rutar, E. Leclerc.

Mesto pokrivajo omrežje medkrajevnih, primestnih in mestnih avtobusnih linij ter linije primestnega in medkrajevnega železniškega potniškega prometa. Glavni nosilec javnega potniškega prometa v mestu je avtobusni promet, ki pa ne funkcionira kot alternativa individualnemu prevozu. V zadnjih desetih letih število potnikov v mestnem prometu nenehno upada, kar je posledica nizke ravni storitev in popolnoma nerestriktivne prometne politike do individualnih prevozov. Glavne pomanjkljivosti javnega potniškega prometa so:

- slaba geografska in časovna dostopnost do pomembnih ciljev zaradi prevelikih intervalov voženj, poteki linij v zadnjih 15 letih niso sledili spremembi teženj potovanj in izgradnji novih cest;
- nizke potovalne hitrosti;
- nezanesljivost;
- neenakomerni in preveliki intervali voženj železniških prevozov potnikov;
- neuskkljeni vozni redi in neenotne vozovnice.

Območje Maribor – jug je dostopno z linijo javnega mestnega avtobusa smer E. Leclerc, vendar je ta linija obratuje zelo redko. Frekvenca avtobusa je na eno uro ali manj ob delavniki in samo med šolskim poukom. V soboto, nedeljo in ob praznikih linija ne obratuje. Glede na frekvenco ne moremo govoriti o dobri dostopnosti z javnim prevoznim sredstvom. Avtobusna linija na tem območju obratuje komaj nekaj let, odkar je svoja vrata odprl trgovski center E. Leclerc. Pred tem to območje z javnim prevozom sploh ni bilo dostopno.

Slabost je tudi to, da vse linije mestnega prometa potekajo iz centra mesta na levem bregu reke Drave do cilja na obrobju mesta in nazaj v center mesta. Potniki, ki bi želeli z javnim prevozom priti na obravnavano območje, bi morali najprej z javnim prevozom do centra mesta ali vsaj do ene postaje avtobusne linije E. Leclerc in nato s to linijo do središča Maribor - jug. Že pot je dolga, z redkimi avtobusnimi linijami pa postane časovno neizvedljiva.

Na obravnavano območje sega del železniškega omrežja. Železniško omrežje Maribora sestavljata dva odseka: Šentilj–Maribor–Zidani Most in Maribor–Prevalje. Čprav potek železniških prog na območju mesta in obmestja pokriva le ožja koridorja v smereh center–Studenci–Limbuš–Ruše in center–Tezno–Slivnica–Hoče, bi bilo treba pri načrtovanju razvoja javnega potniškega prometa upoštevati tudi možnost mestne železniške potniške linije z visoko frekvenco voženj, ki bi jo lahko tudi povezali z gospodarskim središčem Maribor – jug. Tja sega stari železniški terminal za tovorni promet, ki je nekoč služil velikim industrijskim obratom, kot sta TAM in Metalna.

Najhitrejša povezava centra mesta s središčem Maribor – jug je z avtomobilom, saj se območje nahaja ob glavni mestni vpadni-

ci. Z južne smeri se v mesto stekajo najgostejši tokovi, hkrati pa ne gre zapostaviti tudi pomena (sicer ne še v celoti zgrajene) zahodne in južne mestne obvoznice, ki se prav na območju Maribor – jug združijo z južno vpadnico. To križišče se bo v prihodnosti še okrepilo z izgradnjo načrtovanega priključka direktno na avtocesto (UZMM, 2004). Vsekakor sta cestni promet in njegova zelo dobra povezanost najpomembnejša za nastanek in obstanek tako velikega gospodarskega središča in tega dejstva pri nadaljnji obravnavi ne smemo zanemariti. Vendar pa je treba območje povezati tudi s trajnostnimi oblikami prometa in poskrbeti za nadaljnji razvoj v skladu z načeli Evropske prostorskorazvojne perspektive, Tematske strategije za urbano okolje in Strategije prostorskega razvoja Slovenije. V preteklosti (in še danes) je v razvoju Maribora prevladoval prilagoditveni pristop k načrtovanju prometa, pri katerem ponudbo prilagajamo povpraševanju. V ozadju ga je spremljala zelena ali alternativna prometna politika, ki pa je ostala samo v strategijah in idejah. Mestne obvoznice so nedokončane in prekinjene med seboj, kolesarske steze potekajo le po najbolj glavnih mestnih cestah, javni potniški promet je nefunkcionalen in premalo frekventen. Korak naprej je bil narejen z izgradnjo avtoceste mimo Maribora, ki je tranzitni promet vsaj delno preusmerila z mariborskih obvoznic.

Območje Maribor – jug ima vse potencialne za oblikovanje območja P+R (parkiraj in se pelji), na katerem bi vozniki iz okoliških krajev vsakodnevno parkirali avtomobile in se v center mesta odpravili z javnim prevoznim sredstvom. Mogoče je oblikovanje intermodalnega vozlišča, ki bi uporabniku ponujal parkirišča P+R, možnost povezovanja z železniškim in avtobusnim sistemom in navezavo na kolesarski sistem. Že zdaj so na tem območju storitve, kot so pošta, lekarna, trafika in podobno, ki lahko skrajšajo pot v središče mesta. V veliki meri bi se pri zagonu takega sistema P+R lahko zgledovali po že delujočem sistemu v Ljubljani.

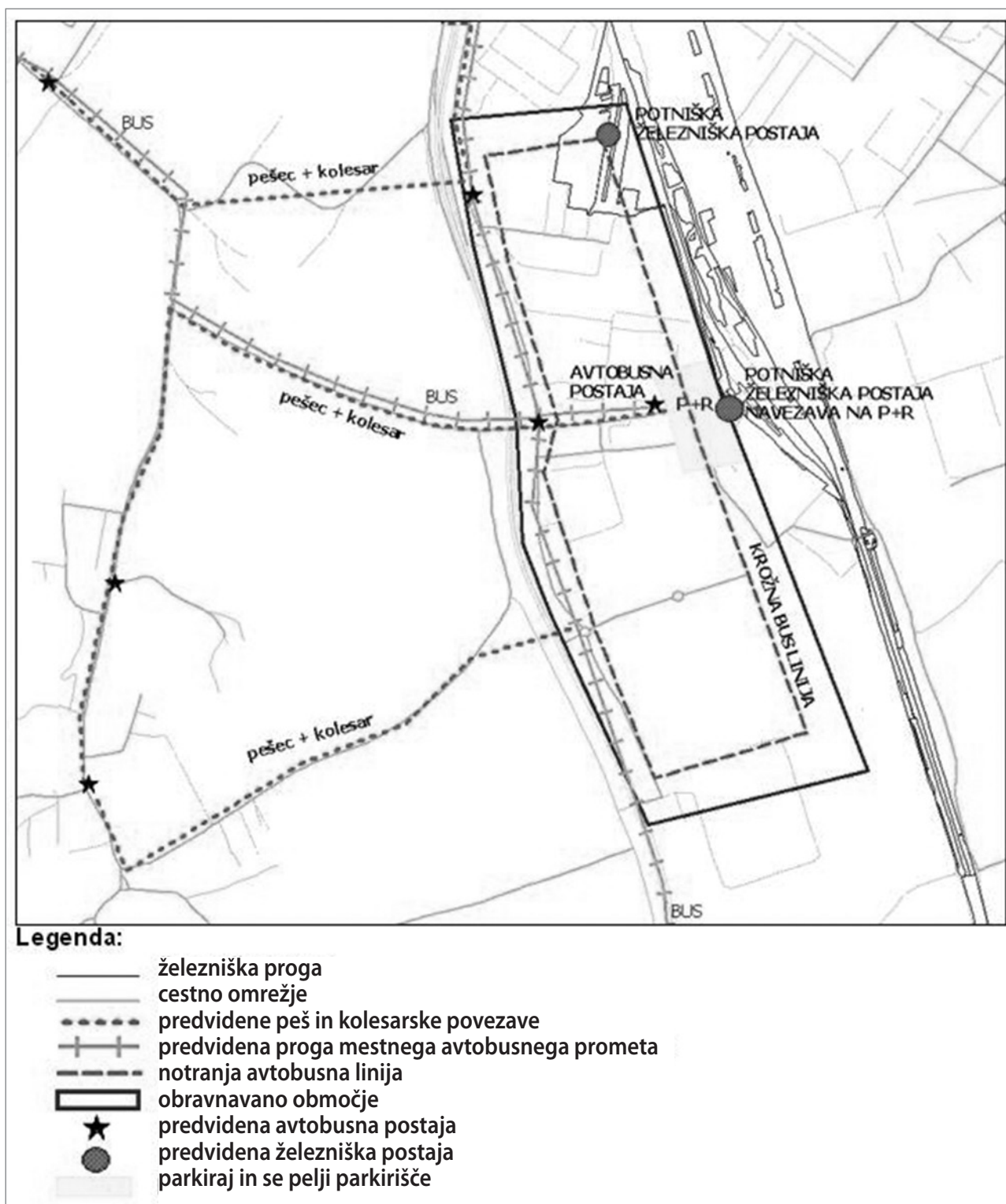
3.2 Predlog vzpostavitve trajnostne mobilnosti na območju Maribor – jug

Maribor kot drugo največje mesto v Sloveniji pomeni veliko zaledje za to območje. Hoče so najbližje manjše središče, Slovenska Bistrica pa že vzpostavlja svojo veliko trgovsko gospodarsko cono. Zaradi prometne oddaljenosti okoliških krajev ne moremo pričakovati, da bodo ti prebivalci za svoj obisk gospodarskega središča Maribor – jug izbrali javni prevoz. Ob ustrezni organiziranosti bi lahko bila izjema občina Hoče, ki je prometno najbolj povezana z obravnavanim območjem, prav tako pa je to najbližji trgovski center njenih prebivalcev.

Vsekakor je najobetavnejša oblika trajnostnega načina prevoza v Mariboru javni avtobusni prevoz, ki bi ga bilo treba ustrezno prenoviti, vzpostaviti pa bi bilo treba tudi nove frekventne

linije. Najpotrebnejše bi bile linije prebivalstveno zgoščenih predelov Maribora (to so Tabor, Spodnje Radvanje, Tezno in Pobrežje) do obravnavanega območja. Prav tako ne smemo zanemariti ogromnega potenciala, ki ga ima železniška proga. Z vzpostavitvijo kratkih železniških linij med Mariborom in Hočami bi aktivirali zapostavljeno trajnostno obliko javnega

prevoza. Slabost obstoječih železniških prog v Mariboru je ta, da železnica poteka večinoma po redko poseljenih območjih ter skozi območja starih industrijskih con in degradiranih območij. Na sliki 4 je predstavljen predlog trajnostne ureditve gospodarskega središča Maribor – jug, ki zajema vse oblike javnega prevoza, cestni promet, kolesarske proge in pešpovezave.



Slika 4: Predlog trajnostne ureditve prometa na obravnavanem območju (avtorica: Mateja Hojs)

Kolesarske proge okoli območja so deloma že vzpostavljene, vendar bi jih bilo treba smiselno povezati v dobro delujoč sistem in navezati za modalne prestopne točke. Za premikanje obiskovalcev znotraj območja bi bila to zelo trajnostna rešitev. Notranjo povezanost med trgovskimi centri bi lahko rešili tudi z notranjo mini avtobusno linijo, saj se mnogi ne odpravijo po nakupih le v eno trgovino, ampak v več trgovin, zato se med njimi 100 ali 200 m premikajo z osebnimi avtomobili.

Sedanji trgovski objekti so bili grajeni posamezno, z velikimi parkirišči, ki kar vabijo jeklene konjičke. Z zmanjšanjem števila parkirnih mest lahko pridobimo ogromne nove zadržljive površine, nove možnosti za gospodarski razvoj, nekatera parkirišča (na primer ob novi železniški postaji) pa ohranimo, jih namenimo za parkirišča P+R in povežemo z visoko frekventnim javnim prevozom. To bi bil dobrodošel ukrep za zmanjšanje prometa v središču mesta in povečanje uporabe javnega prevoza.

Pri razmišljanju o trajnostni mobilnosti ne moremo mimo zastavljenih vprašanj, kaj bi tak sistem mobilnosti pomenil za prebivalce in gospodarsko cono in kaj vse še lahko navežemo na to območje. Lega na skrajnem robu občine in mesta Maribor, na Dravskem polju ter med Slovenskimi gorami in obronki vzhodnega Pohorja pomeni izvrstno lokacijo za izhodiščno rekreacijsko točko. Okoliško območje ponuja obilo možnosti za rekreacijo, kot so pohodništvo, kolesarjenje, rolanje in ribolov (v bližnjem ribniku). Rekreacija na prostem se lahko kombinira z rekreacijo v zaprtih prostorih, kot so fitness, wellness, storitve za nego telesa, plesne dvorane. Na jugu je arheološko najdišče z vilo rustiko, kar je mogoče povezati v arheološko učno pot, ki bi vodila do obronkov Pohorja, kjer se nahajajo še druga arheološka najdišča. Območje z velikimi parkirišči ter s prostimi prostori v trgovskih in poslovnih centrih že zdaj nudi vse pogoje, da lahko z ustrezno promocijo postane velika izhodiščna rekreacijska točka.

4 Sklep

Trajnostno usmerjeni model regionalnega mesta vključuje razvoj osrednjega strnjenga mesta in decentralizirano zgoščevanje na suburbanem območju ter povezovanje regionalnih struktur urbane rasti z razvojem javnega prometa in mobilnosti (Šašek Divjak, 2001). Na primeru hitro razvijajočega se gospodarskega središča smo prikazali povezovanje različnih oblik prometa: cestni, železniški, javni avtobusni promet in kolesarjenje.

Danes je območje Maribor – jug odvisno le od individualnega avtomobilskega prometa, kar zelo obremenjuje prostor. Nadaljnji razvoj je treba usmerjati ob upoštevanju trajnostnega

razvoja, kar je bilo v preteklosti v Mariboru zelo zapostavljeno, mestna razvojna politika na tem področju pa še danes ni aktivna.

Z analizo dostopnosti smo ugotovili, da je območje slabo dostopno z javnim prevozom, da kljub bližini železniške proge ni aktivne potniške železniške postaje in da je frekvenca avtobusov nizka. Tukaj so po nepotrebnem velika parkirišča, ki jih je mogoče bolje izkoristiti, prav tako je mogoče območje učinkovito povezati z obstoječimi kolesarskimi progami. Za dobro povezanost območja Maribor – jug z različnimi predeli mesta in okoliškimi kraji je potrebna celovita prenova javnega prometa. Že samo z dobro mobilnostjo in močno trajnostno naravnano mestno politiko se lahko območje razvije v intermodalno vozlišče, ki bi uporabniku ponujalo parkirišča P+R, navezanost na železniški, avtobusni in kolesarski sistem, hkrati pa pester izbor storitev in trgovin.

.....
Mateja Hojs, univ. dipl. geogr.
E-pošta: matejahojs@gmail.com

Viri in literatura

- MaxLupo: Smernice za uvajanje upravljanja mobilnosti na področju prostorskega načrtovanja. Zaključno poročilo Kampanje za spodbujanje potovalne ozaveščenosti in strategije upravljanja mobilnosti, 2009, 135 str.
- Rye, T., Welsch, J., Plevnik, A., de Tommasi, R., 2011. First steps towards cross-national transfer in integratin mobility management and land use planning in the EU and Switzerland. *Transport policy*, 18, 3: 533–543.
- Sihlcity. URL: http://sihlcity.ch/de/meta/ueber_sihlcity/index.php (13. 9. 2011)
- Statistični urad Republike Slovenije. URL: <http://www.stat.si/> (2. 6. 2011)
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije (Ur. l. RS, št. 76/2004)
- Šašek Divjak, M., 1999. Usmerjanje urbanega razvoja na mestni ravni. *Urbani izziv*, 10, 2: 17–25.
- Šašek Divjak, M., 2001. Trajnostni vidiki prenove mesta. *Urbani izziv*, 12, 1: 15–23.
- Šašek Divjak, M., 2002. Širjenje mesta s poudarkom na urbani mobilnosti: primeri iz ZDA. *Urbani izziv*, 13, 2: 34–44.
- Šmid, A. (ur.), 2004. Prostorski plan Mestne občine Maribor: urbanistična zasnova mesta Maribor (UZMM). Maribor, Mestna občina Maribor, 75 str.
- Tematska strategija za urbano okolje. Resolucija Evropskega parlamenta o tematski strategiji za urbano okolje. Uradni list Evropske unije, P6_TA(2006)0367, 26. 9. 2006.
- Zelena knjiga za novo kulturo mobilnosti v mestih. 2007, Komisija Evropskih skupnosti, SEC(2007) 1209, 23 str.