

Mestna občina Maribora spodbuja aktivno in trajnostno mobilnost

Mestna občina Maribor (MOM) si prizadeva za urejanje mesta po meri ljudi, za zmanjšanje deleža avtomobilskega prometa in povečanje deležev kolesarjev, pešcev in uporabnikov javnega prevoza. Predstavniki MOM se zavedajo, da je to mogoče doseči predvsem z zagotavljanjem boljših pogojev za pešce in kolesarje ter z izboljševanjem javnega prometa. Odprtje Koroške in Glavnega trga za ljudi je že pokazalo, da takšni ukrepi delujejo tudi v Mariboru. Meritve prometa, s katerimi so v obdobju pred epidemijo spremljali preusmeritev avtomobilskega prometa na druge dele mesta¹, namreč kažejo, da je del prometa preprosto izginil. Kar jasno kaže na to, da se je delež ljudi že odločil za drug način potovanja.

Zato v Koaliciji za trajnostno prometno politiko pozivamo Mestno občino Maribor k ponovnem razmisleku o gradnji tunela pod mestnim središčem.

Spremembe potovalnih navad

Tunel odgovarja na trenutno gostoto prometa in na projekcije, ki kažejo njegovo povečanje - česar pa si mesto gotovo ne želi. MOM si namreč z različnimi ukrepi že prizadeva zmanjšati delež poti, opravljenih z avtomobilom. Če bo občina nadaljevala z ukrepi, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in druge oblike aktivne mobilnosti ter optimizirala javni promet, se bodo potrebe po infrastrukturi za avtomobile zmanjšale. Več prebivalcev se bo odločilo za načine potovanja, ki dobro vplivajo na zdravje in okolje ter prispevajo k prijetnejšemu življenju v mestu.

Povezava vzhod-zahod

Povezava na levem bregu Drave v smeri vzhod-zahod se v Mariboru načrtuje že dolgo, v preteklosti so že bile pripravljene najrazličnejše rešitve. Povezava naj bi zadovoljila potrebe po tranzitu v tej smeri. Pri Koaliciji za trajnostno prometno politiko menimo, da potrebe po zagotavljanju dodatnih cestnih povezav za tranzit ni. Za prevoz na daljših razdaljah so zagotovljene zmogljivosti na drugi strani Drave, kjer že obstajajo temu primerne cestne povezave. Za tiste, ki z motornimi vozili potujejo na primer na relaciji Murska Sobota–Dravograd ali za nekoga, ki se v Maribor pripelje iz Slovenske Bistrice ali Šentilja, teh nekaj dodatnih kilometrov poti ne predstavlja velike ovire. Če niso namenjeni v mestno središče, se lahko peljejo okrog. Tudi v drugih mestih podobne velikosti so obvozi običajni. Za lokalna in krajša potovanja, torej z enega dela mesta na drugega, glede na siceršnja prizadevanja, ni smiselno zagotavljati boljših pogojev za potovanje z avtomobilom. Smiselno je spodbujati k hoji, kolesarjenju in drugim oblikam aktivne mobilnosti oziroma k uporabi javnega prevoza.

¹ Podatki so zbrani in jih lahko na željo predložimo.

Zmanjšanje avtomobilskega prometa

Študije kažejo, da gradnja novih cest prometa ne zmanjša - nove ceste celo spodbudijo nove uporabnike: izboljšani pogoji za vožnjo z avtomobilom vedno povzročijo še več voženj z avtomobilom. Glede na siceršnja prizadevanja občine za spremembe potovalnih navad in nujnost prehoda na aktivne in trajnostne načine mobilnosti torej gradnja novih cestnih povezav, v tem primeru tunela, ni smiselna.

Manj negativnih posledic motornega prometa

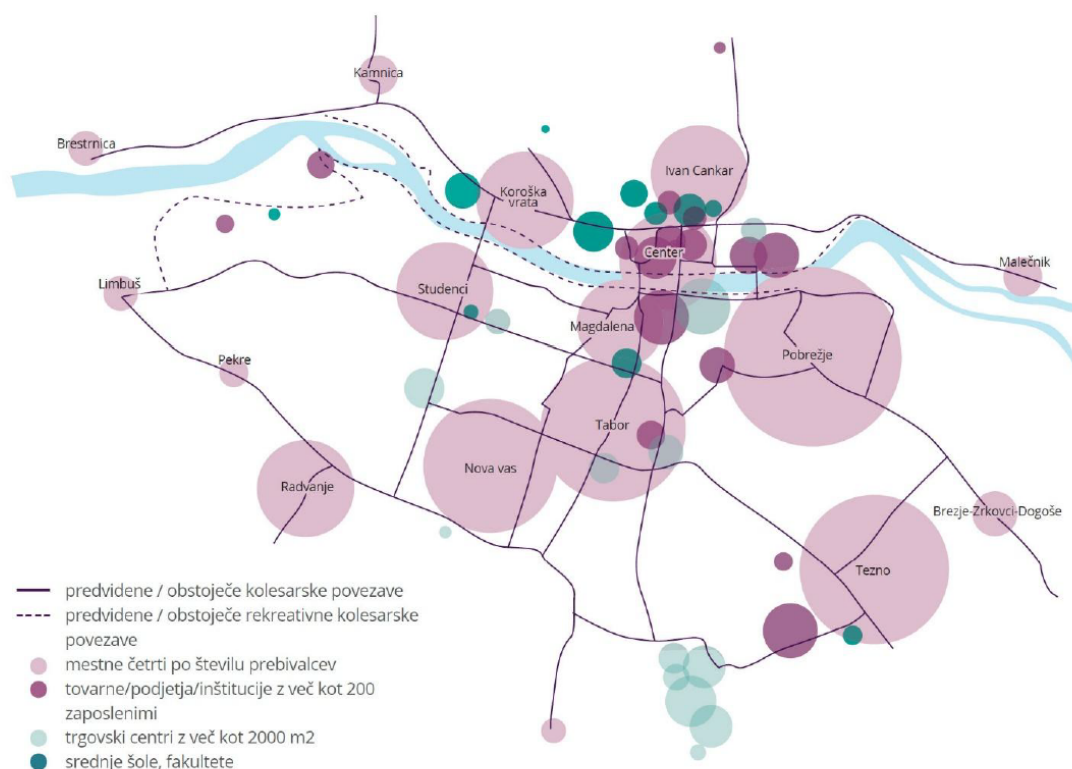
Če avtomobile umaknemo pod zemljo, ne zmanjšamo hrupa niti izpustov. Ker izboljšani pogoji za avtomobilski promet pomenijo tudi več prometa, se bo obremenjenost s hrupom in izpusti v primeru izgradnje tunela povečala. Največje obremenitve bodo tako predvidoma na obeh straneh tunela, nič manj obremenjeni pa ne bodo drugi deli mesta. Načrtovani tunel predstavlja samo del poti, ljudje se bodo z avtomobilom še vedno pripeljali do njega in se peljali naprej po mestu, ko bodo tunel zapustili.

Več prostora za pešce in kolesarje

Tunel nikakor ne zmanjšuje dominantne vloge avtomobilov na mestnih ulicah. Avtomobili ne bodo vidni oziroma moteči samo na tistem kilometru, ko bodo v tunelu, sicer bodo vseeno obremenjevali prostor na obeh straneh tunela in drugod po mestu. Potreba po zagotavljanju zadostnih površin za mirujoč promet in cestnih povezav na drugih delih mesta bo ostala enaka, bolj verjetno pa se celo povečala.

Predlogi za izboljšanje trenutnega stanja:

Osnova za načrtovanje prometnih tokov so koncentracije bivališč prebivalcev, kjer so najvišje gostote ter posledično najvišje mobilnostne potrebe. Kot osnovo bo služil prikaz, nastal v sklopu Celostne prometne strategije Maribora (CPS) z leta 2015.



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

Z njega je že na prvi pogled razvidno, da na levem bregu Drave večjih naselitvenih koncentracij ni; posledično upravičenost tako dragega posega v smeri vzhod - zahod že postane vprašljiva.

Kot drugo je treba izpostaviti kritična tveganja izgradnje tunela v neposredni bližini obstoječih objektov, od katerih jih je večina pod spomeniškim varstvom. Letnik njihove izgradnje priča o tem, da so bile pri njih uporabljene še tradicionalne gradbene tehnike z veliko naravnega kamna in opeke, kar posledično pomeni veliko izpostavljenost posedanju ter razpokam in poškodbam ob eventualnih gradbenih delih v vseh nadstropjih. Poleg tega so možnosti, da v podzemlju ob vrtnanju trčimo na kanalizacijske ali druge inštalacijske jaške, velike, ni izključeno, da ob tem naletimo tudi na arheološke ostaline, kar je lahko za časovni načrt projekta še mnogo bolj usodno. Vse omenjeno v eventualni projekt vnaša številne potencialne finančne nedorečenosti ter možnosti za znatna povišanja cen izvedbe.

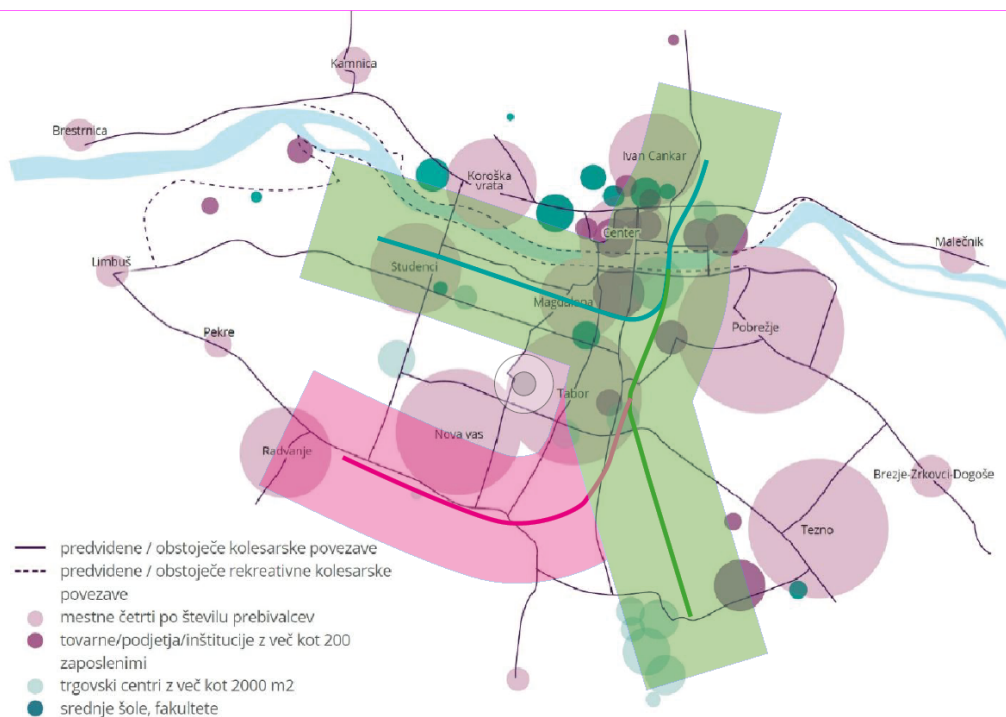
Kot tretje je bilo v Mariboru kot nekdanj zelo močnem središču avtomotivne industrije (Boris Kidrič, TAM, ipd.) v času njegovega razcveta zgrajena množica železniških tirov, med katerimi so v večji rabi le tisti, ki se koristijo za potniški in tovorni promet v smeri Ljubljana-Dunaj. Proga skozi dravsko dolino do Dravograda in avstrijskega Pliberka je le deloma izkoriščena, mnogi industriji namenjeni tiri v glavnem samevajo.

Istočasno so kot hrbtenica trajnostnega JPP v Mariboru v CPS navedeni hitri avtobusi. Vsem pa je jasno, da tudi hitri avtobusi, ko pridejo v področje zastojev in gostega cestnega prometa v mestnem središču (ki bi ga eventualna izgradnja tunela pod središčem le še povečala), niso več hitri.

Prisotnost goste mreže železniških tirov samo po sebi izpostavlja vprašanje smiselnosti vzpostavitve hitre cestne železnice, ki:

1. omogoča velike hitrosti tako vožnje kot pospeševanja kompozicij pri speljevanju s postaje ter istočasno konkurenčno neprimerljivost s cestnimi avtobusi;
2. občutno zmanjšuje onesnaževanje ozračja, saj po eni strani deluje izključno na elektriko (ali drugo pogonsko gorivo prihodnosti - hidrogen ipd.), po drugi pa lahko računamo, da se bo ob njeni časovni predvidljivosti ter konkurenčni hitrosti za njeno uporabo odločilo veliko dnevnih migrantov, ki so do sedaj uporabljali motorna vozila;
3. omogoča, da prevoz brez ovir koristijo tako kolesarji kot invalidi, mame z otroškimi vozički, starostniki ali drugi gibalno ovirani uporabniki.

Zato je naš predlog "recikliranje" obstoječih železniških povezav z izgradnjo hitre, sodobne cestne železnice. Na osnovi zgornje slike, ki grafično prikazuje stanovanjska območja glede na gostoto poselitve, smo naredili projekcijo, kako bi s samo pribl. 13-14 km obnove železniških tirov v skladu z zahtevami sodobnih železniških naprav pokrili glavnino potreb (turkizna in zelena proga po obstoječih tirnih povezavah). Z novo vzpostavljeno roza tirno povezavo bi lahko v sistem vključili tudi novo nastala blokovna naselja pod Pohorjem. Transparentna površina prikazuje območja, ki so do hitrih tirnih povezav oddaljena do 1 km, kar pomeni 12 minut hoje ali le 4 minute kolesarjenja.



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

Iz komunikacije z avtorji CPS-ja smo bili seznanjeni z dejstvom, da so Slovenske železnice kot državno in dokaj togo usmerjeno podjetje akter, s katerim komunikacija na mestni ravni ni mogoča (ali je zelo težavna) ter zaradi tega posledično v CPS-je niso vključeni.

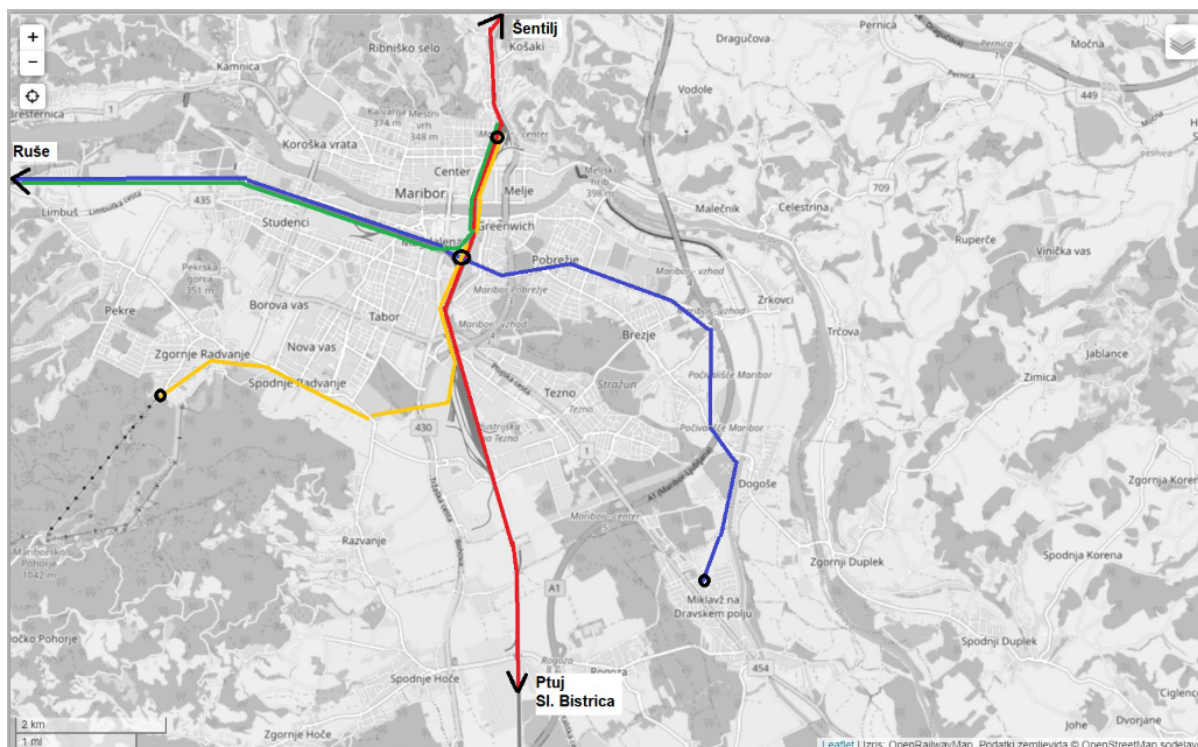
Kljub temu ne vidimo razloga, zakaj se tudi v Sloveniji, podobno kot v sosednjih državah (Italija npr. Ima več železniških podsistemov v regijski lasti), ne bi omogočalo lokalnih železniških podjetij, kot bi to lahko bila v primeru Maribora hitra mestna železnica, ki bi bila v lasti mesta ter bi delovala časovno koordinirano z rednim državnim železniškim prometom, sploh glede na dejstvo, da ta dokaj redek.

Namesto finančno in izvedbeno zahtevnega projekta tunela, s katerim bi bili samo stroški brez možnosti zaslužka, bi mesto lahko dobilo sodobno hitro železniško povezavo, ki bi zvišala kakovost bivanja občanov, izboljšala kakovost ozračja; bila bi tudi cenovno donosna ter povrhu še podprta s sredstvi EU. Gre torej za vsestransko koristno rešitev.

Konkretiziran tehnični predlog izvedbe

(avtor: Matjaž Marušič)

Tehnično gledano bi bila predlagana rešitev izpeljana v obliki nekakšnega S-Bahna, ki bi ga lahko vzpostavili delno z ureditvami na obstoječih progah, delno pa z novogradnjami. Priložena je tudi skica, na kateri so dokaj natančno označene vse tirne povezave.



Na obstoječih progah je gotovo še kar nekaj rezerve (lahko bi uredili nova postajališča, vzpostavili nove linije, večjo frekvenco vlakov ...), sploh glede na nadgradnje, ki so v izvedbi (MB-Šentilj, rekonstrukcija vozlišča Pragersko) oz. v načrtu (ponovna izgradnja drugega tira do Šentilja). Prednost obstoječega omrežja so npr. trije tiri med glavno postajo Maribor in odcepom Koroške proge (trotirni most čez Dravo).

Nekatere stare industrijske tire bi ravno tako lahko uporabili kot koridor za trase novih povezav - recimo tir, ki na Tezнем zavije ostro proti zahodu, bi lahko bil izhodišče nove mestne proge proti Radvanju oz. pohorski vzpenjači. Podobno star industrijski tir zavije s severnega dela glavne postaje proti vzhodu in bi lahko služil kot začetek nove proge proti Melju in Malečniku - če je seveda v tistem delu dovolj potniškega potenciala (te proge zato na skici ni).

Na skici je predvidena tudi nova proga skozi Pobrežje do Miklavža, ki bi bila podaljšek koroške proge, v trikotniku med glavno in koroško progo pa bi lahko nastala ena glavnih prestopnih točk.

Ena od linij "S-Bahna" bi na primer lahko vodila po glavni progi do železniške postaje Slovenska Bistrica, ki leži v Črešnjevcu, od tod pa po obujeni nekdanji lokalni železnici do mesta Slovenska Bistrica.

Sistem bi moral biti zasnovan na integraciji konvencionalne in lahke železnice, kar v praksi pomeni, da so novi odseki zgrajeni po normativih lahke železnice (light rail), s čimer je investicija manjša, hkrati pa vozna sredstva ustrezajo vsem zahtevam tudi za vožnjo po konvencionalni železniški infrastrukturi.