Maribor spreminja prometne in potovalne navade

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je Maribor pri uvajanju pomembnih prometnih sprememb uporabljal celovit nabor omilitvenih ukrepov. Ti so poleg prilagoditev prometne ureditve vključevali tudi spremembe javnega potniškega prometa, obsežno obveščanje javnosti ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza. Izkušnje pilotnih projektov so pokazale, da lahko premišljeno načrtovani ukrepi bistveno zmanjšajo vplive prometnih sprememb ter hkrati prispevajo k dolgoročni preobrazbi mesta v varnejši, prijetnejši in trajnostno naravnan življenjski prostor.

Pomembno je, da večina teh ukrepov ni bila zasnovana le kot začasna podpora med izvajanjem pilotnih projektov, temveč kot izhodišče za trajne izboljšave mestnega prometnega sistema. Mnogi ukrepi, preizkušeni v okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE, so se ohranili, nadgradili ali razširili tudi po zaključku pilotov. Zato novičnik poleg primerjav stanja pred in po izvedbi posameznih ureditev prikazuje tudi njihov nadaljnji razvoj skozi čas ter kaže, kako so pilotni projekti postopoma prerasli v trajne spremembe, ki danes oblikujejo mobilnost v Mariboru.

Kam je izginil promet z Glavnega trga?

Prenovljen Glavni trg / foto: Almira Ćatović

Prenova Glavnega trga in dela Koroške ceste je v zadnjih letih pomembno preoblikovala podobo mariborskega mestnega središča. Prostor, ki je bil nekoč namenjen predvsem motornemu prometu, je danes namenjen pešcem, kolesarjem, gostinskim vrtovom ter številnim kulturnim in družabnim dogodkom. Ob tem se pogosto pojavlja vprašanje: kam je izginil promet, ki je pred prenovo vsakodnevno prečkal center mesta?

Glavni trg med prenovo / foto: Kaja Pogačar

Prenova Glavnega trga kot prometni eksperiment

Pred zaprtjem Koroške ceste za tranzitni motorni promet je po tej povezavi na delovni dan vozilo približno 15.000 do 16.000 vozil. Glede na obseg prometa je prenova predstavljala pomemben preizkus za celotno prometno omrežje Maribora. Mnogi so pričakovali večje prometne obremenitve na drugih mestnih povezavah in izrazite zastoje, vendar so meritve pokazale drugačne rezultate.

Analiza prometnih tokov po uvedbi novih prometnih režimov je pokazala, da se je promet prerazporedil po okoliških cestah in drugih mostovih čez Dravo, brez večjih negativnih posledic za delovanje prometnega sistema.

Koroška cesta pred prenovo / foto: Kaja Pogačar

Spremembe prometnih tokov po zaprtju Koroške ceste

Rezultati spremljanja prometa potrjujejo ugotovitve številnih mednarodnih raziskav, da se promet ob zaprtju pomembne cestne povezave ne preseli v celoti na eno samo alternativno traso. Vozniki se na spremembe odzovejo na različne načine.

Del uporabnikov izbere druge poti, nekateri prilagodijo čas svojih potovanj, drugi se odločijo za uporabo javnega prevoza, kolesa ali hoje. V določenih primerih pa posamezniki tudi opustijo potovanja, ki zanje niso nujna. Posledično se skupno število voženj zmanjša, kar vpliva na zmanjšanje prometnih obremenitev v mestu.

Koroška cesta po prenovi / foto: Almira Ćatović

Evaporacija prometa in prilagoditev uporabnikov

Opisani pojav strokovnjaki poimenujejo evaporacija prometa. Gre za proces, pri katerem del prometa po spremembi prometnih razmer preprosto izgine iz prometnega sistema. Namesto da bi se vsa vozila preusmerila na druge ceste, se uporabniki prilagodijo novim okoliščinam in spremenijo svoje potovalne navade.

Izkušnje iz Maribora potrjujejo, da imajo prometni uporabniki večjo sposobnost prilagajanja, kot pogosto predvidevamo. Z ustreznim načrtovanjem in obveščanjem je mogoče zmanjšati negativne posledice prometnih sprememb ter hkrati izboljšati kakovost urbanega prostora.

Vplivi na javni potniški promet

Zaprtje Koroške ceste ni vplivalo zgolj na osebni motorni promet, temveč tudi na sistem javnega potniškega prometa. Območje je uporabljala skoraj tretjina vseh uporabnikov mariborskega avtobusnega omrežja, zato je bila potrebna prilagoditev obstoječih linij.

Pet avtobusnih prog je bilo preusmerjenih na Mladinsko oziroma Maistrovo ulico, uredili pa so tudi dve novi avtobusni postajališči. S temi ukrepi je mesto zagotovilo dostopnost in nemoteno delovanje javnega prevoza tudi v času uvajanja pomembnih sprememb prometne ureditve.

Javni potniški promet na Koroški cesta po prenovi / foto: Almira Ćatović

Ugotovitve in pomen za trajnostno mobilnost v mestih

Primer prenove Glavnega trga in Koroške ceste kaže, da lahko mesta z dobro načrtovanimi prometnimi ukrepi uspešno preoblikujejo javni prostor brez večjih negativnih vplivov na prometni sistem. Pridobljene izkušnje potrjujejo, da se prebivalci in obiskovalci na spremembe prilagajajo ter postopoma spreminjajo svoje potovalne navade.

Maribor je s prenovo pridobil kakovostnejši javni prostor, prijaznejši pešcem in kolesarjem, obenem pa je projekt pokazal, da je prehod v trajnostno mobilnost mogoč tudi v mestih, kjer je bila uporaba osebnega avtomobila dolgo prevladujoč način prevoza.

Lent ponovno povezuje mesto z Dravo

Prenova dravskega nabrežja ustvarja nov javni prostor za ljudi, trajnostno mobilnost in mestno življenje

Prenovljeni Lent je danes eden najpomembnejših javnih prostorov v Mariboru. Več kot kilometer dolgo dravsko nabrežje, ki je bilo dolga leta močno obremenjeno s prometom, je dobilo novo podobo, v kateri so v ospredju ljudje, kakovost bivanja in povezanost mesta z reko. Projekt predstavlja enega ključnih korakov pri preobrazbi mariborskega mestnega jedra v sodoben in trajnostno naravnan urbani prostor.

Lent / foto: Almira Ćatović

Nova podoba enega najprepoznavnejših delov Maribora

Prenova Lenta je zajela več kot kilometer dolgo območje ob Dravi in približno 24.000 kvadratnih metrov javnih površin. Ureditev je obsegala prenovo peš površin, kolesarskih povezav, dostopov do reke, zasaditev, urbane opreme ter prostorov za druženje, rekreacijo in izvedbo različnih prireditev.

S prenovo je Lent pridobil novo funkcijo mestnega prostora, ki prebivalcem in obiskovalcem omogoča neposrednejši stik z reko ter prijetnejše doživljanje mestnega središča.

Od prometnega koridorja do javnega prostora

Ena najpomembnejših sprememb prenove je nova prometna ureditev. Na osrednjem delu Lenta ne gre za popolno zaporo prometa, temveč za območje umirjenega prometa z omejenim dostopom.

Tranzitni promet ni več dovoljen, dostop pa ostaja omogočen stanovalcem, dostavnim službam, intervencijskim vozilom ter drugim upravičenim uporabnikom. Takšna ureditev omogoča bolj uravnoteženo rabo prostora in zmanjšuje prevlado osebnega motornega prometa v zgodovinskem mestnem jedru.

Več prostora za hojo in kolesarjenje

Omejevanje tranzitnega prometa prinaša številne pozitivne učinke za uporabnike prostora. Manjši prometni tokovi pomenijo manj hrupa, večjo prometno varnost ter manj konfliktov med pešci, kolesarji in motornimi vozili.

S tem se ustvarjajo pogoji za razvoj aktivne mobilnosti, saj prenovljeno nabrežje spodbuja hojo in kolesarjenje kot vsakodnevni obliki premikanja. Hkrati novi prostori omogočajo kakovostnejše preživljanje prostega časa in bogatijo družabno življenje ob reki.

Lent po prenovi / foto: Almira Ćatović

Lent kot prostor srečevanja in dogodkov

Prenovljeni Lent ni več predvsem prometna povezava, temveč postaja osrednji javni prostor mesta. Urejene površine omogočajo izvedbo kulturnih, športnih in turističnih dogodkov ter ustvarjajo privlačno okolje za druženje prebivalcev in obiskovalcev.

Povezovanje mesta z reko je pomemben urbanistični cilj številnih evropskih mest. Maribor je s prenovo pridobil kakovosten prostor, ki poudarja identiteto mesta ob Dravi in krepi njegov razvojni potencial.

Maribor spreminja prometne in potovalne navade

Spremembe na Lentu so del širših prizadevanj za trajnostno mobilnost v Mariboru. Mesto postopoma uvaja ukrepe, ki zmanjšujejo odvisnost od osebnega avtomobila ter spodbujajo uporabo okolju prijaznejših načinov prevoza.

Pri tem ima pomembno vlogo tudi ozaveščanje prebivalcev o prednostih trajnostne mobilnosti ter ustvarjanje kakovostne infrastrukture, ki omogoča varno in udobno hojo, kolesarjenje ter uporabo javnega prevoza.

MBajk / foto: Almira Ćatović

Primer dobre prakse za trajnostni razvoj mesta

Prenova Lenta kaže, kako lahko sodobno prometno načrtovanje izboljša kakovost javnega prostora in okrepi povezanost prebivalcev z mestom. Manj prometa, več prostora za ljudi in boljša dostopnost do reke prispevajo k ustvarjanju privlačnejšega urbanega okolja, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti in kakovostnejše bivanje.

Izkušnje pilotnih projektov kažejo, da lahko premišljeno načrtovani ukrepi pomembno zmanjšajo vplive prometnih sprememb in hkrati prispevajo k dolgoročni preobrazbi mesta v varnejši, prijetnejši in trajnostno naravnan življenjski prostor.

Lent pred prenovo/ foto: Kaja Pogačar

Cafova ulica kot prostor varne souporabe prostora

Cafova ulica v središču Maribora je s prenovo dobila novo vlogo v mestnem prostoru. Namesto klasične prometne ureditve z jasno ločenimi površinami za vozila in pešce je bila preoblikovana v skupni prometni prostor, kjer si površino enakovredno delijo pešci, kolesarji in motorna vozila. Takšna ureditev daje prednost varnosti, medsebojnemu spoštovanju in kakovostnejši uporabi javnega prostora.

Skupni prometni prostor za vse uporabnike

Prenovljena Cafova ulica temelji na konceptu skupnega prometnega prostora, pri katerem ni izrazite ločitve med voziščem in pločniki. Enotno oblikovana površina ter umirjen promet spodbujata večjo pozornost vseh udeležencev in prispevata k varnejšemu sobivanju različnih oblik mobilnosti.

Cafova ulica pred prenovo / foto: Beno Mecarec

Takšna ureditev zmanjšuje občutek prevlade motornih vozil in spodbuja počasnejšo vožnjo, kar povečuje varnost pešcev in kolesarjev. Hkrati ustvarja prijetnejše urbano okolje, ki je prilagojeno vsakodnevni uporabi prebivalcev in obiskovalcev.

Prenova za kakovostnejši mestni prostor

Prenova Cafove ulice ni obsegala zgolj sprememb prometne ureditve, temveč celovito preobrazbo javnega prostora. Urejene so bile nove tlakovane površine, zasaditve in urbana oprema, ki izboljšujejo videz in funkcionalnost ulice.

Posebna pozornost je bila namenjena ustvarjanju prijetnejšega okolja za zadrževanje in druženje. Nova ureditev prispeva k boljši kakovosti bivanja v mestnem središču ter spodbuja uporabo javnega prostora tudi za lokalne dejavnosti in srečevanja prebivalcev.

Manj parkirnih mest, več prostora za ljudi

Pomemben del prenove je bilo zmanjšanje števila parkirnih mest, s čimer se je sprostil prostor za druge vsebine. Namesto površin, namenjenih predvsem mirovanju vozil, so nastali kakovostnejši javni prostori, ki omogočajo hojo, posedanje in družabne aktivnosti.

Cafova ulica po prenovi / foto: Almira Ćatović

Takšen pristop sledi sodobnim urbanističnim smernicam, ki v mestnih središčih vse bolj poudarjajo pomen javnega prostora za ljudi ter zmanjšujejo odvisnost od osebnega avtomobila.

Nadzorovan dostop za upravičene uporabnike

Čeprav je promet na Cafovi ulici umirjen, ulica ostaja dostopna za stanovalce, dostavo in druge upravičene uporabnike. Za nadzor dostopa so bili nameščeni potopni stebrički, ki omogočajo učinkovito upravljanje prometa in hkrati preprečujejo nepooblaščen tranzit.

Takšna rešitev zagotavlja ravnovesje med dostopnostjo in kakovostjo javnega prostora ter omogoča, da ulica še naprej opravlja svoje funkcije za prebivalce in dejavnosti v okolici.

Cafova ulica predstavlja primer sodobnega urbanističnega pristopa, ki daje prednost ljudem in kakovosti bivanja. S premišljeno zasnovo skupnega prometnega prostora, umirjanjem prometa in izboljšanjem javnih površin je nastala ulica, ki spodbuja varno souporabo prostora ter krepi privlačnost mestnega središča.

MBajk postal del vsakodnevne mobilnosti

Sistem souporabe koles MBajk je v nekaj letih postal pomemben del trajnostne mobilnosti v Mariboru. Od začetka delovanja maja 2022 se je razvil v eno ključnih oblik vsakodnevnega premikanja po mestu, saj prebivalcem in obiskovalcem omogoča hitro, enostavno in cenovno dostopno alternativo vožnji z avtomobilom.

Širitev sistema spremljajo tudi izboljšave kolesarske infrastrukture, ki prispevajo k boljši dostopnosti in spodbujajo uporabo kolesa pri vsakodnevnih opravkih, potovanjih v službo, šolo ali po drugih mestnih poteh.

Mbajk postaja / foto: Almira Ćatović

Od 21 postaj do mreže po vsem mestu

Sistem MBajk je ob vzpostavitvi maja 2022 obsegal 21 postaj in 210 koles. Zaradi velikega zanimanja uporabnikov se je mreža v naslednjih letih podvojila in danes vključuje 42 postaj ter 420 koles.

Postaje so umeščene ob pomembna prometna vozlišča, izobraževalne ustanove, poslovna območja in stanovanjske soseske, kar uporabnikom omogoča hitro in priročno uporabo sistema na različnih delih mesta.

Nova postaja MBajk na Lentu

V okviru projekta LIFE IP CARE4CLIMATE je bila pri Sodnem stolpu na Lentu postavljena nova postaja MBajk. Ta pomembno izboljšuje dostopnost območja, kjer je zaradi omejitve motornega prometa poudarek na trajnostnih oblikah mobilnosti.

Nova postaja uporabnikom omogoča enostaven dostop do mestnega središča in nabrežja Drave ter ponuja kolo kot privlačno alternativo uporabi osebnega avtomobila.

Odprtje nove MBajk postaje na Lentu / foto: Almira Ćatović

Kolesarjenje kot vsakodnevna izbira

Ena največjih prednosti sistema MBajk je njegova uporabnost za krajše mestne poti. Ker je prvih 60 minut posamezne izposoje brezplačnih, je sistem posebej primeren za vsakodnevna opravila, kot so prihod na delo, obisk šole ali fakultete, vožnja do trgovine ali dostop do postajališč javnega potniškega prometa.

Takšna ureditev spodbuja uporabo kolesa tudi med uporabniki, ki sicer nimajo lastnega kolesa ali ga ne uporabljajo redno.

Ambiciozni načrti za prihodnost

Razvoj sistema MBajk se bo nadaljeval tudi v prihodnjih letih. Predvidena je vzpostavitev najmanj desetih novih postaj, nadaljnje izboljševanje kolesarskih povezav ter ureditev varovanih kolesarnic in polnilnih mest za električna kolesa.

S tem bo sistem še dostopnejši in uporabnejši za širši krog uporabnikov ter bo pomembno prispeval k nadaljnjemu razvoju trajnostne mobilnosti v Mariboru.

Mbajk postaja pri Sodnem stolpu / foto: Almira Ćatović

Kolesa kot del trajnostne prihodnosti mesta

Razvoj sistema MBajk dokazuje, da lahko souporaba koles postane pomemben del mestnega prometnega sistema. S širitvijo mreže postaj, izboljšanjem infrastrukture in povezovanjem z javnim prevozom Maribor krepi pogoje za trajnostno mobilnost ter prebivalcem omogoča enostavnejše, bolj zdrave in okolju prijaznejše načine potovanja.

P+R pri E.Leclercu kot preizkus drugačnega potovanja

V okviru Evropskega tedna mobilnosti leta 2022 je Maribor pri trgovskem centru E.Leclerc pilotno preizkusil sistem »Parkiraj in se pelji (P+R)«. Vozniki so lahko avtomobil pustili na parkirišču ob južni mestni vpadnici in pot do središča mesta nadaljevali z avtobusom.

Prestop iz avtomobila na javni prevoz

Čeprav lokacija pri E.Leclercu še ni trajno urejena kot polno delujoče parkirišče P+R, je pilotni projekt pokazal, da lahko takšen način potovanja predstavlja učinkovito alternativo vožnji z avtomobilom vse do mestnega središča.

Izkušnje so potrdile, da so za uspešno uporabo sistema ključni pogosti in zanesljivi avtobusni prevozi, jasno označena parkirna mesta, varni prestopi ter enostavna skupna ponudba parkiranja in javnega prevoza.

Korak k trajnostni mobilnosti

Sistem P+R omogoča zmanjševanje prometnih obremenitev v mestnem jedru, saj del voznikov svoje potovanje zaključi z javnim prevozom. Takšne rešitve prispevajo k manjši uporabi osebnih avtomobilov, zmanjševanju izpustov ter boljši kakovosti urbanega prostora.

Pilotni projekt je hkrati spodbudil razmislek o nadaljnjem razvoju prestopnih točk na obrobju mesta, ki bi uporabnikom omogočale bolj trajnostne potovalne izbire.

P+R / foto: Beno Mesarec

Izkušnje za prihodnje P+R sisteme

Znanja in izkušnje, pridobljene pri pilotnem projektu, so bile uporabljene pri načrtovanju in vzpostavljanju parkirišč P+R Magdalena in P+R Pod Koroškim mostom ter pri pripravi novih parkirišč ob mestnih vpadnicah.

V prihodnje bodo ta parkirišča povezana tudi s sistemom MBajk in drugimi oblikami trajnostne mobilnosti, kar bo omogočilo enostavno kombiniranje različnih načinov potovanja.

Pilot P+R je eden izmed ukrepov, s katerimi Maribor spodbuja bolj trajnostne prometne navade. Izkušnje kažejo, da lahko premišljeno načrtovane prestopne točke pomembno prispevajo k zmanjšanju prometnih obremenitev in povečanju uporabe javnega prevoza.

Lažji dostop do UKC Maribor

Območje Univerzitetnega kliničnega centra Maribor predstavlja enega največjih generatorjev prometa v mestu. Na razmeroma majhnem prostoru se vsak dan srečujejo pacienti, obiskovalci, zaposleni, pešci, kolesarji, avtobusi ter dostavna in intervencijska vozila, zato je zagotavljanje varnega in učinkovitega dostopa ključnega pomena.

Brezplačni električni prevoz za lažje premikanje

Pomembno izboljšavo predstavlja brezplačni električni prevoz Maister Doktor, ki povezuje območje UKC Maribor z bližnjimi avtobusnimi postajališči. Storitev uporabnikom olajšuje premikanje po bolnišničnem kompleksu, zlasti starejšim, gibalno oviranim in drugim obiskovalcem, ki težje premagujejo daljše razdalje.

Električni prevoz Maister Doktor / foto: Beno Mesarec

Nova varna povezava za pešce in kolesarje

Decembra 2025 je na Titovi cesti pri Europarku začel delovati nov semaforiziran prehod za pešce in kolesarje. Ureditev je vzpostavila neposredno povezavo med nakupovalnim središčem Europark, avtobusnimi postajališči in območjem UKC Maribor.

Ob tem je bila asfaltirana tudi povezovalna pot, odstranjen pa del ograje bolnišničnega kompleksa. Nova ureditev skrajšuje poti uporabnikom ter zmanjšuje potrebo po nevarnem prečkanju prometno obremenjene štiripasovne ceste zunaj urejenih prehodov.

Izboljšave v okolici UKC Maribor so del širših prizadevanj mesta za razvoj trajnostne in varne mobilnosti. Z boljšimi povezavami za pešce, kolesarje in uporabnike javnega prevoza Maribor postopoma ustvarja dostopnejše in uporabnikom prijaznejše urbano okolje.

Nov semaforiziran prehod pri Europraku / foto: Beno Mesarec