



MESTNA OBČINA MARIBOR
ŽUPAN

Ulica heroja Staneta 1, SI-2000 Maribor
T: +386.2.2201 000, E: mestna.obcina@maribor.si
S: <http://www.maribor.si>
Davčna številka: SI12709590, Matična številka: 5883369

Številka: 3710-5/2023-86
Datum: 8.03.2026

GMS - 813

MESTNI SVET
MESTNE OBČINE MARIBOR

**ZADEVA: PREDLOG ZA OBRAVNAVO NA 33. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR**

NASLOV GRADIVA: Občinska celostna prometna strategija MOM – drugo branje

GRADIVO PRIPRAVIL: URAD ZA KOMUNALO, PROMET IN PROSTOR
Sektor za komunalno in promet

GRADIVO PREDLAGA: Aleksander Saša Arsenovič, župan

POROČEVALEC: Matej Moharič (Mestna občina Maribor)
Beno Mesarec (Univerza v Mariboru)

PREDLOG SKLEPA: **Mestni svet Mestne občine Maribor potrdi Občinsko celostno
prometno strategijo MOM za obdobje 2026 – 2033.**



Aleksander Saša Arsenovič
Župan





MESTNA OBČINA MARIBOR
MESTNA UPRAVA
SEKRETARIAT ZA SPLOŠNE ZADEVE
Služba za javna naročila

Številka: 3710-5/2023-86

Datum: 8.03.2026

**PODPISNI LIST
PREDLOGA ZA OBRAVNAVO NA 33. REDNI SEJI MESTNEGA SVETA
MESTNE OBČINE MARIBOR**

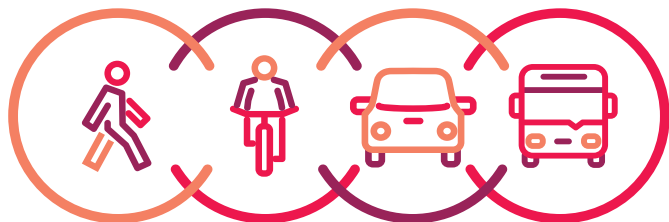
Naslov gradiva:	Občinska celostna prometna strategija MOM – drugo branje
Priloge gradiva (navedba morebitnih prilog):	1. Osnutek strategije 2. Akcijski načrt ukrepov

Pregledali in parafirali:

Podpisniki	Ime in priimek podpisnika	Pristojen organ	Datum	Podpis tistega, ki podpiše oz. parafira
Gradivo pripravil-a:	Matej Moharič, Strokovni sodelavec VII/2-II	UKPP	9.3.26	<i>za</i>
Gradivo pregledal-a vodja organa in morebitni vodja NOE:	Andraž Mlaker Sekretar - Vodja urada	UKPP	9.3.2026	
Gradivo usklajeno s pristojnimi organi (če je gradivo pripravljeno izven MOM):				
Dodatni pregled na predlog pripravljavca				
Gradivo pregledala direktorica MU	Lidija Krebl	Kabinet župana	10-03-2026	
Dokument parafiral podžupan: <small>(obkrožite tistega, ki je odgovoren za vaše področje)</small>	Gregor Reichenberg	Kabinet župana		

Gradivo prejela služba MS v fizični in elektronski obliki	Rosana Klančnik	Služba za delovanje mestnega sveta	17.3.2026	
------------------------------------------------------------------	-----------------	------------------------------------	-----------	--





Občinska celostna prometna strategija

Mestne občine Maribor



Osnutek (16/03/2026)





OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE MARIBOR

Naročnik: Mestna občina Maribor
Ulica heroja Staneta 1, 2000 Maribor

Izdelovalci: Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo
dr. Marjan Lep, mag. Sebastian Toplak, mag. Beno Mesarec, Gregor Salobir

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
Gašper Žemva, Sanja Božič, Anže Veber

SWIROO, prometne storitve, d.o.o.
Damijan Ferk

Presojevalec kakovosti vsebine: Matej Gojčič

**Ostali sodelujoči pri pripravi
OCPS Mestne občine Maribor:** Člani širše delovne skupine (ključni deležniki);
Sodelujoči na delavnicah, javnih razpravah, v anketah,
intervjujih in drugih dogodkih.

Fotografije: Gregor Salobir, Almira Čatović

Fotomontaže: Dušan Pogačar

Leto izida: marec 2026, št. 3710-5/2023-65



KAZALO

UVODNI NAGOVOR ŽUPANA	5
MARIBOR IN CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	6
Namen in vsebina Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor	6
Vloga in pomen Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor	7
Strateški okvir razvoja mobilnosti v Mestni občini Maribor	8
Proces priprave Občinske celostne prometne strategije MOM	9
Časovna premica procesa OCPS MOM 2026-2033	11
PROSTORSKI IN DEMOGRAFSKI OKVIR MESTNE OBČINE MARIBOR	13
PROMETNA VARNOST V MESTNI OBČINI MARIBOR	18
KAKOVOSTNEJŠE ŽIVLJENJE V MARIBORU Z NAPREDKOM V MOBILNOSTI IN UREJANJU JAVNEGA PROSTORA	20
Omogočamo enostavno in varno dostopnost za vse uporabnike ter kratke poti do vseh mestnih vsebin	20
Krepitev trajnostnih oblik mobilnosti	22
Več zelenja za boljši Maribor	24
VIZIJA RAZVOJA PROMETA V MESTNI OBČINI MARIBOR	27
OCPS MOM in prometni model	28
STEBRI MOBILNOSTI	30
STRATEŠKI CILJI	31
Krovni cilj	31
Cilji	32
Strateška vodila	33
STEBER I: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE	39
Analiza obstoječega stanja na področju celostnega prometnega načrtovanja	39
Dosežki na področju celostnega prometnega načrtovanja	39
Izzivi na področju celostnega prometnega načrtovanja	40
Priložnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja	40
Prioritete na področju celostnega prometnega načrtovanja	40
STEBER II: HOJA	50
Analiza obstoječega stanja na področju hoje	50
Dosežki na področju hoje	51
Izzivi na področju hoje	51
Priložnosti na področju hoje	52
Prioritete na področju hoje	53
STEBER III: KOLESARJENJE	58
Dosežki na področju kolesarjenja	59
Izzivi na področju kolesarjenja	59
Priložnosti na področju kolesarjenja	61



Prioritete na področju kolesarjenja	61
STEBER IV: JAVNI POTNIŠKI PROMET	66
Analiza obstoječega stanja na področju javnega potniškega prometa	66
Dosežki na področju javnega potniškega prometa	67
Izzivi na področju javnega potniškega prometa	67
Priložnosti na področju javnega potniškega prometa	68
Prioritete na področju javnega potniškega prometa	69
STEBER V: MOTORNI PROMET	74
Analiza obstoječega stanja na področju motornega prometa	74
Dosežki na področju motornega prometa	74
Izzivi na področju motornega prometa	75
Priložnosti na področju motornega prometa	76
Prioritete na področju motornega prometa	77
AKCIJSKI NAČRT OCPS MOM 2026-2033	82



UVODNI NAGOVOR ŽUPANA

Spoštovani

Nova Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor ni le prometni dokument. Je jasna vizija kakšno mesto želimo oblikovati v prihodnjih letih – mesto, kjer sta kakovost bivanja in varnost ljudi na prvem mestu.

Vizija, ki jo postavljamo pred Maribor, je vizija mesta kratkih razdalj. Mesta, kjer so osnovne storitve dostopne peš, s kolesom ali z javnim prevozom. Mesta, kjer promet ne predstavlja ovire, temveč povezuje soseke in izboljšuje vsakdanje življenje. Mesta, ki je varno, povezano in zeleno regijsko središče.

Strategija prinaša ambiciozen, a jasen dolgoročen cilj: doseči 60-odstotni delež trajnostnih oblik mobilnosti. To pomeni postopno zmanjševanje odvisnosti od osebnih motornih vozil, razbremenitev cestnega omrežja in zmanjševanje emisij. Pomeni več hoje, več kolesarjenja in sodobnejši, učinkovitejši javni prevoz.

V središču te strategije je varnost. Posebna pozornost je namenjena najranljivejšim udeležencem v prometu – peščem, kolesarjem, otrokom, starejšim in gibalno oviranim osebam. Varne šolske poti in infrastruktura, prilagojena vsem generacijam, niso dodana vrednost, temveč temelj odgovornega mesta.

Med ključnimi razvojnimi koraki so vzpostavitev hitrih avtobusnih linij, širitev kolesarskega omrežja ter umik mirujočega prometa s površja v garažne hiše. S tem bomo sprostili javni prostor za ljudi, druženje in zelenje ter postopno preoblikovali mestne površine v bolj prijazne in kakovostne prostore.

Pomemben del strategije je tudi usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja. S krepitvijo lokalnih središč in sosek zmanjšujemo potrebo po dolgih vožnjah, hkrati pa zagotavljamo učinkovito mestno logistiko in trajnostne oblike dostave.

Ta strategija predstavlja dolgoročno zavezo – zavezo k odgovornemu razvoju, k izboljšanju kakovosti zraka, k večji varnosti in k mestu, ki daje prednost ljudem.

Maribor ima jasno smer razvoja. S premišljenimi ukrepi in sodelovanjem bomo to vizijo postopno uresničili ter ustvarili prometni sistem, ki bo podpora sodobnemu, trajnostnemu in vključujočemu mestu.

Aleksander Saša Arsenovič

Župan Mestne občine Maribor



MARIBOR IN CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Namen in vsebina Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor (v nadaljevanju: OCPS MOM) je strateški razvojni dokument, s katerim Mestna občina Maribor določa usmeritve za celostno načrtovanje prometa in mobilnosti na območju občine. Namen OCPS MOM je vzpostavitev varnega, dostopnega, učinkovitega in trajnostnega prometnega sistema, ki omogoča enakovredno obravnavo vseh prometnih načinov ter izboljšuje kakovost bivanja prebivalcev.

Strategija izhaja iz ugotovitve, da je bil razvoj prometa v preteklosti pretežno usmerjen v prilagajanje avtomobilskemu prometu, kar je prispevalo k povečani rabi osebnih vozil, prometnim zastojem, obremenjevanju prostora in okolja ter manjši rabi javnega potniškega prometa. Takšen razvoj je vplival tudi na dostopnost storitev in mobilnost posameznih skupin prebivalcev.

OCPS MOM vzpostavlja celosten pristop k reševanju prometnih izzivov, ki temelji na zagotavljanju varnosti vseh udeležencev v prometu ter na prednostni obravnavi hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in drugih trajnostnih oblik mobilnosti. Strategija spodbuja učinkovitejšo rabo obstoječe prometne infrastrukture, zmanjševanje negativnih vplivov prometa na okolje in prostor ter večjo socialno vključenost.

Z izvajanjem OCPS MOM Mestna občina Maribor ustvarja pogoje za usklajen razvoj prometa in prostora ter za dolgoročno izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in kakovosti življenja v vseh mestnih četrtih in krajevnih skupnostih.



Vloga in pomen Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor

Prometni sistem ima ključno vlogo pri zagotavljanju kakovosti bivanja, dostopnosti storitev, prometne varnosti, socialne vključenosti ter pri zmanjševanju okoljskih in podnebnih obremenitev. Načrtovanje mobilnosti v Mestni občini Maribor mora zato celostno obravnavati prometne, prostorske, okoljske in družbene vidike razvoja ter slediti načelom trajnostnega urbanega mobilnostnega načrtovanja (SUMP).

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor 2026–2033 (OCPS MOM) predstavlja nadgradnjo Celostne prometne strategije iz leta 2016 in nadaljuje usmeritev v postopno povečevanje deleža trajnostnih oblik mobilnosti – hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa – ter v smiselno omejevanje rabe osebnih motornih vozil. V obdobju izvajanja prejšnje strategije so bili doseženi pomembni premiki na področju urejanja javnega prostora, razvoja kolesarske infrastrukture in omejevanja tranzitnega prometa v mestnem jedru. Analize in sodelovanje javnosti pa so pokazali, da ostajajo izraziti izzivi na področju javnega potniškega prometa, prometnih navad dnevnih migrantov ter neenakomerne dostopnosti storitev v posameznih mestnih četrtih in krajevnih skupnostih.

Mestna občina Maribor ima vlogo regijskega zaposlitvenega, izobraževalnega in storitvenega središča, kar se odraža v visokem obsegu dnevnih migracij. Posledično je delež uporabe osebnega avtomobila še vedno zelo visok, kar povzroča večje prometne obremenitve in zastoje, večje potrebe po parkirnih površinah ter negativne vplive na okolje in kakovost javnega prostora. OCPS MOM 2026–2033 zato kot osrednjo usmeritev opredeljuje krepitev zmogljivosti, privlačnosti in zanesljivosti javnega potniškega prometa ter izboljševanje pogojev za aktivne oblike mobilnosti, zlasti pri kratkih in srednje dolgih poteh.

Strategija večji poudarek namenja usklajevanju prometnega in prostorskega načrtovanja ter razvoju mestnih četrti in krajevnih skupnosti. S spodbujanjem razvoja lokalnih središč, izboljševanjem peš in kolesarske dostopnosti ter zagotavljanjem ustrezne povezanosti z javnim potniškim prometom se zasleduje koncept kratkih razdalj, ki zmanjšuje potrebo po uporabi avtomobila ter prispeva k večji dostopnosti, prometni varnosti in kakovosti bivanja.

OCPS MOM 2026–2033 se umešča v širši nabor strateških in razvojnih dokumentov Mestne občine Maribor ter zagotavlja njihovo medsebojno usklajenost. Povezana je z Občinskim prostorskim načrtom Mestne občine Maribor, Trajnostno urbano strategijo MOM 2023–2035, Občinskim programom varstva okolja in drugimi občinskimi dokumenti ter z regionalnimi in državnimi prostorskimi in prometnimi usmeritvami. Strategija vzpostavlja okvir za sistematično spremljanje kazalnikov, vključevanje javnosti ter učinkovito izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti.

OCPS MOM 2026–2033 predstavlja tudi ključen izvedbeni in finančni okvir, saj omogoča dostop do evropskih in nacionalnih sredstev za izvajanje ukrepov, opredeljenih v akcijskem načrtu. Z rednim spremljanjem učinkov in prilagajanjem ukrepov bo strategija dolgoročno prispevala k razvoju varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema v Mestni občini Maribor.



Strateški okvir razvoja mobilnosti v Mestni občini Maribor

Maribor je osrednje urbano in prometno središče vzhodnega dela države, katerega razvoj mobilnosti je neločljivo povezan z razvojem širšega regijskega prostora. Zaradi svoje lege in funkcije mesto povezuje lokalne, regijske in mednarodne prometne tokove, hkrati pa je prostor vsakodnevnega življenja prebivalcev, ki so neposredno izpostavljeni vplivom prometnega sistema na kakovost bivanja, okolje in rabo javnega prostora. Načrtovanje mobilnosti v takšem okolju zahteva celosten pristop, ki presega zgolj upravljanje prometa in vključuje prostorske, okoljske, družbene in razvojne vidike.

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor za obdobje 2026–2033 vzpostavlja strateški okvir za usmerjanje teh procesov. Izhaja iz potrebe po izboljšanju razmer za vsakodnevno mobilnost, zmanjševanju negativnih vplivov prometa ter večji učinkovitosti prometnega sistema kot celote.

Poseben poudarek je namenjen zmanjševanju okoljskih obremenitev, izboljševanju prometne varnosti ter krepitvi trajnostnih oblik mobilnosti, ki prebivalcem omogočajo varno, dostopno in kakovostno gibanje po mestu.

Pri tem strategija ne obravnava mobilnosti zgolj z vidika mestnega prostora, temveč upošteva tudi vlogo Maribora kot pomembnega zaposlitvenega, izobraževalnega in storitvenega središča za širšo regijo. Velik obseg dnevnih migracij iz okoliških občin pomembno vpliva na prometne obremenitve, zlasti v prometnih konicah, ter zahteva usklajene rešitve, ki presegajo administrativne meje občine. Strategija zato naslavlja potrebo po boljši organizaciji prometnih tokov, krepitvi javnega potniškega prometa in ustvarjanju pogojev za postopno zmanjševanje odvisnosti od osebnih avtomobilov pri prihodih v mesto.

Celostni pristop strategije temelji na tesnem povezovanju prometnega in prostorskega načrtovanja. Z izboljševanjem dostopnosti do osnovnih storitev, razvojem lokalnih središč ter ustvarjanjem kakovostnega in varnega javnega prostora strategija prispeva k bolj uravnoteženemu razvoju vseh delov mesta. S tem se zmanjšuje potreba po dolgih vsakodnevnih poteh, krepi lokalna skupnost in izboljšuje kakovost bivanja.

OCPS MOM 2026–2033 tako predstavlja ključen instrument za usmerjanje razvoja mobilnosti v Mestni občini Maribor ter hkrati pomembno strokovno izhodišče za usklajevanje z regijskimi in državnimi strateškimi dokumenti. Njene ugotovitve in usmeritve omogočajo celovito obravnavo mobilnosti na lokalni in širši ravni ter prispevajo k postopnemu prehodu v bolj trajnosten, varen in učinkovit prometni sistem.



Proces priprave Občinske celostne prometne strategije MOM

Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Maribor 2026-2033 je bila pripravljena kot strateški dokument, ki temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja, interdisciplinarnem sodelovanju ter na sistematični uporabi podatkov in analiz. Priprava dokumenta je potekala v skladu z veljavnimi nacionalnimi smernicami, pravilnikom in minimalnimi standardi za občinske celostne prometne strategije, ki jih je izdalo Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo.

Proces priprave je bil zasnovan kot odprt in vključujoč ter je temeljil na sodelovanju različnih deležnikov. Ključno vlogo je imela ožja delovna skupina Mestne občine Maribor, ki je usmerjala vsebinski razvoj dokumenta in zagotavljala njegovo usklajenost z drugimi občinskimi razvojnimi dokumenti. V širšo delovno skupino so bili vključeni predstavniki strokovne javnosti, javnih zavodov, fokusnih skupin, civilne družbe ter regijskih in državnih institucij, s čimer je bila zagotovljena celovita obravnava prometnih izzivov.

V proces so bili vključeni tudi prebivalci Mestne občine Maribor, in sicer prek javnih razprav, delavnic, anket in spletnih orodij. Na ta način so bila v dokument vključena stališča, zaznave in potrebe uporabnikov prometnega sistema in javnega prostora.

Proces priprave strategije je potekal po jasno opredeljenih fazah. Vključeval je oblikovanje vizije razvoja mobilnosti, opredelitev strateških ciljev, izvedbo analiz obstoječega stanja in potovalnih navad, oblikovanje strateških vodil ter razvoj nabora ukrepov, povezanih v vsebinske in ciljno usmerjene sklope. Za spremljanje uspešnosti izvajanja strategije so bili opredeljeni merljivi cilji in kazalniki, ki omogočajo sprotno vrednotenje učinkov ukrepov.

Kakovost vsebin OCPS MOM 2026-2033 je bila v postopku priprave predmet neodvisne strokovne presoje s strani presojevalca, ki ga je določilo ministrstvo. Presoja je potrdila skladnost dokumenta z vsebinskimi in normativnimi zahtevami ter njegovo ustreznost kot strateške podlage za uresničevanje vizije trajnostne mobilnosti v Maribor.







Časovna premica procesa OCPS MOM 2026-2033

Faza 1: Začetek priprave CPS MOM 2026-2033 (maj 2025)

- Predstavitev namena in ciljev OCPS županu ter občinskemu svetu

Faza 2: Vizija in cilji (maj 2025–julij 2025)

- Delavnici o viziji in ciljih z ožjo in s širšo delovno skupino (v delovnih skupinah je sodelovalo skupno 46 članov).
- Javne razprave o viziji in ciljih (občanke in občani so lahko osebno podali svoja mnenja o viziji, ciljih in izzivih v prometu).

Faza 3: Analiza obstoječega stanja (julij 2025–oktober 2025)

- Spletna javna razprava o prometnih izzivih
- Anketa o prometu za splošno javnost (prejeli smo 822 izpolnjenih anket)
- Intervjuji s ključnimi deležniki (opravili smo 41 intervjujev).
- Štetje prometa, terenski ogledi, ankete v osnovnih šolah in med večjimi zaposlovalci (izvedli smo kordonsko štetje prometa na 6 lokacijah, 6 terenskih ogledov s fokusnimi skupinami, ankete med šolarji v 19 osnovnih šolah ter med zaposlenimi v 4 podjetjih/ustanovah).

Faza 4: Oblikovanje nabora ukrepov (november 2025–januar 2026)

- Delavnici za oblikovanje strateških vodil z ožjo in širšo delovno skupino (na delavnici je sodelovalo 18 članov).
- Delavnici o ukrepih s širšo delovno skupino (na dveh delavnicah je skupaj sodelovalo 21 članov).

Faza 5: Priprava akcijskega načrta (november–januar 2026)

- Javni razpravi v sklopu priprave akcijskega načrta Občinske celostne prometne strategije (OCPS) Mestne občine Maribor



Faza 6: Priprava končne Občinske celostne prometne strategije MOM 2026-2033 (december 2025-januar 2026)

- Priprava publikacije CPS MOM 2026-2033 z akcijskim načrtom ukrepov
- Usklajevanje ustreznosti vsebin z ožjo in širšo delovno skupino

Faza 7: Obravnava CPS MOM 2026-2033 na seji Mestnega sveta MOM (februar-marec 2026)

- Obravnava dokumenta OCPS na seji Mestnega sveta MOM

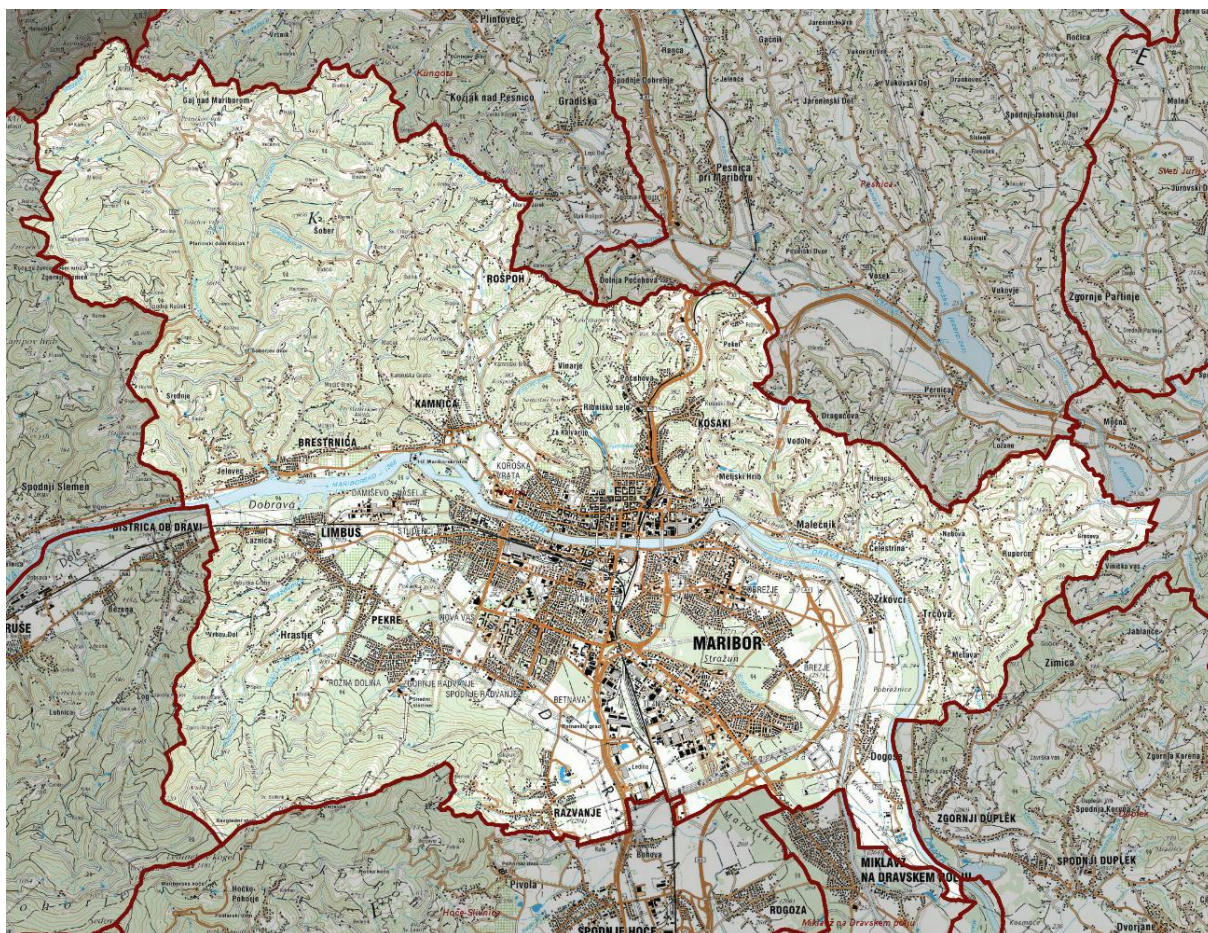
Faza 8: Spremljanje rezultatov in poročanje (marec 2026–marec 2032)

- Poročanje o enotnih kazalnikih učinka izvajanja CPS MOM 2026-2033 (preko spletnega portala vsako leto do 15. marca v času izvajanja strategije (za preteklo leto).
- Poročanje o enotnem kazalniku izvedbe CPS MOM 2026-2033 (preko spletnega portala do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju CPS MOM)



PROSTORSKI IN DEMOGRAFSKI OKVIR MESTNE OBČINE MARIBOR

Mestna občina Maribor se nahaja v Podravski statistični regiji in leži na prehodu iz Dravske doline na zahodu v Dravsko polje na vzhodu. Takšna lega mestu daje izrazito prehodno in povezovalno vlogo med alpskim, panonskim in subpanonskim prostorom. Osrednji in vzhodni del občine je pretežno ravninski, kar omogoča ugodne pogoje za razvoj poselitve, prometne infrastrukture in aktivnih oblik mobilnosti, severni del sega na hribovita območja Kozjaka in Slovenskih goric, jugozahodni del pa na območje Pohorja. Razgiban relief vpliva na prostorsko razpršenost naselij, dostopnost posameznih območij ter raznolikost prometnih potreb prebivalcev.



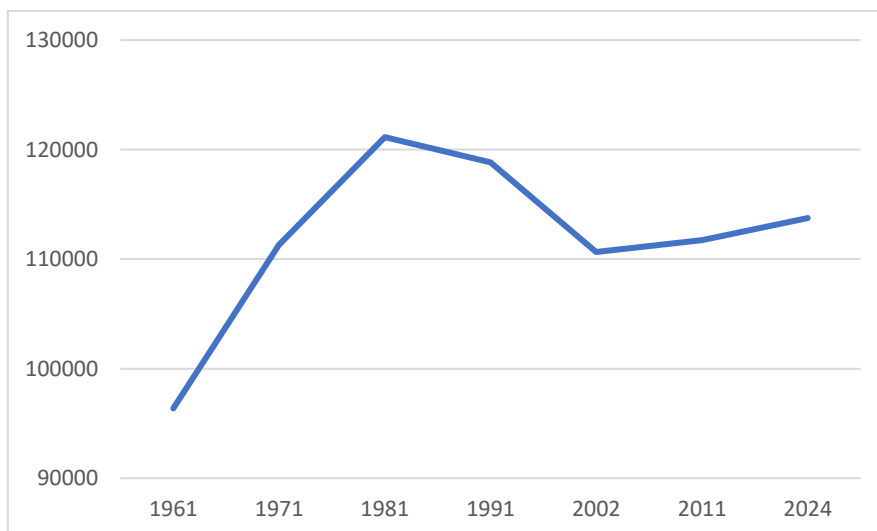
Območje Mestne občine Maribor

Mestno občino sestavlja 32 naselij, med katerimi izrazito prevladuje naselje Maribor kot urbano jedro. Takšna prostorska struktura pomeni visoko koncentracijo prebivalstva, delovnih mest, storitev in izobraževalnih ustanov v mestnem središču, ob hkratni prisotnosti obmestnih in primestnih območij z drugačnimi razvojnimi in mobilnostnimi značilnostmi. Razlike med gostejše poseljenim urbanim prostorom in bolj razpršenimi obrobni naselji pomembno vplivajo na prometne tokove, potovalne navade ter potrebe po raznolikih prometnih rešitvah.



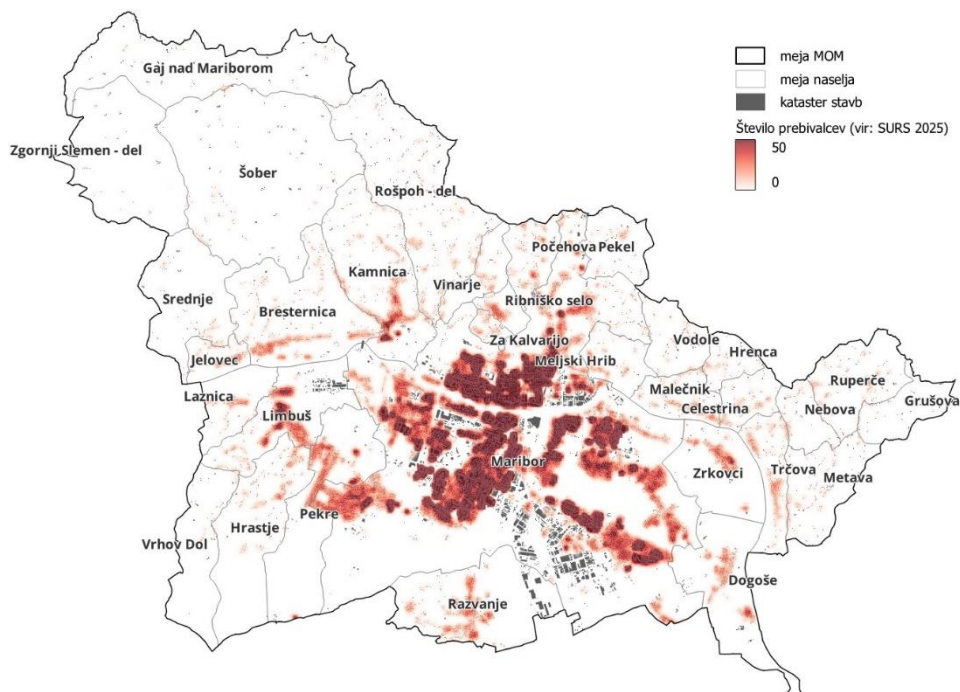
Maribor je gospodarsko, družbeno, univerzitetno in kulturno središče Podravske regije ter drugo največje mesto v Sloveniji po številu prebivalcev. Hkrati predstavlja središče kohezijske regije Vzhodna Slovenija. Njegov razvoj je tesno povezan z ugodno prometno lego na presečišču pomembnih prometnih poti med srednjo in jugovzhodno Evropo ter med zahodno srednjo Evropo in Panonsko nižino. Bližina državne meje z Avstrijo, oddaljene približno 18 kilometrov, mestu daje izrazito čezmejno vlogo in povečuje njegov pomen v mednarodnih gospodarskih, izobraževalnih in delovnih tokovih. Maribor se zato razvija kot pomembno regionalno prometno in logistično vozlišče med večjimi mednarodnimi središči, kot sta Gradec in Zagreb (Osnutek SPRS 2050).

Demografski razvoj Mestne občine Maribor kaže na zmerno rast prebivalstva. Leta 2024 je v občini živelo 113.747 prebivalcev, kar predstavlja porast glede na leto 2011, ko je občina štela 111.730 prebivalcev. Rast prebivalstva je predvsem posledica priseljevanja, zlasti iz tujine, medtem ko naravni prirast ostaja negativen. Večina prebivalstva, kar 85,3 %, živi v naselju Maribor, kar dodatno potrjuje izrazito vlogo mestnega jedra kot glavnega prostora bivanja, dela in vsakodnevnih dejavnosti.



Gibanje števila prebivalcev v Mestni občini Maribor

Največja gostota prebivalcev v Mestni občini Maribor se nahaja v naselju Maribor in sicer na območjih MČ Center, Koroška vrata, Magdalena, Tabor in Nova vas. Preostale predele občine predstavljajo redkeje poseljena območja z nižjo gostoto poselitve, kjer prevladujejo manjša naselja ali razpršena gradnja.



Gostota poselitve v Mestni občini Maribor (vir: SURS 2025)

Prirast prebivalstva v Mestni občini Maribor (na 1.000 prebivalcev) za leto 2011 in 2024

Prirast na 1000 preb.	Mestna občina Maribor	
	2011	2024
Naravni prirast	-2,0	-4,4
Selitveni prirast s tujino	2,0	13,1
Selitveni prirast med občinami	-1,8	-3,7
Skupni selitveni prirast	0,2	9,4

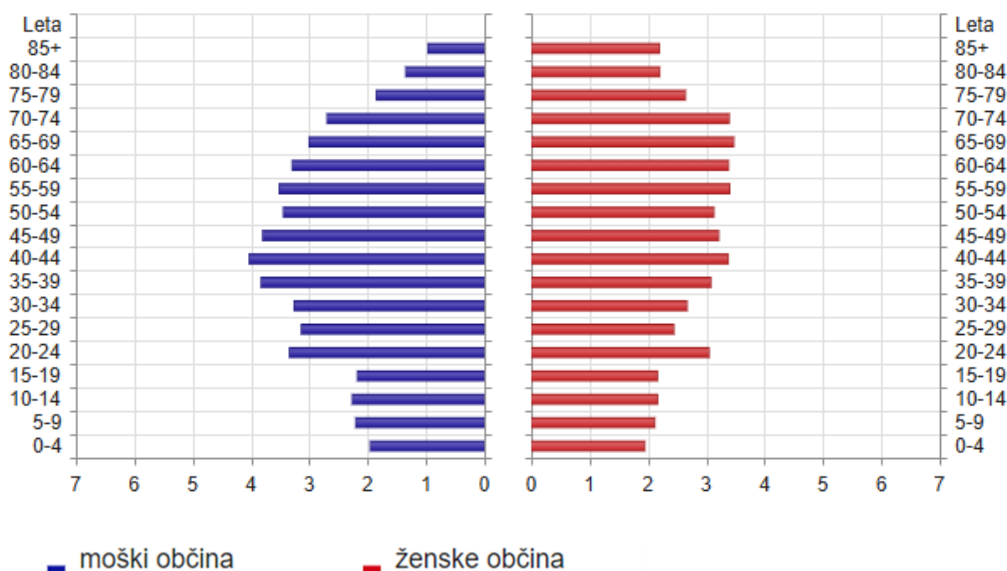
Spreminja se tudi struktura gospodinjstev in družin. Skupno število družin se zmanjšuje, hkrati se zmanjšuje tudi delež zakonskih parov z otroki in povečuje delež zunajzakonskih skupnosti. Takšni trendi vplivajo na prostorske potrebe, vzorce bivanja ter organizacijo vsakodnevnih poti, saj se spreminjajo razdalje med domom, delovnim mestom, šolo, vrtcem in storitvami.

Število družin, po tipu družine, v Mestni občini Maribor, leta 2011 in 2021

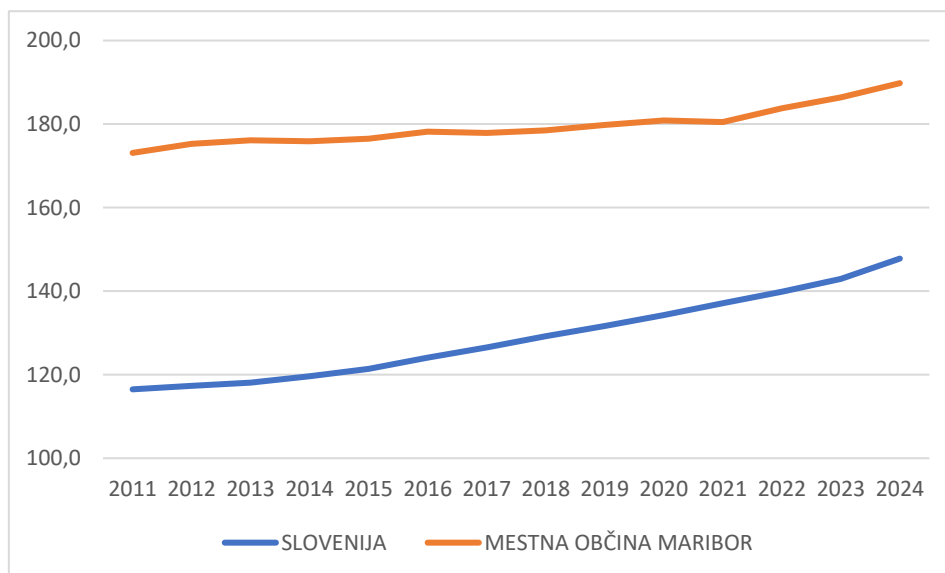
	2011	2021
Število družin	30159	29998
Št. zakonskih parov		
- z otroki	9801	8414
- brez otrok	7646	7809
Št. zunajzakonskih skupnosti		
- z otroki	2528	3523
- brez otrok	919	2088
Št. enostarševskih družin	9265	8164



Starostna sestava prebivalstva predstavlja pomemben dejavnik prostorskega in prometnega načrtovanja. V zadnjem desetletju se je prebivalstvo postaralo, kar se odraža v naraščajočem indeksu staranja, ki je ves čas nad slovenskim povprečjem. Starajoče se prebivalstvo povečuje potrebe po dostopnih, varnih in udobnih oblikah mobilnosti, prilagojenih starejšim in gibalno oviranim osebam. Ob pričakovanju povečanja mladega prebivalstva je potrebno dopolnjevati mreže šol in vrtcev, varne šolske poti ter kakovostne povezave do izobraževalnih, športnih in prostočasnih dejavnosti.



Prebivalstvena piramida Mestne občine Maribor za leto 2023



Indeksa staranja prebivalstva v Sloveniji in v Mestni občini Maribor 2011-2024

Mestna občina Maribor ima izrazito vlogo zaposlitvenega in storitvenega središča širše regije. To potrjuje visok indeks delovne migracije, ki je leta 2024 znašal 147,4. To pomeni, da v občino dnevno prihaja bistveno več delovnih migrantov, kot je prebivalcev MOM, ki se zaradi dela vozijo v druge občine. Delež delovno aktivnega prebivalstva, ki dela v občini prebivališča, se



postopno zmanjšuje, medtem ko se povečuje delež dnevnih migracij, kar pomembno vpliva na prometne obremenitve, zlasti v prometnih konicah.

Izbrani kazalniki delovne migracije v Mestni občini Maribor

Izbrani kazalniki	Mestna občina Maribor		
	2009	2016	2024
Indeks delovne migracije	151,9	149,5	147,4
Delovni migranti (brez kmetov), ki delajo zunaj občine prebivališča	23,1%	28,6%	34,0%
Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], ki delajo v občini prebivališča	76,9%	71,4%	66,0%

Opisani prostorski, demografski in funkcijski okvir jasno kaže, da se Mestna občina Maribor sooča s kompleksnimi prometnimi izzivi, ki izhajajo iz vloge regionalnega središča, koncentracije dejavnosti v urbanem jedru ter razpršene poselitve obrobni območij. Ti izzivi predstavljajo ključno izhodišče za oblikovanje ukrepov celostnega prometnega načrtovanja, ki morajo hkrati zagotavljati kakovost bivanja prebivalcev, dostopnost storitev ter učinkovito in trajnostno upravljanje prometnih tokov na lokalni in regijski ravni.

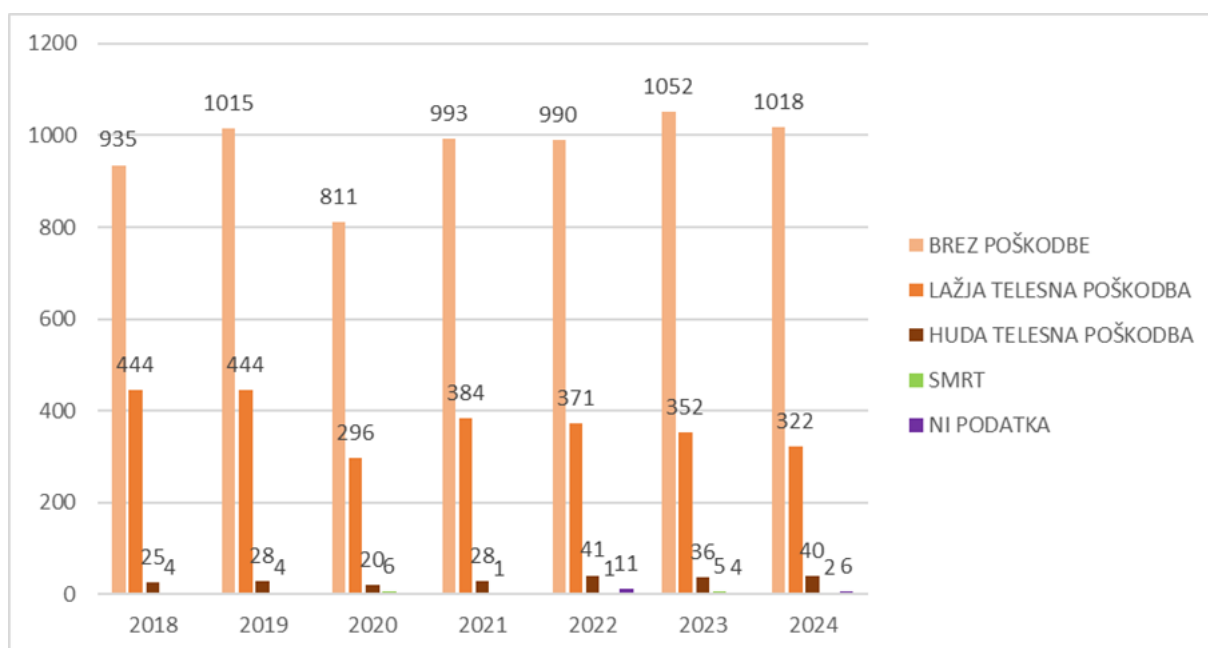


PROMETNA VARNOST V MESTNI OBČINI MARIBOR

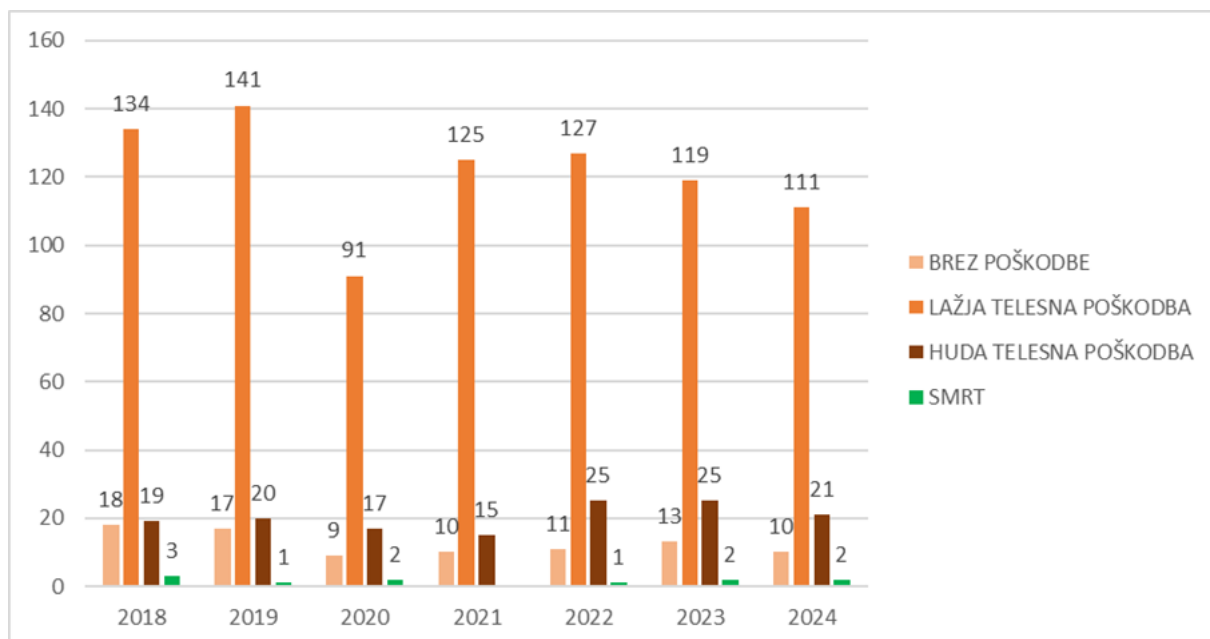
Po podatkih Agencije za varnost prometa Republike Slovenije je bilo v sedemletnem obdobju 2018– 2024, za katerega so na voljo zadnji javno dostopni podatki v Mestni občini Maribor zabeleženih 9.689 prometnih nesreč, pri čemer se jih je približno 70 % končalo brez poškodb udeležencev. Število prometnih nesreč je najvišjo vrednost doseglo leta 2023, najnižje pa leta 2020, kar je povezano z omejitvami gibanja v času pandemije COVID-19. Nesreče z lažjimi telesnimi poškodbami predstavljajo večino poškodbenih izidov, medtem ko so hude telesne poškodbe in smrtne žrtve razmeroma redke.

V istem obdobju je bilo zabeleženih 1.089 prometnih nesreč z udeleženiimi pešci in kolesarji, kar predstavlja približno 11 % vseh prometnih nesreč v občini. Čeprav je teh nesreč manj, se v primerjavi z ostalimi udeleženci pogosteje končajo s hudimi poškodbami ali smrtjo. Večina nesreč z ranljivimi udeleženci je sicer povzročila lažje telesne poškodbe, vendar podatki jasno kažejo na njihovo večjo izpostavljenost tveganjem v prometu.

Analiza trendov potrjuje, da so pešci in kolesarji v prometu posebej ranljiva skupina, zato je za izboljšanje prometne varnosti v Mestni občini Maribor nujno nadaljnje sistematično izvajanje infrastrukturnih, prometno-regulacijskih in ozaveščevalnih ukrepov, usmerjenih v zaščito ranljivih udeležencev in zmanjševanje najtežjih posledic prometnih nesreč.



Število vseh prometnih nesreč v MOM po kategorijah poškodb udeležencev (Agencija za varnost prometa RS, 2025)



Število prometnih nesreč v MOM po kategorijah z udeležbo pešcev in kolesarjev poškodb udeležencev
(Agencija za varnost prometa RS, 2025)



KAKOVOSTNEJŠE ŽIVLJENJE V MARIBORU Z NAPREDKOM V MOBILNOSTI IN UREJANJU JAVNEGA PROSTORA

V zadnjih letih je Mestna občina Maribor dosegla pomemben napredek na področju urejanja javnega prostora in trajnostne mobilnosti. Mesto postaja bolj dostopno, prijetno in prijazno do prebivalcev, hkrati pa se povečuje varnost in kakovost bivanja. Javne površine so urejene, varnejše in bolj zelene, kar spodbuja ljudi k preživljanju prostega časa na prostem in k aktivnemu načinu življenja.

V nadaljevanju so predstavljeni ključni dosežki tega obdobja.

Omogočamo enostavno in varno dostopnost za vse uporabnike ter kratke poti do vseh mestnih vsebin

S celovito ureditvijo javnega prostora in umikom motornega prometa z Glavnega trga in dela Koroške ceste je staro mestno jedro ponovno zaživel kot urbano središče. Pred prenovo je preko Glavnega trga in ob njem potekala ena najbolj prometnih cest v središču mesta, obenem je tam potekalo tudi devet linij mestnega potniškega prometa. Po prenovi so trg in pripadajoča cesta preoblikovani v kakovosten **javni prostor in deljen prometni prostor**.



Zaprte motornega prometa in preoblikovanje v javni prostor na Glavnem trgu v Mariboru (foto: Gregor Salobir)



Prenovljeni prostor, tlakovan z avtohtonim kamnom, opremljen z urbano opremo, fontano in zasaditvijo dreves je namenjen pešcem, kolesarjem in druženju na prostem. Dostop za motorna vozila je omejen – dovoljen le za stanovalce, dostavo, intervencije. Tranzitni promet je preusmerjen na druge poti. Po prenovi je Glavni trg postal priljubljena točka za druženje, kulturne dejavnosti, obiskovanje trgovinic in gostinskih lokalov. Prenova je omogočila, da se del starega mestnega jedra »odpre« ljudem in ponovno zaživi kot urbano, javno in živahno središče.

Cafova ulica je primer urejenega **skupnega prometnega prostora**, ki spodbuja varno souporabo prostora med pešci, kolesarji in motornim prometom. Preureditev spada med ukrepe trajnostne mobilnosti in preoblikovanja javnega prostora. Prenova je zajemala tlakovanje površin, zasaditev, ureditev urbanih elementov ter ukrepe za umirjanje prometa, vključno s potopnimi stebrički in zmanjšanjem števila parkirnih. S tem je izboljšana varnost, kakovost javnega prostora in prijaznost do vseh uporabnikov, kar je ključno tako za stanovalce kot za obiskovalce.



Ureditev Cafove ulice – skupni prometni prostor (foto: Gregor Salobir)



Krepitev trajnostnih oblik mobilnosti

Mestna občina Maribor sistematično razvija, nadgrajuje in uvaja nove oblike souporabe prevoznih sredstev, s katerimi krepí trajnostno mobilnost in zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobilskega prometa. V mestu deluje javni sistem izposoje mestnih koles, ki se postopoma širi in dopolnjuje, na voljo je tudi storitev souporabe električnih vozil, s katero občina podpira prehod na okolju prijaznejše oblike motoriziranega prometa.



MBajk postaja (foto: Gregor Salobir)

Mestna občina Maribor je s sistemom izposoje koles MBajk naredila pomemben korak na področju trajnostne mobilnosti. Rezultati izposoje so odlični, saj se iz leta v leto več ljudi odloča za tak način premagovanja razdalj, opazen pa je tudi porast kolesarjenja, kar je posledica boljših in varnejših površin za kolesarjenje ter povezovanja kolesarskega omrežja.

Sistem se je od uvedbe leta 2019 stalno nadgrajeval in povečeval svojo dostopnost. Do leta 2025 je mreža razširjena na **39 postaj**, ki pokrivajo širše območje mestnega središča, pomembna prometna vozlišča, izobraževalne ustanove, poslovna območja in stanovanjske soseske ter s tem zagotavljajo dobro dostopnost za večino vsakodnevnih poti.

Razpoložljivi podatki o uporabi sistema MBajk, vključno s številom postaj, koles, registriranih uporabnikov in opravljenih izposoj, kažejo na visoko stopnjo sprejetosti ter naraščajoče povpraševanje, kar potrjuje pomembno vlogo sistema pri spodbujanju aktivne mobilnosti v Mariboru.



Sistem je postal pomemben člen večmodalnega prometnega omrežja in omogoča učinkovite prestopne med avtobusnim prometom, hojo in drugimi trajnostnimi oblikami mobilnosti.

V prihodnjih letih bo ključni cilj sistema MBajk zagotavljanje dostopne, povezane in tehnološko napredne izposoje koles, kar bo uporabnikom omogočalo enostavno in učinkovito načrtovanje poti ter prispevalo k trajnostni mobilnosti v Mestni občini Maribor.



Prevozni sistem Maister (foto: Gregor Salobir)

Doktor Maister

Po uspešni uvedbi prevoznega sistema Maister, ki predstavlja okolju in uporabnikom prijazno obliko mobilnosti, je na območju Univerzitetnega kliničnega centra Maribor in okoliških avtobusnih postajališčih začel delovati tudi Maister Doktor. Tako se je dopolnila ponudba mestnega potniškega prometa in bistveno poenostavil dostop do UKC ter gibanje znotraj njega.

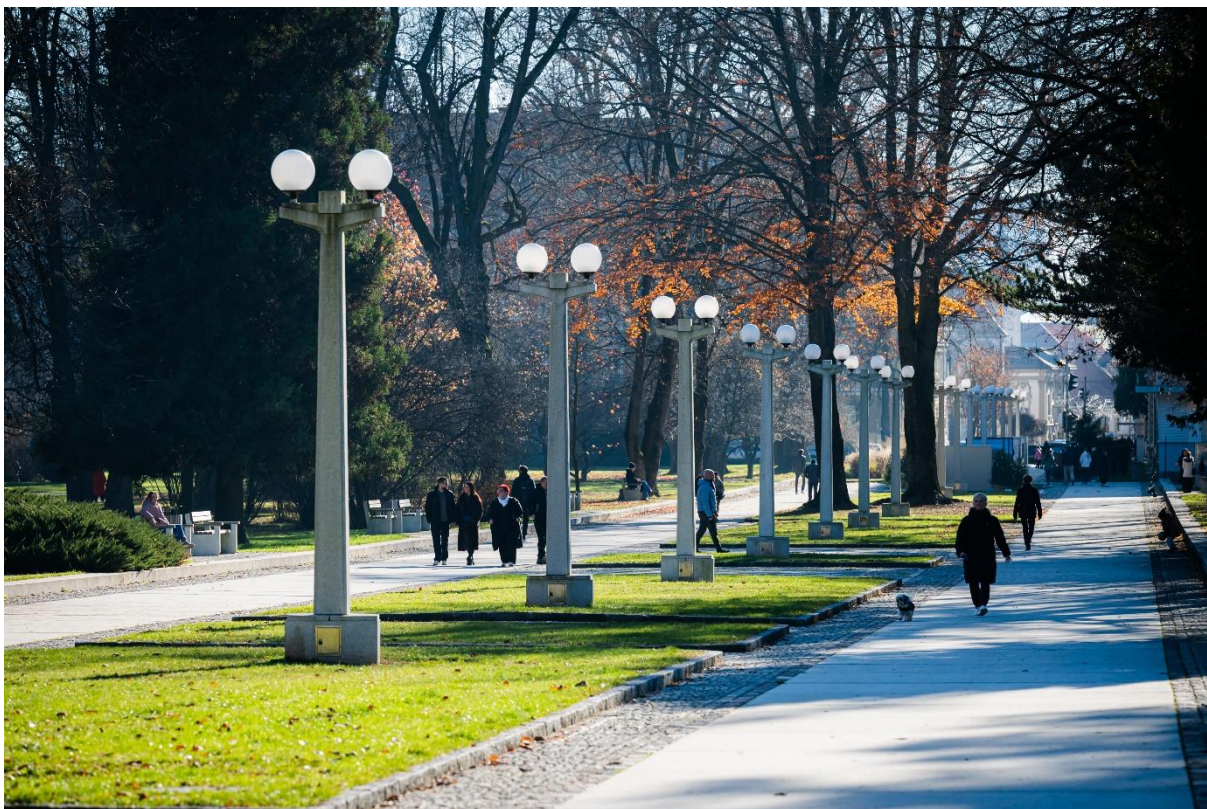
Brezplačen prevoz znotraj območja UKC Maribor je bil med zaposlenimi in obiskovalci zelo dobro sprejet, obisk UKC je prijaznejši, enostavnejši in predvsem dostopnejši za vse.



Več zelenja za boljši Maribor

Maribor se ponaša z obilico zelenih površin, skoraj tretjina površine občine predstavlja gozdove, naravne in urejene zelene površine, ki prispevajo k kakovosti zraka, zmanjševanju toplotnih otokov in izboljšanju bivalnega okolja.

Mestna občina Maribor si prizadeva za sistematično širitev in urejanje zelenih površin v mestnem prostoru. Poseben poudarek je na urejanju **Mestnega parka**, ki je osrednji zeleni prostor mesta, namenjen sprehodom, rekreaciji, druženju in varnemu gibanju pešcev in kolesarjev. Poleg tega vzdržujemo in razvijamo parke, zelenice, mestne grede, drevorede ter otroška igrišča.



Mestni park (foto: Gregor Salobir)

Nove zelene javne površine - Park Pekrski potok

Preureditev Pekrskega potoka predstavlja pomemben celostni urbanistični in okoljski projekt Mestne občine Maribor. Vzporedno z vodnogospodarskimi ureditvami se razvija parkovna ureditev ob potoku, ki bo vzpostavila neprekinjeno zeleno in rekreacijsko os znotraj urbanega prostora. Načrtovane so peš in kolesarske povezave, ki bodo izboljšale aktivno mobilnost, lokalno dostopnost in varne povezave med stanovanjskimi območji, izobraževalnimi, rekreacijskimi in drugimi programi. Pričakovani učinki prenove so večplastni: zmanjšanje poplavne ogroženosti, izboljšana biodiverziteteta, dostopnejše in prijetnejše javne zelene površine, boljša kakovost zraka in klime ter večje možnosti za rekreacijo in druženje prebivalcev.



Park Pekrski potok (foto: Gregor Salobir)

Tudi Prenova Lenta je bistveno prispevala k večji kakovosti življenja v mestnem središču Maribora. Občina je poskrbela za urejen javni prostor, ki je urejen kot multifunkcionalno urbano območje, kjer se prepletajo rekreacija, kultura, turizem in vsakodnevno življenje občanov.

Prenova Lenta se je končala leta 2023 z ureditvijo pločnikov, tlakovanja, javno razsvetljava, tlakovano promenado ob reki, zasaditvijo novega zelenja, drevoredov, urbane opreme ter ureditvijo javnega prostora. Prav tako je prenova vključevala trajnostno ureditev območja med Vodnim stolpom in Sodnim stolpom ter obrežja reke, z namenom, da prostor postane prijazen pešcem, kolesarjem, obiskovalcem in javnemu dogajanju, namesto prevladujočega motornega prometa. Del projekta je bila tudi izgradnja nove peš–kolesarske brvi Lent-Tabor, ki povezuje obe strani reke in bistveno izboljšuje dostopnost.





VIZIJA RAZVOJA PROMETA V MESTNI OBČINI MARIBOR

S celostnim prometnim načrtovanjem skladno vizijo razvoja prometa v MOM, ki predstavlja usmeritve za dolgoročno izvajanje trajnostno usmerjenih prometnih ukrepov, so na začetku procesa priprave CPS MOM 2026-2033 pripravili člani širše delovne skupine. V nadaljevanju je bila v sklopu intervjujev, delavnic in javnih razprav potrjena s strani javnosti, občinske uprave in župana.

Vizija razvoja prometa v Mestni občini Maribor:

Maribor bo z razvojem trajnostne mobilnosti spodbujal višjo kakovost bivanja za vse, gospodarsko in poselitveno rast ter razvoj ter postal dostopno, povezano in zeleno regijsko središče, kjer so osnovne storitve dosegljive varno tudi peš, s kolesom ali z javnim prevozom.

Prometni sistem Mestne občine Maribor bo do leta 2032 temeljil na načelih celostnega prometnega načrtovanja ter bo usmerjen v izboljševanje kakovosti bivanja, prometne varnosti in trajnostnega razvoja mesta kot pomembnega regijskega središča. Razvoj prometa bo podpiral uravnotežen prostorski razvoj in dobro dostopnost osnovnih storitev, ob hkratnem zmanjševanju negativnih vplivov prometa na okolje, zdravje in javni prostor.

Maribor bo mesto kratkih razdalj, v katerem bodo hoja, kolesarjenje in javni potniški promet prednostni načini potovanja. Raba osebnega avtomobila bo smiselno omejena, zlasti pri kratkih poteh, v stanovanjskih soseskah in v mestnem središču. Prometne ureditve bodo prilagojene vsem uporabnikom, s posebnim poudarkom na ranljivih skupinah, ter bodo spodbujale varno in udobno uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

Cestno omrežje bo delovalo skladno z jasno hierarhijo, določeno v Občinskem prostorskem načrtu. Primarne mestne prometnice in nove cestne povezave, vključno z južno obvoznico ter predorom pod Partizansko cesto, bodo prevzemale vlogo zbiranja in razporejanja prometa ter razbremenjevale notranje mestne ulice tranzitnega prometa. Predor pod Partizansko cesto bo omogočil umik tranzitnega in prevoznega motornega prometa pod nivo mesta ter ustvaril pogoje za nadzemno preoblikovanje Partizanske ceste v izrazito mestno ulico z več prostora za pešce, kolesarje, javni potniški promet in kakovosten javni prostor. Sekundarne in terciarne ulice bodo oblikovane kot varni, umirjeni in kakovostni bivalni prostori, v katerih bo promet podrejen življenju v prostoru.

Razvoj novih območij ter izvedba prebojev v mestnem prometnem omrežju bosta načrtovana premišljeno, z namenom izboljšanja povezljivosti in dostopnosti brez povečevanja tranzitnega prometa skozi stanovanjska območja. Prostorski in prometni posegi bodo podpirali mešano rabo prostora ter dobro dostopnost z javnim potniškim prometom, hojo in kolesarjenjem.

Mestno središče se bo razvijalo kot prostor za ljudi, v katerem bo promet podrejen javnemu prostoru. Mirujoči promet se bo postopno umikal z javnih površin in nadomeščal s koncentriranimi parkirnimi rešitvami, vključno s parkirno hišo pod Glavnim trgom.

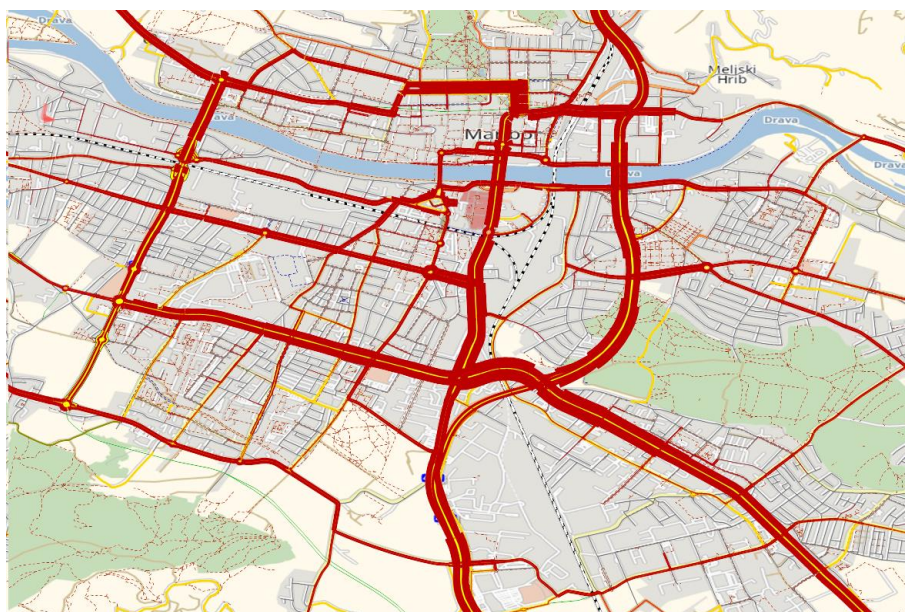


Ta bo zagotavljala dostopnost mestnega središča ter omogočala postopni umik parkiranja na nivoju terena in preoblikovanje teh površin v kakovosten, aktiven in zelen javni prostor.

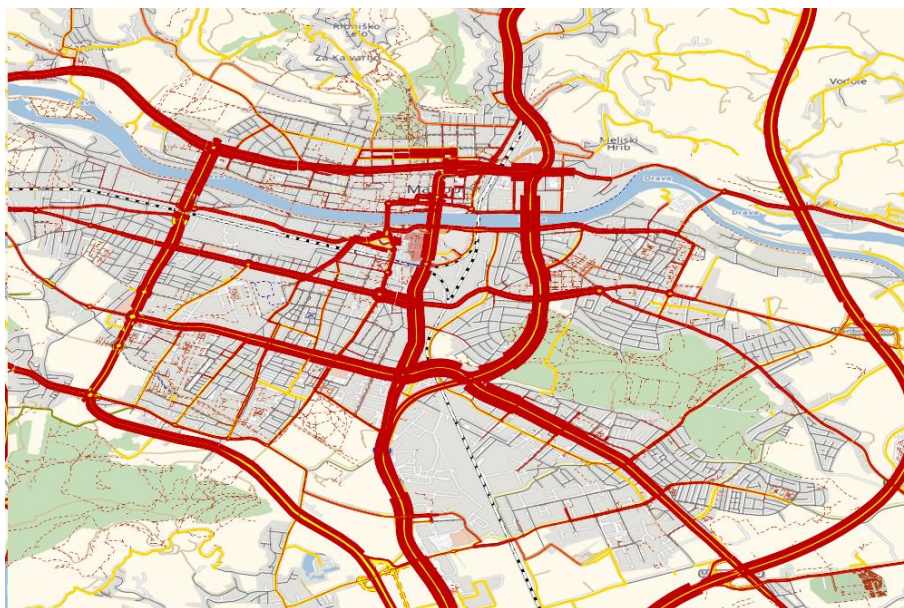
Razvoj prometa bo celostno usklajen s prostorskim načrtovanjem, okoljskimi cilji in podnebnimi zavezami ter bo temeljil na sodelovanju z javnostjo in sistematičnem spremljanju učinkov ukrepov. Takšen prometni sistem bo prispeval k varnemu, dostopnemu, povezanemu in zelenemu Mariboru.

OCPS MOM in prometni model

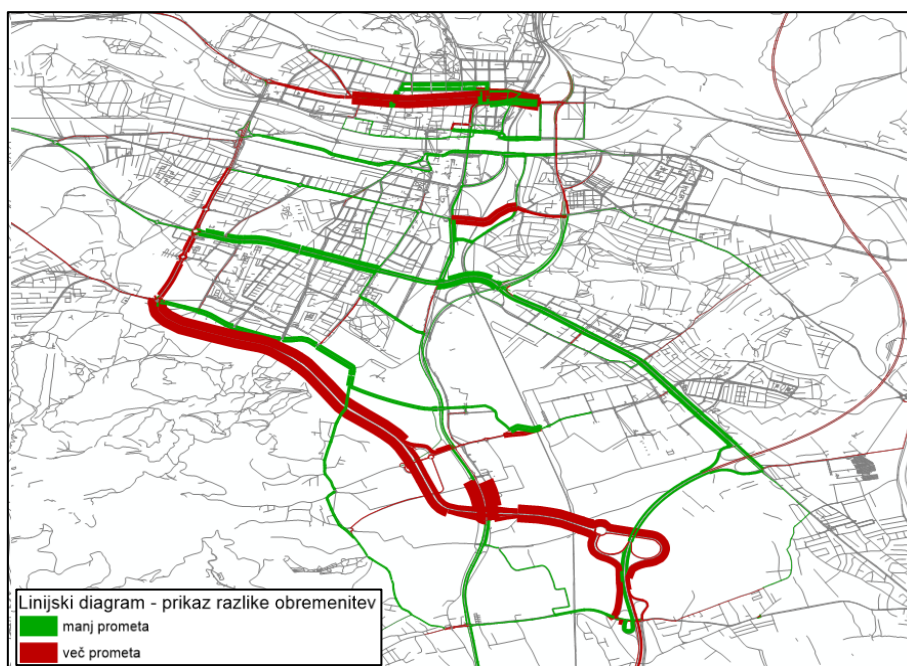
V okviru Celostne prometne strategije Mestne občine Maribor se izdeluje tudi prometni model, ki bo omogočal, da bo strateško načrtovanje prometa temeljilo na preverjenih podatkih in realnih simulacijah. Prometni model združuje podatke o prometnih tokovih, rabi prostora in potovalnih navadah ter omogoča analizo obremenitev obstoječega prometnega sistema in preverjanje učinkov načrtovanih ukrepov. Na ta način se zagotavlja bolj utemeljeno odločanje, boljše usklajevanje prometnega in prostorskega razvoja ter dolgoročno učinkovitejše in trajnostno naravnano načrtovanje razvoja prometa v Mestni občini Maribor.



Prometni model – obstoječe stanje prometnih obremenitev (2025)



Prometni model – prometne obremenitve ob izgradnji načrtovane cestne infrastrukture



Prometni model – vpliv izgradnje načrtovane cestne infrastrukture



STEBRI MOBILNOSTI

Celostna prometna strategija MOM 2026-2033 nadaljuje obstoječa prizadevanja občine k zavezam trajnostne mobilnosti, s ciljem postopnega večanja deležev hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ter smiselnim omejevanjem uporabe motornih vozil.

V procesu priprave dokumenta je bilo oblikovanih 5 stebrov mobilnosti, ki podrobneje naslavljajo izzive s področja prometa. Pri oblikovanju stebrov je bila upoštevana vizija razvoja prometa v MOM, ugotovitve analize kordonskega štetja prometa, analize opravljenih anketiranj na osnovnih šolah in večjih generatorjih prometa ter pričakovanj prebivalcev.

Stebri mobilnosti v okviru CPS MOM 2026-2033:

- Steber I: Celostno prometno načrtovanje**
- Steber II: Hoja**
- Steber III: Kolesarjenje**
- Steber IV: Javni potniški promet**
- Steber V: Motorni promet**

Stebri mobilnosti se medsebojno povezujejo in prepletajo, kar zagotavlja celovito obravnavo vseh prometnih izzivov.



STRATEŠKI CILJI

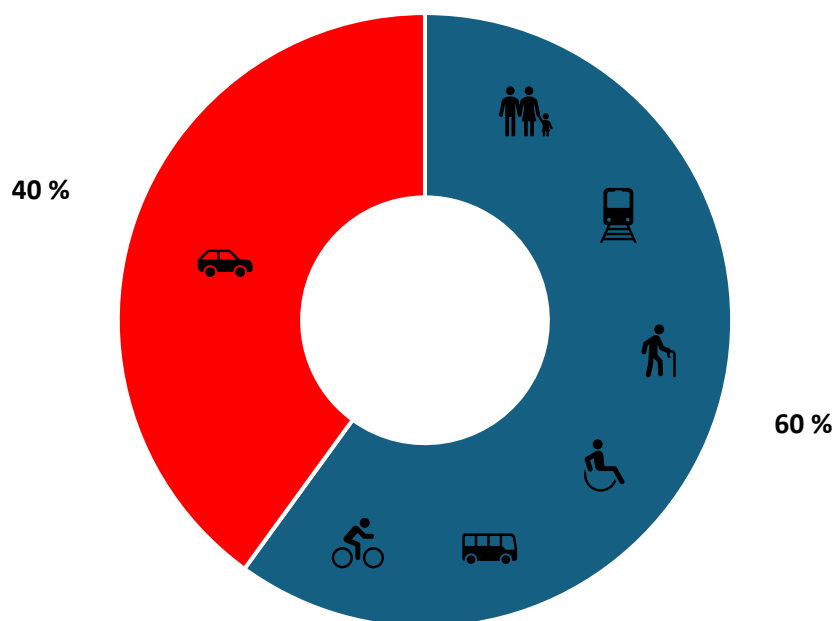
Strateške cilje za razvoj prometa v Mestni občini Maribor so podobno kot vizijo oblikovali člani širše delovne skupine, na intervjujih, delavnicah in javnih razpravah pa so bili potrjeni tudi s strani župana, občinske uprave in širše javnosti.

Njihov namen je uresničevanja vizije razvoja prometa služijo oblikovanju ukrepov.

Krovni cilj

Prometna politika MOM s součinkovanjem različnih ukrepov in ustrezno infrastrukturo spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet tako, da smiselno omejuje osebni motorni promet.

Celostna prometna strategija MOM 2026-2033 nadgrajuje cilj celostne prometne strategije iz leta 2016 in predvideva 60 odstoten delež uporabe trajnostnih načinov potovanj (hoja, kolo, javni potniški promet) in 40 odstoten delež uporabe avtomobila.



Krovni cilj CPS MOM 2026-2033 v deležih uporabe načinov potovanj



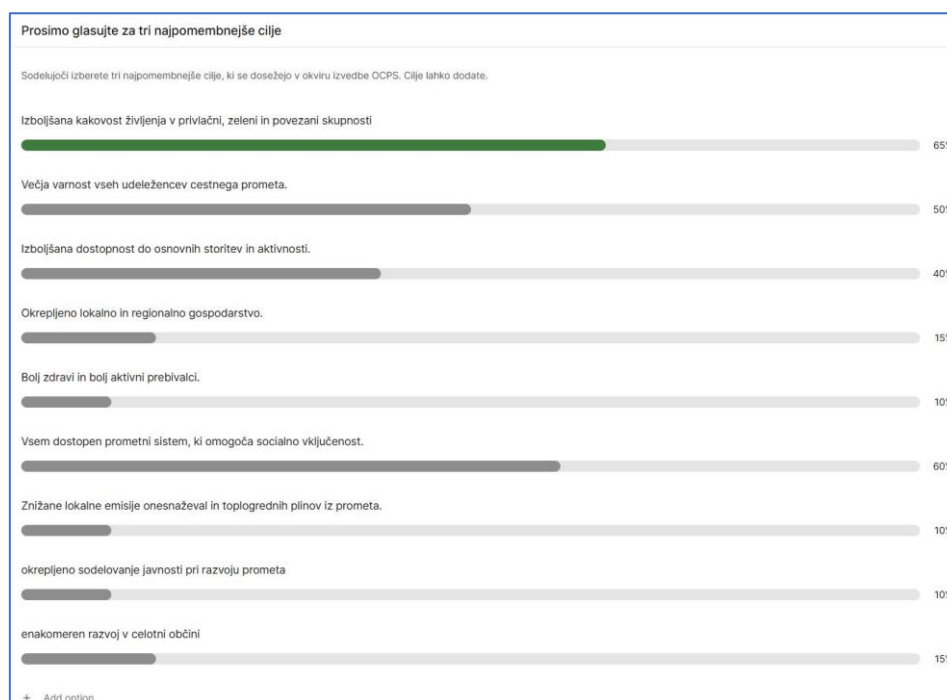
Cilji

Za doseganje krovne cilja so bili v OCPS Mestne občine Maribor vključeni tudi vsi obvezni cilji (predpisani s strani Ministrstva za okolje, podnebje in energijo), ki omogočajo celotno obravnavo vseh obravnavanih stebrov mobilnosti (celotno prometno načrtovanje, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet in motorni promet). Ti cilji so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost osnovnih storitev in aktivnosti.

Člani širše delovne skupine so na delavnici cilje ovrednotili nabor obveznih ciljev z vidika prioritete Mestne občine Maribor in naslednje tri obvezne cilje izglasovali kot prioritete cilje:

- **Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.**
- **Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.**
- **Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**



Rezultat glasovanja širše delovne skupine o prioritethih ciljih OCPS Mestne občine Maribor.



Strateška vodila

Strateški cilji so bili v procesu priprave strategije nadgrajeni in preoblikovani v podrobnejša strateška vodila za vseh pet stebrov trajnostne mobilnosti. S kvantifikacijo strateških vodil so bile opredeljene njihove izhodiščne in ciljne vrednosti, ki bodo omogočale merjenje napredka skozi celotno obdobje veljavnosti strategije. Dodani so bili še predvideni sklopi ukrepov za doseg ciljnih vrednosti izbranih strateških vodil.



CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Strateško vodilo:

Prometno načrtovanje bomo uporabljali kot orodje za izboljšanje kakovosti življenja v mestu. S spodbujanjem ukrepov trajnostne mobilnosti bomo enakovredno vključevali in razvijali vse mestne četrti in krajevne skupnosti.

Kazalnik	Kvantifikacija vodila (stanje 2024/25 in ciljna vrednost za 2032)
Število delovnih mest	povečanje števila delovnih mest s 64874 na 68118 delovnih mest (za 5 %) - SURS
Zadovoljstvo prebivalcev vseh MČ in KS	dvig ocene zadovoljstva v splošni anketi s stanjem prometa v občini prebivalcev vseh mestnih četrti in krajevnih skupnosti z ocene 2,02 na vsaj 2,12
Število registriranih vozil	zmanjšanje števila registriranih osebnih vozil v MOM s 519 osebnih vozil na 1000 prebivalcev na 493 osebnih vozil na 1000 prebivalcev (za 5 %) - SURS
Število komunikacijskih, informacijskih oz. promocijskih akcij	izvedba vsaj ene komunikacijske, informacijske oz. promocijske akcije s področja mobilnosti na leto v času izvajanja strategije
Število poročil o spremljanju kazalnikov CPS MOM	priprava poročila o spremljanju kazalnikov CPS MOM za vsako leto v času izvajanja strategije

Predvideni sklopi ukrepov za doseg strateškega vodila

ukrepi za usklajevanje prostorskega in prometnega načrtovanja na ravni vseh mestnih četrti in krajevnih skupnosti MOM za spodbujanje razvoja četrtnih središč ter dvigovanje kakovosti življenja in storitev v njih ter zagotavljanje dostopnosti do teh storitev varno in udobno peš, s kolesom ali javnim prevozom (CPN-I)	ukrepi za zagotavljanje komunikacije prometnih vsebin in vključevanje lokalnih prebivalcev v oblikovanje ukrepov trajnostne mobilnosti (CPN-II)	ukrepi za zagotavljanje merjenj in zbiranje podatkov o učinkih ukrepov in strategij za spremljanje njihove uspešnosti ter oblikovanje podlage za komunikacijo prometnih vsebin (CPN-III)
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

HOJA



Strateško vodilo:

Z zagotavljanjem in oblikovanjem prijetnih, varnih, povezanih in kakovostnih površin za hojo in ostalih zunanjih površin povečujemo delež hoje v prometu.

Kazalnik	Kvantifikacija vodila (stanje 2024/25 in ciljna vrednost za 2032)
Delež pešcev pri poteh v šolo	povečanje deleža otrok, ki hodijo v šolo peš s 37,5 % na 44 %
Delež načinov aktivne mobilnosti (uporabnikov javnega prevoza, pešcev in kolesarjev)	povečanje deleža potovalnih načinov aktivne mobilnosti (uporabnikov javnega prevoza, pešcev in kolesarjev) na izbranih merilnih mestih z 29,9 % na 60 %
Število prometnih nesreč z udeležbo pešcev	zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo pešcev v MOM s 64 na leto na manj kot 58 prometnih nesreč z udeležbo pešcev na leto (za 10 %)
Delež pešcev	povečanje deleža pešcev na izbranih merilnih mestih z 11,5 % na vsaj 16,5 %

Predvideni sklopi ukrepov za doseg strateškega vodila

ukrepi za večjo varnost in zadovoljstvo pešcev na ravni celotnega mesta s poudarkom na varnih ter udobnih povezavah v stanovanjskih soseskah in naseljih (H-I)	ukrepi za urejanje varnih, udobnih in neprekinjenih povezav za hojo do lokalnih središč in boljšo opremljenost lokalnih središč s storitvami, pomembnimi za vsakdanje življenje (H-II)	ukrepi za urejanje nevarnih točk v šolskih okoliših ter umirjanje in zmanjševanje prometa na ulicah ob šolah za izboljšanje pogojev samostojne hoje otrok v šolo ter izvedbo kampanj (H-III)
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



KOLESARJENJE

Strateško vodilo:

Z vzpostavljanjem in zagotavljanjem udobne, varne in sklenjene mreže kolesarskih povezav in infrastrukture povezujemo vse ključne točke mesta, primestja in lokalnih skupnosti ter povečujemo delež kolesarjenja v prometu.

Kazalnik	Kvantifikacija vodila (stanje 2024/25 in ciljna vrednost za 2032)
Delež kolesarjev pri poteh v šolo	povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo s 3,3 % na 8 %
Število prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev	zmanjšanje števila prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev v MOM z 92 na leto na manj kot 83 prometnih nesreč z udeležbo kolesarjev na leto (za 10 %)
Delež kolesarjev pri poteh na delo	povečanje deleža zaposlenih, ki na delovno mesto dostopajo z uporabo kolesa ali e-kolesa z 8,8 % na vsaj 13,8 %
Število večmodalnih točk	vzpostavitev najmanj 3 novih ali izboljšanje obstoječih večmodalnih točk v času izvajanja strategije – do 2032

Predvideni sklopi ukrepov za doseg strateškega vodila

ukrepi za oblikovanje prijetnih, varnih in kakovostnih površin za varno in udobno kolesarjenje na ravni celotnega mesta s poudarkom na stanovanjskih soseskah in naseljih ter oblikovanje hitrih/zmogljivih kolesarskih povezav s sosednjimi občinami (K-I)	ukrepi za zagotavljanje pogojev za kolesarjenje na šolanje in delo z urejanjem varnih, kakovostnih in hitrih kolesarskih povezav ter zagotavljanjem možnosti za varno parkiranje koles (K-II)	ukrepi za vzpostavljanje/urejanje večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst prometa (javni prevoz, kolesarjenje ...) (K-III)
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



JAVNI POTNIŠKI PROMET

Strateško vodilo:

Javni potniški promet v Mariboru bo z razvojem visoko kakovostnih storitev ter izboljšanjem pogostosti in povezljivosti zagotavljal dostopno, zanesljivo in trajnostno mobilnost za vse prebivalce.

Kazalnik	Kvantifikacija vodila (stanje 2024/25 in ciljna vrednost za 2032)
Delež potovanj z javnim potniškim prometom pri poteh na delo	povečanje deleža zaposlenih, ki na delovno mesto dostopajo z javnim potniškim prometom s 8,8 % na vsaj 13,8 % (do 2032)
Delež uporabnikov javnega potniškega prometa	povečanje deleža uporabnikov javnega potniškega prometa na izbranih merilnih mestih z 14,6 % na vsaj 19,6 % (do 2032)
Število potovanj na linijah mestnega JPP	povečanje števila potovanj na avtobusih mestnega potniškega prometa (Marprom) s 4,5 milijona potnikov na leto na 4,725 milijona potnikov (do 2032)
Število sodobno opremljenih avtobusnih postajališč	povečanje števila sodobno opremljenih avtobusnih postajališč s 23 na vsaj 44 sodobno opremljenih avtobusnih postajališč (do 2032)

Predvideni sklopi ukrepov za doseg strateškega vodila

ukrepi za prilagajanje linij in frekvenc javnega mestnega prevoza (Marprom) novim potrebam (spremembam v poselitvi, novim lokacijam delovnih mest, ...) (JPP-I)	ukrepi za zagotavljanje krajših potovalnih časov za avtobuse (napram osebnim vozilom) na glavnih mestnih vpadnicah (v času prometnih konic) (JPP-II)	ukrepi za izboljšanje uporabniške izkušnje javnega potniškega prometa ter zagotavljanje hitrejših/udobnejših in okolju prijaznejših potovanj do izbranih ciljev (JPP-III)	ukrepi za urejanje večmodalnih točk za lažje kombiniranje različnih vrst prometa (JPP, kolesarjenje, ...) (JPP-IV)
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



MOTORNI PROMET

Strateško vodilo:

Z umirjanjem prometa (tempo 30/50) bomo zmanjšali tveganja nesreč, hrup in onesnaženje ter izboljšali prometno varnost. Mirujoči promet bomo umaknili z javnih površin in vzpodbujali razvoj večnamenskih garažnih hiš ter sistemov P+R. Mestno logistiko usmerjamo v učinkovito, čisto in usklajeno oskrbo mesta, ki bo temeljila na konsolidacijskih centrih, elektrifikaciji dostav in deljeni rabi vozil.

Kazalnik	Kvantifikacija vodila
Število prometnih nesreč	zmanjšanje števila prometnih nesreč na vseh cestah na območju MOM (razen avtocest) s 1346 prometnih nesreč na 1279 prometnih nesreč (za 5 %) – (do 2032)
Število parkirnih mest na javnih površinah na ravni terena	zmanjšanje števila parkirnih mest na javnih površinah na ravni terena v širšem mestnem središču iz 2200 na 1980 (za 10 %) – (do 2032)
Zadovoljstvo prebivalcev vseh MČ in KS	dvig ocene zadovoljstva prebivalcev z dostavno ureditvijo v splošni anketi z ocene 2,59 na vsaj 2,72 (za 5 %) – do (2032)
Delež potovanj z osebnimi motornimi vozili	zmanjšanje deleža osebnih vozil na merilnih mestih z 68,4 % na največ 40 % - (do 2032)
Število celovitih rekonstrukcij mestnih vpadnic	celovita rekonstrukcija najmanj ene mestne vpadnice – (do 2032)
Načrt izvajanja parkirne politike	izdelava in sprejetje Načrta izvajanja parkirne politike MOM (NIPP MOM) do konca leta 2027, izvajanje ukrepov NIPP MOM (po sprejetju)
Načrt upravljanja mestne logistike	izdelava in sprejetje Načrta upravljanja mestne logistike MOM (NUML MOM) do konca leta 2027, izvajanje ukrepov NUML MOM (po sprejetju)

Predvideni sklopi ukrepov za doseg strateškega vodila

ukrepi za umirjanje in omejevanje motornega prometa z namenom zmanjševanja števila opravljenih poti z osebnimi motornimi vozili (s poudarkom na kratkih poteh, opravljenih znotraj mesta) (MP-I)	ukrepi za zmanjševanje števila poti dnevnih migrantov z osebnimi motornimi vozili v mesto oz. v mestno središče, z njihovo zaustavitvijo na obrobju Maribora (MP-II)	ukrepi za zmanjševanje prometnih površin, namenjenih osebnemu motornemu prometu (z namenom povečanja površin za pešce, kolesarje, javni potniški promet, zelenih površin) (MP-III)	ukrepi za urejanje mestne parkirne politike, ki bo določala število in pogoje uporabe parkirnih mest, omejevala rast njihovega števila ter zmanjševala privlačnost dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču (MP-IV)
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



STEBER I: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Celostno prometno načrtovanje je celovit proces načrtovanja mobilnosti, ki povezuje prometne, prostorske, okoljske, energetske, gospodarske in družbene vidike razvoja mest in občin. Temelji na evropskih načelih trajnostnega urbanega mobilnostnega načrtovanja (SUMP) ter na ciljih prehoda v nizkoogljično družbo. Njegov namen je oblikovati dolgoročno usmerjen, sistemsko uravnotežen in okoljsko sprejemljiv prometni sistem, ki zagotavlja kakovostno, varno, vključujočo in stroškovno učinkovito mobilnost za vse uporabnike.

Proces celostnega prometnega načrtovanja vključuje natančno analizo obstoječega stanja in prostorskih značilnosti, prepoznavanje potreb različnih skupin prebivalcev, oceno okoljskih obremenitev ter identifikacijo ključnih težav in razvojnih potencialov. Temelji na oblikovanju skupne vizije mobilnosti, usklajene s širšimi prostorskimi, okoljskimi in razvojnimi politikami, ter na jasnih in merljivih ciljih, ki jih je mogoče spremljati skozi čas.

Analiza obstoječega stanja na področju celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje v Mestni občini Maribor je politično in institucionalno sprejeto načelo, ki ima podporo občinskih organov in je povezano z občinskimi razvojnimi dokumenti (Občinski prostorski načrt Mestne občine Maribor, Trajnostna urbana strategija Mestne občine Maribor 2023–2035, Občinski program varstva okolja Mestne občine Maribor 2021–2030, ...) kot tudi s pripravo regionalnega prostorskega plana.

Širša delovna skupina je na začetku procesa priprave CPS ocenila uspešnost izvedbe ukrepov iz akcijskega načrta CPS MOM 2016 ter preverila njihovo aktualnost za pričujoč dokument.

Dosežki na področju celostnega prometnega načrtovanja

Mestna občina Maribor je že leta 2016 sprejela prvi Celostni prometni načrt MOM. Z njim je Maribor definirala uravnotežen razvoj hoje, kolesarjenja, javnega prevoza in racionalne rabe motornega prometa. Trenutno je v nastajanju druga generacija OCPS MOM za obdobje 2026-2033.

Mestna občina Maribor vključuje principe celostnega prometnega načrtovanja v širše razvojne in strateške dokumente, kar omogoča usklajeno nadgradnjo in razvoj vseh prometnih podsistemov. Realizirani projekti kot so npr. prenovljen sistem avtobusnih linij Marprom-a, uvedba in širitev sistema izposoje koles MBajk, širitev kolesarske infrastrukture, omejitve prometa v mestnem jedru, elektrifikacija javnega potniškega prometa, kažejo na dejansko uveljavljanje strateških ciljev CPS.

V preteklem obdobju je še posebej pomembna bila digitalizacija in načrtovanje zbiranja podatkov o prometu, kar omogoča boljše spremljanje izvajanja strategije ter podpira vrsto drugih odločitev mestne uprave.



Izzivi na področju celostnega prometnega načrtovanja

Glavni izziv na področju celostnega prometnega načrtovanja na območju Mestne občine Maribor je upad storitev v stanovanjskih soseskah, kar posledično zmanjšuje pomen četrtnih središč ter spodbuja vsakodnevno uporabo osebnih motornih vozil. To povzroča velike potrebe po parkirnih površinah, zaradi česar se zmanjšuje kakovost bivanjskega okolja (v nekaterih stanovanjskih soseskah so ulice in trgi še vedno bolj kot kolesarskemu in peš prometu prilagojeni prometu z motornimi vozili).

Dodaten izziv v stanovanjskih soseskah predstavljajo nerešena lastništva površin, kar negativno vpliva na upravljanje in vzdrževanje tako zelenih površin, kot površin namenjenih hoji in drugim oblikam trajnostne mobilnosti ter tudi na upravljanje površin namenjenih parkiranju.

Izpostavimo lahko še glavne družbene izzive, povezane z izvajanjem ukrepov celostnega prometnega načrtovanja kot so splošno nasprotovanje ukrepom, nerazumevanje njihovega namena ter nepoznavanje novih rešitev.

Priložnosti na področju celostnega prometnega načrtovanja

Za omejevanje razvoja območij, ki so odvisna zgolj od uporabe avtomobila je ključnega pomena je krepitev stanovanjskih sosesk z vsakodnevnimi storitvami in razvoj mešanih rab prostora, ob hkratnem zmanjševanju prostora, ki je namenjen izključno uporabi avtomobila (npr. parkirišča na nivoju terena).

Uvajanje ukrepov za izboljšano aktivno mobilnost mora zajeti tudi območja izven mestnega središča. Pri tem je ključna aktivna vključenost prebivalcev v različne faze načrtovanja ukrepov, saj to prispeva k boljšemu razumevanju konteksta trajnostne mobilnosti, večji uspešnosti uvedenih ukrepov in manjšim političnim tveganjem. Za načrtovanja ukrepov trajnostne mobilnosti so potrebne redne raziskave o potovalnih navadah, parkiranju in zadovoljstvu uporabnikov ter merjenje učinkov implementiranih ukrepov z jasnimi primerjavami podatkov pred in po njihovi uvedbi.

Prioritete na področju celostnega prometnega načrtovanja

Ključna prioriteta Mestne občine Maribor na področju celostnega prometnega načrtovanja je spodbujanje vseh oblik trajnostne mobilnosti in omejevanje motornega prometa v stanovanjskih soseskah kar izboljšuje pogoje za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prometa.

Med ostale prioritete na tem področju spadajo še nove komunikacijske akcije, medijske kampanje, sistematično zbiranje podatkov in spremljanje kazalnikov o učinkih ukrepov (še posebej tistih, ki so v javnosti deležni večje pozornosti oziroma nasprotovanja) ter uvajanje začasnih, manj zahtevnih in nizkocenovnih ukrepov ali eksperimentalnih prometnih ureditev za izboljšanje prometnih razmer.



Predvidena mobilnostna točka Ledina (železniško postajališče, P+R parkirišče, ureditev podvoza)

Strateško vodilo na področju celostnega prometnega načrtovanja

Prometno načrtovanje bomo uporabljali kot orodje za izboljšanje kakovosti življenja v mestu. S spodbujanjem ukrepov trajnostne mobilnosti bomo enakovredno vključevali in razvijali vse mestne četrti in krajevne skupnosti.

Enakovredna vključitev in razvoj vseh mestnih četrti in krajevnih skupnosti Mestne občine Maribor je pogojena s sodelovanjem in usklajevanjem med različnimi strokami (promet, prostor, okolje, gospodarstvo, sociala, ...). Z načrtnim umeščanjem novih stanovanjskih sosesk ter trgovskih, gospodarskih in javnih objektov v prostor se namreč preprečuje stihijska pozidava ter ohranja zelene površine, naravne vire in kulturno krajino.

Usmerjeno načrtovanje vseh prometnih načinov zagotavlja varno, hitro in trajnostno povezovanje prostora. Omogoča razvoj javnega potniškega prometa, kolesarskih povezav in pešpoti ter zmanjšuje odvisnost od osebnih avtomobilov. Posledično se zmanjšujejo prometne obremenitve, hrup in onesnaženje zraka, hkrati pa se izboljšuje kakovost bivanja.

Pri tem je pomembno povezovanje prometa in prostora z namenom oblikovanja stanovanjskih sosesk v neposredni povezavi z javnim potniškim prometom, kolesarsko infrastrukturo in ostalimi oblikami trajnostne mobilnosti. Koncept temelji na razvoju goste, mešane rabe prostora v bližini prometnih vozlišč (železniška in avtobusna postajališča ter večmodalne točke, kjer se združujejo stanovanjske, poslovne, trgovske, storitvene in druge nujne javne dejavnosti. Prebivalci tako zasnovanih sosesk imajo osnovne storitve v neposredni bližini doma ter večino vsakodnevnih opravkov lahko opravijo peš ali s kolesom.



Tak pristop načrtovanja zmanjšuje potrebo po avtomobilu, zmanjšuje gnečo na cestah in onesnaževanje ter ustvarja prijetnejše bivalno okolje. Glavni cilj je oblikovati soseske z enostavno dostopnim javnim prevozom, varnimi in privlačnimi ulicami za pešce ter kolesarje ter živahnimi, povezanimi skupnostmi.

Sklop ukrepov:

Usklajevanje prostorskega in prometnega načrtovanja na ravni mestnih četrti in krajevnih skupnosti

Mestna občina Maribor naj vzpostavi prenovljen model upravljanja mobilnosti, ki zagotavlja jasno razdelitev pristojnosti med strateškim načrtovanjem, operativnim upravljanjem in nadzorom prometnega sistema. V ta namen naj se okrepi institucionalni okvir za upravljanje mobilnosti, ki vključuje občinsko upravo, javna podjetja oziroma holding, morebitno mestno agencijo ali družbo za mobilnost ter mobilnostni center kot osrednjo koordinacijsko točko za prometne storitve in informacije.

Operativno upravljanje mobilnostnih storitev (npr. javni potniški promet, parkiranje, mestna logistika in upravljanje prometnih režimov) naj se organizira v okviru specializirane mestne organizacije ali javnega podjetja, medtem ko občina zagotavlja strateško načrtovanje, koordinacijo izvajanja Celostne prometne strategije ter nadzor nad prometnim sistemom, vključno z upravljanjem cestnih zapor in nadzorom nad izvajanjem javnega potniškega prometa.

Pri načrtovanju in uvajanju prometnih ureditev se okrepi vloga prometnih inženirjev ter interdisciplinarnih strokovnjakov, pri zahtevnejših rešitvah pa se zagotovi sodelovanje pooblaščenih prometnih inženirjev. Takšen model upravljanja temelji na dobrih praksah evropskih mest in omogoča učinkovitejše izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti ter boljše usklajevanje prometnega in prostorskega načrtovanja.

Ukrepi celostnega prometnega načrtovanja na ravni mestnih četrti in krajevnih skupnosti Mestne občine Maribor so usmerjeni v krepitev četrtnih središč, izboljševanje kakovosti bivanja ter zagotavljanje varne, udobne in trajnostne dostopnosti do vsakodnevnih storitev. Temeljijo na tesnem povezovanju prostorskega in prometnega načrtovanja ter na postopnem preoblikovanju javnega prostora v korist pešcev, kolesarjev in uporabnikov javnega potniškega prometa.

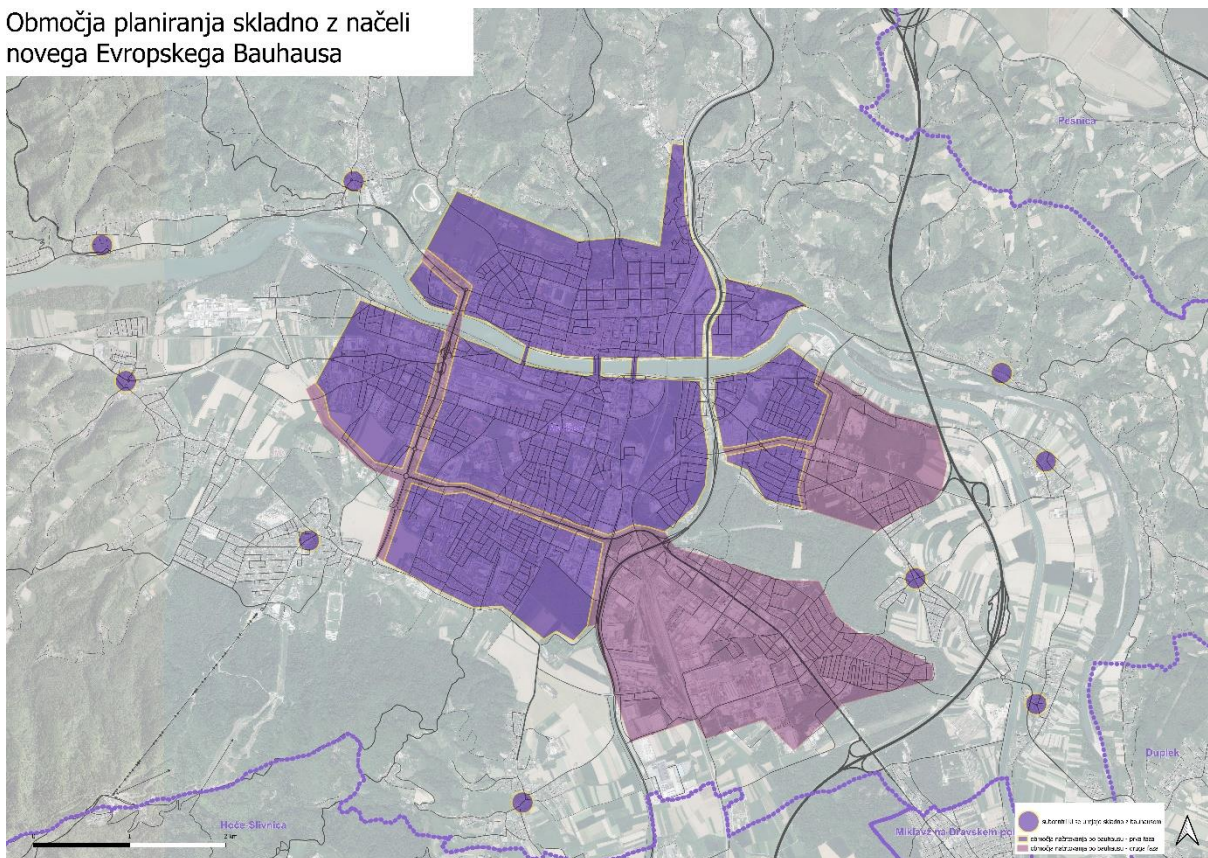
Pomemben del ukrepov predstavlja pilotno oziroma eksperimentalno uvajanje prometnih ureditev in začasnih preureditev javnega prostora. S tovrstnimi posegi se preverjajo učinki umirjanja prometa, prerazporejanja prometnega prostora ter izboljševanja pogojev za aktivno mobilnost, še preden se izvedejo trajne ureditve. Tak pristop omogoča prilagodljivo načrtovanje, sprotno vrednotenje učinkov ter aktivno vključevanje prebivalcev v proces oblikovanja prostora.

Vzpostavljanje kakovostnega javnega prostora se nadgrajuje s celostnimi preureditvami glavnih mestnih cest in vpadnic, ki se postopno preoblikujejo v večnamenske mestne ulice po meri človeka. Pri tem se upoštevajo načela trajnostne mobilnosti, prometne varnosti,



dostopnosti za vse uporabnike ter merila pobude Novi evropski Bauhaus, ki združujejo funkcionalnost, trajnost in estetsko kakovost prostora. Preureditve vključujejo širitev pločnikov, sklenjene kolesarske povezave, ozelenitev, izboljšanje bivanjskih pogojev ob cestah ter večjo vlogo javnega prostora kot prostora družbenega življenja.

Območja planiranja skladno z načeli novega Evropskega Bauhauza



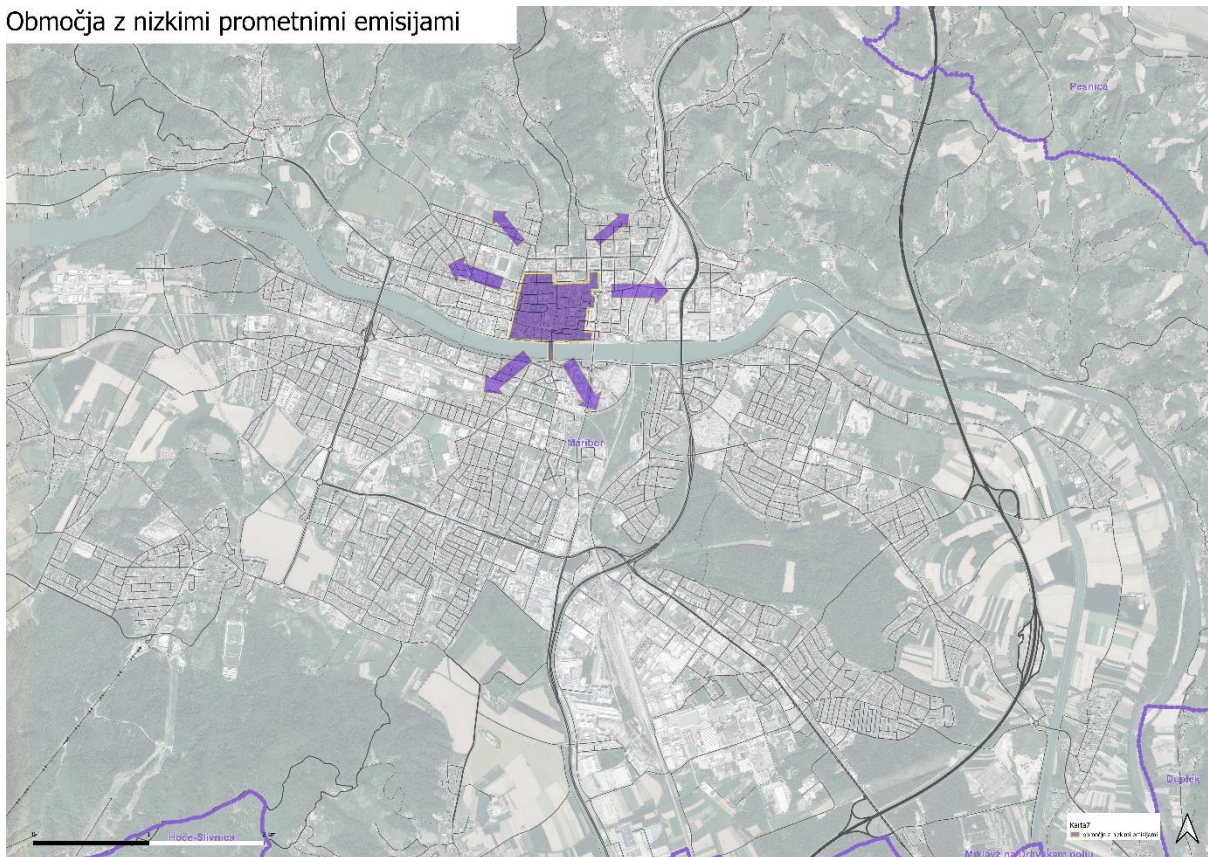
Slika: Prikaz območij, predvidenih za načrtovanje ob upoštevanju načel novega evropskega Bauhauza.

V mestnem središču ter lokalnih središčih mestnih četrti in krajevnih skupnosti se postopno vzpostavljajo prometu prijazne cone, kjer se motorni promet omejuje ali umika, sproščene površine pa se namenjajo pešcem, kolesarjem, druženju, igri in prostemu času. Takšne ureditve prispevajo k večji rabi javnega prostora, večji varnosti in prepoznavnosti lokalnih središč ter krepitvi lokalne identitete.

Na strateški ravni ukrepi vključujejo pripravo strokovnih podlag za opredelitev območij prijaznega prometa in brezemisijских con, ki se kot obvezne podlage vključujejo v Občinski prostorski načrt. Namen teh območij je postopno zmanjševanje okoljskih obremenitev, zlasti v najbolj obremenjenih in občutljivih delih mesta, ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti.



Območja z nizkimi prometnimi emisijami



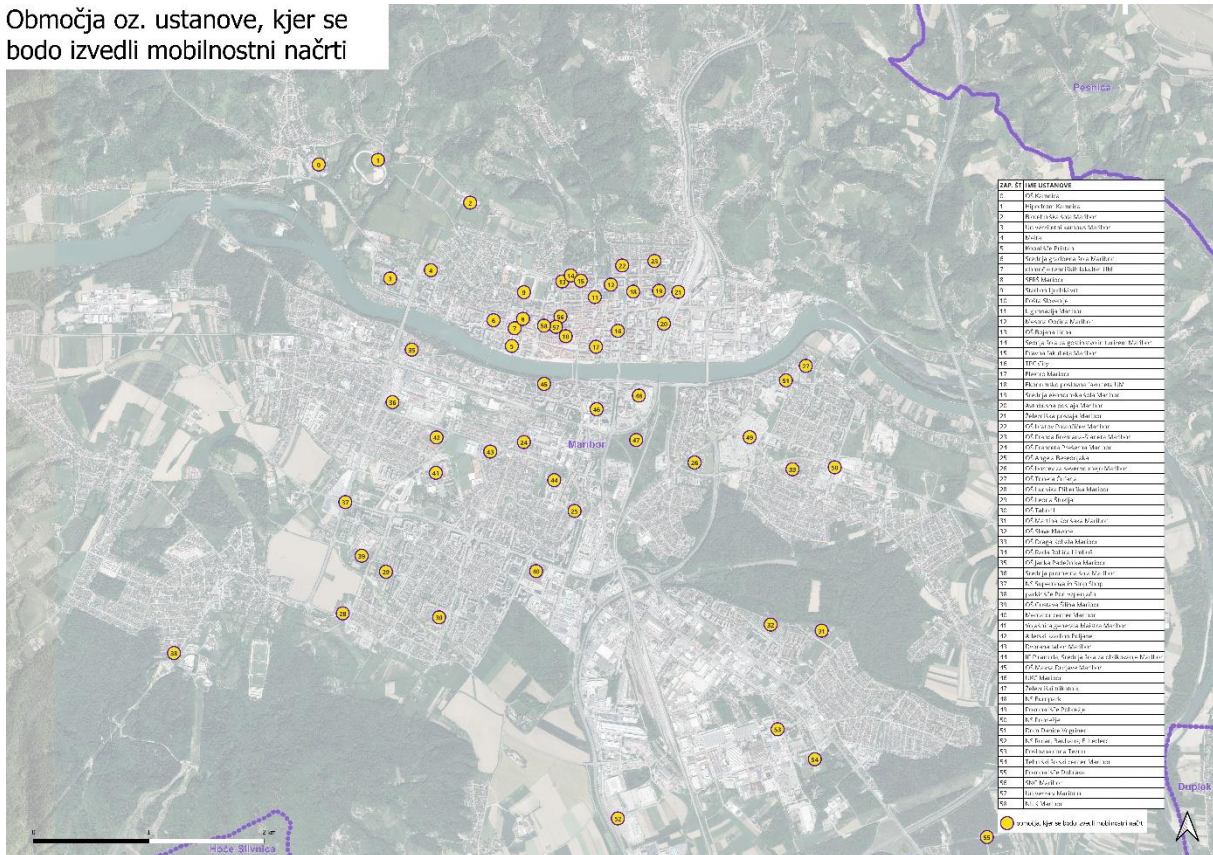
Slika: Prikaz območja z nizkimi emisijami.

Pomemben sklop ukrepov je usmerjen v sistematično upravljanje mobilnosti pri velikih generatorjih prometa ter pri investicijskih posegih v javni prostor. Z izdelavo in izvajanjem mobilnostnih načrtov za industrijska območja, zdravstvene in izobraževalne ustanove ter druge večje objekte se zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila, optimizira organizacija dostopov ter povečuje delež trajnostnih prometnih načinov. Hkrati se uvaja obveznost priprave mobilnostnega načrta kot sestavnega dela projektne dokumentacije pri vseh novih investicijah ter projektih prenove trgov in ulic. Enaka zahteva velja tudi za organizacijo večjih javnih dogodkov, kjer je treba zagotoviti načrtovane in trajnostno usmerjene prometne režime ter upravljanje dostopnosti.

Celostno prometno načrtovanje se dodatno nadgrajuje z uvajanjem sodobnih evropskih metod, rednim posodabljanjem podatkovnih podlag in kazalnikov ter krepitevijo medsektorskega sodelovanja. Posebna pozornost je namenjena mestni logistiki, zlasti vzpostavitvi urbanega konsolidacijskega centra in organizirane dostavne službe za območje mestnega središča, kar prispeva k zmanjšanju števila dostavnih vozil, hrupa in emisij. V tem okviru je predvidena tudi priprava tehnične utemeljitve za mestni predor (MP-14) ter izvedba celovite analize tovornega prometa v povezavi z načrtovanimi infrastrukturnimi posegi, vključno z obravnavo prometnih tokov, povezanih z morebitno sežigalnico in uporabo industrijskega tira. Cilj je zagotoviti strokovno podlago za dolgoročno razbremenitev mestnega jedra tranzitnega in težkega tovornega prometa ter optimizacijo logističnih tokov na ravni mesta.



Območja oz. ustanove, kjer se
bodo izvedli mobilnostni načrti

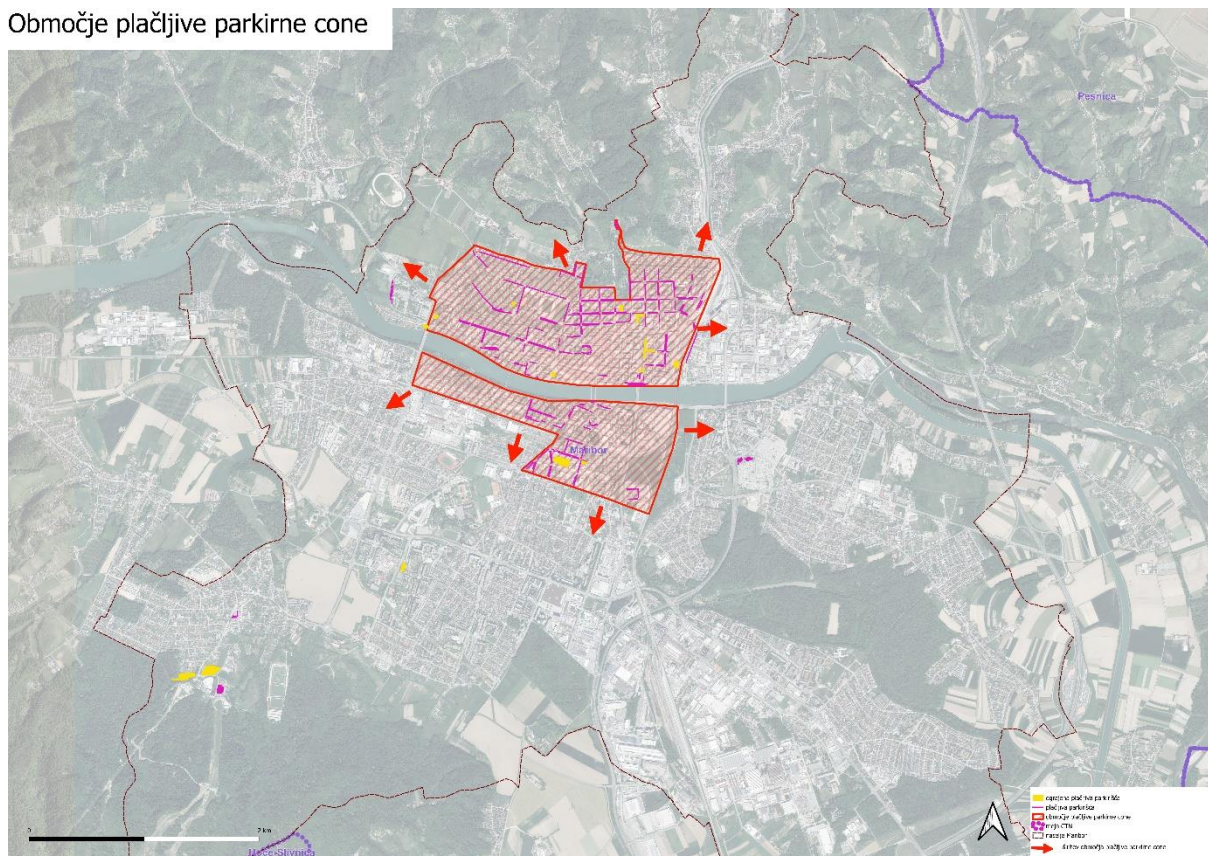


Slika: Prikaz lokacij oz. ustanov, kjer se bodo izvedli mobilnostni načrti.

Učinkovito izvajanje vseh navedenih ukrepov podpira priprava in sprejem Načrta izvajanja parkirne politike, ki sistematično ureja mirujoči promet, zmanjšuje dolgoročno parkiranje v središču mesta ter prispeva k učinkovitejši rabi javnega prostora.



Območje plačljive parkirne cone



Slika: Območja plačljivih parkirnih con in smeri predvidenih širitev.

Nabor ukrepov:

- CPN-7 Pilotno uvajanje prometnih ukrepov in preureditev javnega prostora (eksperimentalne prometne ureditve, skladne z ZPrCP).
- CPN-8 Celostna preureditev glavnih mestnih cest po meri pešca in kolesarja – merila Novi evropski Bauhaus.
- CPN-9 Urejanje kakovostnega javnega prostora v prometu prijazni coni (umik prometa ter ozelenitev pridobljenih površin, uvajanje prostora za druženje, prosti čas in igro).
- CPN-10 Priprava zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijских con (obvezna strokovna podlaga za OPN; 33. in 34. člen Zakona o celostnem prometnem načrtovanju).
- CPN-11 Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v pristojnosti MOM in JHMB (npr. Cona Tezno, UKC, osnovne šole, vrtci ipd.).
- CPN-12 Vzpostavitev celostnega prometnega načrtovanja v skladu s sodobnimi smernicami EU.
- CPN-13 Vzpostavitev urbanega konsolidacijskega centra ter službe za dostavo v območju centra Maribora.
- CPN-14 Izdelava Načrta upravljanja mestne logistike II. generacije (NUML).
- CPN-15 Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP).



Sklop ukrepov:

Zagotavljanje komunikacije prometnih vsebin in vključevanje lokalnih prebivalcev v oblikovanje ukrepov trajnostne mobilnosti

Ukrepi na področju zagotavljanja komunikacije prometnih vsebin in vključevanja prebivalcev predstavljajo podporni, vendar ključni steber celostnega prometnega načrtovanja v Mestni občini Maribor. Njihov namen je dolgoročno spreminjanje potovalnih navad, povečanje razumevanja ciljev trajnostne mobilnosti ter zagotavljanje aktivne vloge prebivalcev in drugih deležnikov pri oblikovanju, izvajanju in vrednotenju prometnih ukrepov.

Celostno prometno načrtovanje temelji na odprtem, preglednem in vključujočem procesu, zato se ukrepi osredotočajo na sistematično vključevanje splošne javnosti, strokovne javnosti, lokalnih skupnosti, izobraževalnih ustanov, podjetij in civilne družbe. Vključevanje poteka v vseh fazah – od načrtovanja in testiranja ukrepov do njihovega spremljanja in prilagajanja – ter prispeva k večji legitimnosti, sprejemanju in učinkovitosti prometnih rešitev.

Pomemben del ukrepov predstavlja izvajanje ciljno usmerjenih komunikacijskih in promocijskih aktivnosti, s katerimi se prebivalce in obiskovalce mesta seznanja s prednostmi trajnostne mobilnosti ter s koristmi in učinki načrtovanih oziroma izvedenih ukrepov. Poseben poudarek je namenjen ozaveščanju o hoji, kolesarjenju in uporabi javnega potniškega prometa kot realnih, konkurenčnih in dostopnih alternativ osebnemu avtomobilu za vsakodnevna potovanja po mestu, prihod na delo, v šolo in po opravkih.

Ukrepi vključujejo tudi izobraževalne in participativne aktivnosti, kot so delavnice, javne razprave, šolski programi, sodelovanje s podjetji in lokalnimi organizacijami ter prilagojene kampanje za različne ciljne skupine. Posebna pozornost je namenjena ranljivim skupinam uporabnikov v prometu (otroci, starejši, gibalno ovirani, socialno ranljive skupine), z namenom izboljšanja njihove mobilnosti, varnosti in samostojnosti.

V sklopu ukrepov se spodbuja tudi razumevanje in uporaba sodobnih storitev mestne mobilnosti, vključno z javnim potniškim prometom, sistemi souporabe, digitalnimi informacijskimi orodji in, kjer je relevantno, koncepti integrirane mobilnosti (npr. MaaS). Namen je povečati preglednost ponudbe mobilnostnih storitev ter olajšati njihovo uporabo različnim skupinam uporabnikov.

Sistematična komunikacija in vključevanje javnosti sta prepoznana kot dolgoročen proces, ki spremlja izvajanje OCPS MOM skozi celotno obdobje strategije in predstavlja ključen podporni mehanizem za doseganje ciljev trajnostne mobilnosti.

Nabor ukrepov:

- CPN-1** Promocija, ozaveščanje in izobraževanje o uporabi javnega potniškega prometa in drugih storitev mestne mobilnosti ter izboljševanje mobilnosti starejših in najmlajših uporabnikov.
- CPN-2** Načrtovanje in izvajanje promocijskih in izobraževalnih aktivnosti v sodelovanju z lokalnimi deležniki za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ter vključevanje javnosti v proces celostnega prometnega načrtovanja.
- CPN-3** Ozaveščevalne kampanje o prednostih trajnostne mobilnosti, prometni kulturi in varnem vedenju udeležencev v prometu ter o koristih in učinkih načrtovanih oziroma izvedenih ukrepov.



Sklop ukrepov:

Zagotavljanje meritev, zbiranja podatkov in spremljanja učinkov ukrepov

Ukrepi na področju meritev, zbiranja podatkov in spremljanja učinkov predstavljajo temeljni podporni sistem Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Maribor. Njihov namen je zagotavljanje zanesljivih, primerljivih in redno posodabljenih podatkov o stanju prometa, učinkih izvedenih ukrepov ter napredku pri doseganju strateških ciljev trajnostne mobilnosti. Ukrepi hkrati zagotavljajo strokovno podlago za odločanje, prilagajanje ukrepov ter za transparentno komuniciranje prometnih vsebin z javnostjo.

Pomemben del teh ukrepov predstavljajo aktivnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti, ki se izvajajo kot redna letna priložnost za promocijo trajnostne mobilnosti, predstavitev doseženih rezultatov in testiranje novih pristopov. Aktivnosti ETM se uporabljajo tudi kot orodje za zbiranje povratnih informacij uporabnikov, preverjanje zaznanih učinkov ukrepov ter ozaveščanje o pomenu podatkovno podprtega prometnega načrtovanja.

Jedro sklopa ukrepov predstavlja sistematično merjenje in spremljanje prometnih tokov, potovalnih navad in rabe javnega prostora. To vključuje uporabo prometnih števec, anket, digitalnih tehnologij, senzorjev in drugih sodobnih orodij za zbiranje podatkov. Zbrani podatki se uporabljajo za analizo prometnih obremenitev, spremljanje sprememb potovalnih navad ter ocenjevanje učinkov ukrepov trajnostne mobilnosti.

V tem okviru se razvija in nadgrajuje prometni model Mestne občine Maribor kot analitično orodje za simulacijo prometnih tokov, preverjanje scenarijev in podporo strateškemu odločanju. Prometni model je ločen, vendar vsebinsko povezan z nadzornim centrom, ki omogoča operativno spremljanje stanja v prometnem sistemu. Nadzorni center se postopno nadgrajuje z vključevanjem podatkov iz javnega potniškega prometa, sistemov za upravljanje parkirišč ter drugih digitalnih virov, kar omogoča boljše upravljanje prometa in podporo odločanju v realnem času.

Poseben poudarek je namenjen povezovanju podatkovnih sistemov, zlasti na področju spremljanja zasedenosti vozil javnega potniškega prometa, potovalnih časov ter optimizacije povezav, kot tudi na področju upravljanja mirujočega prometa. Takšen integriran pristop izboljšuje preglednost prometnega sistema, podpira izvajanje drugih ukrepov OCPS MOM in omogoča učinkovitejše odzivanje na prometne razmere.

Sklepni del ukrepov je usmerjen v sistematično spremljanje izvajanja akcijskega načrta OCPS MOM (ukrep CPN-6). To vključuje redno spremljanje deleža izvedenih ukrepov, zbiranje in poročanje obveznih kazalnikov OCPS ter izvajanje vmesnih in končnih evalvacij.

V okviru spremljanja ukrepov je poleg obveznih kazalnikov OCPS potrebno vključiti tudi TEN-T kazalnike za urbana središča (ang. Urban mobility indicators: horizontal, accessibility, safety, sustainability), ki omogočajo vrednotenje učinkov ukrepov na vseevropskem prometnem omrežju ter zagotavljajo skladnost z zahtevami evropske prometne politike. S tem se zagotavlja primerljivost podatkov na mednarodni ravni ter ustrezno poročanje pristojnim nacionalnim in evropskim institucijam.



Sistem spremljanja vključuje jasno opredeljeno časovnico poročanja in evalvacij:

- Letno poročanje – vsako leto do 31. marca se pripravi poročilo o napredku za preteklo koledarsko leto, ki vključuje pregled izvajanja ukrepov, doseganje kazalnikov ter ključne ugotovitve.
- Poglobljene evalvacije – izvedejo se v 3., 5. in 7. letu po sprejetju strategije ter vključujejo celovitejšo analizo učinkov ukrepov, doseganja strateških ciljev in morebitnih potreb po prilagoditvah akcijskega načrta.
- Končna evalvacija – izvede se v 8. letu izvajanja OCPS in predstavlja celovito vrednotenje uspešnosti strategije kot podlago za pripravo novega strateškega obdobja.

Rezultati spremljanja in evalvacij služijo kot podlaga za sprotno prilagajanje strategije, strokovno podporo odločanju, transparentno obveščanje javnosti ter zagotavljanje skladnosti z nacionalnimi in evropskimi zahtevami.

Nabor ukrepov:

- CPN-5** Merjenje, zbiranje in spremljanje prometnih podatkov ter njihova uporaba za odločanje in nadaljnje ukrepanje (števci, izgradnja prometnega modela, digitalne tehnologije ipd.).
- CPN-6** Nadgradnja nadzornega centra (navezava na MP-11: interaktivni sistem za upravljanje s parkirišči).
- CPN-7** Spremljanje izvajanja akcijskega načrta OCPS MOM (delež izvedenih ukrepov, spremljanje, zbiranje in poročanje obveznih kazalnikov OCPS in TEN-T ter izvajanje evalvacij).



STEBER II: HOJA

Hoja prinaša številne prednosti in pozitivne učinke za ljudi ter je eden ključnih stebrov trajnostno naravnane občinske prometne strategije. Izboljšuje telesno kondicijo, gibljivost in ravnotežje ter prispeva k splošnemu dobremu počutju, hkrati pa zaradi manj kroničnih bolezni zmanjšuje pritiske na zdravstveni sistem in s tem povezane stroške.

Hoja ima tudi pomembne socialne učinke, saj kakovostno urejene pešpoti povečujejo občutek varnosti v prostoru, spodbujajo medsebojno interakcijo in krepitev socialnih vezi ter prispevajo k bolj živahnemu javnemu življenju. Okoljsko je hoja povsem brez emisij, zaradi česar pripomore k nižjim vrednostim onesnaženosti zraka, manj hrupa in zmanjšanju toplogrednih plinov. Ker potrebuje izjemno malo infrastrukture, ima med vsemi oblikami mobilnosti najmanjši okoljski in prostorski odtis.

Na gospodarskem področju je hoja za posameznika najcenejša oblika premikanja, hkrati pa izboljšana peš dostopnost povečuje obisk in promet lokalnih storitev ter zmanjšuje zastoje, kar pozitivno vpliva na gospodarsko učinkovitost. Prostorsko in urbanistično pešcem prijazna ureditev prispeva k večji kakovosti javnih površin, večji privlačnosti mestnih središč ter učinkovitejši rabi prostora, saj zmanjšuje potrebo po obsežnih parkiriščih in omogoča oblikovanje bolj kompaktnega, urejenega in prijetnega grajenega okolja.

Hoja visoko prispeva tudi k prometni varnosti. Večje število pešcev in umirjanje prometa praviloma vodita do manj nevarnih situacij in večje pozornosti voznikov, medtem ko kakovostna infrastruktura – kot so pločniki, varni prehodi in umirjanje hitrosti – izboljšuje varnost vseh udeležencev, ne le pešcev. Vse naštetu krepí splošno kakovost življenja, saj okolje z več prostora za hojo prinaša manj hrupa, manj stresa, več priložnosti za sprostitve ter bolj zdravo in prijetno vsakodnevno izkušnjo za vse prebivalce.

Analiza obstoječega stanja na področju hoje

Analiza rezultatov ankete kaže razmeroma pozitivno, a hkrati neenotno percepcijo hoje med prebivalci. Pri vprašanju občutka varnosti se 35 % pri hoji počutijo varne.

Kljub temu pomemben delež, skoraj tretjina vprašanih (29 %), občutka varnosti nima, kar nakazuje na zaznane pomanjkljivosti v urejenosti in varnosti peš infrastrukturnih ureditev. Podobni vzorci se kažejo pri občutku sproščenosti. Sproščeno hojo je potrdilo 36 % anketirancev, medtem ko 29 % ne občuti sproščenosti, dodatnih 26 % pa navaja, da se pri hoji ne počuti sproščeno. Ti podatki kažejo na prisotne dejavnike, ki pešcem povzročajo nelagodje ali občutek ogroženosti.

Ocenjevanje sklenjenosti peš povezav razkriva precej razpršena mnenja. Tretjina anketiranih (33 %) meni, da so peš povezave ustrezno sklenjene, 27 % ostaja neodločenih, medtem ko 35 % ocenjuje, da povezave za pešce niso sklenjene. Več kot polovica vprašanih (57 %) zaznava ovire na pločnikih, kar dodatno potrjuje izpostavljene izzive pri zagotavljanju kakovostnega prostora za pešce.



Z vidika splošnega zadovoljstva je s površinami za pešce zadovoljnih 43 % sodelujočih, medtem ko 57 % izraža nezadovoljstvo. Povsem drugačna je ocena peš con in trgov, saj jih kot ustrezne in prijetne za uporabo ocenjuje 71 % anketiranih, kar kaže, da so temu namenjene ureditve prepoznane kot kakovostne. Ocena varnih šolskih poti je nekoliko bolj uravnotežena: 55 % anketiranih meni, da so šolske poti ustrezne, 45 % pa izraža dvom ali nezadovoljstvo.

Celovito gledano rezultati kažejo, da prebivalci hojo dojemajo kot pomemben del vsakdanje mobilnosti, vendar izpostavljajo jasne izzive, predvsem na področju varnosti ter udobnosti.

Štetje prometa, ki je bilo v MOM izvedeno oktobra 2025 na lokacijah glavnih vpadnic v mestno središče (Titov most, Koroški most, Stari most, dvoetažnem mostu, lokacija na Krekovi in Mladinski ulici), kaže, da pešci predstavljajo 11,5 % vseh udeležencev v prometu. Med anketiranimi zaposlenimi šestih večjih zaposlovalcev v MOM je bil delež pešcev enak. Na pot v službo se peš odpravi 11,5 % zaposlenih. Med šolarji pa je delež hoje višji, namreč kar 37 % otrok se v šolo odpravi peš v spremstvu odraslih ali sami.

Dosežki na področju hoje

Mestna občina Maribor kontinuirano vlaga v razvoj kakovostnega omrežja površin za pešce, pri čemer posebno pozornost namenja tako urejanju mestnega središča kot izboljšanju povezav v stanovanjskih soseskah in posameznih naseljih. Občina nadgrajuje obstoječe pešpoti, ureja nove pločnike ter izboljšuje peš povezave do javnih storitev in prometnih vozlišč, kar povečuje splošno varnost in dostopnost.

Z uvajanjem umirjanja prometa, dodatne signalizacije ter ureditvijo prehodov za pešce se krepi varnost najranljivejših udeležencev v prometu. Občina hkrati izboljšuje kakovost javnega prostora z nameščanjem urbane opreme, klopi, boljšo razsvetljavo in dodatno ozelenitvijo, s čimer ustvarja prijetnejše pogoje za vsakodnevno hojo.

S temi ukrepi Mestna občina Maribor spodbuja prebivalce, da hojo pogosteje izberejo kot zdrav, varen in trajnosten način premikanja po mestu ter tako prispevajo k višji kakovosti življenja in bolj dostopnemu urbanemu okolju.

Izzivi na področju hoje

Območje Mestne občine Maribor lahko z vidika hoje razdelimo na dva dela. Na mestno območje, kjer so razmere za hojo na številnih lokacijah relativno dobre, kljub temu pa se pojavljajo območja, kjer prometna varnost in udobje pešcev nista na ustrezni ravni in na primestna naselja, kjer je peš infrastruktura marsikje še vedno pomanjkljiva, ponekod ni povezav med naseljem z mestom ali pa so neustrezno urejene.

Na več odsekih je infrastruktura za hojo še vedno podrejena motornemu prometu. To se odraža pri neustrezno urejenih križiščih, prekinjenih ali ozkih pločnikih, neustrezno urejenih prehodih, slabo osvetlitvijo ter pomanjkanju klančin in druge infrastrukture za osebe z oviranostmi.



Poseben izziv predstavljajo šolske poti, ki morajo biti varne in pregledne. Otroci morejo imeti možnost varne in samostojne poti v šolo, kar krepi njihove mobilnostne navade, samozavest ter spodbuja zdrav življenjski slog.

Ker je Maribor je v mnogih pogledih zeleno mesto – ima močno drevesno dediščino, velik del zelenih površin, strateške načrte za nadaljnje zelene ureditve ter mednarodne certifikate se občina zavzema za regeneracijo degradiranih zemljišč ter povečanje deleža zelenih površin (Trajnostni urbana strategija Maribora 2023-2035). Na osnovi analiz je bilo ugotovljeno, da urbana oprema na glavnih povezavah za pešce, ter v središčnih območjih naselij ni izvedena. Prav tako »zelenih poteze«, ki jih predvideva Urbanistični načrt mesta Maribor večinoma niso izvedene – torej opremljene z zelenimi elementi.

Priložnosti na področju hoje

Mestna občina Maribor ima številne priložnosti za izboljšanja pogojev za hojo in spodbujanje peš mobilnosti kot ključnega elementa trajnostnega prometnega sistema. Ena od pomembnih priložnosti je širitev območij, namenjenih pešcem, dokončanje povezav za pešce med naselji ter navezovanje slepih ulic na cestno omrežje preko peš prehodov, kar povečuje dostopnost in skrajšuje razdalje hoje. Z nadaljnjo integracijo urbane opreme, ozelenitvijo ulic, javnih površin ter ploščadih v večstanovanjskih naseljih se izboljšuje kakovost prostora, zmanjšuje prometni hrup in prispeva k prijetnejšemu urbanemu okolju.

Z vzpostavitvijo dodatnih prehodov za pešce in otkov za pešce na večjih križiščih ter prebojev na območjih večstanovanjskih karejev bo omogočena varnejša in bolj povezana mreža pešpoti. Posebno priložnost predstavlja širitev območij s hitrostno omejitvijo 30 km/h in znižanje hitrosti na mestnih vpadnicah, kot so Ptujška cesta, Tržaška cesta, Cesta proletarskih brigad, ulica Heroja Šercerja in Koroški most, kar hkrati prispeva k zmanjšanju hrupa in večji varnosti pešcev.

Nadaljnje lahko z vzpostavitvijo subcentrov ustvarimo živahno, varno in dostopno lokalno jedro, ki poveča funkcionalnost lokalnih središč in zmanjšuje potrebo po vožnji v mestno središče. Učinkovito urejanje subcentrov temelji na mešanju funkcij, dostopnosti in kakovostnem javnem prostoru.

Z ureditvijo osrednjih trgov ali peš con v obmestnih naseljih nastajajo varnejši in prijaznejši prostori, ki v naselja prinašajo več življenja in dejavnosti, zmanjšujejo odvisnost od avtomobilskega prometa v središčih ter prispevajo k lepše in trajnostno urejenem okolju.

Poseben poudarek pa je na spodbujanju hoje otrok v šolo, kar vključuje redno pregledovanje šolskih poti, urejanje varnih dostopov in zagotavljanje ustrezne urbane opreme ob šolah.



Predvidena ureditev Tyrševe ulice

Prioritete na področju hoje

Ankete med prebivalci Maribora kažejo, da si prebivalci želijo kakovostnega življenja v bližini doma, z dostopom do osnovnih storitev in trgovin v približno 15 minutah hoje. Najpomembnejše prioritete glede hoje vključujejo zagotavljanje varnih in dostopnih pešpoti, izboljšanje prehodnosti čez glavne prometne osi ter vzpostavitev varnih šolskih poti in poti do vrtcev.

Prebivalci poudarjajo tudi potrebo po nadzoru nad upoštevanjem prometnih predpisov na površinah za pešce ter manjkajočo peš infrastrukturo, zlasti pločnike in povezave med naselji. Hkrati si želijo celovitega in enakomernega razvoja vseh mestnih četrti in krajevnih skupnosti, ki bo omogočal sklenjen in vključujoč peš mrežni sistem, ne zgolj razvoja strogega mestnega jedra.

Strateško vodilo na področju hoje

Z zagotavljanjem in oblikovanjem prijetnih, varnih, povezanih in kakovostnih površin za hojo in ostalih zunanjih površin povečujemo delež hoje v prometu.

Z zagotavljanjem in oblikovanjem prijetnih, varnih, povezanih in kakovostnih površin za hojo se ustvarjajo pogoji za večjo uporabo hoje kot vsakodnevnega, zdravega in trajnostnega načina mobilnosti. Ključnega pomena je vzpostavitev neprekinjenega in preglednega omrežja pešpoti, ki povezuje stanovanjska območja z lokalnimi središči, osnovnimi storitvami, izobraževalnimi ustanovami, javnimi prostori in postajališči javnega potniškega prometa. Takšna povezanost zmanjšuje potrebo po uporabi osebnega avtomobila na kratkih razdaljah ter krepi dostopnost in kakovost bivanja.



Izboljšanje kakovosti peš infrastrukture vključuje urejanje širših in vzdrževanih pločnikov, ustrezno osvetlitev, jasno prometno signalizacijo, taktilne vodilne površine, dostopne klančine ter druge prilagoditve, ki zagotavljajo varno in udobno gibanje za vse uporabnike, zlasti za starejše, otroke in osebe z oviranostmi. Kakovost hoje se dodatno izboljšuje z nadgradnjo javnega prostora, umeščanjem drevoredov, klopi, senčil in druge urbane opreme ter razvojem zelenih peš koridorjev, zelenih potez in zelenega obroča okoli mesta, ki ustvarjajo prijetno in zdravo okolje za vsakodnevno gibanje.

Pomemben del ukrepov predstavlja tudi odpravljanje nevarnih in konfliktnih točk v prometu. Z uvajanjem dvignjenih prehodov za pešce, zožitev cestišč, podaljšanih robnikov, izboljšane osvetlitve in ukrepov za umirjanje prometa se zmanjšujejo hitrosti vozil in tveganja za prometne nesreče, pešci pa se postavljajo v ospredje pri oblikovanju uličnega prostora. Posebna pozornost je namenjena območjem z večjo koncentracijo pešcev in ranljivih skupin.

Hoja se dodatno spodbuja z razvojem dobro opremljenih lokalnih središč, v katerih so osnovne vsakodnevne storitve, kot so trgovine, pošte, zdravstvene in izobraževalne ustanove, dostopne peš. Takšna zasnova prostora podpira krajše poti, več aktivne mobilnosti ter krepki družbeno povezanost in vitalnost sosesk.

Poseben poudarek je namenjen zagotavljanju varnih, udobnih in čim krajših poti v šolo, saj te pomembno vplivajo na oblikovanje trajnostnih potovalnih navad že v zgodnjem otroštvu. Ukrepi vključujejo celostno urejanje nevarnih in konfliktnih točk v okolici šol, znižanje hitrosti in uvedbo con 30 km/h, omejevanje parkiranja ter izboljšanje prometne signalizacije in osvetlitve. Kot dopolnilni ukrep se uvajajo območja »Kiss and Ride«, ki omogočajo kratkotrajno in varno ustavljanje vozil ter zmanjšujejo prometno gnečo pred šolami. Infrastrukturne ureditve dopolnjujejo organizacijski in ozaveščevalni ukrepi, namenjeni spodbujanju varne, samostojne hoje otrok v šolo ter večjemu zavedanju o pomenu hoje kot zdrave in trajnostne oblike mobilnosti.



Celostno urejene pešpoti, kakovosten javni prostor in dobro dostopna lokalna središča prispevajo k večji kakovosti življenja, zmanjševanju prometnih obremenitev, izboljšanju prometne varnosti ter krepitvi družbene povezanosti in trajnostnega razvoja Mestne občine Maribor. Uspešnost ukrepov se spremlja z rastjo deleža aktivnih oblik mobilnosti, pri čemer je



strateški cilj povečati delež uporabnikov javnega prevoza, pešcev in kolesarjev z 29,9 % v letu 2025 na 60 % do leta 2032. Na področju šolskih poti je cilj povečati delež otrok, ki v šolo prihajajo peš ali z drugimi aktivnimi načini, s 37,5 % na 44 %.

Sklop ukrepov:

Večja varnost in zadovoljstvo pešcev v stanovanjskih soseskah in naseljih

Ukrepi v sklopu H-I so usmerjeni v izboljševanje osnovnih pogojev za varno, udobno in neprekinjeno hojo v stanovanjskih soseskah in drugih naseljih Mestne občine Maribor. Temeljijo na izvedbi strokovne podlage »Zasnova lokalne infrastrukture za hojo«, ki predstavlja podlago za sistematično odpravljanje manjkajočih povezav za pešce. Na tej osnovi se postopno urejajo manjkajoči pločniki, evidentirajo in širijo preozki odseki ter nadgrajujejo obstoječe peš površine, kjer prostorske razmere to omogočajo.

Pomemben poudarek je namenjen varnosti in preglednosti prehodov za pešce, vključno z dodajanjem novih, prestavljanjem neustreznih ter celostno nadgradnjo obstoječih prehodov. Poseben sklop ukrepov obsega celovito analizo in nadgradnjo prehodov za pešce preko železniških prog, pri čemer se kot prednostna rešitev obravnava ločitev nivojev, sicer pa bistveno izboljšani nivojski prehodi z aktivnimi varnostnimi elementi.

V okviru urejanja peš infrastrukture se dosledno uveljavlja načelo striktnega ločevanja prometnih površin. Vodenje kolesarskega prometa mora biti fizično ločeno od peš površin; pločnik je primarno namenjen pešcem, zato se kolesarske steze ne načrtujejo več na račun pločnikov ali z zmanjševanjem njihove funkcionalne in varnostne ravni. Takšna razmejitev zagotavlja večjo varnost, boljšo preglednost in višjo kakovost bivalnega okolja za vse uporabnike prostora.

Kakovost peš okolja se dodatno izboljšuje z dopolnjevanjem urbane opreme, doslednim izvajanjem ukrepov za dostopnost invalidov ter z ukrepi blaženja toplotnih otokov, vključno z nadgradnjo zelenih površin in nadomeščanjem urbanih dreves.

Nabor ukrepov:

- H-4** Izvedba strokovne podlage Zasnova lokalne infrastrukture za hojo (vključno s študijo potencialnih širitev oziroma sprememb peš cone v starem mestnem jedru).
- H-5** Evidentiranje, ureditev manjkajočih pločnikov ter širjenje preozkih pločnikov, kjer prostorski pogoji to omogočajo, v skladu z zasnovo H-4.
- H-7** Celovita analiza ter ureditev oziroma nadgradnja prehodov za pešce preko železniških prog v mestu (v sodelovanju in usklajeno z DRSI).
- H-8** Kontinuirano dopolnjevanje urbane opreme, skladne s Katalogom urbane opreme MOM in ugotovljenimi aktualnimi potrebami.
- H-9** Študija in izvajanje ukrepov za blaženje toplotnih otokov, vključno s protivročinsko in krajinsko nadgradnjo zelenih površin ob peš koridorjih in obvodnih površinah ter nadomeščanjem manjkajočih urbanih dreves.



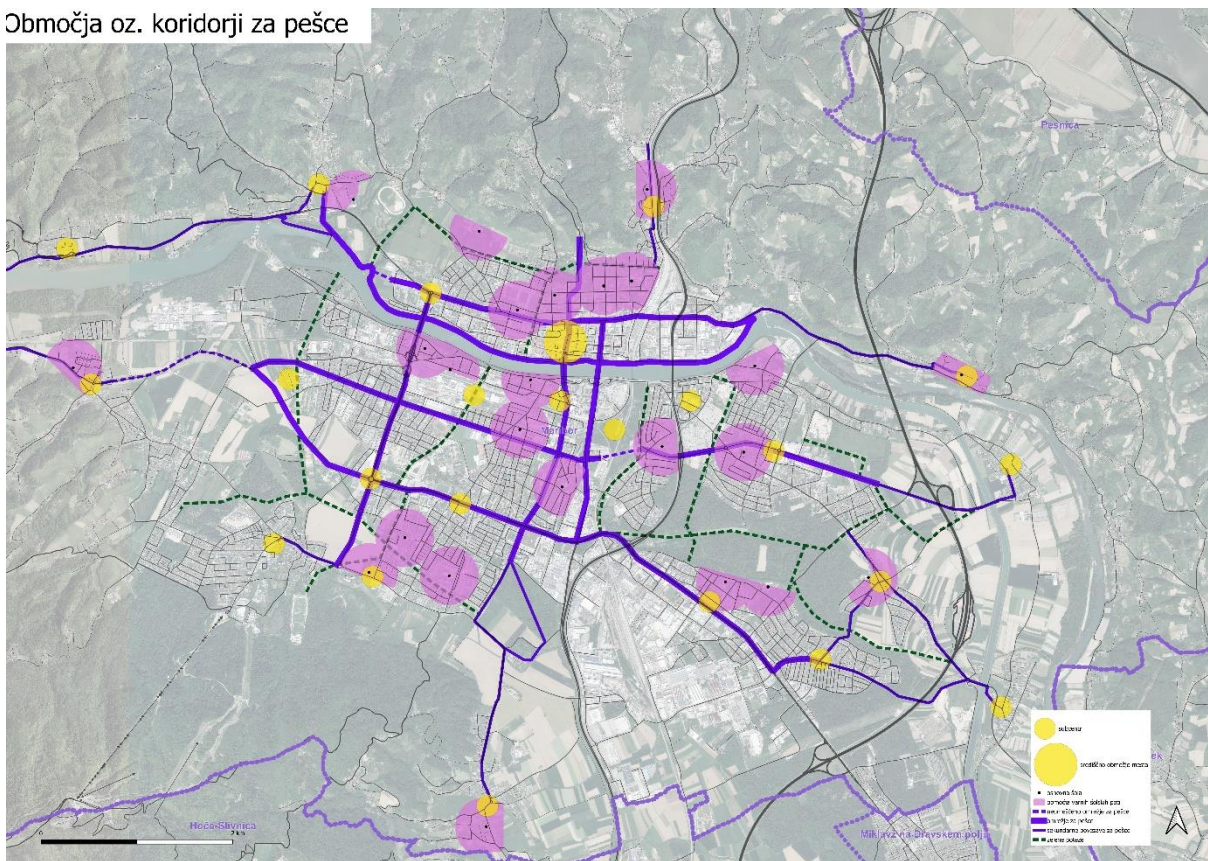
Sklop ukrepov:

Varne in neprekinjene peš povezave do lokalnih središč ter krepitev njihove dostopnosti

Sklop H-II je usmerjen v izboljšanje peš dostopnosti lokalnih središč in ključnih mestnih območij ter v krepitev njihove vloge v vsakdanjem življenju prebivalcev. Ukrepi vključujejo vzpostavljanje kakovostnih in neposrednih peš povezav ter urejanje pomembnih peš koridorjev, kot so Mestni park–Lent–Betnava, Kampus–center–Melje in Studenci–Tabor–Pobrežje, ter razvoj zelenih koridorjev in potez.

Pomemben del sklopa predstavlja urejanje občinskih subcentrov kot lokalnih središč z mešanico storitev, javnih funkcij in družbenega življenja. Po potrebi se uvajajo peš cone ali območja z omejenim motornim prometom, pri čemer je poudarek na jasni hierarhiji prostora, kakovostnem javnem prostoru, senčenju, urbani opremi ter kratkih in logičnih peš povezavah. Ukrepi vključujejo tudi ureditev osrednjih trgov, javnih stranišč in dostopov do reke Drave ter obvodnih območij. S tem se zmanjšuje potreba po vožnji z avtomobilom in krepi lokalna identiteta ter družbena povezanost.

Območja oz. koridorji za pešce



Slika: Prikaz koridorjev za pešce, občinskih subcentrov ter varnih šolskih poti.

Nabor ukrepov:

- H-3 Urejanje občinskih subcentrov, po možnosti tudi z vzpostavitvijo peš con (študija in izvedba).
- H-6 Umestitev oziroma prenova javnih stranišč v občinskih subcentrih.
- H-10 Dosledna implementacija Akcijskega načrta za izboljšanje enakih možnosti za invalide v MOM 2022–2027 (ukrepi v AN niso finančno ovrednoteni).



- H-11 Umestitev in ureditev kakovostnih peš koridorjev (Mestni park–Lent–Betnava, Kampus–center–Melje, Studenci–Tabor–Pobrežje) ter zelenih koridorjev, zelenih potez in drugih pomembnih povezav za pešce.**
- H-14 Ureditev dostopov do reke Drave, vključno z dostopi za rekreacijo in dostopom do plovil.**

Sklop ukrepov:

Varne šolske poti, umirjanje prometa in spodbujanje hoje otrok

Ukrepi v sklopu H-III so namenjeni izboljšanju prometne varnosti otrok in ustvarjanju pogojev za njihovo samostojno hojo v šolo. Ključni poudarek je na urejanju šolskih poti v radiju do 300 m od osnovnih šol, z odpravljanjem nevarnih in konfliktnih točk, izboljšano preglednostjo prehodov, osvetlitvijo ter uporabo fizičnih ukrepov, kot so dvignjeni prehodi in varnostne ograje. Posebna pozornost je namenjena varnosti v šolskih okoliših, kjer je predvidena prednostna implementacija con 30 ter sistematično uvajanje fizičnih ukrepov za umirjanje prometa ob vzgojno-izobraževalnih zavodih.

Promet v okolici šol se dodatno umirja z omejitvami hitrosti, zapiranjem ulic ob prihodih in odhodih ter s preusmerjanjem tranzitnega prometa. Pomemben dopolnilni ukrep predstavlja vzpostavitev sistema »Kiss and Ride« v ustrezni oddaljenosti od šol, ki izboljšuje pretočnost prometa in zmanjšuje gnečo neposredno pred šolami. Sklop vključuje tudi organizacijske in ozaveščevalne ukrepe, kot je PešBus, ter študije in normativne ureditve za zmanjševanje konfliktov med prometnimi udeleženci v peš conah. Ukrepi dolgoročno prispevajo k varnejšemu šolskemu okolju in k oblikovanju trajnostnih potovalnih navad otrok.

Nabor ukrepov:

- H-1 Urejanje šolskih poti, neposredne okolice šol in opreme za šolarje – pešce, vključno z ureditvijo sistema »Kiss and Drop« na območju osnovnih šol (100–300 m od šole).**
- H-2 Organiziranje PešBusa (organiziranega pešačenja šolarjev v šolo).**
- H-13 Dodajanje, prestavljanje oziroma celostno nadgrajevanje prehodov za pešce.**
- H-15 Preučitev možnosti in priprava pravnih podlag za urejanje prometa, vključno s pripravo odloka o urejanju prometa, odloka o uporabi kamer za spremljanje skuterjev ter sprememb obstoječih odlokov za urejanje prometa (po presoji informacijskega pooblaščenca).**



STEBER III: KOLESARJENJE

Geografske značilnosti Maribora omogočajo, da bi lahko prebivalci in obiskovalci mesta veliko večji delež poti opravili na nemotoriziran način – peš ali s kolesom. Da bi to postalo resničnost, je ključno zagotoviti varno, udobno in povezano infrastrukturo. Ključno je zagotoviti ustrezno urejena mesta za varno parkiranje koles, povezava s javnim prevozom, urejene kolesarske poti v vseh delih mesta ter spodbude in ozaveščanje prebivalcev o prednostih aktivne mobilnosti. Le celovit pristop, ki združuje varnost, dostopnost, udobje in privlačnost kolesarjenja, lahko prebivalce motivira k pogostejši uporabi kolesa kot trajnostnega načina premikanja po mestu.

Rezultati ankete kažejo razmeroma pozitivno, a hkrati neenotno percepcijo kolesarjenja med prebivalci Maribora. Izpostavlja se, da velik del kolesarjev ne zaznava popolne varnosti – 44 % anketiranih se pri kolesarjenju ne počuti varnih, medtem ko se 28 % med kolesarjenjem počuti varno, 29 % anketirancev se ne počuti niti varnih niti ogroženih.

Podobno se odraža tudi stopnja sproščenosti pri kolesarjenju: 44 % kolesarjev se ne počuti sproščenih, 31 % je nevtralnih, medtem ko se 30 % anketiranih pri vožnji s kolesom počuti sproščeno.

Rezultati prav tako nakazujejo slabo povezanost kolesarskega omrežja in ovire na kolesarskih površinah. Več kot polovica anketiranih (52 %) meni, da kolesarske povezave niso sklenjene, 59 % pa navaja prisotnost ovir na kolesarskih poteh, kar zmanjšuje privlačnost kolesa kot prevoznega sredstva za vsakodnevne poti.

Skupna analiza tako kaže, da so glavna področja za izboljšave varnost, povezljivost kolesarskih poti in odstranjevanje ovir, kar je ključno za povečanje uporabe kolesa in spodbujanje trajnostne mobilnosti v mestu.

Iz splošne ankete o prometu je prav tako razvidno, da s kolesom opravi krajše razdalje 15 % anketirancev. Ti navajajo različne vzroke za to, da se pogosteje ne odločajo za kolesarjenje.

Izpostavili so slabo stanje infrastrukture za kolesarjenje, nevarno vodenje kolesarjenje na vozišču in opozorili na občutno neenakovrednost v primerjavi z drugimi udeleženci v prometu. To poudarja pomen varnosti kot ključnega dejavnika za spodbujanje kolesarjenja.

S štetjem prometa na izbranih lokacijah v mesecu oktobru 2025 je bilo ugotovljeno, da je delež kolesarjev precej nizek, kolesarji predstavljajo 3,8 % vseh udeležencev v prometu. Med šolarji v izbranih osnovnih šolah pa je delež kolesarjev nekoliko višji, 5,5 % otrok se v šolo odpravi s kolesom, v spremstvu odraslih ali samostojno. Med anketiranimi zaposlenimi v šestih večjih zaposlovalcih v MOM je bil delež kolesarjev najvišji; v službo se s kolesom odpravi kar 8,8 % zaposlenih.



Dosežki na področju kolesarjenja

Mestna občina Maribor je s sistemom izposoje koles MBajk naredila pomemben korak na področju trajnostne mobilnosti. Rezultati izposoje so odlični, saj se iz leta v leto več ljudi odloča za tak način premagovanja razdalj, opazen pa je tudi porast kolesarjenja, kar je posledica boljših in varnejših površin za kolesarjenje ter povezovanja kolesarskega omrežja. Sistem se je od uvedbe leta 2019 stalno nadgrajeval in povečeval svojo dostopnost. Do leta 2025 je mreža razširjena na 39 postaj, ki pokrivajo širše območje mestnega središča, pomembna prometna vozlišča, izobraževalne ustanove, poslovna območja in stanovanjske soseske ter s tem zagotavljajo dobro dostopnost za večino vsakodnevnih poti.

Mestna občina Maribor je v tem obdobju razvijala tudi mestno kolesarsko omrežje (izgradnja ločenih kolesarskih stez na novih prometnicah, kreiranje kolesarskih pasov) in se navezala na kolesarske koridorje s sosednjimi občinami in regijo (npr. Dravska kolesarska pot) ter izboljševala tudi ostalo infrastrukturo, kot je namestitev stojal za kolesa, kolesarnic kar omogoča lažjo uporabo koles v mestu.

Izzivi na področju kolesarjenja

Kljub temu, da Maribor s svojo geografsko lego omogoča enostavno kolesarjenje, obstaja več izzivov, ki omejujejo širšo uporabo kolesa kot trajnostnega prevoznega sredstva. Omrežje kolesarskih poti je še vedno fragmentirano in neenakomerno razvito, pogosto so poti ozke, površine poškodovane, signalizacija pa neustrezna, kar zmanjšuje udobje in varnost kolesarjev.

Kolesarsko omrežje je v mestu že dobro razvejano, treba je izboljšati obstoječe povezave in izvesti nekaj novih. Pomemben izziv predstavlja nezadostna povezljivost med mestnimi četrtmi in središčem mesta, kar onemogoča enostavno in varno premikanje kolesarjev po celotnem urbanem območju. V nekaterih naseljih so kolesarske povezave slabo razvite, kolesarje se največkrat vodi po cestišču zgolj s talnimi oznakami za souporabo vozišča ali celo brez njega.

Prav tako imajo različni uporabniki – otroci, starejši, dnevni migranti in rekreativci različne potrebe, zato je nujno razviti kolesarsko infrastrukturo, vključno z ustreznimi stojali za parkiranje koles in varovanimi kolesarnicami, ki so varna in dostopna za vse uporabnike.

Statistika prometnih nesreč z udeleženi kolesarji potrjuje, da so kolesarji ranljiva skupina v prometu. V obdobju šestih let (od leta 2019 do leta 2024) se je zgodilo skupno 709 nesreč s kolesarji. Največ nesreč je bilo v letu 2022 (141), najmanj pa v letih 2020 in 2024 (98).

Najbolj nevarni meseci so mesec julij (101 nesreč), junij (93) in maj (77), to je med kolesarsko sezono. V teh mesecih se zgodi več kot polovica vseh nesreč, najmanj nesreč je bilo v mesecu januarju in (21) in decembru (29). Pozimi je občutno manj nesreč – skupaj le 129 v šestih letih, medtem ko se spomladi (marec – april) že pokaže močna rast števila nesreč, ko se začne sezona kolesarjenja.

Analiza nesreč kolesarjev kaže, da večina kolesarskih nesreč povzroči lažje poškodbe – kar 70 % udeležencev je utrpelo manjše telesne poškodbe. Približno 18 % kolesarjev ni bilo



poškodovanih, medtem ko je 11 % utrpelo hude poškodbe. Smrtne nesreče so sicer redke, a prisotne – 0,6 % udeležencev je izgubilo življenje.

Podatki poudarjajo pomen varnostnih ukrepov, previdnosti v prometu in uporabe zaščitne opreme, da bi zmanjšali tveganje za resne poškodbe ali smrt. Najpogostejši vzrok nesreč je neprilagojena hitrost (29 %), sledijo neupoštevanje pravil o prednosti (24 %) in nepravilna stran/smer vožnje (17 %). Najpogostejše vrste nesreč pa so bočno trčenje in prevrnitev vozil.

Na kritičnih mestih kolesarskega omrežja se pogosto pojavljajo ključni varnostni in funkcionalni izzivi. Med najpogostejšimi so nepregledna križišča, ki zmanjšujejo vidljivost in povečujejo tveganje za trke; zapleteni poteki kolesarskih stez, ki otežujejo nemoten promet kolesarjev; konflikti z drugimi udeleženci prometa, vključno s pešci in motornimi vozili; ter neustrezna koordinacija semaforjev, ki kolesarjem ne omogoča tekočega in varnega prehoda.

Naslavljanje teh problemov je ključno za izboljšanje prometne varnosti, povečanje udobja in privlačnosti kolesarjenja ter za razvoj celovitega in funkcionalnega kolesarskega omrežja.



Prikaz zgostitev prometnih nesreč kolesarjev v Mariboru leta 2024



Priložnosti na področju kolesarjenja

V Mariboru se odpirajo pomembne priložnosti za nadaljnji razvoj kolesarjenja kot ključnega elementa trajnostne mobilnosti. Prebivalci zaznavajo izboljšave na izbranih odsekih kolesarske infrastrukture, hkrati pa strategije MOM že opredeljujejo potrebo po oblikovanju prednostnih kolesarskih povezav, ki bi učinkovito povezale mestno središče z glavnimi stanovanjskimi soseskami ter s periurbanimi naselji v širši občini. Celovite prenove prometnic, ki vključujejo tudi posodobitev kolesarskih površin, gradnjo ločenih kolesarskih stez, širitvijo kolesarskih stez na glavnih prometnih vpadnicah in vzporednih povezavah.

Velik potencial predstavlja preureditev sistema za vodenje kolesarjev na križiščih. Z dodajanjem semaforjev za kolesarje, urejanjem semaforških faz za preprečevanje konfliktov, indukcijskimi zankami za zaznavanje kolesarjev, zelenimi pasovi kolesarjev na glavnih trasah se izboljša preglednost in varnost, zmanjša se število konfliktov med avtomobili in kolesarji, omogoča dinamično vožnjo in krajše čakanje kolesarjev vodenje kolesarjev skozi križišča.

Pomemben razvojni korak predstavlja ureditev ustreznih stojal za kolesa ter varovanih in zmogljivih kolesarnic na območju večjih delodajalcev, pri pomembnih javnih ustanovah, ob šolah ter na ključnih prestopnih točkah javnega potniškega prometa. K povečanju privlačnosti kolesa bo prispevala tudi nadaljnja krepitev in širitev sistema javne izposoje koles MBajk, tako klasičnih kot električnih, na območja zunaj mestnega središča in v goste stanovanjske soseske.

Prioritete na področju kolesarjenja

V anketi med prebivalci Maribora so poudarili, da so prioritete glede kolesarjenja v izboljšanju kakovosti in zmogljivosti kolesarske infrastrukture, razvoju neprekinjenih in ločenih kolesarskih koridorjev ter širitvi kolesarskih stez na glavnih prometnih vpadnicah in vzporednih povezavah.

Prebivalci izpostavljajo tudi potrebo po izboljššanem vodenju kolesarjev skozi križišča ter boljši integraciji kolesa z drugimi oblikami prevoza, kar vključuje vzpostavitev intermodalnih povezav z javnim potniškim prometom, sistemom izposoje koles in P+R površinami za spodbujanje kombinirane mobilnosti.

Prav tako si prizadevajo za zagotavljanje varnih in dostopnih kolesarskih poti ob šolskih poteh ter na poteh do vrtcev.



Preureditev Tržaške ceste

Strateško vodilo na področju kolesarjenja

Z vzpostavljanjem in zagotavljanjem udobne, varne in sklenjene mreže kolesarskih povezav in infrastrukture povezujemo vse ključne točke mesta, primestja in lokalnih skupnosti ter povečujemo delež kolesarjenja v prometu.

Z razvojem varne, neprekinjene in dobro povezane mreže kolesarskih povezav se kolesarjenje uveljavlja kot zanesljiv in konkurenčen način vsakodnevne mobilnosti. Kakovostna kolesarska infrastruktura omogoča neposredne povezave med mestnim središčem, stanovanjskimi soseskami, primestnimi območji in lokalnimi skupnostmi ter zmanjšuje ovire za uporabo kolesa pri vsakodnevni poteh.

Poudarek je na prometni varnosti, udobju vožnje in preglednem vodenju kolesarjev, kar izboljšuje uporabniško izkušnjo za vse skupine uporabnikov, vključno z otroki, starejšimi in manj izkušenimi kolesarji. Ločene kolesarske površine, urejena križišča in odpravljanje fizičnih ovir prispevajo k večji privlačnosti kolesarjenja ter spodbujajo prehod z osebnega avtomobila na aktivne oblike mobilnosti.

Pomemben del razvoja predstavljajo hitre in zmogljive kolesarske povezave, ki Maribor povezujejo s sosednjimi občinami in perifernimi naselji ter omogočajo varno in časovno konkurenčno kolesarjenje tudi na daljših razdaljah. Kolesarjenje se sistematično povezuje z javnim potniškim prometom prek P+R ureditev, sistema izposoje koles in večmodalnih prestopnih točk, ki zagotavljajo varen prihod, enostavno prestopanje in ustrezne pogoje za parkiranje koles, vključno z infrastrukturo za e-kolesa.



Razvoj infrastrukture dopolnjujejo promocijske in ozaveščevalne aktivnosti v sodelovanju z lokalnimi skupnostmi, delodajalci in izobraževalnimi ustanovami, s poudarkom na koristih kolesarjenja za zdravje, okolje in kakovost bivanja. Posebna pozornost je namenjena zagotavljanju varnih kolesarskih povezav in parkiranja pri šolah in vrtcih ter spodbujanju samostojne in varne mobilnosti otrok in mladih.

Uspešnost ukrepov se spremlja s povečevanjem deleža aktivnih oblik mobilnosti v prometni delitvi, pri čemer je cilj do leta 2032 povečati delež uporabnikov javnega potniškega prometa, pešcev in kolesarjev na 60 %.

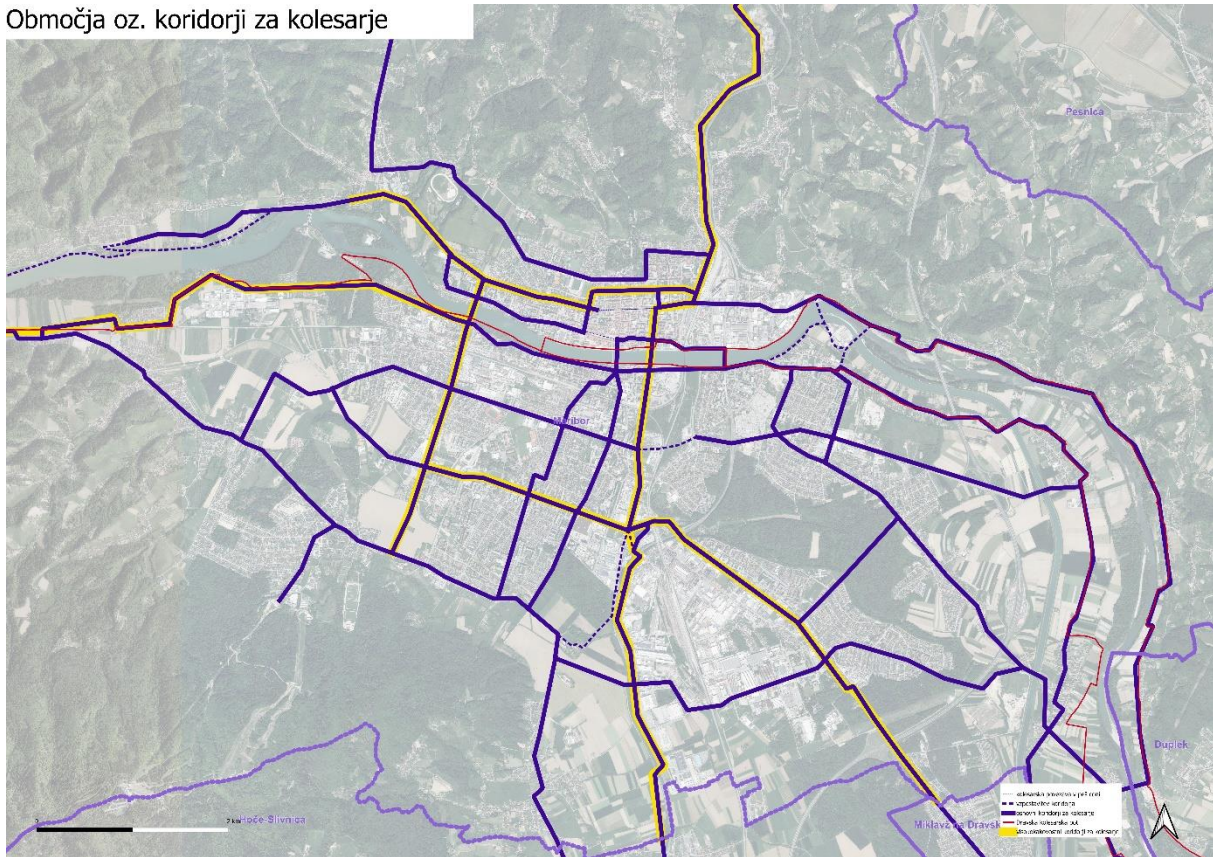
Sklop ukrepov:

Oblikovanje prijetnih, varnih in kakovostnih kolesarskih površin ter razvoj zmogljivih povezav

Ukrepi v sklopu K-I so usmerjeni v sistematičen razvoj sklenjene, varne in udobne kolesarske mreže na ravni celotnega mesta ter v krepitev kolesarskih povezav s sosednjimi občinami. Izvajajo se z razširjanjem in nadgrajevanjem kolesarskih površin, izboljševanjem povezljivosti omrežja ter odpravljanjem ozkih grl, ki zmanjšujejo varnost in udobje vožnje. Pomemben del sklopa je tudi izboljšanje prometno-tehničnih ureditev na križiščih, z uvajanjem kolesarskih semaforjev, prilagoditvijo signalnih faz, zaznavanjem kolesarjev in vzpostavljanjem t. i. zelenih valov na glavnih kolesarskih povezavah. Ukrepi vključujejo tudi redno sanacijo poškodovanih kolesarskih površin, vzdrževanje prometne signalizacije ter urejanje ključnih rekreativno-prometnih osi, kot je Dravska kolesarska pot. Razvoj omrežja temelji na strokovni podlagi celostne zasnove lokalne kolesarske infrastrukture (kolesarski masterplan).



Območja oz. koridorji za kolesarje



Slika: Prikaz kolesarskih koridorjev

Nabor ukrepov:

- K-6 Urejanje Dravske kolesarske poti.
- K-7 Širitev kolesarske mreže in kolesarskih površin z namenom povečanja povezanosti, udobja in varnosti vožnje, vključno z evidentiranjem preozkih odsekov ter njihovo širitvijo, kjer prostorski pogoji to omogočajo.
- K-8 Preureditev sistema vodenja kolesarjev na križiščih, vključno z dodajanjem semaforjev za kolesarje, prilagoditvijo semaforskih faz za preprečevanje konfliktov med kolesarji in motornimi vozili, vgradnjo indukcijskih zank za zaznavanje kolesarjev ter vzpostavitev t. i. zelenih valov za kolesarje na glavnih kolesarskih povezavah.
- K-11 Sanacija poškodovanih kolesarskih površin ter vzdrževanje vertikalne in horizontalne prometne signalizacije.
- K-16 Izdelava strokovne podlage Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje (t. i. kolesarski masterplan).

Sklop ukrepov:

Zagotavljanje pogojev za kolesarjenje na šolanje in delo

Sklop K-II naslavlja vzpostavljanje varnih, zanesljivih in vsakodnevno uporabnih pogojev za kolesarjenje na delo in v šolo. Ukrepi so usmerjeni v zagotavljanje ustrezne podporne infrastrukture, ki omogoča enostavno uporabo kolesa kot primarnega ali kombiniranega prevoznega sredstva. To vključuje vzpostavitev in nadgradnjo kolesarskih parkirišč, varovanih in pokritih kolesarnic ter polnilnic za e-kolesa na ključnih lokacijah, zlasti v bližini



izobraževalnih ustanov, delovnih središč in javnih institucij. Pomemben poudarek je namenjen spodbujanju kolesarjenja otrok in mladih z organiziranimi oblikami varnega prihoda v šolo ter ozaveščanju o pravilni in uvidevni rabi prostora, zlasti v pešconah.

Nabor ukrepov:

- K-1 Sistem izposoje koles – vzdrževanje in širitev sistema.**
- K-3 Postavitev in vzdrževanje polnilnic za e-kolesa.**
- K-4 Nadgradnja in vzpostavitev kolesarskih parkirišč (navezava na CPN-15: Načrt izvajanja parkirne politike – NIPP).**
- K-5 Vzpostavitev ali nadgradnja varovanih oziroma pokritih kolesarnic.**
- K-13 Organiziranje Bicivlakov (organiziranega kolesarjenja šolarjev v šolo).**
- K-15 Ozaveščevalne akcije na različne aktualne teme, povezane s kolesarjenjem (enkrat letno v okviru Evropskega tedna mobilnosti – ETM).**

Sklop ukrepov:

Vzpostavljanje večmodalnih točk in podpornih storitev za kombiniranje mobilnosti

Ukrepi v sklopu K-III so namenjeni lažjemu kombiniranju kolesarjenja z drugimi oblikami mobilnosti ter razvoju podpornih storitev, ki povečujejo dostopnost in privlačnost kolesarjenja. Osrednji poudarek je na razvoju sistema izposoje koles, vključno z njegovo širitvijo, vzdrževanjem in nadgradnjo ter na uvajanju izposoje tovornih koles kot podpore mestni logistiki in vsakodnevnim opravilom. Ukrepi vključujejo tudi podporo delovanju Centra mobilnosti Maribor kot osrednje točke za informiranje, ozaveščanje, izobraževanje in povezovanje uporabnikov z ukrepi občine. Posebna pozornost je namenjena socialni dostopnosti kolesarjenja z razvojem sistemov za reciklažo rabljenih koles ter rednemu vključevanju javnosti in civilne družbe v sooblikovanje kolesarske infrastrukture.

Nabor ukrepov:

- K-2 Študija sistema in obratovanje izposoje tovornih koles, po potrebi tudi kot del vzpostavitve sistema pretovornih točk.**
- K-14 Podpora delovanju Centra mobilnosti Maribor (povezovanje ukrepov MOM z uporabniki, informiranje, ozaveščanje, izvedba analiz ter zagovorništvo).**
- K-16 Izdelava strokovne podlage Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje (t. i. kolesarski masterplan).**



STEBER IV: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Javni potniški promet ima v Mariboru pomembno vlogo pri zagotavljanju učinkovite mobilnosti in prostorske dostopnosti. Maribor, kot drugo največje slovensko mesto in regijsko središče vsakodnevno generira prometne tokove, ki jih avtomobilski promet po cestnem omrežju le stežka podpira. Zato učinkovit javni potniški promet predstavlja ključni element tako pri razbremenjevanju prometnic kot pri izboljševanju dostopnosti do zaposlitvenih središč, izobraževalnih ustanov, storitev in drugih pomembnih lokacij v mestu.

Mestna občina Maribor je prostorsko raznolika. Povezovanje razpršenih stanovanjskih območij in obrobni naselij povečuje potrebo po dobro organiziranih avtobusnih povezavah. Izboljšave na področju infrastrukture, vozni redov in večmodalnega povezovanja (npr. z železniškimi postajami, P+R sistemi, večmodalnimi točkami, postajami MBajka) bi lahko izboljšale časovno zanesljivost in uporabnost javnega prevoza.

Vzpostavitev hitrih avtobusnih koridorjev ali elementov hitrega avtobusnega sistema (BRT), zlasti na glavnih prometnih oseh, bi lahko prispevala k boljši pretočnosti, krajšim potovalnim časom, manjših potrebah po parkirnih površinah ter k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje.

Optimizacija avtobusnega omrežja ter uvedba hitrejših in zanesljivejših storitev bi lahko povečala konkurenčnost javnega potniškega prometa. Takšne nadgradnje bi prispevale k bolj učinkovitemu, dostopnemu in dolgoročno vzdržnemu prometnemu sistemu v Mestni občini Maribor.

Analiza obstoječega stanja na področju javnega potniškega prometa

Javni potniški promet v Mariboru deluje stabilno, z osnovno infrastrukturo in storitvami, ki omogočajo zanesljivo izvajanje prevozov. Večina postajališč je opremljena z nadstrešnicami, klopi in koši ter nudi osnovno raven udobja. V mestnem jedru in na glavnih koridorjih je dostopnost večinoma ustrezna, postajališča pa so razmeroma dobro umeščena v prostor in pokrivajo glavne generatorje potovanja. Informacijska podpora je zagotovljena na avtobusih, postajališčih in preko aplikacije MMobilnost. Vozni park se pospešeno posodablja; približno 60 % avtobusov je sodobnih, nizkopodnih in klimatiziranih, prilagojenih ranljivim skupinam. Kakovost izvajanja prevozov izkazuje visoko točnost (96 %) in zanesljivost (100 %). Mesto postopoma uvaja ukrepe za prednostno obravnavo avtobusov (bus pasovi, prednost v križiščih), potekajo postopne posodobitve glavne avtobusne postaje.

Rezultati anketiranja prebivalcev kažejo, da področje javnega potniškega prometa ocenjuje kot dobro le 33 % anketirancev. Omogočanje potovanja brez avtomobila je med najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa uvrstilo le 27 % anketirancev.

Pri potovanjih na delo se 12 % anketirancev splošne ankete poslužuje javnega potniškega prometa, za potrebe nakupov pa zgolj slabih 6 %.



Anketiranje zaposlenih v velikih generatorjih prometa je pokazalo, da le 5,5 % zaposlenih za prihod na delo uporablja javni potniški promet. Med osnovnošolci jih v šolo z javnim potniškim prometom prihaja 16,1 %, dodatnih 2,3 % pa s šolskim avtobusom ali kombijem. Na kordonskem štetju prometa smo izmerili, da 14,6 % vseh potovanj opravijo potniki na sredstvih javnega potniškega prometa.

Dosežki na področju javnega potniškega prometa

Mestna občina Maribor oz. Marprom je v letu 2025 zaključil celovito prenovo linij mestnega potniškega prometa, ki je prinesla šest glavnih nosilnih avtobusnih linij z večjo frekvenco, le-te pa so dopolnjene dopolnjeni z radialnimi in povezovalnimi in integriranimi avtobusnimi linijami). S tem se je dolžina avtobusnega omrežja zmanjšala, njegova dostopnost pa izboljšala (delež prebivalcev v 300 m od postajališča se je povečal s 85 % na 91 %) ob skrajšanju potovalnih časov na večih linijah.

V Mariboru prihaja do postopne posodobitve voznega parka. Pri tem gre predvsem za elektrifikacijo flote mestnih avtobusov ter intenzivni razvoja infrastrukture za polnjenje električnih avtobusov.

Pomembna je tudi rekonstrukcija večjega števila avtobusnih postajališč s katero se je izboljšala njihova dostopnost. Postajališča so obenem bila opremljena z vso potrebno urbano opremo (nekatera tudi z zelenimi nadstreški) ter prikazovanjem informacij v realnem času. Za potnike pa so bili še posebej pomembni uvedba brezstičnega plačevanja voženj, posodobljeni vozni redi in prijaznejše informacije za vse skupine potnikov.

Izzivi na področju javnega potniškega prometa

Glavni izzivi na področju javnega potniškega prometa v Mestni občini Maribor so povezani predvsem z zagotavljanjem njegove konkurenčnosti, zanesljivosti in privlačnosti za vsakodnevne uporabnike. Ključen izziv predstavlja potreba po povečanju frekvenc voženj, kapacitet in zanesljivosti javnega potniškega prometa, zlasti v prometnih konicah in na najbolj obremenjenih linijah, kjer mora javni prevoz postati realna alternativa uporabi osebnega avtomobila.

Pomemben izziv je tudi podaljševanje in nadgradnja rumenih pasov, ki omogočajo prednostno obravnavo avtobusov in prispevajo k večji časovni zanesljivosti ter skrajševanju potovalnih časov. Na regijski ravni se kot ključni izziv kaže vzpostavitev direktnih železniških povezav, ki bi ob hkratnem uvajanju večmodalnih vozlišč na železniških in avtobusnih postajališčih omogočile enostavno prestopanje potnikov. To zahteva tudi boljše usklajevanje voznih redov avtobusov in vlakov ter postopno povezovanje plačilnih sistemov v enoten in uporabniku prijazen sistem.

Dodatni izzivi so povezani z zagotavljanjem enotnih in preglednih informacij o različnih oblikah javnega prevoza, ki uporabnikom omogočajo lažje načrtovanje poti in večjo zanesljivost



potovanj. Nadaljnje urejanje avtobusnih postajališč predstavlja prav tako pomembno področje, pri čemer so v ospredju izboljšanje dostopov, ustrezna razsvetljava, kakovostna urbana oprema ter sodobni informacijski prikazovalniki. Za podporo kombinirani mobilnosti je nujno tudi zagotavljanje varnih in pokritih kolesarnic na najbolj frekventnih avtobusnih in železniških postajališčih, kar omogoča lažje povezovanje kolesarjenja in javnega potniškega prometa.

Priložnosti na področju javnega potniškega prometa

Glavne priložnosti na področju javnega potniškega prometa v Mestni občini Maribor se kažejo v možnostih nadaljnega razvoja sistema, ki bo bolj prilagojen potrebam uporabnikov in konkurenčen osebni avtomobilu. Pomembna priložnost je nadaljnje prilagajanje linij javnega potniškega prometa, ki ga izvaja Marprom, dejanskim potovalnim vzorcem prebivalcev, delovnim migracijam in prostorski razporeditvi dejavnosti, s čimer se lahko izboljšata dostopnost in uporabniška izkušnja.

K večji zanesljivosti in zmogljivosti sistema lahko pomembno prispeva povečanje števila avtobusov ter ustrezno kadrovske okrepitve z dodatnimi vozniki in podpornim osebjem, kar omogoča pogostejše vožnje, večjo kapaciteto in stabilnejše izvajanje voznih redov. Na infrastrukturni in organizacijski ravni se kot pomembna razvojna priložnost kaže vzpostavitev novih rumenih pasov ter uvedba dinamičnega upravljanja prometa in prednostnega vodenja avtobusov v križiščih. Ti ukrepi lahko pomembno izboljšajo potovalne čase in zanesljivost, hkrati pa predstavljajo podlago za postopno uvajanje sistema hitrega avtobusnega prometa (BRT) na najbolj obremenjenih mestnih koridorjih.

Dodatna priložnost za diverzifikacijo ponudbe javnega prevoza se kaže v uvajanju rečnega potniškega prometa na reki Dravi, ki lahko dopolni obstoječi sistem, izboljša povezljivost obrežnih območij in prispeva k večji prepoznavnosti mesta. Pomemben razvojni potencial predstavlja tudi integracija vozovnic in plačilnih sistemov med različnimi oblikami javnega potniškega prometa, ki omogoča enostavnejše prestopanje, večjo uporabniško prijaznost in boljše povezovanje mestnega, regijskega in morebitnega čezmejnega javnega prevoza.



Predvideno železniško postajališče Ledina



Prioritete na področju javnega potniškega prometa

Glavne prioritete na področju javnega potniškega prometa v Mestni občini Maribor so usmerjene v izboljšanje kakovosti, zanesljivosti in privlačnosti sistema ter njegovo večjo konkurenčnost v primerjavi z uporabo osebnega avtomobila. Prednostna naloga je nadaljnja posodobitev voznega parka, ki prispeva k večjemu udobju potnikov, večji zanesljivosti obratovanja ter zmanjševanju okoljskih obremenitev.

Pomembna prioriteta je tudi prilagajanje sheme linij, ki jih izvaja Marprom, dejanskim potrebam uporabnikov, prostorski razporeditvi dejavnosti in spremenjenim potovalnim navadam. S tem se izboljšujeta dostopnost javnega potniškega prometa in njegova učinkovitost, zlasti za vsakodnevne poti na delo, v šolo in po opravkih.

Na infrastrukturni ravni so ključne prioritete vzpostavitev rumenih pasov ter uvedba prednostnega vodenja avtobusov v križiščih, kar omogoča skrajševanje potovalnih časov, večjo časovno zanesljivost in boljše delovanje sistema v prometnih konicah. Te ukrepe dopolnjuje nadaljnja ureditev avtobusnih postajališč, z izboljšanjem dostopnosti, varnosti, opreme in informiranja potnikov, kar prispeva k boljši uporabniški izkušnji in večji privlačnosti javnega potniškega prometa.

Strateško vodilo na področju javnega potniškega prometa

Javni potniški promet v Mariboru bo z razvojem visoko kakovostnih storitev ter izboljšanjem pogostosti in povezljivosti zagotavljal dostopno, zanesljivo in trajnostno mobilnost za vse prebivalce.

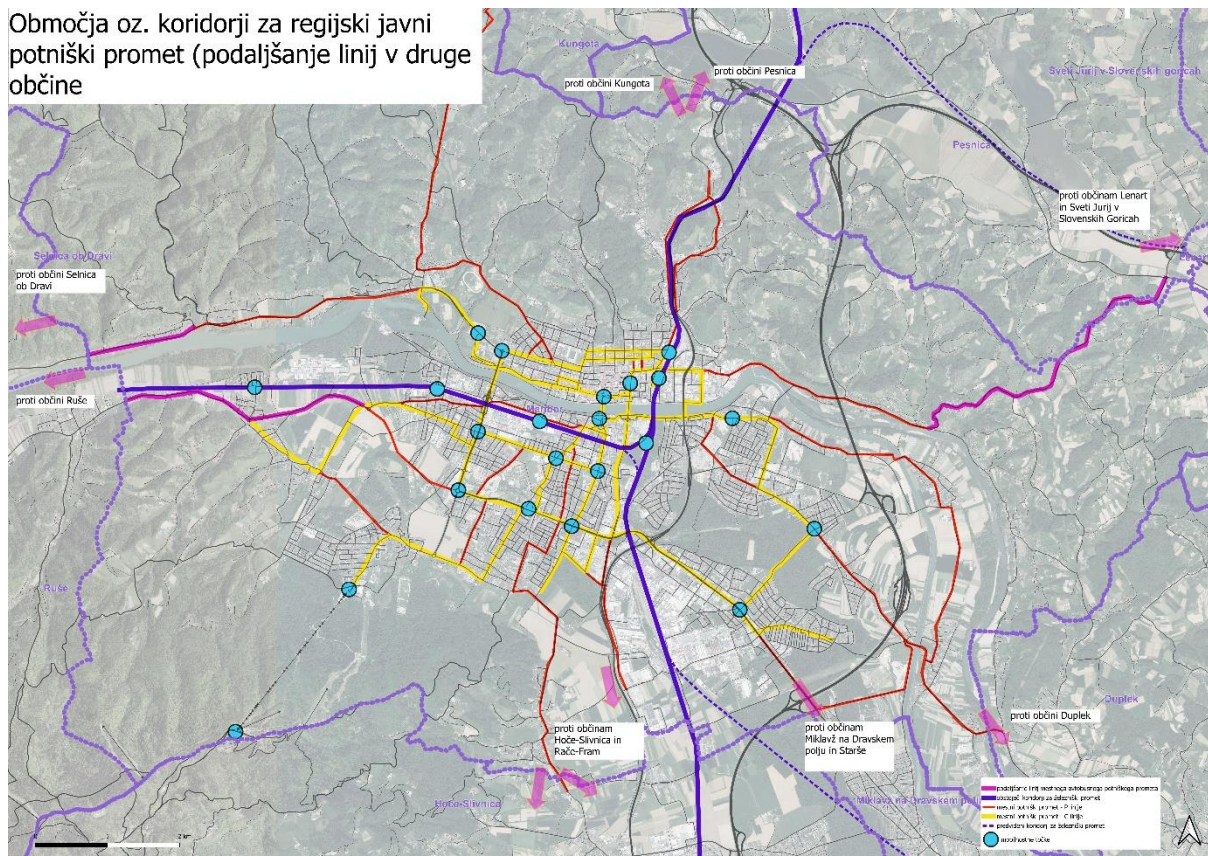
Sklop ukrepov:

Prilagajanje linij in frekvenc javnega mestnega prevoza novim potrebam

Sklop ukrepov je usmerjen v prilagajanje ponudbe javnega potniškega prometa prostorskim, demografskim in funkcionalnim spremembam mesta ter regije. Vključuje ukrepe za uvajanje prilagodljivih oblik prevoza na območjih z manjšim povpraševanjem, podaljševanje in sofinanciranje linij za dnevne migrante, boljšo integracijo medkrajevnih in mestnih postajališč ter razvoj novih prometnih nosilcev, kot so mestna železnica, železniška povezava z letališčem in linijski vodni promet po Dravi. Namen sklopa je zagotoviti boljšo dostopnost delovnih mest in storitev, večjo prilagodljivost sistema JPP ter razbremenitev cestnega omrežja, zlasti na relacijah z največjimi prometnimi tokovi.



Območja oz. koridorji za regijski javni
potniški promet (podaljšanje linij v druge
občine



Slika: Prikaz koridorjev mestnega javnega potniškega prometa ter podaljšanja linij do sosednjih občin.

Nabor ukrepov:

JPP-14 – Vzpostavitev in izvajanje prevozov na klic oziroma prilagojenih prevozov za območja z manjšim povpraševanjem.

JPP-15 – Podaljšanje in sofinanciranje linij v občine na območju skupne medobčinske uprave za povezovanje območij izvora delovnih migracij.

JPP-18 – Vzpostavitev dostopanja medkrajevnih postajališč na mestnih postajališčih ob ključnih generatorjih prometa (npr. UKC).

JPP-19 – Vzpostavitev mestne železnice na obstoječi železniški infrastrukturi na postajališčih v MOM s pogoji uporabe JMPP.

JPP-23 – Vzpostavitev redne linijske plovne poti po reki Dravi med ključnimi mestnimi območji.

Sklop ukrepov:

Zagotavljanje krajših potovalnih časov za avtobuse

Sklop ukrepov je usmerjen v zagotavljanje krajših in zanesljivejših potovalnih časov avtobusov javnega potniškega prometa v primerjavi z osebnimi vozili, zlasti na glavnih mestnih vpadnicah in v času prometnih konic. Ukrepi vključujejo strateško načrtovanje in uvajanje sistema BRT, vzpostavitev ločenih pasov, prednostno obravnavo avtobusov na križiščih ter uporabo digitalnih orodij za spremljanje potovalnih časov in sprotno optimizacijo povezav. Poseben poudarek je namenjen tudi prioritizaciji na postajališčih: na občinskih cestah z omejitvijo



hitrosti 50 km/h se avtobusna postajališča prednostno urejajo na vozišču, kar avtobusom omogoča lažje vključevanje v prometni tok in vzpostavlja njihovo prednost pred osebnimi vozili, hkrati pa prispeva k umirjanju prometa z zniževanjem hitrosti.

Strateški cilj sklopa ukrepov je približevanje razmerja potovalnega časa med JPP in osebnim avtomobilom na 1 : 1 ali celo v korist JPP v urbanih delih Maribora (in čim boljše razmerje na območjih z nizko gostoto poselitve). S tem se povečuje konkurenčnost javnega prevoza, izboljšuje njegova zanesljivost ter sistematično spodbuja preusmerjanje potovanj z osebnih vozil na javni prevoz.

Nabor ukrepov:

- JPP-1 Priprava Masterplana BRT za uvedbo ukrepov prednostne obravnave avtobusov JPP (rumeni pasovi, prednostna obravnava na križiščih) v središču mesta.**
- JPP-2 Vzpostavitev hitrih avtobusnih linij (BRT – Bus Rapid Transit) na glavnih mestnih vpadnicah z ločenimi pasovi in prioriteto na semaforiziranih križiščih na podlagi Masterplana BRT.**
- JPP-24 Razvoj digitalnega sistema za spremljanje zasedenosti, potovalnih časov in optimizacijo povezav v realnem času za mestni javni potniški promet (navezava na CPN-5).**

Sklop 3:

Izboljšanje uporabniške izkušnje javnega potniškega prometa

Sklop ukrepov je usmerjen v izboljšanje uporabniške izkušnje javnega potniškega prometa z vidika udobja, dostopnosti, zanesljivosti in okoljske prijaznosti. Ukrepi zajemajo nadgradnjo postajališč in voznega parka, izboljšanje informiranja in digitalnih storitev, večjo dostopnost za ranljive skupine ter uvedbo sodobnih plačilnih sistemov.

Poseben poudarek je namenjen zagotavljanju tehničnih pogojev za udobno in varno vožnjo. Na glavnih in povezovalnih avtobusnih linijah se za umirjanje prometa uporabljajo trapezne ploščadi v skladu s tehničnimi smernicami (TSC 03.800 : 2009 - Naprave in ukrepi za umirjanje prometa), medtem ko se sinusoidne grbine ne uporabljajo, saj negativno vplivajo na udobje potnikov in obrabo vozil. Upoštevajo se tudi druge (tudi) digitalne rešitve (npr. ISA) ter grbine, ki so v prid javnemu prometu in vozilom na nujni poti (t.i. speed cushions). S tem se zagotavlja višja kakovost vožnje ter dolgoročna vzdržnost voznega parka.

Sklop vključuje tudi ukrepe za izboljšanje časovne dostopnosti storitev. Predvidena je razširitev obratovanja izbranih linij (izbranih glavnih linij) najmanj do polnoči, zlasti za zagotavljanje dostopa do kulturnih dogodkov (opera, gledališče), ob možnosti dodatnega podaljšanja obratovanja glede na potrebe uporabnikov in analizo prometnih tokov.

S spremljanjem kakovosti storitev ter izvajanjem promocijskih aktivnosti sklop prispeva k večji privlačnosti javnega potniškega prometa in spodbuja prehod z osebnega avtomobila na trajnostne oblike mobilnosti.

Nabor ukrepov:

- JPP-3 Nadgradnja avtobusnih postajališč z ustrezno urbano opremo (nadstrešnice, sedišča, stojala za kolesa ipd.) v skladu z normativi za ranljive skupine (dostopnost, robniki, informiranje).**



- JPP-4 Nadgradnja avtobusnih postajališč s prikazovalniki prihodov vozil javnega potniškega prometa (RTPI) in digitalnimi prikazovalniki voznih redov na najbolj frekventnih postajališčih in mobilnostnih vozliščih.**
- JPP-5 Sprotno nadgrajevanje in podpora spletni ter mobilni aplikaciji za javni potniški promet (uporabniku prijazen vmesnik, natančen in enostaven prikaz informacij, nakup in plačevanje).**
- JPP-6 Izboljšanje udobja potnikov z zagotavljanjem klimatiziranih vozil, pregledne notranjosti ter delujoče in uporabljane opreme, prilagojene tudi ranljivim skupinam.**
- JPP-7 Zagotavljanje dostopnosti do postajališč po meri ranljivih skupin, s poudarkom na območjih večjih generatorjev prometa (npr. UKC, zdravstveni domovi, središče mesta).**
- JPP-8 Povečanje možnosti prevoza koles, e-skirojev in drugih mikromobilnostnih sredstev ter dovoljenih živali v vozilih javnega potniškega prometa.**
- JPP-9 Posodobitev in povečanje voznega parka z nizko- oziroma brezemisijскими vozili, primarno električnimi, ki ustrezajo normativom za ranljive skupine.**
- JPP-10 Vzpostavitev potrebne polnilne infrastrukture za električna vozila javnega potniškega prometa.**
- JPP-12 Uvedba plačevanja na več načinov, vključno z možnostjo uporabe enotne splošne vozovnice.**
- JPP-13 Vzpostavitev ukrepov učinkovite rabe energije v javnem potniškem prometu (eko vožnja, monitoring porabe, prediktivno vzdrževanje, krožno gospodarjenje).**
- JPP-25 Redno spremljanje zadovoljstva uporabnikov in kazalnikov kakovosti javnega potniškega prometa (točnost, pogostost, udobje).**
- JPP-26 Izvajanje promocijskih akcij in brezplačnih voženj ob posebnih priložnostih za spodbujanje uporabe javnega potniškega prometa.**

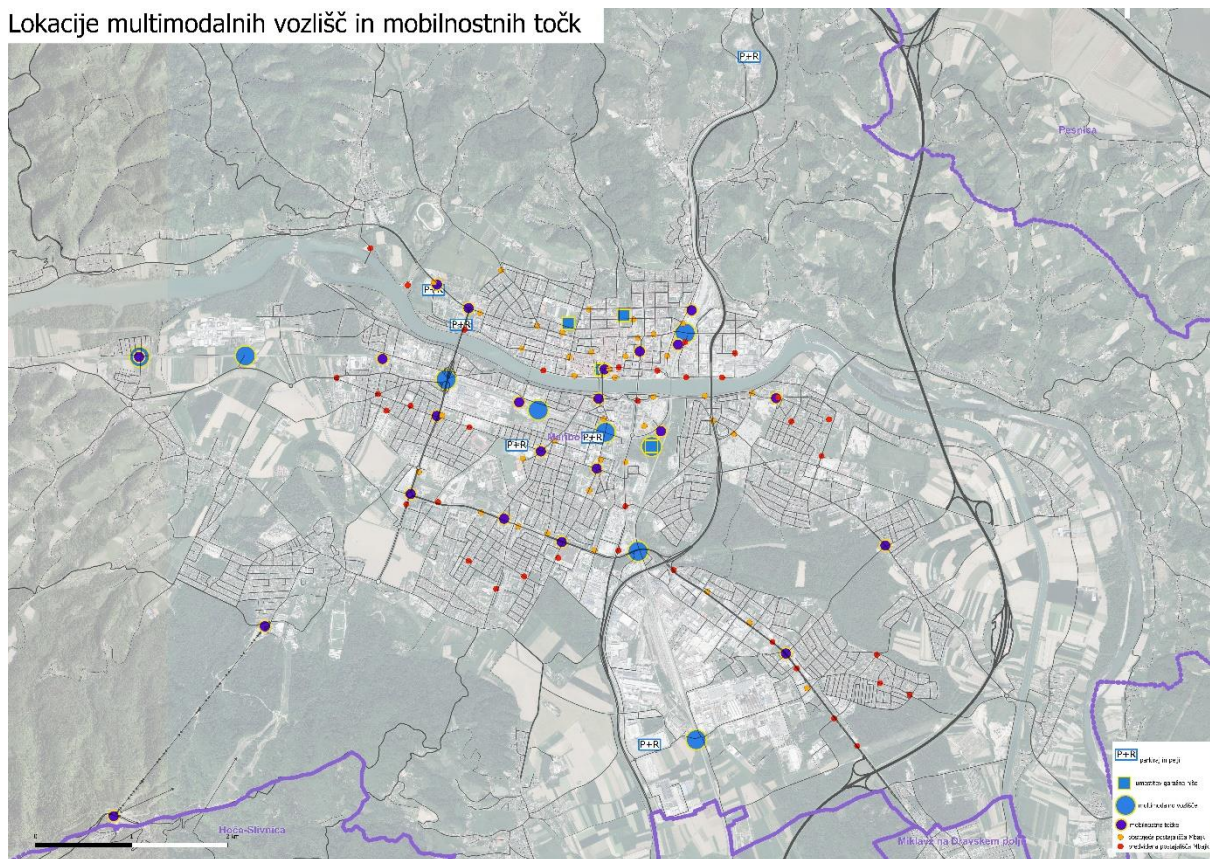
Sklop 4:

Urejanje večmodalnih točk in integracija prometnih sistemov

Ukrepi v sklopu urejanja večmodalnih točk so usmerjeni v boljše povezovanje mestnega, medkrajevnega in železniškega prometa ter v lažje prestopanje med različnimi oblikami mobilnosti. Z uvedbo enotnega vozovničnega sistema, razvojem parkirišč P+R na obrobju mesta, ureditvijo večmodalnih prestopnih točk z integrirano informacijsko podporo ter vzpostavitvijo osrednjega mobilnostnega vozlišča se izboljšata preglednost in učinkovitost potovanj. Cilj sklopa je omogočiti enostavno kombiniranje javnega prevoza, kolesarjenja in drugih trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjšati uporabo osebnih avtomobilov pri vstopu v mesto.



Lokacije multimodalnih vozlišč in mobilnostnih točk



Slika: Prikaz lokacij večmodalnih vozlišč in mobilnostnih točk

Nabor ukrepov:

- JPP-16 Integracija mestnih, medkrajevnih avtobusov in železniškega prometa (enotni vozovnični medij, aplikacija in vozni red)
- JPP-17 Vzpostavitev in nadgradnja parkirišč P+R na obrobju mesta ob mestnih vpadnicah (npr. ob Leclercu, na začetku Ptujске ceste, Ledina), integracija z JPP, kolesarskimi in souporabnimi sistemi mobilnosti.
- JPP-20 Ureditev večmodalnih prestopnih točk z minimalnim prestopnim časom in integrirano informacijsko podporo (MaaS) (pomembnejša avtobusna postajališča).
- JPP-21 Izvedba mobilnostnega vozlišča »železniški trikotnik« kot centralne prestopne točke za integracijo mestnega, regionalnega in železniškega prometa (vključno z dostopnimi potmi).



STEBER V: MOTORNI PROMET

Smotrno urejanje prometa in parkirnih površin pomembno prispeva k večji prometni varnosti, omejevanju škodljivih vplivov na okolje ter posledično k višji kakovosti bivanja v občini. Z uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa, ki upoštevajo prisotnost tovornega prometa in kmetijske mehanizacije, ter z dosledno in strateško zastavljeno parkirno politiko lahko občina uspešno zmanjšuje prometne obremenitve, omeji škodljive vplive na okolje in racionalno izrablja razpoložljiv prostor.

Analiza obstoječega stanja na področju motornega prometa

Splošna anketa o prometu, podobno kot anketa zaposlenih v velikih generatorjih prometa kaže, da uporabniki za izvajanje dnevnih potovanj v veliki meri še vedno uporablja osebne avtomobile. Zagotavljanje parkirnih površin tako predstavlja tretjo najbolj pogosto izraženo vrednoto pri načrtovanju prometa. Ceste in parkirne površine sta bili v splošni anketi najslabše ocenjeni področji. 51 % anketirancev splošne ankete je izjavilo, da za pot na delo uporablja osebni avtomobil.

Anketiranje zaposlenih v velikih generatorjih prometa je pokazalo, da največ zaposlenih pride na delo z avtomobilom samih (56,3 %), 9,4 % jih pripelje tudi sopotnika, 6,3 % pa se jih pripelje kot sopotnik. Skupno avtomobil za prihod v službo uporabi 71,9 % zaposlenih.

V osnovnih šolah učence pripeljejo v šolo z osebnim avtomobilom v 39,5 % primerov. Od tega je 1,24 % primerov, da so v istem avtomobilu vsaj trije učenci (souporaba avtomobila).

Dosežki na področju motornega prometa

Najpomembnejši dosežki ukrepov predhodne celostne prometne strategije na področju motornega prometa se kažejo v postopnem preoblikovanju vloge avtomobila v mestu ter v učinkovitejšem upravljanju prometnih obremenitev. Zmanjšan je bil pritisk osebnih vozil na mestno središče, kjer motorni promet na območjih starega mestnega jedra, Lenta, Koroške ceste, Glavnega trga in Trga Leona Štuklja ni več obravnavan kot prevladujoč način dostopa, temveč kot omejena in nadzorovana raba, namenjena predvsem stanovalcem, dostavi in intervencijskim službam.

Pomemben napredek je bil dosežen tudi na področju umirjanja prometa v stanovanjskih območjih, zlasti z uvedbo con umirjenega prometa in con 30 v stanovanjskih soseskah, v bližini vrtcev in šol ter v stranskih ulicah mestnega jedra. Ti ukrepi so prispevali k večji prometni varnosti, zmanjšanju hitrosti vozil in izboljšanju kakovosti bivanja.

Parkiranje je bilo sistematično uporabljeno kot orodje za upravljanje prometa. V mestnem središču so bile uvedene in razširjene plačljive parkirne cone, na najbolj obremenjenih ulicah časovne omejitve parkiranja, hkrati pa je bilo jasno razmejeno kratkotrajno parkiranje za obiskovalce in parkiranje za stanovalce z dovolilnicami. Postopno se je zmanjševal obseg



parkiranja na ulicah, pri čemer so se pridobljene površine namenjale širšim pločnikom, kolesarskim površinam in kakovostnejšemu javnemu prostoru.

Dodatno se je vzpostavljala sistem parkiraj in se pelji (P+R) na ključnih vstopnih točkah v mesto, kot so območja Koroškega mostu, Koroške ceste, Magdalene in Leclerca, v neposredni navezavi na mestni avtobusni promet. S tem se je spodbujalo prestopanje z osebnih vozil na javni potniški promet in zmanjševanje prometnih obremenitev v mestnem središču.

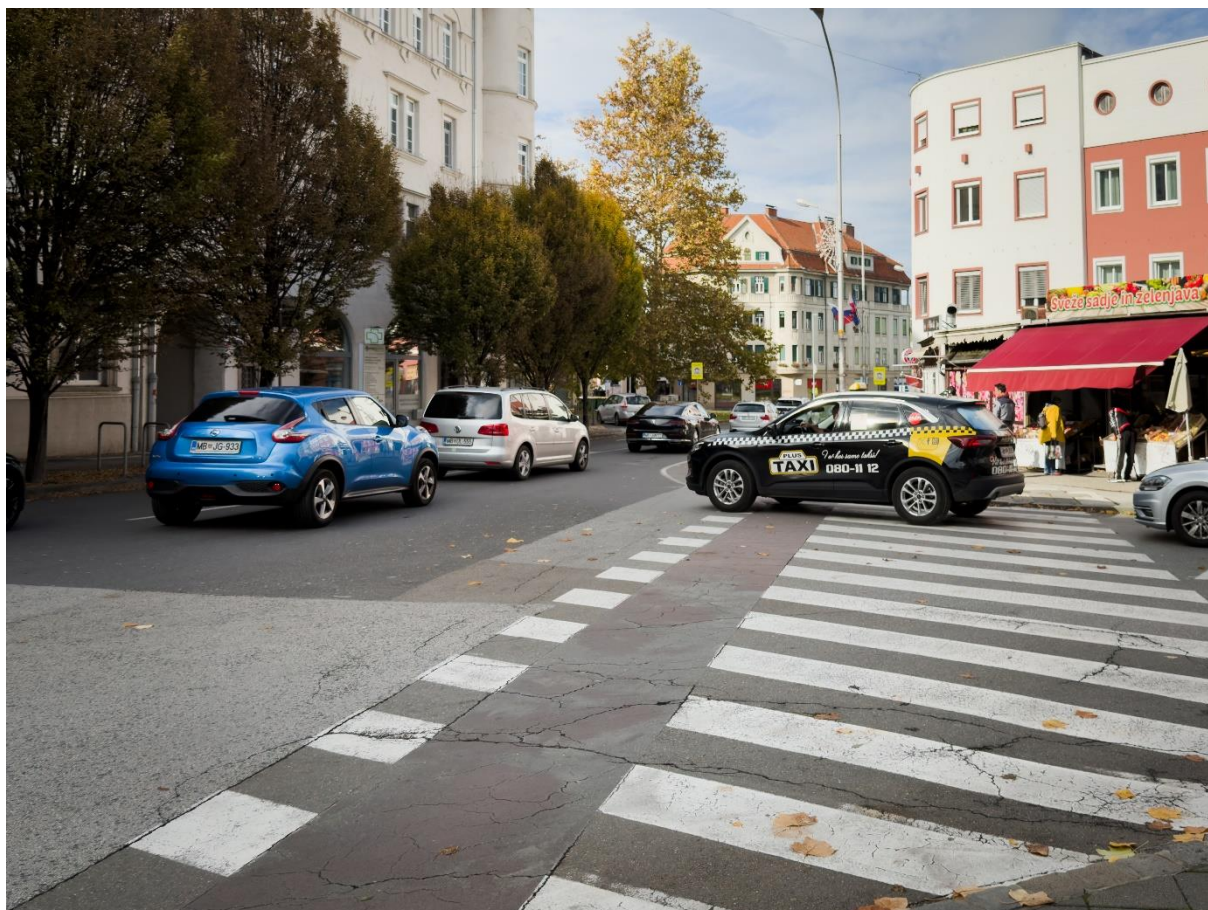
Na področju mestne logistike je bil dosežen pomemben premik od neregulirane dostave k bolj upravljeni urbani logistiki, zlasti v mestnem središču. To je vključevalo označevanje in boljše upravljanje dostavnih mest ter uvajanje časovno omejene dostave, kar je prispevalo k večji urejenosti, varnosti in učinkovitosti oskrbe ter k zmanjšanju negativnih vplivov dostavnega prometa na javni prostor.

Izzivi na področju motornega prometa

Najpogostejši izzivi Mestne občine Maribor na področju motornega prometa so povezani z visoko stopnjo rabe osebnih vozil, zlasti zaradi obsežnih dnevnih migracij iz širšega regijskega zaledja ter nizke zasedenosti vozil, kar povzroča povečane prometne obremenitve in neučinkovito rabo cestnega prostora. Pomemben izziv predstavlja prometna varnost, saj so na številnih odsekih zaznane previsoke hitrosti vožnje, pojavi objestne vožnje ter pomanjkljiv nadzor nad spoštovanjem prometnih predpisov, kar negativno vpliva na varnost vseh udeležencev v prometu, zlasti pešcev in kolesarjev.

Dodatne težave izhajajo iz slabo urejene in pomanjkljivo vzdrževane cestne infrastrukture, ki na posameznih odsekih ne zagotavlja ustreznih pogojev za varno in udobno rabo ter otežuje učinkovito upravljanje prometa. Izzive povzročata tudi dostavni promet, zlasti zaradi nizke zasedenosti dostavnih vozil in njihove prisotnosti v času jutranjih prometnih konic, kar poslabšuje prometne razmere v pešconah in na območjih z omejenim motornim prometom.

Na področju mestne logistike se občina sooča s pomanjkanjem ustrezno urejenih dostavnih mest, zastarelim in okoljsko neprilagojenim voznim parkom dostavljavcev ter pomanjkanjem logistične infrastrukture, zlasti skladišč in pretovornih točk na primernih lokacijah. Te pomanjkljivosti dodatno pogloblja nezadosten nadzor nad izvajanjem logističnih dejavnosti v mestnem prostoru. Pomemben izziv predstavlja tudi parkirna politika, saj so parkirišča v mestnem središču in stanovanjskih soseskah pogosto polno zasedena, pojavljajo se številna nepravilna parkiranja na pločnikih, kolesarskih poteh in zelenih površinah, hkrati pa je nadzor nad mirujočim prometom pomanjkljiv.



Priložnosti na področju motornega prometa

Glavne priložnosti na področju motornega prometa v Mestni občini Maribor izhajajo iz možnosti nadaljnega preoblikovanja prometnega sistema v smeri večje varnosti, učinkovitosti in trajnostne rabe prostora. Pomembno priložnost predstavlja postopno zniževanje omejitev hitrosti znotraj naselja Maribor, kar lahko bistveno prispeva k izboljšanju prometne varnosti, zlasti za pešce in kolesarje, ter k zmanjšanju hrupa in drugih negativnih vplivov motornega prometa.

Dodatne priložnosti se kažejo v prilagoditvah krmilnih programov semaforjev, s katerimi se lahko večji poudarek nameni pešcem in kolesarjem, izboljša pretočnost javnega potniškega prometa ter zmanjša prevlada osebnih vozil v prometnih konicah. Na področju upravljanja mirujočega prometa se kot pomembna razvojna priložnost kaže gradnja javnih garažnih hiš v upravljanju Mestne občine Maribor, s ciljem postopnega ukinjanja parkirnih mest na nivoju terena ter preoblikovanja teh površin v pločnike, kolesarske površine ali javne zelene in družabne prostore.

K učinkovitejšemu upravljanju prometnih obremenitev lahko pomembno prispeva tudi priprava in izvajanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, s katerimi se zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila ter spodbuja uporaba trajnostnih oblik mobilnosti. Nadaljnja priložnost se kaže v uvajanju maksimalnih parkirnih normativov v prostorske akte, kar omogoča bolj usklajen razvoj prostora in prometa ter omejevanje



čezmerne rabe avtomobila. Navedene infrastrukturne in regulativne ukrepe je smiselno dopolnjevati z organizacijo ciljno usmerjenih kampanj in promocijskih aktivnosti, ki spodbujajo zmanjševanje števila voženj z motornimi vozili ter krepijo zavedanje o koristih trajnostne mobilnosti.

Prioritete na področju motornega prometa

Glavne priložnosti na področju motornega prometa v Mestni občini Maribor se kažejo v možnostih za nadaljnje sistemsko preoblikovanje prometnih ureditev v smeri večje varnosti, boljše rabe prostora in zmanjševanja odvisnosti od osebnega avtomobila. Ena ključnih priložnosti je postopno zniževanje omejitev hitrosti znotraj naselja Maribor, kar prispeva k izboljšanju prometne varnosti, zmanjšanju števila in resnosti prometnih nesreč ter k boljši kakovosti bivanja v stanovanjskih in mestnih območjih.

Pomemben potencial predstavlja tudi prilagoditev krmilnih programov semaforjev, s katerimi je mogoče povečati prednost pešcev in kolesarjev, izboljšati pretočnost javnega potniškega prometa ter zmanjšati zamude in zastoje, povezane s preveliko prevlado motornega prometa. Na področju mirujočega prometa se kot razvojna priložnost kaže gradnja javnih garažnih hiš v upravljanju Mestne občine Maribor, ki omogoča postopno ukinjanje parkirnih mest na nivoju terena ter preoblikovanje teh površin v pločnike, kolesarske površine ali kakovostne javne in zelene prostore.

Dodatno priložnost za zmanjševanje prometnih obremenitev predstavlja priprava in izvajanje mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, s katerimi se sistematično spodbuja uporabo trajnostnih oblik mobilnosti in zmanjšuje število prihodov z osebnimi vozili. K bolj uravnoteženemu razvoju prostora in prometa lahko pomembno prispeva tudi uvajanje maksimalnih parkirnih normativov v prostorske akte, saj ti omejujejo prekomerno ponudbo parkirnih mest in spodbujajo alternativne oblike dostopa. Navedene infrastrukturne in regulativne ukrepe je smiselno dopolnjevati z organizacijo ciljno usmerjenih kampanj in promocijskih aktivnosti, ki spodbujajo zmanjševanje števila voženj z motornimi vozili ter krepijo zavedanje o koristih trajnostne mobilnosti v vsakdanjem življenju.

Strateško vodilo na področju motornega prometa

Z umirjanjem prometa (tempo 30/50) bomo zmanjšali tveganja nesreč, hrup in onesnaženje ter izboljšali prometno varnost. Mirujoči promet bomo umaknili z javnih površin in vzpodbujali razvoj večnamenskih garažnih hiš ter sistemov P+R. Mestno logistiko usmerjamo v učinkovito, čisto in usklajeno oskrbo mesta, ki bo temeljila na konsolidacijskih centrih, elektrifikaciji dostav in deljeni rabi vozil.

Z uvajanjem ukrepov za umirjanje prometa, zlasti z omejitvami hitrosti v območjih tempo 30 in prilagojenimi ureditvami v območjih z višjimi dovoljenimi hitrostmi, se sistematično



zmanjšujejo tveganja za prometne nesreče ter teža njihovih posledic, hkrati pa se znižujejo ravni hrupa in onesnaženja zraka. Nižje hitrosti vožnje in jasnejša hierarhija ulic prispevajo k večji prometni varnosti vseh udeležencev, zlasti pešcev in kolesarjev, ter k boljši kakovosti bivanja v stanovanjskih in mešanih območjih.

Z umikanjem mirujočega prometa z javnih površin se sprošča dragocen mestni prostor, ki ga je mogoče nameniti hoji, kolesarjenju, zelenim površinam in kakovostnemu javnemu prostoru. Hkrati se spodbuja razvoj večnamenskih garažnih hiš in sistemov parkiraj in se pelji (P+R), ki omogočajo učinkovito prestrežanje osebnih vozil na obrobju mesta ter zmanjšujejo prometne obremenitve v mestnem središču.

Na področju mestne logistike je usmeritev v vzpostavitev učinkovitega, čistega in usklajenega sistema oskrbe mesta. Ta temelji na razvoju urbanih konsolidacijskih centrov, postopni elektrifikaciji dostavnih vozil ter spodbujanju deljene rabe vozil, kar prispeva k zmanjšanju števila dostavnih voženj, manjšim okoljskim obremenitvam in boljši organizaciji dostave v mestnem prostoru.

Sklop ukrepov:

Umirjanje in omejevanje motornega prometa znotraj mesta

Ukrepi v sklopu MP-I so usmerjeni v zmanjševanje rabe osebnih motornih vozil pri kratkih poteh znotraj mesta ter v izboljševanje prometne varnosti in kakovosti bivanja. Izvajajo se z ureditvijo starih mestnih vpadnic in stanovanjskih ulic kot območij umirjenega prometa ter con z omejeno hitrostjo, pri čemer se vzpostavlja varen in pregleden prostor za pešce in kolesarje. Na izpostavljenih odsekih se uporabljajo fizični in oblikovni ukrepi za umirjanje prometa, kot so zoženja cestišč, zamiki vozišč, tlakovane površine in talne obeležbe, ki zmanjšujejo občutek cestne širine in odvrtačajo tranzitni promet.

Posebna pozornost je namenjena okolici osnovnih šol in vrtcev, lokalnim središčem, robnim območjem parkov in zelenih površin ter pomembnejšim peš in kolesarskim povezavam, zlasti tam, kjer ulice predstavljajo alternativo glavnim prometnim koridorjem. Učinkovitost teh ureditev se zagotavlja z okrepljenim nadzorom nad spoštovanjem cestnoprometnih predpisov in pravil parkiranja v sodelovanju s policijo in medobčinskim redarstvom.

Nabor ukrepov:

- MP-1** Ureditev starih mestnih vpadnic kot območij umirjenega prometa in območij omejene hitrosti v stanovanjskih soseskah z namenom vzpostavitve varnega prostora za pešce in kolesarje (npr. Šentiljska cesta, Meljska cesta, Koroška cesta, Limbuška cesta, Cesta XIV. divizije, Dupleška cesta).
- MP-2** Umirjanje in upravljanje motornega prometa z urbanističnimi in prometnimi ukrepi (zoženje cestišč, zamiki vozišč, tlakovane površine, talne označbe) v okolici osnovnih šol in vrtcev, lokalnih središč, parkov in zelenih površin, na pomembnih peš in kolesarskih povezavah ter na prometnicah, ki predstavljajo alternativo glavnim prometnim koridorjem.
- MP-4** Povečanje nadzora nad upoštevanjem cestnoprometnih predpisov in parkiranja z okrepljenim delovanjem policije in medobčinskega redarstva (pogostejši nadzor, sankcije, merilniki hitrosti), skladno s strokovnimi podlagami in zakonodajo.
- MP-5** Vzpostavitev točk K+R (»poljubi in odpelji«) na lokacijah z velikimi prometnimi tokovi (osnovne šole, glavna avtobusna in železniška postaja), vključno z ureditvijo dodatnih mest za spremljane otroke in



šolskih ulic, s prednostno obravnavo osnovnih šol v mestnem središču in pomembnejših mobilnostnih vozlišč.

Sklop ukrepov:

Zmanjševanje motornega prometa dnevnih migrantov in obvladovanje dostopa v mesto

Sklop MP-II naslavlja prometne obremenitve, povezane z dnevno migracijo v mesto in mestno središče, zlasti v prometnih konicah. Ukrepi se izvajajo z organizacijskimi rešitvami, ki zmanjšujejo število nepotrebnih prihodov osebnih vozil ter izboljšujejo varnost in preglednost prometnih razmer. Pomemben ukrep predstavlja vzpostavitev točk K+R («poljubi in odpelji») na lokacijah z velikimi prometnimi tokovi, predvsem v okolici osnovnih šol, glavne avtobusne in železniške postaje. Ureditve se dopolnjujejo z uvedbo šolskih ulic in dodatnih mest za spremljane otroke, kar zmanjšuje prometni pritisk in izboljšuje varnost v času prihodov in odhodov. Za zmanjševanje odvisnosti od lastništva avtomobila se širi tudi sistem souporabe vozil ter uvaja lastni občinski vozni park, ki predstavlja alternativo za dnevne in občasne potrebe po motoriziranih poteh.

Nabor ukrepov:

- MP-12** Izgradnja južne obvoznice z namenom preusmerjanja tranzitnega prometa iz mestnega območja.
- MP-13** Izgradnja zahodne obvoznice za razbremenitev mestnih cest in izboljšanje prometne dostopnosti zahodnega dela mesta.
- MP-14** Izgradnja predora pod mestnim jedrom z namenom zmanjšanja tranzitnega prometa na površini in izboljšanja kakovosti javnega prostora.
- MP-15** Izgradnja navezav na avtocesto A1 (Pesnica, Slivnica) za boljšo regionalno in mednarodno prometno povezanost ter razbremenitev mestnega cestnega omrežja.

Sklop ukrepov:

Zmanjševanje prometnih površin za osebni motorni promet in preoblikovanje ulic

Ukrepi v sklopu MP-III so usmerjeni v postopno preobrazbo mestnega uličnega prostora z zmanjševanjem površin, namenjenih osebni motorni promet ter njihovo prerazporeditvijo v korist hoje, kolesarjenja, javnega potniškega prometa in kakovostnega javnega prostora. Izvajajo se v okviru celovitih prenov ulic in cest skladno z Masterplanom obnove vozišč Mestne občine Maribor ter načeli trajnostne mobilnosti in celostnega prometnega načrtovanja.

Pomemben vsebinski sklop predstavlja celostno kartiranje omejitev hitrosti na cestnem omrežju, ki je skladno s kategorizacijo cest v veljavnem OPN. Na primarnem cestnem omrežju se po izgradnji južne obvoznice, mestnega predora ter preboja na ulici Pariške Komune predlaga omejitev hitrosti na 50 km/h (razen na južni obvoznici, hitri cesti), na terciarnem cestnem omrežju 30 km/h ter na sekundarnem cestnem omrežju praviloma 30 km/h (razen v izjemnih primerih, kjer se na podlagi strokovnih podlag omejitev hitrosti dvigne na 50 km/h). Jasno razmejevanje območij z omejitvijo hitrosti 30 km/h in z omejitvijo 50 km/h vzpostavlja enotno, pregledno in sistemsko določanje režimov hitrosti na podlagi veljavnega OPN ter funkcije prostora, prometnih obremenitev, varnosti ranljivih udeležencev v prometu ter



kategorizacije cest. Tak pristop omogoča dosledno izvajanje prometne politike in učinkovitejše upravljanje prometnih tokov.

V okviru prenov se v ožjem mestnem središču predvideva uvajanje rešitev, ki na območjih z večjimi prometnimi obremenitvami omogočajo aktivno regulacijo prometa (npr. semaforizacijo, zagotavljanje prioritete javnega potniškega prometa, ...). Zato se v centru mesta načrtno izogiba krožiščem na lokacijah, kjer je potrebno dinamično upravljanje prometa in koordinacija signalnih naprav.

Dodatno se pripravljajo priporočila za alternativne ukrepe umirjanja prometa brez uporabe cestnih grbin, ki pogosto povzročajo hrup, vibracije in zmanjšujejo udobje javnega potniškega prometa. Predvidena je uporaba ukrepov, skladnih s tehničnimi smernicami (TSC 03.800:2009 - Naprave in ukrepi za umirjanje prometa), kot so vizualna zoženja vozišča, tlorisni zamiki osi vožnje, spremembe teksture ali materiala vozišča ter drugi elementi oblikovnega umirjanja prometa (primer dobre prakse: Kardeljeva cesta, Cesta zmage). Ukrepi so prilagojeni urbanemu kontekstu Maribora ter usmerjeni v doseganje dejanskega zmanjšanja hitrosti ob hkratnem izboljšanju kakovosti javnega prostora.

Pomemben del sklopa predstavlja tudi postopno ukinjanje parkirnih mest na nivoju terena v prometu prijaznih conah, pri čemer se ukinjene kapacitete nadomeščajo z novimi parkirnimi mesti v javnih garažnih hišah v upravljanju občine (npr. Glavni trg). S tem se sproščajo površine za pešce, kolesarje in zelene ureditve ter izboljšuje prostorska in funkcionalna kakovost mestnega prostora, ob hkratnem ohranjanju dostopnosti in upravljanju parkirni politiki.

Nabor ukrepov:

- MP-3** Postopno ukinjanje parkirišč na nivoju terena v prometu prijazni coni z namenom pridobitve površin za pešce in kolesarje, pri čemer se število ukinjenih parkirnih mest nadomesti s parkirnimi mesti v novih javnih garažnih hišah v upravljanju MOM (navezava na MP-13: NIPP).
- MP-10** Celovita preureditev ulic in cest v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, na podlagi celostnega prometnega načrtovanja (CTN, RSO 2.8) ter skladno z Masterplanom obnove vozišč MOM.

Sklop ukrepov:

Urejanje mestne parkirne politike

Sklop MP-IV vzpostavlja parkirno politiko kot ključno orodje za upravljanje motornega prometa in rabe javnega prostora. Ukrepi določajo število, lokacijo in pogoje uporabe parkirnih mest, omejujejo njihovo nenadzorovano rast ter zmanjšujejo privlačnost dolgotrajnega parkiranja v mestnem središču. Vključujejo postopno ukinjanje parkirnih mest na nivoju terena, uvedbo sodobnega in interaktivnega sistema upravljanja parkirišč ter izboljšanje nadzora nad parkiranjem.

Poseben poudarek je namenjen prilagajanju parkirne infrastrukture razvoju elektromobilnosti, z urejanjem parkirnih mest za električna vozila na javnih površinah in s spodbujanjem vzpostavitve polnilne infrastrukture v stanovanjskih soseskah. V okviru sklopa se zagotavljajo tudi dodatna parkirna mesta za osebe z oviranostmi v zgoščenih stanovanjskih območjih, s čimer se izboljšuje dostopnost in socialna vključenost. Parkirna politika je tesno povezana z



drugimi ukrepi trajnostne mobilnosti in podpira preusmerjanje potovanj k alternativam osebnemu avtomobilu.

Nabor ukrepov:

- MP-9** Ureditev dodatnih parkirnih mest za osebe z oviranostmi ob stanovanjskih stavbah v zgoščenih stanovanjskih soseskah.
- MP-11** Izvedba študije in vzpostavitve interaktivnega sistema upravljanja s parkirišči (naveza na Načrt izvajanja parkirne politike – NIPP).
- MP-16** Izgradnja podzemne garaže v občinski lasti pod Glavnim trgom z namenom umika parkiranja z nivoja terena ter izboljšanja dostopnosti mestnega jedra (SNG, Center Rotovž ipd.).
- MP-6** Širitev storitev in lokacij sistema souporabe vozil (car sharing) ter uvedba lastnega občinskega voznega parka.
- MP-7** Širitev in nadgradnja polnilne infrastrukture ter povezanih ukrepov za razvoj elektromobilnosti v Mestni občini Maribor, skladno z opravljeno strokovno študijo (po potrebi novelacija).
- MP-8** Ureditev novih parkirnih mest za električna vozila v okviru obstoječih javnih parkirnih površin ter spodbujanje vzpostavitve polnilne infrastrukture ob stanovanjskih stavbah in v stanovanjskih soseskah.



Občinska celostna
prometna strategija
Mestne občine Maribor



UNIVERSITETA
SLOVENIJA
Maribor
Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo

ZUM
OPREMAZEM
PLANIRANJE
PROJEKTOVANJE
& v.v.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVE
NIA

AKCIJSKI NAČRT OCPS MOM 2026-2033

	Opis skupine ukrepov	Oznaka ukrepa	Opis ukrepa	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Kvantifikacija ukrepov do 2033	Viri financiranja	Nosilec izvajanja	Težavnost		
CPN-I	Usklajevanje prostorskega in prometnega načrtovanja na ravni mestnih četrti in krajevnih skupnosti	CPN-1	Pilotno uvajanje prometnih ukrepov in preureditev javnega prostora (eksperimentalne prometne ureditve, skladne z ZPrCP).	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	izvedba vsaj 10 pilotnih ureditev (začasne ureditve ulic, križišč ali javnih prostorov) npr. na območju Partizanske - Mlinske - železniške postaje	MOM	SKP, zunanji	*		
		CPN-2	Celostna preureditev glavnih mestnih cest po meri pešca in kolesarja – merila Bauhaus		500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	celovita prenova vsaj 5 km glavnih mestnih ulic (npr. Ptujška, Cesta proletarskih brigad, Titova, ...)	MOM	SKP	***	
		CPN-3	Urejanje kakovostnega javnega prostora v prometu prijazni coni (umik prometa ter ozelenitev pridobljenih površin, uvajanje prostora za druženje, prosti čas, igro).	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	ureditev vsaj 5 območij javnega prostora (trgi, ulice ali mestne četrti - npr. staro mestno jedro znotraj nekdanjega obzidja, četrtna središča Kamnice, Limbuša, Pobrežja, Tezna, Nove vasi, ...)	MOM	SKP	**
		CPN-4	Priprava zasnove območij prijaznega prometa in brezemisijjskih con (obvezna strokovna podlaga za OPN, glej 33. in 34. člen Zakona o celostnem prometnem načrtovanju).			30.000,00 €		10.000,00 €		10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	priprava 1 celovite strokovne podlage in uvedba vsaj 2 območij umirjenega ali brezemisijjskega prometa (npr. staro mestno jedro in širše mestno središče, območje UKC, lokacije prihodnjih prometu prijaznih con ob lokalnih središčih v MČ/KS,...)	MOM	SKP, zunanji	**
		CPN-5	Priprava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa v pristojnosti MOM in JHMB (kot so opredeljeni v 4. členu Pravilnika o prostorskih ureditvah in vrstah objektov, ki so veliki generatorji prometa – kot npr. Cona Tezno, UKC, osnovne šole, vrtci, ...).	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	priprava vsaj 10 mobilnostnih načrtov (šole, vrtci, UKC, industrijske cone - npr. Cona Tezno, UKC Maribor, Univerza v Mariboru s kampusom, osnovne šole in vrtci ob prometno obremenjenih ulicah, ...)	MOM	SKP, zunanji	*
		CPN-6	Vzpostavitev sistema celostnega prometnega načrtovanja v sklopu sodobnih smernic EU											vzpostavitev 1 stalne organizacijske strukture za upravljanje mobilnosti	MOM	MOM	**
		CPN-7	Izdelava Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP).		75.000,00 €					20.000,00 €				priprava 1 celovitega načrta in 1 posodobitev v obdobju OCPS	MOM	SKP, zunanji	**
		CPN-8	Izdelava načrta vodenja prometa		80.000,00 €									priprava 1 celovitega načrta vodenja prometa za mestno cestno omrežje	MOM/ EU sredstva/ državni razpisi	SKP, zunanji	**
CPN-II	Zagotavljanje komunikacije prometnih vsebin in vključevanje lokalnih prebivalcev v oblikovanje ukrepov trajnostne mobilnosti	CPN-9	Promocija, ozaveščanje in izobraževanje o uporabi javnega potniškega prometa in drugih storitev mestne mobilnosti ter izboljševanje mobilnosti starejših in najmlajših uporabnikov.	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	6.000,00 €	izvedba vsaj 20 promocijskih aktivnosti	MOM	SKP, SUP, SPV	*	
		CPN-10	Načrtovanje in izvajanje promocijskih in izobraževalnih aktivnosti v sodelovanju z lokalnimi deležniki za spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporabe javnega potniškega prometa ter vključevanje javnosti v proces celostnega prometnega načrtovanja.	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	izvedba vsaj 15 programov ali projektov	MOM	SKP, SUP, SPV	*
		CPN-11	Ozaveščevalne kampanje o prednostih trajnostne mobilnosti, prometni kulturi in varnem vedenju udeležencev v prometu ter o koristih in učinkih načrtovanih oziroma izvedenih ukrepov.	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	7.000,00 €	izvedba vsaj 10 kampanj	MOM	SKP, SUP, SPV	*
		CPN-12	Aktivnosti v sklopu ETM – evropskega tedna mobilnosti.	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	organizacija 7 dogodkov ETM (vsako leto)	MOM	SKP	*
CPN-III	Zagotavljanje meritev, zbiranja podatkov in spremljanja učinkov ukrepov	CPN-13	Merjenje, zbiranje, spremljanje prometnih podatkov in njihova uporaba za odločanje ter nadaljnje ukrepanje (števcji, izgradnja prometnega modela, digitalne tehnologije ...)	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	vzpostavitev vsaj 20 novih merilnih lokacij (promet, kolesarji, pešci)	MOM	SKP, Nigrad	*	
		CPN-14	Nadgradnja nadzornega centra (navezava na MP-11: Interaktivni sistem za upravljanje s parkirišči).	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	vzpostavitev 1 integriranega prometnega nadzornega centra	MOM	SKP, Nigrad	*
		CPN-15	Spremljanje izvajanja akcijskega načrta OCPS MOM: delež izvedenih ukrepov, spremljanje/zbiranje/poročanje obveznih kazalnikov OCPS, TEN-T kazalnikov, evalvacija	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	5.000,00 €	priprava 7 letnih poročil in 1 celovite evalvacije OCPS	MOM	SKP, zunanji	*

Leto **2026** **2027** **2028** **2029** **2030** **2031** **2032** **2033**
SKUPAJ 465.000,00 € 1.040.000,00 € 995.000,00 € 965.000,00 € 995.000,00 € 965.000,00 € 975.000,00 € 975.000,00 €

	Opis skupine ukrepov	Oznaka ukrepa	Opis ukrepa	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Kvantifikacija ukrepov do 2033	Viri financiranja	Nosilec izvajanja	Težavnost		
H-I	ukrepi za večjo varnost in zadovoljstvo pešcev na ravni celotnega mesta s poudarkom na varnih ter udobnih povezavah v stanovanjskih soseskah in naseljih	H-1	Izvedba strokovne podlage Zasnova lokalne infrastrukture za hojo (vključno s študijo potencialnih širitvev oz. sprememb peš cone v starem mestnem jedru)	0,00 €	70.000,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	priprava 1 celovite strokovne podlage za razvoj omrežja peš povezav in študije širitve peš cone v starem mestnem jedru	MOM	MOM	***		
		H-2	Evidentiranje, ureditev manjkajočih pločnikov in širjenje preozkih pločnikov (kjer prostorski pogoji to omogočajo) v skladu z zasnovo H-4	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	ureditev ali izgradnja vsaj 8 km novih ali izboljšanih pločnikov (na mestnih vpadnicah kot npr. Ptujška cesta, Tržaška cesta, v stanovanjskih soseskah kot npr. Nova vas, Tabor, Studenci in lokalnih cestah brez pločnika kot npr. Malečnik, Pekre, Limbuš, ...)	MOM, MOPE, EU sredstva	MOM	**	
		H-3	Celovita analiza ter ureditev / nadgradnja prehodov za pešce preko železniških prog v mestu (uskajeno z DRSI*)		240.000,00 €		240.000,00 €		240.000,00 €		240.000,00 €		240.000,00 €	analiza vseh prehodov in ureditev vsaj 3 ključnih prehodov (npr. Tezno – industrijska cona (Ptujška), Studenci – železniška proga proti Koroški)	MOM, DRSI, RS, EU sredstva	MOM	***
		H-4	Kontinuirano dopolnjevanje urbane opreme, skladne s Katalogom urbane opreme MOM in ugotovljenimi aktualnimi potrebami.	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	40.000,00 €	dopolnitev vsaj 100 elementov urbane opreme (klopi, stojala, koši, pitniki ipd. - npr. staro mestno jedro, četrtna središča (npr. Tabor, Nova vas, Pobrežje, Studenci, ...), glavne peš poti do šol in javnih ustanov	MOM	MOM	*
		H-5	Študija in ukrepi blaženja toplotnih otokov, vključno z protivročinsko in krajinsko nadgradnjo zelenih površin ob koridorjih za pešce in ob obvodnih površinah. Vključeno je tudi nadomeščanje manjkajočih urbanih dreves	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	zasaditev vsaj 200 novih dreves ob peš koridorjih in ureditev 3-5 ozelenjenih odsekov ulic (npr. staro mestno jedro, Partizanska cesta, Titova cesta, Cesta proletarskih brigad, ...)	MOM, EU sredstva	MOM	**
		H-6	Razvoj mreže zelenih potez za pešce (in kolesarje), ki povezujejo mestne četrti, parke, reko Dravo in rekreacijska območja ter potekajo po prometno umirjenih ulicah in zelenih koridorjih mesta		100.000,00 €		100.000,00 €		100.000,00 €		100.000,00 €		100.000,00 €	vzpostavitev vsaj 3 glavnih zelenih peš koridorjev (npr. Pekrski potok – Studenci – Drava, Lent – Melje – Studenci, Radvanje – Pohorje – Betnava – center	MOM, EU sredstva	MOM	**
H-II	ukrepi za urejanje varnih, udobnih in neprekinjenih povezav za hojo do lokalnih središč in boljšo opremljenost lokalnih središč s storitvami, pomembnimi za vsakdanje življenje	H-7	Urejanje občinskega subcentra, po možnosti tudi z izvedbo peš con (študija in izvedba)	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	celostna prenova vsaj 3 lokalnih središč (možne peš cone) npr. Nova vas, Tabor, Pobrežje, Studenci, Tezno, Kamnica	MOM	MOM	***	
		H-8	Umestitev ali prenova javnih stranišč v subcentrih	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	150.000,00 €	ureditev ali prenova vsaj 5 javnih sanitarij (npr. Glavni trg / Rotovž, Lent, Mestni park, večja četrtna središča)	MOM	MOM	**
		H-9	Dosledna implementacija akcijskega načrta za izboljšanje enakih možnosti za invalide v MOM 2022-2027 (ukrepi v njem niso finančno ovrednoteni)											postopna prilagoditev vsaj 30 križišč in javnih površin (npr. staro mestno jedro, območje UKC, glavne javne ustanove)	MOM	MOM	*
		H-10	Umestitev in ureditev kakovostnega koridorja za pešce Mestni park - Lent - Betnava, Kampus - center - Melje, Studenci - Tabor - Pobrežje, zelenega koridorja, zelenih potez ter drugih povezav za pešce			100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	ureditev vsaj 10 km kakovostnih peš povezav	MOM, EU sredstva	MOM	**
		H-11	Ureditev dostopov do Drave (tudi za dostop do plovil za rekreacijo)		50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	ureditev vsaj 5 dostopov do reke	MOM, EU sredstva	MOM	*
H-III	ukrepi za urejanje nevarnih točk v šolskih okoliših ter umirjanje in zmanjševanje prometa na ulicah ob šolah za izboljšanje pogojev samostojne hoje otrok v šolo ter izvedbo kampanj	H-12	Urejanje šolskih poti, neposredne okolice šol in opreme za šolarje - pešce. Urejanje sistema "Kiss and Drop" na območju OŠ (100-300 m od)		140.000,00 €		140.000,00 €		140.000,00 €				ureditev vsaj 10 varnih šolskih poti (npr. OŠ Tabor I in II, OŠ Franceta Prešerna, OŠ Bojana lliča, ...)	MOM	MOM	*	
		H-13	Organiziranje PešBusa (organiziranega pešačenja šolarjev v šolo) (stroški ne nastanejo)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	uvredba vsaj 10 organiziranih linij PešBusa (npr. v soseskah Nova vas, Tabor, Pobrežje, Tezno, ...)	OŠ, MOM, NVO, SPV	MOM, SPV	*
		H-14	Dodajanje / prestavljanje oz. celostno nadgrajevanje prehodov za pešce	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	ureditev vsaj 30 novih ali izboljšanih prehodov (npr. Ptujška cesta, Tržaška cesta, Cesta proletarskih brigad, Gosposvetska cesta, Titova cesta	MOM	MOM	*
		H-15	Preučiti možnosti in pripraviti: - odlok o urejanju prometa - odlok o uporabi kamer za spremljanje skuterjev - spremembe odloka za urejanje prometa (po presoji inf. pooblaščenke)											priprava vsaj 2 novih odlokov ali sprememb prometne zakonodaje na ravni MOM	MOM	MOM, Mestno redarstvo	**

Leto
SKUPAJ 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033
470.000,00 € 1.070.000,00 € 620.000,00 € 1.100.000,00 € 620.000,00 € 1.100.000,00 € 620.000,00 € 620.000,00 €

	Opis skupine ukrepov	Oznaka ukrepa	Opis ukrepa	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Kvantifikacija ukrepov do 2033	Viri financiranja	Nosilec izvajanja	Težavnost	
K-I	Oblikovanje prijetnih, varnih in kakovostnih površin za kolesarjenje na ravni celotnega mesta	K-1	Urejanje Dravske kolesarske poti	200.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	ureditev ali nadgradnja vsaj 5 km odsekov poti ob Dravi (npr. Lent – Melje – Malečnik in Studenci – Ruše)	MOM, DRSI, EU sredstva	DRSI, MOM	**	
		K-2	Širitev kolesarske mreže in površin (povečanje povezanosti povezav, udobja in varnosti vožnje), vključno z evidentiranjem preozkih odsekov in in širitvijo, kjer prostor to omogoča).	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	ureditev vsaj 25 km novih ali izboljšanih kolesarskih povezav (npr. glavne radialne povezave kot Radvanje – Tabor – center – Melje, mestne vpadnice kot npr. Ptujška cesta, Tržaška cesta ali povezave četrti kot npr. Tezno – Pobrežje)	MOM, DRSI, EU sredstva	MOM	***
		K-3	Preureditev sistema za vodenja kolesarjev na križiščih: Dodajanje semaforjev za kolesarje na križišča, urejanje semaforških faz za preprečevanje konfliktov kolesar-motorno vozilo, indukcijskih zank za zaznavanje kolesarjev, urejanje t.i. zelenih valov za kolesarje na glavnih kolesarskih povezavah	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	nadgradnja vsaj 15 križišč (semaforji za kolesarje, detekcija, ločene faze - npr. Titova – Ptujška – Tržaška)	MOM	MOM	**
		K-4	Sanacija poškodovanih kolesarskih površin, vzdrževanje vertikalne in horizontalne prometne signalizacije	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	300.000,00 €	sanacija vsaj 15 km obstoječih kolesarskih površin (npr. Dravska kolesarska pot, Titova cesta, Ptujška cesta)	MOM	MOM	*
		K-5	Izdelava strokovne podlage Zasnova lokalne infrastrukture za kolesarjenje (t.i. "kolesarski masterplan") vključno s študijo in spremembo načina vodenja kolesarjev preko križišč		50.000,00 €									priprava 1 celovite strokovne podlage za razvoj kolesarske infrastrukture	MOM, RS, EU sredstva	MOM
K-II	Zagotavljanje pogojev za kolesarjenje na šolanje in delo	K-6	Sistem izposoje koles – vzdrževanje in širitev sistema	320.000,00 €	320.000,00 €	320.000,00 €	320.000,00 €	320.000,00 €	320.000,00 €	320.000,00 €	320.000,00 €	širitev sistema za vsaj 10 postaj	MOM	MOM	**	
		K-7	Postavitev in vzdrževanje polnilnic za e-kolesa	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	vzpostavitev vsaj 30 polnilnih mest (npr. na P+R)	MOM, EU sredstva	MOM	**
		K-8	Nadgradnja in vzpostavitev kolesarskih parkirišč (navezava na CPN-15: NIPP)	10.000,00 €	10.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	15.000,00 €	ureditev vsaj 1000 novih parkirnih mest za kolesa (npr. mestno središče, UKC Maribor, univerzitetni kampus,...)	MOM	MOM	**
		K-9	Vzpostavitev ali nadgradnja varovanih oz. pokritih kolesarnic	15.000,00 €		60.000,00 €		60.000,00 €		60.000,00 €		60.000,00 €	vzpostavitev vsaj 3 varovanih ali pokritih kolesarnic (npr. UM, UKC Maribor, večje stanovanjske soseske)	MOM, DRSI, EU sredstva	DRSI, MOM	**
		K-10	Organiziranje Bicivlakov (organiziranega kolesarjenja šolarjev v šolo, stroški ne nastanejo)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	uvedba vsaj 5 linij Bicivlaka (v soseskah kot npr. Nova vas, Tabor, Pobrežje, ...)	OŠ, MOM, NVO	MOM, SPV	*
		K-11	Ozaveščevalne akcije na različne aktualne teme (1 x letno v času ETM)	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	izvedba vsaj 1 akcije letno v času ETM	MOM, RS, EU sredstva	MOM	*
K-III	Vzpostavlanje in urejanje večmodalnih točk	K-12	Študija sistema in obratovanje izposoje tovornih koles. (lahko tudi kot del vzpostavitve sistema pretovornih točk)	0,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	uvedba vsaj 10 tovornih koles (npr. staro mestno jedro, Lent, Europark, železniška postaja, ...)	MOM, NVO, EU sredstva	MOM	**	
		K-13	Podpora delovanju Centra mobilnosti Maribor (povezovanje ukrepov MOM z uporabniki, informiranje, ozaveščanje, analize, zagovorništvo)	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	stalno delovanje 1 centra mobilnosti	MOM, NVO	MOM	*

Leto **2026** **2027** **2028** **2029** **2030** **2031** **2032** **2033**
SKUPAJ 362.500,00 € 357.500,00 € 422.500,00 € 362.500,00 € 422.500,00 € 362.500,00 € 422.500,00 € 422.500,00 €

	Opis skupine ukrepov	Oznaka ukrepa	Opis ukrepa	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	Kvantifikacija ukrepov do 2033	Viri financiranja	Nosilec izvajanja	Težavnost			
JPP-I	Prilaganje linij in frekvenc javnega potniškega prometa novim potrebam	JPP-1	Vzpostavitev in izvajanje prevozov na klic ali prilagojenih prevozov za območja z manjšim povpraševanjem (projekt DEGREE4ALPS).	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	uvedba sistema prevozov na klic za vsaj 3 območja z manjšim povpraševanjem (npr. Gaj nad Mariborom, Bresternica-Jelovec)	MOM	MOM, Marprom				
		JPP-2	Podaljšanje in sofinanciranje linij v občini na območju skupne medobčinske uprave z namenom povezovalja območij vira delovnih migracij.	50.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	200.000,00 €	uvedba ali podaljšanje vsaj 3 medobčinskih linij (npr. proti Hočam/Slivnici in letališču, proti Rušam/Selnici, proti Pesnici/Sentilju, proti Miklavžu/Dupleku)	MOM+MOPE+RRA	MOM, MOPE, DUJPP, OSTALE OBČINE			
		JPP-3	Vzpostavitev dostopanja medkrajevnih postajališč na mestnih postajališčih ob ključnih generatorjih (npr. UKC) s spremembo mestnega odloka.											ureditev vsaj 5 integriranih postajališč (npr. v bližini UKC Maribor, univerzitetnega kampusa, Europarka, ...)	MOM	MOM		
		JPP-4	Vzpostavitev mestne železnice na obstoječi železniški infrastrukturi na postajališčih v MOM s pogoji uporabe JMPP.			1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	1.000.000,00 €	2.000.000,00 €					vzpostavitev vsaj 4 mestnih železniških postajališč (npr. območje železniškega trikotnika, Tezno, Studenci, ...)	MOM	MOM, SŽ		
		JPP-5	Vzpostavitev železniške povezave med Mariborom in letališčem Edvarda Rusjana (ob upoštevanju regijskega CPS).											priprava študije in projektne dokumentacije	MOPE	MOM, SKP, SUP, MOPE		
		JPP-6	Vzpostavitev redne linijske plovne poti po reki Dravi z dvema plovili med ključnimi mestnimi območji, z več postajališči in pristaniščem na Lentu.					400.000,00 €						vzpostavitev vsaj 1 linije z 2 ploviloma in 4-6 postajališči	MOM	SKP		
		JPP-7	Zagotavljanje 10 minutnih frekvenc na G linijah											uvedba 10-minutnega intervala na vsaj eni G liniji letno				
JPP-II	Zagotavljanje krajših potovalnih časov za avtobuse (prednost JPP)	JPP-8	Priprava Masterplana BRT za uvajanje ukrepov za prednostno obravnavo avtobusov JPP (rumeni pasovi, prednostna obravnavna na križiščih) v središču mesta	40.000,00 €								priprava celovitega načrta BRT (glavna območja npr. Partizanska-Mlinska-postajniški prostor, Titova cesta, Ptujška cesta, Tržaška cesta, ...)	MOM	SKP, Nigrad				
		JPP-9	Vzpostavitev hitrih avtobusnih linij (BRT - Bus Rapid Transit) na glavnih mestnih vpadnicah z ločenimi pasovi in prioriteto na semaforiziranih križiščih na podlagi Masterplana za BRT		150.000,00 €		150.000,00 €		150.000,00 €				uvedba 2-3 hitrih avtobusnih koridorjev (≈ 10-15 km) npr. Ptujška cesta - center, Tržaška cesta - center, ...	MOM	SKP			
		JPP-10	Razvoj digitalnega sistema za spremljanje zasedenosti, potovalnih časov in optimizacijo povezav v realnem času za mestni JPP. (navsezava na CPN-5)											vzpostavitev integrirane digitalne platforme	MOM	SKP, Marprom, Nigrad, zunanji		
JPP-III	Izboljšanje uporabniške izkušnje in kakovosti storitev JPP	JPP-11	Nadgradnja avtobusnih postajališč z ustreznimi urbano opremo (nadsrednice, sedišča, stojala za kolesa, ...) po normativih za ranljive skupine (dostop, robniki, informiranje).	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €		MOM	SKP			
		JPP-12	Nadgradnja avtobusnih postajališč s prikazovalniki prihodov vozil JPP (RTPI) in digitalnimi prikazovalniki voznih redov na najbolj frekventnih postajališčih in mobilnostnih vozliščih.	50.000,00 €	200.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	namestitve vsaj 40 prikazovalnikov	MOM	SKP		
		JPP-13	Sprotno nadgrajevanje in podpora za spletno in mobilno aplikacijo (za uporabnika prijazen uporabniški vmesnik, natančnost in enostavnost prikazovanja informacij, nakupovanje, plačevanje).	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	stalna nadgradnja mestne aplikacije JPP	MOM	SKP		
		JPP-14	Izboljšanje udobja potnikov: klimatizirana vozila, pregledna notranost (zmanjšanje oglasnih površin na steklih na 40% na vozilo), delujoča in uporabljena oprema (informiranost, prilagoditve po meri ranljivih skupin).	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	postopna nadgradnja 100 % voznega parka JPP	MOM	SKP, Marprom		
		JPP-15	Zagotavljanje dostopnosti do postajališč po meri ranljivih skupin (poudarek na večjih generatorjih prometa, npr. okolica UKC, okolica zdravstvenih domov, središče mesta).	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €		MOM	SKP, SUP, Nigrad		
		JPP-16	Povečanje možnosti prevoza koles, e-skirojev in drugih mikromobilnostnih sredstev ter (dovoljenih živali) v vozilih JPP.	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	10.000,00 €	omogočen prevoz na vsaj 50 % vozil JPP	MOM	SKP, Marprom		
		JPP-17	Posodobitev in povečanje voznega parka z nizko/brezemisjskimi vozili (primarno električnimi), ki ustrezajo normativom za ranljive skupine. (nabava 10 12-metrskih električnih avtobusov in 11 18-metrskih električnih avtobusov - skladno s Strategija Efficiency MOM)	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €	5.000.000,00 €		MOM	MOM		
		JPP-18	Vzpostavitev potrebne polnilne infrastrukture (nočno polnjenje v delavnici, sprotne polnitve na končnih postajah, baterijski hranilniki, solarni paneli)	127.046,21 €	537.812,96 €										vzpostavitev vsaj 10 polnilnih mest	MOM, MOPE	SKP, Marprom	
		JPP-19	Plačevanje na več načinov (aktivnosti za možnost uporabe enotne splošne vozovnice).	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €		MOM, DUJPP	MOM, DUJPP		
		JPP-20	Vzpostavitev ukrepov učinkovite rabe energije (eko vožnja, monitoring porabe, prediktivno vzdrževanje, ... - projekt E-MED)in uvajanje načel krožnega gospodarstva pri upravljanju voznega parka, infrastrukture in opreme JPP, vključno z aktivnostmi projekta CE4CE (platforma znanja, krožnostni kompas, second-hand market za komponente in opremo ter pilotni projekti krožnih rešitev v JPP)	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	uvedba sistema spremljanja porabe energije ter pilotni projekt krožnega upravljanja voznega parka				
		JPP-21	Redno spremljanje zadovoljstva uporabnikov in kazalnikov kakovosti (točnost, pogostost, udobje).	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	3.000,00 €	izvedba vsaj 1 ankete letno	MOM	SKP		
		JPP-22	Promocijske akcije in brezplačne vožnje ob posebnih priložnostih za spodbujanje uporabe JPP.	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	20.000,00 €	izvedba vsaj 10 promocijskih akcij	MOM	SKP, Marprom		
JPP-IV	Urejanje večmodalnih točk in integracija prometnih sistemov	JPP-23	Integracija mestnih, medkrajevnih avtobusov in železniškega prometa (enotni vozovnični medij, aplikacija in vozni red)										uvedba integriranega vozovničnega sistema	MOPE	MOPE, DUJPP, Marprom			
		JPP-24	Ureditev večmodalnih prestopnih točk z minimalnim prestopnim časom in integrirano informacijsko podporo (MaaS) (pomembnejša avtobusna postajališča).	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	500.000,00 €	ureditev vsaj 5 multimodalnih prestopnih točk (npr. glavni kolodvor, avtobusna postaja, železniški trikotnik, UKC, Ledina, ...)	MOM	SKP, SUP		
		JPP-25	Izvedba mobilnostnega vozlišča »železniški trikotnik« kot centralne prestopne točke za integracijo mestnega, regionalnega in železniškega prometa (vključno z dostopnimi potmi).		1.000.000,00 €	3.000.000,00 €	3.000.000,00 €							ureditev mobilnostnega vozlišča	MOM	SKP, SUP, zunanji		

Leto 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033
SKUPAJ 6.150.046,21 € 7.820.812,96 € 8.983.000,00 € 9.133.000,00 € 5.983.000,00 € 6.133.000,00 € 5.983.000,00 € 5.983.000,00 €

PREPIS MAGNETOGRAMA

razprave točke 7 iz 32. redne seje, ki je bila 19.2.2025

[GMS-813](#) Občinska celostna prometna strategija MOM

in [H GMS-813](#) Akcijski načrt OCPS MOM –

prvo branje

Župan: Hvala lepa. Razprava je odprta. Gospod Jurišič.

Igor Jurišič: ja, najlepša hvala.

Župan: dajte se prosim zdaj v imenu svetniških skupin najprej vsi prijavite, vsi ostali zdaj ne. Pa potem v svojem imenu. Se pravi, gospod Jurišič.

Igor Jurišič: ja, najlepša hvala za besedo. Najprej bi se rad izjemno zahvalil pripravljavcem, ki dejansko želijo zapeljati to mesto v neko okoljsko in prometno čistejše, preglednejše in bolj prijazno mesto. V sami strategiji pa ene zadeve nisem zasledil. Namreč, mi smo se dve točki nazaj seznanili z umestitvijo sežigalnice, kar pomeni, da bo v mesto vsaki dan prihajala enormna količina tovornjakov, pa me zanima, ali ta prometna strategija naslavlja to povečano prometno obremenitev. Če jo naslavlja, pa sem jaz zgrešil, mi prosim samo povejte, kje jo naslavlja. Če pa ne naslavlja, pa bi prosil, da se do naslednjega branja ta povečan tovorni promet, ki dejansko povzroča bistveno več onesnaženja tudi primerno vnese v strategijo. Hvala.

Predpostavljena maksimalna kapaciteta sežiga je predvidoma 50.000 ton odpadkov na leto. Tovornjaki za daljinski prevoz odpadkov imajo nosilnost 20+ ton. Na letnem nivoju to pomeni povprečno 7 tovornjakov (14 voženj) na dan, v primeru, da se nič odpadkov ne prepelje po železnici. Od tega je potrebno odšteti še poti prevoza lokalnih (mariborskih) odpadkov – le-ti se morajo do lokacije sortiranja/zbiranja prepeljati tudi danes in na njihovo število sežigalnica ne bo imela vpliva. Ob predpostavki, da 50 % sežiga predstavljajo lokalni (mariborski) odpadki, je za daljinski prevoz iz ostalih območij torej potrebnih 7 voženj na dan s tovornimi vozili z nosilnostjo 20+ ton. Ena od možnih dovoznih poti do sežigalnice (za izračun izbrana zaradi pokritosti s števcem prometa DRSI) poteka po AC odseku iz smeri Rogoze proti Ptujski cesti ter nato po Ptujski cesti od AC do Cone TAM.

Ob upoštevanju števnih podatkov iz leta 2024 bi 7 dodatnih voženj prometne obremenitve na AC odseku (PLDP) spremenilo iz 54.455 na 54.462 (za 0,01 %) oz. število primerljivih tovornih vozil (tov. s prik. in vlačilci) iz 6.805 na 6.812 (za 0,1 %).

Ob upoštevanju števnih podatkov iz leta 2024 bi 7 dodatnih voženj prometne obremenitve (PLDP) na Ptujski cesti (na odseku od AC do Cone TAM) spremenilo iz 21.146 na 21.153

(za 0,03 %) oz. število primerljivih tovornih vozil (tov. s prik. in vlačilci) iz 6.805 na 6.812 (za 1,4 %).

Ob upoštevanju izračunanih potencialnih dodatnih prometnih obremenitev ter časovnih okvirjev morebitnega začetka sežiganja odpadkov (v maksimalni kapaciteti) sam vpliv sežigalnice ni bil podrobneje obravnavan v OCPS.

Podrobneje bo prometni vpliv sežigalnice pojasnjen v prometni študiji, ki je sestavni del postopka umeščanja tovrstnega objekta v prostor.

Za izračun uporabljeni števnii podatki DRSI (2024):

Štev. odseka	Prometni odsek	Števno mesto	Ime števnege mesta	Vsa vozila (PLDP)	Motorji	Osebnna vozila	Avtobusi	Lah. tov. - 3,5t	Sr. tov. - 3,5-7t	Tež. tov. nad 7t	Tov. s prik.	Vlačilci
0246	MB (TRŽASKA) - MIKLAVZ	19	MB Ptujška	21,146	111	18,329	202	1,643	222	128	85	426
0066	MB (PTUJSKA C.) - ROGOZA	840	Ptujška AC	51,455	139	37,283	284	5,993	651	300	982	5,823

Župan: tu bi jaz odgovoril, da imamo, bomo naredili analizo vseh tovornih ter vozil, ki se peljejo v Maribor skozi njega. Pa to uparili s temi nekaj kamioni, poleg tega pa na področju sežigalnice tudi železniški tir, ki bo prav gotovo pripeljal tudi po bolj trajnostni obliki, če bomo kdaj do tja prišli. Odpadke. Tako da ne bo obremenjevanja prekomernega cest.

Igor Jurišič: bi pa prosil, seveda, da mi pokažejo strokovnjaki, kje je to v strategiji, in če ni, bi bilo so. Hvala.

Župan: bomo. Gospa Gojkovič.

Tjaša Gojkovič: torej danes se odločamo o celostni prometni strategiji Mestne občine Maribor. Ne gre zgolj za še en strateški dokument, pač pa za dokument, ki bo v prihodnjih letih usmerjal razvoj mobilnosti v mestu. In s tem tudi neposredno vplival na kakovost bivanja, varnost, zdravje in razvoj Maribora. Pozdravljamo dejstvo, da mesto dobiva posodobljen okvir prometne politike in prav tako cenimo, da strategija jasno naslavlja trajnostno mobilnost, zmanjševanje emisij in varnost najranljivejših udeležencev v prometu. Proces priprave so bile vključene različne deležnike, strokovna javnost in predstavniki uporabnikov. Po danes so bile številne pripombe in predlogi, ki izhajajo iz neposrednih izkušenj na terenu. Ti prispevki so ključni, saj strategijo približujejo realnosti in jo naredijo bolj operativno, izvedljivo ter notranje usklajeno. Kljub temu pa bi izpostavili tri ključne poudarke. Prvič: celostno prometno načrtovanje mora postati dejanski upravljavski mehanizem mesta. Brez jasnih kazalnikov, rednega spremljanja napredka in usklajenega izvajanja ukrepov tudi najboljši dokument postane zgolj dobra namera. Drugič: hoja in kolesarjenje morata postati varna, privlačna in realna izbira za vsakodnevne poti. To pomeni sistemsko urejanje križišč, zagotavljanje prednosti na glavnih smereh, odpravo nevarnih točk in dosledno umirjanje prometa tam, kjer je to

potrebno. In tretjič: javni potniški promet mora postati zanesljiva hrbtenica mobilnosti mesta. Ne zgolj kot storitev, temveč kot sistem, ki dejansko omogoča alternativo avtomobilu. V tem okviru moramo izpostaviti tudi pomembno vlogo Centra mobilnosti Maribor na Partizanski cesti. V zadnjem desetletju je postal praktična točka podpore trajnostni mobilnosti, prostor informiranja, svetovanja, osnovnih opravil, skupnostnih delavnic in neposrednega stika z uporabniki. Takšni centri niso strošek, temveč multiplikator učinka prometnih politik. Brez neposrednega dela z uporabniki tudi najboljši strateški dokumenti ostanejo le na papirju. Celotna prometna strategija je priložnost, da Maribor naredi jasen premik, in sicer od parcialnih odločitev k sistemskemu upravljanju mobilnosti, od kratkoročnih ukrepov k dolgoročni viziji in od improvizacije k doslednosti. Naše svetniške skupine po dokumentu podprla ob jasnem pričakovanju, da bo njegovo izvajanje strokovno, transparentno in vključujoče. Ne gre namreč zgolj za dokument, pač pa za smer razvoja mesta, v katerem živimo vsi. Hvala.

Celostni prometni načrt (CPN) izhaja iz izhodišča, da mora celostno prometno načrtovanje predstavljati dejanski upravljavski mehanizem razvoja mobilnosti v mestu. V ta namen so za posamezne stebre CPN določeni jasni in merljivi kazalniki, ki omogočajo redno in periodično spremljanje napredka ter usklajeno izvajanje ukrepov.

Predlagani ukrepi ustvarjajo in podpirajo pogoje, v katerih sta hoja in kolesarjenje varna, privlačna in realna izbira za opravljanje vsakodnevnih poti v mestu. To vključuje sistemsko urejanje križišč, zagotavljanje prednosti za aktivne oblike mobilnosti na glavnih smereh, odpravljanje nevarnih prometnih točk ter dosledno umirjanje prometa tam, kjer je to potrebno (akcijski načrt – stebri CPN, hoja, kolesarjenje).

Predlagani ukrepi v stebru javnega potniškega prometa ustvarjajo pogoje za postopno vzpostavitev javnega potniškega prometa kot hrbtenice mobilnosti v mestu.

Župan: Hvala. Gospod Luketič.

Zdravko Luketič: Ja, hvala za besedo. Najprej bi pozdravil javne razprave, ki so bile dve. Na prvo so sicer odzvalo malo število svetnikov, pa ostalih, ampak mislim, da je razjasnil mnogo stvari. Dodal bi pa glede okoliščin v strategiji, politični vidik, da glede na to, da z radarji poberejo okrog 400.000 evrov, da so parkirnine neki dohodek, bi vsi meščani, ki imajo stalno prebivališče v Mariboru v neki točki čez 5, 10 ali pa v nekem času lahko imeli brezplačni avtobusni prevoz iz tega naslova finančnih virov. Kajti potem, kaj če se bo zgodilo, da vlada ukine brezplačni prevoz za upokojujence, bodo nekateri začeli v mesto vseeno se prevažati z avtomobili. Tako da neke takšne strategije pogrešam, da bi to predvideli, tudi mogoče se bodo decentralizirali viri, kar so zdaj nekateri obljubljeni na nivoju države, da bo občina dobila sredstva, za katere se prizadevate, da bi jih morala dobiti in bo lahko takšne stvari tudi financirala. Glede konkretnih primerov pa glede prometne strategije za območje umirjanja prometa, konkretno širite tudi na Tržaško, Ptujsko in na Koroški most. To so mestne vpadnice, glede na to, da tam ni šol, sem prejel pobude s strani občanov, da ni smiselno zmanjševati hitrost prometa, saj so ceste

urejene, kolesarske steze so ločene, ni smiselno, da se na teh cestah, seveda je omejitev, ampak do neke mere. Kajti drugače ne bo to doseglo namena. Potem je tudi problem, kako bomo rešili, ne glede nato, kaj ste zdaj tu napisali. Jaz vozim vnuke iz Tabor 1 do glasbene šole, tri četrt ure od treh. In potem, da pridem do Pobrežja še pol ure, razumete? To je tak, ko grem z vlakom v Ljubljano. Dve uri pa pol, zato ker nimamo tak kot na Nizozemskem vsako uro vlaka, ki gre direktno za Ljubljano, samo zjutraj ob 6:00 ali kdaj. Mislim, da bi vse te stvari lahko rešili glede na to, da denar pobirate iz parkirnin in omejevanja hitrosti in bo mnogo ljudi šlo z avtobusnimi prevozi, kjer mora biti frekvenca tudi primerna. Da lahko pozneje tudi ob pol enajstih, če greš v gledališče na, v opero, da si lahko ob enajstih tudi z avtobusom pelješ domov. Sicer pa, tako kot je povedala predhodnica, bom seveda to odprl. Hvala lepa za poslušanje.

Raziskave na primerih uvedbe brezplačnega javnega potniškega prometa (Hasselt, Tallin) kažejo, da ukrep sam po sebi ne povzroči bistvenega zmanjšanja uporabe avtomobila, saj so za izbiro prevoznega sredstva pomembnejši dejavniki, kot so potovalni čas, frekvenca linij, zanesljivost in dostopnost sistema.

Uvedba brezplačnega JPP lahko povzroči premik potnikov iz hoje in kolesarjenja v javni promet, kar zmanjšuje delež aktivne mobilnosti in s tem delno izniči okoljske in zdravstvene koristi trajnostnega prometa.

Izpad prihodkov iz vozovnic predstavlja pomembno proračunsko breme, ki lahko omeji sredstva za izboljšanje kakovosti sistema, kot so povečanje frekvence, razvoj mreže linij ali modernizacija voznega parka.

Prometne analize zato pogosto ugotavljajo, da je za povečanje uporabe JPP učinkovitejše vlaganje v kakovost, zanesljivost in hitrost sistema kot pa popolna odprava cen vozovnic.

Preureditve na omenjenih mestnih vpadnicah niso predvidene v kratkoročnem obdobju, temveč šele v fazi, ko bo zgrajena ključna razbremenilna prometna infrastruktura, predvsem južna mariborska obvoznica, mestni predor ter preboj Pariške komune. Šele takrat se bodo prometni tokovi v mestu ustrezno prerazporedili in zmanjšala se bo tranzitna funkcija obstoječih mestnih vpadnic.

V tem kontekstu je dolgoročni cilj postopna preobrazba posameznih mestnih vpadnic (npr. Ptujška cesta, Tržaška cesta, Proletarskih brigad) v mestne bulvarje, ki poleg prometne funkcije opravljajo tudi pomembno urbano in razvojno vlogo v mestnem prostoru. Takšne prometnice praviloma omogočajo večjo kakovost javnega prostora, boljše pogoje za javni potniški promet ter varnejše pogoje za pešce in kolesarje.

Pri določanju hitrosti na mestnih prometnicah se sodobno prometno načrtovanje opira na načela pristopa Vision Zero, ki izhaja iz prilagajanja hitrosti prometnim razmeram in stopnji interakcije med različnimi udeleženci v prometu. Evropske smernice zato praviloma predvidevajo nižjo projektno in omejitveno hitrost na urbanih bulvarjih kot na

tranzitnih mestnih cestah, saj nižje hitrosti pomembno prispevajo k zmanjšanju tveganja in posledic prometnih nesreč ter izboljšujejo kakovost bivanja ob prometnicah.

Predlagane spremembe zato ne pomenijo neposrednega in kratkoročnega zniževanja hitrosti na obstoječih mestnih vpadnicah, temveč predstavljajo dolgoročno razvojno usmeritev, ki je vezana na vzpostavitev nove prometne strukture mesta in postopno preobrazbo obstoječega cestnega omrežja v bolj uravnotežen in varen urbani prometni sistem.

Predlagani ukrepi OCPS že vključujejo izboljšanje dostopnosti in frekvence javnega potniškega prometa ter njegovo večjo konkurenčnost v primerjavi z osebnim avtomobilom. To naslavljajo predvsem ukrepi JPP-1 in JPP-2 (prednostna obravnava avtobusov in razvoj hitrih avtobusnih linij), JPP-3 in JPP-4 (nadgradnja postajališč ter informiranje potnikov) ter JPP-17 (vzpostavitev sistema P+R). Hkrati ukrepi na področju upravljanja parkiranja, zlasti MP-3, MP-11 in MP-16, postopno omejujejo parkiranje v središču mesta in usmerjajo prihodke ter prometne tokove v podporo trajnostnim oblikam mobilnosti. Kombinacija teh ukrepov ustvarja pogoje za večjo uporabo javnega potniškega prometa tudi za večerne in druge mestne aktivnosti.

Župan: Država je nekoč predpisala, da mesta, ki imajo več kot 100.000 prebivalcev, morajo imeti javni potniški promet. Takšni dve mesti sta Ljubljana in Maribor. Maribor to stane trenutno iz proračuna našega že subvencija, javnemu potniškemu prometu že 12 milijonov evrov. Lani smo dali 16 milijonov za letos smo dali 16 milijonov za avtobuse, tega sicer dobimo 80 %, od Eko sklada pa vseeno je 20 % 3,2 in lani je bil 1 milijon, torej smo dali 5 milijonov neto za avtobuse in 12 milijonov za subvencijo javnemu potniškemu prometu, pri čemer bi samo poudaril, da dobimo približno milijon in pol za vožnjo upokojencev, kar niti tega ne pokriva, pa bi naj. Tako da bi si zelo želel, da bi našli načine, da bi čim več ljudi uporabljalo javni potniški promet sedaj, ko so avtobusi res modernizirani, linije avtobusne postaje in vse ostalo. Ker ta denar ne dobimo višjo povprečnino zaradi le-tega, in ne samo to, tudi manjša je od javne povprečnine, ki je 841 evrov, mi dobimo 770 zaradi faktorja solidarnosti, ne vem s kom. Če smo že pri stroških, no, gospa Lidija Divjak Mirnik.

Lidija Divjak Mirnik: Hvala. Saj sta, hvala za besedo. Mogoče še za uvod samo: v ustavi nam pač jasno piše, kaj smo. Kakšno državo smo, kaj nudimo, katere javne storitve nudimo, tudi ne glede na to, da toliko stanejo, kot pravite vi, gospod župan. Pač stvari ne moremo samo skozi denar gledati, zato se pa razlikujemo od enih drugih držav. In hvala bogu, da se, da imamo takšno državo, kot jo imamo. In jaz to pozdravljam. Razumem, lahko vaša skrb, razumem tudi to, da pač so povprečnine takšne kot so, ampak zato smo Slovenija lepa, zelena, varna in še vse to, kar smo. In to se mi zdi čisto prav. Zdaj pa, če grem na dokument. V LPR bomo seveda podprli to gradivo. Pozdravljamo ta so se zgodile tudi te javne razprave, sama sem se ene tudi udeležila. Vendar kljub temu, ko ljudi poslušam, kaj govorijo na teh javnih razpravah, ugotoviš vedno isto: to je, da jih muči, da

avtobusne linije niso dovolj pogoste, to je, da jih muči, da predolgo časa traja, da z avtobusom pridejo iz točke A v točko B, zato seveda izberejo nek drug način prevoza. Ta je ponavadi pač avtomobil, dokler ga še lahko vozijo. Ne smemo pa pozabiti, seveda tudi ne na kolesarje, ki roko na srce nimajo najboljših pogojev po teh mariborskih razdrapanih cestah in so marsikje, sploh tisti, ki nismo tako veščki kolesarstva, ker jaz recimo se ne štejem med neke vešče kolesarje, bi te lahko strah se peljati po cestah. In zato bi bilo seveda smiselno, preden sprejmemo takšne dokumente, urediti to, kar pravzaprav govorimo vsi, da moramo urediti, ne. Urediti ceste, da bodo varne, da bodo varne za vse udeležence. Ob tem seveda ne smemo pozabiti na te fancy šmensi električne kaj že so skiroje, potem skuterje in to so pač stvari, ki jih je treba celovito obravnavati tudi v tem dokumentu. Zdaj marsikateri dokument smo že sprejeli, pa je pač samo žal ostal neka, da rečem podlaga za to, da smo se prijavljali potem na neke razpise, ki so bili da ali ne dobri. Zdaj mogoče bi res bilo smiselno prvo, prvo nalogo narediti, pa potem iti na drugo, ampak ne glede na to, javni potniški promet bo trebalo urediti. Jaz pozdravljam to, da ste se tega lotili, pozdravljam vse napore, ki jih delajo na Marpromu pa še ne vem kje, ampak danes se že mislim, da tretjič ali četrtič opozorila na to ljubo linijo ena na Teznu. Pač niso urejene v redu. Konec pika, amen, dokončna pika. In je pač treba še to očitno enkrat odpreti. In narediti boljše. Zdaj izkušnje imamo, testirali smo ta prvi plan, ugotovili, da mogoče ga je treba še kje popraviti, zato bi jaz predlagala, da se ga pač popravi, da bo optimalen, da se bodo ljudje potem rajši odločali, da se bodo res z javnim potniškim prometom vozili iz točke A na točko B. O tem s tem s temi s tem gradivom širite, kolikor jaz razumem zdaj to tudi te znamenite cone 30, ki ne vem, če so bili potrebni vse tam, da bodo Proletarskih brigad. Za moje pojme niso. Ob tem pa boste še vi naredili to, kar ste že itak naredili, tudi s tistim gradivom, s katerim smo se samo seznanili, postavili boste pač radarje. Zdaj kam jih boste postavili, boste rekli: "Ja, po tistem seznamu, ki ga je stroka naredila, malo delno je res, delno pa ni, zato ker vsaj enega ste postavili, pa ga stroka tam glih ni dala med najbolj prioritete točke." Skratka, resno, resno je potrebno razmisliti še o tem, kaj je potrebno narediti, preden bomo prišli do tega, da bomo lahko po vzoru drugih držav šli v tisti sistem ne vem 30 z javnim prevozom pa 70 z ostalimi, ne. Oziroma kontra 70 z javnim prometom pa 30 z ostalimi prevoznimi sredstvi. Mi žal nismo Dunaj, kjer imajo še kakšne druge oblike razen pri nas, ki imamo, kjer imamo samo avtobuse, skratka pozdravljamo, nimamo težav, podprli bomo, vendar vljudno prosim, da mogoče še razmislimo o tem, kaj je potrebno še prej narediti, da bo res potem vse to, kar vidimo, lahko zaživel. Hvala lepa.

V OCPS so izpostavljene prav teme, ki ste jih omenili – zlasti izboljšanje frekvence in zanesljivosti javnega potniškega prometa ter izboljšanje pogojev za kolesarje in druge udeležence v prometu.

Dokument izhaja iz ugotovitev javnih razprav, kjer so prebivalci pogosto izpostavili prav težave, ki jih omenjate: predolge potovalne čase z avtobusom, nezadostno frekvenco linij ter ponekod tudi neustrezne pogoje za kolesarjenje. Zato OCPS predvideva vrsto ukrepov za izboljšanje javnega potniškega prometa, med drugim povečanje njegove hitrosti in

zanesljivosti (prednost na križiščih, izboljšanje linijske mreže, razvoj hitrih avtobusnih koridorjev) ter postopno nadgradnjo infrastrukture za kolesarje.

Pomembno je poudariti, da OCPS ni izvedbeni projekt posameznega ukrepa, temveč strateški dokument, ki določa smer razvoja mobilnosti v mestu in okvir za postopno izvajanje ukrepov. Ravno zato vključuje tudi faznost – od izboljšanja infrastrukture in prometne varnosti do nadgradnje javnega potniškega prometa in uvajanja ukrepov za umirjanje prometa tam, kjer je to potrebno.

Kar zadeva območja umirjanja prometa in omejitve hitrosti, dokument predvideva njihovo uvajanje predvsem v stanovanjskih območjih ter na ulicah z večjo prisotnostjo pešcev in kolesarjev. Cilj teh ukrepov je predvsem izboljšanje prometne varnosti, kar je skladno z evropskimi smernicami in pristopom Vision Zero.

OCPS tako predstavlja okvir, ki omogoča, da se izboljšave javnega potniškega prometa, prometne varnosti in pogojev za kolesarje izvajajo sistematično in usklajeno, na podlagi analiz ter potreb prebivalcev mesta.

Župan: Hvala, gospod Samo Peter Medved.

Samo Peter Medved: Ja, najprej bi pohvalil pripravjalce gradiva, da sem v celostni prometni strategiji, pa tudi v akcijskem načrtu našel dve točki, katerih sem zelo vesel, in sicer vzpostavitev mestne železnice na obstoječih železniških infrastrukturi na postajališčih MOMS pogojev uporabe javnega mestnega potniškega prometa in pa povezava do letališča Edvarda Rusijana. Žal tu celo sredstva so tukaj predvidena, kar v določenem znesku, večjem. Moram pa reči, da tu seveda občina ni sama, ampak da je tu primarno pristojno Ministrstvo za infrastrukturo, in moram na tem mestu opozoriti, da železniška proga modernizacija proge Maribor-Ruše, ki bi morala biti, ki bi, ki je imela zagotovljena evropska sredstva, je izpadla iz financiranja, žal. Da so bila sredstva prerazporejena za lastno udeležbo države po neuradnih informacijah za povečane stroške plače države, in da Maribor ta sredstva izgubil. Moram tudi opozoriti, da ni da so se tudi sredstva, ki so bila zagotovljena za podvoza Ledina, tudi ni realiziralo. Moral bi biti v teku že razpis za izvedbo podvoza Ledina, pa se je ta zadeva spet pa se je ta zadeva spet prestavila. Tudi tu so lastna sredstva odšla drugam kot bi morala iti. In tudi aneks k pogodbi za preboj Pariške komune in za izvedbo železniškega trikotnika podvoza pod železniško progo tudi ta dokument še manjka. Jaz bi na tem mestu apeliral, da se seveda ta zadeva pospeši, da se ti projekti ne odlašajo, da se za Mestno občino zelo pomembni in samo pozdravljam da to v celostni prometni strategiji noter vključeno. Seveda bo morala tudi država v svoji izpolnit. Žal tega ni naredila. Hvala.

OCPS vključuje razvoj mestne železnice na obstoječi železniški infrastrukturi ter izboljšanje železniške dostopnosti, vključno z možnostjo povezave z letališčem Edvarda Rusijana. Pri tem se zavedamo, da so ključne investicije v železniško infrastrukturo primarno v pristojnosti države in Ministrstva za infrastrukturo. Namen vključitve teh

projektov v OCPS je predvsem poudariti njihov strateški pomen za razvoj mobilnosti v Mestni občini Maribor ter podpreti nadaljnje sodelovanje z državo pri njihovi realizaciji. Dokument tako predstavlja tudi podlago za usklajevanje in zagovarjanje teh projektov v prihodnjih državnih in evropskih investicijskih programih.

Župan: Plus predor. Mestni. Gospod Kangler?

Franc Kangler: Hvala lepa. Seveda, sem zelo vesel, da sem slišal gospoda Medveda, kar je povedal. Zdaj, če bi bil malo žleht, pa malo bom žleht, politično, se je pa treba malo zakuriti. Župan se hvali, kako ima dobre odnose s Svobodo, mandat je Svobodi potekel, en mesec dni še, ti projekti, ki jih je pa gospod Medved naštel, so bili s proračunom zagotovljeni. Imamo tam državnega sekretarja, če se ne motim, na infrastrukturi, gospoda Rajha, ki bi rad bil poslanec v Staršah, in tile gospodje, ki tu okrog nas kandidirajo, so to, kar je gospod Medved naštel, vrgli ven iz proračuna sredstev in oškodovali Mestno občino Maribor in oškodovali občane Maribora, in oškodovali Štajerce. Zdaj pa me naj nekdo pove, kdo je tu nor. Se tako dela? Vsi tiho so bili, tudi tam sedma sila, o tem kaj dosti ni pisala. Koga ščiti kdo? Ali bomo se enkrat Štajerci malo oglasili pa dvignili glas? Tudi v parlamentu ali samo se bodo hoteli nekateri dol slikati pa lepe pesmi peti predsedniku vlade ali pa predsednici države ali komurkoli že? To je zdaj dejanska slika ene Svobode. Ali pa koalicije, da ne bom vas užalil, ker je tudi SD. No, Srečko, ti, ki si pisal pismo proti županu, si šel njemu za podžupana, oprosti no. To je Svoboda v Mariboru. Pa imamo zlato lisico? On prigovarja meni, ne.

Župan: Ok, gremo na celostno prometno strategijo.

Franc Kangler: Veste, gospod župan, vi vodite sejo, in vaš podžupan je mene čez mizo užalil, ne.

Župan: Tega jaz videl nisem.

Franc Kangler: Vido niste, slišite pa še manj, saj to je glih problem, da sploh ne slišite, kaj šele, da bi videl dlje od centra Maribora. Hvala lepa.

Župan: V redu, hvala. Gospa Karin Jurše.

Karin Jurše: Ja, hvala za besedo. Torej, ravnokar ste povedali glede predora, ne? Zdaj, če jaz to pravilno razumem, da to je predor, kjer bomo v njega stopali, tam nekje, ko je bila gostilna Prlek, ne, pa prišli ven tu, kjer je zdaj radar. In načrtujete torej, da bomo imeli podvoznico, ne, po tej sliki tu? Kaj pa to pomeni? Na sliki na strani 22? Pardon, strani 24.

Slika na strani 24 ne prikazuje natančne lokacije portala ali priključkov predora, temveč predvsem koridor predvidene trase mestnega predora glede na prostorske in hidrološke omejitve. Predor je v študiji predviden med območjem Meljske ceste in Koroškega mosta. V študiji izvedljivosti za mestni predor Maribor so bile obravnavane različne možne variante poteka trase, pri čemer je bil prikazani koridor določen kot prostorsko in tehnično najbolj sprejemljiva rešitev glede na omejitve prostora, infrastrukture in vodovarstvenih

območij. Namen predora je predvsem razbremenitev mestnega središča tranzitnega prometa, medtem ko se bodo natančne prometne ureditve na površju ter končna umestitev portalov in priključkov določale v nadaljnjih fazah projektiranja.

Župan: Predor bi moral, nisem zdaj tega videl slike. Predor bi naj povezal Koroški most z bob stezo.

Karin Jurše: Kak je narisano na 24, pol pa naj prosim pripravljavci povedo. Tu je narisano tako, da gre pri Prleku gremo noter, na pri, pri Vrbanska ...

Župan: Dobro, bomo popravili. Predor je bil, študija izvedljivosti je bila narejena od Koroškega mostu, ki se ne torej, da bi se povezala vzhodna in zahodno južna obvoznica preko predora. Pod mestom. Z vsemi navezavami na potrebno funkcioniranje mesta. Torej, ni puškina cev, ampak je en spodnji lejer, na katerega lahko dostopaš.

Karin Jurše: Potem bi jaz prosila, če lahko do drugega branja, ne? Ker to zdaj prvo branje, če pravilno razumem, bi pripravjalca prosila, da nam ta del, kar se tiče predora, malo bolj podrobno razloži, kako je to zamišljeno iz vidika tega, vhodnih, torej tistih, ki vstopajo in tistih, ki izstopajo, in vsega prometa, ki ga zdaj v bistvu v namesto v obvoznici dajemo v podvoznico, da se lahko da si znamo predstavljati, kaj to pomeni, ne? Torej, vem, da je bilo pred leti planirano, da se bo šlo preko Koroškega mosta, pa da se bo preklapljalo skozi hrib na Kungoto. To mislim, da je na oni strani, ne? In da gre tam v bistvu neka obvoznica, logično, okoli zdaj v bistvu mi izpeljemo spod, ne? Če je ta črta tu pravilno narisana, peljemo mimo Frančiškanerjev, po Slovenski naprej, ki je zelo, zelo ozka ulica. Vemo, da je to staro mestno jedro, ki ima enormno količino nedefiniranih, bom rekla, raznih...

Mestni predor je predviden kot podzemna prometna povezava skozi mestno središče, katere osnovni namen je preusmeritev tranzitnega prometa iz površinskih mestnih ulic. S tem se promet, ki danes poteka skozi občutljiv prostor starega mestnega jedra, prestavi pod zemljo, kar omogoča bistveno razbremenitev mestnih ulic. Predor je v študiji umeščen približno med območjem Gosposvetske ceste na zahodu in območjem Partizanske in Titove ceste oz. Melske ceste na vzhodu. Vstopna in izstopna portala sta načrtovana na robovih mestnega središča, tako da promet ne poteka skozi ožje ulice starega jedra, temveč pod njim. Takšna rešitev omogoča, da se na površju postopno izboljšajo pogoji za pešce, kolesarje, javni potniški promet ter kakovost javnega prostora. Mestni predor je zato predvsem dolgoročni prometni projekt, katerega cilj je uravnotežiti prometne tokove in izboljšati kakovost bivanja v mestnem središču. Študija izvedljivosti mestnega predora Maribor predstavlja več variant.

Župan: Gospa Jurše, bomo dopolnili.

Karin Jurše: prosim.

Župan: 16 m pod zemljo, je to?

Karin Jurše: Nisem sigurna, da bo to dovolj, ne? Ker te stare hiše imajo kleti, ne?

Župan: 16 metrov?

Karin Jurše: Jaz nisem sigurna, da mi vemo, kje imamo vse te, bom rekla, vode, ki potekajo, vsaj kolikor se jaz spomnim nazaj se to ni vedelo točno, ali katastri kažejo točno prav kje, ker ko odpreš kako zadevo ponavadi kar trgamo. Zato to sprašujem, ne?

Župan: Bomo. Karin bomo, bomo to dopolnili. In to je že bilo toliko narejenega, da imamo dovolj podatkov, si pa seveda želimo, da bi recimo preko te podvoznice, kot ji vi lepo rečete, prišel vsaj do garažne hiše pod Ljudskim vrtom, ki ima to napako, da je nima, brez, da bi avti ponovno prišli med stanovalce navzgor naprimer. Gremo naprej. Še kaj je tukaj glede tega, gospa Jurše?

Karin Jurše: To bi samo prosila, da do drugega branja.

Župan: Bomo. Gospa Breda Čepe Vizjak.

Breda Čepe Vizjak: Vizjak.

Župan: Oboje, vse sem.

Breda Čepe Vizjak: Ja, hotela sem vprašati tisto zasledila noter, okrog leta '75, '75, Maribor dobil eno strategijo prometno, ki je skoraj do polovice uresničena. Dobili smo, dobili smo obvoznico, mislim, avtocesto, hitro cesto, to je vse iz tiste strategije. Dve stvari še nam manjkata: in sicer ta, se bi naj začela graditi, bo kdaj, kdaj tale vzhodna, ne, katera je, ki bo zdaj to pod Pohorjem gradili, in severna, severno, noben ne omenja, je pa zelo pomembna, ker s tem bi z vseh strani Maribor bil obkrožen in bi promet ne samo tisti tranzitni, ki zdaj se gre preko tu sem, pa dol po Ptujski, pa ne vem kam še vse gre, bi šel recimo za Avstrijo, bi se šel mimo, skozi tisti tunel, če se že govori o tunelu, ki bi prišel pri Koroški, pa tam ven pri košaškem klancu, tako kot je narisano, jaz približno govorim, so pa tiste stvari v arhivu. In to se mi zdi bolj pomembno kot tu nekih 600 m, 16 m globoki tuneli čez mesto. To je nepotreben, glavno bi se tisti močni promet se bi izgubil na zunanjih robovih in uporabljali bi ga pa tudi mi, če bi hoteli iz enega dela mesta iti na drugi del mesta. To je bilo za cestne zgradbe takrat delal nekateri zaposleni na tistem biroju, so še živi in bi verjetno še imajo kje to, pa se bi lahko ti, ki se ukvarjajo s prometnimi študijami v Mariboru malo pri njih pogledali, pa verjetno malo tudi na fakulteti, kaj tega bolj pametnega kot take kozlarije. Za mene je v takem malem mestu kozlarija, oprostite na izrazu, proč metanje denarja. Niste poslušali, gospod župan, dobro, hvala lepa.

Župan: se opravičujem, slišal nisem, ker niste govorili v mikrofoni.

Breda Čepe Vizjak: Ja, saj potem sem se.

Župan: Nisem razbral, kaj točno naj bi bila kozlarija.

Breda Čepe Vizjak: Ja, da obstaja Maribor, ima že od leta '75 eno strategijo, ki jo je naredil Biro za cestno izgradnjo Maribora, iz tiste strategije se skoraj večina dobra polovica uresničila. Dobili smo hitro cestno skozi Maribor, dobili smo avtocesto okoli en del, drugi

del bi naj zdaj se začeli gradit, da ne veš, kako bodo izpolnjevali te obljube. Nikjer se pa ne omenja severna obvoznica, ki bi naj šla na ono stran in obdala Maribor s tam skozi tunel, pa prišla ven tam pri košaškem klancu na avtocesto. No, tako je bilo takrat narisano. In to je zelo pomembno, da bi se rešili tega tovornega prometa, ki ti in tranzitnega prometa, pa še Mariborčanom oziroma okoličanom bi prav prišlo, ker bi iz točke A prej prišel na točko B, na drugem delu mesta, če bi se lahko po obroču peljal. Tak pa ga nimamo. Jankovič, vaš veliki prijatelj, tak bi že tretji obroč okrog gradil. O tem bi morali tudi razmišljati, ne pa tiste tunelčke. Nekdo obseden s tistimi tuneli, pa strokovnjaki za vodo pravijo, da je tu in je kar nekaj teh podvodnih, da se kar navežem na prejšnjo, ki je govorila, kar nekaj teh podzemnih vodotokov in bi lahko veliko škodo naredili, pa še težave bi imeli. Hvala lepa. Edino nasvet s temi, ki se s prometom ukvarjate, poiščite te materiale, pa pogledjte. Če jih poznate pa te županu jih predstavite.

Res je, da je bilo že v preteklih desetletjih predvideno postopno oblikovanje obročnega cestnega sistema okoli Maribora, katerega del so danes avtocesta, hitra cesta ter načrtovane obvoznice. Projekti, kot so severna ali dodatne obvozne povezave, sodijo predvsem v pristojnost države in državnega prometnega omrežja. OCPS se zato osredotoča predvsem na prometne rešitve znotraj mestnega prostora, kjer je ključno vprašanje razbremenitev mestnega jedra in izboljšanje pogojev za vse udeležence v prometu. V tem okviru je tudi predviden mestni predor kot ena izmed dolgoročnih možnosti za preusmeritev tranzitnega prometa pod mestnim središčem. Razvoj regionalnih obvoznic in razvoj mestnih prometnih rešitev se med seboj ne izključujeta, temveč se dopolnjujeta pri celovitem urejanju prometnih tokov v širšem območju mesta.

Župan: Bi dal tukaj gospodu Samu Petru Medvedu, ki se s tem največ ukvarjal, da razloži, da ki je bil narejen in ki nadomešča severno voznico, ki je nikjer ni. Ne, ni je.

Samo Peter Medved: Torej, torej v času mandata Soviča bilo naročeno izdelavo študije variant severne voznice, katere projektant sem bil jaz in sem izdelal dve varianti. Bila je tudi izbrana varianta, bila je tudi umeščena v prostorske akte mesta.

Breda Čepe Vizjak: To to je v času Muhič Polajnko?

Samo Peter Medved: Ne, kasneje, veliko kasneje v času gospoda Soviča. In zadeva se je pa kasneje spremenila na Vrbanskem platoju, kjer je postalo črpališčno območje širše in sega bom rekel popolnoma do pozidave in do roba Škofijske gimnazije in tam ni možno graditi več infrastrukture, tako da je trasa severne obvoznice onemogočena in tudi v novem občinskem prostorskem načrtu več tega ni. Se pravi, zaradi vodozaščitnega območja, ki se je razširila, tam gradnja več možna ni. Zato smo se potem odločili, da gremo v drugo varianto, ki je bila alternativa in to je v mestni predor. Zdaj sama celostna prometna strategija ni namenjena temu, da podrobno umešča infrastrukturo v prostor, ampak so prikazani prometni tokovi in na tem celostni prometni strategiji so predstavljeni tudi so predstavljene tudi poteki tras in kjer se promet poveča in kjer se promet zmanjša. Se pravi, mestni predor bi seveda razbremenil Maistrovo, Krekovo, Mladinsko prometa,

zato namen je edino ta trasa, ki je možna ta trenutek in je tudi izvedljiva, zato smo izdelali študijo variant je mestni predor. Zdaj, kako bo zgledal, kako dolg bo, kje bodo priključevanja, ni stvar celostne prometne strategije.

Župan: Hvala, da smo eno stvar ponovno razčistili. Gospod Jurišič.

Igor Jurišič: Ja, čisto na kratko bi jaz, dve stvari prosil. Torej, prvo, ko govorimo o tem, da se bo promet umirjal, seveda treba je paziti tudi na pretočnost mesta. Namreč, z zmanjševanjem omejitve hitrosti zmanjšamo zagotovo tudi omejitev hitrosti avtobusov, kar pomeni, da bomo upočasnili tudi javni potniški promet. Ne glede na to, da sem dobil pred nekaj sejami na moje svetniško vprašanje, za koliko se podaljša čas vožnje mestnega avtobusa, ko se omejitev hitrosti znižala s 50 na 30, odgovor, da se ne spreminja, kar sicer fiziki nekako ne razumejo tega odgovora, ampak očitno je to političen nestrokovni odgovor. Kakorkoli, zanima me, zanima me torej, ali je možnost tole strategijo pripraviti oziroma dodelati tako, da bo Maribor čim bolj pretočen, namreč pretočnost prinaša tudi manjše okoljske obremenitve, manj časa ko se vozila zadržujejo in tako naprej, pomeni manj okoljske, termične in ostale obremenitve. In mislim, da je to naš cilj tudi, da to zmanjšamo. Seveda pa tam, kjer bodo neki skupni prometni prostori, kjer se bodo otroci kradli na cesti, pa ima zagotovo varnost prednost pred pretočnostjo. Tega se tudi sam zavedam. Tako da, tako da bi prosil, naj se te zadeve naslovijo. Kot drugo, takrat ko smo zadeve nekako umikali in predstavljali, smo rekli, da bomo hkrati s prometno strategijo, da bomo tudi celostno obravnavali vse cone 30, ki so v mestu, kjer bo stroka dejansko predstavila kaj, katera cona 30 pomeni. In glede na to, da je zakonodajalec, torej državni zbor, ocenil, da je umestitev con 30, da je vprašanje, ki ni zgolj namenjeno občinski upravi, ampak o njem odloča mestni svet, to verjetno naredil z razlogom. In zato me zanima, ali bomo o prometni strategiji tudi potrjevali to, kar je bilo že dogovorjeno in obljubljeno. In nenazadnje, bi se zopet dotaknil tega, kar je bilo že večkrat povedano, namreč govorimo o javnem potniškem prometu. V mestih, torej večjih mestih, kot so Dunaj, Zagreb, če želite tudi in ostala mesta, je razmerje v času vožnje z javnim potniškim prometom in avtomobilom kvečjemu ena proti ena ali celo manj v korist javnega prometa. V Mariboru je to razmerje ena proti tri, ena proti štiri ali celo ena proti pet. Odvisno, kateri lokaciji jemljemo. Zdaj, če gremo po Googlu gledat na primer Zavod za pokojninsko zavarovanje, ki je na Teznem, da pride do tja nek upokojenec iz Rošpoha, se pogovarjamo o potovanju, ki ga na Kitajskem pridejo skoraj iz Pekinga do Šanghaja, pa je 1200 km. Torej, pogovarjamo se zdaj o tem, da avtobusni potniški promet mora biti učinkovita nadomestitev za osebni avtomobil, in če bo nekdo potreboval z avtom deset minut z avtobusom pa uro, uro in pol, nam nobena strategija ne bo pomagala in nihče ne bo potisnil avtomobilov iz centra mesta in iz Maribora. Če pa bo razmerje blizu ena proti ena ali celo v korist javnega potniškega prometa, potem pa se nihče ne bo v avto usedel, ker ne bo imelo smisla. Mislim, da je to tisti cilj, ki ga mu moramo slediti. Nenazadnje, če pogledamo izven tistih terminov, ki so najbolj pogosti avtobusi, je na primer že samo na tem prometnem delu, torej med Teznom in centrom Maribora, je razmerje med avtobusom

in peš hojo skoraj ena proti ena. Torej, da zaključim misel, prosim, da se pri naslednjem branju vzporedno pogovarjamo tudi o conah 30. Prosim, da ta strategija naslovi na konkreten način zamenjavo osebnega avtomobila z javnim potniškim prometom na način, da bo javni potniški promet se približal času ena proti ena tistemu z avtomobilom. In kot rečeno, kar se tiče same pretočnosti, naj strategija sledi temu da bo tam, kjer ni izrecno vložena varnost, da bo naj se pretočnost zagotovi tako, da bo to v korist tako času prebivalkam in prebivalcem kot tudi

Območja umirjanja prometa (cone 30) so v dokumentu predvidena predvsem v stanovanjskih območjih in območjih z večjo prisotnostjo pešcev, njihova konkretna umestitev pa bo predmet nadaljnjih strokovnih analiz in odločitev mestnega sveta. Cilj strategije je uravnotežiti pretočnost prometa, prometno varnost ter izboljšanje pogojev za javni potniški promet in druge trajnostne oblike mobilnosti.

Pomembno je poudariti, da potovalni čas avtobusov v mestih praviloma ni odvisen predvsem od najvišje dovoljene hitrosti, temveč predvsem od zastojev, semaforiziranih križišč, postankov ter organizacije prometnih pasov. Zato sodobne prometne strategije izboljšanje hitrosti javnega potniškega prometa dosegajo predvsem z ukrepi, kot so **prednost avtobusov na križiščih, ločeni pasovi za javni promet ter optimizacija linijske mreže**. Na odsekih, kjer so takšni ukrepi uvedeni, se potovalni časi javnega prometa praviloma skrajšajo, tudi če je splošna omejitev hitrosti v okolici nižja. Cilj OCPS je zato prav povečati zanesljivost in konkurenčnost javnega potniškega prometa, tako da se potovalni časi približajo potovanjem z osebnim avtomobilom.

Župan: Čas gospod Jurišič. Hvala.

Igor Jurišič: Čas je tisti, ki je potekel. Hvala, gospod župan, da ste tako skrbni in me na to opozarjate. Tega ne bom nikdar pozabil. Verjetno pa niste kaj dobro slišali, kaj sem povedal. Lahko pa ponovim.

Ljubica Jančič: gospod župan, jaz predlagam 10-minutno pavzo, da se malo prezračijo, ker očitno je vsem koncentracija padla.

Župan: Zaključimo s to točko. Razprava je itak zaključena.

Prepis pripravila 4. 3. 2026
Suzi Asfour,
Služba za delovanje mestnega sveta