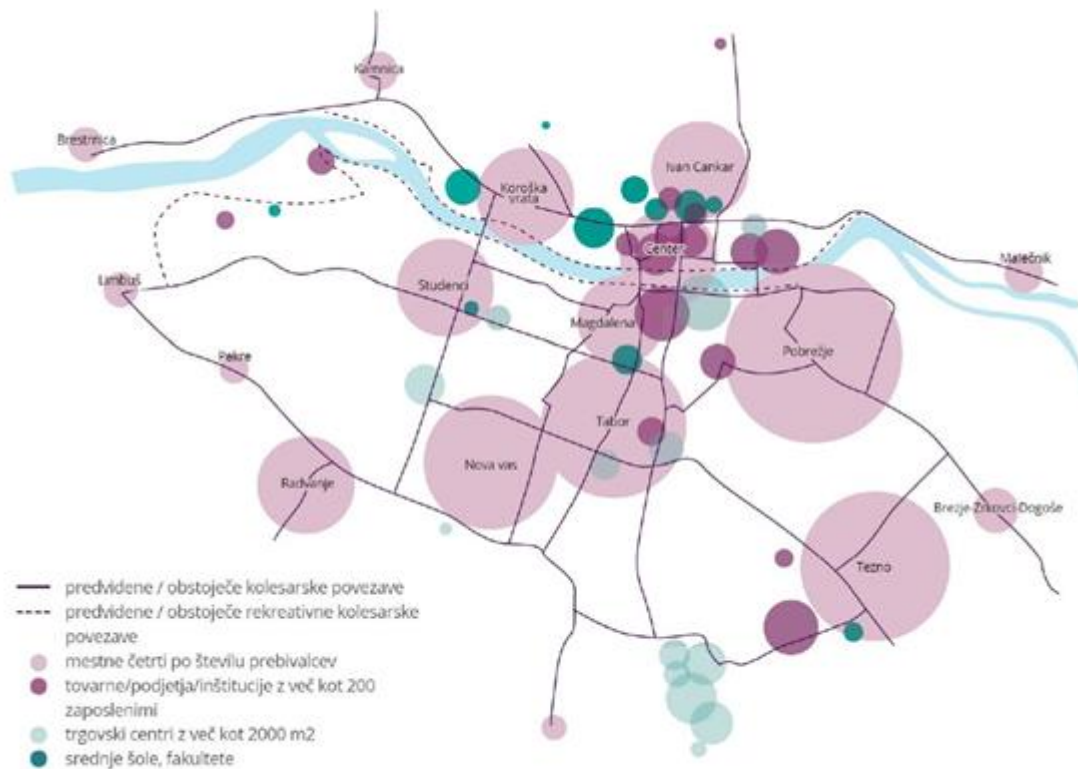


## PRILOGE

### Priloga 1: Prikaz, iz katerega so razvidne gostote poselitve (CPS 2015)



*Slika 11 Prikaz predvidenega primarnega kolesarskega omrežja med posameznimi mestnimi četrtmi v Mariboru med conami ciljno-izvornih potovanj. Vir: GURS et al. 2012-2013 v Kolesarski strategiji Mesta Maribor*

### Priloga 2:

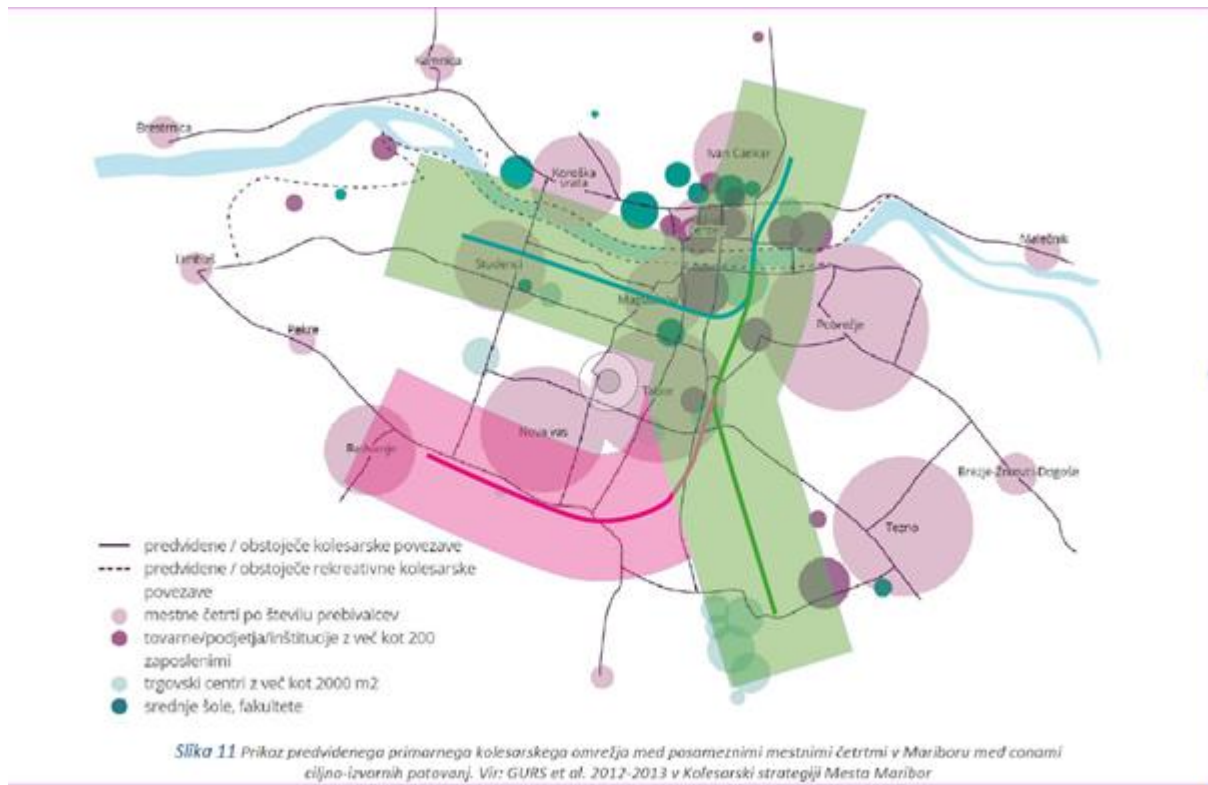
#### Predlog za vzpostavitev hitrih železniških povezav

V Mariboru je bil nekdanje zelo močno središče avtomotivne industrije (Boris Kidrič, TAM, ipd.) in v času njegovega razcveta je bila zgrajena množica železniških tirov, med katerimi so v večji rabi le tisti, ki se koristijo za potniški in tovorni promet v smeri Ljubljana–Dunaj. Proga skozi dravsko dolino do Dravograda in avstrijskega Pliberka je le deloma izkoriščena, mnogi industriji namenjeni tiri v glavnem samevajo.

Prisotnost goste mreže železniških tirov sama spodbuja razmislek o smiselnosti vzpostavitve hitre cestne železnice, ki:

1. omogoča velike hitrosti tako vožnje kot pospeševanja kompozicij pri speljevanju s postaje, kar pomeni veliko večjo hitrost v primerjavi s cestnimi avtobusi;
2. občutno zmanjšuje onesnaževanje ozračja, saj po eni strani deluje izključno na elektriko (ali drugo pogonsko gorivo prihodnosti, kot je na primer hidrogen)
3. je zaradi časovne predvidljivosti ter konkurenčne hitrosti lahko zelo privlačna za dnevne migrante, ki zdaj uporabljajo motorna vozila;
4. omogoča, da prevoz brez ovir koristijo tako kolesarji kot invalidi, starši z otroškimi vozički, starostniki ali drugi gibalno ovirani uporabniki.

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



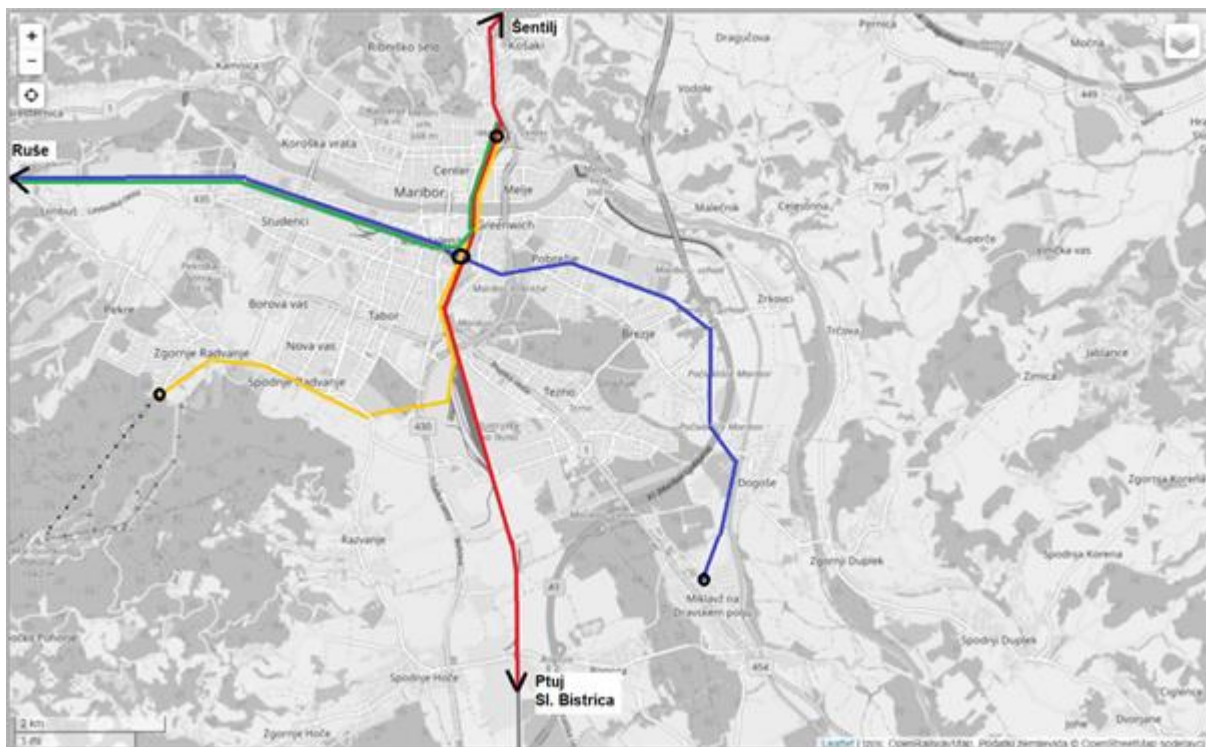
Podnebni program mreže Plan B za Slovenijo sofinancirata Eko sklad in Ministrstvo za okolje in prostor s sredstvi Sklada za podnebne spremembe. Za mnenja, predstavljena v tem dokumentu, so izključno odgovorni avtorji dokumenta in ne odražajo nujno stališč Ministrstva za okolje in prostor ali Eko sklada j.s.

Zavedamo se, da je komunikacija s Slovenskimi železnicami lahko zelo težavna, saj gre za državnega in dokaj togo usmerjenega akterja, ki ga je zato težko vključevati v pripravo strateških dokumentov. Po naših informacijah zato tudi ni bil vključen v pripravo CPS v Mariboru. Kljub temu ne vidimo razloga, da se tudi v Sloveniji, podobno kot v sosednjih državah (Italija npr. ima več železniških podsistemov v regijski lasti), ne bi omogočalo lokalnih železniških podjetij, kot bi to lahko bila v primeru Maribora hitra mestna železnica, ki bi bila v lasti mesta ter bi delovala časovno koordinirano z rednim državnim železniškim prometom, sploh glede na dejstvo, da je ta dokaj redek.

Namesto finančno in izvedbeno zahtevnega projekta tunela, s katerim bi bili samo stroški brez možnosti zaslужka, bi mesto lahko dobilo sodobno hitro železniško povezavo, ki bi zvišala kakovost bivanja občanov, izboljšala kakovost ozračja, bila bi tudi cenovno donosna ter povrh še podprta s sredstvi EU. Torej vsestranska win-win situacija!

### **Konkretiziran tehnični predlog izvedbe (avtor Matjaž Marušič)**

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



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

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

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

Ena od linij hitre mestne železnice bi na primer lahko vodila po glavni progji do železniške postaje Slovenska Bistrica, ki leži v Črešnjevcu, od tod pa po obujeni nekdanji lokalni železnici do mesta Slovenska Bistrica.

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

---

[1] Podatki so zbrani in jih lahko na željo predložimo.