

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ

Ptuj, maj 2017

Naloga	Izdelava Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj
Št. javnega naročila	NMV1653/2016 z dne 17. 3. 2016
Št. pogodbe	Št. izvajalca: 013-2016-ST-MČ Št. naročnika: 430-1/2016 z dne 25. 5. 2016 Aneks št. 1 z dne 20. 7. 2016 Aneks št. 2 z dne 9. 12. 2016 Aneks št. 3 z dne 1.3.2017
Naročnik	Mestna občina Ptuj Mestni trg 1 2250 Ptuj
Odgovorna oseba naročnika	Miran Senčar, župan Mestne občine Ptuj
Oddelek	Oddelek za gospodarske dejavnosti
Skrbnik pogodbe	Andrej Trunk, vodja oddelka
Izvajalec projekta	Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Center za tehnologijo in organizacijo prometa Smetanova ulica 17 2000 Maribor
Datum izdelave	Maj 2017
Podizvajalci	Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj Slovenski trg 6 2250 Ptuj ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o. Grajska ulica 7 2000 Maribor
Projektna skupina izvajalca	mag. Sebastian Toplak, FGPA – vodja projektne skupine dr. Marjan Lep, FGPA mag. Marko Čelan, FGPA Julija Potisk, ZRS Bistra Ptuj mag. Mateja Kukovec, ZUM dr. Andreja Kuzmanič, ZUM
Ožja projektna skupina izvajalca in naročnika	mag. Sebastian Toplak, FGPA – koordinator izvajalca dr. Marjan Lep, FGPA mag. Marko Čelan, FGPA Julija Potisk, ZRS Bistra Ptuj mag. Mateja Kukovec, ZUM



	<p>dr. Andreja Kuzmanič, ZUM Elena Zupanc, MO Ptuj – koordinatorka naročnika Martina Zamuda, MO Ptuj Simona Kašman, MO Ptuj Andrej Trunk, MO Ptuj Aleš Gregorec, MO Ptuj mag. Dejan Zorec, SOU občin Spodnjega Podravja Peter Cafuta, SOU občin Spodnjega Podravja Snežana Sešel, SOU občin Spodnjega Podravja Danilo Čeh, ZRS Bistra Ptuj</p>
--	--



KAZALO

1	UVOD	6
1.1	Ozadje in motiv	6
2	PROCES PRIPRAVE DOKUMENTA	7
2.1	Časovni horizont	7
2.2	Območje obravnave	7
3	CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA	8
4	MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE PTUJ	10
4.1	Potovalne navade	10
4.2	Prometna varnost	13
4.3	Prometni tokovi	16
5	PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE PTUJ	19
6	KLJUČNI IZZIVI, VREDNOTE IN PRILOŽNOSTI	21
6.1	Ključni izzivi	21
6.2	Ceste in cestni promet v kontekstu trajnostne mobilnosti	26
6.2.1	Cestna prometna omrežja v razvojnih dokumentih (do leta 2008)	28
6.2.2	Cestna prometna omrežja v novih okoliščinah in dokumentih (po letu 2008)	30
6.2.3	Celostna (trajnostna) mobilnost in cestna prometna omrežja	32
6.3	Vrednote in priložnosti	36
6.4	Možni finančni viri za trajnostno mobilnost	36
6.5	Možni prihranki na področju prometa	40
7	STRATEŠKI CILJI	42
8	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	45
8.1	Celostno načrtovanje mobilnosti	45
8.2	Celovita promocija hoje	50
8.3	Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja	58
8.4	Učinkovitejši javni potniški promet	66
8.5	Racionalnejši cestni promet	74
8.1	Kazalniki	82
9	VIRI IN LITERATURA	84



1 UVOD

Sodobna prometna strategija prispeva k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja okolja, ki ga obravnava. Pomeni nov pristop k načrtovanju prometa in ne zamenjuje, temveč dopolnjuje oziroma nadgrajuje obstoječe strateške dokumente občine.

Ambicija novega pristopa ni zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, temveč pomeni začetek dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

Celostna prometna strategija nam ponuja priložnost za prehod v sodobno in celovito načrtovanje prometa. S sprejetjem takšnega dokumenta in izvajanjem predvidenih aktivnosti bi Mestna občina Ptuj lahko postala vodilna slovenska turistična in kulturnozgodovinska občina s celovito in trajnostno naravnano prometno strategijo.

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj je nastajala v letih 2016–2017 in vsebuje analizo stanja, vizijo razvoja prometa, strateške cilje in stebre, ki evidentirajo ključna področja ukrepanja. Njen ključni del je podrobnejši akcijski načrt do konca leta 2021, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvedli v prvih petih letih izvajanja strategije.

1.1 Ozadje in motiv

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj je nastala na osnovi Pogodbe o izvedbi storitev: Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj med naročnikom Mestno občino Ptuj in izdelovalcem Univerzo v Mariboru, Fakulteto za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo. Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Zraven navedenega izdelovalca sta pri pripravi dokumentov sodelovala tudi Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj in ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d. o. o., iz Maribora kot pogodbeni podizvajalca.

S pripravo Celostne prometne strategije se Ministrstvo za infrastrukturo in Mestna občina Ptuj navezujeta na aktivnosti oziroma pobude Evropske komisije. Ta je leta 2006 s Tematsko strategijo o urbanem okolju postavila mejnik na poti k izboljšanju trajnostnega urbanega razvoja v Evropi s povezavo dveh sorodnih področij lokalne politike: okoljskega upravljanja in načrtovanja mestnega prometa.

Pomemben motiv za pripravo celostne prometne strategije so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj celostne prometne strategije.

2 PROCES PRIPRAVE DOKUMENTA

Pri pripravi dokumenta smo se zgledovali po smernicah Evropske unije in izkušnjah strateškega načrtovanja mestnega prometa v razvitejših evropskih državah. Pomemben vir izkušenj in metodologije so nudili tudi rezultati evropskih projektov, ki so se v preteklem obdobju izvajali v Mestni občini Ptuj, še posebej ADHOC in QUEST.

V procesu priprave dokumenta je bila vključena strokovna in zainteresirana javnost skozi različne dogodke, kot so javne razprave, delavnice, ankete in vprašalniki. V splošnem je mogoče ugotoviti, da je bil odziv prebivalcev, strokovne javnosti in ključnih deležnikov dober. Izvedene so bile štiri javne razprave, osem delavnic s predstavniki osmih četrtnih skupnosti Mestne občine Ptuj, delavnica o kolesarskem prometu, dve delavnici z ranljivejšimi skupinami (z Medobčinskim društvom invalidov Ptuj, z Društvom upokojenцев Ptuj) in delavnica s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV CP) Mestne občine Ptuj. Organizirano je bilo tudi delovno srečanje s člani Odbora za gospodarstvo, Odbora za okolje in prostor in gospodarsko infrastrukturo ter člani SPV CP Mestne občine Ptuj, kjer so bili predstavljeni posamezni ukrepi po petih strateških stebrih. Na podlagi opravljenih javnih razprav, delavnic, vprašalnikov in anket smo oblikovali temelje za skupno vizijo razvoja prometa v Mestni občini Ptuj.

V procesu priprave Celostne prometne strategije smo o rezultatih posamezne faze priprave strategije obveščali tudi mestne svetnike skozi dve informaciji na mestnem svetu z dne 21. 11. 2016 in 20. 2. 2017.

Če želimo celostni prometni strategiji zagotoviti zakonit položaj, se mora obravnavati v mestnem svetu. Z ustreznim sklepom se potrdijo predvsem strategija razvoja, osnovni cilji in akcijski načrt ukrepanja z odgovornostmi posameznih deležnikov in možnimi viri financiranja.

Ker je Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj živ dokument, ga je treba spremljati in preverjati. Omenjeno je temeljni mehanizem za zagotavljanje prilagodljivosti oziroma ohranjanja smotrnosti vpeljanih ukrepov.

2.1 Časovni horizont

Strategija v izhodiščih zastavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa do leta 2030. Njen sestavni del je podrobnejši akcijski načrt, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvajali v petletnem obdobju do konca leta 2021.

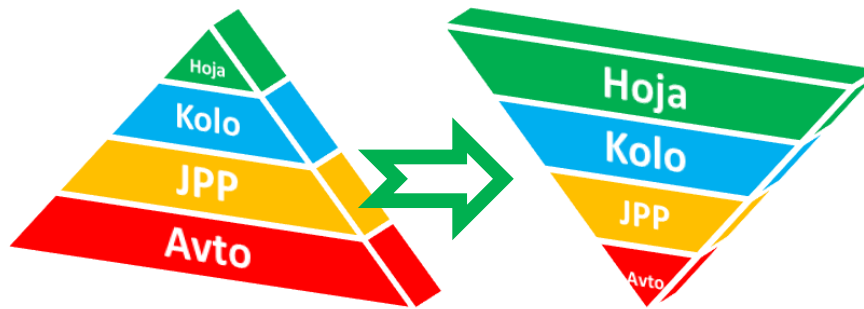
Po dveh letih je predvidena revizija in po petih prenova strategije. Aktivnost spremljanja in vrednotenja kazalcev mobilnosti, ki je del rednih poročil napredka, se bo izvajala bolj pogosto.

2.2 Območje obravnave

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Mestne občine Ptuj s poudarkom na mestu Ptuj, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemarja, vendar v ospredje postavlja strateške cilje občine, ki jim prilagaja potovalne vzorce občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev občine.

3 CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Čeprav je občina v preteklih letih uspešno izvajala številne infrastrukturne projekte in so bile zgrajene posamezne ceste ter številna krožna križišča, obstaja še precejšen potencial za izboljšanje. Najbolj kritično stanje je na področju kolesarskega prometa, še posebej glede kakovosti in obsega kolesarske infrastrukture. Tudi na področju hoje in javnega potniškega prometa so potenciali za izboljšave veliki. Predvsem bo treba po vzoru trajnostno naravnanih mest preiti na celostno načrtovanje prometa in spremeniti prioritete ter se bolj osredotočiti na okolju prijazne načine potovanja. V prihodnje bo tako treba večji poudarek posvečati hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu (slika 3.1).



Slika 3-1: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju

Sprememba hierarhije prioritet je smiselna in utemeljena iz več razlogov:

- 1) izboljšati kazalnike zdravja z dvigom deleža aktivne mobilnosti in hkrati zmanjšati negativne učinke prometa na okolje;
- 2) slediti širšemu trendu in spoznanjem na področju trajnostne mobilnosti v evropskem prostoru ter s tem izboljšati kakovost bivanja in zadrževanja v mestu in naseljih znotraj občine;
- 3) še dodatno podpreti obstoječi turistični razvoj in spodbuditi nove turistične potenciale, kot so kolesarski popotniški turizem, krepitev pozitivne javne podobe mesta ipd.;
- 4) prispevati k oživitvi starega mestnega jedra;
- 5) še dodatno izboljšati prometno varnost, tudi subjektivno.

Izkušnje mest in držav, v katerih so se uspešno spopadli s problematiko prometa, kažejo na prednosti celostnega prometnega načrtovanja. Opazne spremembe so dosegle le lokalne skupnosti, ki so si zastavile konkretne in ambiciozne, vendar uresničljive cilje. V ospredje obravnave so postavile ljudi in kakovost bivanja, promet in mobilnost pa so obravnavale kot orodje za doseganje teh ciljev.

S celostnim prometnim načrtovanjem želimo v Mestni občini Ptuj prispevati k:

- **Boljši kakovosti bivanja**

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile. To se izraža v boljši kakovosti javnih prostorov ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.

- **Spodbujanju gospodarstva**

Urejene prometne površine in varno odvijanje prometa spodbujata turizem in gospodarstvo ter krepiata konkurenčnost.

- **Positivnim učinkom na okolje in zdravje**

Izboljšanje kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa in spodbujanje aktivne mobilnosti prispevajo k pozitivnim učinkom za ljudi in okolje. Predvsem pešačenje in kolesarjenje se odražata v boljšem zdravju ljudi in prispevata k prihrankom za mobilnost.



- **Izboljšani mobilnosti in dostopnosti**

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

- **Transparentnemu odločanju**

Kompleksna razvojna vprašanja občina na dolgi rok uspešneje rešuje z vključevanjem ključnih deležnikov in širše javnosti.

- **Učinkovitejšemu dostopu do sredstev**

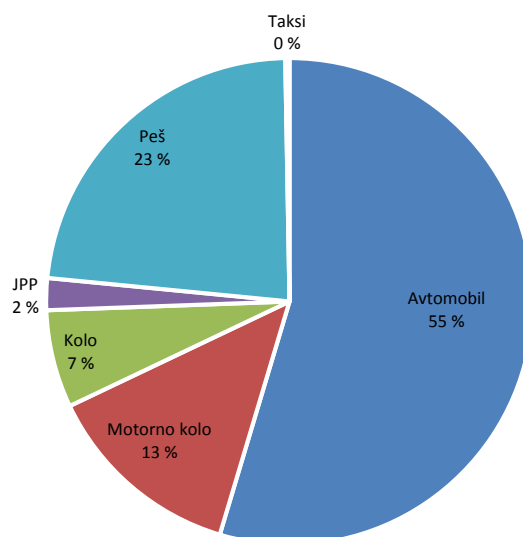
Celostno prometno načrtovanje olajša pridobivanje evropskih sredstev.



4 MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE PTUJ

4.1 Potovalne navade

Podatki o potovalnih navadah v Mestni občini Ptuj za leto 2016 so bili pridobljeni s pomočjo ankete za širšo javnost. Iz analize izpolnjenih vprašalnikov je razvidno, da se 55 % vseh dnevnih potovanj v Mestni občini Ptuj opravi z osebnim avtomobilom. Če k temu dodamo še potovanja z motornimi kolesi in skuterji, znaša obseg individualnih motoriziranih potovanj skoraj 70 %.

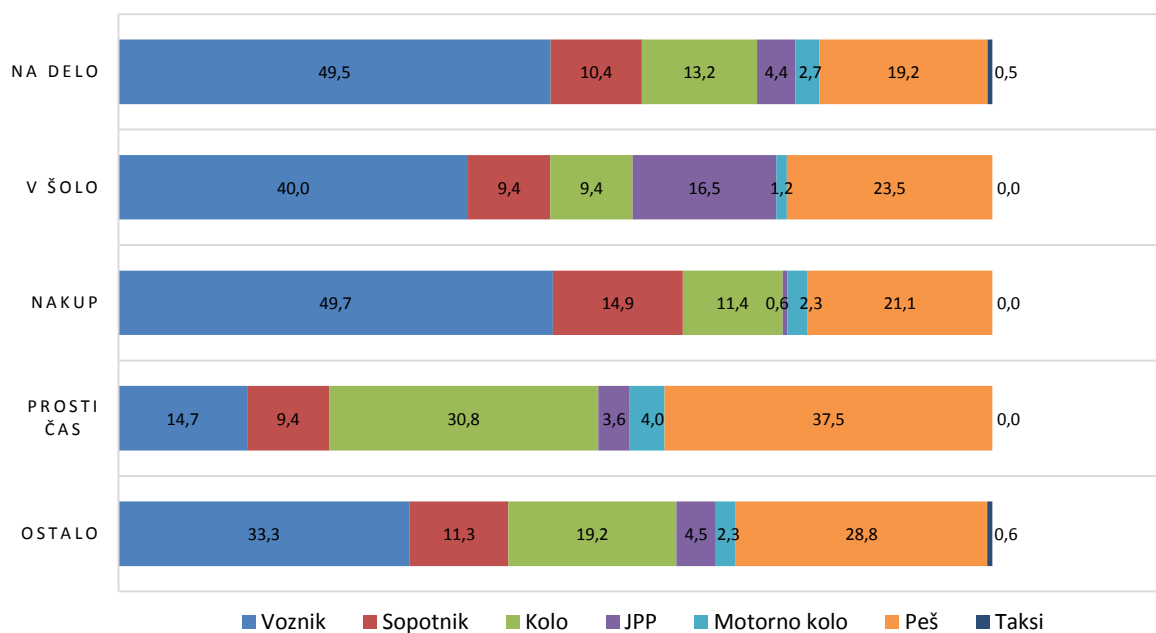


Slika 4-1: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj¹

Vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA

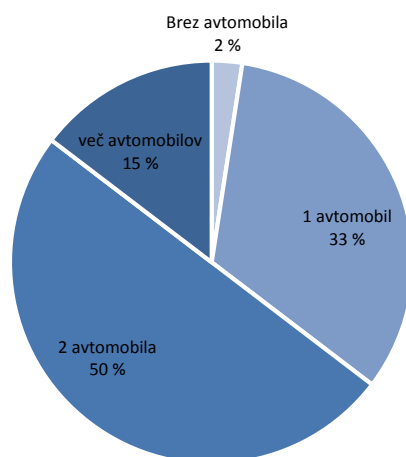
Osebni avtomobil se uporablja tudi v primerih, ko so poti kratke in bi jih bilo mogoče enostavneje opraviti peš ali s kolesom. To je še posebej izrazito vidno pri potovanjih na delo in po nakupih (slika 4.2). Prikazane potovalne navade ne koristijo zdravju, saj dodatno zmanjšujejo telesno aktivnost prebivalcev. Še posebej skrb vzbujajoči so ti trendi med mladimi, ki vse bolj trpijo zaradi premajhne telesne aktivnosti, prekomerne telesne teže in izrazite nesamostojnosti v prometu.

¹ V grafikonu niso upoštevana potovanja z namenom koriščenja prostega časa.



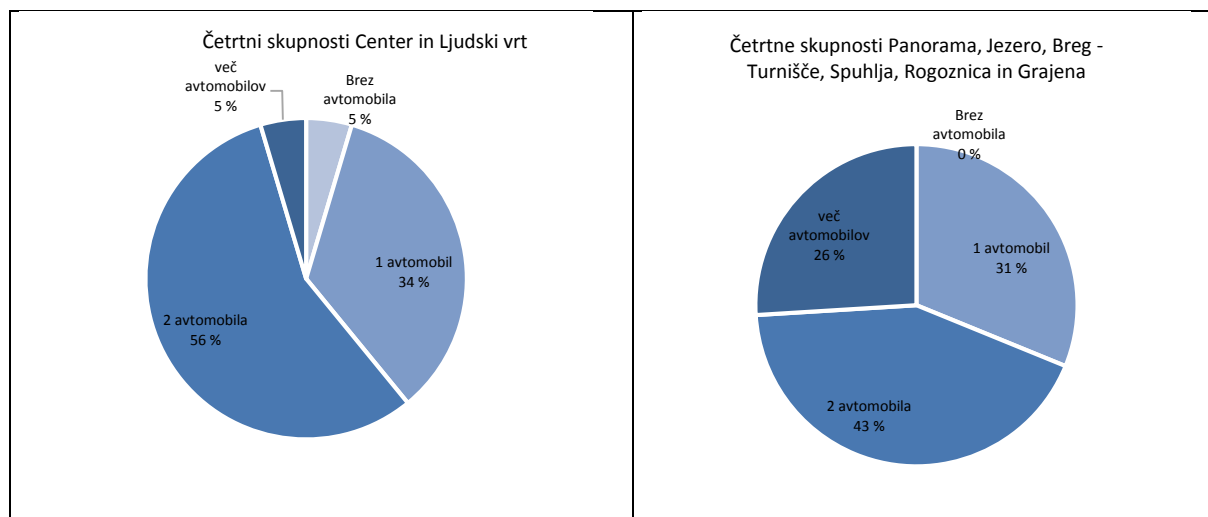
Slika 4-2: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj
Vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA

Stopnja motorizacije v Mestni občini Ptuj je s 536 avtomobili na 1.000 prebivalcev precej nad slovenskim povprečjem, ki je leta 2015 znašalo 523 avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih je razvidno, da imata skoraj dve tretjini gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov (slika 4.3).



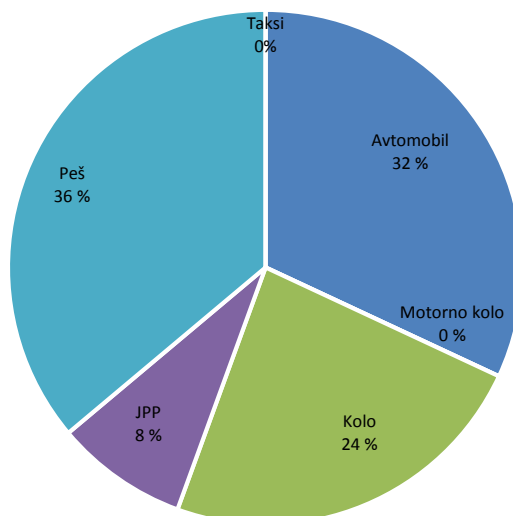
Slika 4-3: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj
Vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA

Ta odstotek je v bolj oddaljenih četrtnih skupnostih še izrazitejši in znaša dobri dve tretjini, pri čemer gospodinjstev brez osebnega avtomobila tako rekoč ni, kar kaže na veliko odvisnost okoliških prebivalcev od osebnega avtomobila.



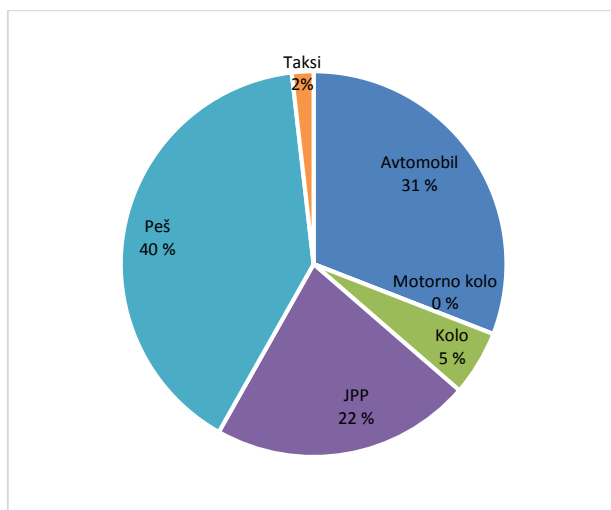
Slika 4-4: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih, ločeno po četrtnih skupnostih
Vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA

Mobilnostne navade starejših na Ptuj nakazujejo precejšnje odstopanje od večinske populacije. Delež vseh dnevnih potovanj z osebnimi avtomobili znaša le 32 %, delež kolesa in hoje pa znaša skupaj 60 %. Tudi delež javnega potniškega prometa (JPP) je z 8 % precej nad povprečjem celotne populacije, ki znaša le 2 % (slika 4.5).



Slika 4-5: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj
Vir: Anketa med člani Društva upokojencev Ptuj 2017, UM FGPA

Tudi mobilnostne navade invalidov se razlikujejo od celotne populacije. Največ dnevnih potovanj, to je 40 %, invalidi opravijo peš oziroma z invalidskim vozičkom. Z 31 % sledijo potovanja z osebnim avtomobilom, z 22 % potovanja z javnim potniškim prometom in s 5 % potovanja s kolesi (slika 4.6).

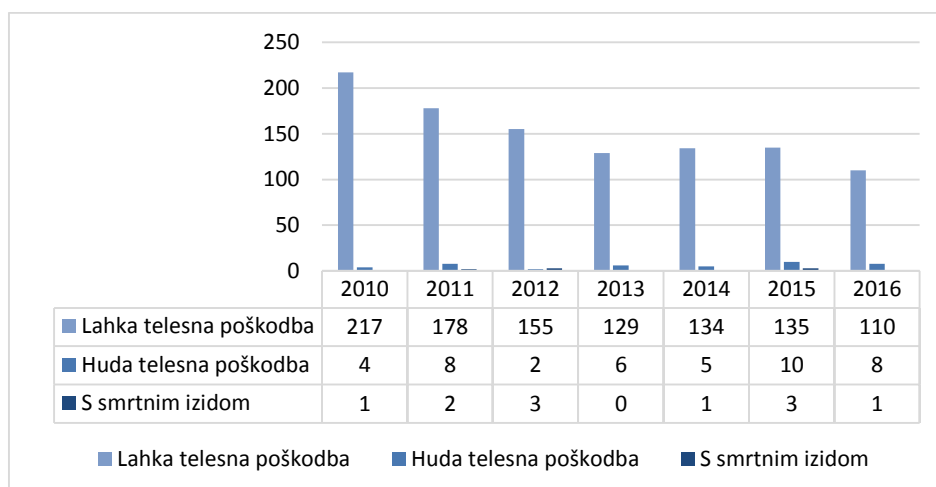


Slika 4-6: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj
Vir: Anketa med člani Medobčinskega društva invalidov Ptuj 2017, UM FGPA

Hoja je najpomembnejši način potovanja za starejše in invalide na Ptuj. Prilagajanje površin za pešce potrebam invalidov in starejših je torej ključno za njihovo enakopravno vključitev v promet in družbo. Poseben poudarek je treba posvetiti tudi kakovostni in varni kolesarski infrastrukturi, ki jo v precejšnji meri uporabljajo starejši, ter kakovostni in dostopni ponudbi javnega potniškega prometa, ki je še posebej pomembna za invalide.

4.2 Prometna varnost

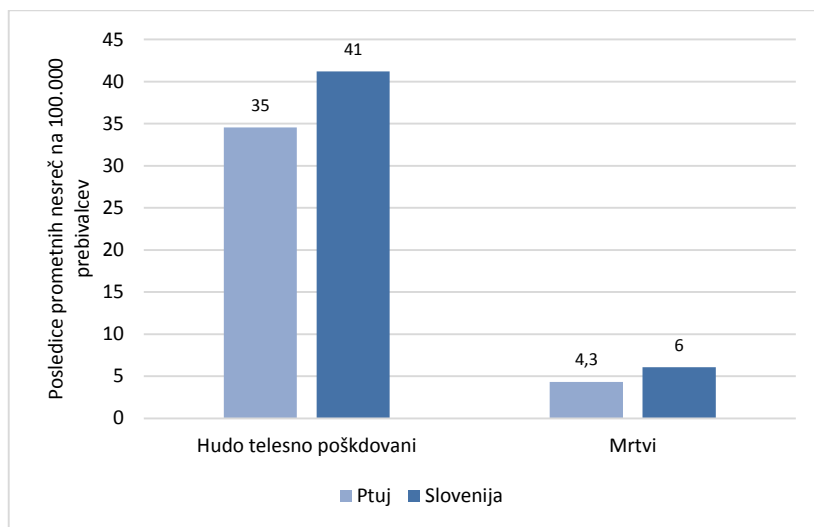
Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu. V letu 2016 je bilo na območju Mestne občine Ptuj zabeleženih 645 prometnih nesreč. Od tega se jih je večina, to je 526, končala z materialno škodo, 110 z lahкими telesnimi poškodbami, 8 s hujšimi telesnimi poškodbami in ena s smrtnim izidom. V primerjavi z letom 2015 so bile prometno varnostne razmere ugodnejše. Manj je bilo mrtvih in telesno poškodovanih, manjše je bilo tudi skupno število nesreč. Rahel trend upadanja števila prometnih nesreč in njihovih posledic je opazen tudi v daljšem časovnem obdobju, kar je spodbudno (slika 4.7).



Slika 4-7: Posledice prometnih nesreč na območju Mestne občine Ptuj v obdobju od 2010 do 2016
Vir: Ocena prometno varnostnih razmer na območju Mestne občine Ptuj za leto 2016, SPV MOP 2017

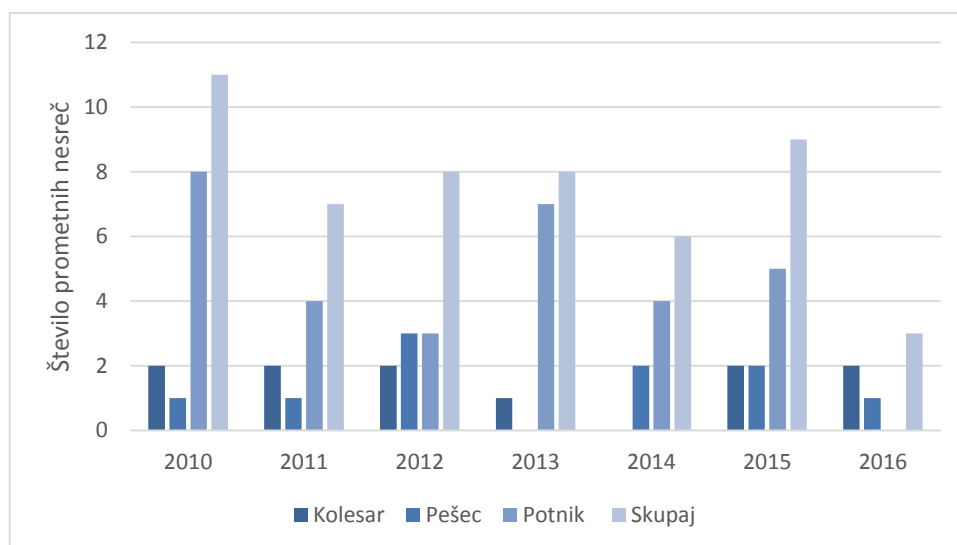
Podrobnejša analiza udeležencev kaže, da se število voznikov in sopotnikov v osebnih avtomobilih, udeleženih v prometnih nesrečah, v zadnjih letih zmanjšuje. Tudi število pešcev, udeleženih v prometnih nesrečah, se minimalno zmanjšuje, v porastu in s tem skrb vzbujajoče pa je število kolesarjev in voznikov motornih koles, udeleženih v prometnih nesrečah. Število kolesarjev, udeleženih v prometnih nesrečah, se v zadnjih letih povečuje, stanje in obseg kolesarske infrastrukture pa temu ne sledita v zadostni meri.

Če število hudo telesno poškodovanih in mrtvih v prometnih nesrečah na Ptujju preračunamo na 100.000 prebivalcev in primerjamo s celotno Slovenijo, kljub temu ugotovimo, da je bilo prometno varnostno stanje v letu 2016 na Ptujju ugodnejše kot povprečno v Sloveniji (slika 4.8).



Slika 4-8: Hudo telesno poškodovani in mrtvi na 100.000 prebivalcev na Ptujju in v Sloveniji leta 2016

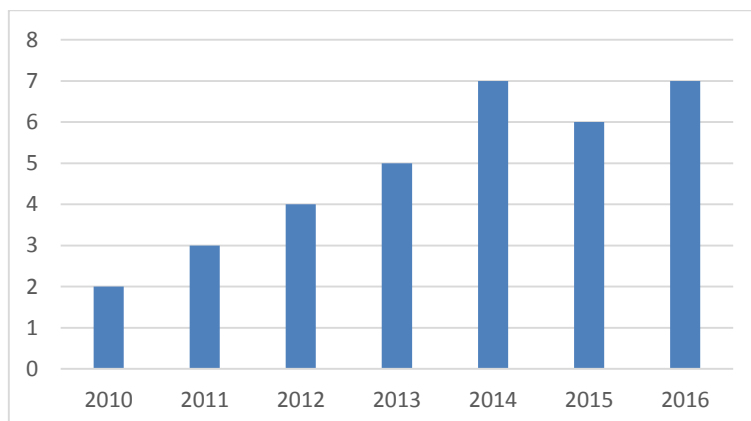
Analiza otrok do štirinajstega leta starosti, udeleženih v prometnih nesrečah, kaže, da je njihovo skupno število na območju Mestne občine Ptuj v upadu. V letu 2016 otroci kot sopotniki v osebnem avtomobilu niso bili udeleženi v prometnih nesrečah, kar je spodbudno. Manj spodbudno pa je dejstvo, da so bili otroci udeleženi v prometnih nesrečah kot kolesarji in pešci (slika 4.9).



Slika 4-9: Otroci do štirinajstega leta starosti, udeleženi v prometnih nesrečah

Vir: Ocena prometno varnostnih razmer na območju Mestne občine Ptuj za leto 2016, SPV MOP 2017

Analiza mladoletnih oseb od šestnajstega do osemnajstega leta starosti, udeleženih v prometnih nesrečah, kaže na skoraj konstantno povečevanja tega števila, ki se je iz dveh v letu 2010 povečalo na sedem v letu 2016 (slika 4.10).

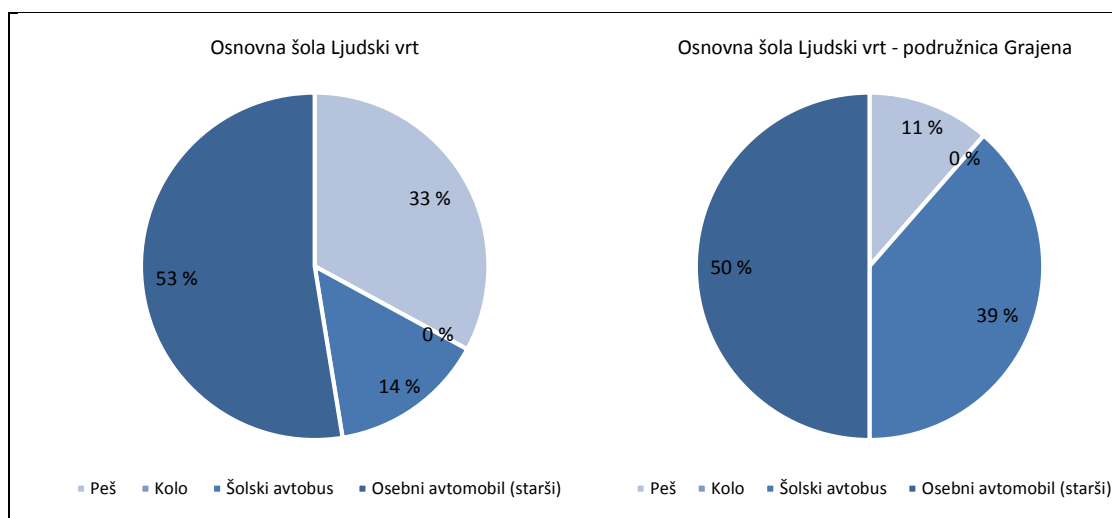


Slika 4-10: Mladoletne osebe od šestnajstega do osemnajstega leta starosti, udeležene v prometnih nesrečah

Vir: Ocena prometno varnostnih razmer na območju Mestne občine Ptuj za leto 2016, SPV MOP 2017

Ti podatki niso spodbudni in so lahko posledica širše prisotnega trenda, ki je v zadnjem obdobju zaznan v Sloveniji. Vse več mladih vstopa v promet s premalo izkušnjami kot udeleženci v prometu. Otroci z vožnjami staršev od hišnih vrat do šole in s šolskimi avtobusi vse bolj izolirano odraščajo in si ne nabirajo prepotrebnih izkušenj kot samostojni udeleženci v prometu, nato pa se, ko dopolnijo šestnajst let in več, vključijo v promet s skuterjem ali drugimi kolesi z motorjem s premalo izkušnjami.

V večini primerov statistična obdelava podatkov o prometnih nesrečah za ugotovitev dejanskega stanja prometne varnosti in izbiro predlogov ukrepanja ne zadošča. Pomembna je tudi subjektivna ali občutena varnost, iz katere je razvidno, ali se posamezni udeleženci v prometu počutijo varne v prometu. Ključni so predvsem šibkejši udeleženci, kot so pešci in kolesarji. Tega občutka varnosti na Ptujtu trenutno ni in številni zaradi tega tudi ne hodijo peš ali kolesarijo. Najizraziteje se to kaže v načinu prihoda otrok v šolo, saj kolesarjev tako rekoč ni, pa tudi delež pešcev je v primerjavi s preteklimi obdobji občutno manjši.

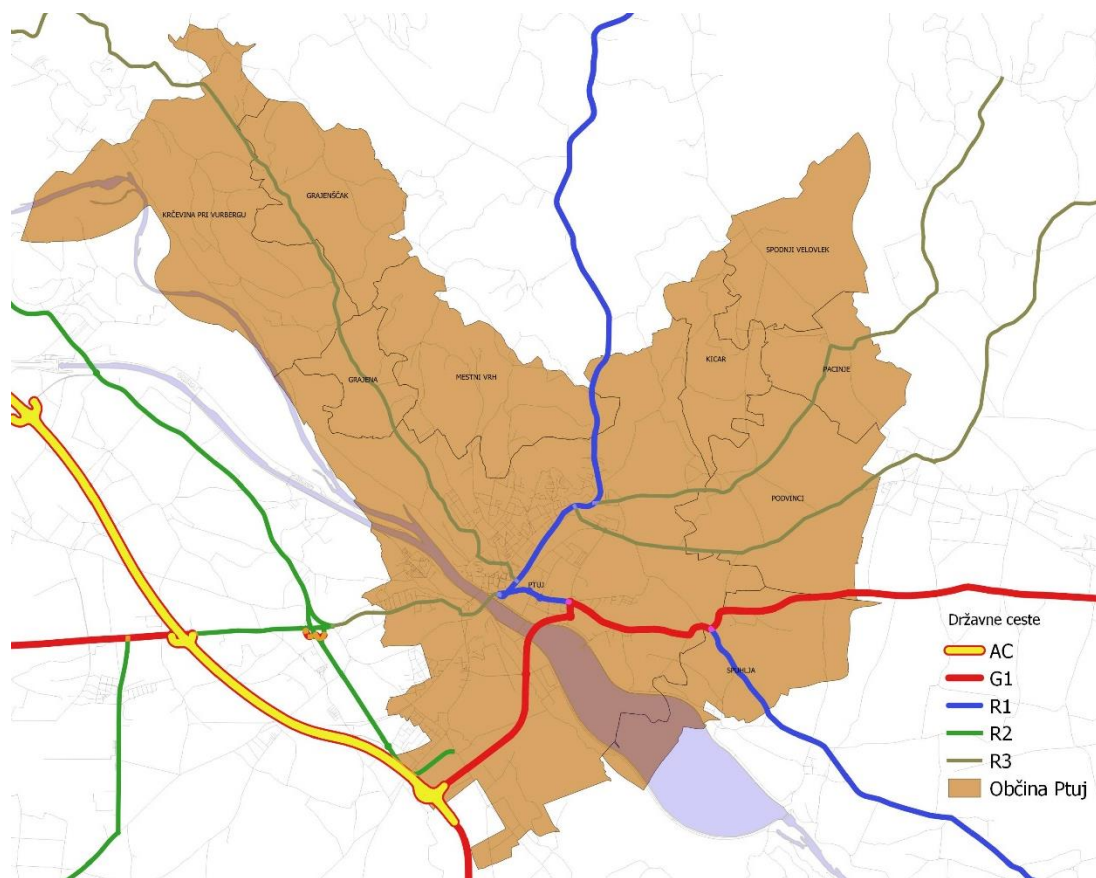


Slika 4-11: Prihodi otrok od prvega do šestega razreda v Osnovno šolo Ljudski vrt Ptuj

Vir: projekt Prometna kača, UM FGPA, 2011

4.3 Prometni tokovi

Na območju Mestne občine Ptuj je sedem državnih cest, ki so razčlenjene v več odsekov. Najvišje kategoriziran je avtocestni razcep Draženci–krak A, ki Puhov most navezuje na podravske avtoceste A4. Sledijo glavna cesta prve kategorije (G1-2) Ptuj–Spuhlja v smeri proti Ormožu in dve regionalni cesti prve kategorije: prva se v Spuhlji odcepi od glavne ceste v smeri proti Zavrču (R1-228), druga pa v treh odsekih poteka skozi Ptuj (Ormoška cesta, Osojnikova cesta, Slovenskogoriška cesta) in v nadaljevanju v smeri proti Lenartu (R1-229). Potem so še tri regionalne ceste tretje kategorije. Prva poteka iz Maribora in gre prek Vurberka do Ptuja (R3-710) ter se nato nadaljuje proti Hajdini (Mariborska cesta). Tretji odsek te ceste (0352 Hajdina–Turnišče), ki je nastal ob izgradnji avtoceste A4, se na skrajnem robu vrne v občino in poteka do Turniškega gradu. Druga je regionalna cesta (R3-712), ki poteka v smeri proti Juršincem, in tretja je regionalna cesta (R3-713), ki poteka v smeri proti Dornavi.



Slika 4-12: Državne ceste na območju Mestne občine Ptuj

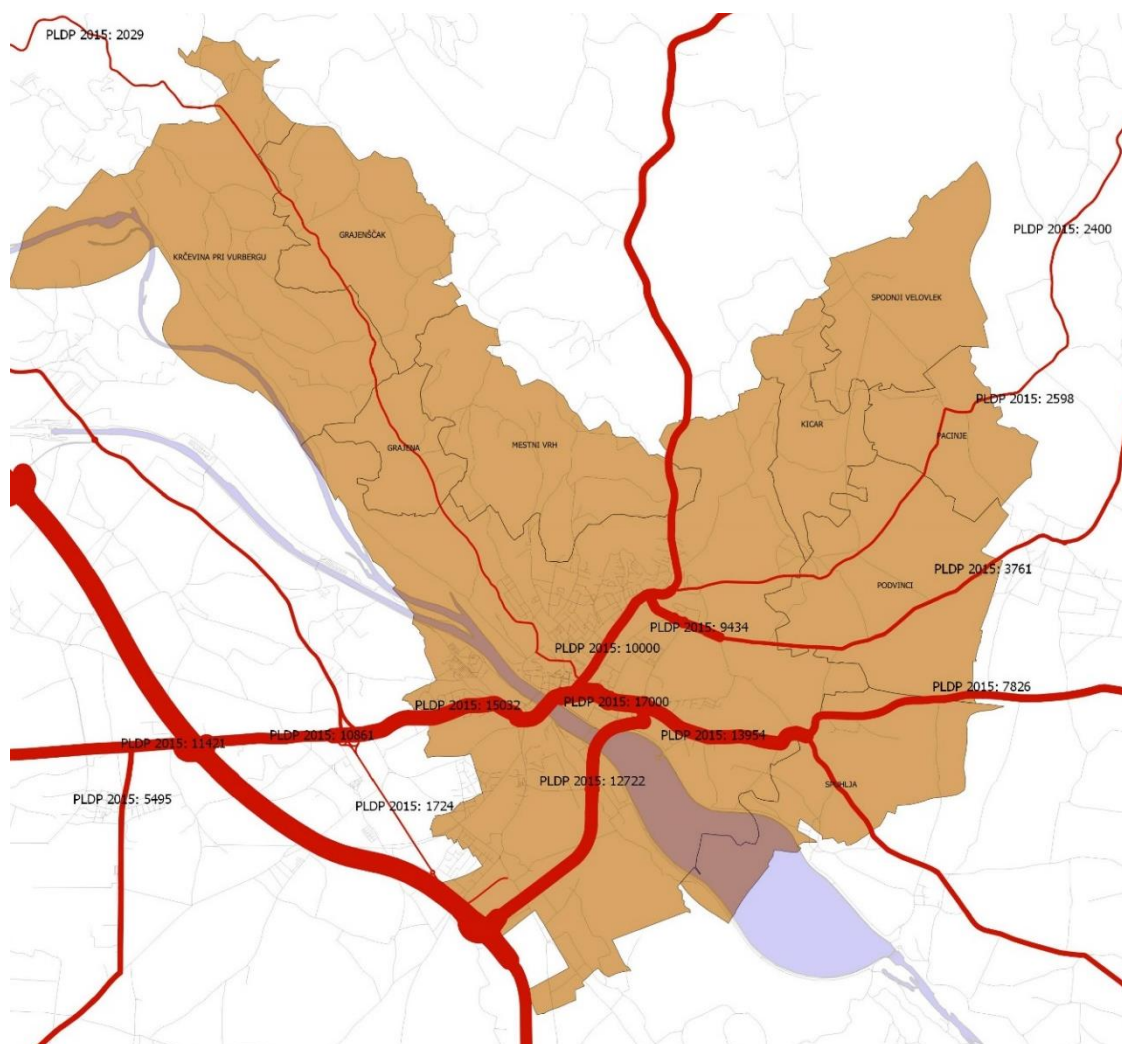
Tabela 4-1: Prometne obremenitve državnih cest v obdobju od 2010 do 2015

Odsek	2010		2011		2012		2013		2014		2015	
	PLDP	TTV	PLDP	TTV	PLDP	TTV	PLDP	TTV	PLDP	TTV	PLDP	TTV
R3-710, odsek 0352: Hajdina–Turnišče (stara glavna cesta za Maribor)	/	/	1.584	77	1.462	72	1.493	80	1.788	86	1.724	85
R3-710, odsek 1292: Ptuj–Vurberk (smer Maribor)	2.490	26	2.319	23	2.163	25	2.053	27	2.056	30	2.029	23
R3-712, odsek 1331: Žihlava–Rogoznica (smer Juršinci)	2.768	66	2.706	64	2.447	74	2.419	73	2.478	80	2.598	66
R1-229, odsek 1286: Rogoznica–Senarska (smer Lenart)	3.168	83	3.197	69	3.136	127	3.129	134	3.287	133	3.376	100
R1-228, odsek 1291: Spuhlja–Zavrč (smer Zavrč)	4.613	322	4.594	313	4.201	245	4.318	302	4.944	328	5.029	358
R3-713, odsek 4910: Ljutomer–Savci–Ptuj (smer Dornava)	7.000	152	7.000	152	10.031	106	9.577	110	9.477	156	9.434	93
AC-A4, odsek 0493: razcep Draženci (krak A–smer Puhov most)	11.854	521	12.206	392	12.363	1.269	11.935	1.330	13.004	1.466	12.722	905
R1-229, odsek 1417: Ptuj–Rogoznica (Osojnikova cesta)*	12.250	185	12.300	300	11.900	260	11.800	270	12.000	225	10.000	90
G1-2, odsek 0249: Ptuj–Spuhlja (smer Ormož)	12.990	408	13.615	283	13.056	989	13.128	1.061	13.447	1.130	13.954	707
R3-710, odsek 0247: Ptuj–Hajdina (smer Slovenska Bistrica)	15.302	211	15.166	127	14.232	172	13.793	179	14.437	170	15.032	142
R1-229, odsek 0248: Budina–Center (Ormoška cesta)*	/	/	/	/	19.000	320	18.700	330	19.000	300	17.000	300

PLDP – povprečni letni dnevni promet; TTV – težki tovorni promet, ki zajema tovorna vozila nad 7 t, tovorna vozila s prikolico in vlačilce; * privzeto števno mesto

Vir: Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

Najbolj obremenjena je regionalna cesta R1-229 na območju Ormoške ceste, kjer je ocenjen promet v letu 2015 znašal 17.000 PLDP. Sledijo regionalna cesta R3-710 na Mariborski cesti s 15.032 PLDP, glavna cesta Ptuj–Ormož v Spuhlji s 13.954 PLDP in Puhov most z 12.722 PLDP. Navedenim sledita še regionalna cesta R1-229 v smeri proti Lenartu z 10.000 PLDP in regionalna cesta R3-713 v smeri proti Dornavi z 9.434 PLDP.



Slika 4-13: Prometne obremenitve državnih cest na območju Mestne občine Ptuj v letu 2015

Ob delavnikih dnevno prihaja do zastojev predvsem v času popoldanske konične ure v dveh križiščih, in sicer v križišču Ormoške in Osojnikove ceste ter Minoritskega trga pri železniškem podvozu in v križišču Potrčeve, Dornavske in Slovenskogoriške ceste pri železniškem nadvozu. Omenjeni zastoji so kronična težava Ptuja, saj dve premostitvi železniške proge (enkrat nadvoz in podvoz) v času prometnih konic ne zadoščata in prihaja do zastojev.



Slika 4-14: Prikaz pogostih zastojev znotraj dnevnih konic v križišču Potrčeve ceste in Dornavske ceste (levo) ter na Osojnikovi cesti (desno)

5 PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE PTUJ

V preteklih desetletjih so se v slovenskih mestih in občinah pretežno ukvarjali z odpravljanjem posledic velike stopnje rasti motorizacije. Prioritete pri iskanju rešitev in ukrepov so pogosto sledile logiki obsega. Tistemu prevoznemu načinu, ki je bil najbolj zastopan, sta pripadli tudi najvišja prioriteta in pomembnost ukrepanja. V ospredju so tako bili ukrepi za zagotavljanje čim večje pretočnosti in mobilnosti motoriziranega prometa, pogosto tudi na račun drugih načinov mobilnosti. Prometnice skozi mesta in naselja so bile prepoznane kot ozka grla ter jih je bilo treba odpraviti. Tudi v mestih se je uveljavil princip načrtovanja čim bolj širokih, neposrednih in neprekinjenih povezav za motorni promet. Vse več javnega prostora, ki je bil prvotno namenjen pešcem in kolesarjem, se je namenjal avtomobilom in že uveljavljeni sistemi javnega prevoza so izgubljali na pomenu oziroma so se v celoti umaknili avtomobilom.

Kratkoročno so (bili) ti ukrepi sicer všečni, pri čezmerni uporabi pa slabšajo kakovost bivanja v mestih.

Za dvig kakovosti bivanja na Ptuj bo treba pri prometnem načrtovanju še večji poudarek posvečati ljudem in okolju prijazni mobilnosti. Slednje je še posebej pomembno, saj je Ptuj regijsko središče Spodnjega Podravja in mora razmišljati tako o potrebah občanov kot o potrebah zaposlenih in šolajočih iz okoliških krajev ter vseh obiskovalcev in turistov. Pri tem se je treba zavedati, da sta dostopnost in kakovost bivanja veliko pomembnejša od pretočnosti in hitrosti motoriziranega prometa.

Ob upoštevanju najbolj tipičnih lastnosti Mestne občine Ptuj in splošno uveljavljenih razvojnih usmeritev evropskih mest po trajnostnem razvoju je moč prihodnjo vizijo razvoja prometa Mestne občine Ptuj na kratko zapisati kot:

»PoTUIJ privlačno, aktivno in trajnostno«

Uresničevanje zastavljene vizije bo doseženo z oblikovanjem za ljudi privlačnih javnih prostorov, trgov in ulic, ki bodo spodbujali stanovalce k sprehajanju, druženju in kolesarjenju. Občina bo prav tako privlačnejša za obiskovalce in turiste, ki bodo lahko uživali v ptujskih znamenitostih.

Z vzpostavitvijo območij umirjenega prometa, novih pešpoti in kolesarskih povezav ter s postavitvijo kolesarskih stojal in kolesarnic bodo v občini ustvarjeni pogoji za varno in aktivno mobilnost, kot sta hoja in kolesarjenje. Občani bodo telesno dejavnejši in s tem bolj zdravi, hkrati pa bodo prispevali k zmanjšanju izpustov in prihranili stroške za svojo mobilnost.

Vzpostavljen bo trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini ter bo hkrati prebivalcem in obiskovalcem zagotavljal dostopnost do delovnih mest in storitev v prostoru. Odpravljal bo socialno izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

Oživiljanje starega mestnega jedra bo z uvedbo prijazne cone dajalo večji poudarek okolju prijaznim načinom potovanja. Intenzivnost in obseg cone se bosta prilagajala dinamiki izvajanja vzporednih ukrepov, pri čemer pa je širitev območja za pešce nesporen končni cilj.

Med procesom priprave dokumenta smo uporabljali tudi krajši slogan, in sicer »PoTUIJ TRAJNOSTNO«, ki je do sedaj že bil uporabljen v času izvajanja aktivnosti evropskega tedna mobilnosti. Ker sta ga tako



strokovna kot širša javnost zelo pozitivno sprejeli, predlagamo tudi njegovo nadaljnjo uporabo v promocijske in ozaveščevalne namene.

Zastavljena vizija je skladna s temeljnim razvojnim dokumentom Mestne občine Ptuj »Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015–2025«, ki trajnostno mobilnost z izboljšano dostopnostjo in prometno varnostjo poudarja kot eno izmed svojih osrednjih strateških usmeritev.



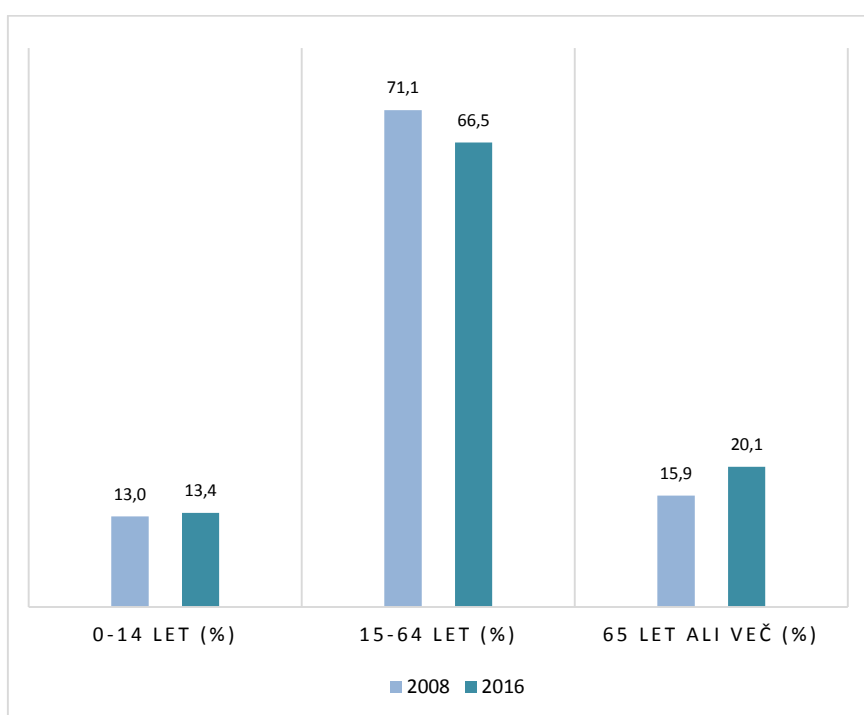
6 KLJUČNI IZZIVI, VREDNOTE IN PRILOŽNOSTI

6.1 Ključni izzivi

V analizi stanja prometa in mobilnosti je bilo ugotovljeno, da se kljub napredku v zadnjem obdobju Mestna občina Ptuj spoprijema z določenimi strateškimi izzivi, ki so neposredno ali posredno povezani s prometom. Občina prepoznava potencial celostnega prometnega načrtovanja pri spopadanju s tovrstnimi izzivi in za doseganje zelenega trajnostnega razvoja.

Demografski trendi

V Mestni občini Ptuj se je število prebivalcev med letoma 2008 in 2016 zmanjšalo za 2,6 %. Starostna sestava občine od leta 2008 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obravnavanem obdobju se je delež mlajših prebivalcev zmanjšal, delež starejših pa povečal (slika 6.1). Povprečna starost občanov je znašala 43,2 leta.



Slika 6-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Ptuj v letih 2008 in 2016

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

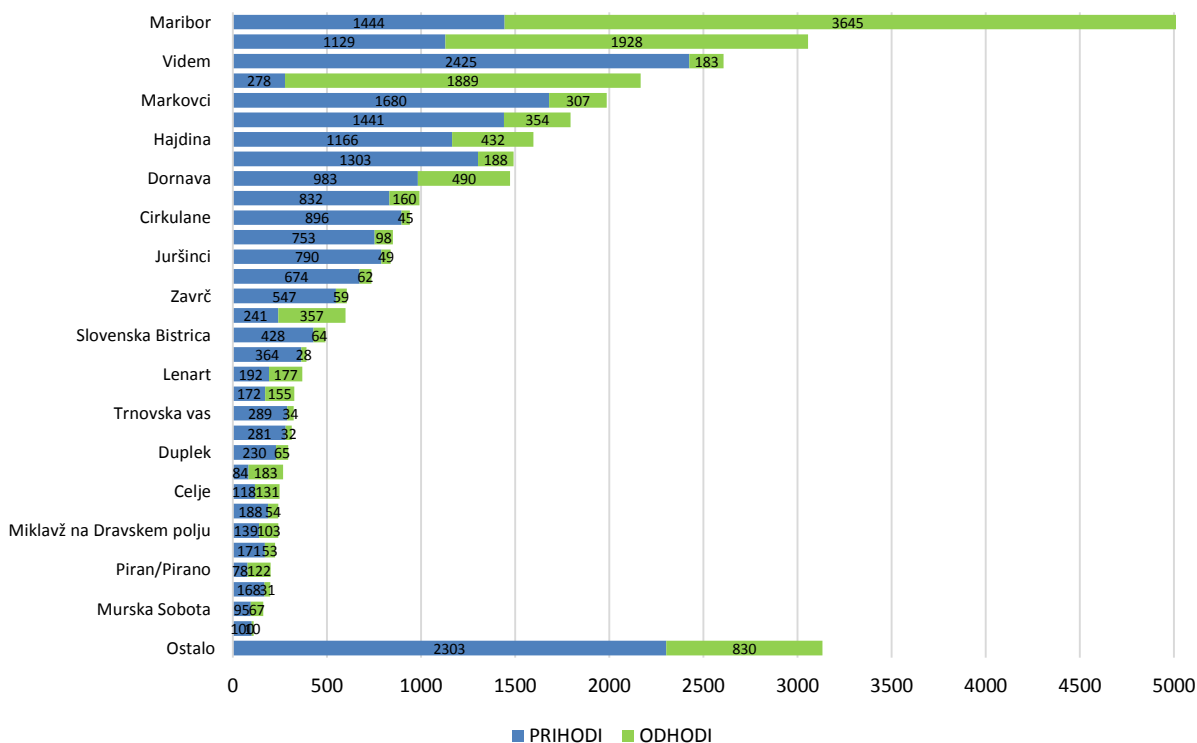
Posledice spremembe starostne sestave se bodo začele kazati v spremenjenih mobilnostnih navadah prebivalcev. Pojavile se bodo tudi večje potrebe po prilagoditvi infrastrukture in ustrezni prometni ponudbi za ostarelo prebivalstvo.

Usmeritve v prihodnje

S kombinacijo ukrepov vzpostavljanja dodatne prevozne ponudbe (npr. cenovno ugoden javni avtobusni prevoz), zagotavljanja kratkih in neposrednih poti v mestu, nadaljnega prilagajanja infrastrukture ter ustrežnejše razmestitve pomembnih funkcij v prostoru je možno izzive starajočega se prebivalstva na področju prometa in mobilnosti ublažiti.

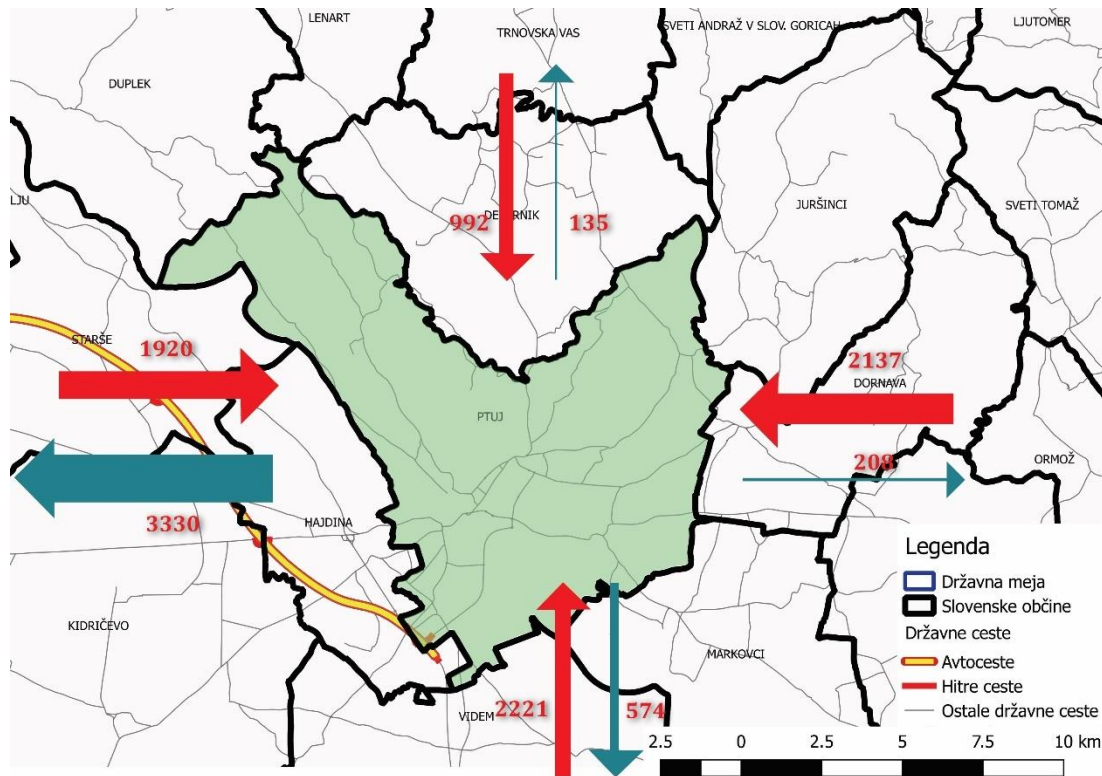
Delovne migracije

Iz drugih občin prihaja na delo v Mestno občino Ptuj dobrih 12 % več delavcev, kot jih odhaja na delo v druge občine, kar je iz gospodarskega vidika pozitivno in le potrjuje središčni položaj Ptuja v Spodnjem Podravju. To se odraža tudi v večjem številu potovanj z osebnim avtomobilom in večjih parkirnih potrebah v mestu in neposredni okolici.



Slika 6-2: Obseg dnevnik migrantov v/s Ptuja glede na druge občine v letu 2015
Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

Dnevna potovanja so tako najizrazitejša v/iz zahodne smeri, nakar sledijo še vzhodna smer ter južna in severna smer (slika 6.3).



Slika 6-3: Obseg dnevnih migrantov glede na druge občine in smer poteka prometa v letu 2015

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

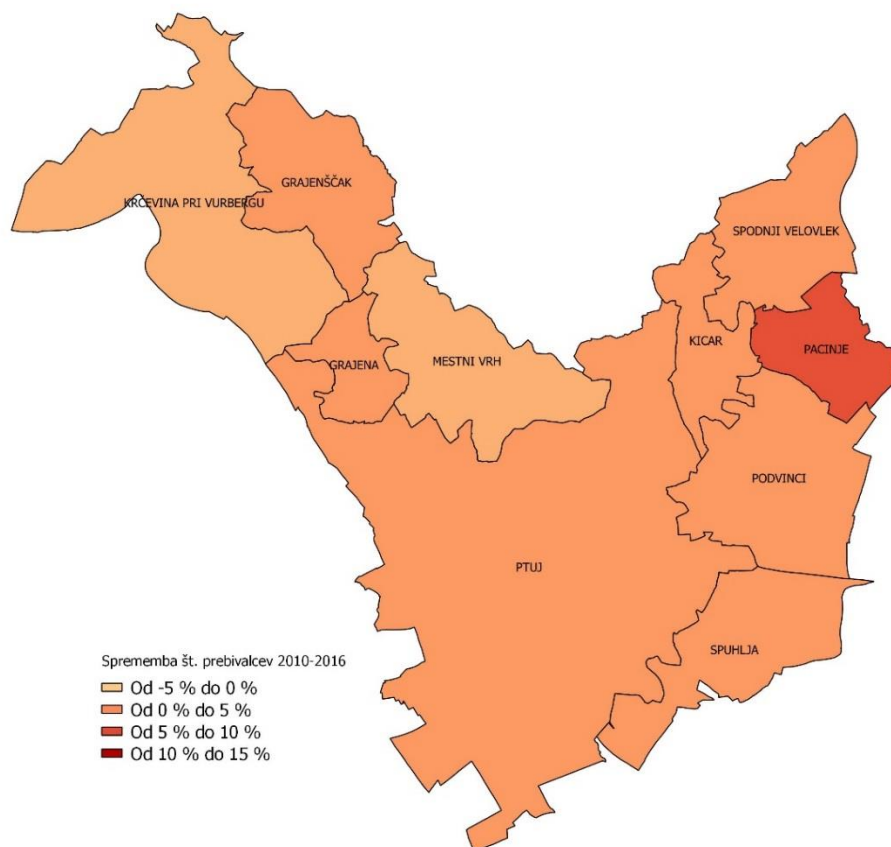
Določen potencial za zmanjšanje avtomobilskega prometa in predvsem parkirnega pritiska v središču mesta predstavlja uvedba dodatnih parkirišč P + R, konkretno »Parkiraj in se pelji« ter »Parkiraj in pojdi s kolesom«, ki so nekoliko odmaknjena od mesta ter delovnim migrantom iz okoliških občin omogočajo parkiranje vozila in nadaljevanje poti v mesto z avtobusom ali s kolesom. Vsekakor bi ta alternativa postala konkurenčna le v primeru v celoti plačljivega parkiranja v središču mesta.

Razseljevanje prebivalcev

Število prebivalcev v osrednjem naselju Ptuj se je med letoma 2008 in 2016 zmanjšalo za dobre 3 %, v naseljih Pacinje, Grajenščak in Grajena pa povečalo v povprečju za dobre 4 %, kar nakazuje prisotnost razseljevanja in negativnih ekonomskih in okoljskih posledic. Občani namreč opravljajo daljše poti, zaradi katerih z vozili povzročajo več izpustov, hkrati pa izgubljajo čas in se jim večajo stroški. Povečuje se tudi njihova odvisnost od osebnega avtomobila, ki otežuje vzpostavljanje trajnostnega prometnega sistema.

O klasični suburbanizaciji znotraj občine, kjer bi se občani odseljevali izključno iz osrednjega mestnega predela občine v zaledje, ni mogoče govoriti, saj gre v večji meri za odseljevanje v druge občine in v določenem delu za upad števila prebivalcev.

Število prebivalcev se je najbolj povečalo v naseljih Pacinje (18 prebivalcev), Grajenščak (17 prebivalcev) in Grajena (9 prebivalcev). Največji upad pa je bil v naseljih Ptuj (569 prebivalcev), Podvinci (26 prebivalcev) in Mestni Vrh (20 prebivalcev). Izraženo v odstotkih je bil največji upad prisoten v naseljih Spodnji Velovlek (dobrih 6 %), Ptuj in Podvinci (dobre 3 %) (slika 6.4).



Slika 6-4: Sprememba števila prebivalcev v Mestni občini Ptuj med letoma 2008 in 2016

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

Občina se bo v prihodnje še dodatno zavzemala za atraktivno in prebivalcem prijazno mestno okolje, ki bo prispevalo k zmanjšanju odseljevanja občanov in s tem k njihovi manjši odvisnosti od osebnega avtomobila.

Zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja

Obremenitve okolja s strani motoriziranega prometa so na posameznih območjih, vzdolž prometno najbolj obremenjenih cest (Ormoška cesta, Mariborska cesta in ob konicah Osojnikova ter Slovenskogoriška cesta) in v osrednjem delu mesta, kjer je koncentracija prometa najvišja, za ljudi in okolje moteče ter jim slabšajo kakovost bivanja.

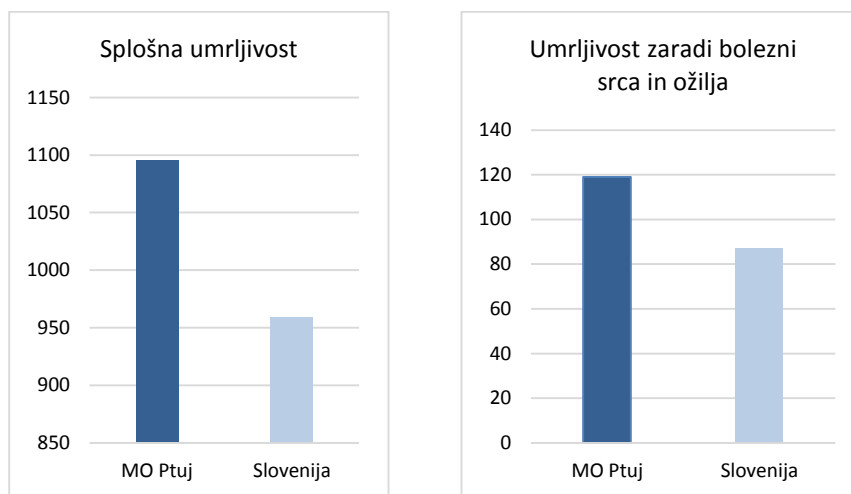
S ciljem zmanjšanja teh obremenitev bo Mestna občina Ptuj v prihodnje pristopila k omejevanju tovornega ter vsega tranzitnega in daljinskega prometa v osrednjem delu mesta z vzpostavljanjem tako imenovane prijazne cone. Proučena in spremenjena bo kategorizacije cestne mreže, uvedeni bodo dodatni ukrepi za umirjanje prometa in zgrajene bodo manjkajoče povezave znotraj mesta (železniški podvoz pri Ciril-Methodovem drevoredu, preboj in povezava Slovenskogoriške ceste s Puhovo ulico ipd.).

Kazalniki zdravja

Neaktiven življenjski slog prispeva k slabšemu zdravju občanov. V Mestni občini Ptuj izstopata predvsem dva dejavnika, ki ju želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje. Ta dejavnika sta splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja, ki sta na Ptujju nad slovenskim povprečjem.

Splošna umrljivost na Ptujju je v letih od 2011 do 2013 znašala 1.095 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 136 umrlih nad slovenskim povprečjem, ki znaša 959 umrlih. Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja

je v tem obdobju na Ptujju znašala 119 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 32 umrlih nad slovenskim povprečjem, ki znaša 87 umrlih (slika 6.5).



Slika 6-5: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011–2013

(vir: NIJZ, Zdravje občin 2016)

Aktivna mobilnost lahko prispeva k dvigu telesne dejavnosti in s tem k zmanjšanju zdravstvenih tveganj in bolezni, še posebej bolezni srca in ožilja. Predvsem otroci in zaposleni bi lahko s kolesarjenjem in hojo v šolo in službo povečali svojo telesno dejavnost, saj gre večinoma za sprejemljive razdalje.

Občina bo s proučitvijo možnosti vzpostavitve območij umirjenega prometa in novih peš povezav ter s postavitvijo kolesarskih stojal, vzpostavitvijo sistema izposoje koles in nadaljevanjem postopne vzpostavitve mreže kolesarskih povezav tudi v prihodnje izboljševala pogoje za dvig deleža aktivne mobilnosti občanov Ptujja.

Celostno prometno načrtovanje

Ključni splošni izzivi, ki izhajajo iz necelostnega prometnega načrtovanja v preteklosti so prometna varnost in kultura voznikov, prometni zastoji, javni stroški za mobilnost, dostopnost lokacij v mestu za starejše in invalide ter neatraktivnost mesta, predvsem starega mestnega jedra.

Čim prej je treba vzpostaviti celostno prometno načrtovanje ter na srednji in dolgi rok uravnotežiti ukrepe in sredstva za posamezne načine potovanja. Največja potreba po ukrepanju je izražena na področjih urejanja površin za kolesarje, urejanja javnih prostorov, prilagajanja prometnih površin gibalno in senzorno oviranim osebam ter opremljanja površin za pešce (več urbane opreme, klopi, ozelenitve itd.) in urejanja varnih šolskih poti.

Tabela 6-1: Vrstni red ukrepanj na podlagi opravljenih vrednotenij po posameznih stebrih

1.	Kolesarski promet	3,6
2.	Prometno načrtovanje	3,5
3.	Preš promet (hoja)	3,4
4.	Motoriziran promet	3,3
5.	Javni potniški promet	2,9

Javni potniški promet

V zadnjem obdobju je javni potniški promet podvržen vse večjim pritiskom zaradi finančne zahtevnosti in nerentabilnosti posameznih linij, še posebej na ruralnih območjih z razpršeno poselitvijo. V Mestni občini Ptuj uporabljajo javni prevoz osebe, ki nimajo druge možnosti, in sicer v glavnem šolajoča mladina, starejši in invalidi. Malo je delovnih migrantov, ki avtobus ali železnico uporabljajo za prevoz na delo. Javni prevoz je nekonkurenčen, zaradi slabe frekvence voženj in preredkih linij, kar je še posebej izrazito med vikendi, ko na nekaterih relacijah sploh ni povezav.

Težava slabe pokritosti javnega potniškega prometa je pretežno v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike v izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij in je na drugi strani pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv. Ko se določena linija javnega prevoza ukine, pa se le stežka ponovno vzpostavi.

Pri javnem potniškem prometu, ki je v domeni koncesionarjev (Arriva Štajerska in Slovenske železnice) in Ministrstva za infrastrukturo, ki bdi nad izvajanjem, ima občina zelo majhen vpliv na samo izvajanje. Vplivanje občine na storitev javnega potniškega prometa se pogosto lahko izrazi le z dodatnim subvencioniranjem vozovnic ali posameznih linij s ciljem ohranjanja obstoječe ponudbe. Večji vpliv ima občina pri organizaciji šolskih prevozov in mestnem avtobusnem prometu, kjer pa je vezana na lastna finančna sredstva.

Ključni izzivi na področju javnega potniškega prometa na ravni občine:

- Širitev mestnega avtobusnega prometa;
- Optimizacija šolskih prevozov in integracija z mestnim prometom;
- Temeljita prenova oziroma novogradnja osrednje avtobusne postaje vključno z dolgoročno ureditvijo njenega statusa in načina financiranja;
- Preureditev podhoda na železniški postaji tako, da bo prijaznejši za invalide in kolesarje;
- Ustreznejša informiranost in ozaveščenost uporabnikov in širše javnosti;
- Boljše izkoriščanje turističnih potencialov železniškega prometa.

Ključni izzivi na nacionalni ravni na katere mora občina pristojne stalno opozarjati:

- Fizična integracija med posameznimi sistemi JPP in navzven z individualnim prevozom;
- Tarifna integracija s pomočjo kombinirane vozovnice in integriranim izračunom cene vozovnice;
- Logična integracija tako, da uporabniki posamezne javne prevoze dojemajo, kot enoviti sistem;
- Izboljšanje ponudbe in uvajanje fleksibilnejših shem prevozov npr. prevozi na poziv.

6.2 Ceste in cestni promet v kontekstu trajnostne mobilnosti

»Če mesta oblikujemo za ljudi, bomo v mestih imeli ljudi; če jih oblikujemo za avtomobile, bomo v mestu imeli avtomobile.«

Da bi naša majhna² mesta res zaživela, morajo biti **dobro globalno dostopna**, in to **po cesti**, nato pa mora biti okoličanom in obiskovalcem omogočena neka možnost oziroma **izbira**³, da svoj osebni avtomobil **nemoteče parkirajo**⁴.

² »Majhna« so z vidika mobilnosti tista mesta, kjer je možno na robu mestnega središča (skoraj) zastoj parkirati osebni avtomobil in v razumnem času (do deset minut) pripešati do vseh ciljev. Majhna mesta so tista, ki nimajo oziroma ne zmorejo imeti mestnega javnega potniškega prometa »v vsaki smeri na deset minut«.

³ Izbira pomeni: če sem pripravljen plačati več, parkiram nekje blizu centra v plačljivi garažni hiši, sicer pa malo dalj.

⁴ Pomeni: ne na ulici in javnih površinah.



Sodobne evropske smernice o načrtih trajnostne mobilnosti za mesta nas silijo k temu, da se sploh ne bi več ukvarjali z daljinskimi cestnimi omrežji in novimi kapacitetami za cestni in mirujoči promet. Te smernice so rezultat dejstva, da so razvite zahodnoevropske države svoje cestno omrežje dogradile in ugotovile, da vsako nadaljnje širjenje kapacitet cestnega in parkirnega omrežja mestom povzroči več posredne škode kot neposredne koristi.

Čeprav smo v Sloveniji te smernice prevzeli, sploh pa, ker jih prevajamo kot »celostne prometne strategije«, ne moremo prezreti dejstva, da prenekatero slovensko mesto že desetletja izkazuje potrebo po obvoznicah in cestnih obročih, širokih vpadnicah in parkirnih površinah. Vsekakor držijo dejstva, da se nekatera mesta dušijo v tranzitnem cestnem prometu, da imajo nekatera kapacitetno izrazito ozka grla, in da so nekatera mobilnostno ranljiva.

Zaradi zgoraj navedenega imata kljub načelom trajnostnega načrtovanja cestni promet in osebni avtomobil pomembno vlogo.



Cestno omrežje in zastoji na Ptuj

V sodobnem načrtovanju mobilnosti poznamo dve opredelitvi »zastoja« na cestah:

- **fizikalni zastoj:** fizično oviranje, ko vozila morajo zavirati, se ustavljati itd. zaradi približevanja kapacitetam elementov cestnega omrežja,
- **psihološki zastoj:** ko se uporabniki čutijo ovirane – njihova pričakovanja o tem, kako bi se morali gibati, niso izpolnjena.

Teh dveh oblik cestnih zastojev v sodobnem načrtovanju prometa v mestih ne odpravljamo, če ne dosežeta »ekscenčnih« dimenzij.

V kontekstu trajnostne mobilnosti:

- ozka grla odpravljamo, kadar so mejni družbeni zunanji stroški bistveno višji, kot bi bili stroški odprave kapacitetnih ozkih grl – takšnim zastojem pravimo ekscenčni,
- ne povečujemo kapacitet cestnega omrežja, če te zgolj povečujejo udobje voznikov in bi bili prisotni zunanji stroški.

V Mestni občini Ptuj so problemi predvsem regionalni in lokalni. Med pomembnejšimi so predvsem:

- tranzit proti Ormožu,
- tranzit zahod–vzhod in sever–jug,
- (pre)dolge poti »okoli« starega mestnega jedra,
- pregrade, predvsem Drava in železnica,
- ranljivost cestnega prometa, če pride do izpada v ključnem segmentu omrežja (most, podvoz).

Na podlagi zgoraj navedenih meril, kdaj so ali bodo cestni zastoji nevzdržni, bomo tudi v dokumentu o celostni prometni strategiji, ki sicer temelji na trajnostnih oblikah mobilnosti, opredelili elemente in prioritete razvoja cestnega omrežja.

6.2.1 Cestna prometna omrežja v razvojnih dokumentih (do leta 2008)

Vizija prostorskega razvoja in prometna študija

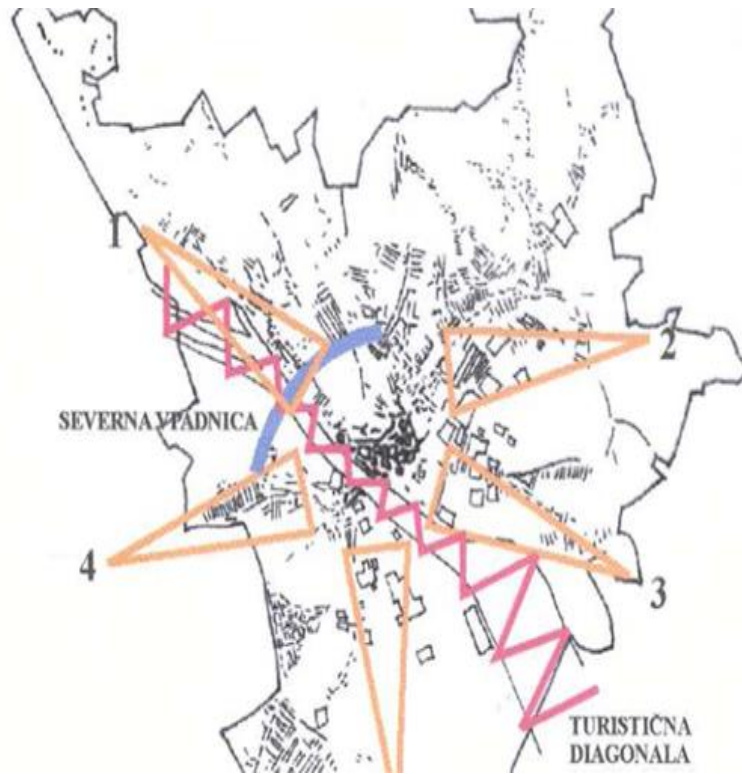
Ptuj je svoje načrte o razvoju cestnega omrežja v preteklosti naslanjal predvsem na dva dokumenta:

1. Vizija prostorskega razvoja Ptuja, ki med drugim govori o razvoju Ptuja v obliki »peterokrake zvezde«, vključno s severno obvoznico oziroma vpadnico in severno vpadnico oziroma mostom, označenim z modro (glej v nadaljevanju).

Po načrtih Mestne občine Ptuj naj bi se mesto v prihodnje razvijalo v obliki peterokrake zvezde s širitvijo krakov iz središča mestnega jedra navzven:

- SZ – turistično območje (terme, golf, Panorama, vojašnica),
- V – gospodarsko območje in razvoj sodobnega centra za ravnanje z odpadki,
- JV – turistično-rekreativno in poselitveno območje,
- Z – razvoj somestja Ptuj–Hajdina–Kidričevo,
- J – gospodarstvo, poselitev.

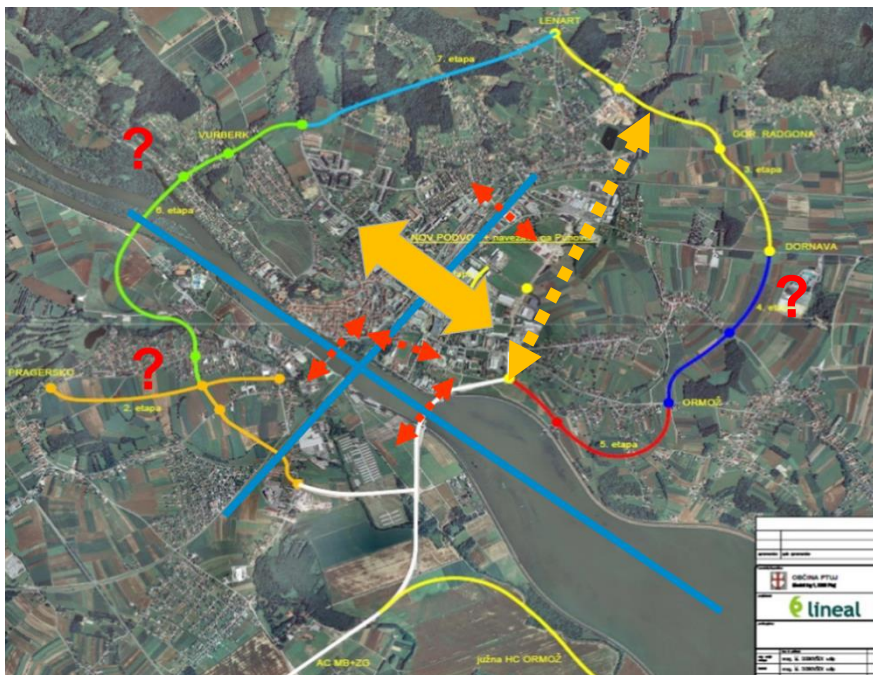
V skladu z dosedanjimi trendi sta predvidena prioritetni prostorski razvoj zahodnega in južnega kraka ter umestitev tako imenovane severne vpadnice mimo starega mestnega jedra z izgradnjo novega mostu čez reko Dravo, v neposredni bližini term in igrišča za golf.



Slika 6-6: Predlagani razvoj mesta v obliki peterokrake zvezde
Vir: Mestna občina Ptuj

- Ustaviti nadaljnje razseljevanje delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mesta na mestno obrobje ter izboljšati kakovost bivanja v mestu.
- Odstopiti od projekta »severne vpadnice«.
Ta bi se namreč zelo približal termam in igrišču za golf, s čimer bi zelo negativno vplival na turistični potencial tega območja, v smislu neokrnjene narave, miru ipd. Kot alternativa se ponuja izgradnja jugovzhodne obvoznice, ki bi povezala regionalno cesto iz smeri Lenarta oziroma Senarske s Puhovim mostom, s čimer bi nastal funkcionalen U po vzoru mesta Gradec.

Načrtovani infrastrukturni ukrepi so v pretežnem delu zajeti v Prometni študiji Ptuj iz leta 2008, ki predlaga izgradnjo cestnega obroča okrog celotnega mesta Ptuj, s čimer bi se tranzitni promet preusmeril izven ožjega dela mesta.



Slika 6-8: Diskusija o predlaganem cestnem obroču okoli mesta Ptuj
Vir: QUEST na podlagi Prometne študije Ptuj, 2013

Na podlagi analize prometnih obremenitev zadnjih nekaj let in pričakovanih gibanj v prihodnje se utemeljeno postavlja vprašanje tako o smiselnosti izgradnje severnega cestnega obroča kot o prestavitvi Mariborske ceste in tako oddaljenem poteku jugovzhodne obvoznice. Na problematiko severnega obroča smo predhodno že opozorili, saj menimo, da bi bilo bolje pospešeno izgraditi dodatni podvoz pod železniško progo in jugovzhodni del obvoznice, ki bi povezal regionalno cesto iz smeri Lenarta oziroma Senarske s Puhovim mostom, s čimer bi nastal funkcionalen U po vzoru mesta Gradec. Pri tem bi vsekakor bilo treba proučiti možnost poteka navedene povezave bliže oziroma skozi obstoječo poslovno in trgovsko cono na Ptuj.

Analiza prometnih obremenitev namreč jasno nakazuje precejšnje zmanjšanje tranzitnega tovornega prometa, ki gre predvsem na račun izgradnje prekmurskega kraka avtoceste in prepovedi vožnje tranzitnih tovornih vozil. K zmanjšanju tovornega prometa neposredno mimo starega mestnega jedra je vsekakor znatno prispeval tudi Puhov most z navezavo na avtocesto Draženci–Slivnica. Ta je v precejšnji meri vplival tudi na preusmeritev določenih prometnih tokov osebnih vozil, ki se kažejo v razbremenitvi Mariborske ceste, starega mostu čez reko Dravo in regionalne ceste R3-710 v smeri proti Mariboru. Po drugi strani pa je razvidno, da so se povečale prometne obremenitve na Ormoški cesti, ki

je vhodna točka v trgovsko in industrijsko cono mesta Ptuj, ter hkrati od Puhovega mostu v južni smeri pomembna prometna povezava v smeri proti Ormožu in Mednarodnemu mejnemu prehodu Zavrč.

6.2.3 Celostna (trajnostna) mobilnost in cestna prometna omrežja

Tradicionalni pristop – gradnja cestnih obročev okoli mest širitev vpadnic in visoko kapacitetnih kri(o)žišč – ima vrsto prednosti:

- predvsem umakne »pravi« tranzit iz mesta in tako odločilno podpira vzpostavljanje prijaznih con v samem mestu,
- je »odgovor« na želje, da bi morda mesto in regijo uspeli demografsko in gospodarsko prebuditi ter da imamo za to pripravljene (tudi cestne) kapacitete,
- je odgovor na perečo ranljivost mesta, če se zapre vitalni element cestnega omrežja (most, podvoz).

Ima pa ta pristop tudi nekaj osnovnih slabosti, ki v trenutni situaciji predstavljajo realizacijo v bolj ali manj oddaljeno prihodnost:

- poteka po, še edini preostali, rodovitni zemlji v okolici Ptuja ali pa po gradbeno zahtevnih, tudi zaščitenih območjih,
- je v svojem delu v koliziji z ambicijami o turističnem razvoju,⁶
- financiranje z državnimi viri je vprašljivo tudi iz razloga, da obremenitve, sedanje in napovedane, niso tako visoke, da bi bila realizacija prioritarna.⁷

Sklep

V prostorskih aktih naj se predvidi prostor za načrtovane cestne obroče, vključno s severnim mostom (po Prometni študiji iz leta 2008) in se smatra kot alternativna dolgoročna vizija, ki se lahko realizira ob potencialni spremembi vrednostnih sistemov v družbi ter morebitni večji rasti prebivalstva in ekonomije v ožji in širši regiji.

Vsekakor pa menimo, da je potrebno urediti problematiko umestitve hitre ceste, Slovenska Bistrica–Ormož, v prostor – najprimerneje južno od mesta.⁸

⁶ Umestitev mostu in vpadnice tik ob obstoječe terme in golf igrišče, torej osrednji turistični in nastanitveni del Ptuja ni primeren. To območje bi s tem degradirali in zavrli možnost njegovega nadaljnje razvoja. To je tudi v nasprotju z že sprejetimi strateškimi usmeritvami mesta, ki razvoj turizma opredeljujejo kot prioritarno nalogo in priložnost.

⁷ Severni ring je toliko odmaknjen od mesta, da bi bil primarno »atraktiven« samo za čisti tranzitni promet iz smeri Lenarta proti avtocesti Ptuj–Maribor ali hitri cesti proti Slovenski Bistrici in obratno.

- Tega tranzita ni toliko, da bi opravičeval takšna vlaganja, vključno s potrebnimi predori.
- Ta tranzit bi vodili po zelo dolgi poti okrog Ptuja mimo osrednjega turističnega dela.
- Le minimalno oziroma skorajda nič ne bi izboljšali notranje povezanosti mesta in s tem vsakodnevnih zastojev ob konicah.

Ring zaradi velikosti mesta in reliefa ter pričakovane prometne obremenitve ni upravičen.

⁸ Tematika sicer ni neposredna in primarna naloga izdelovalcev Celostne prometne strategije, bi pa njena realizacija bistveno olajšala izvajanje nekaterih ukrepov mobilnostno prijaznejšega mesta.

Celostna prometna strategija priporoča:

- ustvarjanje prijazne cone okrog mestnega jedra – odmik tranzita in v čim večji meri tudi daljinskega prometa),
- izboljšanje notranje povezanosti mesta/primestja.

To bi dosegli z naslednjimi predlaganimi, konkretnimi in tudi izvedljivimi ukrepi.

Kratkoročni ukrep:

- Prekategorizacija državne ceste Ptuj–Vurberk iz Raičeve ulice na Volkmerjevo cesto in Ciril-Methodov drevored, ki z izgradnjo železniškega podvoza postane osrednja mestna povezava v tej smeri. S tem se neposredno poveže osrednji bivalni in trgovsko-poslovni del Ptuja, hkrati pa se zagotovi tudi hitrejši dostop do daljinske cestne mreže (avtoceste in prihodnje »hitre« ceste). Pomembna je tudi zato, ker je v prostorskih načrtih načrtovana nadaljnja širitev stanovanjske gradnje v severnem delu Ptuja (Rabelčja vas in Bratje Reš).



Slika 6-9: Prijazna cona in izboljšana notranja povezanost mesta

Srednjeročni ukrepi

Potrebna je prekategorizacija obstoječe Mariborske ceste oziroma vsaj njena razbremenitev, saj poteka tik ob starem mestnem jedru. Mišljena je razbremenitev tranzitnega prometa. Tovorni promet je s signalizacijo prepovedan že sedaj, vendar prihaja do kršitev, enako velja za osebni promet – za ciljno/izvorni daljinski promet (npr. dnevni migranti, ki s Ptuja želijo do avtocestne povezave).

Kako to doseči:

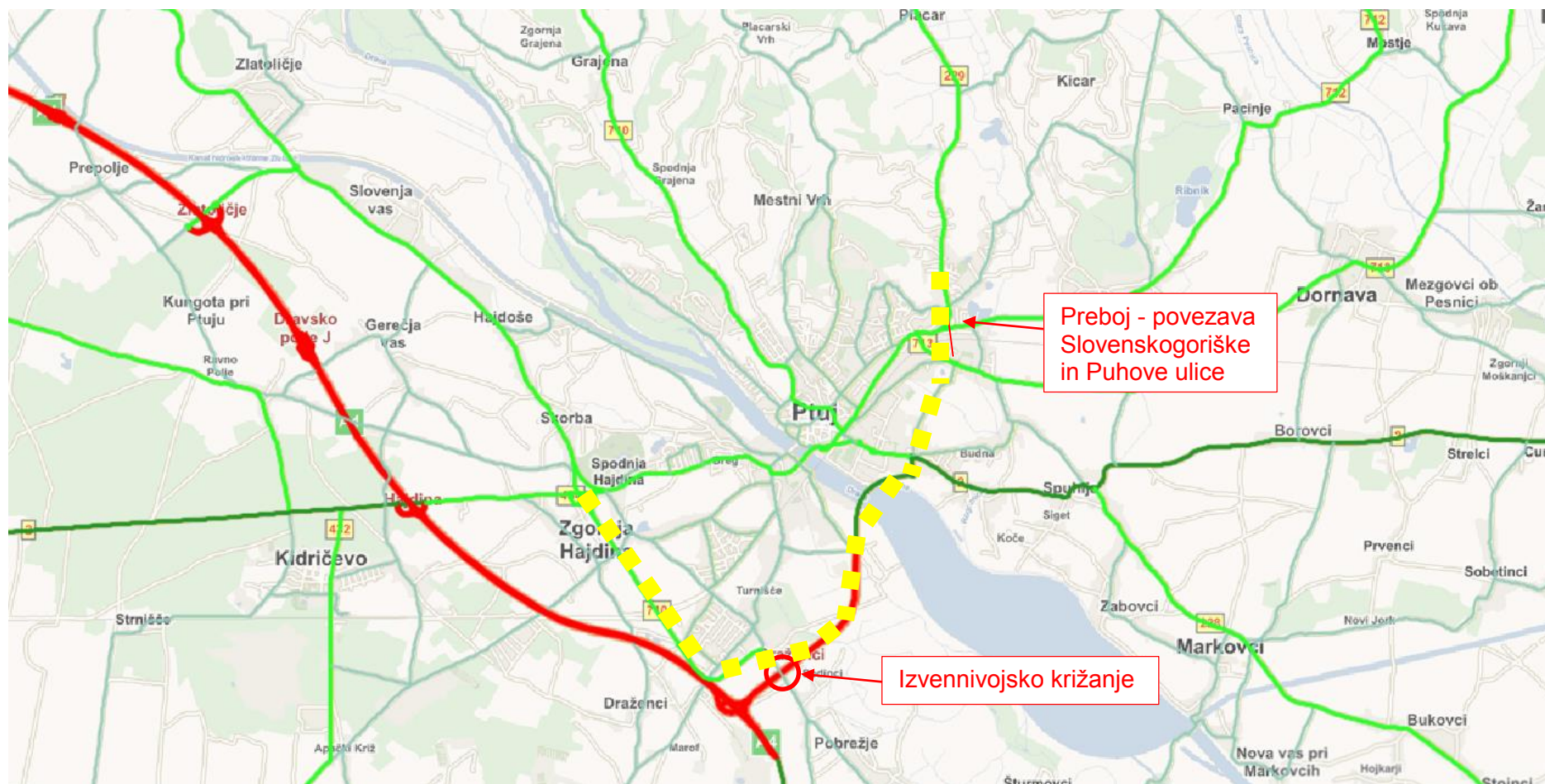
- na dolgi oziroma srednji rok z vzpostavitvijo izvenmivojskega križanja obstoječe regionalne ceste R3-710, odsek 0352: Hajdina–Turnišče, z razcepom AC-A4, odsek 0493 v Dražencih oziroma Turnišču (Zagrebska cesta), s čimer nastane možnost brezcestninskega obvoza že na samih vpadnicah v mesto – funkcionalen »U« (glej spodaj). Ta spojitve bi prav tako omogočila razbremenitev naselja Turnišče zalednega prometa, ki iz juga prihaja v mesto (dnevni migranti iz občin Videm, Podlehnik, Žetale itd.). Puhov most bi bil s tem boljše izkoriščen, stari most pa razbremenjen;



- gradnja manjših enopasovnih krožnih križišč na Mariborski cesti, ki je v bistvu že v teku in bo zmanjšala prepustnost obstoječe prednostne smeri;
- v tem kontekstu bi veljalo tudi na drugi strani mostu pri Minoritskem samostanu delovati umirjevalno (zagotoviti zmerne kapacitete, kot jih ponuja enopasovno križišče). Površina obstoječega križišča se s tem zmanjša, izboljšata pa se povezanost mestnega parka z mestom ter prometna varnost pešcev in kolesarjev.

Da bi ptujski »U« res postal funkcionalen bi bilo treba doseči tudi njegov preboj na vzhodni oziroma severovzhodni strani z neposredno povezavo Slovenskogoriške ceste in Puhove ulice. Najprimerneje bi bilo neposredno iz križišča za Podvince. S tem se zagotovijo še ena premostitev železnice, neposrednejši dostop do gospodarskega območja Ptuja iz te smeri in prav tako neposrednejši dostop do daljinske cestne mreže tako v smeri avtoceste Ptuj–Maribor kot proti pomurski avtocesti oziroma priključku Spodnja Senarska in načrtovani hitri cesti v smeri Ormoža. To bi omogočilo preusmeritev tranzitnega in daljinskega prometa z obstoječih cest v neposredni bližini mestnega jedra ter ob konicah večjo prerazporeditev prometa in lažje prehajanje tako čez železniško progo kot iz enega predela v drugi predel mesta. Torej to, kar je sedaj kronična težava, saj so funkcije po prostoru tako porazdeljene, da je teh potovanj izjemno veliko.





Slika 6-10: Ptujski »U«

6.3 Vrednote in priložnosti

Na osnovi opravljenih vrednotenj, anket in javnih razprav je ugotovljeno, da je najpomembnejša ključna vrednota v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj zagotavljanje prometne varnosti otrok, pešcev in kolesarjev. Kot manj, vendar prav tako pomembne vrednote so bile opredeljene vzdrževanje, boljša urejenost in označenost cest ter čisto okolje z manj izpusti, hrupa in drugih emisij. Kot najbolj ogrožene ciljne skupine, ki jim je treba v prihodnje posvetiti posebno pozornost, so starejši občani, šolarji, gibalno ovirani ter slepi in slabovidni.

Na podlagi navedenega je mogoče sklepati, da si občani v prihodnje želijo razvoj Ptuja kot prometno varne, socialno pravične ter odprte in vsem dostopne občine.

Kot najpomembnejša priložnost v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je bila prepoznana možnost izkoriščanja potencialov izboljšanja prometne varnosti, hoje in kolesarjenja ter turističnih danosti mesta z okolico.

Vsi vključeni deležniki so ocenili, da je najustreznejši pristop izvedba ukrepov Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, ki zagotavljajo enakovredne možnosti razvoja vseh vrst prometa ter prek zagotavljanja možnosti izbire uporabe različnih vrst prometa zagotavljajo enakomeren in celostni razvoj občine na področju zagotavljanja in ohranjanja mobilnosti.

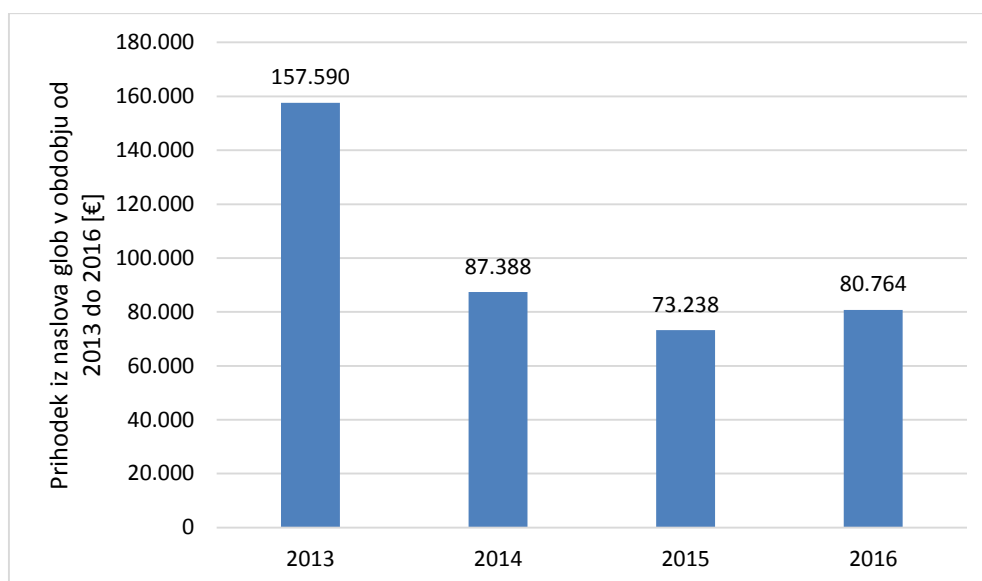
6.4 Možni finančni viri za trajnostno mobilnost

Izdelana in potrjena Celostna prometna strategija je osnova za pridobivanje nepovratnih evropskih sredstev, ki bodo v okviru nadaljnjih razpisov namenjena ukrepom na področju trajnostne mobilnosti. Eden izmed pomembnih virov sofinanciranja je mehanizem celostnih teritorialnih naložb namenjen mestnim občinam, ki bo podpiral vlaganja v kolesarsko infrastrukturo in v parkirišča »park and ride«.

Zaradi proračunskih rezov, ki so jih bile v zadnjem obdobju deležne domala vse občine, se postavlja vprašanje, kako zagotavljati sredstva za pokritje lastnega deleža.

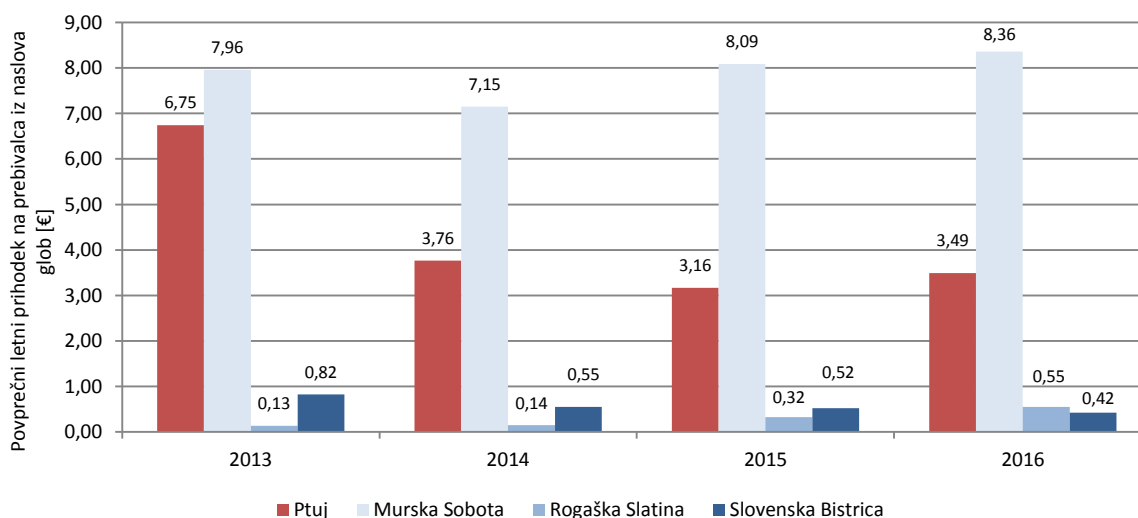
Določen obseg sredstev bi bilo po vzoru tujih mest mogoče zagotavljati z vzpostavitvijo namenskega fonda oziroma sklada za mobilnost, ki bi se med drugim polnil s prihodki iz naslova glob za prometne prekrške, parkirnin in plakatiranja oziroma taks za uporabo oglaševalnih površin. V nadaljevanju zato sledi pregled prihodkov iz naslova glob, parkirnin in plakatiranja v Mestni občini Ptuj in nekaterih drugih občinah.

Povprečni letni prihodek iz naslova glob je med letoma 2013 in 2016 v Mestni občini Ptuj znašal slabih 100.000 evrov (slika 6.11).



Slika 6-11: Prihodek iz naslova glob v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016
(vir: Posredovani finančni podatki občine, 2017)

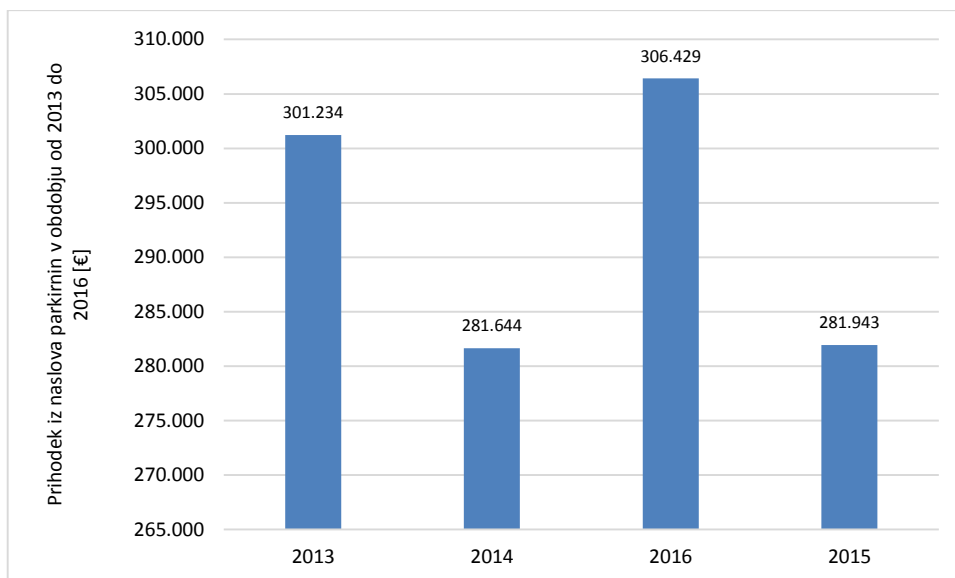
Če to preračunamo na prebivalca in primerjamo z drugimi občinami, ugotovimo, da je ta prihodek nižji kot v primerljivi Mestni občini Murska Sobota in precej višji kot v manjših občinah kot sta Slovenska Bistrica in Rogaška Slatina (slika 6.12).



Slika 6-12: Letni prihodek iz naslova glob na prebivalca v obdobju od 2013 do 2016
(vir: Posredovani finančni podatki občin, 2017)

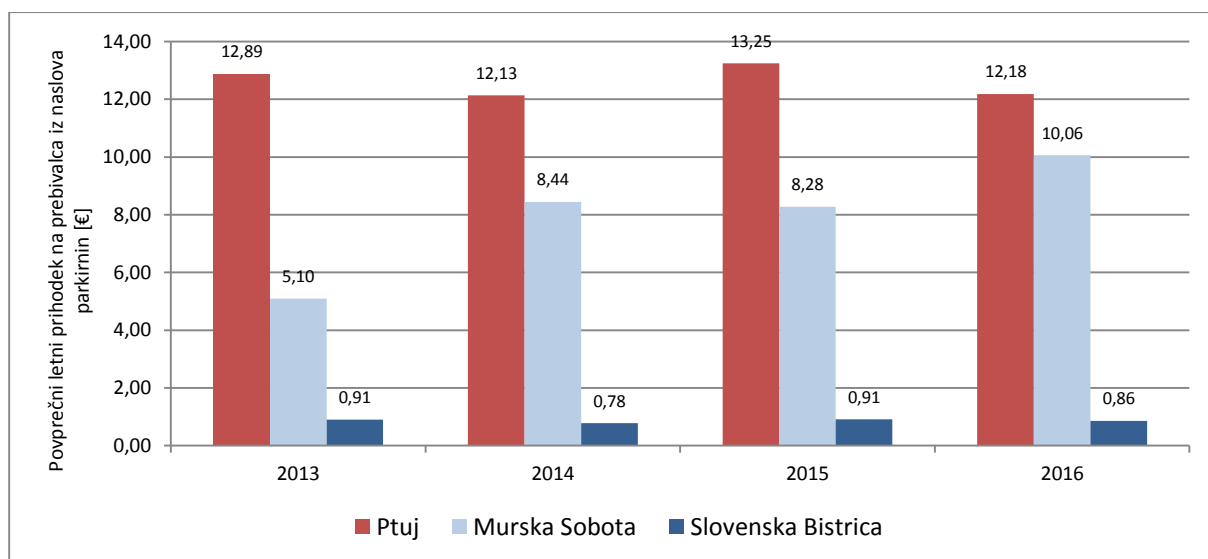
Določen del teh sredstev bi vsekakor lahko namenili za polnjenje mobilnostnega sklada.

Tudi povprečni letni prihodek iz naslova parkirnin je s slabimi 300.000 evri na leto precej obetaven potencialni vir za polnjenje tega sklada (slika 6.13).



Slika 6-13: Letni prihodek iz naslova parkirnin v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016
(vir: Posredovani finančni podatki občin, 2017)

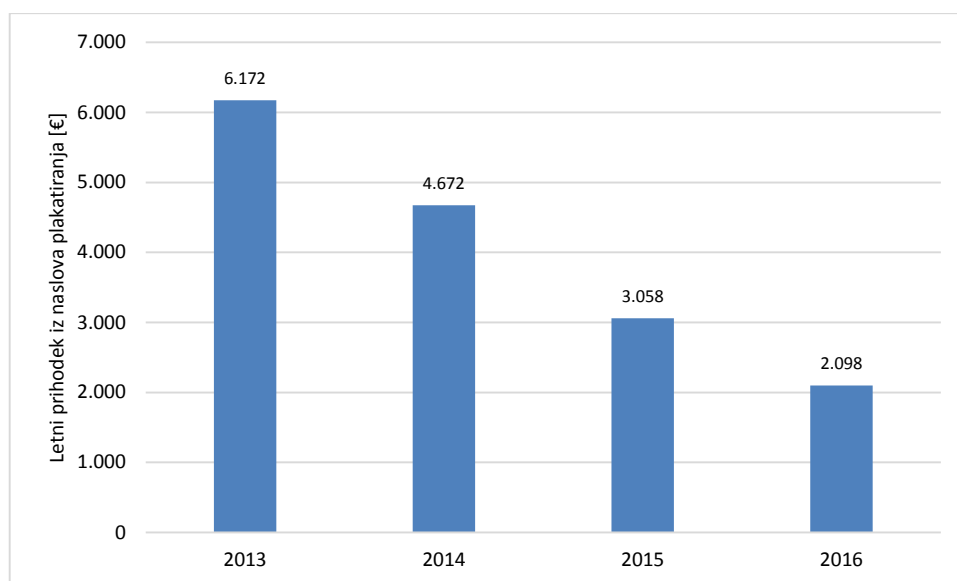
Ta prihodek je v primerjavi z drugimi občinami najvišji in bi ga določen del po vzoru tujih mest (npr. v Amsterdamu 23 % prihodkov z naslova parkirnin namenijo za mobilnostni sklad, 38 % za upravljanje in vzdrževanje parkirnega sistema ter preostalih 39 % za mestni proračun⁹) prav tako lahko namenili za polnjenje mobilnostnega sklada. V nadaljevanju je prikazan povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin v obdobju od 2013 do 2016 (slika 6.14).



Slika 6-14: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin v obdobju od 2013 do 2016
(vir: Posredovani finančni podatki občin, 2017)

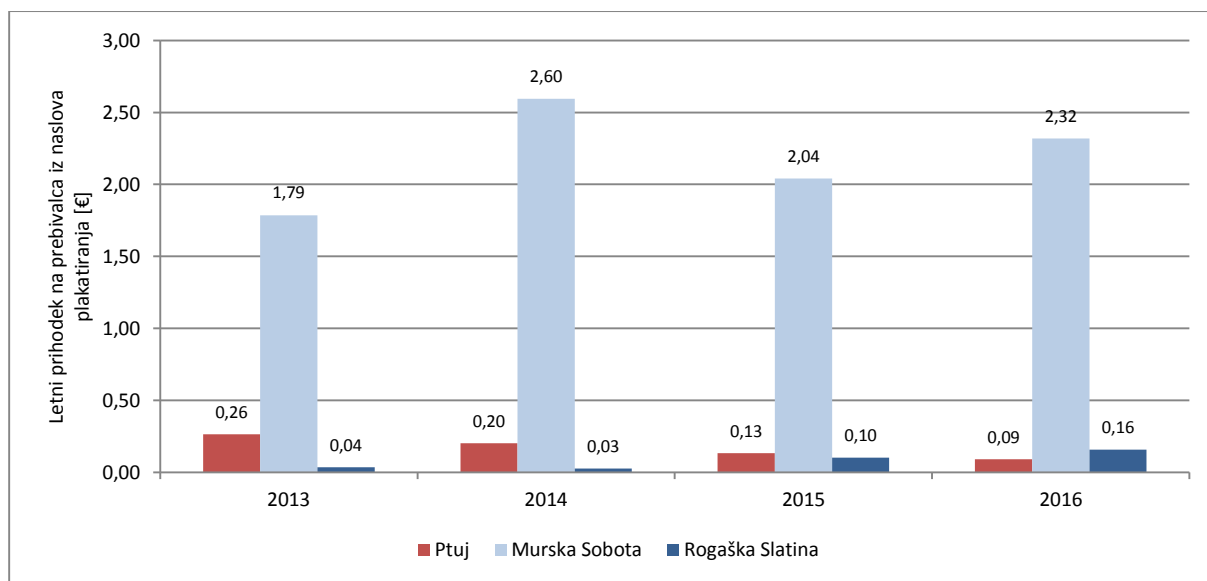
Prihodki iz naslova plakatiranja oziroma zakupa oglaševalskih površin so se v zadnjih letih zmanjševali in so v obdobju od leta 2013 do 2016 v povprečju znašali 4.000 evrov (slika 6.15).

⁹ Vir: Push & Pull – Upravljanje parkiranja in povezane spodbude za energetska učinkovitost mestnega prometa, Evropski projekt, Gradec, 2015



Slika 6-15: Letni prihodek iz naslova plakatiranja v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016
(vir: Posredovani finančni podatki občin, 2017)

V primerjavi z drugimi občinami so ti prihodki precej nižji kot v Murski Soboti, kjer so na letni ravni v povprečju z dobrimi 41.000 evri dobrih desetkrat višji kot na Ptujju. So pa prihodki v manjših občinah precej nižji oziroma jih sploh ni, kot je to v primeru Slovenske Bistrice (slika 6.16).



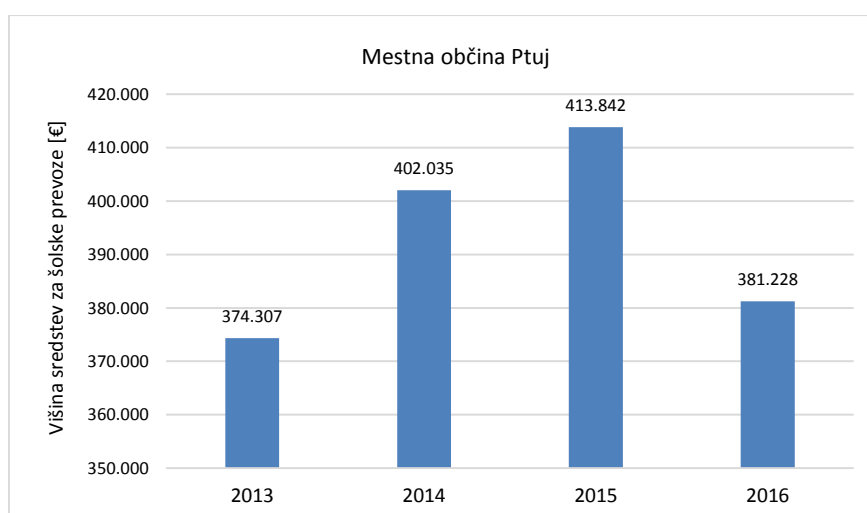
Slika 6-16: Letni prihodek na prebivalca iz naslova plakatiranja v obdobju od 2013 do 2016
(vir: Posredovani finančni podatki občin, 2017)

Ugotoviti je mogoče, da bi prihodke iz naslova plakatiranja in zakupa oglaševalnih površin v prihodnje lahko povečali, s čimer bi tudi to lahko postal obetaven vir za polnjenje mobilnostnega sklada.

6.5 Možni prihranki na področju prometa

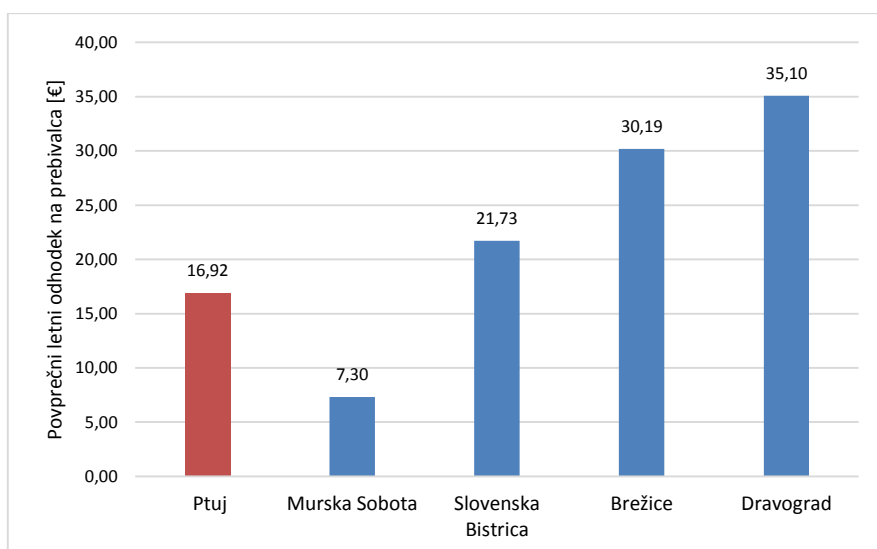
V skladu z Zakonom o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 23/2005) so na območju Mestne občine Ptuj organizirani tudi šolski prevozi, za katere je občina v obdobju od 2013 do 2016 v povprečju na letni ravni porabila 392.853 evrov. Sredstva na letni ravni so se od 2013 do 2015 povečevala in nato v letu 2016 znižala. Razlog za omenjeno znižanje je manjši obseg šolskih prevozov, do katerega je lahko prišlo iz več razlogov: delno zaradi manjšega števila učencev in delno zaradi vzpostavitve varnih šolskih poti, s čimer ni bilo več potrebe po prevozu učencev, ki so od šole oddaljeni manj kot štiri kilometre (izgradnja podhoda pri »Borovem«). Delni razlog za zmanjšanje šolskih prevozov pa je zagotovo tudi začetek obratovanja mestnega avtobusa, saj krožno linijo Mestno jedro v določenem delu lahko uporabljajo tudi učenci Osnovne šole Olge Meglič in Osnovne šole Mladika.

Z nadaljnjim širjenjem mestnega avtobusnega prometa je torej možno prihraniti pri šolskih prevozih, kar bi veljalo izkoristiti. To je tudi razlog, da smo v akcijskem načrtu oba ukrepa združili pod isto finančno postavko s ciljem, da se skupni obseg stroškov ne povečuje, temveč prihaja v glavnem le do prelivanja sredstev iz šolskih prevozov v javni mestni potniški promet. V nadaljevanju je prikazana podrobnejša analiza izdatkov za šolske prevoze v Mestni občini Ptuj.



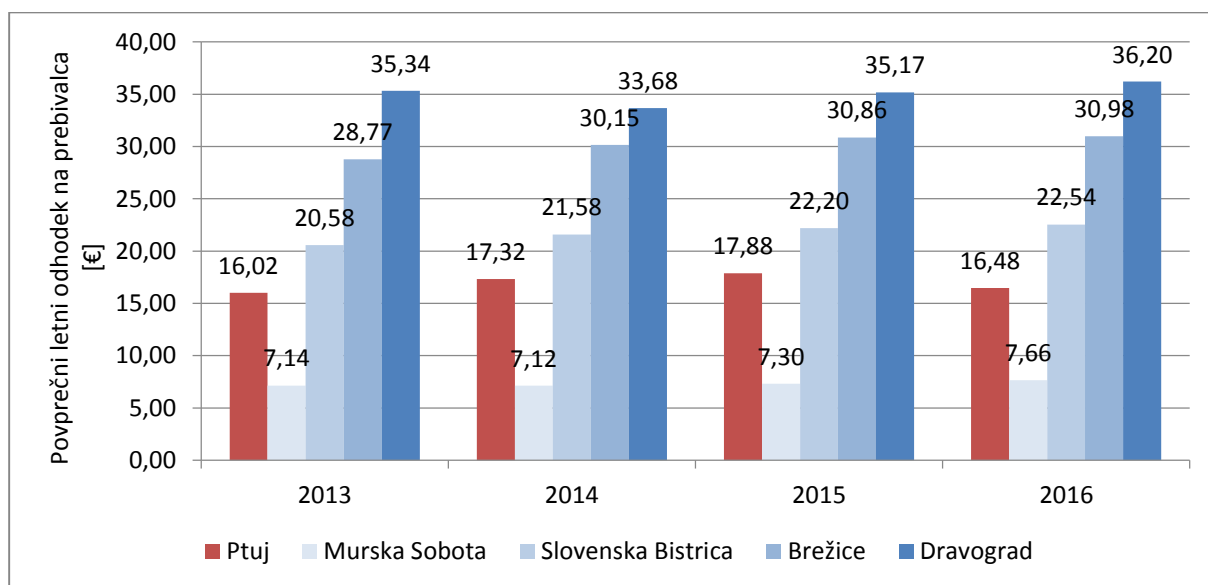
Slika 6-17: Višina sredstev za šolske prevoze v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016

Če obseg sredstev za šolske prevoze primerjamo še z drugimi občinami, je mogoče ugotoviti, da Ptuj po višini izdatkov za šolske prevoze na prebivalca ne izstopa, saj se med petimi primerjanimi občinami uvršča na četrto mesto – za Dravogradom, Brežicami in Slovensko Bistrico.



Slika 6-18: Povprečni letni strošek za šolske prevoze v obdobju od 2013 do 2016

Iz podrobnejše analize izdatkov posamezne občine za preteklo obdobje od 2013 do 2016 je razvidno, da so izdatki v vseh občinah v rahlem porastu, samo v Mestni občini Ptuj se je strošek po letu 2015, tudi zaradi uvedbe mestne linije, zmanjšal.



Slika 6-19: Povprečni letni izdatek na prebivalca za šolske prevoze v obdobju od 2013 do 2016

7 STRATEŠKI CILJI

Izhodišče strategije je **zagotavljanje dostopnosti** in ne mobilnosti same po sebi, do osnovnih življenjskih funkcij v prostoru. Iz tega izhaja, da je za uspešnost strategije pomembno:

- kolikšen delež prebivalstva se ne more samostojno in varno gibati po mestu, torej ali je sistem **pravičen** do vseh kategorij prebivalstva;
- kolikšni so realni potovalni časi »od-vrat-do-vrat« za vse skupine prebivalstva (in ne povprečne vozne hitrosti na cestah), torej kako **učinkovito** je gibanje po mestu;
- kolikšna je **socialna sprejemljivost** prometnega sistema v mestu in kolikšen delež svojega proračuna namenjajo občani za zadovoljevanje svojih osnovnih mobilnostnih potreb oziroma čemu se morajo odpovedati zaradi omejenih možnosti mobilnosti;
- kolikšna je **okoljska in energijska sprejemljivost** sistema ali koliko energije porabi občan za zadovoljevanje svojih osnovnih življenjskih potreb oziroma koliko emisij in okoljske škode pri tem povzroči;
- kakšen je »pregradni« vpliv cest in železnice, kolikšen je delež trajno zabetoniranih in asfaltiranih površin ter ali je **bivanje** v mestu **preobremenjeno** z infrastrukturo prevladujočega načina mobilnosti.

Iz zgoraj navedenih razlogov zastavljamo v **Celostni prometni strategiji Mestne občine Ptuj** dve osnovni usmeritvi:

1. zagotavljanje trajnostne mobilnosti s pospeševanjem ukrepov, ki:

- zmanjšujejo potrebo po stroških gospodinjstev, povezanih z individualno motorizirano mobilnostjo;
- zmanjšujejo varnostna in okoljska tveganja individualne motorizirane mobilnosti;
- dvigujejo »ambientalno« privlačnost z vračanjem mesta (javnih površin) pešcu in kolesarju;
- zmanjšujejo potrebo po velikih investicijskih proračunskih sredstvih v občutno širitev kapacitet cestnega omrežja v samem mestu;

2. zagotavljanje ekonomske aktivnosti mesta z ukrepi:

- zagotavljanja dobre regijske in globalne dostopnosti;
- zagotavljanja dostopnosti znotraj mesta in do ključnih lokacij v mestu tudi s »prijaznim« osebnim avtomobilom;
- zagotavljanje čim večje (a še smiselne) gospodarske aktivnosti glede na potencialne in usmeritve mesta.

Za uresničevanje vizije smo si ob upoštevanju zgornjih izhodišč zastavili strateške cilje, prikazane v tabeli 7.1.

Tabela 7-1: Strateški cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj

STRATEŠKI CILJI	
Opis	Možni kazalnik
<p>Zagotoviti visoko raven prometne varnosti. Zmanjšati število prometnih nesreč in njihove posledice do leta 2022 – izničiti (0) število žrtev in (0) hudo telesno poškodovanih ter za 50 % zmanjšati lažje telesno poškodovane v prometnih nesrečah do leta 2022 (glede na izhodiščno leto 2010). Izboljšati subjektivno (občuteno) varnost.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Število prometnih nesreč in njihovih posledic na območju Mestne občine Ptuj • Delež otrok, ki v šolo prihaja peš ali s kolesom

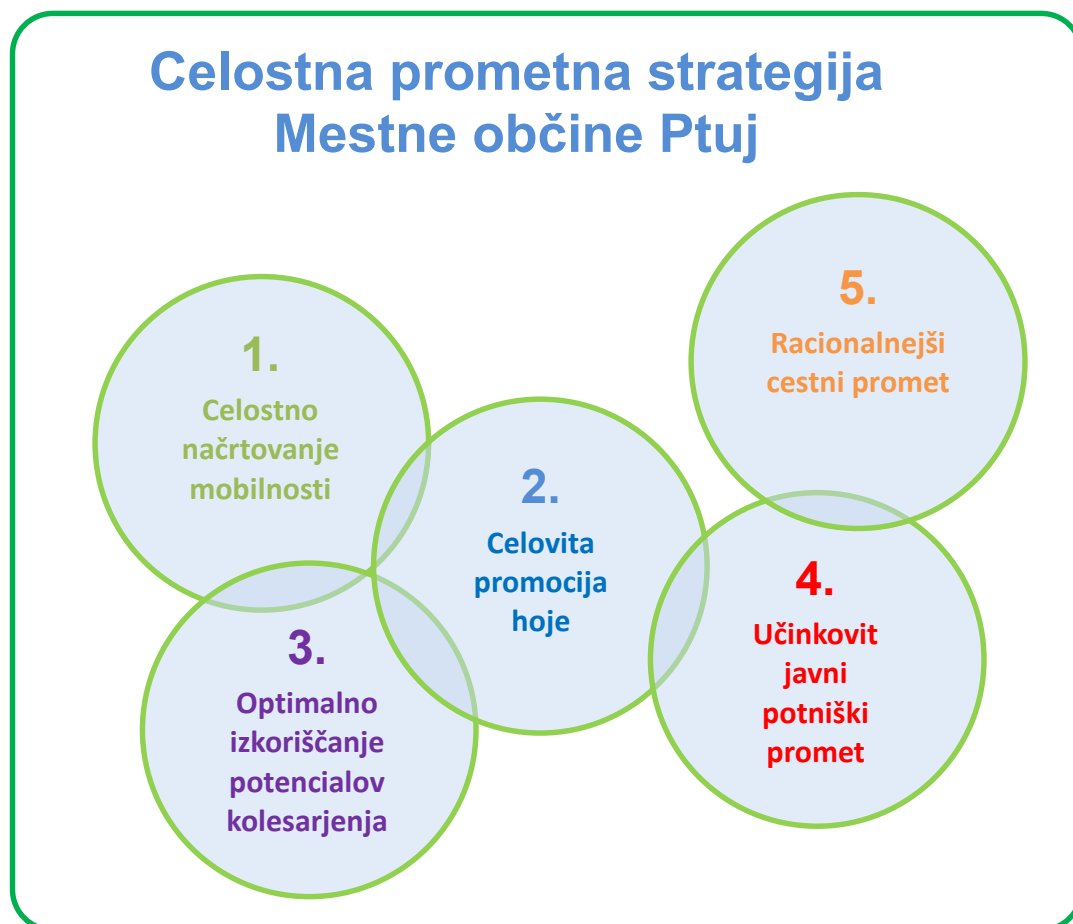
STRATEŠKI CILJI	
Opis	Možni kazalnik
Zagotoviti mobilnost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih, do leta 2022.	<ul style="list-style-type: none"> Število prebivalcev, ki se ne more samostojno in varno gibati po mestu Zadovoljstvo uporabnikov – ranljivih skupin (anketa)
Omogočiti kakovostno dostopnost vseh četrtnih skupnosti in naselij v občini s kolesom, javnim potniškim prometom in pametno rabo avtomobila do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2016).	<ul style="list-style-type: none"> Delež potovanj s kolesom Delež potovanj z javnim potniškim prometom Delež potovanj z okolju prijaznimi avtomobili
Zmanjšati izdatke gospodinjstev za mobilnost za 2 % do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2015).	<ul style="list-style-type: none"> Izdatki za mobilnost gospodinjstev (Statistični urad Republike Slovenije)
Izboljšati kazalnike zdravja prebivalcev s povečanim deležem aktivne mobilnosti – zmanjšanje umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja za 10 % do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2013).	<ul style="list-style-type: none"> Delež umrlih zaradi bolezni srca in ožilja v Mestni občini Ptuj (Nacionalni inštitut za javno zdravje) Delež potovanj s kolesom in peš
Zmanjšanje negativnih učinkov prometa na okolje in (vsaj) izpolnjevanje zahtev direktive Evropske unije glede kakovosti zraka in hrupa do leta 2022.	<ul style="list-style-type: none"> Obremenjenost prebivalcev s hrupom, ki ga povzroča promet Število preseganj mejnih dnevni vrednosti delcev PM 10
Dvigniti privlačnost javnih površin v starem mestnem jedru in primestnih središčih do leta 2030 z oblikovanjem po meri ljudi (glede na izhodiščno leto 2016).	<ul style="list-style-type: none"> Število pešcev na merodajnem prerezu javne površine (v starem mestnem jedru ali primestnem središču) Število kolesarjev na merodajnem prerezu javne površine (v starem mestnem jedru ali primestnem središču) Število prebivalcev v starem mestnem jedru Število obiskovalcev/turistov v mestnem jedru (število prodanih vstopnic, nočitev itd.) Zadovoljstvo uporabnikov (anketa)
Spremeniti potovalne navade prebivalcev občine v smeri okolju prijaznih načinov potovanja, in sicer povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa na skupaj več kot 50 % do leta 2030 (delež 2016 je znašal 32 %).	<ul style="list-style-type: none"> Delež okolju prijaznih potovanj (peš, kolo, javni potniški promet)

Zastavljenim strateškim ciljem sledi opredelitev specifičnih ciljev po posameznih strateških stebrih, ki bodo podkrepljeni s konkretnimi ukrepi.

Strategija predvideva pet ključnih področij – stebrov ukrepanja na poti do trajnostno urejenega prometnega sistema.

Vsi strateški stebri so med seboj povezani ter se na različnih ravneh dopolnjujejo in tvorijo smiselno celoto, ki vodi do izpolnjevanja strateških ciljev.

Ukrepanje je predvideno na področju celostnega načrtovanja mobilnosti, celovite promocije hoje, optimalnega izkoriščanja potencialov kolesarjenja, učinkovitejšega javnega potniškega prometa in racionalnejšega cestnega prometa.



Slika 7-1: Strateški stebri ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj

8 PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI

8.1 Celostno načrtovanje mobilnosti

Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti je osnova pričujoče strategije, ki zajema prihodnji razvoj prometa v Mestni občini Ptuj. S prehodom na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejših rešitev za izzive, ki jih prinaša prihodnost.

Izzivi

Za uspeh Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj je pomembno trajnostno načrtovanje na vseh ravneh. Prav tako so pomembni aktivno sodelovanje znotraj občinske uprave, sodelovanje z zainteresirano in strokovno javnostjo, sodelovanje med sosednjimi občinami ter širše na regionalni in državni ravni. Ne smemo pa pozabiti na sodelovanje z Evropsko unijo ter njenimi podpornimi službami in skladi, ki omogočajo pridobivanje dodatnih finančnih sredstev za izvedbo projektov in ukrepov.

Posebna pozornost se mora posvetiti usklajevanju obstoječih dokumentov na lokalni, državni in evropski ravni, pri čemer je treba slediti zadanim političnim in razvojnim usmeritvam, ki dajejo prednost trajnostnemu načrtovanju prometa. Primeri dobrih praks in politik naj postanejo smernice razvoja prometa, ki bodo služile ljudem (prebivalcem in obiskovalcem mesta in občine), varovale naravo ter omogočale gospodarski in turistični razvoj.

Izziv občine v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu in omogočiti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial.

Izziv občine bo tudi večje vključevanje javnosti in zainteresirane strokovne javnosti v procese načrtovanja in odločanja pri prometnem načrtovanju. Zagotoviti je treba transparentnost pri ključnih odločitvah in ustrezno informiranje javnosti.

Vizija na področju celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti

Mestna občina Ptuj bo s pomočjo Celostne prometne strategije postavila temelj razvoja prometa, ki bo vse segmente prometa obravnaval enakopravno. Varna mobilnost se prepozna kot strateška priložnost.

Praksa načrtovanja prometa in mobilnosti bo posodobljena in nadgrajena z načeli celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti. Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom seznanitve, optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov. Javnost in transparentnost odločanja bosta vodilo k uspehu in razvoju. Na strateških področjih bo okrepljeno povezovanje s sosednjimi občinami, regijo, državo in Evropsko unijo. Še nadalje se bodo izkoriščali potenciali pridobivanja sredstev iz evropskih in drugih virov. Mestna občina Ptuj bo postala vzoren primer kulturnozgodovinske in turistične občine na področju trajnostne mobilnosti v Sloveniji in širše v regiji.

Cilji:

- uravnovežiti proračunske investicije do leta 2025;
- do leta 2021 imeti za 80 % ukrepov in investicij ocenjene učinke;
- povečati vključevanje javnosti v pripravljavnih fazah ukrepov do leta 2021;
- sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj leta 2017, revizija po poteku dveh let in prenova po poteku petih let;
- vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja kazalcev mobilnosti do konec leta 2017;
- povečati delež prihodkov iz naslova evropskih projektov po letu 2017.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje stanja na področju prometa in trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj v letu 2017 • Revizija dokumenta po izteku dveh let in prenova vsakih pet let • Uravnoveženje deležev sredstev v proračunu, namenjenih pešcem, kolesarjem, javnemu potniškemu in motoriziranemu prometu
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vseh fazah večjih projektov	<ul style="list-style-type: none"> • Organizacija vsaj enega javnega posveta ali javnih razprav pri projektih, ki imajo velik pomen za celotno občino
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni.	<ul style="list-style-type: none"> • Po letu 2017 se bodo vsi projekti medresorsko usklajevali s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in učinkov ukrepov
Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti ter pridobivanja znanj in izkušenj na področju prometa in mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> • Nadaljnja prijava na državne in evropske projekte, ki omogočajo razvoj trajnostne mobilnosti in izboljševanje prometne infrastrukture

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva naslednje sklope ukrepov:

1. Krepitev občinske uprave in medresorsko sodelovanje

Zaradi relativno velike občinske uprave je pomembno, da se sodelovanje med strokovnimi službami še dodatno poglobi in poenoti na skupnem imenovalcu, ki se imenuje trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje. Izrednega pomena bi bila zaposlitev in/ali delitev novega strokovnega kadra na medobčinskem ali regionalnem nivoju, ki bi prevzel vodenje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Takšna oseba bi potem prevzela koordinacijo ter pripravo projektov in strokovnih podlag na področju javnega potniškega prometa, kolesarjenja, pešačenja, prometne varnosti in umirjanja prometa. Hkrati bi zagotavljala tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih sredstev. Zelo pomembna je določitev konkretne osebe/oddelka za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.



2. Spreminjanje načrtovalskih praks

S sprejetjem Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj bo postavljen temelj trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Po izteku dveh let je treba izvesti revizijo tega dokumenta in na vsakih pet let prenovo s ponovnim sprejetjem v mestnem svetu. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in en takšen korak je sprejetje uravnoteženega proračuna v postavki za promet. Pri načrtovanju je treba prioritarno upoštevati zahteve ranljivih skupin (starostnikov, invalidov in otrok). Naslednji korak je izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost in spodbujajo vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja pri prometnih projektih. Nadaljnji korak je izdelava različnih mobilnostnih načrtov za institucije in podjetja, ki neposredno vplivajo na potovalne navade zaposlenih in obiskovalcev. Načrtovati in izvajati je treba tudi promocijske, ozaveščevalne in izobraževalne aktivnosti za vse stebre, prav tako vsakoletno sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti. Ustanoviti je treba Sklad za mobilnost, ki bo namenjen sofinanciranju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti in se bo delno polnil iz sredstev, pridobljenih iz naslova parkirnin, plakatiranja, glob ipd. virov.

3. Krepitev strokovnih znanj in nadaljnje aktivno vključevanje v evropske projekte

Krepitev znanj s področja trajnostne mobilnosti je ključnega pomena za uspešno izvajanje Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj. Zaželeno je, da se obstoječi strokovni kader Mestne občine Ptuj še nadalje dodatno izobražuje in udeležuje najrazličnejših seminarjev in delavnic, ki širijo znanje na področju prometa in trajnostne mobilnosti.



Tabela 8-1: Predlog ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

Steber 1 - Celostno načrtovanje mobilnosti							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
1.1.1	Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja/načrtovanja prometa in mobilnosti (upravnih, finančnih in organizacijskih)	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Izvajanje CPS, revizija (vsako tretje leto) in njena prenova (na 5 let). Spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti (podrobneje glej ukrep "Izvedba periodične telefonske ankete"). Pri načrtovanju prioriteto upoštevati zahteve ranljivih skupin (starostniki, invalidi, otroci). Uravnoteženost deležev investicij za posamezne prometne načine. Preučiti možnost vzpostavitve občinskega posvetovalnega telesa s področja prometa in trajnostne mobilnosti (vključitev strokovne javnosti v obliki nove Komisije za promet in trajnostno mobilnost).	5.000€ revizija 30.000€ prenova CPS	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2017 - 2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
1.1.2	Sistematizacija delovnega mesta za promet in trajnostno mobilnost	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Sistematizirano delovno mesto za strokovnjaka s področja prometa ali trajnostne mobilnosti, ki bo skrbel za integracijo med različnimi sektorji občinske uprave (prostor, promet, okolje, družbene dejavnosti, gospodarstvo in projektna pisarna) in izvajanje, spremljanje ter revizijo CPS.	20.000€/leto (2018-2021)	Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine
1.1.3	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Krepitev kompetenc zaposlenih v občinski upravi na temo trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na seminarjih, seznanjanje s primeri dobrih praks, ...). Krepitev uporabe geografskih informacijskih sistemov za spremljanje in načrtovanje ukrepov.	1.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2017 - 2021	Proračun občine, določeni evropski projekti
1.1.4	Dogovor o imenovanju (sistematizaciji) delovnega mesta za strokovnjaka s področja prometa ali trajnostne mobilnosti na regionalni ravni	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti na regionalni ravni	Oseba odgovorna za načrtovanje prometa na regionalni ravni (daljinske kolesarske povezave, javni potniški promet, evropski projekti). Opomba: preučiti možnost dogovora o delitvi kadrov na regionalni ravni oz. SOU ali ZRS Bistra.	10.000€/leto (ca. 50% MOP) (2018-2021)	Mestna občina Ptuj in občine Spodnjega Podravja	2018	Proračun občine, Občine Spodnjega Podravja, državni viri
1.1.5	Občinske tehnične smernice za načrtovanje infrastrukture za pešce, kolesarje, gibalno in senzorno ovirane, JPP, motorni promet in skupnih površin	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Izdelava občinskih tehničnih smernic za načrtovanje prometnih površin v starem mestnem jedru in v središčih naselij s poudarkom na spremembi prioritete (hoja, kolesarjenje, javni prevoz in šele nato osebni avtomobil). Potrebno sodelovanje / usklajevanje z Urbanistično komisijo MO Ptuj in Zavodom za varstvo kulturne dediščine.	15.000€	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2018	Proračun občine
1.1.6	Izvajanje periodične ankete za splošno javnost o potovalnih navadah in zadovoljstvu s področjem prometa ter mobilnosti	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Pridobivanje ključnih podatkov o uspešnosti izvedenih ukrepov in doseganju zastavljenih ciljev (spremljanje kazalnikov učinka).	1.000€/leto	Mestna občina Ptuj in zunanji	2018 - 2021	Proračun občine
1.1.7	Izdelava mobilnostnih načrtov za množične dogodke (sejmi, pustna povorka, kolesarski maraton) in večje generatorje prometa: javne institucije (občina, šole, bolnišnica, upravna enota) in gospodarstvo (Perutnina Ptuj, ipd.)	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Analiza stanja s predlogom ukrepov za dvig deleža okolju prijazne in zdrave (telesno aktivne) mobilnosti. Možnost črpanja evropskih sredstev.	5.000€/načrt	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU, gospodarstvo
1.1.8	Nadaljnje iskanje priložnosti in možnosti sodelovanja v EU projektih	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti; Pridobitev sredstev EU	Nadaljnjo aktivno sodelovanje pri EU projektih in pobudah s področja prometa, trajnostne mobilnosti ipd.	Delež občine	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	Nenehno	Proračun občine



Steber 1 - Celostno načrtovanje mobilnosti

Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
1.2.1	Izvajanje izobraževalnih, ozaveščevalnih in promocijskih aktivnosti ter informiranje (za vseh 5 stebrov)	Izboljšanje ozaveščenosti in informiranosti; Izboljšanje preventive (prometna varnost in zdravje oz. zdrav življenjski slog); Dvig prometne kulture	Izdelava skupnega letnega načrta izvajanja promocijskih in izobraževalnih aktivnosti za vseh 5 strateških stebrov, ki naj med drugim zajame: Evropski teden mobilnosti, zdravstvene koristi hoje in kolesarjenja, možnosti izboljšanja prometne varnosti, preventivo in vzgojo v cestnem prometu, finančne in okoljske koristi spodbujanja trajnostne mobilnosti, ipd.	Brez dodatnega stroška (lastni kader)	Mestna občina Ptuj, OGD	Vsako leto	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
1.2.2	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih, ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre	Izboljšanje ozaveščenosti in informiranosti; Izboljšanje preventive (prometna varnost in zdravje oz. zdrav življenjski slog); Dvig prometne kulture	Organizacija promocijskih dogodkov v okviru Evropskega tedna mobilnosti. Organizacija Jane' Walk na Ptuj. Zdravstvene koristi hoje in kolesarjenja.	5.000€/leto (2017)	Mestna občina Ptuj	Vsako leto	Proračun občine, MZI, sredstva EU
1.2.3	Izvajanje "mehkih" ukrepov Načrta prometne varnosti	Izboljšanje prometne varnosti	Izobraževanje različnih ciljnih skupin (predšolskih, osnovnošolskih, srednješolskih otrok in prebivalcev) o prometni varnosti in preventivne prometne akcije.	24.380€ (2017-2018)	SPV CP MO Ptuj	Vsako leto	Proračun občine
1.2.4	Vzpostavitev informacijske platforme za trajnostno mobilnost	Izboljšanje informiranosti in kakovostnejše načrtovanje poti	Podrobnejše informacije na spletni strani Mestne občine Ptuj o JPP (vozni redi, linije in vseh ostalih potrebnih informacijah za načrtovanje poti), še posebej pomembno za invalide. Informacije o parkiriščih (kratkoročno in dolgoročno parkiranje, tarife), parkirišča za invalide, avtodome in avtobuse. Izdelati je potrebno zemljevid/karto parkirišč. Izdelati je potrebno zemljevid/karto: cest s prometnim režimom in hitrostnimi omejitvami, peš poti in poti, ki so primerne za gibalno in senzorno ovirane, kolesarskih povezav in odstavnih mest, kolesarnic ter izposojevalnic koles. Vse informacije, karte in zemljevide je potrebno izdelati v slovenskem in tujem jeziku. Vzpostavitev interaktivne karte nevarnih mest na cestni mreži - "črni točk".	15.000€ vzpostavitev 2.000€/leto ažuriranje in upravljanje	Mestna občina Ptuj Javne službe Ptuj, SOU in zunanji izvajalec (operater JPP)	2018	Proračun občine
1.3.1	Zagotavljanje zavezanosti načelom trajnostne mobilnosti	Izenačevanje pogojev za posamezna prevozna sredstva oz. prevozne načine in s tem omogočiti možnost enakovredne izbire načina potovanja	Poleg zakonsko predpisanih postopkov vključevanja javnosti izvajati tudi dodatne aktivnosti (posveti, javne predstavitve in razprave) v vseh ključnih fazah načrtovanja in projektiranja, predvsem pa pri izvajanju ukrepov CPS. Sprotno opremljanje uradnih spletnih strani MO Ptuj z novicami in temami o prometu in trajnostni mobilnosti. Še ažurnjša obravnava in nadaljnja nadgradnja portala oz. aplikacije "Izboljšamo Ptuj".	Brez dodatnega stroška (lastni kader)	Mestna občina Ptuj, Javne službe Ptuj	2018	
1.3.2	Finančna ocena (monetarizacija) učinkov posameznih ukrepov in investicij	Izboljšanje načrtovanja in urejanja prometa ter mobilnosti	Finančna ocena, ki za posamezne ukrepe in investicije vključuje vse zunanje stroške prometa.	Brez dodatnega stroška (lastni kader)	Mestna občina Ptuj	2021	
1.4.1	Izdelava študij, elaboratov in načrtov	Zagotavljanje načel trajnostne mobilnosti Izboljšanje kakovosti bivanja	V okviru vseh petih strateških stebrov bo potrebno izdelati posamezne študije, elaborate in načrte. Časovno odvisno od dinamike izvajanja posameznih ukrepov.	15.000€	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2017	Proračun občine, nacionalni viri, sredstva EU

8.2 Celovita promocija hoje

Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnim potniškim prometom in kolesom. Je pomembna komponenta aktivne mobilnosti in z dvigom telesne dejavnosti prispeva k boljšemu zdravju ljudi in k njihovim prihrankom za mobilnost. Hoja prav tako ne povzroča negativnih vplivov na okolje in spada med najbolj trajnostne načine potovanja.

Infrastruktura za pešce je v primerjavi z drugimi praviloma vedno cenejša. S hojo običajno premagujemo krajše razdalje znotraj urbanih naselij ali med njimi. Z boljšimi pogoji za pešačenje lahko rešimo veliko malih prometnih težav in zagat. Prav zato je smiselno prednostno izboljšati pogoje za hojo ter omogočiti pešcem in invalidom ter vsem ostalim ogroženim skupinam prebivalcev prosto gibanje.

Opredelitev hoje kot enakopravnega načina potovanja v prostoru (mestu, naselju) bomo dosegli le v primeru, če bomo infrastrukturo za pešce vzdrževali v dobrem stanju in jo širili z namenom vzpostavitve povezane in enovite mreže pešpoti. Hkrati je treba v urbanih naseljih ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.

Izzivi

Sodobni način življenja postavlja hojo oziroma pešačenje pogosto na stranski tir. Osebni avtomobil tako uporabljamo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, prihranili bi pri gorivu ter zmanjšali emisije in hrup, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se vsa potovanja na kratkih razdaljah opravijo peš, s čimer bo dosežen cilj povečanja deleža hoje, in to na račun zmanjšanja uporabe osebnih avtomobilov.

Pešci pogosto opozarjajo, da so obstoječi pločniki preozki, da je površina za hojo neravna in v slabem stanju, da pločniki oziroma površine za pešce manjkajo ali pa so speljane nelogično in preveč ne direktno. Prav tako so pešci opozorili na težavo, ki se pojavlja, ko se na pločniku, ki je preozek, srečujejo s kolesarji. Do konfliktnih situacij zaradi neuvidevne vožnje kolesarjev prihaja tudi v območju za pešce. Težavo prav tako predstavlja prehajanje prek glavnih prometnic, na katerih se odvija gostejši promet, saj vozniki pogosto pešcem na prehodu za pešce ne odstopijo prednosti. Kot težava je bil izpostavljen tudi prekratek interval zelene luči za pešce na semaforju v križišču Osojnikove in Ormoške ceste pri Minoritskem samostanu ter v križišču Potrčeve ceste in Ciril-Methodovega drevoreda.

Na kar nekaj težav so opozorili invalidi, med katerimi so bili gibalno in senzorno ovirani.

Poseben segment pri pešačenju so varne šolske pešpoti. Največja težava poti, ki vodijo do šol, je v tem, da jih kar nekaj poteka ob glavnih državnih cestah in da jih morajo otroci prečkati, tudi v času povečanega prometa. Čeprav so šolske poti označene in na kritičnih mestih še dodatno varovane, bo jih treba v prihodnje še nadgrajevati. Izziv je povečati število pešcev v šolo, zmanjšati prevoze z avtomobili in ustvariti prijetno okolje za pešce v okolici šol in na poteh, ki vodijo do njih.

Vizija na področju celovite promocije hoje

Ustvarjeni bodo pogoji, da bo lahko večina prebivalcev mesta Ptuj velik del dnevnih poti opravila peš. Hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih. Prometne ureditve bodo prilagojene tudi za gibalno ovirane ter slepe in slabovidne. Poudarek pri načrtovanju bo prav tako posvečen starejšim in otrokom. Občina bo v ruralnih naseljih poskrbela za boljše pogoje za hojo s postopnim urejanjem pločnikov in drugih pešpoti. Prizadevala si bo tudi za urejanje območij umirjenega prometa, kjer so pešci prednostno obravnavani. Hoja bo prepoznana kot pomemben način potovanja na kratkih in srednje dolgih razdaljah. Prebivalci bodo radi hodili, če bo zagotovljena dobra

infrastruktura, vključno z urbano premo, kot so klopi, senca, pitniki ipd. Varnost pešcev ne bo vprašljiva, saj bodo površine za pešce načrtovane ustrezno in celostno. Gibalno ovirane osebe bodo imele možnost enakovredne vključitve v promet. Vsi otroci, ki niso preveč oddaljeni od šole, bodo lahko varno pešočili v šolo.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje prometne varnosti in varnega občutka pri hoji	<ul style="list-style-type: none"> Zmanjšanje števila prometnih nesreč in njihovih posledic do leta 2021 – izničenje (0) števila žrtev in (0) hudo telesno poškodovanih ter 50-odstotno zmanjšanje lažje telesno poškodovanih v prometnih nesrečah s pešci do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2010 25 % manj otrok, ki jih vozijo v šolo oziroma v vrtec z avtomobilom, do leta 2021
Izboljšanje splošnih pogojev za pešačenje	<ul style="list-style-type: none"> Obnova obstoječe infrastrukture za pešce Izgradnja manjkajočih odsekov pešpoti v naseljih Zasnova širše mreže pešpoti po občini do leta 2021 Prilagoditev infrastrukture invalidnim in starejšim osebam v naseljih do leta 2021 Preureditev kritičnih ulic in odsekov na način dajanja prednosti pešču vsako leto do leta 2021 Vzpostavitev območja umirjenega prometa ali območja z omejeno hitrostjo do leta 2021 Skrajšanje poti med ključnimi izvori in cilji potovanj v občini (mesto/občina kratkih razdalj) 15-odstotno izboljšanje osvetlitve prehodov za pešce in pešpoti do leta 2021 5-odstotno povečanje deleža hoje do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2016 15-odstotno povečanje površin za pešce do leta 2021
Povečanje deleža hoje v urbanih naseljih in na relacijah, ki so dostopne peščem	<ul style="list-style-type: none"> 5-odstotno povečanje deleža hoje pri potovanjih v šolo do leta 2021 glede na izhodiščno leto 2016 3-odstotno povečanje deleža hoje na kratkih razdaljah
Promocija hoje v konceptu trajnostne mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> Izvajanje preventivnih ozaveščevalnih aktivnosti (evropski teden mobilnosti, varno v šolo itd.)

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva naslednje sklope ukrepov:

1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture in izgradnja nove

Da se bo delež potovanj, ki jih opravimo peš, v Mestni občini Ptuj povečal, je treba vzpostaviti sistematično izboljševanje in nadgradnjo infrastrukture za pešce ter gibalno in senzorno ovirane osebe. Izoblikovano bo omrežje poti, ki bo omogočalo neposredne in smiselne povezave med posameznimi interesnimi točkami. Predvideti je treba odpravo arhitektonskih ovir za gibalno ovirane (stopnice, robnike, klančine itd.). Na vseh novih prehodih za pešce in tistih, ki bodo predmet rekonstrukcij, je treba predvideti poglobitev robnika po celotni širini prehoda za pešce. Takšno ureditev je treba postopoma izvesti tudi na vseh preostalih prehodih za pešce. Izjema so le dvignjeni prehodi za pešce (običajno v obliki trapezne ploščadi).

Za vodenje slepih in slabovidnih so predvidene taktilne oznake, semaforizirana križišča bodo opremljena z Braillovo pisavo in zvočnimi signali. Poseben poudarek je treba posvetiti tudi ustrezni vidnosti (zaznavnosti) stopnic in drugih višinskih dilatacij za slabovidne, predvsem v starem mestnem jedru (npr. uporaba kontrastnih materialov).

Pešpoti v naseljih bodo primerno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti bomo izboljšali s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Poti bodo na pomembnih mestih označene tudi s smerokazi in drugimi informacijskimi tablamami. Na relacijah, kjer bodo pešci in kolesarji na skupnih površinah, si bomo prizadevali za prometno ureditev, ki bo zmanjševala morebitne konflikte.

Izvedena bo ureditev javnih zbirališč v središčih naseljih in nadgradnja opreme obstoječih pešpovezav z urbano in drugo opremo (npr. klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke). Enako velja za drugo opremo, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (informacijske table, interpretacijska oprema). Posajena bodo drevesa za senco. Poskrbljeno bo za javno razsvetljavo (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju).

2. Omrežje pešpoti

Ureditev omrežja pešpoti znotraj naselij bo prioriteta. Pomemben segment bo vzpostavitev varnih šolskih poti in poti, ki bodo povezovale pomembnejše točke v mestu in naseljih, kot so objekti za rekreacijo, trgovsko-servisne storitve, javne ustanove in postajališča javnega potniškega prometa.

Ureditev pešpoti je predvidena v dveh sklopih glede na namen potovanja, in sicer pešpoti za dnevno mobilnost, ki zajema hojo na delo in izobraževanje, ter pešpoti za rekreativne in turistične namene. Za prvi sklop so pomembne čim krajše in neposredne poti med izvorom in ciljem. Pri drugem sklopu so pomembnejši povezava med znamenitostmi, prelepi razgledi ter odmaknjenost od cest in motoriziranega prometa. Razvoj širšega omrežja pešpoti vzdolž Drave in Ptujkega jezera ter drugih znamenitosti v občini (Panorama) bo pomemben segment, ki bo dopolnil ponudbo pešpoti širše po občini. Hkrati pa bo omrežje navezal na povezave sosednjih občin in regije. Izkušnje so pokazale, da imajo rekreacijske poti precejšen potencial povečevanja v prihodnje. Povezava kolesarskega omrežja z omrežjem pešpoti še dodatno generira potencial, ki ga prinašajo spremembe v okolju na področju povečevanja deleža okolju prijaznih potovanj.

3. Vzpostavitev območij za pešce

Trend razvoja v urbanih okoljih je vzpostavljanje območij, namenjenih pešcem. Pešpoti se kombinirajo z območji umirjenega prometa in s tem se ustvarjajo točke srečevanja in druženja. Hkrati se lahko takšno območje tudi gospodarsko oživi in revitalizira.

V starem mestnem jedru je predvidena širitev obstoječega območja za pešce v dveh fazah.

1. faza: preureditev mestne tržnice skupaj z Miklošičevo in Slomškovo ulico ter Slovenskim trgom v območje za pešce.



Slika 8-1: Širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (1. faza)

Sočasno je treba urediti nadomestna parkirišča (podrobneje glej ukrepe v stebru Racionalnejši cestni promet).

V primeru, da nadomestnih parkirišč v tem času ne bi bilo mogoče zagotoviti, je kot možni začasni ali prehodni ukrep predvideno, da se Slomškova ulica lahko uredi kot območje skupnega prostora oziroma tako imenovani »Shared Space«, ki pa je smiselno le, če na Slovenskem trgu in delno tudi ob koncu Slomškove ulice ostanejo plačljiva parkirišča za kratkoročno parkiranje osebnih avtomobilov. Glede na zelo visok delež tranzitnega prometa po Prešernovi ulici (v času koničnih obremenitev več kot 90 %) se v tej fazi prav tako predvidi zaprtje Cankarjeve ulice in omogoči kolesarski promet v obe smeri na Prešernovi ulici (npr. kot souporaba oziroma tako imenovani »sharrow« v eni smeri in po obstoječi kolesarski stezi ali pločniku v drugi smeri).



Slika 8-2: Ureditev skupnega prostora ali »shared space« (prehodna faza)

2. faza: preureditev Prešernove ulice skupaj s Slovenskim trgom (infrastrukturna ureditev) v območje za pešce.



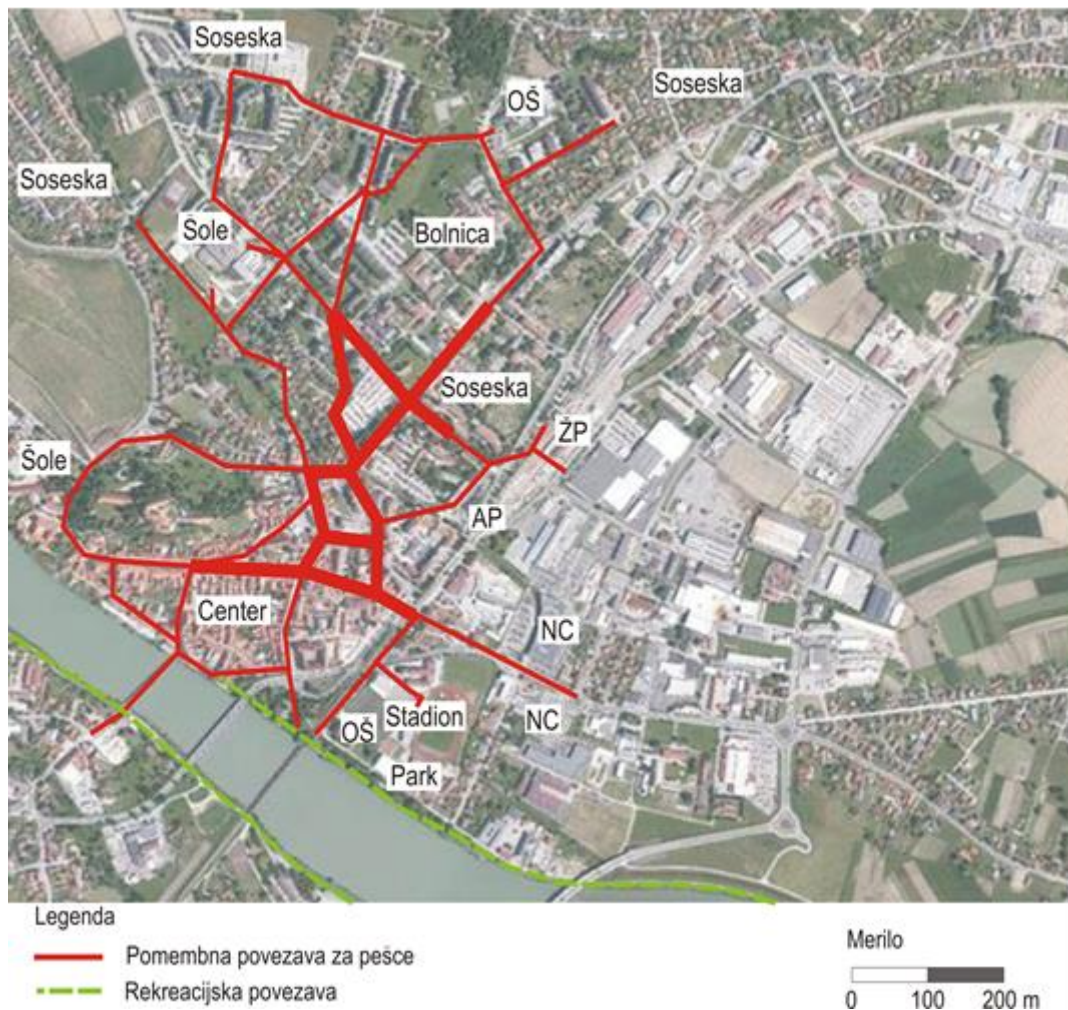
Slika 8-3: Nadaljnja širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (2. faza)

Predhodna ureditev parkirišč v sprejemljivi oddaljenosti od starega mestnega jedra, ki jo je možno opraviti peš (glej ukrepe v stebru Racionalnejši cestni promet).

Nujno je ob izvedbi teh ukrepov treba nemudoma začeti z umeščanjem in izvajanjem dodatnih vsebin in aktivnosti z različnih področij ter za različne starostne skupine z namenom zapolnitve in izkoriščanja nastalega prostora ter s ciljem oživitve starega mestnega jedra.

4. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

Da bomo na področju hoje uspešni, ni dovolj le urejanje površin za pešce. Pomembno je tudi izvajanje mehkih aktivnosti, ki promovirajo in spodbujajo hojo. V promocijske in izobraževalne aktivnosti se vključujejo vsi, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do delovno aktivnih ljudi in starejših občanov. Vsaka skupina lahko veliko prispeva k splošni ozaveščenosti, da je hoja zdrava in da se ni treba vedno voziti z avtomobilom od vrat do vrat – potovanja na kratkih razdaljah lahko uspešno opravimo tudi peš. S tem ohranjamo čisto naravo, zmanjšujemo prometne zastoje ob pomembnih ustanovah in objektih ter hkrati z gibanjem na zraku krepimo svoje zdravje.



Slika 8-4: Pomembnejše peš povezave v mestu Ptuj

Vsa občinska naselja potrebujejo osrednji javni prostor, kjer se lahko krajani zbirajo in skupaj zastonj preživljajo prosti čas. Osnovna oprema osrednjega javnega prostora v manjših naseljih sestoji iz vsaj dveh klopi, ozelenitve, table z obvestili in včasih tudi tlakovanja. Osrednji javni prostor mora biti postavljen tako, da je iz njega možen razgled na bližnjo okolico. Uporabniki teh prostorov morajo imeti možnost opazovati svojo okolico in morajo imeti možnost biti opazovani. Osrednji javni prostori morajo biti dobro dostopni za pešce.

Tabela 8-2: Predlog ukrepov stebra Celovita promocija hoje

Steber 2 - Celovita promocija hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
2.1.1	Odprava arhitektonskih ovir in vzpostavitev taktilnih oznak	Izboljšanje dostopnosti za ranljivejše skupine	V skladu z izdelanimi izvedbenimi načrti (glej ukrep 1.4.1 - Steber 2). Opomba: Dodatno glej predlog ukrepov izdelan v sklopu CPS in dokumentacijo "Ureditev vodilnih poti za slepe in slabo vidne v MO Ptuj, 2016"	15.000-20.000€/ leto	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine.	Izboljšanje prometne varnosti pešcev in kolesarjev Dvig deleža aktivne mobilnosti	Predvidijo se naslednji ukrepi: - izgradnja pločnikov vključno s kolesarsko stezo vzdolž cest, kjer vozne hitrosti in obseg prometa to narekujejo (strošek 100€/m1); - izgradnja ločenih, od cest odmaknjenih pešpoti oz. mešanih poti vključno s kolesarji (strošek 85€/m1); - ureditev območij umirjenega prometa ali skupnega prostora v strogo bivalnih predelih, brez tranzita in majhnim obsegom prometa in - ureditev nevarnih križišč in prehodov za pešce.	240.000€/5 let	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.2.2	Umirjanje prometa (s pomočjo sistemskih ukrepov).	Izboljšanje prometne varnosti Dvig deleža aktivne mobilnosti	Izvedba pilotnega območja v delu mesta Ptuj ali kakšnem drugem naselju, kot soseska prijaznega prometa (cona 30, območje umirjenega prometa in/ali skupnega prostora). Umirjanje prometa na šolskih poteh v občini.	10.000€ pilot 30.000€/leto	Mestna občina Ptuj, DRSI	2018-2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.2.3	Izvajanje Načrta prometne varnosti s področja hoje	Izboljšanje prometne varnosti	Izvajanje ukrepov vsakoletnega "Načrta prometne varnosti" s področja hoje	12.000€/ leto	Mestna občina Ptuj, SPV CP MO Ptuj	Nenehno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.3.1	Staro mestno jedro Ptuja se opredeli, kot območje za pešce in območje omejenega prometa.	Izboljšanje dostopnosti in atraktivnosti Dvig kakovosti bivanja in zadrževanja v mestnem središču	1. Faza: Preureditev mestne tržnice skupaj z Miklošičevo in Slomškovo ulico ter Slovenskim trgom v območje za pešce. Sočasno je potrebno urediti nadomestna parkirišča (podrobneje glej ukrepe v stebru cestni promet). V primeru, da nadomestnih parkirišč v tem času nebi bilo mogoče zagotoviti se kot možni začasni ali prehodni ukrep Slomškova ulica lahko uredi, kot območje skupnega prostora t.i. Shared Space, ki pa je smiselno le v kolikor na Slovenskem trgu in delno tudi ob koncu Slomškove ulice ostanejo parkirišča za kratkoročno parkiranje. Glede na zelo visok delež tranzitnega prometa se v tej fazi prav tako predvidi zaprtje Cankarjeve ulice in omogoči kolesarski promet v obe smeri v Prešernovi ulici (npr. kot souporaba oz. t.i. sharrow v eni smeri in po obstoječi kolesarski stezi ali pločniku v drugi smeri). 2. Faza: Preureditev Prešernove ulice skupaj s Slovenskim trgom (infrastrukturna ureditev) v območje za pešce. Predhodna ureditev parkirišč (glej ukrepe v stebru cestni promet). Nujno je ob izvedbi teh ukrepov potrebno nemudoma pričeti z umeščanjem in izvajanjem dodatnih vsebin in aktivnosti z različnih področij ter za različne starostne skupine z namenom zapolnitve in izkoriščanja nastalega prostora ter s ciljem oživitve starega mestnega jedra.	Investicija (2017, 2018) 2,5 mio €	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2020	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU



Steber 2 - Celovita promocija hoje

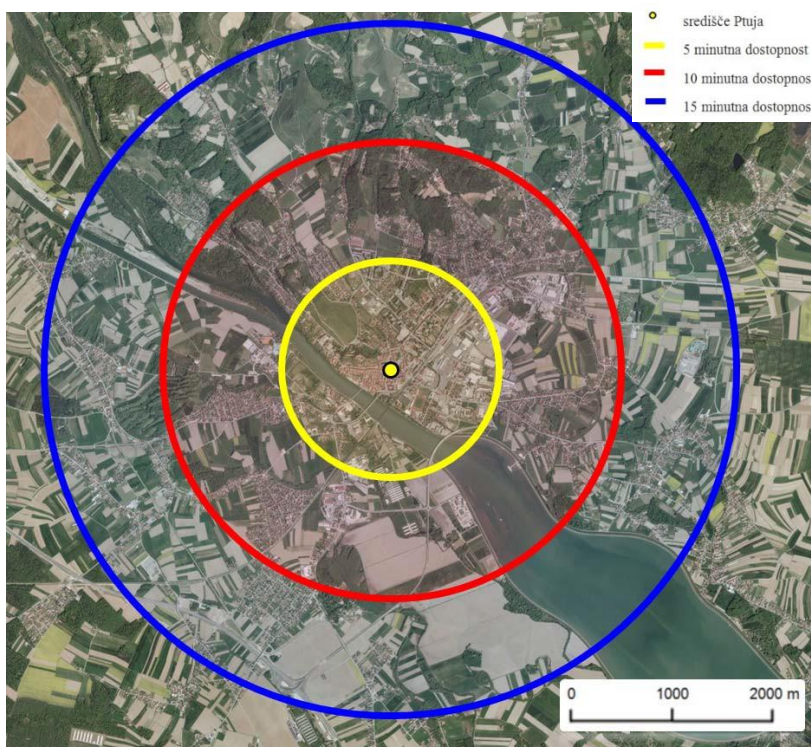
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
2.4.1	Ureditev pešpoti za dnevno mobilnost	Izboljšanje dostopnosti za peš promet Udejanjati mesto kratkih razdalj/poti Dvig deleža hoje in s tem aktivne mobilnosti	Izgradnja in ureditev "uhojenih" in novih poti, ki pešcem krajšajo pot. Ureditev pešpoti na relacijah: Vičava - staro mestno jedro ob Dravi, od Ulice 5. prekomorske do obstoječe poti za trgovino Rimska peč (za bloki), podhod /nadhod skupaj s kolesarskim prometom pri osrednji avtobusni postaji ob potoku Grajena (odvisno tudi od izgradnje podvoza pri CMD), preboj ob potoku Grajena pri križišču Potrčeve in Trstenjakove ulice na levi strani potoka za objektom v smeri proti osrednji avtobusni postaji, Rabelčja vas (novi del Ptuj) - staro mestno jedro (t.i. Rimska pot), obnova dotrajane poti od Žgečeve do Levstikove poti pri OŠ Ljudski vrt. Ocenjen stroške izgradnje pešpoti znaša 50€/m1.	(3 km/5 let = 600 m/leto) 30.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2017-2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.4.2	Ureditev rekreativnih / turističnih pešpoti	Dvig deleža hoje in s tem aktivne mobilnosti	Ureditev sprehajalnih/rekreativnih pešpoti na relacijah: Panorama - Vičava, center - Panorama, center - Ranca do meje z občino Markovci, pot na Ptujski grad, pot ob Dravi t.i. Vodna pot od Ptujskih term čez peš most do Vičave, rekreativna pot na Mestni vrh - krožna pot z Rabelčjo vasjo.	(1,5 km/5 let =300 m/leto) 15.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2017-2021	Proračun občine
2.4.3	Ureditev prehodov za pešce	Izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti	V križišču Volkmerjeve ceste in Kraigherjeve ulice; dvignjen prehod za pešce (trapezno ploščad) pri Domu upokojencev Ptuj, prehod za pešce in kolesarje čez Ormoško cesto pri Super mestu. Preko drugih cest (krajšanje prehodov (zmanjšanje zavijalnih radijev za vozila, otoki ipd.) ter pogostejša zelena luč za pešce na semaforjih).	6.000€/leto	Mestna občina Ptuj, DRSI	2020	Proračun občine, mehanizem CTN
2.5.1	Ureditev javnih zbirališč v središčih naselij	Izboljšanje atraktivnosti in ambientalne kakovosti javnih in peš površin Izboljšanje dostopnosti	Ureditev trgov in/ali centralnih predelov naselij vključno s pripadajočo urbano opremo.	1 ureditev ca. 10.000€	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.5.2.	Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav	Izboljšanje atraktivnosti in ambientalne kakovosti javnih in peš površin Dvig deleža hoje	Urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke). Druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema). Drevesa za senco. Javna razsvetljava (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju). Postavitev kačipotov za pešce (predvsem v starem mestnem jedru Ptuj). Možnost črpanja EU sredstev.	15.800€ (2018), sicer ca. 20.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine (30%), mehanizem CTN oz. sredstva EU (70%)
2.6.1	Izvajanje promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti	Izboljšanje znanj o pomenu aktivne mobilnosti Ozaveščanje in dvig deleža hoje	Glej ukrepe prvega stebra. Sicer izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene,...), tudi z natečaji in nagradami, predvsem z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega peščenja (pravila, odsevniki) ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti).	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj	Nenehno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU

8.3 Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Kolo je prevozno sredstvo, ki v urbanih središčih omogoča najcenejša in običajno tudi najhitrejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah.

Kolo je najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Vsakodnevno kolesarjenje ima pozitiven učinek na zdravje in počutje ljudi. Pozitiven vpliv kolesarjenja pa se odraža tudi v kakovosti bivanja, saj s kolesarjenjem zmanjšujemo delež potovanj z avtomobilom. Kolesarjenje tako prispeva k zmanjšanju negativnih učinkov motoriziranega prometa (emisije, hrup, prometni zastoji, zasedanje prostora zaradi parkiranih vozil) in bolj zdravemu življenjskemu okolju.

Če želimo izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je treba zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav tako v urbanem kot ruralnem območju. Relief Mestne občine Ptuj je za kolesarjenje večinoma ugoden, le severni del je nekoliko bolj razgiban in na prvi pogled ne najbolj naklonjen vsakodnevnomu kolesarjenju. S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem kar se da po meri kolesarjev, je kljub temu možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za vse skupine kolesarjev. Določen učinek je mogoče doseči tudi s spodbujanjem uporabe električnih koles, ki olajšajo kolesarjenje po razgibanem terenu.



Slika 8-5: Prikaz dostopnosti Ptuja iz središča mesta s kolesom
(vir: UM FGPA, 2013)

Izzivi

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti.

Skupna dolžina kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj je premajhna, tiste, ki obstajajo, pa med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji in četrtimi skupnostmi.

Obstoječe kolesarsko omrežje je pogosto preveč podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno (na primer širina stez, izvedba robnikov, neustrezno vodenje v križiščih, moteče ovire na kolesarskih površinah, premajhni in v nekaterih primerih napačni zavijalni radii, ni varnostnega odmika od vozišča ipd.).

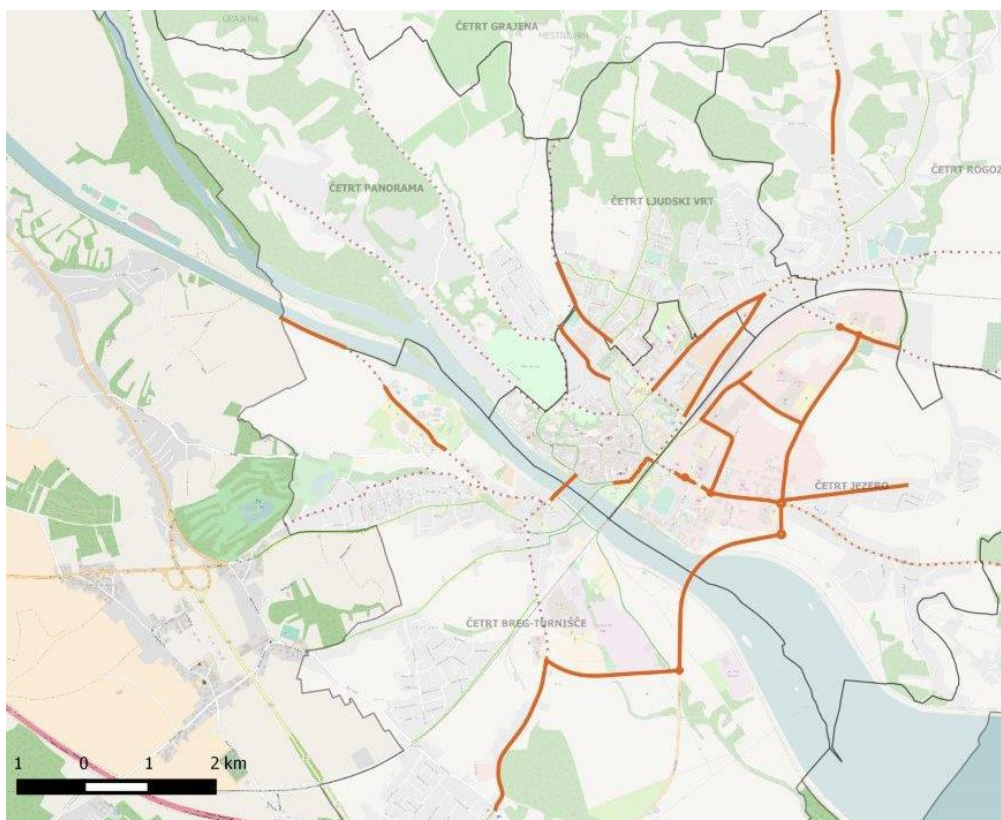
Na nekaterih ključnih odsekih v središču mesta je kolesarjenje oteženo, enako velja tudi za nekatere enosmerne ulice (Prešernova in Slomškova ulica). Nekateri nove ureditve so bile načrtovane tako, da kolesarje upočasnijo ali celo ogrožajo njihovo varnost. Manjkajo varne in udobne kolesarske povezave do osnovnih šol.



Slika 8-6: Prikaz pomanjkljivosti obstoječe kolesarske infrastrukture na območju Mestne občine Ptuj
(foto: S. Toplak)

Vizija

Mestna občina Ptuj bo občina z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje. Dobra kolesarska in prometna kultura v občini bosta vplivali na povečanje števila kolesarjev in deleža kolesarjenja pri opravljanju vsakodnevnih poti čez vse leto. S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli občine in vse ključne dejavnosti v prostoru, vse najzanimivejše lokacije pa bodo dobro opremljene s stojali in/ali kolesarnicami za udobno in varno parkiranje koles. Omrežje varnih kolesarskih povezav bo dobro razvito in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k doseganju kritične mase kolesarjev in posledično k večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu. Prebivalci občine bodo zaradi kolesarjenja bolj zdravi, večja pa bo tudi varnost v prometu.



Slika 8-7: Obstoječa kolesarska infrastruktura na območju mesta Ptuj

Ključni cilji in kazalniki za realizacijo cilja:

- Zagotoviti visoko raven prometne varnosti kolesarjev, tako da do leta 2021 v prometnih nesrečah s kolesarji ne bo žrtev in hudo telesno poškodovanih, število lažje telesno poškodovanih pa se bo zmanjšalo za 50 % glede na izhodiščno leto 2010, in izboljšati občutek varnosti kolesarjev, tako da se bo povečal delež učencev, ki v šolo kolesarijo, na 5 % do leta 2021.
 - Kazalnik:
 - število žrtev, hudo in lažje telesno poškodovanih kolesarjev v prometnih nesrečah;
 - delež učencev, ki v šolo kolesarijo.
- Povečati delež kolesarjev za vse namene potovanja na 15 % do leta 2021 (izhodiščna vrednost 7 % v letu 2016).
 - Kazalnik: delež kolesarskega prometa za vse namene potovanja.

Ključni ukrepi in kazalniki za realizacijo ukrepov

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2021 • Ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnico, zdravstveni dom in dom upokojencev
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture	<ul style="list-style-type: none"> • Obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak • Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši kolesarjem (izvedba klančin) • Odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2019

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje pogojev za parkiranje koles	<ul style="list-style-type: none"> • Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do leta 2021 • Ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konec leta 2021 • Ureditev stojal za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah – v skladu s katalogom urbane opreme), pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic
Vzpostavitev možnosti izposoje koles	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev petih dodatnih samopostrežnih postaj za izposajo koles do leta 2021 (osrednja avtobusna in železniška postaja, Šolski center Ptuj/Gimnazija Ptuj, Terme Ptuj, osrednji bivalni predel mesta, poslovno-trgovski del mesta)
Promocija kolesarjenja	<ul style="list-style-type: none"> • Izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)

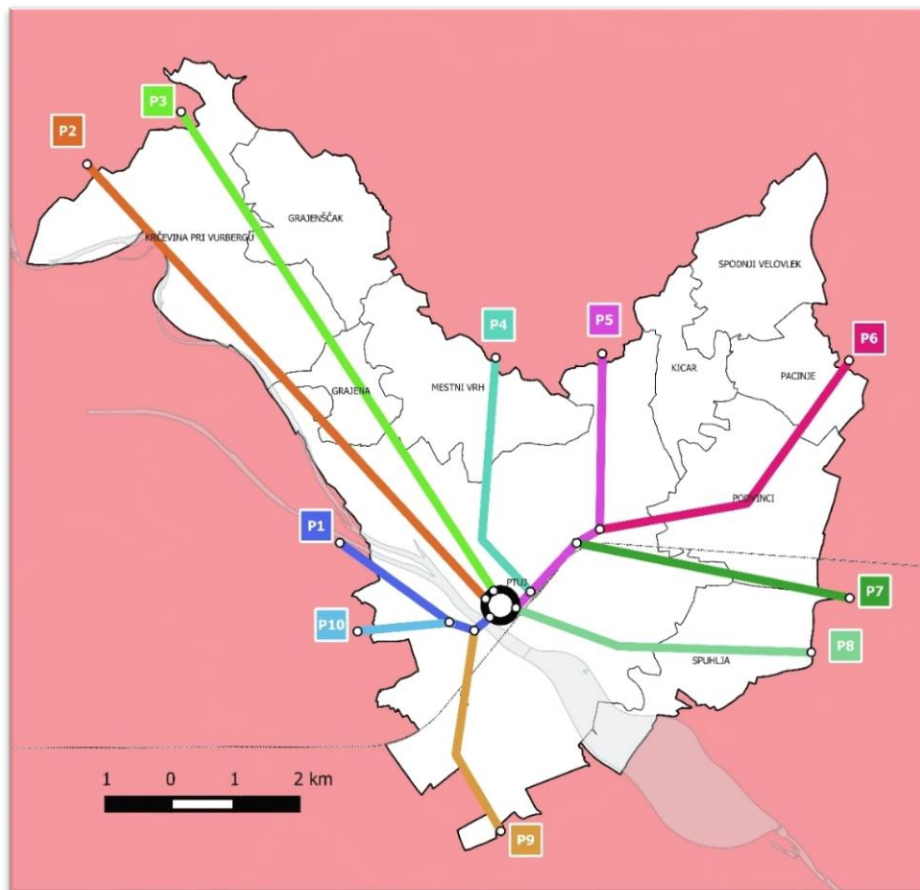
Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva štiri sklope ukrepov:

1. Dograditev kolesarskega omrežja

Omrežje kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Ukrepi širitve omrežja so zajeti v dveh sklopih glede na območje znotraj in zunaj naselja Ptuj. Vzpostavljene bodo primarne in sekundarne kolesarske povezave, ki bodo ustrezno dopolnjene z daljinskimi in rekreativnimi kolesarskimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti. Na bolj obremenjenih cestah in tam, kjer se dosegajo višje vozne hitrosti motornega prometa, bodo zgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo predstavljale osnovno hrbtnico kolesarskega omrežja. Na vseh preostalih manj obremenjenih cestah in poteh pa bodo proučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom, torej brez ločenih kolesarskih površin. Pri tem bo treba precejšnjo pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje, na primer omejevanje hitrosti na 30 km/h in vpeljava souporabe voznega pasu, tako imenovani »sharrow«, in pomožnih kolesarskih pasov. Tam, kjer bodo kolesarji vodeni skupaj s pešci, je treba biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa morajo svojo hitrost prilagoditi pešcem.

Daljinske kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje v naseljih in jih med sabo povezovala na občinski, medobčinski in regionalni ravni. Določene kolesarske povezave so lahko namenjene tudi pešcem.



Slika 8-8: Mreža načrtovanih primarnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj

2. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture

Obstoječa kolesarska infrastruktura, ki je dotrajana, bo obnovljena. Nevarna mesta na obstoječih kolesarskih povezavah bodo postopoma odpravljena. Obstoječa železniška podhoda bosta preurejena tako, da bosta prijaznejša kolesarjem. Kratkoročno je predvidena namestitev klančin za lažje potiskanje koles po stopnicah, dolgoročno pa izgradnja ločenih poti – klančin na vkih in izhodih, ki bodo omogočale kolesarjem, glede na obseg kolesarjev in drugih udeležencev v prometu, da jih prevozijo brez sestopanja. Za lažje prehajanje jih bodo lahko uporabljali tudi invalidi in starejši.

3. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

V Mestni občini Ptuj se bodo zagotovili pogoji, ki bodo na vseh pomembnih točkah omogočali varno in uporabnikom prijazno parkiranje koles. Postavile se bodo varne in pokrite kolesarnice za dolgoročno parkiranje koles, ob tem pa bo poskrbljeno tudi za parkirna stojala in prislone za kratkotrajnejše parkiranje. Znotraj mestnega jedra je predvidena ureditev kolesarske garaže oziroma depoja. Po potrebi bodo predvidene še dodatne lokacije. Namen je tudi promocija in ozaveščanje. Prav tako si bo občina prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles.

4. Izboljšave urejenosti in označitve kolesarskih površin ter promocija kolesarjenja

Da se bo potencial kolesarjenja še bolje izkoristil, je treba kolesarske povezave tudi ustrezno opremiti in jim dodati vsebino. To je možno doseči na več načinov, na primer z vzpostavitvijo kolesarskega počivališča, popravilnice za kolesa, informacijskih točk, kolesarskih garaž in kolesarskih števecv. Postavitve navedenega je predvidena na pešmestu in ob Volkmerjevi cesti. Izgradnja kolesarskih



počivališč na daljinskih in turistično-rekreativnih povezavah je prednostno predvidena na dravski kolesarski poti.

Promocija in ozaveščanje o pomembnosti kolesarskega prometa dodatno dvigujeta potencial kolesarjenja. Zelo pomembna je organizacija ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje. Promocijske aktivnosti zato zajamejo vse skupine prebivalstva, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do upokoјencev. Podpira se izvajanje aktivnosti, kot so Prometna kača, Varno na kolesu ipd.



Tabela 8.3: Predlog ukrepov stebra Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Steber 3 - Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
3.1.1	Dograditev kolesarskega omrežja znotraj naselja Ptuj	Vzpostaviti sklenjeno mrežo kolesarskih povezav	Obnova obstoječih in izgradnja novih kolesarskih povezav. Ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnico, zdravstveni dom in dom upokojeencev. Povezati stanovanjska območja z mestnim središčem in oskrbno-storitvenimi ter zaposlitvenimi območji. Projekti: Ureditev kolesarskih povezav v naselju Ptuj, Kolesarska infrastruktura - sklop 1, Kolesarska infrastruktura - sklop 2, Kolesarska infrastruktura - sklop 3, Ureditev Dravske kolesarske poti	2.320.000€	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2017-2021	Proračun občine, ESRR, MZI
3.1.2	Dograditev kolesarskega omrežja izven naselja Ptuj	Vzpostaviti sklenjeno mrežo kolesarskih povezav	Izgradnja kolesarskih povezav do okoliških naselij znotraj občine in navezava na širšo regijsko, državno in mednarodno daljinsko kolesarsko mrežo. Projekti: 1). Izgradnja kolesarske poti Grajena - športni park 2). Izgradnja kolesarske poti Rogoznica-Podvinci 3). Ureditev državne ceste z ureditvijo kolesarske povezave Podvinci - Pacinje Ureditev Dravske kolesarske poti,	1). 50.000€ + 2). 291.000€ (2017-2019) 3). Podvinci - Pacinje 190.000€ 4). 100.000€	Mestna občina Ptuj in DRSI	2017 - 2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU
3.2.1	Ureditev in izboljšave obstoječe infrastrukture in/ali opreme ter namestitve dodatne	Vzpostavitev sklenjene mreže kolesarskih povezav Dvig kakovosti kolesarske infrastrukture	Ureditev neustrezne horizontalne in vertikalne signalizacije ter manjše spremembe poteka kolesarskih površin (zamenjava in/ali dopolnitev pomanjkljivih oznak v skladu s poročilom "Analiza stanja in postavitev temeljev CPS MO Ptuj, 2016 in Zapisnik delavnice na temo kolesarske infrastrukture v MOP, 10.1.2017"). Ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in/ali izbranih javnih ustanovah ter osrednji avtobusni in železniški postaji pri čemer je potrebno upoštevati tudi kirojeje). Ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konec leta 2021. Stojala za kolesa (prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah, v skladu s katalogom urbane opreme). Skupaj je potrebno zagotoviti vsaj 100 dodatnih stojal in kolesarnic. Števci za kolesarje (na peš mostu, Volkmerjevi cesti,...). Stojala za popravilo kolesa, bike box (prednostno na Dravski kolesarski poti - npr. na P+R parkirišču na Zadružnem trgu). Polnilne postaje za e-kolesa. Izgradnja kolesarskih počivališč na daljinskih in turistično - rekreativnih povezavah (prednostno ureditev na Dravski kolesarski poti). Druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table; zemljevidi).	20.000€/leto	Mestna občina Ptuj in ministrstva	2017 - 2021	Proračun občine (30%), mehanizem CTN, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU (70%)
3.2.2	Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši za kolesarje (izvedba klančin)	Vzpostaviti sklenjeno mrežo kolesarskih povezav	1. Kratkoročni ukrep: na obstoječe stopnice (sploh na železniški postaji, ki so dovolj široke) se namestijo klančine iz pločevine oz. aluminija (lahko na sredino stopnic) za lažje potiskanje koles; 2. Dolgoročni ukrep: izgradnja ločenih poti - klančin na vzhodnih in izhodnih v/iz podhodov, ki bi omogočale kolesarje, da jih prevozijo brez sestopanja in bi jih lahko uporabljali tudi invalidi na invalidskih vozičkih.	1. Kratkoročno: ca. 1.000€ 2. Dolgoročno: 2 x 20.000€	Mestna občina Ptuj in SŽ	2021	Proračun občine, SŽ, sredstva EU
3.3.1	Vzpostavitev sistema samopostrežne izposoje koles	Izboljšanje dostopnosti Dvig deleža kolesarskih potovanj (in posredno tudi JPP)	1. Faza: Vzpostavitev vsaj 2 postaj samopostrežne izposoje koles (ena na Zadružnem trgu in druga v starem mestnem jedru). (2017-2018) 2. Faza: Vzpostavitev dodatnih 5 samopostrežnih postaj (osrednja avtobusna in železniška postaja, Šolski center Ptuj/Gimnazija Ptuj, Terme Ptuj, osrednji bivalni predel mesta, trgovski del, preučiti tudi atraktivne lokacije ob mestnih vpadnicah - "Park and bike"). (2018-2021)	15.000-20.000€/postajo 1. Faza: 40.000€ 2. Faza: 100.000€ 10.000€ vzdrževanje/leto 20.000€ delovno osebje/leto, ki skrbi za nemoteno delovanje	Mestna občina Ptuj	2018-2021	Proračun občine in sredstva EU



Steber 3 - Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

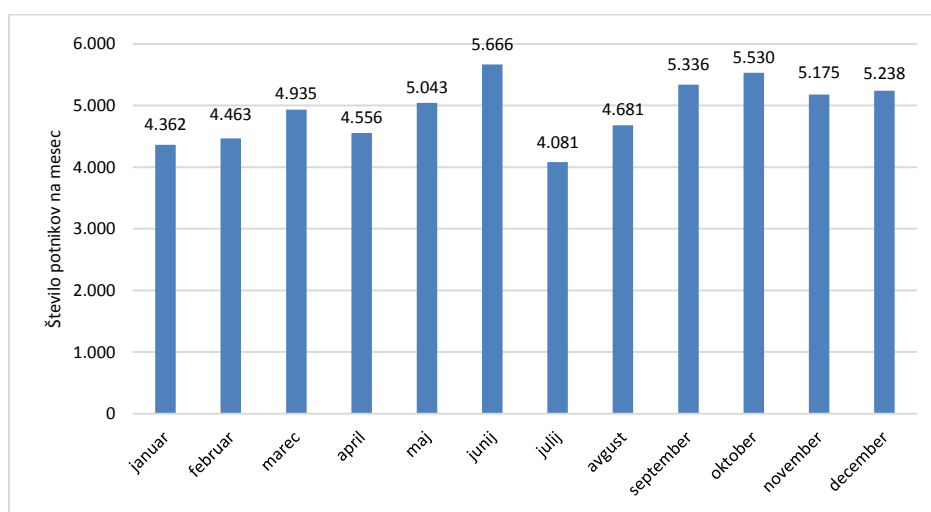
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
3.3.2	Integracija sistema izposoje koles z mestno kartico	Povečanje uporabe javnih koles in mestnega JPP	Preučitev možnosti za vzpostavitev mestne kartice in vzpostavitev le-te (izposoja koles, mestni avtobus). Glej tudi ukrepe v stebru štiri JPP.	Glej ukrepe četrtega stebra.	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci (operator/izvajalec JPP in/ali sistema izposoje koles)	2017-2018	Proračun občine in drugi viri (npr. trženje reklamnih površin)
3.4.1	Izvajanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti kolesarjev - interaktivni načrt "črnih točk"	Izboljšanje prometne varnosti	Glej ukrepe prvega stebra.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine in sredstva EU
3.4.2	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje	Izboljšanje prometne varnosti Dvig ozaveščenosti in informiranosti	Glej ukrepe v prvem stebru. Sicer, izvedba aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene,...), tudi z natečaji in nagradami, predvsem z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega kolesarjenja (pravila, odsevniki), obvladovanje veščin kolesarjenja ter preživljanja prostega časa (vključevanje lokalnih turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti). Povezati in vključiti tudi aktivnosti za dvig deleža aktivne in okolju prijazne mobilnosti, kot so: Prometna kača, Beli zajček, Peški bus,...	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU
3.4.3	Izvajanje preostalih ukrepov zajetih v "Načrtu prometne varnosti" s področja kolesarjenja	Izboljšanje prometne varnosti	Glej ukrepe prvega stebra.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj in SPV CP MO Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU

8.4 Učinkovitejši javni potniški promet

Javni potniški promet omogoča minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Ključne so predvsem ranljivejše skupine, ki nimajo dostopa do avtomobila (starejši, socialno šibki, otroci, invalidi).

V Mestni občini Ptuj sta pomembna avtobusni in železniški promet, prisoten pa je tudi prevoz s plovili po Dravi in Ptujskem jezeru, vendar skoraj izključno v turistične namene.

Na začetku leta 2016 je bila s strani občine uvedena krožna mestna linija »Mestno jedro«, ki je brezplačna in povezuje parkirišča P + R na Zadružnem trgu in Terme Ptuj z osrednjim predelom mesta, vključno s starim mestnim jedrom. Mesečno jo v povprečju uporablja skoraj 5.000 potnikov, s čimer je povsem opravičila svoj namen in jo je v prihodnje treba še nadgraditi in razširiti.



Slika 8-9: Število prepeljanih potnikov na mestni liniji »Mestno jedro« v letu 2016

Ponudba javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza se je v preteklih letih zniževala in je trenutno na najnižji ravni v zadnjih petindvajsetih letih. Od ponedeljka do petka je javni potniški promet še možno uporabljati, ob predpostavki, da delovni čas potnika sovпада z vožnjami avtobusa. Ob koncih tedna je prevozna ponudba precej slabša oziroma je na določenih relacijah sploh ni. Ruralni predeli občine so tako zelo slabo povezani z mestnim središčem. Pri tem je treba še posebej izpostaviti področja, kjer medkrajevnega linijskega prometa sploh ni, na primer Vičava in Orešje.

Kot zelo kritično je treba izpostaviti stanje osrednje avtobusne postaje na Ptuj, ki je kategorizirana le kot avtobusno postajališče in trenutno ne razpolaga niti z javnimi sanitarijami. Zgradba je v zadnjih letih sicer bila deležna delne prenove in je s strani večinskega lastnika tudi ustrezno vzdrževana, vendar bi bilo objekt treba temeljito prenoviti oziroma povsem na novo zasnovati.



Slika 8-10: Osrednja avtobusna postaja (postajališče) na Ptuj

Zavedati se je treba, da je osrednja postaja najpomembnejša vstopna in prestopna točka v javnem potniškem sistemu ter za potnike pogosto tudi prvi stik z mestom. V tujini takšnim objektom tako z vidika lokacije kot z vidika opremljenosti, prometne navezanosti in vzdrževanja posvečajo precejšnjo pozornost. Praviloma so takšni objekti arhitekturno prepoznavni, zgledno urejeni in pogosto prerastejo v prepoznavne znamenitosti mesta.

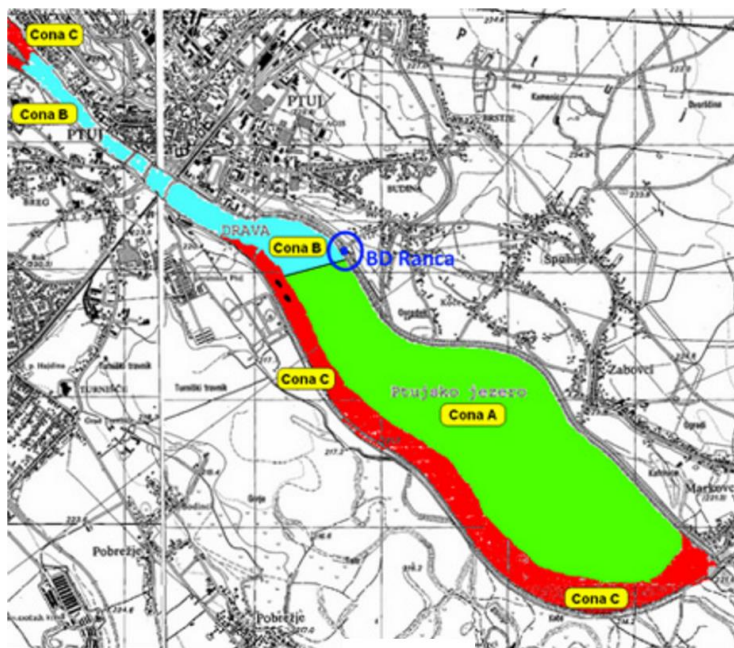
Ponudba železniškega prometa s trinajstimi povezavami do Ljubljane ob delavnikih in osmimi ob vikendih je povprečna in bi morala biti boljša. Infrastruktura je bila v zadnjem obdobju deležna precejšnje prenove, pri čemer pa je treba izpostaviti neustrezno izvedbo dveh železniških podhodov, to je na železniški postaji in pri Borovem. Stopnice na vseh in izhodih namreč niso prijazne invalidom in kolesarjem. Dvigalo pri Borovem je skoraj vedno v okvari, na železniški postaji pa je postopek najave in same izvedbe »prevoza« z dvigalom za invalide neudoben, predolgotrajen in občasno nezanesljiv. Invalidi morajo biti na železniški postaji veliko pred prihodom vlaka.



Slika 8-11: Težave z dostopnostjo podhoda na Železniški postaji Ptuj

Vodni promet ima na Ptuj s Ptujskim jezerom in reko Dravo velik potencial, ki do sedaj v glavnem ni bil izkoriščen. Številna mesta v tujini, na primer Zürich, dokazujejo, da je možno tudi z ladjami opravljati konkurenčen javni prevoz za potrebe dnevne mobilnosti.

Prostorski akt¹⁰, ki ureja plovbo, je sprejet in predvideva tri cone. Vzpostaviti bi bilo treba še pristanišča od Markovcev do Term Ptuj, vključno z ustreznimi dostopi, in začeti z intenzivnejšim javnim prevozom oseb – sprva primarno za turistične in prostočasne namene ter nato še za druge namene potovanj.



Slika 8-12: Informativna karta plovnih režimov po reki Dravi in Ptujskem jezeru¹¹

Izzivi

Ključni izzivi na področju javnega potniškega prometa so v dokumentu predhodno že navedeni (glej podpoglavje 6.1). Dodati je treba, da je podoba javnega potniškega prometa med splošno javnostjo slaba, kar bo treba z ustreznimi ozaveščevalnimi in promocijskimi aktivnostmi spremeniti, če želimo obstoječo in morebitno dodatno prevozno ponudbo in s tem potencial javnega potniškega prometa bolje izkoristiti.

Vizija za učinkovitejši javni potniški promet

Vizija za učinkovitejši javni potniški promet se usmerja v področje, kjer ima občina zadosten vpliv in možnost ukrepanja: mestni promet, šolski prevozi in vodni promet.

Na podlagi razširitve mestnega prometa in integracije s šolskimi in vodnimi prevozi se bo izboljšala dostopnost do ključnih lokacij v občini, ob hkratnem zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje in prometno varnost. Na dolgi rok bodo občani imeli na voljo sodoben, učinkovit in poselitvenemu vzorcu prilagojen javni potniški promet.

Ključni cilji in kazalniki za realizacijo cilja:

- Povečanje deleža javnega potniškega prometa za vse namene potovanj na 5 % do leta 2021 (izhodiščna vrednost 2 % v letu 2016).
- Kazalnik: delež kolesarskega prometa za vse namene potovanj.
- Dvig uporabe javnega mestnega avtobusnega prometa za 100 % do leta 2021 (izhodiščna vrednost 4.922 potnikov na mesec v letu 2016).
- Kazalnik: povprečno število prepeljanih potnikov na mesec.

¹⁰ Vir: Odlok o določitvi plovbnega režima na reki Dravi in Ptujskem jezeru, Ur.l.RS št. 015-04/2005-9

¹¹ Cona A, v kateri je dovoljena plovba jadrnic, jadrlnih desk in športnih veslaških čolnov ter plovil na motorni pogon, katerih hitrost ne presega 20 km/h, cona B, v kateri je dovoljena plovba motornih čolnov in drugih plovil, razen plovil, ki v višino merijo več kot 2,5 m, in cona C, v kateri je prepovedana plovba za vsa plovila, razen za plovila za zaščito, vzdrževanje in pomoč.

Ključni ukrepi in kazalniki za realizacijo ukrepov

Cilji	Ciljne vrednosti
Širitev in nadgradnja javnega mestnega potniškega prometa	<ul style="list-style-type: none"> • Uvedba dodatne mestne linije do leta 2019 • Uvedba mestne kartice • Povečanje frekvence voženj na relaciji med osrednjim bivalnim delom mesta in starim mestnim jedrom na 15-minutni interval (delno vzporedni potek dveh linij)
Integracija šolskega in mestnega prevoza	<ul style="list-style-type: none"> • Skupni stroški za izvajanje šolskih prevozov in mestnega prometa ostajajo v grobem na isti ravni
Izboljšanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu	<ul style="list-style-type: none"> • Ureditev/izvedba avtobusnih čakališč na linijah mestnega prometa (vsaj dve postajališči na leto) • Zamenjava čakališč in obnova infrastrukture na postajališčih medkrajevnega linijskega prometa (zamenjava vsaj dveh čakališč in vsaj ena kompletna ureditev postajališča (čakališče + infrastruktura)) • Obnova in preureditev osrednje avtobusne postaje (potreben dogovor z lastniki)
Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti	<ul style="list-style-type: none"> • Vzpostavitev zavijka na spletni strani občine s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do vozniških redov do leta 2018 • Znotraj promocije trajnostne mobilnosti izpostaviti pomembnost javnega potniškega prometa (vsaj na enem dogodku na leto)
Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v regiji	<ul style="list-style-type: none"> • V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo vzpostaviti storitev »prevozov na klic« do leta 2021

Predlagani ukrepi

Prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva tri sklope ukrepov:

1. Širitev in nadgradnja javnega mestnega potniškega prometa

Obstoječi mestni promet se razširi in nadgradi še z dodatno linijo, ki bo povezala pomembne cilje potovanj v občini (pokopališče, bližnja območja brez linij javnega potniškega prometa (Vičava/Orešje), poslovno-trgovski del, osrednji bivalni del in staro mestno jedro). Na relaciji med osrednjim bivalnim delom mesta in starim mestnim jedrom se skuša vzpostaviti 15-minutni interval voženj (delno vzporedni potek dveh linij). Predvideva se uvedba mestne kartice, tudi zaradi lažje integracije s šolskimi prevozi.

2. Integracija šolskih prevozov

Nadaljevati je treba z integracijo mestnega prometa in šolskih prevozov ter pri tem strmeti k temu, da se skupni obseg stroškov, ki za izvajanje obeh sistemov trenutno znaša približno pol milijona evrov na leto, bistveno ne spremeni.

3. Urejanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu

Ukrepi na področju izboljšanja infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in njegovim uporabnikom, zajemajo ureditev osnovne infrastrukture, kot so čakalnice, in vse pripadajoče opreme na avtobusnih postajališčih. Spodbudi se obnova oziroma novogradnja osrednje avtobusne postaje na Ptuj, tako da bo ta postala točka srečevanja in povezovanja med uporabniki javnega potniškega prometa, dnevnimi kolesarji in obiskovalci, ki pridejo z avtomobili v njeno bližino.



4. Izboljšanje informiranosti in promocija

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je izboljšanje informiranosti potnikov in potencialnih uporabnikov. Na spletni strani občine se vzpostavi zavihek s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do voznih redov.

Vsaj na enem dogodku na leto se izvaja ciljna promocija javnega potniškega prometa, lahko tudi skupaj s preostalimi okolju prijaznimi načini potovanj.

5. Izboljšanje ponudbe v regiji

V sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo se do leta 2021 skuša vzpostaviti storitev »prevozov na klic«. To bi bil učinkoviti ukrep za povečanje uporabe javnega potniškega prometa v ruralnem predelu občine in tudi bližnjih občinah v regiji ter bi prispeval k zmanjšanju stroškov. Je pa realizacija tega ukrepa v glavnem odvisna od stanja zakonodaje na tem področju in s tem od pristojnega ministrstva.

Aktivnosti Mestne občine Ptuj morajo biti usmerjene v spodbujanje države k ustrežnejši ureditvi medkrajevnih linijskih prevozov in iskanju možnosti nadaljnjega razvoja in širitve obstoječega mestnega prevoza, tako da bo ta skladen z zakonodajo in kar se da prilagojen poselitvenemu vzorcu prebivalstva v občini.

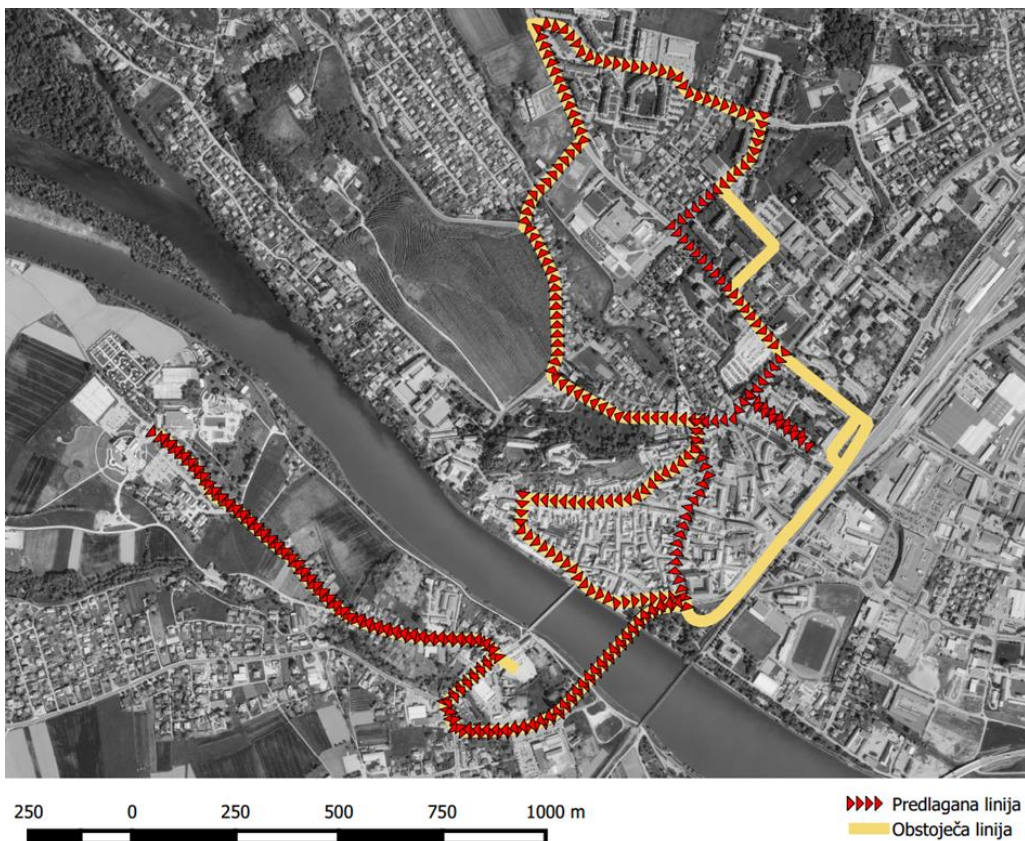
6. Izboljšanje vodnega prometa

V prihodnje je treba s projektom »Vitalizacije Ptujskega jezera« nadaljevati in proučiti še dodatne možnosti javnega prevoza oseb, vključno s premostitvami Drave in jezera s pomočjo rednih povezav iz enega na drugi breg.

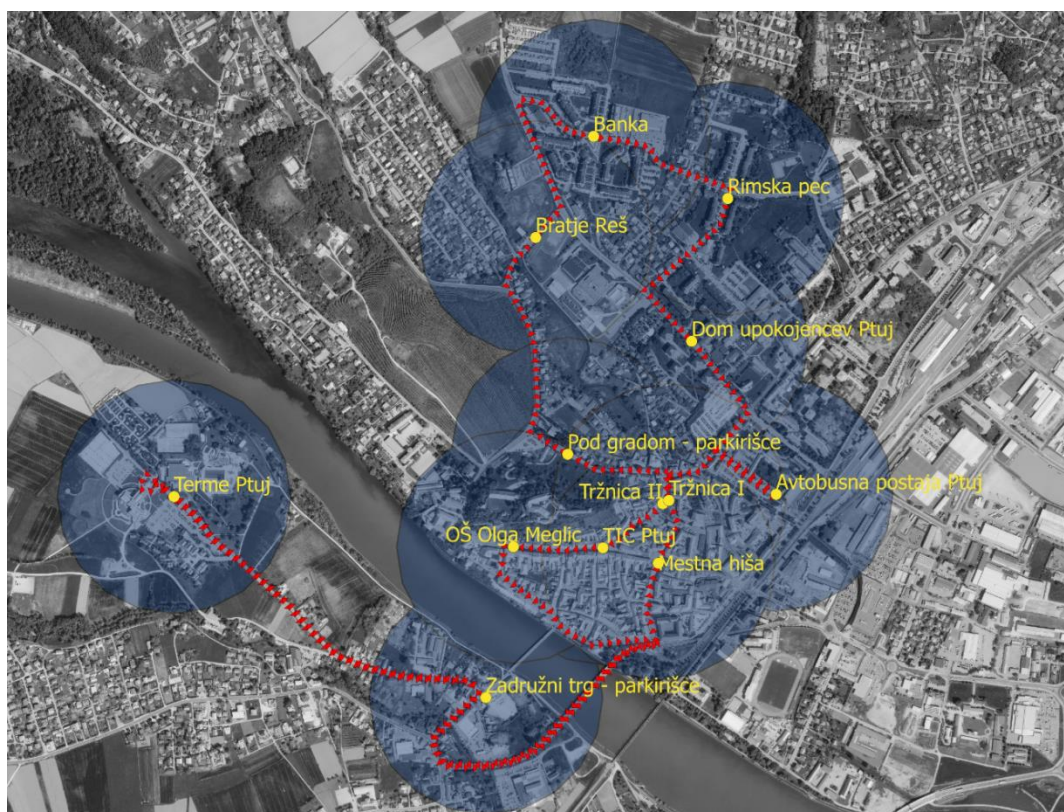
Možni ukrepi

Če se srednjeročno dodatna linija mestnega prometa ne bi uvedla, je treba razmisliti o spremembi poteka obstoječe krožne linije »Mestno jedro« s ciljem zmanjšanja obvodov in izboljšane dostopnosti starega mestnega jedra (glej sliki 8.13 in 8.14).





Slika 8-13: Prikaz spremenjenega poteka krožne linije Mestno jedro



Slika 8-14: Petminutno vplivno območje postajališč spremenjene linije Mestno jedro

Tabela 8.4: Predlog ukrepov stebra Učinkovitejši javni potniški promet

Steber 4 - Učinkovitejši javni potniški promet							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
4.1.1	Širitev in nadgradnja javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) v Mestni občini Ptuj	Izboljšanje dostopnosti znotraj občine in zmanjšanje socialne izključenosti	Uvedba dodatne mestne linije, ki bo povezala dodatne ključne točke v mestu in po možnosti (delno) območja, ki niso pokrita z medkrajevnim linijskim prevozom. Ohraniti in po možnosti razširiti potek linij skozi staro mestno jedro (tudi skozi območje za pešce) s ciljem čim boljše dostopnosti starega mestnega jedra.		Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine
4.1.2	Reorganizacija šolskih prevozov (skladno z izdelanim načrtom in veljavno zakonodajo) v smislu nadaljnje integracije z mestnim in medkrajevnim prevozom	Dvig deleža aktivne mobilnosti Zagotavljanje varnosti	Potrebno izvesti vzporedno s predhodnim ukrepom in s ciljem racionalizacije šolskih, mestnih in medkrajevnih prevozov. Preučiti je potrebno tudi časovni zamik pričetka pouka v OŠ, pridobitev sredstev s trženjem reklamnih površin na in v avtobusih in na vozovnicah, sofinanciranja s strani nakupovalnih središč in prihodki od prodaje vozovnic v kolikor se preide na plačljiv mestni prevoz. Cilj je ohraniti obstoječe proračunske izdatke (šolski + mestni prevoz) pri čemer se na osnovi racionalizacije šolskih prevozov in dodatnih prihodkov ponudba mestnega javnega prevoza povečuje.	100.000€/leto mestni 400.000€/leto šolski	Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine
4.1.3	Integracija javnega mestnega potniškega prometa z mestno kartico	Izboljšanje dostopnosti in dvig deleža JPP	Preučitev možnosti za vzpostavitev mestne kartice in vzpostavitev le te (mestni avtobus, izposoja koles). Glej tudi ukrepe tretjega stebra.	20.000€ izdelava in uvedba kartice 3.0000€/leto upravljanje in vzdrževanje sistema in baze	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci (operater/izvajalec JPP in/ali sistema izposoje koles)	2018-2021	Proračun občine in drugi viri (npr. trženje reklamnih površin)
4.1.4	Vzpostavitev sistema javnih prevozov na poziv v starem mestnem jedru (Kavalir)	Izboljšanje dostopnosti starega mestnega jedra	Brezplačni prevozi, prvenstveno znotraj območja za pešce v starem mestnem jedru z okolju prijaznim manjšim vozilom.	23.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2017	Proračun občine
4.2.1	Ureditev opremljenosti in obnova dotrajanih avtobusnih postajališč	Izboljšanje dostopnosti, prometne varnosti in kakovosti JPP	Postavitev nadstrešnic, ureditev varnih čakališč in ostale opreme (vozni red, koši za smeti) na avtobusnih postajališčih mestnega prometa in postajališčih medkrajevnega linijskega prometa. Projekt: Izgradnja para avtobusnih postajališč pri ŠC Ptuj. Pločnik in avtobusna postaja Štuki - Grajena. Zamenjava dotrajanih čakalnic in kjer je potrebno tudi obnova infrastrukture.	3 x čakalnica + ureditev infrastrukture mestni promet = 20.000€/leto 20.996€ postajališča pri ŠC Ptuj 422.715€ Štuki - Grajena 2 x zamenjava čakalnice/leto = 10.000 € 1 x čakalnica + prenova infrastrukture = 10.000 €	Mestna občina Ptuj	2017 - 2021	Proračun občine, DRSI, EU razpisi
4.2.2	Ureditev in nadgradnja potrebnih informacij na postajališčih	Izboljšanje kakovosti JPP Dvig deleža JPP	Namestitev vseh pomembnih informacij (vozni redi, linije, postajališča...) na avtobusnih postajališčih mestnega prometa v večji pisavi in v Braillovi pisavi ter v vsaj 1 tujem jeziku	15.000€	Mestna občina Ptuj	2017-2021	Proračun občine
4.3.1	Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja t.i. pre-trip informacije)	Odprava izključenosti ranljivih skupin Izboljšanje dostopnosti	Podrobneje glej ukrepe prvega stebra. Sicer je potrebno izboljšati informacije na spletni strani Mestne občine Ptuj (ali vsaj povezavo do spletnega mesta) o vozni redih, linijah in vseh ostalih potrebnih informacijah za načrtovanje poti (še posebej pomembno za invalide) v slovenskem in tujem jeziku.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine



Steber 4 - Učinkovitejši javni potniški promet

Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
4.4.1	Preučevanje možnosti razvoja/nadgradnje javnega potniškega prometa v regiji	Izboljšanje dostopnosti Dvig kakovosti ponudbe JPP	Povezovanje s sosednjimi občinami in Ministrstvom za infrastrukturo ter DRSI s ciljem izboljšanja ponudbe. Opozorjanje na nujnost nadaljnega uvajanja enotne državne vozovnice. Vzpostavitev prevozov na klic ipd.	Brez stroška.	Mestna občina Ptuj v sodelovanju s sosednjimi občinami, MzI, DRSI in prevozniki	2017-2021	Proračun občine
4.5.1	Preučitev možnosti vzpostavitve dodatnih lokacij/sistemov P+R	Zmanjšanje emisij in zatrapanosti mestnega središča	Vzdolž pomembnih vpadnic v mesto (npr. Ormoška cesta iz južne strani in Slovenskogoriška ter v nadaljevanju Osojnikova cesta iz vzhodne smeri) vzpostaviti dodatne lokacije 2 "Parkiraj in pelji se" s pod varianto "Parkiraj in pojdi s kolesom ter "Parkiraj in pojdi peš". V posebnih primerih je kot smiselno varianto potrebno preučiti tudi lokacijo parkirišč bližje mestnemu središču, kot npr. parkirišče pri osrednji avtobusni postaji v primeru njegove širitve oz. nadgradnje (2 ali več etaž). Glej tudi ukrepe v petem stebru.	Glej ukrepe petega stebra.	Mestna občina Ptuj v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2017-2021	Proračun občine, MzI, sredstva EU
4.6.1	Izboljšanje vodnega prometa	Izboljšanje dostopnosti	S projektom »Vitalizacije Ptujškega jezera« je potrebno nadaljevati in proučiti še dodatne možnosti javnega prevoza oseb, vključno s premostitvami Drave in Ptujškega jezera s pomočjo rednih povezav iz enega na drugi breg.	V skladu z NRP	Mestna občina Ptuj v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2017-2021	Proračun občine, MzI, sredstva EU



8.5 Racionalnejši cestni promet

Osebni avtomobil kot prevozno sredstvo ima kljub težavam, ki jih povzročajo, pomembno vlogo v mestu. Zmeraj bodo obstajali razlogi ali razmere, ko bo osebni avtomobil smiselna izbira in ko njegova uporaba ne bo imela negativnih posledic na delovanje prometnega sistema ali, z uporabo ustreznih tehnologij, na okolje. Po drugi strani pa pogosto obstajajo razmere, ko osebni avtomobil ni učinkovita izbira, je drag za uporabnika in družbo, in obstajajo veliko boljše alternative.

Izkušnje kažejo, da je sledenje rasti avtomobilskega prometa z gradnjo vedno nove cestne infrastrukture nesmiselno, saj nova infrastruktura privablja dodaten promet na nove površine, ki se kmalu zapolnijo. Zato so težave, ki jih povzročajo osebni avtomobili v mestih neobvladljive z nenehnim prilagajanjem infrastrukture. Trajnostni pristop zagovarja prilagajanje obsega in razporeditve avtomobilskega prometa mestu in ne obratno.

Tovorni promet je ključen za zagotavljanje pretoka blaga in ustvarjanje pogojev za ekonomski razvoj mesta. Hkrati predstavlja precejšnje obremenitev za mestni prometni sistem in okolje, še posebej težki tovorni promet, ki na posameznih prometnicah predstavlja od 5 do slabih 8 odstotkov celotnega cestnega prometa (Puhov most in Ormoška cesta) in raste sorazmerno z gospodarsko rastjo. Njegov vpliv je bolj skoncentriran zaradi večjih in bolj obremenjujočih vozil. Ta steber vključuje vse procese prevoza blaga, vendar daje poudarek na distribuciji blaga v mestu, ki predstavlja konec prometne verige pri prevozu tovora. Zanj so značilne težave zaradi majhnih in razpršenih tovorov, omejitev in obremenitev infrastrukture ter onesnaženja zraka in hrupa zaradi tovornih vozil.

Ta steber strategije je usmerjen v doseganje odgovorne rabe osebnih avtomobilov ter racionalnega tovarnega in skupnega cestnega prometa.

Izzivi

Gost promet, ki nima izvora in cilja v stanovanjskih in centralnih območjih, poslabšuje kakovost bivanja teh mestnih delov in zmanjšuje njihovo privlačnost za hojo in kolesarjenje. Težave pogloblja prometna ne disciplina voznikov in neupoštevanje omejitev hitrosti. Nekatera območja so še posebej občutljiva na negativne vplive motornega prometa in vprašanja varnosti - okolica vrtcev in šol, domovi za starejše in zdravstveni domovi.

Poseben problem predstavlja zanemarjena obstoječa cestna infrastruktura. Zaradi pomanjkljivega vzdrževanja je v nekaterih primerih nevarna za uporabnike in povzročajo povečanje negativnih učinkov prometa, kot so hrup, vibracije in prašne delce.

Parkiranje na javnih površinah je na nekaj lokacijah v mestu še zmeraj brezplačno, kar je nesmotno s stališča stroškov ureditve in vzdrževanja parkirišč ter njihove (ne)racionalne rabe. Še posebej je neracionalno brezplačno celodnevno parkiranje dnevni migrantov na javnih površinah. Pritisk na parkirišča okoli glavnih ciljev prometa povzročajo težave s parkiranjem tistim, ki nimajo izbire (npr. invalidi). Kljub poostrenemu nadzoru ostaja pomemben problem nelegalnega parkiranja, ki povzročajo težave v cestnem prometu in zavzema površine za pešce in kolesarje. Ta problem je še posebej pereč v okolici šol in vrtcev in v večjih stanovanjskih soseskah.

V starem mestnem jedru je velik delež dolgotrajnega parkiranja. Na posameznih ulicah pa je zelo visoki delež »lokalnega« tranzita (podrobneje glej opis ukrepov v poglavju 8.2 Celovita promocija hoje).

Vizija

Mestna občina Ptuj bo zmanjšala odvisnost od uporabe avtomobila. Celostno načrtovan promet bo dosegel zmanjšanje avtomobilskega prometa in zastojev, predvsem na glavnih mestnih vpadnicah ter v konicah s hkratnim povečanjem števila ljudi prepeljanih po teh prometnicah.

Občina bo nadaljevala in intenzivirala oživljanje starega mestnega jedra in izboljševala njegovo privlačnosti za bivanje. Izboljšana bo dostopnost za vse, prometna varnost ter omejili se bodo konflikti motoriziranih in nemotoriziranih udeležencev.

Zmanjšane bodo motorizirane vožnje skozi mesto s poudarkom na odpravljanju tranzita skozi občutljive mestne predele in hitrosti se bodo predvsem s pomočjo sistemskih ukrepov znižale.

Zmanjšane bodo parkirne obremenitve v središču mesta in preišljeno se bo zagotavljalo parkiranje za novogradnje.

V primerih, kjer je uporaba osebnega vozila edina možna oblika potovanja, se bo spodbujala uporaba osebnih vozil na elektro pogon ali druge alternativne pogone brez ali z manjšimi izpusti. Trajnostno načrtovanje bo doseglo zmanjšanje avtomobilskega prometa in predvsem zmanjšanje njegovih negativnih učinkov

Cilji:

- Zmanjšati število prometnih nesreč in njihovih posledic do 2021 - izničiti (0) število žrtev in (0) hudo telesno poškodovanih ter 50% zmanjšanje lažje telesno poškodovanih v prometnih nesrečah z motornim prometom do leta 2021, glede na izhodiščno leto 2010.
- Uvajanje in širitev območij omejene hitrosti in umirjenega prometa v bivalnih predelih in središčih naselij s pomočjo sistemskih ukrepov, povečanje za (50%) do leta 2021.
- Znižanje hitrosti vozil znotraj naselij in območij omejene hitrosti (30 km/h) za 25 % do leta 2021.
- Znižanje hitrosti znotraj območij umirjenega prometa za 25 % do leta 2021.
- Omejitev / zmanjšanje motoriziranega prometa v starem mestnem jedru.
- Zmanjšanje dolgotrajnega parkiranja v starem mestnem jedru.
- Zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja za (50%) do leta 2021.
- Zmanjšanje deleža izdatkov gospodinjestev za mobilnost za (2) % do leta 2021.
- Povečanje deleža vozil na alternativni pogon na (10) % do leta 2030.
- Zmanjšanja onesnaženosti zraka in hrupa zaradi prometa v mestu za 50 % do leta 2021.
- Vzpostaviti dve lokacije „Parkiraj in pelji se“ do leta 2021 (po možnosti vzdolž prometnic iz južne in jugovzhodne oziroma vzhodne smeri).

Ustvarjanje »prijazne cone« in izboljšanje notranje povezanosti mesta/primestja

Predvideno je ustvarjanje prijazne cone okrog starega mestnega jedra s ciljem odmika tranzitnega in daljinskega prometa in ustvarjanja kakovostnejšega prostora za bivanje in zadrževanje ter hojo in kolesarjenje. Načrtuje se sprememba kategorizacije cestne mreže in posamezni infrastrukturni ukrepi s ciljem izboljšanja notranje povezanosti mesta, vključno s primestjem. Predvidena je izvedba podvoza pri Ciril Metodovem drevoredu in vzpostavitev ptujskega »U« (podrobneje glej poglavje 6.2.3).

Umirjanje motornega prometa

Načrtuje se širitev območij umirjenega prometa in vzpostavitev skupnega prometnega prostora v ožjem delu starega mestnega jedra, kot prehodna rešitev do nadaljnje širitve območja za pešce (Slomškova ulica, Slovenski trg, Prešernova ulica) ter vzpostavitve nadomestnih parkirnišč v bližini starega mestnega jedra.

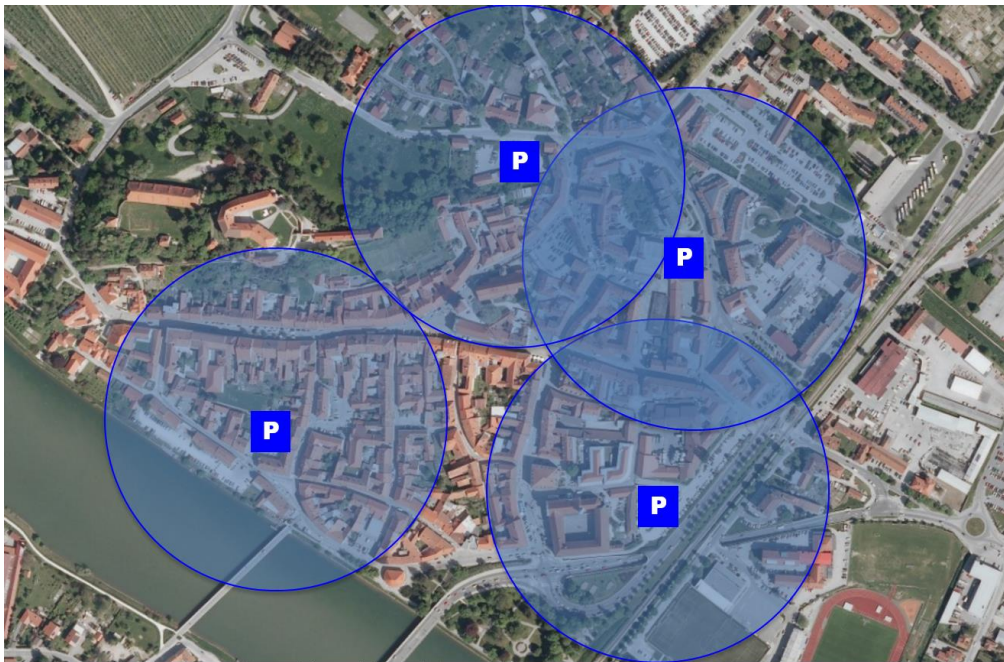
S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova atraktivnost za tranzitni promet, zmanjšali se bo tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h, na območjih, namenjenim pešcem (vključno s skupnim prometnim prostorom), pa lahko tudi manj. V skupnem prostoru se predvideva tudi umirjanje prometa z vodenjem kolesarjev po pasu za vozila (t.i. sharow). Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, hkrati se bo povečal občutek varnosti prometnih udeležencev in zmanjšal se bo hrup motornih vozil. Rekonstrukcije bodo izvedene tako, da bo čim manj točk, na katerih bi lahko prišlo do konfliktnih situacij. Za umirjanje motornega prometa se lahko mirujoči promet uporabi kot sredstvo, ki bo zniževalo hitrost vozilom in hkrati ustvarjalo površino, namenjeno parkiranju, prometnico pa naredilo manj privlačno za tranzit.

Poseben poudarek se bo dal območjem v okolici šol in vrtcev, kjer se bo promet dodatno umiril.

Na površinah pred šolami se bo začel uvajati nov prometni režim, ki predvideva manj parkirnih prostorov neposredno pred vhodom v šole in omejevanje neposrednega dostopa z vozili do stavb osnovnih šol.

Urejanje mirujočega prometa

Urejanje obstoječih parkirnih mest bo podvrženo izboljšanju prostorov, namenjenih mirujočemu prometu. Število parkirišč v starem mestnem jedru se bo postopoma zmanjševalo. Najprej bodo ukinjena plačljiva parkirišča na ulicah v neposredni bližini osrednjih ptujskih znamenitosti in nato še na preostalih delih ulic, kjer je predvidena ureditev območja za pešce. Ukinjena parkirišča bodo nadomeščena v **sprejemljivi peš razdalji do starega mestnega jedra**. Predvidi se izgradnja „mreže“ parkirišč, ki bodo delno namenjena stanovalcem in poslovnim subjektom v starem mestnem jedru in delno kratkotrajnemu parkiranju. Če je le možno se predvidijo manjše garažne hiše, ki bodo zasedale čim manj prostora.



Slika 8-15: Potencialne lokacije parkirišč v sprejemljivi peš razdalji od starega mestnega jedra

Modre cone se bodo smiselno širile na območja, kjer primanjkuje prostorov za kratkočasno parkiranje. Neurejena in nelegalna parkirišča v centru se bodo počasi odpravljala. Nadaljnje se bo širila tarifna politika, ki temelji po načelu: bližje mestnemu središču - tem dražje in kratkotrajno parkiranje ter bolj oddaljeno od mestnega središča – tem cenejše in bolj dolgotrajno parkiranje.

Politika kaznovanja nepravilno parkiranih vozil se bo poostrila na območjih, kjer je parkiranje prepovedano. Še posebej to velja za vozila, ki so parkirana na pločnikih in kolesarskih površinah. Preučena bo možnost racionalizacije parkiranja v bližini osnovnih šol in vrtcev.

Uvedla se bo dodatna informacijska signalizacije za ustrežnejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu.



E-mobilnost

V tem sklopu se daje prednost izgradnji podporne infrastrukture za polnjenje električnih vozil.

Poudarek na e-mobilnosti bo v prihodnje še večji, zato je nujno, da se že sedaj prične z ustvarjanjem pogojev za njihovo uporabo. Spodbujanje uporabe električnih vozil je prav tako prispevek k trajnostni mobilnosti, saj se na ravni ulic in cest, zmanjšujejo negativni učinki prometa na okolje.

Spodbujal se bo razvoj »carsharing« sistema z vozili na električni pogon.

Tovorni promet in zelena logistika

V tem sklopu se daje prednost racionalni uporabi tovornih vozil in možnosti vzpostavitve zelene logistike.

Ozaveščanje in promocija

Zaradi planirane spremembe prometnega režima v starem mestnem jedru bo realizacija tega ukrepa podprta s promocijskimi in ozaveščevalnimi aktivnostmi.

Tabela 8-5: Predlog ukrepov stebra Racionalnejši cestni promet

Steber 5 - Racionalnejši cestni promet							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
5.1.1	Prekategorizacija cestne mreže s ciljem zagotovitve t.i. "prijaznih con"	Omilitve negativnih učinkov prometa, predvsem tovornega na ljudi	<p>1. Faza: zagotoviti t.i. "prijazno cono" v mestnem središču. Potrebno spremeniti/prilagoditi obstoječo kategorizacijo cest (prekategorizacija regionalne ceste R3-710, odsek 1292 Vurberk - Ptuj v delu, ki poteka po Vinarskem trgu, Trstenjakovi in Raičevi ulici ter njena prestavitve na Maistrovo, Volkmerjevo in CMD). Raičeva in Maistrova ulica se preuredijo v mestni cesti z ožjimi voznimi pasovi za vozila in površinami za pešce in kolesarje. Na delu Raičeve (pod gradom) je potrebno preučiti možnost vzdolžnega parkiranja.</p> <p>2. Faza: po potrebi in v skladu s študijo prekategorizacija cest v bivalnih predelih in skozi središča naselij v Mestni občini Ptuj.</p>	20.000€ (prekategorizacija)	Mestna občina Ptuj, DRSI in DARS	2017-2018	Proračun občine, DRSI
5.1.2	Ukrep spremembe hitrostnih omejitev na cestni mreži	Izboljšanje prometne varnosti Omilitve negativnih učinkov prometa na ljudi in okolje (hrup in vibracije)	<p>1. Faza: V starem mestnem jedru in neposredni okolici vzpostavitev območja omejene hitrosti cono 30. Območje je temu primerno potrebno tudi infrastrukturno prilagoditi (t.i. sistemski ukrepi, kot so ožji vozni pasovi za motorni promet in več površin (prostora) za pešce in kolesarje ter izgradnja mini krožnih križišč (Trstenjakova-Potrčeva in Slomškova - Raičeva) . Večinoma je potrebno vzpostaviti skupno vodenje kolesarjev in motornega prometa na vozišču). Glej tudi ukrepe tretjega stebra.</p> <p>2. Faza: po potrebi in v skladu s študijo prekategorizacija cest v bivalnih predelih in skozi središča naselij v Mestni občini Ptuj s poudarkom na osnovne šole in vrtnice.</p>	2 x 20.000€/izvedba mini krožnega križišča Glej tudi ukrepe tretjega stebra.	Mestna občina Ptuj, MzI, DRSI	2018-2021	Proračun občine, MzI, DRSI, sredstva EU
5.1.3	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje voznih hitrosti motornega prometa in spoštovanje omejitev	Izboljšanje prometne varnosti Omilitve negativnih učinkov prometa na ljudi in okolje (hrup in vibracije)	Izvajanje prikritih meritev hitrosti na vseh kritičnih območjih, še posebej v bližini šol in vrtnic. Analiza in preučitev možnih ukrepov. Na podlagi ugotovitev predvideti kratkoročne ukrepe (med drugim tudi postavitev stacionarnih radarjev) in dolgoročne - sistemske ukrepe (preureditev prometnega in celotnega javnega prostora).	20.000 €	Mestna občina Ptuj, SPV CP MO Ptuj, DRSI in zunanji izvajalci	2017-2021	Proračun občine, DRSI
5.2.1	Zmanjšanje števila parkirnih mest (neposredno) v starem mestnem jedru	Zagotovitev površin za zadrževanje, sprostitev in druge dejavnosti (turizem) Izboljšanje kakovosti bivanja in zadrževanja v mestnem središču Izboljšanje dostopnosti	Ukiniti je potrebno predvsem parkirišča na ulicah v starem mestnem jedru in jih nadomestiti v garažnih hišah in drugih parkiriščih na obrobju oz. izven mestnega jedra.	5.000 €	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2017-2018	Proračun občine in Javne službe Ptuj



Steber 5 - Racionalnejši cestni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
5.2.2	Izgradnja parkirišč	Razbremenitev - zmanjšanje zatrapanosti starega mestnega jedra	Izgradnja mreže parkirišč/parkirnih hiš znotraj peš razdalje do starega mestnega jedra. *Strošek izgradnje parkirnega mesta v garažni hiši, brez stroškov zemljišča znaša 15.000-20.000€/parkirišče Izgradnja in/ali nadgradnja obstoječih nekoliko bolj oddaljenih parkirišč. Strošek izgradnje asfaltnega parkirnega mesta, brez stroškov zemljišča znaša 3.000€/parkirišče Ocenjeno število parkirnih mest: 1.000 v sprejemljivi peš razdalji do starega mestnega jedra	*Odvisno od tipa in lokacije parkirišč	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2018-2021	Proračun občine in Javne službe Ptuj
5.2.3	Uvedba dodatnih parkirišč za različne namene / rabe / ciljne skupine	Izboljšanje dostopnosti ranljivih skupin Zmanjšanje socialne izključenosti Izboljšanje dostopnosti	Dodatna parkirišča za invalide je potrebno zagotoviti znotraj plačljivih parkirišč, pri čemer velja opozoriti na ustrezne dimenzije parkirišča (nemoten vstop in izstop invalidov), kot tudi v bivalnih predelih. Možnost brezplačnega parkiranja znotraj modre cone naj ostane. Vzpostavitev parkirišč za enosledna motorna vozila na vseh parkirnih površinah, še posebej v bližini starega mestnega jedra in pred ustanovami, ki generirajo večje število potovanj. Vzpostavitev dodatnih parkirišč za avtodome z ustrežno opremo.	Parkirišča za invalide 2.000€ Parkirišča za enosledna motorna vozila 5.000€ Preveri OGD? (parkirišča za avtodome)	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2021	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.4	Vzpostavitev parkirnih mest za električna vozila skupaj s polnilnimi postajami	Zmanjšanje emisij	Spodbujanje vozil brez izpustov na nivoju ulice je potrebno sistematično izvajati.	5.000€/vzpostavitev polnilnega mesta	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2017-2019	Proračun občine, Eko sklad
5.2.5	Vzpostaviti parkirišča namenjena skupni rabi avtomobilov (skupna raba in deljenje poti)	Zmanjšanje emisij	Parkirišča za skupno rabo avtomobilov (car sharing) naj bodo bližje mestnemu središču (posamezna parkirna mesta). Parkirišča za deljenje prevozov (car pooling) pa je potrebno zagotoviti ob mestnih vpadnicah na obrobju mesta in v sodelovanju s sosednjimi občinami.	Odvisno od tipa in lokacije parkirišč	Mestna občina Ptuj, Javne službe Ptuj in sosednje občine	2021	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, sosednje občine
5.2.6	Izvajanje "pametne" cenovne politike parkiranja	Zmanjšanje zatrapanosti mestnih središč Izboljšanje dostopnosti	Izvajanje cenovne politike parkiranja po načelu: bližje mestnemu središču (tem dražje in kratkotrajno parkiranje) in bolj oddaljeno od mestnega središča (tem cenejše in bolj dolgotrajno parkiranje) in po potrebi uvajanje časovno omejenega parkiranja	Glej ukrep 5.2.1 tega stebra.	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2021	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.7	Uvedba dodatne informacijske signalizacije za ustrežnejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu	Zmanjšanje dodatnih voženj pri iskanju parkirišča	Uvedba dodatne informacijske signalizacije za ustrežnejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu.	10.000€	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2019	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj



Steber 5 - Racionalnejši cestni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
5.2.8	Izboljšati informiranost o parkiriščih, tarifah in pogojih parkiranja	Izboljšanje informiranosti in kakovostnejše načrtovanje poti	Glej ukrepe prvega stebra.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2017	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.9	Preučitev in uvedba pametnih parkirnih sistemov	Boljši izkoristek parkirišč Zmanjšanje dodatnih voženj pri iskanju parkirišča	Preučiti in po potrebi uvesti je potrebno sisteme za optimalno vodenje, usmerjanje in upravljanje javnih parkirišč (modra cona) s ciljem izboljšanja izkoristka in zmanjšanja nepotrebnih voženj pri iskanju prostih parkirnih mest. Preučiti je potrebno tudi smiselnost spodbujanja novih oblik parkiranja in izrabe zasebnih parkirišč.	Glej ukrep 5.2.1 tega stebra.	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2021	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.10	Izvedba 1 (2) dodatnega parkirišča P+R s pod variantama "Parkiraj in pojdi peš" in "Parkiraj in se pelji s kolesom" ob Puhovi ulici in/ali Ormoški cesti.	Zmanjšanje emisij in zatrapanosti mestnega središča	Kot možnost se ponuja dogovor o dolgoročnem koriščenju parkirišč pred trgovskimi centri s čimer odpadejo stroški izgradnje. Glej tudi ukrepe četrtem stebra, predvsem s ciljem navezave omenjenega P+R parkirišča z javnim potniškim prometom.	Minimalni stroški za signalizacijo. Za JPP glej ukrepe četrtega stebra.	Mestna občina Ptuj v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2021	Proračun občine
5.3.1	Revitalizacija in obnova dotrajanih cest in ulic	Zmanjšanje negativnih učinkov prometa (hrup in vibracije) Izboljšanje prometne varnosti	Dotrajane ceste in ulice je potrebno revitalizirati v smislu povečanja površin za pešce in kolesarje ter obnove (preplastitve) vozišč. Glej spodaj seznam projektov.	V skladu z NRP	Mestna občina Ptuj, DRSI	2017-2021	Proračun občine, MZL, DRSI, sredstva EU
5.3.2	Izvajanje novogradenj - podvoz pod železniško progo pri Ciril - Metodovem drevoredu	Zmanjšanje negativnih učinkov prometa	Ukrep je potreben za zagotavljanje "prijazne cone" v mestnem središču in izboljšanje povezanosti med bivanjskim in nakupovalnim ter gospodarskim delom Ptuja. 1. Faza: Izdelava idejnega projekta "IDZ" s finančno oceno potrebne investicije in na podlagi slednje izdelava finančne konstrukcije ter časovnega načrta izgradnje. 2. Faza: Umeščanje v prostor, izdelava projektne dokumentacije, pridobivanje zemljišč in izgradnja.	1. Faza: 15.000€ IDZ 2. Faza: /	Mestna občina Ptuj, MZL, DRSI	2024	Mestna občina Ptuj, DRSI
5.4.1	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja	Izboljšanje prometne varnosti Dvig ozaveščenosti in informiranosti	Glej ukrepe prvega stebra.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj in SPV CP MOP	Stalno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, DRSI, sredstva EU
5.4.2	Izvajanje preostalih ukrepov zajetih v "Načrtu prometne varnosti" s področja cestnega motornega prometa	Izboljšanje prometne varnosti	Glej ukrepe prvega stebra.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj in SPV CP MO Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU



Steber 5 - Racionalnejši cestni promet

Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
5.5.1	Nakup vozil, ki ne povzročajo emisij	Zmanjšanje emisij	Nakup vozil, ki ne povzročajo emisij v javnih podjetjih, občini ipd. Predvsem, kot promocija in ozaveščanje. Možnost koriščenja sredstev Eko Sklada.	10.000 €	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, Eko sklad, sredstva EU
5.5.2	Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil	Zmanjšanje emisij	Uvedba brezplačnih parkirnih mest, ki so posebej označeni in namenjeni e-skuterjem in e-vozilom.	5.000 €	Mestna občina Ptuj, Ministrstva	2021	Proračun občine, Eko sklad, sredstva EU

8.1 Kazalniki

Na podlagi ciljev, ukrepov in akcijskega načrta smo pripravili širši nabor možnih kazalnikov.

Tabela 8-6: Predlog širšega nabora kazalnikov

Kategorija vrednotenja	Indikator	Steber	Vir podatkov in/ali tehnika zbiranja	Časovni okvir
Strateška (socialna)	Atraktivnost (indeks atraktivnosti)	Načrtovanje	Anketa	Na 2 leti
Strateška (socialna)	Stopnja nezaposlenosti	Načrtovanje	SURS	Letno
Strateška (socialno-ekonomska)	Cena stanovanj/najemnin v središču mesta	Načrtovanje	GURS, raziskave trga	Letno
Strateška (socialna)	Število žrtev in poškodovanih v prometu	Načrtovanje	AVP, Policija	Letno
Strateška (okoljska)	Emisije NO _x , CO ₂ , PM ₁₀ itd.	Načrtovanje	Meritve na terenu	Štirikrat letno
Strateška (socialna)	Stopnja motorizacije	Načrtovanje	SURS	Letno
Strateška (okoljska)	Emisije hrupa	Načrtovanje	Meritve na terenu	Štirikrat letno
Strateška (ekonomska)	Odstotek kakovostne prometne infrastrukture	Načrtovanje	Upravitelj cest	Letno
Sistematično spremljanje mobilnosti	Odstotek prebivalcev, ki bi bili pripravljeni spremeniti potovalne navade na hojo in kolesarjenje	Načrtovanje	Anketa	Na dve leti
Sistematično spremljanje mobilnosti	Razrez potovalnih načinov (»Modal split«)	Načrtovanje	Anketa + štetje na terenu	Na dve leti
Sistematično spremljanje mobilnosti	Potovalne navade ne voznikov in starejših	Načrtovanje	Anketa	Na dve leti
Sistemski, finančni in upravni pogoji za izboljšanje mobilnosti	Izdatki za mobilnost	Načrtovanje	SURS	Letno
Transparentnost odločanja	Investicije v mobilnost	Načrtovanje	Proračun	Letno
Sistematično spremljanje mobilnosti	Vrednotenje učinkov investicij	Načrtovanje	Proračun in potovalne navade	Letno
Integracija med načrtovalskimi sektorji	Atraktivnost površin ciljnih destinacij (trgov, skupnih prometnih površin, območij za pešce)	Načrtovanje	Vizualni pregled	Letno
Pogoji za pešačenje	Površina območij za pešce	Hoja	Vizualni pregled/ upravljavec površin	Letno
Pogoji za pešačenje	Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo, gibalno oviranim ter slepim in slabovidnim v ožjem središču	Hoja	Vizualni pregled skupaj s predstavniki invalidov	Letno
Prometna varnost – pešci	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih pešcev v prometnih nesrečah	Hoja	Statistika prometnih nesreč	Letno
Pogoji za pešačenje	Število kilometrov na novo opremljenih peš povezav	Hoja	Vizualni pregled	Letno
Delež hoje v mestnih potovanjih	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo peš	Hoja	Anketa	Na dve leti
Delež pešcev v mestnih potovanjih	Delež potovanj na delo, ki se opravijo peš	Hoja	Anketa	Na dve leti
Pogoji za kolesarjenje	Število kilometrov na novo opremljenih kolesarskih povezav	Kolesarjenje	Vizualni pregled skupaj s predstavniki kolesarjev	Letno
Prometna varnost – kolesarji	Število odpravljenih črnih točk za kolesarje	Kolesarjenje	Vizualni pregled skupaj s predstavniki kolesarjev	Letno
Delež kolesarjev v mestnih potovanjih	Delež potovanj v šolo, ki se opravijo s kolesom	Kolesarjenje	Anketa	Na dve leti
Delež kolesarjev v mestnih potovanjih	Delež potovanj na delo, ki se opravijo s kolesom	Kolesarjenje	Anketa	Na dve leti
Prometna varnost – kolesarji	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih kolesarjev v prometnih nesrečah	Kolesarjenje	Statistika prometnih nesreč	Letno
Pogoji za kolesarjenje	Število novih parkirnih mest v centru mesta	Kolesarjenje	Vizualni pregled	Letno
Povečanje uporabe JPP	(Delež potovanj v šolo, ki se opravijo z JPP)	JPP	Anketa	Na dve leti
Povečanje uporabe JPP	Delež potovanj na delo, ki se opravijo z JPP	JPP	Anketa	Na dve leti
Povečanje uporabe JPP	Število prodanih abonentskih vozovnic (v primeru uvedbe plačilnega JPP)	JPP	Statistika prevoznih podjetij	Letno
Izboljšanje ponudbe JPP	Frekvence linij mestnega JPP	JPP	Vozni redi	Letno
Izboljšanje ponudbe JPP	Zamude JPP	JPP	Meritve na terenu	Dvakrat letno
Izboljšanje ponudbe JPP	Potovalni čas JPP in osebne avtomobila na petih tipičnih relacijah	JPP	Meritve na terenu	Dvakrat letno
Izboljšanje integracije med različnimi prevoznimi sredstvi	Število parkirnih mest P + R	JPP	Vizualni pregled	Letno
Izboljšanje integracije med različnimi prevoznimi sredstvi	Zasedenost parkirnih mest P + R	JPP	Meritve na terenu	Dvakrat letno
Izboljšanje dostopnosti JPP	Delež nizkopodnih vozil JPP	JPP	Statistika prevoznih podjetij	Letno

Kategorija vrednotenja	Indikator	Steber	Vir podatkov in/ali tehnika zbiranja	Časovni okvir
Izboljšanje dostopnosti JPP	Delež postajališč JPP, prilagojenih gibalno oviranim ter slepim in slabovidnim – opremljenih z oznakami v tujih jezikih	JPP	Vizualni pregled	Letno
Izboljšanje podobe JPP	Zadovoljstvo uporabnikov z JPP	JPP	Anketa	Letno
Prometna varnost	Povprečne hitrosti znotraj območij umirjanja prometa	Cestni promet	Meritve na terenu	Štirikrat letno
Prometna varnost	Število lažje/težje poškodovanih in umrlih voznikov/sopotnikov v avtomobilskih prometnih nesrečah	Cestni promet	Statistika prometnih nesreč	Letno
Parkirne razmere v mestu	Število uličnih parkirnih mest in parkirnih mest za dolgotrajno parkiranje v mestnem središču in bližnji okolici	Cestni promet	Vizualni pregled/koncesionar	Letno
Parkirne razmere v mestu	Število kršitev nepravilnega parkiranja	Cestni promet	Statistika mestnega redarstva	Letno
Parkirne razmere v mestu	Število parkirišč za invalide pred pomembnimi objekti in v blokovskih naseljih	Cestni promet	Vizualni pregled/koncesionar	Letno
Odvisnost prebivalcev od avtomobila	Delež potovanj na delo, ki se opravijo z osebnim avtomobilom	Cestni promet	Anketa	Na dve leti
Delež okolju prijaznih vozil	Število električnih polnilnic	Cestni promet	Vizualni pregled	Letno
Delež okolju prijaznih vozil	Delež vozil na alternativni pogon	Cestni promet	Statistika pristojnega ministrstva	Letno
Učinki tovarnega prometa	Delež tovornih vozil na alternativni pogon	Cestni promet	Statistika pristojnega ministrstva	Letno



9 VIRI IN LITERATURA

1. Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015 – 2025, 2015.
2. Načrt ukrepov trajnostne prometne strategije QUEST za Mestno občino Ptuj, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013.
3. Statistični urad Republike Slovenije: Podatkovni portal za občine in regije, <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>
4. Strokovna gradiva Skupne občinske uprave občin Spodnjega Podravja.
5. Občinski program varstva okolja za Mestno občino Ptuj 2014-2020, Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj, 2014.
6. Prometna študija Mestne občine Ptuj, Lineal d.o.o., 2008.
7. Območni razvojni program za Spodnje Podravje 2014-2020, Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj, 2014.
8. Integralni razvojni program Mestne občine Ptuj, 2005.
9. Zapiski in sklepi posameznih delavnic in sestankov v okviru v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, 2016 – 2017.
10. Ankete in vprašalniki v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, 2016 – 2017.
11. Odlok o določitvi plovbnega režima na reki Dravi in Ptujskem jezeru, Ur.l.RS št. 015-04/2005-9.
12. Nacionalni inštitut za javno zdravje, Zdravje občin 2016.
13. Direkcija RS za ceste, 2017.
14. Projekt Prometna kača, UM FGPA, 2011.
15. Projekt ADHOC – Strateški načrt izvedbe revitalizacije ptujskega mestnega središča, 2010.
16. Ocena prometno varnostnih razmer na območju Mestne občine Ptuj za leto 2016, SPV CP MOP 2017.

Kazalo slik

Slika 3-1: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju	8
Slika 4-1: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj	10
Slika 4-2: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj	11
Slika 4-3: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih v Mestni občini Ptuj	11
Slika 4-4: Število osebnih avtomobilov po gospodinjstvih, ločeno po četrtnih skupnostih	12
Slika 4-5: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj	12
Slika 4-6: Načini dnevnih potovanj invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj	13
Slika 4-7: Posledice prometnih nesreč na območju Mestne občine Ptuj v obdobju od 2010 do 2016	13
Slika 4-8: Hudo telesno poškodovani in mrtvi na 100.000 prebivalcev na Ptuj in v Sloveniji leta 2016	14
Slika 4-9: Otroci do štirinajstega leta starosti, udeleženi v prometnih nesrečah	14
Slika 4-10: Mladoletne osebe od šestnajstega do osemnajstega leta starosti, udeležene v prometnih nesrečah	15
Slika 4-11: Prihodi otrok od prvega do šestega razreda v Osnovno šolo Ljudski vrt Ptuj	15
Slika 4-12: Državne ceste na območju Mestne občine Ptuj	16
Slika 4-13: Prometne obremenitve državnih cest na območju Mestne občine Ptuj v letu 2015	18
Slika 4-14: Prikaz pogostih zastojev znotraj dnevnih konic v križišču Potrčeve ceste in Dornavske ceste (levo) ter na Osojnikovi cesti (desno)	18
Slika 6-1: Delež prebivalcev glede na starost v občini Ptuj v letih 2008 in 2016	21
Slika 6-2: Obseg dnevnih migrantov v/s Ptujja glede na druge občine v letu 2015	22
Slika 6-3: Obseg dnevnih migrantov glede na druge občine in smer poteka prometa v letu 2015	23
Slika 6-4: Sprememba števila prebivalcev v Mestni občini Ptuj med letoma 2008 in 2016	24
Slika 6-5: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011–2013	25
Slika 6-6: Predlagani razvoj mesta v obliki peterokrake zvezde	29
Slika 6-7: Predlagani razvoj primarnega cestnega omrežja	30
Slika 6-8: Diskusija o predlaganem cestnem obroču okoli mesta Ptuj	31
Slika 6-9: Prijazna cona in izboljšana notranja povezanost mesta	33
Slika 6-10: Ptujski »U«	35
Slika 6-11: Prihodek iz naslova glob v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016	37
Slika 6-12: Letni prihodek iz naslova glob na prebivalca v obdobju od 2013 do 2016	37
Slika 6-13: Letni prihodek iz naslova parkirnin v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016	38
Slika 6-14: Povprečni letni prihodek na prebivalca iz naslova parkirnin v obdobju od 2013 do 2016	38
Slika 6-15: Letni prihodek iz naslova plakatiranja v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016	39
Slika 6-16: Letni prihodek na prebivalca iz naslova plakatiranja v obdobju od 2013 do 2016	39
Slika 6-17: Višina sredstev za šolske prevoze v Mestni občini Ptuj v obdobju od 2013 do 2016	40
Slika 6-18: Povprečni letni strošek za šolske prevoze v obdobju od 2013 do 2016	41
Slika 6-19: Povprečni letni izdatek na prebivalca za šolske prevoze v obdobju od 2013 do 2016	41
Slika 7-1: Strateški stebri ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj	44
Slika 8-1: Širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (1. faza)	53
Slika 8-2: Ureditev skupnega prostora ali »shared space« (prehodna faza)	53
Slika 8-3: Nadaljnja širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (2. faza)	54
Slika 8-4: Pomembnejše pešpovezave v mestu Ptuj	55
Slika 8-5: Prikaz dostopnosti Ptujja iz središča mesta s kolesom	58
Slika 8-6: Prikaz pomanjkljivosti obstoječe kolesarske infrastrukture na območju Mestne občine Ptuj	59
Slika 8-7: Obstoječa kolesarska infrastruktura na območju mesta Ptuj	60
Slika 8-8: Mreža načrtovanih primarnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj	62
Slika 8-9: Število prepeljanih potnikov na mestni liniji »Mestno jedro« v letu 2016	66
Slika 8-10: Osrednja avtobusna postaja (postajališče) na Ptujju	67
Slika 8-11: Težave z dostopnostjo podhoda na železniški postaji Ptuj	67
Slika 8-12: Informativna karta plovnih režimov po reki Dravi in Ptujskem jezeru	68
Slika 8-13: Prikaz spremenjenega poteka krožne linije Mestno jedro	71
Slika 8-14: Petminutno vplivno območje postajališč spremenjene linije Mestno jedro	71
Slika 8-15: Potencialne lokacije parkirišč v sprejemljivi peš razdalji od starega mestnega jedra	76



Kazalo tabel

Tabela 4-1: Prometne obremenitve državnih cest v obdobju od 2010 do 2015	17
Tabela 6-1: Vrstni red ukrepov na podlagi opravljenih vrednotenj po posameznih stebrih	25
Tabela 7-1: Strateški cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj	42
Tabela 8-1: Predlog ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti	48
Tabela 8-2: Predlog ukrepov stebra Celovita promocija hoje	56
Tabela 8.3: Predlog ukrepov stebra Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja	64
Tabela 8.4: Predlog ukrepov stebra Učinkovitejši javni potniški promet	72
Tabela 8-5: Predlog ukrepov stebra Racionalnejši cestni promet	78
Tabela 8-6: Predlog širšega nabora kazalnikov	82

