

Evropska komisija
Izvršna agencija za konkurenčnost in inovacije
INTELIGENTNA ENERGIJA EVROPE
Številka pogodbe S12.589406



Načrt ukrepov trajnostne prometne strategije QUEST
za Mestno občino Ptuj

Št. dostavljenega dokumenta	D5.3 – Ptuj
Nivo diseminacije	Javno
Delovni paket	5 (vsa mesta opravila revizijski postopek v WP5)
Avtor	v.p.mag. Sebastian Toplak, u.d.i.p.
Soavtor	Gregor Švajger, u.d.i.p.
Stanje (K: končno , O: osnutek)	K1 – 30.5.2013
Ime datoteke	Načrt ukrepov trajnostne prometne strategije QUEST za MO Ptuj.pdf
Datum začetka projekta in trajanje	15.5.2010, 36 mesecev

KAZALO

1	Uvod	5
2	Samoocenitev QUEST	6
3	Analiza obstoječega stanja in predlogi za izboljšanje	8
3.1	Mobilnostne karakteristike Mestne občine Ptuj	8
3.1.1	Potenciali za spremembe	9
3.1.2	Potovalne navade otrok in njihovih staršev	10
3.2	Pregled odhodkov in prihodkov za promet in mobilnost	11
3.2.1	Odhodki za prometno infrastrukturo	11
3.2.2	Prihodki iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob za obdobje 2010 – 2012	14
3.3	Razseljevanje prebivalcev iz osrednjega dela mesta	15
3.4	Socialna izključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do avtomobila	18
3.5	Stanje peš prometa	19
3.6	Stanje kolesarskega prometa	21
3.7	Stanje javnega potniškega prometa	24
3.7	Stanje mirujočega prometa	27
3.8	Stanje cestnega motornega prometa	28
4	Sklep	33
	Priloga 1: Načrt ukrepov QUEST	34
	Priloga 2: English Summary	37
i.	About the city	37
ii.	QUEST audit	37
iii.	Assessment by stakeholders	38
iv.	Choice of focal area	39
v.	Stakeholder meetings	40
vi.	City internal processes	41
vii.	Action plan and recommendations	41

Predgovor

V preteklih desetletjih so se slovenska mesta veliko ukvarjala z odpravljanjem težav, ki jih je povzročila rast motorizacije. Prioritete pri iskanju rešitev so pogosto sledile logiki obsega, torej tistemu prevoznemu načinu, ki je bil najbolj zastopan, je pripadla tudi najvišja prioriteta. V ospredju so tako bili ukrepi za zagotavljanje čim večje pretočnosti in hitrosti za motoriziran promet, pogosto tudi na račun drugih načinov mobilnosti v mestih.

Prometnice, ki so potekale skozi mesta in naselja so tako bile prepoznane, kot ozka grla, ki jih je potrebno odpraviti. Tudi v mestih se je tako uveljavil princip načrtovanja čim bolj širokih, neposrednih in neprekinjenih povezav za motorni promet. Vse več javnega prostora, ki je prvotno bil namenjen pešcem, se je namenjal avtomobilom in že uveljavljeni sistemi javnega prevoza so izgubljali na pomenu oziroma so se v celoti umaknili avtomobilom (tramvaj in trolejbus).

Kratkoročno so se ti ukrepi sicer izkazali kot učinkovite, dolgoročno pa se z vsakodnevnimi zastoji in vse slabšo kvaliteto bivanja v mestih, kažejo kot neustrezni in omejeni.

Številna mesta so to spoznala in pričela s korenitimi spremembami celotnega sistema načrtovanja v mestih. Temeljito so se spremenile tudi prioritete pri prometnem načrtovanju tako, da je sedaj v ospredju človek in ne več avtomobil. Veliko pomembnejša je torej dostopnost in kakovost bivanja, kot pretočnost in hitrost motoriziranega prometa.

Pred vami je načrt ukrepov, ki v glavnem sledi tem načelom in v primeru njegove uveljavitve na območju Mestne občine Ptuj (v nadaljevanju: MO Ptuj), zagotavlja bolj trajnostno naravnani prometni sistem in višjo kakovost bivanja. V prihodnje ga bo vsekakor potrebno še dopolniti in razširiti ter v njega vključiti vsa tista področja, ki sedaj niso bila upoštevana. Vendar na predlagan seznam, v katerega so vključeni le najnujnejši ukrepi, je potrebno gledati, kot na neki uvod oziroma »kick off« v novi način razmišljanja in načrtovanja prometa na Ptuj.

Verjamemo torej, da ima predlagan seznam tudi neko simbolno vrednost, saj bi mestni svet z njegovo potrditvijo dal javnosti, občanom in vsem deležnikom jasen signal in sporočilo, da se dosedanja paradigma prometnega načrtovanja spreminja in da bodo prioritete v prihodnje drugače zastavljene.

V ospredju bo človek in z njim povezani okolju prijazni načini mobilnosti, kot so hoja, kolo in javni prevoz in ne več avtomobil. To sporočilo je pomembno, saj je za bodoče ukrepe potrebno pridobiti ustrezno kritično maso in ustrezne sogovornike, ki bodo pripravljene sodelovati pri oblikovanju in implementaciji bodočih ukrepov.

Vsako mesto, si je pred začetkom pot trajnostnega načrtovanja, zastavilo nek končni cilj oziroma vizijo. Čeprav to ni bil ravno predmet projekta QUEST, smo za mesto Ptuj skušali opredeliti ta končni cilj oziroma vizijo k kateri naj mesto strmi in se razvija v prihodnje.

Ob upoštevanju najbolj tipičnih lastnosti mesta Ptuj, kot najstarejšega slovenskega mesta z izjemnim turističnim potencialom ter splošno uveljavljenih razvojnih usmeritev evropskih mest po trajnostnem razvoju, smo prihodnje ciljno stanje MO Ptuj na kratko zapisali kot:

»atraktivno in trajnostno mesto«.

Za razvoj atraktivnega in trajnostnega mesta je potrebno imeti ustrezen celosten koncept, ki vključuje vsa relevantna področja in deležnike. Prometni sistem je le en od segmentov oz. podsistemov, ki k temu prispeva. Če skušamo takšen prometni sistem, podrobneje opredeliti bi lahko dejali, da mora:

»prometni sistem zadovoljiti potrebe prebivalcev MO Ptuj in gospodarstva ter hkrati omogočati dostopnost in atraktivnost za obiskovalce tega območja.«

Takšen prometni sistem bi moral:

- *biti učinkovit, zanesljiv, cenovno dostopen in varen;*
- *zadovoljevati potovalne potrebe, vseh prebivalcev MO Ptuj in gospodarstva na tem območju;*
- *zagotavljati kakovostno okolje s skrbnim upravljanjem okoljskih vplivov prometa;*
- *zagotavljati dostop do široke palete blaga in storitev brez potrebe po rabi osebnega avtomobila, a kljub temu (kot možnost) dopuščati tudi slednje;*
- *imeti sprejemljive učinke na lokalno in širše regionalno ter nacionalno okolje.*

Takšna vizija MO Ptuj je uresničljiva ob predpostavki, da bo izdelan podrobni načrt trajnostne mobilnosti, ki bo predstavljal strategijo razvoja prometnega sistema v prihodnje in bodo njegovi ukrepi tudi dejansko implementirani. Seveda se morajo sočasno izvajati tudi ukrepi na drugih področjih, kot so prostorska politika, gospodarstvo, sociala itd.

Sebastian Toplak

Nacionalni revizor za orodje QUEST

1 Uvod

Namen mednarodnega projekta QUEST je v posameznih evropskih mestih opraviti pregled oziroma revizijo že sprejetih trajnostnih načrtov mobilnosti, angleško t.i. SUMP-ov (Sustainable urban Mobility Plan), ter na osnovi ugotovitev predlagati njihovo izboljšanje oziroma nadgradnjo v obliki načrta potrebnih ukrepov.

Dejstvo, da MO Ptuj s takšnim načrtom še ne razpolaga, je zahtevalo določene spremembe in odstopanje od prvotno začrtanega postopka revizije. Zavedati se je namreč potrebno, da je takšen načrt trajnostne mobilnosti, v kolikor je izdelan v skladu z evropskimi smernicami, dejansko rezultat procesa, ki je trajnostno naravnano in ga odlikuje celoviti in participativen pristop z jasno vizijo in cilji. Posledično je manjkalo tudi nekaj aktualnejših podatkov, ki so v takšnih načrtih praviloma zajeti, kot npr. deleži posameznih vrst prevoza oziroma t.i. modal split in je na osnovi njih možna jasnejša opredelitev trenutnega stanja ter ciljev za v prihodnje. Metodologijo QUEST smo tako bili primorani nekoliko prilagoditi in izhajati iz dokumentov ter podatkov, ki so bili na razpolago. V tabeli 1 so navedeni dokumenti, ki smo jih preučili v sklopu opravljanja projekta Quest.

Tabela 1: Obstoječi dokumenti in strategije za urejanje prometa (vir: MO Ptuj)

Dokument	Leto	Avtor
Prometna študija občine Ptuj	2008	Lineal d.o.o.
ADHOC Strateški načrt (izvedbe revitalizacije ptujskega mestnega središča)	2007	Marjan Berlič, dipl. ing. arh. Mag. Dejan Zorec Urška Berlič Dr. Dušan Mlacovič Saša Stroš Simona Kašman Zdenka Ristič
ADHOC Študija	2007	Marjan Berlič, dipl. ing. arh. Mag. Dejan Zorec Urška Berlič Dr. Dušan Mlacovič Saša Stroš Simona Kašman Zdenka Ristič
Občinski program varstva okolja za mestno občino Ptuj – Stanje okolja	2007	OIKOS, svetovanje za razvoj d.o.o.
Občinski program varstva okolja za MO Ptuj – Načrt ukrepov	2007	OIKOS, svetovanje za razvoj d.o.o.
Regionalni razvojni program podravske razvojne regije 2007 – 2013	2007	Mariborska razvojna agencija p.o. (RRA)
Organiziranost, vloga in vsebine preventivnega dela na lokalni ravni		MO Ptuj Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
Načrt varnostnega cestnega prometa MO Ptuj za leti 2012-2013 (Priloga A in B)		MO Ptuj
Integralni razvojni program Mestne občine Ptuj	2005	ZRS Bistra Ptuj

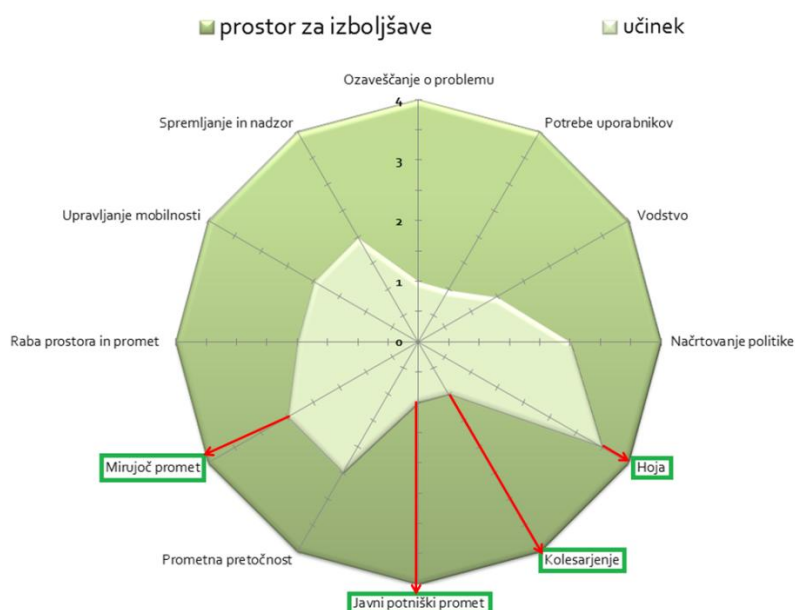
2 Samoocenitev QUEST

V okviru projekta QUEST je prav tako bila izvedena samoocenitev stanja na področju prometa in mobilnosti. Pri ocenjevanju so sodelovali naslednji deležniki: mestni svet, občinska uprava, večji generatorji prometa (Šolski center Ptuj, osnovne šole), ponudniki javnih storitev, izvajalci javnega prevoza, večja podjetja, predstavniki končnih uporabnikov (nevladne organizacije - NVO).

V ta namen je bil pripravljen vprašalnik, ki je temeljil na 12 vsebinskih sklopih: ozaveščanje o problemu, potrebe uporabnikov, vodstvo, načrtovanje politike, hoja, kolesarjenje, javni potniški promet, prometna pretočnost, mirujoč promet, raba prostora in promet, upravljanje mobilnosti, spremljanje in nadzor. Z njim smo skušali ugotoviti zadovoljstvo različnih deležnikov o trenutnem stanju prometa in mobilnosti v mestu. Vprašalniki so bili posredovani 73 deležnikom, od katerih je bilo skupno izpolnjenih in vrnjenih le 30. Če pogledamo katere skupine so pri tem bile najbolj aktivne je vsekakor mogoče ugotoviti določeno neravnovesje, v prid uslužbencev občinske uprave MO Ptuj. Na osnovi slednjega je, do določene mere, mogoče podvomiti tudi v objektivnost dobljenih rezultatov.

Število prejetih vprašalnikov, ki so jih posamezne skupine deležnikov izpolnile:

- 16 vprašalnikov s strani občinske uprave,
- 4 vprašalniki s strani mestnega sveta,
- 2 vprašalniki s strani ponudnikov javnih storitev,
- 3 vprašalniki s strani podjetij in
- 5 vprašalnikov s strani predstavnikov končnih uporabnikov.



Slika 1: Prikaz rezultatov samoocenitve QUEST

Iz diagrama samoocenitve je razvidno, da so deležniki najslabše ocenili ozaveščenost o problemu, upoštevanje potreb uporabnikov, stanje kolesarskega prometa in stanje javnega potniškega prometa (kakovostna stopnja 1).

Sledila so področja vodstvo, spremljanje in nadzor, upravljanje mobilnosti, raba prostora in promet (kakovostna stopnja od 1,5 do 2).

Kot zadovoljivo so deležniki ocenili stanje mirujočega prometa, prometne pretočnosti, načrtovanja prometne politike in hoje (kakovostna stopnja od 2,5 do 3,5 od skupno 4 možnih).

Po pregledu pridobljenih rezultatov in izraženega interesa MO Ptuj ter deležnikov, ki so bili prisotni na 1. delavnici QUEST, dne 14.11.2012 na Ptuju so za nadaljnjo podrobnejšo analizo in oblikovanje potrebnih ukrepov bila določena naslednja področja (na sliki 1 označena z zeleno):

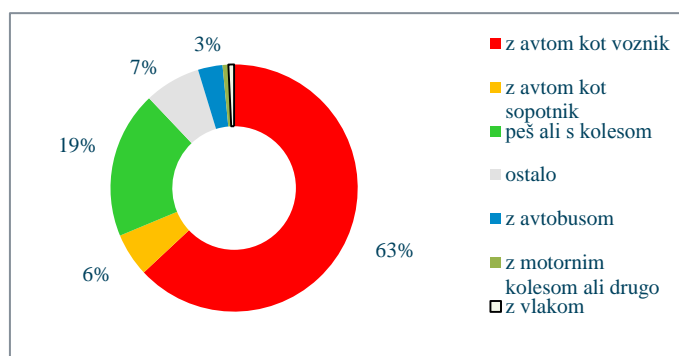
- hoja
- kolesarjenje
- javni potniški promet in
- mirujoči promet.

3 Analiza obstoječega stanja in predlogi za izboljšanje

3.1 Mobilnostne karakteristike Mestne občine Ptuj

Zaradi pomanjkanja novejših podatkov smo bili primorani uporabiti podatke iz Popisa prebivalstva 2002, ki ga je opravil Statistični urad RS (v nadaljevanju Popis 2002). Pri tem je vsekakor potrebno opozoriti, da lahko analizirani podatki, zaradi časovne distance, precej odstopajo od dejanskega stanja.

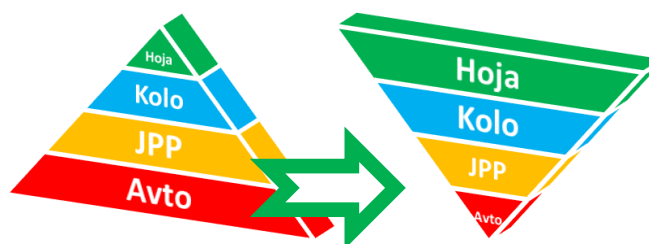
Iz navedenih podatkov je razvidno, da so prebivalci MO Ptuj več kot dve tretjini dnevnih potovanj opravili z osebnim avtomobilom (63 % kot vozniki in 6 % kot sopotniki). Sledita hoja in kolesarski promet, katerih skupni delež je znašal 19 %. Žal zaradi načina zajemanja podatkov ni mogoče ugotoviti deleža posameznega načina potovanja, vendar sklepate je, da je pretežni del odpadel na hojo in le manjši na kolo. Le dobre 3 % potovanj se je opravilo z javnim avtobusnim prevozom, ki je v celoti odpadel na medkrajevni linijski prevoz, saj mestnega ni.



Slika 2: Prikaz načinov potovanja prebivalcev MO Ptuj (vir: SURS, Popis 2002)

Cilj MO Ptuj mora biti izboljšanje takšne mobilnostne slike, kjer se več kot dve tretjini potovanj opravi z osebnim avtomobilom, **v korist okolju prijaznejših načinov potovanj, kot so hoja, kolo in javni potniški promet.**

Zato bo v prihodnje **potrebno temeljito spremeniti prioritete prometnega načrtovanja** in prometne politike kot celote ter odstopiti od dosedanje prakse, ki je na prvo mesto postavljala avtomobil, kot najbolj razširjeno prevozno sredstvo. **Nova hierarhija prioritet bo tako morala največji poudarek posvečati hoji, kolesarjenju in javnemu prevozu, ter šele nato osebnemu avtomobilu.**



Slika 3: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju

Ob tem se pojavlja tudi mnogo vprašanj in dilem. Če skušamo odgovoriti samo na dve najbolj pogosto zastavljena vprašanji in sicer:

Ali je tako temeljite spremembe prioritete možno izvesti v tako kratkem času in v samo enem koraku?

Da, je možno, ne nazadnje so to dokazala že številna evropska in svetovna mesta. Seveda se te spremembe ne bodo takoj in neposredno izrazile v samem izgledu mesta, temveč bodo počasi in postopoma spreminjale prometni prostor in z njim povezan javni prostor ter hkrati vplivale na spreminjanje potovalnih navad prebivalcev in obiskovalcev MO Ptuj.

Gre torej za neke vrste razvojni proces, ki mora potekati permanentno in se v smislu razvojne spirale tudi nikoli ne konča. Ne glede na to, da končnega cilja torej časovno ni mogoče opredeliti in se določajo le vmesni oziroma etapni cilji je potrebno s procesom čim prej začeti.

Ali je možno rešitve, ki nastanejo s takšno hierarhijo prioritete v praksi sploh izvesti?

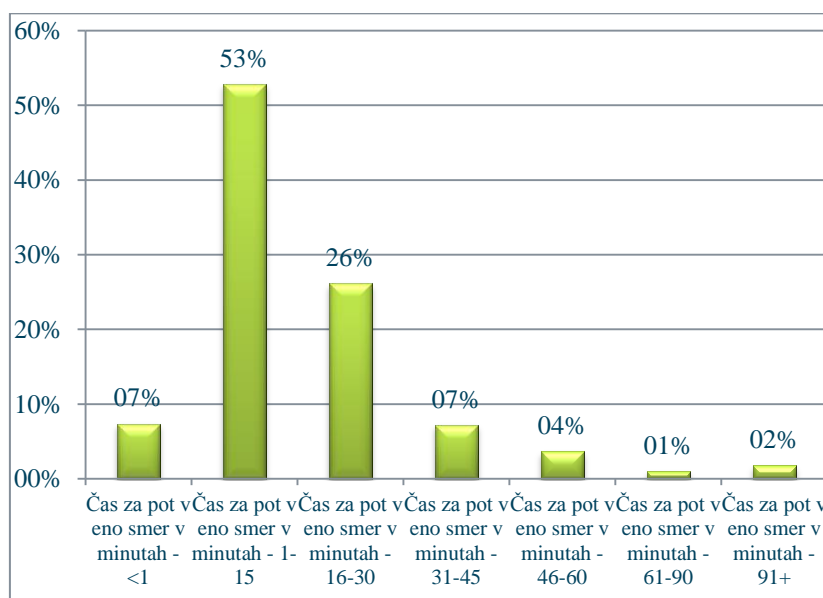
Da, je možno, vendar se je pri tem potrebno zavedati, da sama sprememba prioritete še ne pomeni nujno tudi radikalno spremembo vseh dosedanjih načrtov in rešitev.

Preučiti je namreč potrebno realno stanje in na podlagi identificiranih možnosti strmeti k oblikovanju čim bolj uravnoveženih rešitev, ki v prostoru omogočajo razvoj tistih prevoznih oblik, ki so smiselne in sprejemljive.

Pri tem je potrebno poudariti, da so lahko tudi t.i. cestni projekti povsem opravičeni, vendar se postavlja vprašanje, kakšen naj bo njihov podrobni izgled in oblika. Do sedaj so le-ti praviloma favorizirali avtomobile, v prihodnje bo to potrebno spremeniti.

3.1.1 Potenciali za spremembe

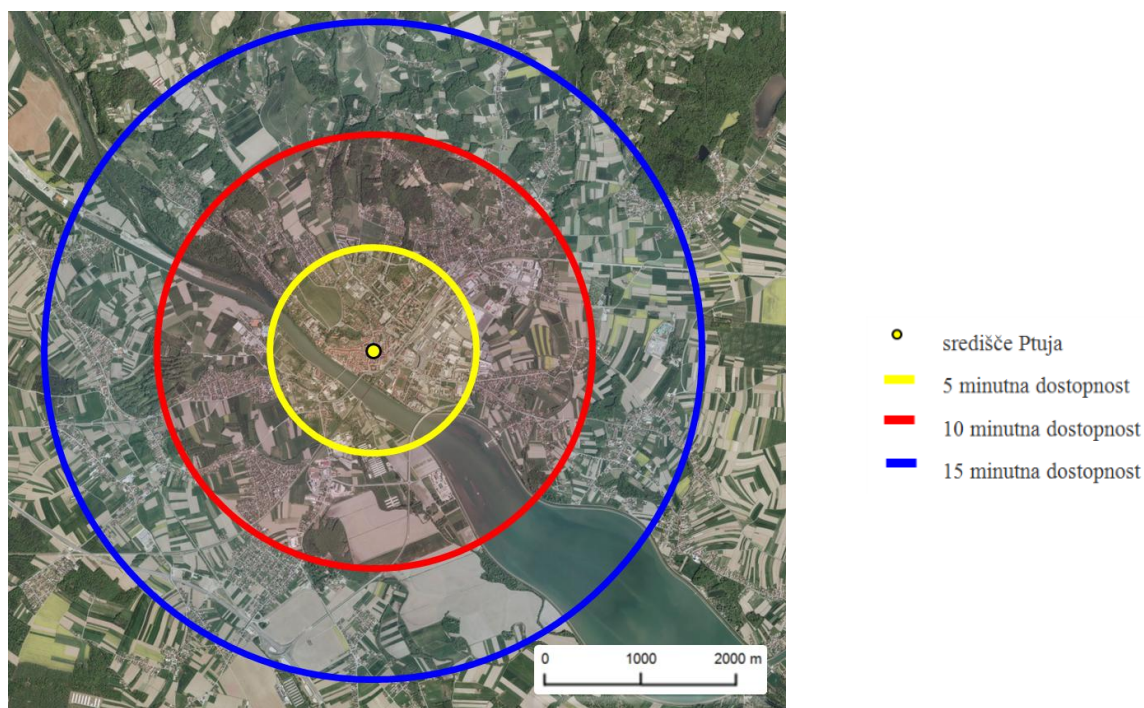
Iz podatkov o porabljenem času za prevoz na delo oziroma izobraževanje v eno smer je razvidno, da več kot polovica prebivalcev MO Ptuj za to potrebuje do 15 minut.



Slika 4: Porabljen čas za potovanje na delo oz. izobraževanje v MO Ptuj (vir: SURS, Popis 2002)

Glede na velikost mesta in relativno ugoden relief (ravnina Dravskega polja z izjemo severnega dela občine) se kaže precejšen potencial za razvoj kolesarskega prometa. Kolo je namreč ravno pri potovanjih na kratke razdalje, ki trajajo do 15 minut, zelo konkurenčno, seveda ob predpostavki, da obstajajo dovolj neposredne in varne kolesarske povezave.

Naveden potencial za razvoj kolesarskega prometa je razviden tudi iz grafičnega prikaza dostopnosti Ptuja iz središča mesta s kolesom. Vidimo, da je ob predpostavki, da znaša povprečna potovalna hitrost 17 km/h in koeficient neposrednosti poti 1,2, večina ožjega dela Ptuja vključno z mestnim jedrom dosegljiva v 5 minutah, medtem ko lahko dosežemo srednjo in širšo okolico Ptuja v 10 oziroma 15 minutah.



Slika 5: Prikaz dostopnosti Ptuja iz središča mesta s kolesom (vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013, avtor: Sebastian Toplak)

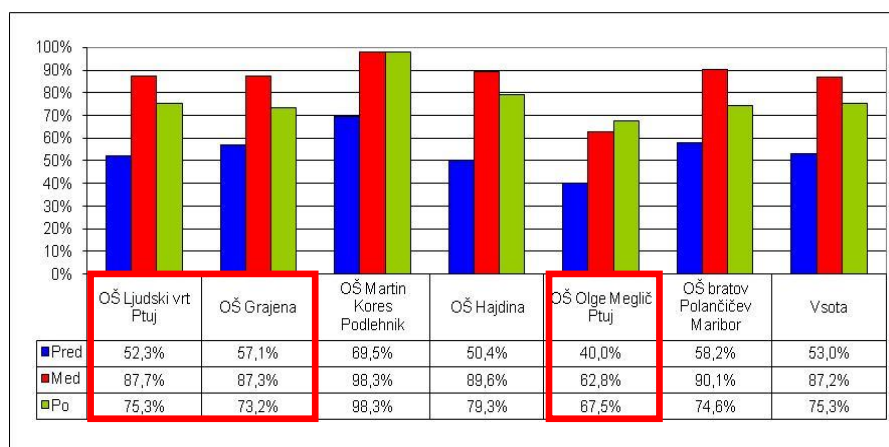
3.1.2 Potovalne navade otrok in njihovih staršev

Ne tako zanemarljivi delež zgoraj prikazanih dnevnih potovanj opravijo tudi otroci in njihovi starši na poti v šolo in iz nje. Kot je bilo razvidno iz evropskega projekta CONNECT¹, ki se je pred časom izvajal na Ptuj in so v njem sodelovale OŠ Ljudski vrt s podružnico Grajena ter OŠ Olge Meglič, znaša delež potovanj z avtomobilom od dobrih 40% (Grajena) pa vse do 60% (Olge Meglič).

Hkrati je potrebno poudariti, da je ravno pri teh potovanjih možno iz vzgojnega vidika tudi pomembno vplivati na izbor prevoznega sredstva oz. način potovanja. To je zgoraj omenjeni projekt tudi dokazal, saj je sodelujočim šolam z izvajanjem aktivnosti Prometna kača uspelo delež potovanj z okolju prijaznimi prevoznimi sredstvi povečati za skoraj 20 %. Ta delež je

¹ Evropski projekt CONNECT – Razvoj in širjenje kakovostnih ukrepov na področju upravljanja mobilnosti za mlade, nosilec v Sloveniji Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, vodja S.Toplak

tudi po izteku aktivnosti ostal višji od začetnega, kar kaže na pomen takšnih »mehkih« projektov, ki ne zahtevajo večjih investicijskih sredstev.



Slika 6: Prikaz deleža okolju prijaznih potovanj pred, med in po izvajanju Prometne kače (vir: *CONNECT*, 2008)

Usmeritev v prihodnje

- **Osrednji cilj – povečati okolju prijazne načine potovanj: hoja, kolo in javni potniški promet.**
- **Sprememba prioritete prometnega načrtovanja tako, da bo največji poudarek posvečen hoji, kolesarjenju, javnemu prevozu in šele nato osebnemu avtomobilu.**
- **Prebivalcem v kraju bivanja ponuditi tudi druge načine potovanj, ki bodo avtomobilu čim konkurenčnejši.**
- **V osnovnih šolah podpreti vsakoletno izvajanje aktivnosti Prometna kača.**

3.2 Pregled odhodkov in prihodkov za promet in mobilnost

3.2.1 Odhodki za prometno infrastrukturo

V obdobju od 2010 do 2013 (tabela 2) je MO Ptuj v povprečju porabila 1.410.470,00 € sredstev za investicije v prometno infrastrukturo. Od tega je bilo največ sredstev za investicije v prometno infrastrukturo namenjenih v letu 2010 (7 % od celotnega proračuna), medtem ko je v leto 2013 za ta namen predvidenih 1.231.068,32 € oz. 4 % od celotnega proračuna MO Ptuj.

Tabela 2: Prikaz skupnih sredstev proračuna in sredstev za investicije v prometno infrastrukturo za obdobje 2010-2013 v MO Ptuj (vir: MO Ptuj, 2013)

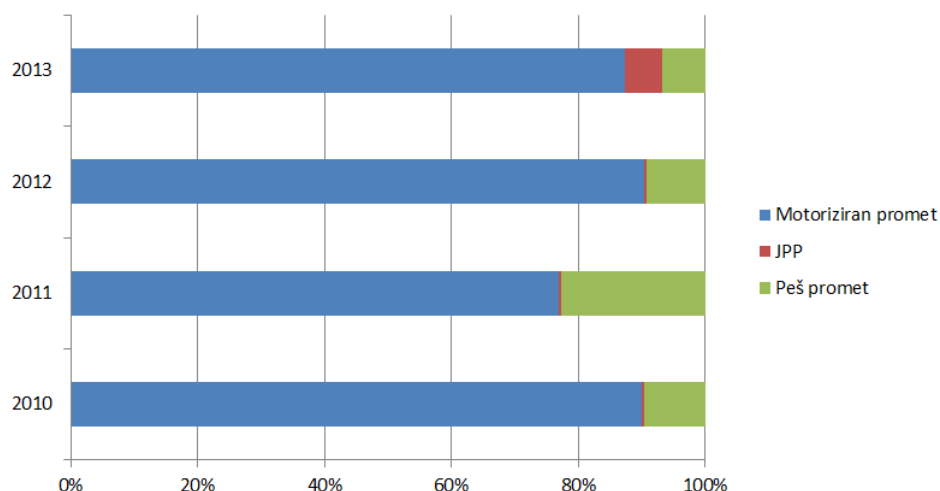
	2010	2011	2012	2013
Proračun - skupaj	34.043.310,00 €	26.623.657,00 €	33.179.263,84 €	30.711.457,69 €
Sredstva za prometno infrastrukturo - skupaj	2.238.077,00 €	1.143.147,60 €	1.045.588,11 €	1.231.068,32 €

V okviru navedenih sredstev za prometno infrastrukturo je bilo največ sredstev namenjenih za motoriziran promet (izgradnja in obnova cest), sledi hoja oz. peš promet (pretežno izgradnja pločnikov v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest) in na koncu javni potniški promet (izgradnja avtobusnih postajališč). Pri tem je vsekakor potrebno opozoriti, da je nekaj sredstev zagotovo bilo porabljenih tudi za izgradnjo kolesarskih površin, vendar bi za ugotovitev tega podatka bila potrebna detajlnejša analiza posameznih izvedenih projektov.

Tabela 3: Prikaz porazdelitve sredstev po področjih za obdobje 2010-2013 za MO Ptuj (vir: MO Ptuj, 2013)

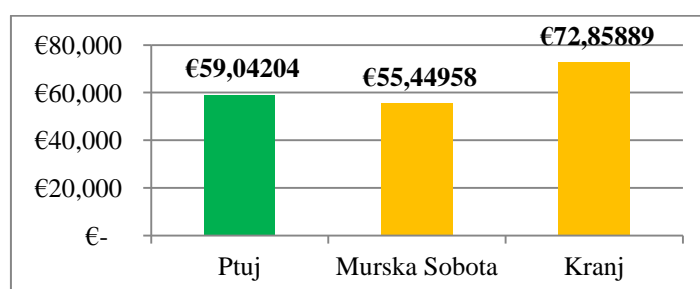
	Motoriziran promet	JPP	Peš promet	SKUPAJ
2010	2.013.408,40 €	9.882,00 €	214.786,60 €	2.238.077,00 €
2011	878.699,00 €	4.909,00 €	259.539,60 €	1.143.147,60 €
2012	944.976,92 €	4.747,68 €	95.863,51 €	1.045.588,11 €
2013	1.075.056,32 €	73.012,00 €	83.000,00 €	1.231.068,32 €

Če zgornje vrednosti prikažemo grafično (slika 7), je moč razbrati, da odstotek vloženih sredstev v motoriziran promet znatno prekaša vlaganja v druga področja. Predvsem je zaskrbljujoče, da se je kolesarskemu prometu, ki je zelo verjetno zajeti v hoji oz. peš prometu, namenilo zelo malo sredstev.



Slika 7: Delež porabljenih sredstev za posamezne prometne površine (vir: MO Ptuj)

Če navedena sredstva preračunamo na prebivalca lahko ugotovimo, da MO Ptuj v povprečju nameni za promet in prometno infrastrukturo 59,04 € na prebivalca. Slika 8 prikazuje primerjavo med slovenskimi mesti, ki sodelujejo v projektu QUEST (Ptuj, Kranj in Murska Sobota) in kot je razvidno lahko MO Ptuj uvrstimo nekje v sredino.



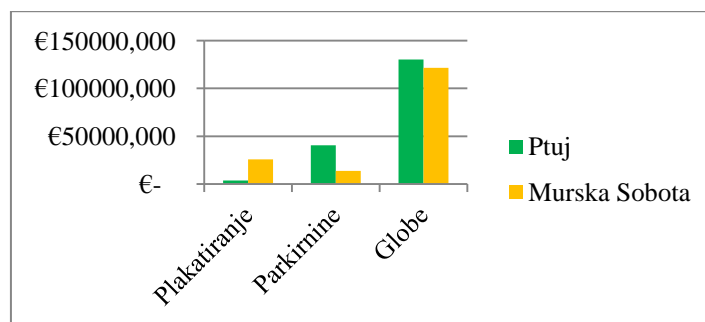
Slika 8: Primerjava med mesti in vloženi sredstvi za promet, prometno infrastrukturo in komunikacije na prebivalca (vir: proračuni mest)

Usmeritev v prihodnje

- Izboljšati funkcionalnost obstoječega omrežja in se pri tem osredotočiti predvsem na izboljšanje povezav znotraj mesta.**
Preusmeritev iz finančno zelo obsežnih in trajnostno zelo vprašljivih projektov kot je npr. severni del mestnega obroča, v izgradnjo dodatnega podvoza pod železniško progo v osrednjem delu mesta, vendar je pri tem potrebno osrednjo vlogo nameniti pešcem in kolesarjem ter šele nato avtomobilom.
- Zagotavljanje čim bolj varnih in neposrednih povezav za pešce in kolesarje v križiščih.**
Uvedba velikih večpasovnih krožnih križišč znotraj urbanega tkiva se močno odsvetuje, saj so za pešce in kolesarje lahko zelo nevarna in jim daljšajo pot. Takšna krožna križišča so v preteklosti bila predlagana s strani številnih študij, kot npr. rekonstrukciji semaforiziranega križišča pri podvozu pri Minoritskem trgu, rekonstrukciji križišč na Zagrebški in Ormoški cesti pred starim mostom na Bregu.

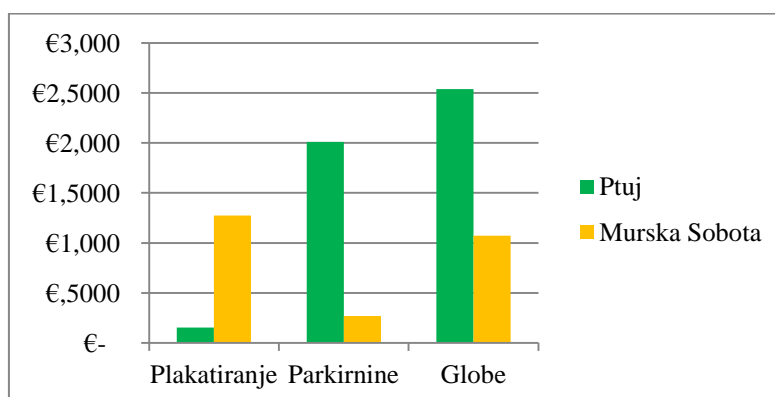
3.2.2 Prihodki iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob za obdobje 2010 – 2012

Analiza prihodkov MO Ptuj iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob za obdobje 2010-2012 kaže, da znašajo le-ti na letni ravni v povprečju 174.000,00 €. Za lažjo oceno smo navedene podatke primerjali s podatki MO Murska Sobota (dobrih 20.000 prebivalcev), podatkov za MO Kranj pa nam do tega trenutka ni uspelo pridobiti.



Slika 9: Povprečje prihodkov iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Ptuj in MO Murska Sobota za obdobje 2010 – 2012 (vir: MO Ptuj, MO Murska Sobota)

Prihodki iz naslova glob so zelo primerljivi. Parkirnin se na Ptujju pobere precej več, kar je razumljivo, glede na to, da so v Murski Soboti šele pred kratkim začeli dejansko izvajati območje plačljivega kratkoročnega parkiranja. Prihodki iz naslova plakatiranja so na Ptujju precej nižji, kar glede na primerljivo velikost mest, ni razumljivo in bi bilo potrebno v prihodnje podrobneje preučiti.



Slika 10: Povprečni prihodki na prebivalca iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Ptuj in MO Murska Sobota za obdobje 2010–2012 (vir: MO Ptuj, MO Murska Sobota)

Usmeritev v prihodnje

- **Preučiti možnost financiranja sistema samopostrežne izposoje koles, ki bo za uporabnike do 1 ure brezplačna iz virov parkirnin, glob in plakatiranja oz. oddaje promocijskih površin.**

Ukrep uvedbe sistema samopostrežne izposoje koles je podrobneje opisan v ukrepih za izboljšanje kolesarskega prometa (glej poglavje 3.6).

3.3 Razeseljevanje prebivalcev iz osrednjega dela mesta

Atraktivno in za prebivalce prijazno mesto mora poskrbeti za prometno ureditev, ki bo omogočala varna potovanja in hkrati spodbujala alternativne načine potovanj, kot so kolesarjenje, hoja in javni prevoz. Mestne oblasti se morajo zavzemati za atraktivno in do prebivalcev prijazno mestno okolje, ki bo prispevalo k zaustavitvi trenda odseljevanja prebivalstva iz mestnega jedra in ožje okolice v mestno obrobje oz. v oddaljena naselja.

Tabela 4 prikazuje razmerje števila prebivalcev v naseljih med leti 2008 - 2012, iz katere je razvidno, da se je v perifernih predelih MO Ptuj povečalo število prebivalstva, medtem ko se je v samem mestu Ptuj to zmanjšalo za približno 1 %. Iz pričujočih podatkov lahko podamo hipotezo, ki kaže sledi selitve prebivalstva izven mestnega jedra v obrobna naselja. V tem primeru lahko pričakujemo povečan trend dnevnih potovanj na in z dela z avtomobilom. Med leti 2008 in 2012 se je število prebivalcev povišalo največ v naseljih Pacinje (9,3 %), Grajena (6 %) in Grajenščak (4,5 %). Medtem ko je moč opaziti zmanjšanje št. prebivalcev v Ptuj (1,2 %) in Podvincih (0,7 %).

Tabela 4: Gibanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 za MO Ptuj (vir: SURS, 2012)

Naselje	Primerjava 2008 - 2012 (%)
Grajena	+6,0
Grajenščak	+4,5
Kicar	+0,3
Krčevina pri Vurbergu	+1,2
Mestni Vrh	+0,5
Pacinje	+9,3
Podvinci	-0,7
Ptuj	-1,2
Spodnji Velovlek	+0,5

Če na kratko analiziramo še gibanje števila prebivalcev v sosednjih občinah lahko ugotovimo, da se je le-to povečevalo, razen v nekaterih demografsko ogroženih občinah, ki se z odseljevanjem soočajo že dlje časa. Rezultati tabele 5 kažejo na razseljevanje prebivalcev v

MO Ptuj. Razvidno je tudi zmanjševanje št. prebivalcev v mestu Ptuj, glede na druge sosednje občine. Kar pomeni, da v prihodnje lahko pričakujemo povečanje števila potovanj.

Tabela 5: Naraščanje oz. padanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 po občinah v okolici MO Ptuj (vir: SURS, 2012)

Občina	Primerjava 2008 - 2012
Cirkulane	+0,9 %
Destrnik	-2,7 %
Dornava	+0,0 %
Gorišnica	+3,8 %
Hajdina	+0,5 %
Juršinci	+1,8 %
Kidričevo	+0,3
Majšperk	-1,3 %
Markovci	+0,6 %
Podlehnik	-1,2 %
Ptuj	-0,5 %
Sveti Andraž v Slov. goricah	-5,7 %
Trnovska vas	+2,9 %
Videm	+2,3 %
Zavrč	+12,3 %
Žetale	-0,9 %

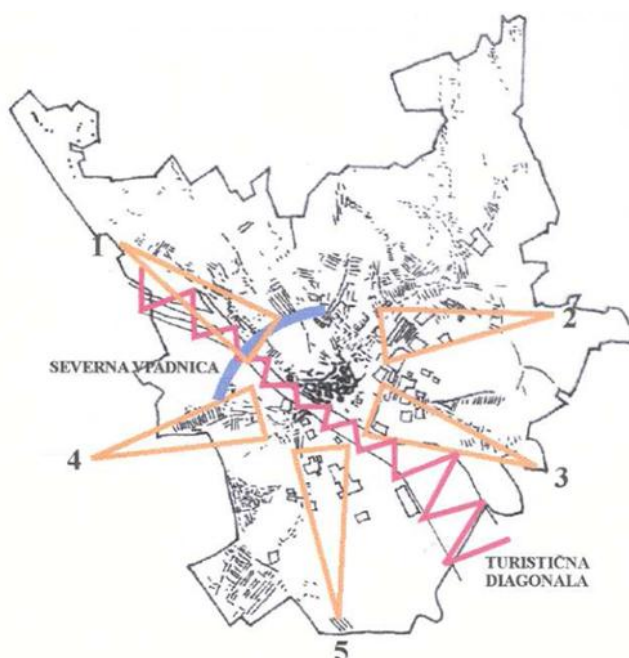
Proces suburbanizacije ali razseljevanja prebivalcev, delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mesta v mestno obrobje oz. bližnjo okolico povečuje potrebo po mobilnosti (tako za ljudi in tovor). Le-ta se ob pomanjkanju ustrezne prometne ponudbe, kot na primer javnega prevoza ali ustrezno urejenih površine za pešce in kolesarje, najizraziteje kaže v vse večji odvisnosti prebivalcev od osebnega avtomobila.

Iz tabele 5 je razvidno, da se je v perifernih predelih število prebivalstva povečalo, medtem ko se je v samem mestu Ptuj to zmanjšalo za 1,2 %. Iz pričujočih podatkov lahko sklepamo, da je na območju MO Ptuj prisoten minimalen trend suburbanizacije, ki bi ga bilo potrebno zaustaviti oz. okrepiti prizadevanja za razvoj kvalitetnejše prometne ponudbe, ki bo prebivalcem na krajših potovanjih nudila ustrezno alternativo osebnemu avtomobilu.

Po načrtih MO Ptuj bi se naj mesto v prihodnje razvijalo v obliki peterokrake zvezde s širitvijo krakov iz središča mestnega jedra navzven (slika 11):

- 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 je predviden prioriteten prostorski razvoj zahodnega in južnega kraka ter umestitev t.i. severne vpadnice mimo starega mestnega jedra z izgradnjo novega mostu čez reko Dravo, v neposredni bližini term in igrišča za golf.



Slika 11: Predlagani razvoj mesta v obliki peterokrake zvezde (vir: MO Ptuj)

Usmeritev v prihodnje

- **Zagotovitev atraktivnega in do prebivalcev prijaznega mestnega okolja.**
In tako prispevati k zaustavitvi trenda odseljevanja prebivalstva iz mestnega jedra in ožje okolice v mestno obrobje oz. v oddaljena naselja.
- **Zagotoviti mesto kratkih razdalj.**
Mogoče doseči z revitalizacijo mestnega jedra in vseh degradiranih območij znotraj mesta t.i. »rast mesta navznoter« in s tem hkrati brzdati težnje po širitvi urbanega predela mesta navzven.
- **Ustaviti nadaljnjo razseljevanje delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mesta v mestno obrobje ter izboljšati kvaliteto bivanja v mestu.**
- **Odstopiti od projekta »severne vpadnice«.**
Le-ta bi se namreč zelo približal termam in igrišču za golf ter s tem 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 oz. Senarske s Puhovim mostom s čimer bi nastal funkcionalen U po vzoru mesta Gradec.

3.4 Socialna izključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do avtomobila

Št. prebivalcev je v letu 2011, po podatkih Statističnega urada Republike Slovenije (SURS), na območju MO Ptuj naraslo na 23.525 oseb. Nadaljnja analiza prebivalstva po starostnih skupinah (tabela 6) kaže na splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obdobju zadnjih 13 let se je delež mlajših prebivalcev manjšal, delež starejših pa precej povečal. Največ prebivalcev MO Ptuj je starih med 45 in 54 let.

Tabela 6: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja MO Ptuj (vir: SURS, 2012)

Starostna skupina	Primerjava med 1999 – 2012
0-14 let	-19,1 %
15-64 let	-1,2 %
65-74 let	+29,3 %
75+ let	+93,4 %

Demografski trendi staranja prebivalstva in zaostrene ekonomske razmere, zaradi katerih vse več ljudi živi na robu revščine, povzročajo vse večjo socialno izključenost prebivalcev, ki nimajo dostopa do osebnega avtomobila. Za to kategorijo prebivalcev bo v prihodnje nujno potrebno zagotoviti ustrezno prometno ponudbo, ki jim bo zagotavljala dostopnost do vseh osnovnih funkcij potrebnih za normalno življenje na območju MO Ptuj.

Usmeritev v prihodnje

- **Ustaviti trend socialne izključenosti prebivalcev, ki nimajo avtomobila (starost ali ekonomski razlogi) in s tem dostopa do določenih pomembnih funkcij v prostoru.**

Priporočljiva je kombinacija ukrepov: vzpostavljanje dodatne prevozne ponudbe, ki je za te skupine prebivalcev sprejemljiva (npr. cenovno ugoden javni avtobusni prevoz), zagotavljanje kratkih in neposrednih poti v mestu s pomočjo novih povezav ali ustrežnejše umestitve pomembnih funkcij v prostoru.

3.5 Stanje peš prometa

Tako Prometna študija Ptuj, kot strateški načrt AD HOC navajata ukrep za širitev območja peš cone na Prešernovo ulico in celovito ureditev Slovenskega trga, Slomškove ulice ter križišča s Cankarjevo. S tem bi se nedvomno izboljšala podoba starega mestnega jedra iz kulturno zgodovinskega in turističnega vidika. Na drugi strani bi se pojavile določene težave z dostopnostjo za prebivalce in poslovne subjekte o katerih je prav gotovo potrebno tehtno razmisliti in skušati najti neko novo ravnovesje, v okviru katerega bo število avtomobilov v starem mestnem jedru zmanjšano (manj parkirišč, predvsem v neposredni bližini osrednjih turističnih znamenitosti) in bo na drugi strani vzpostavljen tudi prostor za sožitje vseh prevoznih oblik na isti površini. V tujini je namreč ravno v manjših in srednje velikih mestih mogoče najti številne pozitivne izkušnje o ustvarjanju t.i. mešanih površin, kot so npr. »shared space²« in »Begegnungszonen³« v okviru katerih je vzpostavljeno sožitje med vsemi udeleženci v prometu.



Slika 12 in slika 13: Območje obstoječe (levo) in predlagane (desno) cone za pešce (vir: Prometna študija Ptuj, 2008)

Na drugi strani je potrebno obstoječo cono za pešce narediti pešcem in kolesarjem bolj prijazno. Odstraniti je potrebno številne pločnike in druge ovire, ki onemogočajo udobno in brezskrbno hojo ter kolesarjenje. V neposredni bližini cone za pešce in celotnem mestu bo potrebno vzpostaviti več neposrednih in varnih poti za pešce. Vzpostaviti bo potrebno nove in

² Shared Space ali koncept Skupni prostor je nova strategija obširnega oblikovanja javnega prostora. Ceste, poti in trgi so življenjski prostor, ki ga delimo in uporabljamo vsi člani družbe. Ta življenjski prostor naj bo tako prirejen in oblikovan, da bo postal za ljudi kraj srečanja, komunikacije in socialnega druženja. Potrebe motoriziranega prometa so integrirane v funkcionalno raznolikost živega javnega prostora, ki ga s pomočjo intenzivnega prostorskega oblikovanja naredimo vidnega. Uravnoteženost različnih zahtev v prostoru, krepi kakovost bivanja in življenja na licu mesta, medtem ko obremenitve zaradi motoriziranega prometa stopijo v ozadje. Da bi javni prostor uprizorili na novo zavestno, niso potrebni le novi načrti in koncepti za promet, temveč tudi novi participativni procesi načrtovanja in odločanja. Le na ta način lahko sprožimo skrben in trajnosten proces oblikovanja zavesti v smislu nove prometne kulture. Pri teh procesih mora od vsega začetka sodelovati čim več akterjev, da lahko s pomočjo strokovnjakov razvijejo skupno vodilno vizijo za intenzivno uporabo javnega prostora v smislu kvalificiranega procesa udeležbe. (vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, avtor Sebastian Toplak, projektna prijava Shared Space Connected, 2010)

³ Begegnungszone ali območje za srečanje so v bistvu območja umirjenega prometa znotraj katerih imajo pešci in kolesarji prednost pred motoriziranim prometom pri čemer velja za slednje omejitve hitrosti 20 km/h. Uvajati so jih pričeli v Švici in se v zadnjem obdobju pojavljajo tudi v Avstriji in Nemčiji.

bolj neposredne poti, dodatne prehode za pešce, ožiti vozišča predvsem v križiščih in zagotavljati čim bolj neposredno vodenje pešcev, krajšati čas čakanja v semaforiziranih križiščih in v številnih bivalno zaključenih predelih ter okolicašol in vrtcev uvajati princip prednosti pešcev in kolesarjev pred motoriziranim prometom.



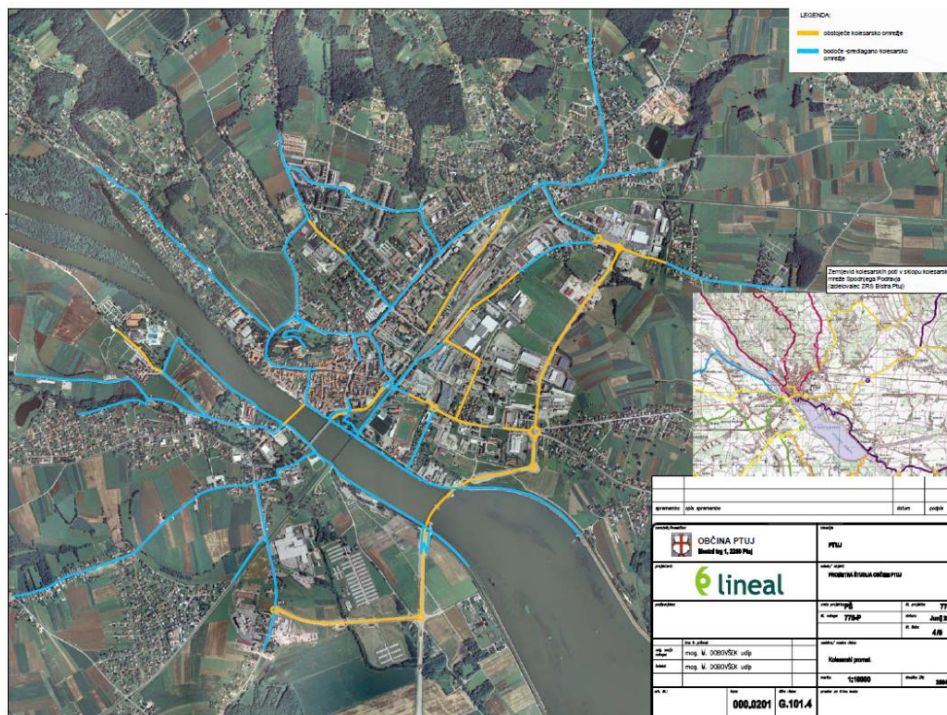
Slika 14: Neustrezni pločniki in asfaltne površine v Murkovi ulici

Usmeritev v prihodnje

- **Zagotovitev neposrednih in varnih povezav za hojo.**
Prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, doma upokoencev in term.
- **Oblikovanje prometnega in javnega prostora, ki bo prijazen do vseh.**
Prometne in javne površine v mestu naj bodo višinsko čim bolj usklajene in s tem tudi za funkcionalno ovirane osebe, starostnike in starše z majhnimi otroci nemoteče in varne za uporabo (npr. odstranitev deniveliranih pločnikov v coni za pešce). Izven območja za pešce je potrebno na prehodih za pešce poglobiti robnike po celotni širini prehoda in ne samo na minimalni širini do 1 metra.
- **Zagotavljanje čim bolj varnih in neposrednih povezav za pešce v križiščih.**
Uvedba velikih večpasovnih krožnih križišč znotraj urbanega tkiva se močno odsvetuje, saj so za pešce in kolesarje lahko zelo nevarna in jim daljšajo pot. Takšna krožna križišča so v preteklosti bila predlagana s strani številnih študij, kot npr. rekonstrukciji semaforiziranega križišča pri podvozu pri Minoritskem trgu, rekonstrukciji križišč na Zagrebški in Ormoški cesti pred starim mostom na Bregu.
- **Vzpostaviti koncept »skupnega prostora« in »območja za srečanje« po principu presajanja pozitivnih vzorcev iz tujine.**
Na participativen način je potrebno najti novo ravnovesje, v okviru katerega bo možno sožitje vseh prevoznih oblik v istem prostoru.

3.6 Stanje kolesarskega prometa

Za trajnostni razvoj mesta je širitev obstoječega kolesarskega omrežja in njegova posodobitev zelo pomembna. Ne glede na navedeno je potrebno predlagano izgradnjo in obnovitev celovitega kolesarskega omrežja na območju MO Ptuj, ki izhaja iz Prometne študije Ptuj, 2008 (glej sliko 15) ponovno preučiti in preveriti njegovo dolgoročno izvedljivost.



Slika 15: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju mesta Ptuj (vir: Prometna študija Ptuj, 2008)

Predlagan načrt izgradnje kolesarskih povezav (predvsem v ožjem delu mesta) je potrebno ponovno preučiti, zaradi uvedbe cone 30. S tem ukrepom se namreč zmanjša potreba po izgradnji ločenih kolesarskih povezav, saj je možno kolesarje voditi skupaj z motoriziranim prometom. Tudi vzpostavljane mešanih območij (glej ukrepe za peš promet) odpravlja potrebo po gradnji ločenih kolesarskih povezav.

V preostalem delu je predlagan načrt kolesarske mreže dober in ga je potrebno postopoma izvajati. Vrstni red izgradnje naj primarno sledi kriteriju prometne varnosti (najnevarnejša mesta oz. t.i. črne točke oz. mesta zgojitve prometnih nesreč, šolske poti, poti do bolnice, doma upokojeencev ...) in nato pomembnosti oz. kategorije kolesarske povezave v prostoru.

Pri tem je potrebno izpostaviti tudi pomen povezav do bolj oddaljenih četrtnih skupnosti z mestom in odpravljanju ozkih grl oz. prekinitev posameznih povezav na določenih kratkih odsekih. Na tem mestu bi izpostavili povezavo do Četrtna skupnosti Breg – Turnišče, kjer se je v zadnjem obdobju sicer precej postorilo (izgradnja širokega pločnika vzdolž Zagrebške ceste), vendar na določenih mestih še vedno manjka nekaj ključnih povezav oz. stikov, ki bi omogočali varno, neposredno in udobno kolesarjenje. Pri tem mislimo predvsem na

neustrezno povezavo navedene kolesarske poti z obstoječim mostom za pešce in kolesarje na desni strani reke Drave.

Čez potok Studenčnico manjka brv za kolesarje in pešce, ki bi povezala Spolenakovo ulico in cesto Ob Dravi, mimo poslovnega objekta na naslovu Ob Dravi 3A. S tem bi se kolesarji lahko izognili obstoječim zelo neugodnim križiščem na Zagrebški in Ormoški cesti pri vstopu na stari most čez Dravo in pri tem nebi kršili predpisov in prečkali obstoječo premostitev čez Studenčnico (glej sliko 16).

Predlagamo, da se brv zgradi s pomočjo prednapetih votlih plošč (PVP) iz armiranega betona, ki jih je mogoče prevleči tudi z leseno prevleko, saj so najcenejša in funkcionalna rešitev, ki jo je možno v relativno kratkem času izvesti. Vsekakor je pred tem potrebno urediti še lastniška razmerja in morebitne služnosti navedenih parcel: 1817/2, 1814/2, 1818/2, 1818/3 in 1817/5, vse k.o. Ptuj.



Slika 16: Lokacija brvi čez potok Studenčnica za kolesarje in pešce (vir: Načrt ukrepov QUEST, 2013)

MO Ptuj je v *Odloku o spremembah in dopolnitvah Odloka o sprejemu prostorskih ureditvenih pogojev za območje mesta Ptuj* (Uradni Vestnik MO Ptuj, št. 12, 13. Oktober 2006) sprejela pogoje, ki določajo, da je pri novogradnjah potrebno, poleg parkirišč za avtomobile, zagotoviti tudi enako število odstavnih mest za kolesa. Ukrep je potrebno pohvaliti, a hkrati opozoriti na kronično pomanjkanje odstavnih mest za kolesa pri številnih pomembnih objektih, na primer javnih ustanovah, kjer so ta maloštevilna in pogosto preveč oddaljena in neopazna.

Predlagamo tudi uvedbo sistema samopostrežne izposoje koles, ki bo za uporabnike do 1 ure brezplačna. Takšna, dodatna prevozna ponudba bi se odlično dopolnjevala z obstoječim javnim prevozom (avtobus in železnica) in bi hkrati bila atraktivna tako za stanovalce, dnevne migrante in turiste ter obiskovalce, ki prihajajo na Ptuj.

V skladu s cilji in s pripravo Regionalnega razvojnega programa Spodnje Podravje za obdobje 2014 – 2020 je vsekakor potrebno podpreti čimprejšnjo izgradnjo daljinske kolesarske povezave vzdolž reke Drave t.i. »Dravsko kolesarsko pot. Na osnovi izkušenj iz tujine lahko

namreč takšni projekti znatno prispevajo k povečanju kolesarskega prometa in uporabi koles, ne samo v turistično-rekreativne namene, ampak tudi za vsakodnevna potovanja.

Ta projekt bi torej lahko pomenil odločilen razvojni preskok kolesarskega prometa na Ptuj.

Usmeritev v prihodnje

- **Vzpostaviti varno skupno vodenje kolesarjev z motornim prometom na manj obremenjenih cestah v ožjem delu mesta.**
Predpogoj za takšno vodenje je uvedba cone 30 in/ali vzpostavljanje mešanih območij po principu »skupnega prostora« in »območja za srečanje« (glej ukrepe za peš promet)
- **Zagotovitev neposrednih in varnih kolesarskih povezav.**
Obstoječi, le trije možni prehodi čez železniško progo, pri čemer sta dva izvennivojska precej izven osrednje osi dnevnih migracij (Žnidaričevo nabrežje ob Dravi in nadvoz na Dornavski cesti) na relaciji med spalnim delom (Četrtna skupnost Ljudski vrt) in jugovzhodnim industrijsko-trgovskim delom mesta, zagotovo niso ustrezna alternativa. Težave je mogoče zaznati tudi pri navezavi bolj oddaljenih četrtnih skupnosti z mestom npr. nezadostna povezanost obstoječega mostu za pešce in kolesarje na desni strani reke Drave z zaledjem, predvsem s Četrtno skupnostjo Breg – Turnišče.
- **Nadaljevanje postopne izgradnje kolesarske mreže.**
Vrstni red izgradnje naj se določa na osnovi kriterija prometne varnosti (najnevarnejša mesta oz. t.i. mesta zgostitve prometnih nesreč, šolske poti, poti do bolnice, doma upokojencev ...) in šele nato pomembnosti oz. kategorije kolesarske povezave.
- **Izgradnja brvi za kolesarje in pešce čez potok Studenčnico.**
S tem bi se omogočila varnejša in udobnejša kolesarska povezava Četrtna skupnosti Breg – Turnišče z obstoječim mostom za pešce in kolesarje na desni strani reke Drave.
- **Zagotavljanje čim bolj varnih in neposrednih povezav za kolesarje v križiščih.**
Velja enako, kot za pešce – glej razlago pri peš prometu.
- **Zagotovitev ustreznih odstavnih mest za kolesa na vseh ključnih lokacijah v mestu.**
Še posebej pred vsemi javnimi ustanovami, kot so šole, vrtci, bolnica, dom upokojencev, občinske zgradbe ipd. Pri tem je potrebno biti pozoren, da le-ta niso preveč oddaljena od objektov in na neopaznih ter zakotnih lokacijah.
- **Uvedba samopostrežne izposoje koles, ki bo za uporabnike do 1 ure brezplačna.**
Takšna, dodatna prevozna ponudba bi se odlično dopolnjevala z obstoječim javnim prevozom (avtobus in železnica) in bi hkrati bila atraktivna za stanovalce pri njihovih vsakdanjih aktivnostih, kot tudi za dnevne migrante, ki z avtomobilom prihajajo v mesto, saj bi lahko parkirali bolj izven mestnega središča in zadnji del poti opravili s kolesom. Sistem izposoje koles mora biti prijazen tudi za okoliške stanovalce in tujce. Turisti so prav gotovo pomemben potencial pri čemer bi takšen sistem vsekakor prispevala k pozitivni podobi mesta.
- **Izgradnja »Dravske kolesarske poti«.**
Na osnovi izkušenj iz tujine lahko takšni projekti izgradnje daljinskih kolesarskih povezav v neposredni bližini mesta, znatno prispevajo k povečanju kolesarskega prometa in uporabi koles v mestu. Ta projekt bi torej tudi v promocijskem smislu bil zelo pomemben in do neke mere tudi simbolen in bi zagotovo predstavljal ključen mejnik oz. »milestone« v razvoju kolesarskega prometa na Ptuj.

3.7 Stanje javnega potniškega prometa

Pri načrtovanju trajnostne mobilnosti ima javni potniški promet zelo pomembno vlogo in sicer ne samo iz vidika večje kapacitete prevoza in pozitivnih okoljskih ter prometno varnostnih učinkov, temveč predvsem zaradi njegove socialne funkcije. Slednja je v časih razseljevanja in socialne izključenosti (glej poglavji 3.3 in 3.4) tistih, ki ne posedujejo osebnega avtomobila in so s tem za njih določeni cilji v prostoru nedosegljivi (pojav socialne izključenosti starejših, mladih in ekonomsko šipkih skupin prebivalstva), zelo pomembna.

Z javnim potniškim prometom zagotavljamo torej minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev, ne glede na njihov status oz. položaj v družbi.

Če analiziramo javni potniški promet na območju MO Ptuj in se pri tem osredotočimo samo na avtobusni promet je mogoče ugotoviti, da so v glavnem prisotne le linije medkrajevnega linijskega prevoza, ki jih izvaja Veolia Transport Štajerska d.d.. S tem je, po naših podatkih, MO Ptuj poleg MO Slovenj Gradec edina mestna občina v Sloveniji, ki nima organiziranega mestnega avtobusnega prevoza.

So pa v skladu z Zakonom o osnovni šoli na območju MO Ptuj organizirani šolski prevozi za katere je občina v obdobju med 2010 – 2013 v povprečju na letni ravni porabila 440.261,00 €. Slika 17 prikazuje primerjavo porabljenih sredstev za šolske prevoze med MO Ptuj in MO Kranj, na prebivalca, kjer je razvidno, da za MO Ptuj financiranje šolskih prevozov predstavlja večjo obremenitev.



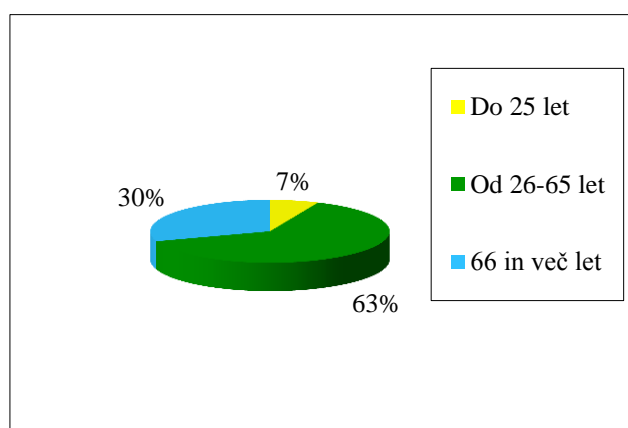
Slika 17: Višina sredstev namenjenih za šolske prevoze na prebivalca v obdobju od 2010 do 2013 v MO Ptuj in MO Kranj (vir: MO Ptuj, MO Kranj, 2013)

Kakovosten javni avtobusni prevoz ne pomeni le izboljšane ponudbe z gosto mrežo linij in visoko frekvenco voženj, temveč tudi kakovostno infrastrukturo in vozila. Predvsem infrastruktura mora potnikom omogočati varno vstopanje in izstopanje, prijetno čakanje ter vse potrebne informacije, ki jih potrebujejo (vozni redi, časovna oddaljenost naslednjega avtobusa ipd.).

Ustrezno urejena osrednja avtobusna postaja je prav tako ključnega pomena za uspešno izvajanje javnega prevoza. Pri tem je vsekakor potrebno izpostaviti problematično stanje osrednje avtobusne postaje na Ptuju, ki je v zelo dotrajanem stanju in brez osnovnih funkcij, kot npr. sanitarij, parkirišč, stojal za kolesa ipd.

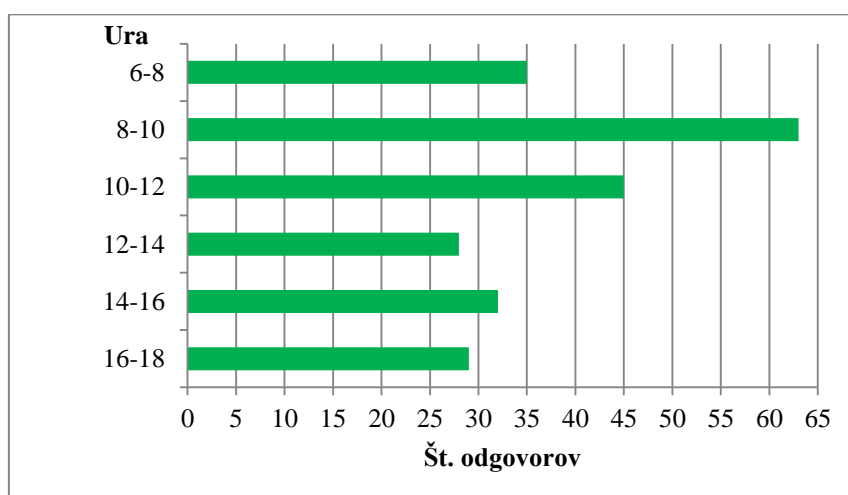
Anketa o mestnem avtobusnem prevozu na območju MO Ptuj

V začetku leta 2013 je MO Ptuj izvedla anketo med občani z namenom ugotovitve interesa za uporabo mestnega avtobusnega prevoza. Izpolnjenih je bilo 136 anket, od tega največ s strani oseb, ki so stare med 26 in 65 let (63 %), sledile so osebe starejše od 65 let (30%) in osebe do 25 let (7%). Starostna struktura sodelujočih je prikazana na sliki 18.



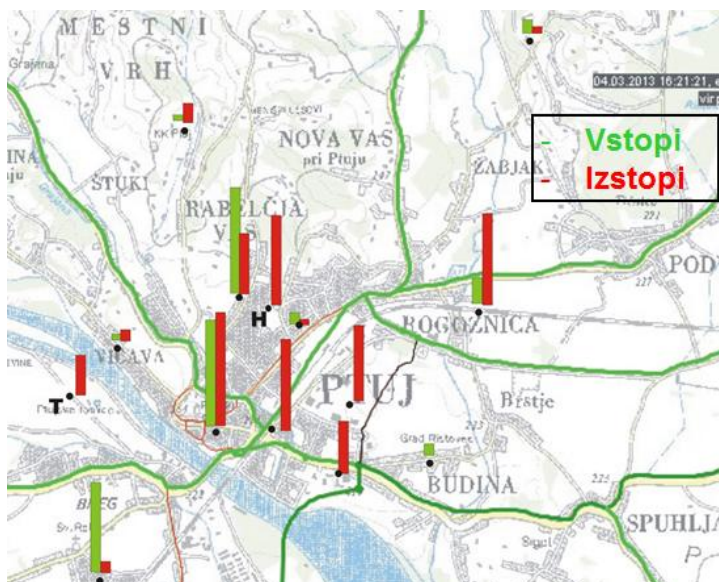
Slika 18: Porazdelitev anketirancev po starostnih skupinah (vir: anketa MO Ptuj, 2013)

Na sliki 19 so prikazani odgovori glede na čas želene uporabe mestnega avtobusa. Anketirani so za uporabo mestnega avtobusa izrazili največje zanimanje v jutranjem (med 8 in 10 uro) in dopoldanskem času (od 10 do 12 h) ter nekoliko bolj porazdeljeno zanimanje v popoldanskem času.



Slika 19: Prikaz ur ob katerih bi anketiranci najverjetneje uporabljali mestni avtobusni prevoz (vir: anketa MO Ptuj, 2013)

Anketa je prav tako obravnavala kraje oz. lokacije, kjer bi uporabniki najraje vstopali in izstopali (vstopi in izstopi). Iz podatkov izhaja, da je največje zanimanje za vstopo bilo izraženo v osrednjem delu mesta s starim mestnim jedrom (Četrtna skupnost Center), severovzhodnem delu mesta (Četrtna skupnost Ljudski vrt) in na desni strani reke Drave v Četrtni skupnosti Breg – Turnišče. Medtem ko so anketiranci za zelene izstopne največkrat izbrali mestno jedro, trgovska središča v jugovzhodnem delu mesta, novo ptujsko pokopališče, ptujsko bolnico in Terme Ptuj.



Slika 20: Prikaz zelenih vstopov in izstopov prebivalcev MO Ptuj (vir: anketa MO Ptuj, 2013)

Na osnovi opravljene ankete je mogoče sklepati, da bi bilo smotno na območju MO Ptuj, vsaj na pilotni ravni uvesti, mestni avtobusni prevoz. Osnova za to naj bodo obstoječi šolski prevozi, ki jih je potrebno ustrezno nadgraditi in smotno integrirati v že obstoječi medkrajevni prevoz.

Preučiti je potrebno možnost poteka ene linije skozi staro mestno jedro – po možnosti tudi skozi peš cono. Kot primer dobre prakse navajamo pilotni projekt, ki se je pred časom izvajal v Mariboru, kjer je minibus t.i. Pikapolonica vozil skozi peš cono (glej sliko 21).



Slika 21: Prikaz minibusa, ki je obratoval v območju za pešce v Mariboru

Usmeritev v prihodnje

- **Pilotno vzpostaviti javni mestni avtobusni prevoz.**
Osnova za to naj bodo obstoječi šolski prevozi, ki jih je potrebno ustrezno nadgraditi in smotrno integrirati v že obstoječi medkrajevni prevoz. Izkušnje iz tujine kažejo, da je dejanski potencial določene linije oz. sistema mogoče ugotoviti šele po 2 oz. 3 letih izvajanja določene storitve.
- **Urediti osrednjo avtobusno postajo v mestu.**
- **Integracija mestnega prevoza z linijami medkrajavnega prevoza.**

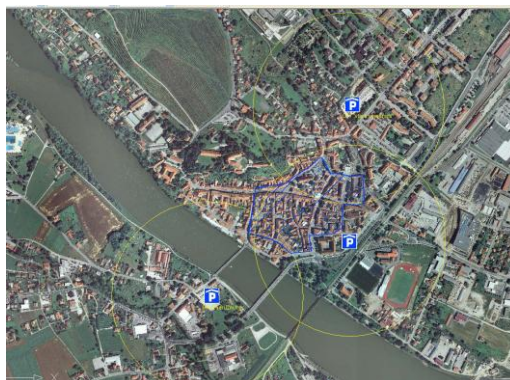
3.7 Stanje mirujočega prometa

Načrtovanje mirujočega prometa vključuje najprej določitev potrebnega števila parkirnih mest znotraj posameznega območja. V mestnih središčih praviloma določamo zgornjo mejo še sprejemljivega števila parkirnih mest. Pri tem je potrebno identificirati različne skupine uporabnikov, katerih potrebe se razlikujejo:

- stanovalci,
- dnevni migranti na delo oz. izobraževanje (delavci, šolarji, dijaki, študenti),
- komitenti,
- obiskovalci in gosti,
- ponudniki storitev,
- dostava.

Sledi izdelava konkretnih predlogov pri čemer je potrebno najti ustrezno ravnotežje med zgoraj navedenimi skupinami uporabnikov. Zelo pomembna je tudi cenovna politika parkiranja, kjer je potrebno uveljavljati princip: bližje mestnemu središču je parkiranje, tem dražje je, in kratkotrajno je cenejše oz. dolgotrajno je dražje.

V okviru Prometne študije Ptuj je bila na območju širšega mestnega jedra predlagana izgradnja treh garažnih hiš. Na sliki 22 so prikazane lokacije predlaganih garažnih hiš in »peš« radii, ki ponazarjajo dostopnost do centra mesta (približno 8 minut).



Slika 22: Predlagane lokacije garažnih hiš (vir: Prometna študija Ptuj, 2008)

Glede na velikost mesta in gostoto pozidave je izgradnja treh garažnih hiš vsaj ekonomsko zelo vprašljiva. Zelo težko bo najti zasebne investitorje, ki bi bili pripravljeni vlagati, glede na možen prihodek od parkirnin. Pri tem se je potrebno zavedati, da so stroški izgradnje parkirnega mesta v nadzemni garažni hiši v povprečju vsaj 5 x in v podzemni tudi do 10 x dražji od običajnega parkirišča na ulici ali parkirni ploščadi.

V prihodnje je potrebno ponovno ovrednotiti dejanske potrebe in sprejemljivo zgornjo mejo parkirnih mest v ožjem in širšem delu mesta ter na osnovi tega oceniti smotrnost izgradnje navedenih garažnih hiš.

Projekt ADHOC zelo kakovostno obravnava problematiko parkirnih mest v starem mestnem jedru, kjer se predlaga zagotovitev dodatnih parkirnih površin za stanovalce znotraj neizkoriščenih dvorišč. Predlagan ukrep bi bilo potrebno v prihodnje postopoma izvesti. Zaradi turistične naravnosti MO Ptuj bi hkrati bilo potrebno preučiti uvedbo dodatne informacijske signalizacije in morda celo inteligentnega sistema upravljanja in vodenja parkirnih mest v ožjem mestnem središču.

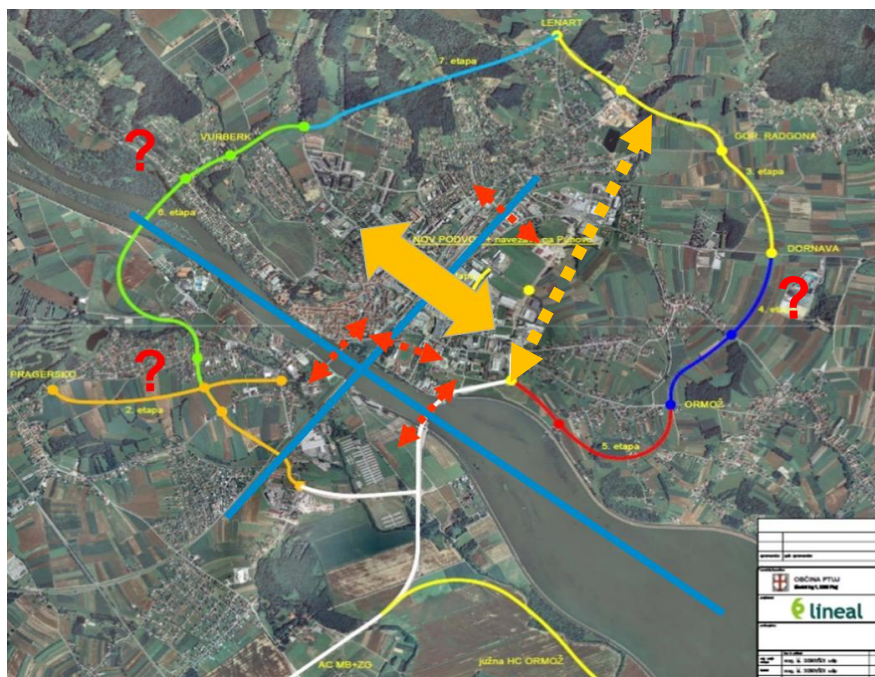
Usmeritev v prihodnje

- **Določitev zgornje meje še sprejemljivega števila parkirnih mest v mestnem središču.**
Število je praviloma nižje od dejanskega povpraševanja, najti je potrebno ustrezno razmerje med različnimi skupinami uporabnikov pri čemer je potrebno v mestnem središču prioriteto obravnavati stanovalce.
- **Zagotovitev dodatnih parkirnih mest za stanovalce.**
Realizacija ukrepov iz študije ADHOC in zagotovitev dodatnih parkirnih površin za stanovalce znotraj neizkoriščenih dvorišč v starem mestnem jedru.
- **Ukinitev določenih parkirnih mest neposredno ob osrednjih kulturno zgodovinskih znamenitostih mesta.**
- **Izvajanje cenovne politike parkiranja po načelu: bližje mestnemu središču tem dražje in kratkotrajno – cenejše ter dolgotrajno – dražje.**
- **Preučitev smiselnosti izgradnje garažnih hiš v mestu oz. neposredni okolici.**
Najti je potrebno smotrno in racionalno rešitev, ki bo upoštevala velikost mesta in gostoto pozidave na eni strani in potrebna finančna sredstva ter učinke na drugi strani.
- **Uvedba dodatne informacijske signalizacije za ustrežnejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu.**
Pomembno predvsem za turiste in obiskovalce mesta.
- **Preučiti smotrnost uvedbe t.i. inteligentnega sistema upravljanja in vodenja parkirnih mest v ožjem mestnem središču.**

3.8 Stanje cestnega motornega prometa

Načrtovani infrastrukturni ukrepi so v pretežnem delu zajeti v Prometni študiji Ptuj iz leta 2008, ki predlaga izgradnjo cestnega obroča (slika 23) okrog celotnega mesta Ptuj s čimer bi se tranzitni promet preusmeril izven ožjega dela mesta.

Na podlagi analize prometnih obremenitev zadnjih nekaj let in pričakovanih gibanj v prihodnje se utemeljeno postavlja vprašanje o smiselnosti izgradnje severnega cestnega obroča, kakor tudi prestavitvi Mariborske ceste in tako oddaljenem poteku jugovzhodne obvoznice. Na problematiko severnega obroča smo predhodno sicer že opozorili (glej usmeritev v prihodnje na str. 18), 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 oz. Senarske s Puhovim mostom s čimer bi nastal funkcionalen U po vzoru mesta Gradec. Pri tem bi vsekakor bilo potrebno preučiti možnost poteka navedene povezave bližje oz. skozi obstoječo poslovno in trgovsko cono na Ptuj.



Slika 23: Predlagani cestni obroč okoli mesta Ptuj (vir: Prometna študija Ptuj, 2008)

Analiza prometnih obremenitev (glej sliko 24) namreč jasno kaže na precejšnjo 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 AC Draženci – Slivnica. Le-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 ter regionalne ceste R3-710 v smeri proti Mariboru. Na drugi strani je razvidno, da so se povečale prometne obremenitve na Ormoški cesti, ki je vhodna točka v trgovsko in industrijsko cono mesta Ptuj in hkrati od Puhovega mostu v južni smeri pomembna prometna povezava v smeri proti Ormožu in Mednarodnemu mejnemu prehodu Zavrč.

Zgornje trditve so podkrepljene na sliki 25, kjer je prikazan povprečni letni dnevni promet tovornih vozil. Lahka in srednja tovorna vozila so označena z modro, težka z rdečo in težka priklopna tovorna vozila z zeleno barvo. Ob pogledu na sliko lahko vidimo, da je na vseh cestah močno upadel promet težkih tovornih vozil in da, razen na Puhovem mostu in Ormoški cesti, podobno velja tudi za srednja in lahka tovorna vozila.

Usmeritev v prihodnje

- **Prioritetna izgradnja dodatnega podvoza pod železniško progo v osrednjem delu mesta.**
Realizacija projekta v sklopu načrtovane obnove železniške trase Pragersko – Hodoš.
- **Uvedbe cone 30 v okolici mestnega jedra in v strogo bivalnih predelih mesta.**
Preučiti je potrebno izvzem glavnih povezovalnih cest po vzoru mesta Gradec.
- **Prioritetna izgradnja jugovzhodnega obroča.**
- **Prioritetna izgradnja hitre ceste Ptuj – Ormož.**
- **Odstopiti od projekta »severne vpadnice«.**



Slika 24: Skupni PLDP na glavnih vpadnicah v mesto Ptuj med leti 2007 – 2011(vir: DRSC)

Načrt ukrepov trajnostne prometne strategije QUEST za Mestno občino Ptuj



Slika 25: Skupni PLDP za tovorna vozila na glavnih vpadnicah v mesto Ptuj med leti 2007 – 2011(vir: DRSC)

4 Sklep

Na osnovi ugotovitev revizije QUEST predlagamo MO Ptuj, da čim prej sprejme predlagani načrt ukrepov trajnostne prometne strategije in pristopi k realizaciji predlaganih ukrepov ter razvojnih usmeritev v prihodnje.

Priloga 1: Načrt ukrepov QUEST

Splošno				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
<ul style="list-style-type: none"> Povečati okolju prijazne načine potovanja: hoja, kolo in javni potniški promet (osrednji cilj) 	/	MO Ptuj	2013-2020	Proračun MO Ptuj, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
<ul style="list-style-type: none"> Izvedba periodične telefonske ankete o potovalnih navadah 	1.000 € na dve leti	MO Ptuj in zunanji	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Občinske tehnične smernice za načrtovanje prometne infrastrukture - sprememba prioritete: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in šele nato osebni avtomobil 	10.000 €	MO Ptuj in zunanji	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Prenova obstoječe razvojne strategije mesta v obliki peterokrake zvezde (ustaviti nadaljnjo razseljevanje delovnih mest in urbanih dejavnosti iz osrednjih delov mesta v mestno obrobje) 	10.000 €	MO Ptuj, Skupna OU in zunanji	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Sprejem novih prioritete pri načrtovanih infrastrukturnih projektih s poudarkom na izboljšanju funkcionalnosti obstoječega omrežja in predvsem povezav znotraj mesta (npr. dodatni podvoz pod železniško progo) 	/	MO Ptuj in Ministrstvo	2013-2014	Ministrstvo za infrastrukturo Sredstva EU Proračun MO Ptuj,
<ul style="list-style-type: none"> Izdelave načrta trajnostne mobilnosti na območju MO Ptuj 	10.000 €	MO Ptuj	2014	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Uvedbe cone 30 v okolici mestnega jedra in v strogo bivalnih predelih mesta s predhodno izdelano študijo podrobne umestitve cone z možnostjo izvzema glavnih povezovalnih cest 	10.000 €	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj

Hoja				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
<ul style="list-style-type: none"> Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja in promocije hoje - podpreti vsakoletno izvajanje aktivnosti Prometna kača v osnovnih šolah (ukrep spodbuja tudi kolesarjenje in JPP) 	2.000 € na leto	MO Ptuj, osnovne šole	2014-2020	Proračun MO Ptuj, sredstva EU
<ul style="list-style-type: none"> Izboljšanje obstoječe infrastrukture za hojo (prioritetno na šolskih poteh in poteh do vrtcev, bolnice, zdravstvenih domov, doma upokojevcev in Term Ptuj) 	10.000 € na leto	MO Ptuj	2014-2020	Proračun MO Ptuj, DRSC
<ul style="list-style-type: none"> Zagotovitev dodatnih neposrednih in varnih povezav 	20.000 € na leto	MO Ptuj	2014-2020	Proračun MO Ptuj, DRSC
<ul style="list-style-type: none"> Občinske smernice za načrtovanje mešanih površin po principu »skupnega prostora« in »območja za srečanje« (presajanja pozitivnih vzorcev iz tujine). 	10.000 €	MO Ptuj in zunanji	2013-2014	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Pilotna vzpostavitev mešane površin po principu »skupnega prostora« in/ali »območja za srečanje« v starem mestnem jedru 	/	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj, Sredstva EU

Kolesarjenje				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
<ul style="list-style-type: none"> Vzpostaviti varno skupno vodenje kolesarjev z motornim prometom na manj obremenjenih cestah v ožjem delu mesta (predhodna uvedba cone 30). 	10.000 € na leto	MO Ptuj	2014-2016	Proračun MO Ptuj in DRSC
<ul style="list-style-type: none"> Zagotavljanje čim bolj varnih in neposrednih povezav za kolesarje v križiščih. 	10.000 € na križišče	MO Ptuj	2014-2016	Proračun MO Ptuj in DRSC
<ul style="list-style-type: none"> Izgradnja nove brvi za kolesarje in pešce čez potok Studenčnica 	30.000 €	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Nadaljnjo izpopolnjevanje kolesarskega omrežja na območju MO Ptuj 	/	MO Ptuj	2013-2020	Proračun MO Ptuj, DRSC in sredstva EU
<ul style="list-style-type: none"> Uvedba samopostrežne izposoje koles, ki bo za uporabnike do 1 ure brezplačna 	100.000 € (za 5 lokacij)	MO Ptuj	2014-2016	Proračun MO Ptuj in sredstva EU
<ul style="list-style-type: none"> Zaposlenim v mestni upravi in mestnih podjetjih zagotoviti varna odstavna mesta za kolesa in možnost prhanja in preoblačenja na delovnem mestu 	2.000 € na objekt	MO Ptuj	2014-2020	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Ureditev odstavnih mest za kolesa na ključnih lokacija v mestu in okolici 	3.000 € na leto	MO Ptuj	2014-2018	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Izgradnja »Dravske kolesarske poti« 	/	DRSC, MO Ptuj in druge občine	2014-2020	Sredstva RRP za obdobje 2014-2020, DRSC
<ul style="list-style-type: none"> Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja in promocije kolesarjenja 	2.000 € na leto	MO Ptuj	2014-2020	MO Ptuj, sredstva EU

Javni potniški promet (JPP)				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
<ul style="list-style-type: none"> Pilotna uvedba mestnih avtobusnih linij na osnovi nadgradnje obstoječih šolskih prevozov 	8.000 € (za leto 2013)	MO Ptuj, operater JPP	2013-2015	Proračun MO Ptuj, DRSC (v delu kjer gre za medkrajevne linije)
<ul style="list-style-type: none"> Vzpostavitev avtobusnih postajališč (v glavnem) na vozišču (ustrezna talna in vertikalna signalizacija) 	20.000 €	MO Ptuj	2013-2014	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Študija razvoja JPP in integracija z ostalimi sistemi 	10.000 €	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Posodobitev osrednje avtobusne postaje oz. v kolikor to ni mogoče njena prestavitev in novogradnja 	/	MO Ptuj	2014-2018	Proračun MO Ptuj Ministrstvo Operater JPP in zasebni investitorji

Mirujoč promet				
Ukrep	Finančno ovrednotenje	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
<ul style="list-style-type: none"> Določitev zgornje meje še sprejemljivega števila parkirnih mest v središču mesta. 	5.000 €	MO Ptuj in zunanji	2013-2014	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Zagotovitev dodatnih parkirnih mest za stanovalce (realizacija ukrepov iz študije ADHOC, še posebej v delu neizkoriščenih dvorišč) 	/	MO Ptuj in potencialni investitorji	2014-2018	Proračun MO Ptuj, sredstva EU in zasebna sredstva
<ul style="list-style-type: none"> Ukinitev določenih parkirnih mest neposredno ob osrednjih kulturno - zgodovinskih znamenitostih mesta. 	10.000 €	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Izvajanje cenovne politike parkiranja po načelu: bližje mestnemu središču tem dražje in kratkotrajno – cenejše ter dolgotrajno – dražje. 	/	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Uvedba dodatne informacijske signalizacije za ustrežnejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu. 	6.000 €	MO Ptuj	2014-2015	Proračun MO Ptuj
<ul style="list-style-type: none"> Preučiti smotnost uvedbe t.i. inteligentnega sistema upravljanja in vodenja parkirnih mest v ožjem mestnem središču ter smiselnosti izgradnje garažnih hiš. 	10.000 €	MO Ptuj in zunanji izvajalec	2014-2015	Proračun MO Ptuj in zasebna sredstva po vzoru javno-zasebnega partnerstva

Priloga 2: English Summary

QUEST (Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport) supports European cities in making real progress towards a more sustainable urban transport system, and helps them to find solutions for achieving the desired goals. The QUEST method has been developed within the European project QUEST (2011-2013). During the project nearly 50 European cities, of which 3 of them are from Slovenia, have gone through the QUEST process.

i. About the city

Municipality of Ptuj located in northeastern Slovenia in the heart of Lower Drava region on the border with Prlekija. It covers 66.65 km², representing 0.3% of the entire territory of Slovenia. It is the second smallest City Municipality in Slovenia, and has population of 23,242 inhabitants, which is 1.18% of the total population of Slovenia. Its population density is around 348 inhabitants per km², making it one of medium densely populated municipalities in Slovenia, and comprises of 10 settlements.

Obtaining the latest data for individual modes of transport (modal split) in the area of the Municipality of Ptuj was not possible, therefore older data was used, which is still somewhat comparable to the current situation (Source: Census 2002). The data suggests that daily commuters prefer car travel by car (63%), followed by walking and cycling, which sum total can be estimated at 19%. Because Municipality of Ptuj does not offer public bus option in the city area, travel by bus share is relatively small (3%).

Table a: Modal split of Municipality of Ptuj

Mode of transport	Percentage (%)
Car	63
Car (passenger)	6
Walking and cycling	19
Bus	3

Ptuj can also be described as regional center, not only due to its geographical layout, but also because it can boast with significant cultural and tourist offer. City plans for the future include even better accommodation for tourists, expansion of recreational facilities and cultural offering. In that regard city wants to implement a sustainable approach, which will increase alternate transportation choice and limit car use in more dense urban areas – not only as a lawful measure but also in the minds of its inhabitants and overall way of thinking.

ii. QUEST audit

In the QUEST Audit, objective information on the local transport policy and the city's current level on sustainable mobility have been collected by means of a questionnaire, complemented with policy documents and an interview with the city representative. The results have been

compared with key elements of excellent policy practices to assess the city's current situation. The scoring of the city's current situation in different areas is shown in Table b.

Table b: Scoring of the city's current situation in different areas, based on the audit results

Area	City score (1-4)
1. Modal split	2
2. Processes regarding sustainable urban	2
3. Facilitation for sustainable urban mobility	2
4. Sustainable urban mobility policy	2
5. Sustainable urban mobility policy	2
6. Cycling	2
7. Public transport	1
8. Goods transport – freight	3
9. Green vehicles	2
10. Traffic circulation	3
11. Mobility management	3
12. Parking	3
13. Walking	3
Average City Score	2.3

Ptuj's modal split data is comparable with other cities the same size and development degree. In the past a lot of efforts went to promote walking and cycling, which contributed to rise of cyclist and pedestrians. But in the recent years these efforts must be revived as the increase of car travel has been steadily gaining and outpacing other modes of transport. Some of the future traffic plans of the city are clearly contradictory to sustainable mobility and should be minimized or altogether abandoned. Ptuj is estimating a feasibility of a northern bypass around its urban areas, which in long-term won't contribute to even modal split ratios, but would affectively promote car travel (even on short distances).

Lack of an actual city public transport offer is Ptuj's biggest weakness and contributes to slower implementation of sustainable actions in all the other fields. But due to eagerness of city officials this can be circumvented with some uniquely deployed measurements aimed towards reduction of parking spaces in city center, and offering wider, more user friendly pedestrian zone.

iii. Assessment by stakeholders

A QUEST stakeholder self-assessment was performed with a group of 73 stakeholders. 30 of the requested stakeholders responded to the survey. Table c shows the different stakeholder groups that were represented.

Table c: Number of stakeholders from different stakeholder groups that responded to the self-assessment questionnaire

Stakeholder group	Number of respondents
City staff	16
City politicians	4
User groups	5
Commercial interests	3
Transport providers	2
Total	30

The results of the stakeholder self-assessment are shown in Figure a.

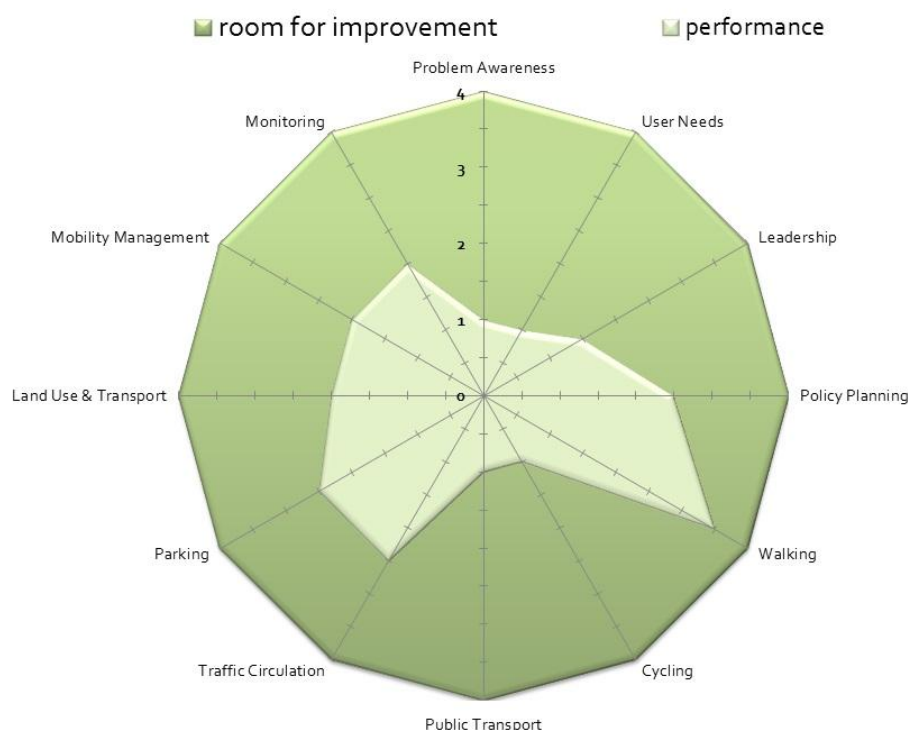


Figure a: Scoring of the main areas in the questionnaire

Diagram shows that stakeholders had a lot of reservation towards problem awareness, acknowledging traffic needs, state of cycling and public transport (score:1). These were followed by leadership, mobility management, monitoring, and land use and transport (score: 1.5 – 2). On the other hand, they positively assessed parking, traffic circulation, policy planning and walking (score: 2.5 – 3.5 out of 4). Both all of those can of course be improved upon.

iv. Choice of focal area

Before the first meeting, Ptuj agreed to focus on three major themes: **cycling, public transport and parking** (traffic circulation being the fourth choice in terms of its relation to

others). During the 1st stakeholders meeting it was decided that walking should replace traffic circulation, and be assessed alongside cycling issues, due to its space sharing properties (shared sidewalks for cyclists and pedestrians, reduced speed limits, etc.).

As Municipality of Ptuj is very much prone towards bicycle travel, its infrastructure is lacking. That is why city representatives chose cycling as one of their main goals. Many attempts have been made to propose a clear and complete cycling plan, which would be the foundation towards a better cycling network. City authorities also acted upon improving parking policies around city center, which is still one of the main issues, and has elaborated many ideas, from parking garages to higher parking fees. In this regard a more distinct set of rules should be applied and maintained. Public transport as such is not present in Municipality of Ptuj (city does offer suburban public bus transport and intercity bus travel), and should be one of the main sustainable mobility goals.

v. Stakeholder meetings

During the project two stakeholder meetings with local representatives from Ptuj have been organised. QUEST methodology was slightly changed to accommodate the differences in city's time constraints and workloads. After the initial meeting the secondary meeting was held, but due to lack of interest only handful of participants from the first meeting attended. Upon discussion, feedback was then gathered and compiled into a brief statement, which stakeholders then approved. Table 3 shows the different stakeholder groups that were represented in the first meeting.

Table d: Stakeholder groups that were represented during the 1st meeting

Stakeholder group	Number of participants meeting 1
City staff	9
City politicians	6
User groups	2
Commercial interests	1
Transport providers	3
Total	20

The purpose of the first meeting was to present aims and goals of project QUEST, and to discuss public transport, cycling and parking state and issues. Meeting identified a number of challenges upon which the stakeholders agreed on the importance of further discussion.

Identified challenges in field of cycling:

- Establishing a complete cycling plan is a priority; realization of proposed/planned pedestrian zone.
- Improving and constructing additional cycling and pedestrian infrastructure with better signalization.
- Execution and realization of already proposed plans from past projects or elaborates.

Identified challenges in field of public transport:

- Integration of public bus offer into existing intercity travels or school bus lines.
- Infrastructure concerns (regarding the main bus station).
- Improvement of bus infrastructure and bus stops.

Identified challenges in field of parking:

- Assessment of existing parking policy and parking fees.
- Reduction of parking spaces, and broadening of pedestrian zone in the city center
- Parking spaces for inhabitants of the city center

Identified challenges in field of traffic circulation:

- Ring road around the city, which will lessen the burden of transit traffic.

Upon further discussion it was decided that field of walking should be also considered alongside the state of cycling network, as there are similar problems and possible solutions that go hand in hand.

In these communiqués we established and reviewed the proposed actions, possible concrete measures and further possibilities of safer environment for all traffic participants. The actions proposed formed the basis for the action plan presented in this report.

vi. City internal processes

For city internal processes proposed actions were introduced and discussion was established for improvement and measures on the city's internal processes on sustainable mobility. Ptuj's city officials participated in the meeting. The meeting focused on the results from the audit and stakeholder self-assessment. Topics discussed included **walking & cycling, public transport** and **parking**. A number of actions were agreed on, which are presented in the action plan.

vii. Action plan and recommendations

The action plan presents actions related to the chosen focal area and city internal processes.

Table e: Recommended measures presented in the action plan

<i>Actions</i>
General:
1. Increase environmentally-friendly ways of travel: walking, cycling and public
2. Realization of periodic phone surveys on travel habits.
3. Municipal technical guidelines for planning of transport infrastructure – priority change: walking, cycling, public transport and only then traveling with passenger cars.

4. Modernization of city's existing development strategy in the shape of a five-pointed star (to stop the further displacement of jobs and urban activities from the city centre to the outskirts of the city).
5. Acceptance of new priorities for planned infrastructure projects with emphasis on improving functionality of existing network, and in particular connections within the city (additional underpass under the railway line).
6. Study for developing of sustainable mobility plan for Municipality of Ptuj.
7. Evaluate the possibility of introducing 20 or 30 km/h speed limit in the city centre.

Walking:

8. Implementation of soft measures to raise awareness and promotion of walking – to support the implementation of annual activity Traffic snake in primary schools (measure also supports cycling and use of public transport).
9. Improvement of the existing infrastructure of walking (priorities are: routes and trails to school and kindergartens, hospitals, health care centres, retirement home and spa resort Terme Ptuj).
10. Provide additional direct and secure connections.
11. Municipalities guidelines for the planning of joint surfaces, based on the principle of “shared space” and “area of intersection” (adaptation of best practise from abroad).
12. Pilot integration of joint surfaces, based on the principle of “shared space” and “area of intersection” in the city centre.

Cycling:

13. Establish a secure steering of cyclists with motorized traffic on less congested roads in the narrow parts of the city (prior to introduction of zone 30).
14. Provide secure and direct connections for cyclists at intersections.
15. Construction of a new footbridge for cyclists and pedestrians across the creek
16. Further improvement of cycling network in the Municipality of Ptuj.
17. Introduction of self-service bicycle rental scheme, with free use for up to 1 hour.
18. Providing employees of city government and companies with adequate parking spaces for bicycles, and the possibilities for showering and changing.
19. Adequate parking spaces for bicycles at key locations around the city and surrounding
20. Construction of bicycle route »Dravska kolesarska pot«.
21. Implementation of soft measures to raise awareness and promotion of cycling.

Public transport:

22. Pilot public bus offer on the basis of integration with existing school bus lines.
23. Establishment of bus stops (mainly) on the road surfaces (with corresponding horizontal and vertical signalization).

24. Study of development of public transport integration with other systems

25. Modernization of the main bus station – if this is not possible, relocation should be researched.

Parking:

14. Determining the upper limit of acceptable number of parking spaces in the city centre.

15. Provide additional parking spaces for residents (especially in case of unused courtyards).

16. Abolition of certain parking spaces directly near or directly in front of cultural-historical city attractions.

17. Implementation of parking pricing policies according to the principle: closer to the urban center, more expensive the parking (short term parking – lower price, long term parking – higher price).

18. The introduction of additional signalling information for the appropriate management and displaying number of parking spaces in the city centre.

19. Consider the advisability of introducing of so-called intelligent system management and control of parking spaces in the inner city center; reassessment of the construction of parking garages.

KAZALO SLIK

Slika 1: Prikaz rezultatov samoocenitve QUEST	6
Slika 2: Prikaz načinov potovanja prebivalcev MO Ptuj (vir: SURS, Popis 2002)	8
Slika 3: Sprememba hierarhije prioritet pri prometnem načrtovanju.....	8
Slika 4: Porabljen čas za potovanje na delo oz. izobraževanje v MO Ptuj (vir: SURS, Popis 2002)	9
Slika 5: Prikaz dostopnosti Ptuja iz središča mesta s kolesom (vir: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013, avtor: Sebastian Toplak)	10
Slika 6: Prikaz deleža okolju prijaznih potovanj pred, med in po izvajanju Prometne kače (vir: CONNECT, 2008)	11
Slika 7: Delež porabljenih sredstev za posamezne prometne površine (vir: MO Ptuj).....	13
Slika 8: Primerjava med mesti in vloženi sredstvi za promet, prometno infrastrukturo in komunikacije na prebivalca (vir: proračuni mest)	13
Slika 9: Povprečje prihodkov iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Ptuj in MO Murska Sobota za obdobje 2010 – 2012 (vir: MO Ptuj, MO Murska Sobota).....	14
Slika 10: Povprečni prihodki na prebivalca iz naslova plakatiranja, parkirnin in glob v MO Ptuj in MO Murska Sobota za obdobje 2010–2012 (vir: MO Ptuj, MO Murska Sobota)	14
Slika 11: Predlagani razvoj mesta v obliki peterokrake zvezde (vir: MO Ptuj).....	17
Slika 12 in slika 13: Območje obstoječe (levo) in predlagane (desno) cone za pešce (vir: Prometna študija Ptuj, 2008).....	19
Slika 14: Neustrezni pločniki in asfaltne površine v Murkovi ulici.....	20
Slika 15: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju mesta Ptuj (vir: Prometna študija Ptuj, 2008).....	21
Slika 16: Lokacija brvi čez potok Studenčnica za kolesarje in pešce (vir: Načrt ukrepov QUEST, 2013).....	22
Slika 17: Višina sredstev namenjenih za šolske prevoze na prebivalca v obdobju od 2010 do 2013 v MO Ptuj in MO Kranj (vir: MO Ptuj, MO Kranj, 2013)	24
Slika 18: Porazdelitev anketirancev po starostnih skupinah (vir: anketa MO Ptuj, 2013).....	25
Slika 19: Prikaz ur ob katerih bi anketiranci najverjetneje uporabljali mestni avtobusni prevoz (vir: anketa MO Ptuj, 2013)	25
Slika 20: Prikaz zelenih vstopov in izstopov prebivalcev MO Ptuj (vir: anketa MO Ptuj, 2013)	26
Slika 21: Prikaz minibusa, ki je obratoval v območju za pešce v Mariboru	26
Slika 22: Predlagane lokacije garažnih hiš (vir: Prometna študija Ptuja, 2008).....	27
Slika 23: Predlagani cestni obroč okoli mesta Ptuj (vir: Prometna študija Ptuj, 2008)	29
Slika 24: Skupni PLDP na glavnih vpadnicah v mesto Ptuj med leti 2007 – 2011(vir: DRSC)	31
Slika 25: Skupni PLDP za tovorna vozila na glavnih vpadnicah v mesto Ptuj med leti 2007 – 2011 (vir: DRSC)	32

KAZALO TABEL

Tabela 1: Obstoječi dokumenti in strategije za urejanje prometa (vir: MO Ptuj)	5
Tabela 2: Prikaz skupnih sredstev proračuna in sredstev za investicije v prometno infrastrukturo za obdobje 2010-2013 v MO Ptuj (vir: MO Ptuj, 2013).....	12
Tabela 3: Prikaz porazdelitve sredstev po področjih za obdobje 2010-2013 za MO Ptuj (vir: MO Ptuj, 2013)	12
Tabela 4: Gibanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 za MO Ptuj (vir: SURS, 2012)	15
Tabela 5: Naraščanje oz. padanje št. prebivalcev med leti 2008 in 2012 po občinah v okolici MO Ptuj (vir: SURS, 2012)	16
Tabela 6: Prebivalstvo po starostnih skupinah za naselja MO Ptuj (vir: SURS, 2012)	18