



Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE KIDRIČEVO

Poročilo faze »Racionalno zastavljanje ciljev«

Celje, november 2020





Univerza v Mariboru

Fakulteta za logistiko



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE KIDRIČEVO

Poročilo faze »Racionalno zastavljanje ciljev«

Naročnik: Občina Kidričevo

Vodja projekta: Darja Topolšek

Člani projektne skupine: Tina Cvahte Ojsteršek, Marjan Sternad,
Uroš Kramar

Celje, november 2020



Kazalo vsebine

Seznam okrajšav	6
UVOD	7
D ORIS ŽELENEGA STANJA.....	8
D1 Oblikovanje vizije	8
D1.1 Izsledki analize stanja	8
D1.2 Končno oblikovanje vizije	11
D2 Uskladitev pričakovanj	12
E OPREDELITEV PRIORITET	13
E1 Oblikovanje strateških ciljev	13
E1.1 Vključevanje javnosti	13
E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu vključevanja javnosti	14
E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev	16
E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritet	17
E2 Določitev ciljnih vrednosti	19
F IZBIRA UKREPOV	22
F1 Presoja možnosti	22
F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov.....	22
F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih.....	23
F2 Učenje iz izkušenj drugih	31
F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS.....	34
F2.2 Področja ukrepanja.....	35
F3 Študija stroškovne učinkovitosti.....	52
F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov	57



LITERATURA	64
------------------	----

Kazalo slik

Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Kidričevem	10
Slika 2: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Kidričevem	11

Kazalo tabel

Tabela 1: Prioritete po stebrih trajnostne mobilnosti.....	18
Tabela 2: Ciljne vrednosti za spremljanje izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS OK20	
Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OK	22
Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih.....	25
Tabela 5: Nabor ukrepov iz orodja KonSULT	32
Tabela 6: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE.....	36
Tabela 7: Ugotovitve znanstvenikov in izkušnje iz drugih mest za izbrane ukrepe	39
Tabela 8: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi	53
Tabela 9: Povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem	58
Tabela 10: Svežnji ukrepov glede na prioritete	62



SEZNAM OKRAJŠAV

CPS	Celostna prometna strategija
OK	Občina Kidričevo
EU	Evropska unija
RS	Republika Slovenija
JPP	javni potniški promet

UVOD

Pri izdelavi CPS je treba upoštevati tako strokovno plat kot mnenja javnosti, ključne deležnike, nenazadnje pa tudi stroške in pričakovane učinke posameznih ukrepov. Z namenom priprave strategije, ki bo pripomogla k reševanju težav s področja mobilnosti v občini Kidričevo, je faza »Racionalno zastavljanje ciljev« v sklopu priprave CPS OK strukturirana tako, da vsaka faza vključuje intenzivno vključevanje tako strokovnjakov kot občanov.

Glavni poudarek te faze je določanje vizije, strateških ciljev, prioritet ter ukrepov, torej splošnih in specifičnih usmeritev za razvoj prometnega sistema v smeri trajnostne mobilnosti. Faza je bila izvedena v treh podfazah. Prva zajema oris zelenega stanja, kjer se je oblikovala vizija, ki je usklajena z vsemi ključnimi deležniki, občani ter predstavniki občinske uprave. Sledila je opredelitev prioritet, strateških ciljev ter ciljnih vrednosti, ki bodo služile kot vhodni podatki za izdelavo akcijskega načrta ter kot kazalniki uspešnosti v dolgoročnem pogledu. Zadnja podfaza je izbira ukrepov, kjer so bile presojene različne možnosti ukrepov glede na postavljene kriterije, izbrani svežnji ukrepov ter prikazane izkušnje drugih mest pri sorodnih procesih znotraj CPS.

D ORIS ŽELENEGA STANJA

Vizija je osnovna usmeritev, ki bo oblikovala načrtovanje prometna in mobilnosti v smeri trajnosti v kratkoročnih in dolgoročnih načrtih Občine Kidričevo in posledično v jasni, krajši obliki definira želeno stanje.

D1 Oblikovanje vizije

Proces oblikovanja vizije, določevanja prioritet in ukrepov je potekal v več fazah. Osnova so izsledki faze analize stanja, kjer so bile prek ogledov stanja na terenu, statističnih in demografskih analiz, ankete med občani in javne razprave določene glavne usmeritve za prihodnji razvoj prometnega sistema v občini Kidričevo v skladu z željami občanov, zmožnostmi Občine in predvsem v smeri trajnostne mobilnosti. Na podlagi faze analize stanja so bile zastavljene aktivnosti v fazah orisa želenega stanja, določanja vizije in prioritet ter identifikacije ukrepov. V teh fazah je potekala javna razprava in delavnica z osnovnošolci in sestanki. Prav tako so bile poleg tega izvedene še dodatne aktivnosti vključevanja javnosti, da bi čim širši krog občanov dobil možnost sodelovati v pripravi Celostne prometne strategije OK ter bil o njej seznanjen.

Izsledki rezultatov analiz oziroma osnovne vhodne informacije za postavitev vizije CPS OK, ki kažejo na elemente, ki jih je treba upoštevati v viziji in strateških ciljih CPS OK, so prikazani v naslednjih podpoglavjih.

D1.1 Izsledki analize stanja

Izsledki analize stanja so služili kot osnova vsem nadaljnjim aktivnostim pri pripravi CPS OK. Osnovni izsledki, ki so bili upoštevani, so prikazani v sledečih poglavjih.

D1.1.1 Ugotovitve analize stanja

Zaključek ogleda stanja je, da ima občina Kidričevo dobre infrastrukturne pogoje za odvijanje različnih modalitet prevoza, ki so v občini realno izvedljive, še posebej pa velja omeniti, da so dobri predpogoji za trajnostno mobilnost, kar se kaže v vključenosti v regijske kolesarske prometne tokove in projekte ter urejenosti površin za pešce. Kot glavne slabosti v večjih naseljih, ki so geografski fokus celostne prometne strategije občine Kidričevo, so:

- neurejena križišča med lokalnimi cestami in regionalno cesto Ptuj – Sl. Bistrica;
- prevelike hitrosti in nezadostno umirjanje prometa v naseljih;
- premalo kolesarskih in pešpoti;
- slabe povezave JPP.

Zgornji seznam ni popoln, nakazuje le na najpomembnejše slabosti predvsem z vidika večjih naselij v občini.

D1.1.2 Izsledki anket med občani

V okviru ankete, izvedene med občani v fazi analize stanja, so anketiranci ocenjevali stanje različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v naselju, ki ga najpogosteje obiščejo (javni potniški promet, kolesarske steze in pasovi, prometni znaki in oznake na cestišču ipd.). Za izbrana področja prometne ureditve so anketiranci podali oceno na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni najslabšo oceno, 3 predstavlja povprečno oceno, 5 pa najboljšo oceno.

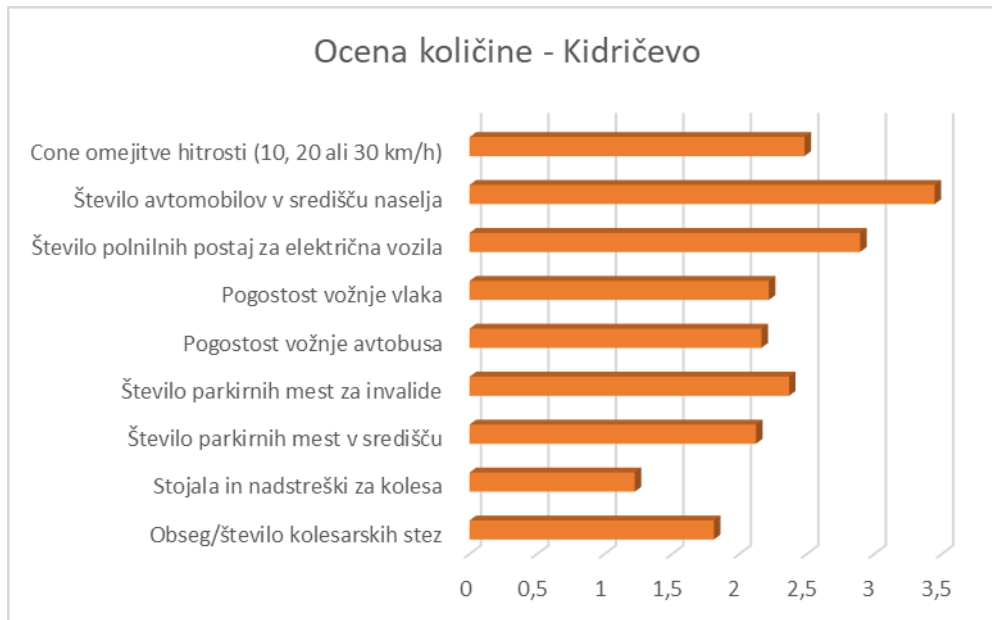
V nadaljevanju so tako podane njihove ocene za posamezno področje.

Slika 1: Ocena stanja različnih infrastrukturnih in storitvenih elementov v Kidričevem



Sledeča tema ankete se je prav tako kot predhodna nanašala na naselje Kidričevo. Vprašanje se je glasilo: Na lestvici od 1 do 5, kjer 1 pomeni občutno premalo določenega elementa, 3 predstavlja dovolj določenih elementov, 5 pa občutno preveč določenih elementov, ocenite količino različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v izbranem naselju (pogostost voženj javnega potniškega prometa, število parkirnih mest in podobno). Rezultati so podani na naslednjem grafu.

Slika 2: Ocena količine različnih infrastrukturnih, storitvenih in drugih prometnih elementov v Kidričevem



D1.2 Končno oblikovanje vizije

Pri postavitvi osnutka vizije Celostne prometne strategije so bile upoštevane vse usmeritve iz izvedenih aktivnosti. Po usklajevanju glede elementov, ki jih mora vizija vsebovati, ter glede formulacije vizije, je bil dosežen konsenz glede formulacije vizije CPS OK, ki vključuje zahteve vseh deležniških skupin, je jasna, uresničljiva ter dovolj konkretna, da jasno prikazuje zeleno prihodnost trajnostne mobilnosti v OK. Končna vizija Celostne prometne strategije Občine Kidričevo se glasi:

»Občina Kidričevo je reprezentativna občina za trajnostno mobilnost, tako po številu polnilnic za električna vozila kot omogočanju brezplačne uporabe in preizkušanja e-koles, e-skuterja in e-avtomobila. S projekti trajnostne mobilnosti zagotavljamo povezanost in enakopravno mobilnost občanov znotraj občine in v širši regiji«

D2 Uskladitev pričakovanj

Potreba po bolj trajnostnih in integracijskih procesih načrtovanja kot način upravljanja zapletenih sistemov mobilnosti v mestih je splošno poznana. Zaradi tega se pojavljajo novi pristopi načrtovanja mobilnosti v mestih, ki jih podpirajo tudi lokalne oblasti, s katerimi se spodbuja premik k čistejšim in bolj trajnostnim načinom prometa.

Za oblikovanje trajnostne mobilnosti je treba upoštevati več različnih pristopov in načel, med katera uvrščamo tudi transparentnost in vključevanje javnosti. Trajnosten pristop zahteva jasno definiran in pregleden proces načrtovanja, enakopravne možnosti deležnikov za informiranje in sodelovanje v postopku odločanja ter dobro komunikacijo med strokovnjaki in javnostjo.

Proces priprave in uresničitve Celostne prometne strategije odlikuje veliko elementov, izmed katerih je pomemben tudi participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa. Koristi vključevanja javnosti se potem kažejo tudi v odločitvah, ki jih podpira javnost. Z vključevanjem javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

Za doseganje uskladitve pričakovanj glede CPS OK so bile izvedene različne aktivnosti, predvsem glede obveščanja javnosti in njihovega vključevanja v sam proces oblikovanja vizije, prioritet ter nabora ukrepov. Izvedena je bila javna razprava v obliki ankete (zaradi omejitev glede epidemiološke situacije v jeseni 2020), v fazi analize stanja je bila izvedena anketa med prebivalci, redno so bili o dogajanju obveščeni prek družbenih omrežij ter lokalnih glasil. Izvedena je bila tudi delavnica z osnovnošolci OŠ Kidričevo in OŠ Cirkovce.

E OPREDELITEV PRIORITET

V procesu opredeljevanja prioritete CPS Občine Kidričevo je bil poudarek tako na vključevanju javnosti kot na ustrezni strokovnosti odločitev. Oblikovani so bili vizija, strateški cilji ter nabor prioritete CPS Občine Kidričevo.

E1 Oblikovanje strateških ciljev

Osnova za oblikovanje strateških ciljev je postavljena vizija CPS OK. Podrobneje je proces določanja strateških ciljev, ki so bili nadgrajeni tudi s prioritetskimi področji, prikazan spodaj.

E1.1 Vključevanje javnosti

E1.1.1 Javna razprava

Na javni razpravi, izvedeni v obliki ankete, so zainteresirani sodelujoči razvrščali prioritete CPS Občine Kidričevo. Sodelujoči so po pomembnosti razvrstili vnaprej zastavljene prioritete, ki so bile:

- vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
- vlaganja v infrastrukturo za pešce;
- vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
- vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (nova parkirišča);
- vlaganja v prometno signalizacijo in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);
- vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.

Te vnaprej zastavljene prioritete so bile v nadaljevanju upoštevane pri pripravi končnih priorit.

Za področje mehkih ukrepov je bil na podlagi preteklih aktivnosti izdelan delovni nabor prioritetnih področij, kot sledi:

- spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov...;
- vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. električni avto...);
- izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanja, voznih redov, spletne strani z informacijami...);
- izboljšanje kakovosti prometnih poti (kažipot, stojala za kolesa, koši za smeti, klopi, razsvetljava...);
- prepovedi in omejitve (npr. omejitve parkiranja, omejitve hitrosti, zapore cest...)
- mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti);
- promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza, akcije);
- uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in se pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
- promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje;
- promocije, ki spodbujajo javni prevoz.

Te vnaprej zastavljene prioritete so bile v nadaljevanju upoštevane pri pripravi končnih priorit.

E1.2 Usmeritve, identificirane v procesu vključevanja javnosti

E1.2.1 Usmeritve za prometno strategijo

Občani in ključni deležniki so na javni razpravi in delavnici opredelili, v kakšni občini želijo živeti v prihodnje. S tem so oblikovali osnovne usmeritve za celostno prometno strategijo občine Kidričevo.

E1.2.2 Usmeritve za urejanje prometa

Osnovo izdelave Celostne prometne strategije občine Kidričevo predstavljajo želje občanov. Ti si na področju urejanja prometa želijo različno, vendar so v osnovi skladni v mnenju, da je trajnostno urejanje prometa tisto, ki bo dolgoročno zagotovilo kakovost bivanja v občini Kidričevo.

E1.2.3 Prioritete

Na podlagi izsledkov različnih mnenje deležnikov so bile izoblikovane prioritete CPS OK za področje infrastrukture in za področje mehkih ukrepov. Končni nabor prioritet pri urejanju prometnega sistema OK v smeri trajnosti od najpomembnejše do najmanj pomembne za področje infrastrukture je:

1. vlaganja v kolesarsko infrastrukturo;
2. vlaganja v infrastrukturo za pešce;
3. vlaganja v prometno signalizacijo in označevanje (prometni znaki, talne označbe, prikazovalniki hitrosti);
4. vlaganja v infrastrukturo za avtomobile (ceste);
5. vlaganja v infrastrukturo za javni potniški promet (avtobus, železnice);
6. vlaganja v infrastrukturo za trajnostna vozila.

Za področje mehkih ukrepov pa:

1. izboljšanje kakovosti prometnih poti (kažipot, stojala za kolesa, koši za smeti, klopi, razsvetljava...);
2. promocije in aktivnosti v šolah in vrtcih za spodbujanje trajnostne mobilnosti (spodbujanje kolesarjenja, pešačenja, javnega prevoza, akcije);
3. promocije, ki spodbujajo kolesarjenje, pešačenje;
4. vlaganje v trajnostna prevozna sredstva (npr. električni avto...);
5. promocije, ki spodbujajo javni prevoz;

6. izboljšanje informacij o prometu (o stanju v prometu, možnostih različnih načinov potovanj, voznih redov, spletne strani z informacijami...);
7. prepovedi in omejitve (npr. omejitve parkiranja, omejitve hitrosti, zapore cest...);
8. uvedba sodobnih sistemov (npr. parkiraj in se pelji, souporaba avtomobilov, mobilne aplikacije, sistemi izposoje koles);
9. mobilnostni načrti v organizacijah (potovalni načrti);
10. spremembe pravilnikov, organizacijskih in zakonodajnih postopkov....

E1.2.4 Ukrepi

Na podlagi postavljenih prioritet so udeleženi na javni razpravi definirali še potencialne ukrepe, ki bi se izvajali znotraj posameznih prioritet oziroma stebrov.

E1.3 Končno oblikovanje strateških ciljev

Delovna verzija strateških ciljev se je pregledala, preoblikovala in uskladila z vizijo. Končno določeni strateški cilji Celostne prometne strategije Občine Kidričevo so tako sledeči:

- Povečanje varnosti za pešce in kolesarje.
- Ureditev varne cestne infrastrukture.
- Boljša dostopnost in povezanost vseh krajev v občini, ter povezanost s sosednjimi občinami.
- Zagotavljanje trajnostne mobilnosti in posledično zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje in zagotavljanje višje kakovosti življenja.

V nadaljevanju bodo cilji definirani tudi z vidika konkretizacije in merljivosti ter časovno opredeljeni (glej poglavje Določitev ciljnih vrednosti).

E1.4 Končno oblikovanje nabora prioritiet

Osnovna usmeritev glede izbora stebrov trajnostne mobilnosti v OK so bili izsledki projekta ADVANCE, ki določa osem stebrov trajnostne mobilnosti (ADVANCE consortium, 2014):

- upravljanje parkirišč,
- načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa,
- hoja,
- kolesarjenje,
- javni promet,
- ukrepi, povezani z avtomobili,
- upravljanje mobilnosti,
- upravljanje tovornega prometa.

V skladu z usmeritvami iz prejšnjih faz so bila izbrana področja oziroma stebri trajnostne mobilnosti, v sklopu katerih se bo načrtovalo urejanje prometa v OK, glede na specifiko občine. Pri tem so bili stebri »načrtovanje ulic in njihove podobe ter umirjanje prometa«, »upravljanje tovornega prometa«, »ukrepi, povezani z avtomobili« in »upravljanje parkirišč« zaradi značilnosti občine in izpostavljene problematike združeni v steber imenovan »motoriziran cestni promet«. Končni nabor stebrov urejanja prometa v občini Kidričevo je:

- kolesarjenje,
- hoja,
- javni potniški promet,
- upravljanje tovornega prometa.
- trajnostno upravljanje mobilnosti,
- motoriziran cestni promet.

Po vsakem izmed stebrov trajnostne mobilnosti CPS OK so bili oblikovani delovni sezname prioritiet. Prioritete po stebrih so prikazane v spodnji tabeli.

Tabela 1: Prioritete po stebrih trajnostne mobilnosti

Področje	Prioritete
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> ● Izgradnja kolesarskih poti za doseganje boljše povezljivosti v občini in širši regiji. ● Ustrezna označenost kolesarskih poti in zagotavljanje varnosti. ● Povečanje števila kolesarjev. ● Uvedba sistema izposoje koles/kolesarnice.
Hoja	<ul style="list-style-type: none"> ● Urejanje varnih in povezanih pešpoti. ● Označevanje pešpoti in prehodov za pešce. ● Ureditev varnih šolskih poti. ● Ureditev javne razsvetljave.
Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> ● Povečanje števila povezav. ● Spodbujanje uporabe JPP. ● Označevanje in ureditev avtobusnih postajališč. ● Zagotovitev alternativnih rešitev (prevozi na klic, električni avtomobili). ● Povečanje dostopnosti do regijskih središč.
Trajnostno upravljanje mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> ● Promoviranje uporabe trajnostnih načinov potovanja. ● Povečanje dostopnosti potovalnih informacij. ● Vključevanje javnosti v trajnostno načrtovanje prometa. ● Uvajanje sodobnih konceptov in ekoloških tehnologij (sistem izposoje koles, električna vozila, park & ride, car sharing). ● Medobčinsko sodelovanje pri projektih trajnostne mobilnosti.

Motoriziran cestni promet	<ul style="list-style-type: none">● Izboljšanje varnosti cestnega prometa.● Umirjanje prometa v naseljih.● Preusmeritev tovornega prometa iz naselij.● Ustrezno označevanje cest in parkirišč.● Zagotavljanje urejenih parkirnih mest.● Zagotavljanje in urejenost parkirnih mest za invalide.● Ureditev parkirišč za avtodome.
----------------------------------	---

E2 Določitev ciljnih vrednosti

Z namenom določanja ciljnih vrednosti po zastavljenih ukrepih in ciljih je bila izvedena delavnica z ožjo delovno skupino za pripravo CPS OK, kjer je bilo pregledano vse dosedanje delo, obveščanje in vključevanje javnosti, mnenja deležnikov ter izsledki analize stanja, na podlagi katerih so bili ocenjeni realno pričakovani učinki posameznih ukrepov. Vodilo oblikovanja ciljnih vrednosti je bilo, da morajo biti cilji jasni, merljivi, navdihujoči, realni in časovno opredeljeni. Hkrati ciljne vrednosti predstavljajo tudi kvantifikacijo strateških ciljev in omogočajo realnost uresničitve strateških ciljev v procesu izvajanja CPS OK. Vsaka ciljna vrednost hkrati predstavlja merljiv kazalnik uspešnosti izvajanja CPS OK, kjer doseganje posamezne ciljne vrednosti v zastavljenem časovnem obdobju predstavlja uspešno uresničitev ciljev oziroma prioritet po posameznem področju trajnostne mobilnosti. Ciljne vrednosti bodo v kombinaciji s postavljenimi ukrepi predstavljale osnovne vhodne podatke za naslednjo fazo izdelave CPS OK, kjer bo izdelan akcijski načrt izvajanja.

Tabela 2: Ciljne vrednosti za spremljanje izvajanja ukrepov in doseganja ciljev CPS OK

Področje	Ciljne vrednosti
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none"> ● Povečanje deleža uporabe koles za vsaj 5 % glede na izhodiščno stanje. ● Ureditev vsaj 20 km kolesarskih poti v 5 letih. ● Označitev 3 kritičnih mest za kolesarje. ● Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.
Hoja	<ul style="list-style-type: none"> ● Povečanje deleža pešcev za vsaj 5 % glede na izhodiščno stanje. ● Ureditev vsaj 5 prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi v 5 letih. ● Ureditev vsaj 3 točk križanja pešpoti z drugimi modalitetami prometa. ● Širjenje obstoječih cest z nivojskim pasom za pešce. ● Ureditev območij peš prometa z ozelenitvijo in urbano opremo.
Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none"> ● 5 % povečanje uporabnikov javnega potniškega prometa kot načina vsakodnevnih potovanj glede na izhodiščno število uporabnikov v 5 letih. ● Vzpostavitev vsaj 3 novih odsekov avtobusnih povezav. ● Širjenje sistema prevozov na klic. ● Ureditev vsaj 5 avtobusnih postajališč v 5 letih.
Trajnostno upravljanje mobilnosti	<ul style="list-style-type: none"> ● Izvedba vsaj 1 promocijske akcije letno za trajnostno mobilnost med občani. ● Vsaj enkrat letno organizirano izobraževanje iz trajnostne mobilnosti v OŠ in vrtcih. ● Nakup 1 električnega vozila za potrebe občine. ● Izdelava spletne platforme s potovalnimi informacijami. ● Prijava vsaj 3 medobčinskih projektov s področja trajnostne mobilnosti v 5 letih. ● Vključitev v aktivnosti, povezane z Evropskim tednom mobilnosti.



Motoriziran cestni promet

- Ureditev vsaj 7 križišč na kritičnih mestih v 5 letih.
- Vzpostavitev vsaj 3 ukrepov za umirjanje prometa.
- Postavitev dodatnih 2 merilnikov hitrosti v naseljih z namenim umirjanja prometa.
- Izgradnja obvoznice Kidričevo.
- Rekonstrukcija 10 km občinskih cest v 5 letih.
- Ureditev vsaj 2 dodatnih postajališč za avtodome.

F IZBIRA UKREPOV

F1 Presoja možnosti

F1.1 Končno oblikovanje nabora ukrepov

V skladu z usmeritvami so bili oblikovani nabori potencialnih ukrepov po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti v OK, ki je prikazan v tabeli spodaj.

Tabela 3: Končni nabor ukrepov CPS OK

Področje	Ukrepi
Kolesarjenje	<ul style="list-style-type: none">● Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.● Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.● Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.● Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.
Hoja	<ul style="list-style-type: none">● Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.● Ureditev prehodov za pešce na cesti G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)● Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.

Javni potniški promet	<ul style="list-style-type: none">● Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).● Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.● Širjenje sistema prevozov na klic.● Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.
Trajnostno upravljanje mobilnosti	<ul style="list-style-type: none">● Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.● Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.● Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.● Nakup enega električnega vozila.● Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.● Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.
Motoriziran cestni promet	<ul style="list-style-type: none">● Izgradnja obvoznice Kidričevo.● Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.● Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).● Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.● Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.

F1.2 Presoja možnosti po postavljenih kriterijih

Pri presoji možnosti so bili upoštevani sledeči kriteriji:

- ekonomičnost,
- učinkovitost,
- tehnična izvedljivost,



- podpora javnosti,
- možnost postopnega uvajanja,
- možnost vrnitve v prvotno stanje.

Ukrepi so bili po posameznem kriteriju ocenjeni na lestvici od - 2 prek 0 do 2, kjer - 2 pomeni močno negativno oceno po določenem kriteriju, 0 pomeni, da ima ukrep po posameznem kriteriju nevtralen ali srednje velik vpliv, 2 pa pomeni zelo močen pozitiven vpliv po posameznem kriteriju. Seštevek ocen po vseh kriterijih je prikazan v zadnjem stolpcu. Pri tem je treba poudariti, da negativen skupni seštevek ne pomeni, da ukrep ni pomemben ali da ga je bolje ne izvesti, le da naj bo manj prioriteten od tistih, ocenjenih pozitivno, saj gre najverjetneje za obsežne projekte, ki so zahtevnejši in dražji ter dolgoročnejši v primerjavi z enostavnejšimi ali bolj sprejemljivimi, visoko ocenjenimi ukrepi. Spodnja tabela prikazuje ocene po splošnih kriterijih, vsi kriteriji so enakovredni po pomembnosti, torej stolpec skupne ocene predstavlja seštevek posameznih ocen.

Tabela 4: Ocene ukrepov po splošnih kriterijih

Področje	Ukrepi	Ekonomičnost	Učinkovitost	Tehnična izvedljivost	Podpora javnosti	Možnost postopnega uvajanja	Možnost vrnitve v prvotno stanje	Skupaj
Kolesarjenje	Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.	-2	1	-2	2	0	-2	-3
	Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.	-2	1	-2	2	0	-2	-3
	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	0	0	0	1	2	2	5
	Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.	-1	0	-1	1	1	1	1
Hoja	Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.	-1	2	-1	2	0	-2	0



	Ureditev prehodov za pešce G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)	-1	2	-1	2	0	-2	0
	Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.	0	1	0	1	1	-1	2
Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	0	0	-1	1	1	2	3
	Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.	0	0	0	1	1	-2	0
	Širjenje sistema prevozov na klic.	-1	1	1	0	-1	2	2
	Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.	0	1	0	0	1	0	2
Trajnostno upravlja	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	1	1	-1	1	2	2	6



	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	1	1	-1	1	2	2	6
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.	0	0	0	0	1	2	3
	Nakup 1 električnega vozila.	-1	1	0	0	-2	-1	-3
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.	-1	1	-1	1	1	0	1
	Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.	-1	1	-1	0	1	0	0
Motoriziran cestni promet	Izgradnja obvoznice Kidričevo.	-2	2	-2	1	-1	-2	-4
	Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.	-2	2	-2	1	1	-2	-2



	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).	-1	-1	-1	-1	0	1	-3
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	-2	0	-2	2	0	-2	-4
	Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.	-1	0	-1	0	1	0	-1

Ukrepi, razporejeni po prioritetenem vrstnem redu glede na postavljen nabor kriterijev, so:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
3. Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.
4. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
5. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.
6. Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.
7. Širjenje sistema prevozov na klic.
8. Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.
9. Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.
10. Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.
11. Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.
12. Ureditev prehodov za pešce na cesti G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)
13. Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.
14. Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.
15. Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.
16. Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.
17. Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.
18. Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.
19. Nakup enega električnega vozila.
20. Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).

21. Izgradnja obvoznice Kidričevo.

22. Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.

Na tem mestu je treba še enkrat opozoriti, da ukrepi, rangirani nižje, nikakor niso nepotrebni, temveč le bolj zahtevni za izvedbo ali finančno obsežnejši.

V zgornji tabeli za ocenjevanje ukrepov so posamezni ukrepi razdeljeni po stebrih trajnostne mobilnosti v OK, kar hkrati pomeni, da so izoblikovani v potencialne svežnje ukrepov glede na cilje in prioritete CPS OK. V naslednjih fazah bodo ukrepi natančneje razdeljeni v svežnje tudi glede na medsebojne soodvisnosti in multiplikativne učinke ter tudi glede na njihovo povezanost s strateškimi cilji CPS OK. Podrobnejša ocena povezanosti posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je podana v poglavju Sestavljanje svežnjev ukrepov.

F2 Učenje iz izkušenj drugih

Izkušnje drugih mest, ki so že izdelale in uvedle Celostno prometno strategijo, so vključene v vse korake izdelave CPS OK. Pri izbiri ukrepov je bil na tem koraku še večji poudarek, saj so bile informacije o uvajanju ukrepov v drugih sorodnih okoljih ključen vhodni podatek pri ocenjevanju ukrepov CPS OK po posameznih kriterijih, kot je prikazano v celotnem poglavju o izbiri ukrepov. V tem poglavju so predstavljeni primeri postavljenih vizij, izbire področij ukrepanja ter analiza že uvedenih sorodnih ukrepov po svetu.

Poudariti je treba, da je izkušenj iz slovenskega okolja, sploh kar se tiče uvajanja in spremljanja rezultatov posameznih ukrepov, trenutno še malo. Primeri iz tujine pa so nemalokrat stežka primerljivi s specifiko občine Kidričevo, predvsem zaradi razpršenosti poselitve ter zelo majhnega mestnega okolja v svetovnem merilu.

V celotnih fazah opredelitve prioritet in izbire ukrepov smo se pri izbiri in načrtovanju ukrepov osredotočali tudi na izkušnje sorodnih območij po Evropi. V evropskem okviru so celostne prometne strategije že uveljavljeno orodje za urejanje trajnostne mobilnosti v širokem naboru različnih urbanih in manj urbaniziranih okolij. Posledično je smiselno, da se pri postavljanju strategije urejanja prometa občine ozrejo tudi na izkušnje ostalih sorodnih občin ali okolij, kjer so prometne strategije že uvedli, in na podlagi tega svoje izbrane prioritete podkrepijo z ukrepi, ki so se drugje pokazali kot najbolj relevantni in uspešni. V okviru iniciative KonSULT je bilo pripravljeno orodje, kjer lahko izdelovalci celostnih prometnih strategij na podlagi predhodnih ocen stanja in prioritet prometnega razvoja pridobijo priporočila o potencialno relevantnih ukrepih in o primernosti ukrepov za specifično okolje dotične občine (KonSULT, 2016). Na podlagi analize stanja in določenih strateških ciljev ter prioritet smo v orodje KonSULT vnesli podatke o stanju prometa v Občini Kidričevo, rezultati so podrobneje opisani spodaj.

Kot glavne poudarke prioritetnih področij smo določili varnost in enakopravno mobilnost, upoštevali pa smo še dejavnike kakovosti bivanja, financiranja, učinkovitosti prometnega sistema ter ohranjanja okolja. Kot poudarke strategije smo identificirali izboljšanje pogojev za hojo ter kolesarjenje ter izboljšano uporabo danih cestnih površin, kot pomembne smo vnesli še izboljšanje uporabe javnega potniškega prevoza ter zmanjšanje rabe avtomobilov, upoštevali pa smo tudi potencial za zmanjšanje rabe avtomobilov ter urejanje tovarnega prometa. Na podlagi izkušenj in uvajanja najpogostejših ukrepov v sorodnih majhnih mestih v evropskem okvirju lahko kot najbolj relevantne za Občino Kidričevo identificiramo ukrepe, ki so navedeni v spodnji tabeli, kjer njihov vrstni red kaže na primernost in potencialno učinkovitost posameznega ukrepa za zadovoljevanje postavljenih strateških ciljev.

Tabela 5: Nabor ukrepov iz orodja KonSULT

	Ukrep	Kategorija	Stroškovna ocena	Časovno obdobje
1	Načrtovanje nove rabe zemljišč z zagotavljanjem dostopnosti do javnega potniškega prometa	Ukrepi s področja rabe zemljišč	nevtravno	dolgo
2	Površine in poti za pešce	Infrastruktura	srednje	srednje
3	Kolesarska omrežja	Infrastruktura	srednje	srednje
4	Varnost kolesarjev in pešcev	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	nevtravno	kratko

5	Upoštevanje trajnostne mobilnosti pri načrtovanju novih infrastrukturnih posegov in gradnje	Ukrepi s področja rabe zemljišč	visoko	dolgo
6	Ukrepi za zmanjšanje nevarnosti na kritičnih točkah	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
7	Kolesarske poti, ločene od ostalega prometa	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
8	Mobilnostni načrti in načrti dostopnosti za izobraževalne zavode	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	nizko	kratko
9	Odpravljanje ovir in/ali dodatne informacije za gibalno ovirane	Informacije	srednje	kratko
10	Bike sharing	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	srednje	srednje
11	Ukrepi za umirjanje prometa	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko
12	Vzdrževanje cest	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	srednje	kratko

13	Promocijske aktivnosti	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	nizko	kratko
14	Sistem načrtovanja potovanj	Informacije	nizko	kratko
15	Primerna mesta za prečkanje prometnic za pešce	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	nizko	kratko
16	Mobilnostni načrti za podjetja in organizacije	Ukrepi s področja spreminjanja vedenja in odnosa deležnikov	nizko	kratko
17	Prostori za parkiranje in shranjevanje koles	Ukrepi s področja upravljanja in ponujanja storitev	nizko	kratko

F2.1 Primeri postavljenih vizij CPS

Pri oblikovanju vizije so bile deležnikom predstavljene tudi nekatere vizije drugih mest, ki že imajo oblikovano CPS. Primeri so prikazani spodaj.

Črnomelj (Žerjal, 2016): »Občina Črnomelj bo svojim občanom zagotovila uravnotežen, učinkovit in sodobno oblikovan prometni sistem, ki zadovoljuje potrebe ljudi, podjetij in okolja. Z jasnimi strateškimi usmeritvami trajnostne mobilnosti, kjer bo v ospredju zmanjšana uporaba avtomobila ter spodbujanje hoje, kolesarjenja in uporaba javnega potniškega prometa, bo občina Črnomelj postala občina prijetna za bivanje, ki bo privabljala prebivalce in podjetja, saj jim bo nudila pogoje za njihov trajnostni razvoj.

Tako bo Črnomelj s prehodom na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost.«

Maribor (Balant, in drugi, 2015, junij): »Maribor bo postal prometno optimalno organizirano mesto. Načrtovanje prometa bo občina podredila doseganju visoke privlačnosti mesta za bivanje, poslovanje in preživljanje prostega časa. Mesto bo zaradi dobre povezanosti postalo konkurenčno regionalno središče, z ugledom napredne in uspešne skupnosti.«

Ljutomer (Plevnik, Mladenovič, Balant, Ružič, & Rye, 2012): »Ljutomer bo v prehodu na trajnostno mobilnost prepoznal svojo ključno razvojno priložnost. Občani Ljutomera bodo lahko kakovostno živeli tudi brez osebnih avtomobilov. V središču in drugih naseljih se bodo počutili varno, saj bo prometna kultura v občini na visoki ravni. Manj bo nesreč oziroma poškodb, ulice in trgi pa bodo spet postali bolj prostor srečevanja, igre ter druženja. Kakovost bivanja v občini se bo izboljšala. S sodobnim načinom razmišljanja in načrtovanja, zdravim okoljem ter dobro razvito uravnoteženo prometno ponudbo bo Ljutomer privabljal prebivalce in podjetja, jim omogočal razvoj ter rast. Ljutomer bo občina s čistim zrakom in minimalnim hrupom, zaradi nizke porabe energije pa konkurenčen v svetu dragih goriv.«

Ljutomer (Karba, 2016): »S pametnim načrtovanjem in zgledno prometno kulturo v celotni občini skupaj zagotavljamo dostopnost vsakomur – kadar koli, kamor koli, varno, varčno in zdravo.«

F2.2 Področja ukrepanja

Z namenom preverbe različnih ukrepov trajnostne mobilnosti, ki jih uvajajo mesta po celem svetu, je bil izveden evropski projekt EVIDENCE (Evidence Project, 2015). Ukrepi, ki jih projekt predlaga in so potencialno relevantni za občino Kidričevo, so prikazani v spodnji tabeli in so služili za usmeritev pri določanju nabora ukrepov CPS OK. Pri tem je

treba poudariti, da gre za potencialni nabor ukrepov, pri čemer niso nujno vsi ukrepi v domeni same občine.

Tabela 6: Nabor področij ukrepov iz projekta EVIDENCE

Ukrep	Običajne intervencije
Vozila, ki jih poganjajo elektrika oziroma gorivne celice	Električna vozila za javni prevoz in prevoz tovora
Mestni tovorni promet	Logistična mreža, ki temelji na uporabi koles
Omejitev dostopa	Območja za pešce Območja omejenega prometa, pas za avtobuse
Prerazporeditev cest	Pasovi za javna prevozna sredstva, kolesarje
Območja varovanja okolja	Območja z nizkimi emisijami Območja z omejeno hitrostjo (npr. 30 km/h)
Parkirišča	Upravljanje parkiranja Sistemi Parkiraj in se pelji (P&R)
Potovalni načrt (spletni)	Javna in zasebna spletna mesta Generatorji prometa
Potovalni načrt (zasebni)	Posamezniki Prebivalci novih stanovanjskih naselij
Trženje in nagrajevanje	Trženje/socialno trženje Sistemi nagrajevanja, recimo okolju prijazna vožnja
Izboljšave ponudbe javnih prevoznih sredstev	Integrirano plačevanje vozovnic Izboljšani dostop in objekti (recimo Wi-Fi)
Nove vrste javnega prevoza	Zgoščevanje gradnje ob možnosti javnega prevoza
Vključevanje novih načinov	Integrirana vozovnica za različna prevozna sredstva Zamenjava prevoznega sredstva (sistem P&R, kolo-vlak)

Elektronsko plačevanje vozovnic	Pametna vozovnica, pametna kartica, brezstično plačevanje Mobilno plačevanje (s prenosnimi telefoni)
Upravljanje prometa	Sistemi za upravljanje mestnega prometa Prednostno vodenje (denimo avtobusov)
Potovalne informacije	Zagotavljanje informacij Načrtovalci potovanj
Novi načini uporabe osebnih vozil	Skupne vožnje – carpooling (v območju mesta in od točke do točke) Skupna raba osebnih (in tovornih) vozil – carsharing
Hoja	Skupna hoja (recimo peš bus) Infrastruktura za pešce
Kolesarjenje	Nove proge (na cestnih površinah in zunaj njih) Izposoja koles in usposabljanje v vožnji s kolesom
Skupna uporaba koles	Izposoja na javnih površinah (kolesa in električna kolesa)
Vključujoče načrtovanje mestnega prostora	Obvladovanje prometa z oblikovanjem mestnega prostora

Ko je bil nabor ukrepov CPS OK določen, se je izvedla preverba ukrepov z vidika implementiranja in spremljanja učinkovitosti ukrepov v drugih mestih, prek tega pa tudi učenje iz izkušenj drugih. Glede na izkušnje uvajanja v drugih okoljih so bile pridobljene informacije tudi vhodni podatki v vrednotenju ukrepov CPS OK po podanih kriterijih, kot je prikazano v celotnem poglavju presoje možnosti. Znanje, pridobljeno na podlagi preverbe, pa bo vključeno tudi v načrtovanje akcijskega načrta izvedbe CPS OK. Preverba posameznih ukrepov je prvenstveno potekala prek podatkovne baze KonSULT, ki združuje rezultate več evropskih projektov na temo trajnostne mobilnosti, s čimer je idealno orodje za preverjanje ukrepov. Hkrati vključuje tudi študije primerov uvedbe posameznih ukrepov v različnih okoljih ter poudarke iz znanstvenih študij, ki posamezen ukrep proučujejo, s čimer smo pridobili vhodne informacije za odločanje o uvajanju ukrepov v OK. Preverba ukrepov v skladu z izsledki KonSULT je prikazana v spodnji tabeli.



Zaradi povezanosti so nekateri ukrepi združeni. Tudi tu je razvidno, da posamezni ukrepi niso popolnoma ali sploh niso v domeni same Občine Kidričevo, so pa potencialno zelo vplivni za trajnostno mobilnost na področju občine.

Tabela 7: Ugotovitve znanstvenikov in izkušnje iz drugih mest za izbrane ukrepe

Ukrepi	Poudarki preverbe ukrepa v bazi KonSULT
<ul style="list-style-type: none"> ● Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa. ● Preurejanje križišč v krožišča. ● Urejanje kritičnih točk, ki so povezane z cestnim motoriziranim prometom in ostalimi (ranljivejšimi) udeleženci v prometu. 	<p>Ukrepi urejanja cestnega motoriziranega prometa vključujejo več načinov urejanja, na primer omejitve smeri potovanj (enosmerne ulice), urejanje prednosti na križanjih, omejitve parkiranja in omejitve hitrosti. Ukrepi lahko temeljijo na sodobnih tehnologijah, lahko pa so tehnološko nezahtevni, na primer uvedeni samo s pomočjo signalizacije in ustreznega preverjanja.</p> <p>Ureditvev con z zmanjšano hitrostjo vožnje pripomore predvsem k varnosti prometa, saj manjše hitrosti pomenijo krajše zaviralne poti ter manjše poškodbe ob morebitnih trkih. Ukrepi se lahko uvedejo samo z znaki in opozarjanjem, lahko pa so kombinirani tudi s fizičnimi ovirami in variabilnimi znaki ali radarji.</p> <p>Uvedba enosmernih ulic zmanjša možnost za konflikte med motoriziranim prometom in pešci ter kolesarji, umiri promet ter zagotovi dodatne površine na cestišču, ki se lahko namenijo nemotoriziranemu prometu. Slabost je predvsem povečanje prevoženih kilometrov, poleg tega pa slabša dostopnost ter večja nevarnost ob neupoštevanju omejitve.</p> <p>V Londonu rezultati uvedbe con z nizkimi hitrostmi kažejo na 42 % zmanjšanje žrtev prometnih nesreč. Meta analiza več študij primerov kaže na 48 % zmanjšanje vseh prometnih nesreč s poškodbami ljudi ob uvedbi fizičnih hitrostnih ovir in 27 % zmanjšanje ob uvedbi območij z omejitvami hitrosti. Analiza uvajanja enosmernih prometnic v ozkem središču mesta Catford</p>

	<p>kaže na povečanje kapacitete za cestni promet ob hkratnem izboljšanju situacije za pešce in kolesarje. Število opravljenih prometnih ur se je zmanjšalo za 34 %, vendar je sistem enosmernih ulic povečal povprečen čas potovanja skozi mesto za 35 %. Ker se je ves promet preusmeril na eno prometnico, se je pojavil občutek pešcev in kolesarjev, da so v večji nevarnosti kot pred spremembo, vendar so analize pokazale 42 % zmanjšanje žrtev na območju in 50 % manj nesreč, ki so vključevale pešce.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Zagotoviti dodatne električne polnilnice.	<p>Spodbujanje rabe okolju prijaznejših vozil, tudi s postavitvijo dodatnih polnilnic, je lahko dober zgled občanom za spremembo modalitete ali prehod na vozila na alternativni pogon. Prek instrumentov, kot so dolgoročne koncesije ter zahteve pri javnem naročanju, lahko mestne oblasti vplivajo na izvajalce JPP, da v svoje delovanje vključijo okolju bolj prijazna vozila. Izkušnje iz evropskih mest kažejo na velika zmanjšanja izpustov. V Ljubljani so s preходом na biodiesel iz prejšnjih EURO II avtobusov zmanjšali izpuste CO za 49 %, NOx za 13 %, PM10 za 46 % in HC za 68 %. V Toulusu so s preходом na utekočinjen plin v povprečju izpuste škodljivih snovi zmanjšali za do 80 %. Z uvajanjem električnih vozil se znatno zmanjša tudi stopnja hrupa, ki ga povzročajo vozila JPP, zmanjšajo pa se tudi operativni stroški.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Izgradnja oziroma dokončanje povezav s pločniki in pešpotmi.	<p>Hoja je osnovna mobilnostna možnost vsakega človeka, kljub temu pa so bili pešci v preteklosti zapostavljeni pri prometnem in urbanističnem načrtovanju mest. Raziskava v sklopu projekta PROMPT je kot največje težave pri spodbujanju hoje identificirala pomanjkanje fizičnega</p>



- Namestitev sistema prikazovanja hitrosti vožnje tudi za povečanje varnosti pešcev.

prostora, opreme in storitev v okolju, motnje s strani motoriziranega prometa, težave pri navezovanju hoje na druge modalitete ter slabo oblikovanje fizičnega in arhitekturnega prostora. V večini proučevanih mest se je izkazalo, da lahko preureditev prostora, namenjenega avtomobilom, v površine za pešce, najbolj spodbudi hojo. Raziskave kažejo, daje največja ovira ljudi pri izbiri hoje za svoja potovanja skrb glede varnosti. Preko upravljanja motoriziranega prometa (omejevanja hitrosti ali prepovedi dostopa), zagotavljanja površin za pešce, izboljšanja percepcije ljudi ter izobraževanja se lahko te skrbi premostijo. Zagotavljati je treba tudi ustrezno ulično opremo. Ovire za uvajanje so predvsem finančne, v primeru zapiranja cest ali njihovega ožjenja pa lahko pride do nasprotovanja gospodarstva.

V nemških mestih se že od 60. let prejšnjega stoletja intenzivno spodbuja hoja kot način opravljanja vsakodnevnih potovanj. Z uvajanjem koncepta ulic za ljudi, ne avtomobile (livable streets) v zadnjih letih dosegajo še boljše rezultate, saj se je v večini mest količina poti, opravljenih peš, povečala za 20 – 40 %. Samo 3 % trgovin, 8 % hotelov in 1 % restavracij v območjih za pešce je opazilo zmanjšanje posla, medtem ko je 83 % trgovin, 28 % hotelov in 63 % restavracij opazilo povečanje, medtem ko je izven območij za pešce v povprečju povečanje prihodkov opazilo le 20 % podjetij.

<ul style="list-style-type: none">● Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.● Vzpostavitev/izgradnja kolesarskih povezav z vzpostavitvijo ustreznega vodenja kolesarskega prometa do pomembnejših ciljev.	<p>Kjer je cilj spodbujanje kolesarjenja za opravljanje vsakodnevnih potovanj, mora biti infrastruktura kolesarskih povezav ustrezna, varna, učinkovita, privlačna, udobna in dostopna. Mreža kolesarskih povezav mora biti medsebojno povezana, nuditi mora parkirišča za kratkoročno in dolgoročno parkiranje koles, omogočati mora prehajanje s kolesa na druge modalitete, podprta pa mora biti tudi z ustreznimi promocijskimi aktivnostmi. Kjer je mogoče, je treba zagotoviti ločitev kolesarskega prometa od motoriziranega cestnega.</p> <p>Kljub relativno visokim začetnim investicijam v izgradnjo ustrezne infrastrukture so lahko učinki veliki, saj s prehodom na kolesarjenje dosežemo manjše zastoje, izboljšanje okoljskih kazalnikov, večje zdravje prebivalstva ter večjo kakovost bivanja. V kolikor upoštevamo vse pozitivne dejavnike, je investicija v spodbujanje kolesarjenja smiselna.</p> <p>Izkušnje iz drugih mest kažejo na bistveno povečanje deleža kolesarjev ob uvedbi obsežnih paketov spodbujanja kolesarjenja (infrastrukturnih in mehkih ukrepov). V Berlinu na primer se je v tridesetih letih število kolesarjev povečalo za štirikrat, pri čemer je delež resnih poškodb kolesarjev upadel. V Parizu se je delež prebivalcev, ki za dnevne poti uporabljajo kolo, od 2001 do 2007 več kot podvojil, enako v Londonu med 2000 in 2008. Primer mesta Odense na Danskem kaže na dobre rezultate ob uvajanju celovitih spodbud kolesarjenja. Ključna je bila zagotovitev obsežne in varne mreže kolesarskih povezav, večinoma ločenih od poteka motoriziranega cestnega prometa. Dodatno so na križiščih uvedli posebne semaforje za</p>
---	--

	<p>kolesarje ter talne označbe, ki opozarjajo na kolesarje oziroma jim dajejo prednost ter posebne zavijalne pasove za kolesarje, spodbujali so kulturo kolesarjenja s spodbudami v podjetjih, zagotovili so dodatna parkirišča za kolesa po celotnem mestu, rezultate pa so podkrepili tudi z obsežnimi promocijami vseh starostnih skupin. V zimskih mesecih je vzdrževanje in čiščenje kolesarskih povezav prioriteto, s čimer je kolesarjenje omogočeno skozi celo leto. Rezultati so pokazali, da se je med 1999 in 2002 skupno število opravljenih poti s kolesom povečalo za 20 %. Podobne rezultate so dosegli v München-u, kjer so s kombiniranjem infrastrukturnih in mehkih ukrepov dosegli povečanje števila potovanj, opravljenih s kolesom, iz 8,1 % na 14 % med 2000 in 2008, do leta 2012 je ta odstotek zrasel na 17,4 %.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju kolesarskih povezav z motoriziranim prometom z odsevnimi telesi, talnimi označbami ter infrastrukturnimi ukrepi, kjer je to potrebno.• Uvajanje dodatnih opozoril na prisotnost pešcev na cestišču in	<p>Vizualne informacije predstavljajo največji delež informacij, ki jih uporabljamo med gibanjem v prometu. Z uvajanjem signalizacije in označevanja kritičnih mest lahko povečamo varnost sodelujočih v prometu ter poudarimo potrebe ranljivejših skupin. Signalizacija, ki je inovativna ali variabilna, še dodatno pripomore k opozarjanju voznikov, saj predstavlja odmik od konvencionalnih prometnih znakov, s čimer avtomatično pritegne pozornost. Raziskave kažejo, da vozniki ob opozorilih, ki se prikazujejo na tablah z variabilnimi sporočili, upočasnijo in povečajo pozornost.</p>

<p>preureditev prehodov za pešce z dodatnimi opozorilnimi elementi.</p> <ul style="list-style-type: none">• Dodatno označevanje za opozarjanje pri križanju pešcev z motoriziranim prometom.	<p>Ukrepi, kot so signalizirani prehodi za pešce in kolesarje, deljen prostor in prioritete za pešce in kolesarje pred motoriziranim prometom so v mestnih središčih nujni za povečanje varnosti in privlačnosti uporabe teh modalitet.</p> <p>Na Frankfurter Strasse v Hennefu so namesto vnaprej določenih mest, kjer lahko pešci in kolesarji prečkajo cesto, uvedli koncept deljenega prostora na ulici. Vozišče so zožili, na sredini vozišča so vzpostavili pas za pešce, s čimer je omogočeno varnejše prečkanje, ter omejili motoriziran promet z osvetljenimi stebrički. S temi ukrepi so zmanjšali potovalno hitrost motoriziranega prometa po ulici ter omogočili varnejša prečkanja pešcev. Učinek je razpoznaven v vidnem povečanju pešcev na območju ter v razcvetu nakupovalne in prehrambne ponudbe na območju. Glavna slabost je bil velik finančni vložek, vendar ocenjujejo, da os dolgoročni učinki presegli začetni vložek.</p>
<ul style="list-style-type: none">• Uvedba sistema izposoje koles.	<p>Javno dostopni sistemi izposoje koles so z vidika vsakodnevnih potovanj najbolj aktualni za krajša dostopna potovanja, npr. od železniške postaje do službe in nazaj. Uvedba sistema je pogojena s precejšnjim finančnim vložkom in mora biti tudi tehnološko podprta. Vzdrževanje sistema je zahtevno, predvsem zaradi potrebe po premeščanju koles ter zaradi kraje in vandalizma. Sodelovanje regije v uvedbi sistema po zgledu večjih mest je lahko zato zelo zaželeno. Hkrati se z uvedbo sistema poveča tudi turistična privlačnost mesta ali regije, ki je sistem uvedla.</p>

	<p>V Barceloni se je delež kolesarjev po uvedbi sistema Bicing zvečal iz 0,75 % na 1,76 %. Prebivalci Pariza ocenjujejo, da s pomočjo izposoje koles opravijo 19 % potovanj, ki jih drugače ne bi mogli, ter 20 % prebivalcev ocenjuje, da zaradi Velib sistema manjkrat uporabijo svoj osebni avtomobil.</p>
<ul style="list-style-type: none">● Gradnja cest.	<p>Pri vseh treh ukrepih gre za izgradnjo nove cestne infrastrukture. Osnovni cilj tovrstnega ukrepa je navadno preusmeritev motoriziranega cestnega prometa na druge prometnice in s tem razbremenitev težavnih področij. Glede tovrstnih ukrepov obstajajo nasprotujoči si dokazi – nekatere študije ugotavljajo, da nove ceste spodbujajo rast prometa, drži pa, da se z izgradnjo novih cest z namenom preusmerjanja prometa izboljšajo varnost, lokalno stanje okolja, kakovost bivanja ter možnosti za spodbujanje alternativ osebne avtomobilu na prej problematičnih območjih.</p> <p>Negativni učinki izgradnje novih cest se kažejo v povečanju razpršenosti poselitve, potrebi po zemljiščih, velikih finančnih vložkih ter povečanju rabe avtomobila.</p> <p>Študija primera območja Polegate v Angliji, kjer so v letu 2002 zgradili dve moderni obvoznici mimo gosto poseljenih območij v skupni dolžini 6,5 km, kaže na nasprotujoče si učinke. Zmanjšal se je čas potovanja, vendar se je povečala skupna količina prometa osebnih vozil na območju. Kazalniki stanja prometa in okolja v samem mestu so se izboljšali, zmanjšala pa se je raba javnega potniškega prometa. Tako v mestu kot na obvoznici se je izboljšala stopnja prometne varnosti.</p>

<ul style="list-style-type: none">● Redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	<p>Pri načrtovanju vzdrževanja cest je treba upoštevati tako pozitivne kot negativne vidike. Z vidika varnosti in pretočnosti je vzdrževanje zaželeno, vendar pa boljše ceste spodbujajo več prometa in povečanje hitrosti potovanj. Poleg finančnih stroškov vzdrževanje cest povzroča tudi precejšnje zastoje ob izvajanju, s čimer se ljudje in okolje še dodatno obremenjujejo.</p> <p>Analiza primerov iz angleškega okolja, kjer so lokalne oblasti omejile proračune za vzdrževanje lokalnih cest, kaže na nesorazmerno škodo za gospodarstvo – za 1 GBP zmanjšan proračun za vzdrževanje cest je širše gospodarstvo utrpelo 1,5 GBP škode. Pri tem niso upoštevani dejavniki kot so morebitni zastoji ali zapore zaradi dotrajanih cest, omejitve prometa, zmanjšana lokalna aktivnost in vplivi na turizem.</p>
<ul style="list-style-type: none">● Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).● Ureditev avtobusnih postajališč.	<p>Ker gre pri zagotavljanju avtobusnih operacij za storitev v javnem interesu, lahko oblasti prek podeljevanja koncesij ali regulativnih ukrepov izvajalce spodbujajo za usklajevanje voznih redov s potrebami prebivalcev. S tovrstno regulacijo so na primer v Londonu v kombinaciji z ostalimi ukrepi za spodbujanje uporabe avtobusnega prometa dosegli precejšnji delež spremembe modalitete za vsakodnevna potovanja v korist avtobusa zaradi opuščanja osebnega avtomobila, medtem ko je delež avtobusnih potovanj v ostalih delih Velike Britanije, kjer so potekali obsežni procesi deregulacije trga avtobusnih storitev, konstantno upadal.</p> <p>Sistemi za prikazovanje informacij o voznjah avtobusov v realnem času so tehnološko napredni in temeljijo na GPS sistemih ali na opremi ob cesti in na postajališčih. Njihova glavna uporabnost</p>

	<p>je v izboljšanju učinkovitosti delovanja avtobusnih sistemov, hkrati pa omogočajo boljše potovalne informacije za uporabnike. Primer uvedbe sistema v mestu Denver kaže na izboljšano točnost avtobusov, s čimer se je stopnja pritožb uporabnikov zmanjšala za 26%.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ● Urejanje parkirišč na relevantnih območjih. ● Ureditev ali označitev parkirišč s poudarkom na označitvi parkirnih mest za invalide. ● Ureditev parkiranja pri pomembnejših točkah v občini. 	<p>Vsi trije ukrepi so povezani, saj gre za urejanje parkirnih mest stran od ulic ali celo izven najožjih mestnih središč.</p> <p>S premikom parkiranja avtomobilom stran od ulic dosežemo več prostora v mestnih središčih, ki se lahko nameni drugim vsebinam. V okoljih, kjer ni zagotovljenih rednih in dosegljivih opcij javnega potniškega prometa, hoje in kolesarjenja, se morajo potrebna parkirna mesta zagotoviti na obrobju ali stran od ulic.</p> <p>Negativni učinki zagotavljanja parkirišč so lahko povečanje prometa osebnih vozil, prehod uporabnikov iz bolj trajnostnih modalitet nazaj na uporabo avtomobila, zmanjšanje varnosti in veliki stroški uvedbe in vzdrževanja. Pozitivni učinki so odstranitev parkiranih avtomobilov iz ulic, spodbujanje dostopnosti do gospodarskih objektov, večanje enakopravnosti vseh skupin pri dostopu do ključnih mestnih funkcij ter manj kroženja avtomobilov po mestu zaradi iskanja parkirnih mest.</p> <p>S skrbnim načrtovanjem je lahko ukrep zelo pozitiven. Primer takšnega uvajanja je Zürich, ki se je že leta 1996 zavezal k ohranjanju enake količine parkirnih mest, vendar so pričeli z ukinjanjem parkiranja na ulicah ter ga zamenjali s posebej namenjenimi površinami za parkiranje na obrobju</p>

	<p>ali stran od ulic. Tako so na ulicah ukinili prek 800 parkirnih mest, ki so jih nadomestile površine za pešce in kolesarje. Učinki na gospodarstvo so pozitivni, prav tako se je povečala kakovost bivanja v središču.</p>
<ul style="list-style-type: none">● Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.● Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.● Spodbujanje sodelovanja s sosednjimi občinami.	<p>Promocija se lahko izvaja na veliko načinov, od tradicionalnih, na primer brošur, do bolj naprednih in sodobnih, kot so socialna omrežja. Promocije s področja trajnostne mobilnosti temeljijo na ozaveščanju o potrebah po zmanjšanju prometa, povečanju varnosti, spremembi modalitete potovanj, okoljskih problemih, dostopnosti in zdravju. Ena izmed tovrstnih pobud je vsakoletni Evropski teden mobilnosti. Aktivnosti, ki so osredotočene na izobraževanje mladih, imajo največje kratkoročne in predvsem dolgoročne učinke.</p> <p>Raziskave v nemških mestih kažejo, da kar 27 % prebivalcev javnega prevoza ne uporablja, ker o njem niso dovolj seznanjeni ali pa imajo o njem negativno mnenje, dodatnih 5 % pa ga ne uporablja, ker so navajeni na osebni avtomobil. Z ustreznimi promocijskimi aktivnostmi lahko ta delež uporabnikov prepričamo k prehodu na JPP.</p> <p>Na področju promocije hoje in kolesarjenja za otroke je v evropskem prostoru najbolj razširjen projekt prometne kače, ki otroke spodbuja k opravljanju potovanj na trajnosten način. Posledično se spremenijo tudi potovalne navade staršev. Rezultat projekta je zmanjšanje prometa v okolici šole, povečanje varnosti ter večje zavedanje o potrebi po trajnostni</p>

	<p>mobilnosti. Pilotna uvedba v Gradcu je pokazala, da se je število potovanj v šolo v spremstvu staršev in z avtomobilom zmanjšalo za polovico.</p>
<ul style="list-style-type: none">● Izdelava mobilnostnih načrtov in načrtov dostopa za večje generatorje prometa v občini.	<p>Mobilnostni načrt organizacije je strategija posamezne organizacije, kako lahko zmanjša vpliv svojega generiranega prometa in vpliva na potovalne navade svojih zaposlenih, dobaviteljev, obiskovalcev in strank. Glavni namen tovrstnih načrtov je spodbuditi ljudi, da se do organizacije ne pripeljejo sami z osebnim avtomobilom. Največkrat se spodbuja deljenje prevozov in uporaba trajnostnih modalitet.</p> <p>Primer tovarne Pfizer v Angliji, ki je izdelala mobilnostni načrt, kaže na 8 % zmanjšanje samostojne rabe avtomobila, 3 % povečanje deljenja prevoza z osebnim avtomobilom in 5 % povečanje rabe javnega potniškega prevoza. Mobilnostni načrt je temeljil na omejevanju parkirnih mest, urejanju pogojev za kolesarjenje, izboljšanje dostopnosti z JPP ter promociji.</p>
<ul style="list-style-type: none">● Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije.● Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini.	<p>Načrtovanje potovanj oziroma informacije o mobilnostnih možnostih v realnem času lahko znatno pripomorejo k zmanjšanju rabe avtomobila. Informacije, ki jih posameznik dobi, morajo biti prilagojene njemu in njegovim potovalnim zahtevam. Ukrep ne temelji na sodobni tehnologiji, se pa z njeno uporabo izboljša njegova učinkovitost. Največja ovira pri implementaciji je nepripravljenost uporabnikov, da preidejo na uporabo druge modalitete, torej nezanimanje za ponujene informacije.</p>

	<p>V regiji South Perth so primerjali učinkovitost uvedbe nove avtobusne linije z izboljšanjem potovalnih informacij. Izsledki kažejo, da je začetna investicija primerljiva, stroški delovanja pa so pri zagotavljanju potovalnih informacij bistveno nižji. Prihodki so nižji, vendar pa sta ukrepa zaradi manjših sprotnih stroškov primerljiva v svoji stroškovni učinkovitosti.</p> <p>Analiza pilotne uvedbe sistema za personalizirano načrtovanje potovanj v Sydneyu je pokazala, da bi uvedba za celotno populacijo ocenjeno zmanjšala število opravljenih potovanj z avtomobilom za 22,7 %.</p>
<ul style="list-style-type: none">● Preučitev in izvedba sistema prevozov na klic.	<p>Prevoz po potrebi se odziva na trenutno izkazane mobilnostne potrebe prebivalcev, deluje pa kot kombinacija avtobusa in taksija. Osnovni namen je zagotavljanje prevoza tistim, ki nimajo dostopa do drugih oblik javnega potniškega prevoza, k uporabi pa lahko privabimo tudi druge uporabnike.</p> <p>Glavna slabost je, da je tovrsten prevoz bistveno dražji od klasičnega javnega potniškega prevoza, prav tako je organizacijsko zahteven. Pri uvajanju sistema je treba biti pozoren na postavljanje zahtev za delovanje – npr. koliko vnaprej je treba naročiti prevoz, koliko voznikov in vozil bo delovalo v sistemu, na podlagi kakšne tehnologije bo deloval, ter predvsem, kdo bo sistem financiral.</p> <p>Primer uspešne uvedbe sistema je Švica, kjer deluje sistem PubliCar v 32 regijah. Med letoma 1996 in 2005 se je število uporabnikov v regiji Vaud povečalo iz 4.000 na 110.000, na podlagi</p>



izkušenj PubliCar sistema je bilo vzpostavljenih tudi več rednih avtobusnih linij, saj so se prebivalci navadili na spremembo modalitete in tako zagotovili dovolj povpraševanja. Hkrati pa je bilo zaradi sistema ukinjenih nekaj avtobusnih linij, zaradi česar se je mobilnost odročnih delov prebivalstva zmanjšala.

Vir: Povzeto in prirejeno po (KonSULT, 2016)

F3 Študija stroškovne učinkovitosti

Preko presoje možnih ukrepov, prikazanih v poglavju F1 Presoja možnosti, so bili ukrepi presojeni po obširnem naboru kriterijev, ki zajemajo tako stroškovno učinkovitost kot druge kriterije, npr. sprejemljivost in reverzibilnost. V času omejenih finančnih kapacitet pa je smiselno ukrepe preveriti tudi samo z vidika razmerja med finančno zahtevnostjo in pričakovanimi koristmi, kar bo služilo kot vhodni podatek v akcijski načrt za CPS OK. Predvsem je smiselno preveriti, katere ukrepe bo mogoče izvesti samo na podlagi proračuna občine, torej brez sofinanciranja s strani EU ali države, ter tistim ukrepom dati prednost v akcijskem načrtu. Za potrebe ocenjevanja stroškovne učinkovitosti ukrepov je bila pripravljena tabela za ocenjevanje ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi, kjer so kriteriji postavljeni tako, da vključujejo stroške v vseh fazah izvedbe in vzdrževanja ter koristi z več vidikov trajnosti, ne samo tiste, ki jih je enostavno meriti. Z analiziranjem vseh ukrepov po vseh postavljenih stebrih mobilnosti v OK je zagotovljeno enakopravno obravnavanje in primerjava vseh vrst prometa. Ocene po posameznih kriterijih so bile pridobljene v sodelovanju odgovornih za promet na OK ter izdelovalca CPS ter temeljijo na rezultatih predhodnih faz izdelave CPS OK, strokovnem znanju deležnikov ter izsledkih učenja iz izkušenj drugih. Razpon ocen se giblje od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni npr. visoke stroške ali nizke koristi za okolje, 0 pomeni npr. povprečne, sprejemljive stroške ali brez vpliva na okolje, 2 pa pomeni npr. nizke stroške oziroma visok pozitivne vpliv na okolje.

Tabela 8: Ocena ukrepov po kriterijih z vidika potrebnih financ in pričakovanih koristi

Področje	Ukrepi	Kriteriji							Skupaj
		Stroški načrtovanja	Stroški izvedbe	Stroški vzdrževanja	Koristi za ljudi	Koristi za okolje	Spodbujanje trajnostne mobilnosti	Izvedljivost samo s sredstvi občine	
Kolesarjenje	Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.	-2	-2	1	2	2	2	-2	1
	Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.	-2	-2	1	2	2	2	-2	1
	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	1	0	1	1	2	1	2	8
	Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.	1	2	2	0	0	0	-1	4
Hoja	Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.	-1	-1	1	2	2	2	-1	4
	Ureditev prehodov za pešce G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)	-1	-1	0	2	1	1	1	3
	Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.	1	0	2	2	1	0	1	7
Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	2	2	2	1	1	1	-2	7
	Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.	1	1	2	1	0	0	-1	4

	Širjenje sistema prevozov na klic.	2	2	2	1	1	0	-1	7
	Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.	1	0	1	2	0	2	-1	5
Trajnostno upravljanje mobilnosti	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	2	2	2	1	2	2	13
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	2	2	2	1	0	2	2	11
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.	2	2	2	1	0	1	1	9
	Nakup 1 električnega vozila.	1	-1	1	0	1	1	-1	2
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.	1	1	1	1	0	1	0	5
	Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.	1	0	1	1	0	1	-1	3
Motoriziran cestni promet	Izgradnja obvoznice Kidričevo.	0	-1	1	2	2	0	-2	2
	Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.	0	0	1	2	0	0	-2	1
	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).	0	-1	1	1	0	0	0	1
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	0	0	1	1	0	-1	-2	-1
	Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.	0	-1	1	1	0	0	-1	0

Na podlagi preverbe stroškovne učinkovitosti, torej razmerja med dolgoročno potrebnimi financami in pričakovanimi koristmi ter sposobnostjo občine, da ukrepe izvede z lastnim financiranjem, je rang ukrepov glede na njihovo cenovno dostopnost v razmerju s smotrnostjo sledeč:

1. Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.
2. Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.
3. Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.
4. Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.
5. Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih.
6. Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).
7. Širjenje sistema prevozov na klic.
8. Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.
9. Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.
10. Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.
11. Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.
12. Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.
13. Ureditev prehodov za pešce na cesti G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)
14. Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.
15. Nakup 1 električnega vozila.
16. Izgradnja obvoznice Kidričevo.
17. Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.
18. Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.
19. Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.

-
20. Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).
 21. Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.
 22. Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.

F4 Sestavljanje svežnjev ukrepov

V procesu izbire ukrepov, kot je opisan tudi v poglavju Končno oblikovanje nabora ukrepov, so na podlagi predhodno oblikovanega nabora ukrepov sodelovali občani ter predstavniki ključne zainteresirane javnosti.

Izmed identificiranih 22 ukrepov jih je večina takšnih, ki pripomorejo k več ciljem CPS OK. Smiselno pa je preveriti, kateri ukrepi bi s skupno izvedbo zaradi medsebojnega delovanja in potenciranja učinkov v večji meri prispevali k uresničitvi ciljev CPS OK. Za posamezne cilje so ukrepi, ki pripomorejo k uresničitvi, razvrščeni po prioritetah glede na postavljene kriterije pri presoji možnosti, prikazani spodaj.

Pred končno izdelavo svežnjev ukrepov je bila preverjena tudi povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem, kjer so bile upoštevane širše koristi posameznega ukrepa. Povezanost posameznega ukrepa s posameznim strateškim ciljem je po zgledu prejšnjih ocenjevanj ocenjena na lestvici od -2 prek 0 do 2, kjer -2 pomeni negativno povezavo, 0 pomeni brez vpliva, 2 pa pomeni močno pozitivno povezavo.

Tabela 9: Povezava ukrepov s posameznim strateškim ciljem

Področje	Ukrepi	Povečanje varnosti za pešce in kolesarje.	Ureditev varne cestne infrastrukture.	Boljša dostopnost in povezanost vseh krajev v občini, ter povezanost s sosednjimi občinami.	Zagotavljanje trajnostne mobilnosti in posledično zmanjšanje negativnih vplivov prometa na ljudi in okolje in zagotavljanje višje kakovosti življenja.	Skupaj povezava ukrepa z vsemi strateškimi cilji
Kolesarjenje	Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.	2	2	2	1	7
	Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.	2	2	2	1	7
	Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.	1	1	0	0	2
	Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.	0	0	1	0	1



Hoja	Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.	2	2	1	1	6
	Ureditev prehodov za pešce G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)	2	2	0	0	4
	Postavitev urbane opreme (košev za smeti in pasje odpadke, klopi...) v vaških središčih	0	0	0	1	1
Javni potniški promet	Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).	0	0	2	1	3
	Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.	0	1	0	0	1
	Širjenje sistema prevozov na klic.	0	0	1	1	2
	Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.	1	0	0	1	2

Trajnostno upravljanje mobilnosti	Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.	2	0	0	1	3
	Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.	1	0	0	1	2
	Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.	0	0	1	1	2
	Nakup 1 električnega vozila.	0	0	0	1	1
	Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.	0	0	1	1	1
	Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.	0	0	1	1	2
Moto rizira	Izgradnja obvoznice Kidričevo.	2	2	0	0	4



	Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.	2	2	0	1	5
	Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).	2	1	0	1	4
	Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.	0	1	2	1	4
	Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.	0	0	0	1	1

Povezava ukrepov v svežnje je smiselna tako znotraj posameznega cilja kot med cilji samimi. Povezava med ukrepi znotraj ciljev je smiselna predvsem s prostorskega vidika, saj se lahko prometna situacija na nekem področju izboljša v smeri trajnostne mobilnosti z uporabo različnih ukrepov in prek zasledovanja različnih ciljev. Vodilo pri izbiri svežnjev ukrepov, ki jih je smiselno izvajati povezano, so bile postavljene prioritete CPS OK. Svežnji ukrepov so tako oblikovani glede na najpomembnejšo prioriteto posameznega stebra, pomembnost ukrepa glede na rezultate presoje možnosti, študijo stroškovne učinkovitosti ter glede na potencial za sinergije med posameznimi ukrepi. V vsakem svežnju so torej izbrani ukrepi, ki optimalno kombinirajo stroškovno učinkovitost in medsebojne sinergije pri zasledovanju prioritete, izbrani so trije ukrepi na posamezno prioriteto. Svežnji so prikazani v spodnji tabeli.

Tabela 10: Svežnji ukrepov glede na prioritete

Sveženj	Ukrepi v svežnju
Povečanje deleža kolesarjev	<p>Izgradnja kolesarske povezave Ptuj – Majšperk – Slovenska Bistrica.</p> <p>Izgradnja regionalne kolesarske povezave Ptuj – Poljčane.</p> <p>Postavitev kolesarnic oziroma primernih stojal za kolesa.</p> <p>Proučitev možnosti uvedbe sistema izposoje koles s sosednjimi občinami s pilotno izvedbo.</p> <p>Vzpostavitev prestopnih točk med kolesarjenjem in železniškimi povezavami.</p> <p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.</p>
Povečanje deleža pešcev	<p>Ureditev pešpoti na relaciji Lovrenc – Apače, Mihovce – Cirkovce, Cirkovce – Starošince.</p> <p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.</p>
Povečanje varnosti cestnega prometa	<p>Ureditev prehodov za pešce na cesti G2 (Ptuj – Slovenska Bistrica (Kungota, Starošince)), pri OŠ, javnih objektih (pokopališče itd.)v</p> <p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.</p> <p>Izgradnja obvoznice Kidričevo.</p>

	<p>Ureditev nevarnih križišč na cesti glavni cesti Slovenska Bistrica – Hajdina.</p> <p>Dodatne cone umirjanja prometa oziroma omejitve hitrosti prometa (Apače, Stražgonjca, Mihovce, Kungota).</p> <p>Gradnja cest in redno ter investicijsko vzdrževanje cest.</p>
Povečanje deleža uporabnikov JPP	<p>Spodbujanje izvajalcev avtobusnega prometa k zagotavljanju dodatnih linijskih povezav (povezanost vseh krajev v občini in tudi širše).</p> <p>Ureditev avtobusnih postajališč v naseljih.</p> <p>Izvajanje promocijskih aktivnosti v vrtcih in osnovnih šolah.</p>
Dostopne potovalne informacije	<p>Sodelovanje na Evropskem tednu mobilnosti.</p> <p>Obveščanje občanov in obiskovalcev o mobilnostnih možnostih v občini preko občinskega glasila, spletnih medijev in družbenih omrežij.</p> <p>Priprava in uvedba sistema za potovalne informacije na spletnih straneh občine.</p> <p>Ureditev parkirišča za avtodome pri turističnih točkah.</p> <p>Prijava ali izvedba skupnega projekta s sosednimi občinami s področja trajnostne mobilnosti.</p>

LITERATURA

- ADVANCE consortium. (2014). *Development of the ADVANCE Audit Scheme to increase the quality of Sustainable Urban Mobility Plans in cities*. Graz: Austrian Mobility research, FGM-AMOR.
- Balant, M., Klemenčič, M., Kukovec, M., Lep, M., Mesarec, B., Mladenovič, L., . . . Rotar, J. (2015, junij). *Celostna prometna strategija mesta Maribor*. Mestna občina Maribor.
- Evidence Project. (2015). *Economic benefits of sustainable transport*. Pridobljeno iz <http://www.evidence-project.eu/>
- Karba, O. (oktober 2016). *Predstavitev možnih ukrepov za novo Celostno prometno strategijo*. Pridobljeno iz <http://www.obcinaljutomer.si/dogodek/predstavitev-mo-nosti-ukrepov-za-novo-cps-ob-ine-ljutomer/4061>
- KonSULT. (2016). *Policy Guidebook*. Leeds: University of Leeds.
- KonSULT (2016). Measure Option Generator. Dosegljivo na spletnem naslovu <http://www.konsult.leeds.ac.uk/mog/>.
- Žerjal, A. (2016). *Vizija občine Črnomelj na področju mobilnosti*. Črnomelj: Harpha Sea d.o.o.