



MESTNA OBČINA PTUJ



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

... poTuj ...

TRAJNOSTNO



Univerza v Mariboru

Fakulteta za gradbeništvo,
prometno inženirstvo in arhitekturo



P T U J

ZNANSTVENO-RAZISKOVALNO SREDIŠČE BISTRA PTUJ
SCIENTIFIC RESEARCH CENTRE BISTRA PTUJ







MESTNA OBČINA PTUJ

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ



PoTUJ - PRIVLAČNO, AKTIVNO IN TRAJNOSTNO

2017

NASLOV PUBLIKACIJE

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ

AKRONIM PROJEKTA

CPS MESTNE OBČINE PTUJ

AVTORJI

UNIVERZA V MARIBORU, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo
Sebastian Toplak, Marjan Lep, Marko Čelan, Branko Jurič, Sergej Težak

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o.

Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanič, Mirjam Luketič, Gašper Žemva, Katja Kerkez

ZNANSTVENO-RAZISKOVALNO SREDIŠČE BISTRA PTUJ

Julija Potisk, Danilo Čeh, Robert Novak

NAROČNIK IN IZDAJATELJ

MESTNA OBČINA PTUJ, Mestni trg 1, 2250 Ptuj

IZDELOVALCI

UNIVERZA V MARIBORU, Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo
Smetanova ulica 17, 2000 Maribor

ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje, d.o.o.

Grajska ulica 7, 2000 Maribor

ZNANSTVENO-RAZISKOVALNO SREDIŠČE BISTRA PTUJ

Slovenski trg 6, 2250 Ptuj

VIRI FOTOGRAFIJ

Arhiv Mestne občine Ptuj, Arhiv UM - FGPA, Arhiv ZRS Bistra Ptuj, Arhiv ZUM, d.o.o.,
Ark arhitektura Krušec d.o.o.

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

Branko Jurič, UM - FGPA

ZRS Bistra Ptuj

TISK

Altius d.o.o.

NAKLADA

200 izvodov (brezplačna publikacija)

KRAJ IN DATUM

Ptuj, maj 2017



MESTNA OBČINA PTUJ



EVROPSKA UNIJA
KOHEZIJSKI SKLAD

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana
656:502/504(497.4Ptuj)

CELOSTNA prometna strategija Mestne občine Ptuj : --- potuj --- trajnostno : potuj - privlačno,
aktivno, trajnostno / [avtorji Sebastian Toplak ... et al.]. - Ptuj : Mestna občina, 2017

ISBN 978-961-6791-13-7
1. Toplak, Sebastian
290671616

KAZALO

1	VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	4
1.1	Ozadje in motiv	5
1.2	Osnovni cilj dokumenta	6
1.3	Proces priprave dokumenta	6
1.4	Časovni horizont	6
1.5	Območje obravnave	6
2	PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA	8
3	MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE PTUJ	10
3.1	Kako občani ocenjujejo stanje na področju prometa in mobilnosti?	11
3.2	Potovalne navade in motorizacija	12
3.3	Prometna varnost	13
3.4	Prometni tokovi	14
4	KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	16
4.1	Demografija in migracije	17
4.2	Kakovost bivalnega okolja	18
4.3	Javni potniški promet in šolski prevozi	19
4.4	Možni finančni viri za trajnostno mobilnost	20
5	PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE PTUJ	22
6	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	26
6.1	Celostno načrtovanje mobilnosti	27
6.2	Celovita promocija hoje	33
6.3	Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja	39
6.4	Učinkovitejši javni potniški promet	45
6.5	Racionalnejši cestni promet	51
7	VIRI IN LITERATURA	56

1

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE



PTUJ, USTVARJALNA ZAKLADNICA TISOČLETIJ

Promet omogoča mobilnost, ki je ključna za življenje in nadaljnji razvoj vsake skupnosti. Mobilnost je prepletena z domala vsemi aktivnostmi v prostoru in bistveno vpliva na kakovost bivanja in zadrževanja v občini. Ptuj, takrat še Poetovio oziroma slovensko Petoviona, je prav zaradi svoje ugodne prometne lege že na začetku našega štetja pridobil status mesta. Kasneje je zaradi zgodovinskih okoliščin nekoliko izgubljal pomen, dodatno pa je razvoj upočasnila še izgradnja železniške proge Dunaj–Trst, ki je mesto zaobšla. Danes je lega Ptuja, neposredno ob še ne povsem izgrajenem kraku podravske avtoceste in več državnih cestah ter železniški progi Pragersko–Hodoš, relativno ugodna in nudi potencial za razvoj gospodarstva, a hkrati predstavlja grožnjo, da postane prebivalcem neprijazno tranzitno območje. Občina se tega zaveda in želi s sprejetjem in izvajanjem Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj izkoristiti priložnosti in se izogniti pastem čezmerne motorizacije.



Slika 1: Zračni posnetek mesta Ptuj

Veliko evropskih občin se pri vzpostavljanju in implementaciji resnično trajnostnih ukrepov na področju prometa in mobilnosti sooča s številnimi izzivi. Celostna prometna strategija lahko pri tem pomaga, saj njeni ukrepi prispevajo k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Ambicija Mestne občine Ptuj ni zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

S sprejetjem dokumenta in izvajanjem predvidenih aktivnosti želi Mestna občina Ptuj postati vodilna slovenska turistična in kulturnozgodovinska občina s celovito in trajnostno naravnano prometno strategijo.

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj je nastajala v letih 2016–2017 ter vsebuje analizo stanja, vizijo razvoja prometa, strateške cilje in stebre, ki evidentirajo ključna področja ukrepanja. Njen ključni del je podrobnejši akcijski načrt do konca leta 2021, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki jih je občina sama realno sposobna (so)izvesti v prvih petih letih izvajanja strategije ter omogočajo dvig kakovosti bivanja in vsakodnevne mobilnosti občanov.

1.1 Ozadje in motiv

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

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

S pripravo Celostne prometne strategije se Mestna občina Ptuj navezuje na aktivnosti Ministrstva za infrastrukturo in Evropske komisije na področju trajnostne mobilnosti. Strategija je bila oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanih in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi. Pri tem pa je treba poudariti, da vsi vzvodi niso v pristojnosti občine, temveč tudi v pristojnosti nacionalnih institucij ter ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Pomemben motiv za pripravo Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj prometne strategije. Pri tem je prav tako treba poudariti, da je dostop do evropskih sredstev precej omejen.

1.2 Osnovni cilji dokumenta

Osnovni cilji dokumenta so:

- prispevati k izboljšanju kakovosti bivanja in zadrževanja v občini;
- na ravni mesta in regije zmanjšati škodljive emisije, ki jih povzročajo motorizirani promet (še posebej trdne delce PM10 in PM5 ter dušikove okside in ogljikov dioksid);
- prebivalcem ponuditi možnost prehoda iz osebne avtomobila na trajnostno naravnane, energetske učinkovite, čistejše ter zanje bolj zdrave in cenejše načine potovanja, kot so hoja, kolo, javni potniški promet in okolju prijazna vozila.

Širši cilji:

- prispevati k enakomernejšemu dostopu do javnih funkcij in storitev za prebivalstvo (predvsem ranljivih skupin, kot so invalidi, starejši, otroci ter ekonomsko in socialno ogroženi);
- implementirati evropske in nacionalne programe ter strategije na področju trajnostnega razvoja (izvajanje ukrepov Trajnostne urbane strategije), izboljšanja varovanja okolja, prometne varnosti in regionalnega razvoja ter možnost črpanja evropskih in državnih sredstev;
- prispevati k splošnemu razvoju in razvoju posameznih sektorjev, na primer gospodarstva in turizma v občini (posredni učinki).

1.3 Proces priprave dokumenta

V proces priprave dokumenta je bila vključena strokovna in zainteresirana javnost v okviru različnih dogodkov, kot so

javne razprave in delavnice, s sodelovanjem pri izpolnjevanju anket in vprašalnikov. V splošnem je mogoče ugotoviti, da je bil odziv prebivalcev, strokovne javnosti in ključnih deležnikov dober. Izvedene so bile štiri javne razprave, osem delavnic s predstavniki osmih četrtinskih skupnosti Mestne občine Ptuj, delavnica o kolesarskem prometu, dve delavnici z ranljivejšimi skupinami (Medobčinskimi društvom invalidov Ptuj in Društvom upokoјencev Ptuj) in delavnica s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu (SPV CP) Mestne občine Ptuj. Organizirano je bilo tudi delovno srečanje s člani Odbora za gospodarstvo, Odbora za okolje in prostor ter gospodarsko infrastrukturo in člani SPV CP Mestne občine Ptuj, kjer so bili predstavljeni posamezni ukrepi po petih strateških stebrih. Na podlagi opravljenih javnih razprav, delavnic, vprašalnikov in anket so bili oblikovani temelji za skupno vizijo razvoja prometa v mestni občini Ptuj.

V procesu priprave dokumenta so o rezultatih posamezne faze priprave strategije bili obveščeni tudi mestni svetniki skozi dve informaciji na Mestnem svetu Mestne občine Ptuj z dne 21. 11. 2016 in 20. 2. 2017.

Mestni svet Mestne občine Ptuj je na 29. redni seji, ki je potekala 22. maja 2017, sprejel Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj, s čimer je dokument pridobil ustrezno pravno veljavo in so bili potrjeni strategija razvoja, osnovni cilji in akcijski načrt ukrepanja z odgovornostmi posameznih deležnikov in možnimi viri financiranja.

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

1.4 Časovni horizont

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

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

1.5 Območje obravnave

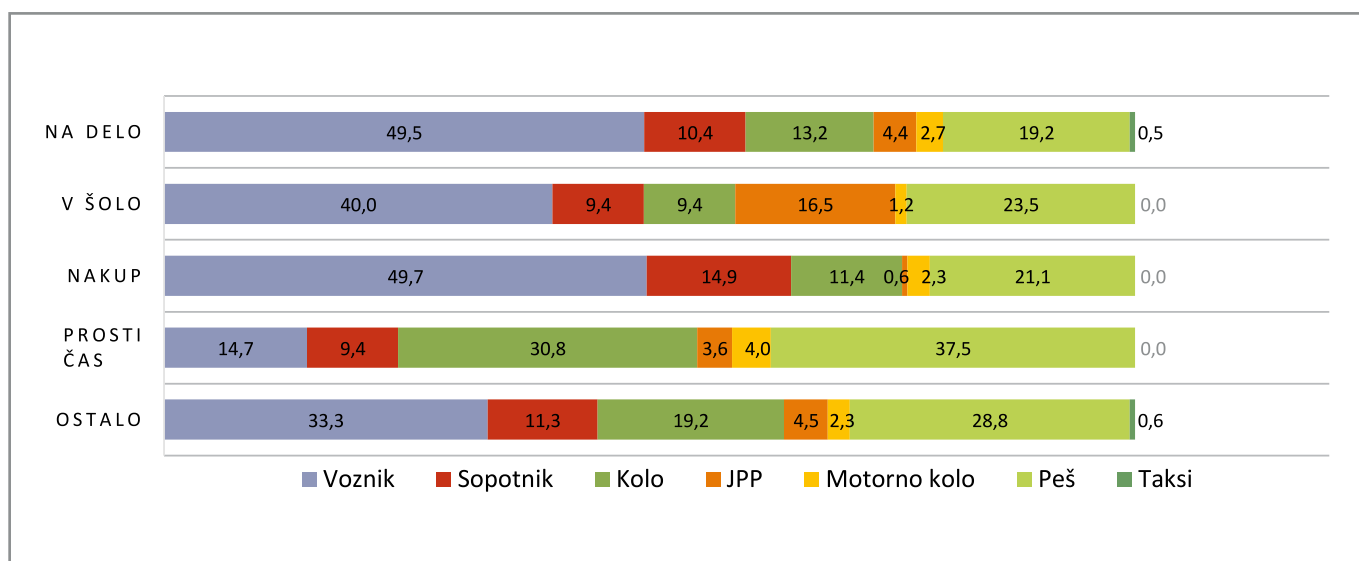
Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Mestne občine Ptuj s poudarkom na mestu Ptuj, kjer je zgoščena večina prometnih tokov in so potrebe po ukrepanju največje. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemara, vendar v ospredje postavlja strateške cilje občine, ki jim prilagaja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



Slika 2: Javna razprava z vključevanjem javnosti



Slika 3: Vključevanje javnosti - podelitev nagrad sodelujočim v anketi



Slika 4: Načini potovanja v odstotkih, ločeni po namenu, v Mestni občini Ptuj

2

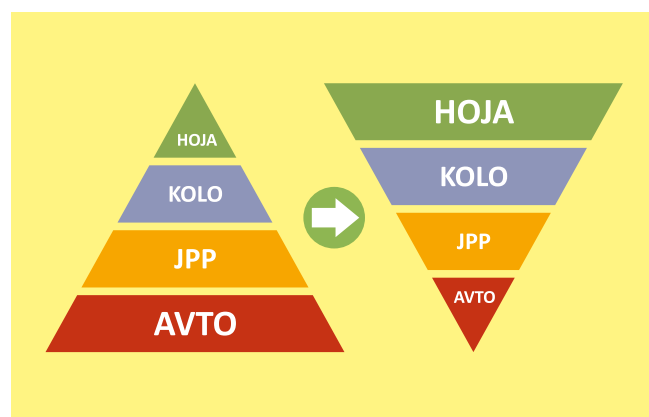
PREDNOSTI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA



ZAKAJ PROMET NAČRTOVATI CELOSTNO?

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

Čeprav je občina v preteklih letih uspešno izvajala številne, predvsem infrastrukturne projekte, obstaja še precejšen potencial za izboljšanje. Predvsem bo treba po vzoru trajnostno naravnanih mest preiti na celostno načrtovanje prometa in spremeniti prioritete ter se bolj osredotočiti na okolju prijazne načine potovanja. V prihodnje bo tako večji poudarek posvečen hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu (Slika 5).



Slika 5: Sprememba hierarhije prioritet pri celostnem prometnem načrtovanju

S celostnim prometnim načrtovanjem bo Mestna občina Ptuj v prihodnje prispevala k:

A. Boljši kakovosti bivanja

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

B. Spodbujanju gospodarstva

Urejene prometne površine in varno odvijanje prometa spodbujajo turizem in gospodarstvo ter krepijo konkurenčnost.

C. Pozitivnim učinkom na okolje in zdravje

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

D. Izboljšani mobilnosti in dostopnosti

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

E. Transparentnemu odločanju

Z vključevanjem ključnih deležnikov in širše javnosti občina na dolgi rok uspešneje rešuje kompleksna razvojna vprašanja.

F. Učinkovitejšemu dostopu do sredstev

Celostno prometno načrtovanje olajša pridobivanje evropskih sredstev.

Mestna občina Ptuj se je z urejanjem prometa že do sedaj trudila ustvariti čim bolj zanimivo, varno in trajnostno skupnost. S celostnim prometnim načrtovanjem želi to pot nadaljevati in se kar najboljše pripraviti na izzive prihodnosti.

UKREPATI ŽELIMO CELOVITO

Pri ukrepanju želimo vključevati in upoštevati različne stroke, prakse, strategije, odločevalce, javne ustanove, podjetja ter ravni oblasti.

ŽELIMO SI TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

S celostnim načrtovanjem prometa se želimo približati doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo okolja in gospodarskim razvojem.

ŽELIMO DELOVATI TRANSPARENTNO IN VKLJUČEVATI JAVNOST

Kompleksna razvojna vprašanja želimo rešiti z vključevanjem javnosti v celoten potek odločanja, izvajanja in ocenjevanja.

3

MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE PTUJ



TRENUTNO STANJE V OBČINI

Celostne prometne strategije, ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, izhajajo iz človeka ter njegovih potreb in pričakovanj. Te potrebe in pričakovanja se od posameznika do posameznika razlikujejo, pa vendar je v Mestni občini Ptuj nekaj izstopajočih: slabi pogoji za kolesarjenje, prilagojenost površin za senzorno ovirane osebe (slepe in slabovidne), neuravnotežena cestna mreža itd. Ni presenečenje, da občani na prvo mesto postavljajo varnost otrok, pešcev in invalidov ter se strinjajo, da je treba načrtovanje prometa prilagoditi predvsem njim. Izziv tega dokumenta je kako dvigniti kakovost bivanja v občinskem središču in vsakem zaselku razgibane občine, ob zavedanju, da je danes gospodarska aktivnost nerazdružljivo povezana s cestnim prometom.

3.1 Kako občani ocenjujejo stanje na področju prometa in mobilnosti?

Občani, ki so sodelovali v anketi (414 izpolnjenih anket), so pri nizu vprašanj o svojem pogledu na stanje na področju mobilnosti v občini kot »dobro« ocenili oddaljenost avtobusne in železniške postaje od doma, ceno avtobusne vozovnice, hitrostne omejitve ter časovno omejeno parkiranje. Najbolj nezadovoljni so z obsegom in številom kolesarskih površin, urejenostjo stojal in kolesarnic ter varnostjo kolesarjev. Nezadovoljni so tudi z vzdrževanjem in urejenostjo cest in križišč. Pri tem niso razločevali med državnimi cestami in prometnimi površinami, ki so v pristojnosti občine.

22 anketiranih udeležencev javnih razprav, predvsem predstavnikov ključnih dejavnosti in institucij v občini, je to ocenilo nekoliko drugače. Zelo veliko težavo vidijo v:

- prometni varnosti in kulturi,
- zastojih v cestnem omrežju,
- javnih izdatkih za promet in mobilnost,
- dostopnosti lokacij v mestu z vidika invalidov, starejših,
- neatraktivnosti mesta.

Najmanj problematični pojavi pa so kakovostna mestna potovanja z javnim prevozom, kakovost zraka in stroški gospodinjstev za mobilnost.

Tabela 1: Ocena anketirancev trenutnega stanja na področju mobilnosti v Mestni občini Ptuj (vir: UM FGPA)

STANJE	POVPREČNA OCENA	Zelo slabo	Zelo dobro	Opomba
Oddaljenost avtobusnega postajališča od vašega doma	3,42	22	50	povprečno/dobro
Oddaljenost železniškega postajališča od vašega doma	3,24	14	27	povprečno/dobro
Cena avtobusne vozovnice	3,19	11	22	povprečno/dobro
Hitrostne omejitve	3,17	14	16	povprečno/dobro
Časovno omejeno parkiranje – modra cona	3,02	19	15	povprečno/dobro
Urejenost železniškega postajališča	2,97	23	17	povprečno/dobro
Urejenost parkirišč	2,81	20	3	povprečno
Urejenost površin za pešce	2,80	20	5	povprečno
Urejenost šolskih poti	2,77	23	5	povprečno
Urejenost avtobusnih postajališč	2,71	29	5	povprečno
Varnost površin za pešce	2,71	20	1	povprečno
Število parkirišč v stanovanjskih naseljih	2,62	34	9	povprečno
Tekoče odvijanje prometa	2,59	20	3	povprečno
Število parkirišč v starem mestnem jedru	2,53	38	7	povprečno
Prilagojenost prometnih površin za starejše	2,38	29	2	slabo
Prilagojenost prometnih površin za invalide	2,37	35	3	slabo
Označenost kolesarskih stez	2,34	31	5	slabo
Vzdrževanje in urejenost cest ter križišč	2,26	45	2	slabo
Varnost kolesarjev	2,13	41	1	slabo
Urejenost kolesarnic in stojal za parkiranje koles	2,09	56	1	slabo
Obseg/število kolesarskih površin	1,97	59	0	zelo slabo

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

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

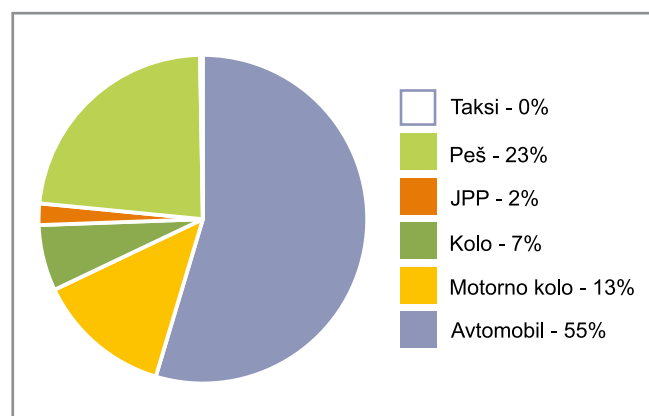
Deležniki so ocenili, da je največja potreba po ukrepanju s strani občine na področju kolesarskega prometa, sledijo prometno načrtovanje, hoja, motorizirani in javni potniški promet (Tabela 2).

Tabela 2: Vrstni red ukrepanj na podlagi opravljenih vrednotenj po posameznih stebrih

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

3.2 Potovalne navade in motorizacija

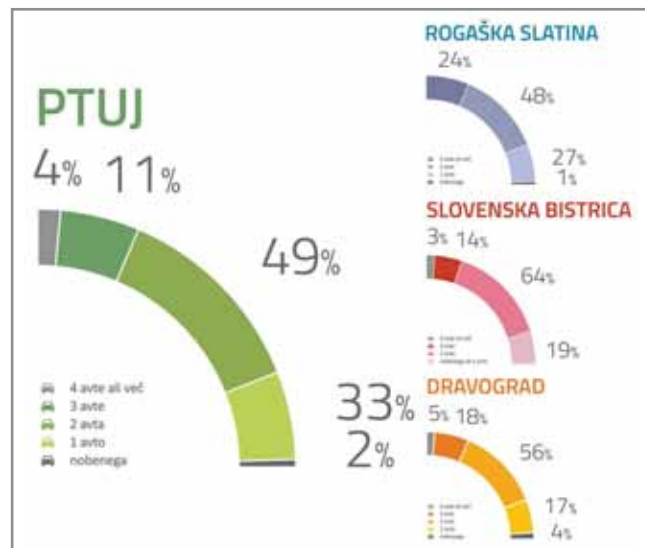
Ankete so potrdile (pre)visoko odvisnost od avtomobila. Več kot polovica (55 %) vseh dnevnih potovanj v Mestni občini Ptuj se opravi z osebnim avtomobilom.



Slika 6: Načini potovanja v Mestni občini Ptuj

Stopnja motorizacije v Mestni občini Ptuj je s 536 avtomobili na 1.000 prebivalcev precej nad slovenskim povprečjem,

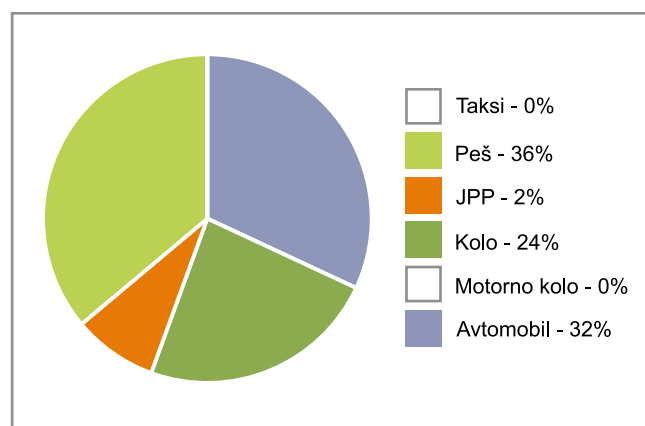
ki je leta 2015 znašalo 523 avtomobilov na 1.000 prebivalcev. Iz podrobnejše analize lastništva osebnih avtomobilov po gospodinjstvih je razvidno, da imata skoraj dve tretjini gospodinjstev v lasti dva ali več osebnih avtomobilov (Slika 7).



Slika 7: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz Mestne občine Ptuj in primerjava z drugimi občinami

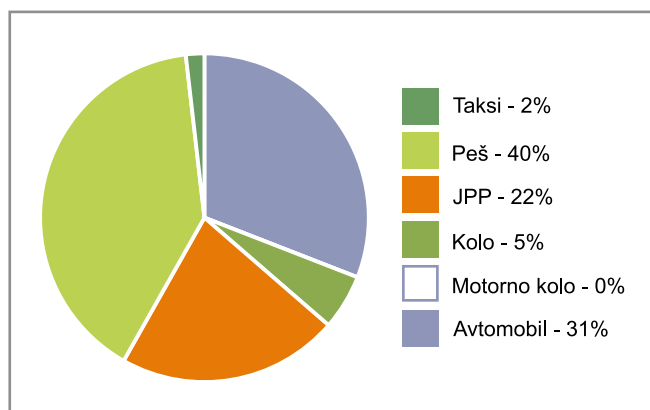
Ta odstotek je v bolj oddaljenih četrtinah skupnosti še izrazitejši in znaša dobri dve tretjini, pri čemer gospodinjstev brez osebnega avtomobila tako rekoč ni, kar kaže na veliko odvisnost okoliških prebivalcev od osebnega avtomobila.

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



Slika 8: Načini potovanja starejših prebivalcev za vse namene v Mestni občini Ptuj

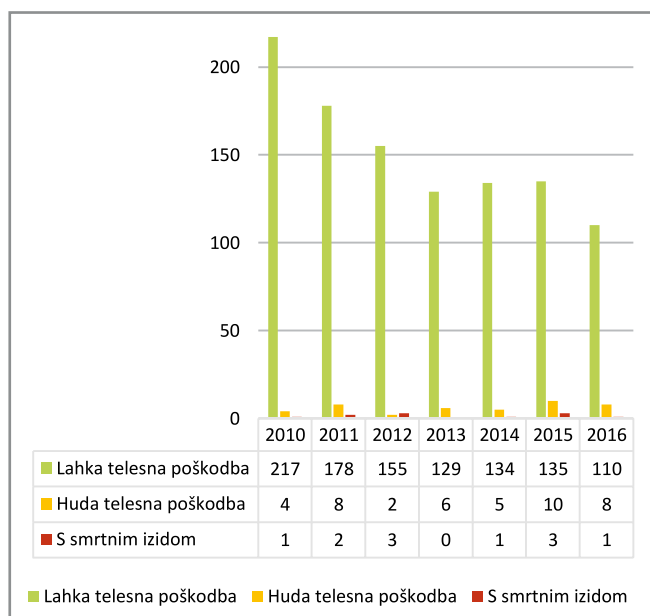
Tudi mobilnostne navade invalidov se razlikujejo od celotne populacije. Največ dnevnih potovanj, to je 40 %, invalidi opravijo peš oziroma z invalidskim vozičkom. Z 31 % sledijo potovanja z osebnim avtomobilom, z 22 % potovanja z javnim potniškim prometom in s 5 % potovanja s kolesi (Slika 9).



Slika 9: Načini potovanja invalidov za vse namene v Mestni občini Ptuj

3.3 Prometna varnost

V letu 2016 je bilo na območju Mestne občine Ptuj zabeleženih 645 prometnih nesreč. Od tega se jih je večina, to je 526, končala z materialno škodo, 110 z lahкими telesnimi poškodbami, 8 s hujšimi telesnimi poškodbami in ena s smrtnim izidom. V primerjavi z letom 2015 so bile prometno varnostne razmere ugodnejše. Rahel trend upadanja števila prometnih nesreč in njihovih posledic je opazen tudi v daljšem časovnem obdobju (Slika 10).



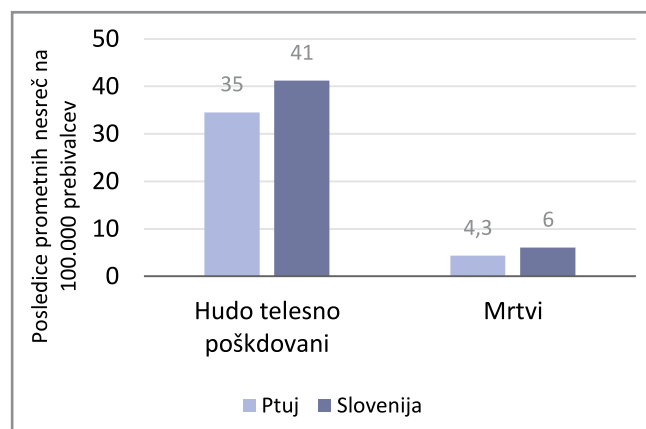
Slika 10: Posledice prometnih nesreč na območju Mestne občine Ptuj v obdobju od leta 2010 do leta 2016

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

Skrb vzbujajoče pa je število kolesarjev in voznikov motornih koles, udeleženih v prometnih nesrečah. Število kolesarjev se v zadnjih letih povečuje, obseg in stanje kolesarske infrastrukture pa temu ne sledita v zadostni meri.

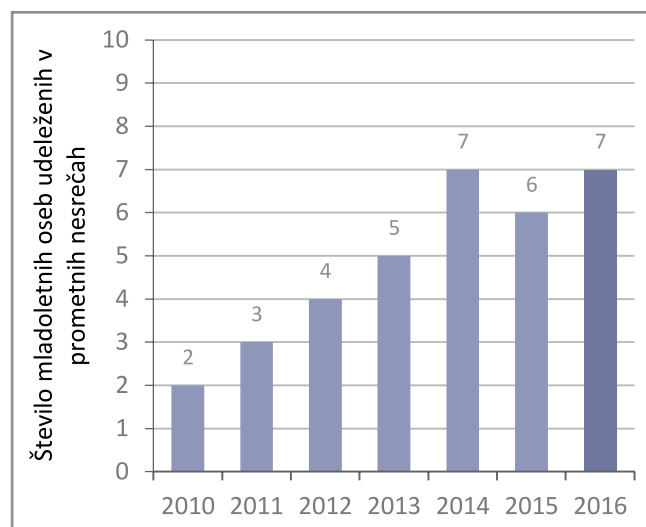
Če število hudo telesno poškodovanih in mrtvih v prometnih nesrečah na Ptuj preračunamo na 100.000 prebivalcev in

ga primerjamo s celotno Slovenijo, kljub temu ugotovimo, da je bilo prometno varnostno stanje v letu 2016 na Ptuj ugodnejše kot povprečno v Sloveniji (Slika 11).



Slika 11: Hudo telesno poškodovani in mrtvi na 100.000 prebivalcev na Ptuj in v Sloveniji leta 2016

Raste število mladoletnih oseb, od šestnajstega do osemnajstega leta starosti, udeleženih v prometnih nesrečah (Slika 12).



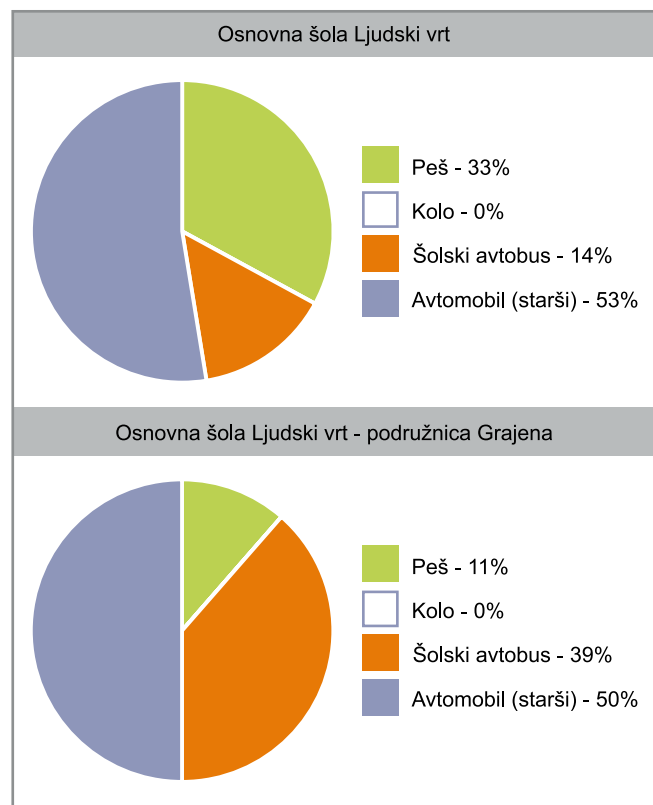
Slika 12: Mladoletne osebe, od šestnajstega do osemnajstega leta starosti, udeležene v prometnih nesrečah

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

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

V večini primerov statistična obdelava podatkov o prometnih nesrečah za ugotovitev dejanskega stanja prometne varnosti in izbiro predlogov ukrepanja ne zadošča. Pomembna je tudi subjektivna ali občutena varnost, iz katere je razvidno, ali se posamezni udeleženci počutijo varne v prometu.

Ključni so predvsem šibkejši udeleženci, kot so pešci in kolesarji. Tega občutka varnosti na Ptuj trenutno ni in številni zaradi tega tudi ne hodijo peš ali kolesarijo. Najznačilnejši pokazatelj tega je dejstvo, da starši svoje otroke raje pripeljejo do šolskih vrat z osebnim avtomobilom, kot da bi jih v šolo napotili peš ali s kolesom.

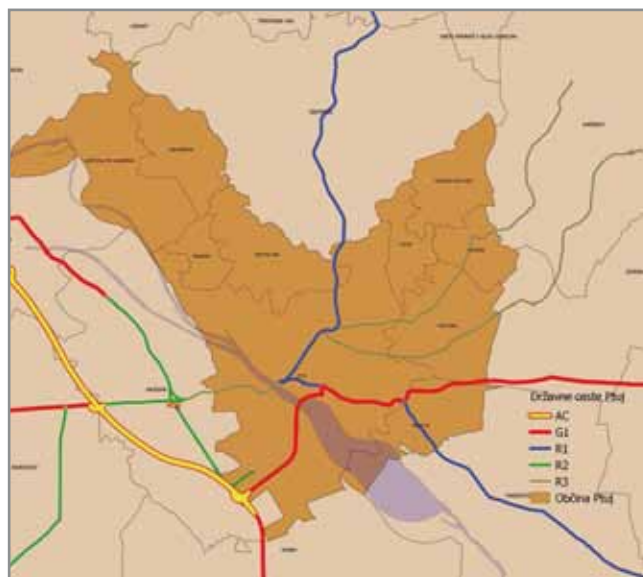


Slika 13: Prihodi otrok od prvega do šestega razreda v Osnovno šolo Ljudski vrt Ptuj

Vir: Projekt Prometna kača, UM FGPA, 2011

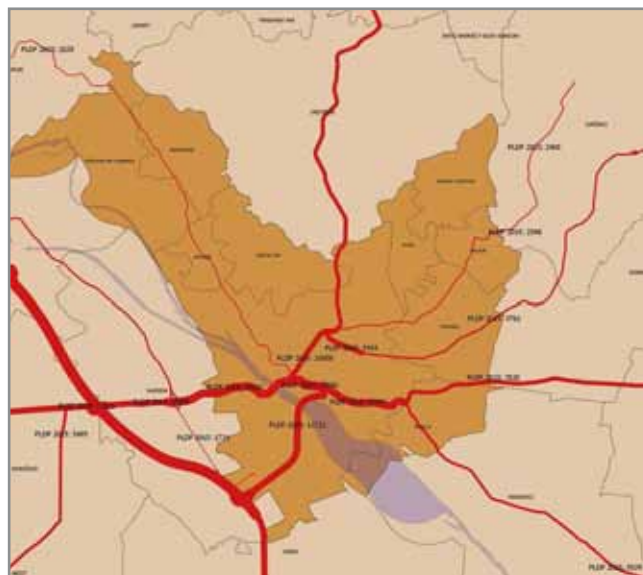
3.4 Prometni tokovi

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



Slika 14: Državne ceste na območju Mestne občine Ptuj

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



Slika 15: Prometne obremenitve državnih cest na območju Mestne občine Ptuj v letu 2015

Ob delavnikih dnevno prihaja do zastojev predvsem v času popoldanske konične ure v dveh križiščih, in sicer v križišču Ormoške in Osojnikove ceste pri železniškem podvozu in v križišču Potrčeve in Dornavske ceste pri železniškem nadvozu.



Slika 16: Prikaz pogostih zastojev na Osojnikovi cesti pred križiščema Potrčeve in Dornavske ceste (levo) ter Ormoške in Osojnikove ceste (desno)

Tabela 3: Prometne obremenitve državnih cest v obdobju od leta 2010 do leta 2015

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

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

* privzeto števno mesto

Vir: Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo

4

KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI



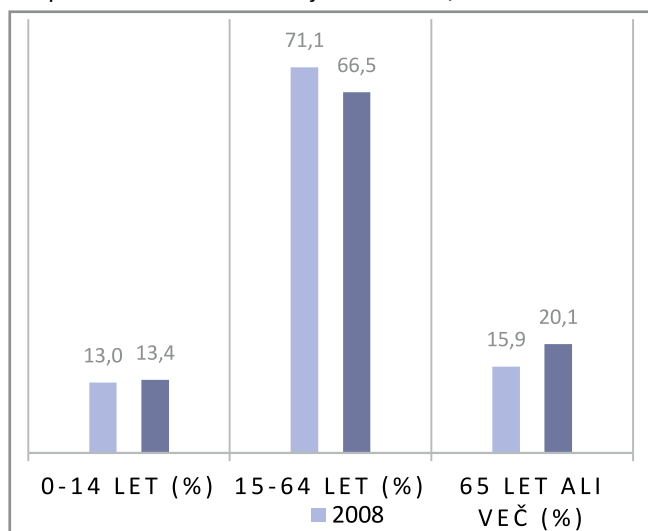
PROMET, PODPORA RAZVOJNI STRATEGIJI MESTNE OBČINE PTUJ

Pravi izziv sodobnega načrtovanja prometa in mobilnosti v neki občini je, kako z ukrepi podpirati splošne razvojne prioritete, kako prepoznati mobilnostne zagate, preden te postanejo vidne, in kako jasno pokazati, kateri (sicer privlačni) ukrepi se med seboj izključujejo. Mestna občina Ptuj ima svoj osrednji razvojni dokument: »Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015–2025« in se na drugi strani spopada z nekaterimi ekonomskimi, okoljskimi in socialnimi izzivi, kjer lahko promet in mobilnost odločilno prispevata k rešitvam. Občina se tega zaveda in je zato pristopila k pripravi in izvajanju Celostne prometne strategije.

4.1 Demografija in migracije

Demografski trendi

V Mestni občini Ptuj se je število prebivalcev med letoma 2008 in 2016 zmanjšalo za 2,6 %. Starostna sestava občine od leta 2008 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva. V obravnavanem obdobju se je delež mlajših prebivalcev zmanjšal, delež starejših pa povečal (Slika 17). Povprečna starost občanov je znašala 43,2 leta.



Slika 17: Delež prebivalcev glede na starost v Mestni občini Ptuj v letih 2008 in 2016

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

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

Razseljevanje prebivalcev

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

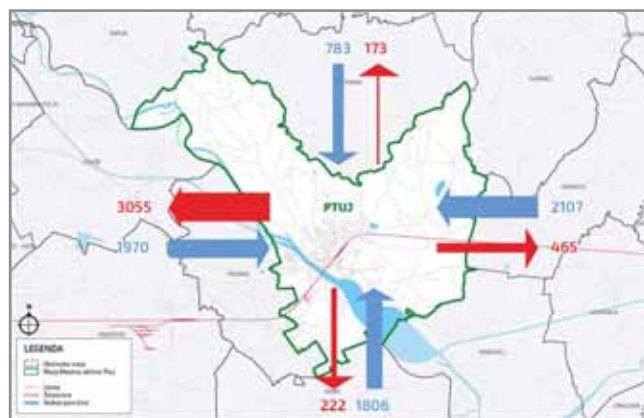
Občina se bo v prihodnje še dodatno zavzemala za atraktivno in prebivalcem prijazno mestno okolje, ki bo prispevalo k zmanjšanju odseljevanja občanov in s tem k njihovi manjši odvisnosti od osebnega avtomobila.

Delovne migracije

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

Dnevna potovanja so tako najizrazitejša v/iz zahodne smeri, nakar sledijo še vzhodna smer ter južna in severna smer (Slika 18).

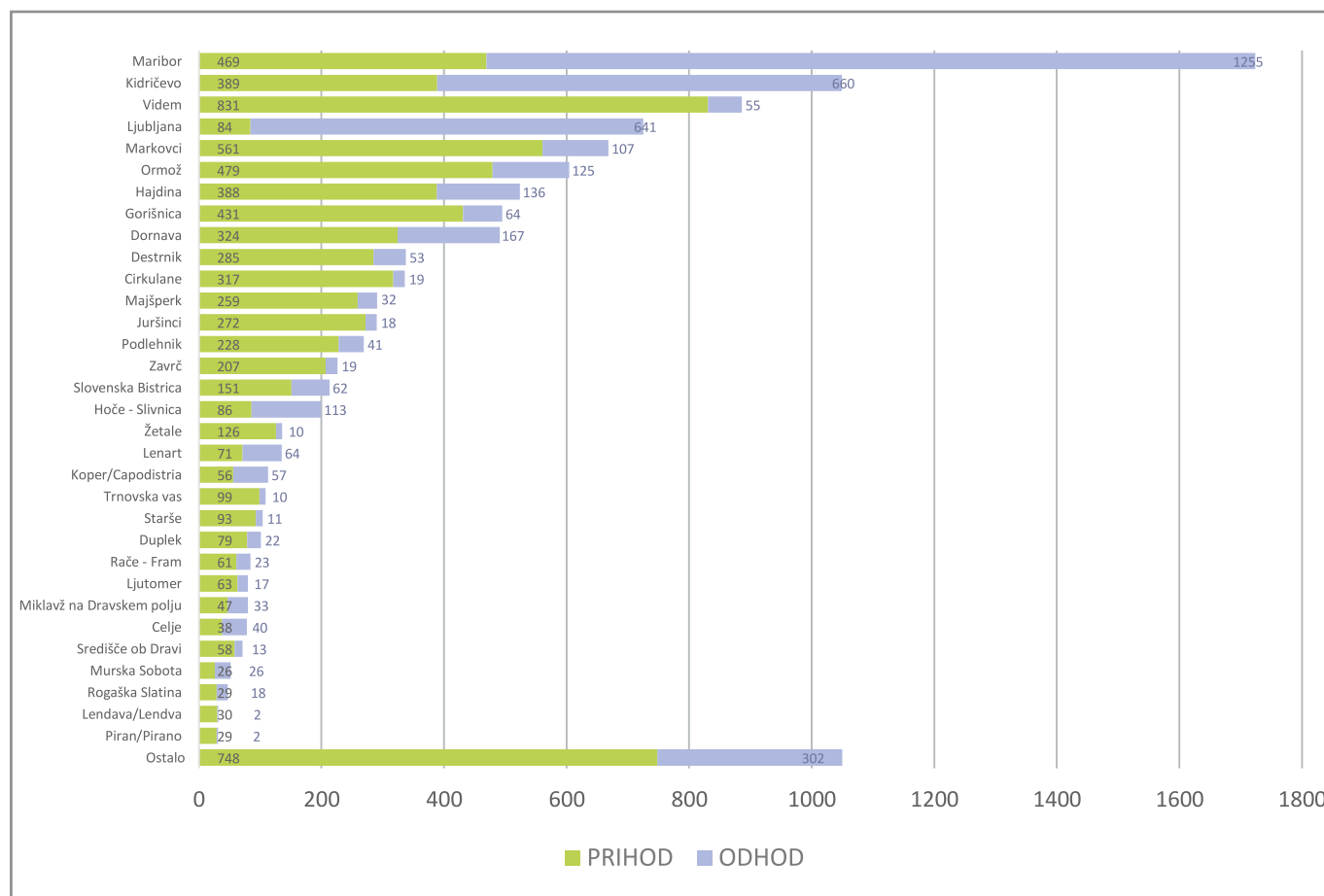
Določen potencial za zmanjšanje avtomobilskega prometa in predvsem parkirnega pritiska v središču mesta predstavlja boljši izkoristek obstoječega parkirišča P+R na Zadružnem trgu in uvedba dodatnih parkirišč P+R, konkretno »Parkiraj in pelji se« ter »Parkiraj in pojdi s kolesom«, ki so nekoliko oddaljena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



Slika 18: Obseg dnevnih migrantov glede na druge občine in smer potoke prometa v letu 2016

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

Pri načrtovanju prometnega sistema se občina sooča z dvema precej različnima situacijama. Ob glavnih koridorjih ima prebivalstvo dobro dostopnost (po državnih cestah z omejeno možnostjo poseganja vanje), tudi javni potniški promet, a trpi zaradi hrupa in emisij cestnega prometa ter je izpostavljeno večjim varnostnim tveganjem. Zunaj glavnih prometnih koridorjev imajo občani povsem druge tegobe. Občinsko središče, delovna mesta in pomembne lokacije so oddaljeni, dostopni po občinski infrastrukturi, ki je zahtevna za vzdrževanje, možnosti javnega prevoza pa so zelo omejene.



Slika 19: Obseg dnevnih migrantov v/s Ptuja glede na druge občine v letu 2016

Vir: Statistični urad Republike Slovenije (SURS), 2017

4.2 Kakovost bivalnega okolja

Zagotavljanje kakovosti bivalnega okolja

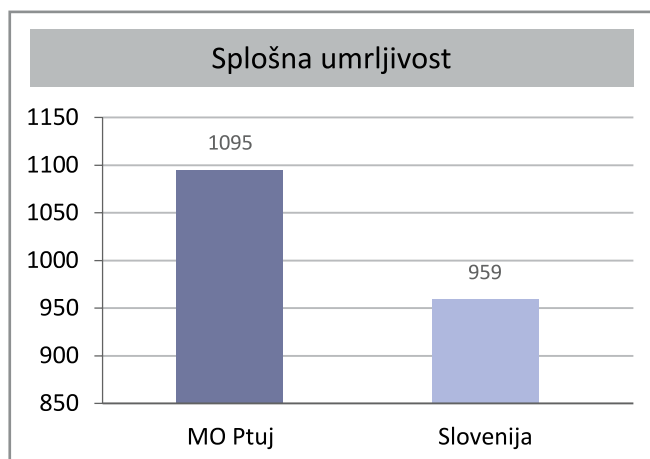
Obremenitve okolja s strani motoriziranega prometa so na posameznih območjih, vzdolž prometno najbolj obremenjenih cest (Ormoška cesta, Mariborska cesta ter ob konicah Osojnikova in Slovenskogoriška cesta) in v osrednjem delu mesta, kjer je koncentracija prometa najvišja, za ljudi in okolje moteče ter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

S ciljem zmanjšanja teh obremenitev bo Mestna občina Ptuj v prihodnje pristopila k omejevanju tovornega ter vsega tranzitnega in daljinskega prometa v osrednjem delu mesta z vzpostavljanjem tako imenovane prijazne cone. Proučena in spremenjena bo kategorizacije cestne mreže, uvedeni bodo dodatni ukrepi za umirjanje prometa in izgrajene bodo manjkajoče povezave znotraj mesta (železniški pod-

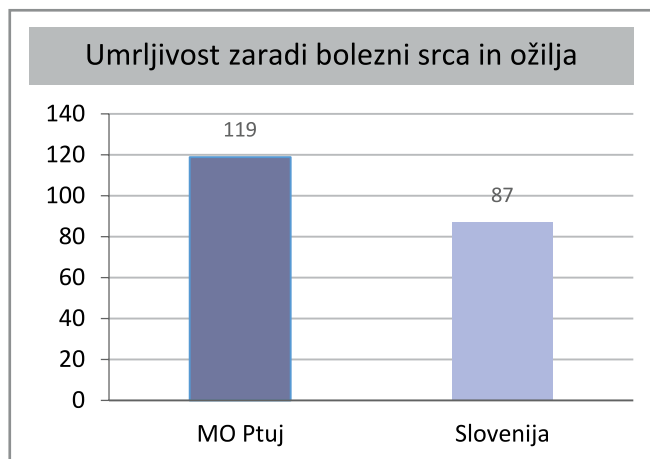
voz pri Ciril-Metodovem drevoredu, preboj in povezava Slovenskogoriške ceste s Puhovo ulico ipd.).

Kazalniki zdravja

Neaktiven življenjski slog prispeva k slabšemu zdravju občanov. V Mestni občini Ptuj izstopata predvsem dva dejavnika, ki ju želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje: splošna umrljivost ter umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja. Splošna umrljivost na Ptuj je v letih od 2011 do 2013 znašala 1.095 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 136 umrlih nad slovenskim povprečjem, ki znaša 959 umrlih (Slika 20). Umrlijivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 119 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je 32 umrlih nad slovenskim povprečjem, ki znaša 87 umrlih (Slika 21).



Slika 20: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011–2013
Vir: NIJZ, Zdravje občin 2016



Slika 21: Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja
Vir: NIJZ, Zdravje občin 2016

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

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

4.3 Javni potniški promet in šolski prevozi

V Mestni občini Ptuj uporabljajo javni prevoz predvsem osebe, ki nimajo druge možnosti: šolajoča se mladina, starejši in invalidi. Malo je delovnih migrantov, ki avtobus ali železnico uporabljajo za prevoz na delo.

Javni prevoz je nekonkurenčen zaradi slabe frekvence voženj in preredkih linij, kar je še posebej izrazito med vikendi, ko na

nekaterih relacijah sploh ni povezav. Težava slabe pokritosti javnega potniškega prometa je pretežno v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike v izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij ter da je na drugi strani pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv.

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

Ključni izzivi na področju javnega potniškega prometa na ravni občine:

- širitev mestnega avtobusnega prometa,
- optimizacija šolskih prevozov in integracija z mestnim prometom,
- temeljita prenova oziroma novogradnja osrednje avtobusne postaje, vključno z dolgoročno ureditvijo njenega statusa in načina financiranja,
- preureditev podhoda na železniški postaji tako, da bo prijaznejši za invalide in kolesarje,
- ustrežnejša informiranost in ozaveščenost uporabnikov in širše javnosti,
- boljše izkoriščanje turističnih potencialov železniškega prometa.

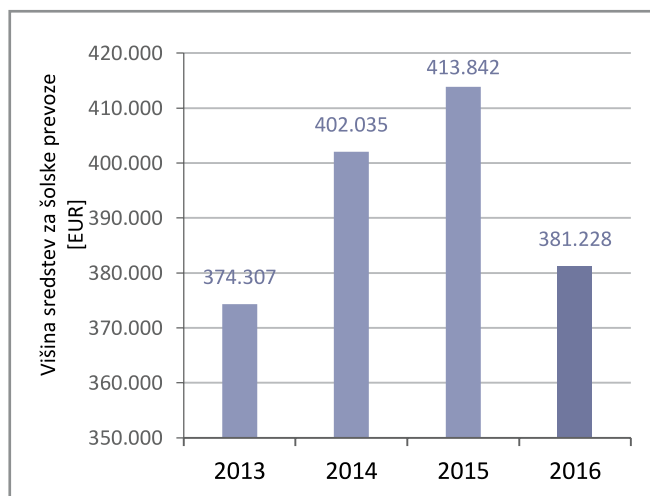
Ključni izzivi na nacionalni ravni, na katere mora občina pristojne stalno opozarjati:

- fizična integracija med posameznimi sistemi JPP in navzven z individualnim prevozom,
- tarifna integracija s pomočjo kombinirane vozovnice in z integriranim izračunom cene vozovnice,
- logična integracija tako, da uporabniki posamezne javne prevoze dojemajo kot enovit sistem,
- izboljšanje ponudbe in uvajanje fleksibilnejših shem prevozov, na primer prevozi na poziv.

Šolski prevozi

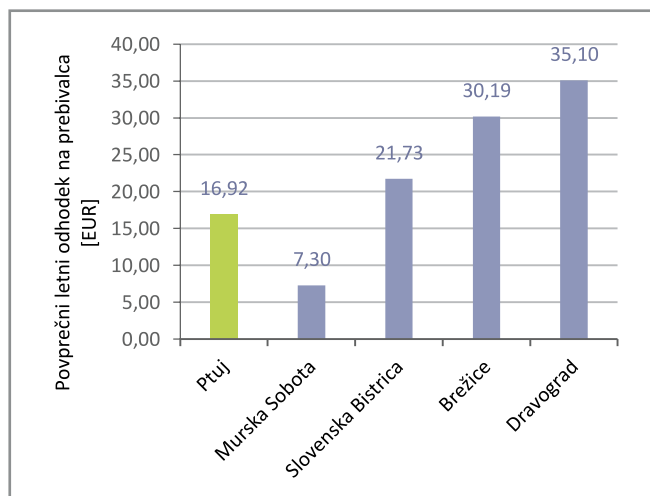
V skladu z Zakonom o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 23/2005) so na območju Mestne občine Ptuj organizirani tudi šolski prevozi, za katere je občina v obdobju od leta 2013 do leta 2016 v povprečju na letni ravni porabila 392.853 evrov. V letu 2016 so se stroški šolskih prevozov znižali, česar razlog je pričetek obratovanja mestnega avtobusa - krožne linije »Mestno jedro«. Slednje lahko uporabljajo tudi učenci Osnovne šole Olge Meglič in Osnovne šole Mladika.

Z nadaljnjim širjenjem mestnega avtobusnega prometa je torej možno prihraniti pri šolskih prevozi.



Slika 22: Višina sredstev za šolske prevoze v Mestni občini Ptuj v obdobju od leta 2013 do leta 2016

Če obseg sredstev za šolske prevoze primerjamo še z drugimi občinami, je mogoče ugotoviti, da Ptuj po višini izdatkov za šolske prevoze na prebivalca ne izstopa.



Slika 23: Povprečni letni strošek za šolske prevoze v obdobju od leta 2013 do leta 2016

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

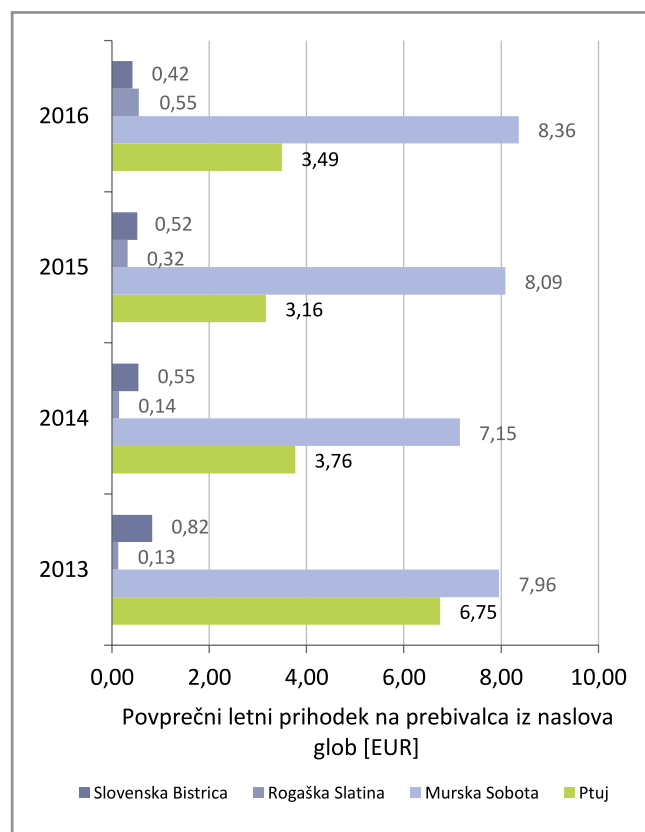
4.4 Možni finančni viri za trajnostno mobilnost

Ukrepi za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, sploh izgradnja in nato vzdrževanje kakovostnih kolesarskih povezav in pešpoti, (so)financiranje učinkovitega javnega potniškega prometa ter financiranje prevoza ranljivih članov naše družbe (otrok, ostarelih, invalidov), zahtevajo precejšnja finančna sredstva.

Zaradi proračunskih rezov, ki so jih bile v zadnjem obdobju deležne domala vse občine, se postavlja vprašanje, kako zagotavljati sredstva za izvedbo načrtanih ukrepov oziroma za pokritje lastnega deleža pri nacionalnih in evropskih projektih. Možnost pridobivanja sofinancerskih sredstev in sodelovanja v projektih Evropske unije je pomemben motiv za pripravo pričujoče strategije.

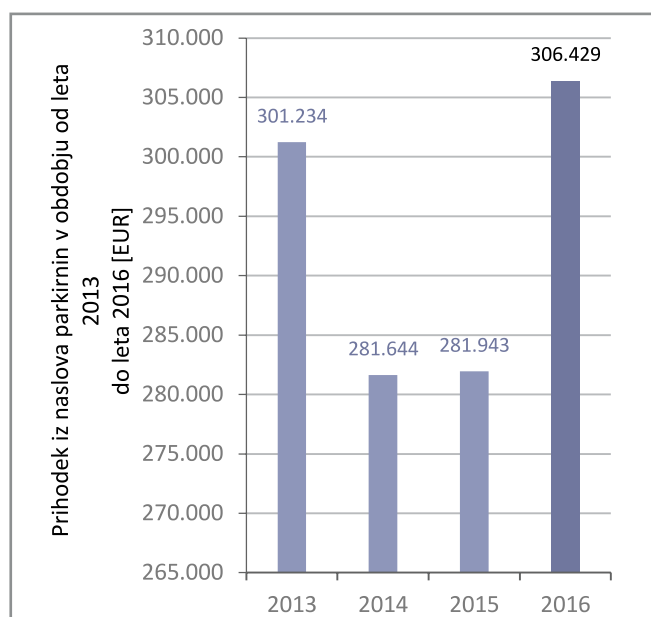
Po vzoru tujih mest bi bilo mogoče zagotavljati potrebna sredstva z vzpostavitvijo namenskega fonda oziroma sklada za mobilnost, ki bi se med drugim polnil s prihodki iz naslova glob za prometne prekrške, parkirnin in plakatiranja oziroma taks za uporabo oglaševalnih površin.

Povprečni letni prihodek iz naslova glob je med letoma 2013 in 2016 v Mestni občini Ptuj znašal slabih 100.000 evrov oziroma dobre 4 evre na prebivalca.



Slika 24: Letni prihodek iz naslova glob na prebivalca v obdobju od leta 2013 do leta 2016

Določen del teh sredstev bi vsekakor lahko namenili za polnjenje mobilnostnega sklada. Povprečni letni prihodek iz naslova parkirnin je s slabimi 300.000 evri na leto precej obetaven potencialni vir za polnjenje tega sklada (Slika 25).



Slika 25: Letni prihodek iz naslova parkirin v Mestni občini Ptuj v obdobju od leta 2013 do leta 2016

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

V primerjavi z drugimi občinami so ti prihodki sicer precej nižji kot na primer v Murski Soboti, vendar tudi tam ne predstavljajo resnejšega potenciala za polnjenje mobilnostnega sklada.

Vsekakor ostaja možnost pridobivanja evropskih in državnih sredstev, za kar pa so potrebni prepričljiva Celostna prometna strategija, dobro pripravljene projekti trajnostne mobilnosti in predviden delež sofinanciranja iz občinskega proračuna.



5

PROMETNA VIZIJA MESTNE OBČINE PTUJ



PoTUJ, PRIVLAČNO, AKTIVNO IN TRAJNOSTNO

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

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

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

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

Ciljnih vrednosti ne bo možno doseči zlahka, pa tudi občina nima vseh vzvodov, da bi jih zagotovo dosegla. Postavljene vrednosti je treba po dveh letih preveriti in prilagoditi finančnim zmožnostim in potencialom občine.



S takšno vizijo želi Mestna občina Ptuj postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini in bo gospodarstvu omogočal še nadaljnji razvoj ter s tem optimalno izkoriščanje potencialov občine.

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

Glede na objektivne okoliščine bo uresničevanje zastavljene vizije velik izziv, ki ni povsem odvisen od Mestne občine Ptuj, temveč tudi od nacionalnih institucij in ključnih deležnikov v ožji in širši okolici.

Za uresničevanje vizije so bili na podlagi obširnega vključevanja javnosti ter poznanih vrednot in priložnosti zastavljeni strateški cilji in ciljne vrednosti, prikazani v nadaljevanju (Tabela 4).

Tabela 4: Strateški cilji Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj

STRATEŠKI CILJ	CILJNA VREDNOST	KAZALNIK ZA DOSEGO CILJA
(a) Zagotoviti visoko raven prometne varnosti (b) Izboljšati subjektivno (občuteno) varnost	(a) Nič smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih ter za 50 % zmanjšati lažje telesno poškodovane v prometnih nesrečah do leta 2021 (obdobje 2020–2021) glede na petletno obdobje 2012–2016 Izhodiščna vrednost: 8 nesreč s smrtno posledico (1,6 na leto), 31 nesreč s hudo telesno poškodbo (6,2 na leto), 663 nesreč z lažjo telesno poškodbo (132,6 na leto) (vir: Javna agencija za varnost prometa) (b) Povečanje deleža otrok in mladostnikov, ki kolesarijo v šolo, na 15 % do leta 2021 Izhodiščna vrednost: 9,4 % v letu 2016 (CPS – Anketa za splošno javnost)	(a) Število prometnih nesreč s smrtno ali telesno poškodbo (b) Število otrok in mladostnikov, ki kolesarijo v šolo
Zagotoviti mobilnost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih	Zmanjšanje deleža prebivalcev, ki se ne morejo samostojno in varno gibati po mestu, za 20 % do konca leta 2021 (glede na izhodiščno vrednost ankete iz leta 2017) in izboljšanje zadovoljstva – ocene uporabnikov: dobro (vsaj 3,5) Izhodiščna vrednost: 34,3 % invalidov se ne more samostojno gibati po mestu (Vir: Anketa med člani Medobčinskega društva invalidov Ptuj, 2017)	Število prebivalcev, ki se ne morejo samostojno in varno gibati po mestu (anketa) in zadovoljstvo uporabnikov – ranljivih skupin (anketa)
Omogočiti kakovostno dostopnost vseh krajevnih skupnosti in naselij	Vse krajevne skupnosti in naselja v občini bodo dostopne s kolesom, javnim potniškim prometom in okolju prijaznimi osebnimi avtomobili (npr. elektro pogon) do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2016)	Delež potovanj s kolesom, javnim potniškim prometom in osebnimi avtomobili brez izpustov (na nivoju ulice)
Dvigniti privlačnost javnih površin v starem mestnem jedru in primestnih središčih do konca leta 2021 z oblikovanjem po meri ljudi (glede na izhodiščno leto 2016)	Prometne in javne površine v starem mestnem jedru in primestnih središčih bodo postopoma preoblikovane po meri ljudi do konca leta 2021 Zadovoljstvo – ocena uporabnikov: prav dobro (vsaj 3,0) Izhodiščna vrednost: povprečna ocena stanja prometnih ureditev za pešce 2,75 (povprečno) v letu 2016 (CPS – Anketa za splošno javnost)	Zadovoljstvo uporabnikov (anketa)
Uravnovežiti potovalne navade prebivalcev v občini do konca leta 2021 s povečanjem deleža okolju prijaznih načinov potovanja	Povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa pri poteh na delo nad 40 % (izhodiščna vrednost: 36,8 % leta 2016) in v šolo nad 55 % (izhodiščna vrednost: 49,4 %) do konca leta 2021)	Delež okolju prijaznih potovanj (peš, kolo, javni potniški promet)

Mestna občina Ptuj si bo prav tako prizadevala izboljšati kazalnike na področju okolja, zdravja in financ gospodinjstev, pri čemer promet ni edini vplivni dejavnik, in sicer:

- **zmanjšati negativne učinke prometa na okolje** in (vsaj) doseganje zahtev direktive Evropske unije glede kakovosti zraka in hrupa do konca leta 2021,
- **izboljšati kazalnike zdravja prebivalcev** s povečanim deležem aktivne mobilnosti, predvsem zmanjšati umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja za 10 % do konca leta 2021 (glede na izhodiščno obdobje 2011–2013 s 119 umrlimi na 100.000 prebivalcev),
- **zmanjšati izdatke gospodinjstev za mobilnost** za 2 % do leta 2030 (glede na izhodiščno leto 2015 s 16 % skupnih letnih izdatkov gospodinjstev).

Zastavljenim strateškim ciljem sledijo specifični cilji znotraj posameznih stebrov ukrepanja.

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva pet ključnih področij ukrepanja za doseg zastavljene vizije. Ukrepanje je predvideno na področjih celostnega načrtovanja mobilnosti, celovite promocije hoje, optimalnega izkoriščanja potencialov kolesarjenja, učinkovitega javnega potniškega prometa in racionalnejšega cestnega prometa.

Sklopi oziroma stebri se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihovi ključni lastnosti pa sta odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture ter usmeritev v naložbeno in okoljsko manj intenzivne, a hkrati učinkovitejše ukrepe.

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj



Slika 26: Strateški stebri ukrepanja Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj

6

PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI



1. CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI



Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in usmeritve ter hkrati povezuje vse ostale stebre, zlasti pri izvajanju njihovih ukrepov. S preходом na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejše rešitve za izzive, ki jih prinaša prihodnost.

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se na našajo na sprejem in izvajanje Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj ter na vzpostavitev pogojev za delovanje sistema spremljanja stanja kazalnikov za vrednotenje učinkovitosti ukrepov.

Izzivi Mestne občine Ptuj v prihodnosti bodo posvetili več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu in omogočiti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial. Pomembno vlogo pri tem imata tudi ozaveščanje in promocija.

Celostno načrtovanje prav tako zagotavlja mobilnost ranljivih skupin, še posebej invalidov, starejših in otrok.

Vizija:

- Mestna občina Ptuj bo s pomočjo Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj postavila temelj razvoja prometa, ki bo vse načine potovanja obravnaval enakopravno.

- Varna in aktivna mobilnost se prepozna kot strateška priložnost.
- Obstoječi način načrtovanja investicij bo nadgrajen s sodobnimi postopki in metodami, ki pogojujejo integracijo vseh deležnikov pri načrtovanju.
- Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom seznanitve, optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov.
- Na strateških področjih bo okrepljeno povezovanje s sosednjimi občinami in regijo (predvsem javni potniški promet in daljinske kolesarske povezave).
- Še nadalje se bodo izkoriščali potenciali pridobivanja sredstev iz evropskih in drugih virov.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- nič smrtnih žrtev in hudo telesno poškodovanih ter za 50 % zmanjšati lažje telesno poškodovane v prometnih nesrečah do leta 2021 (obdobje 2020–2021) glede na petletno obdobje 2012–2016

KAZALNIK: število prometnih nesreč s smrtjo, huje in lažje telesno poškodovanih (izhodiščna vrednost – glej strateške cilje)

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj leta 2017, revizija po poteku dveh let in prenova po poteku petih let
KAZALNIK: sklep Mestnega sveta Mestne občine Ptuj
- vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja kazalnikov mobilnosti in zadovoljstva uporabnikov do leta 2018 ter nato redno letno izvajanje do konca leta 2021
KAZALNIK: sklep župana Mestne občine Ptuj
- nadaljnje iskanje priložnosti za sodelovanje in vključenost v evropske projekte po letu 2017
KAZALNIK: število na novo pridobljenih evropskih projektov od sprejema Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj
- sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni
KAZALNIK: število medresorsko usklajenih projektov s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in doseganja trajnostnih učinkov ukrepov
- izdelava študij, elaboratov in načrtov v okviru vseh petih strateških stebrov Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, ki bodo podlaga za izvedbene načrte in realizacijo ukrepov
KAZALNIK: število izdelanih študij, elaboratov in načrtov ter dejansko izvedenih ukrepov v praksi

Splošni cilji:

- uravnovežiti proračunske investicije do leta 2025,
- do leta 2021 imeti za 80 % ukrepov in investicij ocenjene učinke,
- povečati vključevanje javnosti v pripravljanih fazah ukrepov do leta 2021,
- povečati delež prihodkov iz naslova evropskih projektov po letu 2017.

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva naslednje sklope ukrepov:

1. Krepitev občinske uprave in medresorsko sodelovanje

Zaradi relativno velike občinske uprave je pomembno, da se sodelovanje med strokovnimi službami še dodatno poglobi in poenoti na skupnem imenovalcu, ki se imenuje trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje. Izrednega pomena bi bila zaposlitev in/ali delitev novega strokovnega kadra na medobčinskem ali regionalnem nivoju, ki bi prevzel vodenje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Takšna oseba bi prevzela koordinacijo ter pripravo projektov in strokovnih podlag na področju javnega potniškega prometa, kolesarjenja, pešačenja, prometne varnosti in umirjanja prometa. Hkrati bi zagotavljala tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih sredstev. Pomembna je določitev konkretne osebe/oddelka za izvajanje, spremljanje in revizijo Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj. Vzpostaviti je treba redno periodično zajemanje potovalnih navad in zadovoljstva uporabnikov s področjem prometa ter mobilnosti, na podlagi katerih bo mogoče spremljati uspešnost izvedenih ukrepov. Priporočljivo je prav tako redno letno srečanje vseh strokovnih služb z namenom pregleda uresničenih in načrtovanih ukrepov.

2. Spreminjanje načrtovalskih praks

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

naslova parkirnin, glob ipd. virov. Izdelati je treba občinske tehnične smernice za načrtovanje prometnih površin v starem mestnem jedru in v središčih naselij s poudarkom na spremembi prioritet. Vzpostaviti je treba informacijsko platformo za trajnostno mobilnost, ki bo nudila podrobnejše informacije na spletni strani Mestne občine Ptuj o javnem potniškem prometu, parkiriščih, cestah in prometnih režimih (zemljevid cest s prometnim režimom in omejitvami hitrosti, pešpoti in poti, ki so primerne za gibalno in senzorno ovirane, karto kolesarskih povezav, odstavnih mest ter kolesarnic in izposojevalnic koles). Vse informacije, karte in zemljevide je treba izdelati v slovenskem in tujem jeziku. Vzpostaviti je treba interaktivne karte nevarnih mest na cestni mreži (tako imenovane »črne točke«).

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

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

4. Izdelava študij, elaboratov in načrtov

Izdelava študij, elaboratov in načrtov je časovno odvisna od dinamike izvajanja posameznih ukrepov.

4.1 Področje hoje:

- projektna naloga za celostno ureditev pešprometa v mestni občini Ptuj, ki bo podlaga za pripravo izvedbenih načrtov;
namen: celostna zasnova površin za pešce, (ocenjena vrednost: 15.000 evrov);
- izvedbeni načrt ureditve poti za gibalno in senzorno ovirane. V izvedbene načrte je treba vključiti vsa središča naselij (prioritetno povezave med pomembnejšimi javnimi ustanovami in drugimi storitvami) ter vse najpomembnejše pešpovezave v občini. Predvideti je treba odpravo ali premostitev arhitektonskih ovir za gibalno ovirane. Na vseh novih prehodih za pešce in tistih, ki bodo predmet rekonstrukcij, je treba predvideti poglobitev robnika po celotni širini prehoda za pešce. Takšno ureditev je treba postopoma izvesti tudi na vseh preostalih prehodih za pešce. Izjema so le dvignjeni prehodi za pešce (običajno v obliki trapezne ploščadi). Za vodenje slepih in slabovidnih se predvidijo taktilne oznake, semaforizirana križišča se opremijo z Braillovo pisavo in zvočnimi signali. Poseben poudarek je treba posvetiti tudi ustrezni vidnosti (prepoznavi) stopnic in drugih višinskih dilatacij za slabovidne, predvsem v starem mestnem jedru (npr. uporaba kontrastnih materialov);
namen: izboljšanje dostopnosti za ranlivejšee skupine, (ocenjena vrednost: 11.000 evrov v prvem letu in 11.000 evrov v drugem letu);
- projektna naloga za vzpostavitev območij umirjenega prometa in skupne rabe – »shared space« v Mestni občini Ptuj. Projektna naloga naj zajame območja v bližini šol in vrtcev, izbrana bivalna naselja in posamezne predele mestnega je-

dra (npr. Slomškova ulica, Slovenski trg, Prešernova ulica);
namen: **izboljšanje prometne varnosti, dvig deleža aktivne mobilnosti, ohranjanje dostopnosti**, (ocenjena vrednost: 10.000 evrov);

4.2 Področje kolesarskega prometa:

- izdelava izvedbenih načrtov za gradnjo in ureditev kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj. Predvideti je treba, da se bodo dela, če je to le mogoče, izvajala v sklopu vzdrževalnih del v javno korist v skladu z 18. in 53. členom Zakona o cestah (ZCes). Temu primerno je treba pripraviti ustrezno dokumentacijo ali izvedbene načrte ali projektno dokumentacijo (PZI) v skladu z Zakonom o graditvi objektov (ZGO);
namen: **vzpostavitev sklenjene mreže kolesarskih povezav**, (ocenjena vrednost: 35.000 evrov);

4.3 Področje javnega potniškega prometa:

- izdelava načrta/študije celostne ureditve javnega mestnega potniškega prometa z integracijo šolskih in ostalih prevozov znotraj Mestne občine Ptuj. Načrt/študija se mora osredotočiti na finančno optimizacijo mestnega in šolskih prevozov s ciljem izboljšanja ponudbe javnega prevoza in ohranitve »potrebne« obsega šolskih prevozov;
namen: **izboljšanje dostopnosti znotraj občine, zmanjšanje socialne izključenosti in racionalizacija porabe javnih sredstev**, (ocenjena vrednost: 10.000 evrov);

4.4 Področje motoriziranega cestnega prometa:

- študija preusmeritve in omejevanja prekomernega motornega in tovornega prometa v mestnem središču, bivalnih predelih in skozi središča naselij. Študija naj zajema tudi prekategorizacijo državnih in občinskih cest na območju Mestne občine Ptuj, vključno s hitrostnimi omejitvami in uvažanjem območij omejene hitrosti, umirjenega prometa in skupnega prostora;
namen: **omilitev negativnih učinkov prometa, še posebej tovornega, na ljudi in okolico**, (ocenjena vrednost: 10.000 evrov);
- izdelava načrta/študije celostne ureditve mirujočega prometa v Mestni občini Ptuj. Študija naj zajame mirujoči promet za vse skupine uporabnikov. Proučiti je treba morebitno širitev modre cone, spremenjeno tarifno politiko in uvažanje časovno omejenega parkiranja. Vključiti je treba tudi dnevne migrante, ki prihajajo na delo v Mestno občino Ptuj, in s tem dodatne lokacije parkirišč »P+R«;
namen: **izboljšanje dostopnosti, zmanjšanje zasedenosti javnih površin in omilitev negativnih učinkov prometa na kakovost bivanja v osrednjem delu mesta in naselij**, (ocenjena vrednost: 10.000 evrov);
- izdelava študije za racionalnejšo dostavo v mestnem središču in vzpostavitev zelene logistike. Predvideti je treba dostavo z elektro vozili in tovrstnimi kolesi, skupno platformo za dostavo ipd.;
namen: **zmanjšanje emisij in zastojev**, (ocenjena vrednost: 6.000 evrov).



Tabela 5: Predlog ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

Steber 1: Celostno načrtovanje mobilnosti					
Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
1.1.1	Vzpostavitev vseh pogojev za izboljšanje urejanja/načrtovanja prometa in mobilnosti (upravnih, finančnih in organizacijskih)	5.000 EUR revizija 30.000 EUR prenova CPS	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2017–2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
1.1.2	Sistematizacija delovnega mesta za promet in trajnostno mobilnost	20.000 EUR/leto (2018–2021)	Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine
1.1.3	Krepitev kompetenc občinske uprave in povečanje integracije med sektorji	1.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj	2017–2021	Proračun občine, določeni evropski projekti
1.1.4	Dogovor o imenovanju (sistematizaciji) delovnega mesta za strokovnjaka s področja prometa ali trajnostne mobilnosti na regionalni ravni	10.000 EUR/leto (pribl. 50 % Mestna občina Ptuj) (2018–2021)	Mestna občina Ptuj in občine Spodnjega Podravja	2018	Proračun občine, občine Spodnjega Podravja, državni viri
1.1.5	Občinske tehnične smernice za načrtovanje infrastrukture za pešce, kolesarje, gibalno in senzorno ovirane, javni potniški promet in motorni promet ter skupnih površin	15.000 EUR	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2018	Proračun občine
1.1.6	Izvajanje periodične ankete za splošno javnost o potovalnih navadah in zadovoljstvu s področjem prometa in mobilnosti	1.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2018–2021	Proračun občine
1.1.7	Izdelava mobilnostnih načrtov za množične dogodke (sejmi, pustna povorka, kolesarski maraton) in večje generatorje prometa: javne institucije (občina, šole, bolnišnica, upravna enota) in gospodarstvo (Perutnina Ptuj ipd.)	5.000 EUR/načrt	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU, gospodarstvo
1.1.8	Nadaljnje iskanje priložnosti in možnosti sodelovanja v projektih Evropske unije	Delež občine	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	Nenehno	Proračun občine
1.2.1	Izvajanje izobraževalnih, ozaveščevalnih in promocijskih aktivnosti ter informiranje (za vseh pet stebrov)	Brez dodatnega stroška (lastni kader)	Mestna občina Ptuj, OGD	Vsako leto	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
1.2.2	Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih, ozaveščevalnih aktivnosti za vse stebre	5.000 EUR/leto (2017)	Mestna občina Ptuj	Vsako leto	Proračun občine, MZL, sredstva EU
1.2.3	Izvajanje »mehkih« ukrepov Načrta prometne varnosti	24.380 EUR (2017–2018)	SPV CP MO Ptuj	Vsako leto	Proračun občine
1.2.4	Vzpostavitev informacijske platforme za trajnostno mobilnost	15.000 EUR vzpostavitev 2.000 EUR/letno ažuriranje in upravljanje	Mestna občina Ptuj Javne službe Ptuj, SOU in zunanji izvajalec (operator JPP)	2018	Proračun občine
1.3.1	Zagotavljanje zavezanosti načelom trajnostne mobilnosti	Brez dodatnega stroška (lastni kader)	Mestna občina Ptuj, Javne službe Ptuj	2018	
1.3.2	Finančna ocena (monetarizacija) učinkov posameznih ukrepov in investicij	Brez dodatnega stroška (lastni kader)	Mestna občina Ptuj	2021	
1.4.1	Izdelava študij, elaboratov in načrtov V okviru vseh petih strateških stebrov, časovno odvisno od dinamike izvajanja posameznih ukrepov (podrobneje glej predlagane ukrepe)	15.000 EUR	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2017	Proračun občine, nacionalni viri, sredstva EU



PROM
KA



2. CELOVITA PROMOCIJA HOJE



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

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

Izzivi

Sodobni način življenja postavlja hojo pogosto na stranski tir. Osebni avtomobil tako uporabljamo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, prihranili bi pri gorivu ter zmanjšali emisije in hrup, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se večina kratkih potovanj, predvsem znotraj mesta in naselij, opravi peš, za kar pa ni dovolj le obstoj določene infrastrukture, na primer pločnika minimalnih dimenzij, temveč mora celotno mestno okolje postati privlačnejše za hojo. Hitrosti motoriziranega prometa je treba zmanjšati, preusmeriti čezmerne obremenitve, predvsem tovornega prometa zunaj središč mesta in naselij, zagotoviti ustrezno oblikovanje in izgled javnih površin, vključno z urbano opremo in javno razsvetlavo.

S tem bo postopoma odpravljen nelagoden občutek pešcev, ki se kot udeleženci v prometu pogosto počutijo ogrožene in zapostavljene.

Na javnih razpravah so udeleženci pogosto izpostavili manjkajoče pločnike in pešpoti.

Pešci so prav tako opozorili na težave s kolesarji na preozkih pločnikih in v območju za pešce v starem mestnem jedru Ptuja. Težavo prav tako predstavlja prehajanje prek glavnih prometnic, na katerih se odvija gostejši promet, saj vozniki pešcem na prehodu za pešce pogosto ne odstopijo prednosti. Kot težava je bil izpostavljen tudi prekratek interval zelene luči za pešce na semaforju v križišču Osojnikove in Ormoške ceste pri Minoritskem samostanu ter v križišču Potrčeve ceste in Ciril-Metodovega drevoreda.

Na kar nekaj težav so opozorili invalidi, med katerimi so bili v ospredju slepi in slabovidni, zaradi manjkajočih taktilnih oznak in napisov ter označb v Braillovi pisavi.

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

Vizija:

- Ustvarjeni bodo pogoji za udobno in varno hojo (pločniki, pešpoti in javna razsvetljava), da bo lahko večina prebivalcev občine kratke poti opravila peš.
- Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti.
- Poudarek pri načrtovanju bo posvečen gibalno oviranim, slepim in slabovidnim ter starejšim prebivalcem.
- Ureditev rekreativnih turističnih pešpoti.
- Hoja bo promovirana kot dejavnik izboljšanja zdravja in pomemben način potovanja.
- Ptuj in vsa središča naselij bodo prometno in na splošno varna ter privlačna za ljudi.



Slika 27: Manjkajoči pločniki vzdolž Slovenskogoriške ceste pri vrtcu Trobentica

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- povečanje deleža hoje za vse namene potovanj na 25% do konca leta 2021

KAZALNIK: delež potovanj za vse namene
(izhodiščna vrednost: 23 % (vir: Anketa za splošno javnost, CPS, 2016))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- izdelava zasnove omrežja pešpoti in omrežja javnih površin (koncept omrežja pešpoti ter predlogi izvedbe povezav in ureditev javnih površin) do leta 2018

KAZALNIK: izvedba podrobnejše študije, ki bo podlaga za izvedbo ali izdelavo podrobnejše projektne dokumentacije

- izvedba ključnih povezav v omrežju pešpoti do konca leta 2021

KAZALNIK: bistveni napredek pri vzpostavljanju sklenjene mreže varnih in privlačnih pešpoti od sprejema CPS leta 2017

- obnovljeni in na novo izgrajeni pločniki do konca leta 2021

KAZALNIK: povečanje dolžine pločnikov, predvsem na najnevarnejših mestih od sprejema CPS leta 2017

- nova ureditev in izvedba ukrepov umirjanja prometa v naseljih do konca leta 2021

KAZALNIK: izvedba vsaj štirih novih ureditev območij umirjenega prometa ali omejene hitrosti »cone 30 km/h« od sprejema CPS leta 2017

- vključitev ukrepov, prilagojenih gibalno oviranim, slepim in slabovidnim osebam, v obstoječo prometno infrastrukturo do konca leta 2021

KAZALNIK: povečanje števila novih ureditev za gibalno ovirane, slepe in slabovidne od sprejema CPS leta 2017

- izgrajena cestna razsvetljava do konca leta 2021

KAZALNIK: razširitev in izboljšanje javne razsvetljave v omrežju pešpoti od sprejema CPS leta 2017

Predlagani ukrepi:

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva naslednje sklope ukrepov:

1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture

Da se bo delež potovanj, ki jih opravimo peš, v Mestni občini Ptuj povečal, je treba vzpostaviti sistematično izboljševanje in nadgradnjo obstoječe infrastrukture za pešce ter gibalno in senzorno ovirane osebe.

Predvideti je treba odpravo arhitektonskih ovir za gibalno ovirane (stopnice, robnike, klančine itd.). Na vseh novih prehodih za pešce in tistih, ki bodo predmet rekonstrukcij, je treba predvideti poglobitev robnika po celotni širini prehoda za pešce. Takšno ureditev je treba postopoma izvesti tudi na vseh preostalih prehodih za pešce. Izjema so le dvignjeni prehodi za pešce (običajno v obliki trapezne ploščadi).

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

Pešpoti v naseljih bodo primerno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti

bomo izboljšali s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Poti bodo na pomembnih mestih označene tudi s smerokazi in drugimi informacijskimi tablam. Na relacijah, kjer bodo pešci in kolesarji na skupnih površinah, si bomo prizadevali za prometno ureditev, ki bo zmanjševala morebitne konflikte.

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



Slika 28: Primer povečanja atraktivnosti šolske poti - projekt ADD HOME

2. Sklenjeno omrežje pešpoti

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

Ureditev pešpoti je predvidena v dveh sklopih glede na namen potovanja, in sicer sklopa pešpoti za dnevno mobilnost, ki zajema hojo na delo in izobraževanje, ter sklopa pešpoti za rekreativne in turistične namene. Za prvi sklop so pomembne čim krajše in neposredne poti med izvorom in ciljem.

Pri šolskih poteh je poleg varnosti in udobnosti treba imeti v mislih tudi atraktivnost (npr. igrala in zanimive aktivnosti vzdolž poti - Slika 28).

V sklopu rekreativnih in turističnih pešpoti je pomembnejša povezava med znamenitostmi, prelepimi razgledi ter odmaknjenostjo od cest in motoriziranega prometa. Razvoj širšega omrežja pešpoti vzdolž Drave in Ptujkega jezera ter drugih znamenitosti v občini (Panorama) bo pomemben segment, ki bo dopolnil ponudbo pešpoti širše po občini. Hkrati pa bo omrežje navezal na povezave sosednjih občin in regije. Izkušnje so pokazale, da imajo rekreacijske poti precejšen potencial povečevanja v prihodnje. Povezava kolesarskega omrežja z omrežjem pešpoti še dodatno generira potencial, ki ga prinašajo spremembe v okolju na področju povečevanja deleža okolju prijaznih potovanj.

3. Vzpostavitev območij za pešce

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

Osrednji del mesta Ptuj je potrebno razbremeniti motoriziranega prometa (predvsem tranzitnega in daljinskega) za kar je predvidena vzpostavitev »prijazne cone« (glej steber Racionalnejši cestni promet).

Staro mestno jedro Ptuja se opredeli kot območje za pešce in območje omejenega prometa. To pomeni, da se infrastrukturno vse prometne in javne površine v starem mestnem jedru v prihodnje oblikujejo po meri pešcev, avtomobili in ostala vozila pa glede na sprejeti prometni režim v tem prostoru le gostujejo.

Fazno se predvidi širitev obstoječega območja za pešce v starem mestnem jedru. V izogib poslabšanju pogojev za stanovalce in posamezne poslovne subjekte se sočasno predvidi izgradnja mreže parkirišč (predvidoma garažnih hiš) in izboljšanje mestnega javnega potniškega prometa vključno z vzpostavitev brezplačnih prevozov na klic (manjše vozilo na elektro pogon).

1. FAZA: preureditev mestne tržnice skupaj z Miklošičevo in Slomškovo ulico ter Slovenskim trgom v območje za pešce. Širitev obstoječega območja za pešce v starem mestnem jedru je predvidena v dveh fazah.



Slika 29: Širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (1. faza)

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

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



Slika 30: Ureditev skupnega prostora ali »shared space« (prehodna faza)

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

Z namenom zagotoviti še več prostora za ljudi (za druženje, srečevanje in zadrževanje) in ne za avtomobile je predvidena še nadaljnja širitev območja za pešce.



Slika 31: Nadaljnja širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (2. faza)

Tudi za realizacijo te faze je potrebna ureditev parkirišč v sprejemljivi peš oddaljenosti od starega mestnega jedra.

Ob izvedbi teh ukrepov je potrebno začeti z umeščanjem in izvajanjem dodatnih vsebin in aktivnosti z različnih področij (kultura, turizem,...) ter za različne starostne skupine z namenom zapolnitve in izkoriščanja nastalega prostora ter s ciljem oživitve starega mestnega jedra.

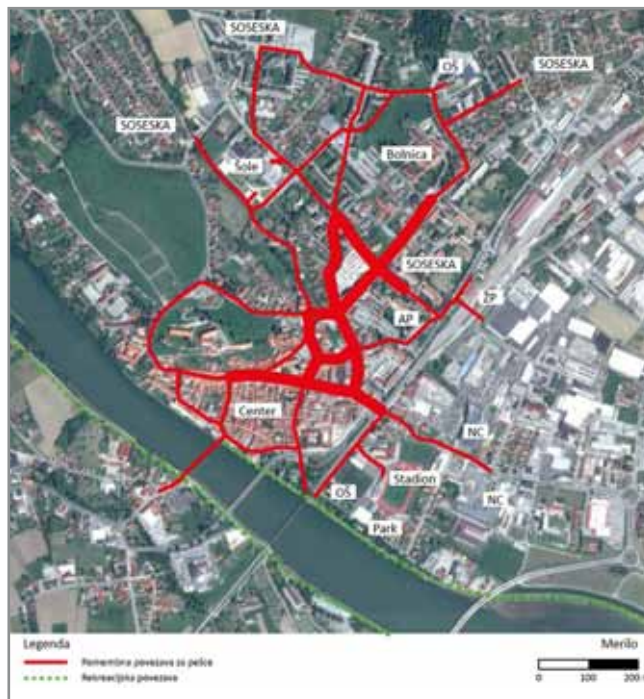
V smislu mehkega prehoda je smotno preučiti tudi začasno - časovno omejeno vzpostavitev razširjenega območja za pešce npr. v času poletnih festivalov ipd.

4. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

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

Vsa občinska naselja potrebujejo osrednji javni prostor, kjer se lahko krajani zbirajo in skupaj zastoj preživljajo prosti čas. Osnovna oprema osrednjega javnega prostora v manj-

ših naseljih sestoji iz vsaj dveh klopi, ozelenitve, table z obvestili in včasih tudi tlakovanja. Osrednji javni prostor mora biti postavljen tako, da je iz njega možen razgled na bližnjo okolico. Uporabniki teh prostorov morajo imeti možnost opazovati svojo okolico in možnost biti opazovani. Osrednji javni prostori morajo biti dobro dostopni za pešce ter gibalno in senzorno ovirane.



Slika 32: Pomembnejše pešpovezave v mestu Ptuj



Tabela 6: Predlog ukrepov stebra Celovita promocija hoje

Steber 2: Celovita promocija hoje					
Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
2.1.1	Odprava arhitektonskih ovir in vzpostavitev taktilnih oznak	15.000–20.000 EUR/ leto	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	240.000 EUR/5 let	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.2.2	Umirjanje prometa (s pomočjo sistemskih ukrepov)	10.000 EUR pilotno območje 30.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj, DRSI	2018–2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.2.3	Izvajanje Načrta prometne varnosti s področja hoje	12.000 EUR/ leto	Mestna občina Ptuj, SPV CP MO Ptuj	Nenehno	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.3.1	Staro mestno jedro Ptuja se opredeli kot območje za pešce in območje omejenega prometa	Investicija (2017, 2018) 2,5 mio EUR	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2020	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.4.1	Ureditev pešpoti za dnevno mobilnost	(3 km/5 let = 600 m/leto) 30.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj	2017–2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.4.2	Ureditev rekreativnih/turističnih pešpoti	(1,5 km/5 let = 300 m/leto) 15.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj	2017–2021	Proračun občine
2.4.3	Ureditev prehodov za pešce	6.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj, DRSI	2020	Proračun občine, mehanizem CTN
2.5.1	Ureditev javnih zbirališč v središčih naselij	1 ureditev približno 10.000 EUR	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
2.5.2.	Nadgradnja opreme obstoječih pešpovezav	15.800 EUR (2018), sicer približno 20.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine (30 %), mehanizem CTN oziroma sredstva EU (70 %)
2.6.1	Izvajanje promocijskih, izobraževalnih in ozaveševalnih aktivnosti	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj	Nenehno	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU

6

STRATEŠKI STEBRI UKREPANJA



3. OPTIMALNO IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA



Če želimo optimalno izkoristiti potencial kolesarskega prometa, je treba zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav tako v urbanem kot v ruralnem območju.

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

Relief Mestne občine Ptuj je za kolesarjenje večinoma ugoden, le severni del je nekoliko bolj razgiban in na prvi pogled ne najbolj naklonjen vsakodnevni kolesarjenju. S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem, kar se da po meri kolesarjev, je kljub temu možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za vse skupine kolesarjev. Določen učinek je mogoče doseči tudi s spodbujanjem uporabe električnih koles, ki olajšajo kolesarjenje po razgibanem terenu.

Izzivi

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih sicer izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni izzivi. Skupna dolžina kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj je premajhna, tiste, ki obstajajo, pa med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne. Manjkajo tudi ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z oddaljenimi naselji in četrtimi skupnostmi.



Slika 33: Primer neustreznega zaključka kolesarske infrastrukture vzdolž Rogozniške ceste

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

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



Slika 34: Težave z dostopnostjo podhoda za kolesarje na Železniški postaji Ptuj

Vizija:

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

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva štiri sklope ukrepov:

1. Dograditev kolesarskega omrežja

Omrežje kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Vzpostavljene bodo primarne in sekundarne kolesarske povezave, ki bodo ustrezno dopolnjene z daljinskimi in rekreativnimi kolesarskimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- povečanje deleža potovanj s kolesom za vse namene potovanja na 20% do konca leta 2021
KAZALNIK: delež potovanj s kolesom za vse namene potovanja
(izhodišča vrednost: 7 % v letu 2016 (vir: Anketa za splošno javnost, CPS 2016))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja
KAZALNIK: vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do konca leta 2021
KAZALNIK: nadaljnja ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, bolnico, zdravstveni dom in dom upokojencev
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture
KAZALNIK: obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak
KAZALNIK: odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2019
- izboljšanje pogojev za parkiranje koles
KAZALNIK: ureditev stojal za kolesa, prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah, pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj sto dodatnih stojal in kolesarnic
KAZALNIK: ureditev pokritih kolesarnic (prednostno ob šolah in izbranih javnih ustanovah ter ob osrednji avtobusni in železniški postaji, pri čemer je treba upoštevati tudi skiroje) do konca leta 2021
KAZALNIK: ureditev minimalno ene varovane kolesarnice (kolesarske garaže ali depoja) znotraj starega mestnega jedra do leta 2019 in še dodatne do konca leta 2021
- vzpostavitev možnosti izposoje koles
KAZALNIK: vzpostavitev petih dodatnih samopostrežnih postaj za izposajo koles do leta 2021 (osrednja avtobusna in železniška postaja, Šolski center Ptuj/Gimnazija Ptuj, Terme Ptuj, osrednji bivalni predel mesta, poslovno-trgovski del mesta)
- promocija kolesarjenja
KAZALNIK: izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)

Na bolj obremenjenih cestah in tam, kjer se dosega višje vozne hitrosti motornega prometa, bodo izgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo predstavljale osnovno hrbtnico kolesarskega omrežja. Na vseh preostalih manj obremenjenih cestah in poteh pa bodo proučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom. Pri tem bo treba pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje, na primer omejevanje hitrosti na 30 km/h ter vpeljava souporabe voznega pasu, tako imenovani »sharrow«, in pomožnih kolesarskih pasov. Tam, kjer bodo kolesarji voženi skupaj s pešci, je treba biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa morajo svojo hitrost prilagoditi pešcem.

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

2. Izboljšanje obstoječe kolesarske infrastrukture

Obstoječa kolesarska infrastruktura, ki je dotrajana, bo obnovljena. Nevarna mesta na obstoječih kolesarskih povezavah bodo postopoma odpravljena. Obstoječa železniška podhoda bosta preurejena tako, da bosta prijaznejša kolesarjem. Kratkoročno je predvidena namestitev klančin

za lažje potiskanje koles po stopnicah, dolgoročno pa izgradnja ločenih poti, primarno sicer za pešce in invalide, ki bodo tudi kolesarjem omogočale lažje prehajanje.



Slika 35: Primer klančine ob stopnicah v mestu Milano (I)

3. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

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

4. Izboljšave urejenosti in označitve kolesarskih površin ter promocija kolesarjenja

Da se bo potencial kolesarjenja še bolje izkoristil, je treba kolesarske povezave tudi ustrezno opremiti in jim dodati vsebino. To je možno doseči na več načinov, na primer z vzpostavitvijo kolesarskega počivališča, popravilnice za kolesa, informacijskih točk, kolesarskih garaž in kolesarskih števec. Postavitev navedenega je predvidena na pešmostu in ob Volkmerjevi cesti. Izgradnja kolesarskih počivališč na daljinskih in turistično-rekreativnih povezavah je prednostno predvidena na Dravski kolesarski poti.

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

5. Odprava subjektivnih in institucionalnih razlogov, ki ljudi odvrta od kolesarjenja

Ustrezna pozornost bo prav tako posvečena odpravi subjektivnih (npr. strah pred kolesarjenjem in vključevanjem v pro-

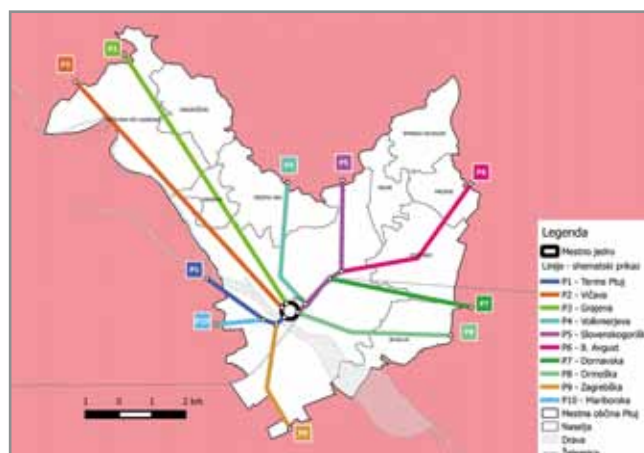
met) in institucionalnih razlogov (institucionalni programi in sheme ne dosegajo dovolj dobro določenih ciljnih skupin), ki uporabnike prav tako odvrta od uporabe kolesa. V ta namen si bo občina prizadevala vzpostaviti stalni kolesarski poligon, ki bo namenjen spoznavanju prometnega okolja in predpisov (med drugim na primer novjših tipov križišč, kot so krožna križišča) ter spretnostnim vožnjam za osnovnošolske otroke, ki opravljajo kolesarski izpit, kot tudi odraslim, starejšim od petdeset let, ki bodo z ustreznimi institucionalnimi programi vključeni v izobraževanje za vožnjo s kolesom in varno vključevanje v promet.



Slika 36: Prikaz dostopnosti Ptuja iz središča mesta s kolesom



Slika 37: Obstoječa kolesarska infrastruktura na območju mesta Ptuj



Slika 38: Mreža načrtovanih primarnih kolesarskih povezav v Mestni občini Ptuj



Tabela 7: Predlog ukrepov stebra Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Steber 3: Optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja					
Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
3.1.1	Dograditev kolesarskega omrežja znotraj naselja Ptuj	2.320.000 EUR	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2017–2021	Proračun občine, ESRR, MZL
3.1.2	Dograditev kolesarskega omrežja zunaj naselja Ptuj	1) 50.000 EUR + 2) 291.000 EUR (2017–2019) 3) Podvinci–Pacince 190.000 EUR 4) 100.000 EUR	Mestna občina Ptuj in DRSI	2017–2021	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, DRSI, sredstva EU
3.2.1	Ureditev in izboljšave obstoječe infrastrukture in/ali opreme ter namestitve dodatne	20.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj in ministrstva	2017–2021	Proračun občine (30 %), mehanizem CTN, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU (70 %)
3.2.2	Preureditev obstoječih železniških podhodov tako, da bodo prijaznejši za kolesarje (izvedba klančin)	1. kratkoročno: približno 1.000 EUR 2. dolgoročno: 2-krat 20.000 EUR	Mestna občina Ptuj in SŽ	2021	Proračun občine, SŽ, sredstva EU
3.3.1	Vzpostavitev sistema samopostrežne izposoje koles	15.000–20.000 EUR/postajo 1. faza: 40.000 EUR 2. faza: 100.000 EUR 10.000 EUR vzdrževanje/leto 20.000 EUR delovno osebje/leto, ki skrbi za nemoteno delovanje	Mestna občina Ptuj	2018–2021	Proračun občine in sredstva EU
3.3.2	Integracija sistema izposoje koles z mestno kartico	Glej ukrepe četrtega stebra	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci (operater/izvajalec javnega potniškega prometa in/ali sistema izposoje koles)	2017–2018	Proračun občine in drugi viri (npr. trženje reklamnih površin)
3.4.1	Izvajanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti kolesarjev – interaktivni načrt »črtnih točk«	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine in sredstva EU
3.4.2	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, DRSI, sredstva EU
3.4.3	Izvajanje preostalih ukrepov, zajetih v »Načrtu prometne varnosti« s področja kolesarjenja	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj in SPV CP MO Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU



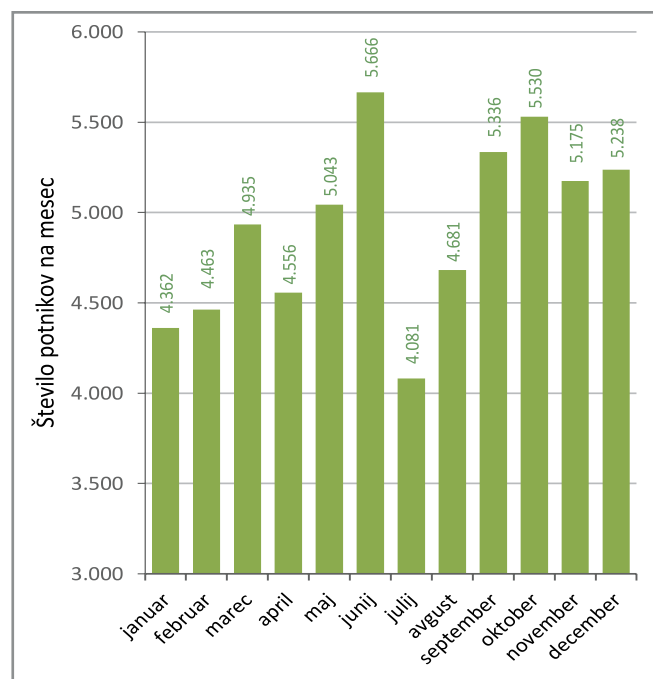
4. UČINKOVITEJŠI JAVNI POTNIŠKI PROMET



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

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

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



Slika 39: Število prepeljanih potnikov na mestni liniji »Mestno jedro« v letu 2016

Ponudba javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza se je v preteklih letih zniževala in je trenutno na najnižji ravni v zadnjih petindvajsetih letih. Od ponedeljka do petka je javni potniški promet še možno uporabljati, ob koncih tedna pa je prevozna ponudba precej slabša oziroma je na določenih relacijah sploh ni. Ruralni predeli občine so tako zelo slabo povezani z mestnim središčem. Pri tem je treba še posebej izpostaviti področja, kjer medkrajevnega linijskega prometa sploh ni, na primer Vičava in Orešje. Kritično je stanje osrednje avtobusne postaje na Ptuj, ki je kategorizirana le kot avtobusno postajališče in trenutno ne razpolaga niti z javnimi sanitarijami. Zgradba je bila v zadnjih

letih deležna delne prenove in je s strani večinskega lastnika tudi ustrezno vzdrževana, vendar bi bilo treba objekt temeljito prenoviti oziroma povsem na novo zasnovati.



Slika 40: Osrednja avtobusna postaja (postajališče) na Ptuj

Ponudba železniškega prometa s trinajstimi povezavami do Ljubljane ob delavnikih in osmimi ob vikendih je povprečna in bi morala biti boljša. Infrastruktura je bila v zadnjem obdobju deležna prenove, pri čemer pa železniška podhoda na železniški postaji in pri Ulici heroja Lacka nista prijazna invalidom in kolesarjem. Dvigalo pri Ulici heroja Lacka je skoraj vedno v okvari, na železniški postaji pa je postopek najave in same izvedbe »prevoza« z dvigalom za invalide neudoben, predolgotrajen in občasno nezanesljiv. Invalidi morajo biti na železniški postaji veliko pred prihodom vlaka (glej tudi steber kolesarski promet).

Vodni promet ima na Ptuj s Ptujskim jezerom in reko Dravo velik potencial, ki do sedaj v glavnem ni bil izkoriščen. Številna mesta v tujini, na primer Zürich, dokazujejo, da je možno tudi z ladjami opravljati konkurenčen javni prevoz za potrebe dnevne mobilnosti. Prostorski akt, ki ureja plovbo, je sprejet in predvideva tri cone. Vzpostaviti bi bilo treba še pristanišča od Markovcev do Term Ptuj, vključno z ustreznimi dostopi, in začeti z intenzivnejšim javnim prevozom oseb – sprva primarno za turistične in prostočasne namene ter nato še za druge namene potovanj.

Izzivi

Podoba javnega potniškega prometa je med splošno javnostjo slaba, kar bo treba z ustreznimi ozaveščevalnimi in promocijskimi aktivnostmi spremeniti, če želimo obstoječo in morebitno dodatno prevozno ponudbo in s tem potencial javnega potniškega prometa bolje izkoristiti. Občina ima zadosten vpliv in možnost ukrepanja le pri mestnem prometu, šolskih prevozi in vodnem prometu.

Vizija:

- izboljšati dostopnost do ključnih lokacij v občini,
- razširitev mestnega avtobusnega prometa,
- integracija s šolskimi in vodnimi prevozi,
- poselitvenemu vzorcu prilagojen javni potniški promet.

Ključna cilja in kazalnika za uresničitev cilja:

- povečanje deleža javnega potniškega prometa za vse namene potovanj na 5 % do konca leta 2021 (izhodiščna vrednost: 2 % v letu 2016 (vir: Anketa za splošno javnost, CPS 2016))

KAZALNIK: delež javnega potniškega prometa za vse namene potovanj

- dvig uporabe javnega mestnega avtobusnega prometa za 100 % do leta 2021 (izhodiščna vrednost: 4.922 potnikov povprečno na mesec v letu 2016 (vir: Podatki o prepeljanih potnikih, Izvajalec prevoza, 2016))

KAZALNIK: povprečno število prepeljanih potnikov na mesec

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- širitev in nadgradnja javnega mestnega potniškega prometa

KAZALNIK: uvedba dodatne mestne linije do leta 2019 ter uvedba mestne kartice in/ali povečanje frekvence voženj na relaciji med osrednjim bivalnim delom mesta in starim mestnim jedrom na 15-minutni interval (delno vzporedni potek dveh linij)

- integracija šolskega in mestnega prevoza

KAZALNIK: skupni stroški za izvajanje šolskih prevozov in mestnega prometa ostajajo v grobem na isti ravni

- izboljšanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu

KAZALNIK: ureditev/izvedba avtobusnih čakališč na linijah mestnega prometa (vsaj dve postajališči na leto), zamenjava čakališč in obnova infrastrukture na postajališčih medkrajevnega linijskega prometa (zamenjava vsaj dveh čakališč in vsaj ena kompletna ureditev postajališča (čakališče + infrastruktura)) in/ali obnova in preureditev osrednje avtobusne postaje (potreben dogovor z lastniki in izvajalci prevoza)

- ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti

KAZALNIK: vzpostavitev zavihka na spletni strani občine s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do vozniških redov do leta 2018

- izboljšanje informiranosti in promocija

KAZALNIK: znotraj promocije trajnostne mobilnosti izpostaviti pomembnost javnega potniškega prometa (vsaj na enem dogodku na leto)

- izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v regiji

KAZALNIK: v sodelovanju z Ministrstvom za infrastrukturo vzpostaviti storitev »prevozov na klic« do konca leta 2021

- izboljšanje vodnega prometa po reki Dravi in Ptujem jezera

KAZALNIK: izvedba pristanišč od Markovcev (Občina Markovci) do Term Ptuj, vključno z ustreznimi dostopi, in intenziviranje javnega prevoza oseb, vključno s premostitvami Drave in Ptujskega jezera, s pomočjo rednih povezav iz enega na drugi breg

Predlagani ukrepi:

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva šest sklopov ukrepov:

1. Širitev in nadgradnja javnega mestnega potniškega prometa

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

2. Integracija šolskih prevozov

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

3. Urejanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu

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

4. Izboljšanje informiranosti in promocija

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je izboljšanje informiranosti potnikov in potencialnih uporabnikov. Na spletni strani Mestne občine Ptuj se vzpostavi zavihek s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do vozniških redov. Vsaj na enem dogodku na leto se izvaja ciljna promocija javnega potniškega prometa, lahko tudi skupaj s preostalimi okolju prijaznimi načini potovanj.

5. Izboljšanje ponudbe v regiji

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

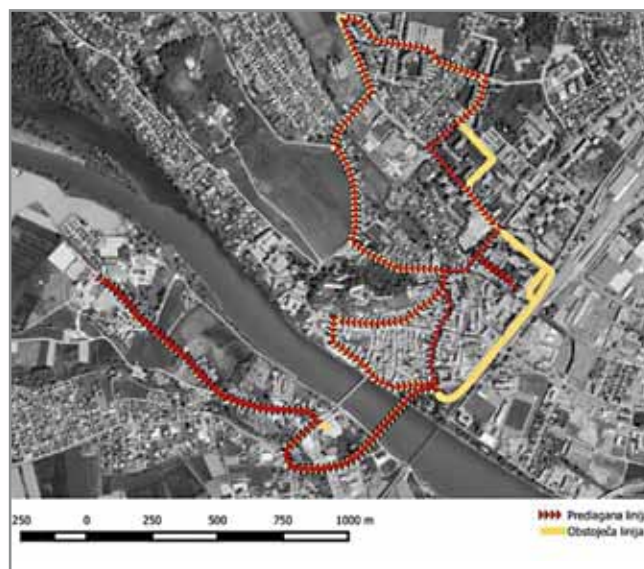
prevozov in iskanju možnosti nadaljnega razvoja in širitve obstoječega mestnega prevoza, tako da bo ta skladen z zakonodajo in kar se da prilagojen poselitvenemu vzorcu prebivalstva v občini.

6. Izboljšanje vodnega prometa

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

Možni ukrepi

Če se srednjeročno dodatna linija mestnega prometa ne bi uvedla, je treba razmisliti o spremembi poteka obstoječe krožne linije »Mestno jedro« s ciljem zmanjšanja obvodov in izboljšane dostopnosti starega mestnega jedra (Slika 41).



Slika 41: Prikaz spremenjenega poteka krožne linije »Mestno jedro«

Tabela 8: Predlog ukrepov stebra Učinkovitejši javni potniški promet

Steber 4: Učinkovitejši javni potniški promet					
Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
4.1.1	Širitev in nadgradnja javnega mestnega potniškega prometa (JMPP) v Mestni občini Ptuj	100.000 EUR/leto mestni 400.000 EUR/leto šolski	Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine
4.1.2	Reorganizacija šolskih prevozov (skladno z izdelanim načrtom in veljavno zakonodajo) v smislu nadaljnje integracije z mestnim in medkrajevnim prevozom		Mestna občina Ptuj	2018	Proračun občine
4.1.3	Integracija javnega mestnega potniškega prometa z mestno kartico	20.000 EUR izdelava in uvedba mestne kartice 3.000 EUR/leto upravljanje in vzdrževanje sistema in baze	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci (operater/izvajalec javnega potniškega prometa in/ali sistema izposoje koles)	2018–2021	Proračun občine in drugi viri (npr. trženje reklamnih površin)
4.1.4	Vzpostavitev sistema javnih prevozov na poziv v starem mestnem jedru (Kavalir)	23.000 EUR/leto	Mestna občina Ptuj	2017	Proračun občine
4.2.1	Ureditev opremljenosti in obnova dotrajenih avtobusnih postajališč	3-krat čakalnica + ureditev infrastrukture mestni promet = 20.000 EUR/leto 20.996 EUR postajališča pri ŠC Ptuj 422.715 EUR Štuki–Grajena 2-krat zamenjava čakalnice/leto = 10.000 EUR 1-krat čakalnica + prenova infrastrukture = 10.000 EUR	Mestna občina Ptuj	2017–2021	Proračun občine, DRSI, razpisi EU
4.2.2	Ureditev in nadgradnja potrebnih informacij na postajališčih	15.000 EUR	Mestna občina Ptuj	2017–2021	Proračun občine
4.3.1	Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti (pred izvedbo potovanja – tako imenovane »pre-trip« informacije)	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine
4.4.1	Proučevanje možnosti razvoja/nadgradnje javnega potniškega prometa v regiji	Brez stroška	Mestna občina Ptuj v sodelovanju s sosednjimi občinami, MZL, DRSI in prevozniki	2017–2021	Proračun občine
4.5.1	Proučitev možnosti vzpostavitve dodatnih lokacij/sistemov P + R	Glej ukrepe petega stebra	Mestna občina Ptuj v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2017–2021	Proračun občine, MZL, sredstva EU
4.6.1	Izboljšanje vodnega prometa	V skladu z NRP	Mestna občina Ptuj v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2017–2021	Proračun občine, MZL, sredstva EU



VOZNI RED LINIJE »MESTNO JEDRO«

... POTUJ ...

TRAJNOSTNO

Št. avtobusnega postajališča	Naziv avtobusnega postajališča	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1	ZADRUŽNI TRG - PARKIRIŠČE	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	10:30	11:30	12:30	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:30	17:30	18:30	19:30	20:30
2	TERME PTUJ	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	10:32	11:32	12:32	13:32	14:02	14:32	15:02	15:32	16:32	17:32	18:32	19:32	20:32
3	AVTOBUSNA POSTAJA PTUJ	6:40	7:10	7:40	8:10	8:40	9:10	10:40	11:40	12:40	13:40	14:10	14:40	15:10	15:40	16:40	17:40	18:40	19:40	20:40
4	DOM UPORABNIČEV PTUJ	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	10:42	11:42	12:42	13:42	14:12	14:42	15:12	15:42	16:42	17:42	18:42	19:42	20:42
5	BRNSKA PEČ	6:43	7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	10:43	11:43	12:43	13:43	14:13	14:43	15:13	15:43	16:43	17:43	18:43	19:43	20:43
6	BANKA - UL. S. PREROMORSKE	6:45	7:15	7:45	8:15	8:45	9:15	10:45	11:45	12:45	13:45	14:15	14:45	15:15	15:45	16:45	17:45	18:45	19:45	20:45
7	BRATJE RES	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	10:46	11:46	12:46	13:46	14:16	14:46	15:16	15:46	16:46	17:46	18:46	19:46	20:46
8	POD GRADOM - PARKIRIŠČE	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	10:47	11:47	12:47	13:47	14:17	14:47	15:17	15:47	16:47	17:47	18:47	19:47	20:47
9	TRŽNICA	6:48	7:18	7:48	8:18	8:48	9:18	10:48	11:48	12:48	13:48	14:18	14:48	15:18	15:48	16:48	17:48	18:48	19:48	20:48
10	TIC PTUJ	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	10:49	11:49	12:49	13:49	14:19	14:49	15:19	15:49	16:49	17:49	18:49	19:49	20:49
11	OŠ OLSKE MEGLE	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:50	10:50	11:50	12:50	13:50	14:20	14:50	15:20	15:50	16:50	17:50	18:50	19:50	20:50
12	ZADRUŽNI TRG - PARKIRIŠČE	6:55	7:25	7:55	8:25	8:55	9:55	10:55	11:55	12:55	13:55	14:25	14:55	15:25	15:55	16:55	17:55	18:55	19:55	20:55

* VOZIMO: v soboto, v nedeljo in med prazniki!

ARRIVA ŠTAJERSKA d.d. / Mojška cesta 97, Maribor / Informacije: 090 74 11 / www.arriva.si

Mestna občina Ptuj

6

STRATEŠKI STEBRI UKREPANJA



5. RACIONALNEJŠI CESTNI PROMET



Čeprav je zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila eden izmed osnovnih namenov celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti, ostajata osebni avtomobil in zanj potrebna cestna infrastruktura še vedno pomembna, a ne več osrednja tema prometnih strategij. Ankete in samoocena občanov to potrjujejo, saj so bile jasno izpostavljene tri teme: vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture, dvig prometne varnosti in razbremenitev starega mestnega jedra.

Za varnost in vzdrževanje obstoječega lokalnega cestnega omrežja lahko v veliki meri poskrbi občina sama, medtem ko je na področju državnih cest, vključno z obvoznici, ujetnik državne prometne politike ter geografskih in prostorskih danosti tega območja.

Ta strategija se zavzema za ustvarjanje »prijazne cone« v mestnem središču (staro mestno jedro z bližnjo okolico) in izboljšanje notranje povezanosti mesta, vključno s pristajanjem. Osnovna cilja sta odmik tranzitnega in daljinskega prometa iz mestnega središča ter ustvarjanje kakovostnejšega bivalnega okolja, ki bo hkrati privlačnejše za zadrževanje, hojo in kolesarjenje. Pomembna cilja sta tudi izboljšanje povezanosti med osrednjim bivalnim in trgovsko-poslovnim delom mesta ter zagotavljanje »mesta kratkih razdalj«. Prehajanje čez železniško progo, ki je trenutno omejeno na dve mesti (podvoz in nadvoz), ki sta zunaj osrednjega gravitacijskega območja potovanj v mestu, ne zadoščata, zaradi česar prihaja dnevno do občutnih zastojev in daljših poti po mestu, zato predlagamo izgradnjo dodatnega podvoza pod železniško progo pri Ciril-Metodovem drevoredu z navezavo na Puhovo ulico.

Strategija prav tako podpira aktivnosti, povezane z ureditvijo problematike umestitve daljinske cestne povezave, Slovenska Bistrica–Ormož, v prostor – najprimerneje južno od mesta.

Precej nedorečena cestna mreža, ki se je z izgradnjo podravskega avtocestnega kraka še poslabšala, dodatno prispeva k predhodno navedenim težavam daljinskega in tranzitnega prometa v mestu. Občutno izboljšanje bi bilo mogoče doseči z zagotovitvijo notranjega cestnega obroča, tako imenovanega funkcionalnega ali ptujskega »U«, ki bi okrepil navezavo Puhovega mostu na daljinsko cestno mrežo in s tem omogočil obvoz osrednjega mestnega predela, vključno s starim mestnim jedrom (navezava Puhovega mostu na regionalno cesto R3-710 Hajdina–Turnišče z zahodne smeri in na regionalno cesto R1-229 Rogoznica–Senarska z vzhodne smeri).

Pričujoča strategija načrtov izgradnje cestnega obroča in severnega mostu (po Prometni študiji iz leta 2008) apriori ne zavrača, vendar meni, da je trenutno treba vse aktivnosti usmeriti v zgoraj navedene ukrepe. Ne glede na to naj

se v prostorskih aktih predvidi prostor in naj se obravnava kot alternativna dolgoročna vizija, ki se lahko izvede ob potencialni spremembi vrednostnih sistemov v družbi ter morebitni večji rasti prebivalstva in gospodarstva v ožji in širši okolici.

Izzivi

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

Tovorni promet je ključen za zagotavljanje pretoka blaga in ustvarjanje pogojev za gospodarski razvoj mesta. Hkrati predstavlja precejšnjo obremenitev za mestni prometni sistem in okolje, še posebej težki tovorni promet, ki na posameznih prometnicah predstavlja 5–8 % celotnega cestnega prometa (Puhov most in Ormoška cesta) in raste sorazmerno z gospodarsko rastjo. Njegov vpliv je bolj skoncentriran zaradi večjih in bolj obremenjujočih vozil.

Poseben problem predstavlja zanemarjena obstoječa cestna infrastruktura. Zaradi pomanjkljivega vzdrževanja je v nekaterih primerih nevarna za uporabnike in povzroča povečanje negativnih učinkov prometa, kot so hrup, vibracije in prašni delci. Pri tem je treba opozoriti, da so številne izmed teh cest državne, kjer so možnosti ukrepanja občine zelo omejene.

Parkiranje na javnih površinah je na nekaj lokacijah v mestu še zmeraj brezplačno, kar je nesmotrno s stališča stroškov ureditve in vzdrževanja parkirišč ter njihove (ne)racionalne rabe. Kljub poostrenemu nadzoru ostaja pomemben problem nelegalnega parkiranja, ki povzroča težave v cestnem

prometu in zavzema površine za pešce in kolesarje. Ta problem je še posebej pereč v okolici šol in vrtcev ter v večjih stanovanjskih soseskah.

V starem mestnem jedru je velik delež dolgotrajnega parkiranja. Na posameznih ulicah je bil zabeležen tudi zelo visok delež »lokalnega« tranzita (Prešernova, Slomškova in Cankarjeva ulica).

Vizija:

- Izboljšala se bo prometna varnost z ukrepi umirjanja prometa, predvsem v mestu in središčih naselij, ter z ozaveščanjem voznikov.
- Mestno središče bo razbremenjeno tranzitnega in daljinskega prometa.

- Občutno se bo izboljšala dostopnost (peš in s kolesom) do starega mestnega jedra in mestnega ter arheološkega parka Panorama.
- Izboljšana bo notranja povezanost mesta/primestja in skrajšane bodo poti po mestu (nova povezava med osrednjim bivalnim in poslovno trgovskim delom mesta).
- Dosežena bo boljša dostopnost ključnih gospodarskih območij v občini.
- Izvedena bo revitalizacija in obnova dotrajanih cest in ulic.
- Reducirana bodo parkirna mesta v starem mestnem jedru in zagotovljena nadomestna v sprejemljivi peš razdalji.
- Povečala se bo raba okolju prijaznih vozil.

Ključna cilja in kazalnika za uresničitev cilja:

- zmanjšanje deleža potovanj z osebnimi avtomobili z motorjem z notranjim izgorevanjem za vse namene potovanja pod 50 % do konca leta 2021
KAZALNIK: delež poti, opravljenih z vozili z notranjim izgorevanjem, kot voznik za vse namene potovanja (izhodiščna vrednost: 55 %, 2016 (vir: Anketa za splošno javnost, CPS 2016))
- omejitev/zmanjšanje motoriziranega prometa v starem mestnem jedru
KAZALNIK: zmanjšanje prometnih obremenitev cest skozi in v neposredni bližini starega mestnega jedra do konca leta 2021 (glede na izhodiščno leto 2016)

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- uvajanje in širitev območij omejene hitrosti in umirjenega prometa v bivalnih predelih in središčih naselij s pomočjo sistemskih ukrepov
KAZALNIK: povečanje za 50 % do leta 2021
- znižanje hitrosti vozil znotraj naselij in območij omejene hitrosti (30 km/h)
KAZALNIK: zmanjšanje hitrosti za 25 % do konca leta 2021 glede na izhodiščno leto 2017
- izvedba ukrepov za vzpostavitev prijazne cone v mestnem središču in izboljšanje notranje povezanosti mesta/primestja
KAZALNIK: preategorizacija cestne mreže (spremeni se potek regionalne ceste R3-710, odsek 1292: Vurberk–Ptuj v delu, ki sedaj poteka po Vinarskem trgu, Trstenjakovi in Raičevi ulici ter se prestavi na Maistrovo in Volkmerjevo ulico ter Ciril-Metodov drevored)
KAZALNIK: izgradnja dodatnega podvoza pod železniško progo pri Ciril-Metodovem drevoredu in navezava na Puhovo ulico
KAZALNIK: izgradnja izvennivojskega križanja obstoječe regionalne ceste R3-710, odsek 0352: Hajdina–Turnišče, z razcepom avtoceste A4, odsek 0493 v Dražencih oziroma Turnišču (Zagrebška cesta)
KAZALNIK: zmanjšanje kapacitet na Mariborski cesti, starem mostu in križišču pri Minoritskem samostanu ter preusmeritev čezmerne prometa na ptujski »U« – po potrebi se izvede tudi preategorizacija cestne mreže
KAZALNIK: zagotovitev preboja in neposredne povezave med regionalno cesto R1-229 Rogoznica–Senarska in Puhovo ulico ter s tem zagotovitev funkcionalnega cestnega obroča
- zmanjšanje dolgotrajnega parkiranja v starem mestnem jedru in vzpostavitev nadomestnih parkirišč zunaj mestnega jedra
KAZALNIK: zmanjšanje parkirnih mest za dolgotrajno parkiranje (predvsem na ulicah) v starem mestnem jedru
KAZALNIK: število novih – nadomestnih parkirišč v sprejemljivi razdalji, ki jo je možno opraviti peš
- zmanjšanje kršitev nepravilnega parkiranja za 50 % do leta 2021
KAZALNIK: število izrečenih glob za ta prekršek in s strani uporabnikov zaznано izboljšanje stanja z manj oviranji zaradi nepačno parkiranih vozil
- izboljšanje vzdrževanja in revitalizacije občinskih cest
KAZALNIK: delež občinskega proračuna, namenjen vzdrževanju občinske cestne infrastrukture, se poveča in/ali povečanje zadovoljstva uporabnikov
- vzpostavitev javnih polnilnic za električna vozila
KAZALNIK: število na novo urejenih javnih polnilnic za električna vozila

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva naslednje sklope ukrepov:

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

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



Slika 42: Prijazna cona in izboljšana notranja povezanost mesta

Srednjeročno je treba zgraditi izvenmivojsko križanje obstoječe regionalne ceste R3-710, odsek 0352: Hajdina–Turnišče, z razcepom avtoceste A4, odsek 0493 v Dražencih oziroma Turnišču (Zagrebška cesta). S tem bi bil vzpostavljen notranji mestni obroč ali tako imenovani ptujski »U«, ki bi omogočal brezcestninski obvoz osrednjega mestnega predela. Ta spojitev bi prav tako omogočila razbremenitev naselja Turnišče pred zalednim prometom, ki z juga prihaja v mesto (dnevni migranti iz občin Videm, Podlehnik, Žetale itd.). Puhov most bi bil s tem bolje navezan na daljinsko in regionalno cestno mrežo.

Hkrati je treba zmanjšati obstoječe kapacitete prednostne prometne smeri motoriziranega prometa na Mariborski cesti, starem mostu in križišču pri Minoritskem samostanu ter tako doseči preusmeritev prometa na ptujski »U«. Po potrebi se izvede tudi prekategorizacija cestne mreže.

Najprimernejši ukrepi za zmanjšanje kapacitete prednostne smeri so gradnja manjših enopasovnih krožnih križišč na Mariborski cesti, ki je v bistvu že v teku. V tem kontekstu bi veljalo tudi na drugi strani mostu pri Minoritskem samo-

stanu delovati umirjevalno in zagotoviti zmerne kapacitete, kot jih ponuja enopasovno krožno križišče. Površina obstoječega križišča bi se s tem zmanjšala, bistveno pa bi se izboljšali povezanost mesta z mestnim parkom ter prometna varnost pešcev in kolesarjev.

Da bi ptujski »U« res postal funkcionalen, bi bilo treba doseči tudi njegov preboj na vzhodni oziroma severovzhodni strani z neposredno povezavo Slovenskogoriške ceste in Puhove ulice. Najprimerneje bi bilo to izvesti neposredno iz križišča za Podvince. S tem se zagotovita še ena premostitev železnice in bolj neposreden dostop do osrednjega gospodarskega območja Ptuja s te smeri.



Slika 43: Notranji mestni obroč oziroma ptujski »U«

2. Umirjanje motornega prometa

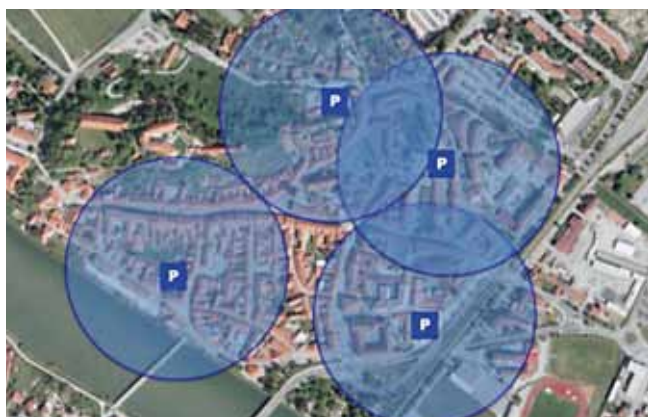
Načrtujeta se širitev območij umirjenega prometa in vzpostavitev skupnega prometnega prostora v ožjem delu starega mestnega jedra kot prehodna rešitev do nadaljnje širitve območja za pešce (Slomškova ulica, Slovenski trg, Prešernova ulica) in vzpostavitev nadomestnih parkirišč v bližini starega mestnega jedra. S preureditvami ulic se bo zmanjšala njihova atraktivnost za tranzitni promet, zmanjšala se bo tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h, na območjih, namenjenim pešcem (vključno s skupnim prometnim prostorom), pa lahko tudi na manj. V skupnem prostoru se predvideva tudi umirjanje prometa z vodenjem kolesarjev po pasu za vozila (tako imenovani »sharrow«). Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, hkrati se bo povečal občutek varnosti prometnih udeležencev in zmanjšal hrup motornih vozil. Rekonstrukcije bodo izvedene tako, da bo čim manj točk, na katerih bi lahko prišlo do konfliktnih situacij. Za umirjanje motornega prometa se lahko mirujoči promet uporabi kot sredstvo, ki bo zniževalo hitrost vozilom in hkrati ustvarjalo površino, namenjeno parkiranju, prometnico pa bo naredilo manj privlačno za tranzit.

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

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

3. Urejanje mirujočega prometa

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



Slika 44: Potencialne lokacije parkirišč v sprejemljivi razdalji od starega mestnega jedra, ki jo je možno opraviti peš

Modre cone se bodo smiselno širile na območja, kjer primanjkuje prostorov za kratkočasno parkiranje. Neurejena in nelegalna parkirišča v centru se bodo počasi odpravljala. Nadalje se bo širila tarfna politika, ki temelji na načelu: bliže mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajno parkiranje ter bolj oddaljeno od mestnega središča, tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje. Politika kaznovanja nepravilno parkiranih vozil se bo poostрила na območjih, kjer je parkiranje prepovedano. Še posebej to velja za vozila, ki so parkirana na pločnikih in kolesarskih površinah. Proučena bo možnost racionalizacije parkiranja v bližini osnovnih šol in vrtcev. Uvedla se bo dodatna informacijska signalizacija za ustreznejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu.

Proučena in po potrebi vzpostavljena bodo dodatna (vsaj dva) parkirišča »Parkiraj in pelji se« do leta 2021 (po možnosti vzdolž prometnic z južne in jugovzhodne oziroma vzhodne smeri)

4. E-mobilnost

V tem sklopu se daje prednost izgradnji podporne infrastrukture za polnjenje električnih vozil. Poudarek na e-mobilnosti bo v prihodnje še večji, zato je nujno, da se že sedaj začne z ustvarjanjem pogojev za njihovo uporabo. Spodbujal se bo razvoj »carsharing« sistema z vozili na električni pogon.

5. Tovorni promet in zelena logistika

V tem sklopu se daje prednost racionalni uporabi tovornih vozil in možnosti vzpostavitve zelene logistike (dostava »zadnje milje« z okolju prijaznimi vozili in tovornimi kolesi).

6. Obnova in vzdrževanje ter tematska ureditev

Najbolj dotrajani cestni odseki in križišča bodo postopoma obnovljeni. Pri tem bodo v ospredju potrebe pešcev in kolesarjev.

Po vzoru zgledno urejenega krožnega križišča na Potrčevi cesti pri bolnici (tematska ureditev sredinskega otoka) bodo smiselno tematsko urejena vsa krožna križišča in do neke mere tudi ostala križišča na območju Mestne občine Ptuj. S tem se bo povečala prepoznavnost in do neke mere tudi turistična atraktivnost mesta, hkrati pa bosta izboljšani kakovost in privlačnost prometnih in javnih površin.



Slika 45: Zgledna ureditev sredinskega otoka v krožnem križišču na Potrčevi cesti pri bolnici

7. Ozaveščanje in promocija

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

Tabela 9: Predlog ukrepov stebra Racionalnejši cestni promet

Steber 5: Racionalnejši cestni promet					
Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
5.1.1	Prekategorizacija cestne mreže s ciljem zagotovitve tako imenovanih »prijaznih con«	20.000 EUR (prekategorizacija)	Mestna občina Ptuj, DRSI in DARS	2017–2018	Proračun občine, DRSI
5.1.2	Ukrep spremembe hitrostnih omejitev na cestni mreži	2-krat 20.000 EUR/izvedba mini krožnega križišča Glej tudi tretji steber.	Mestna občina Ptuj, MZL, DRSI	2018–2021	Proračun občine, MZL, DRSI, sredstva EU
5.1.3	Izvajanje ukrepov za zmanjšanje vozniških hitrosti motornega prometa in spoštovanje omejitev	20.000 EUR	Mestna občina Ptuj, SPV CP MO Ptuj, DRSI in zunanji izvajalci	2017–2021	Proračun občine, DRSI
5.2.1	Zmanjšanje števila parkirnih mest (neposredno) v starem mestnem jedru	5.000 EUR	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2017–2018	Proračun občine in Javne službe Ptuj
5.2.2	Izgradnja parkirišč	*Odvisno od tipa in lokacije parkirišč	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2018–2021	Proračun občine in Javne službe Ptuj
5.2.3	Uvedba dodatnih parkirišč za različne namene/rabe/ciljne skupine	Parkirišča za invalide 2.000 EUR Parkirišča za enosledna motorna vozila 5.000 EUR	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2021	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.4	Vzpostavitev parkirnih mest za električna vozila skupaj s polnilnimi postajami	5.000 EUR/vzpostavitev polnilnega mesta	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2017–2019	Proračun občine, Eko sklad
5.2.5	Vzpostavitev parkirišč, namenjenih skupni rabi avtomobilov (skupna raba in deljenje poti)	Odvisno od tipa in lokacije parkirišč	Mestna občina Ptuj, Javne službe Ptuj in sosednje občine	2021	Proračun občine, ministrstva, sredstva EU, sosednje občine
5.2.6	Izvajanje »pametne« cenovne politike parkiranja	Glej ukrep 5.2.1 tega stebra	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2021	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.7	Uvedba dodatne informacijske signalizacije za ustreznejše vodenje in prikazovanje parkirnih površin v mestu	10.000 EUR	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2019	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.8	Izboljšati informiranost o parkiriščih, tarifah in pogojih parkiranja	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2017	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.9	Proučitev in uvedba pametnih parkirnih sistemov	Glej ukrep 5.2.1 tega stebra	Mestna občina Ptuj in Javne službe Ptuj	2021	Proračun občine in/ali Javne službe Ptuj
5.2.10	Izvedba 1 (2) dodatnega parkirišča P + R s podvariantama »Parkiraj in pojdi peš« ter »Parkiraj in pojdi s kolesom« ob Puhovi ulici in/ali Ormoški cesti	Minimalni stroški za signalizacijo Za JPP glej četrti steber.	Mestna občina Ptuj v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2021	Proračun občine
5.3.1	Revitalizacija in obnova dotrajanih cest in ulic	V skladu z NRP	Mestna občina Ptuj, DRSI	2017–2021	Proračun občine, MZL, DRSI, sredstva EU
5.3.2	Izvajanje novogradenj – podvoz pod železniško progo pri Ciril-Methodovem drevoredu	1. faza: 15.000 EUR IDZ 2. faza: /	Mestna občina Ptuj, MZL, DRSI	2024	Mestna občina Ptuj, DRSI
5.4.1	Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj in SPV CP MO Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, DRSI, sredstva EU
5.4.2	Izvajanje preostalih ukrepov, zajetih v »Načrtu prometne varnosti« s področja cestnega motornega prometa	Glej ukrepe prvega stebra	Mestna občina Ptuj in SPV CP MO Ptuj	Stalno	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva EU
5.5.1	Nakup vozil, ki ne povzročajo emisij	10.000 EUR	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, Eko sklad, sredstva EU
5.5.2	Spodbujanje rabe okolju prijaznih vozil	5.000 EUR	Mestna občina Ptuj, Ministrstva	2021	Proračun občine, Eko sklad, sredstva EU

VIRI IN LITERATURA

1. Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015–2025, Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj, 2015
2. Načrt ukrepov trajnostne prometne strategije QUEST za Mestno občino Ptuj, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2013
3. Strokovna gradiva Skupne občinske uprave občin Spodnjega Podravja
4. Občinski program varstva okolja za Mestno občino Ptuj 2014–2020, Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj, 2014
5. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012
6. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji 2014–2020, Ministrstvo za infrastrukturo, 2014
7. Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, Vlada Republike Slovenije, 2014
8. Urbanistični načrt Ptuj, Mestna občina Ptuj, 2011, dopolnjen 2015
9. Prometna študija Mestne občine Ptuj, Lineal, d. o. o., 2008
10. Območni razvojni program za Spodnje Podravje 2014–2020, Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj, 2014
11. Integralni razvojni program Mestne občine Ptuj, 2005
12. Zapiski in sklepi posameznih delavnic in sestankov v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, 2016–2017
13. Ankete in vprašalniki v okviru priprave Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, 2016–2017
14. Odlok o določitvi plovbnega režima na reki Dravi in Ptujskem jezeru, Ur. l. RS, št. 015-04/2005-9
15. Projekt Prometna kača, Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo, 2011
16. Projekt ADHOC – Strateški načrt izvedbe revitalizacije ptujskega mestnega središča, 2010
17. Push & Pull – Upravljanje parkiranja in povezane spodbude za energetske učinkovitost mestnega prometa, Evropski projekt, Gradec, 2015
18. Ocena prometno varnostnih razmer na območju Mestne občine Ptuj za leto 2016, SPV CP MOP 2017
19. Nacionalni inštitut za javno zdravje, Zdravje občin 2016
20. Statistični urad Republike Slovenije: Podatkovni portal za občine in regije, <http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Obcine/Obcine.asp>
21. Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo, Podatki prometnih obremenitev, 2017
22. Javna agencija Republike Slovenije za varnost prometa, Zemljevid prometnih nesreč, 2017

SEZNAM KRATIC

CPS	Celostna prometna strategija
CTN	mehanizem Celostnih teritorialnih naložb
DRSI	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
ESRR	Evropski sklad za regionalni razvoj
JPP	Javni potniški promet
NIJZ	Nacionalni inštitut za javno zdravje
NRP	Načrt razvojnega programa
MOP	Mestna občina Ptuj
OGD	Oddelek za gospodarske dejavnosti
PLDP	Povprečni letni dnevni promet
PM5 in PM10	Trdni delci premera 5 in 10 µm
PZI	Projekt za izvedbo
SOU	Skupna občinska uprava
SPV CP	Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu
SURS	Statistični urad Republike Slovenije
SŽ	Slovenske železnice



PoTUJ - privlačno, aktivno in trajnostno



MESTNA OBČINA PTUJ



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ

Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada