

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ

Št. projekta:	1719
Projekt:	Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj
Akronim projekta:	OCPS Mestne občine Ptuj
Naročnik:	Mestna občina Ptuj Mestni trg 1 2250 Ptuj Slovenija
Izvajalci:	Lineal, Svetovalni inženiring in načrtovanje d. o. o. Jezdarska ulica 3 2000 Maribor Slovenija
Vodja projekta:	mag. Matej DOBOVŠEK, univ. dipl. inž. prom.
Sodelavci Lineal d. o. o.:	Zlatko MESARIČ, dipl. inž. prom. Darja SABO, univ. dipl. inž. grad. mag. Dušan OGRIZEK, univ. dipl. inž. grad. Mateja JESENIČNIK, univ. dipl. inž. grad. Ožbej SLAKAN, mag. inž. prom.
Koordinatorji projekta s strani naročnika:	Andrej TRUNK Ksenija GABROVEC.
Presoja kakovosti vsebine OCPS:	Darja ŠEMROV
Fotografije (naslovnica):	Arhiv Javni zavod Ptuj, avtor (Danijel Gašparič)
Fotografije (publikacija):	Arhiv Mestna občina Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja), Arhiv Javni zavod Ptuj, avtor (Mankica Kranjec), Lineal d. o. o., avtorji (Zlatko Mesarič, Matej Dobovšek)
Grafično oblikovanje:	Lineal d. o. o. Maribor Wedesignstuff, Maribor, Slovenija
Naklada:	Elektronska izdaja (objava na spletni strani občine in na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti)
Kraj in datum:	Maribor, september 2025



Mestna občina Ptuj



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA

KAZALO

1. Kaj je občinska celostna prometna strategija (OCPS)?	6
1.1 Izhodišča in zakonske podlage	7
1.2 Proces priprave strategije	7
1.3 Časovni okvir strategije	9
1.4 Območje obravnave strategije	9
2. Namen celostnega prometnega načrtovanja	10
3. Izkušnje Mestne občine Ptuj s celostnim prometnim načrtovanjem	11
Strateški del občinske celostne prometne strategije	14
4. Vizija razvoja prometa	15
5. Krovni strateški cilji	16
6. Opredelitev ciljnih vrednosti / kvantifikacija ambicij	18
7. Vzpostavljeni enotni kazalniki za spremljanje stanja na področju prometa	22
8. Stanje prometa v Mestni občini Ptuj danes	24
8.1 Demografija in dnevne migracije	24
8.1.1 Delovni procesi	27
8.1.2 Izobraževalni procesi	28
8.1.3 Procesi uporabe javnih storitev	29
8.1.4 Nakupovalni procesi	30
8.2 Prometno-infrastrukturne značilnosti Mestne občine	30
8.2.1 Peš promet	30
8.2.2 Kolesarski promet	32
8.2.3 Javni potniški promet	33
8.2.4 Mirujoči promet	35
8.2.5 Cestni promet	36
8.2.6 Prometna varnost	40
8.3 Mobilnostne značilnosti Mestne občine	42
8.3.1 Zadovoljstvo splošne javnosti s stanjem prometa v Mestni občini	42
8.3.2 Potovalne navade učencev v osnovnih šolah	44
8.3.3 Potovalne navade zaposlenih v izbranih podjetjih	45
8.3.4 Gostota prometa v občinskem središču	47
9. Ključni prednostni izzivi, priložnosti in prioritete	49
10. Strateški stebri občinske celostne prometne strategije	53
11. Strateška vodila	54
12. Ukrepi po posameznem strateškem stebri	55
12.1 Steber 1: Celostno prometno načrtovanje	55
12.2 Steber 2: Peš promet	59
12.3 Steber 3: Kolesarski promet	62
12.4 Steber 4: Javni potniški promet	64
12.5 Steber 5: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom	67
Izvedbeni del občinske celostne prometne strategije	71
13. Akcijski načrt	72
14. Tveganja pri izvedbi ukrepov	85
15. Viri in literatura	86

1. KAJ JE OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OCPS ?

Mestna občina Ptuj je bila uspešna na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinske celostne prometne strategije (OCPS) in tako, v okviru Programa evropske kohezijske politike v obdobju 2021-2027, prednostne naloge 5 »Trajnostna (čez)regionalna mobilnost in povezljivost«, specifičnega cilja RSO 3.2 »Razvoj in krepitev trajnostne, pametne in intermodalne nacionalne, regionalne in lokalne mobilnosti, odporne proti podnebnim spremembam, vključno z boljšim dostopom do vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in čezmejno mobilnostjo«, dobila odobreno sofinanciranje v višini 70 % ocenjene vrednosti celotne operacije izdelave Občinske celostne prometne strategije.

Občinska celostna prometna strategija je sedemletni temeljni strateški dokument Mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju.

Usmerjanje razvoja in celostnega upravljanja prometa temelji na ukrepih za spodbujanje trajnostne mobilnosti, katerih cilj je doseči večjo stopnjo ureditve prometa po meri in potrebah ljudi.

Urejanje prometa po meri in potrebah ljudi prinaša s sabo številne koristi, ki se bodo kazale skozi zagotovljeno učinkovito in enakopravno dostopnost za vse, v izboljšanju pogojev za bivanje, v izboljšanju prometne varnosti in v izboljšanju same podobe Mestne občine. Vse to se bo doseglo skozi implementacijo ukrepov po posamezni vrsti prometa, ki temeljijo na odločitvah, ki jih podpira javnost.

Namen občinske celostne prometne strategije je sprememba potovalnih navad v Mestni občini in izboljšanje pogojev za hojo, kolesarjenje, javni prevoz ter drugih alternativnih oblik mobilnosti zaradi zmanjšanja obsega osebnega motornega prometa.

Občinska celostna prometna strategija predstavlja instrument, ki nadomešča in nadgrajuje predhodno Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj (CPS MO Ptuj), ki je bila izdelana leta 2017 in imela začrtano zaporedje izvajanja ukrepov s področja celostnega prometnega načrtovanja za obdobje petih let (2017-2022). Tudi leta 2017 je bila Mestna občina Ptuj uspešna na razpisu Ministrstva za okolje in prostor ter v okviru sredstev sklada za podnebne spremembe dobila odobreno sofinanciranje v višini 85 % ocenjene vrednosti operacije izdelave Celostne prometne strategije.

1.1 IZHODIŠČA IN ZAKONSKE PODLAGE

Občinska celostna prometna strategija za Mestno občino Ptuj je bila izdelana v skladu z/s:

-
- Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, leto izdaje 2023),
 - Nacionalnimi smernicami za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij (leto izdaje 2022),
 - Minimalnimi standardi za izdelavo OCPS po številu prebivalcev v občini in odstopanja od minimalnih standardov za izdelavo OCPS, kadar jih izdeluje več občin skupaj (november 2024),

Vir:
Zbirka smernic na Slovenski platformi za trajnostno mobilnost (SPTM)
<https://www.sptm.si/gradiva/smernice>

-
- Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN),

Vir:
<https://pisrs.si/pregledPredpisa?id=ZAKO8607>

-
- Pravilnikom o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja OCPS, načinu spremljanja preverjanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov in metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju, in

Vir:
<https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/2023-01-2406/pravilnik-o-vsebini-obliki-nacinu-priprave-odstotku-in-visini-sofinanciranja-obcinskih-celostnih-prometnih-strategij-nacinu-spremljanja-in-merilih-za-presojo-kakovosti-enotnih-kazalnikov-metodologiji-ter-o-informacijski-podpori-in-porocanju>

-
- Projektno nalogo za izdelavo Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, št. 371-481/2023-1.
-

1.2 PROCES PRIPRAVE STRATEGIJE

Proces priprave Občinske celostne prometne strategije za Mestno občino Ptuj je v skladu z Nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije obsegal širok nabor različnih aktivnosti razdeljenih v sedem vsebinskih sklopov (Sklop A – Sklop G).

V 16-mesečnem procesu, ki je trajal od marca 2024 do junija 2025 je bil izveden širok nabor aktivnosti ter izpeljani ključni procesi, ki so vodili k izdelavi tega temeljnega strateškega dokumenta s področja celostnega načrtovanja in upravljanja s prometom. V obdobju med marcem in aprilom 2024 so bile izvedene aktivnosti v okviru sklopa A (Ureditev pogojev za delo) in sklopa B



Slika 1 ; Vzpostavitev procesa priprave OCPS za Mestno občino Ptuj.

(Vzpostavitev procesa), kjer je bil glavni poudarek na zagonu procesa izdelave Občinske celostne prometne strategije, na oblikovanju delovnih skupin odgovornih za spremljanje in izvajanje procesa izdelave strategije, na imenovanju koordinatorjev procesa, na izdelavi načrta vključevanja javnosti, na pripravi delovnega in časovnega načrta izdelave Strategije in na pripravi uvodnih medijskih sporočil za namene obveščanja javnosti. Po zagonu procesa so od aprila do oktobra 2024 potekale aktivnosti v okviru sklopa C (Oris zelenega stanja), sklopa D (Analiza obstoječega stanja) in sklopa E (Opredelitev smeri ukrepanja), kjer je bil največji poudarek na vključevanju javnosti in ključnih lokalnih deležnikov preko javnih razprav, delavnic, javne razstave in prireditve na prostem v sam proces izdelave Strategije, na izvajanju anketiranj med ključnimi lokalnimi deležniki in posameznimi ciljnimi skupinami prebivalstva (podjetja, osnovne šole, splošna javnost), na izvajanju kordonskega štetja prometa na izbranih cestnih odsekih, na izvedbi terenskih ogledov, na zasnovi prometne vizije, na oblikovanju krovnih strateških ciljev in strateških vodil, na izboru ciljnih vrednosti za posamezni strateški steber ter na oblikovanju ukrepov, ki so izhajali iz zbranih pobud, mnenj in predlogov podanih s strani širše javnosti in ki predstavljajo rdečo nit v sami Občinski celostni prometni strategiji. Od vključno novembra 2024 do junija 2025 pa je sledila izvedba aktivnosti v okviru Sklopa F (Priprava in potrditev Strategije), ko se je na podlagi vseh predhodno izvedenih aktivnostih iz predhodnih sklopov pristopilo k izdelavi same Strategije ter k pripravam na predstavitev tega krovnega strateškega dokumenta na redni seji Mestnega sveta. Proces izdelave Občinske celostne prometne strategije se je zaključil z njenim sprejetjem na redni seji Mestnega sveta, s čimer je začelo teči tudi uradno obdobje izvajanja strategije (Sklop G – Izvajanje Strategije).

1.3 ČASOVNI OKVIR STRATEGIJE

Končni rezultat vseh izvedenih aktivnosti iz vseh šestih sklopov tako predstavlja na mestnem svetu sprejeta Občinska celostna prometna strategija s pripadajočim akcijskim načrtom, ki zajema širok nabor ukrepov po posamezni zvrsti prometa za obdobje sedmih let (2025-2032). Po preteku sedemletnega implementacijskega obdobja, bo potrebno Strategijo prenoviti.

1.4 OBMOČJE OBRAVNAVE STRATEGIJE

Občinska celostna prometna strategija je temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju, kar pomeni, da se vsebinsko osredotoča na celotni prometni sistem in s tem na celotni prostor mestne občine.

Primarno v ospredje postavlja potrebe prebivalcev, dnevnih delovnih migrantov in obiskovalcev. Osredotoča se na dejanske potrebe prebivalcev po mobilnosti in na zagotavljanju ustrezne, učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse ciljne in starostne skupine prebivalstva.

2. NAMEN CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

Namen celostnega prometnega načrtovanja je vzpostavitev sistema za uresničevanje prometne politike v skladu s cilji trajnostnega razvoja, gospodarske blaginje, socialne povezanosti in varstva okolja. S celostnim prometnim načrtovanjem se prispeva zlasti k:

- izboljšanju učinkovitosti in uravnoveženosti prometnega sistema in njegovih podsistemov;
- učinkovitejšemu upravljanju prometnega povpraševanja;
- izboljšanju dostopnosti v prometnem sistemu za vse prebivalce zaradi
- enakovrednega dostopa do dobrin;
- zmanjšanju škodljivih učinkov prometa na okolje, prostor in zdravje zaradi
- zmanjšanja emisij toplogrednih plinov, obremenitev s hrupom in onesnaževanja
- zraka;
- o ohranjanju kulturne dediščine;
- o telesni dejavnosti z omogočanjem aktivne mobilnosti; o izboljšanju kakovosti prometnih omrežij; in
- o povečanju kakovosti bivanja in prometne varnosti.

Tabela 1 ; Razlike med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem prometa.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi
Izbor prometnih projektov brez strateških presoje	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo, Ljubljana 2023

3. IZKUŠNJE MESTNE OBČINE PTUJ S CELOSTNIM PROMETNIM NAČRTOVANJEM

V skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Občinske celostne prometne strategije je Mestna občina Ptuj izdelala oceno lastne pripravljenosti na proces izdelave strateškega dokumenta.

Samoocena je orodje s katerim se ugotavlja, kako dobro je mestna občina pripravljena na proces izdelave in sprejetja Občinske celostne prometne strategije.

Mestna občina ima izkušnje s pripravo tovrstnih prometnih strategij, zato je s pomočjo vprašalnika iz priloge št. 2, ki je sestavni del Nacionalnih smernic za pripravo Občinske celostne prometne strategije, izdelala poglobljeno samooceno. V okviru priprave samoocene je mestna občina preverjala, kje je potreba po izboljšavah v mestni občini največja, na katerih dobrih praksah bo možno graditi v prihodnje ter analitično ocenila učinke izvajanja predhodne Celostne prometne strategije iz leta 2017.

Priprava samoocene je temeljila na sledečih treh aktivnostih:

- Preučil se je načrtan proces in zmogljivosti za prenovno Strategije;
- Ocenile so se preteke izkušnje in učinki izvajanja predhodne Strategije; in
- Evidentirale so se zaznane pomanjkljivosti iz predhodne Strategije.



Slika 2 ; Načrt upravljanja mestne logistike v Mestni občini Ptuj (2023)./ **Slika 3** ; Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj (2017).

Ključne ugotovitve izdelane poglobljene samoocene

Politična podpora

- Vodstvo mestne občine ob prisotni ustrezni in usklajeni politični podpori sprejema in izvaja celostno prometno načrtovanje, kar potrjujejo v preteklosti že nekateri izdelani strateški dokumenta s področja celovitega prometnega načrtovanja, kot so Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj (2017), Načrt upravljanja mestne logistike v Mestni občini Ptuj (2023) in Strategija hodljivosti za mesto Ptuj (2019). Z izdelano Občinsko celostno prometno strategijo, mestna občina tako nadgrajuje svojo trajno zavezanost celovitemu prometnemu načrtovanju na njenem območju.

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj (CPS MO Ptuj)

- Celostna prometna strategija je v mestni občini glavni dokument na temo celostnega načrtovanja in upravljanja s prometom. Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj tako nadomešča in nadgrajuje preteklo Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj.
- Trajnostna urbana strategija TUS (2015–2025), Strategija hodljivosti za mesto Ptuj (2019) in Načrt upravljanja mestne logistike v Mestni občini Ptuj (2023) se obravnavajo kot alternativni dokumenti, ki vsak na svoj način ustrezno dopolnjuje razvojno perspektivo na posameznih področjih prometa. TUS naslavlja strategijo prostorskega razvoja v tesni povezavi z načrtovanjem urejanja prometnega sistema, Strategija hodljivosti za mesto Ptuj predstavlja ključno sestavino strateškega načrtovanja trajnostne mobilnosti znotraj mesta Ptuj s poudarkom na zagotavljanju ustreznih pogojev za hojo, medtem, ko se Načrt upravljanja mestne logistike v Mestni občini Ptuj prednostno osredotoča na upravljanje mestne logistike ter na odpravo težav z oskrbo in dostavo v mestnem središču.

Izvajanje CPS MO Ptuj ter ukrepov iz akcijskega načrta

- Ukrepi iz Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj so se izvajali v skladu z njenim akcijskim načrtom ter na podlagi razpoložljivih sredstev.
- V skladu z akcijskim načrtom so se pospešeno izvajali ukrepi urejanja kolesarskih povezav.
- Največja rezerva ostaja na področju optimizacije javnega potniškega prometa in na področju racionalizacije osebnega motornega prometa. Ključni razlogi, da nekateri ukrepi iz predhodne Strategije niso bili realizirani so v največji meri povezani s finančnimi zmožnosti mestne občine ter s prostorsko infrastrukturnimi omejitvami (npr. potek železniške proge skozi mesto)

Vključevanje ukrepov iz CPS MO Ptuj v proračun

- Akcijski načrt z ukrepi iz predhodne Strategije je služil kot temelj pri pripravi proračunov.

Uravnoveženost porabe finančnih virov

- Finančni viri za izvedbo »trdih« ukrepov so bili pridobljeni predvsem iz EU in drugih skladov RS. Prav tako pa je mestna občina za izvedbo nekaterih finančno manj zahtevnejših infrastrukturnih ukrepov namenila tudi lastna sredstva. Viri iz sredstev EU in drugih skladov RS so se spreminjali na podlagi odprtih razpisov za sofinanciranje (pretežno v razmerju 70 %/30 %). Izvedbo »mehkih« ukrepov je mestna občina financirala izključno iz lastnih virov.

Izvajanje ukrepov in aktivnosti

- Mestna občina je v sklopu infrastrukturnih projektov hkrati izvajala tudi ukrepe za izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje (npr. izvedene rekonstrukcije cest oziroma ulic kot so Ulica 5. prekomorske, Peršonova ulica, Rogozniška cesta, Zagrebška cesta,...).
- Pri izvajanju ukrepov, ki omejujejo uporabo osebnih vozil, so bili odzivi občanov različni.
- Ukrep vzpostavitve dodatnega območja za pešce v starem mestnem jedru je bil dobro sprejet.

Vključevanje javnosti

- Sodelovanje z javnostjo je na visoki ravni, saj mestna občina individualno pristopa k pobudam občanov. Odziv občanov kakor tudi odziv predstavnikov lokalnih skupnosti je bil vedno precejšen. V fazah izvajanja ukrepov je mestna občina javnost vključevala tam, kjer je bilo to potrebno.

Spremljanje in vrednotenje učinkov

- Glede na zastavljeno vizijo in cilje CPS MO Ptuj, spremembe v prometnem sistemu in v potovalnih navadah prebivalcev niso bili doseženi v celoti. Uresničevanje zastavljene vizije in ciljev ni povsem odvisno od Mestne občine Ptuj, temveč tudi od nacionalnih institucij ter od finančnih zmožnosti mestne občine.

Spremembe v prometnem sistemu

- Glede na zastavljeno vizijo in cilje CPS MO Ptuj, spremembe v prometnem sistemu in v potovalnih navadah prebivalcev niso bili doseženi v celoti. Uresničevanje zastavljene vizije in ciljev ni povsem odvisno od Mestne občine Ptuj, temveč tudi od nacionalnih institucij ter od finančnih zmožnosti mestne občine.



Vir fotografije: Arhiv Javni zavod Ptuj, avtor (Mankica Kranjec).

STRATEŠKI DEL OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

4. VIZIJA RAZVOJA PROMETA

Vizija razvoja prometa je temelj za učinkovito izvajanje Občinske celostne prometne strategije in opredeljuje dolgoročno zasnovo mobilnosti v občini. Predstavlja smerokaz, v kakšni mestni občini prebivalci želijo živeti v prihodnosti in kako se ta razlikuje od prometnih ureditev danes.

Vizija bodočega razvoja prometa v mestni občini upošteva temeljna načela trajnostne mobilnosti s ciljem zadovoljevanja potreb sedanjih generacij, brez ogrožanja možnosti izpolnjevanja potreb prihodnjih generacij. Temeljna načela trajnostne mobilnosti:

- ohranjanje naravnega okolja;
- ohranjanje in izboljševanje zdravja in varnosti vseh ljudi;
- izpolnjevanje potreb ljudi po mobilnosti;
- zmanjševanje stroškov prevoza;
- zagotavljanje uporabe alternativnih »trajnostnih« načinov potovanja;
- zmanjševanje povpraševanja po fosilnih gorivih; in
- zagotavljanje integriranih prometnih sistemov.

Pri zasnovi vizije razvoja prometa so bila upoštevana tudi Priporočila Svetovne Zdravstvene Organizacije (SZO) glede krepitev zdravega življenjskega sloga. Namreč hoja in kolesarjenje imata številne pozitivne učinke na zdravje ljudi in okolje. Torej peš ali s kolesom v službo, v šolo, po nakupih in v prostocasne dejavnosti lahko občani zadostijo dnevnim potrebam po telesni dejavnosti in hkrati prispevajo k ohranjanju in varovanju okolja.

Za namene oblikovanja vizije so s člani ožje in širše delovne skupine bile organizirane delavnice ter za širšo javnost še javne razprave, kjer se je razmišljalo in razpravljalo o dolgoročnem

razvoju prometa in mobilnosti v mestni občini. Na podlagi izpostavljenih stališč sodelujočih in konstruktivnih diskusij je bila zasnovana sledeča vizija razvoja prometa v Mestni občini Ptuj za obdobje 2025 - 2032:

»S celostnim prometnim načrtovanjem do sistema, ki bo občanom omogočal hitrejše in udobnejše potovanje, z večjim občutkom varnosti, ceneje in z manjšimi negativnimi vplivi na okolje«



Slika 4: Izvedba delavnice o oblikovanju vizije in krovnih strateških ciljev s člani t. i. širše delovne skupine.

Obrazložitev vizije!

Vizija naslavlja prometne izzive in zastavlja ambiciozne, a realne cilje v smeri celostnega prometnega načrtovanja, ki bo prebivalcem omogočalo bolj kakovostno bivanje ter mobilnost. Zelena komponenta vizije odraža načrtovano zmanjševanje emisij in ohranjanje kakovostnega širšega območja mestne občine. Celostno načrtovanje pa podaja zavezo, ki temelji na vključevanju javnosti in sodelovanju z lokalnimi deležniki. Tudi poudarek na varnosti je ključnega pomena, da se zagotovi varen prostor za pešce in kolesarje. Peš in kolesarski promet tudi predstavljata temelj za cenejšo ter na krajših razdaljah marsikdaj hitrejšo mobilnost.

5. KROVNI STRATEŠKI CILJI

Na osnovi zasnovane vizije razvoja prometa in določenih strateških stebrov so se opredelili krovni strateški cilji oziroma pripravili opisi konkretnjših izboljšav, ki se bodo skušali doseči z uresničevanjem Občinske celostne prometne strategije.

Za lažje in učinkovitejše delo vseh občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih strateških ciljev. Njegov namen je, da so cilji v Občinskih celostnih prometnih strategijah usklajeni s prizadevanji na nacionalni ravni. Ti cilji, katerih vrstni red navedbe ne izraža njihove prioritete, so:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.

- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Pri opredelitvi krovnih strateških ciljev je bilo upoštevano, da le ti v Občinski celostni prometni strategiji niso povezani le s prometom, temveč nagovarjajo številne izzive, na katere promet pomembno vpliva.

Zasnovana vizija in zbir sedmih obveznih državnih strateških ciljev so predstavljali osnovo pri oblikovanju krovnih strateških ciljev za Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj. Cilji so bili prediskutirani in dokončno usklajeni na delavnicah z ožjo in širšo delovno skupino ter na javnih razpravah z zainteresirano javnostjo.

Krovni strateški cilji Občinske celostne prometne strategije so sledeči:

1.

S pomočjo načrtovanja in urejanja prometa po meri in potrebah ljudi do dviga privlačnosti javnih površin v širšem občinskem središču.

2.

Zagotavljanje učinkovite, enakopravne in prometno varne dostopnosti za vse občane.

3.

Uravnovežiti potovalne navade prebivalcev v mestni občini.

4.

Vzpostavitev promocijskih in izobraževalnih aktivnosti s ciljem dviga ozaveščenosti prebivalcev o prednostih trajnostne mobilnosti.

5.

Izboljšanje vsesplošne prometne varnosti v območju križišč.

6.

Nadaljevanje optimizacije sistema parkirnih ureditev, ki bo temeljil na sodobnih smernicah trajnostnega načrtovanja prometa.

7.

Z izgradnjo sklenjenih kolesarskih in peš povezav do razvoja atraktivnega omrežja za prebivalce in turiste.

6. OPREDELITEV CILJNIH VREDNOSTI / KVANTIFIKACIJA AMBICIJ

Ciljne vrednosti so konkretno zavezujoč element Občinske celostne prometne strategije, saj se z njimi kvantitativno določi zelena sprememba in časovni rok za njihovo uresničitev. Z njimi se meri primernost, uspešnost in učinkovitost izbranih ukrepov. Ciljne vrednosti so bile opredeljene za vsak strateški steber z zastavljenim časovnim rokom njihove uresnitve do vključno leta 2031 (7-letno obdobje) z izhodiščnim stanjem ciljnih vrednosti iz leta 2024, ko so bile izvedene vse ključne prometne raziskave.

Tabela 2: Opredeljene ciljne vrednosti za steber 1: Celostno prometno načrtovanje

Steber 1: Celostno prometno načrtovanje	Vsebinska navezava na strateške cilje
1. Izvajanje strateškega načrtovanja o usmerjanju razvoja in o celostnem upravljanju prometa na območju Mestne občine Ptuj ter vključitev v Regijski center mobilnosti za Podravje. Izdelava do največ 8 načrtov/elaboratov iz področja trajnostne mobilnosti in/ali iz področja upravljanja prometa v mestu kot so npr. OCPS, NIPP, načrti šolskih poti, mobilnostni načrti, makroskopski prometni model mestne občine,... ter vzpostavljeno sodelovanje z RCM za Podravje.	1, 2 in 6
2. Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja obveznih OCPS kazalnikov (1-krat na leto pripraviti in objaviti poročila o rezultatih na občinski spletni strani ter o napredku poročati pristojnemu ministrstvu).	1
3. Dvig splošne ocene zadovoljstva s stanjem prometa v Mestni občini Ptuj do leta 2032 glede na stanje v letu 2024 (Iz povprečne ocene 2,39 na 2,70).	1
4. Vsakoletno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti z izvedbo prireditve za javnost na temo trajnostne mobilnosti (1-krat na leto).	1 in 4
5. Aktivno vključevanje mestne občine v EU projekte na temo trajnostne, aktivne in zelene mobilnosti z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks (vsaj 1-krat prijava in 1-krat udeležba v projektne konzorciju v obdobju do leta 2031).	1 in 4
6. Vzpostavitev pilotnih izobraževalnih delavnic glede varne udeležbe v prometu z uporabo koles, e-koles in e-skirojev. Vzpostavljen 1 (en) model za OŠ in SŠ, 1 (en) model za delovno aktivno prebivalstvo in 1 (en) model za starejšo ciljno skupino prebivalcev.	1 in 4

Tabela 3; Opredeljene ciljne vrednosti za steber 2: Peš promet.

Steber 2: Peš promet	Vsebinska navezava na strateške cilje
1. Povečanje deleža hoje med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole). Iz 23,9 % na 28 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.	3
2. Povečanje deleža hoje na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja). Iz 13 % na 16 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.	3
3. Povečanje deleža pešcev po strukturi prometnih tokov na Potrčevi cesti (pri baru Gabrovec) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 6 % na 8 %.	3
4. Povečanje deleža pešcev po strukturi prometnih tokov na Ormoški cesti (pri Elektru) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 1,9 % na 3 %.	3
5. Povečanje deleža pešcev po strukturi prometnih tokov na Zagrebški cesti (pri Hoferju) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 2,9 % na 4 %.	3
6. Zmanjšanje števila prometnih nesreč z vključenimi pešci v obdobju 2022-2031, glede na stanje v obdobju 2013-2022. 20 % znižanje od skupno 105 evidentiranih prometnih nesreč v obdobju 2013-2022, vir AVP).	2 in 5
7. Optimizacija obstoječih ali umeščanje novih samostojnih prehodov za pešce, samostojnih prehodov za kolesarje ali skupnih prehodov za kolesarje in pešce. Vsaj 1 (en) prehod na leto.	2, 3 in 7
8. Zagotavljanje ustreznih infrastrukturnih ureditev na šolskih poteh ter nadgradnja šolskih poti z uporabo sodobne arhitekturno-urbane opreme. Vsaj 1 (eno) območje do leta 2031.	2, 5 in 7
9. Uvedba območij umirjenega prometa (namenjeno pešcem). Vsaj 1 (eno) območje do leta 2031.	2, 5 in 7
10. Prilagojenost infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo. Vsaj 1 (eno) območje na leto.	2 in 5

Tabela 4; Opredeljene ciljne vrednosti za steber 3: Kolesarski promet.

Steber 3: Kolesarski promet	Vsebinska navezava na strateške cilje
1. Povečanje deleža uporabe kolesa med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole). Iz 2,5 % na 5 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.	3
2. Povečanje deleža uporabe koles na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja). Iz 5,9 % na 8 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.	3

3. Povečanje deleža kolesarjev po strukturi prometnih tokov na Potrčevi cesti (pri baru Gabrovec) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 1,8 % na 3 %.	3
4. Povečanje deleža kolesarjev po strukturi prometnih tokov na Ormoški cesti (pri Elektru) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 1,2 % na 3 %.	3
5. Povečanje deleža kolesarjev po strukturi prometnih tokov na Zagrebški cesti (pri Hoferju) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 1,3 % na 3 %.	3
6. Povečanje dolžine kolesarskih povezav do leta 2031. Vsaj za 1,5 km.	7
7. Vzpostavitev javnih kolesarskih parkirišč. Vsaj 1 (eno) kolesarsko parkirišče do leta 2031.	3 in 7
8. Nadgradnja sistema izposoje koles Pecikl. Vsaj 1 (ena) nadgradnja sistema izposoje koles do leta 2031.	2 in 7

Tabela 5; Opredeljene ciljne vrednosti za steber 4: Javni potniški promet.

Steber 4: Javni potniški promet	Vsebinska navezava na strateške cilje
1. Povečanje deleža uporabe šolskega avtobusnega oz. kombi prevoza med učenci 3. 5. in 7. razredov na poti v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole). Iz 20,9 % na 25 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.	3
2. Povečanje deleža uporabe storitev javnega potniškega prevoza (avtobus, vlak) na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja). Iz 2,3 % na 6 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.	3
3. Povečanje deleža prepeljanih potnikov z avtobusi na Potrčevi cesti (pri baru Gabrovec) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). 20 % povečanje (od vrednosti 141 potnikov).	3
4. Povečanje deleža prepeljanih potnikov z avtobusi na Ormoški cesti (pri Elektru) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). 15 % povečanje (od vrednosti 462 potnikov).	3
5. Povečanje deleža prepeljanih potnikov z avtobusi na Zagrebški cesti (pri Hoferju) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). 20 % povečanje (od vrednosti 132 potnikov).	3
6. Dvig povprečne zasedenosti avtobusov do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (vsa tri števna mesta skupaj). Iz 7,7 potnikov na 9 potnikov.	3
7. Posodobitev obstoječih ali umeščanje novih avtobusnih postajališč z vso pripadajočo opremo vključno z avtobusnimi postajališči za šolski prevoz. Vsaj 1 (eno) avtobusno postajališče na leto.	2

Tabela 6; Opredeljene ciljne vrednosti za steber 5: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom.

Steber 5: Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom	Vsebinska navezava na strateške cilje
1. Zmanjšanje deleža prepeljanih učencev 3. 5. in 7. razredov z osebnimi vozili v osnovno šolo do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za osnovne šole). Iz 46,7 % na 35 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=500 učencev.	3
2. Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja). Iz 71,9 % na 61 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.	3
3. Povečanje deleža sopotništva v osebnih vozilih na poti v službo med izbranimi podjetji do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (anketa za podjetja). Iz 5,3 % na 8 %. Na merodajnem vzorcu vsaj N=100 zaposlenih.	3
4. Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil po strukturi prometnih tokov na Potrčevi cesti (pri baru Gabrovec) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 84,9 % na 80 %.	3
5. Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil po strukturi prometnih tokov na Ormoški cesti (pri Elektro) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 85 % na 80 %.	3
6. Zmanjšanje deleža uporabe osebnih vozil po strukturi prometnih tokov na Zagrebški cesti (pri Hoferju) do leta 2031, glede na stanje v letu 2024 (isto števno mesto). Iz 87 % na 82 %.	3
7. Sanacija ali rekonstrukcija dotrajanih cestnih odsekov. Vsaj 1 km na leto.	2 in 5
8. Urejanje kritičnih križišč/priključkov s poudarkom na izboljšanju pretočnosti prometa in na izboljšanju prometno-varnostnih vidikov. Vsaj 1 (eno) križišče v obdobju do leta 2031.	5
9. Širitev javnih parkirnih površin na obrobju starega mestnega jedra. Število PM se določi v sklopu izdelave NIPP-a (Načrt izvajanja parkirne politike).	6

7. VZPOSTAVLJENI ENOTNI KAZALNIKI ZA SPREMLJANJE STANJA NA PODROČJU PROMETA

Izvajanje Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina spremljala z enotnimi kazalniki učinka izvajanja in izvedbe Občinske celostne prometne strategije. Z enotnimi kazalniki učinka se bodo merili vplivi celostnega prometnega načrtovanja, z enotnim kazalnikom izvedbe pa samo izvajanje ukrepov.

Mestna občina poroča pristojnemu ministrstvu za prometno politiko preko spletnega portala o trajnostni mobilnosti enotne kazalnike učinka izvajanja Občinske celostne prometne strategije, vsako leto do 15. marca za preteklo leto. Prvič poroča izhodiščno stanje enotnih kazalnikov učinka izvajanja Občinske celostne prometne strategije iz analize stanja po sprejetju le te in priloži sklep mestnega sveta o sprejetju strateškega dokumenta.

Mestna občina prav tako poroča ministrstvu preko spletnega portala o trajnostni mobilnosti enotni kazalnik izvedbe Občinske celostne

prometne strategije do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po sprejetju Občinske celostne prometne strategije. Poročilo glede spremljanja enotnega kazalnika izvedbe poleg deleža izvedenih ukrepov iz akcijskega načrta mora vsebovati tudi realizirane vrednosti izvedenih ukrepov.

Izhodiščno stanje enotnih kazalnikov učinka za leto 2024, ki jih bo mestna občina spremljala v prihodnosti vsako leto do vključno leta 2031 ter o njih poročala pristojnemu ministrstvu za prometno politiko, je podano v spodnjih tabelah.

Tabela 7; Kazalnik 1: Delež in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

Prometni načini	Deleži za vse lokacije štetja
Hoja	2,7%
Kolesarjenje	1,1%
Motor	1,2%
Javni prevoz – mestni in medkrajevni avtobus	5,6%
Javni prevoz – vlak	0,0%
Organiziran prevoz - delavski avtobus	0,0%
Organiziran prevoz - šolski avtobus	0,0%
Osebni avtomobil	82,6%

Potniški kombi	4,2%
Lažja tovorna vozila (dve osi)	1,9%
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	0,7%
Skupaj (100 %)	100,0%
<i>Turistični avtobus, občasni avtobusni prevoz</i>	<i>0,0%</i>
<i>Kmetijska mehanizacija</i>	<i>0,1%</i>

Tabela 8; Kazalnik 2: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo.

Potovalni načini	Deleži (tedensko povprečje za vse razrede in vse osnovne šole)
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – sam(a) ali s prijatelji	21,1%
Peš, skiro, rolerji, kotalke ali rolka – v spremstvu staršev oz. odraslih	2,8%
Kolo – sam(a) ali s prijatelji	1,8%
Kolo – v spremstvu staršev oz. odraslih	0,7%
Šolski avtobus/kombi	20,9%
Javni prevoz (avtobus)	3,3%
Javni prevoz (vlak)	0,0%
Avtomobil	46,7%
Souporaba avtomobila (v istem avtomobilu se pripeljejo vsaj 3 učenci)	2,7%
Skupaj	100,0%

Tabela 9; Kazalnik 3: Delež otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih.

Potovalni načini	Delež (tedensko povprečje za vse razrede in vse OŠ)
Peš in kolo (skiro, rolerji, kotalke, rolka) – sam(a) ali s prijatelji	22,9%

Tabela 10; Kazalnik 4: Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo.

Potovalni načini	Deleži za vse lokacije štetja
Hoja (tudi skiro, rolerji, kotalke ali rolka)	13,0%
Kolo (tudi e-kolo in e-skiro)	5,9%
Javni prevoz (avtobus ali vlak)	2,4%
Avtomobil (voznik)	71,9%
Avtomobil (sopotnik)	5,3%
Motor	0,0%
Drugi potovalni načini	1,5%
Skupaj	100,0%

Tabela 11; Kazalnik 6: Celostno prometno načrtovanje.

Dolžine poti na delo v kilometrih	Deleži zaposlenih
manj kot 2 km	18,7%
2 – 5 km	17,6%
5 – 10 km	15,4%
10 – 30 km	36,3%
več kot 30 km	12,1%
Skupaj	100,0%

Tabela 12; Kazalnik 6: Celostno prometno načrtovanje.

Izvajanje strateškega načrtovanja	Obseg
Izdelava načrtov in elaboratov iz področja trajnostne mobilnosti in/ali iz področja upravljanja prometa v mestu	do 8 (osem) načrtov/elaboratov do vključno leta 2031
Dvig splošne ocene zadovoljstva s stanjem prometa	anketa med splošno javnostjo (n=400) ob naslednji celoviti prenovi OCPS, predvidoma po letu 2031
Vključevanje v EU projekte	vključenost v vsaj 1 (en) EU projekt do vključno leta 2031

Tabela 13; Kazalnik 6: Celostno prometno načrtovanje.

Izboljšanje prometne varnosti	Obseg
Zmanjšanje števila prometnih nesreč z vključenimi pešci	do vključno leta 2031 znižati število prometnih nesreč za vsaj 20%

8. STANJE PROMETA V MESTNI OBČINI PTUJ DANES

8.1 DEMOGRAFIJA IN DNEVNE MIGRACIJE

Mestna občina Ptuj se nahaja v Severovzhodnem delu Slovenije v središču Spodnjega Podravja. Bila je ustanovljena 24. aprila 1995 in obsega mesto Ptuj in naselja Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurbergu, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Spodnji Velovlek in Spuhlja.

Mestno občino Ptuj ozemeljsko obkroža 9 sosednjih občin: Občina Hajdina, Občina Videm, Občina Markovci, Občina Dornava, Občina Juršinci, Občina Destrnik, Občina Lenart v Slov. Goricah, Občina Duplek in Občina Starše.

Mesto Ptuj je v policentričnem urbanem sistemu opredeljeno kot urbano naselje druge ravni in pomembno središče dejavnosti družbene infrastrukture, oskrbnih, storitvenih dejavnosti ter hkrati pomembno gospodarsko in prometno vozlišče.

Tabela 14; Demografski podatki za Mestno občino Ptuj in primerjava med leti 2013 in 2023.

Demografski podatki za mestno občino ptuj	(Leto 2023)	(Leto 2013)
Površina (km ²)	66,6	66,7
Število naselij	10	10
Število prebivalcev	23.525	23.404
Starost od 0 DO 14 let	3.161 (13,4 %)	3.114 (13,3 %)
Starost od 15 DO 64 LET	14.909 (63,4 %)	15.945 (68,1 %)
Starost nad 65 let	5.455 (23,2 %)	4.345 (18,6 %)
Moški	11.910	11.388
Ženske	11.615	12.016
Število gospodinjstev	10.582*	9.987*
Povprečna velikost gospodinjstva	2,2**	2,3**
Povprečna starost prebivalcev (leta)	45,7	43,3
Skupni naravni prirast na 1.000 prebivalcev	-4,1	-2,7
Skupni selitveni prirast na 1.000 prebivalcev	6,1	-4,5
Gostota naseljenosti (preb./km ²)	353,2	350,9

* - podatkov za leti 2013 in 2023 ni, zato so bili upoštevani podatki za leti 2021 oziroma 2011.

** - podatka za leto 2023 še ni bilo, zato je bil uporabljen podatek za leto 2022.

Za Mestno občino Ptuj je značilna visoka gostota naseljenosti, saj na kvadratnem kilometru površine prebiva 353,2 prebivalcev, kar presega slovensko povprečje (104,6 preb./km²).

Povprečna starost prebivalstva se je v zadnjih desetih letih povečala za 2,4 leta. Opazen je trend povečanja deleža ljudi starih nad 65 let (povečanje za 4,6 %) ter trend zmanjšanja deleža ljudi starih med 15 in 64 letom (znižanje za 4,7 %).

Leta 2023 se je v mestno občino priselilo 1.632 ljudi, odselilo pa 1.488. Skupni selitveni prirast je tako znašal 6,1 ljudi na 1.000 prebivalcev. Leta 2023 je v nasprotju z selitvenim prirastom bilo več

umrlih (285) kot živorojenih (174), zaradi česar je skupni naravni prirast znašal -4,1 ljudi na 1.000 prebivalcev.

Tako v mestu Ptuj kot v nekaterih večjih naseljih je opazen trend povečanja števila gospodinjstev, števila prebivalcev starosti nad 65 let in dviga povprečne starosti prebivalstva.

Tabela 15; Demografski podatki za mesto Ptuj in nekatera večja naselja v mestni občini ter primerjava med leti 2013 in 2023.

Demografski podatki	Mesto Ptuj (2023/2013)	Spuhlja (2023/2013)	Podvinci (2023/2013)	Kicar (2023/2013)
Površina (km ²)	25,7	4,6	6,0	2,5
Število prebivalcev	17.984 / 17.972	873 / 893	854 / 862	822 / 790
Starost od 0-14 let	2.353 / 2.356	118 / 134	109 / 128	120 / 93
Starost od 15-64	11.294 / 12.096	580 / 607	563 / 612	552 / 601
Starost nad 65 let	4.337 / 3.520	175 / 152	182 / 122	150 / 93
Moški	9.043 / 8.646	461 / 452	430 / 435	417 / 399
Ženske	8.941 / 9.326	412 / 441	424 / 427	405 / 391
Število gospodinjstev	8.346 / 7.923*	329 / 316*	324 / 315 *	387 / 313*
Povprečna velikost gospodinjstva	2,1 / 2,2*	2,7 / 2,8*	2,7 / 2,7*	2,3 / 2,6*
Povprečna starost prebivalcev (leta)	46,1 / 43,8	44,8 / 41,2	45,2 / 41,4	44,3 / 41,1
Gostota naseljenosti (preb/km ²)	700,3 / 700,7	189,4 / 193,7	141,8 / 142,7	330,2 / 317,6

* podatkov za leti 2013 in 2023 ni, zato so bili upoštevani podatki za leti 2021 oziroma 2011.

Povprečna starost prebivalcev se je v zadnjih desetih letih najbolj dvignila v primeru naselja Podvinci in sicer za 3,8 let, medtem, ko se je povprečna starost prebivalcev v ostalih analiziranih naseljih v povprečju dvignila med 2,3 in 3,6 leti. V mestu Ptuj, se je povprečna starost prebivalcev v zadnjih desetih letih povečala 2,3 let.

Trend povečanja števila prebivalcev starejših nad 65 let je opazen tako v mestu Ptuj kot v vseh izbranih analiziranih večjih naseljih. Leta 2023 se je število prebivalcev starosti nad 65 let najbolj povečalo v naselju Podvinci, in sicer iz 14,2 % (2013) na 21,3 % (2023). V primeru mesta Ptuj pa iz 19,6 % (2013) na 24,1 % (2023).

Delovni procesi, izobraževalni procesi, procesi uporabe javnih storitev (izraziteje zdravstvenih storitev) in nakupovalni procesi predstavljajo jedro vseh generiranih prometnih obremenitev v mestni občini in obenem glavni razlog za nastanek dnevnih migracij.

8.1.1 DELOVNI PROCESI

Leta 2023 je bilo v Mestni občini Ptuj 10.270 delovno aktivnega prebivalstva (brez posameznikov, ki se ukvarjajo s kmetijsko dejavnostjo). Od tega jih 5.039 delo opravlja znotraj mestne občine, kar znaša 49,1 % vseh delovno aktivnih prebivalcev, medtem, ko je delo v drugih občinah opravljal 5.231 zaposlenih oziroma 50,9 % vseh delovno aktivnih prebivalcev.

Tabela 16; Delovno aktivno prebivalstvo in z njimi povezane dnevne delovne migracije v primeru Mestne občine Ptuj.

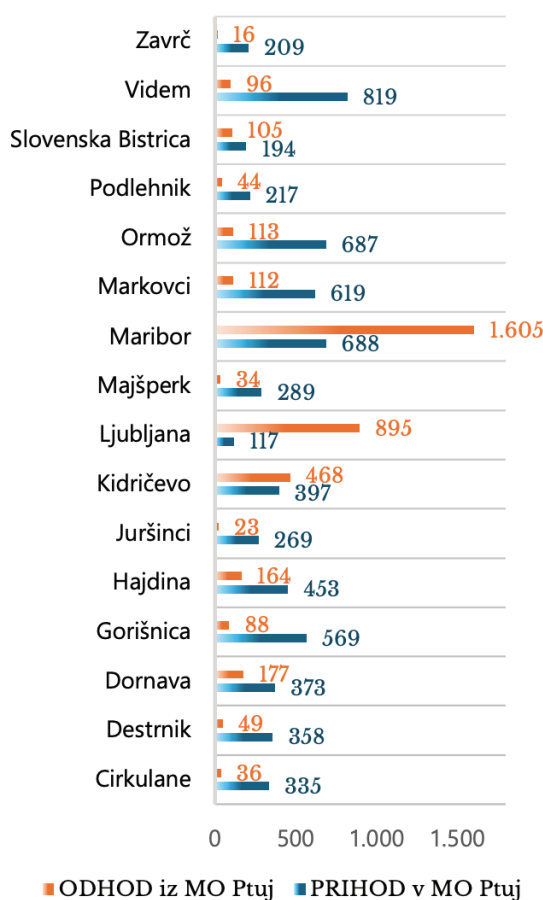
Dnevne delovne migracije

Mestna občina Ptuj	Delovno aktivno prebivalstvo mestne občine	Število delovnih mest v mestni občini	Število prebivalcev, ki delo opravljajo znotraj mestne občine	Število prebivalcev, ki so zaposleni v drugi občini	Delovni migranti iz drugih občin, ki delo opravljajo v mestni občini	Indeks delovne migracije
Mestna občina Ptuj	10.270	14.787	5.039 (49,1 %)	5.231 (50,9 %)	9.748	144

Za Mestno občino Ptuj je značilno, da ima več delovnih mest, kot pa ima delovno aktivnega prebivalstva, zaradi česar je indeks delovne migracije večji od 100 in znaša kar 144, kar pomeni, da je delovnih mest za 44 % več, kot je pa delovno aktivnega prebivalstva v mestni občini.

Glede na število delovnih mest v mestni občini (14.787), kar 66 % vseh zaposlenih prihaja na delovna mesta iz drugih sosednjih in bolj oddaljenih občin.

Največ dnevni delovni migraciji iz mestne občine je napotenih v občine Maribor (1.605), Ljubljana (895), Kidričevo (468), Dornava (177), Hajdina (164), Hoče-Slivnica (162), Ormož (113), Markovci (112), Lenart (112),..., medtem, ko delovne migracije v mestno občino prevladujejo iz občin Videm (819), Maribor (688), Ormož (687), Markovci (619), Gorišnica (569), Hajdina (453), Kidričevo (397), Dornava (373), Destrnik (358), Cirkulane (335), Majšperk (289), Juršinci (269), Podlehnik (217), Zavrč (209), Slovenska Bistrica (194), Sveti Tomaž (139), Žetale (134), Ljubljana (117),...



Grafikon 1; Razmerje dnevni delovni migracijski tokovi med Mestno občino Ptuj in posameznimi ostalimi okoliškimi občinami.

Vse te znane dnevne delovne migracije pa najbolj vplivajo na nastanek prometnih tokov, ki so tako na dnevni ravni tekom delovnika najbolj izrazite na povezavah Ormož – Gorišnica – Ptuj, Cirkulane – Markovci – Videm – Ptuj, Slovenska Bistrica – Kidričevo – Ptuj in na vseh navedenih povezavah tudi v obratni smeri. Močni prometni tokovi pa nastajajo tudi znotraj same mestne občine in mesta, kjer se nahajajo glavni in obenem največji generatorji prometa v sami mestni občini (notranja potovanja).

8.1.2 IZOBRAŽEVALNI PROCESI

Izobraževalni procesi se, poleg delovnih procesov, prištevajo med najpogostejše razloge za nastanek dnevnih migracij. Sicer ne generirajo tako izrazitih prometnih tokov kot jih generirajo delovni procesi, pa vendar se v splošni družbi zaznavajo kot eden izmed ključnih razlogov za dvig prometnega povpraševanja. Dejavnosti izobraževalnih procesov so najbolj izrazite tekom delovnika in podobno kot delovni procesi največ prometa generirajo ravno v koničnih urah. Prevozi predšolskih in šoloobveznih otrok, prevozi dijakov in študentov so evidentirani kot najpogostejše razlogi za nastanek potovanj.

Tabela 17: Vključenost otrok, učencev, dijakov in študentov iz Mestne občine Ptuj v izobraževalnih procesih v šolskem letu 2022/2023.

Izobraževalni procesi

Po posameznem področju (šolsko leto 2022/2023)	Predšolska vzgoja	
	Število vseh enot	14
	Število vseh vključenih otrok, po občini zavoda	891
	Število vključenih otrok, s prebivališčem v MO Ptuj	760
	Skupni delež vključenih otrok v vrtcih, s prebivališčem v MO Ptuj	77,1 %
	Osnovnošolsko izobraževanje	
	Število vseh šol in podružnic, vključno z zavodi za otroke s posebnimi potrebami	6
	Število vseh učencev skupaj	2.055
	Od tega število učencev s posebnimi potrebami	62
	Srednješolsko izobraževanje	
	Število dijakov po občini stalnega prebivališča	747
	Število dijakov na 1.000 preb.	36,6
	Višješolsko, visokošolsko izobraževanje	
	Število študentov	817
Število študentov na 1.000 preb.	35	
Število diplomantov	170	
Število diplomantov na 1.000 preb.	7,2	

Ocenjuje se, da je 19 % celotnega prebivalstva mestne občine neposredno vključenega v izobraževalne procese (predšolski otroci, učenci, dijaki in študentje). Posredno pa kar do 40 % celotnega prebivalstva predvsem na račun vključenosti staršev, starih staršev in ostalih skrbnikov pri zagotavljanju ustrezne mobilnosti.

8.1.3 PROCESI UPORABE JAVNIH STORITEV

Kot tretji najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov je uporaba javnih storitev. Izstopa uporaba javnih zdravstvenih storitev.

Splošna bolnišnica dr. Jožeta Potrča je temeljna zdravstvena institucija, ki nudi zdravstvene storitve na sekundarni ravni, prvenstveno v Spodnjem Podravju živečemu prebivalstvu pa tudi prebivalcem iz drugih regij vzhodne Slovenije. Ozemeljsko pokriva 16 občin s 110.000 prebivalci. Na letni ravni bolnišnica obravnava preko 138.000 pacientov.

Ocenjuje se, da dnevno v bolnišnico na različne preglede in preiskave prihaja med 300 in 500 obiskovalcev oziroma pacientov ter generira veliko število dnevniških obiskov svojcev. V obdobju večjih virusnih obolenj sprejme tudi čez 500 obiskovalcev na dan.



Slika 6: Splošna bolnišnica dr. Jožeta Potrča Ptuj – eden največjih in vplivnih generatorjev prometa v širšem mestnem središču.

Splošna bolnišnica dr. Jožeta Potrča se tako v mestni občini uvršča med največje generatorje prometa, saj poleg tega da generira ogromno prometa iz naslova prihoda obiskovalcev, zaposluje še preko 600 zaposlenih, ki na delo prihajajo iz različno oddaljenih krajev.



Slika 7: Zdravstveni dom Ptuj – eden večjih in vplivnih generatorjev prometa v širšem mestnem središču.

Zdravstveni dom Ptuj kot neprofitni javni zavod, vključen v javno zdravstveno mrežo, deluje na območju 9-ih občin ustanoviteljic in skrbi za 70.000 prebivalcev naseljenih na 645 km² površine. Na področju območne enote Zavoda za zdravstveno zavarovanje Slovenije je zavod največji zdravstveni dom, obenem pa sodi med največje zdravstvene domove v Sloveniji. Leta 2023 je bilo v Zdravstvenem domu Ptuj zaposlenih čez 300 ljudi.

Ocenjuje se, da dnevno v zdravstveni dom na različne preglede in preiskave prihaja med 200 in 400 uporabnikov oziroma pacientov, tudi v spremstvu družinskih članov in skrbnikov (otroški dispanzer in zobozdravstvo).

Med ostale večje generatorje prometa s področja uporabe javnih storitev se prištevajo še Lekarne Ptuj, ki opravljajo lekarniške storitve na skupno sedmih lokacijah v mestni občini. V Lekarni Ptuj na Trstenjakovi ulici se zagotavlja tudi dežurna služba za namene zagotavljanja neprekinjene preskrbe prebivalcev z zdravili.

Ostali manjši generatorji prometa s področja uporabe javnih storitev so še Upravna enota Ptuj, Knjižnica Ivana Potrča Ptuj, Okrožno in Okrajno sodišče na Ptuj, Center za socialno delo Spodnje Podravje (enota Ptuj) ter Finančni urad Ptuj.

8.1.4 NAKUPOVALNI PROCESI

Kot četrti najpogostejši razlog za nastanek prometnih tokov so nakupovalni procesi, ki so načeloma prisotni vse dni v tednu, z nekoliko večjo intenziteto ob koncih tedna (petek in sobota) ter v dnevih pred prazniki.

Mesto Ptuj ima opravka s skoncentrirano trgovsko ponudbo vzdolž Ormoške ceste in Puhove ulice ter delno še vzdolž Dornavske ceste, kjer so zrasla velika regionalna trgovska središča, ki generirajo velike prometne obremenitve tekom celega tedna, razen ob nedeljah in praznikih, ko so prodajalne v skladu z Zakonom o trgovini (Uradni list RS, št 24/08, 47/15, 139/20 in 161/22) zaprte.

Opazno je, da strateško načrtovanje rabe prostora v mestni občini poteka hkrati z usmerjanjem razvoja in celostnega upravljanja s prometom, v katerega se aktivno vključujejo tudi vprašanja povezana z zagotavljanjem učinko-

vite in enakopravne dostopnosti za vse. Tako so na primer vsa večja trgovska središča na obrobju mesta Ptuj (ob Ormoški cesti, Puhovi ulici in ob Dornavski cesti) vpeta v shemo linij mestnega prevoza potnikov (liniji 1 in 3). Nekatera večja stanovanjska območja, ki se nahajajo ob Potrčevi cesti, Kraigherjevi ulici, Volkmerjevi cesti, Slovenskogoriški cesti,... so opremljena z manjšimi supermarketi in prodajalnami ter posameznimi storitvenimi dejavnosti, ki omogočajo osnovno oskrbo prebivalstva v teh območjih. To pa med drugim zmanjšuje potrebo po potovanjih iz mestnega središča v trgovska središča na obrobje mesta.

Kljub ugodni dostopnosti večjih trgovskih središč in zagotovljeni ustrezni prometni ponudbi, pa se večina nakupov v njih opravi z osebnimi vozili, kar pričajo vsakodnevno polno zasedena parkirišča in zaznani dinamični zastoji na bližnjem okoliškem cestnem omrežju.

8.2 PROMETNO INFRASTRUKTURNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE

8.2.1 PEŠ PROMET

Infrastruktura za pešce je v mestni občini na splošno kvalitetno urejena in omogoča visok

nivo udobja pri uporabi. To se posebej nanaša na peš površine in cone, ki so povsem ločene

od motoriziranega prometa kot so območja okrog Mestnega trga, Mestne tržnice in Mestnega parka, kot so samostojni most za pešce in kolesarje med parkiriščem »P+R« pri Zadružnem trgu in Dravsko ulico, peš površine ob Župančičevi ulici in ob Ulici 5. prekomorske, železniški peš podhodi med Osojnikovo cesto in Rogozniško cesto, z varnostno ograjo ločene peš površine čez Puhov most z zagotovljenimi vertikalnimi peš klančinami do poti ob reki Dravi, sprehajalne poti med Termami Ptuj in mostom za pešce in kolesarje čez reko Dravo, sprehajalne poti v območju Arheološkega parka Poetovio,...



Slika 8; Primer dobre prakse – urejena peš cona v ožjem mestnem središču (na sliki Novi trg), vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

Na površinah za pešce, ki potekajo tik ob prometno najbolj obremenjenih cestah in na prehodih, ki predstavljajo povezovalni člen med peščevimi površinami na obeh straneh teh cest, je udobja manj in narašča občutek ogroženosti in nelagodja predvsem zaradi visoke gostote prometa in hitrosti odvijanja prometnih tokov. Izstopajo Mariborska cesta, Zagrebška cesta, Osojnikova cesta, Ormoška cesta, Dornavska cesta in Raičeva ulica.

Na skupnih površinah za pešce in kolesarje se prav tako zaznava naraščajoč občutek ogroženosti in nelagodja med pešci in kolesarji predvsem zaradi preozkih površin. Izstopajo deli Potrčeve ceste, pločnikov. Tovrstni prehodi se pojavljajo na Raičevi ulici ob avtobusnem postajališču, na odseku ulice Na postajo (pri železniškem postajališču Hajdina) ter vzdolž ceste Vičava – Orešje. Na nekaterih prehodih na Muzejskem trgu, Dravski ulici, Ormoški ulici, Zadružnem trgu, Rogozniški cesti, v naselju Podvinci,... pa težavo pri prečkanju cest predstavljajo visoki robniki.

Potrebe po dodatnih fizično sklenjenih površinah za pešce se kažejo v samem mestnem jedru, kjer bi bilo smiselno območje za pešce v starem mestnem jedru po vzoru Mestnega trga razširiti še na druge ulice kot so Ulica heroja Lacka, Zelenikova ulica in Prešernova ulica. Dodatne površine za pešce je možno pridobiti na račun celovite preureditve posameznih območij v mestnem središču, ki so danes primarno namenjene motoriziranemu prometu kot je na primer območje Vinarskega trga in Ulice heroja Lacka, območje Slomškove ulice in Raičeve ulice in območje Dravske ulice, kjer poteka na enem delu še vedno dvosmerni promet, čeprav širina vozišča tega ne omogoča. V vseh treh omenjenih območjih so danes tako pešci kot kolesarji podvrženi velikim konfliktom.

Urejena in opremljena infrastruktura za hojo pomeni tudi zagotavljanje varnih šolskih poti za predšolske in šolske otroke. Na šolskih poteh in v ožjih šolskih okoliših primanjkuje urbana oprema in arhitekturno oblikovane prometne površine s katerimi se vpliva na izboljšanje prometne varnosti otrok. Tako se kažejo potrebe po uvajanju arhitekturno oblikovanih prometnih površin s ciljem zmanjšanja ogroženosti otrok.

8.2.2 KOLESARSKI PROMET

V mestni občini prometno načrtovanje že temelji na sodobnem konceptu načrtovanja, ki zajema celovito obravnavo vseh zvrsti prometa ter njihovo povezovanje s celotnim družbenim okoljem. Torej na načrtovanju, ki se odmika od »tradicionalnega« načrtovanja gradnje infrastrukturnih objektov, ki povečujejo zmogljivosti cest in parkirišč ter se bliža celostnemu načrtovanju prometa s poudarkom na urejanju infrastrukture, s katero se izboljšujejo pogoji za kolesarjenje, hojo in uporabo storitev javnega potniškega prometa. Vzporedno se načrtujejo in urejajo tudi površine za motoriziran promet, saj brez njih ni možno zagotoviti osnovnih pogojev za mobilnost ljudi ter ostalih pogojev za opravljanje logističnih procesov kot so dostavne storitve, odvoz odpadkov, oskrbovanje trgovin, prevoz surovin in izdelkov, opravljanje kmetijskih opravil ter za izvajanje intervencijskih prevozov.

Iz vidika kolesarskega prometa je mestna občina storila že ogromno. Razvejano kolesarsko omrežje, ki omogoča dostopnost s kolesi do večine glavnih generatorjev prometa v mestu kot so Splošna bolnišnica Ptuj, Zdravstveni dom Ptuj, Srednje šolski center Ptuj, ipd., vzpostavljen sistem izposoje koles »Pecikl, kolesarska postajališča za parkiranje koles ter postavljena prometna signalizacija in oprema za ustrezno vodenje kolesarjev predstavljajo primere dobre prakse. Vse to pa predstavlja osnovo za nadaljnji razvojni preboj kolesarskega prometa.

Statistični urad Republike Slovenije v obdobju med leti 2017 in 2021 beleži povečanje povprečne razdalje potovanja na posamezni poti s kolesom na državni ravni in sicer se je le ta povečala iz 4,4 km (2017) na 5,97 km (2021). Gre za pozitiven premik v funkciji dnevne mobil-

nosti uporabnikov, k čemur prispevajo najbolj promocija kolesarstva, dograjeno in sklenjeno omrežje kolesarskih povezav in nenazadnje tehnologija na področju proizvodnje koles in električnih koles, ki omogoča ob manjšem telesnem naporu in manjši porabi potovalnega časa tudi daljši doseg. Povečanje povprečne potovalne razdalje na posamezni poti s kolesom na državni ravni, predstavlja pozitiven signal tudi za mestno občino. Le ta ima ugodno geostrateško lego in reliefne danosti za nadaljnji razvojni preboj na področju kolesarskega prometa. Tudi sosednje občine kot so Hajdina, Gorišnica, Videm, ali Markovci so od mesta Ptuj oddaljeni med 6 in 9 km, kar se po najnovejših raziskavah, v funkciji dnevne mobilnosti, že prišteva med razdalje primerne za kolesarjenje.



Slika 9; Primer dobre prakse – sodobno urejena kolesarska povezava »Ptuj – Markovci - Gorišnica«, vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

Na območju mesta Ptuj, je dovršen del kolesarskega omrežja sklenjen. Večina kolesarskega omrežja, kjer so prometne obremenitve motornega prometa najvišje, je prometno ločenega od motornega prometa (kolesarske steze, pasovi), na manj prometnih odsekih (ožje mestno središče, cesta ob Dravi), pa kolesarsko omrežje poteka po obstoječem cestišču. Preko

obeh mostov (Puhov most in »stari« most) so kolesarske površine dobro urejene, saj imajo kolesarji lastne, višinsko ločene kolesarske površine, na peš mostu, pa je označen obojestranski kolesarski pas.

V samem mestu se predvsem na Ormoški ces-

ti, Osojnikovi cesti, Volkmerjevi cesti, Raičevi ulici, in Maistrovi ulici kažejo potrebe po dodatnih kolesarskih površinah ter pri navezavah na četrtno skupnosti (npr. Mariborska cesta, Zagrebška cesta, Grajenščak – Grajena – Ptuj, Nova vas pri Ptuj – Ptuj,...

8.2.3 JAVNI POTNIŠKI PROMET

Na območju mestne občine obstajajo sledeče oblike ponudb javnega potniškega prometa:

- Medkrajevni avtobusni promet;
- Mestni avtobusni promet;
- Železniški potniški promet; in
- Prevoz na poziv – Šoferko.

MEDKRAJEVNI AVTOBUSNI PROMET

Na podlagi standarda dostopnosti (minimalno število prometnih navezav naselja ali kraja, ob upoštevanju števila potencialnih potnikov pri dnevni migraciji) je v času delovnika med glavno avtobusno postajo Ptuj in okoliškimi občinskimi središči zagotovljena sledeča frekvenca storitev tekom delovnika:

Primerna pogostnost voženj (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov višjo od 23 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Maribor (49), Ormož (28), Markovci (27) in Gorišnica (26).

Zadovoljiva pogostnost voženj (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov od 8 do 22 parov na dan) je zagotovljena pri povezavah z občinami Videm (15), Hajdina (10, via naselje Zgornja Hajdina), Kidričevo (16), Lenart (10), Dornava (17) in Juršinci (13).

Neprimerna pogostnost voženj (linije, z dnevno pogostnostjo voženj avtobusov manjšo od 8 parov na dan) ni bila evidentirana na nobeni povezavi z bližnjimi okoliškimi občinskimi

središči.

Frekvenca voženj avtobusov je v času jutranjega koničnega obdobja na ključnih avtobusnih linijah na ustrezni ravni, saj avtobusi vozijo v intervalih od 5 do 20 minut, kar omogoča pokritost različnih delovnih časov podjetij tako v mestu Ptuj, kot v podjetjih v sosednjih občinah. Podobna pokritost voženj je na istih linijah zagotovljena tudi v popoldanskem koničnem obdobju med 13:30 in 16.00 uro na obratni smeri.

Tabela 18: Standard dostopnosti na posameznih medkrajevni avtobusnih linijah (z izhodiščem AP Ptuj).

Prikaz medkrajevni avtobusni linij

Avtobusna linija	Število voženj	Število voženj v času med	
		05:00 in 07:30 uro	13:30 in 16:00 uro
AP Ptuj – MB	49	11	11
MB – AP Ptuj	49	8	11
AP Ptuj – Ormož	28	7	8
Ormož – AP Ptuj	28	7	7
AP Ptuj – Markovci	27	5	8
Markovci – AP Ptuj	27	8	7
AP Ptuj – Gorišnica	27	6	8
Gorišnica – AP Ptuj	26	6	5
AP Ptuj – Videm	15	3	3
Videm – AP Ptuj	15	4	2
AP Ptuj – Zg. Hajdina	10	1	3
Zg. Hajdina – AP Ptuj	10	3	1
AP Ptuj – Kidričevo	16	3	5

Kidričevo – AP Ptuj	16	5	3
AP Ptuj – Lenart	10	1	1
Lenart – AP Ptuj	10	2	2
AP Ptuj – Dornava	17	3	5
Dornava – AP Ptuj	18	6	4
AP Ptuj – Juršinci	13	2	4
Juršinci – AP Ptuj	13	4	3

MESTNI AVTOBUSNI PROMET

Na območju mestne občine lahko občani in obiskovalci potujejo po mestu Ptuj in njegovi okolici z brezplačnim mestnim avtobusom. Mestna občina tako spodbuja trajnostno mobilnost in želi ponuditi oblike javnega prevoza zlasti za tiste, ki nimajo lastnega prevoza ali želijo zmanjšati število potovanj s svojim osebnim vozilom. Mestni avtobusni promet obratuje na petih mestnih linijah ter povezuje lokacije, ki jih medkrajevni linijski promet ne dosega.

Mestna linija Ptuj obratuje celo leto, tako med delovniki kot ob vikendih in praznikih. Poteka na povezavi »AP Ptuj – Dom upokojencev Ptuj, Ul. 5 Prekomorske – Tržnica – OŠ Olge Meglič – Terme Ptuj – Ptuj bolnica – TC Qlandia – Ormoška cesta – AP Ptuj«. Na liniji je zagotovljenih 18 voženj tekom delovnika.

Mestna linija Panorama obratuje med delovniki od septembra do konca junija v dopoldanskem in popoldanskem času. Pokriva delno mestno jedro z OŠ Olge Meglič ter postajališča Bratje Reš, Ptuj SŠC, Dom upokojencev Ptuj, Rimska peč, Vičava, Orešja ter končno postajališče Krčevina pri Vurbergu, kjer je obračališče. Tekom delovnika je na voljo 11 voženj.

Mestna linija Jezero – Spuhlja obratuje med delovniki od septembra do konca junija v dopoldanskem in popoldanskem času in pokriva zaselek Brstje in naselje Spuhlja, ter kroži

v območju industrijske cone, med trgovskimi centri in pokriva pokopališče na Rogoznici. Tekom delovnika je na voljo 9 voženj.

Mestna linija Breg – Turnišče obratuje med delovniki od septembra do konca junija v dopoldanskem in popoldanskem času in pokriva desni breg reke Drave z zaselki Suha veja, Turnišče in Breg ter del Občine Hajdina (Draženci, Sp. in Zg. Hajdina). Tekom delovnika je na voljo 10 voženj.

Mestna linija Ljudski vrt Rogoznica obratuje med delovniki od septembra do konca junija v dopoldanskem in popoldanskem času in pokriva poleg postajališč na Župančičevi ulici in Ul. 5. Prekomorske še postajališča pri Ptuj SŠC, pri splošni bolnišnici, na Svržnjakovi ulici ter postajališča v naseljih Žabjak in Kicar. Tekom delovnika je na voljo 16 voženj.



Slika 10; Primer dobre prakse – Mestna linija Ptuj, Zadrugi trg, vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

ŽELEZNIŠKI POTNIŠKI PROMET

V mestni občini obstaja ponudba javnega železniškega potniškega prometa, saj skozi njo poteka glavna železniška proga Pragersko –

Središče – d. m. Potniški promet se vrši preko glavne železniške postaje Ptuj, ki oskrbuje mesto Ptuj in preko železniškega postajališča Hajdina, ki oskrbuje okoliške zaselke (npr. četrtna skupnost Breg - Turnišče).

Med Ptujem in Ormožem je na voljo 15 parov voženj dnevno, ki so brez prestopanj. Čas vožnje potniških vlakov traja med 11 in 23 minut (v odvisnosti od tipa vlaka in števila postankov na vmesnih postajališčih). Potovalni čas potniškega vlaka je na relaciji krajši od potovalnega časa osebnega vozila. Pri povezavi z mestom Maribor je na voljo 15 parov voženj, od katerih je 8 brez prestopanj. Čas vožnje potniških vlakov traja med 27 in 74 minut.

Pri povezavi z mestom Ljubljana je na voljo do 16 parov voženj, kjer podobno kot v primeru povezave z mestom Maribor na potovalni čas močno vplivajo procesi prestopanja med vlakovi, saj je kar 13 parov voženj potniških vlakov vezanih na procese prestopanja. Vsled temu je razpon potovalnega časa velik in znaša med 117 in 205 minut.

8.2.4 MIRUJOČI PROMET

Na območju mestne občine so za parkiranje vozil namenjene javne parkirne površine, ki so označene s predpisano prometno signalizacijo in opremo. Koncesijsko dejavnost urejanja javnih parkirišč na območju mestne občine izvaja Družba Javne službe Ptuj. Javne parkirne površine v mestni občini obsegajo:

- **Plačljiva javna parkirišča z zapornico:** sem spadajo parkirne površine na Potrčevi cesti (210 PM), parkirne površine na Ulici heroja Lacka (100 PM) in parkirne površine pri Zadružnem trgu (110 PM).
- Največjo kapacitetno zasedenost beležijo parkirne površine na Ulici heroja Lacka (86 % / 86 zasedenih PM).

PREVOZ NA POZIV – ŠOFERKO

Leta 2019 se je vzpostavil partnerski projekt med mestno občino, Javnimi službami Ptuj in Združenjem šoferjev in avtomekanikov Ptuj (ZŠAM Ptuj) glede izvaja projekta zagotavljanja brezplačnih prevozov na poziv za starejše, poimenovan Šoferko. Storitev je namenjena starejšim občanom, ki potrebujejo prevoz do določene lokacije in ki nimajo lastnega prevoza ter enostavnega dostopa do javnega prevoza. S partnerskim projektom se med drugim krepi tudi trajnostna mobilnost v mestni občini, saj je podjetje Javne službe Ptuj, kot koordinator projekta, priskrbelo električni avtomobil za izvajanje prevozov.

V obdobju od začetka vzpostavitve sistema v letu 2019 do leta 2022 je bilo skupaj opravljenih 634 brezplačnih prevozov. V povprečju to pomeni okrog 211 prevozov na leto, 18 na mesec in 1 na dan (upoštevano dejstvo, da se prevozi izvajajo le ob ponedeljkih, sredah in ob petkih).

- Kapacitetna zasedenost vseh parkirnih površin skupaj na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času tekom delovnika: 56 % (235 zasedenih PM).
- **Plačljiva javna parkirišča v sklopu modre cone (s časovno omejitvijo parkiranja do 120 minut):** sem spada skupaj 12 parkirnih površin s kapaciteto med 3 in 60 PM.
 - Kapaciteta vseh parkirišč skupaj: 256 PM.
 - Največjo kapacitetno zasedenost beležijo parkirne površine na Trstenjakovi ulici (100 % / vseh 33 zasedenih PM) ter na Raičevi ulici za Upravno enoto (100 % / vseh 24 zasedenih PM).
- Kapacitetna zasedenost vseh javnih parkir-

nih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času tekom delovnika: 78 % (200 zasedenih PM).

- **Plačljiva javna parkirišča v sklopu modre cone (s časovno omejitvijo parkiranja nad 120 minut):** sem spadajo parkirne površine pri Zdravstvenem domu (98 PM) in na Cvetkovem trgu (28 PM).
 - Največjo kapacitetno zasedenost beležijo parkirne površine ob Zdravstvene domu (100 % / vseh 98 zasedenih PM).
 - Kapacitetna zasedenost obeh javnih parkirnih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času tekom delovnika: 89 % (112 zasedenih PM).



Slika 11; Parkirne površine pri Zdravstvenem domu Ptuj beležijo eno največjih in trajnih kapacitetnih zasedenosti tekom delovnika.

- **Brezplačne parkirne površine s časovno omejitvijo parkiranja na 30 ali 60 minut:** sem spada skupaj 11 parkirnih površin s kapaciteto med 4 in 108 PM.
 - Največjo kapaciteto premorejo parkirne površine na Ormoški cesti pri Eurospinu (108 PM). Kapacitetna zasedenost le teh na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času tekom delovnika znaša 72 % (78 zasedenih PM). Na tem parkirišču je možno brezplačno parkiranje do 120 minut.

- Kapaciteta vseh parkirišč skupaj: 185 PM.
- Kapacitetna zasedenost vseh javnih parkirnih površin na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času tekom delovnika: 66 % (123 zasedenih PM).
- **Ostale brezplačne parkirne površine brez časovne omejitve parkiranja:** sem spada skupaj 6 parkirnih površin s kapaciteto med 4 in 108 PM, od katerih so največja na Arbajterjevi ulici (97 PM), na Čučkovi ulici (108 PM) in pri železniški postaji (45 PM).
 - Kapacitetna zasedenost parkirišča pri železniški postaji na podlagi izmerjenega parkirnega utripa v dopoldanskem času tekom delovnika znaša 87 % (39 zasedenih PM).

8.2.5 CESTNI PROMET

Mestna občina ima dostopnost do ostalih sosednjih občin in nadalje do preostalega slovenskega prostora urejeno preko kakovostnih cestnih povezav. Je intenzivno vpeta v prometno okolje, kjer se skozi njo preko državnih in občinskih cest odvija tako notranji, izvorno-ciljni kakor tudi tranzitni promet.

Na podlagi izdelane analize dnevnih delovnih migracijskih tokov, kar 49,1 % delovno aktivnega prebivalstva generira notranja potovanja (živijo in delajo znotraj mestne občine), medtem ko 50,9 % delovno aktivnega prebivalstva generira ciljno- izvorna potovanja (delo opravljajo v drugi občini). Ciljno-izvorna potovanja pa generira tudi delovno aktivno prebivalstvo iz drugih občin, ki delajo v mestni občini. Namreč kar 9.748 delovnih mest zasedajo zaposleni iz drugih občin, kar pomeni, da 66 % vseh zaposlitev v mestni občini generira ciljno-izvorna potovanja.

Mestna občina, kot ostale občine Spodnjega Podravja, ki se razprostirajo v neposredni bliži-

ni avtoceste A4, ki poteka na povezavi »Slivnica – Draženci – Gruškovje – R. Hrvaška«, spada med tiste občine v Republiki Sloveniji, ki imajo zagotovljeno ustrezno in hitro dostopnost do državnega avtocestnega omrežja, saj je središče mesta Ptuj (Mestni trg) oddaljeno dobrih 5,2 km od AC priključka Hajdina in kjer je čas vožnje z osebnim vozilom ocenjen na okrog 10 minut.–

CESTNO OMREŽJE

Skupna dolžina javnih cest v mestni občini znaša 264,8 km, od tega je državnih cest 41,9 km in občinskih cest 223,5 km (z upoštevanjem javnih poti za kolesarje).

Gostota skupnega javnega cestnega omrežja v mestni občini znaša 3,97 km/km² površine občinskega ozemlja in je večja od gostote javnega cestnega omrežja na državnem nivoju (1,92 km/km²).

Prav tako je gostota državnega (0,63 km/km²) in občinskega cestnega omrežja (3,34 km/km²) na območju mestne občine večja od gostote državnega (0,32 km/km²) in občinskega (1,60 km/km²) cestnega omrežja na nivoju države.

STOPNJA MOTORIZACIJE

Stopnja motorizacije na območju mestne občine znaša 602 vozil/1.000 prebivalcev, kar je več od slovenskega povprečja, ki znaša 579 vozil/1.000 prebivalcev.

Leta 2013 je v mestni občini živel 23.404 prebivalcev, kar je 0,5 % manj kot jih živi danes (23.525), medtem pa se je stopnja motorizacije povečala za kar 15,5 %. Na državni ravni se je stopnja motorizacije v enakem obdobju povečala za 12,2 %.

V primerjavi z letom 2013 je opazen trend po-

večevanja stopnje motorizacije tako na občinski kot državni ravni. Z leti se podaljšuje tudi povprečna starost vozil.

Tabela 19: Gibanje stopnje motorizacije v Mestni občini Ptuj med leti 2013 in 2023.

STOPNJA MOTORIZACIJE (vozil / 1.000 prebivalcev)

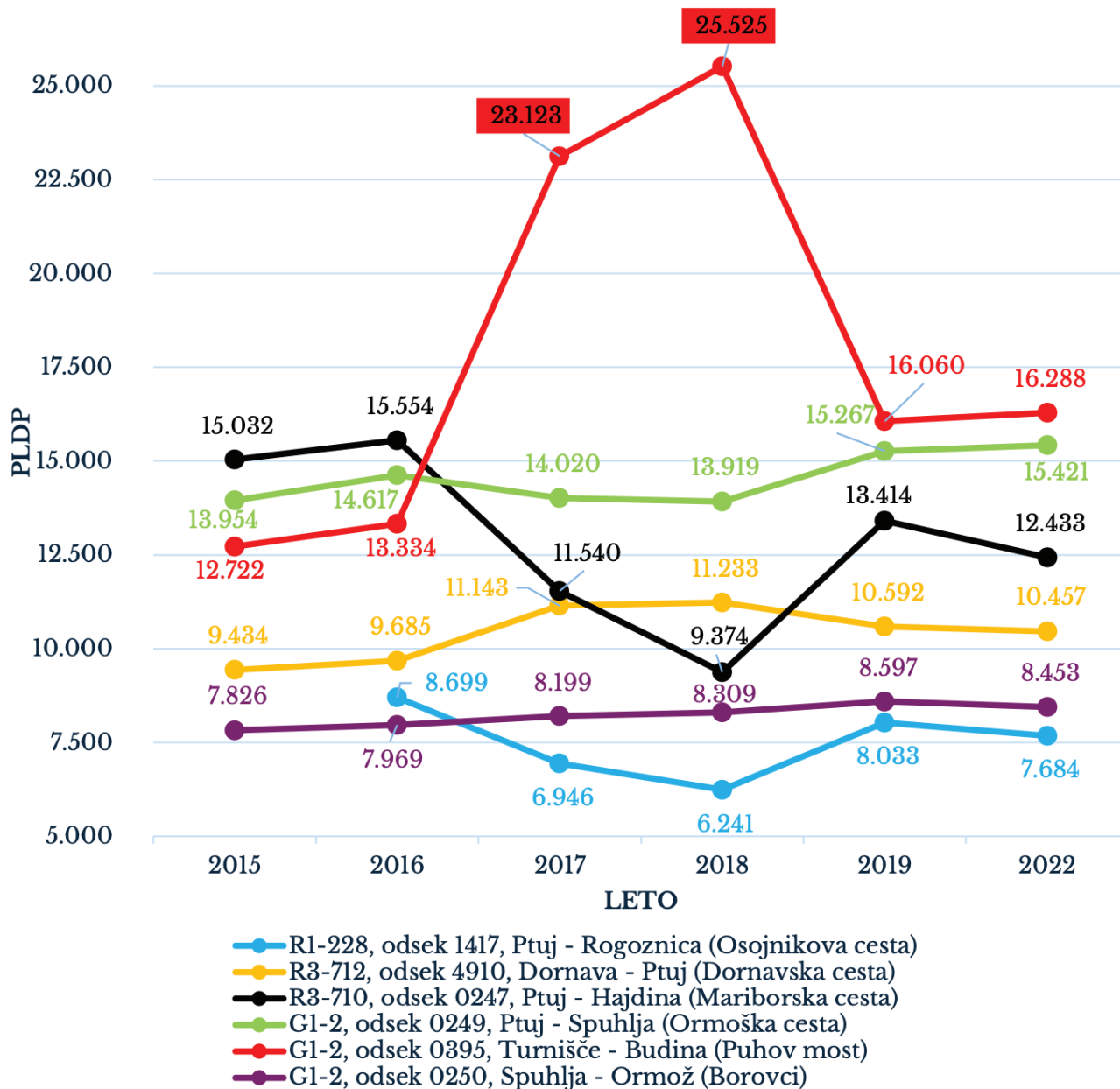
	Mestna občina Ptuj (2023/2013)	Slovenija (2023/2013)
vozila	602 / 521	579 / 516
Povprečna starost vozil (v letih)	11,0 / 9,0	11,1 / 9,1

PROMETNE OBREMENITVE (PLDP) NA DRŽAVNIH CESTNIH ODSEKIH

V širšem vplivnem območju mestne občine se na državnih cestnih odsekih nahaja 11 avtomatskih števecv prometa.

Največje prometne obremenitve se pojavljajo na odseku glavne ceste G1-2 med AC priključkom Draženci in Ormoško cesto, kjer je povprečni letni dnevni promet (PLDP) leta 2022 znašal 16.288 vozil/dan. Visoke prometne obremenitve se pojavljajo tudi na odseku glavne ceste G1-2 vzdolž Ormoške ceste, kjer je PLDP leta 2022 znašal 15.421 vozil/dan.

Na območju mestne občine izstopata še dva cestna odseka, kjer je PLDP v letu 2022 presegal 10.000 vozil/dan. Na odseku regionalne ceste R3-710, na povezavi Ptuj – Hajdina (Mariborska cesta), je PLDP v letu Dornava (Dornavska cesta), pa je PLDP v 2022 znašal 12.433 vozil/dan, na odseku letu 2022 znašal 10.457 vozil/dan. regionalne ceste R3-712, na povezavi Ptuj – Dornava (Dornavska cesta), pa je PLDP v letu 2022 znašal 10.457 vozil/dan.



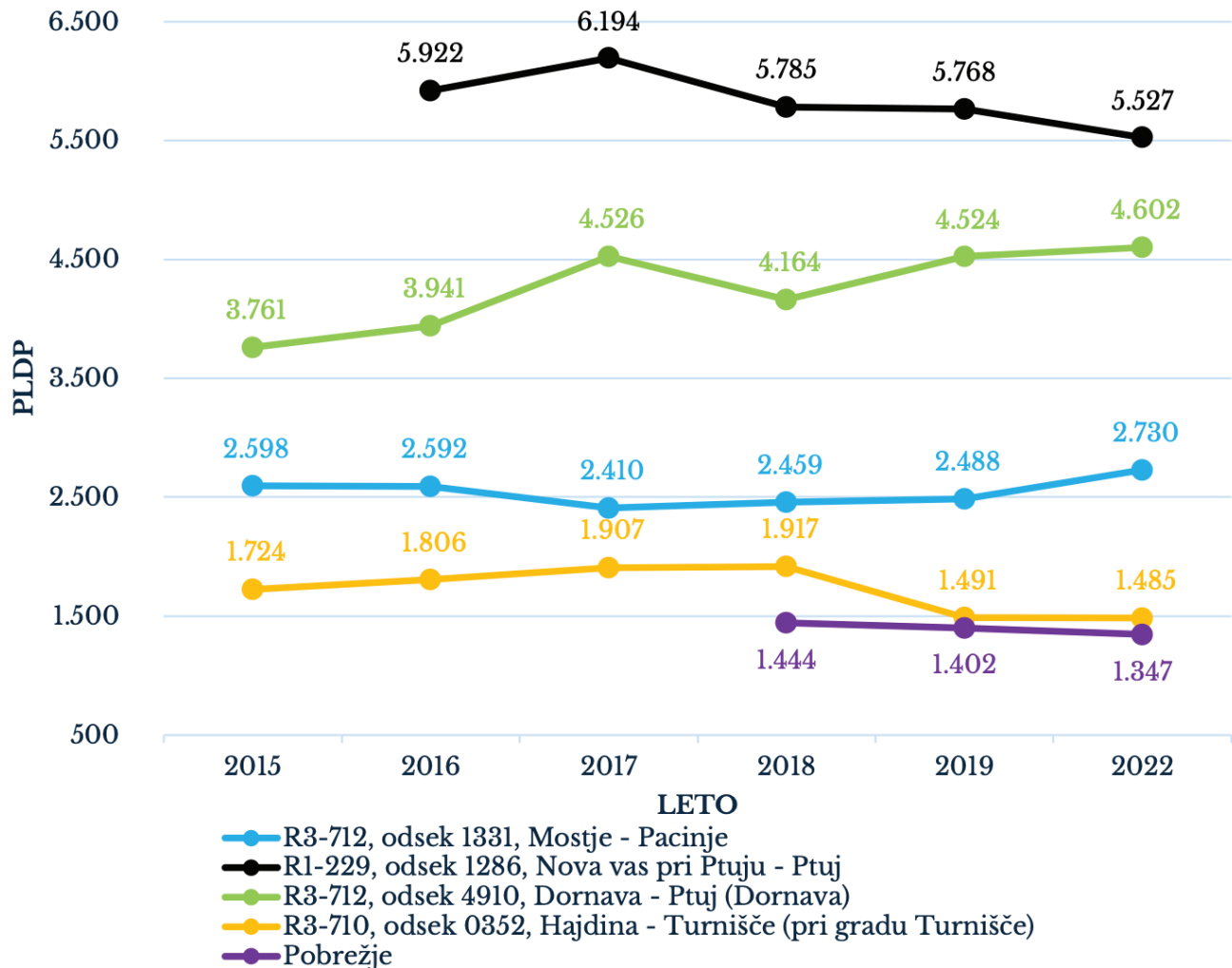
Grafikon 2 ; Povprečni letni dnevni promet (PLDP) na državnih cestnih odsekih med leti 2015 in 2022 v Mestni občini Ptuj, ki beležijo PLDP večji od 6.000 vozil/dan.

Opomba: Leti 2020 in 2021 sta bili, zaradi epidemioloških razmer povezanih z razglašeno epidemijo Covid, izzeti iz analize prometnih obremenitev, saj je gostota prometa v tistem obdobju upadla na celotnem državnem cestnem omrežju in ne predstavlja realne osnove za primerjavo.

Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet 2022.

Zanimivost: Na cestnem odseku čez Puhov most je PLDP v letih 2017 in 2018 znašal kar 23.123 oziroma 25.525 vozil/dan (povečanje od 70 do 90 % napram letu 2016). Nastala situacija je bila pogojena z obnovo ptujskega glavnega mostu čez reko Dravo, zaradi česar je prišlo do preusmeritve prometa na Puhov most. Dela so trajala leto in pol, kar je doprineslo k povečanju prometnih obremenitev čez Puhov most v letih 2017 in 2018. Vsled temu so se nekatere notranje cestne povezave delno razbremenile (Mariborska cesta, Osojnikova cesta), nekatere pa tudi dodatno obremenile (Dornavska cesta).

Obnova glavnega mostu čez reko Dravo je med drugim dolgoročno »prispevala« k delni razbremenitvi Mariborske ceste, saj so se po izvedeni obnovi mostu, v velikem deležu ohranile potovalne navade ljudi iz časa obnove mostu, saj je cestni odsek med AC priključkom Draženci in Ormoško cesto danes prometno najbolj obremenjeni cestni odsek, medtem ko je bila pred obnovo ptujskega mostu Mariborska cesta prometno najbolj obremenjena cestna povezava v mestni občini.



Grafikon 3 ; Povprečni letni dnevni promet (PLDP) na državnih cestnih odsekih med leti 2015 in 2022 v Mestni občini Ptuj, ki beležijo PLDP manjši od 6.000 vozil/dan.

Opomba: Leti 2020 in 2021 sta bili, zaradi epidemioloških razmer povezanih z razglašeno epidemijo Covid, izzeti iz analize prometnih obremenitev, saj je gostota prometa v tistem obdobju upadla na celotnem državnem cestnem omrežju in ne predstavljata realne osnove za primerjavo.

Vir: Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidence o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet 2022.

Največja rast prometa se zaznava na odseku glavne ceste G1-2, na povezavi Spuhlja – Ptuj – Puhov most in sicer ta znaša med 2,1 % in 3 % na leto. Visoka rast prometa se pojavlja še na odseku regionalne ceste R3-712, na povezavi Dornava – Ptuj (Dornavska cesta), ki znaša 2,3 % na leto, na odseku glavne ceste G1-2, na povezavi Spuhlja – Ormož (znotraj naselja Borovci), ki znaša 1,6 % na leto in na odseku regionalne ceste R3-712, na povezavi Mostje - Pacinje, ki znaša 1,1 % na leto. Visoke prometne obremenitve na državnih cestnih odsekih vplivajo na nastanek daljših dinamičnih zastojev tekom delovnika (izraziteje popoldan) v križišču Ormoške ceste, Osojnikove ceste in Minoritskega trga. Pogosti zastoji so evidentirani tudi v križišču Potr-

čeve ceste, Dornavske ceste in Slovenskogoriške ceste. Evidentirani zastoji v obeh omenjenih križiščih vplivajo na kapacitetno prepustnost vseh bližnjih priključkov vzdolž Osojnikove ceste in Ormoške ceste vse do Puhove ulice. Občasni daljši dinamični zastoji se pojavljajo tudi v območju manjših urbanih krožnih križišč med Dravskim mostom in Mariborsko cesto ter na cestnem odseku na povezavi Spuhlja – Ptuj.

Tabela 20; Povprečna letna stopnja rasti prometa na državnih cestnih odsekih znotraj mestne občine.

Cestni odseki na državni cestah	Pldp 2022	Rast prometa na leto
R1-228, odsek 1417 Ptuj – Rogoznica (Osojnikova cesta)	7.684	0,985 (upadanje/stagnacija)
R3-712, odsek 1331, Mostje - Pacinje	2.730	1,011 (1,1 %)
R1-229, odsek 1286, Nova vas pri Ptuj - Ptuj	5.527	0,984 (upadanje/stagnacija)
R3-712, odsek 4910, Dornava – Ptuj (Dornavska cesta)	10.457	1,023 (2,3 %)
R3-710, odsek 0247, Ptuj – Hajdina (Mariborska cesta)	12.433	0,989 (upadanje/stagnacija)
G1-2, odsek 0249, Ptuj – Spuhlja (Ormoška cesta)	15.421	1,021 (2,1 %)
R3-710, odsek 0352, Hajdina – Turnišče (do Zagrebske ceste)	1.485	0,976 (upadanje/stagnacija)
G1-2, odsek 0395, Turnišče – Budina (Puhov Most)	16.288	1,11 (11 %) Na račun povečanja prometa v letih 2017 in 2018 zaradi zaprtja glavnega mostu čez reko Dravo. Realna rast znaša med 2 do 3 % na leto.
G1-2, odsek 0250, Spuhlja – Ormož (naselje Borovci)	8.453	1,016 (1,6 %)

8.2.6 PROMETNA VARNOST

V obdobju med leti 2013 in 2022 (10 – letno obdobje) se je na območju mestne občine zgodilo 3.589 prometnih nesreč, v katerih se je 853 udeležencev lažje telesno poškodovalo in 63 huje telesno poškodovalo. Skupaj je v prometnih nesrečah življenje izgubilo 9 ljudi.

Glavnina prometnih nesreč se je zgodila znotraj naselij z uličnim sistemom. V zadnjih desetih letih se je na državnih glavnih in regionalnih cestah zgodilo 569 prometnih nesreč, od tega 4 s smrtnim izidom, na občinskih cestah pa 2.986 prometnih nesreč, od tega 5 s smrtnim izidom.

Skupno je bilo na območju mestne občine v prometnih nesrečah udeleženih 105 pešcev in 186 kolesarjev.

Tabela 21: Število prometnih nesreč v obdobju 2013–2022 (10 let).**Prometne nesreče v obdobju 2013 – 2022 (10 let)**

Kategorizacija ceste	Št. vseh prometnih nesreč skupaj	Št. vseh prometnih nesreč s smrtnim izidom	Št. prometnih nesreč z vključenimi pešci	Št. prometnih nesreč z vključenimi kolesarji
Avtocesta A4, Razcep Draženci	34	0	0	0
Glavne ceste I. reda	171	0	2 (brez smrti)	3 (brez smrti)
Regionalne ceste I. reda	164	1	9 (brez smrti)	4 (brez smrti)
Regionalne ceste III. reda	234	3	5 (1 smrt)	5 (brez smrti)
Lokalna cesta (LC)	2	0	0	0
Naselje z uličnim sistemom	2.744	4	87 (1 smrt)	156 (1 smrt)
Naselje brez uličnega sistema	240	1	2 (brez smrti)	18 (1 smrt)
SKUPAJ	3.589	9	105 (2 smrti)	186 (2 smrti)

Vir: Javna agencija RS za varnost prometa, zemljevid prometnih nesreč, obdobje 2013 – 2022.

Glavnina primerov povozitve pešcev je bila evidentirana na območju mesta Ptuj ter po ena prometna nesreča z udeleženiimi pešci še v naseljih Grajena in Spuhlja (v tem naselju so se v prometni nesreči leta 2019 kar tri peške starosti med 13 in 16 let lažje telesno poškodovale).

Pri prometnih nesrečah, v katerih so bili udeleženi kolesarji, so le te bile bolj razpršene po mestni občini. Razlog tega je seveda zaznано vsesplošno povečanje uporabnosti koles med uporabniki, poleg tega kolesa omogočajo večji doseg potovanja, ki je neprimerljivo daljši in hitrejši od hoje. Največ prometnih nesreč,

v katerih so bili udeleženi kolesarji, se je zgodilo znotraj mesta Ptuj, kjer izstopajo Potrčeva cesta, Ormoška cesta in Slovenskogoriška cesta. Večje število prometnih nesreč z vključenimi kolesarji je bilo evidentiranih tudi na cestni povezavi skozi zaselke Vičava in Orešje. V dveh prometnih nesrečah sta dva kolesarja podlegla poškodbam.

Splošna ocena je, da je nivo prometne varnosti v mestni občini na razmeroma ugodni ravni. V povprečju se zgodi 360 prometnih nesreč na leto, od tega 11 z vključenimi pešci in 19 z vključenimi kolesarji.

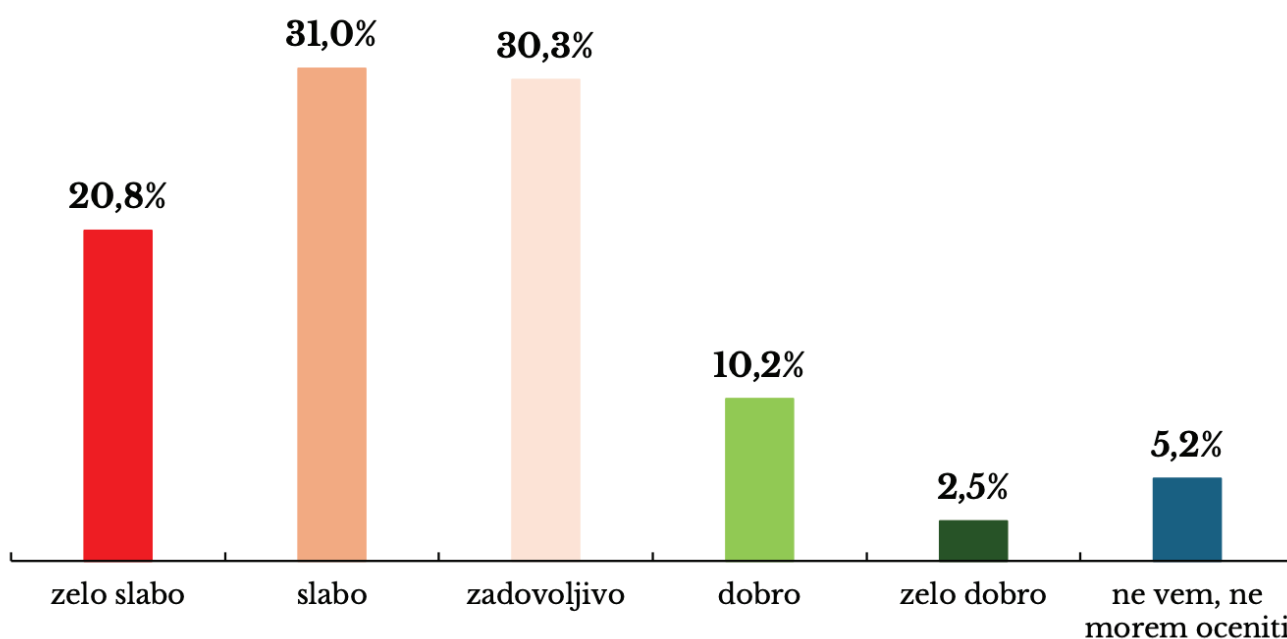
8.3 MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI MESTNE OBČINE

Sestavni del analize obstoječega stanja na področju prometa predstavljajo anketne in druge raziskave na področju mobilnosti ter potovalnih navad različnih ciljnih in starostnih skupin prebivalstva, ki so bile izvedene v skladu z Minimalnimi standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije. Izsledki raziskav služijo za oblikovanje izhodiščnih obveznih kazalnikov, ki jih bo mestna občina spremljala v prihodnosti s pomočjo izvajanja ukrepov iz Občinske celostne prometne strategije. V nadaljevanju podanih nekaj ključnih izsledkov izvedenih raziskav na področju mobilnosti v mestni občini.

8.3.1 ZADOVOLJSTVO SPLOŠNE JAVNOSTI S STANJEM PROMETA V MESTNI OBČINI

Za splošno javnost je bila izvedena obširna anketna raziskava na temo zadovoljstva prebivalcev s stanjem prometa v mestni občini.

Dobra desetina anketiranih prebivalcev mestne občine ocenjuje zadovoljstvo s stanjem prometa v svoji občini kot dobro ali zelo dobro (12,7 %), kot zadovoljivo pa ga ocenjuje slaba tretjina anketiranih (30,3 %). Dobra polovica ocenjuje obstoječe stanje prometa kot zelo slabo ali slabo (51,8 %). Povprečna ocena zadovoljstva s stanjem prometa v mestni občini, na lestvici od 1 do 5, znaša 2,39.



Grafikon 4 ; splošna ocena zadovoljstva splošne javnosti s stanjem prometa v Mestni občini Ptuj.

Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Ptuj«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=403.

Na podlagi podanih vrednot so prebivalci izbrali tiste, za katere smatrajo, da jih bodoče celostno prometno načrtovanje v mestni občini mora upoštevati. Kot najpomembnejše vrednote so bile izpostavljene boljše ceste (43,4 %). Sledi varnost pešcev in kolesarjev (40,4 %), boljši javni potniški promet (39,2 %) in varnost otrok (33,3 %).

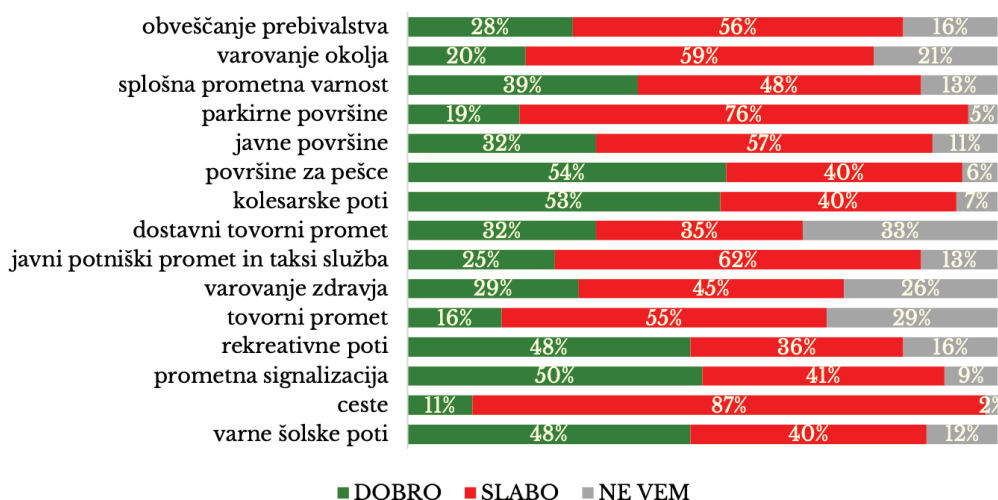


Grafikon 5 ; Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa v mestni občini.

Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Ptuj«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=403.

Opazanja anketiranih prebivalcev glede urejenosti prometnih področij na njihovih vsakodnevni poteh skozi mestno občino so različna.

Anketirani prebivalci so kot najboljše oziroma dobro urejeno področje ocenili površine za pešce (54 %) ter kolesarske poti (53 %). Kot najmanj oziroma slabo urejeno področje pa ocenjujejo ceste (87 %) in parkirne površine (76 %).

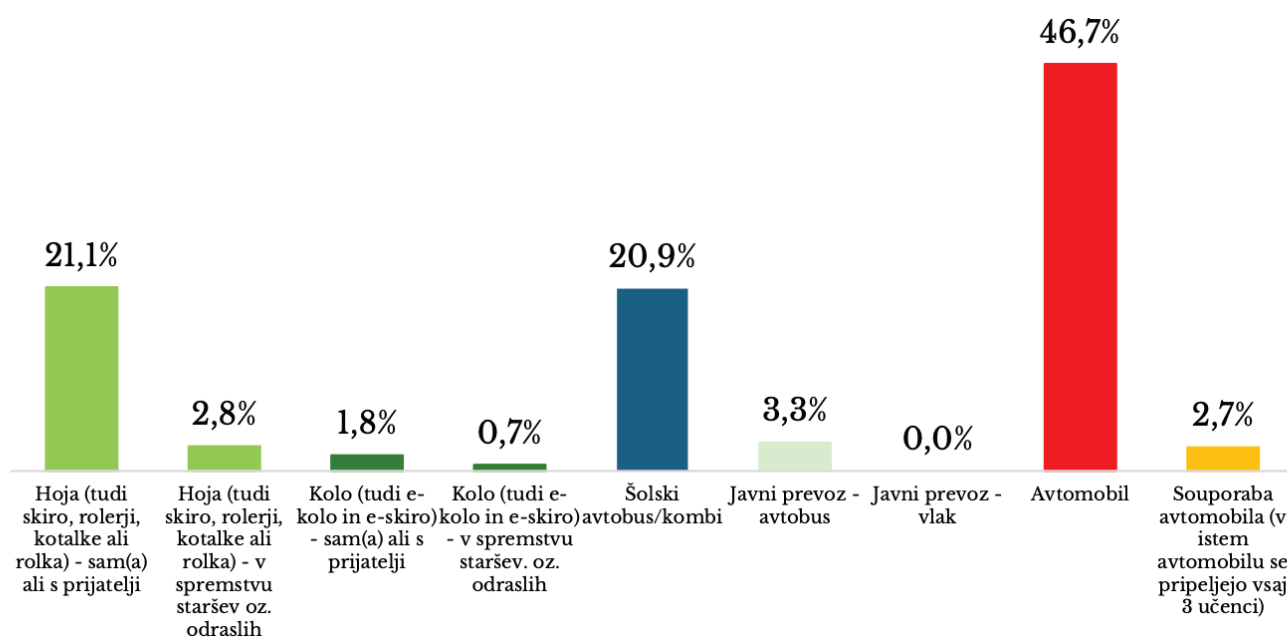


Grafikon 6 ; Urejenost posameznih prometnih področij.

Vir: Anketa za splošno javnost »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Ptuj«, maj 2024, reprezentativni vzorec N=403.

8.3.2 POTOVALNE NAVADE UČENCEV V OSNOVNIH ŠOLAH

Namen izvedene anketne raziskave je analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad učencev v osnovnih šolah s sedežem v mestni občini. V anketni raziskavi so sodelovali učenci 3. 5. in 7. razredov iz Osnovne šole Olge Meglič, Osnovne šole Breg, Osnovne šole Ljudski vrt in Podružnične osnovne šole Grajena. V anketno raziskavo je bilo vključenih 531 učencev, kar predstavlja 32,3 % vseh učencev, ki obiskujejo osnovne šole, v katerih je potekala raziskava potovalnih navad.



Grafikon 7 ; Potovalne navade učencev 3. 5. in 7. razredov, ki obiskujejo osnovne šole v mestni občini.

Vir: Anketa glede potovalnih navad učencev v osnovnih šolah v mestni občini, izvedba maj 2024, reprezentativni vzorec N=531.

Na podlagi izvedene anketne raziskave glede potovalnih navad učencev in doseženih rezultatov je razvidno, da je največ učencev v šolo pripeljanih z avtomobilom (46,7 %). Približno dobra 1/5 vseh učencev prihajajo v šolo peš, bodisi kot sami ali v družbi prijateljev (ob uporabi skirojev, rolerjev, kotalk ali rolk), za tem pa sledi prihod v šolo s pomočjo šolskega avtobusa ali kombija (20,9 %). Manj je hoje v spremstvu staršev oz. odraslih (2,8 %) in prihodov s kolesom, e-kolesom ali e-skirojem (1,8 %). Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) je razmeroma nizko zastopana (2,7 %), prav tako uporaba avtobusnega javnega prevoza (3,3 %) in kolesa v spremstvu staršev (0,7 %). Javnega prevoza z vlakom ne uporablja noben učenec.

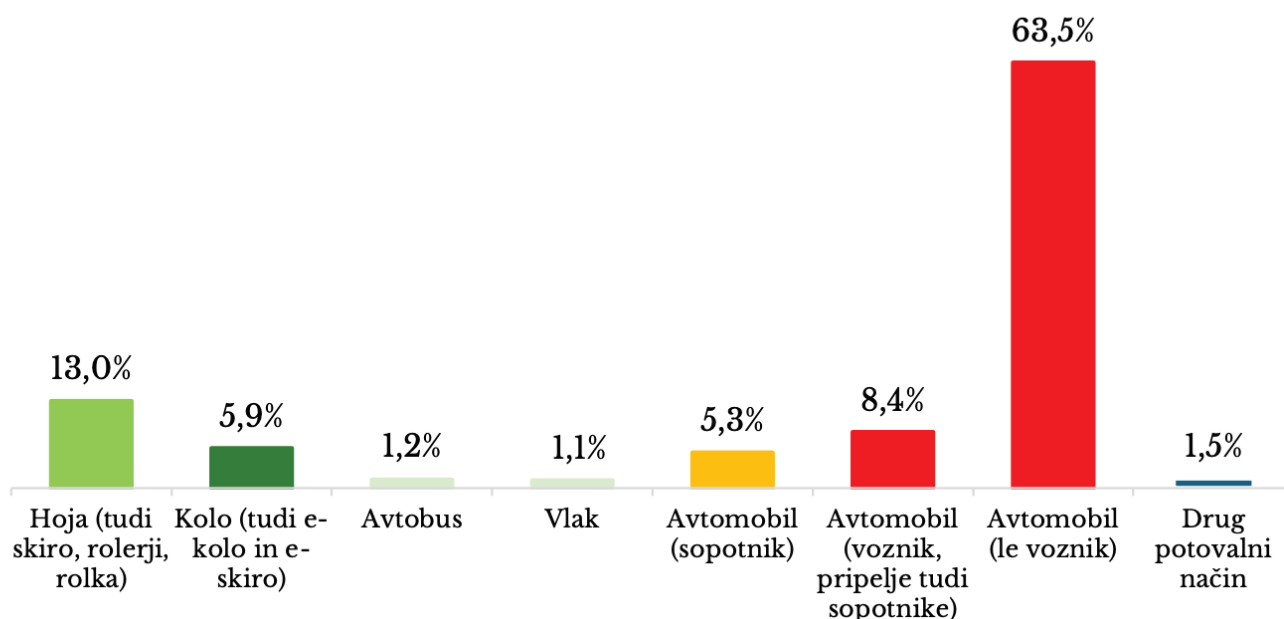
- Slaba 1/4 vseh otrok prihaja v osnovno šolo peš (upoštevani vsi prihodi peš, z in brez spremstva staršev).
- Uporaba šolskih avtobusov in kombijev predstavlja tretji najpogostejši način prihoda otrok v osnovno šolo (dobra 1/5).
- Uporaba javnega avtobusnega prevoza predstavlja četrti najpogostejši način prihoda otrok v šolo.
- Souporaba avtomobila (vsaj trije učenci v istem avtomobilu) in uporaba kolesa (z in brez spremstva staršev) ne predstavljata pomembnejšega oz. vidnejšega dela v funkciji dnevne mobilnosti otrok, kar potrjujejo razmeroma nizki

Ključne ugotovitve:

- Prevoz z avtomobili je najbolj pogosto zastopan način prihoda otrok v osnovno šolo.

8.3.3 POTOVALNE NAVADE ZAPOSLENIH V IZBRANIH PODJETJIH

Podobno kot v primeru osnovnih šol je bila izvedena analiza obstoječega stanja na področju potovalnih navad zaposlenih v izbranih podjetjih s sedežem v mestni občini. Skupaj je v anketni raziskavi sodelovalo 91 zaposlenih iz treh podjetij. Sodelovali so zaposleni iz Splošne bolnišnice dr. Jožeta Potrča Ptuj, Doma upokojencev Ptuj in Javnih služb Ptuj d. o. o.



Grafikon 8 ; Potovalne navade zaposlenih v izbranih podjetjih s sedežem v Mestni občini Ptuj.

Vir: Anketa glede potovalnih navad zaposlenih v mestni občini, izvedba 2024, reprezentativni vzorec N=91.

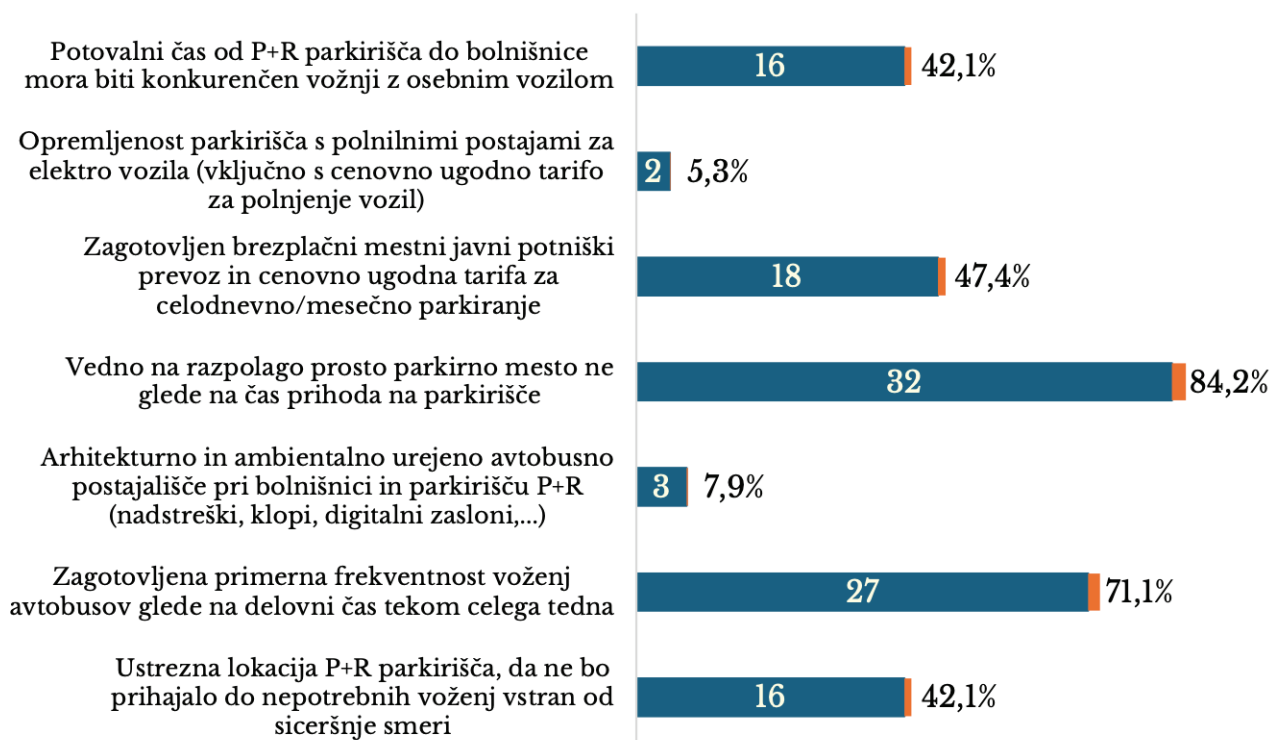
Ključne ugotovitve:

- Uporaba avtomobila med zaposlenimi (vsi vozniki) je najbolj pogosto zastopano prevozno sredstvo pri potovanjih na delovno mesto (71,9 %).
- 13 % vseh zaposlenih na delovno mesto prihaja peš, medtem ko se uporabe kolesa poslužuje 5,9 % vseh zaposlenih vključenih v anketno raziskavo.
- Sopotništvo (delitev prevoza) kljub svojim prednostim in danostim predstavlja zgolj 5,3 % zastopanost.
- Storitev javnih prevozov z avtobusi in vlaki se poslužuje razmeroma malo zaposlenih (2,3 %).
- 19 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti manjši od 2 km (razdalja primerna za hojo in uporabo kolesa) ter 18 % na oddaljenosti od 2 do 5 km (razdalja primerna za uporabo kolesa). Skupaj torej kar 37 % vseh zaposlenih prebiva na oddaljenosti primerni za uporabo alternativnih načinov potovanja, s poudar-

kom na uporabi kolesa in hoje.

- 48 % vseh zaposlenih prebiva na
- oddaljenosti od delovnega mesta, ki je večja od 10 km (razdalja primerna za spodbujanje sopotništva in uporabe javnega prevoza).
- 42 % vseh potovanj do delovnega mesta traja manj kot 15 minut.

Med zaposlenimi v Splošni bolnišnici dr. Jožeta Potrča Ptuj se je izvedla še anketna raziskava glede potencialne uporabnosti sistema »P+R« (»parkiraj in prestopi« sistem), če bi med parkiriščem in bolnišnico bil zagotovljen mestni javni potniški promet. 61 % anketiranih bi, ob določenih dodatnih pogojih, bilo pripravljenih uporabljati oddaljeno parkirišče, urejeno po sistemu »P+R«, v kolikor bi med parkiriščem in bolnišnico bil zagotovljen javni mestni potniški prevoz.



Grafikon 9 ; Pogoji, ki bi morali biti izpolnjeni, da bi zaposleni v bolnišnici oddaljeno parkirišče, urejeno po sistemu »P+R«, dejansko tudi uporabljali.

Vir: Anketa glede potovalnih navad zaposlenih v mestni občini, izvedba 2024, reprezentativni vzorec N=91.

Da bi oddaljeno parkirišče, urejeno po sistemu »P+R«, bilo kar se da v uporabi, bi morali biti zagotovljeni sledeči pogoji:

- Vedno na razpolago prosto parkirno mesto ne glede na čas prihoda na parkirišče (prejetih 32 odgovorov,
- oziroma 84,2 % vseh sodelujočih v raziskavi je izbralo to možnost);
- Zagotovljena primerna frekventnost voženj avtobusov glede na delovni čas tekom celega tedna (prejetih 27 odgovorov, oziroma 71,1 % vseh OCPS Mestne občine Ptuj 36|74 sodelujočih v raziskavi je izbralo to možnost);
- Zagotovljen brezplačni mestni javni potniški prevoz in cenovno ugodna tarifa za celodnevno/mesečno parkiranje (prejetih 18 odgovorov, oziroma 47,4 % vseh sodelujočih v raziskavi je izbralo to možnost);
- Ustrezna lokacija P+R parkirišča, da ne bo prihajalo do nepotrebnih voženj v stran od siceršnje smeri (prejetih 16 odgovorov, oziroma 42,1 % vseh sodelujočih v raziskavi je izbralo to možnost); in
- Potovalni čas od »P+R« parkirišča do bolnišnice mora biti konkurenčen vožnji z osebnim vozilom (prejetih 16 odgovorov, oziroma 42,1 % vseh sodelujočih v raziskavi je izbralo to možnost).

8.3.4 GOSTOTA PROMETA V OBČINSKEM SREDIŠČU

Znotraj mesta Ptuj je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na treh presekih cest. Štetje se je izvajalo v dopoldanskem času med 6:30 in 8:30 uro in v popoldanskem času med 14:30 in 16:30 uro v začetku junija 2024 na sledečih treh lokacijah:

- Lokacija 1: Potrčeva cesta (pri bar Gabrovec);
- Lokacija 2: Ormoška cesta (pri Elektru); in
- Lokacija 3: Zagrebška cesta (pri Hoferju).

Struktura prometnih tokov za vse tri lokacije skupaj:

- Števni podatki ter izračunani deleži za dopoldanski in popoldanski čas so združeni.
- Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, katerih delež znaša 85,5 %.
- Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih delež znaša 3,6 % in lažja tovorna vozila, katerih delež znaša 2,5 %.
- Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev, ki se ne prištevajo med motorizirane prometne udeležence je največ pešcev (3,4 %), katerim pa sledijo kolesarji (1,4 %).

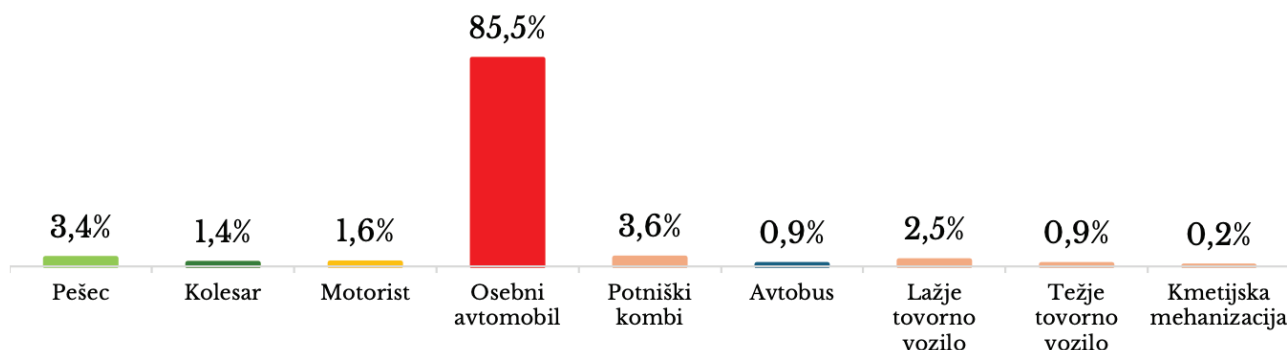
rane prometne udeležence je največ pešcev (3,4 %), katerim pa sledijo kolesarji (1,4 %).

Delež potnikov za vse tri lokacije skupaj:

- Glede na uporabo potovalnih načinov prevladujejo uporabniki osebnih avtomobilov s 86,8 % (tu so vključeni tako potniki v osebnih avtomobilih kot potniki v potniških kombijih).
- Sledijo potniki v avtobusih (5,6 %), potniki v lažjih tovornih vozilih (1,9 %) in potniki v težkih tovornih vozilih (0,7 %).
- Ob predpostavki, da en pešec predstavlja enega potnika, enako v primeru kolesarjev in motoristov pomeni, da znaša delež pešcev 2,7 %, delež motoristov 1,2 % in delež kolesarjev 1,1 %.

Povprečna zasedenost vozil:

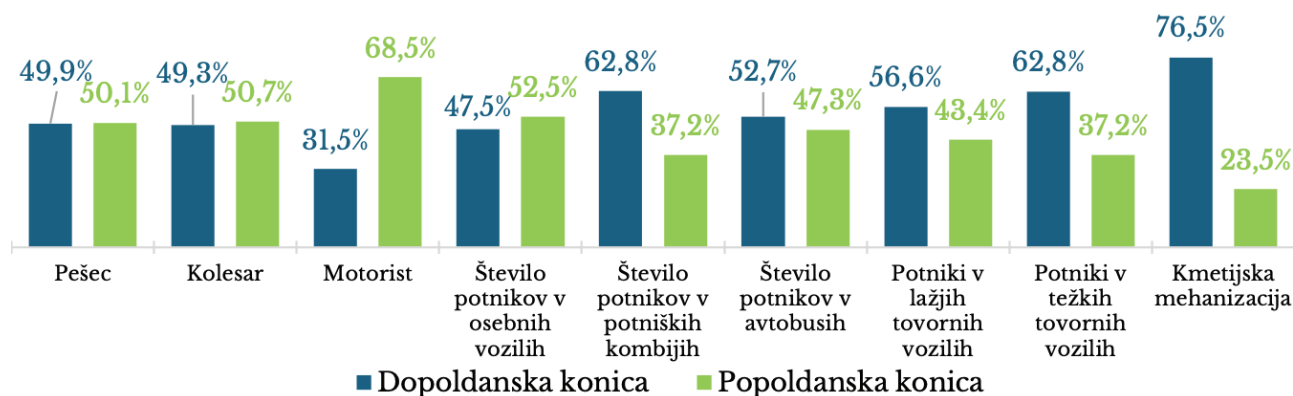
- 1,2 potnikana osebnovozilo;
- 1,5 potnikana kombinirano vozilo; in
- 7,7 potnikovna avtobus.



Grafikon 10 ; Struktura prometnih tokov v mestu Ptuj (seštevek vseh treh lokacij).
Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024

Razmerje deleža potnikov med jutranjo in popoldansko konico:

- Upoštevajoč skupne podatke iz vseh treh lokacij, se vidi, da je v dopoldanskem času več potnikov v potniških kombiniranih vozilih, v avtobusih, v lažjih tovornih vozilih, v težkih tovornih vozilih in več je uporabnikov kmetijske mehanizacije. V popoldanske časa pa je več motoristov in potnikov v osebnih avtomobilih. Število pešcev in kolesarjev je med obema dnevnima časovnjema obdobjema precej enakovredno.

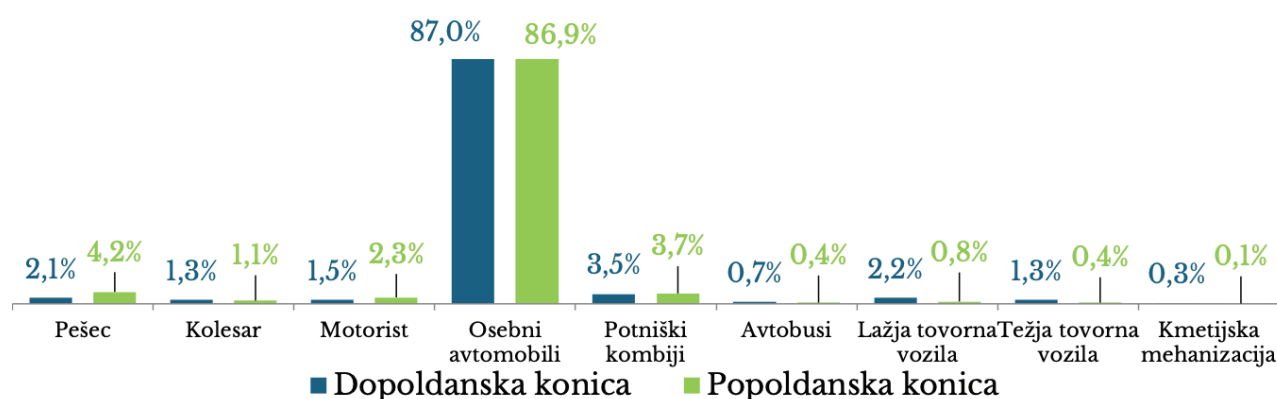


Grafikon 11 ; Razmerje deleža potnikov med jutranjo in popoldansko konico (seštevek vseh treh lokacij).

Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024

Promet na Zagrebški cesti:

- Glede na strukturo prometnih tokov prevladujejo osebni avtomobili, o katerih delež znaša okrog 87 %. Sledijo potniška kombinirana vozila, katerih 87,0% 86,9% delež znaša med 3,5 % in 3,7 % in lažja tovorna vozila (med 0,8 % in 2,2 %).
- Iz skupine najranljivejših prometnih udeležencev je največ pešcev (med 2,1 in 4,2 %), katerim pa sledijo kolesarji (med 1,1 in 1,3 %).



Grafikon 12 ; Promet na Zagrebški cesti (ločen prikaz za dopoldansko in popoldansko konico).

Vir: Kordonsko štetje prometa, junij 2024

9. KLJUČNI PREDNOSTNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

Od izdelane temeljite analize obstoječega stanja na področju prometa do oblikovanja ključnih izzivov, priložnosti in prioritet, ki jih Občinska celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj prednostno naslavlja.

KLJUČNI PREDNOSTNI IZZIVI

Ključni izziv je povečanje potenciala kolesarjenja, hoje in uporabe javnega potniškega prometa ter s tem uravnovežiti potovalne navade prebivalcev, saj je danes več kot 85 % vseh potovanj znotraj mestnega središča opravljenih z osebnimi vozili. Na ravni mestne občine morajo biti vsi trije segmenti bolj optimalno izkoriščeni, zlasti za potrebe dnevne mobilnosti prebivalcev.

Glavni izzivi se kažejo v nadgradnji privlačne, med seboj fizično in vsebinsko povezane infrastrukture za pešce in kolesarje, v optimizaciji storitev javnega potniškega prometa in v razvoju vzporednih podpornih storitev (npr. urejena in privlačna parkirišča in postajališča za kolesarje, urejena in opremljena postajališča za potnike v javnem potniškem prometu, nadgradnja linij javnega mestnega prevoza,...).

STRATEŠKE PRILOŽNOSTI IN PRIORITETE

Peš promet:

- Nadaljnja nadgradnja usklajenega pristopa k urejanju obstoječe infrastrukture za pešce (npr. označevanje in urejanje obstoječih šolskih poti in prehodov, investicijsko vzdrževanje površin za pešce – odprava mrežastih razpok, odprava posledic zmr-

zali, odprava zastajanja vode na površinah za pešce,...).

- Nadaljnje dograjevanje omrežja peš povezav in odprave ozkih grl s ciljem zagotavljanja varnih, privlačnih in dobro povezljivih površin za pešce znotraj mesta Ptuj (npr. ob Dravski ulici, Raičevi ulici, Slomškovi ulici, Svržnjakovi ulici, Zagrebški cesti, ulici Na postajo, v starem mestnem jedru na račun širitve območja za pešce na okoliške ulice,...).
- Zagotavljanje prometno varnih in sklenjenih površin za pešce vključno z umeščanjem prehodov za pešce v naseljih Grajenščak, Grajena in Nova vas pri Ptuj.



Slika 12; Potreba po celoviti preureditvi območja Dravske ulice in Cankarjeve ulice, s ciljem pridobitve dodatnih, varnih in med sabo sklenjenih površin za pešce, vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

- V območju vzgojno izobraževalnih ustanov uvajanje arhitekturno oblikovanih prometnih površin, s katerimi se bodo obstoječe prakse zagotavljanja varnih šolskih poti nadgradile s ciljem zagotavljanja manjše ogroženosti otrok na šolskih poteh.
- Nadgradnja vzporedne infrastrukture za pešce (npr. arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce s sodobno urbano opremo kot so klopi, solarne pametne klopi, naravni ali fizični senčniki, javne sanitarije,...).

Kolesarski promet:

- Nadaljnja nadgradnja usklajenega pristopa k urejanju obstoječe infrastrukture za kolesarje (npr. označevanje in urejanje kolesarskih površin in prehodov, nadgradnja sistema izposoje koles »Pecikl« z širitvijo mreže postajališč, zagotovitev delovanja sistema izposoje koles čez celo leto, zagotavljanje dostopnosti s kolesi do storitev javnega prevoza,...).
- Nadaljnje dograjevanje omrežja kolesarskih povezav s ciljem zagotavljanja zveznosti površin med mestom Ptuj in njegovim zaledjem, primarno na povezavah Grajenščak – Grajena – Ptuj, Hajdina – Ptuj (Mariborska cesta), Nova vas pri Ptuj – Ptuj in Pobrežje – Ptuj (Zagrebska cesta).
- V samem mestu se potreba po izgradnji sklenjenih in prometno varnih površin za kolesarje pojavlja na Ormoški cesti, Osojnikovi cesti, Volkmerjevi cesti, Raičevi ulici, Maistrovi ulici,...
- Vsebinska povezava z državnimi daljinskimi kolesarskimi povezavami D3, D8, G15 in R32.
- Nadgradnja vzporedne infrastrukture za kolesarje (npr. umeščanje arhitekturno urejenih in opremljenih javnih kolesarskih

parkirišč in postajališč, umeščanje urbane opreme,...).



Slika 13; Odprava ozkih grl in konfliktnih območij za kolesarje predstavlja eno od ključnih področij ukrepanja (na sliki območje Slomškove ulice in Raičeve ulice).

Javni potniški promet:

- Potreba po izdelavi strokovne analize optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa.
- Uskladitev vozniških redov avtobusnega in železniškega prometa ter mestnega in medkrajevnega prometa.
- Nadgradnja storitve prevoza na poziv (npr. zagotovitev večjega števila prostovoljnih voznikov, širitev kroga upravičencev, vzpostavitev delovanja sistema tekom celega delovnega tedna, vzpostavitev nadzora nad zlorabo storitve, nabava dodatnih vozil,...).
- Uvedba univerzalnih promocijskih vozovnic za podjetja.
- Potreba po aktivnem sodelovanju mestne občine s prevozniki pri povečanju ali optimizaciji povezav v medkrajevem av-

tobusnem prometu, s ciljem izboljšanja standarda dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine, iz katerih dnevno na delovna mesta v mestno občino prihaja veliko število dnevnih delovnih migrantov.

- Potencial izboljšanja izkoriščenosti železniškega prometa v smislu spodbujanja kombiniranih potovanj »vlak – kolo« ter na račun vključitve glavne železniške postaje v sistem izposoje koles in v shemo linij javnega mestnega prevoza.
- Urejanje pristaniške infrastrukture in zagotovitev varnosti plovbe z možnostjo premostitve reke Drave in Ptujškega jezera na račun uvedenih plovnih linij med obema bregovoma reke (Vitalizacija Ptujškega jezera).



Slika 14; Izboljšanje izkoriščenosti potenciala železniškega prometa v smislu njegove integracije v shemo linij javnega mestnega prevoza potnikov in v sistem izposoje koles.

Osebni motorni in mirujoči promet:

- Zaradi visoke stopnje motorizacije in visokih prometnih obremenitev znotraj mesta

je potrebno načrtovati in vzpostaviti ukrepe s katerimi bo možno doseči enakomerno porazdelitev prometa skozi vitalne predele mesta Ptuj.

- Tranzitni promet in ciljno-izvorni promet sta v večini primerov speljana skozi središče mesta Ptuj (z izjemo južne obvoznice mesta Ptuj, ki že omogoča delni obvoz mimo mestnega središča na osi Hajdina – Ptuj – Ormož). Zaradi pogostih zastojev vzdolž Osojnikove ceste, Ormoške ceste, Zagrebške ceste in Mariborske ceste ter na cestnih odsekih znotraj posameznih naselij (Spuhlja), se kaže velika potreba po izgradnji dodatnih cestnih prebojev čez železniško progo in dodatnih obvoznih povezovalnih cest. Prav tako se predlaga izgradnja obvozne ceste med Puhovo ulico in Dornavsko cesto za razbremenitev Ormoške ceste, po kateri bi se ves tovorni promet iz smeri G1-2/0249 Spuhlja-Ormož in R1-228/1291 Spuhlja – Zavrč preusmeril na novo traso.



Slika 15; Skozi nadgradnjo parkirne politike do zmanjševanja vsakodnevnega parkirnega pritiska v ožjem mestnem središču, vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

- Mogoča nadgradnja parkirne politike, ki predstavlja uravnavanje prometa, občinskem središču in v območju zdravstvenih inštitucij, ki tekom celotnega dneva beležijo visok delež obiskovalcev. Poudarek na sprotni optimizaciji cenovne politike mirujočega prometa s ciljem zmanjšanja vsakodnevnega pritiska na javnih parkirnih površinah v strogem občinskem središču (najbolj na račun dviga atraktivnosti parkirnih površin izven občinskega središča, ki danes beležijo nižjo stopnjo zasedenosti).
- Uvedba informacijsko-telekomunikacijskih rešitev za prometne uporabnike (npr. aplikacije).
- Nadgradnja povezanosti s sosednjimi občinami na temo mobilnosti (npr. redna srečanja in medsebojno obveščanje, vzpostavitve sodelovanja z RCM za Podravje,...).
- Izvajanje rednega in sprotnega monitorin- ga in analize podatkov na področju mobilnosti.
- Več izobraževanj, delavnic in drugih promocijskih dogodkov za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo trajnostne in aktivne mobilnosti.

Celostno prometno načrtovanje:

- Izboljšati usklajenost načrtovanja prometne politike tako na lokalni, regionalni, kot na državni ravni



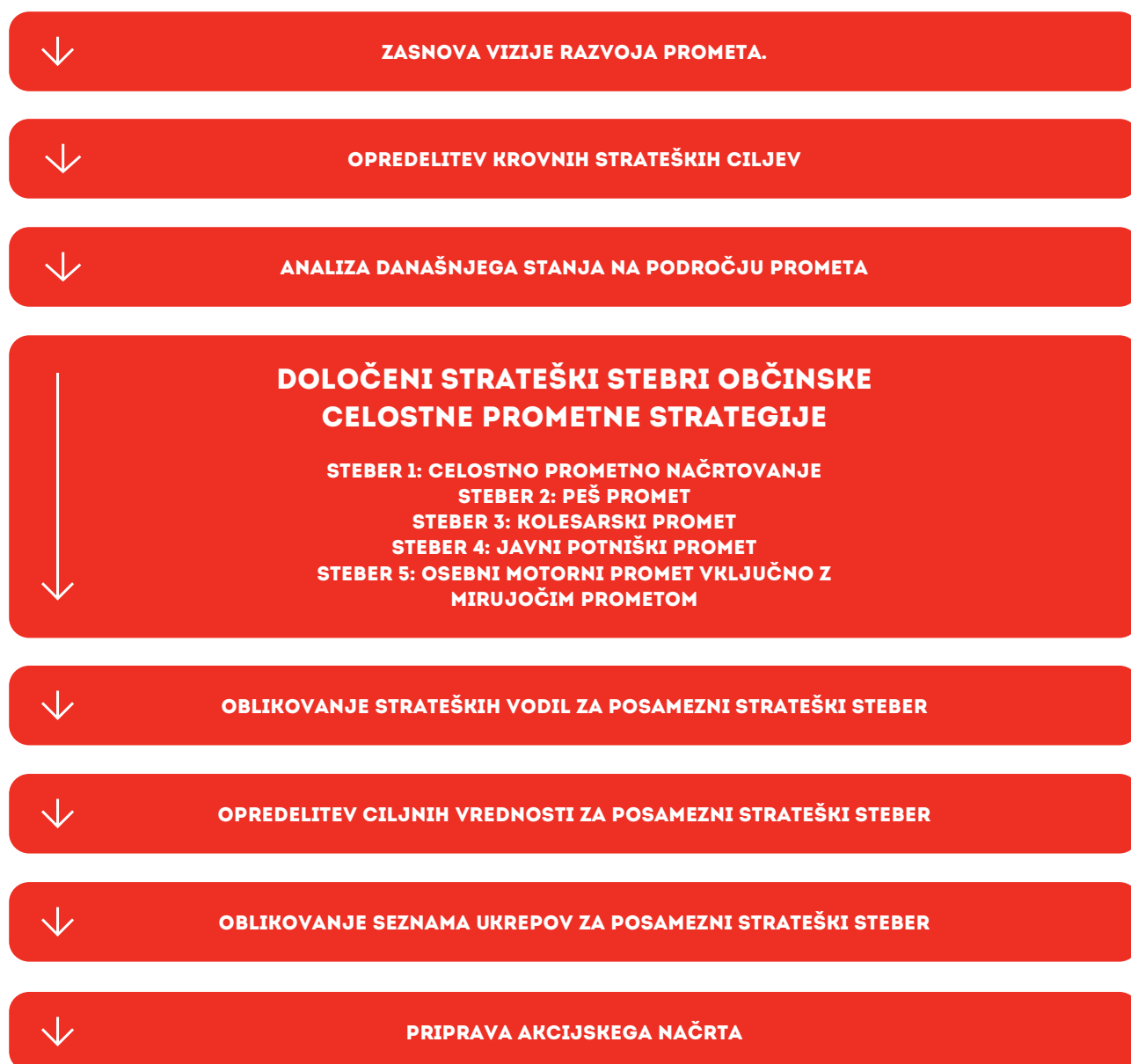
Slika 16; Svozi nadgradnjo parkirne politike do zmanjševanja vsakodnevnega parkirnega pritiska v ožjem mestnem središču, vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).



Slika 17; Svozi promocijske dogodke za različne ciljne in starostne skupine prebivalstva na temo trajnostne mobilnosti do prepoznavanja njenih ključnih prednosti in koristi.

10. STRATEŠKI STEBRI OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občinsko celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj sestavljajo krovni strateški steber, ki obravnava celostno prometno načrtovanje v mestni občini in štirje ločeni stebri za peš promet, kolesarski promet, javni potniški promet in osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom.



Slika 18; Strateški stebri Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.

11. STRATEŠKA VODILA

Strateška vodila kratko in učinkovito povzamejo spremembe, ki jih bo mestna občina z Občinsko celostno prometno strategijo želela v posameznem strateškem stebru doseči.

Pri določanju strateških vodil je bil upoštevan razkorak med današnjim stanjem v mestni občini in zasnovano vizijo ter določenimi krovnimi strateškimi cilji. Strateško vodilo posameznega tematskega stebra izhaja iz več krovnih strateških ciljev, odraža prioritete ter je hkrati »dežnik« predvidenih ukrepov po posameznem strateškem stebru. Strateška vodila tako odražajo ambicije posameznih stebrov, a morajo biti realno dosegljive in merljive (kvantifikacija ambicij oz. ciljne vrednosti). Za posamezni strateški steber so bila oblikovana sledeča strateška vodila:

Strateško vodilo za steber »Celostno prometno načrtovanje«

Izboljšava informacijskih storitev za prometne uporabnike in promocijski dogodki za prebivalce.

Strateško vodilo za steber »Celostno prometno načrtovanje« želi izboljšati informacijske storitve za uporabnike ter povečati število promocijskih in izobraževalnih dogodkov na temo trajnosne mobilnosti. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na tri krovne strateške cilje (3, 4 in 6).

Strateško vodilo za steber »Peš promet«

Ureditev varnih in medsebojno sklenjenih poti za pešce, s poudarkom na varnih šolskih poteh.

Strateško vodilo za steber »peš promet«, ima namen urediti medsebojno sklenjene poti za pešce, s poudarkom na šolskih poteh. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na pet krovnih strateških ciljev (1, 2, 3, 5 in 7).

Strateško vodilo za steber »Kolesarski promet«

Vzpostavitev med seboj povezanih in varnih kolesarskih povezav, na katerih bo tudi sodobna spremljajoča infrastruktura za kolesarje.

Strateško vodilo za steber »kolesarski promet«, ima namen urediti medsebojno sklenjene in varne poti za kolesarje ter ureditev spremljajoče infrastrukture. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na štiri krovne strateške cilje (1, 2, 3 in 7).

Strateško vodilo za steber »Javni potniški promet«

Zagotovitev pogojev za izboljšanje obstoječega javnega prometa v mestni občini, s spodbujanjem električne mobilnosti in konkurenčnosti.

Strateško vodilo za steber »javni potniški promet« ima ambicijo izboljšati obstoječo ponudbo javnega potniškega prometa v mestni občini. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na štiri krovne strateške cilje (1, 2, 3 in 4).

Strateško vodilo za steber »Osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom«

Zmanjševanje prevlade avtomobilov s krčenjem površin v mestnem jedru, z nižanjem hitrosti na določenih odsekih ter z upravljanjem ponudbe parkiranja.

Strateško vodilo za steber »osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom«, ima namen zmanjšati prevlado motornega prometa v mestnem jedru predvsem z širitvijo con omejene hitrosti (30 km/h ali 40 km/h) in upravljanjem parkirne politike. Strateško vodilo se vsebinsko navezuje na pet krovnih strateških ciljev (1, 2, 3, 5 in 6). Pomembno orodje pri dosegu namere predstavlja upravljanje s ponudbo (cenovna in kapacitetna parkiranja politika)

Slika 19; Strateška vodila Občinske celostne prometne strategije.

12. UKREPI PO POSAMEZNEM STRATEŠKEM STEBRU

Izbira ukrepov v vsebinskem smislu predstavlja osrednji in hkrati vitalni del priprave Občinske celostne prometne strategije. Z izbiro področij nadaljnjih aktivnosti se neposredno odgovarja na vprašanja, kako se bo uresničevala vizija in dosegali zastavljeni cilji.

Izbrani ukrepi uravnoteženo obravnavajo vse prometne podsisteme na območju celotne občine ter so sestavljeni iz različnih skupin ukrepov (npr. sistemski, komuniciranje in promocija, spremljanje in vrednotenje, enostavni, kompleksni in podobno).

»Načrtovanje za občane z občani« je predstavljalo temeljno vodilo pri izdelavi Občinske celostne prometne strategije in pri oblikovanju končnega nabora ukrepov. Vsled temu končni nabor ukrepov, razporejenih v 5 strateških stebrov, temelji na odločitvah, ki jih podpira javnost.

12.1 STEBER 1: CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Končni zbir ukrepov za steber 1: »Celostno prometno načrtovanje« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

1. IZDELAVA OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE (OCPS)

Občinska celostna prometna strategija je sedemletni temeljni strateški dokument mestne občine o usmerjanju razvoja in celostnega upravljanja prometa na njenem območju. Strategija predstavlja instrument, ki nadomešča in nadgrajuje preteklo Celostno prometno strategijo iz leta 2017. Kot taka predstavlja krovno podlago za dolgoročni proces trajnostnega na-

črtovanja prometa in za pridobivanje sredstev iz javnih razpisov za izvedbo načrtovanih ukrepov. Zajema širok nabor ukrepov po posamezni zvrsti prometa za obdobje od leta 2025 do vključno leta 2031. V skladu z Nacionalnimi smernicami za izdelavo Občinske celostne prometne strategije se od leta 2032 dalje predvideva njena prenova.

2. VZPOSTAVITEV SISTEMA REDNEGA SPREMLJANJA OCPS KAZALNIKOV

Izvajanje Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina spremljala z enotnimi kazalniki učinka izvajanja in izvedbe. Z enotnimi

kazalniki učinka se bodo merili vplivi celostnega prometnega načrtovanja, z enotnim kazalnikom izvedbe pa samo izvajanje ukrepov. Enotne kazalnike učinka izvajanja Občinske celostne prometne strategije bo mestna občina poročala vsako leto do 15. marca za preteklo leto, enotne kazalnike izvedbe pa do 15. marca v tretjem, petem in sedmem letu po njenem sprejetju. V sklopu poročanja o enotnih kazalnikih izvedbe bo mestna občina poročala tudi o realiziranih vrednostih izvedenih ukrepov.

3. IZVAJANJE ANKETNIH RAZISKAV S PODROČJA POTOVALNIH NAVAD

Enotne kazalnike učinka bo mestna občina spremljala skozi izvedbo anketnih raziskav in kordonskega štetja prometa. Vsako leto se izvede anketa v osnovnih šolah - »Potovalne navade učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Ptuj« (na merodajnem vzorcu N=500 učencev), anketa v podjetjih - »Potovalne navade zaposlenih v podjetjih v Mestni občini Ptuj« (na merodajnem vzorcu N=100 zaposlenih) in kordonsko štetje prometa in potnikov na treh presekih cest v mestu Ptuj (Potrčeva cesta, Ormoška cesta in Zagrebška cesta). Dodatno se bo kordonsko štetje prometa izvajalo še na dveh števnih lokacijah (Mariborska cesta in Rogaška cesta). V sklopu prenove OCPS (predvidoma leta 2032) se izvede še anketa za splošno javnost - »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Ptuj« (na merodajnem vzorcu N=400 prebivalcev).

4. IZDELAVA NAČRTA IZVAJANJA PARKIRNE POLITIKE (NIPP)

Načrt izvajanja parkirne politike (NIPP) je sistemsko usklajevanje ukrepov na področju par-

kiranja. Je sestavni del prometnega in prostorskega načrtovanja na lokalni ravni z namenom upravljanja ponudbe parkirnih mest v občini in s tem upravljanja prometnega povpraševanja. Rezultat načrta bo opredelitev načina dolgoročnega izvajanja in spremljanja izvajanja parkirne politike v mestni občini



Slika 20; Do zmanjšanja parkirnega pritiska v občinskem središču s pomočjo izdelave Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP MO Ptuj), vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

5. IZDELAVA IN SPROTNO AŽURIRANJE NAČRTOV ŠOLSKIH POTI

Z namenom zagotavljanja manjše ogroženosti otrok na šolskih poteh bo mestna občina s svojimi prizadevanji in usmeritvami spodbudila vse osnovne šole in podružnične osnovne šole k izdelavi in/ali k posodobitvi obstoječih načrtov šolskih poti. Pri tem jim bo nudila ustrezno strokovno podporo preko Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, po potrebi pa zagotovi tudi zunanjo strokovno podporo. Izdelani načrti šolskih poti se naložijo na zbirno spletno platformo Javne agencije Republike Slovenije za varnost prometa (digitalizacija).

6. IZDELAVA MOBILNOSTNIH NAČRTOV ZA VELIKE

GENERATORJE PROMETA (VGP)

Na nivoju mestne občine se bodo, v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25), Pravilnikom o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih (Uradni list RS, št. 21/24) ter definiranih usmeritvah za velike generatorje prometa, izdelovali mobilnostni načrti za velike generatorje prometa (javne ustanove in podjetja).

**Mobilnostni načrt je dokument, ki celovito obravnava prometno dostopnost določene lokacije (na primer ustanove, novogradnje, deli naselja, rekreacijska območja) ali dogodka (na primer prireditve, izredni dogodki ali dela na infrastrukturi) s ciljem izboljšanja dostopnosti lokacije in spreminjanja potovalnih navad uporabnikov, kar se doseže z upravljanjem prometa in izboljšanjem razmer za trajnostne potovalne načine.*

7. MAKROSKOPSKI PROMETNI MODEL MESTNE OBČINE PTUJ

Za celotno mestno občino bo izdelan sodoben makroskopski prometni model za potrebe poznavanja obstoječih prometnih razmer in analize načrtovanih sprememb. Z izdelavo prometnega modela bo mestna občina imela vpogled, kako se bodo prometni tokovi preporazporedili na prometnem omrežju v primeru spremembe prometnih režimov na določenih cestnih odsekih, v primeru uvedbe enosmernih ulic, v primeru spremembe geometrije križišč ali v primeru izgradnje novih povezovalnih in obvoznih cest. Poleg tega bo prometni model služil kot orodje pri komuniciranju z javnostjo, z možnostjo jasnega prikaza prometnih podatkov »pred« in »po« uveljavitvi prometnih sprememb.

8. IZOBRAŽEVANJE ZAPOSLENIH V OBČINSKI UPRAVI S PODROČJA TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Vsakoletna udeležba zaposlenih v občinski upravi na nacionalnih izobraževanjih ali delavnicah z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks na področju trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na vsakoletni konferenci za trajnostno mobilnost, na strokovnih posvetih ob obeležitvi svetovnega dneva trajnostne mobilnosti,...).

9. SODELOVANJE V EVROPSKEM TEDNU MOBILNOSTI

Sodelovanje mestne občine v vsakoletni vseevropski iniciativi Evropski teden mobilnosti, za katero se pripravijo programska izhodišča vezana na tematiko, ki jo bo dogodek v posameznem prihajajočem letu nagovarjal. Z namenom dosega čim širšega kroga ljudi bodo pripravljene atraktivne vsebine na temo trajnostne, zelene in aktivne mobilnosti.



Slika 21; Nadaljevanje sodelovanja mestne občine v Evropskem tednu mobilnosti, vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

10. VZPOSTAVITEV SODELOVANJA Z REGIJSKIM CENTROM MOBILNOSTI ZA PODRAVJE (RCM ZA PODRAVJE)

Vzpostavitev aktivnega sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti za Podravje s ciljem izboljšanja promocije, razvoja in upravljanja trajnostne mobilnosti v mestni občini in v regiji.

Namen sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti za Podravje je pridobitev podpore pri celostnem prometnem načrtovanju, pri pripravi strokovnih podlag za usmeritve za velike generatorje prometa (mobilnostni načrti) in pri komuniciranju s ključnimi deležniki v mestni občini o trajnostni mobilnosti. Ena od ključnih oblik sodelovanja je možnost vključevanja mestne občine v EU projekte na temo trajnostne mobilnosti ter sodelovanje pri prijavi projektov s področja trajnostne mobilnosti na različne razpise s ciljem pridobitve dodatnih virov sofinanciranja predvidenih ukrepov predvidenih v OCPS (tudi v okviru CTN projektov).

11. VZPOSTAVITEV PREVENTIVNIH IN IZOBRAŽEVALNIH AKTIVNOSTI

Vzpostavitev in izvedba preventivnih in izobraževalnih delavnic in seminarjev glede varne uporabe koles, e-koles in e-skirojev ter glede poznavanja cestno-prometnih predpisov za različne ciljne in starostne skupine prebivalcev. Vzpostavili se bodo pilotni modeli za osnovne in srednje šole, za delovno aktivno prebivalstvo in za starejšo ciljno skupino prebivalcev s ciljem dviga ozaveščenosti prebivalcev in vsesplošnega izboljšanja prometne kulture.

12. PRIPRAVA OBVEZNIH STROKOVNIH PODLAG ZA TRAJNOSTNI PROMET

V skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (Uradni list RS, št. 130/22 in 22/25) bodo izdelane obvezne strokovne podlage za trajnostni promet. Zasnova območij prijaznega prometa, zasnova lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje ter usmeritve za velike generatorje prometa predstavljajo nabor strokovnih podlag, ki bodo izdelane in upoštevane pri pripravi občinskih prostorskih aktov. Vsebine strokovnih podlag bodo namenjene usmerjanju in podrobnejši določitvi prostorskega razvoja na navedenih področjih trajnostnega prometa.

V sklopu izdelave strokovnih podlag za določitev območij prijaznega prometa se za mesto Ptuj in za druga urbana naselja v mestni občini opredelijo naslednje vsebine:

- usmeritve za načrtovanje prometnih tokov različnih udeležencev v prometu v naselju tako, da se zagotovijo območja prijaznega prometa (*območje prijaznega prometa je del naselja, skozi katerega ne poteka tranzitni promet, lokalni motorni promet je umirjen in z začetkom ali ciljem v območju, omrežje poti za aktivno mobilnost pešcev in kolesarjev pa je gosto in povezano);
- določitev območij prijaznega prometa;
- usmeritve za urejanje območij, ki so pretežno namenjena za stanovanja, kot območja prijaznega prometa, pri čemer se motorni promet, ki ne izvira iz teh območij in ni namenjen vanje, usmerja mimo teh območij;
- usmeritve za hierarhično ureditev prometnega sistema v naselju, pri čemer se upoštevata omejevanje motornega prometa v območjih prijaznega prometa in izboljšana prehodnost prostora za aktivno mobilnost

skozi območja prijaznega prometa

- V omenjenih strokovnih podlagah se pripravijo tudi usmeritve za umirjanje prometa v mestu.

V sklopu izdelave zasnove lokalne infrastrukture za hojo in kolesarjenje se v skladu z načrtovanimi ukrepi iz stebrov za peš promet in kolesarski promet podrobneje opredelijo in pripravijo grafični prikazi zasnove ureditve infrastrukture za hojo in kolesarjenje, kjer se bodo podrobneje preučili in oblikovali pogoji za vzpostavitev določenih vrst kolesarskih in peš površin, vključno z načrtovanjem naveza-

ve na zelene sisteme in ostale javne površine opremljenih z urbano opremo.

V sklopu definiranja usmeritev za velike generatorje prometa (VGP) se na podlagi podanih prometnih izhodišč ter ključnih ugotovitev iz izdelane analize stanja prometa definirajo veliki generatorji prometa, za katere se bo izdelal mobilnostni načrt.

Cilj strokovnih podlag je vzpostavitev temeljev za nadaljnji razvoj prometno varne in trajnostne mobilnosti v naseljih znotraj mestne občine.

12.2 STEBER 2: PEŠ PROMET

Končni zbir ukrepov za steber 2: »Peš promet« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

1. NADALJNJA PRIPRAVA PODLAG ZA ŠIRITEV OBMOČJA PEŠCEM PRIJAZNE CONE V STAREM MESTNEM JEDRU

Celovito urbanistično, arhitekturno in krajinsko arhitekturno urejanje odprtih javnih površin starega mestnega jedra Ptuja med Slovenskim trgom, Cvetkovim trgom, Prešernovo ulico in Cafovo ulico. Izvede se nadaljnja priprava podlag za širitev območja pešcem prijazne cone v starem mestnem jedru. Dolgoročni cilji širitve območja za pešce so izboljšanje kvalitete javnega prostora v širšem mestnem jedru, zagotavljanje učinkovite in enakopravne dostopnosti za vse do javnih storitev in informacij, zmanjšanje prometnega pritiska na javnih parkirnih površinah ter znižanje gostote ciljno-izvornega prometa skozi mestno središče.

S poudarkom na funkcionalni prenovi ulic se po vzoru Mestnega trga izvede še optimizacija območij za pešce na Ulici heroja Lacka in na Zelenikovi ulici.

2. S CELOVITIM PROMETNIM UREJANJEM DO DODATNIH POVRŠIN ZA PEŠCE V OŽJEM MESTNEM SREDIŠČU

Funkcionalne in med sabo povezane površine za pešce se bodo pridobile na račun celovite prometne preureditve posameznih območij v ožjem mestnem središču, ki so danes primarno namenjene motoriziranemu prometu. Dodatne funkcionalne in med sabo povezane površine za pešce bodo pridobljene na račun celovite preureditve območja Slomškove ulice in Raičeve ulice, območja med Muzejskim trgom, Cankarjevo ulico, Dravsko ulico in Minoritskim trgom ter rekonstrukcije Volkmerjeve ceste (LC 328152). V teh območjih so danes tako pešci kot kolesarji podvrženi velikim kon-

fliktom.

Na preurejenih območjih se bodo izboljšali prometno varnostni vidiki ter vzpostavili potrebni ukrepi za postopno nadaljnjo širitev območja za pešce v starem mestnem jedru.

3. ZAGOTAVLJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Površine za pešce se bodo načrtovale na sledečih odsekih oziroma lokacijah:

- Izgradnja površin za pešce v naselju Grajena na nasprotni strani regionalne ceste R3-710 ter izgradnja krajših odsekov površin za pešce v smeri zalednih urbanih območij naselja s ciljem zagotovitve zveznosti površin za pešce in navezave vseh urbanih območij naselja na sklenjene površine za pešce v širšem območju okrog osnovne šole.
- Izgradnja površin za pešce ob regionalni cesti R1-229, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za pešce in zagotovitvijo dostopnosti do avtobusnih postajališč (v naselju Nova vas pri Ptuj, Slovenskogoriška cesta, Osojnikova cesta).
- Izgradnja manjkajočih površin za pešce ob regionalni cesti G1-2 (Ormoška cesta, Spuhlja) v povezavi z zagotovitvijo dostopnosti do avtobusnih postajališč.
- Izgradnja površin za pešce ob regionalni cesti R3-710, s ciljem zagotovitve zveznosti površin za pešce in zagotovitvijo dostopnosti do avtobusnih postajališč (Mariborska cesta).
- Izgradnja površin za pešce na Svrznjakovi ulici v bližini Doma upokoencev Ptuj.
- Izgradnja ločenih površin za pešce v sklopu rekonstrukcije Volkmerjeve ceste.

Pri pripravi projektne dokumentacije za ukrepe umeščanja površin za pešce se preverijo in vključijo tudi možnosti umestitve zelenih koridorjev.

4. ZAGOTAVLJANJE INFRASTRUKTURNIH UREDITEV NA ŠOLSKIH POTEH

Izgradnja manjkajočih površin za pešce na šolskih poteh na območju celotne mestne občine oziroma nadgradnja obstoječih. Poudarek na odpravi ozkih grl in konfliktnih točk, na utrjevanju in širitvi bankin (opcijsko tudi po postavitvi jeklene varnostne ograje), na zagotavljanju dodatnih ukrepov za zagotavljanje dostopnosti do postajališč šolskega avtobusa in na zagotavljanju t. i. neformalnih poti v naravnem okolju za pešce med vrtci oz. šolami in poseljenimi urbanih območji. Izdelani načrti šolskih poti bodo služili kot smernice pri identifikaciji ozkih grl in problematičnih mest.

Cilj: vsaj 1 (eno) območje oziroma lokacija na leto.

5. NADGRADNJA ŠOLSKIH POTI IN DVIG KAKOVOSTI POVRŠIN ZA PEŠCE

V širšem območju osnovnih šol se izvede nadgradnja šolskih poti v smislu urejanja privlačnih površin za pešce z uporabo sodobne arhitekturno-urbane opreme v skladu s Smernicami za postavitev in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok – šolarjev (MZI, junij 2022).

Cilj: vsaj 1 (eno) območje do vključno leta 2031.

Hkrati se bo stremelo k dvigu kakovosti površin za pešce v obliki arhitekturno-ambientalnega opremljanja površin za pešce s sodobno urbano, informativno in podporno opremo kot so: klopi, solarne pametne klopi, koši, pitniki, naravni in/ali fizični senčniki, javne sanitarije, interaktivne usmerjevalne table in zemljevidi s prikazom dolžine trajanja poti peš

med lokacijami,...

Cilj: vsaj 1 (eno) območje na leto.



Slika 22: Uporabljena bo urbana oprema za urejanje in označevanje prometnih površin v območju šol in vrtcev ter v območju avtobusnih postajališč (šolski prevoz).

6. UVEDBA OBMOČIJ UMIRJENEGA PROMETA

V sodelovanju z lokalnimi deležniki in javnostjo se bodo v mestni občini vzpostavljala območja umirjenega prometa (zgolj s spremembo prometnega režima) primarno pri vzgojno izobraževalnih ustanovah, v strjenih urbanih območjih, v območju glavne avtobusne in železniške postaje in v območju zdravstvenih ustanov in ob drugih javnih ustanovah.

7. UREJANJE PREHODOV ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Prehodi za pešce in kolesarje se bodo v mestni občini sistemsko urejali.

Pomanjkljivo opremljeni obstoječi prehodi za pešce in kolesarje bodo ustrezno nadgrajeni in optimizirani. Predvideni ukrepi na obstoječih prehodih so zagotovitev preglednosti (odstranitev naravnih ali fizičnih ovir), zagotovitev čakalnih površin, umestitev klančin za gibalno ovirane osebe, vgradnja talnih taktilnih vodilnih sistemov za slepe in slabovidne, nižanje robnikov na nivo ceste ali deniveliranje pre-

hodov, vgradnja svetlobnih utripalnikov v konstrukcijo vozišča, osvetlitev prehodov, označitev površine prehoda, postavitve zaščitnih labirint ograj za pešce in kolesarje, uvedba semaforizacije prehoda,...

V skladu z dejanskimi potrebami in v sklopu rekonstrukcij cest se bodo umestili dodatni novi prehodi za pešce in kolesarje s ciljem povečanja prometne varnosti, izboljšanja dostopnosti za določene ranljive skupine pešcev in zagotovitve integracije infrastrukture za hojo. Pri novih prehodih za pešce in kolesarje bo šlo za popolnoma nove lokacije ali pa za lokacije, kjer se bo prehod ukinil ter se ga prestavil na istem cestnem odseku na drugo lokacijo.

Cilj: vsaj 1 (en) optimiziran ali nov prehod na leto.



Slika 23: Eden od pomanjkljivo urejenih prehodov za pešce, ki je potreben nadgradnje (na sliki prehod za pešce na Raičevi ulici pri avtobusnem postajališču).

8. PRILAGOJENOST PEŠ INFRASTRUKTURE OSEBAM Z ZMANJŠANO MOBILNOSTJO

Na obstoječi infrastrukturi za pešce se bodo odpravljale arhitekturne in tektonske ovire ter ozka grla za funkcionalno, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički. Predvidevajo se ukrepi kot so prestavitve drogov cestne razsvetljave in količkov iz območja peševih površin, odstranitev razraščene in neustre-

zno zasajene hortikulture, umeščanje klančin in vgradnja držal z namenom zagotavljanja enakopravnega dostopa do zelenih parkovnih

površin, tlakovanih javnih površin, športnih objektov in do drugih javnih objektov.

Cilj: vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.

12.3 STEBER 3: KOLESARSKI PROMET

Končni zbir ukrepov za steber 3: »Kolesarski promet« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

1. ZAGOTAVLJANJE KOLESARSKIH POVEZAV

Kolesarske povezave se bodo načrtovale na sledečih povezavah oziroma odsekih:

- Izgradnja kolesarske povezave ob Zagrebški cesti med železniškim podvozom in krožnim križiščem pri trgovini Hofer.
- Izgradnja kolesarske povezave ob Rogaški cesti (LC 328201) med križiščem »Rogaška cesta – Na obrežju« in križiščem »Rogaška cesta – Zagrebška cesta«.
- Izgradnja Dravske kolesarske povezave, DKP D3 - Sklop 9.
- Izgradnja regionalne kolesarske povezave, RKP Odsek 4: Ptuj - Dornava.
- Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R3-710 na osi »Grajenščak – Grajena – Ptuj«.
- Izgradnja površin za kolesarje ob glavni cesti G1-2, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za kolesarje (Ormoška cesta, Spuhlja).
- Izgradnja površin za kolesarje ob regionalni cesti R3-710, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za kolesarje (Mariborska cesta).
- Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R1-229, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za kolesarje (Osojnikova cesta, Slovenskogoriška cesta, Nova vas pri Ptujju).

- Izgradnja ločenih površin za kolesarje v sklopu rekonstrukcije Volkmerjeve ulice. Pri pripravi projektne dokumentacije za ukrepe umeščanja kolesarskih povezav se preverijo in vključijo tudi možnosti umestitve zelenih koridorjev.



Slika 24; Predvidena izgradnja manjkajočega odseka kolesarske povezave v naselju Nova vas pri Ptujju ob regionalni cesti R1-229.

2. ŠIRITEV SISTEMA IZPOSOJE KOLES »PECIKL«

Sistem izposoje koles »Pecikl« se bo nadgradil in ustrezno širil. V mrežo postajališč bodo vključeni objekti javnega pomena (npr. glavna železniška postaja in avtobusna postaja, mestno pokopališče, območje nakupovalnih centrov ob Puhovi ulici, Terme Ptujj...) in blokovska območja z višjo gostoto poselitve.

Nadgradnja sistema izposoje koles Pecikl bo zajemala:

- vsaj 2 (dve) novi ali prestavljeni postajališči;
- širitev voznega parka koles v skladu z širitvijo mreže postajališč; in
- vzpostavitev rednega upravljanja in vzdrževanja sistema skozi celo leto.



Slika 25; Predvidena širitev sistema izposoje koles Pecikl (na sliki postajališče pred Mestno hišo na Mestnem trgu), vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

3. CELOSTNO UREJANJE SPREMLJEVALNIH POVRŠIN ZA KOLESARJE

Predvideni so sledeči ukrepi:

- Vzpostavitev kolesarskih parkirišč za zagotavljanje ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja s kolesi »od vrat do vrat«. Poudarek je na arhitekturno urejenih, osvetljenih in pokritih kolesarskih parkiriščih, opremljenimi s fiksno pritrjenimi stojali za parkiranje koles, s polnilnimi postajami za polnjenje elektro koles ter s kamerami, preko katerih se vrši video nadzor nad parkiranimi kolesi. Tovrstna kolesarska parkirišča bodo umeščena na lokacijah, ki bodo ločena od motoriziranega prometa ter maksimalno oddaljena do 250 m od ciljne destinacije kolesarjev. Zagotavljale bodo možnost parkiranja koles za daljši čas (daljši od dveh ur) zato se bodo takšna kolesarska parkirišča umestila na lokacijah ali ob objektih, ki tekom dneva generirajo največ prometa in se s tem vsem dnevnim uporabnikom ponudi še dodatna možnost izbire prevoznega sredstva v povezavi z zagotovljeno možnostjo parkiranja. Tovrstna parkirišča so primerna za območja zdravstvenih ustanov, strnjena blokavska območja, trgovska središča, mestna središ-

ča, območja ob knjižnici, šolah in šolskih centrih, območja ob glavni avtobusni in železniški postaji ter območja znotraj gospodarskih con.

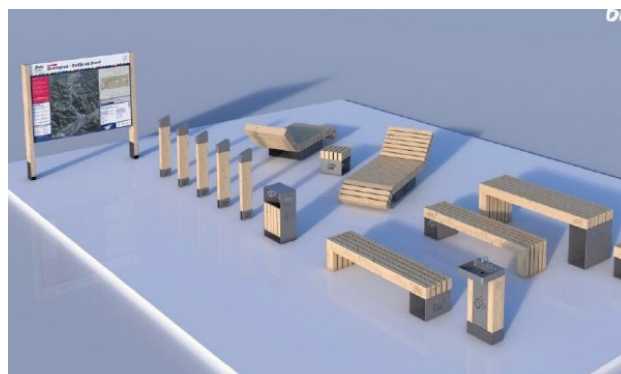
Cilj: vsaj 1 (eno) parkirišče za kolesa do vključno leta 2031.



Slika 26; Območja osnovnih šol se izkazujejo kot ena od najbolj ustreznih lokacij za postavitev sodobno urejenih in opremljenih kolesarskih parkirišč (na sliki obstoječa kolesarnica pri OŠ Olge Meglič).

- Izgradnja arhitekturno ambientalno urejenih kolesarskih počivališč ob urejenih kolesarskih povezavah namenjenih postanku kolesarjev - tlakovana površina (potencialno z nadstreškom) z mizo, klopmi, stojali za parkiranje koles, pitnikom, interaktivnim zemljevidom prikaza lokalne ponudbe v povezavi s kolesarskim turizmom,...

Cilj: vsaj 1 (eno) počivališče za kolesarje do vključno leta 2031.



Slika 27; Primer vizualizacije urejanja kolesarskih počivališč (vir dravabike.si).

- Dvig kakovosti površin za kolesarje s sodobno podporno kolesarsko opremo (npr. postavitve opreme s tlačilko in orodjem za izvedbo manjših samostojnih popravil na kolesu, postavitve električne polnilnice na javnih površinah,...).
- Cilj: vsaj 1 (eno) območje/lokacija do vključno leta 2031.

12.4 STEBER 4: JAVNI POTNIŠKI PROMET

Končni zbir ukrepov za steber 4: »Javni potniški promet« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

1. IZDELAVA STROKOVNE ANALIZE OPTIMIZACIJE IZVAJANJA MESTNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Zaradi številnih predlogov in zaznanih potreb po spremembah vozniških redov, zagotovitvi večje pogostnosti voženj ali uvedbi dodatnih krožnih linij mestnega potniškega prometa, kakor tudi zaradi potreb po racionalizaciji stroškov se bo izvedla strokovna analiza optimizacije izvajanja mestnega prevoza potnikov.

- Skozi strokovno analizo bo podana ocena ali je dolgoročno možno zagotoviti učinkovito in enakopravno dostopnost storitve za vse občane in obiskovalce, ki bo predstavljala tudi alternativo osebni motorizaciji. Na osnovi zbranih mnenj, pobud in predlogov so bile pripravljene usmeritve, ki jih bo strokovna analiza vzela v obzir:
- preučitev možnosti vključitve celotne mestne občine z vsemi naselji v shemo linij mestnega prometa;
- možnost uvedbe prevoza na poziv, kot dodatno »vejo« mestnega prevoza potnikov (za območja, kjer je značilno majhno povpraševanje po storitvah JPP);
- za vse občane in obiskovalce morajo veljati enaki pogoji tako iz vidika uporabnosti, do-

stopnosti kot morebitnega plačila;

- zagotovitev višje frekventnosti voženj ter zagotovitev delovanja linij od jutra do večera (do 21 ure);
- zagotovitev voženj avtobusov na vsakih 30 minut (vsaj v času jutranjega in popoldanskega koničnega obdobja);
- zagotovitev stalne povezave mestnega avtobusa med »hubom« mestnih in medkrajevskih linij na avtobusni postaji in železniško postajo ob vsakem prihodu oz. odhodu potniškega vlaka;
- vzpostavitev in izvedba promocijskih aktivnosti s ciljem povečanja informiranosti javnosti o ponudbi mestnega potniškega prometa (npr. izdelava brošure s ključnimi informacijami o storitvi in s podrobnim prikazom shem linij mestnega potniškega prometa ter njena distribucija vsem gospodinjstvom v mestni občini).

Izdelana strokovna analiza v obdobju 2025-2031.

2. KREPITEV FLEKSIBILNEJŠEGA MESTNEGA PREVOZA POTNIKOV Z UVAJANJEM MANJŠIH IN EKOLOŠKO NARAVNANIH VOZIL

Vozni park avtobusov za izvajanje storitve mestnega prevoza potnikov bo posodobljen z uvedbo manjših in ekološko naravnanih vozil. Z manjšimi avtobusi se bo vplivalo na zagotavljanje večje pretočnosti prometa predvsem v

zavojih v križiščih, katere danes večji avtobusi zaradi premajhnih zavijalnih radijev prevozijo z nižjimi hitrostmi zaradi česar se podaljšujejo potovalni časi ter nastajajo občasni krajši dinamični zastoji v območju križišč.

Z ekološko naravnanimi vozili se bo prispevalo k izboljšanju kvalitete bivanja v mestni občini, saj bo zaradi zmanjševanja uporabe konvencionalnih pogonskih goriv, manj onesnaževanja okolja s toplogrednimi plini, vibracijami in hrupom. Osnovni namen nakupa ekološko naravnanih vozil je vzpostavitev brezemisijske linije v javnem mestnem potniškem prometu. Cilj: nakup 1 (enega) novega vozila, vključno s polnilo infrastrukturo do vključno leta 2031.

3. IZGRADNJA NOVIH IN PRENOVA OBSTOJEČIH AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ

Mestna občina stremi k zagotavljanju učinkovitega javnega potniškega prometa, ki ga sestavljata mestni in medkrajevni avtobusni promet s prevozniki in cestna infrastruktura s pripadajočo infrastrukturo v obliki avtobusnih postajališč. Avtobusna postajališča so po mestni občini razporejena v skladu s poselitvijo občine oz. lokacijo naselij. Dostopnost prebivalcev do avtobusnih postajališč iz naseljenih območij je načeloma dobra, saj ima do 40 % celotnega prebivalstva mestne občine zagotovljeno ustrezno dostopnost do avtobusnih postajališč (v razdalji do 500 m od svojega kraja bivanja), preko katerih je zagotovljena ustrezna pogostnost voženj avtobusov. Kljub ugodni dostopnosti pa so nekatera avtobusna postajališča brez ustrezne opreme ali celo umeščena na prometno neustreznih lokacijah, kar znižuje uporabnost storitve avtobusnega potniškega prometa.

S ciljem izboljšanja osnovne infrastrukture za avtobusni potniški promet se bodo obstoječa avtobusna postajališča sistemsko prenavljala

in opremljala s sodobno opremo. Predvideni ukrepi pri prenovah: ureditev čakališč in vzporednih komunikacijskih poti za pešce ter njihovo opremljanje s talnim taktilnim vodilnim sistemom za slepe in slabovidne, postavitev nadstrešnic, postavitev tabel z voznimi redi, postavitev sedežev, zagotavljanje elektronskih medijev s prikazom časa prihoda in odhoda avtobusov ter osvetlitev čakališč.

Cilj: vsaj 1 (eno) nadgrajeno avtobusno postajališče na leto.

V sklopu urejanja avtobusnih postajališč je načrtovana tudi izvedba novega sodobno opremljenega avtobusnega postajališča »Pod gradom« ob regionalni cesti R3-710.



Slika 28: Primer obstoječega avtobusnega postajališča na vozišču v območju četrtne skupnosti Panorama (zaselek Orešje), ki je brez pripadajoče opreme.

4. NADGRADNJA STORITVE »PREVOZ NA POZIV« ZA STAREJŠE

Na nivoju mestne občine je bil pred leti vzpostavljen partnerski projekt med mestno občino in Javnimi službami Ptuj ter Združenjem šoferjev in avtomehanikov Ptuj (ZŠAM Ptuj) glede zagotavljanja brezplačnih prevozov

za starejše, poimenovan Šoferko. Do storitve je danes v mestni občini upravičenih čez 5.400 prebivalcev starejših nad 65 let. V obdobju od začetka vzpostavitve sistema v letu 2019 do leta 2022 in upoštevajoč dejstvo, da se prevozi izvajajo le v dopoldanskih urah ob ponedeljkih, sredo in ob petkih, je bilo skupaj opravljenih zgolj 634 brezplačnih prevozov, kar v povprečju pomeni 211 prevozov na leto, 18 na mesec in 1 na dan.

Predvidena je nadgradnja storitve prevoza na poziv v okviru katere bo preučena možnost nadgradnje obstoječega sistema prevoza na poziv Šoferko in potencialna možnost vključitve v vseslovenski trajnostni program za mobilnost starejših, poimenovan Prostofer, v katerega je danes vključenih že 109 slovenskih občin. Nadgradnja obstoječega sistema prevoza na poziv ali vključitev v drug program mobilnosti za starejše bo temeljila na sledečih usmeritvah:

- zagotovitev večje operativnosti delovanja storitve čez cel dan in čez cel delovni teden (opcijsko tudi ob sobotah);
- širitev nabora kandidatov voznikov za opravljanje brezplačnih prevozov na račun vzpostavitve sodelovanja z različnimi društvi;
- povečanje voznega parka z dodatnim ekološko naravnanim vozilom,
- širitev kroga upravičencev do tovrstnih storitev skozi uvedbo dodatnih kriterijev upravičenosti (npr. dolgotrajno brezposelni

5. VZPOSTAVITEV DODATNIH AKTIVNOSTI NA PODROČJU PROMOCIJE JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Aktivno delo mestne občine na področju promocije javnega potniškega prometa:

- Vzpostavitev aktivnega sodelovanja s prevozniki pri povečanju povezav v medkra-

jevnem avtobusnem prometu, s ciljem dviga standarda dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine, iz katerih dnevno na delovna mesta v mestno občino prihaja veliko število delovnih migrantov. Poudarek na usklajevanju voznih redov z dejanskimi delovnimi časi v večjih generatorjih prometa ter na dvigu frekventnosti voženj na medkrajevnih povezavah.

- Aktivno sodelovanje s prevozniki pri uvažanju univerzalnih promocijskih vozovnic javnega potniškega prometa za pot na delo za podjetja s sedežem v mestni občini.
- Uvedba validacijskega sistema vozovnic javnega potniškega prometa.
- vzpostavitev sistema nadzora nad storitvijo s ciljem onemogočanja nastanka zlorab (na primer na račun uvedbe unikatnih identifikacijskih občinskih kartic oziroma vozovnic), in
- vzpostavitev in izvedba promocijskih aktivnosti s ciljem dviga ozaveščenosti starejših prebivalcev o celoviti ponudbi brezplačnih prevozov.

6. VITALIZACIJA PTUJSKEGA JEZERA

S ciljem vzpostavitve dodatnih turističnih produktov v mestni občini ter novih oblik javnih prevozov tudi po reki Dravi se predvideva vzdrževanje in ureditev pristaniške infrastrukture ter zagotovitev varnosti plovbe z možnostjo premostitve reke Drave in Ptujškega jezera na račun uvedbe plovnih linij med obema bregovoma reke.

12.5 STEBER 5: OSEBNI MOTORNI PROMET VKLJUČNO Z MIRUJOČIM PROMETOM

Končni zbir ukrepov za steber 5: »Osebni motorni promet, vključno z mirujočim prometom« zajema izvedbo sledečih ukrepov:

1. VZPOSTAVITEV INFRASTRUKTURNIH POGOJEV ZA ENAKOMERNO PORAZDELITEV MOTORNEGA PROMETA SKOZI MESTO PTUJ

Glavnini tranzitnega prometa in ciljno-izvornega prometa večinoma potekata skozi središče mesta Ptuj (z izjemo južne obvoznice mesta Ptuj, ki že omogoča delni obvoz mimo mestnega središča na osi Hajdina – Ptuj – Ormož), zaradi česar v mestu prihaja do pogostih vsakodnevnih daljših dinamičnih zastojev. K temu najbolj prispevajo trije dejavniki:

- podhranjenost obstoječega cestnega omrežja znotraj mestnega gravitacijskega območja,
- pomanjkanje inženirskih objektov v obliki mostov čez reko Dravo in
- potek trase glavne železniške proge skozi središče mesta Ptuj, ki nefunkcionalno deli mesto na dva pola in onemogoča ustrezno prometno »prekrvavitev« širšega mestnega središča.

S ciljem izboljšanja kvalitete bivanja, zagotovitve višjega nivoja prometne varnosti, izboljšanja potenciala izkoriščenosti alternativnih oblik trajnostne mobilnosti (poudarek na mestnem potniškem prometu) in zagotavljanja boljše povezanosti oziroma dostopnosti med mestom in okoliškimi naselji se predvidevajo nadaljnje aktivnosti umeščanja Ptujске obvoznice na povezavi Markovci – Ptuj – Hajdina

kot del dvopasovne glavne ceste med mestoma Ormož in Ptuj, vključno z izgradnjo novega mostu ob Puhovem mostu (v letu 2025 predvidena javna razgrnitev). Naselja na osi Ormož – Ptuj se danes soočajo z visokimi prometnimi obremenitvami, kjer na Ormoški cesti (na odseku med mestom Ptuj in naseljem Spuhlja) znaša PLDP čez 15.400 vozil/dan. Od tega je okrog 1.000 tovornih vozil teže nad 3,5 t in okrog 1.100 kombiniranih vozil teže do 3,5 t. Z izgradnjo Ptujске obvoznice se bodo tako prometno najbolj razbremenila naselja, ki se razprostirajo vzdolž glavne ceste G1-2, kar bo prispevalo tudi k zmanjšanju prometnega pritiska iz smeri Ormoške ceste.

S ciljem zagotavljanja boljše povezanosti in dostopnosti znotraj gravitacijskega območja mesta med osrednjim bivalnim delom in trgovsko-poslovnim delom mesta se predvideva izdelava projektne dokumentacije za izgradnjo novega železniškega podvoza med Ciril-Metodovim drevoredom in Puhovo ulico. Z novim železniškim podvozom se v mestu Ptuj pričakuje prometna razbremenitev ključnih križišč ter vseh vmesnih priključkov vzdolž Osojnikove ceste, Ormoške ceste, Potrčeve ceste in Dornavske ceste, kar bo izboljšalo pogoje za uporabo trajnostnih načinov potovanja.

Dolgoročno se bo znotraj mesta načrtovala izgradnja notranjega mestnega obroča – »Ptujски U« s ciljem zagotovitve neposrednega dostopa do osrednjega gospodarskega območja Ptujja iz smeri Slovenskogoriške ceste z navezavo na Ptujsko obvoznico. Za oživitvev »Ptujskega U« je poleg izgradnje preboja oziroma cestne povezave med Slovenskogoriško cesto in Puhovo

ulici potrebna tudi izgradnja izvennivojskega križanja z Zagrebško cesto v četrti skupnosti Breg-Turnišče na odseku Ptujске obvoznice.



Slika 29; Z načrtovanjem izgradnje železniškega podvoza med Ciril- Metodovim drevoredom in Puhovo ulico do izboljšanja notranje povezanosti mesta (vir: CPS MO Ptuj, 2017).

2. REKONSTRUKCIJA CEST V POVEZAVI Z UREJANJEM IN UMEŠČANJEM POVRŠIN ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Izvedle se bodo sledeče rekonstrukcije cestnih hodsekov:

- Rekonstrukcija Volkmerjeve ceste, vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter izboljšanja dostopnosti do avtobusnih postajališč.
- Rekonstrukcija Zagrebške ceste med železniškim podvozom in krožnim križiščem pri trgovini Hofer vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter z izvedbo optimizacije križišč/priključkov v območju uvozov/izvozov v podjetje Perutnina Ptuj.
- Rekonstrukcija glavne ceste G1-2 (Ormoška cesta) vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter izboljšanja dostopnosti do avtobusnih postajališč.

- Rekonstrukcija regionalne ceste R3-710 (Mariborska cesta) vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter izboljšanja dostopnosti do avtobusnih postajališč.
- Rekonstrukcija regionalne ceste R1-229 (Slovenskogoriška cesta na odseku med Domom krajanov Rogoznica in križiščem Osojnikova cesta – Potrčeva cesta) vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter izboljšanja dostopnosti do avtobusnih postajališč.

3. UREJANJE KRITIČNIH KRIŽIŠČ V POVEZAVI Z ZAGOTAVLJANJEM VIŠJEGA NIVOJA PROMETNE VARNOSTI IN USTREZNE DOSTOPNOSTI ZA PEŠCE IN KOLESARJE

Izvedle se bodo sledeče ureditve križišč:

- Optimizacija trikrakega križišča na Zadružnem trgu s ciljem zagotovitve jasnega in varnega vodenja prometa v smeri Ptujskih term in v smeri parkirišča »P+R« ter postajališča za izposajo koles Pecikl.
- Ureditev prometnih površin v območju med Muzejskim trgom, Cankarjevo ulico, Dravsko ulico in Minoritskim trgom vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje. V sklopu prometnih ureditev se izvede optimizacija križišča »Cankarjeva ulica - Dravska ulica« s ciljem zagotovitve možnosti uvažanja na javne parkirne površine ob Dravski ulici zgolj iz smeri Cafove ulice (na račun onemogočanjanja uvažanja vozil neposredno iz smeri Minoritskega trga).
- Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj (območje Slomškove ulice in Raičeve ulice), vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.
- Rekonstrukcija križišča na Raičevi ulici -

pod gradom (območje Raičeve ulice in Maistrove ulice).

- Rekonstrukcija križišča Zagrebška cesta – Selska cesta (»Y križišče« lokalnih cest LC 328032 in LC 328041) v krožno križišče.



Slika 30: Za križišče Zagrebške ceste in Selske ceste se načrtuje izgradnja krožnega križišča.

4. VZPOSTAVITEV IN IZVEDBA NAPRAV IN UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Na nivoju mestne občine se bodo vzpostavile in izvedle naprave in ukrepi za umirjanje prometa primarno na vstopnih točkah v naselja, v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strnjjenih urbanih območjih.

Glede na funkcijo ceste, gostote prometa in strukture prometnih tokov bodo določeni ukrepi in naprave za umirjanje prometa. Sistemski ukrepi (prometne ureditve), regulativni ukrepi (prometna pravila), opozorilne naprave (optične in zvočne naprave), grbine in ploščadi (prisilno zmanjševanje hitrosti), zožitve vozišča (pridobivanje novih površin, ki se jih lahko na-

meni pešcem in kolesarjem), razmejitve smer-nih vozišč in zamiki osi vozišča (onemogočeno prehitavanje vozil) predstavljajo nabor možnih ukrepov za umirjanje prometa.

Cilj: vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.

5. UVEDBA OBMOČJA OMEJENE HITROSTI

V sodelovanju z lokalnimi deležniki in javnostjo bo na nivoju mestne občine uvedeno območje omejene hitrosti, kjer bo največja dovoljena hitrost omejena na 30 km/h ali 40 km/h in kjer konične prometne obremenitve ne bodo presegle 400 vozil na uro. Najprej bo izbrano območje opredeljeno kot pilotno območje, z določenim časom trajanja. V tem času se bo vzpostavljen ukrep spremljal ter ustrezno ocenil skozi učinke. Po preteku pilotnega obdobja se sprejme končna odločitev glede trajne vzpostavitve prometnega režima.

Cilj: vsaj 1 (eno) območje do vključno leta 2031



Slika 31: Eden od možnih cestnih odsekov, kjer se zaradi visoke frekvence prehodov za pešce, površin za mirujoči promet in poteka pretežnega dela ceste v krivini izkazuje potreba po uvedbi območja omejene hitrosti (na sliki odsek ceste Vinarski trg - Trstenjakova ulica), vir: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

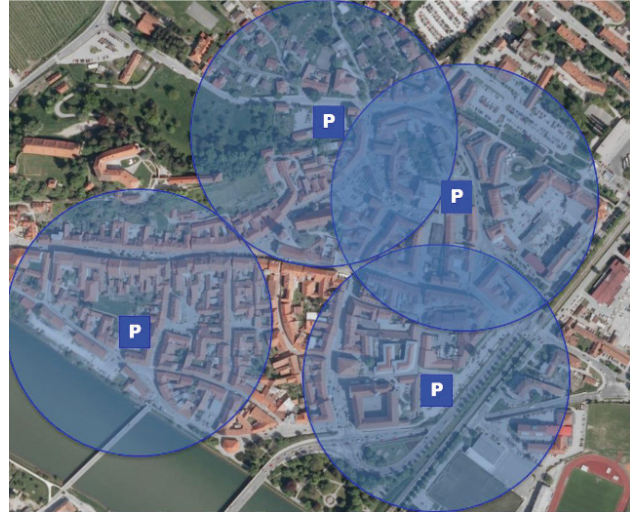
6. OPTIMIZACIJA CENOVNE POLITIKE MIRUJOČEGA PROMETA

Sprotno optimiziranje cenovne politike mirujočega prometa v mestni občini na račun zmanjšanja vsakodnevnega pritiska na javnih parkirnih površinah na Trstenjakovi ulici, pri Zdravstvenem domu Ptuj, na Slomškovi ulici, na Raičevi ulici in pri železniški postaji predvsem na račun dviga atraktivnosti parkirnih površin izven neposrednega občinskega središča, ki danes beležijo nižjo stopnjo zasedenosti z uvedbo dodatnih spodbud za občane, dnevne delovne migrante in podjetja.

Ukrep bo podrobneje načrtovan v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Ptuj (NIPP MOP).

7. UREJANJE MIRUJOČEGA PROMETA ZA STANOVALCE, OBISKOVALCE IN POSLOVNE SUBJEKTE V MESTNEM SREDIŠČU

Načrtuje se izgradnja mreže parkirnih površin, namenjenih primarno stanovalcem, obiskovalcem in poslovnim subjektom v starem mestnem jedru ter večjim generatorjem prometa. Potrebna predhodna prostorska preveritev potencialnih lokacij za mirujoči promet. Ukrep bo podrobneje načrtovan v sklopu izdelave Načrta izvajanja parkirne politike v Mestni občini Ptuj (NIPP MOP).



Slika 32: Potencialne lokacije parkirišč v sprejemljivi razdalji od starega mestnega jedra, ki jo je možno opraviti peš (namenjene stanovalcem in poslovnim subjektom v starem mestnem jedru, vir: CPS MO Ptuj, 2017).

8. ZAGOTOVITEV INFRASTRUKTURE ZA ZAGOTAVLJANJE KONSOLIDACIJE TOVORA V MESTNEM SREDIŠČU

V skladu z izdelanim Načrtom upravljanja mestne logistike (nabor ukrepov podan v NUML MOP, junij 2023) se bo pristopilo k zagotavljanju javne infrastrukture ter ostale podporne logistične infrastrukture za zagotavljanje konsolidacije tovora v mestnem središču. Mestna občina ima z izdelanim načrtom in v skladu z Zakonom o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN, Uradni list RS, št. 130/22) izpolnjene pogoje za pridobitev sofinanciranja izgradnje javne infrastrukture za zagotavljanje konsolidacije tovora v mestnem središču iz državnega proračuna.



Vir fotografije: Arhiv Mestne občine Ptuj, avtor (Stanka Krajnc Letonja).

IZVEDBENI DEL OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

13. AKCIJSKI NAČRT

Akcijski načrt vsebuje pregled vseh tistih aktivnosti, s katerimi bo mestna občina uresničila strateška izhodišča in uravnoteženo naslavljala vse potovalne načine ter druge prometne podsisteme. Akcijski načrt obsega zbir ukrepov za vsak strateški steber posebej z zastavljenim časovnim rokom njihove izvedbe do vključno leta 2031 (7- letno obdobje).

Tabela 22 ; Akcijski načrt ukrepov za steber 1 »Celostno prometno načrtovanje«.

STEBER 1 – CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Izdelana in na Mestnem svetu Mestne občine Ptuj sprejeta Občinska celostna prometna strategija (OCPS) ter njena prenova po preteku sedmih let.	izdelava: do 75.000 € prenova: do 75.000 €	MOP, ZI	izdelava: 2025 prenova: po letu 2031	proračun MOP, MOPE, EU sredstva
	Vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja obveznih OCPS kazalnikov (učinki in izvedba). <i>»Redno letno poročanje pristojnemu ministrstvu za prometno politiko in objavljanje na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti in na občinski spletni strani«.</i>	3.000 €/leto za pripravo, oddajo in objavo poročil			
2*	Izvedba ankete v osnovnih šolah - »Potovalne navade učencev v osnovnih šolah v Mestni občini Ptuj«, na merodajnem vzorcu N=500 učencev.	1.200 €/leto	MOP, ZI	2026-2032	proračun MOP, MOPE
	Izvedba ankete v podjetjih - »Potovalne navade zaposlenih v podjetjih v Mestni občini Ptuj«, na merodajnem vzorcu N=100 zaposlenih.	1.200 €/leto			
	Izvedba kordonskega štetja prometa in potnikov na treh števnih lokacijah v mestu Ptuj (Potrčeva cesta, Ormoška cesta, Zagrebška cesta) ter še dodatno na dveh števnih lokacijah (Mariborska cesta, Rogaška cesta).- »Struktura prometnih tokov, delež potnikov«.	2.500 €/leto			

3**	Izvedba ankete za splošno javnost - »Zadovoljstvo s stanjem prometa v Ptuj«. Na merodajnem vzorcu N=400 prebivalcev.	3.500 €	MOP, ZI	2032	proračun MOP
	<i>V sklopu prenove OCPS.</i>				
4***	Izdelan Načrt izvajanja parkirne politike v Mestni občini Ptuj (NIPP MOP).	do 30.000 €	MOP, ZI	2026-2031	proračun MOP, MOPE, EU sredstva
5	Izdelava načrtov šolskih poti za vse osnovne in podružnične šole oziroma sprotno ažuriranje obstoječih. »V skladu s Smernicami za izdelavo učinkovitih načrtov šolskih poti, kriteriji in pregled varnosti na šolskih poteh ter označevanje šolskih poti, februar 2016.«	2.500 €/ celotno obdobje (stroški dela SPVCP)	SPVCP, OŠ	2026-2031	proračun MOP
6	Izdelava makroskopskega prometnega modela za celotno Mestno občino Ptuj, upoštevajoč različne scenarije in podscenarije umeščanja novih povezovalnih cest, sprememb prometnih režimov, ipd. (izhodiščno stanje, vmesno stanje, planska doba, priprava prometnih obremenitev za obe urni konici).	50.000 €	MOP	2026-2031	proračun MOP, DRSI
7	Sodelovanje v vsakoletni vseevropski iniciativi »Evropski teden mobilnosti«, za katerega se pripravijo programska izhodišča vezana na tematiko, ki jo bo ETM v posameznem letu naslavljal.	5.000 €/ leto za izvedbo aktivnosti	MOP, ZI	2025-2031	proračun MOP, MOPE, SS, EU sredstva
8	Vzpostavitev aktivnega sodelovanja z Regijskim centrom mobilnosti (RCM) za Podravje, s ciljem izboljšanja promocije, razvoja in upravljanja trajnostne mobilnosti v mestni občini in v regiji. <i>»Ena od ključnih nalog je tudi sodelovanje pri prijavi projektov s področja trajnostne mobilnosti na različne nacionalne in evropske razpise in vključevanje v EU projekte z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks in pridobitve dodatnih virov sofinanciranja ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Vsaj 1-krat prijava in 1-krat udeležba v projektne konzorciju v obdobju do leta 2031.</i>	ocena stroška podana v sklopu ukrepa št. 2 (redno letno poročanje)	MOP, RCM	2025-2031	proračun MOP, EU sredstva
9****	Vzpostavitev in izvedba preventivnih in izobraževalnih delavnic in seminarjev glede varne uporabe koles, e-koles in e-skirojev ter glede poznavanja cestno-prometnih predpisov za različne ciljne in starostne skupine prebivalcev.	5.000 €/ leto	MOP, SPVCP, NVO, RCM, RC, ZI	vzpostavitev v letu 2025 izvajanje 2025-2031	proračun MOP, RC, EU sredstva

10*****	Udeležba zaposlenih v občinski upravi na izobraževanjih ali delavnicah z namenom izmenjave izkušenj iz primerov dobrih praks na področju trajnostne mobilnosti.	500 €/leto	MOP	2026-2031	proračun MOP
11*****	Izdelava mobilnostnih načrtov za velike generatorje prometa (javne institucije, podjetja). <i>Všaj 1 (en) mobilnostni načrt do leta 2031.</i>	do 25.000 €/načrt	MOP,VGP, ZI	2025-2031	proračun MOP, MOPE, EU sredstva
12	Priprava strokovnih podlag za trajnostni promet	do 30.000 €	MOP, ZI	2025-2031	proračun MOP, MOPE, EU sredstva

Finančna ocena je brez DDV.

Legenda:

MOP – Mestna občina Ptuj; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **ZI** – Zunanji izvajalec / institucija; **NVO** – Nevladne organizacije; **RCM** – Regijski center mobilnosti; **RC** – Razvojni centri; **OŠ** – Osnovna šola; **SPVCP** – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu; **SS** – sponzorska sredstva; **VGP** – Veliki generatorji prometa (ki so lahko javne ustanove ali podjetja).

Ključne opombe:

* - Za namene rednega letnega poročanja znašajo so ovrednoteni stroški dela lastnega kadra skupaj za ukrepe št. 2 in 8 iz stebra celostno prometno načrtovanje ter ukrep št. 16 iz stebra osebni motorni promet (10 % bruto plače zaposlenega v občinski upravi na letni ravni).

- Okvirna finančna ocena velja v primeru izbora zunanjega izvajalca, ki pripravi in izvede anketne raziskave ter izdelava vsa končna poročila izvedenih raziskav. V primeru, da mestna občina določene raziskave izvede sama, se vsled temu lahko znižajo stroški vsakoletnega spremljanja obveznih kazalnikov.

** - Okvirna finančna ocena v primeru, da se za izvedbo anketne raziskave najame zunanja strokovna institucija, ki je specializirana za izvedbo tovrstnih javnomnenjskih raziskav (metoda zbiranja podatkov CATI, CAWI...).

*** - Okvirno finančno oceno opredeljuje Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih. Izdelava NIPP-a se giblje v stroškovnem rangu izdelave NUML-a. Višina sofinanciranja izdelave NUML je določena v višini 1€/prebivalca s stalim prebivališčem v Mestni občini Ptuj. Enako je bilo upoštevano za izdelavo NIPP-a. NIPP občina objavi na spletni strani občine in posreduje v objavo na spletnem portalu o trajnostni mobilnosti.

**** - Za izvedbo izobraževalnih in promocijskih dogodkov je možno pridobiti dodatne vire sofinanciranja s strani Eko sklada iz naslova sofinanciranja podnebnih programov vsebinskih mrež nevladnih organizacij za področje trajnostne mobilnosti.

***** - Finančna ocena zajema povračilo morebitnih dnevnic, potnih stroškov, stroškov parkiranja vozil in morebitne kotizacije za udeležbo do dveh oseb na enodnevem nacionalnem izobraževanju.

***** - Odstotek in višino sofinanciranja izdelave mobilnostnih načrtov opredeljuje Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih.

Tabela 23 ; Akcijski načrt ukrepov za steber 2 »peš promet«.

STEBER 2 – PEŠ PROMET

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Nadaljnja priprava podlag za širitev območja pešcem prijazne cone v starem mestnem jedru (v primeru sprememb prometnega režima ali revitalizacije mestnega jedra).	20.000 €	MOP	2026-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
2	Ureditev Ulice heroja Lacka in Zelenikove ulice s poudarkom na funkcionalni prenovi ulic in optimizaciji območja namenjenega pešcem.	1.72 mio €	MOP	2028	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
3	Celovita prometna ureditev območja križišča Slomškove ulice in Raičeve ulice s ciljem zagotovitve dodatnih in med sabo povezanih površin za pešce.	glej ukrep št. 10 iz stebra za osebni motorni promet	MOP	2025-2026	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
4	Ureditev prometnih površin na območju Muzejskega trga - Cankarjeve ulice – Dravske ulice – Minoritskega trga s ciljem zagotovitve dodatnih površin za pešce.	glej ukrep št. 12 iz stebra za osebni motorni promet	MOP	2025	proračun MOP, EU sredstva
5	Izgradnja ločenih površin za pešce v sklopu rekonstrukcije Volkmerjeve ceste (LC 328152).	glej ukrep št. 2 iz stebra za osebni motorni promet	MOP	2025-2027	proračun MOP, EU sredstva
6	Izgradnja površin za pešce na Svržnjakovi ulici v bližini Doma upokojencev Ptuj, enota Žabjak, z zagotovitvijo prečnih navezav na površine za pešce na nasprotni strani ceste.	40.000 €	MOP	2025-2031	proračun MOP, EU sredstva
7*	Izgradnja površin za pešce v naselju Grajena na nasprotni strani regionalne ceste R3-710 ter izgradnja krajših odsekov površin za pešce v smeri zalednih urbanih območij naselja s ciljem zagotovitve zveznosti površin za pešce in navezave vseh urbanih območij naselja na sklenjene površine za pešce v širšem območju okrog osnovne šole.	delež sofinanciranja	DRSI, MOP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
8*	Izgradnja površin za pešce ob regionalni cesti R1-229, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za pešce in zagotovitvijo dostopnosti do avtobusnih postajališč (v naselju Nova vas pri Ptuj, Slovenskogoriška cesta, Osojnikova cesta).	delež sofinanciranja	DRSI, MOP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva

9*	Izgradnja površin za pešce ob glavni cesti G1-2, s ciljem zagotovitve zveznosti površin za pešce in zagotovitev dostopnosti do avtobusnih postajališč (Ormoška cesta, Spuhlja).	delež sofinanciranja	DRSI, MOP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
10*	Izgradnja površin za pešce ob regionalni cesti R3-710, s ciljem zagotovitve zveznosti površin za pešce in zagotovitev dostopnosti do avtobusnih postajališč (Mariborska cesta).	delež sofinanciranja	DRSI, MOP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
11**	Izgradnja manjkajočih površin za pešce na šolskih poteh na območju celotne mestne občine oziroma nadgradnja obstoječih (s poudarkom na odpravi ozkih grl in konfliktnih točk, na utrjevanju in širitvi bankin (opcijsko tudi po postavitvi jeklene varnostne ograje), na zagotavljanju dodatnih ukrepov za zagotavljanje dostopnosti do postajališč šolskega avtobusa in na zagotavljanju t. i. neformalnih poti v naravnem okolju za pešce med vrtci oz. šolami in poseljenimi urbanih območji - prehodi za pešce, javna razsvetljava,...). <i>Vsaj 1 (eno) območje oz. lokacija na leto.</i>	10.000 €/leto (izgradnja manjkajočih poti). do 25.000 € za označitev enega šolskega območja z arhitekturno urbano opremo	MOP	2025-2031	proračun MOP
	Nadgradnja šolskih poti z uporabo sodobne arhitekturno-urbane opreme. <i>Vsaj 1 (eno) območje do leta 2031.</i>				
12	Sistematično uvajanje območij umirjenega prometa primarno pri vzgojno izobraževalnih ustanovah, v strjenih urbanih območjih, v območju glavne avtobusne in železniške postaje in v območju najbolj obiskanih zdravstvenih zavodih in ob drugih javnih ustanovah (na račun spremembe prometnih režimov).	10.000 €/leto	MOP, DRSI, SPVCP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
13***	Optimizacija obstoječih prehodov za pešce in kolesarje (možni ukrepi: zagotovitev preglednosti, zagotovitev čakalnih površin, umestitev klančin in taktilnih sistemov za gibalno ovirane osebe, nižanje robnikov, vgradnja svetlobnih utripalnikov v vozišče, osvetlitev prehodov, označitev prehoda, postavitev zaščitnih labirint ograj, uvedba semaforizacije, odstranitev hortikulture,...) ali umestitev novih opremljenih prehodov za pešce in kolesarje (popolnoma nova lokacija ali lokacija, kjer se prehod ukinja in se ga prestavlja na istem cestnem odseku na drugo lokacijo).	do 22.500 €/leto	MOP, DRSI, SPVCP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
	<i>Vsaj 1 (en) nov ali optimiziran prehod na leto.</i>				

14	Prilagojenost peš infrastrukture osebam z zmanjšano mobilnostjo (možni ukrepi: odprava arhitekturnih ovir in ozkih grl za funkcionalno, gibalno in senzorno ovirane osebe ter za starše z vozički: prestavitev drogov cestne razsvetljave in količkov iz območja pešcevih površin, odstranitev razraščene in neustrezno zasajene hortikulture, umeščanje klančin in vgradnja držal z namenom zagotavljanja enakopravnega dostopa do javnih površin, športnih objektov in drugih javnih objektov,...	do 10.000 €/leto	MOP, DRSI, SPVCP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
<i>Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.</i>					
15	Dvig kakovosti površin za pešce (arhitekturno in ambientalno opremljanje površin za pešce s sodobno urbano, informativno in podporno opremo: klopi, solarne pametne klopi, koši, pitniki, senčniki, javne sanitarije, postavitve interaktivnih usmerjevalnih tabel in zemljevidov s prikazom dolžine trajanja (...), poti peš med lokacijami	do 15.000 €/leto	MOP, ZRC Bistra, SPVCP, RC	2025-2031	proračun MOP, EU sredstva
<i>.Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto</i>					

Finančna ocena je brez DDV.

Legenda:

MOP – Mestna občina Ptuj; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **ZRC Bistra** – Znanstveno-raziskovalno središče Bistra Ptuj; **RC** – Razvojni centri; **SPVCP** – Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu.

Ključne opombe:

* - Natančnejša finančna ocena se določi na podlagi izdelave projektne dokumentacije v okviru katere se določi vplivno območje obdelave ter odstotek sofinanciranja, ki zapade na mestno občino. Z vsemi cestnimi odseki upravlja DRSI.

** - V prvi okvirni finančni oceni upoštevana umestitev enostranskega pločnika širine do 1,3 m in dolžine do 40 m, vključno s prometno opremo (s postavko 250 €/m). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, hišnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter postavitve komunalnih vodov in postavitve javne razsvetljave.

- V drugi okvirni finančni oceni upoštevana postavitve vertikalne in horizontalne arhitekturno-urbane opreme za dodatno vizualno označitev dela šolskega območja s ciljem zmanjšanja ogroženosti učencev na vsakodnevnih šolskih poteh. V finančni oceni ni upoštevana priprava projektne in druge investicijske dokumentacije. Oblike in možnosti urejanja šolskega okoliša podajajo »Smernice za postavitve in izvedbo urbane opreme ter arhitekturnega oblikovanja prometnih površin za izboljšanje prometne varnosti otrok«.

*** - Končna cena je odvisna od urejanja in opremljanja prehodov za pešce in kolesarje. V primeru, da se obstoječi prehod za pešce zgolj nadgrajuje s talnim taktilnim vodilnim sistemom, je strošek posega ocenjen na okrog 1.500 €. V primeru, da se obstoječi prehod opremlja z javno razsvetljavo in z bičem nad njim, je strošek opremljanja prehoda ocenjen na 10.000 €. Do vrednosti 22.500 € se ocenjuje strošek umestitve novega, deniveliranega, osvetljenega ter polno opremljenega prehoda za pešce in kolesarje. V primeru, da je prehod za pešce/kolesarje potrebno še semaforizirati se lahko strošek opremljanja prehoda poveča tudi za 10.000 € s čimer vrednost enega novega prehoda lahko presega vrednost 32.000 €.

Tabela 24 ; Akcijski načrt ukrepov za steber 3 »kolesarski promet«.

STEBER 3 – KOLESARSKI PROMET

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1*	Izgradnja kolesarske povezave ob Zagrebški cesti med železniškim podvozom in krožnim križiščem pri trgovini Hofer.	160.000 €	MOP	2026-2031	proračun MOP, EU sredstva
2**	Izgradnja kolesarske povezave ob LC 328201 med križiščem »Rogaška cesta - Na obrežju« in križiščem »Rogaška cesta - Zagrebška cesta«.	328.000 €	MOP	2026-2031	proračun MOP, EU sredstva
3	Izgradnja ločenih površin za kolesarje v sklopu rekonstrukcije Volkmerjeve ceste (LC 328152).	glej ukrep št. 2 iz stebra za osebni motorni promet	MOP	2025-2027	proračun MOP, EU sredstva
4***	Izgradnja Dravske kolesarske povezave, DKP D3 - Sklop 9.	1.165 mio €	MZI, DRSI	2025-2029	proračun DRSI, MZI, EU sredstva
5****	Izgradnja regionalne kolesarske povezave, RKP Odsek 4: Ptuj - Dornava.	delež sofinanciranja	MOP, MZI, DRSI, OD	2025-2031	proračun MOP, MZI, DRSI, OD, EU sredstva
6	Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R3-710 na osi »Grajensčak - Grajena - Ptuj«.	490.000 €	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
7	Izgradnja površin za kolesarje ob glavni cesti G1-2, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za pešce in kolesarje (Ormoška cesta, Spuhlja).	glej ukrep št. 9 iz stebra za peš promet	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
8	Izgradnja površin za kolesarje ob regionalni cesti R3-710, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za pešce in kolesarje (Mariborska cesta).	glej ukrep št. 10 iz stebra za peš promet	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
9	Izgradnja kolesarske povezave ob regionalni cesti R1-229, v povezavi z zagotovitvijo zveznosti površin za kolesarje na osi Ptuj - Destrnik in z zagotovitvijo zveznosti površin za pešce in kolesarje (Osojnikova cesta, Slovenskogoriška cesta, Nova vas pri Ptujju).	glej ukrep št. 8 iz stebra za peš promet	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva

*****10	Sistem izposoje koles Pecikl razširiti ter v mrežo postajališč vključiti objekte javnega pomena (npr. glavna železniška postaja in avtobusna postaja, mestno pokopališče, območje nakupovalnih centrov ob Puhovi ulici, Terme Ptuj,...) in blokovska območja z .višjo gostoto poselitve	do 31.000 €/kolesarsko postajališče do 10.000 € za povečanje voznega parka koles na eno novo postajališče do 8.000 €/leto strošek vzdrževanja posameznega postajališča	MOP, ZI, RC	2025-2031	proračun MOP, EU sredstva
	<i>Vsaj 1 (ena) nadgradnja sistema izposoje koles Pecikl do leta 2031</i>				
11	Celostno urejanje spremljevalnih površin za kolesarje Vzpostavitev kolesarskih parkirišč za zagotavljanje ustrezne vzporedne kolesarske infrastrukture za potovanja »od vrat do .»vrat <i>Vsaj 1 (eno) parkirišče do vključno .leta 2031</i> Izgradnja arhitekturno-ambientalno urejenih kolesarskih počivališč ob urejenih kolesarskih povezavah namenjenih postanku kolesarjev - tlakovana površina z nadstreškom, mizo, klopmi, stojali za parkiranje koles, pitnikom, interaktivnim zemljevidom prikaza lokalne ponudbe v povezavi ...,s kolesarskim turizmom <i>Vsaj 1 (eno) počivališče do vključno .leta 2031</i>	do 30.000 €/kolesarsko parkirišče do 20.000 €/kolesarsko počivališče do 10.000 €/za sodobno kolesarsko opremo	MOP, MOPE, MZI, RC, VP	2025-2031	proračun MOP, MOPE, MZI, VP, EU sredstva
	<i>Vsaj 1 (eno) območje/lokacija do vključno leta 2031</i>				

Finančna ocena je brez DDV.

Legenda:

MOP – Mestna občina Ptuj; **OD** – Občina Dornava; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **MZI** – Ministrstvo za infrastrukturo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **ZI** – Zunanji izvajalec/ institucija; **RC** – Razvojni centri; **VP** – Velika podjetja.

Ključne opombe:

* - V okvirni finančni oceni je upoštevan odsek dolžine 400 m (umestitev enostranske dvosmerne kolesarske povezave širine do 2,5 m s postavko 400 €/m, vključno s prometno opremo). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter prestavitve komunalnih vodov.

** - V okvirni finančni oceni je upoštevan odsek dolžine 820 m (umestitev enostranske dvosmerne kolesarske povezave širine do 2,5 m s postavko 400 €/m, vključno s prometno opremo). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč ter prestavitve komunalnih vodov.

*** - V okviru ukrepa se predvideva izgradnja brvi za kolesarje čez potok Rogoznica vključno z ureditvijo odseka kolesarske povezave med Kinološkim društvom Ptuj in ulico Ribiška pot s ciljem navezave na ulico K Jezeru.

**** - RKP Odsek 4 se nahaja v fazi priprave projektne dokumentacije.

***** - V finančni oceni je podana postavka za vzpostavitev in namestitev pokrite kolesarnice z do osmimi priključnimi mesti, postavka za širitev voznega parka koles (4 navadna in 4 električna kolesa) ter okvirna postavka za vzdrževanje posameznega postajališča.

Ukrepi se lahko izvajajo v tesnem sodelovanju z regionalnimi razvojnimi agencijami, ki izvajajo mednarodne projekte preko katerih lahko mestna občina pride do različnih novih produktov na področju kolesarske infrastrukture.

Tabela 25; Akcijski načrt ukrepov za steber 4 »javni potniški promet«.

STEBER 4 – JAVNI POTNIŠKI PROMET

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Izdelava študije optimizacije izvajanja mestnega potniškega prometa (MPP).	do 30.000 €	MOP, IJPP, ZI	2025-2031	proračun MOP
2*	Urejanje obstoječih avtobusnih postajališč (ureditev čakališč, postavitev nadstrešnic, postavitev tabel o voznih redih, postavitev sedežev, osvetlitev čakališč, zagotavljanje elektronskega medija s prikazom časa prihoda/ odhoda avtobusov, prilagoditev infrastrukture dejanskim potrebam oseb z zmanjšano mobilnostjo, vgradnja talnih taktilnih vodilnih sistemov za slepe in slabovidne,...). Potrebno izdelati seznam vseh avtobusnih postajališč z navedbo opremljenosti ter izdelava prioritete lestvice za njihovo opremljanje (osnova so lahko tudi načrti šolskih poti). <i>Vsaj 1 (eno) optimizirano avtobusno postajališče na leto.</i>	do 28.000 €/leto	MOP, SPVCP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
3	Izvedba avtobusnega postajališča - Pod gradom, na odseku regionalne ceste R3-710/1292.	160.000 €	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
4**	Uvedba validacijskega sistema vozovnic javnega potniškega prometa.	4.600 €/leto	MOP, IJPP	2025-2031	proračun MOP
5**	Aktivno sodelovanje Mestne občine Ptuj s ponudnikom javnega potniškega prometa pri uvajanju univerzalnih promocijskih vozovnic javnega potniškega prometa za pot na delo za podjetja s sedežem v mestni občini.	glej ukrep št. 4	MOP, SO, IJPP, RC	2025-2031	proračun MOP
6**	Aktivno sodelovanje Mestne občine Ptuj pri povečanju povezav v medkrajevnem avtobusnem prometu, s ciljem povečanja dostopnosti in kakovosti javnega prevoza primarno pri navezavi na zaledne občine. <i>»Osnova podatki glede delovnih dnevnik migracij med mestno občino in sosednjimi bližnjimi in bolj oddaljenimi občinami.«</i>	glej ukrep št. 4	MOP, IJPP, DUJPP, SO	2025-2031	proračun MOP

7***	Nakup osnovnih sredstev s podporno infrastrukturo za vzpostavitev brezemisijske linije v javnem potniškem prometu – krepitev voznega parka z ekološko naravnanimi vozili.	260.000 do 640.000 €	MOP, IJPP	2025-2031	proračun MOP, MOPE, MZI, EU sredstva
	<i>Predviden nakup 1 (enega) vozila s polnilno postajo.</i>				
8****	Nadgradnja storitve »Šoferko« ali vključitev v program »PROSTOFER«. Zagotovitev storitve, ki bo operativna več dni v tednu, v sodelovanju z različnimi društvi s ciljem zagotavljanja zadostnega števila prostovoljnih voznikov.	1.200 €/leto (v prihajajočih letih po potrebi še več) 35.000 € (za nakup novega vozila in zavarovanje vozila) – zgolj v primeru dodatnih potreb v prihodnosti	MOP, JSP, ZŠAM, DU	2025-2031	proračun MOP, JSP
9	Vzdrževanje in ureditev pristaniške infrastrukture in zagotovitev varnosti plovbe z možnostjo premostitve reke Drave in Ptujskega jezera na račun uvedenih plovnih linij med obema bregovima reke (Vitalizacija Ptujskega jezera)	/€ 100.000 leto	MOP, OM, ZI	2025-2031	proračun MOP, MOPE, MZI, EU sredstva

Finančna ocena je brez DDV.

Legenda:

MOP – Mestna občina Ptuj; **OM** – Občina Markovci; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **MZI** – Ministrstvo za infrastrukturo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **DUJPP** – Družba za upravljanje javnega potniškega prometa; **IJPP** – Izvajalec javnega potniškega prometa; **SO** – Sosednje občine; **JSP** – Javne službe Ptuj; **ZŠAM** – Zveza šoferjev in avtomehnikov Ptuj; **DU** – Društvo upokojencev; **ZI** – Zunanji izvajalec / institucija.

Ključne opombe:

* - V finančni oceni zajet strošek ureditve enega avtobusnega postajališča na novo (parkirni BUS boks v niši s postavko 12.600 €, čakalnica z opremo 4.200 €, taktilni vodilni sistem 3.200 € in vzporedni pločnik s čakališčem s postavko 6.300 €). V finančni oceni niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in hišnih priključkov, postavitev javne razsvetljave ter predstavitev komunalnih vodov.

** - Stroški dela lastnega kadra so ovrednoteni skupaj za ukrepe št. 4, 5 in 6 iz stebra javni potniški promet (15 % bruto plače zaposlenega v občinski upravi na letni ravni).

- Promocijske vozovnice so brezplačne ali po znižani ceni pridobljene vozovnice z določenim rokom veljavnosti s ciljem privabljanja podjetij in njihovih zaposlenih k praktičnemu testiranju storitev javnega potniškega prometa. Namen ukrepa je zagotovitev občasnih prihodov z javnimi prevoznimi sredstvi na delovno mesto ter da zaposleni pridobijo ustrezne in praktične izkušnje glede same uporabnosti javnega prevoza.«

*** - Cenovni razpon ekološko naravnanih avtobusov (električni, na stisnjen zemeljski plin, hibridni...) je velik in je odvisen od številnih kriterijev. Poreklo države proizvajalke, dimenzijske karakteristike, pričakovana življenjska doba in uporabnost, število sedežev, število stojišč, skupno število potniških mest, opremljenost vozila, vrsta motorja, energijska učinkovitost, vgrajeni varnostni sistemi in funkcije predstavljajo ključne kriterije, ki prispevajo k temu, da je cenovni razpon avtobusov lahko izredno velik. Za izvajanje mestnega prevoza potnikov v mestni občini ni potrebe po nakupih velikih in dragih avtobusov, katerih cena na trgu dosega tudi do 1 mio €, ampak predvsem manjših z nižjimi sedežnimi kapacitetami. Prav tako je velik cenovni razpon polnilnih postaj.

**** - Strošek izvajanja storitve »Šoferko« znaša 1.200,00 EUR na leto, s katerim se letno opravi okrog 200 prevozov. Trenutno se storitev izvaja 1-krat tedensko, saj ni več prostovoljcev, zaradi česar število prevozov upada. Storitve se je prvotno izvajala 3 dni v tednu v sodelovanju z upokojenimi šoferji ZŠAM. Za zagotavljanje storitve vse dni v tednu bi bilo potrebnih 8 - 10 prostovoljcev, kar se bo skušalo zagotoviti v sodelovanju z drugimi različnimi društvi. Program Prostofer deluje preko Zavoda Zlata mreža, ki ponuja le storitev klicnega centra (organizacija prevozov in program, ki vodi statistiko prevozov). Zagotavljanje vozila in šoferjev prostovoljcev je še vedno na strani mestne občine, zavod sodeluje v smislu organizacije izobraževalnih delavnic in tečajev spretnostne vožnje. Prostovoljne voznike bo potrebno še vedno zagotoviti iz lokalnega okolja.

Tabela 26: Akcijski načrt ukrepov za steber 5 »osebni motorni promet vključno z mirujočim prometom«.

STEBER 5 – OSEBNI MOTORNI PROMET IN MIRUJOČI PROMET

Št. ukrepa	Ukrep	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja, sofinanciranja
1	Nadaljnje aktivnosti umeščanja Ptujске obvoznice na povezavi »Markovci - Ptuj - Hajdina« kot del dvopasovne glavne ceste med Ormožem in Ptujem, vključno z izgradnjo novega mostu ob Puhovem mostu.	1 mio €	DARS	2025-2031	proračun DARS, MZI, EU sredstva
2	Nadaljnje aktivnosti za ureditev obvozne ceste na povezavi med lokalno Puhovo ulico in glavno cesto G1-2, vključno z izgradnjo nove povezovalne ceste med Puhovo ulico in Dornavsko cesto, rekonstrukcijo Dornavske ceste in povezovalne ceste med Dornavsko in Ormoško cesto.	delež sofinanciranja	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
3	Rekonstrukcija Volkmerjeve ceste (LC 328152), vključno z ureditvijo ločenih površin za pešce in kolesarje.	5,5 mio €	MOP	2025-2027	proračun MOP, EU sredstva
4*	Rekonstrukcija Zagrebške ceste med železniškim podvozom in krožnim križiščem pri trgovini Hofer vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje ter z izvedbo optimizacije križišč/priključkov v območju uvozov/izvozov v podjetje Perutnina Ptuj.	400.000 €	MOP	2026-2031	proračun MOP, EU sredstva
5**	Rekonstrukcija glavne ceste G1-2 (Ormoška cesta), vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.	delež sofinanciranja	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
6**	Rekonstrukcija regionalne ceste R3-710 (Mariborska cesta), vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.	delež sofinanciranja	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva

7**	Rekonstrukcija regionalne ceste R1-229 (Slovenskoroška cesta na odseku med Domom krajanov Rogoznica in križiščem »Osojnikova - Potrčeva cesta«) vključno z ureditvijo površin za pešce in kolesarje.	delež sofinanciranja	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
8***	Izgradnja železniškega podvoza med Ciril Metodovim drevoredom in Puhovo ulico. 1. faza: Izdelava DPP	50.000 €	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
9	Rekonstrukcija križišča Zagrebška-Selska cesta (»Y križišče« lokalnih cest LC 328032 in LC 328041) v krožno križišče.	500.000 €	MOP	2025-2031	proračun MOP, EU sredstva
10	Optimizacija trikrakega križišča na Zadružnem trgu s ciljem zagotovitve jasnega in varnega vodenja prometa v smeri Term Ptuj in v smeri parkirišča P+R.	250.000 €	MOP	2026-2031	proračun MOP, EU sredstva
11****	Ureditev križišča pred Upravno enoto Ptuj – Slomškova ulica/Raičeva ulica (na odseku regionalne ceste R3-710/1292 Maribor – Vurberk – Ptuj, od km 24+460 do km 24+575).	820.000 €	MOP, MZI, DRSI	2025-2026	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
12	Rekonstrukcija križišča na Raičevi ulici - Pod gradom (križišče regionalne ceste R3/710/1292 in lokalne ceste LZ 329401).	delež sofinanciranja	MOP, DRSI	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva
13	Ureditev prometnih površin na območju Muzejskega trga – Cankarjeve ulice – Drazvske ulice – Minoritskega trga.	500.000 €	MOP	2025	proračun MOP, EU sredstva
14*****	Vzpostavitev in izvedba naprav in ukrepov za umirjanje prometa primarno na vstopnih točkah v naselja in v naseljih, v območju vzgojno-izobraževalnih ustanov, zdravstvenih ustanov in v strnjenih urbanih območjih. <i>Vsaj 1 (eno) območje / lokacija na leto.</i>	do 50.000 €/leto	MOP, DRSI, SPVCP	2025-2031	proračun MOP, DRSI, EU sredstva

15	<p>Uvedba območij omejene hitrosti (največja dovoljena hitrost vozil omejena na 30 km/h ali 40 km/h). Možne lokacije: Trstenjakova ulica pri lekarni,...</p> <p><i>Vsaj 1 (eno) območje do leta 2031.</i></p> <p><i>»Vzpostavitev pilotnega območja omejene hitrosti, z določenim časom trajanja do npr. enega leta - spremljanje in monitoring, sprejetje končne odločitve glede trajne vzpostavitve prometnega režima.«</i></p>	<p>delež sofinanciranja (za ureditev območja na Trstenjakovi ulici znaša delež sofinanciranja 63.500,00 EUR)</p>	<p>MOP, MOPE, MZI, DRSI, SPVCP</p>	<p>2025-2031</p>	<p>proračun MOP, MOPE, MZI, EU sredstva</p>
16	<p>Izgradnja mreže parkirnih površin in izvedba parkirišča »P&R« in/ali garažne hiše namenjenih stanovalcem, obiskovalcem ali večjim generatorjem prometa.</p>	<p>ocena stroška vezana na ukrep po izdelavi NIPP-a</p>	<p>MOP, JSP</p>	<p>2026-2031</p>	<p>Proračun MOP, JSP</p>
17	<p>Sprotno optimiziranje cenovne politike mirujočega prometa v MO Ptuj ki mora temeljiti na načelu: bližje mestnemu središču, tem dražje in kratkotrajno parkiranje, ter bolj oddaljeno od mestnega središča tem cenejše in dolgotrajnejše parkiranje. Podrobnejša izhodišča poda izdelava Načrta izvajanja parkirne politike (NIPP MOP).</p>	<p>glej ukrepa št. 2 in 8 iz krovnega strateškega stebra za celostno prometno načrtovanje</p>	<p>MOP, JSP</p>	<p>2026-2031</p>	<p>proračun MOP, EU sredstva</p>
18	<p>Izgradnja javne infrastrukture za zagotavljanje konsoolidacije tovora v mestnem središču (nabor ukrepov podan v NUML MOP, izdelan .(junija 2023</p>	<p>glej NUML MOP</p>	<p>MOP</p>	<p>2026-2031</p>	<p>proračun MOP, MOPE, MZI, DRSI, EU sredstva</p>

Finančna ocena je brez DDV.

Legenda:

MOP – Mestna občina Ptuj; **DARS** – Družba za avtoceste Republike Slovenije; **MOPE** – Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo; **MZI** – Ministrstvo za infrastrukturo; **DRSI** – Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo; **JSP** – Javne službe Ptuj.

Ključne opombe:

* - V okvirni finančni oceni je upoštevan odsek dolžine 400 m po postavki 1.000 €/m, upoštevajoč cesto širine 2 x 3,00 m z 1,0 m širokimi bankinami. V oceni stroška niso upoštevani stroški odkupa zemljišč, priprave projektne in druge investicijske dokumentacije, morebitne potrebne ureditve cestnih priključkov, križišč in avtobusnih postajališč, prestavitve komunalnih vodov ter izgradnja površin za pešce in kolesarje. Ukrep sovпада z načrtovano izgradnjo površin za kolesarje.

** - Ukrepi sovpadajo z načrtovanimi izgradnjami površin za pešce in kolesarje (zajeto v stebri za peš promet in stebri za kolesarski promet). Natančnejša finančna ocena se določi na podlagi izdelave projektne dokumentacije v okviru katere se določi vplivno območje obdelave ter odstotek sofinanciranja, ki zapade na mestno občino. Z vsemi cestnimi odseki upravlja DRSI.

*** - Cilj projekta je ustvarjanje oz. širjenje prijazne cone in izboljšanje notranje povezanosti mesta in primestja (navsezava bivalnih območij mesta Ptuj na trgovsko poslovni del mesta Ptuj ob Puhovi ulici)«.

**** - Okvirna finančna ocena povzeta po projektni dokumentaciji PZI 'Ureditev križišča na regionalni cesti R3- 710/1292 Maribor – Vurberk – Ptuj od km 24+460 do km 24+575'.

***** - Cenovni razpon vzpostavitve in izvedbe naprav in ukrepov za umirjanje prometa je velik in je odvisen od izbora ukrepov. Na primer sistemski in regulativni ukrepi zahtevajo manjše finančne vložke, medtem, ko infrastrukturni ukrepi, ki posegajo v infrastrukturo, pa zahtevajo višje finančne vložke.

Na primer strošek nabave stacionarnega radarja z dvema ohišjema dosega vrednosti okrog 40.000 €.

14. TVEGANJA PRI IZVEDBI UKREPOV

Podan je seznam možnih tveganj, ki bi se lahko pojavile pri izvajanju ukrepov v občinski celostni prometni strategiji ter smernice za iskanje rešitev.

FINANČNA TVEGANJA

Pomanjkanje financiranja: Ne zadostna sredstva za izvedbo načrtovanih ukrepov zaradi omejenih proračunskih sredstev, nepričakovanih stroškov ali neuspeha pri pridobivanju zunanjih virov financiranja (npr. EU sredstev).

Rešitev: Iskanje različnih virov financiranja in vključitev fleksibilnih proračunskih postavk.

TEHNIČNA IN INFRASTRUKTURNA TVEGANJA

Napake v načrtovanju ali izvedbi: Težave pri načrtovanju ali gradnji prometne infrastrukture (npr. prostorske omejitve, nepopolne projektne rešitve, tehnične napake v izvedbi).

Rešitev: Izbira izkušenih in strokovnih izvajalcev, redno preverjanje napredka in kakovosti ter vključevanje strokovnjakov za specifične naloge, celovit pristop pri načrtovanju, vključevanje različnih interesnih skupin in izvedba pilotnih projektov za testiranje rešitev.

POLITIČNA IN REGULATIVNA TVEGANJA

Spremembe v politični podpori: Sprememba lokalne oblasti ali sprememba političnega stališča do prometnih ukrepov lahko vpliva na nadaljnjo podporo in financiranje projektov. Rešitev: Zagotavljanje široke politične podpore ob začetku posameznega projekta, vključevanje občanov in ključnih interesnih skupin v proces odločanja ter ustvarjanje dolgoročnega konsenza, redno spremljanje sprememb zakonodaje in prilagoditev strategije, če so potrebne spremembe v načrtih.

DRUŽBENA IN KULTURNA TVEGANJA

Odpornost prebivalcev na spremembe: Prebivalci in podjetja se lahko upirajo spremembam v prometni infrastrukturi (npr. omejitve parkiranja, spremembe prometnih tokov, uvedba novih vrst prometa).

Rešitev: Obsežne informativne kampanje, vključevanje prebivalcev v proces odločanja, jasno komuniciranje koristi sprememb ter postopno uvajanje ukrepov, promocijske kampanje za spodbujanje uporabe javnega prevoza, kolesarjenja in hoje, uvedba spodbud za uporabnike trajnostnega prevoza.

OKOLJSKA TVEGANJA

Negativni vplivi na okolje: Neupoštevanje okoljevarstvenih predpisov pri izvedbi projektov (npr. vplivi na kakovost zraka, hrup, uničevanje zelenih površin).

Rešitev: Temeljita okoljska presoja vseh projektov, izvajanje ustreznih ukrepov za zaščito okolja (npr. zelene površine, zmanjšanje emisij). Upoštevanje podnebnih sprememb pri načrtovanju infrastrukture in prilagoditev ukrepov za povečanje odpornosti na ekstremne vremenske razmere.

VARNOSTNA TVEGANJA

Povečanje prometnih nesreč: Nepredvidene težave z varnostjo na novih prometnih infrastrukturnih elementih, kot so kolesarske in peš povezave ali javni prevoz.

Rešitev: Redno spremljanje stanja varnosti, izvajanje prometnih analiz in prilagajanje rešitev (npr. izboljšanje signalizacije, uvedba nadzora), povečanje ozaveščenosti o varnosti v prometu, izboljšanje in širitev infrastrukture ter uvedba zaščitnih ukrepov.

TEHNOLOŠKA TVEGANJA

Neusklajenost novih tehnologij s sistemom: Težave pri uvajanju novih tehnologij, kot so pametni semaforji, elektronske napovedi prometa ali aplikacije za javni prevoz.

Rešitev: Testiranje novih tehnologij pred širšo implementacijo, sodelovanje s strokovnjaki za tehnologijo in zagotavljanje ustrezne podpore za uporabnike.

15. VIRI IN LITERATURA

KROVNA IZHODIŠČA IZDELAVE OBČINSKE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

1. »Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje«: Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije, prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo, Ljubljana, april 2023.
2. »S široko podporo do optimalne povezane skupnosti«: Nacionalne smernice za vključevanje javnosti v pripravo Občinskih celostnih prometnih strategij, Ljubljana, avgust 2022.
3. Minimalni standardi za izdelavo Občinske celostne prometne strategije za občine od 16.000 do 100.000 prebivalcev, november 2024.
4. Zakon o celostnem prometnem načrtovanju (ZCPN).
5. Pravilnik o vsebini, obliki, načinu priprave, odstotku in višini sofinanciranja občinskih celostnih prometnih strategij, načinu spremljanja in merilih za presojo kakovosti, enotnih kazalnikov, metodologiji ter o informacijski podpori in poročanju.
6. Pravilnik o načrtih upravljanja mestne logistike, načrtih izvajanja parkirne politike in mobilnostnih načrtih. 7. Projektna naloga št. 371-481/2023-1 za izvedbo Občinske celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.

OBSTOJEČA RELEVANTNA DOKUMENTACIJA S PODROČJA NAČRTOVANJA IN UPRAVLJANJA S PROMETOM

8. Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj (PoTUIJ – privlačno, aktivno in atraktivno), 2017. 9. Strategija hodljivosti za mesto Ptuj, 2019.
10. Načrt upravljanja mestne logistike v Mestni občini Ptuj, 2023.
11. Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015-2025, Trajnostna urbana strategija, 2015.
12. Odredba o določitvi javnih in rezerviranih parkirnih površin na območju Mestne občine Ptuj, 2022. 13. Spletni GIS portal Mestne občine Ptuj (OPN, OPPN-ji,...).
14. Proračun Mestne občine Ptuj (2024-2025) in Načrt razvojnih programov 2024 – 2027.

STATISTIČNI IN DRUGI PROMETNI PODATKI – PROMETNA IZHODIŠČA

15. Statistični urad Republike Slovenije (SURS -) – demografija, delovni procesi, delovne migracije, izobraževalni procesi, mobilnostne navade prebivalcev, stopnja motorizacije, registrirana cestna vozila,...
16. Odprti podatki Slovenije (OPSI - <https://podatki.gov.si/>) – Promet in infrastruktura: dolžina cestnega omrežja.
17. Direkcija RS za infrastrukturo, Sektor za evidenco o cestah, informatiko in arhiv, publikacija Promet (prometne obremenitve na državnih cestnih odsekih), 2022.
18. Avtobusni promet ARRIVA (APMS - <https://arriva.si/>) – kartografski prikazi območij postajališč za mestni potniški promet, vozni redi, cenik za mestni in medkrajevni javni linijski prevoz potnikov, pogostnost voženj na medkrajevnih linijah,...
19. Slovenske železnice (SŽ - (<https://potniski.sz.si/iskalnik-voznih-redov/>)) – pogostnost voženj avtobusov na medkrajevnih železniških povezavah.
20. Javne službe Ptuj - Soferko (<http://www.js-ptuj.si/prevozi-starejsih-soferko/>).
21. Javna agencija RS za varnost prometa, zemljevid prometnih nesreč, obdobje 2012 – 2022.
22. Nacionalni inštitut za javno zdravje (NIJZ - <https://obcine.nijz.si/obcine/ptuj/96/2024/>) – zdravstveni kazalniki.
23. Letno poročilo za leto 2023, Splošna bolnišnica dr. Jožeta Potrča Ptuj.
24. Letno poročilo za leto 2023, JZ Zdravstveni dom Ptuj.
25. Anketne raziskave v sklopu procesa izdelave OCPS (anketa za splošno javnost, anketa za osnovne šole, anketa za podjetja, kordonsko štetje prometa, intervjuji).
26. Izdelana sintezna poročila izvedenih aktivnosti v sklopu procesa priprave Občinske celostne prometne strategije.

UPOŠTEVANI STRATEŠKI IN ZAKONODAJNI OKVIRJI

27. Strategija prostorskega razvoja Slovenije 2050.
28. Bela knjiga: Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu, Bruselj, 2011.
29. Uredba o mejnih vrednostih kazalcev hrupa v okolju.
30. »Kolesarjem prijazna infrastruktura«: Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ljubljana, avgust 2017.
31. Pravilnik o kolesarskih površinah.
32. »Hoja – temelj trajnostne mobilnosti«: Nacionalne smernice za infrastrukturo za hojo, 2022.
33. Površine za pešce TSPI – PGV.03.320: 2023.
34. Smernice za vzpostavitev sistema P+R (parkiraj in presedi) in umeščanje vozlišč P+R v urbanih naseljih, MZI, 2017.