

STRATEGIJA HODLJIVOSTI za mesto PTUJ



APRIL 2019



Naloga:

Strategija hodljivosti za mesto Ptuj

Naročnik:



Zanj:

Danilo Čeh

Robert Novak

Izvajalec:



Grajska 7, 2000 Maribor
tel.: 02/250 53 00
fax.: 02/251 60 94
e-pošta: zum@zum-mb.si

Nosilec naloge:

dr. Andreja Kuzmanič, univ. dipl. inž. arh.

Sodelavci:

mag. Mateja Kukovec, univ. dipl. inž. grad.

Mirjam Luketič, mag. inž. arh.

Gašper Žemva, mag. inž. arh.

Direktor: Marinka KONEČNIK KUNST, univ. dipl. ekon.

Številka naloge:

18005

Vsebina

1	Uvod	9
2	Obravnavano območje	12
3	Politični okvir	13
3.1	Evropski dokumenti	13
3.2	Državni dokumenti	14
3.3	Občinski strateški dokumenti	16
4	Strateške analize	23
4.1	Kontekst mesta	23
4.1.1	Ključni demografski podatki	23
4.1.2	Prostorska struktura	25
4.1.3	Vzgoja in izobraževanje	28
4.1.4	Trg delovne sile	29
4.2	Lokalna mobilnost in pešačenje	38
4.2.1	Opredelitev generatorjev peš prometa	38
4.2.2	Analiza peš povezav	39
4.2.3	Anketni vprašalnik	57
4.2.4	Sodelovanje javnosti	62
4.3	Ocena stanja	63
5	Predlagana strategija pešačenja	66
5.1	Vizija pešačenja	66
5.2	Cilji	66
5.3	Predlagane intervencije	67
5.3.1	Usmeritve za načrtovanje dostopnosti za pešce	67
5.3.2	Enajst (11) osnovnih peš povezav	67
5.3.3	Splošni ukrepi za izboljšanje pešačenja	71
5.3.4	Enajst (11) konkretnih ukrepov	79
5.4	Implementacija	92
6	Viri podatkov	96
PRILOGA 1: Predlog ukrepov stebra Celovita promocija hoje		97

KAZALO SLIK

Slika 1: Območje obravnave (znotraj rdečega okvira)	12
Slika 2: Podrobna namenska raba in enote urejanja, OPN, SP za strateški del – Urbanistični načrt mesta Ptuj (Urbis d.o.o., št.pr: 152-OPN-2008, september 2015).....	18
Slika 3: Zasnova prometnega omrežja, OPN, SP za strateški del – Urbanistični načrt mesta Ptuj (Urbis d.o.o., št.pr: 152-OPN-2008, september 2015).....	19
Slika 4: Mestna občina Ptuj in sosednje občine Slika 5: Karta slovenskih občin	24
Slika 6: Delež prebivalcev glede na starost v MO Ptuj v letih 20108 in 2016 (vir: SURS)	24
Slika 7: Naselja Mestne občine Ptuj	26
Slika 8: Gibanje števila delovno aktivnih prebivalcev z delovnim mestom v občini Ptuj, med leti 2007 in 2017	30
Slika 9: Gibanje stopnje registrirane brezposelnosti med leti 2009 in 2018 na Ptuj in v Sloveniji	31
Slika 10: Stopnja registriranih brezposelnih po starostnih skupinah v Mestni občini Ptuj, maj 2018	32
Slika 11: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj	32
Slika 12: Najpomembnejše peš povezave v mestu Ptuj	33
Slika 13: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju mesta Ptuj	34
Slika 14: Linija mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa	35
Slika 15: Načini potovanja v Mestni občini Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)	35
Slika 16: Način potovanja v odstotkih, ločen po namenu, v Mestni občini Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)	36
Slika 17: Posledice prometnih nesreč na območju MO Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)	36
Slika 18: Prihodi otrok od prvega do šestega razreda v osnovno šolo Ljudski vrt Ptuj (vir: CPS MO Ptuj).....	37
Slika 19: Umrljivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2013 (vir: CPS MO Ptuj)	37
Slika 20: Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja (vir: CPS MO Ptuj)	38
Slika 21: Glavni viri in cilji prometa pešcev na območju obravnave	39
Slika 22: Povzetek analize kvalitete obstoječih povezav.....	64
Slika 23: Povzetek spremljevalnega programa ob obstoječih povezavah (gostejše črte pomenijo več spremljevalnega programa)	64
Slika 24: Primer opremljene (levo) in neopremljene povezave za pešce (desno)	72
Slika 25: Sodobna mestna prometna paradigma (vir: Oxfordshire Walking Design Standards), 21. 6. 2018)	72
Slika 26: Usmerjevalne table in zemljevidi za pešce (vir: trafficchoices.co.uk in slate.com; 21. 6. 2018)	76
Slika 27: Primer kvalitetnih (levo) in nekvalitetnih (nevzdrževanih) pohodnih površin (desno)	77
Slika 28: Uvedba »cone 30« zniža hrupno obremenitev ter poveča prometno varnost (vir: https://pomocnik.meblosignalizacija.si/produkt/2421/obmocje-omejene-hitrosti; 21.6.2018)	77
Slika 29: Primer ulice z in brez drevoreda	78
Slika 30: Neurejene fasade in prometne površine	79

Slika 31: Širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (1. faza)	93
Slika 32: Ureditev skupnega prostora ali »shared space« (prehodna faza).....	94
Slika 33: Nadaljnja širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (2. faza)	94
Slika 34: Pomembnejše peš povezave v mestu Ptuj	95

KAZALO TABEL

Tabela 1: Predlog ukrepov stebra Celovita promocija hoje	98
--	----

POVZETEK

Obravnavano območje, za katerega se pripravlja strategija hodljivosti, obsega širše mestno središče, kjer je zaradi gostote pozidanosti in številnih dejavnosti ter številne kulturne dediščine, potencial za pešačenje prebivalcev in obiskovalcev mesta največji.

Analize stanja so pokazale na izrazito dvojnost pri kvaliteti peš površin v mestu. Dobro so urejene površine za pešce v strogem centru (peš cona), površine v mestnem parku ter pešpot ob Dravi. Večino ulic pa je potrebno **celovito prenoviti**, tako funkcionalno kot oblikovno, imajo pa velik potencial za razvoj pešačenja. Glede na svojo pomembnost je najslabše urejena Dravska ulica, ki ob tranzitnem prometu nima urejenih površin za pešce na celotnem poteku. Zelo pozitivno je dejstvo, da je na Ptuj velika ključnih ciljev v radiju optimalne dostopnosti za pešce, kar daje pešačenju dober razvojni potencial.

Anketiranje prebivalcev kaže, da prebivalci radi pešačijo in se tega precej poslužujejo. Prebivalci, ki pešačenje uporabljajo kot osnovno »prevozno sredstvo«, so tudi razmeroma bolj naklonjeni izboljševanju pogojev za hojo in lažje opazijo/predlagajo mesta potrebnih izboljšav. Večina prebivalcev, ki pešačijo, običajno gre peš na določeno lokacijo, velik del pešačenja pa je opravljenega tudi zaradi sprehajanja hišnih ljubljencev. Približno polovica vprašanih se pri pešačenju počuti varno, druga polovica pa ne, predvsem v nočnem času. Anketa kaže tudi na slabo stanje urbane opreme in širine peš površin. V veliki meri širina pločnikov predstavlja osnovni problem za pešačenje, urbana oprema pa problem povečuje. Tudi kolesarske poti marsikje predstavljajo oviro za varno in udobno pešačenje. Primerna širina pločnikov, nadgrajena z urbano opremo, ki omogoča počitek in srečevanje (klopi, otroška igrišča, prostori za srečevanje) ter ustvarjanje privlačnih in zanimivih ambientov (urejene fasade, izložbe, program), vzpodbujajo prebivalce k temu, da jim pešačenje predstavlja realno in pomembno izbiro med načini dnevnega premikanja.

Predlogi in opozorila za načrtovanje pešpoti in dostopnosti do posameznih ciljev so bili podani tudi s strani javnosti na delavnicah, predvsem so se nanašali na zagotavljanje dostopnosti gibalno oviranim osebam, poudarjeno je bilo, da je treba pri načrtovanju javnih površin in dostopnosti do posameznih storitev upoštevati različne skupine gibalno oviranih oseb. Prav tako je bilo opozorjeno, da je treba zagotavljati ureditve, ki bodo primerne za osnovnošolske otroke, da se je treba izogibati konfliktu med pešcem in kolesarjem ter da je treba večjo pozornost posvetiti oblikovanju prehodov za pešce čez ceste.

Strategija hodljivosti sledi zastavljeni prometni viziji iz Celostne prometne strategije za Mestno občino Ptuj **»PoTUIJ, privlačno, aktivno in trajnostno«**. Z realizacijo strategije hodljivosti (lokalnega akcijskega načrta za pešačenje) se v mestu Ptuj ustvarjajo pogoji za varno in aktivno mobilnost, večjo kvaliteto bivanja, občani bodo dejavnejši, mesto pa privlačnejše za obiskovalce in turiste. Prav tako se z ukrepi sledi cilju povečanja deleža hoje za vse namene potovanja.

Strategija je opredelila (11) osnovnih peš povezav z največjim potencialom za razvoj pešačenja v mestu in ukrepe na povezave, ki bodo vzpodbudili pešačenje v mestu in s tem pomagali doseči zastavljene cilje in vizijo mesta.

Te povezave so:

- 1 - nakupovalno središče – Zadružni trg – termalno središče,
- 2 - nakupovalno središče – mestno jedro – šolsko območje Vičava,
- 3 - nakupovalno središče – območje križišča Panonske in Volkmerjeve ceste,
- 4 - železniška postaja – nakupovalno središče, železniška postaja – stadion,
- 5 - Zadružni trg – šolsko območje Vičava,
- 6 - Zadružni trg – mestno jedro – območje križišča Potrčeve in Volkmerjeve ceste,
- 7 - Zadružni trg – območje avtobusne in železniške postaje,
- 8 - šolsko območje Vičava – območje križišča Potrčeve in Volkmerjeve ceste,
- 9 - šolsko območje Vičava – območje avtobusne in železniške postaje,
- 10 - območje križišča Panonske in Volkmerjeve ceste – območje avtobusne in železniške postaje in
- 11 - termalno središče – mestno jedro – nakupovalno središče.

Na teh (in drugih) peš povezavah se sistematično in postopno uveljavljajo ukrepi s področja načrtovanja povezav za pešce, oblikovanja in opremljanja uličnega prostora, vzdrževanja površin in izboljševanja pogojev za pešačenje.

Ukrepi so razdeljeni na splošne, usmeritvene in konkretne ukrepe.

Usmeritve se nanašajo na:

- opremljanje površin s kvalitetno urbano opremo in dejavnostmi,
- preurejanje ulic in drugih javnih površin za prednostno rabo pešca (hierarhija pešec-kolesar-javni potniški promet-osebni motorni promet),
- koordiniranje vzdrževalnih, upravljavskih in oblikovalskih strategij s strategijo postavljanja urbane opreme,
- zagotavljanje primerne širine površin za pešce, vključno s potrebami gibalno oviranih oseb,
- urejanje površin za pešce, ki različnim skupinam nudijo samostojnost pri gibanju (gibalno in senzorično ovirane osebe, otroci, starejši),
- usmerjanje pešcev do posameznih ciljev,
- vzdrževanje površin za pešce,
- povečanje varnosti in zmanjšanje hrupa zaradi prometa z znižanjem hitrosti motornega prometa na 30km/h,
- zagotavljanje sence na peš površinah z zasaditvijo drevoredov,
- zmanjšanje onesnaženosti zraka kot posledico priljubljenosti hoje in zmanjšanja števila potovanj in
- obnovo stavb in stavbnih ovojev, omejevanje izbire barv fasad in zagotavljanje smernic za izbiro barvne sheme fasad mestnih stavb.

Konkretni ukrepi pa so:

- ureditev varne šolske poti na Raičevi ulici,

- ureditev prehajanja Osojnikove ceste,
- prometna ureditev Vinarski trg / Ulica Heroja Lacka,
- oblikovanje cestnega prostora – Slomškova ulica,
- omejitev tranzitnega motornega prometa skozi staro mestno jedro,
- vzpostavitev poti Slomškova – Raičeva – nakupovalno središče,
- vzpostavitev preboja Erjavčeva pot – Ob Grajeni,
- ureditev preboja Ormoška – Čučkova,
- oblikovna »osvežitev« avtobusne postaje,
- oblikovanje in opremljanje peš površin ob parkiriščih na Osojnikovi in Volkmerjevi cesti ter
- natečaj za učence osnovnih in srednjih šol v besedi in risbi s katerim se osvešča mlade o težavah gibalno in senzorično oviranih.

Vizija na področju celovite promocije hoje

Ustvarjeni bodo pogoji, da bo lahko večina prebivalcev mesta Ptuj velik del dnevnih poti opravila peš. Hoja bo kot pomemben način potovanja prepoznana tudi v načrtovalskih procesih. Prometne ureditve bodo prilagojene tudi za gibalno ovirane ter slepe in slabovidne. Poudarek pri načrtovanju bo prav tako posvečen starejšim in otrokom. Občina bo v ruralnih naseljih poskrbela za boljše pogoje za hojo s postopnim urejanjem pločnikov in drugih pešpoti. Prizadevala si bo tudi za urejanje območij umirjenega prometa, kjer so pešci prednostno obravnavani. Hoja bo prepoznana kot pomemben način potovanja na kratkih in srednje dolgih razdaljah. Prebivalci bodo radi hodili, če bo zagotovljena dobra infrastruktura, vključno z urbano opremo, kot so klopi, senca, pitniki ipd. Varnost pešcev ne bo vprašljiva, saj bodo površine za pešce načrtovane ustrezno in celostno. Gibalno ovirane osebe bodo imele možnost enakovredne vključitve v promet. Vsi otroci, ki niso preveč oddaljeni od šole, bodo lahko varno peščili v šolo (Vir: Celostna strategija Mestne občine Ptuj).

Mestna občina Ptuj je leta 2017 sprejela Celostno prometno strategijo Mestne občine Ptuj (CPS MO Ptuj), ki predstavlja strateški dokument za prihodnji razvoj prometne in mobilnostne politike v mestu in širše.

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

1 UVOD

Spodbujanje pešačenja in urejanje varnih pešpoti na Ptuj

Projekt CityWalk (Proti energetsko odgovornim prostorom: vzpostavitev mest za pešačenje v Podonavski regiji, *ang.: »Towards energy responsible places: establishing walkable cities in the Danube Region«*) izvaja 17 partnerjev iz Slovenije, Madžarske, Slovaške, Hrvaške, Romunije, Bolgarije, Češke, Avstrije in Srbije. Na ZRS Bistra Ptuj vodimo celoten projekt ter hkrati izvajamo aktivnosti na lokalni ravni, kjer Mestna občina Ptuj pri projektu sodeluje kot pridružen partner. Projekt traja 30 mesecev (od decembra 2016 do maja 2019) in je bil odobren v okviru programa sodelovanja Interreg V-B, Podonavje. Sofinanciran je iz dveh evropskih skladov – Evropskega sklada za regionalni razvoj (ESRR) in Instrumenta za predpristopno pomoč (IPA).

Cilj projekta CityWalk je pomagati mestom v Podonavski regiji, da bodo zmanjšala emisije in hrup ter postala varnejši prostori za življenje, s pomočjo okrepljene vloge trajnostnih oblik mobilnosti, posebej aktivnih oblik transporta – pešačenje in kolesarjenje. Glavni namen projekta je zato **izboljšanje ključnih pogojev za pešačenje**:

- izboljšanje urbane mobilnosti preko učinkovitega kombiniranja različnih načinov transporta ob zmanjšanih emisijah hrupa in prometnih zastojih,
- povečanje varnosti,
- prispevanje k zdravju prebivalcev ter
- dvig zadovoljstva prebivalcev regije.

Čeprav je poudarek projekta na pešačenju, projekt naslavlja tudi izziv celostnega pristopa – izboljšanje urbane mobilnosti preko učinkovitega kombiniranja različnih načinov transporta. Mestom v Podonavski regiji bomo pomagali identificirati ovire, razviti in implementirati načrte za reševanje teh izzivov. S tem namenom bo partnerstvo razvilo skupno orodje, ki bo obsegalo smernice, izdelalo akcijske načrte za pešačenje (strategije hodljivosti), izvedlo pilotne akcije (tudi v Mestni občini Ptuj kot testnem območju) ter razvilo in predstavilo politične predloge za trajnostno mobilnost. V sklopu projekta bomo izdelali tudi spletno orodje za pešačenje, ki bo omogočalo zbiranje podatkov, ki se nanašajo na mirujoči promet.

Mestna občina Ptuj je leta 2017 sprejela **Celotno prometno strategijo Mestne občine Ptuj (CPS MO Ptuj)**, ki predstavlja strateški dokument za prihodnji razvoj prometne in mobilnostne politike v mestu in širše.

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

Osnovni cilji dokumenta:

- prispevati k izboljšanju kakovosti bivanja in zadrževanja v občini;

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

Po petih stebrih uspešne prihodnosti: *celostno načrtovanje mobilnosti, celovita promocija hoje, optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, učinkovitejši javni potniški promet in racionalnejši cestni promet* so opredeljeni izzivi, konkretni cilji in kazalniki ter nabor ukrepov.

1.1. Priprava lokalne strategije za pešačenje

1.1.1 Kaj pomeni strategija za pešačenje?

Strategija hodljivosti je ključna sestavina strateškega načrta za trajnostno mobilnost mesta, medtem ko je strateški načrt trajnostne mobilnosti glavni instrument strateškega načrtovanja sistema mobilnosti/dostopnosti v mestih na višji mestni ravni. Ker se sistemi načrtovanja razlikujejo po Evropi, različne države sprejemajo različne pristope in instrumente načrtovanja in kljub temu, da obstajajo pomembni notranji odnosi v mestnih sistemih, obstajajo bistvene skupne značilnosti metod urbanističnega načrtovanja. Tako je treba načrt trajnostne mobilnosti/dostopnosti strukturirati na dveh ravneh: višji strateški ravni s širšim (tj. mestnim) prostorskim obsegom in daljšo vizijo ter podrobnejšo ravni za okrožje/soseščino znotraj mesta za krajši čas. Po drugi strani bi morala višja raven mesta obsegati štiri dele:

1. splošni del, ki vsebuje podrobno vizijo o ključnih vprašanih dostopnosti mestne strukture in glavnih smernicah razvoja sistema mobilnosti s socialno-ekonomskimi in ekološkimi posledicami;
2. prostorska dostopnost: smeri razvoja dostopnosti (prostorskih povezav) med glavnimi območji in okrožji ter med funkcionalnimi območji mesta (s socialno ekonomskimi in ekološkimi posledicami);
3. strategija razvoja trajnostnih oblik mobilnosti - to je tisto, kar imenujemo "strategija hodljivosti" - to so smeri razvoja prometa pešcev in kolesarjev ter drugih oblik trajnostnega prometa (s socialno ekonomskimi in ekološkimi posledicami);
4. strategija razvoja tradicionalnih oblik mobilnosti - oblike motornega prometa.

Promet s kolesi in zlasti promet pešcev sta tradicionalna in trajnostna. Kljub temu je natančen pomen, ki poudarja socialne in ekološke posledice ter pomen, povezan s temi oblikami trajnostne mobilnosti, ključne značilnosti novega pristopa k trajnostni mobilnosti v mestih/dostopnosti. Tudi sistemi množičnega tranzita zasedajo posebno področje med tradicionalnimi in trajnostnimi oblikami, saj so bili ti sistemi vedno pomembni za vsako mesto in so vedno imeli večje pozitivne dolgoročne učinke (tj. trajnostni učinek).

1.1.2 Utemeljitev, namen in logika strateškega načrta

Namen katere koli strategije (strateškega načrta) je ugotoviti glavne probleme sistema in določiti splošne smernice za reševanje teh težav. Zato je namen strategije hodljivost opredeliti glavne smernice za povečanje trajnosti urbanih organizmov za izboljšanjem sistema mobilnosti v mestih.

Ključne težave, ki jih je treba obravnavati v strategiji hodljivosti, so tiste, ki se nanašajo na ravnoesje med načini mobilnosti z omejevanjem netrajnostnih načinov in spodbujanjem pešačenja na ravni mesta. Namen strategije hodljivosti je upravljati razvoj sistema mobilnosti mesta in posebej razvoj vseh komponent sistema, ki so povezani s pešačenjem (promet pešcev z vsemi njenimi elementi in vidiki - družbeno, gospodarsko, ekološko), zato je treba pešačenje spodbujati, da se zagotovi visoka stopnja trajnosti mestnega okolja in urbanega socialno-ekološkega sistema.

Poseben, vendar pomemben razlog za potrebo po strategiji hodljivosti je sedanja struktura mobilnosti v evropskih mestih, ki bi jo bilo treba oceniti kot netrajnostno zaradi prevlade avtomobilov. Za reševanje težav, kot so pomanjkljivosti in glavne težave, povezane s tradicionalnimi oblikami mobilnosti v prometu, bi mesta očitno potrebovala ustrezne strategije, ki bi morale določiti smernice za premagovanje ovir (ki se običajno imenujejo ovire) za trajnostne načine prometa ter izboljšajo njihovo produktivnost, privlačnost in dostopnost. Trajnostni načini prometa so hoja, množični tranzitni in kolesarski promet.

Ker je strateški načrt instrument višje ravni načrtovanja, ustreza ravni glavnega načrta, medtem ko načrt primerljivosti za sosesko ustreza ravni podrobnega urbanističnega načrta. Področje uporabe strateškega načrta, pomanjkljivosti in glavne težave, povezane s tradicionalnimi oblikami mobilnosti v prometu, je celotno območje starega mestnega središča. Zajema vse dele mestne strukture.

Splošno o pešačenju

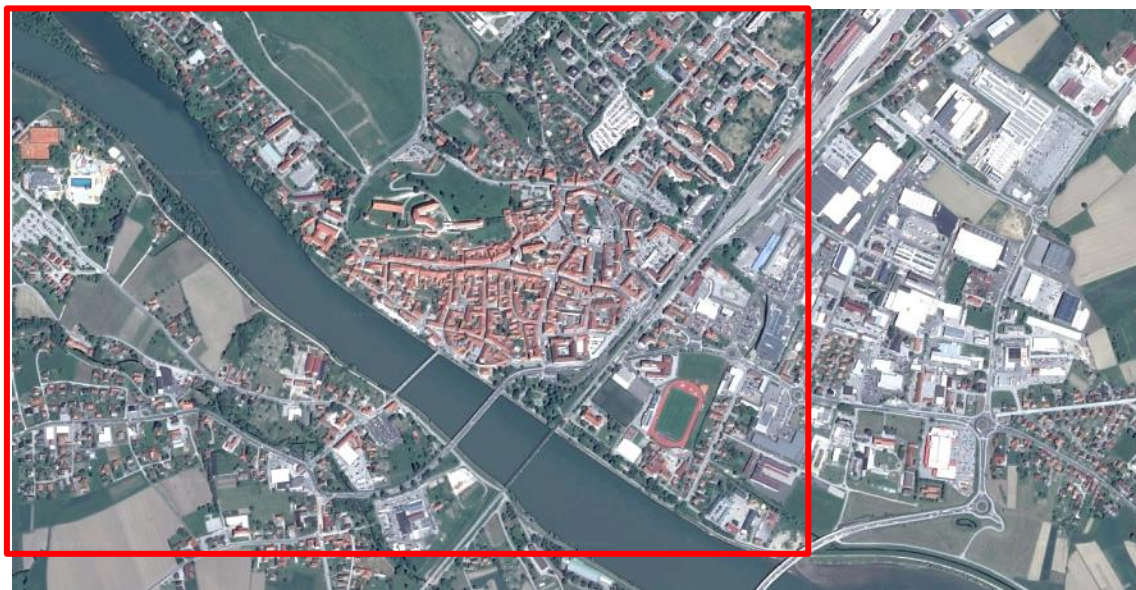
Pešačenje je osnovni človeški način premagovanja razdalje. Pešačenje je zastoj, ni potrebe po nabavi in vzdrževanju vozila. Pešec manj kot kolesar ali voznik avtomobila ogroža druge udeležence v prometu ter ne povzroča emisij in drugih negativnih vplivov na okolje. Pešačenje je manj stresno od uporabe drugih načinov potovanja, pomaga pri vzdrževanju in krepitvi telesnega in duševnega zdravja. Od ostalih glavnih načinov premikanja (vožnja s kolesom, javnim potniškim prometom in avtomobilom) se razlikuje po prilagodljivosti in hitrosti. Je bolj fleksibilno od ostalih načinov prevoza tako glede gibanja kot tudi glede izvajanja dejavnosti med premikanjem (npr. pešec se lahko takoj ustavi in prične s kakšno drugo aktivnostjo) ter zavzema najmanj prostora. Manj je prilagodljivo vremenskim razmeram in možnosti transporta tovora (večji nakupi ipd.). Pešačenje je kot transport manj konkurenčno zaradi hitrosti premikanja. Običajna meja peš dostopnosti je en kilometer, na večjih razdaljah so občani le redko pripravljeni pešačiti. Pomemben vidik pešačenja oz. uporabe javnih površin so tudi druženje in različne socialne aktivnosti.

Dobre in atraktivno urejene javne površine morajo biti varne, dostopne, uporabne in primerne za vse pešce, ne glede na njihovo starost. Običajno nudijo ali omogočajo pogled na arhitekturne in oblikovne poudarke v prostoru in so tudi zato za pešce vizualno zanimive. Ob tem so unikatne in imajo poseben karakter ter tako ustvarjajo v mestu določeno vzdušje značilno zgolj za ta kraj. So odziv na lokalno skupnost (njene potrebe, želje in potenciali) in jo tudi reflektirajo, prebivalce-pešce pa posledično nagovarjajo k zdravemu načinu življenja in k večjemu sodelovanju v lokalni skupnosti. Kvalitetne javne površine pozitivno vplivajo na segment pešačenja.

2 OBRAVNAVANO OBMOČJE

Območje obravnave obsega širše mestno središče kjer je, zaradi gostote pozidanosti in številnih dejavnosti ter številne kulturne dediščine, potencial za hojo prebivalcev in obiskovalcev mesta največji. Ker bi turisti lahko predstavljali velik delež obiskovalcev mesta, je območje obravnave razširjeno tudi do termalnega središča.

Območje obravnave omejuje na severu Panonska ulica, na vzhodu železniška postaja, na jugu križišče Mariborske ceste in Zadružnega trga ter na zahodu termalno središče.



Slika 1: Območje obravnave (znotraj rdečega okvira)

3 POLITIČNI OKVIR

V nadaljevanju so povzetki evropskih, državnih in lokalnih aktov, ki predstavljajo okvir in usmeritev za pripravo predmetnega strategije hodljivosti.

3.1 Evropski dokumenti

Strategija za mobilnost z nizkimi emisijami (Strategy for low-emission mobility) (Komisija Evropske skupnosti, 2016)

Glavni poudarki strategije so:

- povečanje učinkovitosti prometnega sistema z uporabo digitalnih tehnologij in dodatnim spodbujanjem uporabe vozil z manjšimi izpusti,
- spodbujanje razvoja prometa oz. vozil z nizkimi emisijami, kot so električna vozila, vozila na biogoriva, vodik, obnovljiva sintetična goriva,
- spodbujanje odstranjevanja ovir za razvoj električnih vozil.

Paket urbane mobilnosti (Support to local authorities' action in building sustainable local mobility plans) (Komisija Evropske skupnosti, 2016)

S paketom urbane mobilnosti evropska komisija krepi podporo ukrepom urbane mobilnosti. Kot pristopi izboljšanja mobilnosti v mestih so v paketu navedeni naslednji pristopi:

- izmenjava izkušenj, znanja in spodbijanju sodelovanja,
- zagotavljanje linije usmerjene finančne podpore,
- raziskave in inovacije za zagotavljanje rešitev na izzive mobilnosti v mestih,
- spodbujanje internacionalnega sodelovanja med državami članicami EU.

Bela knjiga Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu (Komisija Evropske skupnosti, 2011)

V okviru dokumenta pa so predstavljeni cilji oz. deset ciljev za konkurenčen in z vidika virov učinkovit prometni sistem: merila za doseganje ciljnega zmanjšanja emisij toplogrednih plinov za 60% delijo na tri skupine, in sicer: razvoj in uporaba novih in trajnostnih goriv ter pogonskih sistemov, čim boljše delovanje multimodalnih logističnih verig, vključno z večjo uporabo energetske učinkovitejših načinov prevoza in povečanje učinkovitosti prometa in uporabe infrastrukture z informacijskimi sistemi in tržnimi pobudami.

Sporočilo komisije svetu, evropskemu parlamentu, evropskemu ekonomsko- socialnemu odboru in odboru regij - akcijski načrt o mobilnosti v mestih (Komisija Evropske skupnosti, 2009)

V sporočilu je podan opis vloge EU pri snovanju mobilnosti v mestih ter podan program ukrepov v podporo trajnostne mobilnosti v mestih. V sporočilu je podan program ukrepov v podporo mobilnosti v mestih, ki so osredotočeni na šest tem:

- spodbujanje celostnih politik,

- osredotočenost na državljane,
- zelen mestni promet,
- okrepljeno financiranje,
- izmenjava izkušenj in znanja,
- optimiziranje mobilnosti v mestih.

3.2 Državni dokumenti

Strategija razvoja prometa v RS 2014-2020 (Ministrstvo za infrastrukturo, 2014)

Strategija razvoja prometa v RS zajema analizo stanja prometa iz vidika prostorskega razvoja, glede na parcialne nacionalne programe, Belo knjigo EU o prometu, zakonodajni okvir EU za vseevropsko prometno omrežje, konkurenčnost prometnih koridorjev in infrastrukturo za uporabo alternativnega goriva v prometu. Ob tem strategija zajema tematiko upravljanja prometne infrastrukture v Sloveniji in možnosti črpanja sredstev za izvajanje ukrepov v finančni perspektivi 2014-2020. Prometno vrednotenje navaja analizo stanja na področju JPP in tovarnega prometa, narejena je SWOT analiza za železniški, cestni, zračni, pomorski in javni potniški promet. V dokumentu je podana vizija prometa v Sloveniji, splošni cilji in ukrepi za doseganje posameznih ciljev strategije.

Vizija prometne politike je opredeljena kot zagotavljanje trajnostne mobilnosti prebivalstva in oskrbe gospodarstva s temi cilji:

- izboljšati mobilnost in dostopnost,
- izboljšati oskrbo gospodarstva,
- izboljšati prometno varnost in varovanje,
- zmanjšati porabo energije,
- zmanjšati stroške uporabnikov in upravljavcev,
- zmanjšati okoljske obremenitve.

Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov (TGP) do leta 2020 (Vlada RS, 2014)

V programu je opisana vizija, cilji in ukrepi za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Podan je povzetek stanja in struktura emisij TGP v Sloveniji, predvideni ukrepi in načrt financiranja do leta 2020 ter opisana organizacija in spremljanje izvajanja ukrepov za zmanjšanje TGP. Ključni sektor pri doseganju državnih ciljev do leta 2020 je promet. Ukrepi na tem področju bodo usmerjeni v obvladovanje emisij toplogrednih plinov, zato sta ključna krepitev aktivnosti in dosledno izvajanje ukrepov, zlasti pa:

- promocija in konkurenčnost javnega potniškega prometa,
- spodbujanje trajnostnega tovarnega prometa,
- povečanje energetske učinkovitosti cestnih motornih vozil,
- spodbujanje nemotoriziranih oblik prometa.

Operativni program varstva zunanjega zraka pred onesnaževanjem s PM10 (Vlada RS, 2009)

Program navaja analizo stanja onesnaženosti zraka s delci PM10, vire onesnaženosti zraka ter ukrepe za zmanjšanje emisij PM10. V dotičnem dokumentu so podani možni ukrepi za zmanjšanje emisij PM10, kot so:

- vzpostavljanje okoljskih con,
- uvajanje dajatve zaradi zgoščevanja prometa v okoljskih conah,
- diferencirana parkirnina,
- upravljanje s prostimi mesti na parkiriščih,
- učinkovito omejevanje hitrosti vozil,
- pospeševanje nemotoriziranega prometa,
- izboljšanje učinkovitosti javnega transporta,
- prostorsko načrtovanje, ki zagotavlja trajnostni transport,
- sistemi za spodbujanje povečanja zasedenosti osebnih vozil,
- spodbujanje prehoda na uporabo drugih transportnih sredstev,
- uporaba goriv z nizko emisijo delcev v stacionarnih in mobilnih virih onesnaževanja.

Ostali strateški dokumenti:

- Operativni program za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014-20 (2014),
- Partnerski sporazum med Slovenijo in Evropsko komisijo za obdobje 2014-20 (2014),
- Strategija razvoja Slovenije 2030 (2017),
- Strategija prostorskega razvoja Slovenije (2004),
- Zakon o cestah (Uradni list RS, št. 109/10, 48/12, 36/14 – odl. US, 46/15 in 10/18),
- Zakon o varnosti cestnega prometa (Uradni list RS, št. 56/08 – uradno prečiščeno besedilo, 57/08 – ZLDUVCP, 58/09, 36/10, 106/10 – ZMV, 109/10 – ZCes-1, 109/10 – ZPrCP, 109/10 – ZVoz, 39/11 – ZJZ-E, 75/17 – ZMV-1 in 10/18 – ZCes-1C),
- Zakon o varstvu okolja (Uradni list RS, št. 32/93, 1/96, 56/99 – ZON, 22/00 – ZJS, 67/02 – ZV-1 in 41/04 – ZVO-1),
- Zakon o prostorskem načrtovanju (Uradni list RS, št. 33/07, 70/08 – ZVO-1B, 108/09, 80/10 – ZUPUDPP, 43/11 – ZKZ-C, 57/12, 57/12 – ZUPUDPP-A, 109/12, 76/14 – odl. US, 14/15 – ZUUJFO in 61/17 – ZUreP-2),
- Zakon o pravilih cestnega prometa (Uradni list RS, št. 82/13 – uradno prečiščeno besedilo, 69/17 – popr., 68/16, 54/17 in 3/18 – odl. US),
- Pravilnik o vrstah vzdrževalnih del na javnih cestah in nivoju rednega vzdrževanja javnih cest,
- Uredba o merilih za kategorizacijo javnih cest (Uradni list RS, št. 49/97, 113/09 in 109/10 – ZCes-1),
- Uredba o kategorizaciji državnih cest (Uradni list RS, št. 102/12, 35/15, 38/15, 78/15, 21/16, 52/16, 64/16, 41/17 in 63/17),
- Pravilnik za izvedbo investicijskih vzdrževalnih del in vzdrževalnih del v javno korist na javnih cestah (Uradni list RS, št. 7/12),
- Pravilnik o rednem vzdrževanju javnih cest (Uradni list RS, št. 38/16),
- Pravilnik o prometni signalizaciji in prometni opreми na cestah (Uradni list RS, št. 99/15 in 46/17),

- Pravilnik o projektiranju cest (Uradni list RS, št. 91/05, 26/06, 109/10 – ZCes-1 in 36/18),
- Pravilnik o načinu označevanja javnih cest in o evidencah o javnih cestah in objektih na njih (Uradni list RS, št. 49/97, 2/04 in 109/10 – ZCes-1),
- Odredba o obvezni uporabi tehnične specifikacije za javne ceste, ki določa naprave in ukrepe za umirjanje prometa na cestah (Uradni list RS, št. 118/00, 109/10 – ZCes-1 in 99/15),
- Odredba o seznamu potrjenih tehničnih specifikacij za javne ceste (Uradni list RS, št. 8/12, 42/12 in 99/15).

3.3 Občinski strateški dokumenti

Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj (2015)

Mestna občina Ptuj je v letu 2015 sprejela Odlok o občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj, ki je objavljen v Uradnem vestniku Mestne občine Ptuj (št. 10/2015). Pripravljen je bil skladno v veljavnim Zakonom o prostorskem načrtovanju in ob upoštevanju ciljev in usmeritev Strategije prostorskega razvoja Slovenije. Občinski prostorski načrt (v nadaljnjem besedilu OPN) je temeljni prostorski razvojni dokument, s katerim občina določi cilje in izhodišča prostorskega razvoja občine, rabo prostora in pogoje za umeščanje posegov v prostor in načrtovanje prostorskih ureditev lokalnega pomena. Občina na osnovi sprejetih OPN določa pogoje za vsak poseg v prostor.

Ob upoštevanju izhodišč prostorskega razvoja so splošni cilji prostorskega razvoja Mestne občine Ptuj enaki ciljem prostorskega razvoja v Republiki Sloveniji. Zaradi dosedanjega prostorskega razvoja občine ter strategije razvoja posameznih obstoječih in predvidenih dejavnosti v prostoru je občina, kot prednostne, določila naslednje cilje prostorskega razvoja:

1. zagotovitev prostorskih pogojev za širitev in umestitev površin za potrebe bivanja v občinskem središču in v ostalih naseljih, v katera bo usmerjala širitev poselitve;
2. zagotovitev prostorskih pogojev za potrebe dejavnosti občinskega središča ter dejavnosti medobčinskega, regionalnega in nacionalnega središča;
3. zagotovitev prostorskih pogojev za širitev in razvoj obstoječih gospodarskih dejavnosti v občinskem središču – termalni in ostale oblike turizma, proizvodni obrati, gospodarska cona, transportno logistična - cona;
4. zagotovitev prostorskih pogojev za širitev in razvoj obstoječih gospodarskih dejavnosti izven občinskega središča, zlasti agrarnih in dopolnilnih dejavnosti potrebnih za izboljševanje kakovosti bivanja;
5. zagotovitev prostorskih pogojev za izboljševanje stanja okolja na območju mestne občine – voda, tla, zrak, z ustreznim načrtovanjem razmestitve dejavnosti in sprotnim prilagajanjem okoljsko manj primernih dejavnosti v prostoru;
6. zagotovitev prostorskih pogojev za izgradnjo, širitev in posodabljanje okoljske infrastrukture, potrebne za izboljševanja stanja okolja in kakovosti bivanja ter zdravja ljudi v mestni občini in v njenem vplivnem območju;
7. zagotovitev prostorskih pogojev za izboljševanje, dopolnjevanje in posodabljanje ostalih infrastrukturnih omrežij v občini, zlasti delov prometnega omrežja s

povečanjem prometnic, ki bodo zagotavljale dostopnost občinskega središča, z zagotovitvijo dolgoročne nemotene propustnosti prometnega omrežja med levim in desnim obrežjem reke Drave – umestitev nove premostitve reke Drave ter izboljšanje varnosti obstoječih prometnih povezav;

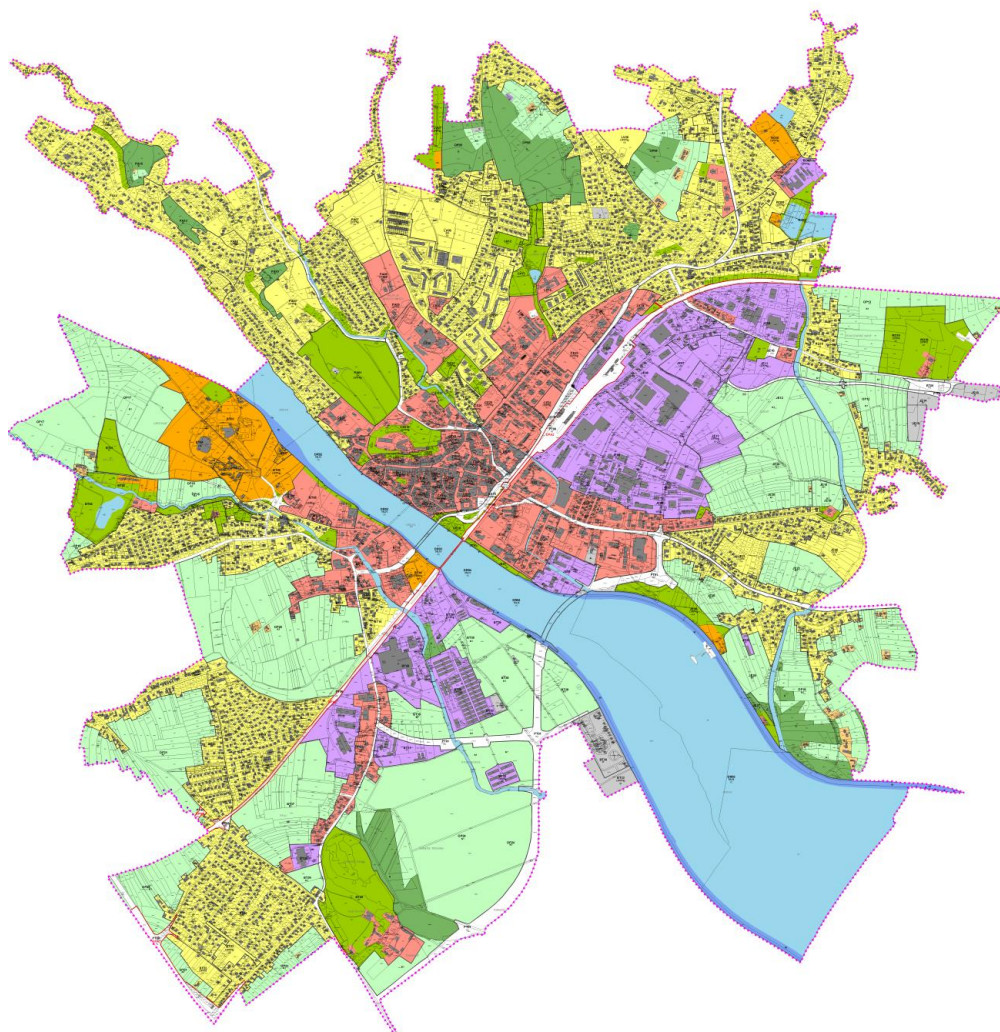
8. zagotavljanje prostorskih pogojev za izboljšanje, dopolnjevanje in posodabljanje medkrajevnega javnega potniškega prometa, javnega potniškega prometa na ravni občine in regije ter ob izkazani potrebi zagotovitev pogojev za vzpostavitev javnega potniškega prometa v mestu in primestnih naseljih;
9. zagotovitev prostorskih pogojev za površine za mirujoči promet kot predpogojem za zmanjševanje in umiritev prometa v mestnem in ostalih naseljih in uresničitev prometne cone brez motornega prometa v SMJ ter delih mesta s povečanim številom pešcev;
10. ureditev in izgradnjo kolesarskega omrežja za potrebe kolesarjenja kot oblike trajnostne mobilnosti v območju občine, kjer prevoz s kolesom nadomešča uporabo osebnega vozila (npr. prevoz na delovno mesto, v šolo, po nakupih itd.) in kot dela dopolnilne rekreacijske dejavnosti v zelenem okolju ter vzpostavitev kolesarskih povezav s kolesarskimi omrežji izven občine ter sistema pešpoti;
11. zagotovitev prostorskih pogojev za povečanje in povezovanje zelenih površin mesta kot površin s sprehajalnimi potmi, namenjenih športu, rekreaciji in oddihu na prostem ter souporabo teh poti za vsakodnevno mobilnost, ki nadomešča uporabo osebnega avtomobila;
12. zagotovitev prostorskih pogojev za umestitev, razvoj in posodobitev tistih energetskega omrežij, ki izboljšujejo kakovost bivanja v intenzivnih urbanih središčih in so primernejša za ohranjanje zdravja ljudi,
13. zagotovitev prostorskih pogojev za posodabljanje in dostopnost telekomunikacijskih omrežij na celotnem območju občine;
14. zagotovitev prostorskih pogojev za umestitev državnih ureditev na območju občine (posodobitev železniškega omrežja, glavna cesta Hajdina–Ormož, plinovod M9).

OPN obsega strateški in izvedbeni del:

- Strateški del določa izhodišča in cilje prostorskega razvoja občine, zasnovo prostorskega razvoja občine, zasnovo gospodarske javne infrastrukture lokalnega pomena, zasnovo poselitve z območji naselij, razpršene poselitve in razpršene gradnje in usmeritve za prostorski razvoj občine.
- Izvedbeni del določa enote urejanja prostora, skupne prostorske izvedbene pogoje po enotah urejanja prostora in namenski rabi prostora, podrobnejše prostorske izvedbene pogoje, prostorske izvedbene pogoje za območja, za katera je predvidena izdelava občinskih podrobnih prostorskih načrtov.

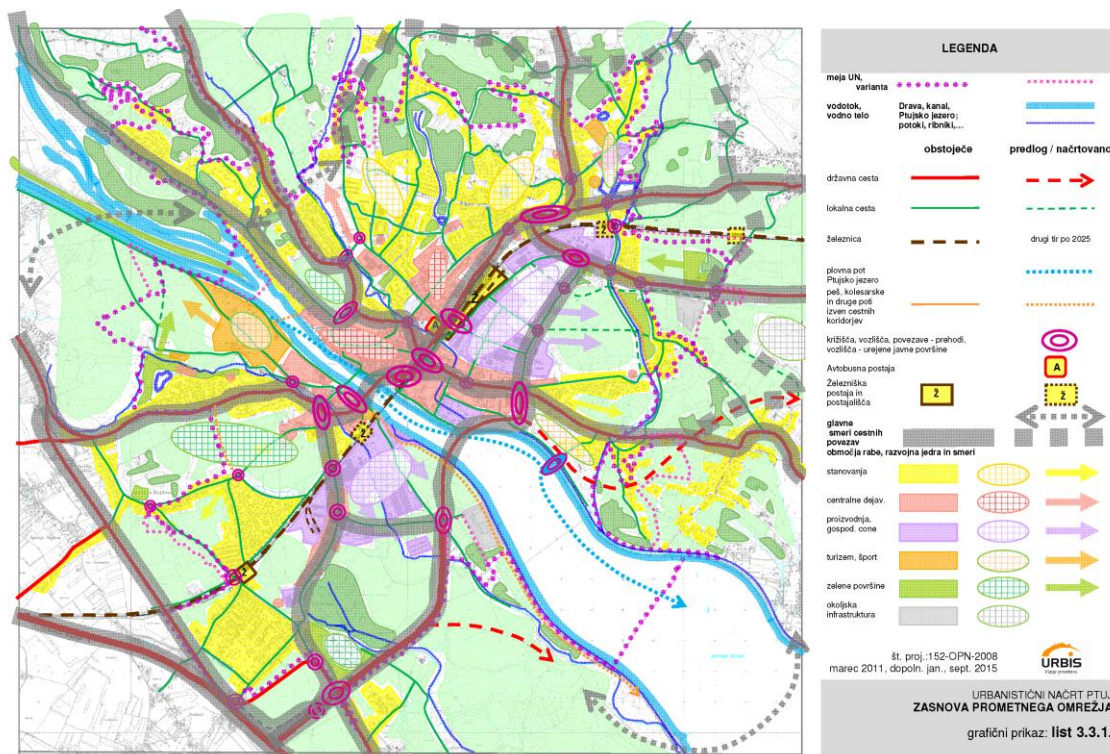
OPN vsebuje tekstualni in grafični del.

Večja razvojna območja (kot sprememba namenske rabe ali večje nepozidano območje stavbnih zemljišč) so predvidena predvsem v mestu Ptuj: širitve območja proizvodnih dejavnosti na vzhodu, območja stanovanj na zahodu (ob Volkmerjevi ulici, Štuki, Vičava) in manjša na vzhodu, v osrednjem delu območje zelenih površin (Panorama).



Slika 2: Podrobna namenska raba in enote urejanja, OPN, SP za strateški del – Urbanistični načrt mesta Ptuj (Urbis d.o.o., št.pr: 152-OPN-2008, september 2015)

Predvideno je dograjevanje mestne mreže vzporedno s širitvijo območij pozidave. Predvideno je urejanje kolesarskih povezav: ob Dravi, nov kolesarski most preko Drave v zahodnem delu mesta, kolesarska povezava med Rogaško in Mariborsko cesto.



Slika 3: Zasnova prometnega omrežja, OPN, SP za strateški del – Urbanistični načrt mesta Ptuj (Urbis d.o.o., št.pr: 152-OPN-2008, september 2015)

Predvidena so območja za mirujoči promet za potrebe bivanja in dejavnosti v starem mestnem jedru – ob vstopu na peš most na desnem bregu Drave, za gradom, na območju nekdanjega frančiškanskega samostana in ob minoritskem samostanu na levem bregu Drave.

Načrtovana je tudi medobčinska prometna logistična cona vzhodno od farme Draženci.

Nekateri cilji prostorskega razvoja Mestne občine Ptuj sledijo ciljem trajnostne mobilnosti kot npr.: zagotavljanje prostorskih pogojev za izboljšanje, dopolnjevanje in posodabljanje javnega potniškega prometa, uresničitev prometne cone brez motornega prometa v starem mestnem jedru Ptuja, ureditev in izgradnja kolesarskega omrežja kot oblike trajnostne mobilnosti v območju občine.

V zasnovi prostorskega razvoja občine je med prednostnimi območji za razvoj poselitve opredeljeno zagotavljanje pogojev za trajnostno mobilnost. V območjih širitve in prenove naselij se upošteva načrtovanje postajališč JPP z varnimi dostopi za pešce in kolesarje v povezavi z urejanjem mirujočega prometa v naseljih.

V izvedbene delu OPN so podani prostorski izvedbeni pogoji za:

- gradnjo in urejanje prometne infrastrukture med njimi tudi za gradnjo in urejanje omrežja kolesarskih povezav in omrežja pešpoti (navedeno je predvsem kako te površine opremljati: z razsvetljavo, urbano opremo, drevoredi, z razširitvami javnega prostora) in urejanje postajališč JPP (jih graditi tudi sočasno z rekonstrukcijami in novogradnjami cestnega omrežja);

- gradnjo in urejanje parkirnih mest in garaž: določeni so minimalni parkirni standardi tudi za kolesa, ki jih je treba zagotoviti ob objektu ali delu objekta, ki je predmet gradnje.

Nekatere usmeritve iz strateškega dela OPN in izvedbenega dela OPN ne sledijo ciljem trajnostne mobilnosti, predvsem tiste, ki se nanašajo na zagotavljanje dolgoročne nemotene prepustnosti s povečanjem prometnic, pogojevanje ureditve prometne cone brez motornega prometa v starem mestnem jedru z gradnjo površin za mirujoči promet in zagotavljanje parkirnih mest za zaposlene (npr. ob stavbah namenjenih javni rabi).

Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015-2025 in Trajnostna urbana strategija (2015)

Na podlagi delavnic in analize ankete so se oblikovali naslednji razvojni izzivi Mestne občine Ptuj. Njihov vrstni red ne pomeni prioritete njihovega izvajanja, temveč je usklajen s strukturo evropskih, nacionalnih in regionalnih razvojnih dokumentov:

1. Spodbujanje podjetništva in privabljanje investitorjev.
2. ***Uveljavljanje koncepta trajnostne mobilnosti.***
3. Učinkovita raba energije v javnem in zasebnem sektorju, povečanje oskrbe iz obnovljivih virov energije in nižanje ogljičnega odtisa.
4. ***Turistični razvoj mesta***, inovativni turistični produkti in storitve ter učinkovita promocija.
5. Oživljanje starega mestnega jedra na načelih trajnostnega razvoja.
6. Ponovna revitalizacija degradiranih urbanih površin.
7. Zagotavljanje višje kakovosti življenja vsem občanom in občanom Mestne občine Ptuj z ustreznim razvojem vseh oblik vzgojno izobraževalnih programov, socialnih programov ter zdravstvenih storitev, kulturnih in športnih programov ter vseh programov za ustvarjalno in kreativno preživljanje prostega časa.

Vizija oz. strategija opredeljuje vizijo Mestne občine Ptuj in opredeljuje strateške usmeritve s cilji in ukrepi. Izven tega so opredeljeni tudi horizontalni ukrepi. Z vidika urejanja pešačenja je, v okviru strateške usmeritve »okolju prijazno mesto«, pomembno področje trajnostna mobilnost, kjer je eden izmed ciljev ureditev kolesarskih in pešpoti v mestu, ki se ga doseže z naslednjimi ukrepi: postopno povečevanje cone za pešce v starem mestnem jedru in zagotavljanjem varnih kolesarskih in pešpoti v Mestni občini Ptuj. Z vidika pešačenja je pomembna tudi strateška usmeritev »zakladnica tisočletij« z enim izmed ciljev izboljšanja dostopnosti in prepoznavnosti turističnih znamenitosti in dogodkov, kar se doseže tudi z ureditvijo tematskih poti.

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj (2017)

Dokument je bil pripravljen v skladu z metodologijo, ki upošteva smernice EU na tem področju, rezultate referenčnih projektov EU in izkušnje strateškega načrtovanja prometa v razvitih evropskih državah. Ambicija Mestne občine Ptuj ni bila zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj, temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

Celostna prometna strategija je ključni strateški dokument za izdelavo strategijo hodljivosti za mesto Ptuj.

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

Osnovni cilji dokumenta:

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

Opredeljena je prometna vizija Mestne občine Ptuj: »**PoTUI, privlačno, aktivno in trajnostno**«. Opredeljeni so strateški cilji, ciljne vrednosti in kazalniki za doseg ciljev.

Po petih stebrih uspešne prihodnosti: ***celostno načrtovanje mobilnosti, celovita promocija hoje, optimalno izkoriščanje potencialov kolesarjenja, učinkovitejši javni potniški promet in racionalnejši cestni promet*** so opredeljeni izzivi, konkretni cilji in kazalniki ter nabor ukrepov.

Predlagani sklopi ukrepov so naslednji: izboljšanje obstoječe infrastrukture, sklenjeno omrežje peš povezav, vzpostavitev območij za pešce, promocijske in izobraževalne aktivnosti.

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- izdelava zasnove omrežja pešpoti in omrežja javnih površin (koncept omrežja pešpoti ter predlogi izvedbe povezav in ureditev javnih površin) do leta 2018, KAZALNIK: izvedba podrobnejše študije, ki bo podlaga za izvedbo ali izdelavo podrobnejše projektne dokumentacije;
- izvedba ključnih povezav v omrežju pešpoti do konca leta 2021, KAZALNIK: bistveni napredek pri vzpostavljanju sklenjene mreže varnih in privlačnih pešpoti od sprejema CPS leta 2017;
- obnovljeni in na novo izgrajeni pločniki do konca leta 2021, KAZALNIK: povečanje dolžine pločnikov, predvsem na najnevarnejših mestih od sprejema CPS MO Ptuj leta 2017;
- nova ureditev in izvedba ukrepov umirjanja prometa v naseljih do konca leta 2021; KAZALNIK: izvedba vsaj štirih novih ureditev območij umirjenega prometa ali omejene hitrosti »cone 30 km/h« od sprejema CPS MO Ptuj leta 2017;
- vključitev ukrepov, prilagojenih gibalno oviranim, slepim in slabovidnim osebam, v obstoječo prometno infrastrukturo do konca leta 2021; KAZALNIK: povečanje števila novih ureditev za gibalno ovirane, slepe in slabovidne od sprejema CPS leta 2017 in

- izgrajena cestna razsvetljava do konca leta 2021; KAZALNIK: razširitev in izboljšanje javne razsvetljave v omrežju pešpoti od sprejema CPS leta 2017.

Za nabor ukrepov po posameznih stebrih je izdelan tudi akcijski načrt z opredelitvijo finančne ocene, odgovornosti, rokom izvedbe in možnih virov financiranja.

Ostali dokumenti:

- Regionalni razvojni program za Podravje 2014-2020 (2015),
- Občinski program varstva okolja Mestne občine Ptuj 2014-20 (2014),
- Območni razvojni program za Spodnje Podravje 2014-20 (2014),
- Načrt ukrepov trajnostne strategije QUEST za Mestno občino Ptuj (2013),
- Lokalni energetske koncept Mestne občine Ptuj (2012),
- Odlok o občinskih cestah na območju Mestne občine Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 10/2000 (z vsemi spremembami),
- Odlok o kategorizaciji občinskih cest v Mestni občini Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 8/2009,
- Odlok o ureditvi cestnega prometa na območju Mestne občine Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 8/2010,
- Odlok o Občinskem prostorskem načrtu Mestne občine Ptuj, Uradni vestnik Mestne občine Ptuj, št. 10/2015.

4 STRATEŠKE ANALIZE

4.1 Kontekst mesta

Ptuj, takrat še Poetovio oziroma slovensko Petoviona, je prav zaradi svoje ugodne prometne lege že na začetku našega štetja pridobil status mesta. Kasneje je zaradi zgodovinskih okoliščin nekoliko izgubljal pomen, dodatno pa je razvoj upočasnila še izgradnja železniške proge Dunaj–Trst, ki je mesto zaobšla. Danes je lega Ptuja, neposredno ob (še ne povsem izgrajenem) kraku podravske avtoceste in več državnih cestah ter železniški progi Pragersko–Hodoš, relativno ugodna in nudi potencial za razvoj gospodarstva, a hkrati predstavlja grožnjo, da postane prebivalcem neprijazno tranzitno območje.

4.1.1 Ključni demografski podatki

Mestna občina Ptuj leži v severovzhodni Sloveniji, v središču Spodnjega Podravja in je del statistične regije Podravje. Obsega južni del osrednjih Slovenskih goric, severozahodni del Ptujkega polja, s skrajnim jugozahodnim delom pa sega na Dravsko polje na desnem bregu reke Drave. Po površini obsega 66,65 km², kar predstavlja 0,3% ozemlja Slovenije. Mestno občino Ptuj sestavljajo naslednja naselja: Grajena, Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni vrh, Pacinje, Podvinci, Ptuj, Spodnji Velovlek in Spuhlja, ki so združena v 5 mestnih četrtih skupnosti (Center, Ljudski vrt, Panorama, Jezero, Breg-Turnišče) ter 3 primestne četrtne skupnosti (Grajena, Rogoznica in Spuhlja).

V Mestni občini Ptuj živi 23.162 prebivalcev (od tega 11.489 moških in 11.673 žensk), kar znaša 1,12% vseh prebivalcev Slovenije¹.

V naselju Ptuj živi 77 % vseh prebivalcev Mestne občine Ptuj. Po številu prebivalcev sodi med manjše mestne občine, saj je uvrščena na 9. mesto od 11 mestnih občin v Sloveniji. Gostota poselitve v Mestni občini Ptuj je **347,3 prebivalcev na km²**, kar močno presega slovensko povprečje (102 preb/km²). Po površini je Mestna občina Ptuj na predzadnjem mestu med mestnimi občinami, manjša po površini je le Mestna občina Murska Sobota.

¹ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Database/Dem_soc/05_prebivalstvo/10_stevilo_preb/20_05C40_prebivalstvo_obcine/20_05C40_prebivalstvo_obcine.asp, JANUAR 2018 - SURS, 2.8.2018

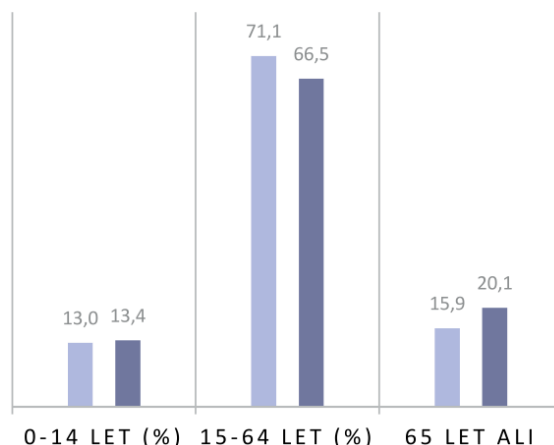


Slika 4: Mestna občina Ptuj in sosednje občine



Slika 5: Karta slovenskih občin

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



Slika 6: Delež prebivalcev glede na starost v MO Ptuj v letih 2008 in 2016 (vir: SURS)

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

Število prebivalcev v osrednjem naselju Ptuj se je med letoma 2008 in 2016 zmanjšalo za dobre 3%.

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

Določen potencial za zmanjšanje avtomobilskega prometa in predvsem parkirnega pritiska v središču mesta predstavlja boljši izkoristek obstoječega parkirišča P+R na Zadružnem trgu in uvedba dodatnih parkirišč P+R, konkretno »Parkiraj in pelji se« ter »Parkiraj in pojdi s

kolesom«, ki so nekoliko odmaknjena od mesta ter delovnim migrantom iz okoliških občin omogočajo parkiranje vozila in nadaljevanje poti v mesto z avtobusom ali s kolesom. Vsekakor bi ta alternativa postala konkurenčna le v primeru v celoti plačljivega parkiranja v središču mesta. S tem se bo povečalo tudi pešačenje.

4.1.2 Prostorska struktura

Mesto Ptuj, kot regionalno središče nacionalnega pomena, je pomembno središče dejavnosti družbene infrastrukture, oskrbnih, storitvenih in drugih dejavnosti ter hkrati pomembno gospodarsko središče in prometno križišče, v katerem so razvite pomembnejše javne funkcije, kot so sekundarna in terciarna raven zdravstvene oskrbe, višje in visoko šolsko izobraževanje, raziskovalne organizacije ter visoke sodne, upravne in socialne funkcije. S tem se mesto Ptuj usmerja v razvoj osrednjega upravnega, gospodarskega, zaposlitvenega, izobraževalnega, kulturnega, zdravstvenega in prometnega središča Spodnjega Podravja.

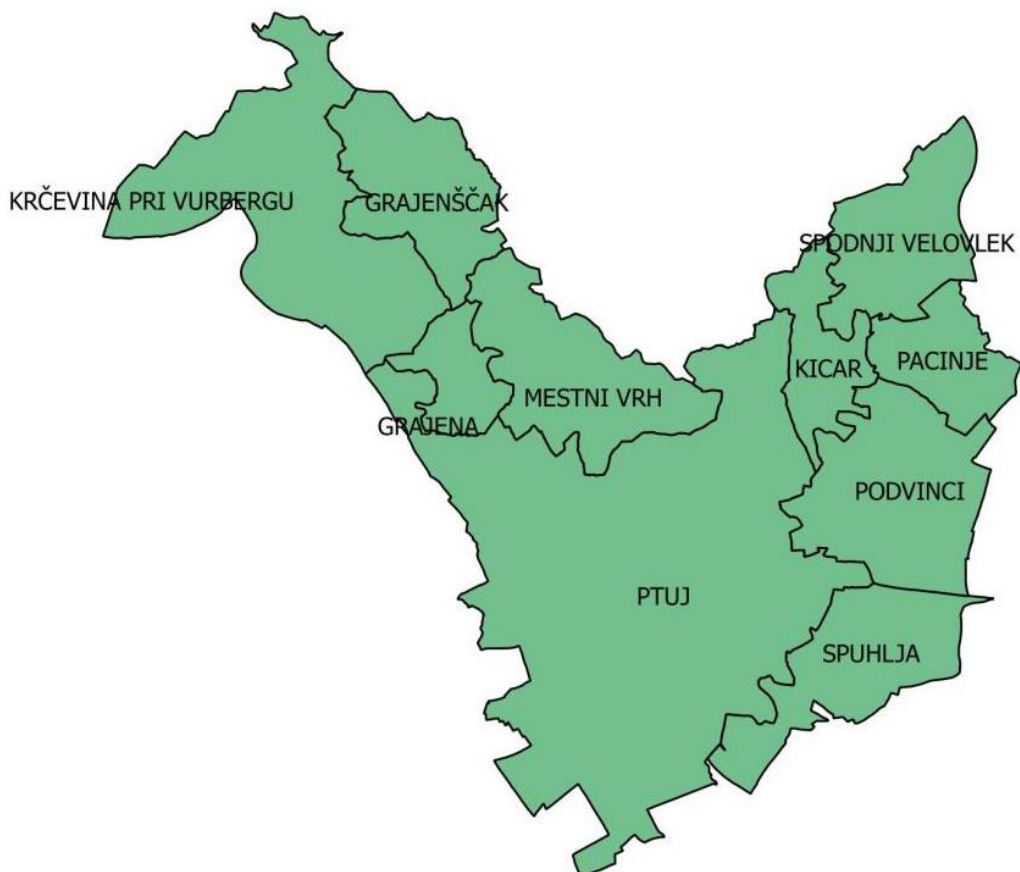
Grajski hrib, reka Drava in železniška proga Pragersko-Hodoš so bariere v prostoru, ki podaljšujejo potovanja znotraj mesta. Če pri tem upoštevamo še razpršenost funkcij po prostoru (osrednji spalni del, staro mestno jedro, trgovsko-poslovni del, terme, pokopališče) lahko ugotovimo, da Ptuj kljub majhnosti zagotovo ni mesto kratkih razdalj. Za starejše in zdravstveno šibke so tako številne pomembne funkcije v prostoru preveč oddaljene, da bi jih lahko dosegli peš.

Vloga ostalih naselij v Mestni občini Ptuj

Naselje Grajena se razvija kot naselje z izrazitimi primarnimi dejavnosti ter nekaterimi terciarnimi in kvartarnimi dejavnostmi, s katerimi zadovoljuje funkcije svojega vplivnega območja v zahodnem, gričevnatem delu mestne občine. Naselji Podvinci in Spuhlja sta po številu prebivalcev in funkcijah naselja opredeljeni kot podeželski naselji, v katerih bo mestna občina prvenstveno spodbujala primarne dejavnosti in po potrebi krepila razvoj terciarnih dejavnosti.

Naselja Grajenščak, Kicar, Krčevina pri Vurberku, Mestni Vrh, Pacinje in Spodnji Velovlek so po številu prebivalcev ter deležu prebivalcev, ki se ukvarjajo s kmetijsko dejavnostjo, opredeljena kot vasi s prevladujočimi primarnimi dejavnostmi, v katerih bo mestna občina spodbujala razvoj dejavnosti za delno opravljanje oskrbnih funkcij za svoje prebivalstvo.

V skladu z opredelitvijo SURS v mestno območje od 10 naselij v Mestni občini Ptuj spada samo centralno mestno naselje Ptuj, medtem ko ostala naselja ne izpolnjujejo pogojev, da bi bila opredeljena kot mestno naselje.



Slika 7: Naselja Mestne občine Ptuj

STARO MESTNO JEDRO

Posebno pozornost moramo v Mestni občini Ptuj nameniti **staremu mestnemu jedru**. Glede na njegove specifičnosti ga je potrebno obravnavati s posebnim poudarkom glede na ostale dela mesta Ptuj. Stara mestna jedra evropskih mest predstavljajo potencial predvsem iz turističnega vidika in nič drugače ni na Ptuj. Za privlačnost starega zgodovinskega mestnega jedra moramo uskladiti ključne dejavnike: ohranjena kulturna dediščina, bivanje v zgodovinskem jedru, promet ter uravnotežena struktura dejavnosti namenjena prebivalcem zgodovinskega jedra, ostalim prebivalcem občine in regije ter turistom.

Mesto Ptuj je usmerjeno k uskladitvi ključnih dejavnikov za razvoj zgodovinskega jedra. To je razvidno iz projektov, ki so bili v ta namen že izvedeni: od strateškega načrta (ADHOC), občinskih predpisov in prostorskih aktov, ki urejajo in usmerjajo razvoj, do konkretnih projektov prenove. To so predvsem prenove objektov v javni rabi in posamični objekti v zasebni rabi. Področja, kjer so še opazni določeni primanjkljaji, so predvsem razvoj dejavnosti v starem mestnem jedru, bivanje, saj je velik del stanovanjskih površin pod današnjimi standardi, mirujoči promet in osebni avtomobilski promet, usklajenost s službo varstva kulturne dediščine.

Kapitalskemu interesu je predvsem varstvo kulturne dediščine velika ovira, podobno je na področju prostorskih aktov, kjer kapital pogosto vidi oviro v izvedbenih pogojih, a ti v tako občutljivem območju, kot je zgodovinsko mestno jedro, morajo predstavljati okvire, znotraj

katerih so možne aktivnosti. Vloga občine je, da poskuša uskladiti interese, a ne na škodo javnega interesa. V starem mestnem jedru pa se srečujemo tudi z neusklajenostjo različnih javnih interesov, na primer dvig kvalitete bivanja in varstvo kulturne dediščine. Zaradi premalo primerov dobrih praks, ki bi postali vzorec za reševanje neusklajenosti, se pri vsakem posameznem primeru iščejo rešitve, ki pogosto pripeljejo do rezultata, s katerim vsaj ena stran ni zadovoljna (če ne celo več strani).

Interes poslovnih subjektov, ki delujejo v mestnem jedru je, da bi bil avtomobilski promet v starem mestnem jedru čim manj oviran (čim manj peš con, čim nižji stroški parkiranja, čim več parkirnih mest ...), saj menijo, da bodo na ta način lažje »preživel«, ni pa to v skladu z načeli trajnostne mobilnosti (zmanjšanje emisij, zdravje prebivalstva, poraba energije...), turističnega razvoja mestnega jedra (privlačnost starega mestnega jedra, nezasedenost javnega prostora z avtomobili). Iz tega je mogoče povzeti, da lahko omenjeni interes poslovnih subjektov dodatno negativno vpliva na »preživetje«: zaradi omejenosti prostora v zgodovinskem mestnem jedru dodatnih parkirišč (razen podzemnih garaž) ni mogoče ustvariti, zaradi pomanjkanja parkirišč se bodo obiskovalci raje usmerjali drugam (npr. v trgovske centre), zaradi zasedenosti javnega prostora z avtomobili bo obiskovalcem ta prostor nepriljubljen, kar na koncu pomeni slabše poslovanje poslovnih subjektov v starem mestnem jedru.

Glede na socialno strukturo v starem mestnem jedru Ptuja (nižja povprečna izobrazba, višja stopnja brezposelnosti od ostalih delov Ptuja), bi bilo potrebno te kazalce čim bolj izenačiti z ostalimi območji mesta Ptuja, a je trenutno proces preobrazbe zelo počasen.

Mestno jedro je v primerjavi z ostalimi območji manj privlačno za bivanje in poslovno dejavnost. Za bivanje obstaja pritisk predvsem na obrobje in zaledje mesta, pri poslovnih dejavnostih je v ospredju predvsem trgovska dejavnost, ki pa išče predvsem »avtomobilom prijazne« lokacije.

Zaradi prepuščanja iniciative kapitalu, zgodovinsko mestno jedro ne more razviti svojih potencialov. Z večjim sodelovanjem je že v številnih zgodovinskih mestnih jedrih uspelo zagotoviti pogoje poslovnim dejavnostim in hkrati še povečati privlačnost zgodovinskega mestnega jedra.

Mestna občina se zaveda, da je kulturna dediščina mesta Ptuj bogastvo, ki ga je potrebno ohranjati in lahko mestu pripomore k razvoju, zato si želi poiskati pot, po kateri bo mogoč razvoj mesta ob ohranjanju kvalitet zgodovinskega mestnega jedra, ne pa propadanje, kot se v posameznih primerih dogaja tudi na Ptuj.

Ob fizičnih in okoljskih parametrih se kakovost življenja in zdravje prebivalcev lahko izboljšujeta z načrtovanjem in implementacijo, ki obravnava in upošteva naslednje elemente urbanega okolja:

- kakovost zraka, vode in hrane, hrup, zdravju škodljive snovi;
- ustrezno število prebivalcev na stanovanje, pogoji bivanja;
- pogoji na delovnih mestih, nesreče in glavni vzroki;

- urejenost oskrbe s pitno vodo, kakovost odvajanja in čiščenja odplak, oddaljenost in urejenost mest za odlaganje odpadkov in končne zbiralnice odpadkov;
- kakovost stanovanjskega in delovnega okolja glede na izpostavljenost stalnemu in prekomernemu hrupu in onesnaženosti zraka;
- zdravstveno stanje prebivalcev (bolezni prebivalcev, pričakovana življenjska doba in smrtnost);
- prometna varnost, število prometnih nesreč s težkimi poškodbami, število vozil v območju, starost vozil, dolžine kolesarskih in pešpoti, peš cone;
- stanje in trendi;
- trajnostna raba virov in energentov za ogrevanje, hlajenje, transport in drugo;
- lokalna mobilnost - dnevne migracije in dolžine poti, mreža in razdalje do postajališč JPP, število osebnih avtomobilov in parkirnih mest, uporaba alternativnih oblik mobilnosti;
- razvitost mreže gospodarskih in storitvenih dejavnosti ter družbene javne infrastrukture;
- obseg, urejenost in dostopnost lokalnih odprtih prostora: parkov, javno dostopnih rekreacijskih centrov, drugih zelenih površin;
- vključevanje kulturne dediščine v urejanje, prenovo in oživljanje naselij, izboljšanje dostopnosti in trajnostna raba dediščine - povečanje identifikacijskih, vzgojnih in gospodarskih možnosti;
- medsebojno dopolnjevanje nalog podeželskih in urbanih območij.

4.1.3 Vzgoja in izobraževanje

V Mestni občini Ptuj poteka organizirano vzgojno varstvo v enem javnem vrtcu z desetimi organizacijskimi enotami in dveh zasebnih vrtcih. V šolskem letu 2017/18 je bilo vanje vključenih 972 otrok, od tega ima 85% otrok stalno prebivališče v Mestni občini Ptuj, ostali prihajajo iz drugih občin. Število otrok, ki obiskujejo vrtce, se v zadnjih letih zvišuje, vendar ne zaradi večjega števila rojenih (število rojstev namreč v zadnjih treh letih počasi upada), ampak predvsem zato, ker se povečuje delež otrok, ki jih starši vpišejo v vrtec. Podatki kažejo, da je bilo leta 2006 v vrtce vključenih 66,5% otrok, ki so bili stari od 1–5 let, v šolskem letu 2016/2017 pa že 78,9% vseh. Delež otrok, mlajših od 6 let, ki so vključeni v predšolsko vzgojo in izobraževanje v vrtcih, je primerljiv s slovenskim povprečjem, ki znaša 78%².

Na območju Mestne občine Ptuj deluje 5 osnovnih šol: OŠ Breg, OŠ Ljudski vrt s podružnico Grajena, OŠ Mladika, OŠ Olge Meglič in OŠ dr. Ljudevita Pivka s prilagojenim programom. V šolskem letu 2017/18 je osnovno šolo obiskovalo 1.920 otrok, kar je, v primerjavi z letom 2007, 112 otrok več.

Srednješolske programe izvaja Šolski center Ptuj v okviru štirih srednjih šol (Biotehniška šola, Ekonomska šola, Elektro in računalniška šola ter Strojna šola) ter Gimnazija Ptuj.

² Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0952531S&ti=&path=../Database/Dem_soc/09_izobrazevanje/03_predsol_vzgoja/01_09525_otroci_vrtci/&lang=2), SURS, 2.8.2018

Število dijakov, ki imajo stalno prebivališče v Mestni občini Ptuj se je od leta 2007 zmanjšalo iz 1.115 na 758 dijakov leta 2017, kar znaša 1,03% vseh dijakov v Sloveniji, od tega jih 507 dijakov s stalnim prebivališčem iz občine Ptuj obiskuje srednje šole na Ptuj³.

Dijaški dom Ptuj se nahaja v neposredni bližini srednjih šol. V njem so nameščeni dijaki srednjih šol, učenci osnovnih šol, učenci osnovne šole s prilagojenim programom in študenti. Dom izvaja tudi dodatne programe dnevnega bivanja in oskrbe v sodelovanju s Centrom za socialno delo Ptuj.

Ob preobrazbi poklicnega izobraževanja v Šolskem centru na Ptuj⁴ smo ustanovili tudi višjo in visoko strokovno šolo. Trend trga delovne sile zahteva povezovanje znanj strojništva, elektrotehnike, avtomatike, informacijskih tehnologij, ekonomije in managementa, tehniškega varstva okolja ter jezika inovativnosti in kreativnosti. Izobraževanje mehatronikov in bionikov je zapolnilo vrzel na področju tehničnih kadrov. Tako izobražena delovna sila predstavlja pomembno razvojno priložnost za domače in tuje investitorje.

Ob sofinanciranju projekta mladih raziskovalcev občina skrbi tudi za štipendiranje in sofinanciranje diplomskih, magistrskih in doktorskih nalog.

Število študentov terciarnega izobraževanja se zmanjšuje. Leta 2007 je imelo stalno prebivališče na območju Mestne občine Ptuj 1355 študentov, v študijskem letu 2017/18 pa 838. Med 1000 prebivalci v občini je bilo 36 študentov, kar je primerljivo s povprečjem Slovenije (37) in 8 diplomantov⁴.

V Mestni občini Ptuj je poskrbljeno tudi za izobraževanje odraslih oziroma vseživljenjsko učenje. Ljudska univerza Ptuj ponuja programe izobraževanja in usposabljanja odraslih: izobraževanje za pridobitev izobrazbe, poklicno usposabljanje, splošno izobraževanje, središče za samostojno učenje, univerza za tretje življenjsko obdobje in svetovalno središče Ptuj.

Za glasbeno ustvarjalnost mladih skrbita dve glasbeni šoli: Glasbena šola Karol Pahor in Zasebna glasbena šola v samostanu sv. Petra in Pavla. Število udeležencev programa glasbe je v šolskem letu 2017/2018 znašalo 627 otrok⁵.

4.1.4 Trg delovne sile

4.1.4.1 Delovno aktivno prebivalstvo

³ Vir:

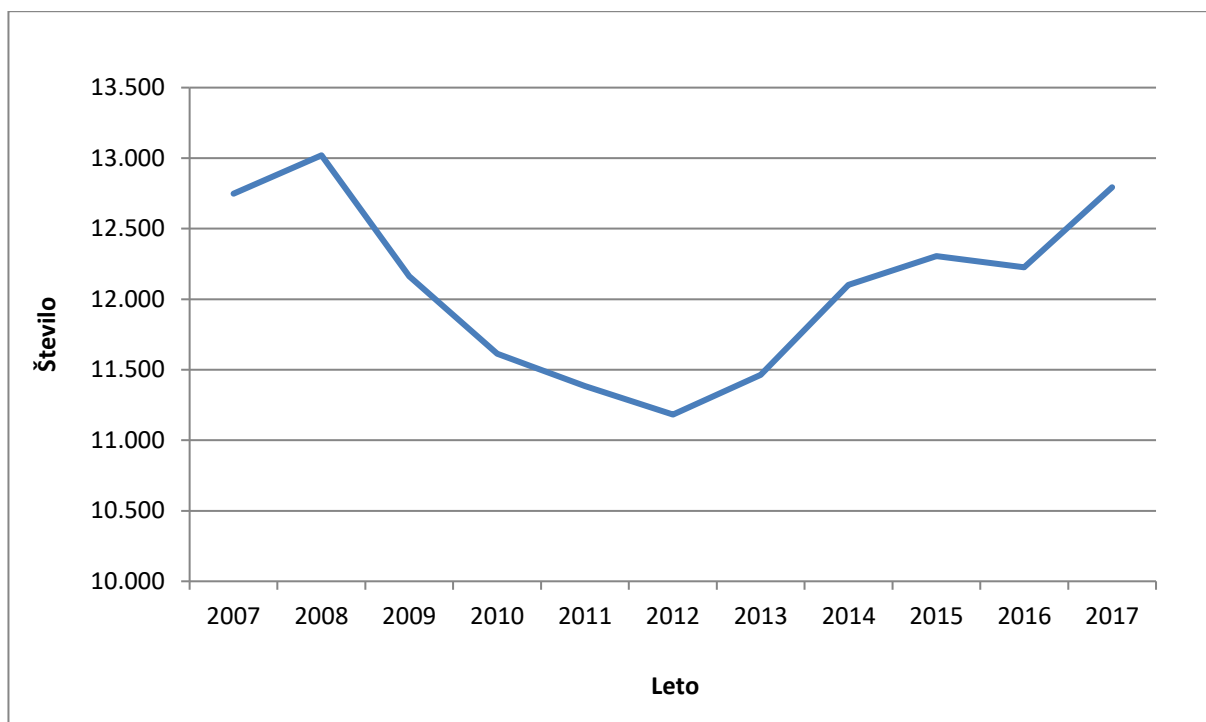
http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0952752S&ti=&path=../Database/Dem_soc/09_izobrazevanje/04_osnovnosol_izobraz/01_09527_zac_sol_leta/&lang=2, SURS, 2.8.2018

⁴ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0955069S&ti=&path=../Database/Dem_soc/09_izobrazevanje/08_terciarno_izobraz/01_09550_vpisani_splosno/&lang=2, SURS, 2.8.2018

⁵ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0909634S&ti=&path=../Database/Dem_soc/09_izobrazevanje/05_glasbeno_izobraz/05_09096_osn_glasb_izobraz_vkl/&lang=2, SURS, 2.8.2018



Slika 8: Gibanje števila delovno aktivnih prebivalcev z delovnim mestom v občini Ptuj, med leti 2007 in 2017⁶

Analiza podatkov po letih kaže na trend naraščanja delovno aktivnega prebivalstva do leta 2008, po tem letu pa izrazit padec, kar bi veljalo pripisati posledicam gospodarske krize in staranja prebivalstva. Primerljivi so podatki za celotno Slovenijo.

Po letu 2012 se je na Ptuju stanje obrnilo, saj se je število delovno aktivnih začelo povečevati, medtem ko se je v Sloveniji še vedno rahlo zmanjševalo vse do leta 2015, nato je tudi v Sloveniji začelo naraščati. Leta 2017 je bilo delovno aktivnih prebivalcev z delovnim mestom v Mestni občini Ptuj 12.578. Število delovno aktivnih prebivalcev, s prebivališčem v Mestni občini Ptuj, je leta 2017 znašalo 9.151, od tega je bilo 4.273 žensk. Delovno aktivnih je bilo največ v starostni skupini od 50 do 54 let, in sicer je ta delež znašal 15,9%. Izobrazbena struktura delovno aktivnega prebivalstva se je v teh, ki so predmet analize, izboljšala, saj se je izobrazbena struktura delovno aktivnega prebivalstva zvišala na ravni višje in visokošolske izobrazbe. Izobrazbena struktura delovno aktivnih prebivalcev je tako primerljiva s slovenskim povprečjem.

4.1.4.2 Brezposelnost

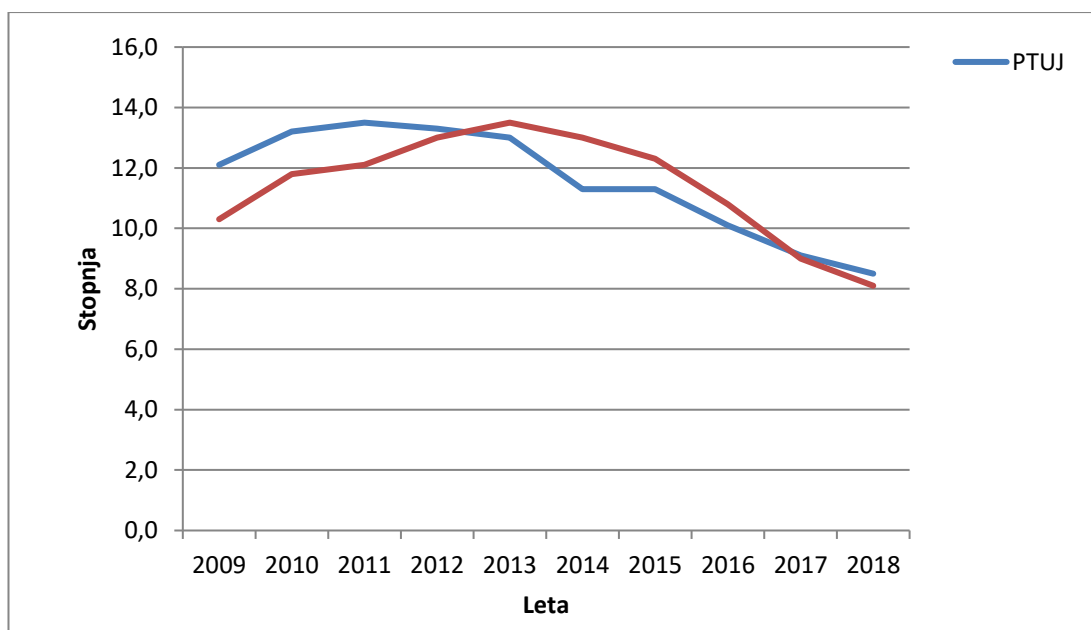
Stopnja registrirane brezposelnosti se je do leta 2008, tako na Ptuju kot na ravni celotne države, zmanjševala. Po letu 2008, ko se je začelo obdobje gospodarske krize, pa je brezposelnost začela naraščati. Na Ptuju je bila stopnja registrirane brezposelnosti višja kot je

⁶ Vir:

http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0775341S&ti=&path=../Database/Dem_soc/07_trg_dela/05_akt_preb_po_regis_virih/01_07753_aktivno_preb_letno_povp/&lang=2, SURS, 2.8.2018

slovensko povprečje vse do leta 2013, v sredini leta 2013 pa se je stanje obrnilo. Na območju Mestne občine Ptuj se je začela stopnja brezposelnosti zmanjševati, medtem ko se je v Sloveniji stopnja še vedno povečevala vse do leta 2017, ko je v Mestni občini Ptuj brezposelnosti ponovno presegla slovensko povprečje.

Na območju Mestna občina Ptuj je bilo v letu 2016 registriranih 1.052 brezposelnih oseb, stopnja brezposelnosti je tako znašala 10,1% (za 23,5% manjša, kot leta 2010) in je bila nižja od stopnje brezposelnosti v Sloveniji. Od tega je bilo brezposelnih 566 žensk⁷. Zadnji podatki ZRSZ kažejo, da je maja 2018 stopnja registrirane brezposelnosti v občini Ptuj, v primerjavi s prejšnjimi leti, padla in je tako znašala 8,5% (Slovenija 8,1%)⁸.



Slika 9: Gibanje stopnje registrirane brezposelnosti med leti 2009 in 2018 na Ptuj in v Sloveniji⁹

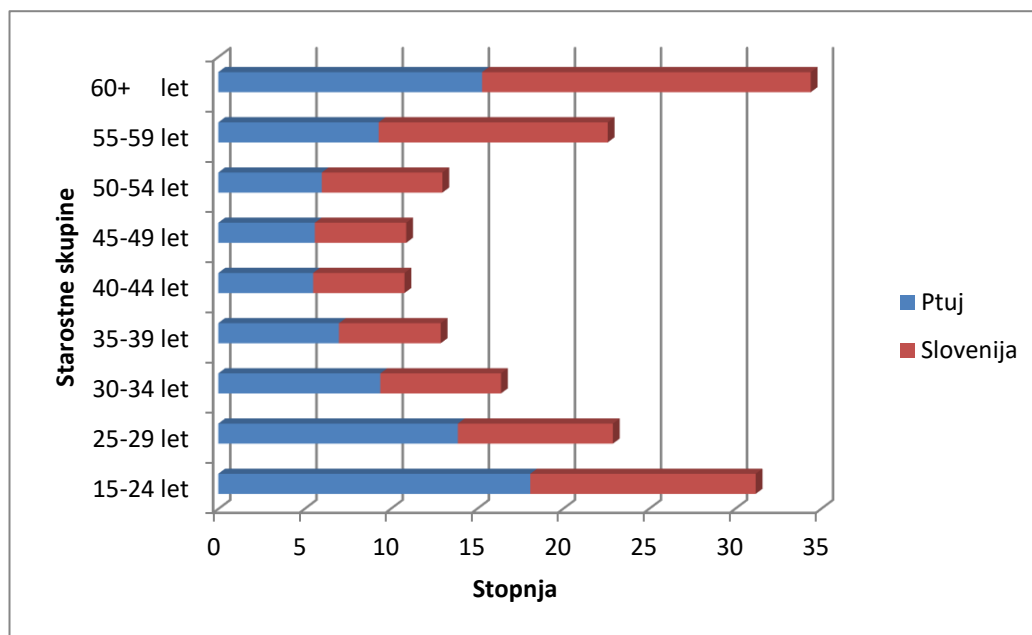
Število registrirane brezposelnosti je bila maja 2018 v ptujski občini največja med mladimi, in sicer v starostni skupini od 15 do 24 let, in je znašala 18,1% ter je višja od povprečja Slovenije (13,1%), medtem ko je najmanjša registrirana brezposelnost v ptujski občini v starostni skupini med 40 in 44 let in znaša 5,5% (v Sloveniji znaša 5,3%). Registriranih dolgotrajno (12 mesecev ali več) brezposelnih oseb je bilo 3,6%, zelo dolgotrajno (24 mesecev ali več) brezposelnih pa 1,8% oseb. Stopnja registriranih brezposelnih žensk je bila maja 2018 v Mestni občini Ptuj 10%, kar je za 1% manj od stopnje registriranih brezposelnih žensk v Sloveniji¹⁰.

⁷ Vir: <http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/Saveshow.asp>, SURS, 2.8.2018

⁸ Vir: https://www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti), ZRSZ, 2.8.2018

⁹ Vir: http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0775360S&ti=&path=../Database/Dem_soc/07_trg_dela/90_arhivski_podatki/03_akt_preb_let_arhiv/&lang=2, SURS, 2.8.2018

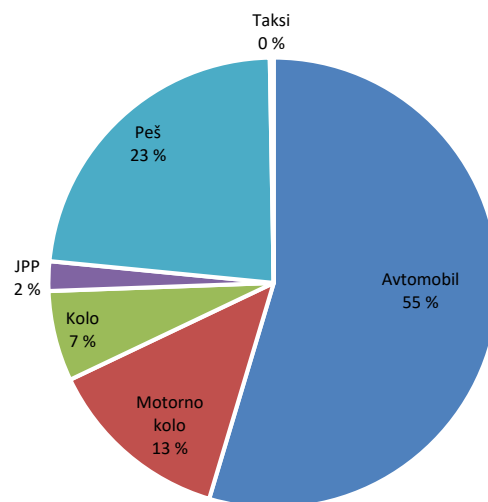
¹⁰ Vir: https://www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti, ZRSZ, 2.8.2018



Slika 10: Stopnja registriranih brezposelnih po starostnih skupinah v Mestni občini Ptuj, maj 2018¹¹

Prometna infrastruktura

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



Slika 11: Načini potovanja za vse namene v Mestni občini Ptuj¹²

Vir: Anketa za splošno javnost 2016, UM FGPA

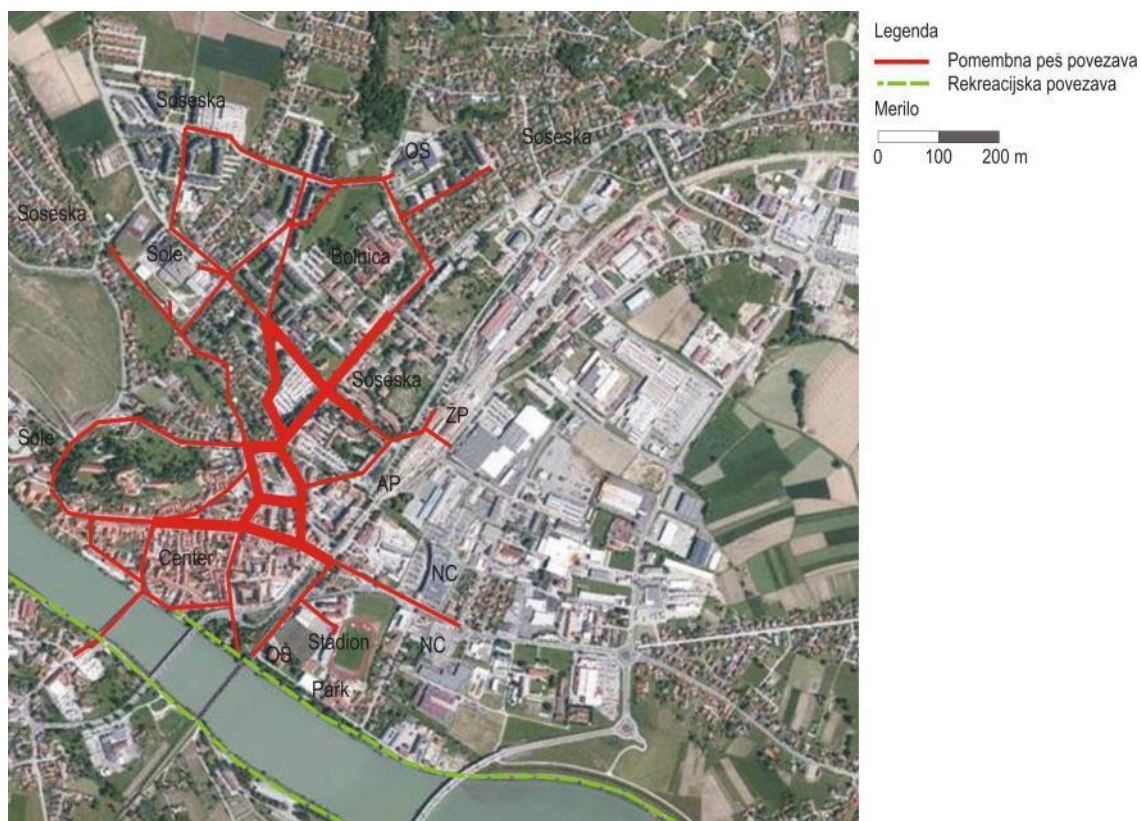
¹¹ Vir:

https://www.ess.gov.si/trg_dela/trg_dela_v_stevilkah/stopnja_registrirane_brezposelnosti, ZRSZ, 2.8.2018

¹² V grafikonu niso upoštevana potovanja z namenom koriščenja prostega časa.

a) peš promet

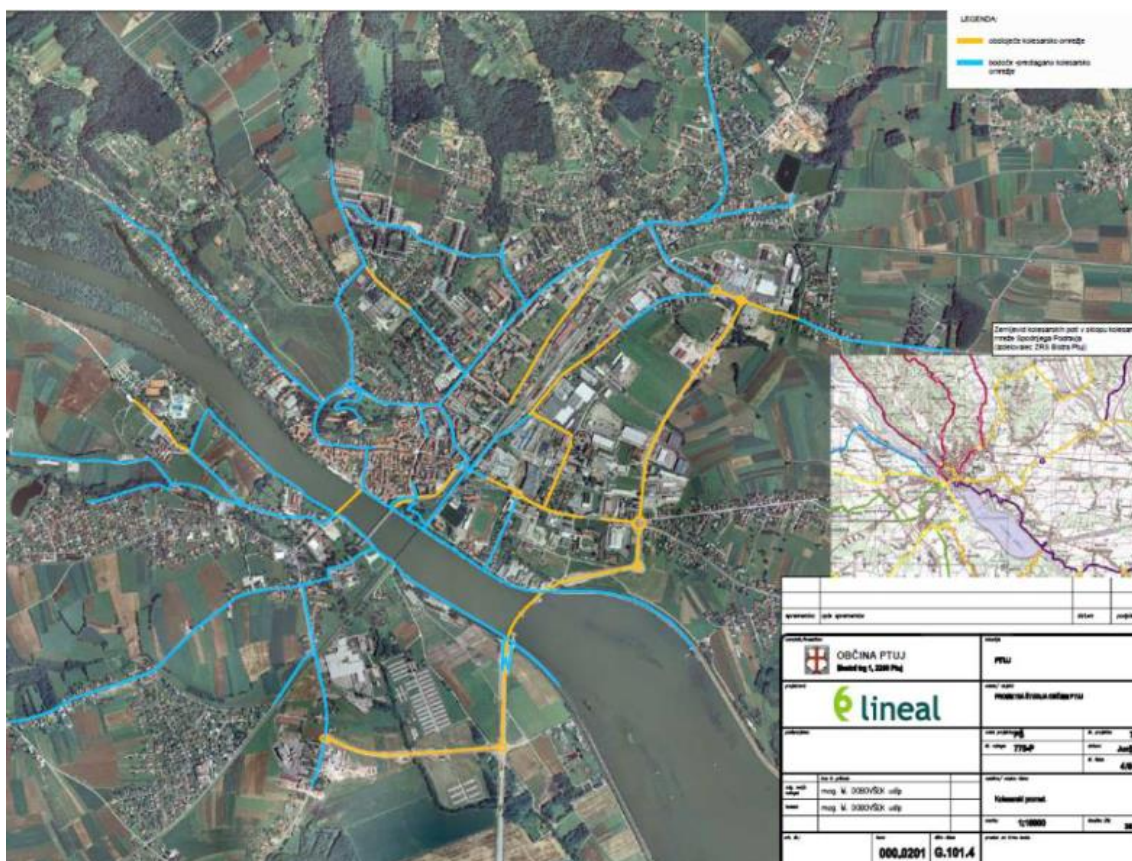
Mesto je na ravninskem terenu in primerno za pešačenje. Ureditve so še vedno pretežno prilagojene motornemu prometu (velike površine za motorni promet in dolgi prehodi za pešce). Pešcem so namenjeni pločniki, vendar so pogosto preozki. V zadnjih letih je občina pristopila k urejanju površin za pešce (Mestni trg, načrti za urejanje drugih trgov, tržnice), mostov, prebojev, bližnjic ipd. ter k izvajanju ukrepov umirjanja prometa (»ležeči policaji«, cona 30).



Slika 12: Najpomembnejše peš povezave v mestu Ptuj

b) kolesarski promet

Kolesarji se vozijo po kolesarskih stezah ali po skupnih prometnih površinah. Posamezni odseki kolesarskega omrežja so nepovezani, vodenje kolesarjev ni jasno. V enosmernih ulicah ni dovoljena vožnja s kolesom v nasprotno smer. Kolesarji imajo pogosto predloge poti in na kolesarski mreži je zaznati več konfliktnih točk: konflikti s peš prometom, neprimerni tehnični elementi kolesarskih stez, zaparkirane površine za kolesarje. Možna je tudi brezplačna izposoja koles v TIC.



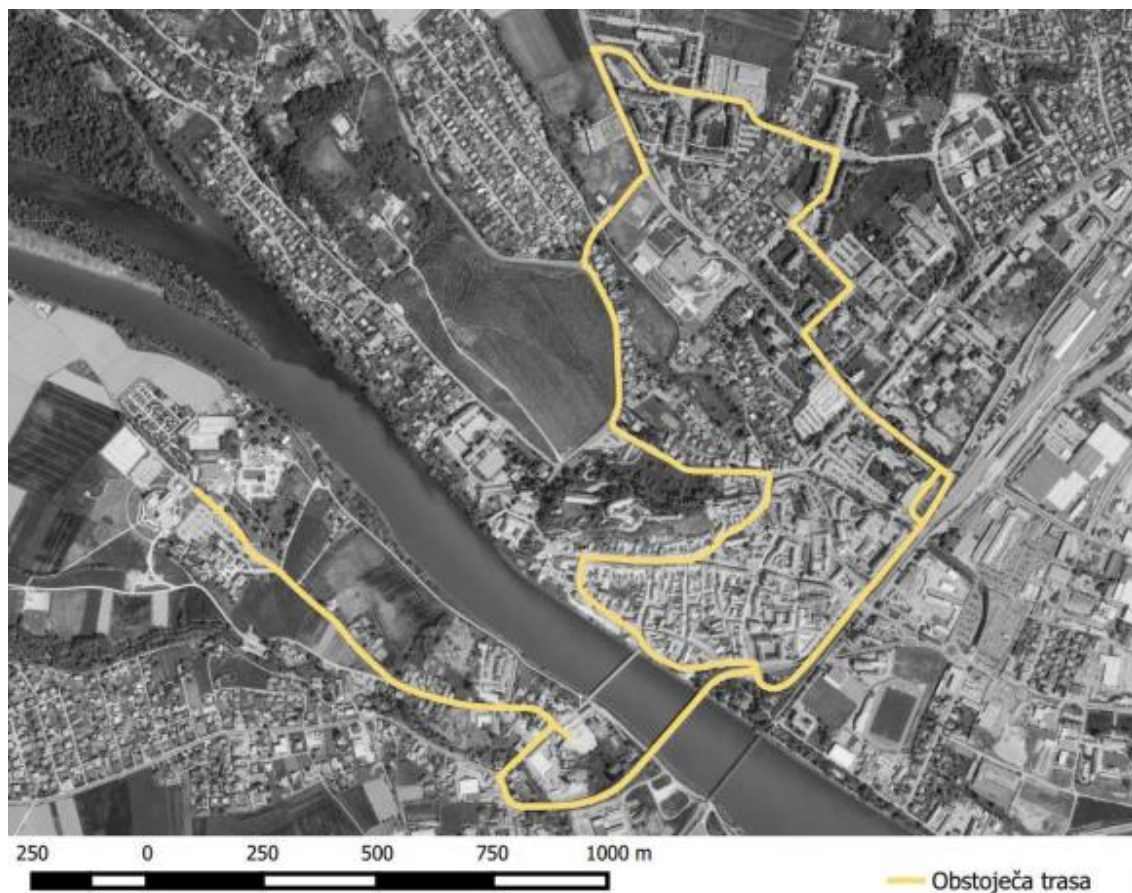
Slika 13: Prikaz obstoječega in predlaganega kolesarskega omrežja na območju mesta Ptuj

c) javni potniški promet

MO Ptuj ima vzpostavljeno železniško povezavo z Ormožem, Mariborom, Ljubljano in Koprom. Železniška postaja je v mestu Ptuj, blizu mestnega središča.

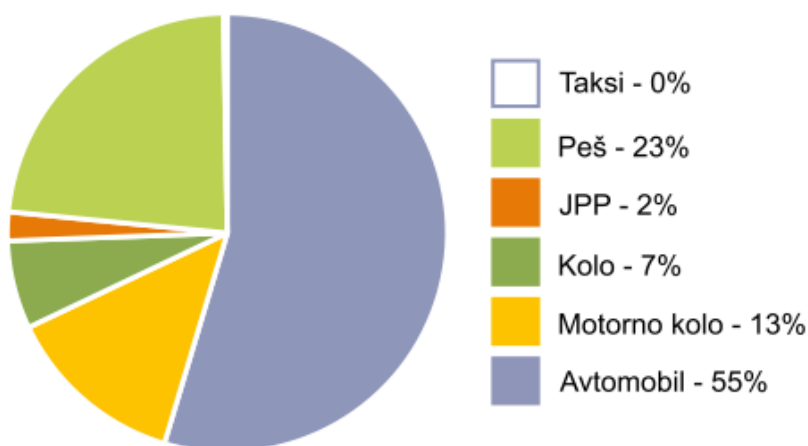
Z osrednje avtobusne postaje se odvija primestni in medkrajevni javni avtobusni potniški promet. V zadnjih letih se število potnikov spet povečuje.

V mestu Ptuj deluje tudi mestni javni avtobusni potniški promet z eno linijo in dvanajstimi postajališči ter 30-minutno frekvenco prevoza. Pri večini avtobusnih postajališč ni zagotovljen ustrezeni čakalni prostor, ki bi omogočal varno vstopanje in izstopanje. Manjka osnovna oprema, ki bi potnikom zagotavljala ustrezno udobje in zaščito pred neugodnimi vremenskimi vplivi: klop, čakalna hišica ali nadstrešek, koš za smeti, razsvetljava in informacije v tujem jeziku. Prav tako v večini primerov ni zagotovljena ustrezna dostopnost do avtobusnih postajališč za invalide preko poglobljenih robnikov in ustreznih klančin.



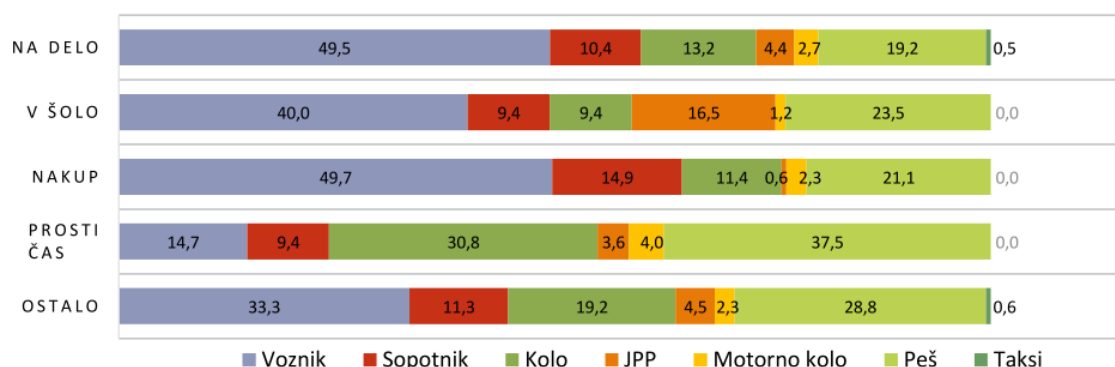
Slika 14: Linija mestnega javnega avtobusnega potniškega prometa

Mobilnostne značilnosti



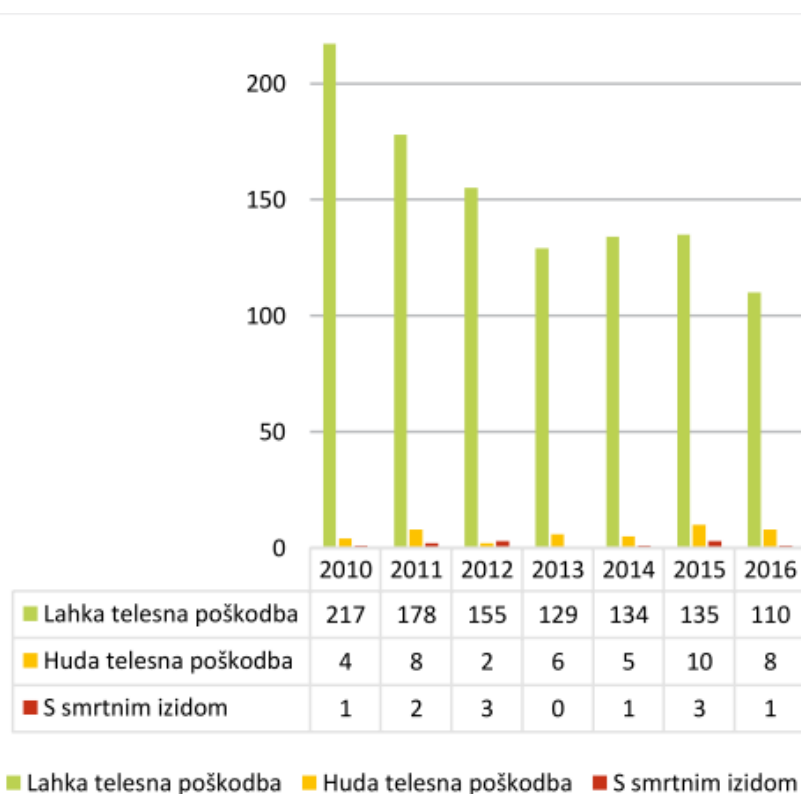
Slika 15: Načini potovanja v Mestni občini Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)

V povprečju pešači 23% ljudi. V MO Ptuj se kaže velika odvisnost od avtomobilov. V primerjavi z drugimi občinami je delež hoje precej visok. K temu prispevajo kratke razdalje znotraj mesta ter določene ureditve za pešce v zadnjih letih.



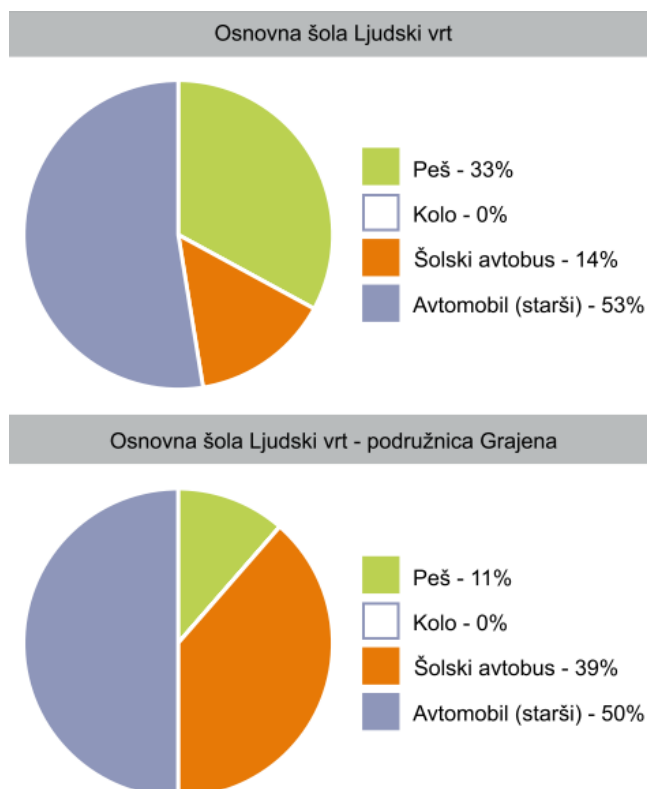
Slika 16: Način potovanja v odstotkih, ločen po namenu, v Mestni občini Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)

Anketiranci (anketa izvedena v okviru CPS MO Ptuj) so ocenili trenutno stanje na področju mobilnosti v MO Ptuj. Urejenost površin za pešce so ocenili (ocene od 1 do 5) s povprečno oceno 2,80, varnost površin za pešce z oceno 2,71, prilagojenost prometnih površin za starejše in invalide pa z oceno 2,38.



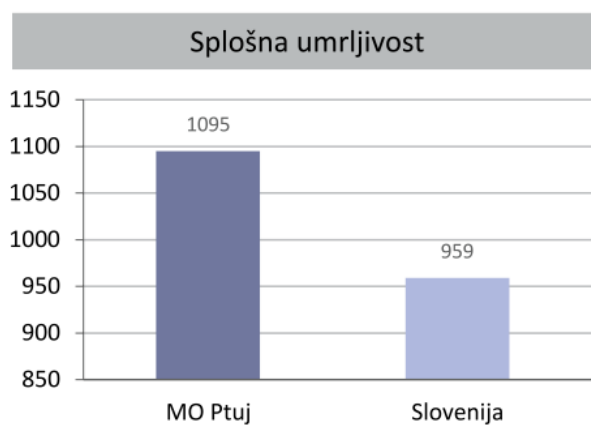
Slika 17: Posledice prometnih nesreč na območju MO Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)

V zadnjih letih je zaznati rahel trend upadanja prometnih nesreč. Raste pa število mladoletnih oseb od šestnajstega do osemnajstega leta starosti, ki so udeleženi v prometnih nesrečah. Občutena prometna varnost je precej nizka. Osnovnošolci so večinoma pripeljeni v šolo z avtomobilom.

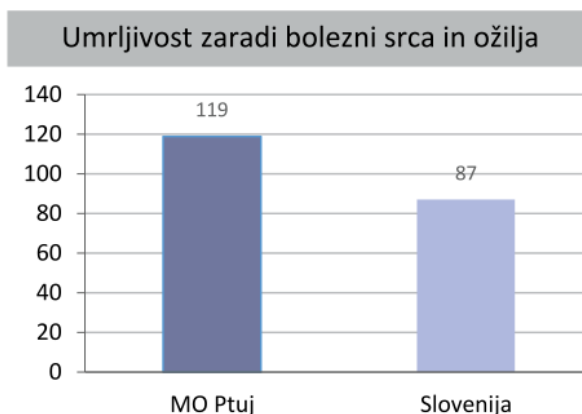


Slika 18: Prihodi otrok od prvega do šestega razreda v osnovno šolo Ljudski vrt Ptuj (vir: CPS MO Ptuj)

Kazalniki zdravja



Slika 19: Umrlijivost na 100.000 prebivalcev, povprečje 2011-2013 (vir: CPS MO Ptuj)



Slika 20: Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja (vir: CPS MO Ptuj)

Z večjim deležem aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, se lahko bistveno izboljšajo kazalniki zdravja. Aktivna mobilnost lahko prispeva k dvigu telesne dejavnosti in s tem k zmanjšanju zdravstvenih tveganj in bolezni, še posebej bolezni srca in ožilja.

4.2 Lokalna mobilnost in pešačenje

Za pripravo strategije hodljivosti so pomembni podatki o mobilnostnih značilnostih, pa tudi o kazalnikih zdravja. Pomembni podatki so bili zbrani v okviru priprave Celostne prometne strategije, zaključene v letu 2017.

Za obravnavano območje širšega mestnega središča je bila na podlagi terenskega dela pripravljena ocena stanja in razmer. V analizo je bila vključena tudi javnost. Na podlagi anketnega vprašalnika, ki je bil pripravljen v sklopu delavnic projekta CityWalk, je bil izdelan prilagojen anketni vprašalnik za mesto Ptuj. Z anketnim vprašalnikom se je ugotavljalo mnenje meščanov o kakovosti javnih površin na območju. Na delavnicah so **sodelujoči predlagali tudi konkretne ukrepe, ki bodo smiselno vključeni v strategijo oz. akcijski načrt za pešačenje.**

4.2.1 Opredelitev generatorjev peš prometa

Pešci opravljajo svoje poti med izvori in cilji. Na pot se lahko opravljajo zaradi službe, šolanja, nakupovanja in preživljanja prostega časa.

V nalogi so opredeljeni pomembnejši cilji in izvori pešcev, torej tisti, ki generirajo in do katerih dostopa največ pešcev.

Na območju obravnave so naslednji največji viri in cilji prometa pešcev:

- strogo mestno jedro z grajskim gričem,
- stanovanjske soseske,
- nakupovalno središče,
- šolski center na Vičavi,

- območje križišča Volkmerjeve in Panonske ulice (stanovanjska soseska in šolsko območje),
- območje avtobusne in železniške postaje,
- območje termalnega centra ter
- parkirišče P+R (Zadružni trg).



Slika 21: Glavni viri in cilji prometa pešcev na območju obravnave

Omenjena območja so viri in cilji peš prometa zaradi različnih dejavnikov:

- velike količine tamkajšnjih stanovanj,
- raznolikih in številnih dejavnosti,
- možnosti prestopa na druga prometna sredstva.

4.2.2 Analiza peš povezav

Med najpomembnejšimi cilji in izvori pešcev potekajo najpomembnejše povezave za pešce. Ob tem so bile predolge povezave za pešce izločene, saj pešci večinoma opravljajo poti dolge do 1 km. Javne površine na obravnavanem območju vsebujejo različni potencial za varno in zanimivo pešačenje, zato so bile v nadaljevanju peš povezave pregledane na terenu. Terenski ogled je bil izveden s pomočjo ocenjevalnih listov (Walkability Audit Sheet), ki so bili izdelani v sklopu projekta CityWalk. S pomočjo le-teh se je preverjalo ali je pot:

- varna (predvsem prometno),
- direktna (pešci bodo izbirali najkrajše poti),
- opremljena z urbano opremo (npr. klopi, drevoredi, pitniki, obvestilne table ...),
- večfunkcionalna (na poti je možno opraviti več dejavnosti kot so npr. srečevanje, druženje, nakupovanje, igra, opazovanje ...),
- dostopna za vse uporabnike, ne glede na njihovo starost, fizično kondicijo in morebitno gibalno in senzorično oviranost.

Podrobno so bile analizirane posamezne ulice, ki predstavljajo pomembnejše mestne povezave za pešce. Opisane in v spodnji tabeli prikazane so njihove prednosti in pomanjkljivosti.

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
MESTNI PARK TER PEŠPOT OB DRAVI	
 Mestni park	Pot skozi mestni park je mirna, obljudena in dobro opremljena (javne sanitarije tukaj niso na voljo). Ocena: 😊
 Pešpot ob Dravi	Pešpot ob Dravi, ki vodi do termalnega središča, je kvalitetno opremljena, mirna in obljudena. Ocena: 😊
BRV ČEZ DRAVO IN DRAVSKA ULICA	
 Brv čez Dravo	Dostop / izstop do brvi je zelo slabo urejen in nevaren. Za celostni segment dostopa (različnih uporabnikov) bi bila potrebna sistemska rešitev, saj prihaja do konfliktov med uporabniki. Pešci so pomaknjeni na stran in morajo biti ves čas na preži ter se umikati drugim uporabnikom. Izkušnja je na ta način dokaj neprijazna. Ocena: 😞

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Dravska ulica - zahod	Dravska ulica ima zaradi bližine reke in mestnega jedra ogromen potencial postati zelo privlačna promenada. Trenutna prometna ureditev, ki omogoča tranzit motornega prometa po Dravski ulici, onemogoča uresničitev tega potenciala. Povezava med aktivnostmi v stavbah in samo promenado je tako močno ovirana. Ocena: 😞
 Dravska ulica	Na območju Dravske ulice je območje razmeroma urejeno. Manjkajo širši pločniki, urbana oprema in varno prehajanje preko cestišča. Številni vozniki motornih vozil se tukaj vozijo z visoko hitrostjo. Ocena: 😐
 Dravska ulica	Celostno gledano je ulica zanemarjena in slabo urejena, parternih ureditev (izložb itd.) ni. Ocena: 😞
 Dravska ulica	Na območju Dravske ulice je območje razmeroma neurejeno. Manjkajo pločniki z varno širino (ker mestoma izginejo – čeprav je ulica označena kot varna pot v šolo), urbana oprema in varno prehajanje preko cestišča. Številni vozniki motornih vozil se tukaj vozijo z visoko hitrostjo. Celostno gledano je ulica zanemarjena in slabo urejena, parternih ureditev (izložb itd.) ni. Ocena: 😞

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Dravska cesta - vzhod	Na vzhodnem delu Dravske ulice se ne nahajajo pešcem zanimivi programi v stavbah. Tukajšnji motorni promet ni pretirano gost. Površine, ki bi lahko bile namenjene pešcem in/ali lokalom, so namenjene parkiranju (na sliki levo). Ocena: 😊
ZADRUŽNI TRG	
 Zadružni trg - jug	Križišče Zagrebške ceste in Zadružnega trga je za pešce neprimerno in nevarno. Zagrebška cesta je tukaj nepregledna, prehodi za pešce pa so umaknjeni zelo daleč izven območja križišča. Ravno na drugi strani Zagrebške ceste pa se nahaja manjše trgovsko središče (na sliki), vendar bodo pešci težko prečkali omenjeno cesto. Ocena: 😞
 Zadružni trg - sever	Zadružni trg ne nudi urbane opreme (razen na območju parkirišča P+R), aktivnosti v stavbah (trgovine itd.) so redke, osrednja cesta pa je precej široka (motorni promet na njej pa posledično prehiter). Fasade in sama cesta dajejo vtis nevzdrževanosti. Ocena: 😞

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
MESTNI TRG, SLOVENSKI TRG, MURKOVA ULICA, PREŠERNOVA ULICA, MUZEJSKI TRG	
 Mestni trg	Mestni trg je primerno opremljen, obljuden, oblikovan ter vzdrževan. Ocena: 😊
 Murkova ulica	Murkova ulica nudi pešcem številne zanimive aktivnosti, je obljudena in primerno vzdrževana. Urbana oprema (razen košev za smeti) se redko pojavlja. Ocena: 😊/😐
 Slovenski trg	Obrobje Slovenskega trga nudi številne pešcem zanimive aktivnosti, njegov osrednji del pa je nekoliko izpraznjen. Urbana oprema se pojavlja. Območje je kvalitetno oblikovano ter vzdrževano. Ocena: 😊

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Prešernova ulica	Prešernova ulica nudi pešcem več zanimivih dejavnosti, bližje Slovenskemu trgu kot pa Muzejskemu trgu. Od križišča s Cankarjevo ulico in naprej proti zahodu postane motorni promet na tej ulici hrupno in prostorsko obremenjujoč. Prisotni so zelenje ter koši za smeti, ne pa klopi. Ocena: 😊
 Muzejski trg	Muzejski trg je deloma dobro oblikovan (tlaki, urbana oprema, sicer brez košev za smeti), na severnem zaključku pa je izveden brez pločnika. Nekateri vozniki motornih vozil tukaj vozijo prehitro. Pešcem zanimiv program je tukaj nekoliko redkejši. Ocena: 😊
 Muzejski trg	Na območju Muzejskega trga je območje razmeroma neurejeno. Manjkajo pločniki z varno širino (ker mestoma izginejo – čeprav je ulica označena kot varna pot v šolo), urbana oprema in varno prehajanje preko cestišča. Številni vozniki motornih vozil se tukaj vozijo z visoko hitrostjo. Celostno gledano je ulica zanemarjena in slabo urejena, parternih ureditev (izložb itd.) ni. Ocena: 😊

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
VINARSKI TRG	
 Vinarski trg	Vinarski trg nudi pešcem zanimiv program znotraj stavb, sicer pa je trg večinoma namenjen parkiranjem avtomobilov. Urbana oprema na trgu je kvalitetna. Na zahodni strani trga je obsežna »slepa« fasada (zagrajena s številnimi za pešce nezanimivimi vrati). Pločniki so dobro oblikovani in primerne širine. Manjkajo tudi nekateri prehodi za pešce. Ocena: 😊
CAFOVA ULICA	
 Cafova ulica	Na območju Cafove ulice je območje razmeroma neurejeno. Manjkajo pločniki z varno širino (ker mestoma izginejo – čeprav je ulica označena kot varna pot v šolo), urbana oprema in varno prehajanje preko cestišča. Številni vozniki motornih vozil se tukaj vozijo z visoko hitrostjo. Ocena: 😞
 Cafova ulica	Ulica je izjemno slabo vzdrževana. Glede na to, da gre za del poti, ki je označen kot »varna pot v šolo«, je to nesprejemljivo. Celostno gledano je ulica zanemarjena, parternih ureditev (izložb itd.) ni. Ocena: 😞

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
CANKARJEVA ULICA  Na območju Cankarjeve ulice je območje neurejeno. Manjkajo pločniki z varno širino (ker jih ni) in varno prehajanje preko cestišča ni omogočen. Številni vozniki motornih vozil se tukaj vozijo z visoko hitrostjo. Celostno gledano je ulica zanemarjena in slabo vzdrževana in ima več nevarnih odsekov. Ulici manjka tudi urbana oprema, javna razsvetljava, območja za varno hojo, višja omejitev hitrosti avtomobilov, ipd. Ocena: 😞 Cankarjeva ulica	
SLOMŠKOVA ULICA  Slomškova ulica je razmeroma urejena. Manjka nekaj urbane opreme, parter je večinoma urejen in raznolik. Še vedno je območje v prvi vrsti prilagojeno voznikom, na način, da mora pešec še vedno biti zelo pozoren na svojo okolico. Celotno območje bi bistveno bolje delovalo kot peš cona. Ocena: 😊/😐 Slomškova ulica	

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Slomškova ulica	V tem delu je Slomškova ulica pešcem manj prijazna in dobro deluje izključno za voznike. Manjka urbana oprema, parter je manj urejen in manj raznolik. Pešec mora biti zelo pozoren na svojo okolico, varno prehajanje ni v polnosti omogočeno. Ocena: 😊
KREMPLEJEVA ULICA	
 Krempljeva ulica	Dostop do peš cone – je zelo slabo urejen. Veliko preveč je vertikalne signalizacije, ki posreduje določena sporočila, večinoma namenjena voznikom, in motijo pogled na peš cono. Pešci so delno pomaknjeni na stran. Parter je razmeroma urejen, bi pa potreboval več skupnih, dorečenih značilnosti (enotnejše table, ...). Manjka tudi urbana oprema. Območje bi bolje delovalo kot peš cona. Ocena: 😊/😞
SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Krempljeva ulica	Peš cona je urejena. Parter je razmeroma urejen, bi pa potreboval več skupnih dorečenih značilnosti (enotnejše table ...). Urbane opreme bi lahko bilo več, kakor tudi zasaditve Ocena: 😊

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
MIKLOŠIČEVA CESTA	
 Miklošičeva cesta - jug  Miklošičeva cesta – sever (tržnica)	Dostop do Miklošičeve ceste je zelo slabo urejen. Veliko preveč je vertikalne signalizacije, ki posreduje določena sporočila, večinoma namenjena voznikom, in motijo pogled na peš cono. Pešci so delno pomaknjeni na stran. Parter je razmeroma neurejen, bi pa potreboval več skupnih, dorečenih značilnosti (enotnejše table, ...). Manjka tudi urbana oprema. Območje bi bolje delovalo kot peš cona. Omejuje povezavo med območjem tržnice in peš cono. Ocena: 😊/😞
 Križišče Miklošičeva – Slomškova – Trstenjakova	Križišče Miklošičeva – Slomškova – Trstenjakova je neprilagojeno za pešce: pločniki so ozki, program, ki bi bil pešcem zanimiv pa je redek, zaradi omenjenih ozkih pločnikov pa še težje zaživi. Urbana oprema ni na voljo, motorni promet pa je precej gost. Ocena: 😞/😊

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
POTRČEVA IN TRSTENJAKOVA ULICA	
 Križišče Potrčeve in Trstenjakove ulice	Križišče Potrčeve in Trstenjakove ulice je prostorsko zelo radodarno do motornih vozil, prostor pešcev je zreduciran na preozke pločnike, prehodi za pešce so umaknjeni daleč izven območja križišča. Spremljevalni program je številan, urbana oprema ni prisotna, saj zanj ni prostora. Ocena: 😊/😞
 Potrčeva cesta	Potrčeva cesta je precej široka, sami pločniki ob njej pa dokaj ozki. Pešcem zanimiv program v stavbah se pojavlja v bližini križišča s Trstenjakovo ulico. Koši za smeti se pogosteje pojavljajo kot klopi (za katere pa tudi zaradi ozkih pločnikov ni prostora). Ocena: 😊
 Trstenjakova ulica	Trstenjakova ulica je živahna, s številnim in raznolikim spremljevalnim programom za pešce (razne prodajalne). Ob cesti ni urbane opreme, ki bi pešcem omogočila, da se ob njej tudi ustavijo in spočijejo. Številni vozniki motornih vozil se tukaj vozijo z visoko hitrostjo. Ocena: 😊
ULICA HEROJA LACKA	
 Ulica Heroja Lacka - vzhod	Vzhodni del Ulice heroja Lacka nudi pešcem zanimive dejavnosti večinoma na južni strani ceste (banka, pekarna, bar). Do pešcev neprijazne so številne fasade, ki so v slabem stanju ter precej ozki pločniki. Na omenjeni cesti bi se lahko motorni prometni režim spremenil, saj je 50 metrov proti severovzhodu na voljo Vinarski trg s prav istim številom pasov za motorni promet. Ocena: 😊/😞

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Ulica Heroja Lacka - zahod	Zahodni del Ulice heroja Lacka nudi pešcem še bolj zanimiv program kot vzhodni. So pa tukaj prav tako prisotne fasade v slabem stanju. Urbana oprema je pomanjkljiva (ni zelenja, klopi in usmerjevalnih tabel). Ocena: 😊
 Podhod pri Ulici Heroja Lacka	Podhod je čist in za pešce dolgočasen, zaradi hoje po stopnicah pa vsaj za starejše utrujajoč. Prometna varnost pešcev je zaradi podhoda višja. Ocena: 😊
JADRANSKA ULICA	
 Jadranska ulica	Jadranska ulica je skoraj brez spremljevalnega programa, pohodne površine so v slabem stanju, urbane opreme ni na voljo. Bližnji Vrazov trg bi lahko bil preimenovan v »Vrazovo parkirišče«, saj ne nudi nobenega trškega programa. Ocena: 😞
ORMOŠKA CESTA	
 Ormoška cesta	Kratek odsek ob Ormoški cesti je deloma dobro opremljen (brez klopi), dejavnosti v stavbah za pešce niso zanimive. Ocena: 😊

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Ormoška cesta – mimo podvoza	Pot mimo poslovne stavbe poteka preko ograjenega zasebnega zemljišča. Pot deloma ni tlakovana, na prehodu na Čučkovo ulico stojijo zapornice, ki lahko onemogočijo uporabo te povezave. Pešci ne smejo kot bližnjice uporabiti podvoza na Ormoški cesti (na sliki levo). Ocena: 😞
 Ormoška cesta	Prikazani del Ormoške ceste je miren, a za pešce nezanimiv. V stavbah (katerih fasade so v slabem stanju) se ne odvija pešcem zanimiv program. Urbane opreme na pločnikih večinoma ni. Ocena: 😊
ČUČKOVA ULICA	
 Čučkova ulica	Pot ob Čučkovi ulici vodi ob kvalitetnem drevoredu. Motornega prometa ni veliko, urbana oprema je mestoma prisotna. Velika protihrupna ograja na zahodno od poti (na sliki levo) je vizualno monotona – kar pri pešcih lahko vzbuja občutek, da morajo prehoditi veliko razdaljo. Ocena: 😊
OSOJNIKOVA CESTA	
 Osojnikova cesta - jug	Južni del Osojnikove ceste je zelo miren. Spremljevalni program za pešce (trgovine, lokali) se tukaj ne pojavlja. Na tem odseku močno primanjkuje zasaditve, sploh kakšno drevo bi pešcem nudilo senco pred poletnim soncem, hkrati bi polepšalo razgled na tej zelo dolgi cesti. Ocena: 😊

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Osojnikova cesta – osrednji del	Osrednji del Osojnikove ulice nudi bogat spremljevalni program za pešce, lokali in trgovine so tukaj številni in živahni. Osojnikova cesta v času raziskave ni bila prometno obremenjena, kar je mogoče posledica zaprtja starega cestnega mostu preko Drave. Zaradi majhne prometne obremenitve Osojnikove ceste je nenavadno, da je le-ta tako široka (ta cesta nudi zelo dolge zavijalne pasove), ki pa jemljejo površine pešcem in onemogočajo postavitve urbane opreme in zelenja. Ocena: 😊/😐
 Osojnikova cesta - sever	Na severnem delu Osojnikove ceste (med Grajeno in Železniško postajo) se razen železniške in avtobusne postaje ne pojavlja program zanimiv pešcem. Ob cesti se pojavljajo številne zelene površine. Kot na osrednjem delu Osojnikove ceste, se tudi tukaj pojavljajo izredno dolgi zavijalni pasovi, ki pešcem na poti na železniško postajo otežujejo dostop do nje (saj morajo pešci prečkati več vozniških pasov). Tukajšnji pločniki so zaradi zarisanih kolesarskih stez na njih preozki za pešce. Ocena: 😊/😐
RAIČEVA ULICA	
 Raičeva ulica - vzhod	Vzhodni del Raičeve ulice pešcem ne nudi zanimivega spremljevalnega programa (trgovine, lokali). Prometna obremenitev tega odseka z motornimi vozili je visoka. Številna vozila vozijo prehitro in pri tem hrupno obremenjujejo svojo neposredno okolico, vključno s pločniki. Ocena: 😞/😐

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Raičeva ulica - zahod	Zahodni del Raičeve ulice nudi pešcem spremljevalni program v obliki arheološkega parka na Panorami. Razgledi iz te ceste so zelo kvalitetni. Prometna in hrupna obremenitev te ulice ni pretirana. Manjka urbana oprema, drevesa – za hojo po senci ipd. Ocena: 😊/😐
POT OB GRAJENI IN OBMOČJE AVTOBUSNE POSTAJE	
 Pot ob Grajeni	Pot ob Grajeni je urejena, ob samem potoku bi lahko bilo nameščene več urbane opreme (posebej klopi). Pešcem zanimiv program v stavbah je številen (lokali, banka in trgovina). Pešci so številni (predvsem srednješolci). Ocena: 😊/😐
 Območje avtobusne postaje	Avtobusna postaja je zelo obljudena (vsaj v terminih raziskave), program za pešce se tudi pojavlja (lokali in trgovina). Urbana oprema se pojavlja, vendar so klopi postavljene samo na javnih površinah (na sliki desno – na travniku), na zasebnih površinah (celotna avtobusna postaja, vključno s pločniki) pa ni klopi. Arhitekturni izgled same postaje je zastarel. Ocena: 😐
VOLKMERJEVA CESTA	
 Volkmerjeva cesta	Volkmerjeva ulica je dobro urejena, ob njej se nahaja lokal, pešci so prisotni. Ob cesti ni klopi, kljub bližini doma za ostarele (ob samem domu so številne klopi, vendar so usmerjene stran od ceste in sprehajalcev – opazovanje le-teh pa je za uporabnike klopi zanimivo). Ocena: 😊/😐

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
 Ciril-Metodov drevored	Cesta na Ciril-Metodovem drevoredu je široka, kar nekatere voznike spodbuja k prehitri vožnji. Program za pešce (trgovina, frizer) se pojavi na križišču z Volkmerjevo cesto. Urbana oprema je prisotna, zasaditev je kvalitetna. Ocena: 😊
PANONSKA ULICA	
 Panonska ulica	Panonska ulica je mirna, a hkrati obljudena. Na njenem južnem delu se pojavlja program, zanimiv pešcem (študentski servis, pekarna). Ob ograji s parkiriščem rastejo številna drevesa, ki nudijo sprehajalcem prijeten ambient. Ocena: 😊
 Park ob Panonski ulici	Povezava vodi skozi park ob Panonski ulici. Omenjeni park je dobro opremljen (odsotna je javna razsvetljava), osrednja pot skozi njega je nekoliko slabšem stanju. Postroj številnih zabojnikov za smeti ob severnem robu parka deluje neestetsko. Ocena: 😊/😐

SLIKOVNI PRIKAZ – ulica, odsek poti	STANJE
PODHOD POD ŽELEZNIŠKO PROGO	
 Podhod pod železniško postajo	Podhod pod železniško postajo je temačen, v njem se nahajajo luže po dežju, sam pa je doživljajsko nezanimiv (vtis nekoliko popravijo umetniške upodobitve na stenah). Poleg tega pa morajo pešci premagati višinsko razliko, da lahko podhod uporabljajo, kar pa sicer poveča prometno varnost. Ocena: 😞/😊
 Vegova ulica	Vegova ulica poteka po industrijskem območju. Programa zanimivega za pešce (gostilne, trgovine) ni. Urbane opreme, vključno z zeleno ureditvijo (drevesa, grmičevje, ostala zasaditev) ni na voljo. Pešci so tukaj redki, prav tako je redek motorni promet. Ocena: 😊
 Parkirišča ob nakupovalnem središču	Območje parkirišč ob nakupovalnem središču je v zasebni lasti. Urbane opreme ni, vključno z zelenjem. Aktivnosti za pešce so skoncentrirane v stavbah nakupovalnih središč in niso dostopne neposredno iz ulic. Ocena: 😞/😊
 Rogozniška cesta	Rogozniška cesta nima niti urbane opreme niti spremljevalnega programa. Na celotnem odseku ni sence. Hoja ob njej je dokaj monotona. Ocena: 😞

Kratki povzetki stanja posameznih odsekov peš povezav:

- Dobro sta urejena mestni park ter pešpot ob Dravi.
- Dravska ulica bi ob drugačni (netranzitivni) prometni ureditvi lahko zelo dobro zaživela.
- Zadružni trg bi potreboval oblikovno prenovu (npr. širše pločnike z urbano opremo), predvsem pa urejen prehod za pešce preko Zagrebške ceste.
- Potrebno urediti povezavo med Čučkovo ulico in Ormoško cesto.
- Pot od nakupovalnega centra do šolskega centra na Vičavi je najkvalitetnejša v najstrožjem jedru naselja (Mestni in Slovenski trg, Murkova ulica).
- Prometna obremenitev motornih vozil (prostorska in hrupna), nevzdrževane fasade ter odsotnost urbane opreme poslabšujejo hodljivost obrobja mestnega jedra (Prešernova ulica, Ulica Heroja Lacka).
- Podhod pod železniško progo in del Ormoške ceste so za pešce zelo neprijazni predeli.
- Zelo kritična je prometna ureditev križišča Potrčeve in Trstenjakove ulice, ki favorizira motorni promet na račun peščevega.
- Poteza od Zadružnega trga do Muzejskega trga pri šolskem območju na zahodnem robu mestnega jedra je uporabna za uporabnike, ki živijo ali parkirajo na Zadružnem trgu (tam se nahaja P+R parkirišče), kakor tudi morebitne obiskovalce. Poteza je mestoma neprimerna za pešce, saj morajo biti zelo pozorni na promet. Potrebno je razširiti obstoječe pločnike in jih mestoma celo vzpostaviti/urediti. Manjka urbana oprema in osvetlitev posameznih ulic. Vsekakor pa je ta pot zelo slikovita in ponuja lepe in zanimive poglede na mesto in njegovo okolico.
- Povezava je pešcem najbolj prijazna v strogem mestnem jedru, zunaj njega se razmere za pešačenje hitro poslabšajo, saj so tam v »tekmi za prostor« med osebnimi vozili in pešci, prostor izgubili pešci. Posledično je za njih zmanjkalo prostora za urbano opremo (klopi, zazelenitev itd.) in prehode za pešce, posledično pa se tudi spremljevalni program za pešce (trgovine, kavarni ipd.) ni mogel razviti in/ali ohraniti.
- Ob reki Dravi ter ob severnem in osrednjem delu Osojnikove ceste so razmere za pešačenje prijetne.
- Na vzhodnem delu Dravske ulice in južnem delu Osojnikove ulice so razmere za pešačenje manj ustrezne, primanjkuje zelenih površin in spremljevalnega programa.
- Hodljivost Raičeve ulice je večja na njenem zahodnem delu, kot pa na njenem vzhodnem delu. Razlog za razliko je v veliko večji prometni in hrupni obremenitvi ter programski izpraznjenosti vzhodnega dela te ulice.
- Pot ob Grajeni in samo območje avtobusne postaje sta dobro obiskani in živahni. Pešcem bi postali še bolj prijazni, če bi se na obeh območjih umestila dodatna urbana oprema.
- Volkmerjeva cesta ima prostora za pešce dovolj, zasaditev je kvalitetna, programi za pešce so prisotni (trgovina in lokal). Zaradi bližine doma za ostarele bi bilo primerno cesto izdatneje opremiti s klopmi.

4.2.3 Anketni vprašalnik

Na podlagi anketnega vprašalnika, ki je bil pripravljen v sklopu delavnic projekta CityWalk, je bil izdelan prilagojen anketni vprašalnik za mesto Ptuj. Z anketnim vprašalnikom se je ugotavljalo mnenje meščanov o kvaliteti javnih površin na območju.

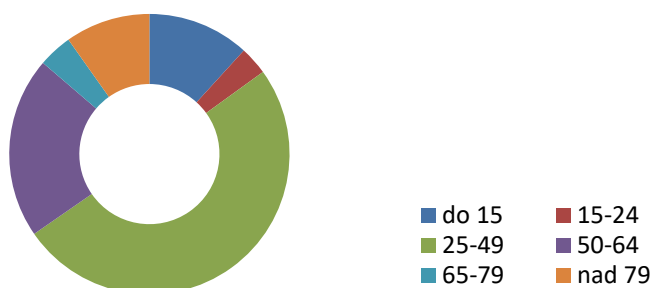
Anketa je obsegala deset vprašanj, vprašanja in odgovori so predstavljeni v nadaljevanju.

1. Katerega spola ste?

Anketiranih je bilo 153 deležnikov iz različnih starostnih skupin. Od tega 62% žensk in 38% moških.

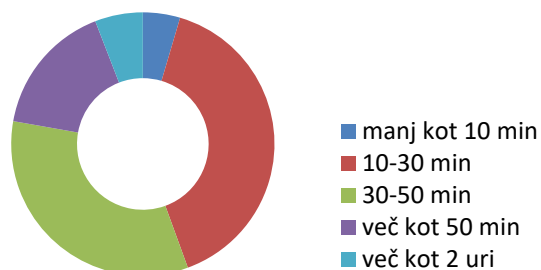
2. Koliko ste stari?

- 1-14 / 12 %
- 15-24 / 3 %
- 25-49 / 50 %
- 50-64 / 21 %
- 65-79 / 4 %
- 80- / 10 %



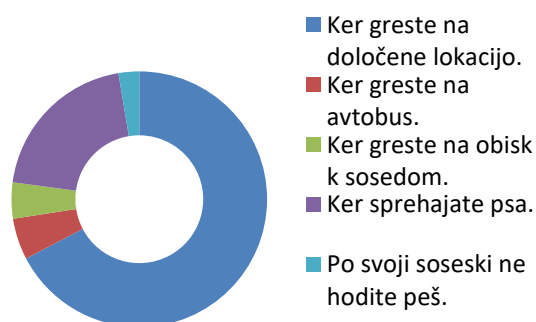
3. Približno koliko časa na dan hodite peš?

- manj kot 10 min / 4%
- 10-30 min / 41%
- 30-50 min / 33%
- več kot 50 min / 16%
- več kot 2 uri / 6%



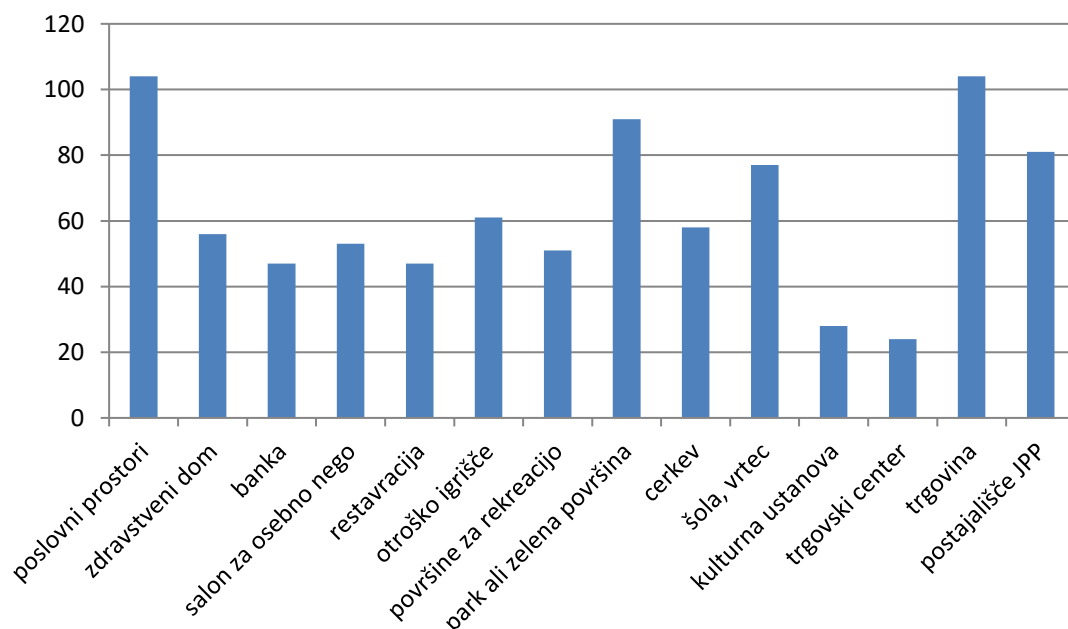
4. Zakaj hodite peš po soseski v kateri prebivate?

- Ker greste na določeno lokacijo (trgovina, restavracija, šola, ...). / 67%
- Ker greste na avtobus. / 5%
- Ker greste na obisk k sosedom. / 5%
- Ker sprehajate psa. / 20%
- Po svoji soseski ne hodite peš. / 3%



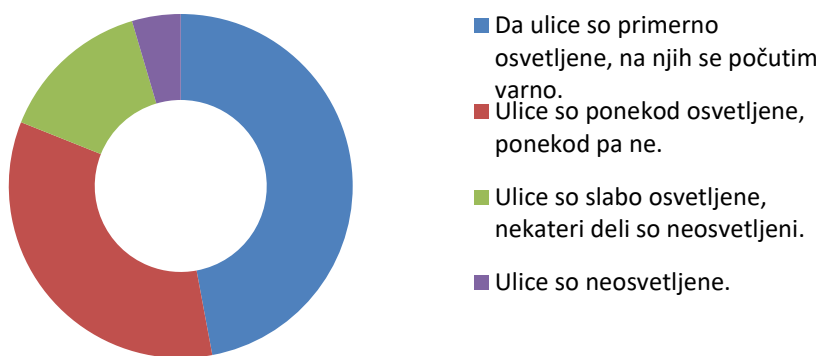
5: Je katera od destinacij od vaše izhodiščne točke (dom) oddaljena manj kot 10 minut?

- trgovina / 68%
- trgovski center / 16%
- kulturna ustanova (kino, gledališče, muzej ...) / 18%
- šola ali vrtec / 50%
- cerkev / 38%
- park ali zelena površina / 59%
- površine za rekreacijo (fitnes, bazen, igrišče) / 33%
- otroško igrišče / 40%
- restavracija / 31%
- salon za osebno nego (frizer, manikura, pedikura, čistilnica ...) / 35%
- banka / 31%
- zdravstveni dom / 37%
- poslovni prostori (primerni za opravljanje dejavnosti) / 15%
- postajališče za javni prevoz / 53%



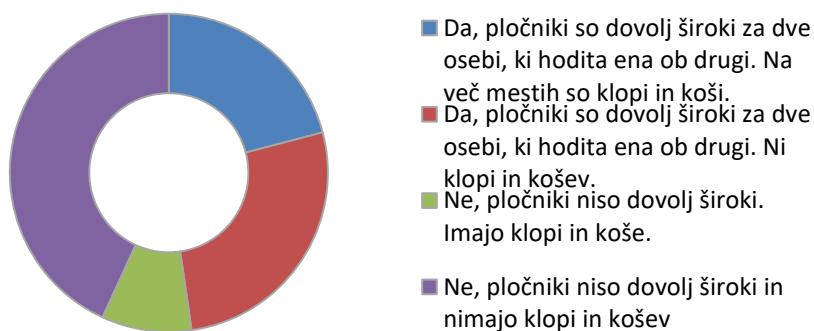
6: So ulice vaše soseske ponoči osvetljene?

- Da, ulice so primerno osvetljene, na njih se počutim varno. / 47%
- Ulice so ponekod osvetljene, ponekod pa ne. / 33%
- Ulice so slabo osvetljene, nekateri deli so neosvetljeni. / 15%
- Ulice so neosvetljene. / 5%



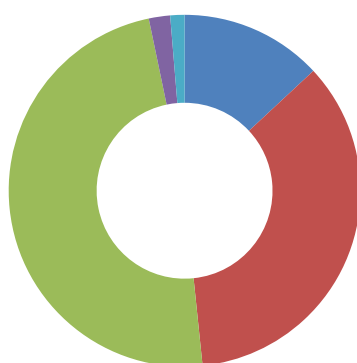
7. So pločniki v vaši ulici primerno široki in urbano opremljeni?

- Da, pločniki so dovolj široki za dve osebi, ki hodita ena ob drugi. Na več mestih so klopi in koši. / 21%
- Da, pločniki so dovolj široki za dve osebi, ki hodita ena ob drugi. Ni klopi in košev. / 27%
- Ne, pločniki niso dovolj široki. Imajo klopi in koše. / 9%
- Ne, pločniki niso dovolj široki in nimajo klopi in košev. / 43%



8. So stavbe v soseski, v kateri živite, iz vidika pešca privlačne in zanimive (so stavbe obnovljene, so lepo ohranjene, imajo zanimive detajle)?

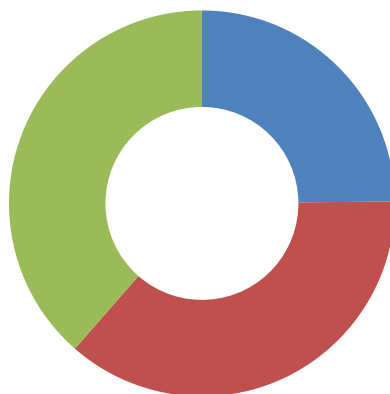
- Stavbe so zelo zanimive, privlačne in lepo ohranjene/ obnovljene. / 13%
- Stavbe so večinoma zanimive in ohranjene. / 35%
- Stavbe so povprečne, brez posebnih zanimivosti, nekatere so ohranjene in obnovljene, druge ne. / 48%
- Stavbe so nezanimive in neohranjene – neobnovljene. / 2%
- Stavbe propadajo in soseska ni zanimiva. / 2%



- Stavbe so zelo zanimive, privlačne in lepo ohranjene/ obnovljene.
- Stavbe so večinoma zanimive in ohranjene.
- Stavbe so povprečne, brez posebnih zanimivosti, nekatere so ohranjene in obnovljene, druge ne.
- Stavbe so nezanimive in neohranjene – neobnovljene.
- Stavbe propadajo in soseska ni zanimiva.

9. Je soseska, kjer živite in po kateri se sprehajate, polna življenja, so v njej kavarne, manjše trgovinice, privlačne izložbe, se ljudje po njej sprehajajo)?

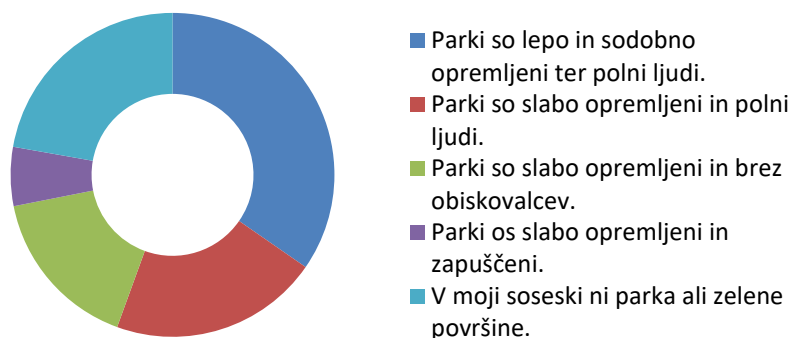
- Da, soseska je polna življenja. / 25%
- V soseski je nekaj življenja. So ostanki manjših trgovin, ki so nekoč bile. / 37%
- Ne, soseska je prazna. / 39%



- Da soseska je polna življenja.
- V soseski je nekaj življenja. So ostanki manjših trgovin, ki so nekoč bile.
- Ne, soseska je prazna.

10. Kakšni so parki in zelene površine v vaši soseski?

- Parki so lepo in sodobno opremljeni ter polni ljudi. / 35%
- Parki so slabo opremljeni in polni ljudi. / 21%
- Parki so slabo opremljeni in brez obiskovalcev. / 16%
- Parki so slabo opremljeni in zapuščeni. / 6%
- V moji soseski ni parka ali zelene površine. / 22%



Izsledki ankete

Na podlagi anketnega vprašalnika je bilo ugotovljeno, da prebivalci območja **radi pešajo** in se tega precej poslužujejo. To predstavlja dobro podlago pri večanju odstotka tistih, ki hodijo, tistih torej, ki jim **hoja predstavlja način »premikanja«**.

Prebivalci, ki hodijo in pešačenje uporabljajo kot osnovno »prevozno sredstvo«, so razmeroma bolj naklonjeni izboljševanju pogojev za hojo in lažje opazijo/predlagajo mesta potrebnih izboljšav.

Večina prebivalcev, ki pešajo, običajno gre peš na določeno lokacijo. Posledično to pomeni, da lahko pot do teh ključnih ciljev, ki smo jih prepoznali, tudi izboljšamo (skrajšamo, jo naredimo varno, prijetno in udobno). Zelo pozitivno je dejstvo, da je na Ptuj velika ključnih ciljev v radiju optimalne dostopnosti. Kar seveda podkrepi izbiro pešačenja za doseganje določenega cilja.

Vsekakor ni zanemarljivo, da je velik del pešačenja opravljen zaradi sprehajanja hišnih ljubljencev, kar posledično pomeni, da bi to lahko prostorsko nadgradili tudi s kakšnim »pasjim parkom« ali dodatno zeleno površino, ki tovrstno gibanje omogoča.

Iz ankete je razvidna tudi delitev glede občutka varnosti na ulicah, predvsem zaradi osvetlitve v nočnem času. Približno polovica vprašanih se počuti varno, druga polovica pa ne. Iz tega lahko zaključimo, da je potrebno nadgraditi mrežo javne razsvetljave in izpostaviti najbolj kritične točke v mestu. S pomočjo prepoznavanja ključnih ciljev v mestu in urejenih poti do njih, se le-te na kritičnih mestih lahko izboljšajo in nadgradijo. Na ta način bo izbira pešačenja za posameznike še bolj verjetna in bolj zanimiva izbira. Predvsem pa jo bodo, tudi zaradi tega ker je varna, udobna in hitra, večkrat izbrali.

Ob tem je treba izpostaviti tudi urbano opremo in širino pločnikov. Iz ankete je razvidno, da stanje ni vzpodbudno. V veliki meri širina pločnikov predstavlja osnovni problem, urbana oprema pa problem povečuje. Z dovolj širokimi pločniki bi bila zagotovljena osnovna, varna možnost hoje. Tudi kolesarske poti marsikje predstavljajo oviro za varno in udobno pešačenje. Narisane po sredini pločnikov namreč onemogočajo pešcem urejeno, varno in brezskrbno

pešačenje. Primerna širina pločnikov, nadgrajena z urbano opremo, ki omogoča počitek in srečevanje (klopi, otroška igrišča, prostori za srečevanje), ter ustvarjanje privlačnih in zanimivih ambientov (urejene fasade, izložbe, program) vzpodbujajo ljudi k temu, da jim pešačenje predstavlja realno in pomembno izbiro med načini dnevnega premikanja.

Pri tem je seveda pomembno tudi, da je sama soseska, v kateri posameznik živ, živahna, zanimiva in nudi dovolj odprtih in zelenih površin za preživljanje prostega časa.

4.2.4 Sodelovanje javnosti

Na delavnici »**PoTUJ trajnostno – po Ptuju peš**« s poudarkom na hodljivosti za starejše, invalide, slepe in slabovidne ter ostale gibalno ovirane, ki je bila v septembru 2019 na Ptuju, so sodelujoči podali veliko predlogov, ki se nanašajo na splošne in podrobne ukrepe urejanja površin za pešačenje, predvsem z vidika primernosti javnih površin za gibalno in senzorično ovirane ljudi.

Predlogi so povzeti na spodnjih seznamih.

Predlogi in opozorila za načrtovanje pešpoti in dostopnosti do posameznih ciljev:

- **pri načrtovanju upoštevati različne skupine gibalno oviranih oseb**: slabovidni, invalidi z vozički, berglami, hojicami, manjkajo ograje ob stopnicah za osebe po kapi, neprimerni dostopi do parkomatov, bankomatov, ovire pred klančinami za invalide, prestrme klančine, zasedeni pločniki itd.;
- **poudarek tudi na hodljivosti otrok** glede na to, da sta vsaj dve osnovni šoli v bližini mestnega jedra in da so njihovi učenci vezani na številne pešpoti skozi mestno jedro,
- konflikti med pešci in kolesarji;
- na javnih površinah se največ skupaj srečujejo pešci in kolesarji, predvsem na določenih odsekih pločnikov, kar povzroča konflikte, zato bi kazalo problematiko kolesarjev in pešcev reševati bolj usklajeno. V zadnjem času se je veliko pozornosti namenilo urejanju kolesarskih stez, ob njih pa se pojavljajo neurejene pešpoti;
- problematično umeščanje kolesarskih stez na pločnike – z zagotavljanjem varnostnega odmika od vozišča in primerne širine kolesarske steze se prostor za pešce skrči tako, da je preozek, tudi za hojo ene osebe, tako da je nemogoče voditi slepo osebo ali otroka, pri tem pogosto na pločnik sega še neprimerno vzdrževana živa meja;
- neprimerno oblikovanje prehodov cest za funkcionalno ovirane osebe;
- poglobljeni pločniki pri nekaterih prehodih za pešce, ki ne zagotavljajo možnosti neoviranega samostojnega gibanja osebam na invalidskih vozičkih, posebej tetraplegikom; tudi vožnja otroških vozičkov je otežena;
- ob posameznih prehodih za pešce so poglobitve izven prehoda, se pravi pred preходом in zgodi se, da na tem prostoru stojijo avtomobili;
- **hodljivosti na Ptuju** za funkcionalno ovirane osebe ne bi smeli **zagotavljati** samo za mestno jedro, ampak **tudi za bližnjo okolico jedra**, kot je na primer pločnik proti ptujskim toplicam, kjer so si lastniki hiš poglobili pločnike v širini osebnega avtomobila, ob tem pa na vsaki strani poglobitev pustili visoke robove;

- **urejanje javnih zelenih površin** ob peš povezavah – npr. Gregorčičev drevored, ki zaradi neprimerne vzdrževanja povzroča neprijetnosti pešcem ob dežju in snegu.

Predlogi so bili upoštevani pri pripravi strategije za pešačenje, nekateri konkretni predlogi pa bodo vključeni tudi v strategijo hodljivosti.

4.3 Ocena stanja

Najboljše razmere za pešačenje so v strogem mestnem jedru in v severnem, jugozahodnem in severovzhodnem delu mestnega središča (območje Mestnega in Slovenskega trga, osrednje območje Osojnikove ceste, Trstenjakova ulica, zahodni del Raičeve ulice, Mestni park, Panorama). Jugozahodni in južni del širšega mestnega jedra so deloma ali v celoti degradirani in kot taki za pešce nezanimivi in neprijazni (Zadružni trg, območje Cankarjeve ulice, Cafova ulica).

Tranzit motornega prometa skozi mestno središče izrazito poslabšuje razmere za pešačenje (zaradi hrupnih obremenitev, preozkih pločnikov, nevarne vožnje voznikov motornih vozil in oddaljenih prehodov za pešce). Ta problem je najbolj razviden v degradiranih območjih mestnega jedra (Zadružni trg, območje Cankarjeve, Cafove in Slomškove ulice, vzhodni del Ulice heroja Lacka).

Med mestnim jedrom in vzhodnim delom mestnega jedra (nakupovalnim središčem na Ormoški cesti) so površine za pešce slabo urejene (neprivlačni podhodi, prekinjene povezave zaradi ukinitve nivojskih prehodov preko železniške proge).

Spremljevalni program za pešce (trgovine, lokali) uspeva na križiščih poti, pod pogojem, da so pločniki ob stavbah dovolj široki. Kjer je več križišč poti (v strogem mestnem jedru), se pojavljajo tudi številnejše dejavnosti, ki so zanimive pešcem. Kjer pločniki niso dovolj široki, se spremljevalni program ne razvije ali pa se razvije samo v skromnem obsegu. Če so stavbe odmaknjene od pločnikov, se spremljevalni program prav tako ne razvije.

Številne ulice ne premorejo dovolj urbane opreme (klopi) in zasaditve. Takšne ulice so manj prijetne za hojo.

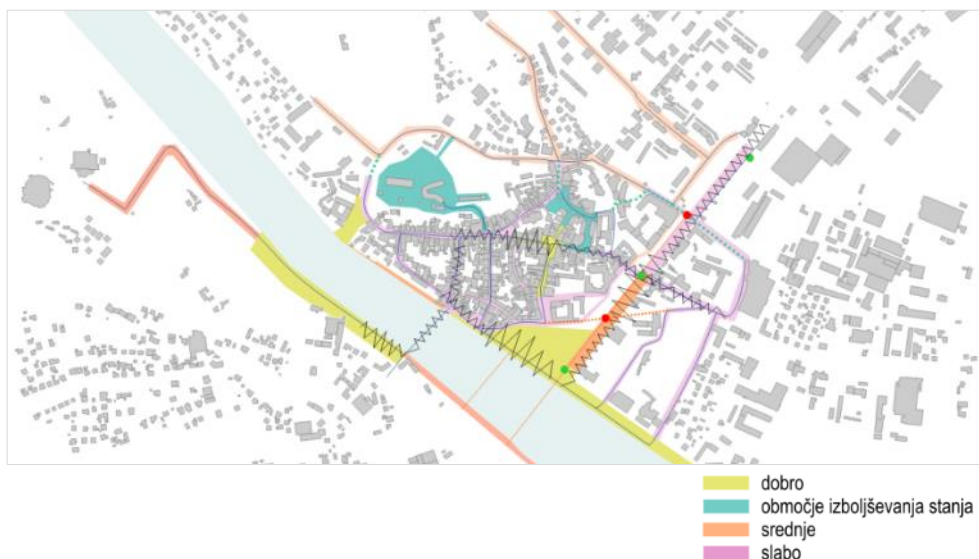
Številni pločniki so precej ozki zaradi zagotavljanja parkirnih mest. Ob njih se težje razvije spremljevalni program. Odsotnost spremljevalnega programa poslabšuje pogoje za pešačenje.

Smerokazi in informacije za pešce se pojavljajo izključno okoli grajskega griča. Obiskovalci in prebivalci mesta mogoče zato ne vedo, da je nekatere poti enostavneje narediti peš kot pa z avtom.

Slabo vzdrževane fasade poslabšujejo pogoje za pešačenje (zaradi neprivlačnega izgleda). Takšne fasade so ob Ulici heroja Lacka ter ob Ormoški cesti. Tudi avtobusna postaja bi lahko bila vizualno posodobljena.



Slika 22: Povzetek analize kvalitete obstoječih povezav.



Slika 23: Povzetek spremljevalnega programa ob obstoječih povezavah (gostejše črte pomenijo več spremljevalnega programa)

Urejanje peš prometa se srečuje s številnimi izzivi:

- *z vidika urejenosti peš površin*: ni peš prebojev na območjih slepih ulic, nekateri odseki ulic niso doživljajsko prijetni in tako neprivlačni za hojo predvsem zaradi pomanjkanja urbane opreme in spremljevalnega programa, poteka skozi degradirana območja in ob slabo vzdrževanih fasadah;
- *z vidika opremljenosti glavnih javnih površin*: elementi urbane opreme so med seboj pogosto neusklajeni in neenotni ali pa urbane opreme ni ali je neprimerno umeščena, neenotni tlaki, nevzdrževane površine in fasade;
- *z vidika varnosti peš prometa*: ureditve za pešačenje so podrejene ureditvam za motorni promet (križišča, široka vozišča), preozki in/ali zaparkirani pločniki, parkirane (dovoljeno) na pločnikih, premalo prehodov za pešce, dopuščanje velikih voznih

hitrosti, kolesarji na pločnikih, premalo ukrepov umirjanja prometa, ponekod manjkajo pločniki, nizek občutek varnosti pri pešačenju;

- *na splošno ni opredeljene jasne hierarhije cestnega omrežja*: kje imajo prednost pešci, kje mehke oblike, kje avtomobili in tako tudi urejati javne površine (prometne in ostale);
- *mobilnost invalidov*: v mestu so še vedno ovire za gibalno ovirane osebe in ni ureditev za senzorno ovirane osebe;
- *vse šolske poti niso urejene kot varne šolske poti*: zmanjšati in upočasniti bi bilo treba promet mimo šol.

5 PREDLAGANA STRATEGIJA PEŠAČENJA

Strategijo pešačenja opredeljuje samostojni steber Celostne prometne strategije Mestne občine Ptuj.

5.1 Vizija pešačenja

Vizija pešačenja zasleduje prometno vizijo MO Ptuj **»PoTUIJ, privlačno, aktivno in trajnostno«**, ki bo dosežena z oblikovanjem za ljudi privlačnih javnih prostorov, trgov in ulic, ki bodo spodbujali stanovalce k sprehajanju, druženju in kolesarjenju. Mesto bo prav tako privlačnejše za obiskovalce in turiste, ki bodo lahko uživali v ptujskih znamenitostih. Oživljanje starega mestnega jedra bo z uvedbo prijazne cone dajalo večji poudarek okolju prijaznim načinom potovanja. Intenzivnost in obseg cone se bosta prilagajala dinamiki izvajanja vzporednih ukrepov, pri čemer pa je širitev območja za pešce nesporen končni cilj. Vizija celovitega urejanja pešačenja:

- ustvarjeni bodo pogoji za udobno in varno hojo (pločniki, pešpoti in javna razsvetljava), da bo lahko večina prebivalcev občine kratke poti opravila peš;
- nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti;
- poudarek pri načrtovanju bo posvečen gibalno oviranim, slepim in slabovidnim ter starejšim prebivalcem;
- ureditev rekreativnih turističnih pešpoti;
- hoja bo promovirana kot dejavnik izboljšanja zdravja in pomemben način potovanja,
- Ptuj bo prometno in na splošno varen ter privlačen za ljudi.

5.2 Cilji

Opredelitev hoje kot enakopravnega načina potovanja v prostoru se lahko doseže le v primeru, če se infrastruktura za pešce vzdržuje v dobrem stanju in jo širi z namenom vzpostavitve povezane in enovite mreže pešpoti. Hkrati je treba ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.

Strateški cilji (opredeljeni v CPS MO Ptuj), ki se nanašajo tudi na urejanje peš prometa so:

- zagotoviti visoko raven prometne varnosti,
- izboljšati subjektivno (občuteno) varnost,
- zagotoviti mobilnost ranljivih skupin prebivalcev,
- dvigniti privlačnost javnih površin v starem mestnem jedru,
- uravnotežiti potovalne navade prebivalcev.

Ključni cilj pešačenja na Ptujju je **povečati delež hoje za vse namene potovanja na 25% do konca leta 2021** (vir: CPS MO Ptuj).

5.3 Predlagane intervencije

5.3.1 Usmeritve za načrtovanje dostopnosti za pešce

Omrežje javnih površin in fizična struktura mesta imata bistven pomen za dostopnost pešca. Ugotovljena je ključna značilnost mestne vitalnosti - učinkovito omrežje javnih površin, ki stavbne otoke obdaja v rastru ca. 100m. Poleg tega je opredelitev ciljev peščeve dostopnosti, ki so odvisni od razdalj, ki jih je pešec pripravljen premagati, ena najtežjih nalog urbanističnega načrtovanja. Odgovori ležijo v topografiji mesta, klimi, kulturi, varnosti, letnem času, času dneva, kvaliteti oblikovanja javnih površin, zdravju in fizični sposobnosti pešca ter privlačnosti drugih vrst prometa.

Pešcem so za opravljanje vsakodnevnih opravkov najbolj privlačne poti, katerih dolžina ne presega 1 km. Privlačnost teh poti dodatno povečujejo naslednji dejavniki:

- direktnost poti (pešci hočejo potovati proti cilju po čim bolj direktni poti);
- čim večje število nemotečih dejavnosti ob in na poti (npr. trgovine, dogodki; ne pa hrupen promet);
- čim večji občutek varnosti (prometne varnosti ter odsotnost nevarnih posameznikov),
- primerna opremljenost poti, ki spodbuja aktivnosti ob in na poti (širina poti, klopi, mize, vodometi, drevesa, vodotoki);
- obljudenost poti, ki omogoča naključna srečanja ter spodbuja občutek varnosti;
- primerne vremenske razmere;
- možnost orientacije po poteh (s pomočjo opaznih stavb in objektov in/ali urbane opreme kot so smerokazi in zemljevidi).

Iz analize stanja in usmeritev je ugotovljeno, da je na Ptujju smiselno opredeliti osnovne peš povezave, ki bodo nosilke razvoja preš prometa.

Peš povezave se uredi skladno z vizijo in cilji iz Celostne prometne strategije in z upoštevanjem splošnih in konkretnih ukrepov, ki so predlagani s tem elaboratom.

5.3.2 Enajst (11) osnovnih peš povezav

Opredeljeni izvori in cilji peš prometa in analizirane peš povezave omogočajo opredelitev enajstih peš povezav z največjim potencial za razvoj pešačenja v mestu.

Povezave z največjim potencialom so:

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
1	nakupovalno središče – Zadružni trg	1,1 km	14 min	
	Zadružni trg – termalno središče	1,1 km	14 min	

Omenjena pot povezuje del desni breg mesta (vključno s termalnim središčem) z nakupovalnim središčem na levem bregu. Takšna povezava je uporabna za prebivalce desnega brega mesta ter za turiste, ki gredo po nakupih ali pristočasnih aktivnostih.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
2	nakupovalno središče – mestno jedro	500 m	6 min	
	mestno jedro – šolsko območje Vičava	700 m	9 min	

Omenjena povezava poteka med precej obiskanimi mestnimi točkami: šolski in muzejski center na Vičavi (Panorami), staro mestno jedro ter nakupovalno središče. Najbolj obiskan je del povezave med mestnim jedrom in nakupovalnim središčem. Uporabljajo ga predvsem prebivalci mestnega jedra, ki gredo po nakupih. Zahodni del povezave uporabljajo večinoma šolarji ter turisti.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
3	nakupovalno središče – območje križišča Panonske in Volkmerjeve ceste	950 m	12 min	

Ta povezava služi prebivalcem severnega dela mesta, ki bi šli nakupovat v trgovsko središče na jugu mesta. Zaradi velikega števila tamkajšnjega prebivalstva, je ta povezava uvrščena med zelo pomembne poti.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
4	železniška postaja -nakupovalno središče	350 m	4,5 min	
	železniška postaja - stadion	600 m	7,5 min	

Omenjena povezava omogoča obiskovalcem nakupovalnega centra in tudi stadiona uporabo javnega prevoza (avtobus in vlak). Trenutno te povezave ne uporablja veliko pešcev, v primeru povečanja priljubljenosti (in uporabnosti) javnega prevoza, pa bi ta povezava lahko postala precej pomembna.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
5	Zadružni trg – šolsko območje Vičava	730 m	9 min	

Pot povezuje del mesta na desnem bregu s šolskim in muzejskim območjem na Vičavi (Panorami). Ta povezava je uporabna za šolarje in obiskovalce (turiste).

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
6	Zadružni trg - mestno jedro	700 m	9 min	
	mestno jedro - območje križišča Potrčeve in Volkmerjeve ceste	660 m	8 min	

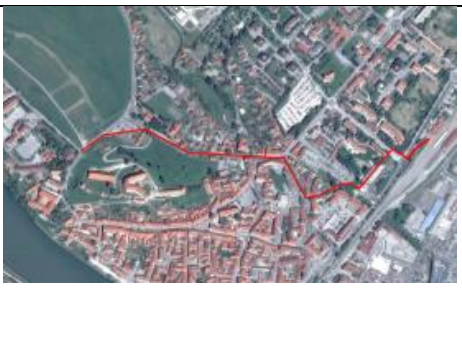
Omenjena pot povezuje jugovzhodni in severozahodni del mesta preko mestnega središča. Uporabna je za prebivalce mesta, ki iz omenjenih predelov pešajo v staro mestno jedro.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
7	Zadružni trg – območje avtobusne in železniške postaje	1,1 km do 1,2 km	14 min do 15 min	

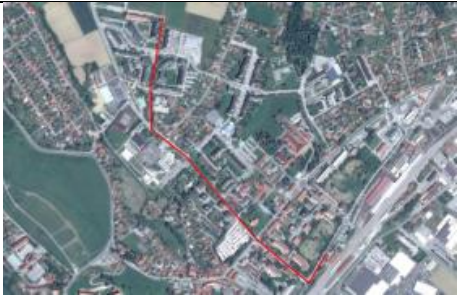
Pot je uporabna za prebivalce dela mesta na desnem bregu Drave, ki za svoja potovanja uporabljajo javni prevoz (avtobusni in železniški). Trenutno ta povezava ni dosti uporabljena, v primeru dviga priljubljenosti (in uporabnosti) javnega prevoza bi pa ta povezava lahko postala bolj pomembna.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
8	šolsko območje Vičava - območje križišča Potrčeve in Volkmerjeve ceste	950 m	12 min	

Omenjeno povezavo uporabljajo obiskovalci šolskega centra na Vičavi, obiskovalci, ki živijo v severnem delu mesta ter obiskovalci arheološkega parka na Panorami.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
9	šolsko območje Vičava - območje avtobusne in železniške postaje	900 m do 1,1 km	11 min do 14 min	

To povezavo uporabljajo šolarji, ki za dostop do šolskega območja uporabljajo avtobusni in železniški prevoz. Omenjena pot poteka po robu starega mestnega jedra. Od roba mestnega jedra do avtobusne in železniške postaje je pot zelo uporabna tudi za prebivalce in obiskovalce starega mestnega jedra.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
10	območje križišča Panonske in Volkmerjeve ceste – območje avtobusne in železniške povezave	600 m	7,5 min	

Ta povezava je uporabna za prebivalce severnega dela mesta, ki za svoja izvenmestna potovanja uporabljajo avtobuse in vlake. Prav tako to pot uporabljajo šolarji šolskega centra ob Volkmerjevi ulici, ki ne živijo na Ptuj in se vozijo v šolo z javnim prevozom.

Številka povezave	Povezava med viri in cilji pešcev	Dolžina povezave	Čas hoje (pri hitrosti 4,8 km/h)	
11	termalno središče – mestno središče –	1,67 km	21 min	
	mestno središče – nakupovalno središče	500m	6 min	

Omenjena povezava je podobna povezavi št. 1, s to razliko, da obravnavana pot poteka od termalnega do nakupovalnega središča skozi mestno jedro, povezava št. 1 pa med omenjenimi središči poteka po čim bolj direktni poti, ki se mestnemu jedru izogne. Ta povezava je najbolj uporabna za turiste, ki gredo iz termalnega središča v mestno jedro, lahko pa si pot podaljšajo in si obišejo še nakupovalno območje na jugovzhodnem delu mesta.

5.3.3 Splošni ukrepi za izboljšanje pešačenja

Na opredeljenih (in drugih) peš povezavah se predlaga sistemsko in postopno uveljavljanje ukrepov s področij:

1. načrtovanja povezav za pešce,
2. oblikovanja in opremljanja uličnega prostora,
3. vzdrževanja površin ter
4. izboljševanja pogojev za pešačenje.

1. NAČRTOVANJE POVEZAV ZA PEŠČE

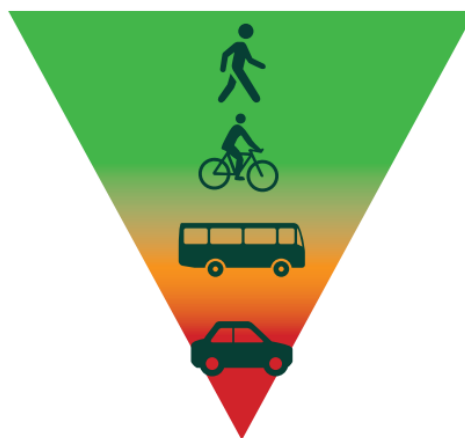
Peš povezave se načrtujejo tako, da se upoštevajo naslednje usmeritve:

- Površine se opremlja s kvalitetno urbano opremo (klopi, pitniki, zasaditev, javna razsvetljava, obvestilne table, skulpture in/ali sodobne vrste ulične umetnosti – »streetart«).



Slika 24: Primer opremljene (levo) in neopremljene povezave za pešce (desno)

- Povezave za pešce naj nudijo opravljanje čim več funkcij poleg hoje: srečevanje, druženje, igra, opazovanje, nakupovanje, rekreacija, ... Več dejavnosti, ki jih bodo lahko pešci opravljali na neki povezavi, bolj bo ta obljudena, obljudenost pa bo še dodatno povečala prijetnost hoje po takšni povezavi.
- Preureditve ulic in drugih javnih površin se načrtujejo za prednostno rabo pešca. To pomeni, da se največ pozornosti pri načrtovanju prometnih površin namenja zagotavljanju mobilnosti, varnosti in udobju pešcev, nato kolesarjev, javnemu prometu ter šele na zadnjem mestu mobilnosti in »udobju« osebnega motornega prometa. Iz tega sledi, da je direktnost (povezanost), udobnost in opremljenost mestne infrastrukture za pešce **bolj pomembna** od direktnosti, udobnosti ter opremljenosti infrastrukture za osebni motorni promet.



Slika 25: Sodobna mestna prometna paradigma (vir: Oxfordshire Walking Design Standards), 21. 6. 2018)

- Pri urejanju javnih površin naj koordinirano sodelujejo vse vpletene občinske službe, vzdrževalna podjetja, lokalni prebivalci ter zainteresirana društva.

Lastniki in upravljavci ulične opreme ter osebe, ki so zadolžene za vzdrževanje javnih površin so različni, med njimi trenutno ne obstaja koordinacija, njihovi premisleki o postavitvi opreme pa so usmerjeni v zadovoljevanje prometnih in drugih tehničnih zahtev.

Strateškemu upravljanju z ulicami in drugimi javnimi površinami je treba dati višjo prioriteto, še posebej v soseskah in nakupovalnih ulicah, kjer se srečuje veliko različnih interesov. V občini je smiselno razviti pristop, ki koordinira vzdrževalne, upravljavske in oblikovalske strategije s strategijo postavljanja opreme. V okviru koordinacije se omogoči sodelovanje prebivalcev območja ter zainteresiranih društev, ki se ukvarjajo s spodbujanjem pešačenja, kolesarjenja in turizma ter zagotavljanjem mobilnosti gibalno in senzorično oviranih oseb.

- V območjih izrazitih peš površin (peš cone) bi bilo potrebno zmanjšati hitrost kolesarjev – z umirjanjem njihove hitrosti (ponekod celo z omejevanjem kolesarjenja), bi se pešci počutili bolj varno. Na ta način bi območje pešačenja še posebej poudarilo.

2. **OBLIKOVANJE IN OPREMLJANJE ULIČNEGA PROSTORA**

- Zagotavlja se primerno širino površin za pešce. Primerna širina poti omogoča varno hojo ter druženje med hojo. Površine, ki so dovolj široke, so tudi bolj vabljive za pešačenje. Na veliko mestih bi se primerna širina površine za pešačenje vzpostavila že z omejitvijo parkiranja do določene točke s t. i. varnostnim zaustavljalcem za parkirišča.

Primer dovolj široke površine za hojo



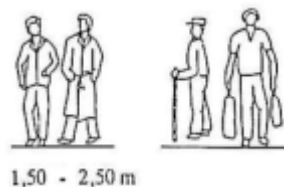
Primer preozke površine za hojo



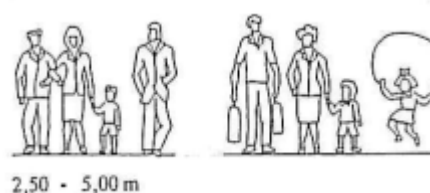
Minimalna širina, ki še omogoča prehitevanje in srečevanje



Širina, ki omogoča vzporedno pešačenje, prehitevanje in pešačenje s prtljago



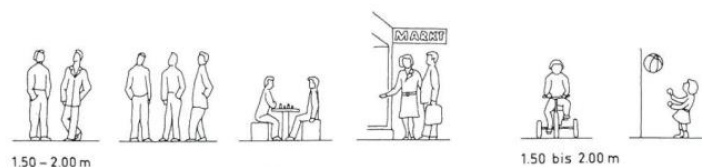
Širina, ki omogoča pešačenje, srečevanje, igranje ipd.



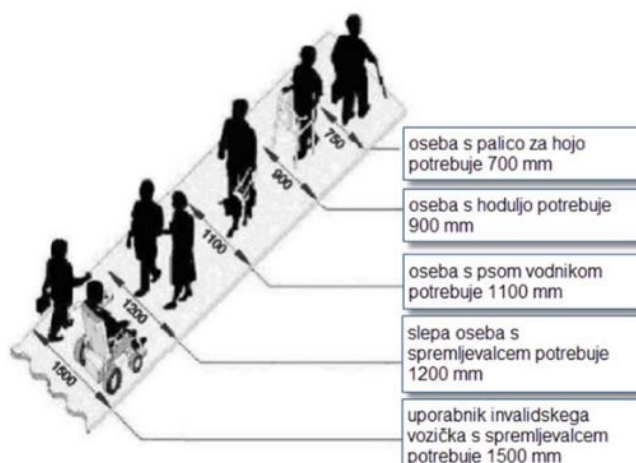
Širina, ki omogoča pešačenje, srečevanje, igranje ter opravljanje različnih aktivnosti



Širina, ki omogoča nekatere izmed aktivnosti uporabnikov



Minimalne dimenzije za zagotavljanje univerzalnega dostopa



(Prirejeno po Hermann Knoflacher, Fußgeher- und Fahrradverkehr, Wien, 1995; Accessible Street Design; <https://vancouver.ca/files/cov/AccessibleStreetDesign.pdf>; (10. 9. 2018))

- Površine za pešačenje morajo nuditi čim večjemu številu ljudi samostojnost pri gibanju. To pomeni, da se lahko tudi otroci in starostniki, ne glede na svojo fizično kondicijo in zdravstvene težave, samostojno gibajo po teh površinah (torej brez spremstva). Posebna pozornost se nameni omogočanju mobilnosti gibalno in senzorično oviranim osebam (osebe na invalidskih vozičkih, slepi in slabovidni). S temi ukrepi se zniža povpraševanje po avtomobilskem prevozu, kar pa doprinese k prijetnosti hoje (zaradi manj hrupne onesnaženosti in manjše potrebe po površinah za mirujoči in tekoči motorni promet).

Prehodi s pločnikov na cesto se urejajo s položnimi klančinami v celotni širini prehoda in po potrebi s taktilnimi oznakami, lokacije slednjih se koordinirajo z lokalnimi društvi za slepe in slabovidne. Semaforji se opremijo z napravami za pomoč slepim in slabovidnim. Stopnišča dopolnijo z ograjami, ki omogočajo podpiranje ob premagovanju stopnic, in s klančinami za invalide, kjer terenske razmere to omogočajo.

Nujno je tudi zagotavljati takšne ureditve, ki omogočajo dostop za invalide, drugače gibalno ovirane, starejše, mamice z vozički do bankomatov, parkomatov, lekarn, zdravstvenih domov ipd. Pomembno je, da so takšne točke v mestu dostopne in urejene, predvsem pa, da nimajo dodatnih ovir, ki onemogočajo sam dostop na točko (zaparkirane površine, stojala s kolesi, ki ovirajo dostop na klančino in podobno).

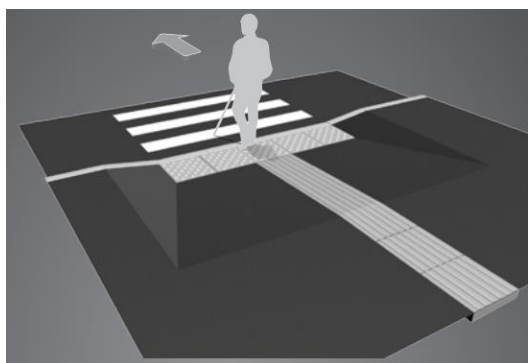
Povezava, ki je prestrma za starejše in gibalno ovirane osebe



Prehod za pešce na Kraigherjevi ulici, brez klančin za gibalno ovirane osebe



Prehod opremljen s klančino za gibalno ovirane ter taktilnimi oznakami za senzorično ovirane (slepe in slabovidne). Vir: Zavod Dostop; http://www.dostop.org/dokumenti/10pravil_web.pdf; 10. 9. 2018



- Pešce se usmerja s pomočjo usmerjevalnih tabel in zemljevidov.

Prebivalci in obiskovalci mesta Ptuj bodo bolj verjetno peščili, če se bodo zavedali, kako kratke so dejanske razdalje v mestnem jedru: npr. da lahko celotno mestno jedro (od Panorame do nakupovalnega centra) prehodijo v 15-ih minutah ter da znaša razdalja od Mestnega trga do nakupovalnega centra samo 500 m. Na usmerjevalne table se poleg cilja napiše tudi št. minut potrebnih za hojo do le-tega ter dolžino preostanka poti. Na ključnih mestih se namestijo tudi zemljevidi, ki obiskovalcem mesta olajšajo orientacijo v mestu.

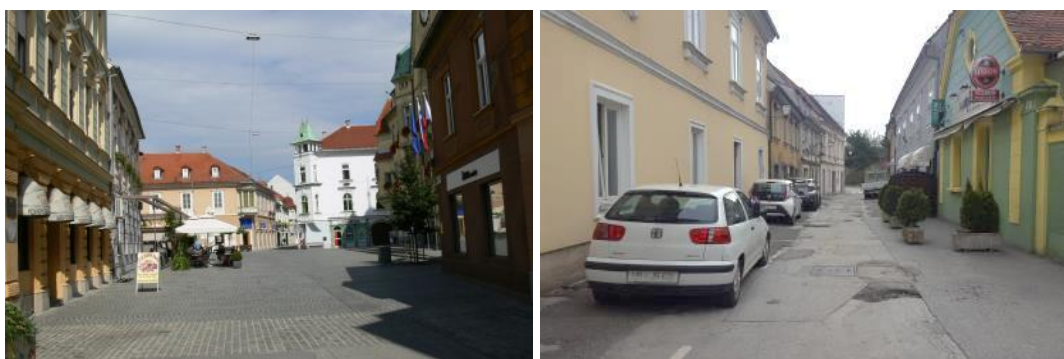


Slika 26: Usmerjevalne table in zemljevidi za pešce (vir: trafficchoices.co.uk in slate.com; 21. 6. 2018)

3. VZDRŽEVANJE POVRŠIN ZA PEŠČE

- Urbana oprema in pohodni materiali so kvalitetni in vzdrževani.

Pešačenje je prijetneje na površinah, ki so kvalitetno izvedene in vzdrževane. Nevzdrževane pohodne površine zmanjšujejo varnost pri hoji, zaradi dajanja vtisa zanemarjenosti območja, v katerem se nahajajo, pa dodatno slabšajo pogoje za tamkajšnje pešačenje. Nevzdrževane površine so največja ovira za invalide, drugače gibalne, slepe in slabovidne, starejše in mamice z vozički, saj predstavljajo oviro skoraj na vsakem koraku. Luknje, nespuščeni pločniki, preveč spuščeni pločniki, dvignjeni robovi, previsoke klančine ipd. posameznikom predstavljajo oviro namesto pomoči.



Slika 27: Primer kvalitetnih (levo) in nekvalitetnih (nevzdrževanih) pohodnih površin (desno)

4. IZBOLJŠEVANJE POGOJEV ZA PEŠAČENJE

- Zmanjševanje hrupnih obremenitev in povečanje varnosti.

Povečana obremenitev s hrupom otežuje pogovore med hojo in je neprijetna za pešce. Z nižanjem hitrosti na mestnih ulicah npr. iz 50 km/h na 30 km/h se omilijo hrupne obremenitve, bistveno pa se poveča prometna varnost. Območje cone 30 se lahko razglasi tudi preko celotnega mesta, z izjemo najpomembnejših tranzitnih cest, ki potekajo skozenj.



Slika 28: Uvedba »cone 30« zniža hrupno obremenitev ter poveča prometno varnost (vir: <https://pomocnik.meblosignalizacija.si/produkt/2421/obmocje-omejene-hitrosti>; 21.6.2018)

- Pešcem se omogoči hoja po osenčenih površinah.

Pešačenje v vročih poletnih dneh je lahko zelo neprijetno, če ni na voljo dovolj sence. Saditev drevoredov in/ali posamičnih dreves ter grmov nudi pešcem zavetje pred sončnimi žarki, hkrati pa so drevesa in grmi odlični za estetsko polepšanje uličnega prostora.



Slika 29: Primer ulice z in brez drevoreda

- Zmanjšanje onesnaževanja zraka v peščevem okolju.

S povečevanjem priljubljenosti hoje (ter kolesarjenja in uporabe javnega prevoza) se bodo emisije motornega prometa zmanjšale, kar bo pozitivno vplivalo na pogoje za pešačenje v mestu (zrak bo manj onesnažen).

- Celostna podoba mesta – urejanje fasad.

Na obravnavanem območju, je veliko stavb s fasadami v izredno slabem stanju. Stavbe niso vzdrževane, veliko jih propada. Fasade služijo za oglaševanje poslovnih prostorov, ki pogosto sploh več ne obratujejo. Znaki, simboli, table in napisi pa ostajajo na propadajočih objektih.

Potrebno je zagotoviti obnovo stavb in omejiti izbiro barv fasad in zagotoviti smernice za izbiro barvne sheme fasad mestnih stavb, ki bi bile v pomoč uporabnikom/prebivalcem na območju. Celostna podoba mesta bo tako, z vzpostavljenim občutkom urejenosti, povečala privlačnost mesta za bivanje in pešačenje.



Slika 30: Neurejene fasade in prometne površine

5.3.4 Enajst (11) konkretnih ukrepov

Ukrepi za izboljšanje pogojev za hojo v mestnem središču so razdeljeni v sklope:

- izboljšanje pogojev za pešačenje (ukrepi št. 1, 2 in 3);
- povečevanje površin namenjenih pešcem (ukrepi št. 4, 5, 6);
- vzpostavljanje novih povezav za pešce (ukrepi št. 7, 8, 9);
- opremljanje in urejanje površin za pešce (ukrepa št. 10 in 11).

IZBOLJŠANJE POGOJEV ZA PEŠAČENJE

Ukrep št. 1 Ureditev varne šolske poti na Raičevi ulici

Opis stanja Raičeva ulica je zelo obremenjena tranzitna cesta, po njej poteka gost tovorni in osebni motorni promet. Pešačenje ob tej cesti je neprijetno zaradi velikih hrupnih obremenitev. Po tej povezavi poteka šolska pot do Vrtca Marjetica ter Visoke šole na Ptuj.

Slika stanja



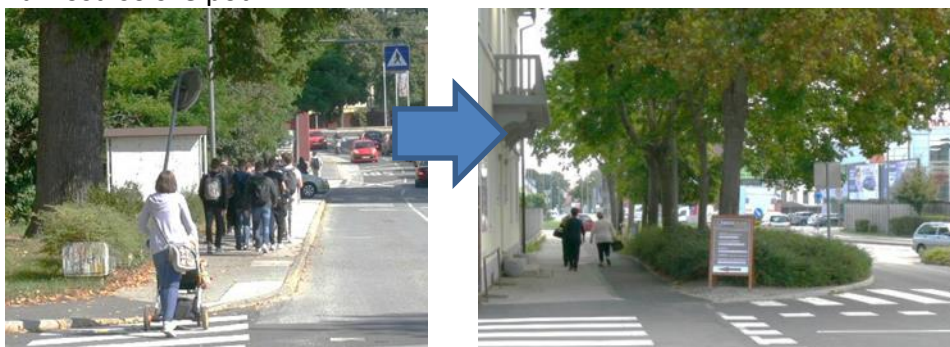
Predlog

Pločnik ob Raičevi ulici se razširi, kjer razmere (nepozidane površine) to omogočajo. Kjer omenjene razmere to omogočajo, se pločnik umakne stran od površin namenjenih motornemu prometu. Pas med površinami za vozila in pešce se lahko zazeleni ali pa nameni kolesarjem.



Rdeča linija prikazuje dele ulice, kjer je možna izvedba ukrepov izboljšanja varnosti šolske poti.

Prikaz predlagane ureditve



Ukrep št. 2 Ureditev prehajanja Osojnikove ceste

Opis stanja Osojnikova cesta je zelo obremenjena tranzitna cesta, po kateri poteka gost potniški in osebni motorni promet. Osojnikova cesta je v bližini železniške postaje široka (z dvema pasovima v eno smer ter enim v drugo smer), to pa pomeni, da je pešcem težko prečkati to cesto zaradi visokih prometnih obremenitev.

Slika stanja



Predlog Severni krak križišča Osojnikova – Ciril-Metodov drevored se opremi s cestnim otokom, ki bo pešcem olajšal prehajanje omenjene ceste.



Predlog izvedbe cestnega otoka.

Ukrep št. 3 Natečaj ptujskih osnovnih in srednjih šol na temo »Peš po Ptuj«

Opis stanja Poznavanje in dožemanje težav, na katere gibalno in senzorično ovirani ljudje naletijo v prostoru, pripomore k temu, da smo bolj ozaveščeni in lažje razumemo nekatere posege v prostor, ki jih drugače ne bi. Pomembno je, da se že od malega srečujemo z rešitvami, ki gibalno oviranim osebam olajšajo gibanje in poznamo ovire, s katerimi se gibalno ovirani srečujejo.



Risbica (vir: https://www.google.si/search?rlz=1C1GGGE_, 10.10.2018)

Predlog Za učence osnovnih in srednjih šol se organizira natečaj v besedi in risbi, s katerim se osvešča mlade o težavah gibalno in senzorično oviranih. Hkrati se, s postavitvijo razstave izdelanih gradiv v mestnem prostoru, promovira pešačenje in vključevanje vseh skupin gibalno oviranih v družbo.

POVEČEVANJE POVRŠIN NAMENJENIH PEŠCEM

Ukrep št. **Prometna ureditev Vinarski trg / Ulica heroja Lacka**
4

Opis stanja Območje Vinarskega trga tvori z Ulico Heroja Lacka t.i. stavbni otok, okoli katerega je možna vožnja z motornimi vozili v vse smeri, pri tem, ko so pločniki na Ulici heroja Lacka preozki za omogočanje kvalitetnega pešačenja in umeščanja raznolikih dejavnosti na njih (postavitev prodajnih artiklov, postavitev gostinskih vrtov ...).

Slika stanja



Predlog Prometna ureditev na Ulici heroja Lacka med Vinarskim trgom ter Osojnikovo cesto se spremeni. Ureditev ulice je možna na več načinov:

- širjenje pločnikov na račun ukinitve enega voznega pasu,
- uveljavitev skupnega prometnega prostora (prikazano spodaj),
- razširitev peš cone.



Skupni prometni prostor (New Road, Brighton; vir: <https://gehlpeople.com/cases/new-road-brighton-uk/>, 21. 6. 2018)

Ukrep št. 5 Oblikovanje cestnega prostora – Slomškova ulica

Opis stanja Na sredini križišča Slomškova – Potrčeva obstaja obsežen prostor »nikogaršnje zemlje«, po kateri se ne smejo voziti niti avtomobili, niti po njej smejo hoditi pešci. Vsi pločniki na omenjenem območju so za tamkajšnji promet pešcev preozki in kot taki ne omogočajo razvoja kvalitetnega pešačenja.

Slika stanja



Predlog Razdelitev površin za pešce in vozila se ponovno preuči s ciljem povečanja površin, ki jih lahko uporabljajo pešci. Možne rešitve vključujejo:

- več površin pešcem na račun ukinitve »cestnega otoka« znotraj križišča,
- ukinitve posebnega zavijalnega pasu, pločniki na obeh straneh ceste se posledično razširijo,
- uvedba skupnega prometnega prostora.



Skupni prometni prostor v Gradcu (križišče Zinzendorfsgasse in Leechgasse)

Ukrep št. 6 Omejitev tranzitnega motornega prometa skozi staro mestno jedro

Opis stanja Skozi staro mestno jedro poteka tranzitni promet po Cafovi in Dravski ulici. Staro mestno jedro ni bilo »načrtovano« za tolikšne prometne obremenitve, omogočanje tranzitnega prometa pa je vodilo v ožanje površin namenjenih pešcem. Te so na številnih mestih preozke ali pa sploh ne obstajajo. Zaradi odsotnosti površin za pešce se v stavbah tudi ni ohranil spremljevalni program (trgovine, lokali ...), kar je povzročilo degradacijo tega mestnega predela. Območje okoli teh dveh cest je tudi vidno degradirano: stavbe so marsikje v slabem stanju.

Slika stanja

**Predlog**

Tranzitni motorni promet skozi staro mestno jedro se prepreči. Na območje lahko dostopa samo lokalni motorni promet, ki pa je voden tako, da mu pot skozi staro mestno jedro ne predstavlja bližnjice do drugih delov mesta ali regije. Zapora za motorni promet se uvede na območju Muzejskega trga v bližini Visoke šole na Ptuj.

Z omejitvijo tranzitnega motornega prometa se lahko izboljšajo razmere za pešačenje in to na več posameznih ali kombiniranih načinov:

- uvedba enosmernih prometnih režimov ter namenjanje tako pridobljenega prostora pešcem,
- uvedba skupnih prometnih prostorov.



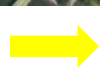
Primer prometnih preureditev iz Ljubljane (Eipprova ul.) in Starega Velenja (vir: Dnevnik.si; <https://www.dnevnik.si/1042766168>; 21. 6. 2018, http://krajci.eu/slovenija/staro_venlje/slo; 21. 6. 2018)



Legenda:



zapora za motorni promet



možnost bistvenega izboljšanja razmer za hojo

VZPOSTAVLJANJE NOVIH POVEZAV ZA PEŠČE

Ukrep št. **Vzpostavitev poti Slomškova – Raičeva – nakupovalno središče**
7

Opis stanja Širše mestno središče Ptuja je presekano z železniško progo Pragersko-Hodoš. Stanovanjsko in zgodovinsko jedro je zaradi nje ločeno od nakupovalnega in industrijskega dela mesta, ki leži na vzhodni strani proge. Pešci imajo za prehod proge na voljo tri podhode, ki so med sabo oddaljeni 340 do 440 m. Vendar ima vsak obstoječi podhod svoje šibke točke: podhoda pri parku in pod železniško postajo sta oddaljena od mestnega središča, podhod pri Ulici heroja Lacka pa je doživljajsko monoton. Poleg tega predstavlja slednji podhod oviro za matere z vozički, uporabnike invalidskih vozičkov in starejše osebe v primeru okvare ali poškodbe že enega dvigala. Kolesarji pa morajo ob prečkanju podhoda nositi svoja kolesa, kar je fizično zahtevno, za starejše kolesarje pa pogosto neizvedljivo.

Z izboljšanjem peš povezav med nakupovalnim ter stanovanjsko-zgodovinskim območjem mesta bi se potreba po uporabi osebnih motornih vozil lahko zmanjšala.

Slika stanja



Levo: podhod pri Ul. heroja Lacka; desno: obstoječa pešpot ob Grajeni

Predlog Razmere za hojo do nakupovalnega območja se izboljšajo z umestitvijo nove povezave za pešce med Slomškovo ulico in nakupovalnim središčem, ki poteka po zeleni potezi mesta, ki je ustvarjena ob potoku Grajena. Ta povezava prečka Osojnikovo cesto ter železniško progo z nadhodom.

Zaradi poteka ob potoku in preko nadhoda bi takšna povezava lahko nudila kvalitetne razglede na mesto in grad, spodbujala hojo med obema deloma mesta in s kvalitetno krajinsko ureditvijo dodala mestu novo atrakcijo.



Primeri nadhodov (vir:

<https://historicbridges.org/bridges/browser/?bridgebrowser=illinois/lincolnpark/>; 21. 6. 2018; <http://urbantoronto.ca/news/2017/11/new-pedestrian-bridge-opens-cadillac-fairviews-eaton-centre>; 21. 6. 2018)



Predlog povezave

Legenda

- neizgrajeni del povezave
- obstoječa pešpot

Ukrep št. 8 Vzpostavitev preboja Erjavčeva pot – Ob Grajeni

Opis stanja Severni in zahodni del mestnega jedra nista dobro povezana. Od obsežnih stanovanjskih sosesk ob Volkmerjevi cesti do Vičave poteka najkrajša povezava od Raičevi ulici. Omenjena ulica je zelo obremenjena tranzitna cesta, po kateri potuje gost tovorni in osebni motorni promet. Pešačenje ob tej cesti je neprijetno zaradi velikih hrupnih obremenitev. Po tej povezavi poteka šolska pot do Vrtca Marjetica ter Visoke šole na Ptuj.

Slika stanja



Pogled iz Slomškove proti Raičevi ulici

Predlog

Med Erjavčevo potjo in cesto Ob Grajeni se vzpostavi nova povezava za pešce, ki lahko skrajša peščevo dolžino poti do 300m, prav tako pa ga vodi stran od prometno zelo obremenjene Raičeve ulice.

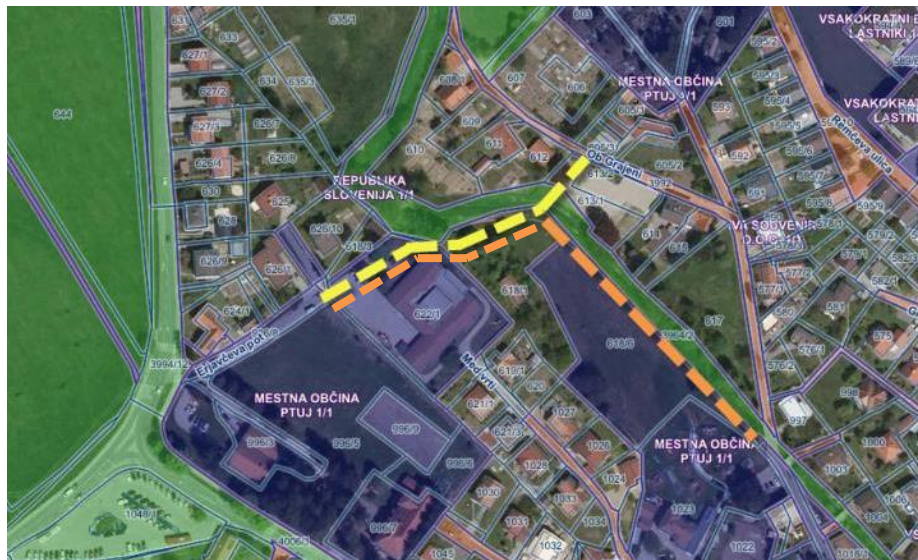


Legenda



optimalni (najkrajši) potek povezave za pešce
variantni potek nove povezave za pešce

Prikaz
lastniškega
stanja
parcel



Del povezave lahko poteka po zemljiščih, ki so že v lasti Mestne občine Ptuj in Republike Slovenije.

Legenda

- — — — — optimalni potek povezave za pešce
- — — — — variantni potek povezave za pešce
- zemljišče v lasti Mestne občine Ptuj
- zemljišče v lasti Republike Slovenije
- družbena lastnina v splošni rabi

Ukrep št. 9 **Ureditev preboja Ormoška - Čučkova**

Opis stanja V bližini podvoza na Ormoški cesti obstaja že uhojena »bližnjica« med omenjeno cesto ter Čučkovo ulico. Ta pot poteka preko zasebnih zemljišč in je deloma neutrjena, prav tako pa poteka skozi območje, ki se ga lahko zapre z drsno ograjo (kar pa popolnoma prepreči prehod območja). Obstoječa povezava za pešce, ki poteka po javnih zemljiščih je 80 m daljša.

Slika stanja



Predlog Povezava preko zasebnega zemljišča med Čučkovo ulico in Ormoško cesto se pravno in fizično uredi tako, da bo pešačenje na njej omogočeno ne glede na vremenske razmere (ta pot pozimi ni splužena, po dežju je blatna) in ne glede na čas (zaradi zapiranja drsne ograje).



Legenda

 uhojena povezava za pešce po zasebnem zemljišču

 povezava za pešce po javnem zemljišču

OPREMLJANJE IN UREJANJE POVRŠIN ZA PEŠCE

Ukrep št. 10 **Oblikovna »osvežitev« avtobusne postaje**

Opis stanja Avtobusna postaja na Ptujju nudi premalo udobja njenim uporabnikom (premalo je klopi pod nastreškom, sanitarije se nahajajo samo v lokalu, videz postaje pa je zastarel in temačen). Pešci uporabljajo javni prevoz, urejena postajališča pa prispevajo k privlačnosti tako hoje kot uporabe javnih prevoznih sredstev.

Slika stanja





Predlog V območje nadstreška se umesti dodatne klopi, do sanitarij se zagotovi javni dostop, samo poslopje avtobusne postaje pa se preuredi (prenovi) tako, da bo vizualno bolj privlačno (npr. z novo vizualno podobo postaje, uporabo ulične umetnosti ipd.).



Umetniške intervencije bi lahko prispevale k boljši uporabniški izkušnji avtobusne postaje, (vir: <https://joelartista.com/gallery/> ; 21. 6. 2018)



Notranjost prenovljene avtobusne postaje v Wrexhamu (Wales) (vir: news.wrexham.gov.uk ; 21. 6. 2018)

Ukrep št. 11	oblikovanje in opremljanje peš površin ob parkiriščih na Osojnikovi in Volkmerjevi cesti
--------------	---

Opis stanja	Severno in vzhodno od starega mestnega jedra se ob pomembni povezavi za pešce nahajata obsežni parkirišči. Sami parkirišči sta vizualno in gradbeno neurejeni, s svojim slabim videzom pa slabšata priljubljenost pešačenja. Omenjeni parkirišči se nahajata ob Volkmerjevi in Osojnikovi cesti.
-------------	--

Slika stanja



Levo: rob parkirišča ob Osojnikovi cesti, desno: ob Volkmerjevi cesti

Predlog Rob parkirišča ob Osojnikovi cesti se preuredi in opremi s klopmi in koši ter obsadi z dvostranskim drevoredom. Rob parkirišča ob Volkmerjevi cesti se krajinsko nadgradi in opremi s prostorom za posedanje.



Variantno opremljanje roba parkirišča z urbano opremo in drevoredom

5.4 Implementacija

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj predvideva naslednje sklope ukrepov:

1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture in izgradnja nove

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

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

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

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

2. Omrežje pešpoti

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

Ureditev pešpoti je predvidena v dveh sklopih, glede na namen potovanja, in sicer pešpoti za dnevno mobilnost, ki zajema hojo na delo in izobraževanje, ter pešpoti za rekreativne in turistične namene. Za prvi sklop so pomembne čim krajše in neposredne poti med izvorom in ciljem. Pri drugem sklopu so pomembnejši povezava med znamenitostmi, prelepi razgledi ter oddaljenost od cest in motoriziranega prometa. Razvoj širšega omrežja pešpoti vzdolž Drave

in Ptujškega jezera ter drugih znamenitosti v občini (Panorama) bo pomemben segment, ki bo dopolnil ponudbo pešpoti širše po občini. Hkrati pa bo omrežje navezal na povezave sosednjih občin in regije. Izkušnje so pokazale, da imajo rekreacijske poti precejšen potencial povečevanja v prihodnje. Povezava kolesarskega omrežja z omrežjem pešpoti še dodatno generira potencial, ki ga prinašajo spremembe v okolju na področju povečevanja deleža okolju prijaznih potovanj.

3. Vzpostavitev območij za pešce

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

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

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



Slika 31: Širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (1. faza)

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

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



Slika 32: Ureditev skupnega prostora ali »shared space« (prehodna faza)

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



Slika 33: Nadaljnja širitev območja za pešce v starem mestnem jedru (2. faza)

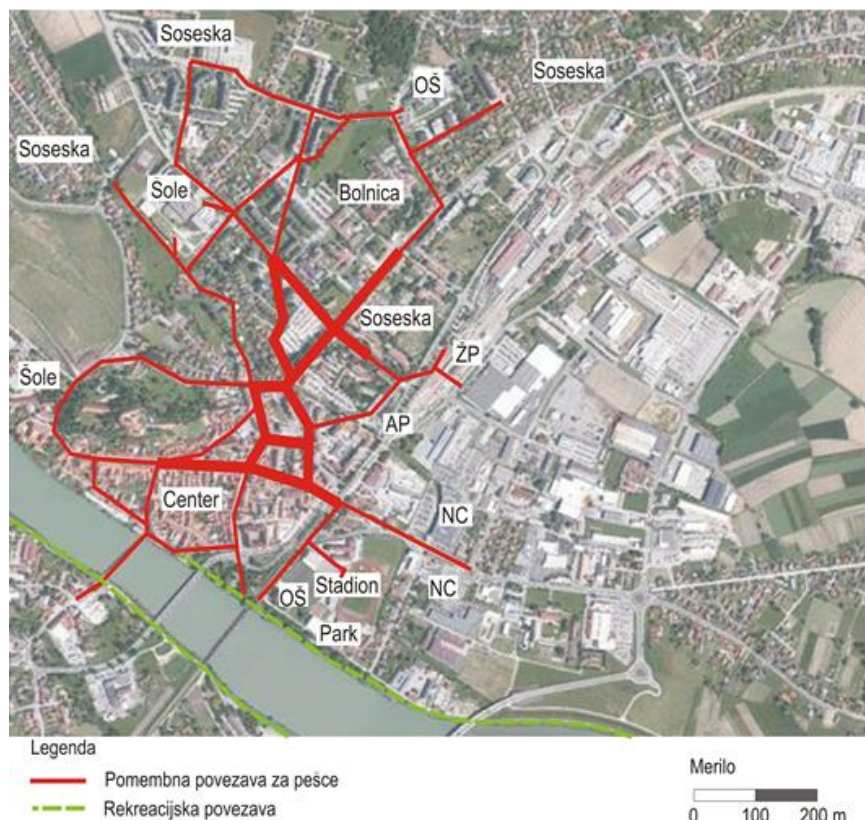
Predhodna ureditev parkirišč v sprejemljivi oddaljenosti od starega mestnega jedra, ki jo je možno opraviti peš (glej ukrepe v stebru Racionalnejši cestni promet).

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

4. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

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

prometne zastoje ob pomembnih ustanovah in objektih ter hkrati z gibanjem na zraku krepimo svoje zdravje.



Slika 34: Pomembnejše peš povezave v mestu Ptuj

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

Podrobno o predlogih ukrepov stebra Celovita promocija hoje v **Prilogi 1**.

6 VIRI PODATKOV

1. Albreht, A. in drugi, 2016. Z belo palico po mestu: priročnik za načrtovanje talnega taktilnega vodilnega sistema. Ljubljana, Zavod Dostop, Zveza društev slepih in slabovidnih Slovenije. ISBN 978-961-6996-16-7 (http://www.dostop.org/dokumenti/Z%20belo%20palico%20po%20mestu_web.pdf)
2. ZRS Bistra Ptuj, 2015. Vizija in strategija Mestne občine Ptuj 2015-2025: Trajnostna urbana strategija. Ptuj. (http://www.ptuj.si/pdf/Vizija_in_strategija_Mestne_obcine_Ptuj_2015-2025.pdf)
3. Toplak, S. in drugi, 2017. Celostna prometna strategija Mestne občine Ptuj: potuj trajnostno; PoTUJ-privlačno, aktivno in trajnostno. Ptuj, Mestna občina Ptuj. ISBN 978-961-6791-13-7
4. Spletne strani: Statistični urad Republike Slovenije (SURS)
5. Spletne strani: Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje (ZRSZ)

PRILOGA 1: PREDLOG UKREPOV STEBRA CELOVITA PROMOCIJA HOJE

Tabela 1: Predlog ukrepov stebra Celovita promocija hoje

Steber 2 - Celovita promocija hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
2.1.1	Odprava arhitektonskih ovir in vzpostavitev taktilnih oznak	Izboljšanje dostopnosti za ranljivejšo skupino	V skladu z izdelanimi izvedbenimi načrti (glej ukrep 1.4.1 - Steber 2). Opomba: Dodatno glej predlog ukrepov izdelan v sklopu CPS in dokumentacijo "Ureditev vodilnih poti za slepe in slabo vidne v MO Ptuj, l. 2016".	15.000-20.000€/ leto	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.2.1	Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti na celotnem območju občine	Izboljšanje prometne varnosti pešcev in kolesarjev Dvig deleža aktivne mobilnosti	Predvidijo se naslednji ukrepi: - izgradnja pločnikov vključno s kolesarsko stezo vzdolž cest, kjer vozne hitrosti in obseg prometa to narekujejo (strošek 100€/m), - izgradnja ločenih, od cest odmaknjenih pešpoti oz. mešanih poti vključno s kolesarji (strošek 85€/m), - ureditev območij umirjenega prometa ali skupnega prostora v strogo bivalnih predelih, brez tranzita in majhnim obsegom prometa, - ureditev nevarnih križišč in prehodov za pešce.	240.000€/5 let	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.2.2	Umirjanje prometa (s pomočjo sistemskih ukrepov)	Izboljšanje prometne varnosti Dvig deleža aktivne mobilnosti	Izvedba pilotnega območja v delu mesta Ptuj ali kakšnem drugem naselju, kot soseska prijaznega prometa (cona 30, območje umirjenega prometa in/ali skupnega prostora). Umirjanje prometa na šolskih poteh v občini.	10.000€ pilotno območje 30.000€/leto	Mestna občina Ptuj, DRSI	2018-2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.2.3	Izvajanje Načrta prometne varnosti s področja hoje	Izboljšanje prometne varnosti	Izvajanje ukrepov vsakoletnega "Načrta prometne varnosti" s področja hoje.	12.000€/ leto	Mestna občina Ptuj, SPV CP MO Ptuj	Nenehno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU

Steber 2 - Celovita promocija hoje							
Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
2.3.1	Staro mestno jedro Ptuja se opredeli kot območje za pešce in območje omejenega prometa	Izboljšanje dostopnosti in atraktivnosti Dvig kakovosti bivanja in zadrževanja v mestnem središču	1. faza: Preureditev mestne tržnice skupaj z Miklošičevo in Slomškovo ulico ter Slovenskim trgom v območje za pešce. Sočasno je potrebno urediti nadomestna parkirišča (podrobneje glej ukrepe v stebru cestni promet). V primeru, da nadomestnih parkirišč v tem času ne bi bilo mogoče zagotoviti, se kot možni začasni ali prehodni ukrep lahko uredi Slomškova ulica kot območje skupnega prostora (t.i. Shared Space), ki je smiselni le v kolikor na Slovenskem trgu in delno tudi ob koncu Slomškove ulice ostanejo parkirišča za kratkoročno parkiranje. Glede na zelo visok delež tranzitnega prometa se v tej fazi prav tako predvidi zaprtje Cankarjeve ulice in omogoči kolesarski promet v obe smeri v Prešernovi ulici (npr. kot souporaba oz. t.i. sharrow v eni smeri in po obstoječi kolesarski stezi ali pločniku v drugi smeri). 2. faza: Preureditev Prešernove ulice skupaj s Slovenskim trgom (infrastrukturalna ureditev) v območje za pešce. Predhodna ureditev parkirišč (glej ukrepe v stebru cestni promet). Ob izvedbi teh ukrepov je potrebno nemudoma pričeti z umeščanjem in izvajanjem dodatnih vsebin in aktivnosti z različnih področij ter za različne starostne skupine z namenom zapolnitve in izkoriščanja nastalega prostora ter s ciljem oživitve starega mestnega jedra.	Investicija (2017, 2018) 2.5 mio €	Mestna občina Ptuj in zunanji izvajalci	2020	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.4.1	Ureditev pešpoti za dnevno mobilnost	Izboljšanje dostopnosti za peš promet Udejanjati mesto kratkih razdalj/poti Dvig deleža hoje in s tem aktivne mobilnosti	Izgradnja in ureditev "uhojenih" in novih poti, ki pešcem krajšajo pot. Ureditev pešpoti na relacijah: Vičava - staro mestno jedro ob Dravi, od Ulice 5. prekomorske do obstoječe poti za trgovino Rimska peč (za bloki), podhod /nadhod skupaj s kolesarskim prometom pri osrednji avtobusni postaji ob potoku Grajena (odvisno tudi od izgradnje podvoza pri CMD), preboj ob potoku Grajena pri križišču Potrčeve in Trstenjakove ulice na levi strani potoka, za objektom, v smeri proti osrednji avtobusni postaji, Rabelčja vas (novi del Ptuja) - staro mestno jedro (t.i. Rimska pot), obnova dotrajane poti od Žgečeve do Levstikove poti pri OŠ Ljudski vrt. Ocenjen stroške izgradnje pešpoti znaša 50€/m.	(3 km/5 let = 600 m/leto) 30.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2017-2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.4.2	Ureditev rekreativnih / turističnih pešpoti	Dvig deleža hoje in s tem aktivne mobilnosti	Ureditev sprehajalnih/rekreativnih pešpoti na relacijah: Panorama - Vičava, center - Panorama, center - Ranca do meje z občino Markovci, pot na Ptujski grad, pot ob Dravi - t.i. Vodna pot od Ptujskih term čez peš most do Vičave, rekreativna pot na Mestni vrh - krožna pot z Rabelčjo vasjo.	(1,5 km/5 let = 300 m/leto) 15.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2017-2021	Proračun občine
2.4.3	Ureditev prehodov za pešce	Izboljšanje prometne varnosti in dostopnosti	Ureditev prehodov za pešce: v križišču Volkmerjeve ceste in Kraigherjeve ulice, dvignjen prehod za pešce (trapezno ploščad) pri Domu upokoencev Ptuj, prehod za pešce in kolesarje čez Ormoško cesto pri Super mestu. Preko drugih cest: krajšanje prehodov (zmanjšanje zavijalnih radijev za vozila, otoki ipd.) ter pogostejša zelena luč za pešce na semaforjih.	6.000€/leto	Mestna občina Ptuj, DRSI	2020	Proračun občine, mehanizem CTN

Steber 2 - Celovita promocija hoje

Št. ukrepa	Ukrep	Cilj	Opis ukrepa	Finančna ocena	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
2.5.1	Ureditev javnih zbirališč v središčih naselij	Izboljšanje atraktivnosti in ambientalne kakovosti javnih in peš površin Izboljšanje dostopnosti	Ureditev trgov in/ali centralnih predelov naselij vključno s pripadajočo urbano opremo.	1 ureditev cca. 10.000€	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU
2.5.2.	Nadgradnja opreme obstoječih peš povezav	Izboljšanje atraktivnosti in ambientalne kakovosti javnih in peš površin Dvig deleža hoje	Urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke). Druga oprema, ki lahko ali predvsem služi turističnemu namenu (info table, interpretacijska oprema). Drevesa za senco. Javna razsvetljava (skladno s predpisi o svetlobnem onesnaževanju). Postavitev kažipotov za pešce (predvsem v starem mestnem jedru Ptuj). Možnost črpanja EU sredstev.	15.800€ (2018), sicer cca. 20.000€/leto	Mestna občina Ptuj	2021	Proračun občine (30%), mehanizem CTN oz. sredstva EU (70%)
2.6.1	Izvajanje promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti	Izboljšanje znanj o pomenu aktivne mobilnosti Ozaveščanje in dvig deleža hoje	Glej ukrepe prvega stebra. Izvedba promocijskih aktivnosti za posamezne ciljne skupine (najmlajše, šolarje, starejše prebivalce, zaposlene) z argumenti zdravstvene koristi in na temo varnega pešačenja (pravila, odsevniki) ter aktivnega preživljanja prostega časa z vključevanjem turističnih, športnih in podobnih društev v izvajanje aktivnosti.	Glej ukrepe prvega stebra.	Mestna občina Ptuj	Nenehno	Proračun občine, ministrstva oz. organi v sestavi, sredstva EU

Vir: CPS MO Ptuj (2017)

