

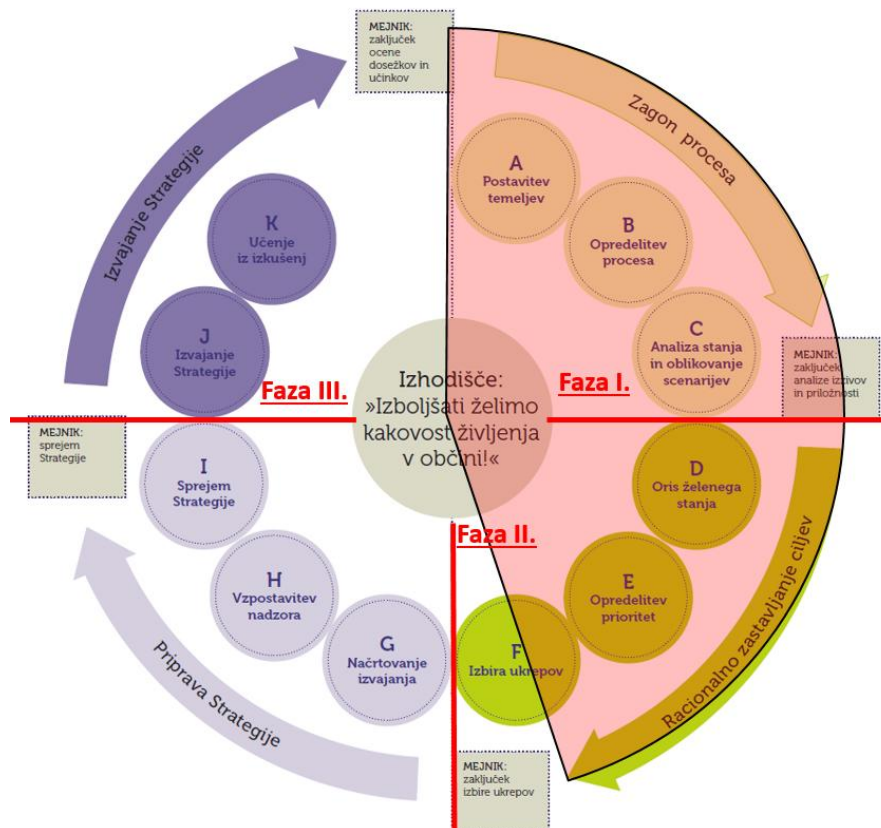
Gradivo za sejo Mestnega sveta Mestne občine Ptuj, dne 20. 2. 2017

Informacija o stanju na projektu

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA MESTNE OBČINE PTUJ

Kje v procesu priprave Celostne prometne strategije smo?

Priprava Celostne prometne strategije (v nadaljevanju CPS) se trenutno nahaja v fazi racionalnega zastavljanja ciljev, namenjeni orisu želenega stanja, opredelitvi prioritete in oblikovanju ukrepov.



Slika 1: Trenutno stanje procesa priprave CPS

Dne 25.1.2017 smo na Ministrstvo za infrastrukturo oddali vsebinsko poročilo o napredovanju del 2. faze priprave CPS – Racionalno zastavljanje ciljev z zahtevkom za izplačilo v višini 6.832,00 EUR vključno z DDV.

Podrobnejši opis posameznih faz oz. aktivnosti priprave Celostne prometne strategije

1. faza (postavitev temeljev)

Ustanovitev delovne skupine; Izvedba samoocene; Priprava podrobnega časovnega, vsebinskega in komunikacijskega načrta izdelave CPS; Ocena vpliva širšega okvira;

2. faza (analiza stanja)

Analiza obstoječih dokumentov in dokumentov v pripravi; Inventarizacija podatkov in analiza kakovosti; Demografski in socialni trendi; Analiza stanja mobilnosti s terenskimi ogledi površin za pešce; kolesarski promet, javni potniški promet in motoriziran individualni promet (odvijanje prometa in mirujoči promet); Dostopnost do pomembnih ciljev;

3. faza (opredelitev vizije in prioritet)

Oris zelenega stanja in opredelitev vizije; Oblikovanje strateških ciljev in določitev ciljnih vrednosti; Uskladitev pričakovanj in opredelitev prioritet;

4. faza (izbira ukrepov)

Sestavljanje svežnjev ukrepov po vsebinskih sklopih (5 stebrov): peš promet, kolesarski promet, javni potniški promet, motorni promet, celostno prometno načrtovanje; Pregled izvedljivosti ukrepov;

(trenutno v izvajanju)

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

5. faza (načrtovanje izvajanja)

Priprava akcijskega načrta, ki bo vključeval vsebinsko, terminsko in finančno opredelitev ukrepov za 3 do 5 letno časovno obdobje, vključno z dodelitvijo odgovornosti in virov.

6. faza (vzpostavitev nadzora)

Načrt vzpostavitve spremljanja in vrednotenja izvajanja CPS; Nujno za učinkovito spremljanje izvajanja CPS;

7. faza (sprejem Strategije)

Politična podpora strateškega dokumenta vključno z akcijskim načrtom je ključna za dejansko izvajanje predvidenih ukrepov. Nujno je, da ob tem Strategiji zagotovimo široko podporo javnosti.

8. faza (aktivnosti po sprejemu)

Pričetek izvajanja aktivnosti in dogovor o projektnem komuniciranju; Obveščanje in ozaveščanje javnosti;

9. faza (vključevanje javnosti)

Organizacija številnih javnih razprav, delavnic, anket ipd.;

Povzetek bistvenih ugotovitev izvajanja projekta

Splošna anketa za širšo javnost

Rezultati splošne ankete za širšo javnost, ki jo je izpolnilo **414 anketirancev**, od tega 45% žensk in 55% moških, pretežno iz starostne skupine med 19 in 65 letom starosti, kažejo, da se **preko 70% potovanj opravi z osebnim avtomobilom**. Stopnja motorizacije na Ptujju je nad slovenskim povprečjem, saj 50% gospodinjstev poseduje 2 avtomobila, 11% tri avtomobile in 4% gospodinjstev celo več kot tri avtomobile.

Na lestvici od 1 (zelo slabo) do 5 (odlično) so anketiranci ocenili **stanje na posameznih področjih prometa**. Ocene so se v povprečju gibale od 2 (slabo) do 3, 4 (dobro). Od tega so bila najboljše ocenjena področja javnega potniškega prometa (oddaljenost avtobusnega in železniškega postajališča od doma in cena avtobusne vozovnice), hitrostnih omejitev in ureditev časovno omejenega parkiranja.

Najslabše ocenjeno je bil področje kolesarskega prometa (obseg kolesarskih povezav, urejenost kolesarnic, varnost kolesarjev) in vzdrževanje ter urejenost cest.

Na vprašanje **kaj anketirance najbolj moti** so izpostavili slabo vzdrževanje prometnih površin, slabe pogoje za kolesarjenje in pešačenje, pomanjkanje parkirnih hiš, preveč avtomobilov v središču mesta in gneča ter zastoji.

Anketiranci vidijo **največjo potrebo po ukrepanju na področju urejanja površin za kolesarje**, urejanju javnih prostorov, prilagajanju prometnih površin gibalno in senzorno oviranim osebam ter opremljanju površin za pešce (več urbane opreme, klopi, ozelenitev, ...) in urejanju šolskih poti.

Ciljna anketa »Aktualni prometni izzivi«

V ciljni anketi je sodelovalo 22 ključnih deležnikov med katerimi so bili predstavniki občine, javnih zavodov, gospodarskih družb in podjetij ter civilnodružbenih organizacij. Kot največja težava na področju prometa je bila ocenjena prometna varnost in kultura voznikov ter na drugem mestu prometni zastoji. V nadaljevanju so bile ocenjene glavne pomanjkljivosti na posameznih stebrih sistema razvoja trajnostne mobilnosti v Mestni občini Ptuj. Ocenjeno je bilo, da je največji problem na področju prometnega načrtovanja ne celoviti pristop in pomankanje dolgoročnega planiranja. Na področju peš prometa slaba infrastruktura pešpoti, slabi pogoji za hojo (npr. parkirani avtomobili na površinah za hojo) in preveč infrastrukturnih ovir (višinske ovire, robniki, pločniki, stopnice, drogovi prometnih znakov,..). Na področju kolesarskega prometa nedokončane kolesarske povezave med glavnimi generatorji potovanj in med središčem ter okoliškimi naselji. Prav tako slabi pogoji za kolesarjenje, zaradi parkiranih avtomobilov in slabega vzdrževanja. Na področju javnega potniškega prometa dostopnost za vse (invalidne, starejše, mamice z vozički), slabo opremljena postajališča in preskromna mreža linij. Na področju motornega prometa je največja težava slabo vzdrževanje cest, ozaveščenost in kultura voznikov ter prometna varnost.

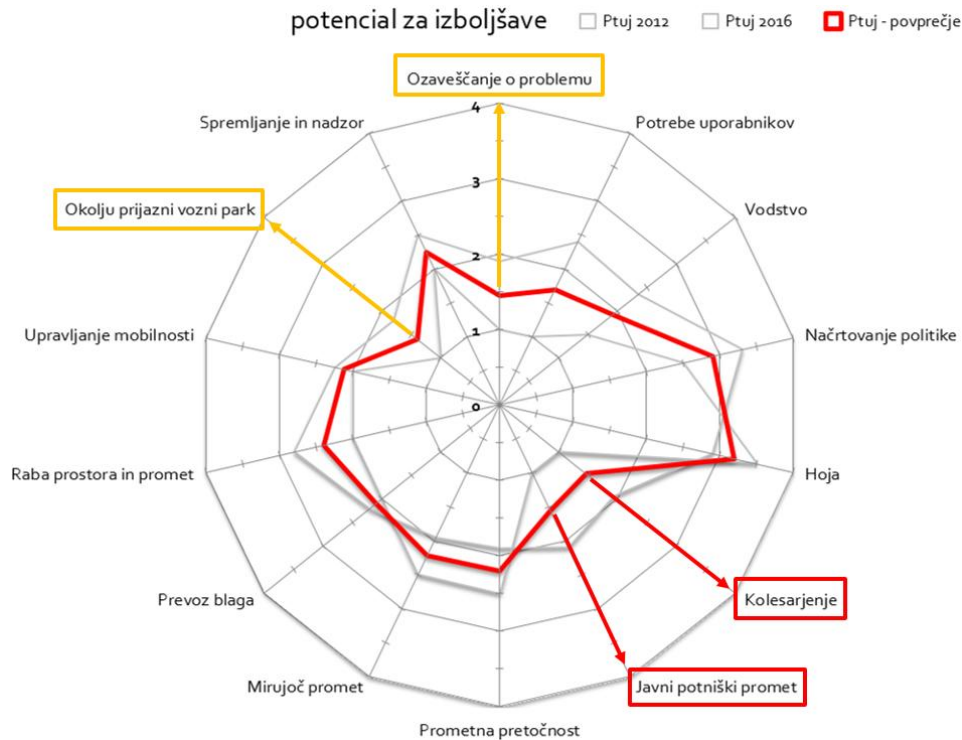
Med ključnimi deležniki je bil posebej izpostavljen **problem nepovezanih kolesarskih povezav, slabega vzdrževanja cest in preveč motoriziranega prometa v mestu. Izražena je bila potreba po ureditvi parkirnih mest na obrobju mesta in v blokovskih naseljih, ureditvi območij omejene hitrosti 30 km/h in umirjenega prometa 10 km/h.**

Najslabšo povprečno oceno so deležniki dodelili področju kolesarskega prometa, sledilo je področje prometnega načrtovanja in peš prometa.

Samoocena

Na vprašanja samooceničnega vprašalnika je skupaj odgovorilo 20 deležnikov, povezanih s področjem prometa. Ocenjevali so 14 vsebinskih sklopov na podlagi česar je bil na štiri stopenjski lestvici izražen potencial za izboljšave. Ugodne ocene so bile podane za načrtovanje politike, hojo in rabo prostora ter

promet. Najslabše je bilo ocenjeno področje okolju prijaznega voznega parka, kolesarjenje in ozaveščanja o problemu trajnostne mobilnosti.



Slika 2: Povprečna vrednost samoocene iz leta 2013 in 2016

Sestanki in anketa po Četrtnih skupnostih

Iz opravljenih sestankov in anket z vodstvi vseh 8 četrtnih skupnosti MOP izhaja, da so **najpomembnejši motivi**, ki bi jih moralo zasledovati prometno načrtovanje **varnost pešcev in kolesarjev, obnova dotrajanih in uničenih cest ter izboljšanje prometne varnosti v celoti**. Stališča med pretežno mestnima (ČS Center in ČS Ljudski vrt) in ostalimi večinsko ne mestnimi četrtnimi skupnostmi (ČS Jezero, ČS Breg-Turnišče, ČS Spuhlja, ČS Rogoznica, ČS Grajena in ČS Panorama) so sicer različna. V mestnih četrtnih skupnostih so v ospredju motivi doseganja boljše pretočnosti motornega prometa, zagotavljanje parkirnih površin in bolj kakovosten javni potniški promet. Pri ostalih četrtnih skupnostih pa so v

ospredju motivi obnove dotrajanih in uničenih cest, varnost pešcev in kolesarjev ter prometna varnost v celoti.

Na vodstva četrtnih skupnosti se največ obračajo starši šoloobveznih otrok v zvezi z **varnimi potmi v šolo in šolskimi prevozi**, sledijo starejši občani in stanovalci v zvezi z **vzdrževanjem obstoječe infrastrukture**, potrebnimi novogradnjami in javnim prevozom.

Po mnenju četrtnih skupnosti je **najpomembnejši prevozni načini**, ki bi se mu morali v prihodnje najprej posvetiti **kolesarjenje**, sledijo pešačenje, motorni promet in javni potniški promet.

Med **negativnimi učinki**, ki jih povzroča promet četrtne skupnosti najbolj moti **slaba prometna varnost, emisije in hrup** ter **zamude** do katerih prihaja zaradi zastojev motornega prometa. Tudi tukaj so sicer bile zabeležene precejšnje razlike med pretežno mestnima in ostalimi četrtnimi skupnostmi. Pri mestnih so, kot najbolj moteči negativni učinki bili izpostavljeni zasedanje prostora s parkiranjem, sledile so zamude zaradi prometnih zastojev in prometna varnost. Pri ostalih četrtnih skupnostih pa je kot najbolj moteč negativni učinek bila ocenjena slaba prometna varnost, emisije in hrup ter visoki stroški za promet.

Rezultati javne razprave in delavnice, dne 18.1.2017

V sklopu javne razprave in delavnice so bila izpostavljena naslednja **ključna vprašanja**:

- Katere vrednote je potrebno s prometnim načrtovanjem obvarovati/ščititi (opredelitev ključnih vrednot pri načrtovanju).
- Kaj je potrebno prioritarno reševati in na kaj je pri tem potrebno biti še posebej pozoren (hierarhija prometnih izzivov).
- Katere so ključne priložnosti, ki naj jih občina z bodočo prometno strategijo in njenim prilagajanjem bolje izkoristi (opredelitev ključnih priložnosti).
- Katero pot prometnega načrtovanja naj izberemo (opredelitev scenarija).

Udeleženci so bili povabljeni, da iz podanega nabora **prometnih izzivov, vrednot in možnih scenarijev razvoja prometa** v prihodnje, izberejo njim najpomembnejše.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Na področju **ključnih vrednot** so kot najpomembnejše bile izbrane: prometna varnost otrok, pešcev in kolesarjev; boljše ceste (vzdrževanje, označevanje) in čisto ter zdravo okolje z manj izpustov in hrupa.

Prioritetna področja za reševanje težav so: **področje kolesarskega prometa**, sledi področje prometa pešcev in motoriziranega prometa. Pri tem je potrebno biti še posebej pozoren na **starejše občane, šolarje in gibalno ter senzorno ovirane osebe**.

Na področju **ključnih priložnosti** so se udeleženci odločili za naslednje:

1. **Izboljšati prometno varnost** (npr. občina bo postala zgled, kot prometno najbolj varna v državi).
2. **Izkoristiti potencial hoje in kolesarjenja** (npr. občina bo na tem področju postala zgled med manjšimi in srednje velikimi kraji v državi).
3. **Izkoristiti regionalne in lokalne turistične danosti** (npr. izgradnja in trženje Dravske kolesarske poti).

Na vprašanje po kateri poti naj krenemo so se udeleženci odločali med tremi možnimi scenariji razvoja prometa v prihodnje:

1. **»Po starem«, a s sodobnejšimi projektantskimi pristopi** (prijaznejša križišča/krožišča, pri načrtovanju je v ospredju avtomobil, kapaciteta in hitrost motornega prometa je pomembnejša od dostopnosti in kakovosti bivanja...).
2. **Enakovredne možnosti / možnost izbire** (z izgradnjo varnih kolesarskih povezav, pločnikov in kakovostnejšo ponudbo javnega prevoza se uporabnikom omogoči možnost enakovredne izbire načina potovanja, širjenje območij za pešce, za osebni avto se uvajajo »cone 30«, prerezporejanje proračunskih sredstev ...).
3. **Mesto (občina) brez avtomobila** (intenzivna vlaganja v JPP, širjenje območij za pešce, popolno zapiranje mestnega središča in drugih urbanih območij ...).

Udeleženci so se jasno, z veliko večino glasov, izrekli za drugi scenarij **»Enakovredne možnosti«**, ki občanom zagotavlja možnost enakovredne izbire med različnimi načini potovanja: kolo, peš, javni prevoz ali avto.

Pripravil:

viš. pred. mag. Sebastian Toplak

Vodja projekta

