

Celostna prometna strategija Občine Ormož



ORMOŽ

PRIVLAČNA MOBILNOST ZA SONCE PRLEKIJE





Celostna prometna strategija

OBČINE ORMOŽ



**OBČINSKI SVET
ORMOŽ**

Na podlagi 16. člena Statuta Občine Ormož (Uradni vestnik Občine Ormož, št. 9/15- uradno prečiščeno besedilo) je Občinski svet Ormož na svoji 31. redni seji, dne 15.10.2018 sprejel naslednji

S K L E P

1.

Občinski svet Ormož sprejme Celostno prometno strategijo Občine Ormož.

2.

Ta sklep velja takoj.

Številka: 370-1/2017 02/78
Ormož, dne 15.10.2018



**Alojz SOK, dr.vet.med.
ŽUPAN OBČINE ORMOŽ**

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'A' followed by a series of loops and a final flourish.

Kazalo

Vsebina dokumenta Celostna prometna strategija Občine Ormož

1	VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	7
2	MOBILNOSTNE ZNAČILNOSTI OBČINE ORMOŽ	11
3	KLJUČNI STRATEŠKI IZZIVI IN PRILOŽNOSTI	20
4	VIZIJA IN STRATEŠKI CILJI	26
5	PET STEBROV USPEŠNE PRIHODNOSTI	30
	CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI	32
	CELOVITA PROMOCIJA HOJE	36
	IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA	42
	PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET	50
	RACIONALEN MOTORIZIRANI PROMET	55
6	VIRI	59



1

Vloga celostne prometne strategije



Ormož, privlačna mobilnost za sonce Prlekije

Promet omogoča mobilnost, ki je ključna za življenje in nadaljnji razvoj vsake skupnosti. Mobilnost je prepletena z domala vsemi aktivnostmi v prostoru in bistveno vpliva na kakovost bivanja in zadrževanja v občini. Skozi Ormož so že v preteklosti potekale pomembne prometne poti, ki so že v zgodnjem srednjem veku botrovale pridobitvi statusa mesta. Kasnejša izgradnja železniške proge Pragersko–Budimpešta, leta 1861, in njena navezava na znamenito Južno železnico Dunaj–Trst, z zamikom le štirih let, sta pomemben položaj Ormoža le utrdili. Z razpadom avstro-ogrske monarhije in kasnejšo ukinitvijo neposredne železniške povezave z Madžarsko se je razvoj Ormoža nekoliko upočasnil. Danes, ko je pomen železniškega prometa v potniškem prometu zbledel, kljub ponovno vzpostavljeni povezavi z Madžarsko, Ormož od tega nima občutenih koristi. Potniški tokovi, vključno z dnevno mobilnostjo, so v Sloveniji izrazito avtomobilsko usmerjeni, kjer pa Ormož z relativno odmaknjenostjo od osrednjega avtocestnega križa in pomanjkanjem visoko kategoriziranih cestnih povezav do njih izgublja ugodnosti, ki jih prinaša dobra prometna lega. A hkrati se s tem ponujajo potenciali za razvoj drugih dejavnosti, kot so zeleni turizem, sonaravno kmetijstvo ipd., ki na območjih, obremenjenih z motoriziranim in težkim tovornim prometom, niso možna. Občina se tega zaveda in želi s sprejetjem in izvajanjem Celostne prometne strategije Občine Ormož izkoristiti priložnosti in potencialne celostnega prometnega načrtovanja in trajnostne mobilnosti.



Slika 1: Zračni posnetek Ormoža

(vir: Ormož in Runeč iz zraka – Qudrocopter Slovenija, september 2018)

Veliko evropskih občin se pri vzpostavljanju in implementaciji resnično trajnostnih ukrepov na področju prometa in mobilnosti sooča s številnimi

izzivi. Celostna prometna strategija lahko pri tem pomaga, saj njeni ukrepi prispevajo k doseganju ravnotežja med družbeno enakostjo, kakovostjo

življenjskega okolja in uspešnostjo gospodarskega razvoja. Ambicija Občine Ormož ni zgolj priprava in sprejetje Celostne prometne strategije Občine Ormož, temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

Občina Ormož je tipična slovenska občina s solidno, a regijsko nekoliko slabše vpeto cestno infrastrukturo s kroničnim pomanjkanjem sredstev za njeno kakovostno vzdrževanje. Zaradi terenskih danosti

(predvsem v severnem delu), razpršene poselitve in obstoječe ponudbe javnih prevozov je odvisnost od osebnega avtomobila zelo velika.

Občina želi zato s celostnim prometnim načrtovanjem postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini ter bo prebivalcem in obiskovalcem občine zagotavljal dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru. Hkrati bo odpravljala socialno izključenost ranljivih skupin, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno šibkih.

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Občina Ormož je uspešno kandidirala na javnem razpisu Ministrstva za okolje in prostor za sofinanciranje celostnih prometnih strategij v okviru sredstev Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018. Izdelavo Celostne prometne strategije Občine Ormož v višini 85 % sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija.

OZADJE IN MOTIV

Strategija je bila oblikovana tako, da ni le spisek vseh pričakovanih in pogosto neuresničljivih želja. Cilji so oblikovani tako, da so realno dosegljivi.

Za njeno uspešno izvedbo sta potrebna sodelovanje in prizadevanje vseh deležnikov, poleg lokalne skupnosti tudi javnih zavodov, podjetij s področja prometa in širšega gospodarstva ter podpornih institucij. Prav zato je bil v procesu priprave strategije velik poudarek posvečen njihovem vključevanju in informiranju. Ukrepi se bodo ob trdni odločnosti nosilcev tudi dejansko lahko izvajali.

S pripravo strategije se Občina Ormož navezuje na aktivnosti Republike Slovenije in Evropske komisije na področju trajnostne mobilnosti.

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

ČASOVNI HORIZONT

Dokument obravnava več časovnih horizontov razvoja prometa. V izhodiščih zastavlja dolgoročno, dvajsetletno vizijo razvoja prometa, torej do leta 2038. Cilji in ciljne vrednosti strategije so opredeljeni srednjeročno, večinoma do leta 2022, saj je dolgoročni horizont težko napovedljiv s številčno

opredeljenimi cilji. Podrobnejši akcijski načrt ima petletni domet in tako vključuje obdobje do leta 2022. Po petih letih sta predvideni revizija in prenova strategije. Aktivnost spremljanja in vrednotenja kazalcev mobilnosti, ki je del rednih poročil napredka, se bo izvajala pogosteje.

OBMOČJE OBRAVNAVE

Dokument se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne občine Ormož. Daljinskih in regionalnih prometnih tokov strategija ne more

spregledati, saj ti bistveno vplivajo na kakovost življenja v občini, a vseeno v ospredje postavlja občane, dnevne migrante, obiskovalce in turiste ter

se osredotoča na njihove mobilnostne potrebe. Osredotoča se na ukrepe znotraj občinskih meja.

ZAKAJ PROMET NAČRTOVATI CELOSTNO?

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

S celostnim prometnim načrtovanjem želimo v Ormožu tudi v prihodnje prispevati k:

A

Boljši kakovosti bivanja

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

B

Spodbujanju gospodarstva

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

C

Pozitivnim učinkom na okolje in zdravje

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

D

Izboljšani mobilnosti in dostopnosti

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

E

Transparentnemu odločanju

Kompleksna razvojna vprašanja občina na dolgi rok uspešneje rešuje z vključevanjem ključnih deležnikov in širše javnosti.

F

Učinkovitejšemu dostopu do sredstev

Celostno prometno načrtovanje olajša pridobivanje evropskih sredstev.

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



ŽELIMO CELOVITO UKREPATI

Želimo upoštevati in izkoristiti prispevke različnih strok, praks in strategij, različnih vrst prevoznih sredstev, odločevalskih sektorjev, javnih ustanov in podjetij ter ravni oblasti.



ŽELIMO SI TRAJNOSTNEGA RAZVOJA

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



ŽELIMO DELOVATI TRANSPARENTNO IN VKLJUČITI PREBIVALCE

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



2

Mobilnostne značilnosti občine Ormož

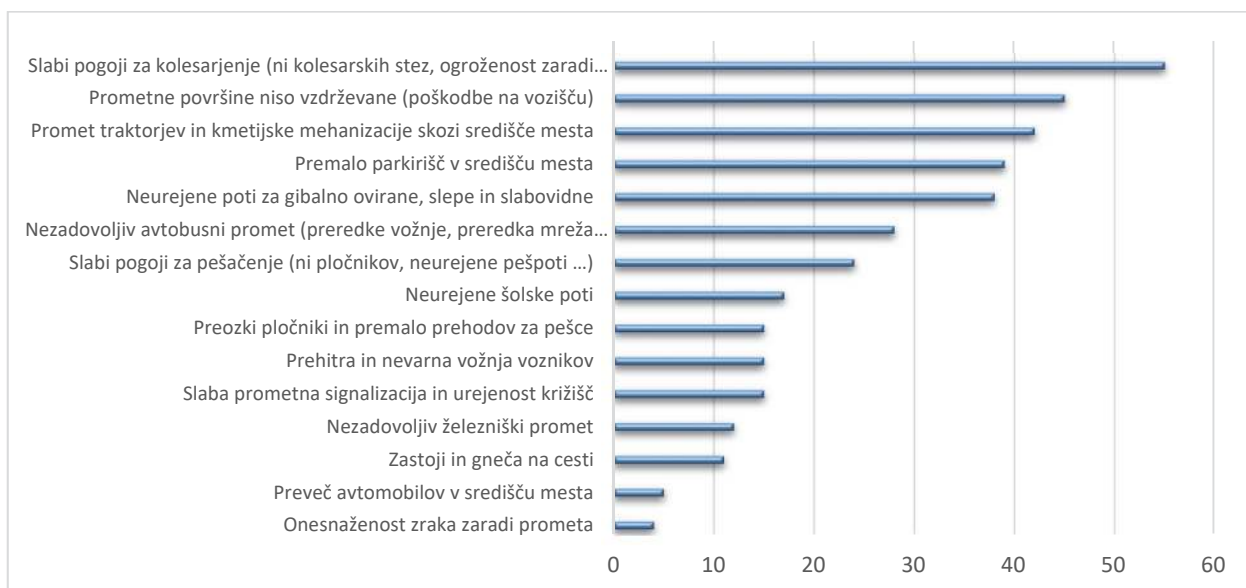
Trenutno stanje v občini

Občina Ormož leži ob prometnici, ki povezuje Ptuj in Čakovec z navezavo do Varaždina na jugu ter Ljutomera in Murske Sobote na severu. Pomen te prometne osi se je z izgradnjo pomurske avtoceste zmanjšal, kar je razvidno tudi iz zmanjšanih prometnih obremenitev, ki so po letu 2008 upadle za dobro petino. Pri tem je treba upoštevati tudi zmanjšanje gospodarskih aktivnosti na območju občine, ki jih je najbolj zaznamovalo zaprtje Tovarne sladkorja Ormož in krčenje števila zaposlenih v največjem zaposlovalcu v občini. Do izraza prihajata tudi izrazito obmejna lega in relativna odmaknjenost od zaposlovalnih središč (Maribor, Ljubljana). Posledici sta nizka privlačnost za naselitve (doselitev) in upad števila prebivalcev za dobre 4 % v zadnjih desetih letih.

KAKO OBČANI OCENJUJEJO STANJE NA PODROČJU PROMETA IN MOBILNOSTI?

Občani, ki so sodelovali v anketi (teh je bilo 245), so odgovarjali na niz vprašanj o svojem pogledu na stanje na področju mobilnosti v občini. Med ponujenimi motečimi pojavi so anketiranci na prva mesta postavili slabe pogoje za kolesarjenje, slabo

stanje prometnih površin ter promet traktorjev in kmetijske mehanizacije skozi mestno središče. Zelo malo jih je izpostavilo onesnaženost zraka zaradi prometa, preveč avtomobilov v središču mesta ter zastoje in gnečo na cesti.



Graf 1: Najbolj moteči dejavniki na področju prometa in mobilnosti po mnenju anketirancev

Občani so ocenjevali tudi svoje zadovoljstvo s prometnimi ureditvami oziroma dejstvi in najvišjo oceno podelili urejenosti železniških postajališč, tekočemu odvijanju prometa in hitrostnim

omejitvam. Najbolj nezadovoljni so z urejenostjo kolesarnic in stoyal za parkiranje koles ter z obsegom in številom kolesarskih površin.

Tabela 1: Ocena trenutnega stanja na področju prometa in mobilnosti v občini Ormož s strani anketirancev

Stanje	Povprečna ocena	Opomba
Urejenost železniških postajališč	3,5	dobro
Tekoče odvijanje prometa	3,4	povprečno/dobro
Hitrostne omejitve	3,3	povprečno/dobro
Urejenost površin za pešce	3,1	povprečno/dobro
Urejenost avtobusnih postajališč	3,1	povprečno/dobro
Urejenost šolskih poti	3,0	povprečno/dobro
Cena avtobusne vozovnice	3,0	povprečno/dobro
Časovno omejeno parkiranje – modra cona	2,9	povprečno
Vzdrževanje in urejenost cest ter križišč	2,9	povprečno
Število in urejenost parkirišč v mestnem središču	2,8	povprečno
Prilagojenost prometnih površin za invalide	2,5	povprečno
Obseg/število kolesarskih površin	2,3	slabo
Urejenost kolesarnic in stojal za parkiranje koles	2,2	slabo

(1,0–1,9 – zelo slabo; 2,0–2,4 – slabo; 2,5–2,9 – povprečno; 3,0–3,4 – povprečno/dobro; 3,5–3,9 – dobro; 4,0–4,4 – zelo dobro; 4,5–5,0 – odlično)

Devetinšestdeset anketiranih deležnikov, predvsem predstavnikov ključnih dejavnosti in institucij v občini, vidi pomanjkljivosti nekoliko drugače. Zelo veliko težavo vidijo v dostopnosti do daljinskih cestnih povezav, predvsem avtocestnega križa, pomanjkanju turističnih in rekreativnih kolesarskih povezav ter neskljenjenih kolesarskih povezavah med osrednjimi točkami v občini. Manjšo pa v zastojih in gneči na cestah v času koničnih ur, nezanesljivostih pri vožnjah avtobusov v skladu z voznim redom ter vandalizmu in kraji.

Na javnih razpravah, delavnicah in ogledih so udeleženci izpostavili še nekatere druge slabosti, ki niso bile neposredno nagovorjene v anketnih vprašalnikih, kot na primer:

- preusmeritev traktorjev in kmetijske mehanizacije iz mestnega središča na obvoznico ali vzporedno cesto, ki jo je na posameznih delih treba dograditi;
- dodatna navezava na obvoznico za potrebe izvoza intervencijskih vozil, predvsem gasilcev in policije (najprimerneje po Dobravski ulici);
- neprehodna nekdanja sprehajalna pot ob reki Dravi (od bolnišnice do železniškega prehoda);
- nefunkcionalnost nekaterih objektov, kjer občina sicer ni bila investitorica (npr. nadvoz v Pavlovcih in delno tudi v Pušencih, kjer ni

površin za pešce in kolesarje, alternative pa so zamudne);

- obvoz mesta od mejnega prehoda Ormož prek Pušencev je še dodatno zmanjšal utrip mesta;
- slaba povezanost posameznih krajevnih skupnosti z mestnim središčem;
- manjkajo površine za pešce in kolesarje v smeri Mihovcev, Pavlovcev in Pušencev;
- premalo investicij v obnovo cest in ulic, predvsem v zahodnem delu mesta;
- neuskkljenost med načrtovalci, deležniki in uporabniki.

Na osnovi opravljenih vrednotenj, anket in javnih razprav v okviru priprave Celostne prometne strategije Občine Ormož so bile ugotovljene najpomembnejše vrednote, ki naj jih občina v prihodnje na področju prometa da v ospredje. Najpomembnejše je še nadaljnje zagotavljanje prometne varnosti otrok, pešcev in kolesarjev. Sledita zagotavljanje dostopa do pomembnih ustanov za vse skupine uporabnikov in ustvarjanje privlačnega turističnega okolja.

Kot najpomembnejše priložnosti, ki bi jih občina v prihodnje morala bolje izkoristiti, so bile navedene naslednje:

- izkoristiti potencial hoje in kolesarjenja (relief in geografske danosti so ugodne,

manjkajo ustrezna infrastruktura, označenost, ponudba itd.);

- izkoristiti možnosti dostopa do znanj in sredstev Evropske unije;
- izkoristiti turistične danosti občine.

Deležniki so ocenili, da je največja potreba po ukrepanju s strani občine na področju kolesarskega prometa, sledijo pešpromet, javni potniški promet in motorizirani promet.

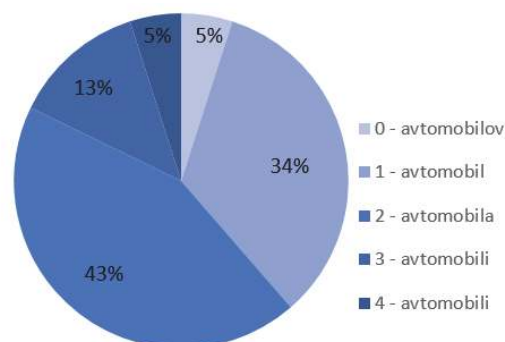
Tabela 2: Vrstni red ukrepov na podlagi opravljenih vrednotenj po posameznih stebrih

1.	Kolesarski promet	3,4
2.	Pešpromet	3,26
3.	Javni potniški promet	3,24
4.	Motorizirani promet	2,85

MOTORIZACIJA

Stopnja motorizacije – število osebnih avtomobilov na 1.000 prebivalcev – je v Ormožu konec leta 2017 znašala 528 avtomobilov. To je sicer pod slovenskim povprečjem, ki je leta 2017 znašalo 541 avtomobilov na 1.000 prebivalcev.

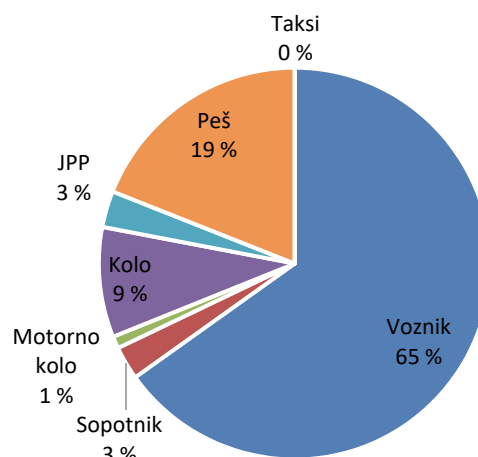
Iz ankete je razvidno, da največ anketirancev živi v gospodinjstvih z dvema avtomobiloma (43 %), kar 18 % je takšnih, ki imajo v svojem gospodinjstvu na voljo tri ali več avtomobilov.



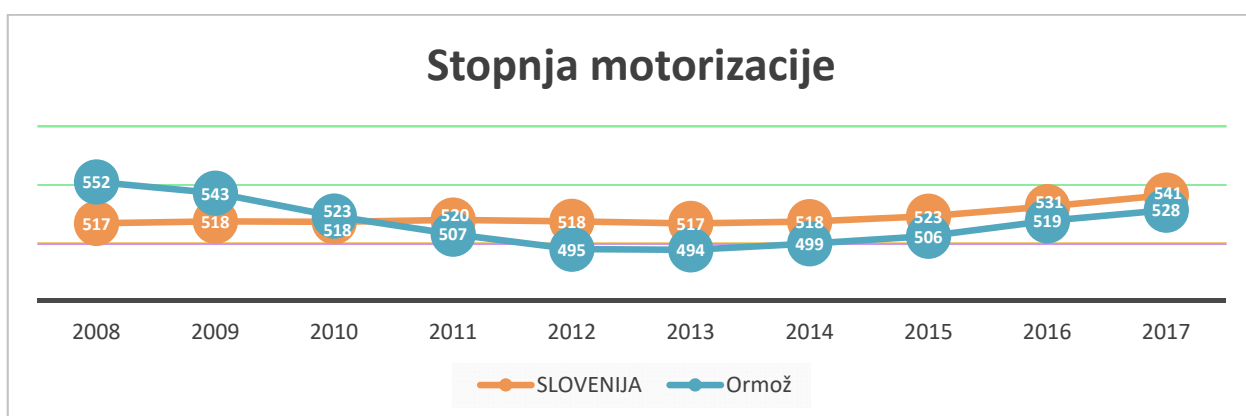
Graf 2: Število avtomobilov v gospodinjstvih anketirancev iz občine Ormož

POTOVALNE NAVADE – IZBOR SREDSTVA

Ankete po gospodinjstvih, izvedene v letu 2018, so pokazale, da občani Ormoža dobri dve tretjini (68 %) vseh dnevnih potovanj opravijo z osebnim avtomobilom.



Graf 3: Načini potovanja v občini Ormož



Graf 4: Stopnja motorizacije v občini Ormož glede na celotno Slovenijo (vir: SURS)

Delež javnega potniškega prometa znaša le 3 %. Ti izsledki potrjujejo dejstvo, da je izbor sredstva v

ruralnih predelih Slovenije izrazito avtomobilsko usmerjen. Pri tem pa je treba opozoriti, da je izbor

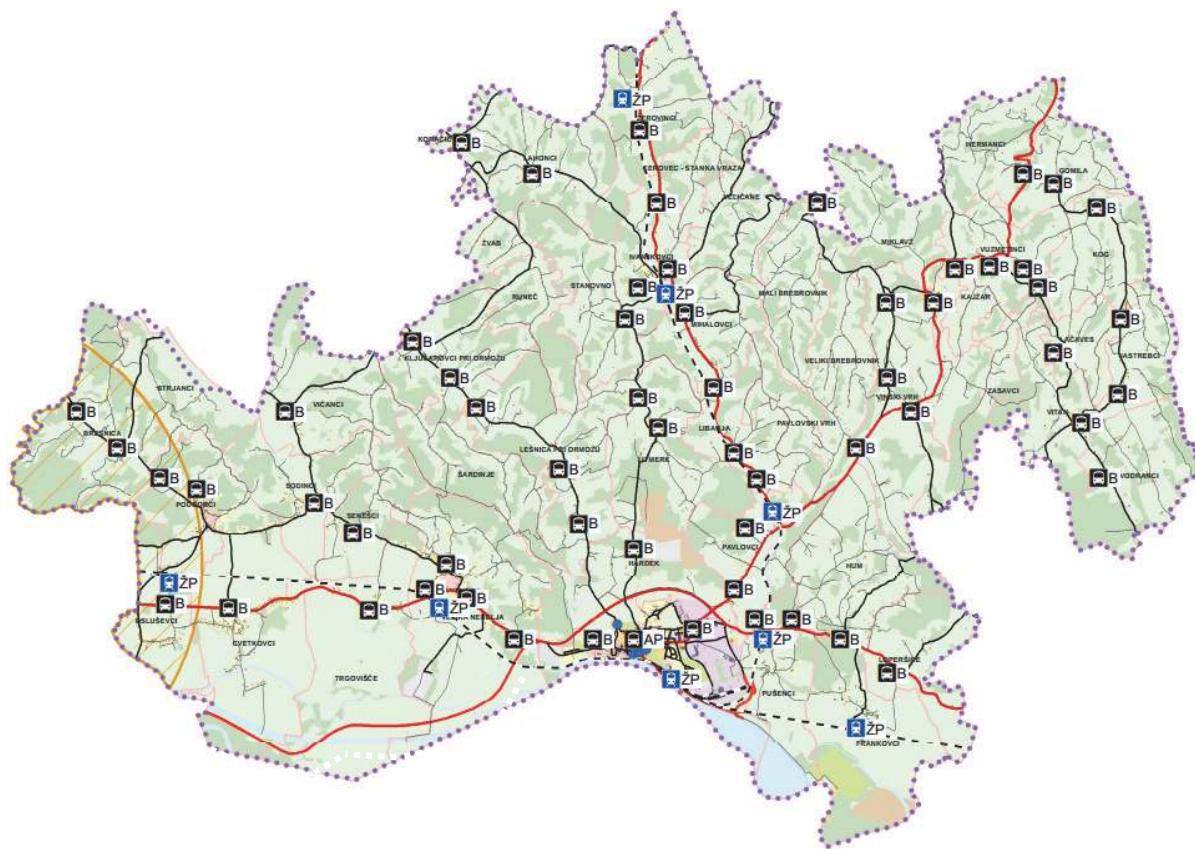
sredstva zelo odvisen od vremena in letnega časa ter od metodologije zajemanja.

Statistični urad Republike Slovenije za nekatera mesta ugotavlja še višje deleže opravljenih poti z osebnim avtomobilom (čez 70 %).

Tabela 3: Izbor sredstva – primerjava z drugimi mesti (vir: SURS)

Mesto	Avto (%)	JPP (%)	Peš (%)	Kolo (%)
Ptuj	72	6	18	4
Maribor	71	13	11	5
Velenje	71	10	14	5
Nova Gorica	69	8	20	3
Ljubljana	58	13	19	10
Kranj	54	22	16	8
Koper	51	34	9	6
Murska Sobota	46	17	32	5
Ljutomer	35	29	27	9
Slovenska Bistrica	73	9	15	3

PROMETNA INFRASTRUKTURA



Slika 2: Najpomembnejše prometne povezave v občini Ormož

CESTNO OMREŽJE

Na območju občine Ormož so tri državne ceste. Najvišje kategorije je glavna cesta (G1-2) Ptuj–Ormož–Središče ob Dravi, ki na območju mesta Ormož predstavlja tudi obvoznico mesta. Sledi regionalna cesta (R1-230) Ljutomer–Pavlovci–Ormož–most čez Dravo proti Hrvaški. V naselju Pavlovci se na to cesto

navezuje še regionalna cesta (R3-726) Stročja vas–Pavlovci. Navezava Ormoža na daljinsko cestno mrežo je zaradi relativne oddaljenosti od osrednjega avtocestnega križa in neobstoja višje kategoriziranih cestnih povezav do njih nekoliko slabša. K temu prispeva tudi geografska umeščenost Ormoža tik ob državno mejo s Hrvaško in reko Dravo z malo premostitvami.

ŽELEZNIŠKI PROMET

Skozi Ormož poteka pomembna železniška proga Pragersko–Hodoš z odcepom proti Središču ob Dravi in državni meji, na podlagi česar je dostopnost mesta z železniškim prometom relativno dobra. Med tednom je dnevno trinajst povezav na relaciji Ormož–Ptuj, enajst povezav na relaciji Ormož–Murska Sobota

in sedem na relaciji Ormož–Središče ob Dravi. Nekoliko manj ugodna je lokacija Železniške postaje Ormož, ki je od mestnega središča oddaljena slab kilometer.



Slika 3: Ormož, železniško vozlišče

(vir: <http://www.slo-zeleznice.si/sl/potniki/vozni-redi/zemljevid-prog>, maj 2018)

AVTOBUSNI PROMET

Po veljavnem voznem redu (delovni dan v času šolskega pouka) je Ormož povezan s Ptujem med 4.55 in 16.20 osemnajstkrat in z Ljutomerom med 5.25 in 16.10 desetkrat. Gre za povprečno ponudbo, ki se ob sobotah, nedeljah in praznikih povsem ukine, kar vsekakor ni sprejemljivo in bi bilo treba to v prihodnje spremeniti. Za slovenske razmere so na Ormož solidno navezana tudi oddaljenejša naselja (na primer Kog, Gomila pri Kogu, Ivanjkovci) v občini in sosednje občine (na primer Središče ob Dravi in Sveti Tomaž). Medkrajevni prevoz izvaja koncesionar Arriva. Državne aktivnosti v smeri popolne integrirane vozovnice za vse kategorije prebivalstva bi bistveno izboljšale uporabnost ponudbe.

OBREMNITVE CEST

Prometne obremenitve državnih cest na območju Ormoža so se po letu 2005 v večini zmanjšale. Najbolj obremenjena je glavna cesta G1-2 Ptuj–Ormož s povprečnim številom vozil na dan 5.809 v letu 2018 (na odseku mestne obvoznice so povprečne obremenitve v 2018 znašale 3.584 vozil na dan). Sledi regionalna cesta R1-230 Ljutomer–Pavlovci–Ormož s povprečnim številom vozil na dan 4.344. Skupen promet na državnih cestah se je v zadnjem obdobju, v nasprotju s splošnim prepričanjem, nekoliko zmanjšal

(od –2,6 % do –5,6 %). Pri tem pa je treba opozoriti, da gre ta upad predvsem na račun zmanjšane tovornega prometa zaradi izgradnje pomurske avtoceste. Največji upad tovornega prometa je bil zabeležen na števnih mestih Cvetkovci in Pavlovci (od –33,7 % do –38,7 %), medtem ko je na števnem mestu Grabe, v smeri Središča ob Dravi, tovorni promet narastel za 31,2 %

Tabela 4: Prometne obremenitve glavnih državnih cest v enoti PLDP (vir: DRSI, 2018)

Oznaka ceste (odsek)	Št. mesto	Števec	2005	2018	2018/2005
G1-2/0250 Gorišnica–Ormož	62	Cvetkovci	6.154	5.809	–5,6
G1-2/0398 Ormož Z–Ormož V	574	Ormož	3.675 ¹	3.584	–2,5
R1-230/1311 Pavlovci–Ormož	575	Pavlovci	4.200 ²	4.344	+3,4
G1-2/1313 Ormož–Središče ob Dravi	355	Grabe	2.700	2.629	–2,6

Enota prometnih obremenitev PLDP – povprečni letni dnevni promet

¹ Obremenitve v letu 2009

² Obremenitve v leta 2010

Tabela 5: Prometne obremenitve glavnih državnih cest s tovornimi vozili (nad 7,5 t), vlačilci in tovornjaki s prikolicami v enoti PLDP (vir: DRSI, 2018)

Oznaka ceste (odsek)	Št. mesto	Števec	2005	2018	2018/2005
G1-2/0250 Gorišnica–Ormož	62	Cvetkovci	591	362	–38,7
G1-2/0398 Ormož Z–Ormož V	574	Ormož	406 ¹	334	–17,7
R1-230/1311 Pavlovci–Ormož	575	Pavlovci	270 ²	179	–33,7
G1-2/1313 Ormož–Središče ob Dravi	355	Grabe	205	269	+31,2

¹ Obremenitve v letu 2009

² Obremenitve v leta 2010

MIRUJOČI PROMET

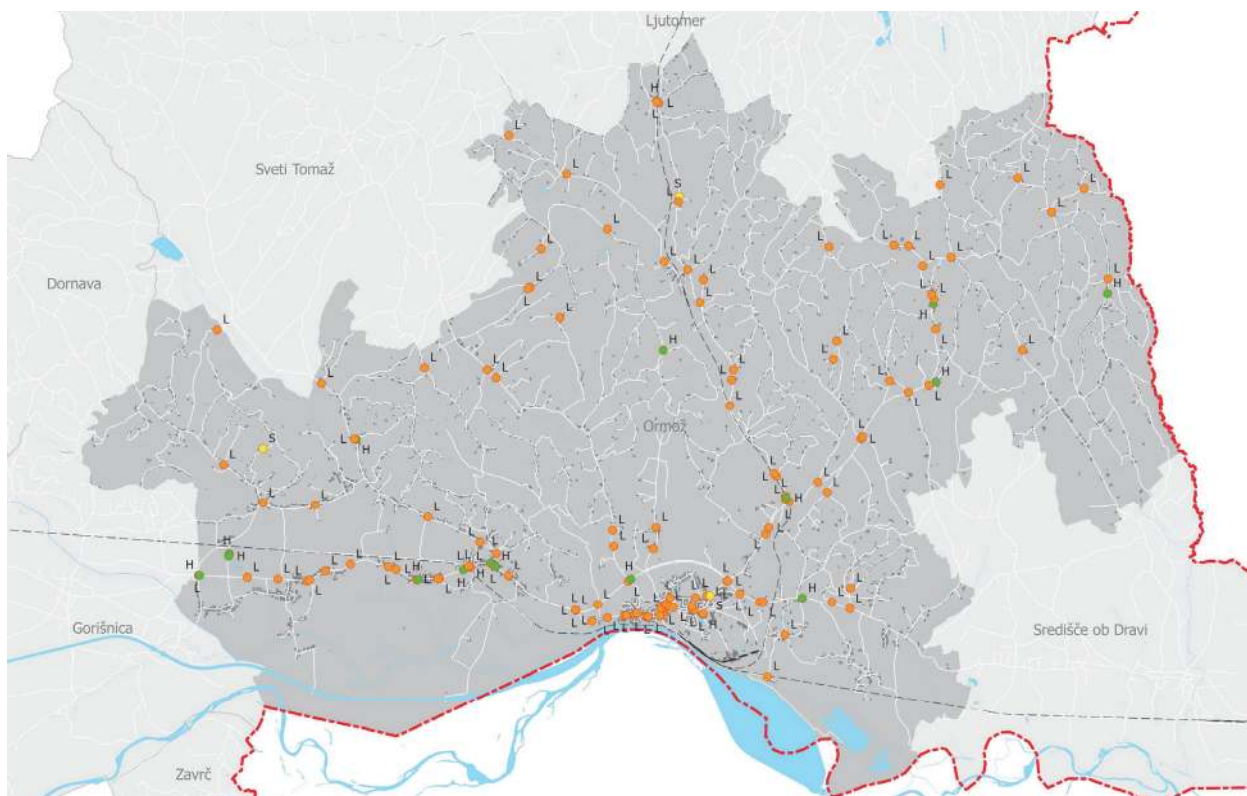
Mirujoči promet oziroma parkiranje pred vrati izvorov in ciljev potovanj je v mestih praviloma najpogosteje izražen problem. Parkirnih mest je za voznike premalo, stanovalce, pešce in kolesarje pa moti pločevina. Tega v Ormožu občani na javnih predstavitvah niso posebej

izpostavljali, razen težav s parkiranjem pri lekarni in Zdravstvenem domu Ormož. Ureditev časovno omejenega parkiranja (modre cone) na območju celotnega mesta so pogosto zelo pozitivno ocenili.



Slika 4: Skolibrova ulica

PROMETNA VARNOST



Slika 5: Število in posledice prometnih nesreč v obdobju marec 2013 – marec 2017

Iz slike 5 so razvidne lokacije in posledice prometnih nesreč, ki jih je zabeležila Javna agencija RS za varnost prometa (AVP) v obdobju petih let (2013–2017). Iz podatkov je razvidno, da so se v tem obdobju pripetile 3 prometne nesreče s smrtnim izidom (S), 17 s hudimi

(H) in 143 z lažjimi telesnimi poškodbami (L), od tega 23 z udeležbo kolesarjev (tudi smrt) in 12 z udeležbo pešcev. Dve tretjini prometnih nesreč se je zgodilo znotraj naselij

KOLESARSKA INFRASTRUKTURA

Čeprav je Občini Ormož uspelo z nekaterimi izvedenimi infrastrukturnimi projekti izboljšati pogoje kolesarjenja, občane najbolj motita neustrezna kakovost površin, namenjenih kolesarjenju, ter pomanjkanje kolesarnic in stojal za parkiranje koles.



Slika 6: Stojala za kolesa pred Vrtcem Ormož



Slika 7: Lesena brv za pešce in kolesarje v Sodincih



Slika 8: Vožnja skozi mini krožno križišče Kolodvorske in Ljutomerske ceste

HOJA

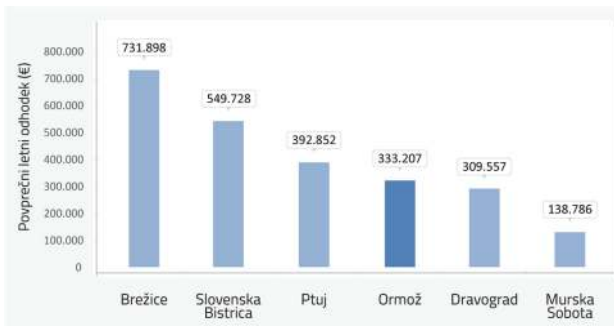
Deležniki pogojev za pešačenje v splošnem niso izpostavili kot izrazito problematičnih. Bolj so potrebne prilagoditve za invalide, predvsem gibalno in senzorno ovirane, ter starejše občane.



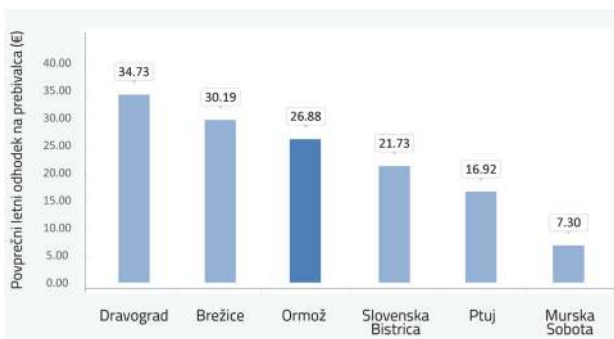
Slika 9: Prečkanje prehoda za pešce čez Skolibrovo ulico

ŠOLSKI PREVOZI

V skladu z Zakonom o osnovni šoli (Ur. l. RS, št. 23/2005) so na območju občine Ormož organizirani tudi šolski prevozi, za katere je Občina Ormož v obdobju 2013–2016 na letni ravni v povprečju porabila 333.207 EUR. Graf 5 prikazuje primerjavo porabljenih sredstev za šolske prevoze med občinami Ormož, Ptuj, Murska Sobota, Dravograd, Slovenska Bistrica in Brežice. Graf 6 prikazuje primerjavo porabljenih sredstev za šolske prevoze na prebivalca.



Graf 5: Povprečni letni odhodek za šolske prevoze v obdobju 2013–2016



Graf 6: Povprečni letni odhodek na prebivalca za šolske prevoze v obdobju 2013–2016



3

Ključni strateški izzivi in priložnosti



Promet,

podpora razvoju občine Ormož

Celostne prometne strategije, ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, izhajajo iz človeka ter njegovih tegob in pričakovanj. Te tegobe in pričakovanja se od posameznika do posameznika razlikujejo, pa vendar je v občini Ormož nekaj izstopajočih: slabi pogoji za kolesarjenje, prilagojenost površin za invalide, navezava na daljinsko cestno mrežo itd. Ni presenečenje, da občani na prvo mesto postavljajo varnost otrok, pešcev in invalidov ter se strinjajo, da je treba načrtovanje prometa prilagoditi predvsem njim. Uresničevanje teh prioritet pa v veliki meri ogroža motorni promet. Kako ob zavedanju, da je gospodarska aktivnost danes nerazdružljivo povezana s cestnim prometom, vseeno dvigniti kakovost bivanja v občinskem središču in vsakem kotičku razgibane občine, je pravi izziv tega dokumenta.

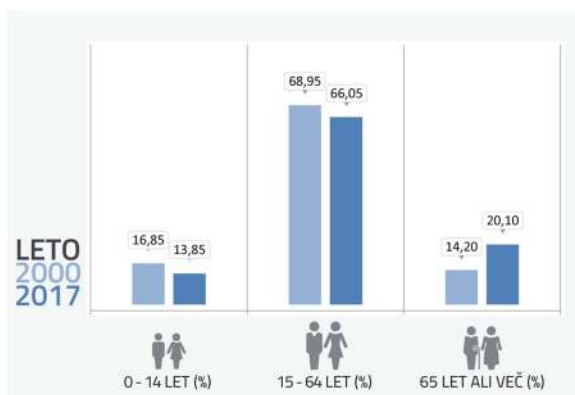
V pripravi je ključen razvojni dokument občine Ormož: Načrt razvoja gospodarstva in dvig kakovosti življenja na območju LAS UE Ormož za obdobje 2017–2025. Dva dokumenta, ki sta predhodno že bila pripravljena in sta prav tako pomembna za razvoj občine: Regionalni razvojni program Podravske razvojne regije 2014–2020 in Strategija lokalnega razvoja za Lokalno akcijsko skupino Upravne enote Ormož. **Pravi izziv** sodobnega načrtovanja prometa in mobilnosti v neki občini je, kako z ukrepi podpirati splošne razvojne prioritete, kako prepoznati mobilnostne zagate, preden te postanejo vidne, in kako jasno pokazati, kateri (sicer privlačni) ukrepi se medsebojno izključujejo. Občina Ormož se spopada z nekaterimi ekonomskimi, socialnimi in okoljskimi

izzivi, kjer lahko promet in mobilnost odločilno prispevata k rešitvam.

Za večino slovenskih občin velja trditev, da za uresničitev vseh pričakovanj in želja ni dovolj prostora, saj so stisnjene v dolinah, med varovana in pozidana območja, med reke itd. **Prava priložnost** občine Ormož na področju prometa in mobilnosti tiči v dejstvu, da se za razliko od večine drugih slovenskih občin ne duši v izrazitih tranzitnih tovornih tokovih in da se zaradi čudovite krajine ponuja veliko možnosti, tako za razvoj kolesarskega turizma kot podporne infrastrukture (kolesarske in pešpoti, tematske in sprehajalne poti), ki bi dopolnjevala in nadgrajevala obstoječi turistični potencial kraja.

DEMOGRAFSKI TRENDI

Starostna sestava občine od leta 2000 nakazuje splošno razširjen trend staranja prebivalstva.



Graf 7: Delež prebivalcev glede na starost v občini Ormož (2000–2017) (vir: SURS, 2017)

V obravnavanem obdobju se je delež starejših povečal za slabih 6 %.

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.



S kombinacijo ukrepov vzpostavljanja dodatne prevozne ponudbe (na primer cenovno ugoden javni avtobusni prevoz ali prevoz na klic), zagotavljanjem kratkih in neposrednih poti v mestu, nadaljnjim prilagajanjem infrastrukture ter ustrežnejšo razmestitvijo pomembnih funkcij v prostoru je možno izzive starajočega se prebivalstva na področju prometa in mobilnosti ublažiti.

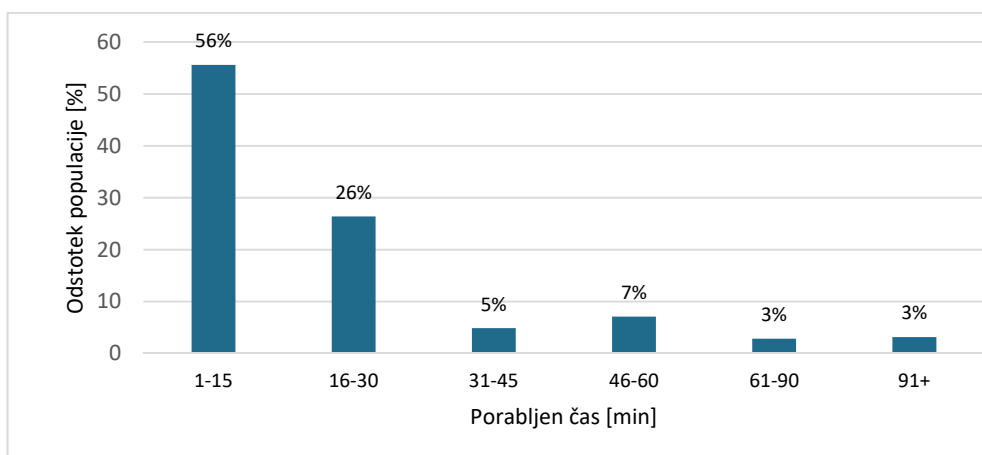
IZZIVI MOTORIZIRANEGA PROMETA

V občini Ormož je osebni avtomobil osnovno prevozno sredstvo, ki občanom omogoča ustrezno mobilnost. Na podeželju bo osebni avtomobil tudi v prihodnje glavno prevozno sredstvo, predvsem zaradi razpršene poselitve in razgibanega terena. Občina bo zato tudi v prihodnje veliko naporov vlagala v vzdrževanje razvejanega lokalnega cestnega omrežja in se zavzemala za čimprejšnjo izgradnjo nove ceste v smeri proti Ptujju, saj bo tako tranzitni promet speljan mimo krajevnih središč.

Po drugi strani je dejstvo, da je v Ormožu veliko kratkih poti, ki jih občani opravijo z avtomobili. Potencial za dvig kolesarskega in pešprometa ob izboljšani prometni infrastrukturi je torej precejšen.

Občina bo spremljala razvoj na področju okolju prijaznih pogonov in po svojih močeh spodbujala njihovo uporabo ter s tem skušala zmanjšati negativne učinke osebnega avtomobilskega prometa na okolje.

Ta celostna prometna strategija, čeprav izhaja iz načel trajnostnega razvoja, ne nasprotuje gradnji nove ceste proti Ptujju, saj bi obvozna cesta bistveno razbremenila krajevna središča in bivalna območja. Zahteva pa preveritev kapacitet novih načrtovanih cest, priključkov in kri(o)žišč, saj tradicionalno dimenzioniranje temelji na visokih stopnjah rasti cestnega prometa.



Graf 8: Porabljen čas občanov Ormoža za pot na delo v eno smer v minutah (vir: SURS, 2002)



S kombinacijo umerjene izgradnje »hitre« ceste, učinkovitejšim priključevanjem na daljinsko cestno mrežo ter z odpravljanjem fizičnih in mentalnih ovir, da bi občani kratke poti opravljali peš, s kolesi, avtobusi ali vlakom, bomo ukrotili posledice zelene gospodarske rasti in povečane motorizacije. Vse večji potencial, ki ga bo občina skušala izkoristiti, ponujajo tudi alternativni pogoni vozil in kolesarski turizem z izgradnjo Dravske kolesarske poti.

DELOVNE MIGRACIJE

V letu 2017 je na delo v druge slovenske občine dnevno odhajalo **2.519 občanov**, v lastni občini pa jih je bilo zaposlenih **1.900**. Pri tem niso upoštevani tisti, ki odhajajo na delo v tujino. Večina delovnih migracij iz občine gre v smeri Ptuja, kar ponuja potencialne za povečanje deleža poti na delo z javnim potniškim prometom (avtobus in vlak).

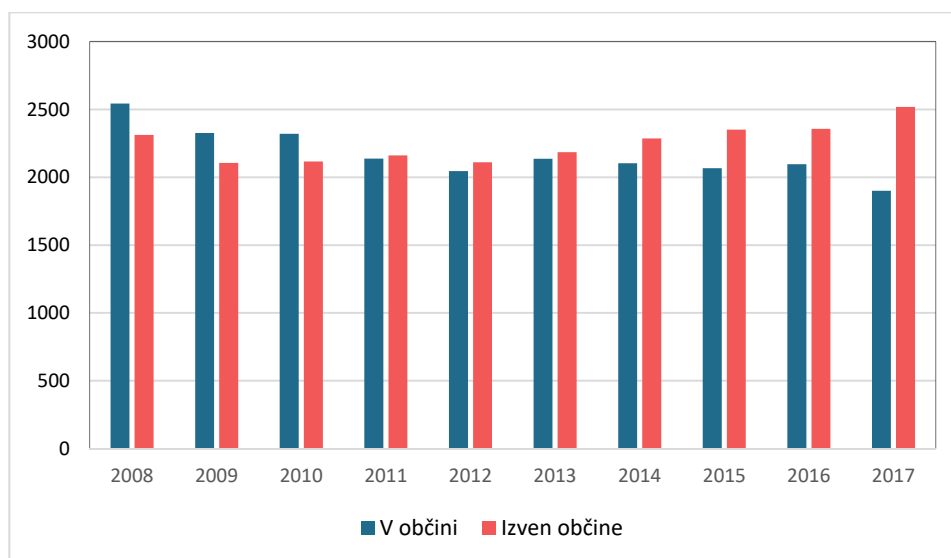
Lokalno zaposlovanje se je v zadnjem obdobju precej zmanjšalo. Če je leta 2008 bilo v lastni občini zaposlenih za 9 % več občanov kot zunaj občine, se je leta 2017 to povsem obrnilo. Zunaj občine je tako bilo zaposlenih za 33 % več občanov kot v lastni občini.

V strateškem interesu Občine Ormož je, da ustvari razmere za povečanje lokalnega zaposlovanja, zato načrtuje vzpostavitev novih poslovno-proizvodnih con in potrebnih navezovalnih cest. Občina bo za vzpostavitev zavestno žrtvovala tudi zelene površine in kmetijska zemljišča.

Izletniški turizem – predvsem po Slovenskih goricah, ob tematskih in kolesarskih poteh – je lepa priložnost za nova in kakovostna delovna mesta.



Slika 10: Število migrantov na delo po smereh v/iz občine Ormož
(vir: SURS, 2017)

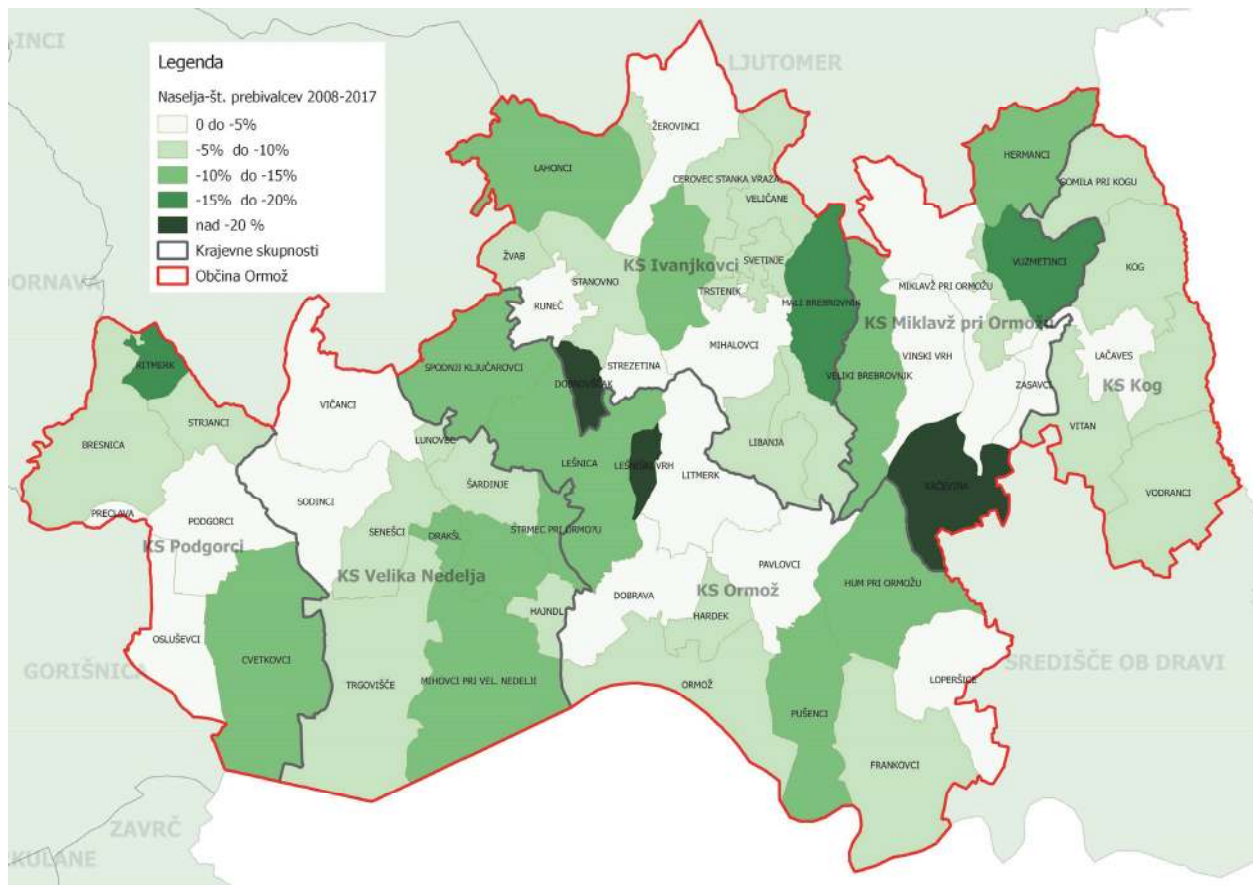


Graf 9: Število dnevni migrantov glede na druge občine v letu 2017
(vir: SURS, 2018)

RAZSELJEVANJE PREBIVALCEV

O klasični suburbanizaciji, kjer bi se občani odseljevali izključno iz osrednjega mestnega predela občine v

zaledje, ni mogoče govoriti. Prav tako ni mogoče govoriti o odmiranju odmaknjenih naselij in zaselkov.



Slika 11: Spremembe števila prebivalcev po naseljih med letoma 2008 in 2017
(vir: SURS, 2018, grafični prikaz UM FGPA)

KAZALNIKI ZDRAVJA

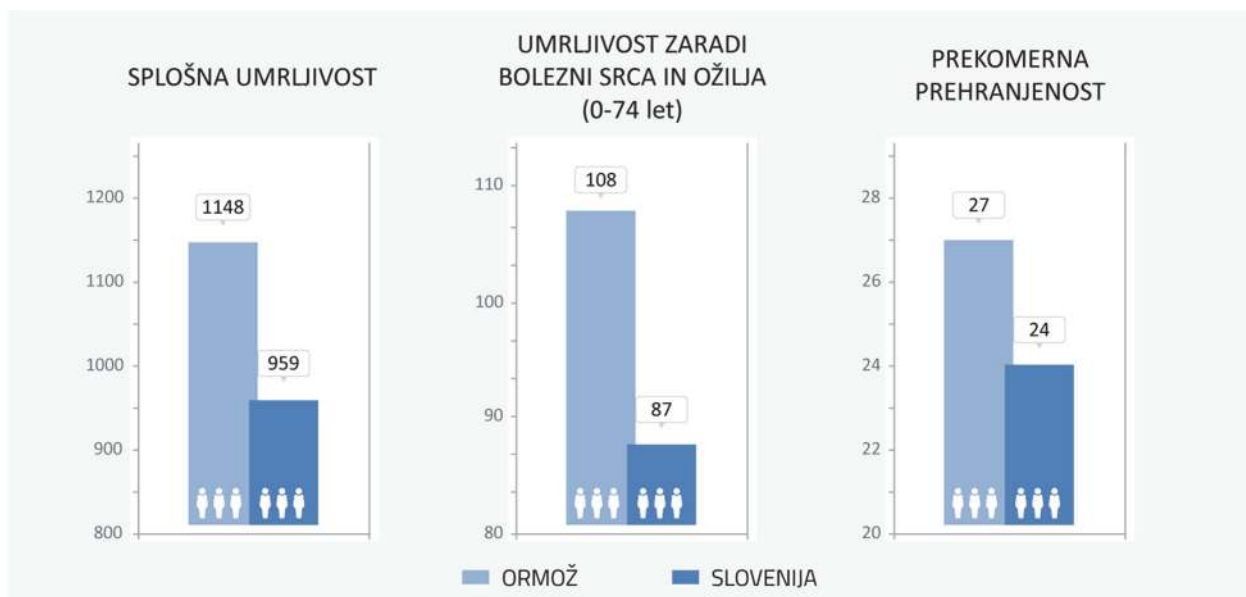
Neaktiven življenjski slog prispeva k slabšemu zdravju občanov. V občini Ormož izstopajo predvsem trije kazalniki, ki so nad slovenskim povprečjem (splošna umrljivost in umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja ter prekomerna prehranjenost pri otrocih in mladostnikih v občini). Te kazalnike želimo izboljšati tudi s pomočjo večjega deleža aktivne mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, ter z zmanjšanjem izpostavljenosti občanov onesnaževalom, hrupu in tresljajem zaradi cestnega prometa.

Splošna umrljivost je v letih od 2011 do 2013 znašala 1.148 umrlih na 100.000 prebivalcev, kar je nad slovenskim povprečjem, ki znaša 959 umrlih (+189).

Umrljivost zaradi bolezni srca in ožilja je v tem obdobju znašala 108,4 umrlega na 100.000 prebivalcev, kar je precej nad slovenskim povprečjem s 87 umrli.

Prekomerna prehranjenost otrok in mladostnikov (debelost) pa je v veliki meri neposredna posledica mobilnostnih navad oziroma razvad.

Občina bo s proučitvijo možnosti nadaljnjih vzpostavitev območij umirjenega prometa in novih pešpovezav ter z izboljšano kolesarsko infrastrukturo tudi v prihodnje izboljševala pogoje za dvig deleža aktivne mobilnosti občanov.



Graf 10: Kazalniki zdravja za občino Ormož
(vir: Nacionalni inštitut za javno zdravje, Zdravje občin 2016)

MOŽNI FINANČNI VIRI ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

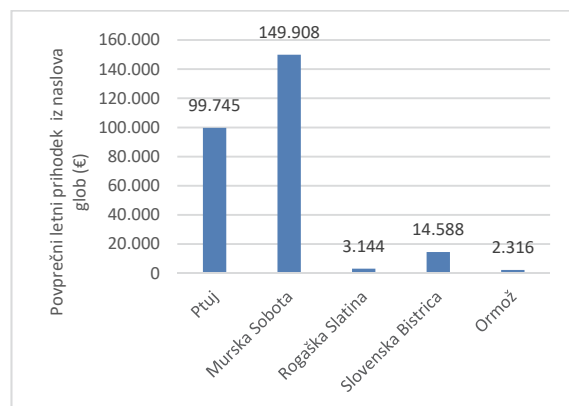
Ukrepi za zagotavljanje trajnostne mobilnosti, sploh izgradnja in nato vzdrževanje (!) kakovostnih kolesarskih povezav in pešpoti, (so)financiranje učinkovitega javnega potniškega prometa ter financiranje prevoza ranljivih članov naše družbe (otrok, ostarelih, invalidov) zahtevajo precejšnja finančna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

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

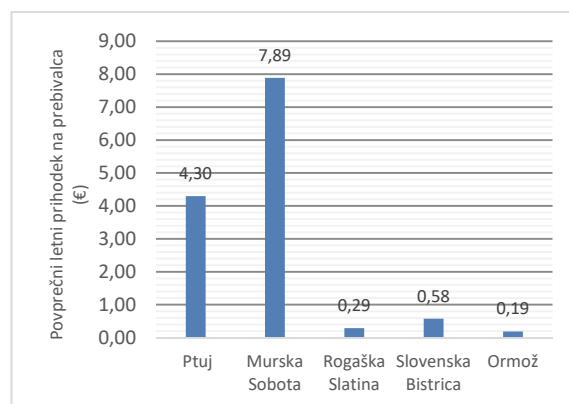
Po vzoru tujih mest bi bilo mogoče zagotavljati potrebna sredstva iz vzpostavitve namenskega fonda oziroma sklada za mobilnost, ki bi se med drugim polnil s prihodki iz naslova glob za prometne prekrške, parkirnin in plakatiranja oziroma taks za uporabo oglaševalnih površin. V nekaterih nekoliko večjih slovenskih občinah so ti prihodki na letni ravni dosegli vrednost 10 EUR na prebivalca (Murska Sobota), v manjših pa so zanemarljivi (manj kot 1 EUR na prebivalca – na primer Rogaška Slatina).

Tako ostaja konkuriranje za državne in mednarodne vire osnovna možnost, za kar pa so potrebni prepričljiva celostna prometna strategija (torej ta dokument), dobro pripravljene projekti trajnostne

mobilnosti in predviden delež sofinanciranja iz občinskega proračuna.



Graf 11: Povprečni letni prihodek iz naslova glob
(vir: Javne službe Ptuj, 2017)



Graf 12: Povprečni letni prihodek iz naslova glob na prebivalca
(vir: Javne službe Ptuj, 2017)



4

Vizija in strateški cilji

Ormož,

privlačna mobilnost za sonce Prekije

Prometni sistem občine Ormož bo zadovoljeval potrebe vseh prebivalcev občine in gospodarstva ter hkrati omogočal dostopnost in privlačnost za obiskovalce in turiste.

S takšno vizijo želi Občina Ormož postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja v občini ter bo gospodarstvu omogočal še nadaljnji razvoj in s tem optimalno izkoriščanje potencialov ugodne geostrateške lege. Prebivalcem in obiskovalcem občine bo zagotovljena dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru, hkrati pa bo odpravljena socialna

izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

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

Pri načrtovanju prometnega sistema se občina sooča z dvema različnima situacijama. Ob glavnih koridorjih ima prebivalstvo dobro dostopnost, a trpi zaradi hrupa in emisij cestnega prometa ter je izpostavljeno večjim varnostnim tveganjem. Zunaj glavnih prometnih koridorjev imajo občani druge težave. Občinsko središče, delovna mesta in pomembne lokacije so oddaljeni, dostopni po občinski infrastrukturi, ki je zahtevna za vzdrževanje, možnosti javnega prevoza pa so zelo omejene.

Za uresničevanje vizije so bili na podlagi obširnega vključevanja javnosti ter poznanih vrednot in

priložnosti zastavljeni strateški cilji in ciljne vrednosti, prikazani v nadaljevanju (tabela 6).



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

Celostna prometna strategija Občine Ormož predvideva pet ključnih področij ukrepanja za doseg zastavljene vizije. Ukrepanje je predvideno na področju celostnega načrtovanja mobilnosti, celovite promocije hoje, izkoriščanja potencialov kolesarjenja, privlačnega javnega potniškega prometa in racionalnega motoriziranega prometa.

Sklopi oziroma stebri se med seboj povezujejo in na mnogih ravneh dopolnjujejo, njihovi ključni lastnosti pa sta odmik od osredotočenosti na gradnjo infrastrukture ter usmeritev v naložbeno in okoljsko manj intenzivne, a hkrati učinkovitejše ukrepe. Na osnovi strateških ciljev so opredeljeni cilji po posameznih stebrih mobilnosti z natančneje opredeljenimi kazalniki za njihovo uresničitev.

Tabela 6: Strateški cilji, ciljne vrednosti in kazalniki za doseg ciljev v občini Ormož

STRATEŠKI CILJ	CILJNA VREDNOST	KAZALNIK ZA DOSEGO CILJA
(a) Zagotoviti visoko raven prometne varnosti (b) Izboljšati subjektivno (občuteno) varnost	(a) Nič smrtnih žrtev na cestah in zmanjšanje števila poškodovanih oseb v prometnih nesrečah za 20 % do leta 2023 (obdobje 2021–2022) glede na petletno obdobje 2013–2017 Izhodiščna vrednost (2013–2017): 3 nesreče s smrtno posledico, 17 s hudo telesno poškodbo in 143 z lažjo telesno poškodbo (b) Povečanje deleža kolesarskega prometa pri poteh na delo na 13 % (izhodiščna vrednost 9 % leta 2018) do leta 2023	(a) Število prometnih nesreč s smrtno ali telesno poškodbo (b) Delež potovanj s kolesom na delo
Zagotoviti mobilnost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših in otrok.	Pogoji za mobilnost ranljivih skupin (invalidi, starejši in otroci) se bodo postopno izboljševali. Stopnice, visoki robniki, dilatacije, strme klančine in druge ovire se bodo odpravljale oziroma prilagajale potrebam ranljivih skupin tako, da bodo slednji zadovoljni, do leta 2023. Ciljna ocena zadovoljstva uporabnikov znaša: povprečno/dobro (vsaj 3,0) Izhodiščna vrednost: povprečna ocena stanja na področju »prilagojenosti prometnih površin za invalide« (2,5) v letu 2018 (vir: Anketa CPS 2018)	Zadovoljstvo uporabnikov – ranljivih skupin (anketa)
Uravnovežiti potovalne navade prebivalcev v občini do leta 2023 s povečanjem deleža okolju prijaznih načinov potovanj	Povečanje deleža hoje, kolesarjenja in javnega potniškega prometa pri poteh na delo nad 35 % (izhodiščna vrednost 31 % leta 2018) do leta 2023	Delež okolju prijaznih potovanj na delo (peš, kolo, javni potniški promet)
Izboljšati dostopnost vseh krajevnih skupnosti in naselij za kolesarski promet in okolju prijazen avtomobilski promet	Dostopnost krajevnih skupnosti in naselij v občini s kolesom in okolju prijaznimi osebni avtomobili (npr. na elektro pogon) se bo postopno izboljševala in do leta 2030 bo znašal delež teh potovanj na delo 20 % (izhodiščna vrednost 9 % leta 2018 – brez vozil na alternativni pogon)	Delež potovanj na delo s kolesom in osebni avtomobili brez izpustov (na nivoju ceste)
Dvigniti privlačnost prometnih površin za ljudi v mestnem in krajevnih središčih	Prometne in javne površine v mestnem središču in krajevnih središčih bodo postopoma preoblikovane po meri ljudi tako, da bodo občani zadovoljni, do leta 2023 Ciljna ocena zadovoljstva uporabnikov znaša: dobro (vsaj 3,5) Izhodiščna vrednost: povprečna ocena stanja prometnih ureditev za pešce in kolesarje 2,5 (povprečno) v letu 2018 (vir: Anketa CPS 2018)	Zadovoljstvo uporabnikov (anketa)

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

- zmanjšati negativne učinke prometa na okolje in (vsaj) še nadalje dosegati zahteve direktive Evropske unije glede kakovosti zraka in hrupa do leta 2023;
- izboljšati kazalnike zdravja prebivalcev s povečanim deležem aktivne mobilnosti,

predvsem zmanjšati prekomerno prehranjenost otrok in mladostnikov za 10 % do leta 2023 (glede na izhodiščno leto 2015) ter zmanjšati umrljivosti zaradi bolezni srca in ožilja za 5 % v obdobju 2018–2022 (glede na izhodiščno obdobje 2011–2013);

- zmanjšati izdatke gospodinjstev za mobilnost za 2 % do leta 2027 (glede na izhodiščno leto 2015).





5

Pet stebrov uspešne prihodnosti



Pet strateških stebrov

razvoja prometa

Celostna prometna strategija Občine Ormož predvideva pet ključnih področij ukrepanja na poti uresničevanja vizije trajnostnega prometnega sistema v občini. Poglavitno je, da so vsi strateški stebri med seboj povezani in se dopolnjujejo, saj skupaj tvorijo smiselno celoto, ki vodi do doseganja strateških ciljev.



Slika 12: Strateški stebri Celostne prometne strategije Občine Ormož povzemajo temeljne odločitve na petih ključnih področjih delovanja v prihodnosti

Vsak strateški steber opredeljuje vizijo, operative cilje in ciljne vrednosti, ki izhajajo iz vizije in strateških ciljev. S cilji, ki so jasni, merljivi, realno izvedljivi in časovno opredeljeni, natančno nakazujemo smer nadaljnega razvoja.

Vsak steber vključuje tudi konkretne ukrepe, ki so bili skrbno izbrani, saj želimo z njimi doseči začrtane cilje in uresničiti zastavljeno vizijo.



Celostno načrtovanje mobilnosti

Celostno načrtovanje mobilnosti

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

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se nanašajo na sprejem in izvajanje Celostne prometne strategije Občine Ormož in na vzpostavitev pogojev za delovanje sistema spremljanja stanja kazalnikov za vrednotenje učinkovitosti ukrepov.

Izziv Občine Ormož v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega

potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu in omogočiti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial. Pomembno vlogo pri tem imata tudi ozaveščanje in promocija.

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

VIZIJA:

- Občina bo s pomočjo Celostne prometne strategije Občine Ormož postavila temelj razvoja prometa, ki bo vse načine potovanj obravnaval enakopravno.
- Varna in aktivna mobilnost se prepozna kot strateška priložnost.
- Obstoječi način načrtovanja investicij bo nadgrajen s sodobnimi postopki in metodami, ki pogojujejo integracijo vseh deležnikov pri načrtovanju.
- Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom seznanitve, optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov (npr. s področjem turizma in gospodarstva nasploh).
- Na strateških področjih bo okrepljeno povezovanje s sosednjimi občinami in regijo (predvsem javni potniški promet in daljinske kolesarske povezave).
- Še nadalje se bodo izkoriščali potenciali pridobivanja sredstev iz evropskih in drugih virov.



Slika 13: Ocenjevanje ključnih vrednot in priložnosti Cestne prometne strategije Občine Ormož

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- **nič smrtnih žrtev** in zmanjšanje števila poškodovanih oseb v prometnih nesrečah za 20 % do leta 2023 (obdobje 2022–2023) glede na petletno obdobje 2013–2017
 - KAZALNIK: število prometnih nesreč s smrtjo ali telesno poškodbo (izhodiščna vrednost: 3 nesreče s smrtno posledico, 17 s hudimi in 143 nesreč z lažjo telesno poškodbo v obdobju 2013–2017 (vir: Javna agencija za varnost prometa – zemljevid nesreč, 2018)

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Ormož leta 2018, revizija in prenova po poteku petih let
 - KAZALNIK: sklep Občinskega sveta Občine Ormož
- vzpostavitev sistema rednega spremljanja in vrednotenja kazalnikov mobilnosti do leta 2019
 - KAZALNIK: sklep župana Občine Ormož
- nadaljnje iskanje priložnosti za sodelovanje in vključenost v evropske projekte po letu 2018
 - KAZALNIK: število na novo pridobljenih evropskih projektov od sprejema Celostne prometne strategije Občine Ormož



Slika 14: Vključevanje javnosti v procesu izdelave Celostne prometne strategije Občine Ormož (vir: Delavnica 2018, UM FGPA)



Slika 15: Izvajanje aktivnosti okolju prijaznega prihoda v šolo Prometna kača v OŠ Ivanjkovci (vir: Spletna stran OŠ Ivanjkovci)

Tabela 7: Akcijski načrt ukrepov stebra Celostno načrtovanje mobilnosti

CELOSTNO NAČRTOVANJE MOBILNOSTI			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Sprejem, zagon, revizija in prenova celostne prometne strategije, vključno z določitvijo odgovorne osebe in oddelka, ki bo bdel in aktivno vodil ta proces na občini	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, ministrstva oziroma organi v sestavi, sredstva Evropske unije
Izvedba periodičnih anket o zadovoljstvu in potovalnih navadah	Občina Ormož v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2019–2022	Proračun občine, ministrstva, sredstva Evropske unije
Nadaljnje iskanje priložnosti in možnosti sodelovanja v projektih Evropske unije	Občina Ormož	Nenehno	Proračun občine, ministrstva, sredstva Evropske unije
Sprotno opremljanje uradnih spletnih strani Občine Ormož z novicami in temami o prometu in mobilnosti	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine
Izvajanje promocijskih, ozaveščevalnih in izobraževalnih aktivnosti za vse stebre, prav tako vsakoletno sodelovanje v evropskem tednu mobilnosti	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, ministrstva, sredstva Evropske unije
Izdelava mobilnostnih načrtov za množične dogodke (npr. sejmi) in večje generatorje prometa: javne institucije (občina, šole, zdravstveni dom) in gospodarstvo (npr. Safilo)	Javni zavodi, Občina Ormož, podjetja v občini	2018–2022	Sredstva Evropske unije, lastna sredstva javnih zavodov in podjetij, proračun občine
Krepitev kompetenc občinske uprave na temo trajnostne mobilnosti (npr. udeležba na seminarjih, seznanjanje s primeri dobrih praks) in povečanje integracije med sektorji	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, določeni evropski projekti



Celovita promocija hoje

Celovita promocija hoje

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



Slika 16: Ptujška cesta v Ormožu

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

Sodobni način življenja postavlja hojo oziroma pešačenje pogosto na stranski tir. Osebni avtomobil tako uporabljamo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, prihranili bi pri gorivu ter zmanjšali emisije in hrup, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. **Izziv** je, da se večina kratkih potovanj, predvsem znotraj mesta in naselij, opravi peš, za kar pa

ni dovolj le obstoj določene infrastrukture, na primer pločnika minimalnih dimenzij, temveč mora celotno mestno okolje postati privlačnejše za hojo. Hitrosti motoriziranega prometa je treba zmanjšati, preusmeriti čezmerne obremenitve, predvsem tovornega prometa zunaj središč mesta in naselij, oblikovanje in izgled javnih površin, vključno z urbano opremo in javno razsvetlavo, pa maksimalno prilagoditi potrebam pešcev.

S tem bo postopoma odpravljen nelagodni občutek pešcev, ki se kot udeleženci v prometu pogosto počutijo ogrožene in zapostavljene. Najznačilnejši pokazatelj tega je dejstvo, da starši svoje otroke raje pripeljejo z osebnim avtomobilom do šolskih vrat, kot da bi jih v šolo napotili peš ali s kolesom.



Slika 17: Zožitev pločnika na Ptujski cesti

VIZIJA:

- Ustvarjeni bodo pogoji za udobno in varno pešačenje (pločniki, pešpoti in javna razsvetljava), da bodo prebivalci spodbujeni k hoji in bo posledično narastel tudi delež hoje, predvsem pri kratkih potovanjih.
- Nadaljnje vzpostavljanje varnih šolskih poti.
- Poudarek pri načrtovanju bo posvečen gibalno in senzorno oviranim ter starejšim prebivalcem.
- Ureditev rekreativnih turističnih pešpoti.
- Hoja bo promovirana kot aktivna mobilnost in dejavnik izboljšanja zdravja ter kot pomemben način potovanja.
- Ormož in vsa krajevna središča bodo prometno in na splošno varna in privlačna za ljudi.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- povečanje deleža hoje pri potovanjih na delo za 5 % do leta 2023 glede na izhodiščno leto 2018
 - KAZALNIK: delež potovanj peš na delo (izhodiščna vrednost 19 % (vir: Anketa CPS 2018))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- zasnova omrežja pešpoti in omrežja javnih površin (koncept omrežja pešpoti ter predlogi izvedbe povezav in ureditev javnih površin) do leta 2019
 - KAZALNIK: izdelava izvedbenih načrtov, ki bodo osnova za realizacijo projektov
- izvedba ključnih povezav v omrežju pešpoti do leta 2023
 - KAZALNIK: napredek pri vzpostavljanju sklenjene mreže varnih in privlačnih pešpoti od sprejema CPS 2018
- obnovljeni in na novo izgrajeni pločniki do leta 2023
 - KAZALNIK: povečanje dolžine pločnikov, predvsem na najnevarnejših mestih, od sprejema CPS 2018
- nova ureditev in izvedba ukrepov zagotavljanja območij prijazne mobilnosti v naseljih do leta 2023
 - KAZALNIK: izvedba vsaj treh novih ureditev območij s povečanimi oziroma naknadno vzpostavljenimi površinami za kolesarje in pešce oziroma skupnega prometnega prostora od sprejema CPS 2018
- vključitev ukrepov, prilagojenih gibalno in senzorno oviranim osebam, v obstoječo prometno infrastrukturo do leta 2023 (spuščeni robniki, taktilne talne označbe ipd.)
 - KAZALNIK: povečanje števila novih ureditev za gibalno in senzorno ovirane osebe od sprejema CPS 2018
- izgrajena dodatna cestna razsvetljava do leta 2023 s ciljem izboljšanja prometne varnosti
 - KAZALNIK: razširitev in izboljšanje javne razsvetljave v omrežju pešpoti od sprejema CPS 2018

Celostna prometna strategija Občine Ormož predvideva naslednje **sklope ukrepov**:

1. Sklenjeno omrežje pešpoti

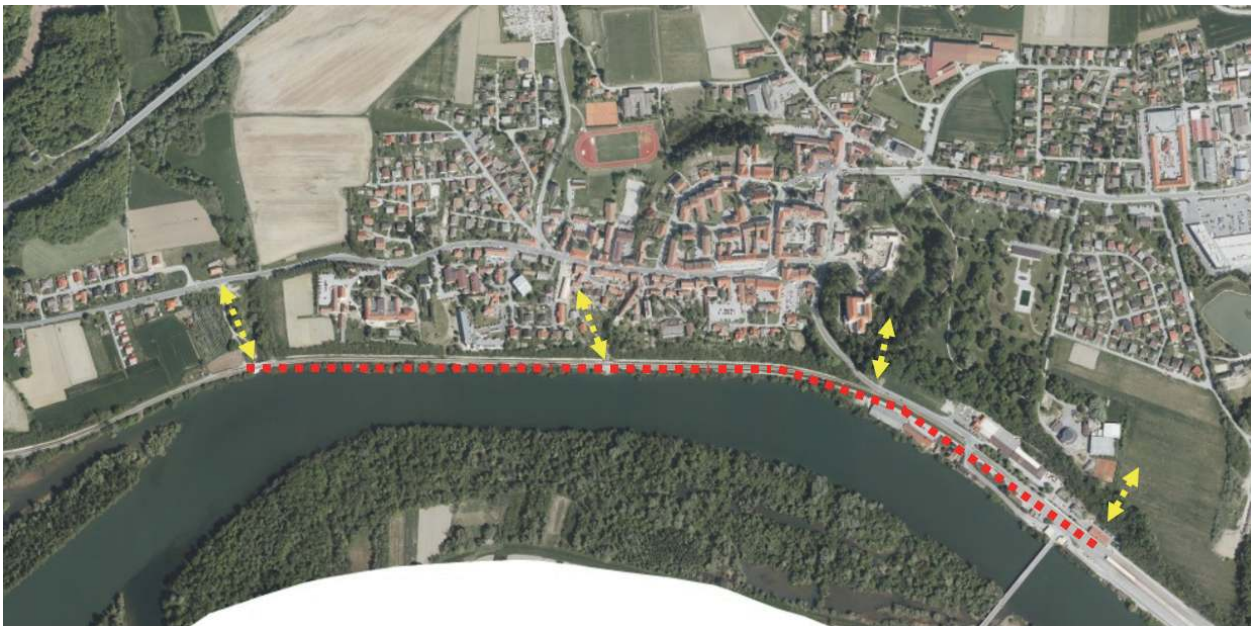
Ureditev omrežja pešpoti znotraj naselij bo prioriteta. Pomemben segment bosta nadaljnje vzpostavljanje in nadgradnja varnih šolskih poti in poti, ki bodo povezovala pomembnejše točke v mestu in naseljih, kot so objekti za rekreacijo, trgovsko-servisne storitve, javne ustanove in postajališča javnega 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 šolskih poteh je poleg varnosti in udobnosti treba imeti v mislih tudi atraktivnost (npr. igrala in zanimive aktivnosti vzdolž poti).



Slika 18: Primer povečanja atraktivnosti šolske poti – projekt ADD HOME

Pri drugem sklopu so pomembnejši povezava med znamenitostmi, prelepi razgledi ter odmaknjenost od cest in motoriziranega prometa. Na javnih razpravah je bila podana smiselna pobuda za ureditev pešpovezav med centrom, Dravo in Železniško postajo Ormož. Na spodnji sliki so z rumeno prikazane možne lokacije pešpovezav.



Slika 19: Potencialne lokacije pešpovezav med centrom mesta, Dravo in Železniško postajo Ormož

2. Preureditev središča Ormoža

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

Pomembno je, da se v središču Ormoža začne ustvarjati tako imenovana »prijazna cona«, v sklopu katere se bo več prometnih površin namenilo hoji. Dvig kakovosti površin za pešce dosežemo tudi tako, da kolesarje, ki sedaj pogosto uporabljajo pločnike,

preusmerimo na vozišče ter s tem odpravimo konflikte med pešci in kolesarji na pogosto že tako preozkih pločnikih. Seveda je pri preusmeritvi kolesarjev na vozišče treba predhodno veliko pozornosti posvetiti zagotavljanju ustrezne prometne varnosti kolesarjev. V okviru naslednjega stebra, poimenovanega Izkoriščanje potencialov kolesarjenja, je podrobneje predstavljen ukrep ureditve pomožnih kolesarskih pasov na vozišču v središču Ormoža.

Srednjeročno bi v mestnem središču, na ožjem delu, prav gotovo bilo smiselno proučiti tudi možnost

uvedbe skupnega prometnega prostora, v tujini znanega kot »Shared Space«, katerega osnovno načelo je **sožitje različnih prometnih udeležencev** na skupni prometni površini. Klasična razmejitev med posameznimi prometnimi površinami se odpravi in ustvari se kakovosten javni prostor, katerega cilj je privlačiti kulturne, socialne in ekonomske aktivnosti ter hkrati izboljšati kakovost bivanja in zadrževanja v tem prostoru (glej primer na sliki 22).

Dolgoročno je takšen prostor brez večjih investicij možno preoblikovati tudi v območje za pešce.

3. Preureditev središč drugih naselij v občini

V središčih drugih večjih občinskih naselij se uredijo središčne javne površine. Urejanje teh površin se v skladu s potrebami izvede: s kakovostnim tlakovanjem, z dodajanjem urbane opreme (klopi, koši za smeti, pitniki, skulptura ali znamenje) ter z ozelenitvijo in zagotavljanjem sence (zasaditev dreves, grmičevja in/ali cvetličnih gred).



Slika 20: Izzivi pešprometa – ovire na pločnikih, nespuščeni robniki, zožitve

4. Izboljšanje dostopnosti ranljivejših skupin

Pomembno je odpraviti arhitektonske ovire za gibalno ovirane. Na vseh novih prehodih za pešce in tistih, ki bodo predmet rekonstrukcij, je treba predvideti poglobitev robnika po celotni širini prehoda za pešce. Takšno ureditev je treba postopoma izvesti tudi na vseh preostalih prehodih za pešce. Izjema so le dvignjeni prehodi za pešce na trapeznih ploščadih.

Za vodenje slepih in slabovidnih je treba predvideti ustrezne taktilne oznake, semaforizirano križišče je treba opremiti z Braillovo pisavo in zvočnimi signali. Poseben poudarek je treba nameniti ustreznosti vidnosti stopnic in drugih višinskih dilatacij za slabovidne, predvsem v mestnem središču.

Pešpoti v naseljih bodo ustrezno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti je treba dodatno izboljšati s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Na pomembnih mestih je treba poti tudi označiti s smerokazi in drugimi informacijskimi tablamami. Na relacijah, kjer bodo pešci in kolesarji na skupnih površinah, si je treba prizadevati za prometno ureditev, ki bo zmanjševala morebitne medsebojne konflikte.

5. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

Da bomo na področju hoje uspešni, ni dovolj le urejena infrastruktura. Pomembno je tudi izvajanje mehkih aktivnosti, ki promovirajo in spodbujajo hojo. V promocijske in izobraževalne aktivnosti je treba vključiti vse, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do delovno aktivnih ljudi in starejših občanov. **Občina Ormož ter njene osnovne šole in vrtci so na tem področju že do sedaj bili zelo aktivni in jih lahko prepoznamo kot primer dobre prakse v državi.** Številne izobraževalne, ozaveščevalne in promocijske aktivnosti, ki se že vrsto let redno izvajajo na področju preventive, prometne varnosti, okoljske ozaveščenosti, trajnostne mobilnosti in zdravja (Kaj veš o prometu, Prometna kača, Pešbus, Pasavček itd.), prav gotovo zelo pozitivno vplivajo na razvoj okolju prijazne mobilnosti v občini. V precejšnji meri pa se kažejo tudi v relativno dobri prometni varnosti glede na stanje prometne infrastrukture.



Slika 21: Izvajanje projekta PEŠBUS v OŠ Ivanjkovci (vir: Spletna stran OŠ Ivanjkovci)



Slika 22: Primer izvedbe skupnega prometnega prostora

Tabela 8: Akcijski načrt ukrepov stebra Celovita promocija hoje

CELOVITA PROMOCIJA HOJE			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Postopno urejanje omrežja pešpoti, vključno z nadgradnjo šolskih poti: <ul style="list-style-type: none"> izgradnja pločnikov in pešpoti ob rekonstrukcijah krajevnih in državnih cest izgradnja in ureditev ločenih pešpoti (bližnjic, že uhojenih poti, nekdanjih zaraščenih poti ipd.) izboljšanje javne razsvetljave in urejanje dodatnih prehodov za pešce 	Občina Ormož, osnovne in srednja šola, DRSI	2019–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Postopna preureditev središča mesta Ormož v območje prijazne mobilnosti (delno sovпада z ukrepom vzpostavitve pomožnih kolesarskih pasov na vozišču) in proučitev uvedbe skupnega prometnega prostora	Občina Ormož, DRSI	2018–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Postopna preureditev drugih krajevnih središč v občini in vzpostavljanje območij prijazne mobilnosti	Občina Ormož, DRSI	2018–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Izboljšanje dostopnosti ranljivih skupin	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Promocijske in izobraževalne aktivnosti na področju hoje	Občina Ormož, vrtci, osnovne in srednja šola	2018–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva
Postopno izboljšanje povezav do Železniške postaje Ormož <ul style="list-style-type: none"> Obnova pešpoti skozi park pri gradu Ormož Začetek aktivnosti za ureditev pešpoti ob Dravi oziroma železniški progi (dodatno k načrtovani Dravski kolesarski poti) in njena navezava na center mesta na več lokacijah – podrobneje glej sliko 19 (urejanje lastništva in služnosti, izdelava izvedbenih načrtov itd.) 	Občina Ormož, SŽ – Infrastruktura, DRSI	2018–2022	Proračun občine, državni proračun, evropska sredstva



Izkoriščanje potencialov kolesarjenja

Izkoriščanje potencialov kolesarjenja

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

Relief občine Ormož je sicer razgiban, a za kolesarjenje večinoma ugoden. Razdalje niso takšne, da bi tudi manj športne kolesarje odvrčale od poti.



X	Središče Ormoža
	5-minutna dostopnost iz središča Ormoža
	10-minutna dostopnost iz središča Ormoža
	15-minutna dostopnost iz središča Ormoža

Slika 23: Dostopnost s kolesom iz središča Ormoža

Kolesarska infrastruktura se v zadnjih letih izboljšuje, predvsem v sklopu novogradenj in rekonstrukcij cest, a še vedno ostajajo številni **izzivi**, s katerimi se bo v prihodnje treba soočiti.



Slika 24: Primer kolesarjem zelo prijazne novogradnje (Podgorci)



Slika 25: Primer klančin za prečkanje železniške proge – podhod sameva (Pušenci)

V občini Ormož je kar veliko površin namenjenih kolesarjem. Problem je, da te, ki obstajajo, med sabo niso povezane. Poleg tega so te do kolesarjev pogosto neprijazne, dotrajane in na posameznih mestih celo nevarne.



Slika 26: Nenaden zaključek kolesarske steze



Slika 27: Kratki odsek enostranske dvosmerne kolesarske steze v Pušencih

Na območju občine se ponujajo izvrstne možnosti za razvoj turističnega daljinskega in izletniškega kolesarjenja. Ker občina Ormož leži ob Dravi, po njenem ozemlju poteka pomemben del mednarodne Dravske kolesarske poti, ki v sosednji Avstriji privablja veliko število turistov in popotnikov.



Slika 28: Pregledna tabla Dravske kolesarske poti

Prvič je bil odsek Dravske kolesarske poti na terenu vzpostavljen v letu 2006 – table še kljubujejo času ...

Ta daljinska kolesarska povezava, ki je ena izmed najprivlačnejših v Evropi, ponuja izjemne možnosti, da bi občino obiskalo veliko turistov.



Slika 29: Počivališče Dravske kolesarske poti

Počivališče Dravske kolesarske poti trasirane in na terenu vzpostavljene v letu 2006; še kljubuje času..



Slika 30: Nove oznake Dravske kolesarske poti

Danes je Dravska kolesarska pot zgledno označena, ni pa tudi zgledno prevozna.

Občina je zelo privlačna za izletniške aktivnosti na kolesu in bi v ta namen morala še bolj izrabiti vinske in turistične poti ter obdravske lagune.



Slika 31: Potek Dravske kolesarske poti v občini Ormož – zahodni del (z rdečo je označen ključni manjkajoči del)
(vir: U. Rozman, RRA Koroška)



Slika 32: Kako (naj) bi izgledala prijazna in privlačna turistična izletniška pot
(vir: Zasnova kolesarske povezave med Svetinjami in Jeruzalemom, UIRS, 2017)

Za vsakodnevne opravke občanov Ormoža so turistične in izletniške kolesarske poti omejeno uporabne. Manjkajo ustrezne kolesarske povezave z zaledjem, predvsem z odmaknjenimi naselji. Obstoječe kolesarsko omrežje je pogosto preveč podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa ter pogosto slabo tehnično izvedeno.

Prvi izziv oziroma naloga na področju kolesarjenja je vzpostaviti omrežje (sprva na papirju, nato pa umeščeno v prostor), ki bo dovolj privlačno za vse namene kolesarjenja in uporabno za vse skupine kolesarjev (manj večjih, otrok, starejših itd.).

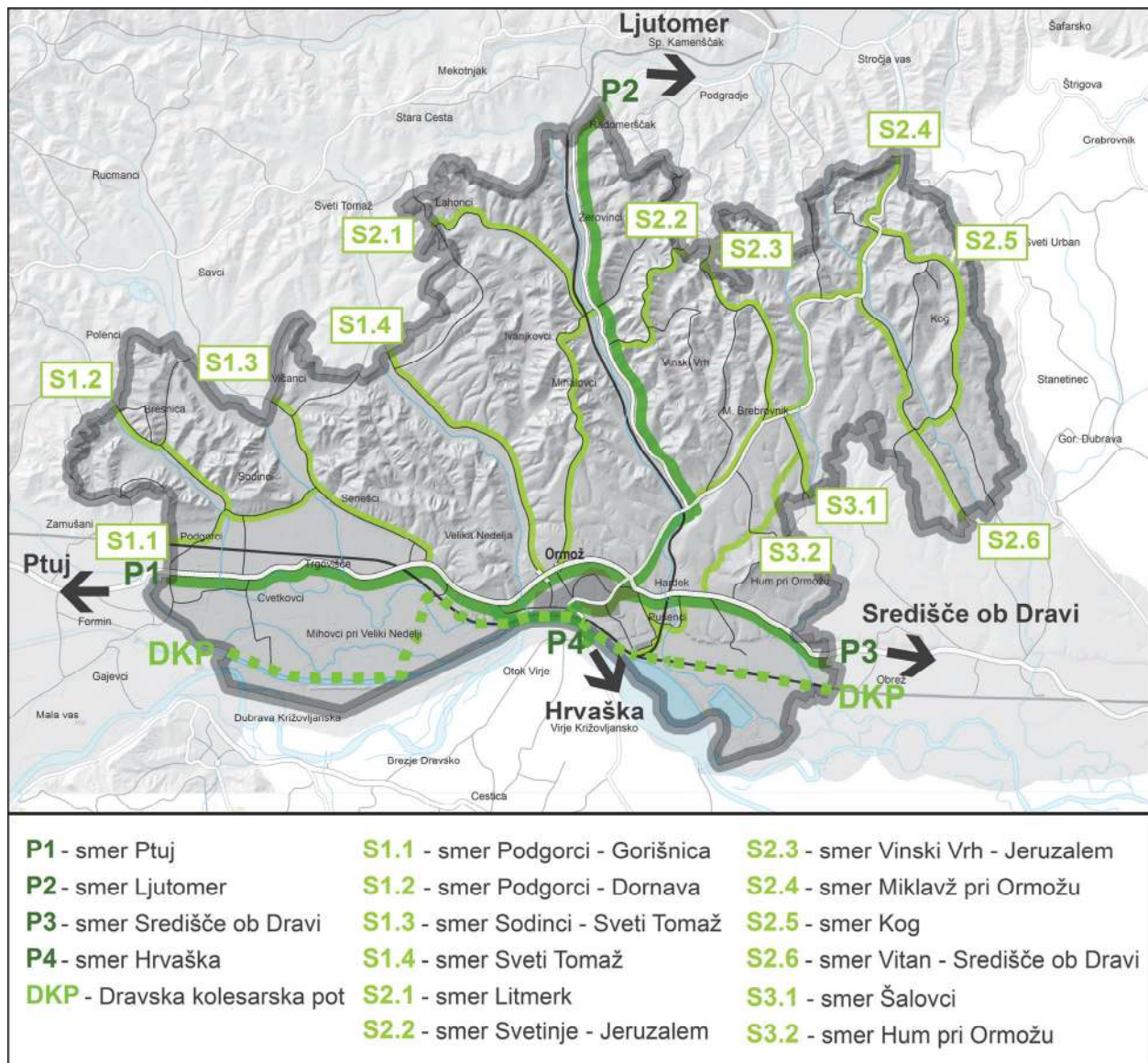
Obstoječe kolesarske povezave bo treba med seboj povezati v sklenjeno kolesarsko mrežo, pri čemer pa

je treba izbrati primerne poteka in vrste infrastrukture maksimalno prilagajati varnosti in udobnosti kolesarjev. A v praksi se praviloma izkaže, da so tiste najboljše rešitve pogosto povezane z manj idealističnimi kriteriji, kot sta lastništvo, služnost in soglasje itd.

Tudi znotraj mesta, čeprav je bilo na nekaterih odsekih izgrajenih nekaj zglednih kolesarskih poti, je kar veliko izzivov.



Slika 33: Primer kolesarjem neprijazne ureditve (vzhodna obvoznica)



Slika 34: Shematski prikaz primarnih in sekundarnih kolesarskih povezav vključno z Dravsko kolesarsko potjo na območju občine Ormož



Slika 35: Obstojče nepovezane kolesarske površine z nekaj zglednimi odseki

Tabela 9: Več nivojev kolesarskih povezav in infrastrukture ter usmeritve za delovanje

NIVO		USMERITVE ZA DELOVANJE OBČINE
1	Daljinski turistični nivo – Dravska kolesarska pot	Kontinuirano vzpostavljati privlačnejšo površino za kolesarjenje. Osredotočiti se na »rdeče« odseke. Izkoristiti možnosti državnega in evropskega sofinanciranja. Pot opremiti z vertikalno signalizacijo in obvestili. Zvabiti čim več turistov s te daljinske kolesarske poti (s kulturno, zabavno in kulinarico ponudbo).
2	Izletniške kolesarske poti	Potekajo po lokalnih, nizko prometnih cestah. Postopoma izboljševati površine, namenjene kolesarjem. Opremljati jih s signalizacijo in obvestili.
3	Glavne navezovalne vpadnice	So ob državnih cestah – občina ima omejene možnosti samostojno izvajati aktivnosti. Ob teh cestah praviloma potekajo najbolj naravne in neposredne navezave, zato občina aktivno podpira dvig standarda ponudbe vzdolž teh vpadnic. Ob rekonstrukcijah križišč in nevarnih odsekov občina poskrbi za povezovanje med novonastalimi prekinitvami sklenjenih kolesarskih površin. Priložnost: z načrtovano izgradnjo hitre ceste in pre Kategorizacijo obstoječe zelo široke ceste G1 se ponuja priložnost za uporabnejšo, varnejšo in privlačnejšo povezavo tudi vzdolž glavne ceste.
4	Lokalne navezovalne »kolesarke«	So ob lokalnih prometnicah – občina ima možnost samostojno ukrepati, a se pogosto zatakne pri pridobivanju soglasij in služnosti. Te povezave so praviloma nizko prometne ter po veljavnih pravilnikih in smernicah ne zahtevajo ločenih kolesarskih poti. Zato se aktivnosti občine usmerjajo bolj kot v novogradnje v umirjanje motornega prometa, da bi se zagotovila varna uporaba kolesarskih pasov ali skupna raba vozišča.
5	Kolesarske površine znotraj mesta in vaških jeder	Poudarek je na jasnejšem označevanju kolesarskih pasov ali skupnih prometnih površin, odstranjevanju ovir in ponudbi varnih parkirišč/stojal za kolesa. Za izvedbo teh ukrepov je treba ožati vozne pasove, namenjene motornemu prometu, in zagotavljati omejitve hitrosti (40 km/h in 30 km/h).
	Ožja okolica šol	Je (še naprej) prioriteta pri vzpostavljanju varne kolesarske infrastrukture.

VIZIJA:

- Ormož bo občina z dobro kolesarsko infrastrukturo in kulturo, kjer bo kolesarjenje enakovreden in varen prevozni način za vsakodnevne opravke, uveljavljena oblika rekreacije ter pomemben dejavnik za izletnike in turiste.
- Vzpostavljeno bo razvito in dobro vzdrževano omrežje kolesarskih povezav.
- Z nadgradnjo in izboljšanjem daljinskih kolesarskih povezav bomo privabili obiskovalce.
- S kolesom varno do vseh ključnih ciljev v občini.
- Še nadalje se bodo vzpostavljale in nadgrajevale varne kolesarske poti do šol.
- Zanimive lokacije bodo opremljene z opremo za varno parkiranje koles.
- Občani bodo na kolesu varnejši in bolj zdravi.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev ciljev:

- povečanje deleža potovanj, ki jih občani opravijo s kolesom
 - KAZALNIK: delež potovanj s kolesom 12 % do leta 2023
(izhodiščna vrednost 9 % v letu 2018 (vir: Anketa CPS 2018))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo kolesarskega omrežja, v povprečju vsaj 3 km na leto
 - KAZALNIK: vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2023
 - KAZALNIK: nadaljnja ureditev varnih kolesarskih poti v šole, vrtce, zdravstveni dom in dom upokojencev
- izboljšanje pogojev za kolesarjenje z obnovo obstoječe infrastrukture
 - KAZALNIK: obnova dotrajanih kolesarskih površin ter vertikalnih in horizontalnih oznak
 - KAZALNIK: odprava nevarnih mest na obstoječih kolesarskih povezavah do leta 2020
- izboljšanje pogojev za parkiranje koles
 - KAZALNIK: ureditev stojal za kolesa, prednostno ob javnih ustanovah in na javnih površinah, pri čemer je skupaj treba zagotoviti vsaj osemdeset dodatnih stojal in kolesarnic
- promocija kolesarjenja
 - KAZALNIK: izvajanje ozaveščevalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje (Varno na kolo, Prometna kača ipd.)



Slika 36: Predlog ureditve kolesarskih površin v osrednjem delu občine

Tabela 10: Akcijski načrt ukrepov stebra Izkoriščanje potencialov kolesarjenja

IZKORIŠČANJE POTENCIALOV KOLESARJENJA			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Nadaljevanje postopne vzpostavitve in uveljavitve Dravske kolesarske poti	DRSI, Občina Ormož	2018–2022	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in sredstva Evropske unije proračun občine
Vzpostavljanje izletniških, turističnih in rekreativnih poti, primernih tudi/predvsem za kolesarje	Občina Ormož	2018–2022	Sredstva Evropske unije, drugi deležniki iz segmenta turizem, kmetijstvo, proračun občine
Nadaljevanje postopne vzpostavitve sklenjene kolesarske mreže zunaj mesta Ormoža	DRSI, Občina Ormož	2018–2022	Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in sredstva Evropske unije proračun občine,
Nadaljevanje postopne vzpostavitve sklenjene kolesarske mreže v mestu Ormož	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine
Ureditev in izboljšave obstoječe infrastrukture in/ali opreme ter namestitve dodatne (npr. kolesarska počivališča, prometna in informativna signalizacija ipd.)	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo in sredstva Evropske unije
Postavitev parkirnih stojal in kolesarnic	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije
Izvajanje ukrepov za izboljšanje prometne varnosti kolesarjev s poudarkom na varnih kolesarskih poteh v okolici šol	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije, drugi deležniki
Izvajanje mehkih ukrepov na področju ozaveščanja, promocije in izobraževanja za kolesarjenje	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije



Privlačen javni potniški promet

Privlačen javni potniški promet

Javni potniški promet je zelo pomemben predvsem zaradi njegove socialne funkcije. Ta je v časih socialne izključenosti tistih, ki ne posedujejo osebnega avtomobila in so s tem zanje določeni cilji v prostoru nedosegljivi (starejši, mladi in ekonomsko šibki), zelo pomembna.

Železniški javni potniški promet

Ormož je eno izmed slovenskih mest, ki ima to (ne povsem izkoriščeno) srečo, da leži ob železniških tirih, celo ob prioriteten evropskem koridorju. V bližnji preteklosti so se izvedle (res) številne investicije v izboljšanje železniške proge in infrastrukturo ob njej. To je za občino velik potencial. A ...



Slika 37: Železniško postajališče Pavlovci

Zgledna postajna infrastruktura (Pavlovci) sameva ...

Tudi ponudba v smeri Ptuja, Maribora in Murske Sobotne je solidna. Potovalni časi do nekaterih središč sploh niso tako nekonkurenčni osebnemu avtomobilu!

V Maribor je možno priti v 57–73 minutah dvanajstkrat na delovni dan. Z avtomobilom (po »Googlu«) za isto pot potrebujemo 46–52 minut. V Ljubljano v razumnem času (med dvema urama in sedemnajst minut in tremi urami) in največ enkratnim

prestopanjem pridemo le še trikrat. Murska Sobota pa je dosegljiva v štiridesetih minutah desetkrat na dan. Čezmejne povezave (Čakovec) so zgolj simbolične.



Slika 38: Komunikacijski stebriček na železniškem postajališču Pavlovci

Oprema na novem železniškem postajališču Pavlovci (obvestilo je pomenljivo) ...

Del krivde za presenetljivo nizek delež uporabnikov vlaka je morda v nekoliko odmaknjeni (jeseni in pozimi temačni) legi Železniške postaje Ormož. Vsekakor pa kakovost ponujenih vlakov ni dobra.



Slika 39: Neugledna vlakovna garnitura in prazen vlak?

Avtobusni javni potniški promet

Tiri niso tako razvejeni kot ceste, zato je razumljivo in potrebno, da velik del povpraševanja po javnem prevozu pokrivajo avtobusi. Prevoze z avtobusi ponujajo celo Slovenske železnice.



Slika 40: Avtobusna postaja Ormož

Sobota na avtobusni postaji v Ormožu. Videz vara! Avtobusi so na postaji zgolj parkirani ...

Ormož		Mestna občina Ormož	
Vozni red		Sobota	
Ormož - Ljubljana	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Ljubljana - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Ptuj	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Ptuj - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Maribor	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Maribor - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Celje	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Celje - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Kranj	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Kranj - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Novo mesto	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Novo mesto - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Domžale	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Domžale - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Škofja Loka	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Škofja Loka - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Vrhnika	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Vrhnika - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Brežice	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Brežice - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Tolmin	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Tolmin - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Gorizia	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Gorizia - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00
Ormož - Trieste	06:30 08:00 09:30 11:00 12:30 14:00 15:30 17:00 18:30	Trieste - Ormož	07:00 08:30 10:00 11:30 13:00 14:30 16:00 17:30 19:00

Slika 41: Vozni red avtobusne postaje v Ormožu

Pogled na vozni red razkrije: ob sobotah in nedeljah ni avtobusnih prevozov; zadnji odhodi so tudi na delovni dan ob 16.20 ...

Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa v regiji in dostopnosti do pomembnih lokacij v občini

Ker je ponudba medkrajevnega javnega potniškega prevoza (cestnega in železniškega) pomembno odvisna od stanja zakonodaje na tem področju v državi, bodo aktivnosti občine usmerjene predvsem v sodelovanje z državo pri koncipiranju gospodarske javne službe medkrajevnih avtobusnih prevozov, vključno s pogovori o regijskem povezovanju pri sofinanciranju določene ponudbe. Ob tem bo ključni cilj izboljšanje obstoječe ponudbe storitev javnega potniškega železniškega prevoza in vsaj ohranjanje avtobusne ponudbe.

Fleksibilne oblike mobilnosti, prevoz na klic?

S fleksibilnimi oblikami javnega prevoza potnikov lahko zagotavljamo minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev, ne glede na njihov status oziroma položaj v družbi. Zaradi strukture prebivalstva v občini (razpršena poselitev, staranje) bo veliko naporov usmerjenih v zagotavljanje minimalne mobilnosti za obrobna območja in kategorije prebivalstva.

Zagotavljanje šolskega prevoza

Občina ima za slovenske razmere kljub razgibanemu reliefu dobro ponudbo in razumne stroške. Ta trend želimo nadaljevati. Izkoristiti želimo tudi potenciale integriranja rednih in posebnih avtobusnih prevozov.



Slika 42: Parkiraj in se pelji – infrastrukturi ni kaj očitati

Izboljšanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu

Infrastruktura mora potnikom omogočati varno vstopanje in izstopanje, prijetno čakanje ter vse potrebne informacije, ki jih potrebujejo (vozni redi).



Slika 43: Infrastrukturno zgledno urejeno postajališče s skromno prevozno ponudbo

Na območju občine so avtobusna postajališča sicer dobro urejena.

Železniška postaja Ormož mora postati privlačnejša, z boljšim in varnejšim dostopom, možnostmi parkiranja (avtomobilov, koles) in ustavljanja avtomobilov, taksijev ter avtobusov.

Ureditev in izboljšanje informacij za načrtovanje poti

Na spletni strani Občine Ormož bomo vzpostavili zavihek s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do voznih redov.

VIZIJA:

- Povečala (ali pa vsaj ohranila) se bo dostopnost do centrov v regiji in državi.
- Občani bodo imeli na voljo poselitvenemu vzorcu prilagojen javni potniški prevoz.
- Javni potniški prevoz bo omogočil, da bodo številna gospodinjstva lahko znižala stroške za svojo mobilnost (opustitev potrebe po drugem, tretjem itd. avtomobilu, integrirana vozovnica, prevozi na klic). Zato podpiramo državne aktivnosti načrtovanega širjenja cenovno privlačnega in integriranega javnega prevoza (IJPP) s šolajoče se mladine na celotno populacijo.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev ciljev:

- povečati delež potovanj z javnim potniškim prevozom do leta 2023
 - KAZALNIK: delež potovanj z javnim potniškim prevozom na 6 % do leta 2023 (izhodišča vrednost 3 % (vir: Anketa CPS 2018))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- povečati ponudbo medkrajevnega javnega potniškega prevoza do leta 2023 (oziroma z datumom uvedbe novih avtobusnih koncesij)
 - KAZALNIK: število voženj linij medkrajevnega javnega potniškega prevoza (avtobus in vlak) na povprečen delovni dan (izhodiščna vrednost stanje 2018)
- po načrtovani pilotni uvedbi konec leta 2019 proučiti možnosti vzpostavitve stalnega sistema prevozov na klic do leta 2020 in dejanska (po možnosti v povezavi s sosednjimi občinami) vzpostavitev sistema do leta 2023
 - KAZALNIK: delež odraslih prebivalcev brez avtomobila, ki imajo možnost prevoza na klic, na 50 % do leta 2023 (izhodiščna vrednost 0 % v letu 2018)
- urediti boljšo dostopnost in privlačnost Železniške postaje Ormož:
 - KAZALNIK: povečanje števila potnikov za 50 % do leta 2023 glede na stanje leta 2018

Predvideni ukrepi:

- izboljšanje informiranosti;
- ureditev ustrežnejših povezav (javni potniški promet, kolesarjenje, peš itd.) med Železniško postajo Ormož in mestnim središčem, vključno z izboljšanjem možnosti parkiranja;
- usklajevanje avtobusnih voznih redov z voznimi redi vlakov;
- vzdrževanje in izboljšave čakalnic in druge opreme na avtobusnih postajališčih;
- integracija mestnega prometa in šolskih prevozov; potenciali za prihranke občinskega proračuna.

Tabela 11: Akcijski načrt ukrepov stebra Privlačen javni potniški promet

PRIVLAČEN JAVNI POTNIŠKI PROMET			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Proučevanje možnosti vzpostavitve sistema javnih prevozov na poziv	Občina Ormož, Ministrstvo za infrastrukturo v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2022	Sredstva Evropske unije, državna sredstva
Proučevanje možnosti reorganizacije šolskih prevozov (skladno z veljavno zakonodajo); vključevanje posebnih prevozov v sistem rednih linijskih prevozov	Občina Ormož, ministrstvi za infrastrukturo in šolstvo	2022	Državna sredstva – možnost razbremenitve občinskega proračuna
Izboljšanje dostopnosti in privlačnosti Železniške postaje Ormož	Občina Ormož,	2022	Občinski proračun, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Vzdrževanje in obnova avtobusnih postajališč	Občina Ormož, DRSI	Nenehno	Občinski proračun, državna sredstva
Vzpostavitev zavihka na spletni strani Občine Ormož: »kako z javnim prevozom do nas« ...	Občina Ormož,	2019	Občinski proračun, državna sredstva



70

km/h

BUS



Racionalen motorizirani promet

Racionalen motorizirani promet

Čeprav je zmanjšanje odvisnosti od osebne avtomobila eden izmed osnovnih namenov celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti, ostajata osebni avtomobil in zanj potrebna cestna infrastruktura še vedno pomembna tema prometnih strategij.

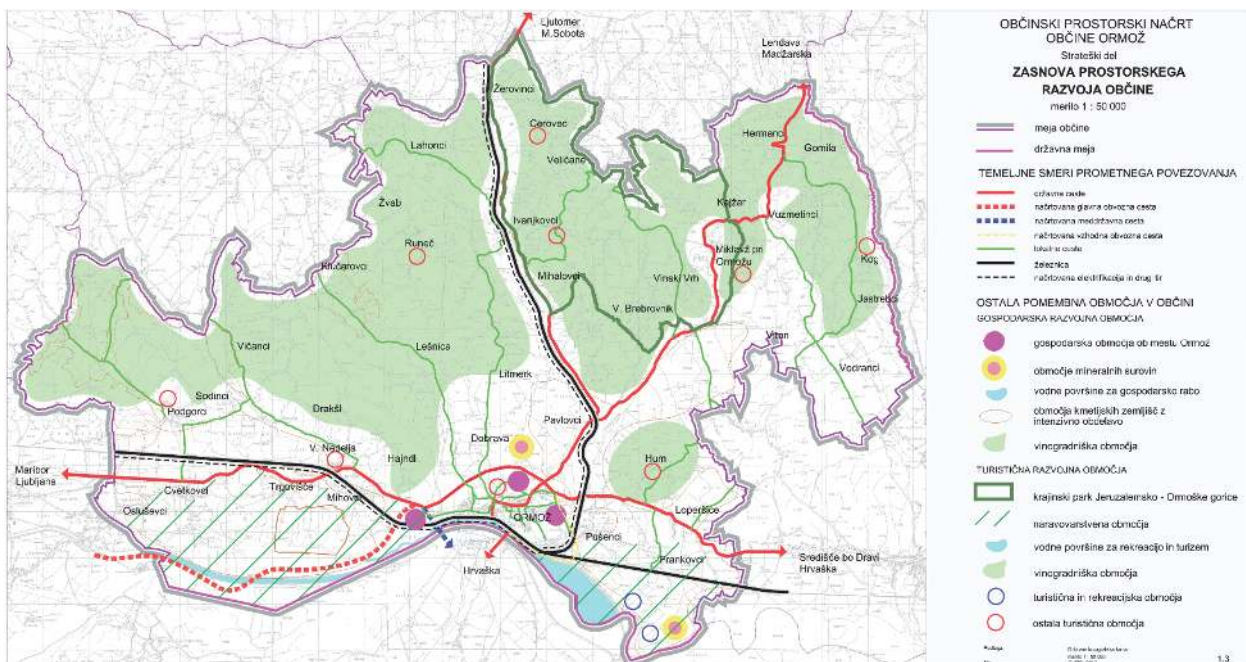
Ankete in samoocena občanov to potrjujejo, saj so številne izpostavljene težave bile prav s področja motoriziranega prometa. Med drugim tudi nujnost izgradnje tako imenovane hitre ceste v smeri proti Ptujju s ciljem razbremenitve krajevnih središč tranzitnega prometa in zagotavljanja ustrežnejše dostopnosti do avtocestnega križa, zagotavljanje kakovostnejšega vzdrževanja obstoječe cestne infrastrukture, še nadaljnje izboljševanje prometne varnosti, preusmeritev traktorjev in kmetijske mehanizacije mimo mestnega središča Ormoža in dodatna navezava na obvoznico za potrebe izvoza intervencijskih vozil (predvsem gasilcev in policije).



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

Ta strategija ne oporeka aktivnostim, ki so v teku (četudi so grob, okolju neprijazen poseg v prostor), za izboljšanje dostopnosti Ormoža po cesti in razbremenitev krajevnih središč, predvsem tranzitnega tovornega prometa, z izgradnjo tako imenovane hitre ceste v smeri proti Ptujju.

Pomemben motiv je torej preusmeritev tovornega prometa iz krajevnih središč ter s tem ustvarjanje pogojev za razvoj privlačnejših javnih prostorov (tako imenovanih prijaznih con oziroma območij prijazne mobilnosti) in zagotavljanje površin za pešce in kolesarje.



Slika 44: Temeljne smeri prometnega povezovanja, vključno z novo cesto Ptuj–Ormož

VIZIJA:

- Prizadevali si bomo za izboljšanje dostopnosti ključnih gospodarskih območij v občini ter hkrati razbremenjevali krajevna središča tovornega in čezmernega avtomobilskega prometa.
- Spodbujali bomo rabo okolju prijaznih vozil.
- Nadaljevali bomo z revitalizacijo in obnovo dotrajanih cest in ulic v občini.
- Ukrepe umirjanja prometa bomo postopno nadomeščali s celostnimi preureditvami prometnega prostora tako, da bo ta varen in privlačen, predvsem za pešce in kolesarje.
- Dolgoročno parkiranje neposredno pred vhodi pomembnih ustanov se bo postopno zmanjševalo, uporabnikom pa bodo ponujene nadomestne parkirne površine na razdalji, ki jo je brez napora možno prepešačiti.

Ključni cilj in kazalnik za uresničitev cilja:

- zmanjšanje deleža potovanj z osebnimi avtomobili z motorjem z notranjim izgorevanjem za potovanja na delo pod 60 % do leta 2023
 - KAZALNIK: delež poti, opravljenih z vozili z notranjim izgorevanjem, kot voznik z namenom poti na delo (izhodiščna vrednost 68 % (vir: Anketa CPS 2018))

Ključni ukrepi in kazalniki za izvedbo ukrepov:

- obnavljati in izboljšati – v smislu varnosti – lokalne ceste, poti in ulice
 - KAZALNIK: delež občinskega proračuna, namenjen vzdrževanju občinske cestne infrastrukture, se poveča
- vpeljati območja privlačne mobilnosti (z umikom tranzitnega in daljinskega prometa se omogoči razširitev obstoječih ali vzpostavitev novih površin za pešce in/ali kolesarje ter v posameznih primerih mešanih območij skupnega prometnega prostora)
 - KAZALNIK: vsaj tri območja prijazne mobilnosti do leta 2023 (med drugim mesto Ormož)
- vpeljati javne polnilnice za električna vozila
 - KAZALNIK: število na novo urejenih javnih polnilnic za električna vozila od sprejema CPS 2018



Slika 45: Promet traktorjev skozi središče Ormoža



Slika 46: Območje omejene hitrosti »cona 30« v središču Miklavža v Ormožu


Tabela 12: Akcijski načrt ukrepov stebra Racionalen motorizirani promet

RACIONALEN MOTORIZIRANI PROMET			
Ukrep	Odgovornost	Rok izvedbe	Možni viri financiranja
Izboljšanje dostopnosti gospodarskih območij ter preusmeritev tovornega in čezmernega motoriziranega prometa iz krajevnih središč – izgradnja nove ceste Ptuj–Ormož	DRSI, Družba za avtoceste Republike Slovenije, Občina Ormož	2018–2022	Državna sredstva, sredstva Evropske unije (proračun občine)
Preusmeritev prometa traktorjev in kmetijske mehanizacije mimo mestnega središča Ormoža ter vpeljava območja privlačne mobilnosti (kolesarske površine na vozišču, razširitev pločnikov in v posameznih primerih proučitev možnosti vpeljave mešanih območij skupnega prometnega prostora). Ukrep delno sovпада s stebrom Celovita promocija hoje.	DRSI, Občina Ormož	2018–2022	Državna sredstva, sredstva Evropske unije, proračun občine
Proučitev dodatne navezave na obvoznico za potrebe izvoza intervencijskih vozil, predvsem gasilcev in policije (najprimerneje pri Dobravski ulici)	DRSI, Občina Ormož	2020–2022	Državna sredstva, proračun občine
Intenziviranje investicijskega vzdrževanja obstoječih lokalnih cest in občestnega prostora	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, državna sredstva
Monitoring izvedenih ukrepov umirjanja prometa in analiziranje nevarnih mest na cestni mreži	Občina Ormož, SPV, AVP, zunanji izvajalec	2018–2022	Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Postopno nadomeščanje ukrepov umirjanja prometa s celostnimi preureditvami prometnega prostora tako, da bo ta varen za vse udeležence v prometu in privlačen za pešce in kolesarje	DRSI, Občina Ormož, SPV, AVP	2020–2022	DRSI, proračun občine, sredstva Evropske unije
Zmanjšanje števila parkirnih mest za dolgoročno parkiranje neposredno pred vhodi pomembnih ustanov in njihovo nadomeščanje na sprejemljivi pešaški razdalji	Občina Ormož, javne in druge ustanove na območju občine	2020–2022	Proračun občine, sredstva Evropske unije
Vzpostavitev parkirnih mest za električna vozila skupaj s polnilnimi postajami	Občina Ormož	2018–2022	Proračun občine, državna sredstva, sredstva Evropske unije
Proučitev možnosti vzpostavitve sistemov Parkiraj in se pelji P + R («Park&Go», «Park&Bike» in «Park&Ride»)	Občina Ormož v sodelovanju z zunanjim izvajalcem	2020	Sredstva Evropske unije

6 Viri

Osnovni viri

- [1] Vmesno poročilo projekta Celostna prometna strategija Občine Ormož, januar in maj 2018
- [2] Strokovne podlage za: Celostno prometno strategijo, Poti do privlačnega mesta in zadovoljne skupnosti, UM FGPA, 2015
- [3] Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012
- [4] Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji 2014–2020, Ministrstvo za infrastrukturo, 2014
- [5] Operativni program ukrepov zmanjšanja emisij toplogrednih plinov do leta 2020, Vlada Republike Slovenije, 2014
- [6] Regionalni razvojni program Podravske razvojne regije 2014–2020, MRA v sodelovanju z ZRS Bistra Ptuj, JARA – Ormož in RA Slovenske gorice, 2015
- [7] Strategija lokalnega razvoja za Lokalno akcijsko skupino Upravne enote Ormož, LAS UE Ormož, 2016
- [8] Ankete po gospodinjstvih v Mariboru in okolici, UM FGPA, 2016

Naslov projekta:	CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE ORMOŽ
Vrsta projekta:	strateška študija
Št. pogodbe:	št. naročnika: 430-64/2017 04/81 št. izvajalca: 16-2017-ST-DDP
Trajanje projekta:	od 13. 9. 2017 do 30. 11. 2018
Naročnik:	Občina Ormož Ptujška cesta 6, 2270 Ormož
Odgovorna oseba naročnika:	Alojz Sok, župan Občine Ormož
Skrbnik pogodbe:	Boris Novak, vodja Medobčinske uprave Občin Ormož, Središče ob Dravi in Sveti Tomaž
Izvajalec projekta:	Univerza v Mariboru Fakulteta za gradbeništvo, prometno inženirstvo in arhitekturo Smetanova ulica 17, 2000 Maribor
	
Vodja projekta:	mag. Sebastian Toplak, v. d. predstojnik centra za tehnologijo in organizacijo prometa
Sodelavci:	dr. Marjan Lep, Mitja Klemenčič, Luka Hošnjak
Podizvajalec:	ZEU družba za načrtovanje in inženiring, d. o. o. Staneta Rozmana 5, 9000 Murska Sobota Alenka Šumak
Datum:	Oktober 2018

»Projekt sofinancira Ministrstvo za okolje in prostor Republike Slovenije iz Sklada za podnebne spremembe za leti 2017 in 2018.«



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE IN PROSTOR



Celostna prometna strategija
Občine Ormož



Občina Ormož