



CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VIDEM

Oktober 2021



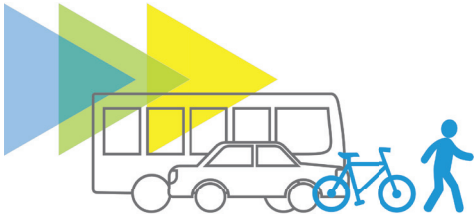
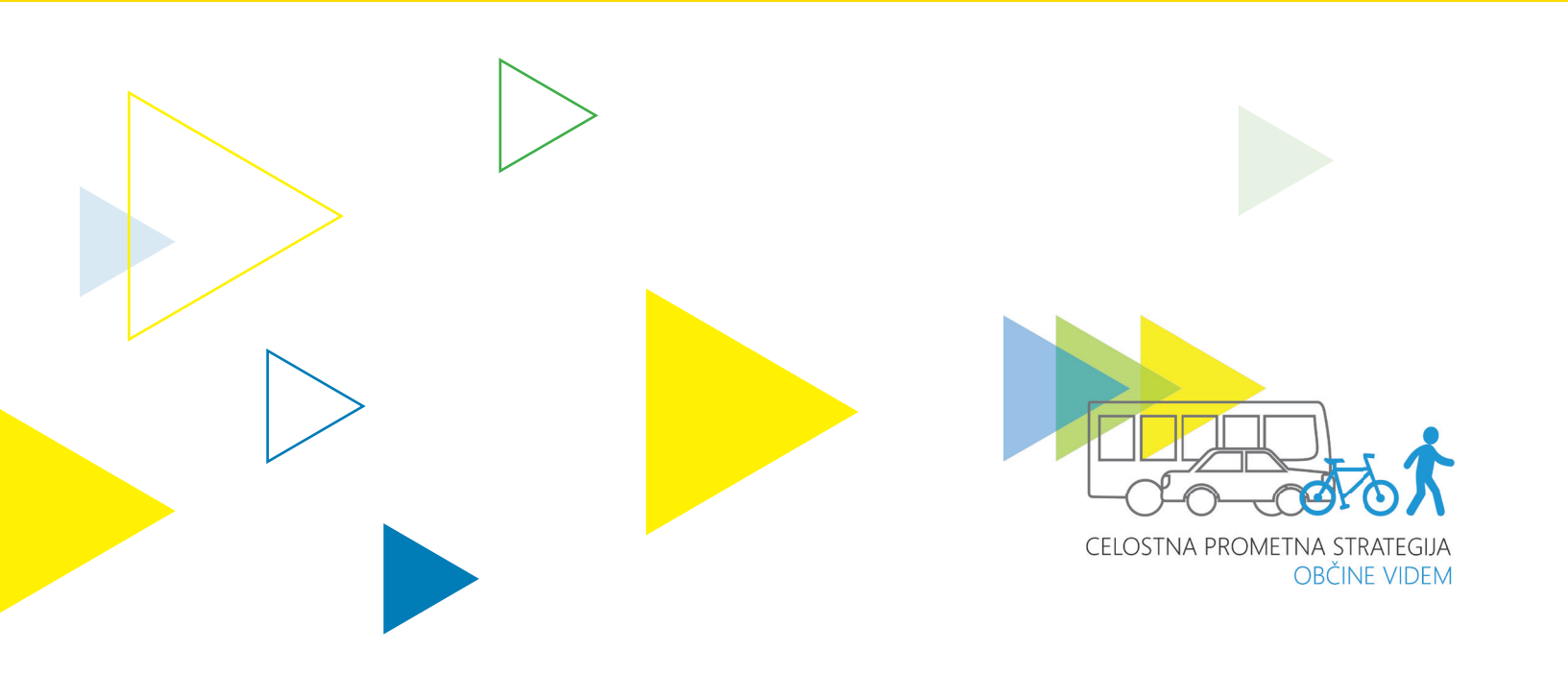
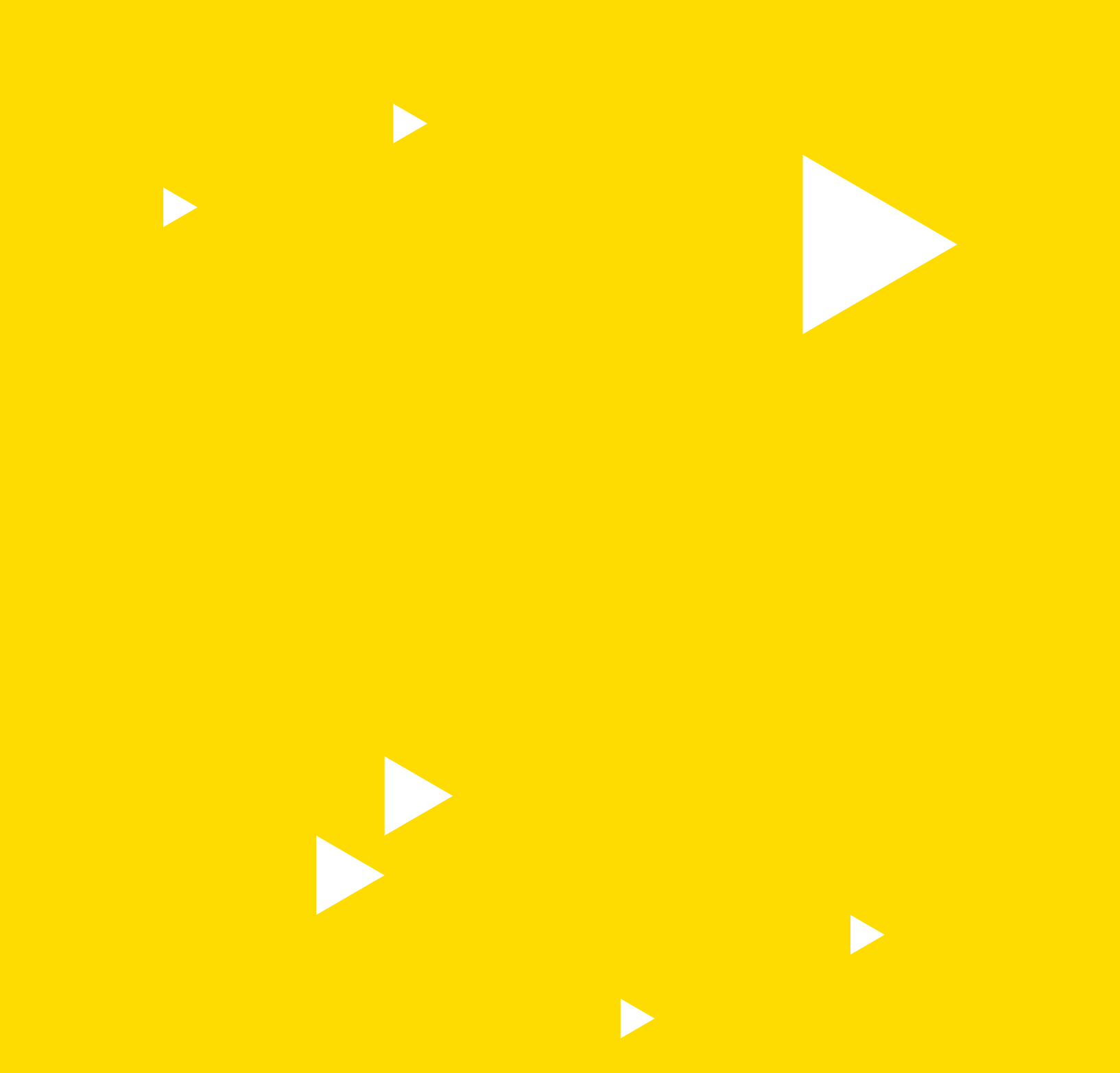
ZUM
60 let

URBANIZEM,
PLANIRANJE,
PROJEKTIRANJE d.o.o.





CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE VIDEM

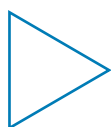


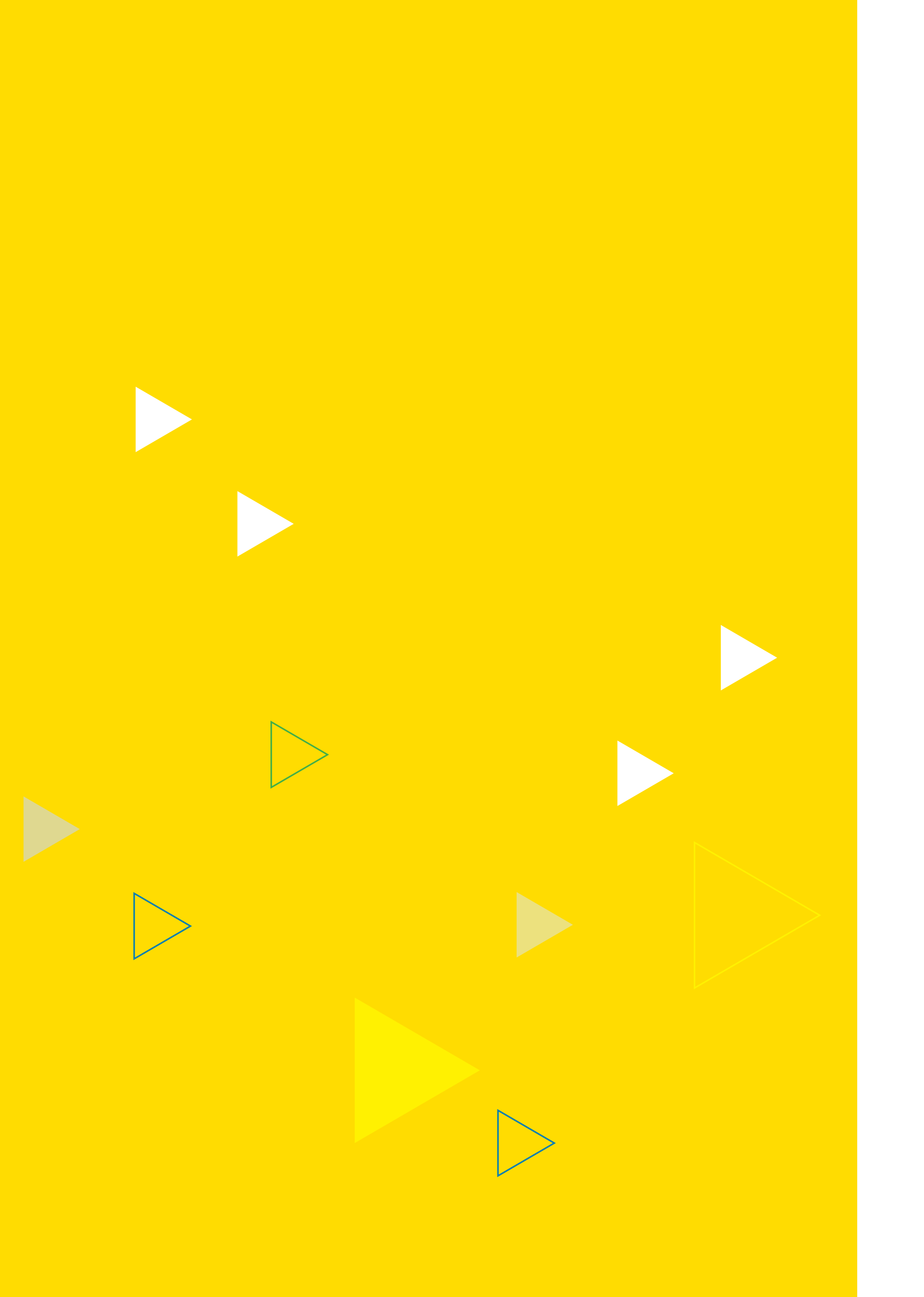
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE VIDEM



KAZALO

VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	7
ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	9
VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST	17
Vizija razvoja prometa	
Strateški cilji	
Scenarij razvoja prometa	
PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA	19
Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti	
Drugi steber: Več hoje	
Tretji steber: Sistemska podpora kolesarjenju	
Četrty steber: Prilagodljiv javni potniški promet	
Peti steber: Upravljanje motornega prometa	
AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE	27
VIRI IN LITERATURA	30





VLOGA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Videm želi vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta.

Načrtovanje prometa žal še vedno pre pogosto razumemo kot izrazito tehnično področje, ki se ukvarja predvsem z gradnjo cest, mostov, parkirišč, krožišč. Vidimo ga v gradbenih projektih, s katerimi zagotavljamo pretočnost vozil oz. povečujemo zmogljivost cest in parkirišč. Kljub velikim investicijam je zrak vse bolj onesnažen, hrup nadležen, kakovost bivanja nezadovoljiva. Celostno prometno načrtovanje je pristop, ki se je razvil na podlagi izkušenj dobro delujočih praks v mnogih evropskih mestih in regijah ter se v zadnjih letih vedno bolj uporablja v strateških procesih v slovenskih mestih in regijah. Celostno prometno načrtovanje je strateško in ciljno usmerjeno prometno načrtovanje, s katerim se spodbuja trajnostni promet, v okviru katerega so enakovredno obravnavani vsi potovalni načini in v katerega se vključuje tudi javnost. Temelji na rezultatih analize in spremljanja stanja, vrednotenja ukrepov in integraciji ostalih področij načrtovanja.

Ključni element celostnega prometnega načrtovanja je priprava celostne prometne strategije. Celostna prometna strategija je strateški dokument, ki sledi načelom celostnega načrtovanja prometa in v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja, promet pa obravnava kot orodje za izboljšanje mobilnosti ljudi in dostopnosti lokacij ter dvig kakovosti bivanja. Bistvo procesa priprave celostne prometne strategije je vključujoč pristop, ki bo potreben tudi pri izvajanju celostne prometne strategije.

Proces priprave Celostne prometne strategije Občine Videm (CPS) je potekal v skladu z nacionalnimi smernicami za pripravo Celostne prometne strategije – Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost, ki jih je leta 2012 izdalo Ministrstvo za infrastrukturo. Proces priprave je bil razdeljen na štiri faze: Zagon procesa (postavitve temeljev, opredelitev procesa, analiza stanja), Racionalno zastavljanje ciljev (oris zelenega stanja, opredelitev prioritet, izbira ukrepov), Priprava strategije (načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora, sprejem strategije) in zadnja faza, to je Izvajanje strategije.

Proces priprave CPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo in ciljnim skupinami v obliki javne razprave in javne razgrnitve, delavnic, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov z naročnikom ter objav v tiskanih in elektronskih medijih. CPS obsega tri vsebinske sklope. Prvi na podlagi analize stanja opredeljuje ključne izzive in priložnosti urejanja prometa, drugi predstavlja pogled v prihodnost z opredeljeno vizijo razvoja prometa, strateškimi cilji in scenarijem razvoja, tretji podaja svežnje ukrepov in akcijski načrt izvajanja ukrepov.



ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

1. Demografski trendi zahtevajo posebno pozornost

Občina Videm leži deloma na Dravskem polju, deloma pa na razgibanih Halozah in Dravinjskih gorica. S 5.600 prebivalci sodi med manjše slovenske občine. Število prebivalcev v občini v zadnjih letih počasi narašča predvsem na račun selitvenega prirasta. Povečuje se število gospodinjstev, povprečna velikost gospodinjstev pa upada. Indeks staranja počasi narašča, vendar ne tako hitro kot v sosednjih, manjših občinah. V lastni občini dela le desetina delovno aktivnega prebivalstva, ostali dnevno migrirajo pretežno na Ptuj, v Kidričevo in v Maribor.

Staranje prebivalstva predstavlja velik izziv tako z vidika zagotavljanja pogojev za mobilnost starejših, kot tudi z vidika dviga kvalitete bivanja z urejanjem javnih površin in zagotavljanjem dobrih povezav z okolico. Z zagotavljanjem dobrih pogojev za raznoliko mobilnost, bi se lahko vplivalo tudi na ustavitev izseljevanja, priseljevanja mladih družin in dvig natalitete.

2. Stroški za mobilnost in motorizacija so visoki

V Sloveniji naraščajo izdatki za mobilnost. Po podatkih Eurostat smo Slovenci v letu 2015 za različne vrste prevozov odšteli v povprečju kar 16 odstotkov vseh prihodkov, kar nas uvršča v sam vrh med državami EU. Občina se je, podobno kot vse druge občine v Sloveniji, po osamosvojitvi hitro motorizirala. V občini Videm ob splošni stagnaciji prebivalcev število registriranih osebnih vozil narašča. Leta 2019 je bilo 3278 osebnih vozil in dodatno 564 traktorjev. Stopnja motorizacije (št. osebnih vozil / 1000 prebivalcev) je v občini Videm 587 in je višja kot je slovensko povprečje ali kot je v bližnji mestni občini Ptuj.

3. Nerazvito področje načrtovanja prometa

Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se je sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije, večinoma podrejala prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa in prilagajala prostorsko strukturo in posege v prostor dostopnosti z osebnim avtomobilom. V občini so se pri načrtovanju prometne infrastrukture le redko upoštevali vsi uporabniki prometnih površin, se pa razumevanje in podpora aktivnostim trajnostne mobilnosti s strani zaposlenih in političnega vodstva razvija.

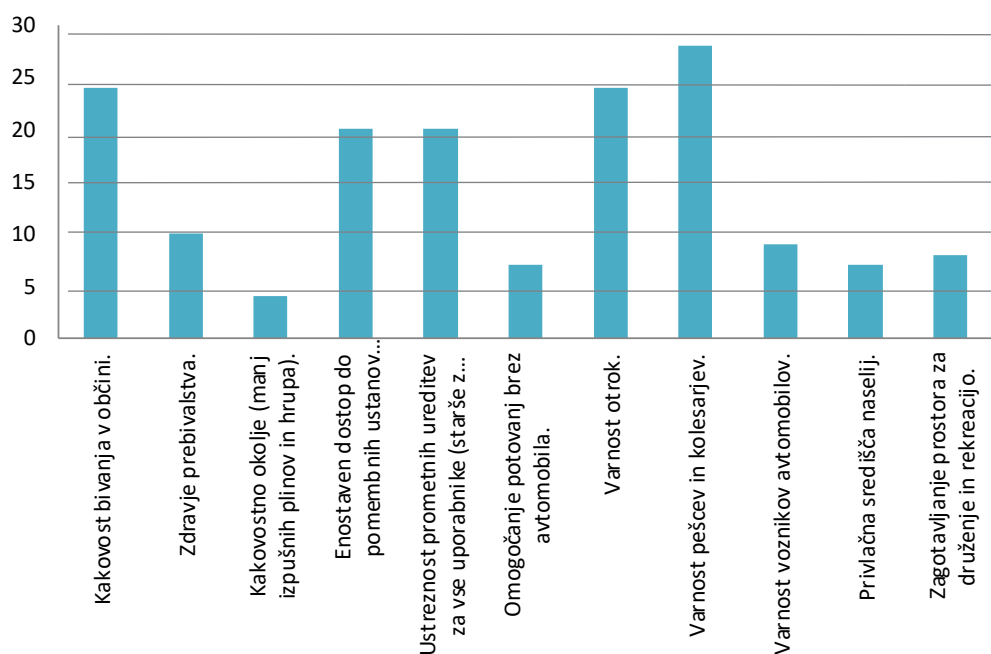
Občina Videm si zaradi svoje relativne majhnosti ne more privoščiti bistveno večje občinske uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Priložnost se kaže v še večjem povezovanju s kadri sosednjih občin in občin v regiji ter na podajanju na strategiji temelječih podrobnejših usmeritev in zahtevnejših pogojev pri oddaji del zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem in projektantom).



//// 4. Varnost šibkejših udeležencev v prometu in kakovost bivanja sta ključna

Prebivalci občine Videm so kot najpomembnejše dejavnike ovrednotili varnost pešcev in kolesarjev, varnost otrok in kakovost bivanja v občini. Vse bolj se zavedajo pomena zagotavljanja visoke prometne varnosti za najšibkejše v prometu in pomena vsakodnevnega in tudi rekreativnega pešačenja in kolesarjenja. Slednje se odraža tudi skozi nezadovoljstvo prebivalcev z urejenostjo kolesarskih površin, pločnikov in rekreativnih površin za pešce in kolesarje.

Najpomembnejše vrednote pri načrtovanju prometa

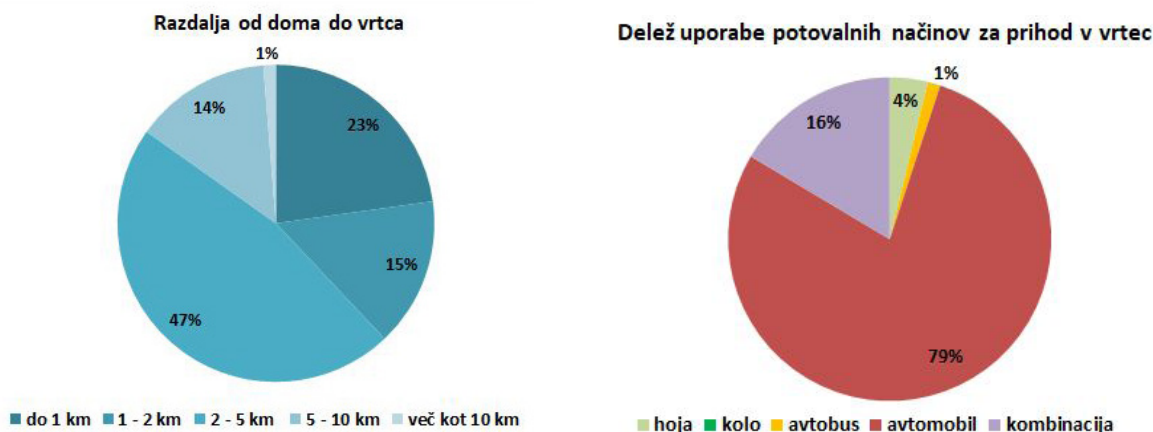


//// 5. Vse več pozornosti se namenja izobraževanju mladih o trajnostni mobilnosti

Osnovna šola Videm je zelo aktivna pri izobraževanju o trajnostni mobilnosti in spodbujanju izbire trajnostnih načinov prihoda v šolo. Na trajnosten način (avtobus, peš in kolo) prihaja v šolo 40% osnovnošolcev; z ureditvijo infrastrukture za pešce in kolesarje je pričakovati še večji delež prihodov s kolesom ali peš.

//// 6. Avtomobil je glavni način prihoda v vrtec

Pri uporabi potovalnih načinov je pri prihodih v vrtec v največji uporabi avtomobil in sicer največ pri vrtcu v Vidmu pri Ptuju in enoti Zg. Leskovcu ter najmanj pri enoti v Selah. Nekaj staršev otrok kombinira različne prevozne načine (npr. včasih avtomobil, včasih peš). Večina staršev (79%) združuje pot v vrtec z drugo potjo (npr. pot v službo, pot v trgovino), kar je tudi eden izmed glavnih vzrokov, da so otroci v vrtec pripeljani z avtomobilom. Peš hodi v vrtec le 4% otrok, čeprav jih 23% živi v oddaljenosti do 1 km. Kot glavne ovire za hojo in kolesarjenje so bile poleg neprimerne razdalje in združevanja poti izpostavljene: prometna cesta, hribovit teren, ni kolesarskih stez in pomanjkanje pločnikov, cesto je treba večkrat prečkati.



7. Prometna varnost je zadovoljiva

V zadnjih 5-ih letih (2015-2019) je bilo na območju občine Videm obravnavanih 211 prometnih nesreč s 352 udeleženci. Večina nesreč se je zgodila na državnih cestah, predvsem v naselju Videm pri Ptuj in Tržec, in na lokalnih cestah, na ostalih cestah, ki so malo prometne ceste, so tudi nesreče zelo redke. Med udeleženci prometnih nesreč v zadnjih petih letih ni bilo smrtnih žrtev.

Pogosto vozila v severnem in zahodnem delu občine omejitve hitrosti prekoračijo, medtem ko elementi cest v vzhodnem delu občine ne dopuščajo ekstremnih prekoračitev hitrosti.

Število udeleženi v prometnih nesrečah v zadnjih 5-ih letih (2015–2019) glede na vrsto poškodbe



8. Kolesarski promet predstavlja v občini največji izziv

Ravninski del občine je najbolj primeren za vsakodnevno kolesarjenje po opravkih, medtem ko je gričevnat del občine preveč zahteven za velik del potencialnih kolesarjev. Glavna zaposlitvena središča Ptuj in Kidričevo sta na primerni razdalji za kolesarjenje (še posebej za električna kolesa).

Kolesarski promet je najbolj zapostavljen segment in predstavlja najbolj pereč izziv, ki ga izpostavljajo tako splošna in strokovna javnost, kot tudi posamezne ciljne skupine. Ni primerno urejenih kolesarskih povezav (med naselji znotraj občine, s sosednjimi občinami, neprimerno urejena povezava proti Šturmovcem). Prav tako ni izdelanih načrtov, zasnov ali projektne dokumentacije za kolesarsko omrežje. Infrastruktura za parkiranje koles pogosto ni primerna, je pomanjkljiva, ponekod ni primerno dostopna. Potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo niso izkoriščeni.

Kljub pomanjkanju primerne kolesarske infrastrukture število kolesarjev ni zanemarljivo. Tudi v šolo kolesari 6% šolarjev.



9. Pogoji za hojo se izboljšujejo

Občina Videm v zadnjih letih izgrajuje peš omrežje, predvsem z gradnjo pločnikov. Varnost pešcev povečuje z omejevanjem hitrosti motornih vozil. Glavni izzivi urejanja pogojev za hojo v občini Videm so: pomanjkanje pločnikov, na posameznih odsekih so pločniki preozki ali z ovirami (razsvetljava, signalizacija, valoviti pločniki zaradi uvozov), premalo je površin za pešce (pasovi, bližnjice, preboji), premalo je prehodov za pešce in signalizacije, hodne površine so dotrajane, še premalo je omejevanja motornega prometa in kontrole in nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili na peš površinah, neizkoriščen je potencial vodotokov za urejanje peš površin opremljenih z urbano opremo, premalo je javnih površin za srečevanje in druženje, javni prostor je neartikuliran in zaseden z različnimi objekti (oglasni panoji, korita, parkirana vozila ipd.), nezadostna je opremljenost javnih površin.

Priložnost za izboljšanje pogojev za hojo in povečanje pešačenja se kaže v nadaljevanju izvajanja ukrepov za povečanje varnosti pešcev in gradnje infrastrukture za hojo. Velik potencial izkazuje javni prostor v naseljih in ob vodotokih.



//// 10. Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen

Parkirne površine se v naseljih primerno razpršene in, ker ni posebnih omejitev na njih, tudi nejavna parkirna mesta večinoma funkcionirajo kot javna. V Vidmu pri Ptuju so običajno zasedena javna parkirna mesta pri lekarni in ambulanti in parkirna mesta nasproti šole, javna parkirna mesta okrog Občine pa običajno niso polno zasedena. Ukrepe upravljanja s parkirnimi površinami (npr. časovno omejevanje parkiranja, plačilo parkirnine) v občini ne izvajajo, trenutno tudi ni potrebe. V naseljih ni urejenih parkirnih mest za motorna kolesa in tudi ni polnilnic za električna vozila.



//// 11. Ceste so večinoma manj prometne vendar zahtevajo posebno pozornost za zagotavljanje varnosti

Cestno omrežje občine je odraz geografskih in poselitvenih značilnosti. Tranzitni promet poteka večinoma po avtocesti proti Republiki Hrvaški. Po občini se odvija pretežno izvorno-ciljni tovorni promet (podjetja, dostava), problem s tovornim prometom je v poletnih mesecih, zaradi izogibanja čakalnih kolon na MMP Gruškovje.

Regionalna cesta ima ustrezno urejene elemente za motorni promet predvsem v vzhodnem delu občine, v zahodnem delu občine, je na posameznih odsekih, cesta preozka. Vozišče je na posameznih odsekih potrebno prenove in obnove bankin. Obvoziščni elementi za pešce so urejeni le skozi strnjena naselja. Nekatere občinske ceste v dolini imajo ustrezne širine vozišč, ki pa so pogosto v slabem stanju. V hribovitem delu in pogosto tudi v dolini so občinske ceste večinoma enopasovne ceste. V hribovitem delu je slaba preglednost pogosto ustrezno rešena s postavljenimi ogledali, ni pa urejenih izogibalšč. Ceste v dolini so obremenjene s kmetijskimi vozili in mehanizacijo.

Vzdrževanje občinskih cest zaradi gostega omrežja dovoznih cest do posameznih območij razpršene poselitve in zaradi neustreznega odvodnjavanja zahteva velik delež proračunskih sredstev. Omejevanja hitrosti in izvajanja ukrepov umirjanja prometa je pomanjkljivo in premalo.

Poseben izziv predstavlja prometna ureditev v okolici osnovne šole in vrtca v Vidmu pri Ptuj, ob ozki lokalni cesti proti Šturmovcem in jezu, kjer je veliko raznovrstnih uporabnikov in aktivnosti: parkiranje zaposlenih, izvozi gasilskih vozil, dovoz šolskega avtobusa, dostopi do šole in vrtca, prehodi šolarjev med šolo in igriščem. Površine za dostavo otrok niso urejene.



//// 12. Ponudba javnega potniškega prometa je dosegljiva večini prebivalcem

Determinante kvalitete ponudbe javnega avtobusnega potniškega prometa so na zadovoljivi ravni: potek skozi težnje pozidav, zadostna frekvenca prevozov proti glavnim smerem migracij. Fizično je ponudba javnega potniškega prometa dosegljiva večini prebivalcem občine oz. prebivalcem pomembnejših naselij, vendar je neatraktivna (nepriLAGOjen voZni red, slaba ponudba izven koničnih ur, slaba povezanost naselij v občini z občinskim središčem), kar se odraža v njeni slabi uporabi. Nekatera avtobusna postajališča niso ustrezno urejena (neprimeren dostop do njih, neurejena površina za čakanje) in opremljena. Ponekod manjkajo avtobusna postajališča.

Priiložnosti izboljšanja ponudbe se kažejo v integraciji šolskih in javnih prevozov ter po zgledu številnih občin v Sloveniji uvedba prevoza na poziv predvsem za starejše. S tem se bi zagotovila dostopnost ponudbe javnega oz. njemu podobnega prevoza tudi prebivalcem redko poseljenih območij v občini.





//// 13. Za ranljive skupine se mora bolje poskrbeti

Ranljive skupine v prometu so udeleženci v prometu, katerih varnost je najbolj ogrožena. V to skupino spadajo otroci, starostniki in funkcionalno ovirane osebe. Izzivi mobilnosti so za ranljive skupine še bolj pereči, kot za ostale udeležence v prometu.

Na šolskih poteh bi morale ureditve biti bolj podrejene pešcem. Ponekod so pločniki preozki ali pa pločniki ali kašno drugo ustrezno vodenje pešcev po ali ob cesti manjka. Na šolskih poteh je premalo ukrepov umirjanja prometa, dvignjenih prehodov za pešce ipd.

Ovire za gibalno ovirane osebe se sicer odpravljajo, vendar je nekaj poti še vedno neustrezno urejenih. Manjkajo klančine ali spuščeni robniki. Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe. Ureditve, ki so ovira za funkcionalno ovirane osebe, pogosto predstavljajo tudi neprimerno ureditev za druge uporabnike, ki so manj spretni (starejše, otroke).

Starostniki izpostavljajo izzive pri urejanju vseh prometnih sistemov. Za njih največje izzive predstavljajo pomanjkanje ustrezne infrastrukture za pešačenja in kolesarjenje, preveč oddaljena avtobusna postajališča, ni sistema prevoza na poziv, ni parkirnih mest za invalide, premalo je cestne razsvetljave. V splošnem pomanjkanje infrastrukture za pešačenje in kolesarjenje, pomanjkanje ukrepov umirjanja prometa in gost promet v turistični sezoni prispeva k večjemu občutku ogroženosti. Šolarji in starostniki zaradi občutka ogroženosti pri kolesarjenju po vozišču, raje uporabljajo pločnike, kjer le ti obstajajo.



VIZIJA ZA DRUGAČNO PRIHODNOST

Vizija razvoja prometa

Občina Videm omogoča pogoje za varno mobilnost ter varno in udobno pešačenje in kolesarjenje ljudi vseh generacij, kar prispeva k izboljšanju kvalitete bivalnega okolja.

Vizija opredeljuje posplošen opis stanja prometa v prihodnosti in predstavlja predvidevanje, kam bi se naj razvoj prometa v občini Videm usmerjal. Področje trajnostne mobilnosti se zaradi velikega poudarka na vplivih na okolje pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov. Ključni poudarki aktivnosti so večinoma usmerjeni v izboljšanje pogojev za varno in udobno hojo in kolesarjenje ter uporabo javnega potniškega prometa ter drugih oblik mobilnosti z nizkimi emisijami. To pomeni tudi, da bodo lahko vsi prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) zadoštili svojim potrebam po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način. Izboljšanje pogojev za raznovrstno mobilnost in za dostopnost pomembnih lokacij ter zmanjšanje vplivov na okolje pozitivno vpliva na socialno vključenost in dvig kvalitete bivanja.

Strateški cilji

Strateški cilji urejanja prometa Občine Videm so oblikovani na podlagi predhodnih aktivnosti, kot je analiza stanja s ključnimi ugotovitvami, oblikovanje scenarijev in oblikovanje vizije. Strateški cilji celostnega načrtovanja prometa Občine Videm:

- 1. Zagotavljanje sožitja med različnimi potovalnimi načini in zagotavljanje njihove enakovredne obravnave.**
- 2. Povečanje raznolikosti ponudbe za opravljanje vsakodnevnih poti.**
- 3. Izboljšanje dostopnosti do pomembnih ciljev potovanj s kolesom in peš ter s tem povečanje deleža uporabe teh potovalnih načinov v občini.**
- 4. Zagotovitev visoke stopnje prometne varnosti in občutka prometne varnosti pri vseh udeležencih, s poudarkom na ranljivih skupinah.**

Scenarij razvoja prometa

Scenariji izhajajo iz ključnih izzivov urejanja prometa v občini Videm, ki so bili rezultat analize stanja. V okviru tega se je izmed možnih scenarijev kot optimalen izkazal scenarij »nadgradnja z novimi pristopi«.

Glede na velikost občine Videm, demografskih trendov in razpoložljivih proračunskih finančnih sredstev, se kot potencial za nadgradnjo kaže z izboljšanjem dostopnosti za vse uporabnike in izboljšanje družbene vključenosti ter z ukrepi na področju hoje in kolesarjenja. Spremembe v prometnem sistemu bodo postopne in majhne, vendar lahko občina naredi veliko na urejenosti in privlačnosti naselij in odprtega prostora, manjši zasedenosti javnih površin z avtomobili in varnosti najranljivejših skupin udeležencev v prometu.



PET STRATEŠKIH STEBROV UKREPANJA

Ukrepi so bili oblikovani na podlagi analize stanja, izbranega scenarija razvoja, opredeljene vizije razvoja prometa in sledijo zastavljenim strateškim ciljem. Ukrepi celostnega prometnega načrtovanja v Občini Videm so združeni v posamezne vsebinske sklope oz. strateške stebre:

Celostno načrtovanje mobilnosti – ukrepi izboljšanja načrtovalskih praks.

Več hoje – ukrepi za večjo varnost pešcev in spodbujanje hoje.

Sistemska podpora kolesarjenju – ukrepi za povečanje varnosti kolesarjev in spodbujanje kolesarjenja.

Prilagodljiv javni potniški promet – ukrepi nadgradnje obstoječega sistema javnega potniškega prometa v širšem pomenu.

Upravljanje motornega prometa – ukrepi optimizacije motornega prometa.



PRVI STEBER: Celostno načrtovanje mobilnosti

Celostno načrtovanje mobilnosti kot samostojen steber podaja izhodišča in predstavlja okvir za izvajanje ukrepov ostalih stebrov. Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti predstavljajo nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse.

Operativni cilji

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov s stanjem prometa v občini	2,76*	3,31 (za 20%)	2026
povečanje zadovoljstva občanov o obveščanju o prometnih ukrepih	2,6*	3,12 (za 20%)	2026
povečanje aktivnosti vezanih na upravljanje mobilnosti (koordinacije med občinskimi upravami, promocije, izobraževanja ipd.)	0	2 / leto	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS

S sprejemom in izvajanjem CPS začnemo dolgoročen proces celostnega načrtovanja prometa. Proces vključuje spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS, ki se odraža v letnem poročilu o izvajanju CPS. Kazalniki, opredeljeni v načrtu spremljanja in vrednotenja, se vrednotijo na dve leti. Po planskem obdobju se pristopi k prenovi CPS.

Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti

Vsako leto se bomo aktivno vključili v kampanjo evropski teden mobilnosti. Evropski teden mobilnosti vsako leto poveže na tisoče evropskih mest v prizadevanjih za človeku in okolju manj obremenjujoče načine mobilnosti. V Sloveniji se vsako leto vse več občin vključi v to kampanjo. Leta 2021 jih je sodelovalo že 84.

Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti

Aktivno bomo promovirali obstoječe in prihodnje dosežke na področju prometa. Ob vsaki izgradnji nove infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti in dostopnosti bomo o tem obvestili javnost. Izvajale se bodo aktivnosti promoviranja trajnostnih oblik potovanja in njihovih prednosti, ki se bodo izvajale kot podporne aktivnosti drugim kampanjam in dogodkom.

Celovit pristop pri urejanju prometa

Celovit pristop pomeni obravnavanje vseh udeležencev katerih se določen ukrep dotika, aktivno vključevanje deležnikov pri izvedbi ukrepa in izvajanje več med seboj povezanih ukrepov hkrati. Ob izgradnji ali rekonstrukciji infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti se upoštevajo vsi prometni načini, pri čemer se da prednost ranljivejšim skupinam udeležencev v prometu. V fazi izdelanih idejnih zasnov se le te predstavijo (v obliki javne razprave, posveta) tangiranim stanovalcem in drugim uporabnikom. Pripravi se uravnotežen proračun z vidika enakovredne obravnave vseh načinov prevoza.

Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja

Občina zaradi kadrovskih omejitev ne more načrtovati novih večjih aktivnosti na področju mobilnosti in se priključevati zahtevnejšim projektom. Proučila bo možnost za medobčinsko sodelovanje tudi na tem področju. Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja se bo izvajalo v obliki rednih koordinacijskih sestankov ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine.

Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah

Vključevali se bomo v projekte in pobude na temo trajnostne mobilnosti sofinancirane s sredstvi EU. Ukrep je namenjen pridobitvi sofinancerskih sredstev npr. iz Kohezijskega sklada v okviru Operativnega programa za izvajanja Evropske kohezijske politike ali kakšnega drugega programa.

DRUGI STEBER: Več hoje

Aktivno bomo razvijali dobre pogoje za varno in prijetno hojo.

Operativni cilji

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo površin za pešce (pločniki, druge peš površine (trgi, ploščadi), rekreativne površine za pešce in kolesarje)	2,40*	2,88 (za 20%)	2026
povečanje deleža otrok, ki pešočijo v šolo	10 %**	11 %	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

** vir: Osnovna šola Videm, projekti trajnostne mobilnosti

Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti

Na šolskih poteh bomo intenzivno izvajali ukrepe umirjanja prometa (fizični ukrepi: dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore, hitrostne table ipd.), zgradili oz. dogradili pločnike; kjer ni prostorskih možnosti za pločnike pa se šolarji in drugi pešci vodijo s peš pasovi. Do postajališč šolskih avtobusov bomo uredili pločnike, v redko poseljenem območju pa peš pasove.

Urejanje peš povezav (zasnova in izvedba)

Z zasnovo se bo opredelilo sklenjeno omrežje direktnih, varnih in privlačnih peš povezav. V naseljih bomo zgradili pločnike, kjer ni prostorskih možnosti pa spremenili prometni režim in/ali intenzivno izvajali ukrepe umirjanja prometa in pešce vodili po peš pasovih ali skupnih prometnih površinah. Zgoščali bomo peš prehode, urejali bližnjice in peš preboje. Prioriteta bodo peš povezave v naseljih in sicer: dograditev obojestranskega pločnika in razširitev obstoječih pločnikov v naselju Videm pri Ptuju, razširitev pločnika ob zahodni strani regionalne ceste v središču naselja Zg. Leskovec, gradnja pločnika v naseljih Sela, Pobrežje, Jurovci, Popovci, Zg. Pristava, Zg. Leskovec, Soviče, Sp. Leskovec-Mala Vranica..., ureditev vodenja pešcev (pločnik ali peš pasovi) v drugih manjših naseljih. Izven naselij bomo urejali pešpoti ob vodotokih z navezavami na omrežje peš povezav v naseljih in preuredili peš povezavo proti Šturmovcem.

Ureditev javnih površin (zasnova in izvedba)

Preuredili bomo osrednjo javno površino v naselju Videm pri Ptuju med osnovno šolo in občino ter poenotili urbano opremo. V središčih ostalih naselij bomo kot javna zbirališča uredili javne površine, ki se bodo uredile kot trg z zasaditvami in ustrezno urbano in drugo opremo. Pri urejanju javnih površin se vključi splošna javnost in ciljne skupine.

Opremljanje peš površin

Obstoječe peš povezave in druge javne površine za pešce (trge, ploščadi, javna zbirališča) bomo opremili z urbano in drugo opremo (klopi, pitniki, koši za odpadke, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, informacijske table, drevesa, razsvetljava, kašipoti za pešce). Prav tako bomo pri načrtovanju in gradnji novih peš povezav in površin predvideli in izvedli opremljanje z urbano in drugo opremo.

Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe

Prioritetno bomo evidentirali in odpravljali ovire pred pomembnejšimi javnimi ustanovami in storitvenimi objekti ter na najpomembnejših peš povezavah v občini. Zagotovili bomo zadostno število parkirnih mest za gibalno ovirane osebe. Pri novogradnjah bomo posebno pozornost namenili vodenju funkcionalno oviranih oseb.

TRETJI STEBER: Sistemska podpora kolesarjenju

Pospešeno bomo izvajali ukrepe za povečanje varnosti kolesarjev in spodbujanje kolesarjenja.

Operativni cilji

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo kolesarskih površin	2,10*	2,73 (za 30%)	2026
povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo	6 %**	7 %	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

** vir: Osnovna šola Videm, projekti trajnostne mobilnosti

Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Videm

Z zasnovo se bo opredelilo sklenjeno omrežje kolesarskih in peš povezav, namenjeno vsakodnevni kolesarjenju in hoji (na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih) in rekreaciji, s čemer se bo izkoristil tudi potencial prostora za rekreacijo in razvoj kolesarskega turizma. Opredelil se bo potek povezav, njihova tehnična izvedba, prioritete za izvedbo in etapnost izvedbe. Opredelile se bodo tudi lokacije počivališč (manjših in večjih) ter njihova oprema.

Izgradnja kolesarskih povezav

Na podlagi izdelane zasnove bomo pristopili k pripravi projektne dokumentacije in izgradnji kolesarskih povezav kot npr.: povezava Videm pri Ptujju in avtocestni priključek, povezava Videm pri Ptujju – Pobrežje, skozi Tržec in skozi Videm pri Ptujju, povezave ob vodotokih, preureditev kolesarske povezave Videm pri Ptujju – Šturmovci. Uredile se bodo krajše kolesarske povezave v naseljih in dodane bližnjice za kolesarje (in pešce) v naseljih kot npr.: brvi preko Polskave v Lancovi vasi, preboji skozi pozidavo v naseljih. Na kolesarskih povezavah se bodo uredila in opremila počivališča za kolesarje. Postavila se bo vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

Urejanje parkirnih mest za kolesa

Uredili bomo ustrezna parkirna mesta za kolesa pred vsemi pomembnimi cilji potovanja in v središču naselja Videm pri Ptujju ter ustrezne dostope do njih. Odstavna mesta za kolesa bomo uredili z ustreznimi stojali in neustrezne odstranili. Uredili bomo tudi kolesarnice, kjer bo potreba po njih. Kolesarska stojala bomo postavili tudi na nekaterih avtobusnih postajališčih.

Sistem izposoje koles

Uredili bomo infrastrukturo za vzpostavitev sistema izposoje koles, ki bo vključevala tudi možnost izposoje električnih koles. Sistem se bo vključil v sistem izposoje koles Mestne občine Ptuj.

Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja

Izvajali in podpirali bomo aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja (po izgradnji infrastrukture) kot na primer: tečaji kolesarjenja za starejše (kolesa, e-kolesa), postavitve stojal za vzdrževanje koles v naseljih, nakup službenih e-koles, razvoj celovite ponudbe kolesarskega turizma.



ČETRTI STEBER: Prilagodljiv javni potniški promet

V okviru svojih pristojnosti bomo izvajali ukrepe nadgradnje obstoječega sistema javnega potniškega prometa v širšem pomenu.

Operativni cilj

opis	stanje	cilj	leto
povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo javnega potniškega prometa	2,80*	3,08 (za 10%)	2026

* vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS

Uvedba storitve »prevoz na poziv«

Kot novo obliko javnega prevoza bomo uvedli storitev »prevoz na poziv« za starejše, to je brezplačni prevoz za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov. Storitve se bo izvajala z vključitvijo v enega izmed že obstoječih sistemov v regiji s preveritvijo možnosti sodelovanja z drugimi občinami v regiji. Storitve bi lahko izvajali tudi kot pilotni projekt.

Integracija šolskega in javnega prevoza

Proučili bomo možnost integracije šolskega in javnega prevoza za večjo dostopnost slednjega tudi v redko poseljenih območjih občine. Integracija se izvede na način, da lahko šolski prevoz uporabljajo vsi občani in v skladu z navodili Ministrstva za infrastrukturo.

Dodatna avtobusna postajališča

Lokacije avtobusnih postajališč bomo zgoščali z gradnjo dodatnih avtobusnih postajališč.

Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov

Opremili in nadgradili bomo opremo avtobusnih postajališč s klopmi, nadstreški, voznimi redi, koši za odpadke, odstavnimi mesti za kolesa ter uredili dostope do njih in tudi do postajališč šolskega avtobusa s pločniki ali peš pasovi. Na postajališčih šolskega avtobusa bomo uredili čakalne površine.

PETI STEBER: Upravljanje motornega prometa

Poleg rednega vzdrževanja cestnega omrežja in sanacije uničenih cestišč bomo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa.

Operativni cilji

<i>opis</i>	<i>stanje</i>	<i>cilj</i>	<i>leto</i>
zmanjšanje prometnih nesreč na regionalni in občinskih cestah	podatek AVP za leto 2020	10 %	2026
ustaviti rast stopnje motorizacije vozil z motorjem z notranjim izgorevanjem	100 %	10 % manj vozil / 1000 prebivalcev	2026

Zmanjšanje tranzitnega prometa, ki se izogiba avtocesti

Prizadevali si bomo za zmanjšanje tranzitnega prometa, ki se izogiba avtocesti. Možnost se kaže v spremembi statusa mejnega prehoda Zg. Leskovec, postavitvi ustrezne signalizacije in večjemu nadzoru v času turistične sezone.

Umirjanje prometa v vseh naseljih

Intenzivno bomo izvajali primerne ukrepe umirjanja prometa kot so na primer optične opozorilne naprave, zvočne, grbine in to prioritarno na šolskih poteh in v središčih naselij.

Celovita ureditev prometnih površin in opreme v okolici osnovne šole Videm

Pristopili bomo k izdelavi idejne zasnove ureditve okolice osnovne šole v Vidmu pri Ptujju z ureditvijo površin za odstavo otrok, ukrepov umirjanja prometa, površin za parkiranje, dovoza za šolski avtobus, kolesarnice z ustreznim dovozom, prostora za skiroje, pohodnih površin ipd. ter nato pristopili k izvedbi načrtovanih ureditev.

Proučiti možnost urejanja poljskih/traktorskih poti

V okviru Zasnove peš in kolesarskih povezav bomo proučili možnost urejanja poljskih/traktorskih poti v ravninskem delu občine in s tem razbremenili ceste kmetijskih vozil in mehanizacije.

Ureditev izogibališča, signalizacije, varnostnih ograj in postavitve ogledal

V hribovitem delu bomo na cestah uredili izogibališča in postavili varnostne ograje. Kjer preglednost (za motoriziran in tudi nemotoriziran promet) ni zagotovljena, bomo postavili ogledala. Izvedli bomo pregled ustreznosti signalizacije in jo dopolnili (npr. znaki otroci na cesti).

Uvedba systemskega urejanja parkirnih površin

Sistemskega urejanje parkirnih površin bomo pričeli z akcijami nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili in spremljanju zasedenosti javnih parkirnih površin. V primeru zasedenosti bomo pričeli uvajati ukrepe upravljanja kot na primer časovno omejevanje parkiranja pred javnimi ustanovami.

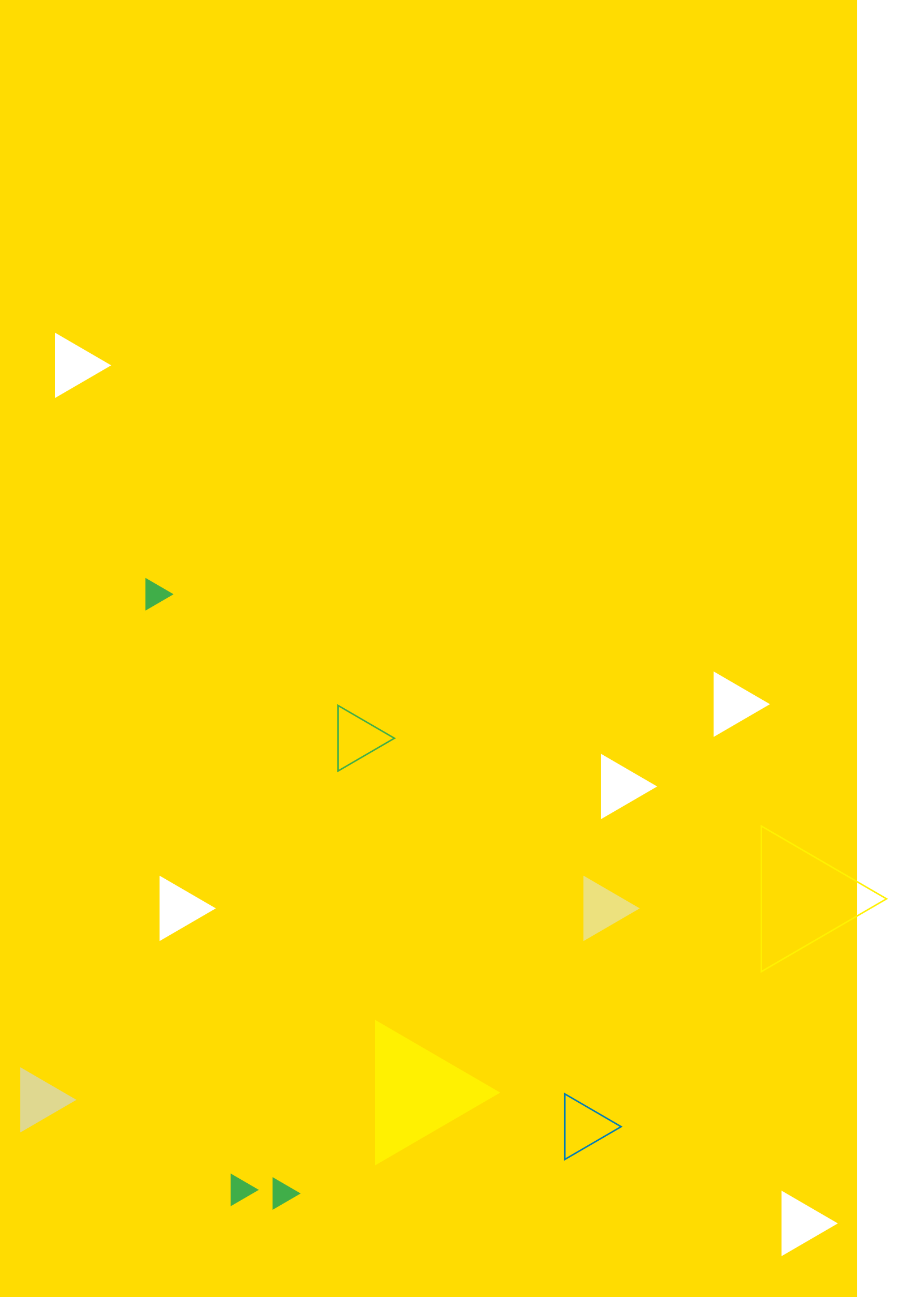
Ureditev površine za skupne vožnje – »car pooling«

Pristopili bomo k urejanju manjših površin za možnost parkiranja dnevni delovnih migrantov (npr. ob AC priključku Lancova vas ali v bližini pokopališča), ki nato skupaj z enim avtomobilom nadaljujejo vožnjo do delovnega mesta.

Postavitev polnilnic za e-vozila

Da bi prebivalce spodbudili k nakupu in uporabi električnih avtomobilov bomo postavili polnilnice za električna vozila, najprej v naselju Videm pri Ptujju in nato še v ostalih naseljih.

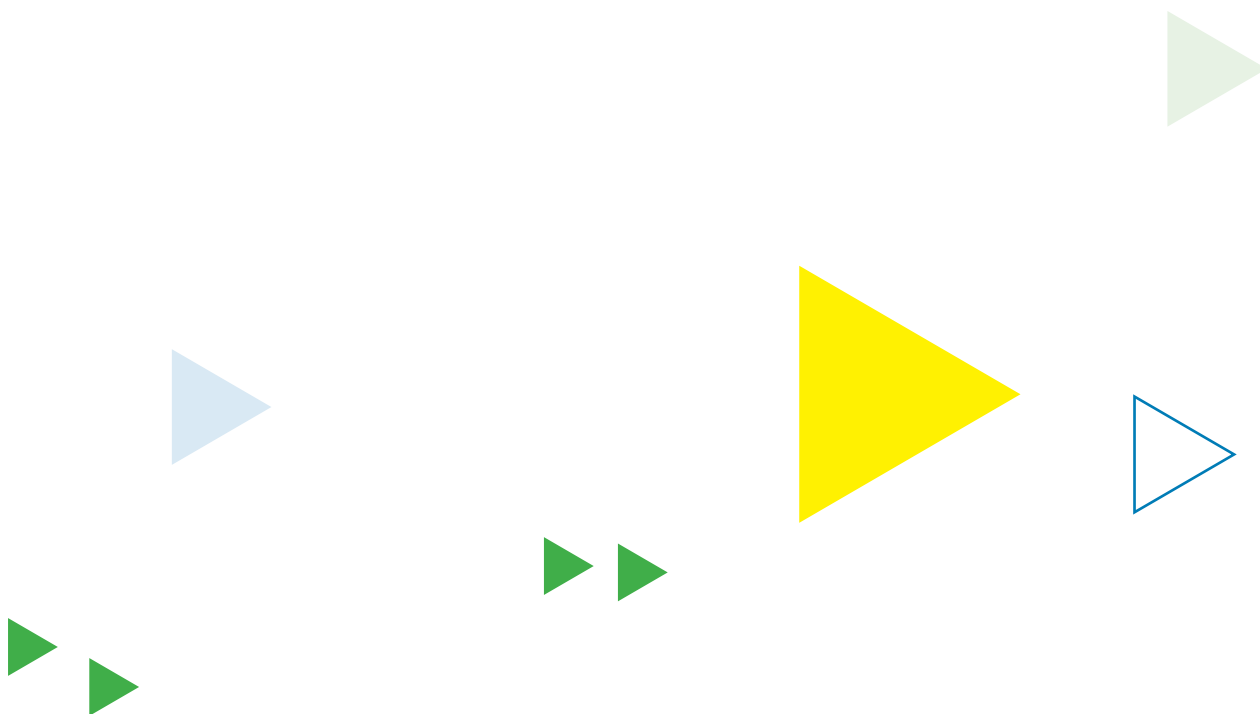




AKCIJSKI NAČRT CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Za uspešno uresničevanje CPS je ključen petletni akcijski načrt, ki za nabor ukrepov v naslednjih petih letih (do leta 2026) določa odgovornost za izvedbo, časovni razpored izvedbe in okvirno oceno stroškov. Po letu 2026 je predvidena prenova CPS.

Glede odgovornosti in virov bomo ukrepe CPS izvajali v okviru lastnih proračunskih sredstev, s kandidiranjem na razpise ali pa skupaj z drugimi organizacijami z njihovimi sredstvi. Predvideni pa so tudi ukrepi za katere ne bomo potrebovali finančnih sredstev. V prihodnje se bomo s predvidenimi ukrepi intenzivno prijavljala na razpise Ministrstva za infrastrukturo, razpise za vključitev v evropske projekte in druge vire sofinanciranja (npr. Eko sklad).



Ukrep	Ocena Stroškov	Odgovornost	Izvedba						Opomba
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	
1 Celostno načrtovanje mobilnosti									
1.1 Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	brez	Občina Videm							stroški ca. 3.000 v primeru spremljanja in vrednotenja CPS z zunanjim izvajalcem
1.2 Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti	brez	Občina Videm							sofinanciranje MZI do 100%
1.3 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti	2.000 / leto	Občina Videm							vzporedno z načrtovanjem in izvedbo ukrepov proučiti možnost sponzorskih / donatorskih sredstev za nagrade
1.4 Celovit pristop pri urejanju prometa	brez	Občina Videm							pogoji in zahteve se opredelijo v projektnih nalogah naročil
1.5 Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja	brez	Občina Videm s sosednjimi občinami							
1.6 Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	brez	Občina Videm							
2 Več hoje									
2.1 Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti	50.000 / leto	Občina Videm							
2.2 Urejanje peš povezav (zasnova in izvedba)	v skladu z izdelano zasnovo	Občina Videm							delno že v predhodni postavki, delno že predvideno v proračunu - načrt razvojnih programov 2021-2024 (gradnja pločnikov)
2.3 Ureditev javnih površin (zasnova in izvedba)	170.000	Občina Videm							možno sofinanciranje s sredstvi EU in RS
2.4 Opremljanje peš površin	3.000 / leto	Občina Videm							
2.5 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	5.000 / leto	Občina Videm							tudi hkrati z rekonstrukcijami javnih prometnih in drugih javnih površin, možno sofinanciranje s sredstvi EU in RS
3 Sistemska podpora kolesarjenju									
3.1 Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Videm	18.000	Občina Videm							
3.2 Izgradnja kolesarskih povezav	v skladu z izdelano zasnovo (ca. 25 EUR / m ²)	Občina Videm, DRSI							
3.3 Urejanje parkirnih mest za kolesa	2.000 / leto	Občina Videm in posamezne ustanove							
3.4 Sistem izposoje koles (vključitev v sistem sosednjih občin)	fiksni stroški obratovanja: 1.500 / leto, investicija: 2.500 / kolo	Občina Videm							sofinanciranje s sredstvi EU in RS, možno javno-zasebno partnerstvo; sistem izposoje koles prinaša tudi prihodke
3.5 Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	2.000 / leto	Občina Videm							sofinanciranje s sredstvi EU in RS, vključitev v razne projekte nevladnih organizacij

Ukrep	Ocena Stroškov	Odgovornost	Izvedba						Opomba
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	
4 Prilagodljiv javni potniški promet									
4.1 Uvedba sistema »prevoz na poziv«	5.000	Občina Videm							strošek izdelave koncepta, nadaljnji stroški odvisni od koncepta
4.2 Integracija šolskega in javnega prevoza	brez	Občina Videm							
4.3 Dodatna avtobusna postajališča	35.000 / leto	Občina Videm, DRSI							
4.4 Avtobusna postajališča - opremljanje in urejanje dostopov	5.000 / leto	Občina Videm, DRSI							
5 Upravljanje motornega prometa									
5.1 Zmanjšanje tranzitnega prometa, ki se izogiba avtocesti	odvisno od ukrepov: signalizacija, obveščanje uporabnikov	DRSI, DARS, Občina Videm in sosednje občine							
5.2 Umirjanje prometa v vseh naseljih	10.000 / leto	Občina Videm							odvisno od vrste ukrepa
5.3 Celovita ureditev prometnih površin in opreme v okolici osnovne šole Videm	idejna zasnova 15.000, strošek obsega ureditev v skladu z zasnovo	Občina Videm in OŠ Videm							
5.4 Preučiti možnost urejanja poljskih/traktorskih poti	5.000 - strošek zasnove	Občina Videm							lahko v sklopu zasnove kolesarskega in peš prometa - skupne površine
5.5 Ureditev izogibalšč, signalizacije in postavitve ogledal	8.000 / leto	Občina Videm							tudi v sklopu rekonstrukcij cest
5.6 Uvedba systemskega urejanja parkirnih površin	študija 8.000, strošek v skladu s študijo: signalizacija, obveščanje uporabnikov	Občina Videm							
5.7 Ureditev površine za skupne vožnje - "car pooling"	ca. 20.000	Občina Videm							odvisno od velikosti in lokacije parkirišča (odkupi ipd.), dogovori o skupnem financiranju s sosednjimi občinami in večjimi zaposlovalci v okolici (npr. Talum)
5.8 Postavitev polnilnic za e-vozila	5.000 / polnilno mesto	Občina Videm							sofinanciranje s sredstvi EU in sredstvi Eko sklada

VIRI IN LITERATURA

Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012

Statistični urad RS, SI-STAT podatkovni portal, maj 2020, dostopen na <http://pxweb.stat.si>.

Spletne strani Agencije RS za okolje – področje podnebje, kazalci okolja

Spletne strani Direkcije RS za infrastrukturo – tema: cestna infrastruktura

Prostorsko informacijski sistem občin

Spletne strani Javne agencije RS za varnost prometa – baza podatkov o prometnih nesrečah <http://nesrece.avp-rs.si/>

Project for Public Space
<http://www.pps.org/reference/grplacefeat/>

Spletna stran OŠ Videm
<http://zavod.solavidem.si/?s=%C5%A1olski+prevoz>

Gabrovec M., Bole D., 2006: Dostopnost do avtobusnih postajališča Geografski vestnik 78-2



KOLOFON

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE VIDEM

Založnik:
Občina Videm, oktober 2021

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

Avtorji:
Mateja Kukovec, Andreja Kuzmanič, Gašper Žemva, Katja Kerkez

Fotografije:
Mateja Kukovec, Gašper Žemva, Rado Škrjanec

Oblikovanje in prelom:
Mirjam Luketič

Tisk:
Demago

Naklada:
25 izvodov

