



OBČINA VIDEM

19. REDNA SEJA

K 13
točki dnevnega reda

Celostna prometna strategija občine Videm.



OBČINA VIDEM
Videm pri Ptuju 54
2284 Videm pri Ptuju
E pošta: info@videm.si
Spletni naslov: www.videm.si

Številka: 430-14/2020
Datum: 14. 10. 2021

OBČINSKEMU SVETU OBČINE VIDEM

Zadeva: Celostna prometna strategija Občine Videm

Obrazložitev:

Občina Videm želi vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta, to je celostna prometna strategija (CPS). CPS sledi načelom celostnega načrtovanja prometa, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja; promet pa obravnava kot orodje za izboljšanje mobilnosti ljudi in dvig kakovosti bivanja. Proces priprave 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 4 faze: Zagon procesa (postavitev 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.

Bistvo procesa priprave CPS je vključujoč pristop. V okviru različnih faz priprave CPS so se izvedli intervjuji, javne razprave, delavnice, predavanja, anketiranje s čemer je bila vključena strokovna in splošna javnost ter posamezne ciljne skupine. Določeni so bili ključni izzivi, opredeljena je bila vizija in scenarij razvoja prometa v občini, določeni so bili strateški in operativni cilji ter nabor ukrepov po petih vsebinskih sklopih. Izdelan je bil 5-letni akcijski načrt in načrt spremljanja in vrednotenja.

Ocena stanja:

Občina do sedaj ni razpolagala s strateškim dokumentom na področju prometa. Sprejetje pričujočega dokumenta je predpogoj za možnost kandidiranja na evropske razpise na področju trajnostne mobilnosti.

Cilj projekta:

Uveljavljanje načela trajnostnega razvoja na področju prometa/mobilnosti.

Finančne in druge posledice:

Sklep nima neposrednih finančnih posledic. Vsakoletni občinski proračun bo predvidel sredstva, namenjena za izvajanje aktivnosti iz strategije.

Predlog sklepa:

»Občinski svet Občine Videm potrdi Celostno prometno strategijo Občine Videm.



Branko Marinič
župan

Marinič



Celostna prometna strategija Občine Videm

Končno poročilo – gradivo za obravnavo na Občinskem svetu Občine Videm

oktober 2021



ZUM
URBANIZEM, PLANIRANJE, PROJEKTIRANJE
d.o.o.

Naloga: **Celostna prometna strategija Občine Videm**

Faza: **Končno poročilo - gradivo za obravnavo na
Občinskem svetu Občine Videm**

Naročnik: **Občina Videm**



Izvajalec: **ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.**

Nosilec naloge: **mag. Mateja Kukovec, univ. dipl. inž. grad.**

Sodelavci: **dr. Andreja Kuzmanič, univ. dipl. inž. arh.
mag. Katja Kerkez, dipl. inž. grad.
Mirjam Luketič, mag. inž. arh.
Gašper Žemva, mag. inž. arh.**

Številka naloge: **20023**

Datum izdelave: **Oktober 2021**

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

Kazalo vsebine

Uvod		1
1	Aktivnosti vključevanja javnosti	2
2	Analiza stanja	3
2.1	Trendi v prostoru	3
2.2	Načrtovanje	5
2.3	Stanje prometnega sistema	5
2.4	Potovalne navade ciljnih skupin	15
2.5	Sklepne ugotovitve	17
3	Vizija razvoja prometa v občini Videm	19
3.1	Uvod	19
3.2	Izhodišča za oblikovanje vizije	19
3.3	Vizija	20
4	Strateški cilji	21
5	Scenariji razvoja prometa	22
6	Ukrepi celostnega prometnega načrtovanja	23
6.1	Splošno	23
6.2	Ukrepi po stebrih	24
6.3	Prioritete	33
7	Akcijski načrt	34
7.1	Splošno	34
7.2	Odgovornost in viri	34
7.3	Petletni akcijski načrt	34
8	Načrt spremljanja in vrednotenja	39

UVOD

Občina Videm želi vzpostaviti trajnostno načrtovanje prometa s pomočjo izdelanega strateškega dokumenta. Pripravo Celostne prometne strategije (v nadaljnjem besedilu CPS) je Občina Videm naročila skupaj z Občino Podlehnik. CPS za Občino Videm in CPS za Občino Podlehnik se pripravljata kot ločena 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 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 CPS. CPS sledi načelom celostnega načrtovanja prometa, ki v ospredje postavlja ljudi in kakovost bivanja, promet pa obravnava kot orodje za izboljšanje mobilnosti ljudi in dostopnosti lokacij ter dvig kakovosti bivanja.

Proces priprave CPS poteka 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 razdeljen na 4 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.

1 AKTIVNOSTI VKLJUČEVANJA JAVNOSTI

Bistvo procesa priprave CPS je vključujoč pristop. V okviru različnih aktivnosti kot so intervjuji, javne razprave, delavnice, anketiranje v večih fazah priprave CPS so vključeni strokovna in splošna javnost ter posamezne ciljne skupine (npr. šolarji, upokojenci).

V fazi projekta Zagon procesa je bil pripravljen Načrt vključevanja javnosti, ki je podal pregled predvidenih aktivnosti ter metodologij oziroma orodij vključevanja deležnikov in splošne javnosti v okviru priprave CPS za Občino Videm in njihovo predvideno časovno izvedbo. Zaradi epidemije novega corona virusa so se v nadaljevanju aktivnosti vključevanja javnosti odvijale na nekoliko drugačen način in z drugačnimi metodami (npr. namesto v živo preko spleta).

Opredeljeni so bili ključni deležniki, ki so bili razdeljeni v ožjo delovno skupino (izdelovalec in projektni vodja Občine), širšo delovno skupino, ki jo je imenoval župan s sklepom (predstavniki ključnih deležnikov: OŠ, vrtca, Medobčinskega redarstva, policije, SPVCP, krajevnih skupnosti, gasilci, odbori), ki je sodelovala v intervjujih, opredelitvi vizije in strateških ciljev, pripravi ukrepov, opredelitvi prioritet, pregledu akcijskega načrta ter ostali deležniki, ki so bili vključeni v proces priprave (upokojenci, splošna javnost).

Izvedle so se naslednje aktivnosti vključevanja javnosti:

- samoocena o izvajanju aktivnosti trajnostnega načrtovanja prometa – delavnica z vodjo projekta na Občini,
- več sestankov z vodjo projekta na Občini,
- uvodna predstavitev projekta širši delovni skupini,
- intervjuji s predstavniki širše delovne skupine v fazi analize stanja,
- anketa splošne javnosti,
- anketa v vrtcih,
- javna razprava v fazi analize,
- delavnica z upokojenci,
- spletna obravnava in glasovanje članov širše delovne skupine o predlagani viziji in strateških ciljih,
- spletna obravnava in glasovanje članov širše delovne skupine o scenariju razvoja prometa,
- spletna obravnava članov širše delovne skupine nabora ukrepov in določitev prioritet ,
- javna razgrnitev v fazi ukrepov,
- delavnica s širšo delovno skupino v fazi priprave akcijskega načrta,
- predstavitev storitve »prevoz na poziv za starejše«.

V času priprave CPS je bilo tudi več medijskih objav na spletni strani Občine Videm in v občinskem glasilu Naš glas.

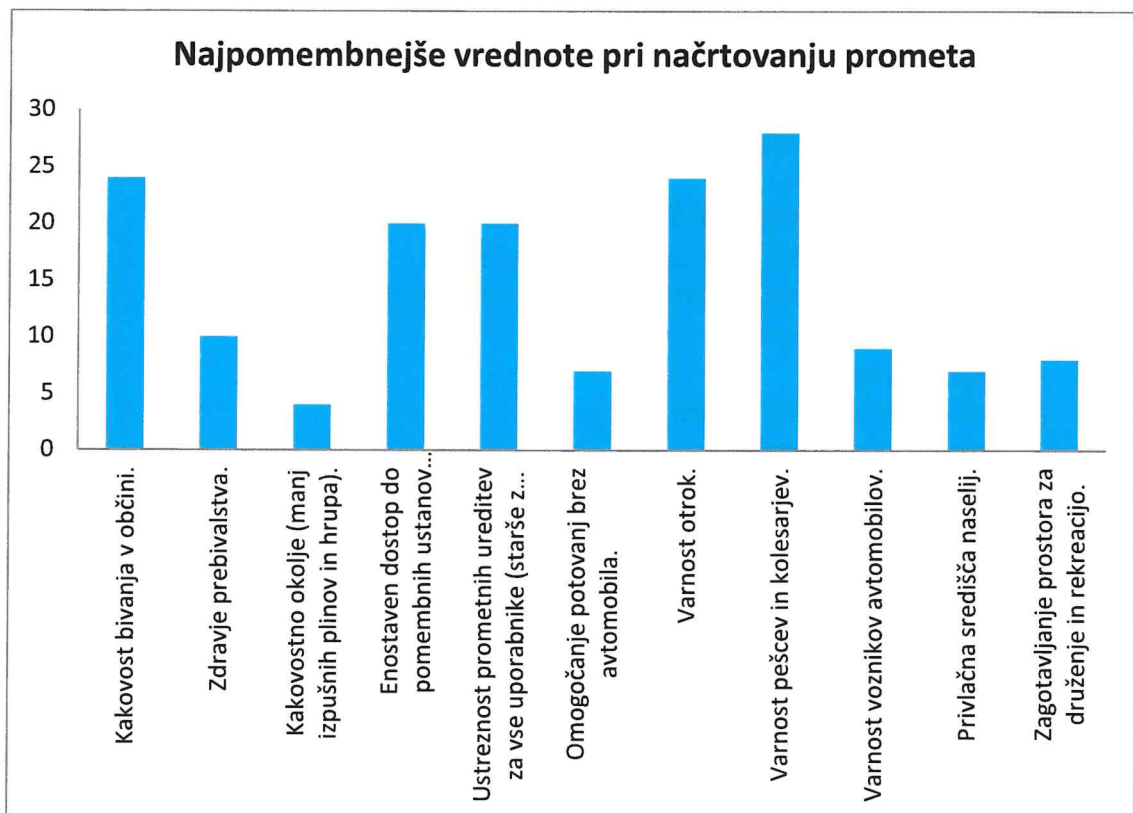
2 ANALIZA STANJA

2.1 Trendi v prostoru

V tem poglavju so predstavljeni nekateri trendi v občini, ki vplivajo na razmere na področju prometa, mobilnosti in dostopnosti v občini.

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 posledično narašča zavedanje pomenu 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.



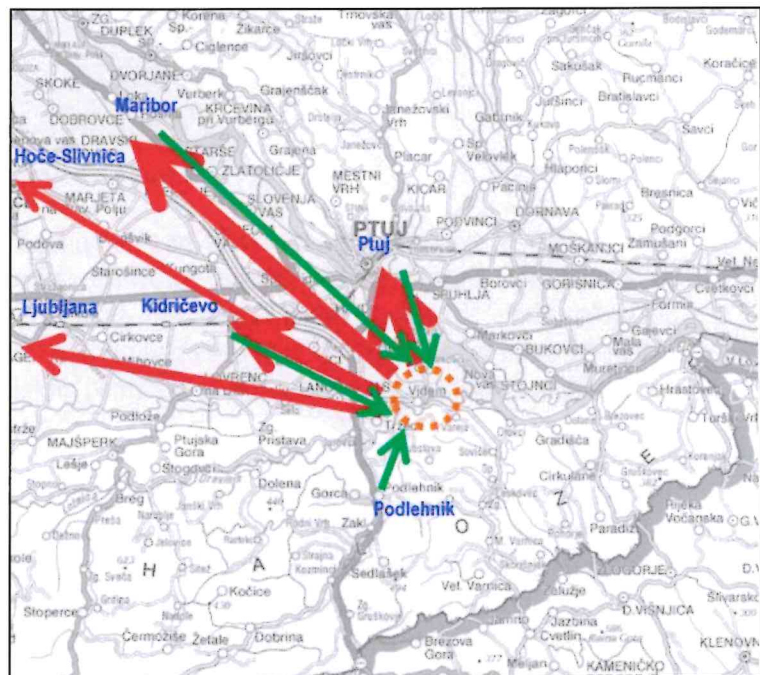
Slika 1: Najpomembnejše vrednote prebivalcev občine Videm pri načrtovanju prometa

Vse več pozornosti se namenja izobraževanju mladih o trajnostni mobilnosti

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

Demografski trendi zahtevajo posebno pozornost

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 predvsem na Ptuj, v Kidričevem in v Maribor.



Slika 2: Najbolj številčne delovne migracije delovno aktivnega prebivalstva leta 2019¹

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 mobilnost, bi se lahko vplivalo tudi na ustavev izseljevanja, priseljevanja mladih družin in dvig natalitete.

¹ vir: si-stat podatkovni portal, april 2020

2.2 Načrtovanje



Slika 3: Delavnica z odgovornimi za promet na občini - samoocena

Občina si zaradi svoje relativne majhnosti ne more privoščiti bistveno večje občinske uprave, zato so zmogljivosti zaposlenih za celovito obravnavo prometnega sistema omejene. Kljub temu obstajajo rešitve za premostitev te težave, npr. še več povezovanja s kadri sosednjih občin ali na regionalni ravni ter na strategiji temelječe podrobnejše usmeritve in zahtevnejši pogoji pri oddaji del zunanjim izvajalcem (predvsem načrtovalcem in projektantom).

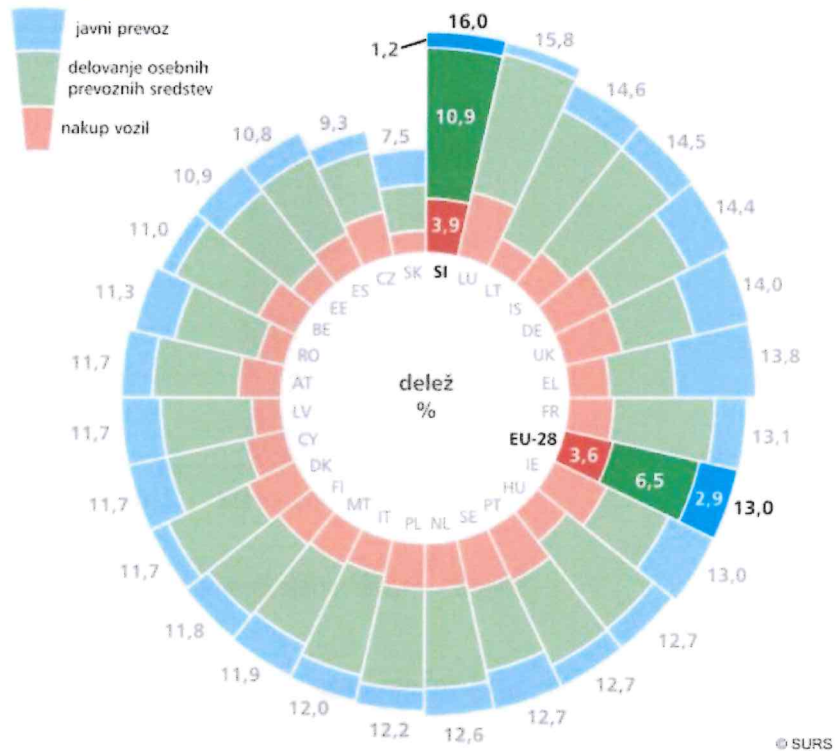
Načrtovalska praksa na državni in lokalni ravni v Sloveniji se sočasno z intenzivnim razvojem motorizacije, večinoma podreja prostorskim zahtevam cestnega motornega prometa in prilagaja prostorsko strukturo in posege v prostor dostopnosti z osebnim avtomobilom. To praviloma neugodno vpliva na kakovost bivanja v naseljih in zahteva kasnejšo sanacijo. V občini se pri načrtovanju prometne infrastrukture le redko upoštevajo vsi uporabniki prometnih površin oz. dostopnost za vse, se pa razumevanje in podpora aktivnostim trajnostne mobilnosti s strani zaposlenih in političnega vodstva razvija.

2.3 Stanje prometnega sistema

Stroški za mobilnost in motorizacija so visoki

V Sloveniji naraščajo izdatki za mobilnost. V letu 2015 smo Slovenci za različne vrste prevozov odšteli v povprečju kar 16 odstotkov vseh prihodkov, kar nas uvršča v sam vrh med državami EU. Slovaki recimo samo 7,5 odstotka, medtem ko je povprečje med 28 članicami EU-ja 13 odstotkov. V letu 2015 so gospodinjstva vseh držav članic EU-ja za osebno mobilnost porabila kar 1.000 milijard evrov, od tega Slovenci 3,4 milijarde evrov. Izdatki za osebno mobilnost so se med letoma 2008 in 2015 pri nas povečali kar za 250 milijonov evrov.

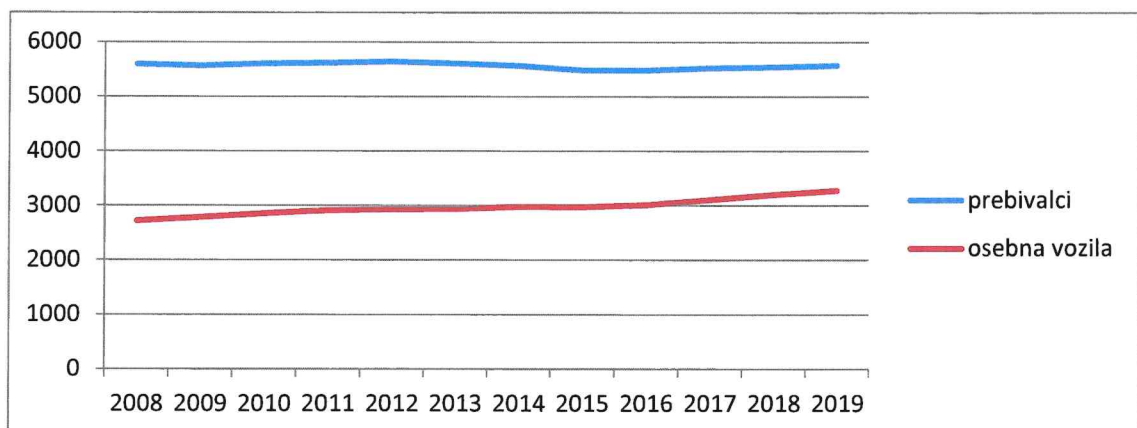
Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, izbrane države EU-28, 2015



Vir: EUROSTAT (<http://ec.europa.eu/eurostat>, 10. 2. 2017)

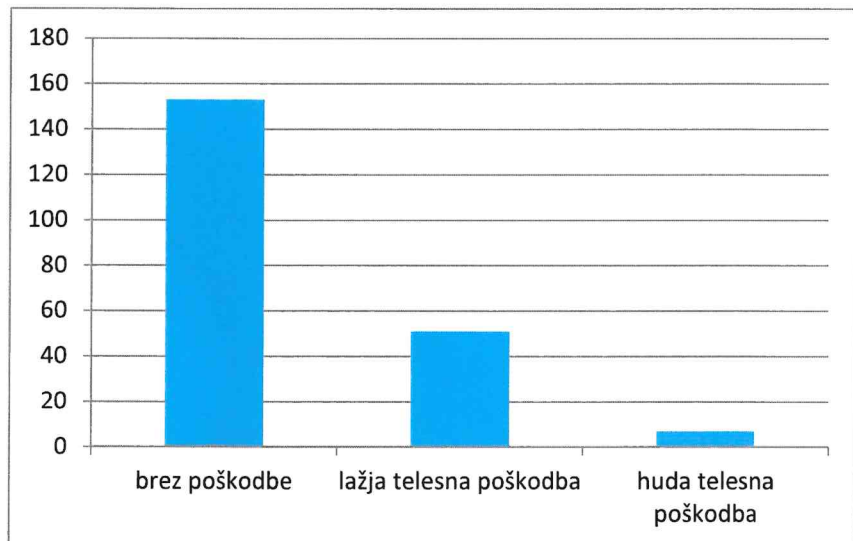
Slika 4: Izdatki gospodinjstev za osebno mobilnost, izbrane države EU, 2015

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 v bližnji mestni občini Ptuj.



Slika 5: Gibanje števila prebivalcev in števila registriranih osebnih avtomobilov med leti 2008 in 2019 v občini Videm (vir: si-stat podatkovni portal)

Prometna varnost je zadovoljiva



Slika 6: Število udeležencev v prometnih nesrečah v zadnjih 5-ih letih (2015–2019) glede na vrsto poškodbe

V zadnjih 5-ih letih (2015-2019) je bilo na območju občine Videm obravnavanih 211 prometnih nesreč s 352 udeleženci. Največ nesreč je bilo leta 2017 in sicer 54, zadnje leto je bilo 31 nesreč. Večina nesreč se je zgodila na državnih cestah, predvsem v naselju Videm pri Ptujju in Tržec, in na občinskih cestah, predvsem na lokalnih cestah, na ostalih cestah, ki so malo prometne ceste, so tudi nesreče zelo redke. Največkrat je bil vzrok nesreče nepravilna stran/smer vožnje in neprilagojena hitrost. Med udeleženci prometnih nesreč v zadnjih petih letih ni bilo smrtnih žrtev.

Na državni cesti R3-690 v naselju Videm pri Ptujju je postavljena hitrostna opozorilna tabla »Vi vozite«, namenjena povečanju pozornosti voznikov na določenih, kritičnih odsekih. V enem tednu 9% vozil prekorači omejitev hitrosti. Ekstremnih prekoračitev ni, saj jih ne dopuščajo niti elementi ceste.

Kolesarski promet predstavlja v občini največji izziv



Slika 7: Kolesarka v Vidmu pri Ptuj

Občina Videm leži deloma na Dravskem polju, deloma pa na razgibanih Halozah in Dravinjskih goricah. 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).



Slika 8: Osnovne smeri glavnih kolesarskih povezav

Kolesarski promet je najbolj zapostavljen segment in predstavlja najbolj pereč izziv, ki ga izpostavljajo vsi. Kolesarske infrastrukture tako rekoč ni, tudi načrtov za zasnove kolesarskih povezav ni. Ni primerno urejenih kolesarskih povezav (med naselji znotraj občine, s sosednjimi občinami, neprimerno urejena povezava proti Šturmovcem). Pogosto so odstavna mesta za kolesa neprimerno urejena (neprimerna stojala, neprimerna lokacija, neprimeren dostop do njih), stojala manjkajo (jih je premalo ali pa jih ni), ni kolesarnic. Potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo niso izkoriščeni (ni poti, počivališč za kolesarje, urejenih vstopnih točk v območja zanimivosti...).

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

Pogoji za hojo se izboljšujejo



Slika 9: Pešec v naselju Sela

Občina izboljšuje pogoje za hojo kot npr. novejša ureditve za pešce in za varnejše pešačenje: gradnja pločnikov z nižjimi robniki, umirjanje prometa, hitrostne table. Prednosti pešačenja so predvsem finančne, prostorske in varnostne; pešačenje je naravno in nezahtevno. Pomemben vidik pešanja oz. uporabe javnih površin so tudi druženje in različne socialne aktivnosti. Dobre in atraktivno urejene javne površine (varne, urejene in dostopne) so namreč primerne za vse uporabnike, za različne starostne skupine. Običajno nudijo ali omogočajo pogled na arhitekturne in oblikovne poudarke v prostoru in so tudi zato za uporabnike vizualno zanimive.

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 uvoznov), premalo površin za pešce (pasovi, bližnjice, preboji), premalo prehodov za pešce in signalizacije, dotrajane hodne površine, še premalo omejevanja motornega prometa in kontrole in nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili na peš površinah, nepreglednost za pešce, neizkoriščen potencial vodotokov za urejanje peš površin opremljenih z urbano opremo (pot ob vodnih površinah – Polskava, Dravinja, omrežje do pomembnih znamenitosti in naravnih območij, vstopne točke), premalo javnih površin za srečevanje in druženje (trgov, zbirališč), javni prostor je neartikuliran in zaseden: oglasni panoji, korita, parkirana vozila ipd., nezadostna opremljenost

javnih površin (monotonost poti, manjkajo klopi, zasaditev, manjša igrala, info table..). Vse to odvrča prebivalce od hoje ali jim jo onemogoča.

Priložnost za izboljšanje pogojev za hojo in povečanje pešačenja se kaže v nadaljevanju izvajanja ukrepov za povečanje varnosti pešcev in gradnje infrastrukture za hojo; veliko priložnost za izboljšave pa izkazuje tudi javni prostor v naseljih in ob vodotokih. Z urejanjem javnih površin (npr. v osrednjem delu naselja Videm), opremljanje obstoječih peš površin (z urbano opremo, zasaditve), se poveča identiteta naselja in površine postanejo uporabne in primerne za druženje. Peš povezave vzdolž vodotokov lahko povečajo privlačnost pešačenja in skrajšajo poti.

Sistem upravljanja s parkirnimi površinami ni vzpostavljen



Slika 10: Parkiranje pri gasilskem domu v Vidmu pri Ptujju

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 Ptujju 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.

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



Slika 11: Cesta čez območje Haloz

Cestno omrežje občine je odraz geografskih in poselitvenih značilnosti. Transitni promet poteka večinoma po avtocesti proti Republiki Hrvaški. Po občini se odvija pretežno izvorno-ciljni tovorni promet (podjetja, dostava), problem s tovnim 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 so v dolinskem delu z ustreznimi širinami vozišč, ki pa so pogosto v slabem stanju. V hribovitem delu in pogosto tudi v dolinskem delu občine so občinske ceste večinoma enopasovne ceste. V hribovitem delu je slaba preglednost pogosto ustrezno rešena s postavljenimi ogledali, ni pa urejenih izogibališč. Vzdrževanje občinskih cest zaradi gostega omrežja dovoznih cest do posameznih območij razpršene poselitve in zaradi neustreznega odvodnjavanja zahteva velik delež proračunskih sredstev.

Ceste predvsem v ravninskem delu so obremenjene s kmetijskimi vozili in mehanizacijo. 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 Ptujju in sicer: ozka lokalna cesta proti Šturmovcem in jezu, parkiranje zaposlenih, izvozi gasilskih vozil, dovoz šolskega avtobusa, konflikti zaradi različnih vrst prometa, povezava šola-igrišče. Površine za dostavo otrok niso urejene; sedaj se za te namene uporablja dovoz na parkirišče pri trgovski stavbi (prodajalna Žerak), delno tudi cesta proti Šturmovcem.



Slika 12: Lokalni cesta LC456210 (Videm - Markovci (jez)) odsek ob območju za šport



Slika 13: Lokalni cesta LC456210 (Videm - Markovci (jez)) odsek mimo šole

Ponudba javnega potniškega prometa je dosegljiva večini prebivalcem



Slika 14: Postajališče v Jurovcih

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 (manjkajo odstavna mesta za kolesa, ponekod nadstreški, vozni redi, koši za smeti in klopi). Urediti bi bilo treba še dodatna avtobusna postajališča. Priložnosti se kažejo v integraciji šolskih in javnih prevozov ter po zgledu številnih občin v Sloveniji uvedba prevoza na klic. S tem se bi zagotovila dostopnost ponudbe JAPP tudi prebivalcem redko poseljenih območij v občini ves čas.

Za ranljive skupine se mora bolje poskrbeti



Slika 15: Delavnica s predstavniki upokoencev v občini Videm

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 ranljivih skupin so poleg splošnih izzivov urejanja prometa še dodatni oz. specifični in izzivi so za ranljive skupine še bolj pereči, kot za ostale udeležence v prometu.

Na šolskih poteh bi morale ureditve biti bolj podrejen 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 in/ali prehodov za pešce ipd.

Pogosto so na peščevih površinah različne ovire (razsvetljava, oglasne table, stopnice ipd.), ki površine še dodatno zožijo in jih naredijo neprehodne za gibalno ovirane osebe. Ovire za gibalno ovirane se sicer odpravljajo (npr. spuščeni robniki na prehodih za pešce), je pa nekaj poti še vedno problematičnih oz. preozkih, ni povsod urejenih klančin ali spuščeni robnikov, ponekod so poti tudi zaparkirane (npr. pri pošti oz. zdravstvenem domu). Na javnih površinah manjkajo tudi ureditve za senzorno ovirane osebe (okvare vida, okvare sluha). 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 pešačenje in kolesarjenje, preveč oddaljena avtobusna postajališča, ni sistema prevoza na klic, ni parkirnih mest za invalide, premalo 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, uporabljajo pločnike, kjer le ti obstajajo.

2.4 Potovalne navade ciljnih skupin

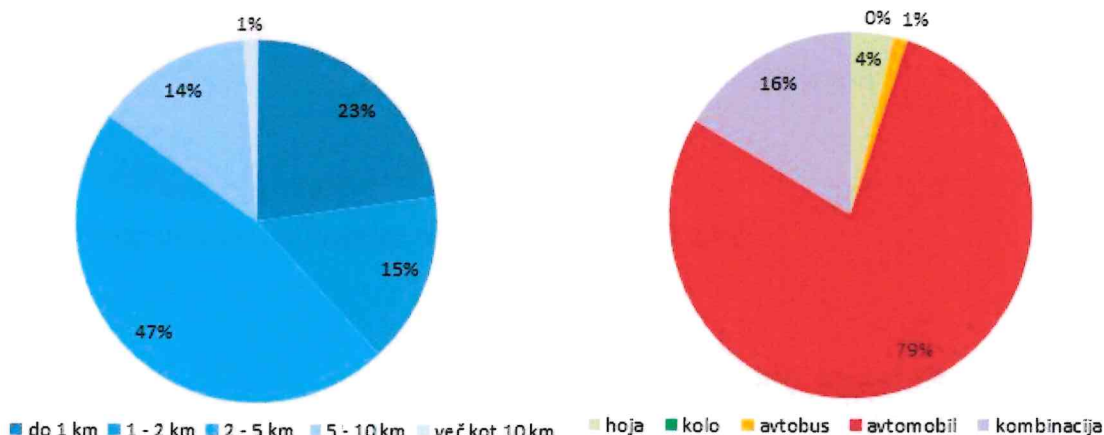
V okviru priprave CPS so bile analizirane potovalne navade ciljnih skupin.



Slika 16: Šolar kolesar v Vidmu pri Ptujju

Avtomobil je glavni način prihoda v vrtec

V okviru priprave CPS je bila izvedena anketa staršev v vseh enotah vrtca. 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 pripeljeni z avtomobilom. Pri uporabi potovalnih načinov je v največji uporabi avtomobil in sicer v 79% pri vrtcu Videm pri Ptuju, 81% v enoti Zg. Leskovec in 67% v enoti Sela. Delež otrok, ki hodi v vrtec peš, je največji pri enoti Zg. Leskovec, to je 6%. Nekaj staršev otrok kombinira različne prevozne načine (npr. včasih avtomobil, včasih peš). Nobeden izmed otrok ne prihaja v vrtec s kolesi oz. je s kolesom pripeljan. Peš hodi v vrtec le 4% otrok, čeprav jih 23% živi v oddaljenosti do 1 km.



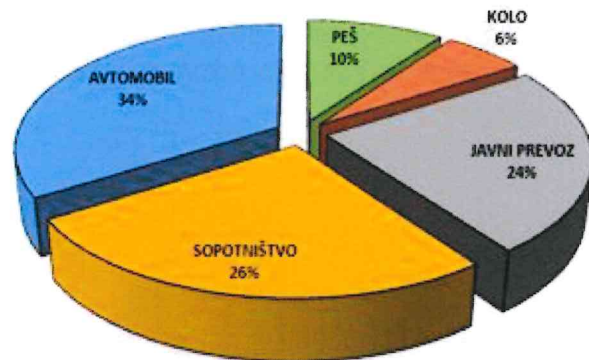
Slika 17: Razdalja od doma do vrtca

Slika 18: Delež uporabe potovalnih načinov za prihod v vrtec

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.

Slaba polovica šolarjev prihaja v šolo na trajnosten način

Osnovna šola je zelo aktivna pri izobraževanju o trajnostni mobilnosti in spodbujanju izbire trajnostnih načinov prihoda v šolo. Na trajnosten način prihaja v šolo 40% osnovnošolcev (avtobus, peš in kolo). Z avtom je prepeljanih 34% šolarjev, 26% pa jih je prepeljanih kot sopotnik (z drugimi šolarji).



Slika 19: Potovalne navade šolarjev (po zaključku igre Prometna kača, I. 2019)²

2.5 Sklepne ugotovitve

Občina Videm je manjša in redkeje poseljena občina. Dnevne migracije, tako šolske kot delovne, so visoke. Najintenzivnejše migracije iz občine Videm so na Ptuj, Kidričevo in Maribor. Prebivalstvo se stara, zmanjšuje se delež mladega prebivalstva. Število gospodinjstev se povečuje, zmanjšuje se število članov gospodinjstva in spreminja se struktura družin.

V Občini se pri načrtovanju prometne infrastrukture le redko upoštevajo vsi uporabniki prometnih površin oz. dostopnost za vse, se pa razumevanje in podpora aktivnostim trajnostne mobilnosti s strani zaposlenih in političnega vodstva razvija. Prometno načrtovanje je podrejeno avtomobilom. Podatki o mobilnosti v občini se ne zbirajo.

Osnovna šola je aktivna pri izobraževanju o trajnostni mobilnosti in spodbujanju izbire trajnostnih načinov prihoda v šolo. Obstaja potencial tudi pri osnovnošolcih za bolj trajnosten način prihoda v šolo. V vrtec so otroci pripeljani večinoma z avtomobilom, saj starši združujejo pot v vrtec z ostalimi potmi.

Prebivalcem občine Videm je najpomembnejša varnost pešcev in kolesarjev, varnost otrok in kakovost bivanja v občini. Najbolj so zadovoljni z urejenostjo tovornega prometa in dostav, prometno signalizacijo in prometno varnostjo; najmanj pa z urejenostjo rekreativnih poti za pešce in kolesarje ter urejenostjo kolesarskih povezav.

² vir podatkov: Osnovna šola Videm

Pri načrtovanju prometne infrastrukture imajo še vedno prednost motorna vozila. Nadaljuje se rast motorizacije. Infrastruktura za hojo se v zadnjih letih ureja, vendar na posameznih odsekih in povezavah manjkajo pločniki, pasovi za pešce, prehodi za pešce in ukrepi umirjanja prometa. Premalo je javnih površin za srečevanje in druženje, obstoječe pa niso primerno ali zadostno opremljene. Kolesarski promet je najbolj zapostavljen segment in predstavlja najbolj perečo problematiko, ki jo izpostavljajo vsi. Kolesarske infrastrukture tako rekoč ni.

Elementi cest v vzhodnem delu občine ne dopuščajo ekstremnih prekoračitev hitrosti, medtem ko se v severnem in zahodnem delu občine to dogaja. Na cestah je veliko traktorjev in kmetijske mehanizacije. Ceste so pogosto neustrezno urejene (preglednost, odvodnjavanje, manjkajo ogledala, izogibališča, dostopnost za intervencijska vozila ipd.). Parkiranje ni sistemsko urejeno (označitev, režimi, parkiranje na pločnikih, upravljanje). Izpostavljena je problematika odvijanja motornega prometa proti in z meje s Hrvaško po vzporednem omrežju in prometna ureditev v okolici šole, predvsem odvijanje prometa na lokalni cesti proti Šturmovcem. Urejanje okolice šol in vrtcev mora biti deležno vse pozornosti, tako glede vodenja motornega prometa, parkiranja, odstave otrok, peš dostopnosti in dostopnosti s kolesi, urejanje mest za parkiranje koles in skirojev ipd.

Terenske razmere (predvsem v severnem in zahodnem delu občine) in poteki vodotokov predstavljajo velik potencial za urejanje peš in kolesarskih površin. Glavna zaposlitvena središča Ptuj in Kidričevo sta na primerni razdalji za kolesarjenje (še posebej za električna kolesa).

Priložnosti pri urejanju javnega prevoza oz. njemu podobnega prevoza se kaže predvsem v integraciji šolskih in javnih prevozov ter uvedbi prevoza na klic.

3 VIZIJA RAZVOJA PROMETA V OBČINI VIDEM

3.1 Uvod

Vizija razvoja prometa v občini Videm je temelj za oblikovanje CPS. Vizija opredeljuje posplošen opis stanja prometa v prihodnosti in predstavlja predvidevanje, kam bi se naj razvoj prometa v občini Videm usmerjal.

3.2 Izhodišča za oblikovanje vizije

Vizija razvoja prometa v občini Videm sledi že oblikovanim vizijam razvoja regije in drugim vizijam, ki jim Občina Videm sledi s svojimi dokumenti. Izhodišča za oblikovanje vizije so tako bila naslednja:

1. Vizija razvoja Kohezijske regije Vzhodna Slovenija: *»Postali bomo gospodarsko uspešna, trajnostno naravnana, zdrava in ljudem prijazna regija, ki je močno vpeta in aktivna v slovenskem, evropskem in širšem mednarodnem prostoru«.*

2. Vizija Spodnjega Podravja: *»Spodnje Podravje, zakladnica tradicij in uravnoveženih razvojnih priložnosti«.*

Pri čemer so za razvoj prometa pomembne naslednje besede, ki so obrazložene na naslednji način:

- Uravnovežen razvoj – usmeritev k celostnemu in konkurenčnemu pristopu na področju načrtovanja in vodenja družbenega, gospodarskega in prostorskega razvoja, ki se oplaja tako na izkušnjah preteklosti kot na sodobni uravnoveženi, inventivni in inovativni ustvarjalnosti
- Priložnosti – nakazuje na možnosti in priložnosti ter na odprtost okolja do različnih iniciativ, ki prispevajo k dvigovanju kakovosti življenja in dela ter k naši mednarodni prepoznavnosti ob upoštevanju načel trajnostnega razvoja.

Vizija bo med drugim dosežena tudi z izboljšanjem bivalnih pogojev na območju Spodnjega Podravja: varstvo okolja in učinkovita raba virov, prehod na nizkoogljično gospodarstvo, boljša prometna povezanost in dostopnost, uvajanje trajnostnih oblik in metod načrtovanja posegov v prostor, razvoj trajnostnega turizma z izkoriščanjem potencialov naravne in kulturne dediščine, povečanje socialne vključenosti in kakovosti bivanja mladih, ogroženih in ranljivih skupin prebivalstva.

3. Proračun Občine Videm

Cilji razvojno naravnane proračuna in dolgoročni cilji proračuna

Ključni vsebinski cilji razvojno naravnane proračuna so: Zagotavljanje kakovosti življenja v občini, integracija skupnosti občank in občanov ob spoštovanju načela enakosti in sorazmernosti, trajnostni oz. vzdržni razvoj občine in ohranitev občine kot samostojnega manjšega centra na vseh področjih, za katera je odgovorna in pristojna občina.

Dolgoročni cilj proračunske porabe sledi Viziji »0«, ki je opredeljena v Resoluciji o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa za obdobje 2013 do 2020 (ReNPVCP13-22) in ki opredeljuje načela varnosti cestnega prometa in o strateškem cilju NPVCV13-22, ki je: zagotavljanje varne cestne infrastrukture vsem udeležencem cestnega prometa, obravnava in odprava nevarnih mest, zagotavljanje varnih vozil v cestnem prometu, prometna vzgoja in vseživljenjsko učenje, zdravstvena oskrba ponesrečencem, zagotavljanje učinkovitega nadzora prometa na slovenskih cestah. Vizij »0« zahteva spremembo razmišljanja in ravnanja oblikovalcev sistema, izvajalcev in prometnih udeležencev.

Temeljne usmeritve oblikovanja proračuna - na področju Prometne infrastrukture so navedene naslednje:

- izboljšati prometno varnost,
- zmanjšati škodljive vplive prometa na okolje,
- izboljšati regionalne in lokalne ceste ter javne poti,
- ozaveščanje in informiranje občanov o trajnostni mobilnosti,
- urediti omrežja pešpoti in kolesarskih poti,
- zagotavljati zadostne kapacitete za mirujoči promet.

4. Temeljne vrednote - anketa

Prebivalci občine Videm so se v anketi opredelili do vrednot pri načrtovanju prometa. Kot najpomembnejše so ovrednotili:

- varnost pešcev in kolesarjev,
- varnost otrok in
- kakovost bivanja v občini.

3.3 Vizija

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

Področje trajnostne mobilnosti se zaradi velikega poudarka na vplivih na okolje pogosto razume kot omejevanje motornega prometa in z njim povezanih negativnih vplivov. Vendar so ključni poudarki aktivnosti 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) zadostili svoje potrebe 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.

Slogan celostnega prometnega načrtovanja občine Videm »Kolesarim, Pridem, Videm« se lahko uporablja pri promocijah izvajanja aktivnosti celostnega prometnega načrtovanja, lahko se nadgradi ali se najde drug sloga.

4 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.

5 SCENARIJI RAZVOJA PROMETA

Scenariji izhajajo iz ključnih izzivov urejanja prometa v občini Videm, ki so bili rezultat analize stanja. Osnovno vodilo je trajnostna mobilnost in v okviru tega so možni naslednji scenariji razvoja prometa v občini Videm:

Scenarij	Opis
Scenarij dosedanje načrtovalske prakse	Avtomobil je še vedno glavno prevozno sredstvo, ostali prevozni načini so deležni manjših izboljšav. Zadovoljujejo so potrebe in želje uporabnikov osebnih motornih vozil. Večina finančnih sredstev in razpoložljivega prostora se namenja za urejanje površin za motorna vozila. Pričakovati je ohranjanje stanja prometnega sistema, potovalnih navad in obstoječe dostopnosti lokacij ali izboljšava slednje za uporabnike motornih vozil.
Scenarij nadgradnje 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.
Scenarij pospešen razvoj alternativ	Občina bo pristopila k alternativam dosedanje načrtovalske prakse z vzpostavljanjem pogojev za njihov razvoj. Poleg novih pristopov predhodnega scenarija se bodo intenzivno izvajali ukrepi omejevanja motornega prometa, razvijal se bo javni potniški promet in ostale oblike mobilnosti: deljena uporaba osebnih prevoznih sredstev, njihova souporaba ter druge oblike skupinskih prevozov, se spodbujala uporaba vozil na alternativne pogone. Ukrepi bodo usmerjeni v večjo spremembo potovalnih navad.

Izmed možnih scenarijev razvoja je bil skupaj s širšo delovno skupino izbran optimalen scenarij razvoja prometa v Občini Videm in sicer **scenarij »Nadgradnja z novimi pristopi«**.

Na podlagi izbranega scenarija razvoja prometa so nato opredeljeni ukrepi in pet letni akcijski načrt.

6 UKREPI CELOSTNEGA PROMETNEGA NAČRTOVANJA

6.1 Splošno

Vizija razvoja prometa in strateški cilji opredeljujejo okvir celostnega prometnega načrtovanja in so poleg ugotovitev analitičnega dela usmerjale oblikovanje nabora ukrepov in akcijskega načrta.

Ukrepi celostnega prometnega načrtovanja so združeni v posamezne vsebinske sklope oz. strateške stebre. Na ta način je nabor ukrepov bolj pregleden. Tudi analiza stanja je bila v splošnem opravljena po teh strateških stebrih.

Strateški stebri:

- **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.

Za vsak strateški steber ukrepov so podani operativni cilji s ciljnimi vrednostmi in kazalniki. Ukrepi so bili oblikovani na podlagi analize stanja, izbranega scenarija razvoja, opredeljene vizije razvoja prometa in sledijo zastavljenim strateškim ciljem. Ukrepi po posameznih strateških stebrih se med seboj dopolnjujejo in jih je tako treba v fazi izvajanja tudi tako obravnavati (npr. sočasnost izvedbe površin za pešce in kolesarje). Pri izvajanju je smiselno združevati ukrepe, ki omejujejo rabo osebne vozila (npr. umirjanje prometa, spremembe prometnih režimov, upravljanje s parkirnimi mesti) in hkrati z njimi tiste, ki izboljšujejo pogoje za hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prevoza. Smiselna je tudi kombinacija hitrih enostavnih ukrepov z zahtevnejšimi. Tako kljub daljšemu načrtovanju in zbiranju sredstev za zahtevnejše ukrepe že izvajamo korake k zastavljenim ciljem.

6.2 Ukrepi po stebrih

Strateški 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 se nanašajo na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse.

Operativni cilji:

- povečanje zadovoljstva občanov s stanjem prometa v občini za 20% do leta 2026 – kazalnik: splošna ocena zadovoljstva prebivalcev, izhodiščna vrednost 2,76 (vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS);
- povečanje zadovoljstva občanov o obveščanju o prometnih ukrepih za 20% do leta 2026 – kazalnik: ocena zadovoljstva prebivalcev z urejenostjo področja: Obveščanje prebivalstva o prometnih ukrepih, izhodiščna vrednost 2,6 (vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS);
- povečanje aktivnosti vezanih na upravljanje mobilnosti (koordinacije med občinskimi upravami, promocije, izobraževanja ipd.) – kazalnik: število aktivnosti, izhodiščna vrednost 0.

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
1.1 Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	Poleg sprejema CPS na občinskem svetu, se enkrat na leto izdela poročilo o izvajanju CPS. Kazalniki se vrednotijo na dve leti. Po planskem obdobju se pristopi k prenovi CPS.	majhna	+
1.2 Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti	Vsako leto se Občina Videm aktivno vključi v kampanjo evropski teden mobilnosti.	majhna	+
1.3 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti	Ob vsaki izgradnji nove infrastrukture in/ali spremembi pogojev mobilnosti in dostopnosti se o tem obvesti javnost (splet, glasilo ipd.).	majhna	+
1.4 Celovit pristop pri urejanju prometa	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.	srednja	++
1.5 Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja	Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine.	majhna	+
1.6 Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	Vključitev v vsaj en projekt financiran s sredstvi EU na temo trajnostne mobilnosti.	majhna	++

Strateški steber: Več hoje

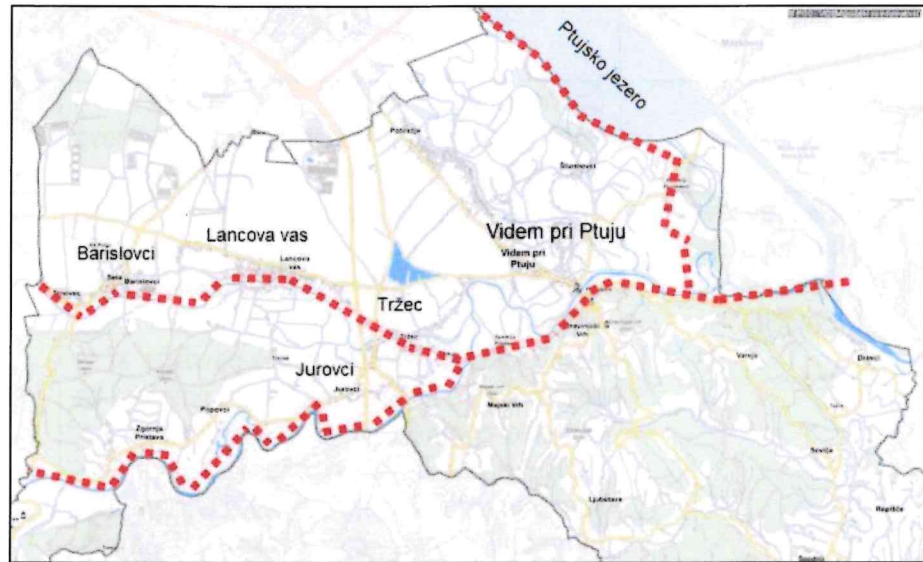
Občina bo aktivno razvijala dobre pogoje za varno in prijetno hojo.

Operativni cilji:

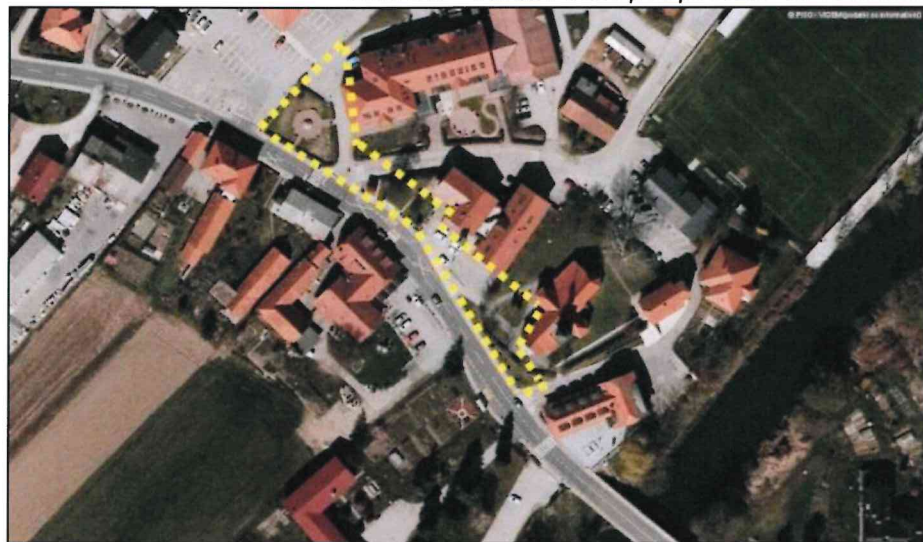
- povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo površin za pešce (pločniki, druge peš površine (trgi, ploščadi), rekreativne površine za pešce in kolesarje) za 20% do leta 2026 – kazalnik: povprečna ocena zadovoljstva prebivalcev z urejenostjo področij: Pločniki, Druge peš površine (trgi, ploščadi), Rekreativne površine za pešce in kolesarje, izhodiščna vrednost 2,4 (vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS);
- povečanje deleža otrok, ki pešajo v šolo za 1 % do leta 2026 – kazalnik: delež šolarjev, ki pešajo v šolo, izhodiščna vrednost 10 % (vir: Osnovna šola Videm, projekti trajnostne mobilnosti).

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
2.1 Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti	Na šolskih poteh se izvajajo ukrepi umirjanja prometa (fizični ukrepi: dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore, hitrostne table ipd.), zgradijo oz. dogradijo se pločniki, kjer ni prostorskih možnosti za pločnike se šolarji in drugi pešci vodijo s peš pasovi. Do postajališč šolskih avtobusov se uredijo pločniki, v redko poseljenem območju lahko tudi peš pasovi.	srednja	+++
2.2 Urejanje peš povezav (zasnova in izvedba)	Uredi se sklenjeno omrežje peš povezav z direktnim, varnim in privlačnim vodenjem pešcev do ciljev potovanja. V naseljih se zgradijo pločniki kjer ni prostorskih možnosti se spremeni prometni režim in/ali intenzivno izvajajo ukrepi umirjanja prometa, pešci pa se vodijo po peš pasovih ali skupnih prometnih površinah. Zgoščajo se peš prehodi, urejajo se bližnjice in peš preboji. Konkretno: dograditev obojestranskega pločnika in razširitev obstoječih pločnikov v naselju Videm, razširitev pločnika ob zahodni strani regionalne ceste v središču naselja Zg. Leskovec, gradnja pločnika v naselju 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 se zgradijo pešpoti ob vodotokih z navezavami na omrežje peš povezav v naseljih in preuredi se peš povezava proti	velika	++++

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
	Šturmovcem. Pred gradnjo se izdela Idejna zasnova kolesarskih in peš povezav v Občini Videm.		
2.3 Ureditev javnih površin (zasnova in izvedba)	Preureditev osrednje javne površine v naselju Videm pri Ptuju z ureditvijo površin med osnovno šolo in občino ter poenoteno urbano opremo. Ureditev javnih zbirališč (javne površine, ki se uredijo kot trg in delno kot zelena površina ter ustrezno opremijo (klopi, drevesa za senco, pitniki, razsvetljava, manjša igrala ipd.)) v središčih ostalih naselij: Tržec, Lancova vas, Šturmovci, Sela, Zg. Leskovec, Jurovci, Zgornja Pristava, severni del Pobrežja....	srednja	++
2.4 Opremljanje peš površin	Opremljanje obstoječih peš povezav in nadgradnja opreme peš površin (trgov, ploščadi) ter opremljanje novih peš povezav in drugih peš površin (trgov, ploščadi, javnih zbirališč ipd.): urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke, druga oprema, informacijske table, drevesa za senco, javna razsvetljava (v skladu s predpisi o svetlobnem onesnaževanju), postavitve kačipotov za pešce.	srednja	++
2.5 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe v središčih naselij (prioritetno pred pomembnejšimi javni ustanovami in stavbami storitvenih dejavnosti) ter na peš povezavah v naseljih. Vsako leto se nameni nekaj sredstev za odpravo ovir. Pri novogradnjah se posebna pozornost nameni vodenju funkcionalno oviranih oseb.	majhna	++



Slika 20: Okvirne trase peš povezav ob vodotokih



Slika 21: Območje preureditve osrednje javne površine v naselju Videm

Strateški steber: Sistemska podpora kolesarjenju

Občina bo pospešeno izvajala ukrepe za povečanje varnosti kolesarjev in spodbujanje kolesarjenja.

Operativni cilji:

- povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo kolesarskih površin za 30% do leta 2026 – kazalnik: povprečna ocena zadovoljstva prebivalcev z urejenostjo področij: Kolesarske povezave, Rekreativne površine za pešce in kolesarje, izhodiščna vrednost 2,1 (vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS);
- povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, za 1 % do leta 2026 – kazalnik: delež šolarjev, ki kolesarijo v šolo, izhodiščna vrednost 6 % (vir: Osnovna šola Videm, projekti trajnostne mobilnosti)

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
3.1 Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Videm	Opredeliti omrežje kolesarskih in peš povezav, namenjene vsakodnevemu kolesarjenju in hoji (na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih) in rekreaciji (izkoristiti potenciala prostora za rekreacijo in razvoj kolesarskega turizma), ki bo zagotavljajo direktno, varno in udobno kolesarjenje in hojo. Opredelijo se povezave, njihova tehnična izvedba in prioritete ter etapnost izvedbe. Opredelijo se tudi lokacije počivališč (manjših in večjih) ter njihova oprema.	majhna	+
3.2 Izgradnja kolesarskih povezav	Na podlagi izdelane zasnove se pristopi k izgradnji kolesarskih povezav kot npr.: povezava Videm pri Ptuju in avtocestni priključek, Videm pri Ptuju – Pobrežje, skozi Tržec, skozi Videm pri Ptuju, preureditev kolesarske povezave Videm pri Ptuju – Šturmovci, kolesarsko omrežje ob vodotokih. Uredijo se 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 uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi vse vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.	velika	++++

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
3.3 Urejanje parkirnih mest za kolesa	Parkirna mesta za kolesa se uredijo pred vsemi pomembnimi cilji potovanja (OŠ, pokopališče, Občina, lekarna, trgovine, pokopališče, športni objekti in igrišča, kulturni dom ipd.) in v središču naselja Videm pri Ptuj. Uredijo se kot odstavna mesta z ustreznimi stojali. Kolesarnica se uredi pred stavbo Občine Videm in pred OŠ Sela (se uporablja tudi za druge uporabnike). Kolesarska stojala se uredijo tudi na avtobusnih postajališčih. Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi. Vsa neprimerna stojala se zamenjajo z ustreznimi stojali (npr. pri OŠ Videm).	srednja	++
3.4 Sistem izposoje koles	Vključitev v sistem izposoje koles Mestne občine Ptuj. Ponudba naj obsega tudi električna kolesa.	srednja	++
3.5 Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	Izvajajo se aktivnosti za spodbujanje kolesarjenja (po izgradnji infrastrukture) kot npr.: tečaji kolesarjenja za starejše (kolesa, e-kolesa), postavitve stojal za vzdrževanje koles v naseljih, nakup službenih e-koles (Občina Videm, OŠ), razvoj celovite ponudbe kolesarskega turizma.	srednja	++



Slika 22: Primer ureditve kolesarskega pasu v naselju Videm pri Ptuj

Strateški steber: Prilagodljiv javni potniški promet

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe nadgradnje obstoječega sistema javnega potniškega prometa v širšem pomenu.

Operativni cilji:

- povečanje zadovoljstva občanov z urejenostjo javnega potniškega prometa za 10% do leta 2026 – kazalnik: ocena zadovoljstva prebivalcev z urejenostjo področja Javni avtobusni potniški promet, izhodiščna vrednost 2,8 (vir: anketa splošne javnosti leta 2020 v okviru priprave CPS);

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
4.1 Uvedba sistema »prevoz na poziv«	Kot nova oblika javnega prevoza se uvede sistem »prevoz na poziv«, to je brezplačni prevoz za starejše z mrežo prostovoljnih voznikov (vključitev v enega izmed že obstoječih sistemov v regiji, preveritev možnosti sodelovanja z drugimi občinami v regiji, lahko se uvede tudi kot pilotni projekt)	srednja	+++
4.2 Integracija šolskega in javnega prevoza	Integracija se izvede na način, da lahko šolski prevoz uporabljajo vsi občani.	srednja	++
4.3 Dodatna avtobusna postajališča	Dopolnitev obstoječih avtobusnih postajališč z nekaj dodatnimi (npr. kje ni para za obe smeri).	majhna	+
4.4 Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov	Opremiti ali nadgraditi obstoječo opremo avtobusni postajališč (klopi, nadstreški, vozni redi, koš za odpadke, odstavno mesto za kolesa) in urediti dostope do njih (tudi do postajališč šolskega avtobusa) (v naseljih pločnik, izven naselij ali redko poseljenem območju pas za pešce in površina za čakanje na avtobus).	srednja	+

Strateški steber: Upravljanje motornega prometa

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa.

Operativni cilji:

- zmanjšanje prometnih nesreč na regionalni in občinskih cestah za 10% do leta 2026, kazalnik: vir podatkov Agencija za varnost v prometu (AVP) za leto 2020,
- ustaviti rast stopnje motorizacije vozil z motorjem motor z notranjim izgorevanjem, kazalnik: 587 osebnih vozil / 1000 prebivalcev leta 2019 (predpostavka 100% vozil z motorjem na notranje izgorevanje), cilj leta 2016 je 10% manj št. osebnih vozil na motor z notranjim izgorevanjem / 1000.

Poleg rednega vzdrževanja cestnega omrežja in sanacije uničenih cestišč (predvsem kjer so vozišča skupne prometne površine) se izvedejo naslednji ukrepi:

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
5.1 Zmanjšanje tranzitnega prometa, ki se izogiba avtocesti	Sprememba statusa mejnega prehoda Zgornji Leskovec, postavitve ustrezne signalizacije, večji nadzor v času turistične sezone ipd.	velika (usklajevanje z državnimi institucijami)	+++
5.2 Umirjanje prometa v vseh naseljih	Izvajajo se primerni ukrepi umirjanja prometa (optične opozorilne naprave, zvočne, grbine ipd.).	srednja	++
5.3 Celovita ureditev prometnih površin in opreme v okolici osnovne šole Videm	Izdela se idejna zasnova ureditve okolice OŠ Videm: površine za odstavo otrok, umiranje prometa, površine za parkiranje (ureditev, režim parkiranja, omejevanje ipd.), dovoz za šolski avtobus, kolesarnica z ustreznim dovozom, prostor za skiroje, obnove pohodnih površin, ukrepi umirjanja prometa ipd. Pred gradnjo se izdelata idejna zasnova.	velika	+++
5.4 Proučiti možnost urejanja poljskih/traktorskih poti	Prouči se možnost urejanja poljskih/traktorskih poti v ravninskem delu občine, ki bi lahko hkrati funkcionirale kot kolesarske poti (proučiti oz. upoštevati v Zasnovi kolesarskih in peš povezav). Eventualna izvedba zapade v naslednje plansko obdobje.	velika	++
5.5 Ureditev izogibališča, signalizacije, varnostnih ograj in postavitve ogledal	V hribovitem delu se na cestah uredijo izogibališča, kjer je potreba se postavijo varnostne ograje. Kjer preglednost (za motorni in tudi nemotoriziran promet) ni zagotovljena se postavijo ogledala. Izvede se pregled ustreznosti signalizacije in njena	srednja	+

Ukrep	Opis	Zahtevnost	Pričakovani učinki
	dopolnitev (npr. znaki otroci na cesti ipd.).		
5.5 Uvedba systemskega urejanja parkirnih površin.	Sistemske urejanje se prične z akcijami nadzora nad nepravilno parkiranimi vozili in spremljanju zasedenosti javnih parkirnih površin. V primeru zasedenosti se uvajajo ukrepi upravljanja kot npr. v prvi fazi časovno omejevanje parkiranja (npr. pred javnimi ustanovami).	srednja	++
5.6 Ureditev površine za skupne vožnje – »car pooling«.	Uredi se manjša površina za možnost parkiranja dnevnih delovnih migrantov (npr. ob AC priključku Lancova vas ali v bližini pokopališča), ki nato skupaj z enim avtomobilom nadaljujejo vožnjo do delovnega mesta.	srednja	+
5.7 Postavitev polnilnic za e-vozila	Postavijo se polnilnice za e-vozila. Najprej v naselju Videm pri Ptuju.	majhna	+

6.3 Prioritete

Prioriteta izvedbe posameznih ukrepov je bila opredeljena s vključevanjem javnosti v obliki javne razgrnitve na spletu in predstavnikov deležnikov (članov širše delovne skupine).

Po ocenjevanju so se kot najbolj prioritetni izkazali naslednji predlagani ukrepi:

- **Celovit pristop pri urejanju prometa** – 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** – Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine.
- **Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Videm** – Opredeliti omrežje kolesarskih in peš povezav, namenjene vsakodnevnemu kolesarjenju in hoji (na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih) in rekreaciji (izkoristiti potencialne prostore za rekreacijo in razvoj kolesarskega turizma). Opredelijo se povezave, njihova tehnična izvedba in prioritete ter etapnost izvedbe. Opredelijo se tudi lokacije počivališč (manjših in večjih) ter njihova oprema.
- **Izgradnja kolesarskih povezav** – Na podlagi izdelane zasnove se pristopi k izgradnji kolesarskih povezav kot npr.: povezava Videm pri Ptuj in avtocestni priključek, Videm pri Ptuj – Pobrežje, skozi Tržec, skozi Videm pri Ptuj, preureditev kolesarske povezave Videm pri Ptuj – Šturmovci, kolesarsko omrežje ob vodotokih. Uredijo se 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 uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi vse vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.

In še nekoliko manj prioriteta ukrepa:

- **Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah** – Vključitev v vsaj en projekt financirani s sredstvi EU na temo trajnostne mobilnosti.
- **Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti** – Na šolskih poteh se izvajajo ukrepi umirjanja prometa (fizični ukrepi: dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore, hitrostne table ipd.), zgradijo oz. dogradijo se pločniki, kjer ni prostorskih možnosti za pločnike se šolarji in drugi pešci vodijo s peš pasovi. Do postajališč šolskih avtobusov se uredijo pločniki, v redko poseljenem območju lahko tudi peš pasovi.

Ostali ukrepi niso bili ovrednoteni kot prioritetni.

7 AKCIJSKI NAČRT

7.1 Splošno

Akcijski načrt je oblikovan za izvedbo predlaganih ukrepov, ki sledijo zastavljenim ciljem. Zasnovan je za obdobje do leta 2026, po tem planskem obdobju je predvidena ustrezna prenova CPS.

Akcijski načrt je bil oblikovan v več korakih:

- priprava nabora ukrepov,
- obravnava nabora ukrepov z določitvijo prioritet – javna razgrnitev, obravnava v širši delovni skupini,
- pregled odgovornosti in možnih virov ter priprava predloga akcijskega načrta,
- obravnava akcijskega načrta v okviru širše delovne skupine,
- obravnava akcijskega načrta v okviru celotne CPS na občinskem svetu.

7.2 Odgovornost in viri

Glede odgovornosti in virov se ukrepi CPS izvajajo na naslednje načine:

- Ukrepi, ki jih izvaja občina v okviru lastnih proračunskih sredstev.
- Ukrepi, ki jih izvaja občina s kandidiranjem na razpise.
- Ukrepi, ki jih izvaja občina in za izvedbo ne potrebujejo sredstev.
- Ukrepi, ki jih izvajajo druge organizacije z lastnimi sredstvi.

Občina načeloma v naslednjih letih ne predvideva povečanja lastnih proračunskih sredstev, zato so mogoče le prerazporeditve sredstev. Sredstva za področje prometa so zajeta pod postavko 13 - področje Promet, prometna infrastruktura in komunikacije in med drugim obsegajo: modernizacije in rekonstrukcije občinskih cest, odpravljanje arhitektonskih ovir, kolesarske poti, signalizacija, razsvetljava. Delno bi se lahko ukrepi financirali s proračuna s postavke razvoj turizma. Predvideva se, da se bo v prihodnje občina s predvidenimi ukrepi intenzivno prijavljala na razpise Ministrstva za infrastrukturo, razpise za vključitev v evropske projekte in druge vire sofinanciranja (npr. Eko sklad). Predvidena je tudi vrsta ukrepov (npr. organizacijski ukrepi), ki za izvajanje ne potrebujejo finančnih sredstev. Nekatere ukrepe lahko financirajo ali sofinancirajo druge organizacije in podjetja iz lastnih sredstev.

7.3 Petletni akcijski načrt

Akcijski načrt je oblikovan za 5 letno obdobje, torej do konca leta 2026. Pričakuje se, da se bodo ukrepi začeli izvajati v začetku leta 2022. Akcijski načrt obsega za nabor ukrepov, ki so opredeljeni po strateških stebrih, oceno stroškov, odgovornost in obdobje izvedbe. Ocena stroškov je opredeljena kot okvirna vrednost, saj za ukrepe ni na voljo projektne in investicijske dokumentacije. Pri vsakoletnem natančnem snovanju projektov se upoštevajo tudi projekti iz Proračuna Občine Videm za leto 2021 – načrt razvojnih programov 2021-2024.

Ukrep	Ocena stroškov (v EUR, neto)	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 vrednotenje 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 naročili
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 postavitki, delno že predvideno v proračunu - načrt razvojnih programov 2021-2024 (gradnja pločnikov)
2.3 Ureditve 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

Ukrep	Ocena stroškov (v EUR, neto)	Odgovornost	Izvedba						Opomba
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	
3 Sistemska podpora kolesarjenju									
3.1 Izdelava Zasnovne peš in kolesarskih povezav v Občini Videm	18.000	Občina Videm							
3.2 Izgradnja kolesarskih povezav	v skladu z izdelano zasnovno (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
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							

Ukrep	Ocena stroškov (v EUR, neto)	Odgovornost	Izvedba						Opomba
			2021	2022	2023	2024	2025	2026	
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 Proučiti možnost urejanja poljskih/traktorskih poti	5.000 – strošek zasnove	Občina Videm							lahko v sklopu zasnove kolesarskega in peš prometa – skupne površine
5.5 Ureditev izogibališč, signalizacije in postavitev 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 sosednjih občin in večjih zaposlovalcev v okolici (npr. Talum)
5.8 Postavitve polnilnic za e-vozila	5.000 / polnilno mesto	Občina Videm							sofinanciranje s sredstvi EU in sredstvi Eko sklada

Ukrep	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1.3 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
2.1 Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti		50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
2.2 Urejanje peš povezav (zasnova in izvedba)		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)				30.000	70.000	70.000
2.4 Opremljanje peš površin		3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
2.5 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe		5.000	5.000	5.000	5.000	
3.1 Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Videm		18.000				
3.2 Izgradnja kolesarskih povezav		v skladu z izdelano zasnovo (ca. 25 EUR/m ²)				
3.3 Urejanje parkirnih mest za kolesa		2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
3.4 Sistem izposoje koles			26.500	1.500	1.500	1.500
3.5 Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja				2.000	2.000	2000
4.1 Uvedba sistema »prevoz na poziv«					5.000	odvisno od koncepta
4.3 Dodatna avtobusna postajališča		35.000	35.000	35.000		
4.4 Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov		5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
5.2 Umirjanje prometa v vseh naseljih		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
5.3 Celovita ureditev prometnih površin in opreme v okolici osnovne šole Videm				15.000	v skladu z zasnovo	
5.4 Proučiti možnost urejanja poljskih/traktorskih poti			5.000			
5.5 Ureditev izogibalšč, signalizacije in postavitve ogledal		8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
5.6 Uvedba sistemskega urejanja parkirnih površin					8.000	v skladu s študijo
5.7 Ureditev površine za skupne vožnje – »car pooling«.				20.000		
5.8 Postavitev polnilnic za e-vozila		10.000	10.000			
Skupaj stroški	0,00	99.000	161.500	188.500	171.500	153.500

* med leti 2023-2026 še investicija v izgradnjo kolesarskih povezav in urejanje dodatnih površin za pešce (poleg površin na šolskih poteh), v letu 2025 stroški urejanja okolice osnovne šole, v letu 2026 stroški izvedbe prevoza na poziv in uvajanje sistema upravljanja s parkirnimi površinami

8 NAČRT SPREMLJANJA IN VREDNOTENJA

Spremljanje in vrednotenje sta nujni upravljavski orodji celostnega prometnega načrtovanja. S spremljanjem in vrednotenjem se pridobivajo ključni podatki o napredku procesa uresničevanja CPS ter učinku izvedenih ukrepov. Vzpostavi se redno zbiranje podatkov ter spremljanje in vrednotenje ključnih kazalcev mobilnosti. Rezultati se naj komunicirajo z javnostjo, s čimer bo zagotovljena transparentnost prometnega načrtovanja.

Načrt opredeljuje metode in pogostost njihovega pridobivanja ter odgovorne za njihovo zbiranje. Načrt bazira na operativnih ciljnih opredeljenih ukrepov in kazalnikih opredeljenih za doseg cilja oz. na zbranih podatkih v okviru analitičnih aktivnostih. Glede na velikost občine kazalniki temeljijo predvsem na stopnji zadovoljstva občanov z urejenostjo posameznih segmentov prometa. Poleg navedenega se spremlja tudi izvajanje ukrepov.

Glede na to se opredelijo tri skupine:

1. Spremljanje izvajanja ukrepov vzporedno z izvajanje ukrepa in po izvedbi ukrepa

Poleg spremljanja ciljnih vrednosti – učinkov izvedenih ukrepov (točka 3.), se zbirajo tudi osnovni podatki o izvajanju posameznih ukrepov. Podatke zbira odgovorni za izvajanje CPS na Občini. Uporabljeni bodo za argumentiranje novih ukrepov in ocenjevanje uspešnosti izvajanja CPS.

Ukrep	Tip ukrepa	Kazalnik	Opis
Celostno načrtovanje mobilnosti			
1.1 Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	aktivnost	sprejem CPS, spremljanje in vrednotenje CPS v skladu s tem načrtom	splošno spremljanje kateri ukrepi iz akcijskega načrta se izvajajo, kdaj in kako ter zakaj se nekateri ne
1.2 Sodelovanje v kampanji evropski teden mobilnosti	aktivnost	vsako leto sodelovanje v kampanji ETM	izvajanje aktivnosti v okviru ETM in poročanje MZI
1.3 Izvajanje rednih promocijskih, izobraževalnih in ozaveščevalnih aktivnosti	aktivnost	število aktivnosti, dogodkov in objav	redno spremljanje
1.4 Celovit pristop pri urejanju prometa	dokumentacija	pristop pri pripravi dokumentacije, ki se odraža pri pripravi projektne naloge in pri pregledu dokumentacije	spremljanje priprave dokumentacije
1.5 Povezovanje s sosednjimi občinami na področju prometnega načrtovanja	aktivnost	število aktivnosti (sestankov, skupnih projektov, delavnic ipd.)	redno spremljanje
1.6 Aktivno sodelovanje pri EU-projektih in pobudah	aktivnost	število projektov, za katere so se pridobila sofinancerska sredstva EU in tudi RS	redno spremljanje

Ukrep	Tip ukrepa	Kazalnik	Opis
Več hoje			
2.1 Nadaljevanje vzpostavljanja varnih šolskih poti	načrt, gradbena realizacija	količina (v km) zgrajenih in urejenih varnih šolskih poti, investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
2.2 Urejanje peš povezav (zasnova in izvedba)	dokumentacija, gradbena realizacija	izdelana zasnova ter količina (v km) zgrajenih in urejenih peš povezav, investicijska sredstva po letih	spremljanje izdelave zasnove in zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
2.3 Ureditev javnih površin (zasnova in izvedba)	dokumentacija, gradbena realizacija	izdelana zasnova, investicijska sredstva po letih	spremljanje izdelave zasnove, zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
2.4 Opremljanje peš površin	nakup in montaža opreme	število in zahtevnost opravljenih del, investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
2.5 Odprava ovir za funkcionalno ovirane osebe	akcijski načrt, dokumentacija, gradbena realizacija	izdelan akcijski načrt in dokumentacija, investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
Celostna podpora kolesarjenju			
3.1 Izdelava Zasnove peš in kolesarskih povezav v Občini Videm	dokumentacija	izdelana zasnova	spremljanje izdelave zasnove
3.2 Izgradnja kolesarskih povezav	gradbena realizacija	količina (v km) zgrajenih in urejenih kolesarskih povezav, investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
3.3 Urejanje parkirnih mest za kolesa	gradbena realizacija	število zgrajenih in urejenih parkirnih mest za kolesa (stojala, kolesarnice ipd.), investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
3.4 Sistem izposoje koles (vključitev v sistem sosednjih občin)	akcijski načrt, gradbena realizacija	število koles za izposajo	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
3.5 Druge aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	aktivnost	število aktivnosti, dogodkov in objav	redno spremljanje

Ukrep	Tip ukrepa	Kazalnik	Opis
Prilagodljiv javni potniški promet			
4.1 Uvedba sistema »prevoz na poziv«	preučitev možnosti in opredelitev koncepta, uvedba	število uporabnikov po letih, investicijska sredstva	spremljanje števila uporabnikov in drugih informacij in odzivov
4.2 Integracija šolskega in javnega prevoza	preučitev možnosti, izvedba	število uporabnikov po letih	spremljanje števila uporabnikov
4.3 Dodatna avtobusna postajališča	dokumentacija, gradbena realizacija	število avtobusnih postajališč, investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
4.4 Avtobusna postajališča – opremljanje in urejanje dostopov	dokumentacija, gradbena realizacija	investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
Upravljanje motornega prometa			
5.1 Zmanjšanje tranzitnega prometa, ki se izogiba avtocesti	aktivnost	zmanjšanje tranzitnega prometa	zbiranje podatkov o tranzitnem prometu skozi občino
5.2 Umirjanje prometa v vseh naseljih	dokumentacija, gradbena realizacija	število in vrsta ukrepov, investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o številu in vrsti ukrepa, končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
5.3 Celovita ureditev prometnih površin in opreme v okolici osnovne šole Videm	dokumentacija, gradbena realizacija	investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
5.4 Proučiti možnost urejanja poljskih/traktorskih poti	dokumentacija	izdelana zasnova	spremljanje izdelave zasnove
5.5 Ureditev izogibališč, signalizacije in postavitve ogledal	gradbena realizacija	investicijska sredstva po letih	zbiranje podatkov o končanih investicijah in porabljenih sredstvih po letih
5.6 Uvedba systemskega urejanja parkirnih površin	aktivnost	število aktivnosti (akcijski izredni nadzori, št. nepravilno parkiranih)	zbiranje podatkov o izvedenih aktivnostih
5.7 Ureditev površine za skupne vožnje – »car pooling«.	dokumentacija, gradbena realizacija	število uporabnikov po letih	zbiranje podatkov o uporabnikih
5.8 Postavitev polnilnic za e-vozila	gradbena realizacija	število polnilnic za e-vozila	spremljanje števila polnilnic

2. Spremljanje in vrednotenje doseganja operativnih ciljev, kot posledica učinkov ukrepov – na 2 leti se spremljajo in vrednotijo kazalniki:

Kazalnik	Opis	Metoda
Zadovoljstvo občanov	Ugotavlja se splošna ocena zadovoljstva, ocena zadovoljstva občanov z obveščanjem o prometnih ukrepih, ocena zadovoljstva prebivalstva z urejenostjo: pločnikov in drugih peš površin (trgi, ploščadi), kolesarskih povezav, rekreativnih površin za pešce in kolesarje, javnega avtobusnega potniškega prometa.	Anketa splošne javnosti
Uporaba prevoznih sredstev pri potovanju v šolo	Delež šolarjev, ki v šolo pešačijo, se vozijo s kolesom. Zajamejo se osnovne šole na vseh treh lokacijah.	Zbiranje podatkov v okviru projektov trajnostne mobilnosti, ki se izvajajo v OŠ.
Število prometnih nesreč	Število prometnih nesreč na regionalni in občinskih cestah.	Podatki se zberejo iz baze podatkov Agencije za varnost v prometu (AVP)
Stopnja motorizacije	Ugotovi se stopnja motorizacije na splošno in stopnja motorizacije vozil z motorjem na notranje izgorevanje.	Vir podatkov je Statistični urad RS.

3. Ob prenovi CPS (priporočljivo leta 2026 / 2027) je treba ponoviti celotno zbiranje podatkov za analizo stanja, kot je bilo izvedeno ob pripravi predmetne CPS v letih 2020 / 2021

Kazalnik	Opis	Metoda
SPLOŠNO		
Demografsko stanje	demografski trendi: značilnosti prebivalstva (gibanje števila, staranje, gospodinjstva, starostna sestava), priseljevanje, migracije,...	Statistični urad RS
Stanje prometnega načrtovanja	samoocena, presoje vplivov na promet, zadovoljstvo, ustvarjanja prioritet.	samoocena (vprašalnik), intervjuji (vprašalnik)
Zadovoljstvo splošne javnosti z urejenostjo prometa	splošna ocena, ocena zadovoljstva s posameznimi segmenti mobilnosti	anketa splošne javnosti
Vrednote pri načrtovanju prometa	splošne vrednote, ki se zdijo najpomembnejše, ko govorimo o načrtovanju prometa v občini	anketa splošne javnosti
Cilji na področju prometa	kvantificirani cilji v obstoječih dokumentih	pregled obstoječih dokumentov/strategij
Proračun občine	sredstva namenjena mobilnosti, struktura proračuna po prevoznih načinih, stroški šolskih prevozov, seznam glavnih večjih prometnih projektov (5 let) in vrednosti	Pregled proračuna po postavkah za posamezni način

Kazalnik	Opis	Metoda
Prostorski razvoj	urbana struktura, gostote, razvojna območja, prometne težnje iz regije	OPN
Delež uporabe potovalnih načinov v OŠ in vrtcih	delež vseh poti po prevoznih načinih	anketa v OŠ in vrtcih (lahko tudi iz rezultatov projektov o trajnostni mobilnosti, če se izvajajo v OŠ in vrtcih)
Prometne nesreče	število prometnih nesreč glede na posledice, potovalni način, lokacijo, posebej hoja in kolo	Agencija za varnost v prometu
Stopnja motorizacije	število registriranih osebnih vozil na 1000 prebivalcev, število osebnih vozil z notranjim izgorevanjem na 1000 prebivalcev.	Statistični urad RS
Dostopnost glavnih lokacij z različnimi prevoznimi načini	opisno dosežki, problemi, pomanjkljivosti.	terenski ogledi, intervjuji
HOJA		
Analiza omrežja	kakovost peš povezav in območja umirjanja, zadostne dimenzije, udobnost, varnost	terenski ogledi
Urejenost javnih površin	analiza urejenosti, primernosti opreme, pomanjkanje opreme ipd.	terenski ogledi
Dostopnost za funkcionalno ovirane osebe	urejenost vseh javnih površin, evidentiranje ovir, pomanjkljivosti	terenski ogledi, intervjuji
KOLESARJENJE		
Analiza omrežja	kolesarske povezave, sklenjenost omrežja, opremljenost omrežja, zadostne dimenzije, udobnost, varnost	terenski ogledi
Analiza parkirišč za kolesa	število in razvoj javnih parkirišč in parkirišč pred glavnimi cilji potovanja	terenski ogledi, intervjuji
Analiza druge ponudbe	izposoja koles, e-polnilnice	terenski ogledi, intervjuji
JAVNI POTNIŠKI PROMET		
Analiza regionalne dostopnosti z JPP	povezanost z regionalnimi središči z avtobusi, povezanost znotraj občine	javne baze
Ponudba JPP	pogostost, linijske povezave, opremljenost avtobusnih postajališč, njihove lokacije in dostopnost	posredovanje podatkov s strani operaterja, terenski ogledi
Šolski prevozi	število linij in prepeljanih otrok, razmerje med upravičenimi in prepeljanimi, letni strošek občine	podatki občine in koncesionarja
Ponudba drugih oblik prevoza	prevoz na poziv za starejše, prevoz na poziv	terenski ogledi, intervjuji

Kazalnik	Opis	Metoda
MOTORNI PROMET		
Analiza omrežja	kategorije, omejitve hitrosti, urejena območja umirjenega prometa, manjkajoče povezave, obvozi	GIS, pregled odlokov, terenski ogledi
Mirujoči promet	število PM, nepravilno parkirana vozila, ukrepi upravljanja	štetje, pregled odlokov, terenski ogledi
Ponudba drugih alternativnih oblik prevoza	Skupne vožnje (»car pooling«), deljenje vozil (»car sharing«)	terenski ogledi, intervjuji
Inventarizacija e-polnilnic	Število polnilnic za e-vozila	terenski ogledi, intervjuji