



Občinska celostna prometna strategija Občine Hajdina



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija

I FEEL
SLOVENIA

ZUM
URBANIZEM
PLANIRANJE
PROJEKTIRANJE
d.o.o.

Naloga	Izdelava Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina
Št. pogodbe	Št. izvajalca: 33/2024 Št. naročnika: 430-5/2024-4 z dne 22. 4. 2014, Aneks št. 1 z dne 30. 10. 2024
Naročnik	Občina Hajdina Zgornja Hajdina 44a 2288 Hajdina
Odgovorna oseba naročnika	Mag. Stanislav Glažar, župan Občine Hajdina
Skrbnik pogodbe	Matjaž Novak
Izvajalec projekta	ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.
Datum izdelave	Februar 2025
Vodja projekta	Gašper Žemva
Projektna skupina izvajalca	Aleš Koprivšek Mateja Kukovec Gašper Žemva Sanja Božić Anže Veber

KAZALO

1	Vloga Občinske celostne prometne strategije	2
1.1	Ozadje in motiv	4
1.2	Osnovni cilj dokumenta	4
1.3	Proces priprave dokumenta	4
1.4	Časovni horizont	5
1.5	Območje obravnave	5
2	Prednosti celostnega prometnega načrtovanja	6
3	Oris želenega stanja	8
3.1	Kako občani ocenjujejo stanje na področju prometa in mobilnosti?	11
3.2	Demografski podatki	12
3.3	Potovalne navade in motorizacija	13
3.4	Prometna varnost	16
3.5	Prometne obremenitve	17
4	Ključni izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Hajdina	18
4.1	Celostno prometno načrtovanje	19
4.2	Peš promet	20
4.3	Kolesarski promet	22
4.4	Javni potniški promet	24
4.5	Motorni promet	25
5	Pet stebrov uspešne prihodnosti	26
5.1	Celostno prometno načrtovanje	29
5.2	Kakovostne razmere za hojo	32
5.3	Ureditev pogojev za kolesarje	35
5.4	Privlačnejši javni potniški promet	41
5.5	Upravljan motorni promet	44

1 Vloga Občinske celostne prometne strategije



Občina Hajdina želi omogočiti trajnostno mobilnost vsem, ne pa netrajnostne le nekaterim

Promet omogoča mobilnost, ki je ključna za življenje in razvoj vsake skupnosti. Promet pa še ima druge negativne učinke na ljudi in okolje – povzroča hrup, nesreče, zavzema ogromno prostora in je odgovoren za ogromne družbene stroške, ki so skriti, plačuje pa jih celotna družba, ne samo tisti, ki onesnažujejo.

Območje današnje občine Hajdina obsega sedem vasi: Zgornjo in Spodnjo Hajdino, Dražence, Gerečjo vas, Hajdoše, Skorbo in Slovenjo vas. Skozi območje so od prazgodovine dalje tekle pomembne prometne povezave, zato ne čudi, da ima naša občina dolgo in bogato zgodovino, neločljivo povezano z bližnjim Ptujem.

Občinsko središče na Zgornji Hajdini je današnjo podobo dobilo s popolno prenovo območja pod farno cerkvijo sv. Martina. Ob zaključku del leta 2006 je zaživel tudi nov, med občani takoj sprejet prireditveni prostor na trgu pred novim poslovno-stanovanjskim objektom, v katerem je tudi sedež občinske uprave.

Po hajdinskih vaseh najdemo veliko zanimivega: lepo urejena vaška jedra, kapele in križe, športne parke in igrišča ter naravna območja. Po enem od slednjih, imenovanem Berl, sta speljani tudi pohodna in učna pot.

Občina želi s sprejetjem in izvajanjem Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina omogočiti trajnostno mobilnost vsem, ne pa netrajnostne le nekaterim in se izogniti čezmerni motorizaciji.

Veliko uspešnih evropskih mest se pri vzpostavljanju in uresničevanju trajnostnih ukrepov na področju prometa in mobilnosti sooča s številnimi izzivi. Celostno načrtovanje prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks mnogih evropskih mest, ki uspešno uresničujejo njegova ključna načela. Ključni korak v smeri celostnega prometnega načrtovanja je priprava Občinske celostne prometne strategije. Celostna obravnava prometa prinaša merljivo izboljšanje kakovosti bivanja prebivalcev in povečanje možnosti občine za uspešen razvoj. Ambicija občine Hajdina ni le priprava in sprejetje Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina temveč tudi nadaljevanje dolgoročnega procesa oblikovanja trajnostnega prometnega sistema, v katerem bodo tvorno sodelovali vsi ključni deležniki razvoja gospodarstva in prometa v občini.

Občinska celostna prometna strategija Občine Hajdina je nastajala v letih 2024-2025 in vsebuje vizijo in cilje Strategije, analizo stanja prometa v občini, strateška vodila po posameznih stebrih in ključne ukrepe. Njen ključni del je podrobnejši akcijski načrt do konca leta 2031, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki jih je občina sama realno sposobna (so)izvesti v sedmih letih izvajanja Strategije ter omogočajo dvig kakovosti bivanja in vsakodnevne mobilnosti občanov.

1.1 Ozadje in motiv

Občinska celostna prometna strategija Občine Hajdina je nastala na osnovi Pogodbe o izvedbi storitev: Občinska celostna prometna strategija Občine Hajdina med naročnikom Občino Hajdina in izdelovalcem ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o.. Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

Eden izmed pomembnih motivov za pripravo Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina so evropska sredstva in sodelovanje v projektih Evropske unije, kjer je kot pogoj za pridobitev sredstev naveden prav obstoj prometne strategije.

1.2 Osnovni cilj dokumenta

Osnovni cilji Strategije so:

- prispevati k izboljšanju kakovosti bivanja;
- ustvariti pogoje za bolj zdravo skupnost in prihraniti na področju zdravstva;
- izboljšati prometno varnost;
- izboljšati mobilnost in dostopnost;
- izboljšati podobo občine;
- s pomočjo vključevanja javnosti lažje odločati za ali proti ukrepom.

1.3 Proces priprave dokumenta

Proces priprave OCPS je potekal od aprila 2024 do februarja 2025. V začetku priprave OCPS je bila ustanovljena širša delovna skupina, ki je bila aktivno vključena v vse faze priprave OCPS. Vanjo so bili imenovani predstavniki ključnih deležnikov: občinske uprave, osnovne šole, vrtca, policije, redarstva, invalidskega društva, društva upokojencev, turističnega društva, odbor za okolje in prostor, komisija za infrastrukturo, svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu ter CPP – koncesionar za vzdrževanje lokalnih cest.

Proces priprave OCPS je vključeval številne aktivnosti sodelovanja ter komuniciranja s strokovno in splošno javnostjo ter ciljnim skupinami v obliki javnih razprav, delavnic, izvedbe intervjujev, anketiranja, predstavitev, delovnih sestankov ter objav v tiskanih in elektronskih medijih. Splošna javnost je bila najintenzivneje vključena preko anket, ki so bile digitalno objavljena v obdobju od meseca maja do meseca avgusta 2024.

Anketo je izpolnilo 100 občanov, ki so podali svoja mnenja o urejenosti prometa v občini, navedli ključne izzive in predloge za ukrepanje, se opredelili do vrednot urejanja prometa in navedli podatke o svojih potovalnih navadah. Izvedene so bile tudi ankete o potovalnih navadah zaposlenih in osnovnošolcev. Izvedlo se je šestje prometa na lokalni cesti v občini. Izvedli sta se dve javni razpravi (ena na temo vizije in ciljev OCPS in ena na temo analize obstoječega stanja), kjer so občani podajali svoje predloge za ukrepanje.



Na podlagi opravljenih javnih razprav, delavnic, vprašalnikov in anket so bili oblikovani temelji za skupno vizijo razvoja prometa v Občini Hajdina.

Mestni svet Občine Hajdina je na seji, dne 5. februarja 2025, sprejel Občinsko celostno prometno strategijo Občine Hajdina, s čimer je dokument pridobil ustrezno pravno veljavo. Potrjena je bila strategija razvoja, osnovni cilji in akcijski načrt ukrepanja z odgovornostmi posameznih deležnikov in možnimi viri financiranja.

Strategijo je potrebno spremljati. S poročanjem o ugotovljenem napredku zagotovimo, da rezultati postanejo predmet javne razprave, tako da lahko deležniki v širši delovni skupini po potrebi opravijo ustrezne prilagoditve.

1.4 Časovni horizont

Strategija v izhodiščih zastavlja dolgoročno vizijo razvoja prometa v občini do leta 2031. Njen sestavni del je podrobnejši akcijski načrt, ki natančno opredeljuje kratkoročne ukrepe, ki se bodo izvajali

v sedemletnem obdobju do konca leta 2031. Strategijo je potrebno spremljati. Med izvajanjem Strategije aktivnosti spremljamo z uporabo izbranih kazalnikov, s katerimi preverjamo napredka pri doseganju zastavljenih ciljev.

Z merjenjem napredka prepoznamo izzive, »ozka grla« in druge morebitne ovire za pravočasno uresničitev ukrepov. S poročanjem o ugotovljenem napredku zagotovimo, da rezultati postanejo predmet javne razprave, tako da lahko deležniki v širši delovni skupini po potrebi opravijo ustrezne prilagoditve.

Po sedmih letih je predvidena prenova Strategije.

1.5 Območje obravnave

Strategija se osredotoča na prostor in prometni sistem celotne Občine Hajdina. Regionalnih prometnih tokov strategija ne zanemara, vendar v ospredje postavlja strateške cilje občine, s prilagoditvijo potovalnih vzorcev občanov, dnevnih migrantov in obiskovalcev občine.

2 Prednosti celostnega prometnega načrtovanja



Občina je v preteklih letih uspešno izvajala številne infrastrukturne projekte, vendar obstaja še precejšen potencial za izboljšanje. Po vzoru trajnostno naravnanih mest bo z veliko truda potrebno preiti na celostno načrtovanje prometa, katero ne zavrača, temveč nadgrajuje obstoječe načrtovalske prakse. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost. V prihodnje bo tako večji poudarek posvečen hoji, kolesarjenju in javnemu potniškemu prometu.

S celostnim načrtovanjem prometa želimo povečati svojo učinkovitost (pa tudi zmanjšati tveganja) pri doseganju naslednjih koristi:

A. Boljši kakovosti bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne le za avtomobile ter promet. To se izraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, različnih načinih potovanj, izboljšani varnosti ter v zmanjšanju hrupa in emisij v občini.

B. Pozitivnim učinkom na okolje in zdravje

Če nam uspe izboljšati kakovost zraka, zmanjšati hrup, ublažiti podnebne spremembe, doseči aktivno mobilnost prebivalcev, potem smo ustvarili pogoje za bolj zdravo skupnost.

C. Izboljšani prometni varnosti

Umiranje in zmanjševanje obsega avtomobilskega prometa ter kakovostna infrastruktura za hojo in kolesarjenje učinkovito zmanjšajo nevarnosti in število nesreč v mestu.

D. Izboljšani mobilnosti in dostopnosti

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

E. Izboljšani podobi občine

Občina si prizadeva za celostno načrtovanje prometa in je v očeh javnosti prepoznana kot bolj inovativna.

F. Odločitvam, ki jih javnost podpira

S pomočjo vključevanja javnosti lahko odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«.

G. Novim in celovitim političnim vizijam

Posebna kakovost celostne obravnave področja prometa sta vključenost vidikov sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter usklajenost s ključnimi cilji občine.

H. Izboljšanju dostopa do sredstev

Strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za nacionalna in evropska finančna sredstva.

Občina Hajdina se z urejanjem prometa trudi ustvariti čim bolj varno, udobno in trajnostno skupnost. S celostnim prometnim načrtovanjem želi to pot nadaljevati in postati zelena občina.

3

Oris želenega stanja



Vizija razvoja prometa v občini

Za zadovoljne občane podpiramo ustvarjalno podjetnost ter trajnostni razvoj, ki zadovoljuje potrebe vseh prebivalcev ter omogoča mobilnost in kakovostno okolje.

Uresničevanje zastavljene vizije bo doseženo z umirjenjem prometa v naseljih, ureditvijo novih pešpoti in kolesarskih povezav, ki bodo bolj varne ter z vzpostavitvijo sistema izposoje koles in kolesarskih stojal bodo v občini ustvarjeni pogoji za varno in aktivno mobilnost, kot sta hoja in kolesarjenje. Prebivalci občine (in ne le uporabniki avtomobilov) bodo lahko zadostili svoje potrebe po mobilnosti na varen in okoljsko vzdržen način ter bodo enakovredno vključeni in obravnavani.

Vzpostavljen bo trajnostni prometni sistem, kar pomeni tudi zmanjšanje vplivov na okolje, kar bistveno prispeva k dvigu kakovosti bivanja. Občina si bo prizadevala tudi k vzpostavitvi Prostoferja, ki bo odpravljal socialno izključenost ranljivih skupin prebivalcev, še posebej invalidov, starejših, otrok ter ekonomsko in socialno ogroženih.

S takšno vizijo želi Občina Hajdina postopoma vzpostaviti trajnostni prometni sistem, ki bo prispeval k boljši kakovosti bivanja občanov in gospodarstvu omogočal še nadaljnji razvoj ter izkoriščanje potencialov občine. Prebivalcem in obiskovalcem občine bo zagotovljena dostopnost do delovnih mest in različnih storitev v prostoru.

Zastavljena vizija je skladna s temeljnim razvojnim dokumentom Občine Hajdina »Strategija trajnostnega razvoja občine Hajdina 2024-2032«, ki se glasi:

»Visoka kakovost bivanja ni več samoumevna, želimo jo ohraniti in nadgraditi, kljub številnim pritiskom in tveganjem. Izjemna lokacija občine in z njo povezane nadaljnje priložnosti in načrtovane investicije terjajo premislek. V hitrem življenjskem tempu je vse pomembnejša vključenost vseh generacij na vseh prostorskih ravneh. Po drugi strani pa se pred Občino Hajdina odpirajo priložnosti v povezovanju turizma, kulture, športa in kmetijstva ter izrabe naravnih virov za trajnostno pridelavo hrane in proizvodnjo energije. Visoka kakovost bivanja je danes vse pomembnejši element za delovanje tako gospodarstva kot ustvarjanja družine. Občina zadovoljnih ljudi. S temi besedami opisujemo, kakšno občino želimo. Z ukrepi bomo ustvarjali pogoje za razvoj pametne družbe, tako na področju izobraževanja vseh skupin prebivalstva kot uporabe najsodobnejših informacijskih komunikacijskih tehnologij za podporo razvoja gospodarstva. Strategija trajnostnega razvoja Občine Hajdina je usmerjena k ustvarjanju pogojev za izboljšanje bivanjskih pogojev prebivalstva in razvoja različnih dejavnosti ter dvigu tako privlačnosti kot prepoznavnosti same občine.«

Cilji Strategije opredeljujejo konkretne izboljšave, ki naj bi jih dosegli z uresničevanjem Občinske celostne prometne strategije. Za lažje in učinkovitejše delo občin je bil na nacionalni ravni pripravljen poseben zbir sedmih obveznih ciljev z namenom uskladiti cilje občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni¹:

- Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.
- Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci.
- Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.
- Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.
- Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.

Tem ciljem sledi tudi OCPS Občine Hajdina, pri čemer pa so predstavniki Občine in ključni deležniki naslednje tri cilje opredelili kot prioritete in takšne, katerih doseganje bo najbolj prispevalo k uresnitvi zastavljene vizije razvoja prometa v občini:

- 1. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti**
- 2. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
- 3. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.**

¹ Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje, Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije (Ministrstvo za okolje prostor in energijo, april 2023), str. 31

Trenutno stanje v občini

Občinske celostne prometne strategije, ki temeljijo na načelih trajnostnega razvoja, izhajajo iz človeka in njegovih pričakovanj. Glede na naše potovalne navade pa bi morda bile boleče za marsikoga. Največ poti je krajših od 5 kilometrov, a tudi pri kratkih razdaljah je avto še vedno prva izbira.

Večinoma so se ljudje opremili ne le z enim, temveč z dvema, tremi ali štirimi avtomobili na družino. Breme in visoki stroški mobilnosti so tako v veliki meri padli na gospodinjstva, na posameznika.

3.1 Kako občani ocenjujejo stanje na področju prometa in mobilnosti?

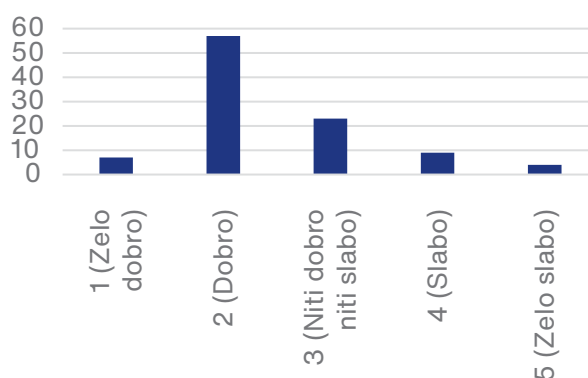
Občani, ki so sodelovali v anketi (teh je bilo 100), so pri nizu vprašanj o svojem pogledu na stanje prometa v občini podali ocene po posameznih področjih. Prebivalci so dobro zadovoljni s stanjem prometa v občini (povprečna ocena 2,5). Z izvajanjem ukrepov in z načrti so dobro zadovoljni (povprečna ocena 2,4).

Kot najpomembnejše so navedli naslednje vrednote:

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

Najbolj so zadovoljni z urejenostjo drugih peš površin (trgi, ploščadi), najmanj pa z urejenostjo javnega potniškega prometa, tovornega prometa in dostavo in rekreativnimi potmi za pešce in kolesarje.

Zadovoljstvo anketirancev s stanjem prometa v občini



STANJE	POVPREČNA OCENA	Zelo slabo	Zelo dobro	Opomba
Taksi služba	3.0	7	4	povprečno / dobro
Javni potniški promet	2.9	8	5	povprečno / dobro
Ceste	2.9	4	1	povprečno / dobro
Tovorni promet in dostava	2.8	5	0	povprečno / dobro
Rekreativne poti za pešce in kolesarje	2.8	7	4	povprečno / dobro
Pločniki	2.7	5	1	povprečno / dobro
Obveščanje prebivalstva o prometnih ukrepih	2.7	4	7	povprečno / dobro
Kolesarske povezave	2.7	5	7	povprečno / dobro
Prometna varnost	2.6	4	2	povprečno / dobro
Parkiranje	2.5	4	10	povprečno
Prometna signalizacija	2.5	5	4	povprečno
Druge peš površine (trgi, ploščadi)	2.5	3	9	povprečno

Občani so izpostavili več izzivov, na katere želijo opozoriti povezanih z vzdrževanjem in varnostjo cest, križišč in priključkov, prekoračitvami hitrosti, kolesarskim prometom in pločniki, javnim potniškim prometom, varnostjo pešcev v okolici osnovne šole. Na osnovi opravljenih anket in javnih razprav je ugotovljeno, da je najpomembnejša ključna vrednota v okviru priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina **zagotavljanje prometne varnosti otrok, pešcev in kolesarjev ter kakovost bivanja v občini**. Kot manj, vendar prav tako pomembne vrednote so bile opredeljene ustreznost prometnih ureditev za vse uporabnike (starše z vozički, invalide, starejše, otroke), enostaven dostop do pomembnih ustanov (zdravstveni dom, šola, Občina) ter kakovostno okolje (manj izpušnih plinov in hrupa).

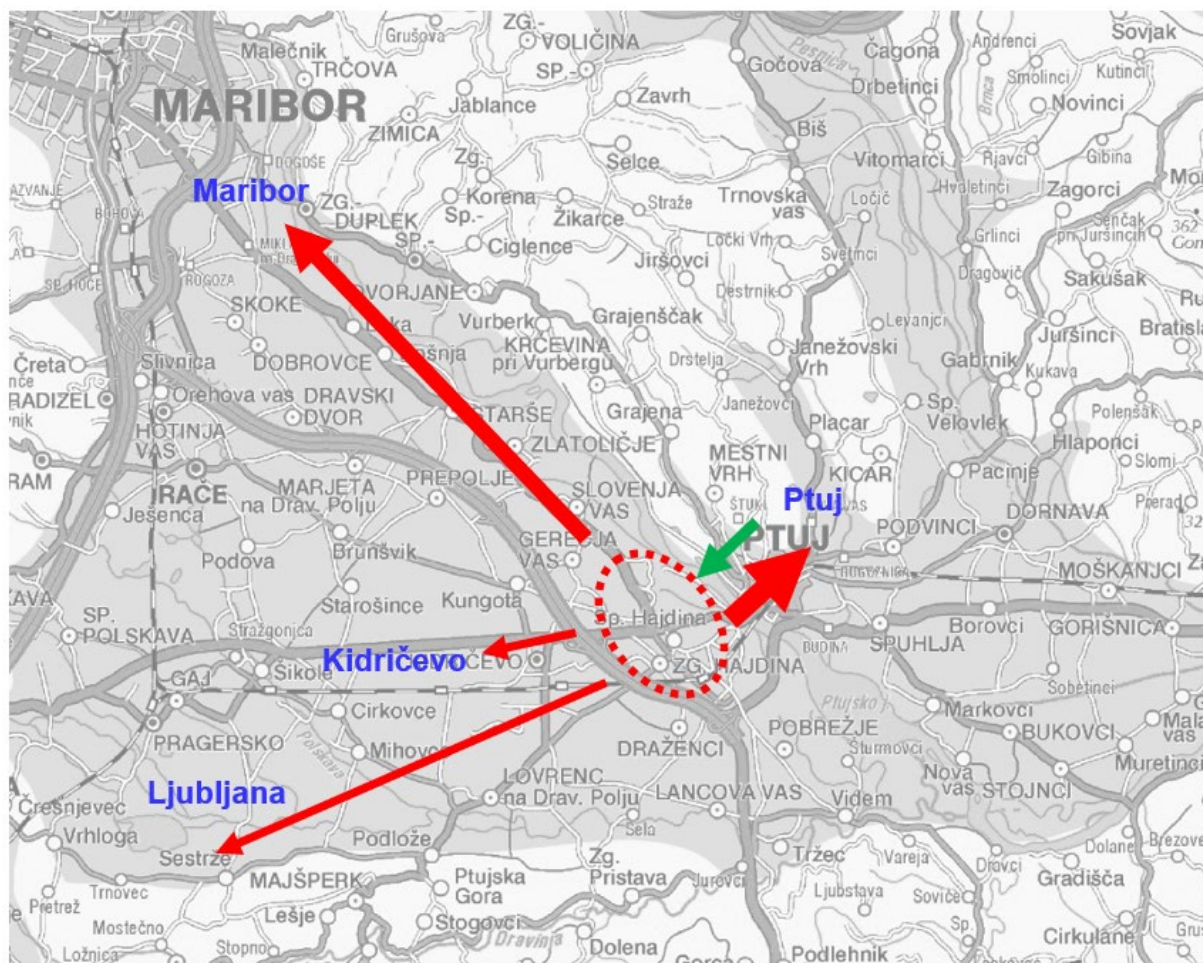
Kot najpomembnejša priložnost v okviru priprave Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina je bila prepoznana možnost izkoriščanja potencialov izboljšanja prometne varnosti, hoje in kolesarjenja.

3.2 Demografski podatki

Skupno število prebivalcev na območju Občine Hajdina je v letu 2024 doseglo število 4.001. Leta 2011 je bilo skupno število prebivalcev 3.748. V letu 2024 je največ prebivalcev živel v naselju Zgornja Hajdina (858 prebivalcev). Strma rast prebivalcev je bila do leta 2002, nato je bila rast zmernejša. Pred ustanovitvijo Občine, je naselje Spodnja Hajdina obsegalo večjo površino in bilo največje naselje, po ustanovitvi se je število prebivalcev v naselju zmanjšalo za skoraj 80%, saj se je del naselja priključil Mestni občini Ptuj. Rast je v večini statističnih naselij.

Vzroki takšnemu demografskemu stanju najverjetneje v največji meri izhajajo iz ugodne lege občine: ravninski del, dobra navezava na prometno omrežje, bližina Maribora in Ptuja, bližina raznolikih dejavnosti in možnosti izobraževanja ter zaposlovanja.

Na podlagi statističnih podatkih je v občini Hajdina indeks delovne migracije v zadnjih 25 letih izmenjaje višal in nižal, od 2018 pa do 2021 je strmo naraščal, zadnja leta pa zopet pada. Občina je leta 2023 beležila vrednost indeksa delovne migracije 59,7. Indeks delovne migracije je višji pri moških. Občino lahko po statističnih kriterijih opredelimo kot bolj



Najbolj številčne delovne migracije delovno aktivnega prebivalstva iz občine Hajdina v druge občine in v občino, leta 2023²

bivalno občino oz. indeks delovne migracije pove, da so prebivalci vezani na dnevno delovno migracijo izven meja občine. Približno 85% prebivalcev migrira na delo v druge občine.

Po podatkih leta 2023 je bilo v občini 1718 delovno aktivnih prebivalcev. Največji dnevni delovni medobčinski migracijski tokovi občine Hajdina potekajo v smeri občin Ptuj (453), Maribor (342), Kidričevo (159) in Ljubljana (350). V občino Hajdina se dnevno na delo vozi 259 delovno aktivnih prebivalcev iz občine Ptuj. V lastni občini dela 259 prebivalcev.

V letu 2023 je bistveno več delovno aktivnih prebivalcev delalo v občinah Ptuj in Maribor kot pa v matični občini, kar kaže na precej intenzivno in tudi z vidika prostorskega načrtovanja pomembno dnevno

migracijo delovne sile. V prihodnje ni računati, da se bodo ti tokovi zmanjšali, prej okrepili.

3.3 Potovalne navade in motorizacija

Na podlagi ankete občanov, ki je bila izvedena v času priprave Strategije, je bila narejena analiza potovalnih navad. Podatki temeljijo na vzorcu 100 izpolnjenih anket.

Mobilnostne navade občanov nakazujejo (pre) visoko odvisnost od avtomobila. Na delo potujejo večinoma z avtomobilom kot voznik 84 %, kot sopotnik z avtomobilom 3 %, z JPP 2 %, aktivno pa se odpravi na delo 4 % občanov. Kot razlog za uporabo avtomobila pri potovanju na delo so navedeni: prevelika razdalja, ni povezav javnega

2 vir: si-stat podatkovni portal, 2023

potniškega prometa v nekaterih naseljih ali pa vozni red ne ustreza delovnemu času, ni urejenih kolesarskih povezav, najhitrejša pot, komoditeta, zaradi narave dela, vožnja skupaj s sodelavci.

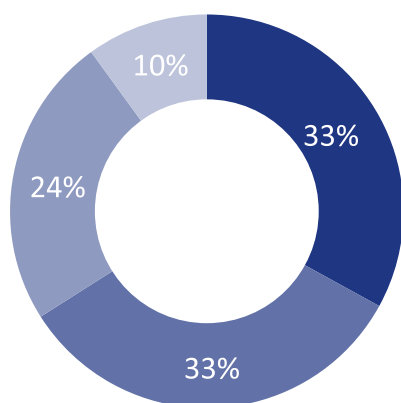
Osebni avtomobil je največkrat uporabljen kot prevozno sredstvo tudi po nakupih, ko so poti krajše in bi jih bilo mogoče enostavneje opraviti aktivno (peš ali s kolesom). Po nakupih potujejo večinoma z avtomobilom kot voznik 90 %, kot sopotnik 5 %, z motorjem 1 %, aktivno pa 4 %. Še posebej skrb vzbujajoči so ti trendi med mladimi, ki so premalo telesno aktivni in so nesamostojni v prometu.

V občini je pomemben, največji in najbolj stabilen zaposlovalec Osnovna šola Hajdina s 56 zaposlenimi. Iz ankete med zaposlenimi enega večjih zaposlovalcev na območju občine Hajdina izhaja, da se zaposleni večinoma vozijo na delo z avtomobili in večinoma sami v avtu (82 %), 12

% jih uporabi avtomobil kot voznik s sopotnikom, kombiniran potovalni način avtomobil-hoja prakticira 6 % zaposlenih. Drugih prevoznih načinov ne uporabljajo. Polovica zaposlenih prebiva na območju občine Hajdina (50 %), 41 % jih živi v mestni občini Ptuj, 9 % pa v Mestni občini Maribor. Zaposleni v OŠ Hajdina potujejo na delo večinoma med 2 in 5 km in večinoma do 15 minut – 66 %. Med 5 in 10 kilometri v stran od lokacije dela prebiva 24 % zaposlenih, najmanj zaposlenih – 10 % pa se vozi na delo 10 do 30 kilometrov. Skoraj vsi zaposleni delajo vsak delovni dan v tednu.

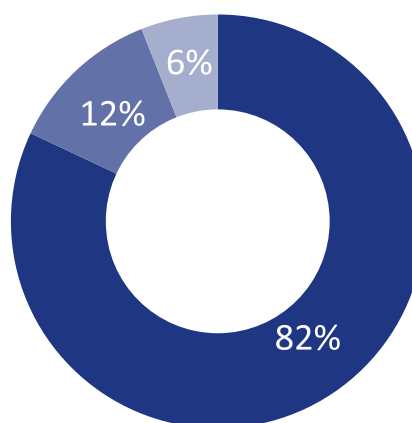
Potovalni način prihoda učencev v osnovno šolo Hajdina kažejo, da največ učencev (40 %) neposredno do šole ali v njeno bližino pripeljejo starši, sledi jim šolski prevoz (30 %) in učenci, ki pridejo v šolo brez spremstva peš ali s kolesom (22 %). S spremstvom na kolesu pride v šolo 4 % otrok, peš s spremstvom pa 2 % otrok.

Dolžina potovanja na delo



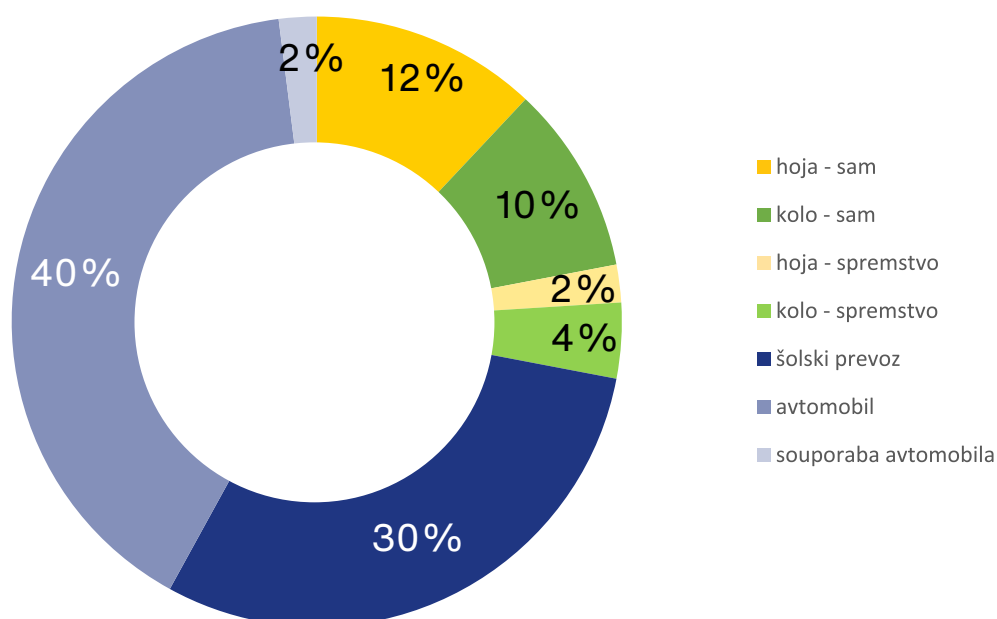
- manj kot 2 km
- 2 do 5 km
- 5 do 10 km
- 10 do 30 km

Način potovanja na delo



- avtomobil (voznik)
- avtomobil (voznik s sopotnikom)
- kombiniran potovalni način (hoja-avto)

način prihoda v osnovno šolo - junij 2024



Junija se je izvajalo kordonsko štetje na odseku lokalne ceste LC328221 v Hajdini. Rezultati kordonskega štetja so tudi odraz ugotovljenih značilnosti mobilnosti ciljnih skupin v Hajdini (zaposleni, šolarji, otroci v vrtcu).

V jutranji konici je odsek prepeljal 122 osebnih avtomobilov in 8 tovornih vozil (večinoma so to lahka tovorna vozila), v popoldanski konici je odsek prepeljal 188 osebnih avtomobilov in 13 tovornih vozil (večinoma so to lahka tovorna vozila).

Največ potnikov v jutranji konici, kar 78% za pot izbere osebni avtomobil, najmanj jih pešači, samo 1 % potnikov, 3,7 % potnikov je kolesarjev in motoristov. V jutranji konici se na odseku v potniškem kombiju pripelje 3,7 % oseb, v tovornih in kmetijskih vozilih 4,2 %, v šolskem avtobusu pa 9,4 %. Tovornih in kmetijskih vozil je bilo v jutranji konici nekoliko manj, kot v popoldanski.

Največ potnikov v popoldanski konici, kar 84,5 % za pot izbere osebni avtomobil, najmanj jih pešači in kolesari, samo 2,4 % potnikov, 1,7 % potnikov je motoristov. V popoldanski konici se na odseku v potniškem kombiju pripelje 3,4 % oseb, v tovornih

in kmetijskih vozilih 4,5 % oseb, v šolskem avtobusu pa 3,5 % oseb.

Prevladuje uporaba osebnih avtomobilov (85% osebnih avtomobilov). Aktivno potuje 3 % oseb. V jutranji in popoldanski konici je večji delež potnikov v avtomobilih. Delež lažjih tovornih vozil (to so večinoma dostavna vozila) je 6 %, 6 % otrok uporablja šolski avtobus, delež potniških kombijev je 3 % in oseb, ki potujejo z motorjem je 3 %. Povprečna zasedenost avtomobilov je zelo nizka in znaša 1,27 potnikov / avtomobil.



Varnostno tvegan dostop do osnovne šole za šolarje

3.4 Prometna varnost

Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu.

V 5-ih letih (2018-2022) je bilo na območju občine Hajdina obravnavanih 275 prometnih nesreč z 518 udeleženci. Največ nesreč je bilo leta 2022 in sicer 67, najmanj nesreč pa je bilo leta 2020. Število prometnih nesreč v občini Hajdina z leti narašča. Največ nesreč je bilo na odseku Šikole – Hajdina, Miklavž – Hajdina in Hajdina – Draženci.

Najpogostejši vzroki nesreč so bili neupoštevanje pravil o prednosti, neustrezna varnostna razdalja in nepravilna stran / smer vožnje.

Med udeleženci prometnih nesreč na območju občine Hajdina ni bilo v analiziranem obdobju nobene smrtne žrtve.

V navedenem obdobju je bilo 11 nesreč, v katerih je bil v dveh nesrečah udeleženec pešec in v devetih nesrečah kolesar. Večinoma so kolesarji in pešci utrpeli lažje poškodbe. Vzrok za te nesreče je bil pri pešcih premiki z vozilom, pri kolesarjih pa je bil najpogostejši vzrok neupoštevanje pravil o prednosti.

V večini primerov statistična obdelava podatkov o prometnih nesrečah za ugotovitev dejanskega stanja prometne varnosti in izbiro predlogov ukrepanja ne zadošča. Pomembna je tudi občutena varnost. V občini Hajdina se šola in vrtec nahajata na prometno obremenjenem območju na križišču dveh regionalnih cest. Zaradi večjih prometnih obremenitev je za otroke samostojni prihod v šolo varnostno tvegan in to kljub urejenim prehodom za pešce. Namreč šola se nahaja na drugi strani ceste kot največja poselitvena jedra. Dovozna cesta do same osnovne šole je ozka, na njej pa se nahaja samo pas za pešce. Šolsko parkirišče se razteza skoraj do šolskega vhoda.

V občini Hajdina v okolici osnovne šole občutka varnosti trenutno ni.

Dejstvo je, da starši svoje otroke v šolo raje pripeljejo z osebnim avtomobilom do šolskih vrat, kot da bi jih v šolo napotili same peš ali s kolesom.

3.5 Prometne obremenitve

Na območju občine se na državnem cestnem omrežju nahajata dva avtomatska števca (v upravljanju Direkcije RS za infrastrukturo): Njiverce (792) na glavni cesti G1-2 in Zg. Hajdina (639) na regionalni cesti R2-454.

Najbolj obremenjena je regionalna cesta R2-454 na odseku med Zgornjo Hajdino in Ptujem, obremenjena s 5336 PLDP, na avtocesti pa je odsek skozi občino obremenjen s 25000 PLDP.

V primerjavi z letom 2015 se je obremenitev prometa zmanjšala na vseh odsekih, razen na prometnem odsek Zlatoličje-Hajdina in Hajdina-Draženci.

Ob delavnikih dnevno prihaja do zastojev predvsem v času popoldanske konične ure na cestnem odseku Mariborske ceste proti Hajdini.

4

Ključni izzivi in priložnosti na področju prometa v občini Hajdina



V sklopu analize stanja so se analizirali tudi pogoji urejanja posameznih načinov mobilnosti in stanje celostnega prometnega načrtovanja v občini. Analiza stanja in mnenja iz delavnic s ključnimi deležniki pokazala, kateri so ključni izzivi in priložnosti na področju prometa. Njihova identifikacija predstavlja izhodišče Občinske celostne prometne strategije. V nadaljevanju so predstavljeni izsledki analize ter ključni izzivi in priložnosti po posameznih področjih.

4.1 Celostno prometno načrtovanje

Eden izmed ključnih ciljev celostnega prometnega načrtovanja je večja uveljavitev trajnostne mobilnosti v smislu zmanjševanju motoriziranega prometa in emisij toplogrednih plinov ter razvoju trajnostne mobilnosti. Z uveljavitvijo celostnega prometnega načrtovanja izboljšamo pogoje za optimizacijo obstoječe načrtovalske prakse, njeno nadgradnjo z novimi pristopi in posledično primernejše obravnavanje izzivov mobilnosti. V občini Hajdina je za uveljavitev celostnega prometnega načrtovanja uvedba novih metod in postopkov, kot so spremljanje in vrednotenje, presoje prometnih projektov ali upravljanje mobilnosti.

KLJUČNI IZZIVI:

Izvedba dobrih prometnih praks,
Povečanje medobčinskega in regionalnega povezovanja,
Zmanjšanje odvisnosti od uporabe osebnih motornih vozil.

KLJUČNE PRILOŽNOSTI:

Pridobitev izkušenj s pripravo OCPS in ETM,
Boljše razumevanje tematike CPN.

4.2 Peš promet

Dosežki

Nekatere javne površine v naseljih so dobro urejene

Glavne prometne povezave imajo na voljo ločeno infrastrukturo za pešce

Izzivi

Preprečevanje nastajanja novih nepovezanih ulic v naseljih (načrtovalski ukrep)

Varnost pešcev na prehodu preko regionalne ceste v Skorbi

Konflikt med šolarji in motornim prometom v okolici osnovne šole (sploh v času »dostave« otrok z osebnimi avtomobili).

Varnost pešcev na prehodu preko regionalne ceste v Sp. Hajdini

Varnost pešcev na prehodu preko regionalne ceste v Zg. Hajdini



4.3 Kolesarski promet

Dosežki

Prestavitev tranzitnega motornega prometa na zmoглиjivejše regionalne ceste in avtocesto. Posledično je v naseljih dokaj umirjeni in redek motorni promet

Vzpostavljena regionalna kolesarska povezava Ptuj-Majšperk ter Dravska kolesarska pot (D3)

Opremljenost nekaterih pomembnih ustanov s kolesarskimi stojali

Izzivi

t.i. »rodeo odseki« na regionalni in državni kolesarski povezavi

Vzpostavitev primerne kolesarske poti na relaciji Skorba-Hajdoše-Slovenja vas

Vzpostavitev kolesarske infrastrukture na regionalni cesti v smeri Ptuj – Kidričevo mimo Spodnje in Zgornje Hajdine

Postavitev manjkajočih kolesarskih stojal pri pomembnih ustanovah, P+R parkirišču in pomembnejših avtobusnih postajališčih v občini

Izvedba manjkajočih kolesarskih pasov na pomembnejših lokalnih cestah





4.4 Javni potniški promet

Dosežki

Zelo dobra avtobusna povezljivost na relaciji Ptuj - Sp. Hajdina – Skorba – Hajdoše – Slovenja vas - Maribor

Obstoječa avtobusna povezljivost na relaciji Ptuj - Spodnja Hajdina – Zgornja Hajdina - Kidričevo

Nekatera avtobusna postajališča so primerno opremljena in vizualno urejena.

Izzivi

Umestitev dodatnega avtobusnega postajališča ob trenutno neurejenem P+R parkirišču ob avtocestnem priključku

Ureditev manjših večmodalnih točk ob obstoječih avtobusnih postajališčih na relaciji Ptuj-Maribor in Ptuj-Kidričevo (znotraj občine)

Izboljšanje urbane opreme na slabše opremljenih avtobusnih postajališčih na relaciji Ptuj-Maribor in Ptuj – Kidričevo (znotraj občine)

Souporaba šolskih avtobusov za javni potniški promet

Ponovna vzpostavitev prostoferja



4.5 Motorni promet

Dosežki

Večina lokalnih cest je primerno redno vzdrževanih

Parkirišča niso prezasedena in so primerno razmeščena na ozemlju občine

Mreža lokalnih cest je primerno razširjena na ozemlju občine

Tranzitni osebni in tovorni promet je speljan na zmogljive državne ceste

Prometni zastoji se ne pojavljajo.

Izzivi

Nepreglednost pri vključevanju v promet (zaradi visokih ograj, neprimernih elementov križišč, geometrije cest, rastja)

Prometni konflikt zaradi bližine parkirišča tik ob šolskem dvorišču

Osnovna šola je umeščena v območje intenzivnega motornega prometa

Visoke vozne hitrosti skozi naselja

Na določenih mestih so vozišča zelo poškodovana

Neurejeno in neoznačeno P+R parkirišče pri avtocestnem priključku

Neurejeno in neoznačeno P+R parkirišče pri Osnovni šoli Hajdina

Razširitev preozkih lokalnih cest skladno s predpisi o projektiranju cest

5 Pet stebrov uspešne prihodnosti



Predlog ukrepanja je podan na podlagi oblikovane vizije in opredeljenih strateških ciljev, ključnih sporočil analize stanja in identificiranih izzivov in priložnosti za pet sklopov oz. strateških stebrov ukrepanja. Za posamezne stebre ukrepanja so bila opredeljena tudi strateška vodila. Ta odražajo naše ambicije in hkrati podajajo pristop za doseg strateških ciljev. Predstavljajo osnovo za izbiro in izvajanje ukrepov. Strateška vodila so opremljena s kvantificiranimi ambicijami.

Strateški stebri ukrepanja

- I. Celostno načrtovanje mobilnosti**
- II. Kakovostne razmere za hojo**
- III. Ureditev pogojev za kolesarjenje**
- IV. Privlačnejši javni potniški promet**
- V. Upravljan motorni promet**

Steber ukrepanja	Strateško vodilo	Kvantifikacija strateškega vodila
Celostno načrtovanje mobilnosti	Vzpostavitev odlične komunikacije Občine s prebivalci, deležniki in drugimi ciljnim skupinami ter nadgradnja sistema načrtovanja s sodobnimi praksami, postopki in metodami ter povezovanjem z drugimi sektorji (prostorskim).	vsaj en medobčinski (regionalni) projekt na dve leti na področju celostnega prometnega načrtovanja in vsaj en medobčinski sestane na leto na temo medobčinskega sodelovanja na področju celostnega prometnega načrtovanja
Hoja	Vzpostavljanje pogojev za varno hojo vseh občanov vključno z varnimi šolskimi potmi.	povečanje deleža otrok, ki prihajajo v šolo brez spremstva, z 11 % leta 2024 na 16 % leta 2031 (<i>anketa šolarjev 3., 5. in 7. razreda</i>), Povečanje deleža pešcev z 1 % leta 2024 na 2 % leta 2031 (<i>analiza kordonskega štetja</i>)
Kolesarski promet	Vzpostavitev pogojev za varno in udobno kolesarjenje vključno z varnimi šolskimi potmi.	<i>Povečanje deleža kolesarjev z 2 % leta 2024 na 4 % leta 2031 (analiza kordonskega štetja),</i> povečanje deleža otrok, ki kolesarijo v šolo, z 16 % leta 2024 na 21 % leta 2031 in povečanje deleža zaposlenih, ki kolesarijo na delo, z 0 % leta 2024 na 5 % leta 2031 (<i>anketa šolarjev 3., 5. in 7. razreda in anketa zaposlenih</i>)
Javni potniški promet	Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij	povečanje deleža zaposlenih, ki na delo redno prihajajo z javnim prevozom z 2 % leta 2024 na 3 % leta 2031 (<i>anketa splošne javnosti</i>)
Motorni promet	Zmanjšanje prevlade avtomobila v občini in povečanje občutene in dejanske varnosti drugih udeležencev v prometu z intenzivnim umirjanjem motornega prometa	povečanje zadovoljstva občanov s prometno varnostjo do leta 2031 (z 2,5 leta 2024 na 3,0 leta 2031 - ocena zadovoljstva občanov s prometno varnostjo) (<i>anketa splošne javnosti</i>)

5.1 Celostno prometno načrtovanje

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

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se nanašajo na sprejem in izvajanje Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina in na vzpostavitev pogojev za delovanje sistema spremljanja stanja kazalnikov za vrednotenje učinkovitosti ukrepov. Obsega organizacijske ukrepe, aktivnosti obveščanja in promocije, vključevanje v kampanje in uravnoteženo načrtovanje.

Izziv Občine Hajdina v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa ter jim zagotoviti enakopravnost v prometu.

Vizija:

- Občina bo s pomočjo Občinske celostne prometne strategije Občine Hajdina postavila temelj razvoja prometa, ki bo vsem načinom potovanja zagotovil enakopravnost v prometu.
- Varna in aktivna mobilnost se prepozna kot strateška priložnost.
- Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom seznanitve, optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov.
- Na strateških področjih bo okrepljeno povezovanje s sosednjimi občinami in regijo.
- Izkoriščali se bodo potenciali pridobivanja evropskih sredstev.
- Občina bo zagotavljala mobilnost ranljivih skupin, še posebej invalidov, starejših in otrok.

Predlagani ukrepi

Ukrepi s področja celostnega načrtovanja mobilnosti se tako nanašajo na nadgradnjo obstoječe načrtovalske prakse in sledijo strateškemu vodilu: »vzpostavitev medobčinskega strateškega načrtovanja prometa in odlične komunikacije Občine s prebivalci, deležniki in drugimi ciljnim skupinami«.

I.1. Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS

Poleg sprejema Občinske celostne prometne strategije na občinskem svetu, se enkrat na leto naslednjih sedem let izdela poročilo o izvajanju in učinkih OCPS. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se spremljajo obvezni kazalniki (poročilo se odda pristojnemu ministrstvu). O rezultatih obveznih kazalnikov se seznani občinsko upravo in vodstvo občine, občinski svet in javnost z objavo na spletu. Po 7-letnem planskem obdobju se pristopi k pripravi naslednje generacije OCPS.

I.2 Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti

Občina Hajdina že sodeluje v kampanji Evropski teden mobilnosti, ki je največja mednarodna kampanja za spodbujanje trajnostne mobilnosti in vsako leto poteka med 16. in 22. septembrom. Namen kampanje je ozaveščanje in promocija trajnostne mobilnosti skozi izvajanje ukrepov, ki imajo dolgoročnejši vpliv na prebivalce v slovenskih občinah ter jih aktivno spodbujajo k spremembi potovalnih navad in načinu razmišljanja v bolj trajnostno naravnane.

Občina Hajdina se tako vsako leto v naslednjih letih aktivno vključuje v kampanjo Evropski teden mobilnosti (med 16. in 22. septembrom), pripravi program in se vključi v aktivnosti pristojnega ministrstva.

I.3 Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja

Občine v regiji se že povezujejo v regionalni razvojni program (RRP) Podravske regije. Medobčinsko sodelovanje na področju prometnega načrtovanja Občine Hajdina predvsem s sosednjimi občinami Ptuj, Starše, Videm, Kidričevo predstavlja nadgradnjo sodelovanja. Povezovanje in sodelovanje se izvaja v obliki rednih koordinacijskih sestankov (npr. vsake tri mesece) ali sestankov po potrebi npr. v primeru načrtovane investicije z vplivom na druge občine. Osrednje teme medobčinskih sestankov bi bile predvsem: kolesarska infrastruktura, javni potniški promet, površina za skupne vožnje, prevozi na klic.

I.4 Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)

Za obveščanje splošne javnosti se uporabijo različni kanali: splet, občinsko glasilo, družabna omrežja, omrežja deležnikov (npr. večji zaposlovalci) pa tudi elektronska sporočila in sestanki. Splošno javnost in

deležnike (npr. zaposlovalce) se obvešča o ponudbi različnih oblik mobilnosti (npr. vozni redi javnega potniškega prometa) in ob vsaki izvedbi ukrepa, ki spreminja pogoje mobilnosti in dostopnosti (npr. nova kolesarska povezava, sprememba voznih redov javnega potniškega prometa, izgradnja pločnika, uvedba izposoje koles ipd.). Obvešča se jih o začetku del, trajanju del in po končanju del na infrastrukturi. Delodajalci o vsem obveščajo svoje zaposlene.

V fazi izdelanih idejnih zasnov (tudi za državno infrastrukturo) se le te predstavijo (v obliki javne razprave, posveta) deležnikom in splošni javnosti (npr. tangiranim stanovalcem in drugim uporabnikom); javnost lahko poda pripombe na zasnove, ki se potem strokovno proučijo. Obveznost izvedbe javne razprave oz. druge oblike participacije se vključi v projektne naloge v okviru naročil. Obveščanje o voznih redih (spletna stran, vozni redi).

Steber 1 – Celostno načrtovanje mobilnosti

Št. ukrepa	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.1	Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja CPS	majhna	+
I.2	Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	majhna	+
I.3	Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja	majhna	+
I.4	Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)	majhna	++

Prvi steber: Celostno načrtovanje mobilnosti

Ukrep	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
I.1. Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	aktivnost	Občina Hajdina	občinski proračun (stroški za spremljanje kazalnikov)
I.2. Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	aktivnost	Občina Hajdina	občinski proračun, sredstva RS
I.3. Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja	aktivnost	Občina Hajdina in sosednje občine	brez stroškov
I.4. Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)	aktivnost	Občina Hajdina	brez stroškov

Predvideni stroški Občine Hajdina po letih

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Sprejem, spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €	1.000 €
Nadaljnje sodelovanje v kampanji Evropski teden mobilnosti	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €	2.000 €
Krepitev medobčinskega sodelovanja na področju prometnega načrtovanja							
Delo z javnostmi (komunikacija, vključevanje, obveščanje)							

5.2 Kakovostne razmere za hojo

Ko govorimo o hoji, pogosto poudarjamo njen pomen za psihično in fizično zdravje, za dobro počutje, za socialno vključenost, za okolje, za privlačnost prostora v mestih, celo za gospodarstvo.

Hoja prav tako ne povzroča negativnih vplivov na okolje in spada med najbolj trajnostne načine potovanja. Očitno je, da glede kakovosti infrastrukture za hojo preprosto ne bi smeli sklepati kompromisov. Skrb za ranljive skupine prebivalstva je pač temelj prave demokratičnosti in solidarnosti v družbi.

Slabi pogoji za hojo so eden glavnih izzivov urejanja prometa v prihodnje. Veliko je pomanjkanja infrastrukture (pločnikov, pešpoti, prehodov za pešce, nepovezanih ulic, sprehajalne poti), visoke vozne hitrosti pa še poslabšujejo pogoje za hojo. Z urejeno infrastrukturo za hojo je moč pričakovati povečanje peš prihodov na posamezne cilje potovanj (zaposlitvena območja, šole, vrtce). Občina je z izgradnjo pločnikov že pričela izboljševati pogoje za hojo, ponekod pa so že vzpostavljene rekreacijske peš povezave. Občina še nima naziva Občina po meri invalidov, v prihodnosti bo z akcijskim načrtom in njegovim izvajanjem omogočila enakovredno vključenost v promet vseh uporabnikov ne glede na njihove sposobnosti, tako, da bo lahko postala Občina po meri invalidov.

Poseben segment pri pešačenju so varne šolske pešpoti. Največja težava poti, ki vodijo do šole, je v tem, da jih kar nekaj poteka ob glavnih državnih cestah in da jih morajo otroci prečkati, tudi v času povečanega prometa. Čeprav so šolske poti označene bo jih treba v prihodnje še nadgrajevati. Izziv je povečati število pešcev v šolo, zmanjšati prevoze z avtomobili in ustvariti prijetno okolje za pešce v okolici šole in na poteh, ki vodijo do njih. Težava je tudi v tem, da so pristojnosti občine pri državnih cestah omejene.

Z izvajanjem ukrepov za vzpostavitev kakovostnih razmer za hojo, bo Občina prioriteto sledila strateškemu vodilu: »Vzpostavljane pogojev za varno hojo vseh občanov vključno z varnimi šolskimi potmi.« S prenovitvijo varnih šolskih poti se bodo izboljšali pogoji za hojo za vse prebivalce občine.

Izziv je, da se večina kratkih potovanj, predvsem znotraj mesta in naselij, opravi peš. Hitrosti motoriziranega prometa je treba zmanjšati, preusmeriti čezmerne obremenitve, urbano opremo in javno razsvetljavo pa maksimalno prilagoditi potrebam pešcev. Tako bo postopoma odpravljen nelagodni občutek pešcev, ki se kot udeleženci v prometu pogosto počutijo ogrožene in zapostavljene.

Vizija:

- Ustvarjeni bodo pogoji za udobno in varno hojo (pločniki, pešpoti in javna razsvetljava).
- Ureditev varnejše dostopnosti do šole.
- Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe ter starejšim prebivalcem.
- Hoja bo promovirana kot dejavnik izboljšanja zdravja in pomemben način potovanja.
- Hajdina in vsa središča naselij bodo prometno varna ter privlačna za ljudi.

Predlagani ukrepi

II.1 Zasnova in izvedba obstoječih peš povezav

Uredijo se obstoječe peš povezave. Prioritetno se uredijo peš povezave na šolskih poteh. V drugem letu se izdelata Idejna zasnova kolesarskih in obstoječih peš povezav v Občini Hajdina z akcijskim načrtom.

V naslednjih letih se pristopi k izgradnji peš omrežja. Prioritetno se uredijo:

- pločnik Hajdoše – Slovenja vas,
- pločnik Draženci Kapela – Dom krajanov.

Do postajališč šolskih avtobusov se uredijo pločniki, v redko poseljenem območju lahko tudi peš pasovi. Peš površine se dimenzionirajo tako, da omogočajo uporabo osebam na invalidskih vozičkih. Pločniki se uredijo z enotno niveleto, brez spuščanja in dviganja na območjih uvozov na zemljišča, ki se uredijo preko spuščanih robnikov, tako da bo možna udobna in varna hoja. Peš prehodi se uredijo na vseh manjkajočih mestih; prioritetno se zgoščajo na regionalnih cestah in na šolskih poteh. Na območju obstoječih in načrtovanih pozidav se ohranjajo in zasnujejo bližnjice in peš preboji.

V okviru izdelane zasnove naj se določi etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev: pomembnost povezave, že delno izvedena, pričakovane obremenitve, stopnja povečanja prometne varnosti, zahtevnost izvedbe.

II.2 Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe – vključitev v program »Občina po meri invalidov«

Občina Hajdina še ni Občina po meri invalidov. Ukrepi obsega evidentiranje in plan odprave ovir za funkcionalno ovirane osebe in pripravo akcijskega načrta z večjim obsegom ukrepov na področju varne mobilnosti in dobre dostopnosti (urejenost javnih površin, dimenzije peš povezav, prehodi za pešce brez ovir, dostopnost postajališč javnega potniškega prometa). Predvideti je treba odpravo arhitektonskih ovir za gibalno ovirane (stopnice,

robnike, klančine itd.). Na vseh novih prehodih za pešce in tistih, ki bodo predmet rekonstrukcij, je treba predvideti poglobitev robnika po celotni širini prehoda za pešce. Takšno ureditev je treba postopoma izvesti tudi na vseh preostalih prehodih za pešce. Izjema so le dvignjeni prehodi za pešce (običajno v obliki trapezne ploščadi).

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

Vsako leto se v občinskem proračunu nameni nekaj sredstev za odpravo ovir in se poskrbi, da so v okviru vsakega projekta urejanja prometnic površine, po katerih se gibajo invalidi (peš, kolesarske steze, postajališča ipd.), ustrezno urejene brez ovir in dimenzionirane. V sklopu urejanja peš in drugih javnih površin se v skladu s predpisi uredijo talni taktilni vodilni sistemi.

II.3 Ureditev varnejše dostopnosti do šole

Z izvajanjem ukrepa »izgradnja varne šolske poti ob JP 829 442 Spodnja Hajdina« bo Občina prioritetno sledila strateškemu vodilu: »vzpostavitev pogojev za varen prihod v otrok v šolo peš«.

Z izvajanjem ukrepa bo začela prvo leto izvajanja Strategije, leta 2025.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
II.1a	Zasnova obstoječih peš povezav	srednja	+++
II.1b	Izvedba obstoječih peš povezav	velika	+++
II.2	Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe – vključitev v program »Občina po meri invalidov«	srednja	++
II.3	Ureditev varnejše dostopnosti do šole	srednja	+++

Drugi steber: Kakovostne razmere za hojo

	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
II. 1a Zasnova obstoječih peš povezav	strokovna podlaga	Občina Hajdina	občinski proračun
II. 1b Izvedba obstoječih peš povezav	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
Izgradnja že načrtovanih pločnikov			
Pločnik Hajdoše – Slovenja vas (obnova R2-454)	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
Pločnik Draženci Kapela – Dom krajanov	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
II.2. Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe – vključitev v program »Občina po meri invalidov«	projektna dokumentacija in gradbena realizacija, priprava akcijskega načrta	Občina Hajdina	občinski proračun, sredstva RS
III.3. Ureditev varnejše dostopnosti do šole	priprava projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Hajdina, OŠ Hajdina	občinski proračun
Izgradnja varne šolske poti ob JP 829 442 Spodnja Hajdina	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun

Predvideni stroški Občine Hajdina po letih

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Zasnova obstoječih peš povezav (izvedba enega elaborata)		10.000 €					
Izvedba obstoječih peš povezav			30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €	30.000 €
Izgradnja že načrtovanih pločnikov							
Pločnik Hajdoše – Slovenja vas (obnova R2-454)	20.000 €						
Pločnik Draženci Kapela – Dom vaščanov Draženci	50.000 €						
Odpravljanje ovir za funkcionalno ovirane osebe	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
Ureditev varnejše dostopnosti do šole		23.500 €	23.500 €	23.000			
Izgradnja varne šolske poti ob JP 829 442 Spodnja Hajdina	10.000 €						

5.3 Ureditev pogojev za kolesarje

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

Kolo je najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Pozitiven vpliv kolesarjenja se odraža na počutju ljudi in zdravju, v boljši kakovosti bivanja, saj prispeva k zmanjšanju negativnih učinkov motoriziranega prometa (emisije, hrup, prometni zastoji, zasedanje prostora zaradi parkiranih vozil) in bolj zdravemu življenjskemu slogu.

Občina Hajdina nudi zaradi položnega ravninskega sveta skoraj idealne priložnosti za kolesarjenje po opravkih. Edina prepreka za kolesarjenje je z motornimi vozili obremenjeno prometno omrežje. Na območju občine je opredeljeno omrežje kolesarskih povezav, kolesarska infrastruktura, kot na primer steze in poti v veliki meri ni zgrajena, premalo je odstavnih mest za kolesa in občani nimajo dostopa do javnega sistema za izposojlo koles. Izkoriščeni so potenciali kolesarjenja kot turistične ponudbe in za rekreacijo. Kolesarjenje je ponekod možno le po obstoječih cestah, kjer pa se kolesarji zaradi visokih voznih hitrosti motornih vozil, slabe preglednosti v križiščih in ponekod slabega stanja cest ne počutijo varne. Z urejeno infrastrukturo za kolesarjenje je moč pričakovati povečanje prihodov na posamezne cilje potovanj (zaposlitvena območja, šole) s kolesi, saj jih dobri dve tretjini različnih ciljnih skupin živi do 5 km od cilja potovanja. Občina se zaveda tega potenciala in je že pristopila k aktivnostim snovanja nekaterih kolesarskih povezav. Vzporedno z izboljšanjem pogojev za kolesarjenje bo treba več pozornosti nameniti promocijskim in ozaveščevalnim aktivnostim za spodbujanje kolesarjenja.

Občina bo ustvarila pogoje za varno in udobno kolesarjenje z osrednjim strateškim vodikom: »vzpostavitev pogojev za varno in udobno kolesarjenje vključno z varnimi šolskimi potmi«.

Razvejanost šolskih poti urejenih za varno kolesarjenje, pomeni izboljšanje pogojev za kolesarjenje za vse prebivalce. Kolesarska ponudba se okrepi na smereh delovnih migracij in rekreativnih poti. Ukrepi obsegajo gradnjo infrastrukture, postavitev opreme in izvajanje podpornih aktivnosti.

Izzivi

Kolesarska infrastruktura se je v zadnjih letih izboljšala, saj je gradnja kolesarskih poti eden od večjih regijskih projektov, za katerega so občine pridobile evropska sredstva. Kolesarske steze so predvidene predvsem ob glavnih vpadnicah, da kolesarje varno pripeljejo po ustrezni infrastrukturi do središča mesta.

Obstoječe kolesarsko omrežje je pogosto preveč podrejeno cestni infrastrukturi in pretočnosti motornega prometa.

Občinska cesta med Zg. in Sp. Hajdino nima kolesarske infrastrukture, prav tako v Skorbi in Hajdošah ni na voljo ločene kolesarske infrastrukture. V Zgornji Hajdini je enostranski kolesarski pas, od Zg. Hajdine do Dražencev pa je na voljo enostranska kolesarska steza.



Del kolesarske povezave od Ptuja do Spodnje Hajdine in Skorbe je ne vzpostavljen in za kolesarjenje nevaren. Manjka varna in udobna kolesarska povezava do osnovne šole.

Stojala za kolesa so na voljo, vendar ne pri vseh ustanovah in hkrati ne nujno v ustrezni obliki.

Vizija

- Občina Hajdina bo občina z optimalnimi pogoji za varno in udobno kolesarjenje.
- S kolesom bodo varno in enostavno dostopni vsi deli občine in vse ključne dejavnosti v prostoru, ključne lokacije in ustanove pa bodo dobro opremljene s stojali in/ali kolesarnicami za udobno in varno parkiranje koles.
- Omrežje kolesarskih povezav bo varno in redno vzdrževano. Povečanje ugleda kolesarjenja bo pripomoglo k večji varnosti in sprejetosti kolesarjev med drugimi udeleženci v prometu.

Predlagani ukrepi

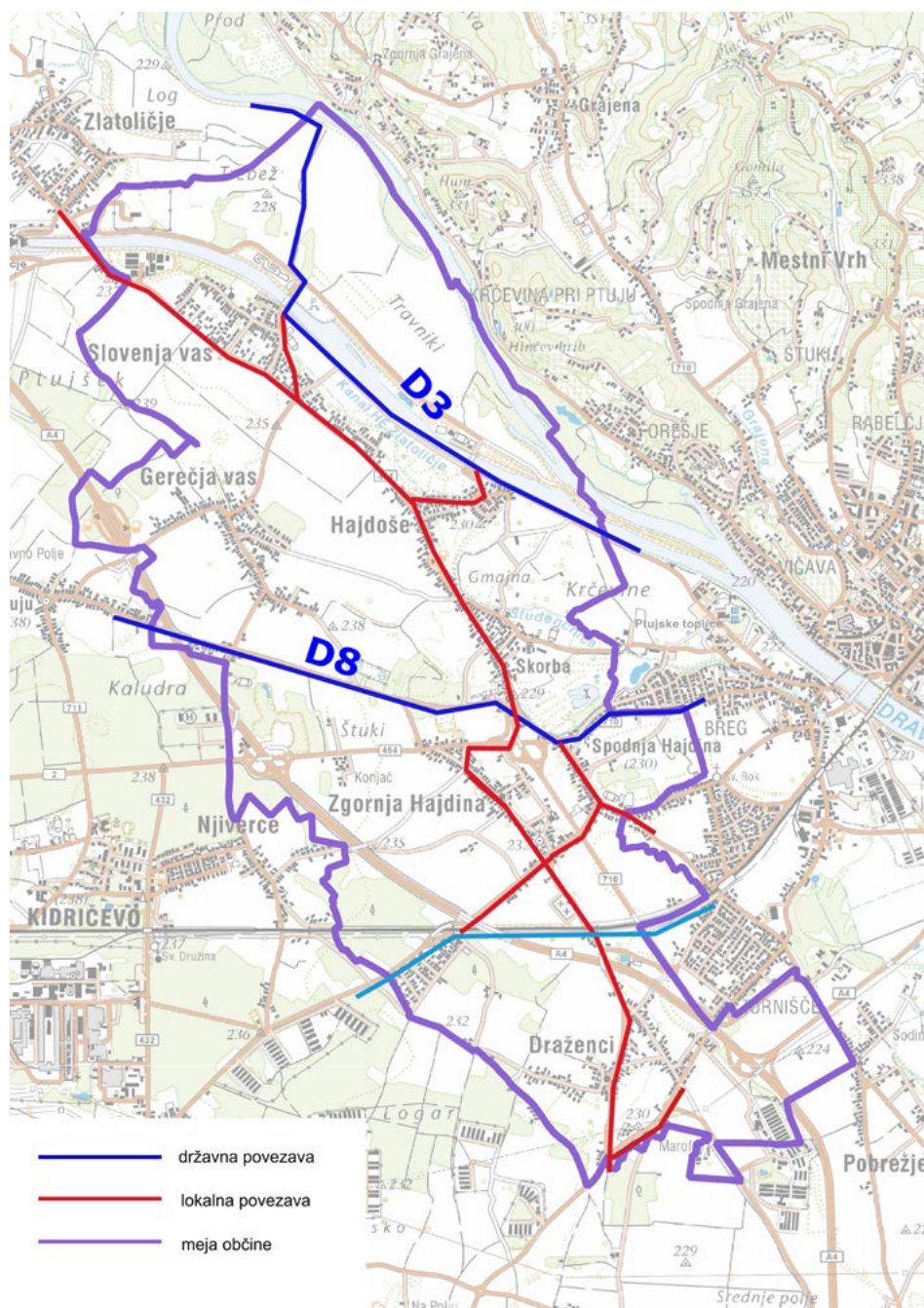
Občinska celostna prometna strategija Občine Hajdina predvideva štiri sklope ukrepov:

III.1 Zasnova in izvedba kolesarskih povezav

Pred gradnjo se izdela Idejna zasnova kolesarskih in peš povezav v Hajdina z akcijskim načrtom v kateri se upoštevajo v nadaljevanju navedene usmeritve in rešitve prikazanega koncepta omrežja na spodnji sliki. Opredelijo se prioritete kolesarske povezave namenjene vsakodnevnomu kolesarjenju in hoji (na delo, v šolo, po nakupih, po drugih opravkih). Določi se etapnost izvedbe na podlagi izbranih relevantnih kriterijev (npr. pomembnost povezave, že delno izvedena, pričakovane obremenitve, stopnja povečanja prometne varnosti, zahtevnost izvedbe).

Obstoječa kolesarska infrastruktura, ki je dotrajana, bo obnovljena. Nevarna mesta na obstoječih kolesarskih povezavah bodo postopoma odpravljena.

Mreža načrtovanih primarnih kolesarskih povezav v občini Hajdina



Na podlagi izdelane zasnove se pristopi k izgradnji kolesarskih povezav kot npr.:

- predlagana državna kolesarska povezava D8,
- kolesarska povezava Skorba-Hajdoše,
- kolesarska povezava skozi naselje Draženci,
- sanacija povezave Slovenja vas-Zlatoličje,
- Dravska kolesarska povezava,
- sanacija obkanalske kolesarske ceste.

Kolesarske povezave se dimenzionirajo tako, da je možna njihova uporaba tudi za tovorna kolesa in kolesa invalidov.

Na kolesarskih povezavah se na ambientalno privlačnih mestih uredijo in opremijo počivališča za kolesarje. Postavi vse vsa potrebna signalizacija za označitev kolesarskih povezav ter za usmerjanje in vodenje kolesarjev.



Javni sistem izposoje koles na Ptuj²

III.2 Urejanje parkirnih mest za kolesa

Parkirna mesta za kolesa se uredijo pred vsemi pomembnimi cilji potovanj (OŠ, trgovska stavba, športni objekti in igrišča, pomembnejša avtobusna postajališča) razširitev kolesarskega parkirišča pred OŠ Hajdina, kolesarsko parkirišče pred trgovsko stavbo v središču, kolesarnice na območju največjih zaposlovalcev v občini, postavitev kolesarskih stojal pri avtobusnih postajališčih, vaško jedro Draženci, župnijska cerkev, nogometno igrišče Hajdina.

Kolesarska parkirišča se uredijo kot odstavna mesta z ustreznimi stojali. Večja parkirišča se nadkrijejo.

Do vseh odstavnih mest se s kolesarskih povezav uredijo ustrezni dovozi (ustreznih dimenzij in brez ovir ter z navezavo na kolesarske povezave).

Vsa neprimerna stojala se zamenjajo z ustreznimi stojali.

III.3 Sistem izposoje koles

Vzpostavi se javni sistem izposoje koles, kompatibilen s sistemom na Ptuj. Ponudba naj obsega tudi električna kolesa. Postaje se postavijo v občinskem središču, v bližini OŠ Hajdina (pri avtobusnih postajališčih).

Prav tako si bo občina prizadevala za postavitev električne polnilnice za polnjenje električnih koles.

III.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja

Promocija in ozaveščanje o pomembnosti kolesarskega prometa dodatno dvigujeta potencial kolesarjenja. Izvajajo se aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja (po izgradnji infrastrukture) kot npr.: obveščanje o novostih (splet, občinsko glasilo), postavitev e-polnilnice za kolesa, tečaj kolesarjenja za starejše (kolesa, e-kolesa), postavitev stojal za vzdrževanje koles v naseljih, osveščanje zaposlovalcev o pomenu spodbujanja zaposlenih za prihod na delo s kolesi.

² Vir: <https://ptujinfo.com/novica/lokalno/stevilo-izposoj-mestnih-koles-na-ptuju-upada-kaj-je-razlog/247395>

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
III.1a	Zasnova kolesarskih povezav (izvedba enega elaborata)	srednja	+++
III.1b	Izvedba kolesarskih povezav	velika	+++
III.2	Urejanje parkirnih mest za kolesa	majhna	++
III.3	Sistem izposoje koles	velika	++
III.4	Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	majhna	+

Tretji steber: Ureditev pogojev za kolesarjenje

	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
III. 1a Zasnova kolesarskih povezav (izvedba enega elaborata)	strokovna podlaga	Občina Hajdina	občinski proračun
III. 1b Izvedba kolesarskih povezav	priprava projektne dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Hajdina, DRSI	občinski proračun, sredstva RS in EU
Izgradnja že načrtovanih kolesarskih poti			
Sanacija obkanalske kolesarske ceste	gradbena realizacija	Občina Hajdina, DRSI	občinski proračun, sredstva RS
III.2 Urejanje parkirnih mest za kolesa	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
III.3 Sistem izposoje koles	razpis, investicija	Občina Hajdina	občinski proračun, sofinanciranje s sredstvi EU in RS, možno javno-zasebno partnerstvo; sistem izposoje koles prinaša tudi prihodke
Postavitev električne polnilnice za električna kolesa	razpis, investicija	Občina Hajdina	občinski proračun
III.4 Aktivnosti za promocijo in spodbujanje kolesarjenja	razpis, izvedba promocijskih aktivnosti	Občina Hajdina, izvajalec aktivnosti	sredstva RS in EU, vključitev v projekte nevladnih organizacij

Predvideni stroški Občine Hajdina po letih

[illegible]

5.4 Privlačnejši javni potniški promet

Javni potniški promet omogoča minimalni prag mobilnosti za vse skupine prebivalcev. Najbolj je pomemben za ranljivejše skupine, ki nimajo dostopa do avtomobila (starejši, socialno šibki, otroci, invalidi).

Občina Hajdina je deležna prednosti poteka ene najbolj frekventnih avtobusnih linij v državi: Maribor-Ptuj. Slednja omogoča dobro avtobusno povezljivost na severni tretjini teritorija občine. V primeru ureditve železniške postaje Hajdina (ta se nahaja tik ob a na zunanji strani občinske meje), bi tam lahko nastala uporabna multimodalna točka. Na splošno je še nekaj prostora na voljo za izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa.

Obstoječa ponudba javnega avtobusnega je zaradi ugodnih intervalov voženj atraktivna. Zelo dobro delujejo šolski prevozi.

Na območju občine Hajdina poteka železniški promet v smeri Ptuj – Pragersko in obratno, vendar hkrati v občini ni železniškega postajališča. Najbližje železniško postajališče je »Hajdina«, ki se nahaja 100 metrov izven ozemlja občine.

Izzivi

Ključni izziv na področju javnega potniškega prometa je ta, da je podoba JPP med splošno javnostjo slaba. Z aktivnostmi za promocijo in spodbujanje javnosti na uporabo JPP bo potrebno spremeniti mnenje občanov, če želimo obstoječo in morebitno dodatno prevozno ponudbo bolje izkoristiti.

Avtobusna postajališča ob linijah medkrajevnega avtobusnega prometa niso multimodalno opremljena, kar pomeni, da ob njih ni ne parkirišč za avtomobile, niti stojal za kolesa. Ostala nujna urbana oprema (nadstrešek, klop, koš za smeti, javna razsvetljava) je na voljo. Postajališča so tudi vzdrževana, čeprav je videz nekaterih že nekoliko zastarel. Nimajo pa vsa avtobusna postajališča ob medkrajevnih avtobusnih povezavah izvedenega nadstreška.



AvtoBUSna postajališča, ki so namenjena šolskemu prevozu, z nekaj izjemami nimajo na voljo ustrezne urbane opreme, eno je zanemarjeno. Nobeno pa ne nudi multimodalne opreme (stojal za kolesarje, bližnja parkirišča za avtomobile).

Naselja, skozi katere poteka redni medkrajevni avtoBUSni promet, so opremljena z avtoBUSnimi postajališči v »hodljivi« razdalji 500 m. Edino severni del Slovenije vasi se nahaja dlje kot 500 metrov od avtoBUSnega postajališča.

Vizija za učinkovitejši javni potniški promet

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe izboljšanja ponudbe javnega potniškega prometa v širšem pomenu z osrednjim strateškim vodilom: »izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa na povezavah najbolj intenzivnih dnevnih migracij«. Občina si bo prizadevala vzpostaviti sistem storitve prevoza na klic.

Predlagani ukrepi

Občinska celostna prometna strategija Občine Hajdina predvideva tri sklope ukrepov:

IV.1 Prizadevanje za povečanje frekvence uporabe JPP (informiranje prebivalcev o izboljšani ponudbi JPP)

Občina Hajdina ima sistem javnega medkrajevnega avtoBUSnega potniškega prometa, ki vključuje tudi območje mestne občine Ptuj. Občina si bo prizadevala za povečanje frekvence v smeri proti Kidričevem in Slovenski Bistrici ter manjšimi naselji, cilj je čim hitrejša realizacija. Ukrepi se prouči s sinergijo ponudbe primestnega javnega avtoBUSnega potniškega prometa (ki ni v pristojnosti Občine).

IV.2 Prizadevanje vzpostavitve storitve prevoza na klic (možna povezava s sosednjimi občinami)

Pristopi se k vzpostavitvi storitve prevoza na klic. Občina se je že dvakrat prijavila na razpis, vendar žal na razpisu ni bila uspešna. V prihodnjih letih se bo ponovno prijavila na razpis RS z prizadevanjem, da vzpostavi storitve prevoza na klic. Možnost je tudi dogovor s sosednjimi občinami, da se poveže s katero od sosednjih občin in si delijo nabavo avtomobila in stroškov.

IV.3 Ureditev manjših večmodalnih točk ob obstoječih avtobusnih postajališčih ter oprema avtobusnih postajališč

Pomembnejša avtobusna postajališča se nadgradijo tudi za funkcionalno ovirane osebe in kolesarje:

- zagotovi se univerzalna dostopnost,
- oprema postajališča se redno vzdržuje in po potrebi posodablja,

- najpomembnejša postajališča JPP se opremljajo s postajo javnega sistema izposoje koles,
- ob pomembnejših postajališčih se umesti kolesarska stojala.

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
IV.1	Prizadevanje za povečanje frekvence uporabe JPP (informiranje prebivalcev o izboljšani ponudbi JPP)	majhna	++
IV.2	Prizadevanje vzpostavitve storitve prevoza na klic (možna povezava s sosednjimi občinami)	srednja	++
IV.3	Ureditev manjših več modalnih točk ob obstoječih avtobusnih postajališčih ter oprema avtobusnih postajališč	srednja	++

Četrti steber: Privlačnejši javni potniški promet

	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
IV.1 Prizadevanje za povečanje frekvence uporabe JPP (informiranje prebivalcev o izboljšani ponudbi JPP)	promocijske aktivnosti	Občina Hajdina	občinski proračun
IV.2 Prizadevanje vzpostavitve storitve prevoza na klic (možna povezava s sosednjimi občinami)	preučitev možnosti, razpis, testna uvedba, uvedba	Občina Hajdina	v okviru delovnih zadalžitev pri projektih / v kolikor pride do realizacije -razpis Ministrstva za infrastrukturo, evropski projekti na to temo
IV.3 Ureditev manjših več modalnih točk ob obstoječih avtobusnih postajališčih ter oprema avtobusnih postajališč	priprava projektne dokumentacije, investicija	Občina Hajdina	občinski proračun

Predvideni stroški Občine Hajdina po letih

[illegible]

5.5 Upravljan motorni promet

Zakaj hoditi, če se lahko peljemo?

Vprašanje predstavlja provokacijo, ki ljubiteljem vožnje z avtomobili podaja navidezno enoznačni odgovor, pa čeprav se zavedamo, da tovrstna mobilnost povzroča številne negativne vplive tako na okolje kot na človeka. Predvsem na kratke razdalje bi morali razvado uporabe avtomobila, kje in ko je to mogoče, zamenjati za hojo, kolesarjenje ali uporabo JPP.

Čeprav je zmanjšanje odvisnosti od osebnega avtomobila, osredotočenost na človeka in ne na avtomobile eden izmed osnovnih namenov celostnega načrtovanja prometa in trajnostne mobilnosti, ostajata osebni avtomobil in zanj potrebna cestna infrastruktura še vedno pomembna, a ne več osrednja tema prometnih strategij. Pomembnejše kot pretočnost in hitrost sta dostopnost in kakovost bivanja, infrastruktura pa več ni osrednji predmet obravnave, pač pa eden od načinov doseganja širših ciljev.

Ankete in ocena občanov o stanju prometa in infrastrukture to potrjujejo, saj sta bili izpostavljeni dve temi: vzdrževanje obstoječe cestne infrastrukture ter izboljšana prometna varnost.

Občina Hajdina ima dobre geografske pogoje za umeščanje cest (ravnina, nepozidanost), posledično je cestna mreža razširjena in hierarhično ločena (avtoceste, regionalne ceste in lokalne ceste), kar pripomore k tem, da večina naselij ne beleži pretiranega tranzitnega prometa, saj je ta speljan mimo naselij. Prav tako je mreža lokalnih in državnih cest v precej dobrem stanju.

Izzivi

Ključni izziv so visoke vozne hitrosti predvsem na državnem cestnem omrežju in tudi na ravnih daljših odsekih občinskih cest. Občinske ceste so ponekod zelo ozke z uničenimi vozišči, v križiščih pa ni zagotovljena preglednost. Občina je že

pričela izvajati ukrepe umirjanja prometa, aktivno obnavlja in vzdržuje občinsko cestno omrežje ter se z upravljavcem državnih cest dogovarja za rekonstrukcije državnih cest. Vzpostavila je polnilnico za električna vozila. Z razvojem alternativnih oblik prevoza na eni strani ter izvajanjem intenzivnih ukrepov umirjanja prometa v naseljih, odpravljanjem črnih točk na cestnem omrežju z vidika vseh uporabnikov prometnih površin in upravljanjem prometa na drugi strani, se bodo lahko zmanjšale potrebe prebivalcev po nenehni uporabi osebnih motornih vozil.

V občini se nahaja pet večjih javnih parkirišč, ki pokrivajo potrebe po parkiranju. Posebni izziv sta neurejeni in neoznačeni P+R (parkiraj in presedi) parkirišči v občini. Prvo je pri avtocestnem priključku Hajdina. Tam parkirajo vozniki, ki se pripeljejo iz širše okolice in nadaljujejo pot skupaj po avtocesti proti Mariboru, Ljubljani, Zagrebu, ali po regionalni cesti do Slovenske Bistrice. Ker je parkirišče umaknjeno na gozdni rob tam parkiranim avtomobilom nudi senco, ni pa tam urejene ustrezne več modalne in urbane opreme (stojala za kolesa, morebitna polnilnica za e-vozila, bližnje postajališče za avtobuse, klopi, prostor za samopostrežne avtomate, smerokazi itd.). Drugo neuradno P+R parkirišče se nahaja južno od Osnovne šole Hajdina. Tam parkirajo vozniki, ki se pripeljejo iz širše okolice in nadaljujejo pot skupaj proti Mariboru. Kot P+R parkirišče pri avtocestnem priključku tudi slednje nima na voljo ustrezne signalizacije ter urbane opreme.

Urejanje omenjenih parkirišč naj bi bilo v državni ali vsaj regionalni pristojnosti.

Občina bo v okviru svojih pristojnosti izvajala ukrepe optimizacije motornega prometa z osrednjim strateškim vodilom: »zmanjšanje prevlade avtomobila v občini in povečanje občutene in dejanske varnosti drugih udeležencev v prometu z intenzivnim umirjanjem motornega prometa«.

Vizija

- Obnova in redno vzdrževanje dotrajanih cest in ulic.
- Z ukrepi umirjanja prometa v naseljih ter z ozaveščanjem voznikov bomo povečali prometno varnost.
- Spodbujali bomo rabo okolju prijaznih vozil.
- Trajnostno načrtovanje bo doseglo zmanjšanje avtomobilskega prometa in zmanjšanje njegovih negativnih učinkov na okolje.

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Hajdina predvideva pet naslednjih sklopov ukrepov:

V.1 Redno vzdrževanje cestnega omrežja, rekonstrukcije in novogradnje cest

Najbolj dotrajani cestni odseki in križišča bodo postopoma obnovljeni. Pri tem bodo v ospredju potrebe pešcev in kolesarjev.

Poleg rednega vzdrževanja cest je v skladu z načrti³ so predvidene rekonstrukcije in novogradnje na lokalnem cestnem omrežju in sicer:

- izgradnja ceste JP 829 531 za območje Doma starostnikov,
- izgradnja ceste na območju S-P10/S8/2,
- modernizacija občinskih cest,
- krožno križišče Sp. Hajdina.

Zaradi velikih preseganj omejitev hitrosti na regionalni cesti skozi Skorbo, je treba na tej regionalni cesti izvajati intenzivne ukrepe umirjanja prometa.

Plan vzdrževanja cest naj opredeli prioritete, kjer se lahko z vzdrževalnimi deli izboljšujejo tudi pogoji za pešačenje in kolesarjenje in izvedejo ukrepi umirjanja prometa.

V.2 Umirjanje motornega prometa v vseh naseljih

Načrtuje se širitev območij umirjenega prometa. Središča naselij in okolica šol in navezovalne ceste na ta območja ter stanovanjske ulice se opredelijo kot območja omejene hitrosti. Središča naselij se urejajo kot območja umirjenega prometa ali kot območja skupnega prometnega prostora.

V vseh naseljih in šolskih poteh, še posebej na regionalnih cestah in na ravnih odsekih občinskih cest, kjer so omejitve hitrosti bistveno prekoračene, se izvajajo ukrepi umirjanja prometa ob upoštevanju ureditve predvidenih v okviru ukrepov II.1 in II.2 (npr. otoki, dvignjeni prehodi za pešce, zamik smernega vozišča, optične zavore). Promet se umirja tudi s postavitvijo radarjev (lahko tudi mobilnih) in ali postavitvijo semaforja (prižig rdeče luči v primeru prekoračitve hitrosti). Predvsem slednjima dvema ukrepoma mora slediti učinkovito komuniciranje z javnostjo.

V.3 Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave

Evidentirajo se vsa križišča in priključki ter odseki cest, ki ne zagotavljajo ustrezne preglednosti za uporabnike (voznike motornih vozil, pešce in kolesarje) in se s tem ogroža prometna varnost. Odpravijo se konfliktne točke (tudi z odločbami za odstranitve ovir na zasebnih zemljiščih) z odstranitvijo ovir in postavitvijo cestno prometna ogledala ter se sprejme plan vzdrževanja občestne zaseditve (tudi dogovor z DRSI za državne ceste). Izvede se pregled ustreznosti cestne razsvetljave in se uredi na območju celotne občine v skladu s predpisi, ki urejajo področje svetlobnega onesnaževanja.

3 Rebalans proračuna RS za leto 2025 (Rb2025) (Uradni list RS, št. 123/2023) in Proračun Občine Hajdina

V.4 Ureditev površin za sopotništvo

Pri priključku na avtocesto Hajdina se neurejeno, neformalno in neoznačeno makadamsko parkirišče površina nadgradi v »carpooling« parkirišče oz. parkirišče za sopotništvo.

Na voljo je več možnih lokacij: jugovzhodno od avtocestnega priključka je predvidena gradnja obrtne cone, kar pomeni, da je območje trenutno nemogoče urediti.

Severozahodno od avtocestnega priključka je manjše parkirišče možno umestiti na trikotno parcelo pri avtocestni bazi, severovzhodno od avtocestnega priključka pa bi bilo možno s spremembo namenske rabe prostora tudi umestiti parkirišče za sopotništvo na del območja, kjer je včasih bila predvidena umestitev zabavišnega parka.

Ne glede na izbrano lokacijo se parkirišče za sopotništvo uredi z ustrezno signalizacijo, stojali za kolesa, avtobusnim postajališčem (ob regionalni cesti), po potrebi pa tudi s paketomatom, polnilnico za el. vozila, ploščad, itd.).

V.5 Ureditev parkirišča za avtodome

Na južnem delu občine ob rekreacijskem ribniku je že več let prisotna želja občine po ureditvi parkirišča za avtodome. Slednji že vrsto let parkirajo na parkiriščih v občini, ki temu niso namenjena. Z ureditvijo parkirišča za avtodome bi Občina pridobila vzvod za ureditev tega področja, saj voznike avtodomov trenutno ne more usmeriti na nobeno ustrezno parkirišče.

Parkirišče za avtodome je potrebno opremiti z ustrezno infrastrukturo, ki bo na voljo tudi uporabnikom ribnika in športnega igrišča (sanitarije, polnilnice, po potrebi prostor za avtomate, itd.).

Št.	Ukrep	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
V.1	Redno vzdrževanje cestnega omrežja, rekonstrukcije, in novogradnje cest	velika	+
V.2	Umirjanje prometa v vseh naseljih	srednja	+++
V.3	Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave	srednja	++
V.4	Ureditev površin za sopotništvo	srednja	+++
V.5	Ureditev parkirišča za avtodome	srednja	++

Peti steber: Upravljanje motornega prometa

	Tip ukrepa	Odgovornost	Možni viri
V.1 Redno vzdrževanje cestnega omrežja, rekonstrukcije, in novogradnje cest	zimsko in letno vzdrževanje občinskih cest, lokalnih cest in javnih površin	Občina Hajdina	občinski proračun, proračun RS
Izvedba že načrtovanih investicij v cestno omrežje			
Izgradnja ceste na območju S-P10/S8/2	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
Izgradnja ceste JP 829 531 za območje Doma starostnikov	gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
V.2 Umirjanje prometa v vseh naseljih	priprava dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun
V.3 Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave	priprava dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Hajdina, DRSI	občinski proračun, proračun RS
V.4 Ureditev površin za sopotništvo	priprava dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Hajdina, sosednje občine, DRSI, DARS	proračun RS
V.5 Ureditev parkirišča za avtodome	dogovor o ureditvi, priprava dokumentacije in gradbena realizacija	Občina Hajdina	občinski proračun, EU sredstva

Predvideni stroški Občine Hajdina po letih

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Redno vzdrževanje cestnega omrežja	270.000 €	270.000 €	270.000 €	270.000 €	270.000 €	270.000 €	270.000 €
Modernizacija občinskih cest	180.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €	150.000 €
Izvedba že načrtovanih investicij v cestno omrežje							
Izgradnja ceste na območju S-P10/S8/2	100.000 €						
Izgradnja ceste JP 829 531 za območje Doma starostnikov	28.000 €						
Umirjanje prometa v vseh naseljih		3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
Ureditev križišč, priključkov, signalizacije in razsvetljave	10.000 €	10.000 €	10.000 €	200.000 €	10.000 €	10.000 €	10.000 €
Ureditev površin za sopotništvo						100.000 €	100.000 €
Ureditev parkirišča za avtodome					100.000 €		



Občina Hajdina
Zg. Hajdina 44a
2288 Hajdina
Tel.: (02) 788 30 30
uprava@hajdina.si



**Izdelovalec OCPS za
Občino Hajdina**
ZUM d.o.o.
Grajska ulica 7, 2000 Maribor
tel.: (02) 250 53 00
zum@zum-mb.si

