

**OBČINA DESTRIK**  
Občinski svet

**11. redna seja Občinskega sveta,  
20. 11. 2020**

**Gradivo za 7. točko dnevnega reda**

Predlagatelj: **Župan**

**Zadeva: Celostna prometna strategija Občine Destrik**

Poročevalec/ka: **predstavnik LEA Spodnje Podravje**

**Predlog sklepa:**

*»Občinski svet Občine Destrik sprejme Celostno prometno strategijo Občine Destrik.«*





**CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA  
OBČINE DESTRNIK**





Naziv projekta: CELOSTNA PROMETNA  
STRATEGIJA OBČINE  
DESTRNIK

Akronim projekta: CPS Destrnik

Naročnik: Občina Destrnik

Izvajalec: LEA Spodnje Podravje

Vodja projekta: dr. Janez Petek

Sodelavci: Roman Kekec,  
Brigita Godec Bezjak,  
Irena Ostroško

Fotografije in  
oblikovanje: Roman Kekec,  
Irena Ostroško

Ptuj, oktober 2020

# Vsebina

.....	1
PREDGOVOR .....	4
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA.....	5
CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA .....	7
PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE.....	9
KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI DESTRNIK.....	17
KLJUČNE PRILOŽNOSTI S PODROČJA MOBILNOSTI V OBČINI DESTRNIK.....	22
VIZIJA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI DESTRNIK .....	24
KLJUČNI STEBRI RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI DESTRNIK.....	26
AKCIJSKI NAČRT .....	41
VIRI IN LITERATURA .....	44



# PREDGOVOR

Število osebnih vozil iz dneva v dan narašča, tempo življenja se spreminja. Glede na geografsko lego in razvitost občine nam je jasno, da je potreba občanov po uporabi osebnega vozila vedno večja. Kljub temu se v naši občini zavedamo pomembnosti zdravega okolja in čistega zraka. V občini pozornost namenjamo tako skrbi za udeležence v prometu kot skrbi za urejenost cestne infrastrukture. Ob tem se trudimo upoštevati trajnostno mobilnost, ki vključuje hojo, kolesarjenje, uporabo potniškega prometa in alternativnih oblik mobilnosti. Da sledimo trajnostnim načelom smo pokazali s tem, da imamo v občini že dve električni polnilnici za polnjenje električnih vozil. V prihodnje bomo veliko pozornosti namenili pešcem in kolesarjem, saj imamo v načrtu ureditev kar nekaj cestne infrastrukture za pešce in kolesarje. Z razvojem pešpoti in kolesarskih poti bi pomembno prispevali k razvoju turizma v občini in ohranjanju kulturne dediščine.



Izdelava Celostno prometne strategije je ključni dokument k načrtovanju prometa v občini. Z izdelavo te strategije je občina ubrala nov pristop k načrtovanju prometa v prihodnje in s katerim želi stopiti v obdobje izvajanja različnih ukrepov za povečanje deleža opravljenih potovanj na do okolja prijazen, zdrav in aktiven način. Pri načrtovanju in uresničevanju zastavljenih ciljev in izvedbi ukrepov tega dokumenta bo pomembno sodelovanje tako vodstva občine kot stroke in občanov. Izvajanje ukrepov trajnostne mobilnosti bo pripomoglo k boljši kakovosti bivanja v občini za sedanje in prihodnje generacije.



# CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

Celostna prometna strategija občine Destrnik je strateški dokument namenjen reševanju izzivov povezanih s prometom. Z njim je določeno učinkovito zaporedje ukrepov s katerimi bomo dosegli celostne spremembe na področju potovalnih navad, urejanja prometa in javnih površin, zagotovili optimalne pogoje za pešce in kolesarje ter posledično dvignili kakovost bivanja. To ne vpliva samo na kakovost življenja v občini, ampak vpliva tudi na gospodarski razvoj, ter razvoj turizma. Z pridobitvijo novih kolesarskih in pešpoti bi v občini pribavili nov sklop turistov.





Motorizacija cestnega prometa je v drugi polovici 20. stoletja narasla tudi v Sloveniji. Cestna infrastruktura se je v glavnem prilagajala po meri avtomobila. Glede na dosedanjo infrastrukturo in navade ljudi, bo potrebno v prihodnje veliko sistematičnega dela, da se bodo gradile tudi varne poti za pešce in kolesarje. Celostna prometna strategija je usmerjena na spodbujanje hoje, kolesarjenja, uporabe javnega prevoza in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti na račun omejevanja osebnega prometa.

Na področju prometa se Občina Destrnik želi v prihodnosti razvijati v smeri kakovostnejšega in trajnostnega prometnega sistema, ki bo dajal prednost pešcem, kolesarjem, skupnim prevozom in elektro mobilnosti. Z odločitvijo o izvedbi Celostne Prometne Strategije je občina storila prvi korak na poti k sodobnim načrtovalskim metodam, konceptom in pristopom, ki aktivno vključuje občane in upošteva mnenje širše javnosti.

Sodobno zasnovan prometni sistem, ki enakopravno obravnava pešce, kolesarje, potnike javnih prevozov in voznike motornih vozil, bo ponudil predvsem ranljivim skupinam, kot so otroci, starejši in invalidi, nove možnosti potovanja, dostopa, poslovnega udejstvovanja in kakovostnejšega bivanja v občini Destrnik. Zavedamo se, da brez avtomobila tudi v prihodnosti ne bo šlo, vendar se občina zavzema, da bo njihova uporaba postala čim bolj smotrna in racionalna. Razvoj mobilnosti temelji na načelih trajnostnega razvoja in se osredotoča na zmanjševanje onesnaževanja, povečuje socialno vključenost in izboljšuje položaj prebivalcev občin. Trajnostna mobilnost na dolgi rok pomeni zmanjšanje škodljivih izpustov in hrupa, ki jih povzroča motorni promet, izboljšanje prometne varnosti in prispevanje k kakovostnejšemu življenjskemu okolju.

S sprejetjem celostne prometne strategije se je Občina Destrnik zavezala k uresničevanju zastavljenih ciljev in izvedbi ukrepov, s katerimi bo možno v celotni občini zagotoviti potrebne pogoje za povečanje deleža opravljenih potovanj na do okolja prijazen, zdrav in aktiven način.



# CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Celostno načrtovanje prometa ne zavrača, temveč nadgrajuje trenutne načrtovalske prakse. Združuje trajnostni, celovit in sodelovalni pristop ter vključuje jasno vizijo in merljive cilje. Poleg tega omogoča pridobitev pregleda nad prometnimi stroški in koristmi, ob upoštevanju širših družbenih stroškov in koristi ter uporablja metode, preizkušene v mnogih državah in mestih. Ima merljive koristi in opazno dodano vrednost, zaradi katerih vedno več politikov prepoznava prednosti uporabe tega pristopa v njihovem lokalnem okolju. Celostno načrtovanje prometa ima številne koristi:

---

## *Boljša kakovost bivanja*

*Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi, in ne za avtomobile in promet. To se odraža na primer v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok, zmanjšanju količine toplogrednih plinov in podobno. Zagotavljanje pločnikov, kolesarskih stez pomeni večje vključenost teh skupin ljudi v promet in s tem varnejše vključevanje pešcev in kolesarjev v prometu.*

---

## *Pozitivni učinki na okolje in zdravje*

*Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanja hrupa in blaženja podnebnih sprememb ter spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev, da bi hodili peš ali se vozili s kolesom, ima pozitivne učinke na zdravje in prinaša pomembne prihranke pri stroških, ki so povezani z njim. Infrastruktura za pešce in kolesarje ima vedno večji pomen, saj imata tako hoja kot kolesarjenje pozitivne učinke na zdravje, zaradi zmanjšanja emisij na okolje pa tudi posredne učinke.*

---

## *Izboljšani mobilnost in dostopnost*

*Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev. Glede na lego občin po Sloveniji, imajo le-te različne možnosti razvoja prometne infrastrukture.*

---

## *Izboljšana podoba občine*

*Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z videzom inovativnosti in naprednosti. Z bolj razvito prometno infrastrukturo se boljša dostopnost občin in s tem prepoznavnost in podoba občine.*

---



---

### *Odločitve, ki jih podpira javnost*

*Načrtovanje za ljudi vključuje načrtovanje z ljudmi in se odziva na potrebe različnih skupin uporabnikov. Z vključevanjem javnosti v občinah pridobijo pomembno stopnjo »javne legitimnosti«. Javnost ima možnost odločitve za ali proti ukrepom na področju prometa.*

---

### *Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti Izdelava*

*Celostnih prometnih strategij je učinkovit način izpolnjevanja pravnih obveznosti, kot so Direktiva o kakovosti zraka Evropske komisije ali nacionalni predpisi za nadzor nad hrupom.*

---

### *Nove in celovite politične vizije*

*Celostno načrtovanje prometa ponuja dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Spodbuja kulturo učinkovitega in integriranega načrtovanja, ki teži k vključevanju sektorskih politik, institucij in sosednjih občin ter omogoča tudi doseganje drugih ciljev občine (gospodarskih, socialnih, okoljskih).*

---

### *Izboljšanje dostopa do sredstev*

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

---

## **CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA LAHKO PRESEŽE PREŽIVETO NAČRTOVANJE PROMETA V SLOVENIJI**

Slovenske občine praviloma ne upoštevajo celostnega načrtovanja prometa. To je razumljivo, saj je tradicionalni način dela zaradi »hitrosti« ter »učinkovitosti« pri sprejemanju odločitev priljubljen predvsem pri županah in investitorjih. A hitrost ima tudi svojo ceno. V takšnih projektih dobijo lokalni lobiji pomemben vpliv na ključne projekte v občini, zato je pri tem lahko ogrožen javni interes. Proces sprejemanja takih odločitev ni pregleden in ne obravnava ključnih skupin deležnikov. Celostne prometne strategije občinam pomagajo preseči tovrstne slabe prakse. Pomenijo namreč sprejemanje pretehtanih odločitev v sodelovanju z javnostmi, kar poleg prej navedenih koristi poveča transparentnost delovanja in okrepi javni interes.

# PRIPRAVA CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE

Občina Destrnik je s podpisom pogodbe št. CPS-2020/2 z dne 18.02.2020 pristopila k izdelavi celostne prometne strategije. Priprava celostne prometne strategije je strateški dokument, ki pomembno vpliva na prometno infrastrukturo, predvsem pa na trajnostno mobilnost občine. Izdelava samega dokumenta poteka v več fazah, v katerih se aktivno vključuje širša javnost in številne deležnike:

## 1 faza: ZAGON PROCESA s postavitvijo temeljev in analizo stanja

Na začetku procesa priprave Celostne prometne strategije moramo zagotoviti pogoje, da bomo uspešni tako med pripravo kot med uresničevanjem. Naš uspeh bo pri tem odvisen od številnih notranjih in zunanjih dejavnikov.

Proces priprave Celostne prometne strategije moramo prilagoditi lokalnim razmeram, zato jasno opredelimo geografski obseg Strategije. Takoj za tem vzpostavimo sodelovanje med deležniki in poskrbimo za integracijo politik. Fazo končamo z dogovorom o tem, kako bomo v naši občini izpeljali proces priprave Strategije.

V zadnjem sklopu pripravljalnega dela procesa izdelave Celostne prometne strategije postavimo temelje za racionalno in transparentno zastavljanje ciljev. Najprej moramo temeljito analizirati izzive in priložnosti, nato pa oblikovati različne scenarije, ki nam bodo pomagali izboljšati razumevanje potencialov prometa v prihodnosti naše občine.

## 2. faza: ZASTAVLJANJE CILJEV kjer se pripravi vizijo in izbere ukrepe

Zdaj lahko preidemo k bistvu oblikovanja Celostne prometne strategije. Eden njenih temeljnih kamnov je vizija, saj je osnova za vse nadaljnje korake. Vizija pa bo lahko naš vodilni element samo, če jo bodo večinsko podprli tako deležniki procesa kot prebivalci – poskrbeti moramo torej za to, da je vizija usklajena s pričakovanji skupnosti.

Z vizijo smo zaželeno prihodnost kvalitativno opisali. Da bi takšno prihodnost lažje dosegli, moramo vizijo podpreti še z natančneje opredeljenimi cilji, s katerimi opredelimo raven izboljšav, ki jo želimo doseči na izbranih področjih.

Izbira ukrepov je kritični del priprave Celostne prometne strategije, saj bodo naše odločitve vplivale na našo uspešnost pri doseganju strateških ciljev. Znotraj celostnega prometnega načrtovanja ukrepi ne predvidevajo le novogradenj, temveč so si lahko zelo različni. Od denimo nove parkirne ureditve do promocijske kampanje in oblikovanja nove prevozne ponudbe.



### 3. faza: PRIPRAVA STRATEGIJE od načrtovanja do potrditve strategije

Izbira ukrepov je tesno povezana z jasno razmejitvijo odgovornosti, s tem pa tudi z razpravo o akcijskem načrtu. Za ta del Celostne prometne strategije bomo morali poiskati formalno soglasje vseh ključnih deležnikov. Z akcijskim načrtom bomo dali jasne odgovore na vprašanja, kdo, kdaj in za koliko denarja.

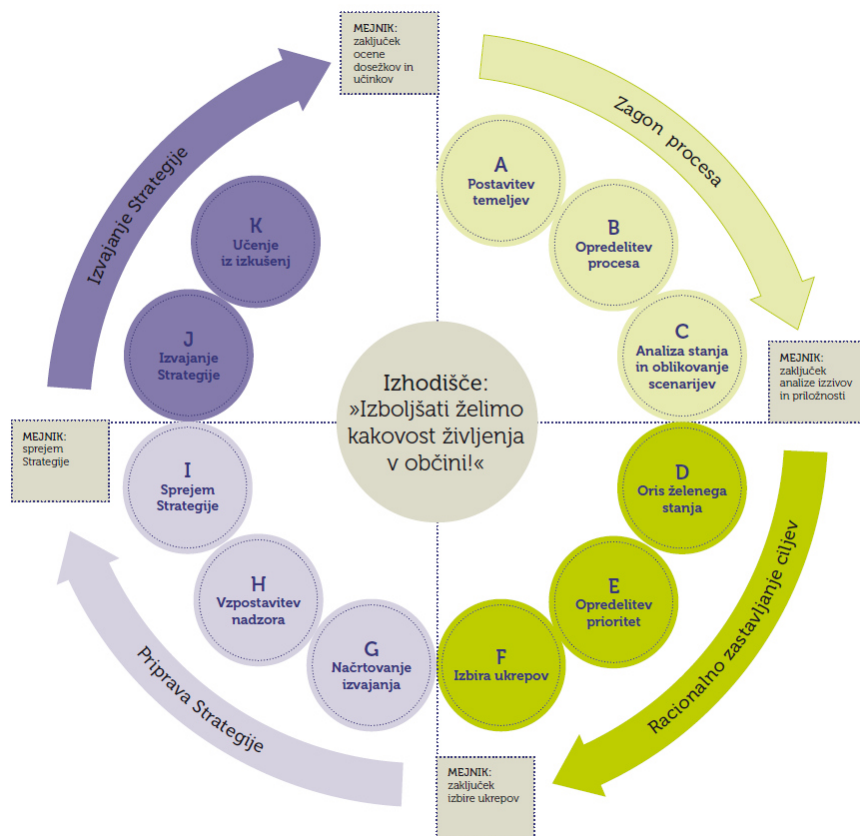
Spremljanje in vrednotenje moramo v Strategijo vključiti kot nujni upravljavski orodji. Omogočili nam bosta, da bomo lahko procesu priprave in uresničevanja Celostne prometne strategije učinkovito sledili. Pomembni orodji sta tudi zato, da se iz nabranih izkušenj sproti učimo in spoznamo, kaj se v naši občini dobro obnese in kaj ne. Med drugim nam bo to prav prišlo pri uveljavljanju podobnih ukrepov v prihodnosti.

Celostna prometna strategija je dokument, ki povzema rezultate vseh predhodnih dejavnosti. Po končnem preverjanju kakovosti morajo ta strateški dokument, vključno z akcijskim načrtom, formalno potrditi tudi politični predstavniki v občinskem svetu. Nujno je, da ob tem Strategiji zagotovimo široko podporo javnosti.

### 4. faza: IZVAJANJE STRATEGIJE in učenje iz izkušenj

Po potrditvi občinskega sveta začnemo Celostno prometno strategijo uresničevati. Ker gre za strateški dokument občine, dobijo vse z njim predvidene dejavnosti trden okvir, ostanejo pa brez podrobnih navodil, kako naj izvajamo posamične ukrepe.

Celostna prometna strategija je del dolgoročnega procesa, med katerim jo redno posodabljam in nadgrajujemo. Pri tem nam pomagajo rezultati spremljanja in vrednotenja izvajanja, s katerimi si omogočimo razumevanje tako uspehov kot neuspehov in prepoznavanje prihodnjih izzivov.



Slika: Smernice za pripravo celostne prometne strategije (vir: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, 2012).







# PREDSTAVITEV OBČINE DESTRIK

Občina Destrič se razprostira med podolžnim sončnim gričevjem srednjih Slovenskih goric, med katerimi nekateri hrbti dosega višino okoli 400 m (Ojstovec pri Destriču 378 m) in plitvih in dolgih dolinah, ki so jih vrezali pritoki Pesnice na eni in Rogoznice na drugi strani le nekaj kilometrov iz Ptuja. Bogatijo jo neokrnjena narava ter drugi dokazi naravne in kulturne dediščine. Ponaša se s svojo značilno veduto, ki jo krasijo šola, športna dvorana, zdravstveni dom, Volkmerjev dom kulture in cerkev. Občino sestavlja 17 naselij: Desenci, Destrič, Dolič, Drstelja, Gomila, Gomilci, Janežovci, Janežovski Vrh, Jiršovci, Ločki Vrh, Levanjci, Placar, Strmec pri Destriču, Svetinci, Vintarovci, Zasadi in Zg. Velovlek. Naselja segajo od Pesniške doline preko grebenov v Rogozniško dolino.

Občinska izkaznica občine Destrič.

<b>Naziv</b>	<b>Občina Destrič</b>
<b>Ulica in hišna št.</b>	Janežovski vrh 42
<b>Poštna št. in pošta</b>	2253 Destrič
<b>Telefon</b>	02/ 761 92 50
<b>Spletna stran</b>	<a href="http://www.destrič.si">http://www.destrič.si</a>
<b>Elektronska pošta</b>	<a href="mailto:Obcina.destrič@destrič.si">Obcina.destrič@destrič.si</a>
<b>Župan</b>	Franc Pukšič
<b>Direktorica občinske uprave</b>	Vlasta Tetičkovič-Toplak
<b>Površina</b>	34 km <sup>2</sup>
<b>Število naselij</b>	17
<b>Število prebivalcev* – moških – žensk</b>	2.655 1.352 1.303
<b>Povprečna starost</b>	42,4
<b>Število gospodinjstev</b>	946
<b>Povprečna velikost gospodinjstva</b>	2,8
<b>Delovno aktivno prebivalstvo (po prebivališču)</b>	1.106
<b>Število osebnih avtomobilov - 31. december 2019</b>	1.533
(Vir: Statistični urad RS, <a href="https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/40_Splosno/">https://pxweb.stat.si/SiStatDb/pxweb/sl/40_Splosno/</a> )	

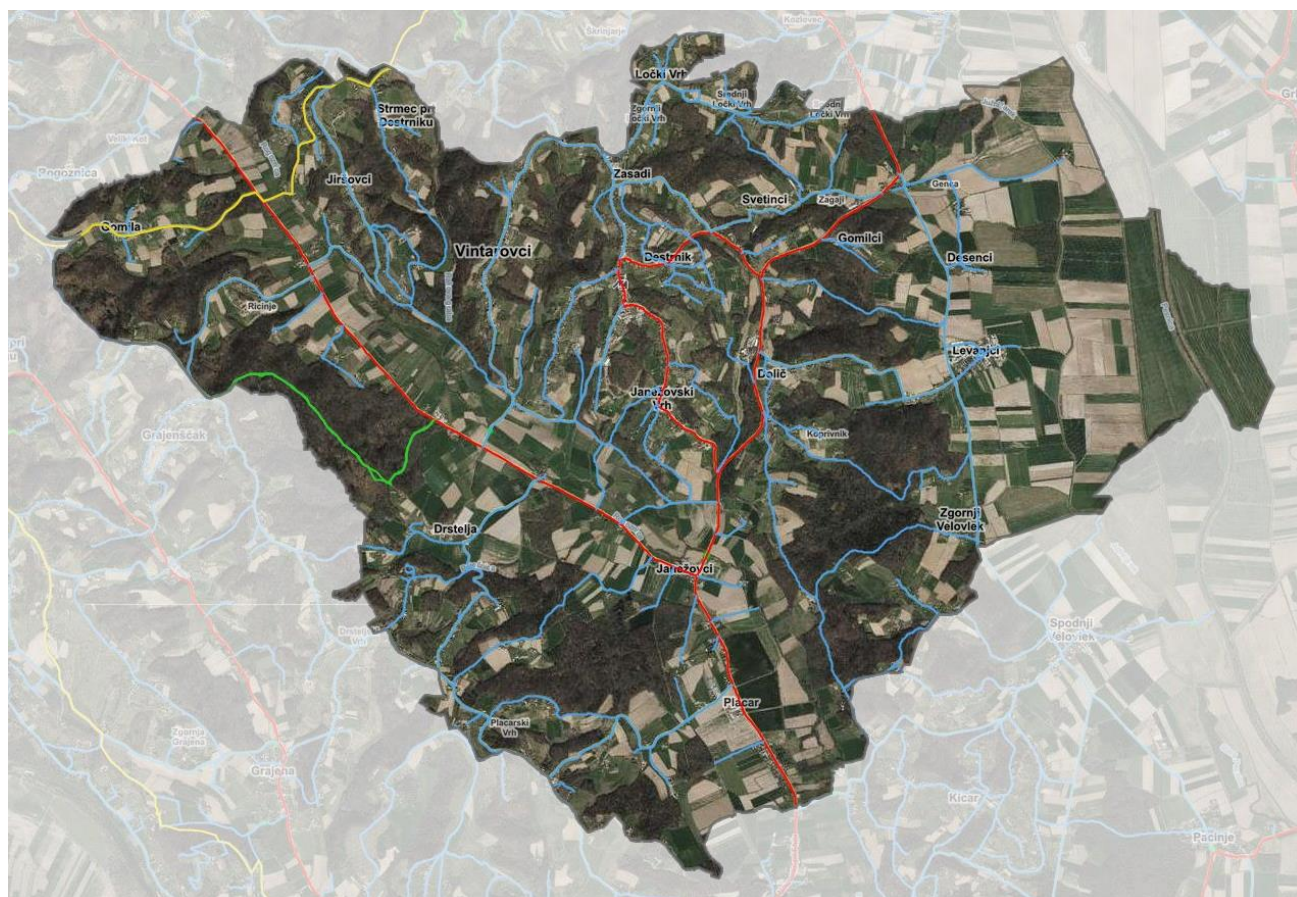
Občina Destrnik spada med manjše občine v Sloveniji, saj meri le 34 km<sup>2</sup>, v njej pa prebiva 2.655 prebivalcev, od tega 1.352 moških in 1.303 žensk. Gostota poselitve je z 78 prebivalci/km<sup>2</sup> podpovprečna (Slovenija – 103 prebivalcev/km). Povprečna starost prebivalstva v Občini Destrnik je 42,2 let. Glede na starostno strukturo je 15,14 % prebivalcev starih do 14 let, 66,85 % prebivalstva spada v starostno skupino od 15 do 64 let, 18,00 % jih je starejših od 65 let, 3,65 % prebivalcev pa je starih nad 80 let. Stopnja delovne aktivnosti v Občini Destrnik znaša 62,7 %, kar je nekoliko nižje od slovenskega povprečja.

## MOBILNOSTNE KARAKTERISTIKE OBČINE DESTRIK

Skozi Občino Destrnik potekajo tri državne ceste v skupni dolžini 15,532 km. Gre za regionalne ceste I. in III. reda:

- R1-229, odsek 1286 ROGOZNICA-SENARSKA;
- R3-739, odsek 6219 Janežovski vrh-Destrnik in R3-739, odsek 6220 Destrnik-Gomilci;
- R3-745, odsek 4116 Janežovci-Dolge njive.

Skupna dolžina vseh javnih cest v Občini Destrnik znaša 96,269 km.



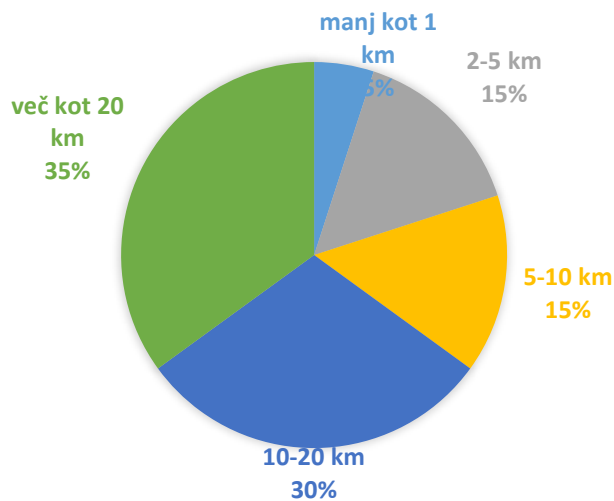
Legenda:

- Državna cesta (regionalna cesta R1 in R3)
- Občinska cesta
- Planinska pot
- Gozdna cesta

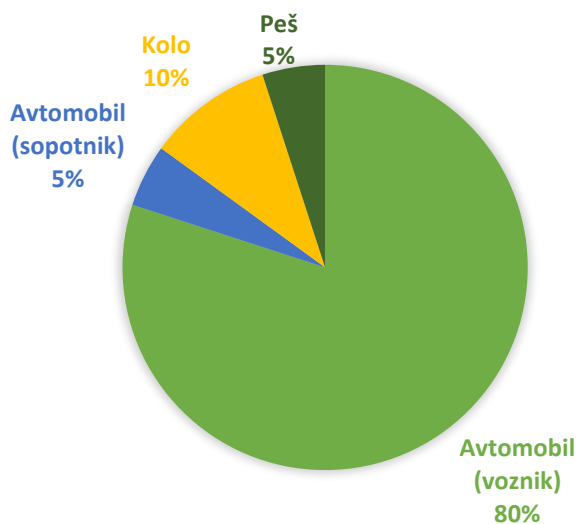
Konec leta 2019 je bilo v Občini Destrnik registriranih 2.165 motornih vozil od tega 1.533 osebnih vozil, 194 motornih koles in koles z motorjem, 88 tovornih vozil in 350 traktorjev. Stopnja motorizacije znaša 577 avtomobilov na 1000 prebivalcev, iz česar lahko sklepamo, da je avtomobil glavno prevozno sredstvo občanov.

## POTOVALNE NAVADE OBČANOV

Večina delovno aktivnega prebivalstva občine Destrnik, se na delo odpravlja izven občine Destrnik. V občini ni nekega večjega industrijskega obrata, so posamezna manjša podjetja, samostojni podjetniki in kmetije. Prebivalci občine se zato do svojega delovnega mesta, v večini primerov, vozijo po nekaj kilometrov na dan. Na spodnjem grafu je prikazano okvirno koliko kilometrov dnevno potujejo občani. 35 % vseh anketiranih dnevno potuje več kot 20 kilometrov, 30 % jih na delo potuje 10 do 20 kilometrov, 15 % jih na delo potuje 2-5 kilometrov, 15 % jih na delo potuje 5-10 kilometrov, 5 % jih na delo potuje manj kot 1 kilometrom.

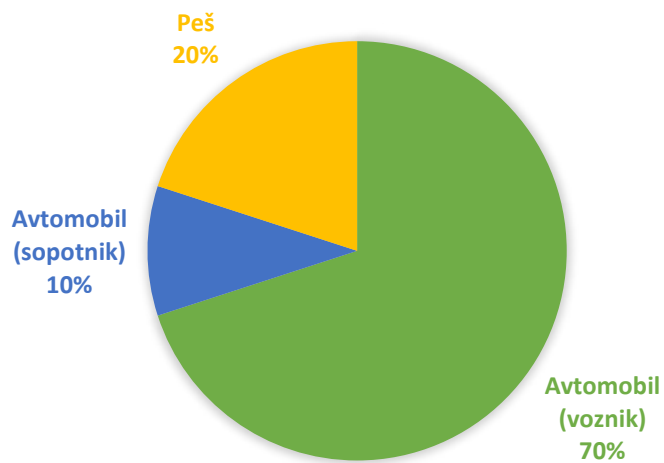


Na poti na delovno mesto občani v večini uporabljajo avtomobil, kot voznik, le redko kot sopotnik. Prav tako pa le redki uporabljajo za pot na delovno mesto kolo ali se poslužujejo hoje, kar je povezano z dejstvom, da se večina na delovno mesto odpravlja izven občine Destrnik.

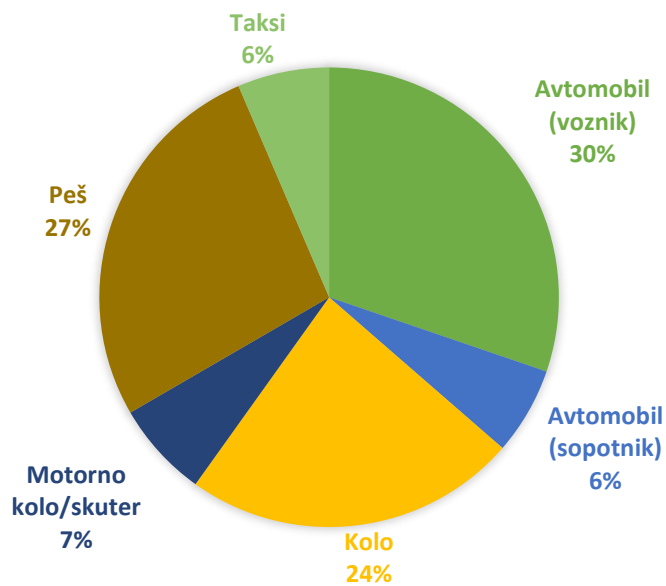




Kot je razvidno iz naslednjega grafa se tudi za nakupe v največji meri uporablja avtomobil. Le 20 % anketirancev je potrdilo, da nakupe opravijo peš.



Anketirance smo povprašali tudi o uporabi prevoznega sredstva v prostem času. Tu se uporaba hoje približa uporabi avtomobila. Se pa v prostem času nekoliko več uporablja kolo, kot je razvidno iz spodnjega grafa.



## PROMETNA VARNOST

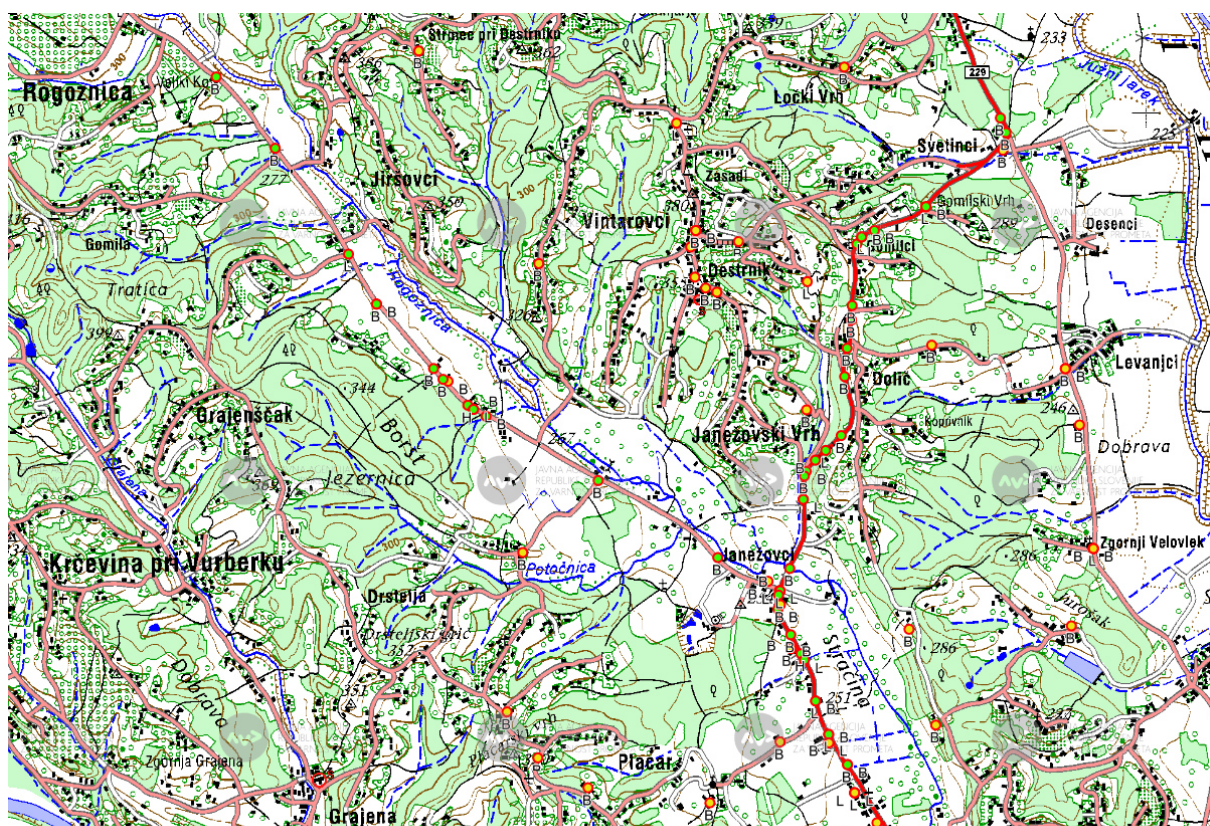
Prometna varnost se v Sloveniji že nekaj let izboljšuje, vendar je še zmeraj nezadovoljiva in zmanjšuje kakovost našega življenja. Sredi 90. let prejšnjega stoletja je Slovenija spadala med prometno najbolj nevarne evropske države, saj je po umrljivosti preseгла evropsko povprečje za več kot polovico. Z izvajanjem ukrepov za zagotavljanje prometne varnosti se je število žrtev v cestnem prometu sicer sčasoma znižalo, vendar še vedno preveč ljudi izgubi življenje na cesti. Zaradi povečevanja cestnega motornega prometa in opuščanja varnejših prevoznih oblik, denimo javnega potniškega prevoza, je še vedno preveč prometnih nezgod ter s tem žrtev in poškodb.

Preglednica: Prometne nesreče na cestah znotraj občine Destrnik po klasifikaciji in letih od 2016 – 2019.

Prometne nesreče – klasifikacija				
Leto	Brez poškodbe	Lažja telesna poškodba	Huda telesna poškodba	Smrt
2016	11	7	1	0
2017	27	9	0	0
2018	13	4	1	0
2019	16	2	0	0

Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>

Med leti 2016 in 2019 je bilo na območju občine Destrnik zabeleženih 91 prometnih nesreč. V največ primerih (67 prometnih nesreč) je bila povzročena le materialna škoda brez poškodb, v 22 primerih je prišlo do lažjih telesnih poškodb in v 2 prometnih nesrečah so udeleženci utrpeli hude telesne poškodbe. Smrtnih žrtev v obravnavanem obdobju 4 let ni bilo. Število nesreč med obravnavanimi leti nekoliko niha tako da težko govorimo o trendu naraščanja ali padanja števila prometnih nesreč v občini. Spodnja slika prikazuje lokacije prometnih nesreč v obdobju med leti 2016 in 2019.





# KLJUČNI IZZIVI NA PODROČJU MOBILNOSTI V OBČINI DESTRIK

Občina Destrnik je populacijsko majhna in izrazito ruralna občina za katero je značilna podpovprečna gostota poselitve z veliko razpršenostjo, zaradi česar je otežen oziroma v nekaterih pogledih nesmiselni nadaljnji razvoj določenih oblik mobilnosti. Tak primer je nadaljnji razvoj lokalnega javnega potniškega prometa, kar pomeni, da je smiselno večji poudarek dati drugim oblikam, kot so hoja in kolesarjenje.

## Javni potniški promet in priložnost razvoja alternativnih oblik prevoza

Javni potniški promet povezuje Občino Destrnik s sosednjimi oz. bližnjimi občinami. Skozi Občino Destrnik poteka 7 linij primestnega avtobusnega prometa:

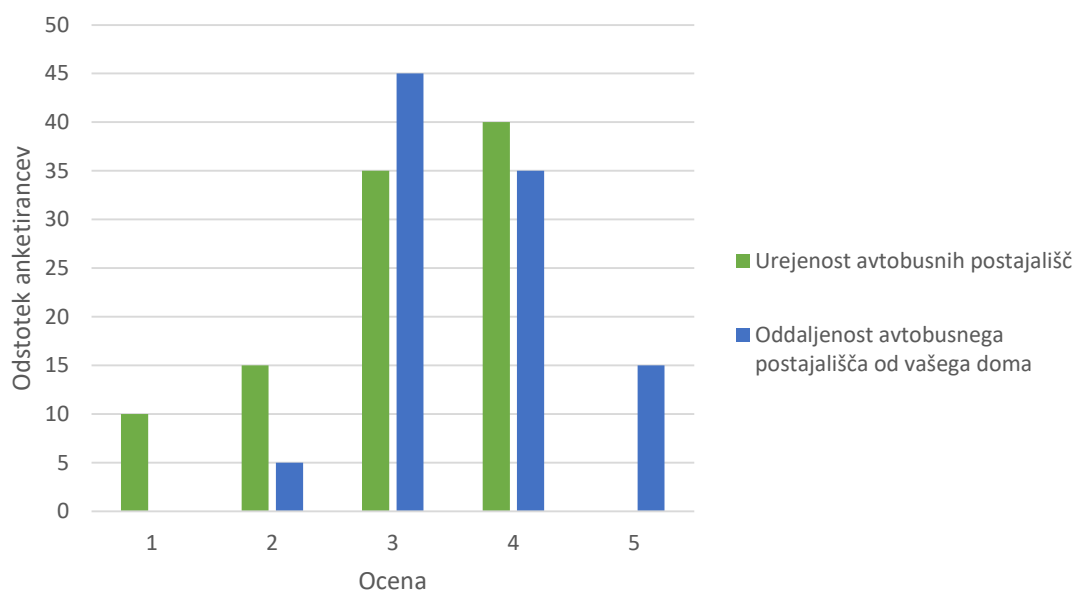
- Ptuj – Destrnik – Trnovska vas – Slavšina – Ptuj;
- Ptuj – Destrnik – Gomilci – Ptuj;
- Lenart v Slovenskih Goricah – Sveta Trojica – Trnovska vas – Destrnik;
- Ptuj – Destrnik – Ptuj;
- Trnovska vas – Gomilci – Destrnik – Jiršovci – Ptuj;
- Destrnik – Janežovci – Ptuj;
- Ptuj – Destrnik.

Omenjene linije tudi lokalno povezujejo naselja v Občini Destrnik. Za manjšo občino je nadaljnji razvoj javnega potniškega prometa vprašljiv v smislu rentabilnosti takšnih manj obremenjenih povezav. Ker pa pomanjkanje povezav najbolj občutijo starejše in gibalno ovirane osebe oziroma vsi, ki nimajo možnosti uporabe avtomobila je smiselno preveriti možnost katere izmed modernih storitev kot je na primer »prevoz na poziv« kjer se predvsem starejšim in gibalno oviranim omogoči da opravijo svoje dnevne opravke, nujne obiske pri zdravniku ali podobno.





Anketirance smo, v zvezi s stanjem prometnih ureditev na področju javnega potniškega prometa, povprašali za mnenje glede ustreznosti avtobusnih postajališč, ki so velikokrat pomemben dejavnik ko se odločamo glede uporabe avtobusa. Pri čemer ocena 1 pomeni najnižjo oz. najslabšo oceno, ocena 5 pa najboljšo oceno. Ocenili so, da je oddaljenost do avtobusnega postajališča dokaj ustrezna in v večini so postajališča relativno dobro urejena. Četrtnina vseh anketirancev ocenjuje, da so postajališča neustrezno urejena.



## Motoriziran promet

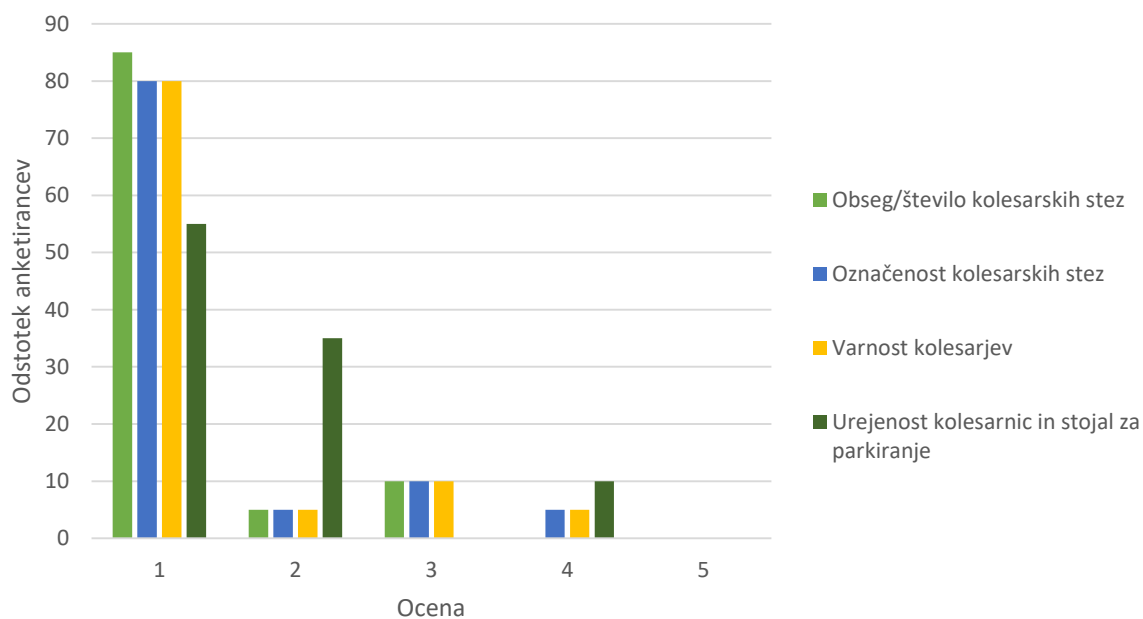
Tako kot velja v večini slovenskih občin tudi za Destrnik velja, da je avtomobil osnovno prevozno sredstvo, s katerim prebivalci opravljajo vsakodnevne poti in jim tako omogoča mobilnost. Čeprav je cilj celostnih prometnih strategij preusmeriti fokus na druge oblike mobilnosti kot so hoja, kolesarjenje in javni potniški promet, je pričakovati, da bo avtomobil ostal glavno prevozno sredstvo tudi v prihodnosti. Še bolj pa je to značilno za podeželja, kjer imamo opravka z razpršeno poselitvijo, razvejanim cestnim omrežjem in razgibanim reliefom. Žal pa ima odvisnost od avtomobila številne negativne posledice, zlasti za ostale oblike prometa in s tem tudi ostale udeležence v prometu. Tako lahko pride do situacije, ko se zaradi izrazite pozornosti do urejanja motornega prometa zanemarjajo potrebe ostalih prometnih udeležencev, kar lahko v skrajnem primeru privede do socialne izključenosti vseh tistih, ki nimajo avtomobila.

Prometno varnost so tudi anketiranci zaznali, kot karakteristiko prometa v Občini Destrnik, za katero so mnenja, da je potrebna izboljšave. Na nekaterih cestnih odsekih, bi po mnenju anketirancev, bilo potrebno poskrbeti za znižanje hitrosti, kar običajno dosežemo z ukrepi za umirjanje prometa.

## Pomanjkanje ustrezne infrastrukture za kolesarjenje

Eden ključnih in prvih korakov za povečanje obsega kolesarjenja je izboljšanje infrastrukture znotraj občine. Največji izziv predstavlja nenačrten pristop h gradnji primerne infrastrukture ter ne strateško izvajanje le posamičnih ločenih in nepovezanih projektov. Razvoj kolesarske infrastrukture je potrebno zastaviti celovito in prioriteto pristopiti k reševanju najbolj perečih izzivov, ki kolesarje odvrtaajo od uporabe kolesa.

Ravno na področju kolesarjenja in varnih pešpoti so občani izrazili potrebo po razvoju in zagotavljanju le teh. Preko 80 % povprašanih je mnenja, da v občini primanjkuje ustreznih kolesarskih poti, bodisi na obstoječih voziščih bodisi kolesarske poti, namenjene izključno za kolesarjenje. Velik odstotek anketirancev ocenilo označenost kolesarskih stez z ocena 1 (najnižja ocena). Glavno prevozno sredstvo v občini je avtomobil. Zaradi ozkih cest ter manj preglednih križišč, je večkrat pod vprašaj postavljena prometna varnost kolesarjev, kar je posledica že omenjenih geografskih karakteristik občine. Prav tako je več kot polovica anketirancev mnenja, da je v občini slaba urejenost kolesarnic in stojal za parkiranje koles.





## Zagotavljanje kakovostnih in varnih območij za hojo

Glavna značilnost hoje kot prometnega načina je, da so poti, ki jih opravimo peš, tipično krajše, kot poti, opravljene z ostalimi prometnimi načini. Za pešca je bolj kot za kateregakoli drugega udeleženca v prometu pomembno, kje hodi v smislu kakovosti prostora, saj med hojo bolj intenzivno doživljamo okolico, poleg tega je pešec za razliko od potnika javnega potniškega prometa ali voznika in potnika osebnega avtomobila na prostem, izpostavljen hrupu in vremenu. Po drugi strani pa je najbolj izpostavljen nevarnostim, ki pretijo na cesti. Občina si je zadala cilj, da izboljša kvaliteto oz. varnost pešcev.

Pogosto se poudarja, da se vsaka pot začne in konča peš, vendar je velik tudi delež poti, ki so v celoti opravljene peš. Značilnost hoje je še ta, da je gibanje pešcev manj hierarhično strukturirano, kot to velja za motorni, v manjši meri pa tudi za kolesarski promet, kjer lahko opredelimo glavne in stranske ceste. Pešec pot izbira po drugih kriterijih, od katerih je dolžina bistven, a še zdaleč ne edini.

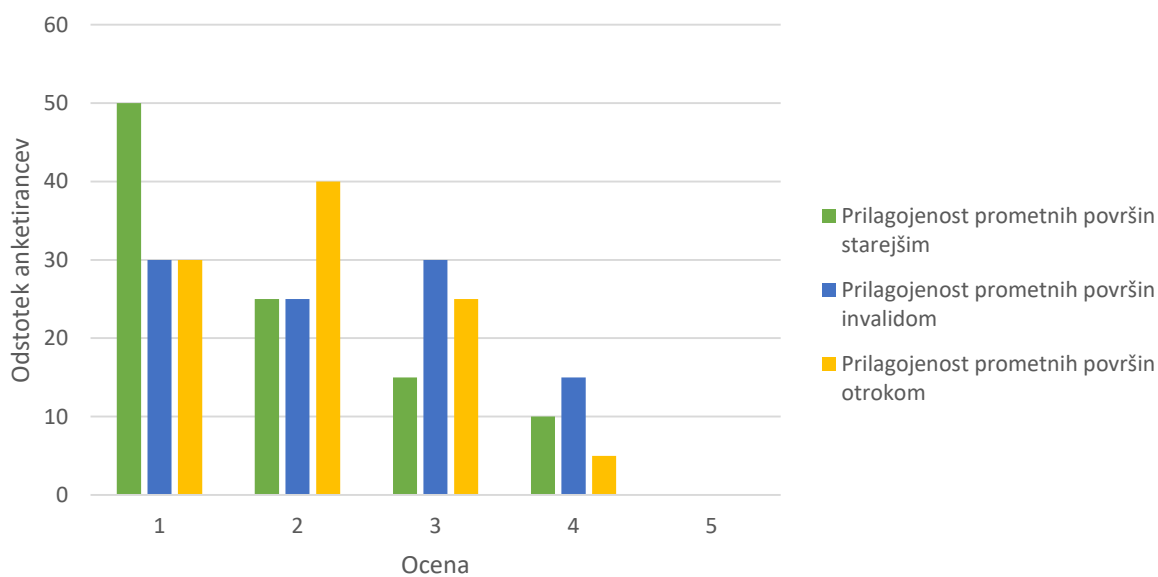
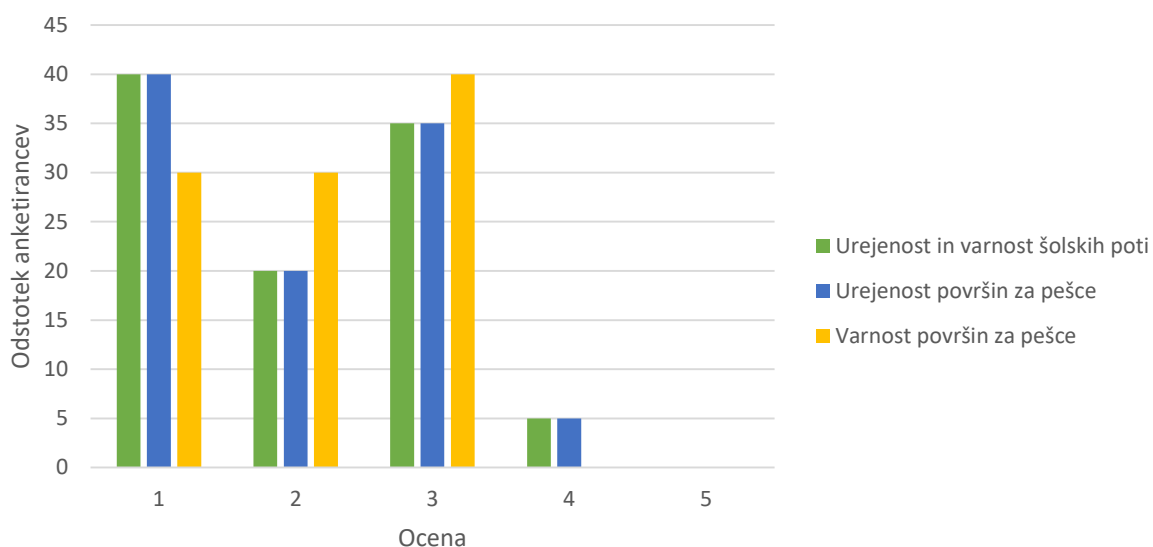
Hoja oziroma pešačenje je osnovna oblika gibanja. Pogoji za nemoten potek prometa pešcev so zato zelo pomembni. Pri analizi stanja v občini je bilo ugotovljeno, da pločniki sicer obstajajo vendar so zaradi že omenjene pozidave tik ob lokalnih cestah na določenih mestih izredno ozki in zato neoptimalni. Prav tako je iz tega razloga tudi otežena dodatna izgradnja pločnikov, saj jih ni možno vedno prostorsko umestiti na način, ki bi zadovoljil minimalne zahteve pravilnikov in tako omogočal varno pešačenje. Na določenih odsekih lokalnih cest kjer pločniki načeloma niso potrebni, se pešci občasno počutijo nevarno, ter so mnenja, da so potrebni tudi na teh lokacijah. Anketiranci so izpostavili, da bi bilo potrebno urediti nekatera prečkanka ceste, predvsem v območju tistih avtobusnih postajališč, v območju katerih to še ni urejeno.



Ozki pločniki skozi središče Destrnika.

Poudariti je treba, da za samo privlačnost hoje niso potrebni zgolj urejeni pločniki in visoke investicije v izgradnjo le teh. Posebni čar in privlačnost hoje se lahko zagotovi tudi z urejenimi pešpotmi, ki potekajo nekoliko odmaknjeno od lokalnih cest in na svoji poti prečkajo gozdove, polja in druge naravne zanimivosti.

Občane smo povprašali za mnenje glede urejenosti in varnosti šolskih poti in prilagojenosti prometnih površin starejšim, gibalno oviranim in otrokom. Na podlagi analize rezultatov lahko sklepamo, da občani stanje ocenjujejo kot podpovprečno saj le 5 % povprašanih ocenjuje, da je urejenost šolskih poti in površin za pešce nadpovprečno dobro.





# KLJUČNE PRILOŽNOSTI S PODROČJA MOBILNOSTI V OBČINI DESTRNIK

Na območju Občine Destrnik so se v preteklih letih odprle nove priložnosti in začrtale poti razvoja prometa, ki obenem ponujajo rešitve tudi za nekatere predhodno opisane izzive.

## Priložnosti za razvoj kolesarske infrastrukture

Na področju kolesarske infrastrukture vsekakor največjo priložnost ponuja dogovor o izvedbi dela državne kolesarske mreže, ki bi na odseku potekala tudi skozi občino Destrnik. Odsek državne kolesarske mreže, ki se izvaja v sklopu projekta »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti na relaciji Trate – Lenart – Ptuj, odsek Destrnik – Ptuj« bo imela dva pododseka: Ptuj – Janežovci ob regionalni cesti R1 229 in odsek Janežovci – Drstelja ob regionalni cesti R3 745. Z vključitvijo v državno mrežo kolesarskih povezav bo občina izboljšala pogoje za kolesarjenje predvsem v smislu varnosti kolesarskih povezav. Občina Destrnik želi celostno urediti kolesarske povezave in tako z izgradnjo lokalnih kolesarskih poti povezati svoja naselja s središčem občine ter zagotoviti navezavo na državno kolesarsko mrežo. Zaradi karakteristik naselij in lokalnih cest bi na več mestih kolesarski promet moral potekati na cesti skupaj z motornim prometom, kar pomeni, da bi se na teh odsekih znižale dovoljene hitrosti in zagotovili vsi potrebni ukrepi za varnost kolesarjev v prometu.



»SHARROW«

Kolesarska pot bo na mestih, kjer je ni možno  
voditi samostojno, potekala na cestišču.

## Razvoj e-mobilnosti

V zadnjih letih je e-mobilnost postala globalni trend. Elektromobilnost ali krajše e-mobilnost v družbo uvaja nov koncept trajnostne in okolju prijazne mobilnosti, ki temelji na zeleni energiji in zmanjšanju emisij v prometu. V Sloveniji so pogoji za e-mobilnost zelo ugodni predvsem zaradi manjše oddaljenosti med posameznimi kraji, kar pomeni, da je potencial električnih vozil (električna kolesa, električni avtomobili, servisna vozila, električni skuterji) zelo velik. Pričakovati je da se bo v prihodnosti ta potencial še povečeval, kar pa pomeni, da bo za uspešen prehod na električna vozila potrebno zgraditi podporno infrastrukturo, ki električnim vozilom omogoča polnjenje baterij. Zagotavljanje ustreznih mreže električnih polnilnic bo v prihodnosti pomemben dejavnik razvoja kraja in občine.

Občina Destrnik je v preteklem letu uspešno kandidirala na javnem pozivu EKO Sklada za Nepovratne finančne spodbude občinam za polnilne postaje za električna vozila v zavarovanih območjih narave in območjih Natura 2000. Tako je občina na dveh lokacijah že izvedla postavitev električnih polnilnic in sicer pri Gasilskem domu v Destrniku in na Turistični kmetiji Lovrec v naselju Jiršovci. Občina Destrnik ima namen v prihodnosti namestiti dodatne polnilne postaje in tako zagotoviti dobro pokritost mreže polnilnih postaj ter s tem podpirati razvoj e-mobilnosti v občini.



Električna polnilnica pri Gasilskem domu v Destrniku



## Izkoristimo obstoječo infrastrukturo

Za nadaljnji razvoj prometa je pomembno, da se opremo na obstoječo infrastrukturo in potenciale, ki jih imamo. Središče občine Destrnik je dobro povezano z nekoliko odmaknjenimi naselji z izrazitim podeželskim značajem. Pozidave neposredno ob lokalnih cestah na več mestih onemogočajo širjenje ozkih cest in izvedbo dodatne opreme kot so hodniki za pešce in kolesarske poti. Tako je ena izmed možnosti za razvoj kolesarske infrastrukture v so-uporabi lokalnih cest.

**Sodobni pristopi načrtovanja mobilnosti v ospredje postavljajo trajnostni razvoj prometa, ki v ozadje postavlja motorizirani promet in investicije v razvoj infrastrukture ter promovira kolesarjenje in hojo.**

Čeprav pri sodobnem načrtovanju prometa, investicije, predvsem v infrastrukturo namenjeno motoriziranemu prometu niso v ospredju pa je vendar treba poudariti, da je potrebno izvesti vse tiste investicije, katere so nujne iz vidika zagotavljanja prometne varnosti in preglednosti v cestnem prometu. Konec koncev se udeleženci v prometu prepletajo, kar pomeni, da je za zagotavljanje varnosti kolesarjev in pešcev nujno potrebna varnost in zagotovljena preglednost v motoriziranem prometu.

## Izkoristimo dostop do znanj, izkušenj, dobrih praks in sredstev

Trajnostno načrtovanje prometa na lokalni in regionalni ravni postaja prioriteta Evropske unije (EU). Povezovanje, deljenje izkušenj in uporaba znanj z različnih delov EU postaja gonilo razvoja trajnostne mobilnosti ter oblikovanja celostnih prometnih strategij v občinah in mestih. Znano je, da so uspešna tista mesta in občine, ki so bila pripravljena narediti spremembe pri svojih načrtovalskih praksah, ter tista, ki s strateškimi dokumenti (celostno prometno strategijo) postavijo osnovo za razvoj in si posredno ustvarijo možnost pridobivanja sredstev za izvedbo ukrepov in projektov trajnostne mobilnosti. Sprejem Celostne prometne strategije Občine Destrnik bo zagotavljal dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.







# VIZIJA RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI DESTRNIK

**»Z razvojem trajnostne mobilnosti bo občina Destrnik, tako prebivalcem kot tudi obiskovalcem, zagotovila pogoje za udobno, kakovostno in predvsem varno udeležbo v prometu s poudarkom na hoji in kolesarjenju. Razvoj trajnostne mobilnosti bo za občane pomenil dvig kakovosti življenja ter prijetnejše vsakodnevno srečevanje, občini pa zagotavljal ugodne pogoje za nadaljnji razvoj gospodarstva, kulture in turizma s čimer se bo krepila predvsem lokalna podoba ter prepoznavnost občine Destrnika.«**

Vizija razvoja mobilnosti v občini Destrnik je v prvi vrsti usmerjena v razvoj kolesarske infrastrukture in zagotavljanju ustreznih pogojev za hojo s poudarkom na varnosti v prometu.

Z razvojem kolesarske infrastrukture bodo otroci, mladostniki, ter starejši bolj varno in brez strahu sodelovali v prometu, ter uporabljali razpoložljive prometne površine. Zaradi boljše infrastrukture in dostopnosti do željenega cilja se bodo občani med seboj lažje srečevali in z uporabo tovrstne mobilnosti prispevali k izboljšanju kakovosti zraka, hkrati pa bodo prispevali na kakovost svojega zdravja. Z vizijo, ki jo imamo želimo bolje povezati ljudi in naselja. Radi bi dvignili kulturo ozaveščenosti ljudi, predvsem mladih, v smislu kako je za kakovost življenja pomembno gibanje. Starejšim želimo omogočiti več možnosti za kakovostno preživljanje tretjega življenjskega obdobja. Zavedamo se, da so starejši odvisni od javnega lokalnega prometa ali od svojih domačih in z razvojem kolesarske infrastrukture in pešpoti bi jim omogočili večjo samostojnost pri svojih vsakodnevnikih opravilih in navsezadnje tudi družinjah.

Po drugi strani pa občina želi z razvojem trajnostne mobilnosti zagotoviti osnovne pogoje za nadaljnji razvoj turizma in lokalnega gospodarstva. Glede na lego občine bi si želeli dvigniti nivo turizma znotraj same občine. Z izgradnjo kolesarskih in peš poti se bo v občini dvignila porast turistov, ki bodo prispevali k razvoju turizma in s tem prispevali k boljši kvaliteti življenja. Za dnevnega turista bi bila izgradnja kolesarske infrastrukture zelo zanimiva, ker bi lahko v okviru občine obiskal naravne, kulturne dediščine in užival v lepotah narave, hkrati pa bi poskrbel, da ne bi onesnaževal zraka. Z razvojem turizma bo oživelo tudi življenje v sami občini. Občanom bo s tem dana možnost, da delo oz. poklic opravljajo znotraj občine.

Z razvojem nove infrastrukture in prihodom turistov bo narasel tudi prihodek občine, saj bodo dnevni migranti tudi trošili, predvsem na področju kmečkega turizma, v lokalnih itd..

Predvsem pa bo občina z dodatno ponudbo postala bolj zanimiva na širšem območju. Kolesarstvo je med turisti vedno bolj priljubljeno, kakor tudi vračanje k naravi.

## Strateški cilji Občine Destrnik

Da bi uresničili zastavljeno vizijo smo zastavili naslednje strateške cilje:

- 1. Izvajanje ukrepov s področja mobilnosti, ki bodo pripomogli k izboljšanju kakovosti bivanja v občini in k ohranjanju okolja;**
- 2. Izboljšati pogoje za hojo in kolesarjenje z zagotovitvijo privlačnih, kakovostnih in varnih kolesarskih stez ter površin namenjenih pešcem;**
- 3. Zagotoviti prometno načrtovanje, ki bo enakopravno obravnavalo celotno področje mobilnosti;**
- 4. S privlačno prometno ureditvijo in dobro dostopnostjo turističnih destinacij podpirati razvoj turizma v občini;**
- 5. Izboljšati udobje uporabe javnega potniškega prometa;**
- 6. Povečati prometno varnost.**





# KLJUČNI STEBRI RAZVOJA MOBILNOSTI V OBČINI DESTRIK

## ➤ PRVI STEBER: Trajnostno načrtovanje prometa

Za dobro Celostno prometno strategijo Občine Destrik je pomembno, da med seboj sodeluje občinska uprava v povezavi z zainteresirano in strokovno javnostjo. Sama občina mora po drugi strani sodelovati tudi z drugimi občinami, ter širše, tudi z ministrstvom. Ne smemo prezreti sodelovanja z EU ter njenimi podpornimi službami in skladi, ki omogočajo pridobivanje dodatnih finančnih sredstev za izvedbo projektov in ukrepov.

Pri vsem je zelo pomembno, da se sledi smernicam, ki dajejo prednost trajnostnemu načrtovanju prometa. Hkrati je potrebno usklajevati že obstoječe dokumente, tako na lokalni kot na državni ravni. Primeri dobrih praks in politik naj postanejo smernice, katerim se bo sledilo. To so smernice, ki skrbijo za zeleni razvoj občine, tako v smislu turizma kot v smislu razvoja gospodarstva.

Pri načrtovanju prometa imamo velikokrat v mislih izgradnje cest, ter vse kar je povezano z motoriziranim prometom, pri tem pa se pozablja na kolesarje in pešce. Izziv občine v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem in kolesarjem ter jim zagotoviti enakopravnost v prometu in pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial. Z vključevanjem pešcev in kolesarjev v promet bo prispeval k boljši kakovosti življenja tako občanov kot turistov. Z izgradnjo nove infrastrukture se bo povečala povezanost znotraj občine. Ne bo pa večje povezanosti le znotraj naselij občine, ampak bo Občina Destrik postala zanimiva za zeleni turizem, ter sosednje občine. S kolesarskimi potmi bo Destrik lažje dostopen za kolesarje, predvsem pa varen in ekološko naravn.



Občina mora spodbujati zainteresirano javnost, da začne sodelovati pri procesih razvoja prometne strategije. Pomembno je da je javnost seznanjena z že danimi odločitvami, ker le tako lahko aktivno sodeluje pri javnih predstavitev in razpravah. Ravno na razpravah lahko širša javnost poda svoje predloge, ter odobravanje projektov, ki so že bili izvedeni. Za občino predstavlja izziv obveščanje in spodbujanje javnosti, da začne sodelovati v procesih odločanja.

Potrebno se je zavedati, da so občani in lokalna skupnost tista, ki lahko bistveno pripomorejo pri problematiki vzpostavitve nove infrastrukture. Ravno lokalna skupnost je tista, ki najbolj zazna pomanjkljivosti in ve kje je potrebno kaj narediti, kje so slabosti in kje prednosti v prometni infrastrukturi.

## CILJI:

- Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Destrnik ter njena revizija leta 2023 in prenova 2025 (v skladu z navodili Ministrstva za infrastrukturo);
- Spremljanje nacionalnih in mednarodnih razpisov s področja trajnostne mobilnosti in s ciljem pridobivanja nepovratnih finančnih sredstev za izvedbo načrtovanih ukrepov;
- Aktivno vključevanje občine v evropske projektne konzorcije s ciljem izmenjave izkušenj in dobrih praks s področja trajnostne mobilnosti;
- Vsakoletno vključevanje v vse-evropsko iniciativo Evropski teden mobilnosti.

## POMEMBNEJŠI PREDLAGANI UKREPI:

### 1. Promocija, informiranje in osveščanje

Promocija, informiranje in osveščanje so ključnega pomena za uspeh vsakega projekta. Prav tako velja za razvoj trajnostne mobilnosti v Občini Destrnik. Trajnostna mobilnost je v Destrniku šele v fazi uvajanja, kar pomeni, da bodo pomemben del pri zelenih spremembah potovalnih navad zagotovo prevzele promocijske, informativne in aktivnosti osveščanja. Izredno pomemben je sistematičen pristop k informiranju o ponudbi mobilnostnih storitev, ki so že sedaj na voljo prebivalcem. Promocija se bo morala dotakniti vseh ciljnih skupin za spremembe njihovih potovalnih navad. Prav tako je pri promociji in informiranju pomembno vključevanje javnosti v primerih novih ukrepov. Vsak nov ukrep mora biti dogovorjen z različnimi javnostmi, s ciljem da razvoj občine v smeri trajnostne mobilnosti pridobiva svoje podpornike.

Občina se zaveda, da so mladi naša prihodnost, zato je pomembno, da se poveže s šolo pri ozaveščanju in informiranju mladih. Ravno ozaveščanje mladih pomembno vpliva na širjenje informacij in željene spremembe potovalnih navad. Mladi so tisti, ki prinesejo informacije v primarno družino, ter skušajo pozitivno vplivati na svoje domače za kvalitetnejše preživljanje prostega časa.



## 2. Krepitev znanj

Skupna značilnost vseh manjših občin so »kadrovske« majhne občinske uprave, kar pa pomeni, da po navadi nimajo zaposlenega strokovnjaka, ki bi se lahko osredotočal le na področje trajnostne mobilnosti. Promet se ne konča z mejami občine in predvsem v manjših krajih je odvisnost od sosednjih občin in večjih mestnih središč še toliko bolj izrazita, kar pa pomeni, da bi zaposlitev novega strokovnega kadra na medobčinski ali celo regionalni ravni izjemno prispevala k skupnemu reševanju in usklajevanju izzivov s področja mobilnosti. Na ta način bi se zagotovili pogoji, da se celostno prometno načrtovanje izvaja v največji možni meri. Ta oseba bi poleg koordinacije ter priprave projektov in strokovnih podlag zagotavljala tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih sredstev.

Kot že omenjeno je zaradi majhnosti občinske uprave pomembno, da se obstoječi kader ustrezno izobražuje ter si tako krepí znanje in sledi spremembam, novim smernicam in razvoju na področju trajnostne mobilnosti. Za ta namen se bo kader občinske uprave Destrnik redno udeleževal izobraževanje in različnih seminarjev ter delavnic s področja mobilnosti.

## 3. Nove načrtovalske prakse

Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije je prvi korak na poti k trajnostno naravnemu prometu v občini Destrnik. Da bo dokument funkcionalen in skozi vsa leta aktualen ga je treba na vsaka tri leta revidirati in na vsakih pet let obnoviti ter ponovno sprejeti na občinskem svetu.

Cilj občine v prihodnosti bo priprava uravnoteženega proračuna za izvajanje aktivnosti trajnostne mobilnosti, ki bo poleg izvajanja infrastrukturnih ukrepov predvidele tudi izvedbe tako imenovanih mehkih ukrepov, ki zajemajo spodbujevalne in izobraževalne aktivnosti namenjene predvsem mladim. Vključevanje javnosti v procese načrtovanja in odločanja za projekte trajnostne mobilnosti bo postala stalnica.

## ➤ DRUGI STEBER: Privlačno, učinkovito in atraktivno kolesarjenje

Kolo najdemo v skoraj vsakem gospodinjstvu in je tudi najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Vsakodnevno kolesarjenje ima pozitiven učinek na zdravje in počutje ljudi, po drugi strani pa pozitivno vpliva na okolje. Pozitiven vpliv kolesarjenja pa se odraža tudi v kakovosti bivanja, saj se znižuje obremenjenost okolja in prispeva k bolj zdravemu življenjskemu slogu. Ravno zaradi pozitivnega učinka se po posameznih občinah razvija vedno več kolesarske infrastrukture.



Zagotavljanje ustreznih kolesarskih povezav je osnova če želimo v občini dvigniti kolesarjenje na novo raven. S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem, ki upošteva potrebe uporabnikov koles, je možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za različne skupine kolesarjev. Tukaj ni mišljeno le lokalnega prebivalstva, ampak bi z razvojem kolesarske infrastrukture postala občina privlačnejša tudi za turiste in s tem bi povečala razvoj zelenega turizma. Posledično bi z razvojem kolesarske mreže vplivali tudi na razvoj gospodarstva.

Vlaganje v kolesarsko infrastrukturo je ključnega pomena pri razvoju trajnostne mobilnosti. Pri tem bo občina morala rešiti predvsem ključne pomanjkljivosti, katere so bile izpostavljene skozi proces vključevanja javnosti pri pripravi te strategije. Največ občanov je v anketi, ki je bila narejena v okviru trajnostne ceste strategije, izrazilo mnenje, da kolesarskih poti primanjkuje in je urejanje, ter vlaganje v kolesarsko infrastrukturo nujno.

Nizek delež kolesarjev tako lokalnih kot tranzitnih je posledica slabe in neobstoječe kolesarske infrastrukture. Tako se bo morala občina usmeriti z ukrepi v premagovanje izzivov, kot so manjkajoče kolesarske povezave, neprilagojena infrastruktura potrebam kolesarjenja, prehitel motorni promet, pomanjkanje označb in signalizacije, občutek nevarnosti ter pro-avtomobilsko usmerjene načrtovalske prakse. Vse te izzive bo treba reševati s ciljem povečevanja deleža kolesarjev v prometu. Z kolesarsko infrastrukturo se lahko skrajša tudi pot potovanja, ker kolesarske poti marsikdaj potekajo preko polj in ob vznožju cest. Želja občine je povečati dnevni tranzit kolesarjev, da bi občani opravljali dnevne poti (služba, šole) s kolesom.



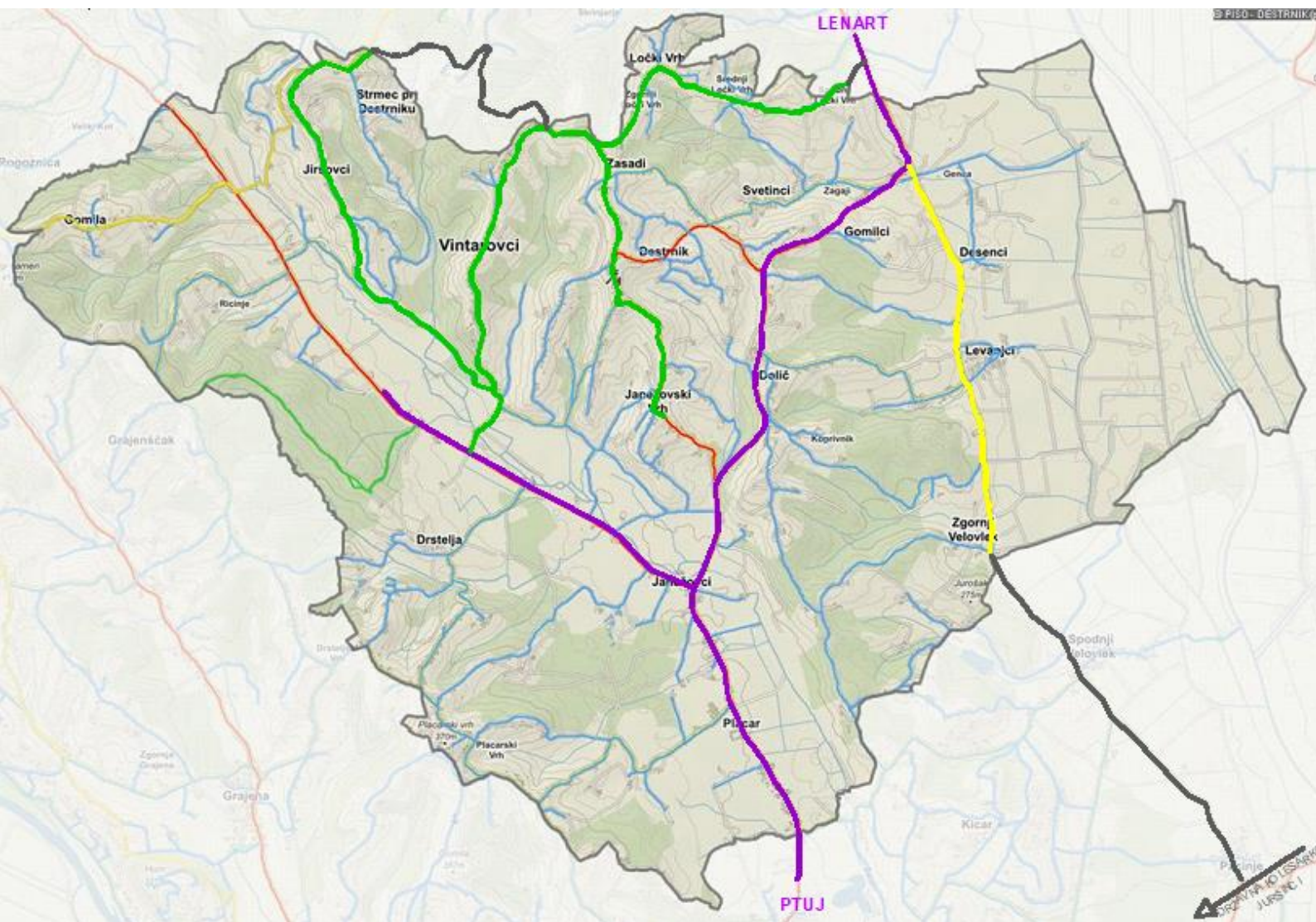
## CILJI:

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole s kolesom;
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih s kolesom;
- Dvig uporabe kolesa v rekreativne namene;
- Izgradnja kolesarskih povezav.

## POMEMBNEJŠI PREDLAGANI UKREPI:

### 1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove kolesarske infrastrukture

Občina Destrič želi v prihodnjih letih postopoma zagotoviti ustrezno kolesarsko omrežje s kolesarskimi povezavami znotraj naselij in med naselji. Vzpostavljene bodo lokalne kolesarske povezave, ki se bodo navezovala na daljinske kolesarske poti. Na bolj obremenjenih cestah in predvsem tam kjer bo prostorsko možna umestitev, bodo zgrajene ločene kolesarske površine. Na preostalih manj obremenjenih cestah in tam kjer je prostorsko otežena umestitev ločenih površin pa bodo preučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom. Pri tem bo potrebno precejšnjo pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje npr. omejevanje hitrosti na 30 km/h ter ustrezna označitev, ki bo nakazovala, da gre za souporabo voznega pasu. Tam, kjer bodo kolesarji vodeni skupaj s pešci bo treba biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa morajo svojo hitrost prilagoditi pešcem. Daljinske kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje v naseljih in jih med sabo povezovala na občinski, medobčinski in regionalni ravni. Vse novo zgrajene kolesarske povezave bodo ustrezno označene in opremljene s potrebno urbano opremo.



Občina Destrnik bo s pristopom k projektu »Gradnja regionalnih kolesarskih povezav za zagotavljanje trajnostne mobilnosti na relaciji Trate – Lenart – Ptuj, odsek Destrnik – Ptuj« občanom zagotovila pogoje za varno kolesarjenje na regionalni ravni. Obenem pa z izgradnjo lokalnih kolesarskih poti želi zagotoviti ustrezno navezavo na državno kolesarsko pot in tako dodatno vzpodbuditi kolesarjenje. Na zgornji sliki je prikazana (z vijolično barvo) načrtovana regionalna kolesarska povezava, ki Destrnik povezuje s soslednjimi občinami in jo vključuje v državno mrežo kolesarskih povezav. Z zeleno in rumeno barvo so označene načrtovane lokalne kolesarske poti, ki delno potekajo tudi po soslednjih občinah, kar pomeni da bo za popolno realizacijo nujno potrebno tudi medobčinsko usklajevanje.



## 2. Ustvarjanje pogojev za udobno uporabo e-koles

Občina Destrnik je z izgradnjo dveh polnilnic za električne avtomobile postavila prve mejnike v zagotavljanju podporne infrastrukture električni mobilnosti. V prihodnjih letih ima občina namen dodatno širiti mrežo polnilnic in si bo obenem prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles. Med uporabniki je nabava električnih koles v porastu in zato so polnilnice zelo pomembne. Se pa občina Destrnik nahaja tudi med gričevjem in hribi, ki segajo tudi do 400 m višine. Z nabavo električnih koles bodo predvsem starejši ljudje bolj mobilni, hkrati pa bodo prispevali k ohranjanju narave.

## 3. Promocija kolesarjenja

Promocija kolesarjenja je prav tako pomembna kot urejena kolesarska infrastruktura. Kolesarske poti je potrebno primerno označiti, saj tako omogočimo pogoje za varnejše kolesarjenje, obenem pa motoriziranim udeležencem v prometu jasno sporočamo, da je potrebna večja pozornost in pazljivost pri vožnji. Dvig ozaveščenosti ugodno vpliva na izkoriščenost potenciala kolesarjenja, pri čemer imajo pomembno vlogo aktivnosti osveščanja in izobraževalne aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje v vseh starostnih skupinah, od otrok do upokojencev. Če želimo, da se izkoristi potencial kolesarjenja je potrebno kolesarskim potem dodati tudi vsebino. Tukaj pridejo v poštev različne možnosti, kot so na primer vzpostavitev kolesarskih počivališč, postavitev informacijskih točk ali tam kjer je smiselno tudi uvajanje izposoje koles. Dobra promocija kolesarskih poti je pomembna tudi za razvoj turizma. Občina Destrnik se nahaja v bližini Ptuja, v katerega pridejo turisti, vedno v večjem številu z namenom preživeti aktivno počitnice. Z dobro promocijo in z dobrimi kolesarskimi povezavami, bi se turisti odpravljali v večjem številu na enodnevne izlete, ter si ogledali neokrnjeno naravo, ter preizkusili dobrote, ki jih ponujajo v okolici.

Za turizem je ključnega pomena, da vodijo kolesarske poti vzdolž turističnih ponudb. Ker gre za ruralno področje, so tukaj pomembne turistične kmetije, ker vemo da so večinski obiskovalci enodnevni gosti. Z dobro ponudbo, ki mora biti atraktivna, se bo marsikateri turist ustavil na svoji kolesarski poti skozi občino Destrnik.

## ➤ TRETJI STEBER: Izkoriščen potencial hoje

Načrtovanje za pešce v naseljih presega zagotavljanje in redno vzdrževanje pločnikov. Še bolj pomembno je to, da se pri vsakem oblikovanju javnega prostora, predvsem pa javnih cest in drugih prometnih površin pešca upošteva kot enakovrednega udeleženca v prometu in se specifične potrebe pešcev upoštevajo enakopravno s potrebami ostalih prometnih načinov. Predvsem mlade bi želeli naučiti kulture pešačenja, ker ne le da se s tem ohranja okolje, temveč je tudi pomembno za njihovo zdravje. Danes zaradi slabo



organizirane infrastrukture (pešpoti) in nevarnosti na cesti, skoraj pešcev ne vidimo (starši pripeljejo otroke na dnevne dejavnosti z avtomobilom, čeprav bi se do željenega cilja lahko odpravili peš). Kultura hoje je postavljena na stanski tir in to bi s postavitvijo pločnikov in pešpoti želeli spremeniti.

Infrastruktura za pešce je v širšem pomenu zato celoten javni prostor. Na počutje in varnost pešcev bistveno vplivajo hitrost in količina motornega prometa, gostota prehodov, preglednost in urejenost prostora, vedenje ostalih udeležencev v prometu, predvidljivost, prisotnost zelenja, predvsem dreves, senca, osvetlitev, kakovost tlakov in urbane opreme. Za pešca je človeško merilo javnega prostora ena najpomembnejših lastnosti.

Med ukrepi za krepitev udobja pešcev, so tako poleg gradnje pločnikov in pešpoti, tudi ukrepi za umirjanje prometa, vključno z oženjem prometnih pasov, manjšanjem zavijalnih radijev ali spremembami prometnih režimov, urejanje udobnih in varnih prehodov čez ceste, tudi izven križišč, celovito preurejanje križišč, urejanje mirujočega prometa, postavitve urbane opreme in javne razsvetljave.

Današnji hitri način življenja postavlja hojo oziroma promet pešcev v podrejen položaj v primerjavi z motoriziranim prometom. Tako avtomobil predstavlja glavno prevozno sredstvo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, nekaj bi prihranili tudi pri porabi goriva, s tem pa bi zmanjšali emisije izpušnih plinov in hrupa, ki bi ga povzročili z motornim vozilom, ter gostoto prometa, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se vsa potovanja, ki se na kratkih razdaljah lahko opravijo peš, na ta način tudi izvedejo. Zato je cilj, da se poveča delež pešcev v prometu in se na ta račun zmanjša uporaba motornih vozil. Hoja je tista, ki spada med najbolj trajnostne načine potovanja in vsaka pot se z njo prične in konča, tudi če gre za motoriziran promet.



Naselja bi bila znotraj občine povezana s pešpotmi tudi preko gozdov, travnikov. Načrtovanje pešpoti ne bi potekalo samo ob cestah in glavnih vpadnicah, ampak bi potekale po čim krajših poteh in odmaknjeno od prometa.

Če želimo, da se pešačenje oz. sprehajanje uveljavi moramo narediti infrastrukturo varno za pešce, po drugi strani pa poskrbeti za atraktivna središča, namenjena druženju za ljudi.

## CILJI:

- Povečanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole peš;
- Povečanje deleža opravljenih potovanj po nakupih peš;
- Zagotavljanje pogojev varne hoje.

## POMEMBNEJŠI PREDLAGANI UKREPI:

### 1. Promocija hoje

Hoja je najbolj naraven in praktičen način premikanja na kratke razdalje. V praksi je hoja omejena na razdaljo 2 km, pri večjih razdaljah velja kot rekreacijska dejavnost. Da bomo dosegli dolgoročni uspeh razvoja mobilnosti na področju hoje, niso dovolj le urejene površine za pešce, temveč tudi promocijske in izobraževalne aktivnosti, ki dvigujejo osveščenost ljudi in pripomorejo k izkoriščenosti potenciala za hojo. V tovrstni aktivnosti je pomembno da se vključuje celotno populacijo, od otrok, mladine, odraslih so starejših občanov. Vsaka skupina lahko veliko prispeva k splošni ozaveščenosti, da je hoja zdrava in da se lahko poti na kratke razdalje opravijo tudi peš. S tem se prispeva k ohranjanju narave, zmanjševanju prometnih zastojev in krepitvi zdravja. V prvi vrsti želimo, da se hoja začne promovirati znotraj družine in da se čim več poti opravi peš, seveda če se le da (pot v šolo, interesne dejavnosti, trgovina...). Starši so tisti, ki so vzor svojim otrokom, občina pa bo z pešpotmi le pripomogla k izvedbi tega.

### 2. Zagotavljanje pogojev za varno hojo

V opravljeni anketi med občani občine Destrnik pešci pogosto opozarjajo, da je na nekaterih odsekih ceste slabo poskrbljeno za pešce. Težavo predstavlja tudi prehajanje pešcev čez glavne prometnice, saj občani opozarjajo, da na nekaterih mestih, predvsem v območju avtobusnih postajališč, ni urejenih prehodov za pešce. Takšne težave so s strani občanov bile zaznane na območju avtobusnega postajališča v Levanjcih. Prav tako bi si želeli prehod za pešce na cesti Ptuj-Gomilci.

Občina Destrnik bo v prihodnjih letih postopoma pristopila k zagotavljanju pogojev za varno hojo. Načrtovana je izvedba pločnika v Vintarovcih.

## ➤ ČETRTI STEBER: Učinkovito upravljanje z motoriziranim in mirujočim prometom

Čeprav je veliko poti, ki bi se jih lahko opravilo peš ali morda s kolesom jih pogosto opravimo z avtomobilom, saj je le to naše prevladujoče prevozno sredstvo. Tako smo si v četrtem stebru za cilj zadali učinkovito upravljanje z motoriziranim prometom in odgovorno rabo avtomobila, kar bo imelo pozitivne vplive predvsem na okolje in naše zdravje. V urbanem okolju želimo omejiti uporabo avtomobila, ter izboljšati možnosti za boljšo dostopnost do željenih ciljev s kolesom in peš.

Učinkovito upravljanje z motoriziranim prometom in mirujočim prometom pomeni predvsem odgovorno rabe motornih vozil, cestne infrastrukture in prostora za mirujoči promet. Izkušnje iz tujine kažejo, da širitev cestnega omrežja s ciljem povečanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa, ne prinaša zelenega učinka oziroma celo nasprotno, pojavljajo se nove težave, ki jih prej ni bilo. Boljši rezultati se praviloma dosegajo z optimizacijo obstoječih omrežij in predvsem preišljenimi ukrepi. Vsem pozitivnim ukrepom je skupno, da so načrtovani s poudarkom na trajnostni mobilnosti ter zagotavljanju pogojev zanjo.

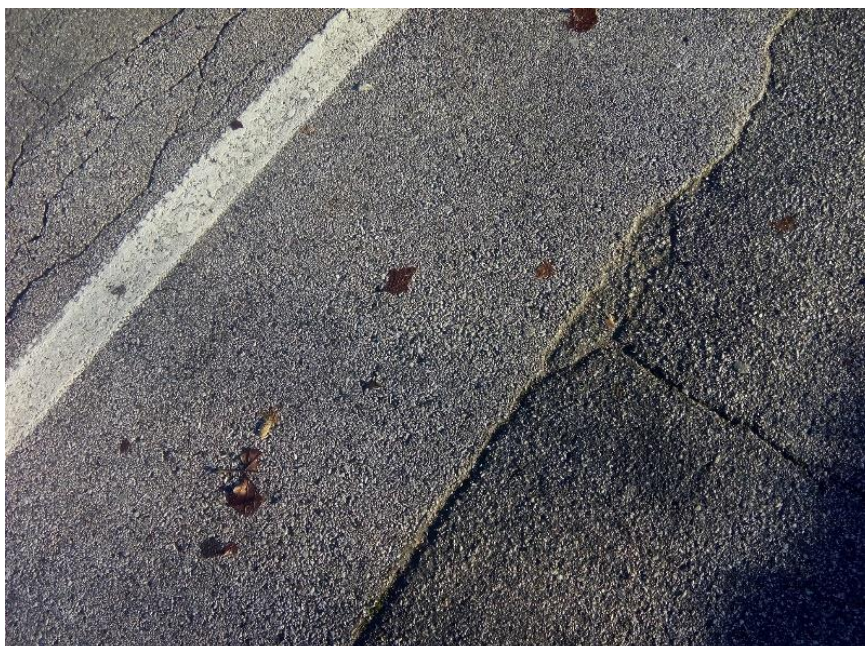
### CILJI:

- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj v službe in šole z osebnim vozilom;
- Zmanjšanje deleža opravljenih potovanj po nakupih z osebnim vozilom;
- Sanacija dotrajanih in poškodovanih občinskih cestnih povezav;
- Izvajanje ukrepov za zagotavljanje varnosti v prometu.

### POMEMBNEJŠI PREDLAGANI UKREPI:

#### 1. Obnova obstoječe in izgradnja manjkajoče cestne infrastrukture

Občina vsakoletno v svojem proračunu nameni sredstva za obnovo dotrajanih vozišč, ureditev križišč, preplastitev celotnih odsekov lokalnih cest in podobno. Stanje na nekaterih javnih poteh je izredno slabo in ne ustreza standardom s katerim bi prebivalci občine lahko bili zadovoljni. V letu 2020 se sredstva namenja za obnovo 5 cestnih odsekov v skupni dolžini približno 2 km. Z vzdrževanjem obstoječe cestne infrastrukture občina Destrnik skrbi za zagotavljanje varnosti in preglednosti v cestnem prometu.





V prihodnjih letih bo občina z različnimi ukrepi uredila številna križišča in tako dvignila udobje ter varnost pri vključevanju iz stranskih prometnih smeri na glavne prometne smeri. Občina ima tako namen izgraditi krožišče na lokaciji Zasadi – Pokopališče in krožišče Levanjci – Desenci. Skupaj z izgradnjo term v naselju Janežovci bo potrebno zagotoviti novo lokalno cesto, ki se bo s krožiščem priključevala na regionalno cesto R1-229, odsek 1286 ROGOZNICA-SENARSKA. Za varnost pri vključevanju in razvrščanju v prometu bosta izvedena razvrstitveni pas Janežovci – Selci ter razvrstitveni pas v naselju Gomilci.

## 2. Umirjanje prometa in zagotavljanje varnosti v prometu.

V sklopu izvedbe lokalnih kolesarskih stez se bo na vseh območjih, kjer bo kolesarska steza potekala na vozišču skupaj z motoriziranim prometom, uredila omejitev hitrosti na 30 km/h. Prav tako bo zagotovljena vsa potrebna signalizacija (table, oznake na vozišču), ki bo udeležence v prometu opozarjala, da se na vozišču poleg motornega odvija tudi kolesarski promet.

## 3. Zagotavljanje pogojev za uspešno uvajanje električnih vozil

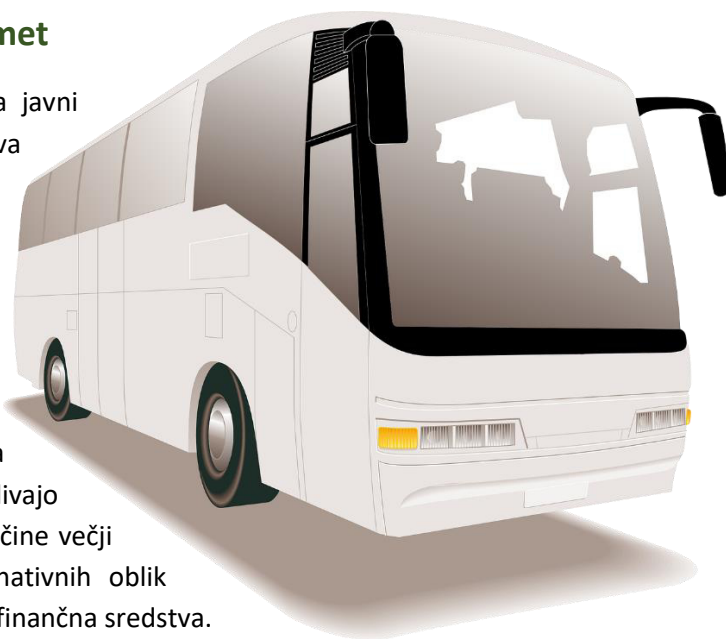
Prvi korak k spodbujanju električnih vozil je zagotavljanje kvalitetne mreže električnih polnilnic. Ljudje se bodo odločili za nakup električnega avtomobila, ko bodo prepričani, da je njihova uporaba udobna pri čemer sta ustrezen domet in polnjenje njihovih baterij ključnega pomena. Z izzivom dometa električnih vozil se ukvarja avtomobilska industrija, k ustrezni mreži polnilnic pa med drugimi lahko prispevajo tudi občine.

Občina Destrnik je na lokaciji pri Gasilskem domu v Destrniku in na Turistični kmetiji Lovrec v naselju Jiršovci je v preteklosti že izvedla postavitve električnih polnilnic, načrtuje pa tudi izvedbo dodatnih polnilnice na lokaciji pri stari občinski stavbi.

## ➤ PETI STEBER: Javni potniški promet

Občine kot institucije nimajo velikega vpliva na javni potniški promet, ker je ta v upravljanju Ministrstva za infrastrukturo, ter koncesionarjev. Občani se zaradi slabih linijskih povezav ne odločajo za takšno alternativo poti, po drugi strani pa je prevoz z avtomobilom bolj udoben, ter bolj frekvenčen.

Tako občine kot ministrstvo si prizadevajo, da bi se ljudje v čim večjem številu posluževali javnega potniškega prometa in občine kot takšne lahko vplivajo na to s subvencioniranjem vozovnic. Imajo pa občine večji vpliv pri organizaciji šolskih prevozov in alternativnih oblik javnega prevoza, vendar so tukaj vezani na lastna finančna sredstva.



### CILJI:

- Ureditev avtobusnih postajališč na nivoju celotne občine;
- Preučitev in pilotna uvedba storitve »prevoz na poziv«.

### POMEMBNEJŠI PREDLAGANI UKREPI:

#### 1. Promocija in informiranje na področju javnega potniškega prometa

Pri javnem prevozu ima občina kot takšna majhen vpliv, zato je potrebno sodelovanje in usklajevanje med različnimi institucijami, kot so pristojno ministrstvo, prevozniki in občina. Je pa potrebno tukaj povezati še ostale dejavnike javnega potniškega prometa, ki se z njim dopolnjujejo.

Prvi ukrep, ki praktično ne predstavlja nobenega stroška je ureditev ustrezne informiranosti o voznih redih avtobusnih linij. Tako se bodo informacije o voznih redih objavile na spletni strani Občine Destrnik ter na javnih mestih po občini. Na področju promocije bodo aktivnosti namenjene predvsem mladim, saj se veliko mladostnikov naveliča avtobusa, vlaka ali kolesa in se ob prvi priložnosti sedejo za volan in nekako pozabijo na druge oblike mobilnosti. Zato je pomembno, da so promocijske aktivnosti dovolj atraktivne, da pritegnejo mladino. Izvedba nagradnih natečajev je oblika, ki zmeraj pritegne k sodelovanju obenem pa se lahko izvedejo dovolj poučno, da vsak posameznik pri sebi razmisli o pomenu trajnostno naravnanih oblik mobilnosti.

#### 2. Izgradnja novih postajališč

Načrtuje se izgradnja avtobusnih postajališč na relaciji Janežovci – Selce. Izdelani so načrti za izgradnjo 6 avtobusnih postajališč, kar bo pomemben doprinos k boljši pokritosti avtobusnih postajališč v občini. Predvsem za šolarje in starejše občane predstavlja izgradnja dodatnih avtobusnih postajališč izboljšanje pogojev za uporabo javnega potniškega prometa.







# AKCIJSKI NAČRT

Prioritetni steber	Opis ukrepa	Nosilec izvajanja	Viri sredstev (ocena investicije)	Čas izvedbe
I.	Sprejetje, zagon, revizije in prenova Celostne prometne strategije	Občina	Občinski proračun	Sprejetje – 2020 Revizija – 2023 Prenova 2025
I. II. III.	Izvedba promocijskih in ozaveščevalnih aktivnosti v zvezi s trajnostno mobilnostjo	Občina, šole, vrtci, zunanji izvajalec	Občinski proračun	Redno
I.	Organizacija javnih posvetov za projekte velikega pomena.	Občina	Občinski proračun	Priložnostno
I. II.	Sodelovanje s sosednjimi občinami za uresničevanje projektov, ki sežejo preko meja občine	Občina	Občinski proračun	Redno
I.	Aktivno sodelovanje v nacionalnih in EU projektih	Občina	Občinski proračun, nacionalni viri, EU skladi	Redno
II.	Izvedba daljinske kolesarske trase, odsek Ptuj –Destrnik (kolesarska pot ob R1 229 v dolžini 3,6 km) – del državne regionalne kolesarske povezave R32)	Država	Občinski proračun, zunanji viri  Skupaj 476.831,44 EUR	2021 - 2022
II.	Izvedba kolesarske trase, odsek Janežovci – Drstelja (kolesarska pot	Država	Zunanji viri	2023 - 2024

	ob R3 745 v dolžini 2,4 km – lokalna kolesarska povezava)		Skupaj 1.700.110,35 EUR	
II.	Izgradnja kolesarske trase, Drstelja (Režijski obrat) - Selce (do meje z občino Lenart)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	Po letu 2023
II.	Izvedba lokalnih kolesarskih povezav na območju naselij: Jiršovci, Vintarovci, Zasadi, Destrnik, Janežovski vrh, Strmec pri Destrniku in Ločki vrh	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	Po letu 2020
II.	Izgradnja polnilnic za električna kolesa	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	2020 - 2021
III.	Izvedba pločnika v Vintarovcih	Občina	Občinski proračun	2021 - 2022
IV.	Vzpostavitev območij z omejitvami hitrosti motornega prometa	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	Po letu 2020
IV.	Obnova cest na sledečih odsekih: 560-061 HOLC-KUMER: 197 m (Placar) 560-681 KOS-PUKŠIČ: 190 m (Ločki vrh) 560-281 GABERJE – PETRIČ - KOCMUT: 692 m (Strmec pri Destrniku) 560-161 STAJNKO-ČEH-JEZ: 597 m (Drstelja) 560-541 ARNUŠ-POLIČ: 209 m (Gomilci)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri 255.513,38 EUR	2020



IV.	Vsakoletne investicije v vzdrževanje vozišč	Občina	Občinski proračun	Vsakoletno
IV.	Postopni prehod na večjo uporabo vozil na alternativni pogon (nakup električnih vozil, koles)	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	Po letu 2020
IV.	Izgradnja dodatnih polnilnic za električne avtomobile	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	2021 - 2025
IV.	Izgradnja krožišča Zasadi – Pokopališče	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	Po letu 2021
IV.	Izgradnja krožišča Levanjci - Desenci	Občina	Občinski proračun in zunanji viri	2021 - 2022
IV.	Izgradnja krožišča Janežovci – Terme skupaj z izgradnjo lokalne ceste in kolesarske steze	Država, Občina	Občinski proračun in zunanji viri	V času gradnje Term – po 2021
IV.	Razvrstitveni pas Janežovci - Selci	Država	Zunanji viri	Po letu 2021
IV.	Razvrstitveni pas Gomilci	Država	Zunanji viri	Po letu 2021
V.	Izvedba novih avtobusnih postajališč na relaciji Janežovci – Selce	Država	Zunanji viri	Po letu 2020
V.	Preveritev možnosti uvedbe storitve »prevoz na poziv«	Občina	Občinski proračun	Po letu 2021

## VIRI IN LITERATURA

1. Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2012
2. Kolesarjem prijazna infrastruktura: Smernice za umeščanje kolesarske infrastrukture v urbanih območjih, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2017
3. Infrastruktura za pešce: Splošne usmeritve, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2017
4. Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji do leta 2030, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, 2017
5. <https://pxweb.stat.si/SiStat>, Statistični urad RS
6. <http://nesrece.avp-rs.si/>, Spletna aplikacija za pregledovanje podatkov o prometnih nesrečah na področju Republike Slovenije