

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE DESTRNIK





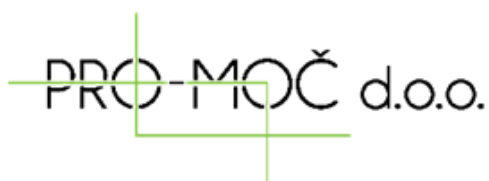
REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Sofinancira
Evropska unija



MASTERPLAN D.O.O.
UREJANJE PROSTORA



OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE DESTRIK

Občinska celostna prometna strategija občine Destrnik je nastala v okviru razpisa Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih celostnih prometnih strategij v slovenskih občinah.

Operacijo sta sofinancirali Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada.

NAROČNIK
Občina Destrnik,
Janežovski Vrh 42
2253 Destrnik

IZVAJALCI
Masterplan d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.

AVTORJI
Marija Konečnik Kunst
Peter Cafuta
Vesna Čep
Špela Frumen
Aljaž Kunst
Urša Drvarič

OBLIKOVANJE
PRO-MOČ d.o.o.

FOTOGRAFIJE
Jošt Polak in Miha Gotlin,
občinski arhiv

LETO IZIDA
2026

KAZALO

	Nagovor župana	04
01	Uvod	06
02	Proces priprave	07
03	Delovne skupine	09
04	Vizija in cilji	10
05	Analiza obstoječega stanja	14
	5.1 Splošni podatki o občini	15
	5.2 Prometne značilnosti občine	18
	5.3 Potovalne navade	21
06	Pet stebrov ukrepanja	24
	6.1 Celostno prometno načrtovanje	26
	6.2 Hoja	30
	6.3 Kolesarjenje	34
	6.4 Javni prevoz	37
	6.5 Osebni motorni promet	41
07	Akcijski načrt	45

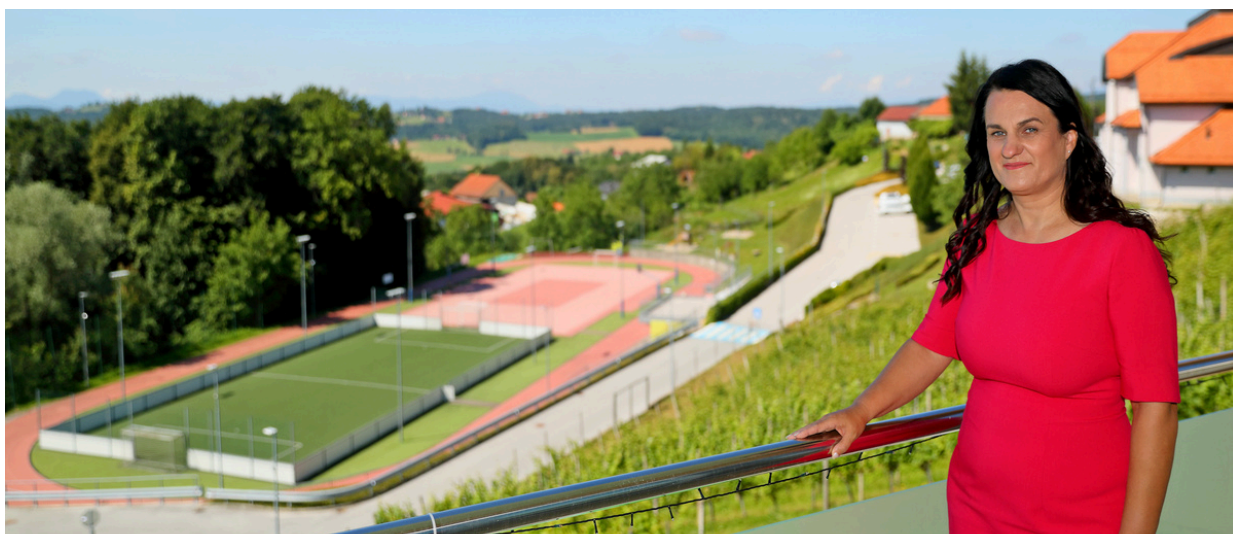
NAGOVOR ŽUPANJE

Spoštovane občanke in občani.

v Občini Destrnik smo se že leta 2020 s sprejetjem prve celostne prometne strategije zavestno podali na pot trajnostnega in premišljenega urejanja prometa. Takrat smo postavili izhodišča in začeli uvajati spremembe, ki so bile usmerjene v večjo varnost, boljšo dostopnost ter prijaznejši odnos do prostora in okolja. Nova občinska celostna prometna strategija predstavlja nadaljevanje in nadgradnjo teh prizadevanj ter prinaša celosten odgovor na sodobne prometne izzive, s katerimi se soočamo danes in jih bomo tudi v prihodnje.

Občinska celostna prometna strategija Občine Destrnik jasno opredeljuje vizijo razvoja prometa ter določa cilje in ukrepe za izboljšanje prometne varnosti, večjo vlogo hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter boljšo dostopnost za vse uporabnike prostora. Z njenim sprejetjem vstopamo v fazo postopnega uresničevanja zastavljenih ukrepov, ki bodo prinašali konkretne izboljšave v prostoru in prometnih navadah ter dolgoročno prispevali k višji kakovosti bivanja v Občini Destrnik.

Strategija je nastajala v tesnem sodelovanju z vami, občankami in občani. Vaše izkušnje, pobude in predlogi so pomembno prispevali k temu, da dokument odraža dejanske potrebe lokalnega okolja in vsakdanjega življenja v naši občini. Iskreno se vam zahvaljujem za izkazano sodelovanje in pripravljenost soustvarjati skupno prihodnost.



Vlasta Tetičkovič-Toplak, univ. dipl. ekon., županja Občine Destrnik



1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljnjem besedilu: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa in celovito obravnava promet ter mobilnost v občini za izboljšanje kakovosti življenja prebivalcev. Namen je vzpostavitev varnega, učinkovitega in dostopnega prometnega sistema, ki spodbuja hojo, kolesarjenje in uporabo javnega potniškega prometa ter prispeva k spremembi potovalnih navad in zmanjšanju negativnih vplivov motornega prometa na okolje ter zdravje ljudi.

Občina je z izdelavo prve celostne prometne strategije iz leta 2020 (CPS) uvedla načrtni pristop k urejanju prometa, ki povezuje dolgoročno vizijo trajnostne mobilnosti z ukrepi za izboljšanje prometnega sistema. Nova občinska celostna prometna strategija (OCPS) nadaljuje ta proces z določitvijo jasnih razvojnih usmeritev in prioritet, prilagojenih aktualnim potrebam ter prostorskim značilnostim občine. Dokument je rezultat povezovanja strokovnih pregledov, vključevanja javnosti in sodelovanja ključnih deležnikov, kar omogoča usklajeno in celovito načrtovanje prometnih rešitev.

CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

Ta pristop k načrtovanju prometa umešča promet v širši okvir družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poudarek ni zgolj na gradnji prometne infrastrukture, temveč na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, zmanjševanju odvisnosti od osebnega avtomobila ter spodbujanju trajnostnih načinov prevoza. Na ta način se krepi prometna varnost, zmanjšujejo negativni vplivi prometa na okolje ter dolgoročno izboljšuje kakovost življenja v občini.

Tradicionalno načrtovanje prometa	Celostno načrtovanje prometa
Infrastruktura je osrednji predmet obravnave	Infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih inženirjev	Interdisciplinarnost, integracija z drugimi sektorji
Izbor prometnih projektov brez strateških presoj	Strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje

Tabela 1: Primerjava tradicionalnega in celostnega načrtovanja prometa

2 PROCES PRIPRAVE

Postopek priprave OCPS poteka v skladu z nacionalnimi smernicami in je razdeljen na več vsebinskih sklopov. Vsak sklop predstavlja pomemben korak v procesu oblikovanja strategije, ki vključuje ključne deležnike, javnost in strokovno podporo.

Proces priprave je potekal od junija 2025 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Priprava OCPS je potekala v več vsebinsko zaokroženih sklopih, ki so omogočili sistematični razvoj strateškega dokumenta. Proces se je vodil skladno z nacionalnimi smernicami in je vključeval vse ključne korake, od začetnega organiziranja do končnega sprejema strategije.

OCPS je bil tako pripravljen skozi več zaporednih faz, ki so zagotovile celovit in premišljen pristop k oblikovanju prometnega sistema občine. Strategija zdaj služi kot osnova za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka pri razvoju prometnega sistema.

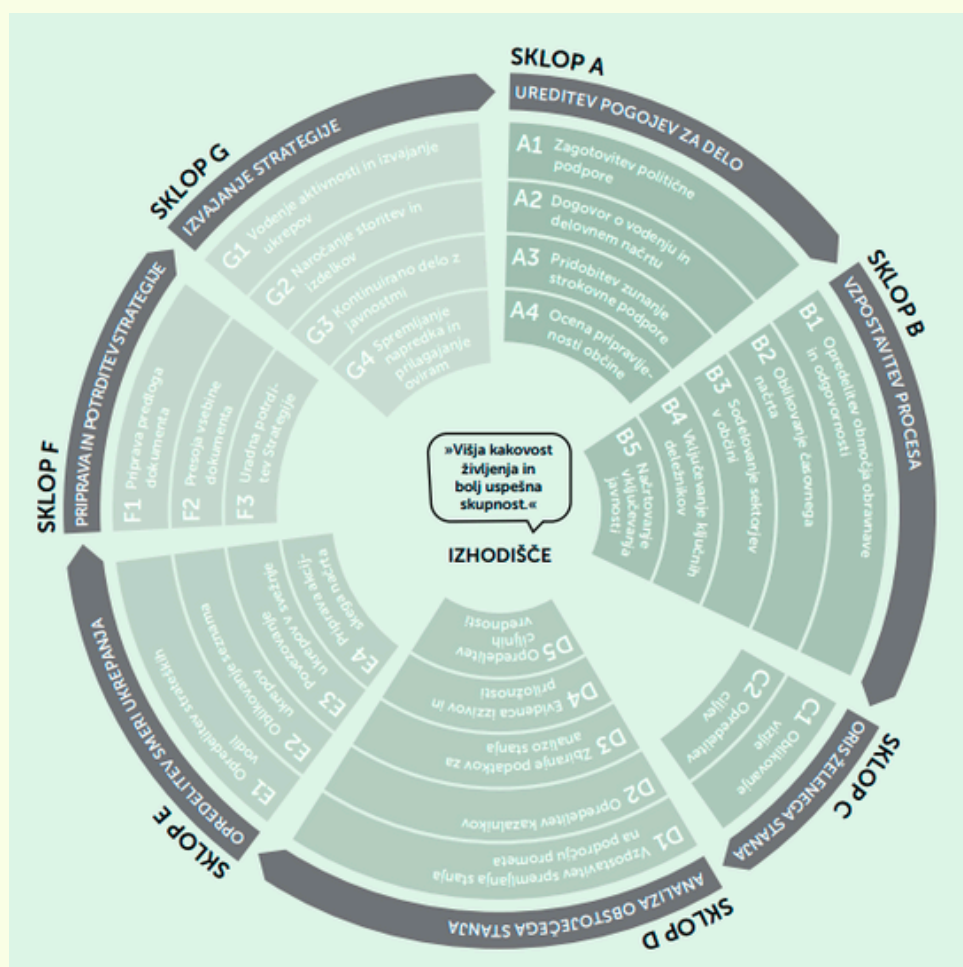


Diagram 1: Shematski prikaz procesa priprave OCPS, vir: Potovali bomo udobneje, živeli bomo bolje Nacionalne smernice za pripravo Občinske celostne prometne strategije Prenovljena izdaja, usklajena z novo zakonodajo ©Ministrstvo za okolje, podnebje in energijo april 2023



UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku procesa so bili vzpostavljeni temelji za uspešno pripravo strategije. Določena je bila organizacijska struktura, pristojnosti deležnikov in časovni okvir izvedbe. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo za celoten proces priprave.



VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

V tej fazi je bilo vzpostavljeno sodelovanje z deležniki, ki so imeli ključno vlogo pri oblikovanju strategije. Določene so bile skupine, ki so sodelovale pri pripravi dokumenta, vključno z občinsko upravo, predstavniki različnih skupin, prometnimi strokovnjaki in širšo javnostjo. Pripravljene so bile smernice za vključevanje prebivalcev in zbiranje mnenj.



ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Pomemben del priprave OCPS je bilo oblikovanje vizije in določitev strateških ciljev. Na podlagi predhodnih usmeritev in politik trajnostne mobilnosti so bile definirane ključne usmeritve za razvoj prometa v občini. Ta faza je zagotovila jasno podlago za nadaljnje korake pri oblikovanju strategije.



ANALIZA STANJA IN IDENTIFIKACIJA IZZIVOV (SKLOP D)

V sklopu analize obstoječega stanja so bili zbrani in obdelani podatki o prometnem sistemu občine. Izvedene so bile javne razprave, anketa splošne javnosti, terenski ogledi, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, kordonsko štetje prometa, intervjuji in delavnice s ključnimi deležniki, s čimer so bili prepoznani ključni dosežki, izzivi in priložnosti v prometnem sistemu ter določene prioritete za razvoj prometnega sistema.



OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

Na podlagi ugotovitev iz prejšnjih faz, predlogov širše delovne skupine in širše javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve, ki bodo prispevali k izboljšanju prometnega sistema.



PRIPRAVA IN POTRDITEV STRATEGIJE (SKLOP F)

Zaključni del priprave OCPS je vključeval oblikovanje končnega dokumenta, ki je bil usklajen z vsemi deležniki in predstavljen javnosti. Po javni obravnavi in vključitvi smiselnih dopolnitev je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je postala veljavni strateški dokument občine.



3 DELOVNE SKUPINE

V pripravo OCPS so bile vključene različne delovne skupine, ki so s svojimi znanji, izkušnjami in pogledi pomembno prispevale k oblikovanju vsebin. Skupine so imele širok spekter nalog, od zagotavljanja organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč in seznanjanja izvajalca z lokalnimi značilnostmi.



OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali člani občinske uprave, ki so zagotavljali operativno podporo pri pripravi OCPS. Njihova naloga je bila usklajevanje strategije z lokalnimi politikami, spremljanje poteka izdelave dokumenta, zagotavljanje podatkov ter informacij, ki so ključne za analizo in oblikovanje ukrepov. Prav tako so sodelovali pri administrativnih postopkih in organizaciji javnih posvetovanj ter potrditvi strategije na občinskem svetu.

IZVAJALEC

Izvajalec je vodil pripravo naloge in skrbel za strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove naloge so vključevale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Prav tako je izvajalec koordiniral sodelovanje različnih deležnikov in občanov, zagotavljal strokovno podporo in pripravljal končno verzijo strategije.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost sodelovati v vseh fazah izdelave OCPS, kar je zagotovilo, da so bile pri oblikovanju strategije upoštevane dejanske potrebe in pričakovanja prebivalcev. Prebivalci so lahko svoja mnenja in predloge prispevali prek javnih razprav, anket, delavnic in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina, sestavljena iz ključnih deležnikov, je bila vključena v več faz procesa priprave OCPS. Aktivno je sodelovala pri oblikovanju vizije in ciljev strategije, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju ključnih izzivov in priložnosti ter oblikovanju strateških usmeritev. Poleg tega je prispevala strokovne in praktične vpogleds pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.



4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja želene prihodnje razmere, ki jih želimo doseči, in deluje kot skupni cilj, h kateremu stremimo, cilji pa so konkretne usmeritve in merila, s katerimi vizijo postopoma uresničujemo. Njihova pomembnost se kaže predvsem v usmerjanju odločanja in načrtovanja, saj omogočajo, da se ukrepi in razvojna strategija izvajajo premišljeno in v skladu z dolgoročnimi potrebami.

Vizija in cilji OCPS so bili oblikovani skozi večstopenjski proces, ki je vključeval delavnico s širšo delovno skupino in javno razpravo. Po obravnavi zbranih predlogov in mnenj je bil na sestanku z vodstvom občine potrjen končni predlog vizije in prioritetenih ciljev. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

VIZIJA OCPS OBČINE DESTRIK

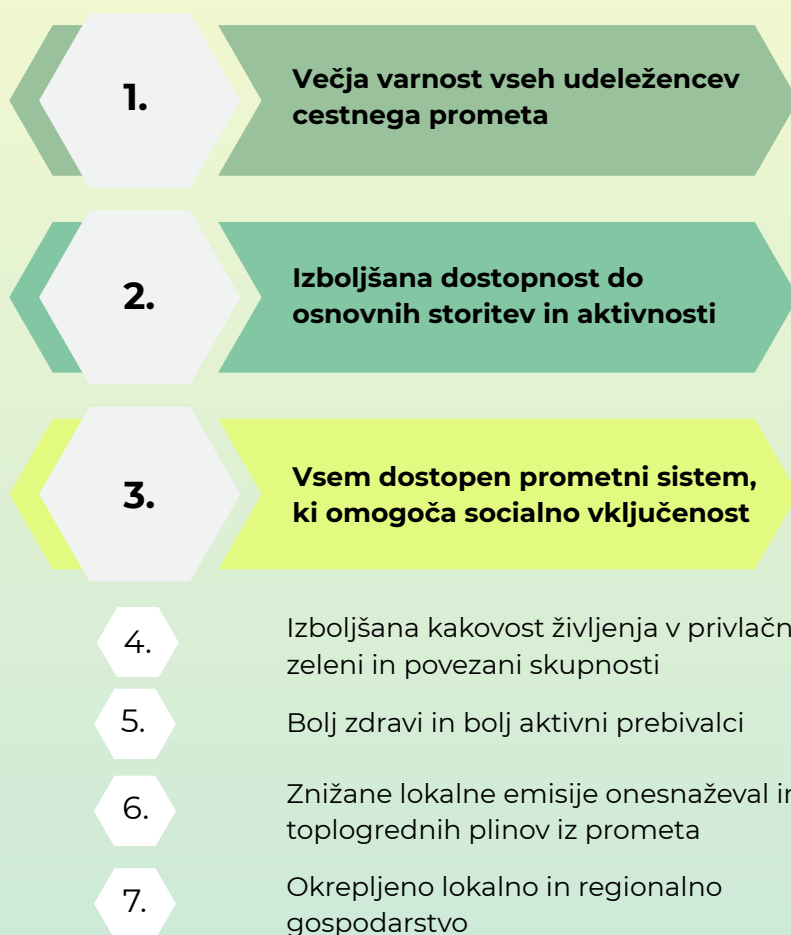
Občina Destrnik bo razvila prometni sistem, ki povezuje trajnostne oblike mobilnosti, zagotavlja varno in prijetno okolje za gibanje vseh prebivalcev ter omogoča dostopnost do javnega prevoza in storitev vsem generacijam in na celotnem območju občine.

Vizija prometnega razvoja Občine Destrnik temelji na celostnem pristopu k urejanju mobilnosti, ki v ospredje postavlja človeka, njegovo varnost ter kakovost bivanja. Poseben poudarek vizije je namenjen spodbujanju hoje, kolesarjenja in uporabe javnega prevoza, ter postopnemu izboljševanju pogojev za njihovo uporabo. Vizija prav tako poudarja zagotavljanje boljše dostopnosti do javnega prevoza, storitev, delovnih mest in družbenih dejavnosti, kar bo prispevalo k večji povezanosti naselij, socialni vključenosti in uravnoteženemu razvoju celotne občine.



CILJI OCPS OBČINE DESTRIČNIK

Z namenom uskladitve občinskih strategij s prizadevanji na nacionalni ravni je bil v okviru metodologije za izdelavo OCPS pripravljen nabor sedmih ciljev, ki so bili prevzeti in razvrščeni glede na njihovo pomembnost za občino. V ospredje razvoja občinske vizije so postavljeni trije prioritetni cilji, ki imajo ključno vlogo pri usmerjanju razvoja na lokalni ravni. Poleg teh so bili po redu pomembnosti razvrščeni tudi preostali cilji, ki bodo skupaj s prioritetnimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.



CILJNE VREDNOSTI ZASTAVLJENIH CILJEV

Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe občine.

Ciljne vrednosti predstavljajo ključne učinke, s katerimi bo občina spremljala napredek pri uresničevanju ciljev strategije. Določajo merljive in dosegljive spremembe na področju izbranih ciljev, ter omogočajo objektivno vrednotenje učinkovitosti izvedenih ukrepov.

Za leto 2025 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter statističnih podatkov o številu prometnih nesreč v občini. Na tej osnovi so bile za leto 2032 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

Zap. št.	Cilji po vrstnem redu pomembnosti	Kazalnik	Ciljna vrednost		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2025	Ciljna vrednost v letu 2032
1	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	5 v letih 2020-2024	0 v letih 2028-2032
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih	14,1%	20,0%
2	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	100,0%	80,0%
			Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	0,0%	10,0%
3	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	8,7%	10,0%
			Povečati delež uporabe aktivnih oblik mobilnosti v prometu (seštevek deleža uporabe hoje in kolesa)	9,3%	15,0%
4	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	14,1%	20,0%
5	Bolj zdravi in bolj aktivni prebivalci	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe hoje v prometu	8,7%	11,0%
6	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	70,9%	68,0%
7	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo	0,0%	6,0%

Tabela 2: Razvrstitev ciljev glede na pomembnost, kazalniki spremljanja učinkov ter izhodiščne vrednosti za leto 2025 ter ciljne vrednosti za leto 2032

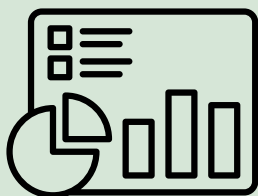


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Destrnik. Namen analize je prepoznati obstoječe dosežke in izpostaviti ključne izzive obstoječega prometnega sistema ter opredeliti priložnosti za njegov nadaljnji razvoj.

Pri pripravi analize so bili uporabljeni različni viri in metode, kot so kordonsko štetje prometa, ankete o potovalnih navadah zaposlenih in šolarjev, anketa splošne javnosti, poglobljeni intervjuji s ključnimi deležniki, javne razprave in terenski ogledi. Zbrani podatki so bili analizirani z namenom prepoznavanja ključnih vzorcev vedenja, ocene dejanskega stanja prometnega sistema ter poglobljenega razumevanja težav in potreb, s katerimi se občani srečujejo pri vsakodnevni mobilnosti.

V okviru analize so v ospredje postavljeni ključni dejavniki, ki vplivajo na oblikovanje prometne politike, med njimi značilnosti poselitve, demografska sestava, migracijski vzorci in potovalne navade v občini. Na podlagi ugotovitev analize bodo v naslednjem poglavju predstavljene prepoznane učinkovite obstoječe ureditve, izpostavljeni ključni izzivi ter opredeljene konkretne priložnosti za nadaljnji razvoj prometnega sistema.



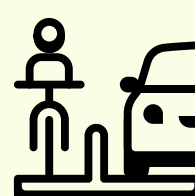
SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Osnovne prostorske, demografske in migracijske značilnosti občine, pregled ukrepov aktualne CPS



PROMETNE ZNAČILNOSTI OBČINE

Pregled obstoječega prometnega sistema, prometnih tokov in prometne varnosti v občini



POTOVALNE NAVADE

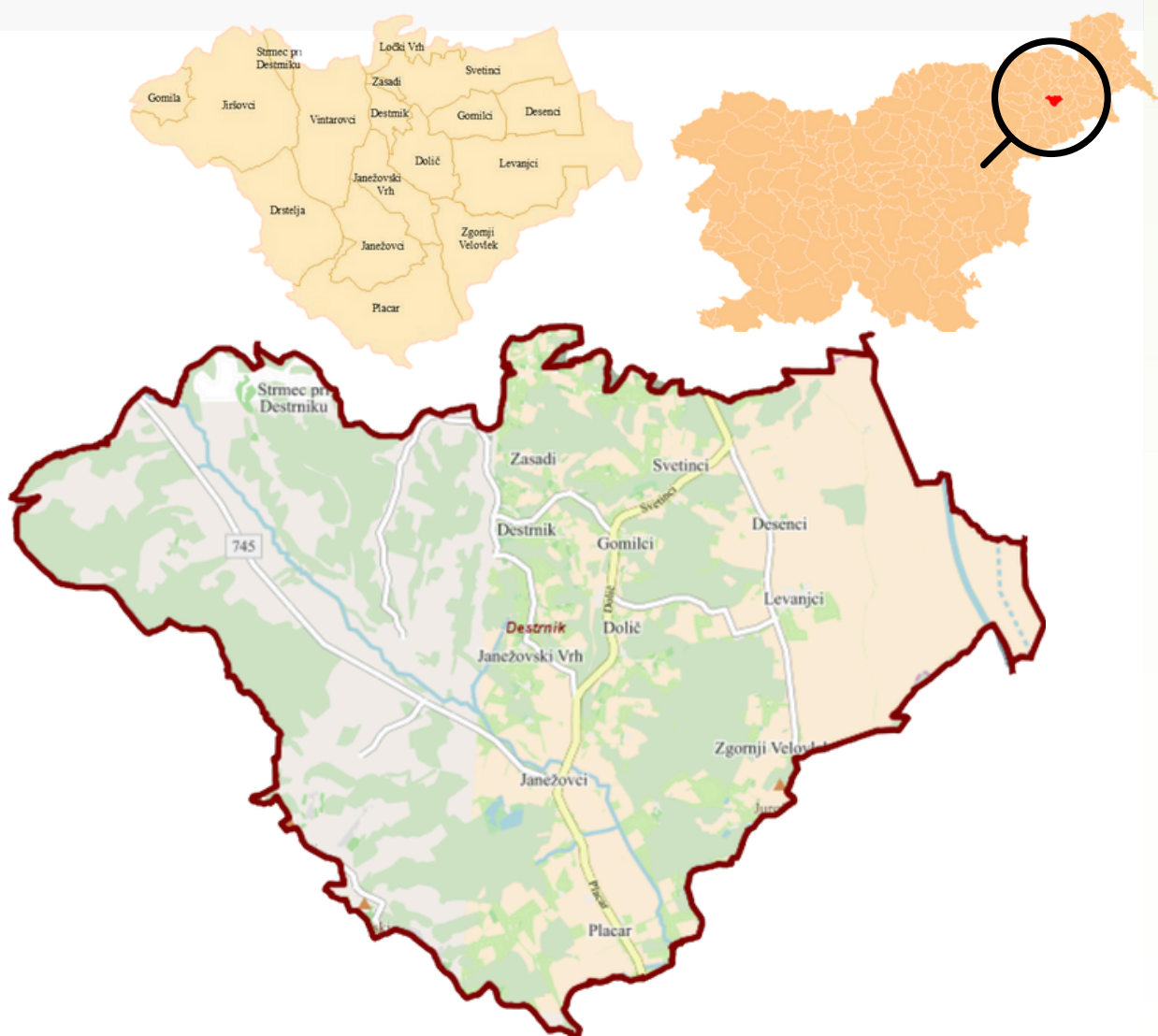
Značilnosti potovalnih navad prebivalcev, izbira prevoznih sredstev in vzorci dnevnih potovanj

5.1 Splošni podatki o občini

PROSTORSKE ZNAČILNOSTI OBČINE

Občina Destrnik leži v severovzhodnem delu Slovenije, v podravski statistični regiji, in obsega 34,4 km². Občino Destrnik sestavlja 17 naselij, ki so razpršena po gričevnatem svetu Slovenskih goric, kar pomembno zaznamuje tako naravne kot poselitvene značilnosti občine.

Poselitev ima izrazit podeželski značaj in je prilagojena razgibanemu reliefu. Prevladujejo manjša naselja z zmerno stopnjo strnjenosti, ki so prostorsko organizirani predvsem ob obstoječih prometnih povezavah. Poselitveni vzorec je pretežno linearen in gručast, kar odraža naravne omejitve prostora in zgodovinski razvoj rabe zemljišč. Prometna struktura občine temelji predvsem na lokalnem in povezovalnem cestnem omrežju, ki se zaradi reliefnih značilnosti prilagaja konfiguraciji terena in poteka po dolinah ter vzdolž slemen. Cestne povezave omogočajo funkcionalno povezanost med naselji znotraj občine ter navezavo na širši regionalni prostor, zlasti na Ptuj, Trnovsko vas in Lenart.



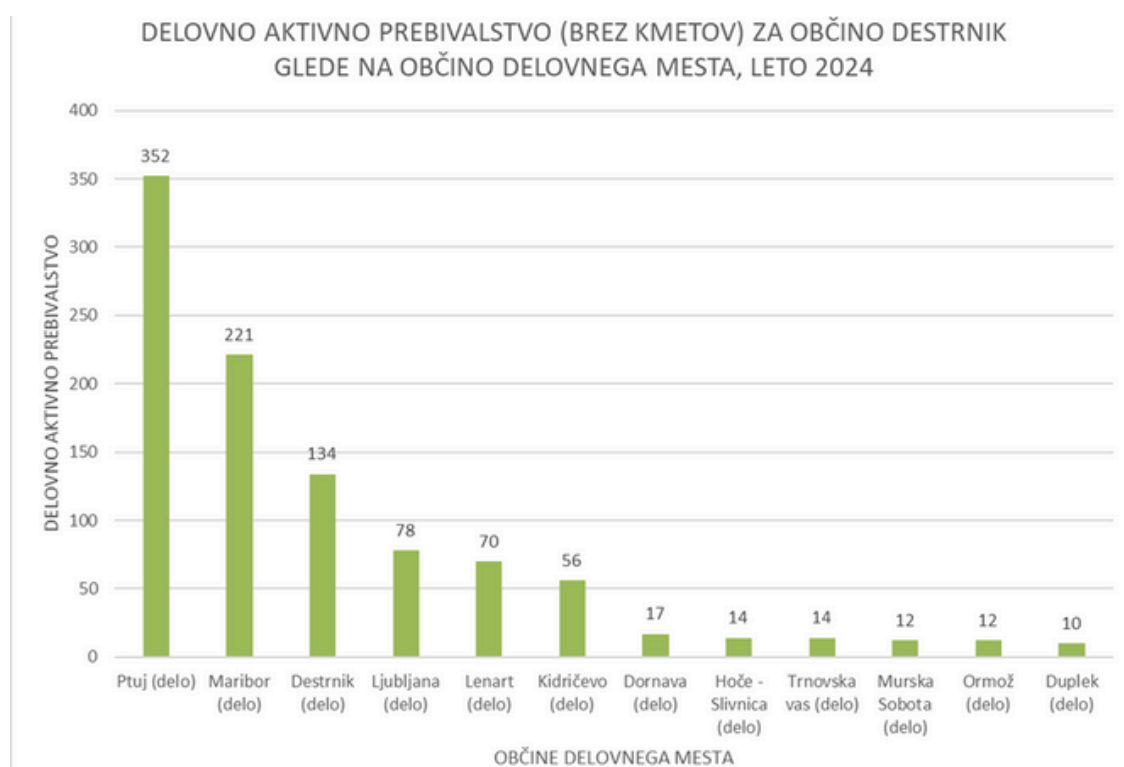
Slika 1: Geografska lokacija občine Destrnik in lokacija naselij; vir: iobcina, Wikipedia.

DEMOGRAFSKI STATISTIČNI PODATKI

Po podatkih SURS je občina v letu 2025 imela približno 2.683 prebivalcev. Gostota naseljenosti je znašala 78 prebivalcev na km², kar je znatno manj kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²). Leta 2024 je bilo v občini Destrnik rojenih več oseb, kot jih je umrlo, zato je naravni prirast znašal 0,4 na 1.000 prebivalcev. Število priseljenih je bilo višje od števila odseljenih, kar pomeni, da je selitveni prirast znašal 0,3 na 1.000 prebivalcev. Skupni prirast prebivalstva je tako znašal 0,7 na 1.000 prebivalcev, kar kaže na rahlo rast prebivalstva. K temu je poleg pozitivnega naravnega prirasta pomembno prispeval predvsem pozitiven selitveni prirast med občinami, medtem ko je bil selitveni prirast s tujino negativen. Povprečna starost prebivalcev občine je v letu 2024 znašala 42,2 leta, kar je nekoliko manj od povprečne starosti v Sloveniji. V občini deluje en vrtec, ki ga obiskuje 97 otrok. V šolskem letu 2024/25 je OŠ Destrnik obiskovalo 265 otrok, učencev od 1. do 9. razreda v 14 oddelkih, v Vrtcu pri OŠ Destrnik pa je bilo skupaj 85 otrok v 6 skupinah vrtca.

DELOVNE MIGRACIJE

Po podatkih SURS je bilo v letu 2024 v občini Destrnik približno 1.151 delovno aktivnih prebivalcev (brez kmetov). Podatki o kraju zaposlitve kažejo na močno dnevno delovno mobilnost, saj velika večina prebivalcev dela izven občine stalnega prebivališča. Največ delovno aktivnih iz občine Destrnik je zaposlenih v Mestni občini Ptuj, in sicer 352 oseb, kar predstavlja približno 36 % vseh delovno aktivnih prebivalcev. Sledi zaposlitev v Mestni občini Maribor z 221 zaposlenimi (približno 23 %), nato v sami občini Destrnik, kjer dela 134 oseb (okoli 14 %). Pomembnejša zaposlitvena središča so še Ljubljana z 78 zaposlenimi (8 %) ter Lenart s 70 zaposlenimi (7 %). Podatki kažejo, da občina ostaja močno povezana z večjimi regionalnimi središči, kar se odraža v visoki stopnji dnevne mobilnosti prebivalcev.



Grafikon 1: Prikaz delovno aktivnega prebivalstva v letu 2024 za občino Destrnik po občinah prebivališča, vir: SURS.

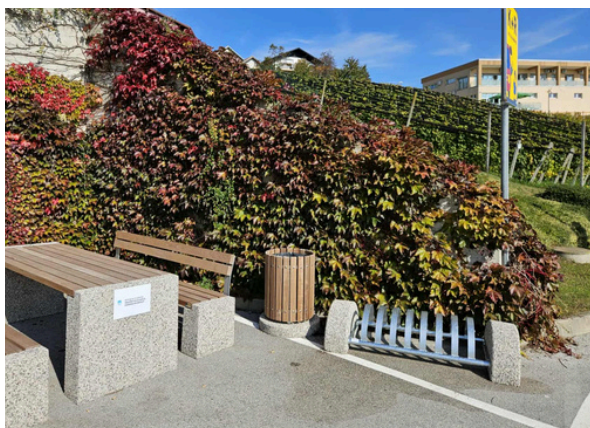
DOSTOPNOST DO OSNOVNIH STORITEV

Prostorska in poselitvena struktura pomembno vplivata na prometne razmere v občini, saj vsakodnevne potrebe prebivalcev vključujejo poti na delo ter do izobraževalnih in drugih storitev v bližnjih središčih. Na prometne razmere vpliva tudi razgiban relief Slovenskih goric, ki otežuje zagotavljanje neprekinjenih, varnih in kakovostnih površin za hojo in kolesarjenje ter zahteva terenu prilagojene infrastrukturne rešitve.

V občini Destrnik imajo prebivalci dostop do osnovnih javnih storitev, kot so izobraževanje, osnovna zdravstvena oskrba, lekarniške, poštna in trgovinske storitve. V kraju Destrnik delujejo Osnovna šola Destrnik-Trnovska vas in Vrtec Destrnik, ki skrbita za izobraževanje in varstvo otrok. Za osnovno zdravstveno oskrbo skrbijo Ambulanta družinske medicine Medic-Ina Destrnik, storitve fizioterapije ter zobozdravstvene storitve. Za dostop do razširjenih storitev, kot so večja trgovinska ponudba in bančne storitve, se prebivalci praviloma vozijo v Lenart, Ptuj ali Maribor, večinoma z osebnim avtomobilom zaradi razdalje in omejenega javnega prevoza.

PREGLED AKTUALNE CELOSTNE PROMETNE STRATEGIJE OBČINE DESTRIK

Pregled izvajanja ukrepov iz Celostne prometne strategije občine Destrnik (CPS) iz leta 2020 kaže različno stopnjo realizacije po posameznih stebrih. Na področju trajnostnega načrtovanja prometa so bili izvedeni ukrepi, kot so promocija trajnostne mobilnosti, organizacija javnih posvetov, sodelovanje s sosednjimi občinami ter vključevanje v nacionalne in evropske projekte. Na področju hoje je bil izveden pločnik v Vintarovcih in pomožni pas za pešce v naselju Janežovski Vrh, pri kolesarjenju pa so bile dokončane daljinske trase Ptuj–Destrnik in Janežovci–Drstelja in postavitve polnilnic za električna kolesa v naselju Janežovci. V okviru motornega prometa so bila na podlagi elaborata prometno-varnostne analize uvedena območja z omejitvijo hitrosti, nameščene opozorilne naprave in vzpostavljeni drugi ukrepi za umirjanje prometa. Izvedene so bile posamezne obnove cest, delno je obnovljen tudi odsek v lasti občine. Občina je pridobila štiri prikazovalnike hitrosti, ki se po potrebi premeščajo po različnih lokacijah v skladu s priporočili Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. V naseljih Destrnik in Levanjci sta vzpostavljena sistema COPS za spremljanje in nadzor prometa. Na področju javnega prevoza so bila vzpostavljena nova avtobusna postajališča, delno pa je preverjena možnost storitve »prevoz na poziv«. Celoten pregled kaže, da je bilo veliko ukrepov uspešno izvedenih, medtem ko nekateri še niso dokončani ali so v fazi realizacije, kar odpira prostor za nadaljnje aktivnosti.

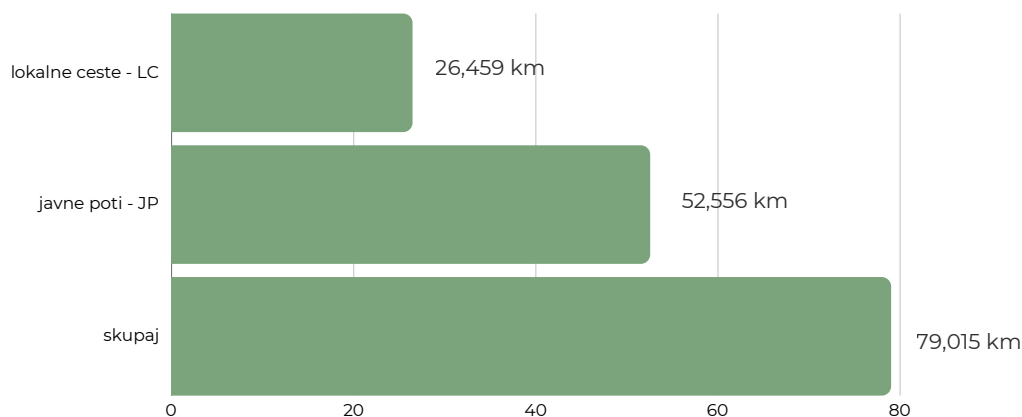


Slika 2: Nameščena urbana oprema in stojala za kolesa ter sistem COPS, Destrnik

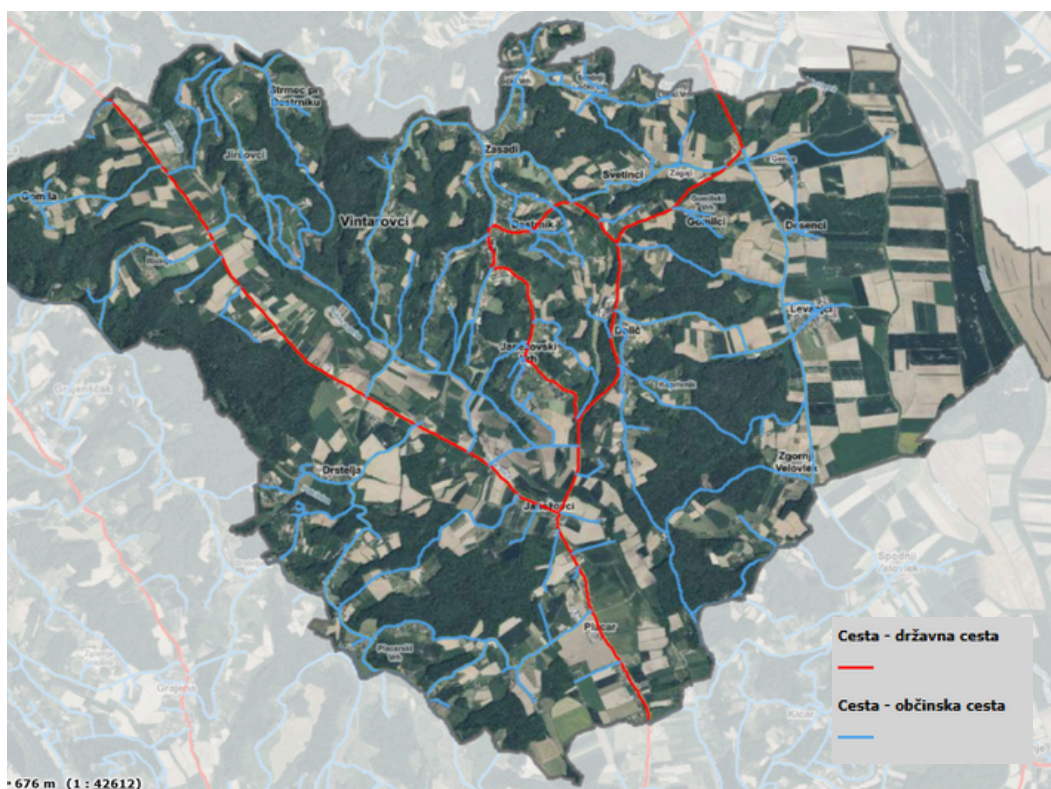
5.2 Prometne značilnosti občine

CESTNO PROMETNO OMREŽJE

Občina Destrnik razpolaga s 79,015 kilometrov občinskih cest, od tega 26,459 kilometrov lokalnih cest in 52,556 kilometrov javnih poti, ki zagotavljajo povezave med naselji in dostopnost do posameznih območij. Skozi občino Destrnik poteka približno 15,532 kilometra državnih cest (R1–229 odsek 1286 Rogoznica-Senarska, R3–739, odsek 6219 Janežovski Vrh-Destrnik in odsek 6220 Destrnik-Gomilci ter R3–745, odsek 4116 Janežovci-Dolge njive), ki omogočajo povezovanje naselij in dostopnost do mestne občine Ptuj ter občin Lenart in Trnovska vas, hkrati pa povezujejo občino s širšim prometnim sistemom.



Grafikon 2: Prikaz dolžin občinskih cest v občini Destrnik



Slika 3: Prikaz cestnega omrežja v občini Destrnik, vir: PISO.

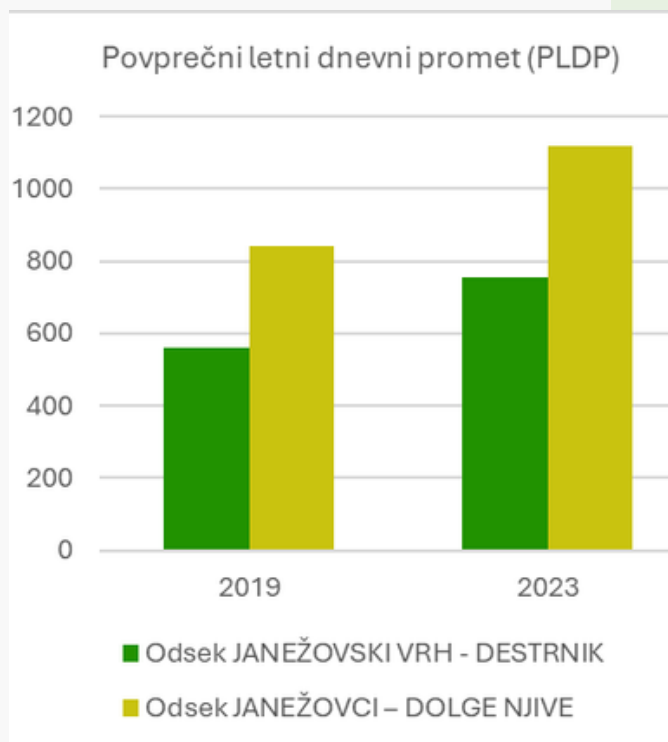
PROMETNA OBREMENITEV CEST IN SPREMLJANJE HITROSTI

Prometne obremenitve na glavni regionalni cesti skozi občino Destrnik kažejo na zmeren, a vztrajen porast prometnih tokov, kar kaže na rast mobilnosti prebivalcev in intenzivnejšo vsakodnevno uporabo cest v občini.

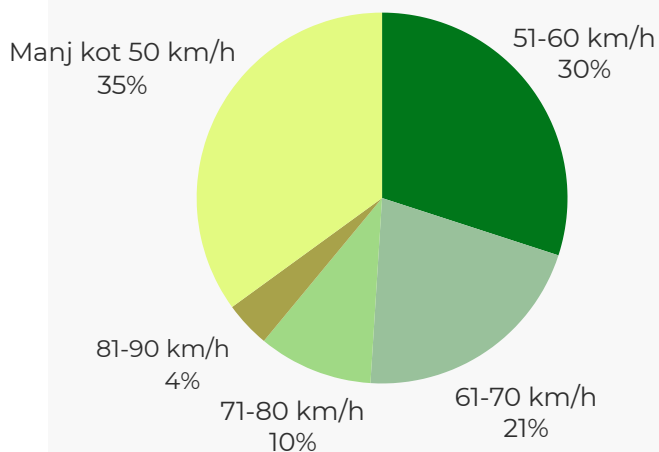
Na odseku Janežovski Vrh – Destrnik (cesta št. 739, odsek 6219) se je povprečni dnevni promet med leti 2019 in 2023 povečal s 560 na 755 vozil na dan, kar pomeni 35-odstotno rast. Večino predstavljajo osebna vozila, njihovo število pa se skozi leta stalno povečuje (496 vozil v letu 2019 in 679 vozil v letu 2023), medtem ko je tovorni promet nizke stopnje in ostaja razmeroma stabilen.

Podoben trend velja za odsek Janežovci – Dolge Njive (cesta št. 745, odsek 4116), kjer se je promet povečal s 840 na 1.120 vozil na dan (33-odstotna rast glede na leto 2019). Tudi tukaj prevladujejo osebna vozila (iz 750 vozil v letu 2019 na 974 vozil v letu 2023), medtem ko je delež tovornih vozil manjši in stabilen.

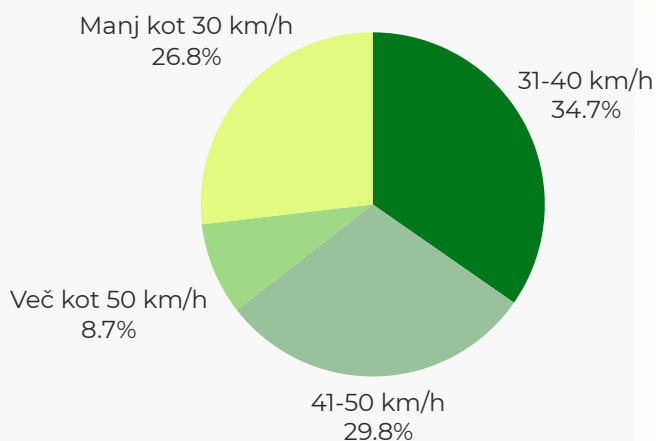
Grafikon 3: Povprečni letni dnevni promet (PLDP) v letih 2019 in 2023, občina Destrnik



Večje prometne obremenitve v naseljih povečujejo tveganja, povezana z neustreznimi hitrostmi vožnje. Meritve hitrosti, izvedene med septembrom in oktobrom 2025 na lokacijah Destrnik–Levanjci (omejitev 50 km/h), Janežovski Vrh (omejitev 30 km/h), Placar (omejitev 70 km/h) in Vintarovci (omejitev 30 km/h), so pokazale, da je največ kršitev omejitev hitrosti zabeleženih na lokacijah Destrnik–Levanjci in Vintarovci, kjer je vozilo nad omejitvijo kar 65 % oziroma več kot 73 % vozil. Na lokacijah Janežovski Vrh in Placar je delež prekoračitev nižji, a še vedno pomemben (32 % in 17 %).



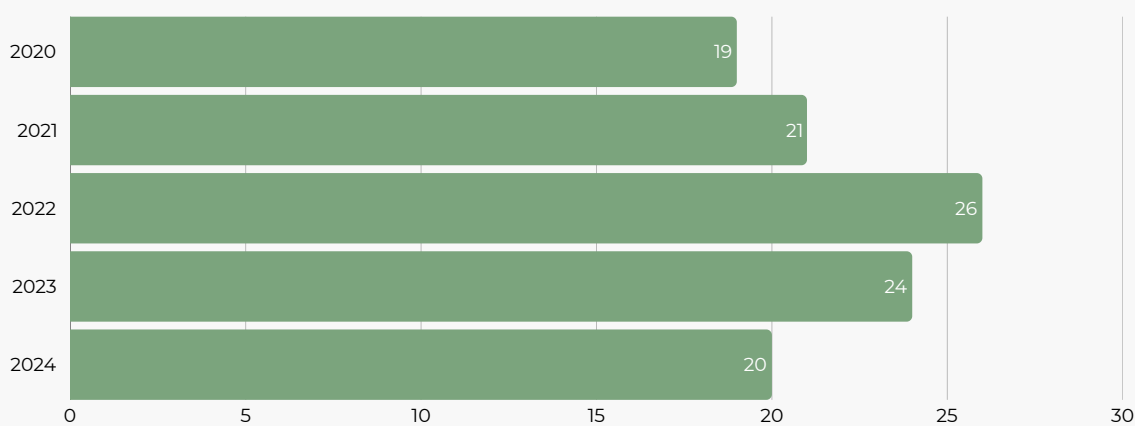
Grafikon 4: Porazdelitev izmerjenih hitrosti, 1.9-30.9.25, Destrnik-Levanjci



Grafikon 5: Porazdelitev izmerjenih hitrosti, 1.9-30.9.25, Vintarovci

PROMETNA VARNOST

Podatki o prometni varnosti v občini za obdobje 2020–2024 kažejo, da je bilo zabeleženih 110 prometnih nesreč, od tega 5 s hudimi telesnimi poškodbami ali smrtjo. Med udeleženci so bili 2 pešca, 3 kolesarji in 2 voznika avtobusa, preostali pa vozniki drugih vozil. Najpogostejši vzroki nesreč so previsoka hitrost in nepravilna stran ali smer vožnje, pri čemer se večina nesreč (67) zgodi v naselju, medtem ko je 43 nesreč izven naselja. Največ prometnih nesreč v občini Destrnik se zgodi na državni cesti 229, na odseku Rogoznica–Senarska (45), ki izrazito izstopa po številu zabeleženih primerov. Več prometnih nesreč je bilo zabeleženih tudi v naseljih Placar (10), Jiršovci (8), Janežovci-Dolge Njive (8) in Levanjci (8). Podatki o prometni varnosti v občini opozarjajo, da je še vedno potrebno več pozornosti posvetiti preprečevanju nesreč, predvsem zaradi hitrosti in nepravilne vožnje, zlasti v naseljih.



Grafikon 6: Število prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Destrnik, vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>.



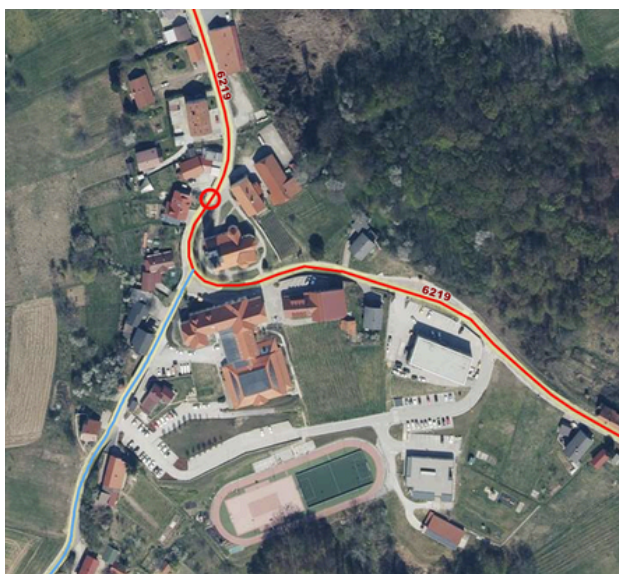
Slika 4: Lokacija prometnih nesreč med leti 2020 in 2024 v občini Destrnik <http://nesrece.avp-rs.si/>

5.3 Potovalne navade v občini

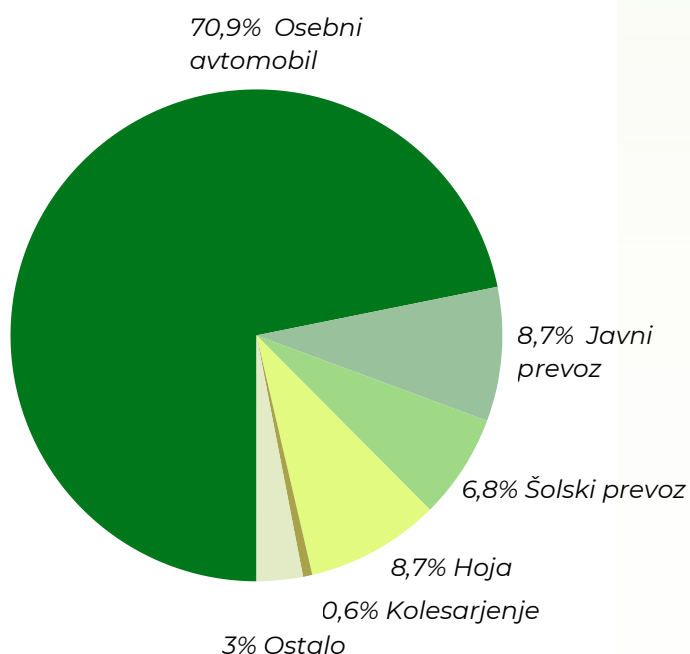
V okviru priprave OCPS so bile podrobneje proučene tudi potovalne navade občanov. Izvedeno je bilo kordonsko štetje prometa za pridobitev informacij o uporabi potovalnih načinov v občini. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih načinih pri poteh v šolo ter o deležu otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih je bila izvedena anketa med šolarji na Osnovni šoli Destrnik – Trnovska vas. Prav tako je na Osnovni šoli Destrnik – Trnovska vas bila izvedena anketa med zaposlenimi z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih.

KORDONSKO ŠTETJE PROMETA

Kordonsko štetje prometa je bilo izvedeno junija 2025 na regionalni cesti R3-6219, Vintarovci, v bližini objekta h. št. 54b, 2253 Destrnik v času jutranje in popoldanske prometne konice. Rezultati štetja so pokazali, da je delež uporabe osebnega avtomobila najvišji, saj dosega 70,9 %, sledita deleža uporabe hoje in uporabe javnega prevoza vsak s 8,7 %. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza znaša 6,8 % in delež uporabe kolesa 0,6 %. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila.



Slika 5: Prikaz lokacije, kjer je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa, R3-6219, naselje Vintarovci



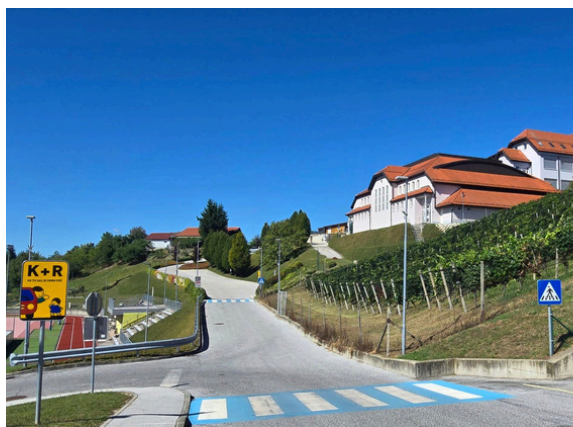
Grafikon 7: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate kordonskega štetja prometa, lokacija na regionalni cesti R3-6219, Vintarovci

ANKETA MED ŠOLARJI

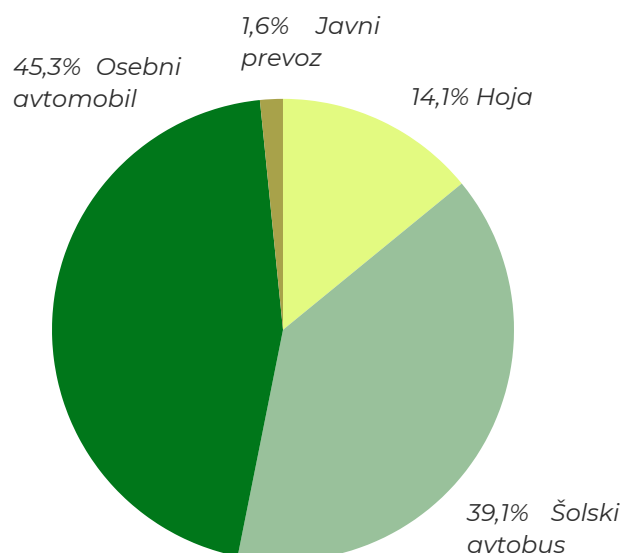
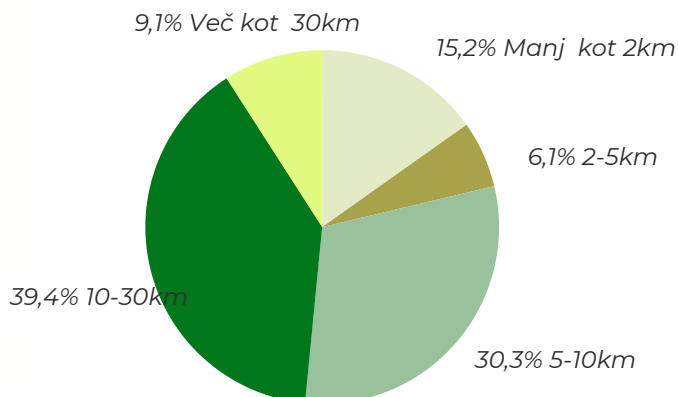
Anketa o prihodih v osnovno šolo je bila izvedena junija 2025 med učenci 3., 5. in 7. razreda na Osnovni šoli Destrnik – Trnovska vas. Rezultati ankete so pokazali, da je delež uporabe osebne avtomobila najvišji s 45,3 %, sledi delež uporabe šolskega avtobusa/ kombija s 39,1 % in delež uporabe hoje z 14,1 %. Delež uporabe javnega prevoza je precej nizek z 1,6 %, medtem ko uporaba kolesa ni bila zaznana.



Slika 6: Aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti, Osnovna šola Destrnik – Trnovska vas



Slika 7: Območje K+R (Kiss and Ride), namenjeno kratkotrajnemu ustavljanju za varen izstop otrok, Destrnik



Grafikon 8: Deleži potovalnih načinov glede na rezultate ankete med šolarji na Osnovni šoli Destrnik – Trnovska vas

ANKETA MED ZAPOSLENIMI

Anketa o poteh na delo je bila izvedena junija 2025 med zaposlenimi na Osnovni šoli Destrnik – Trnovska vas. Rezultati ankete so pokazali, da vsi anketirani zaposleni za prihod na delo uporabljajo osebni avtomobil. Glede na oddaljenost od dela je razvidno, da je največ (39,4 %) od dela oddaljenih med 10-30 km, sledi 30,3 % z oddaljenostjo med 5-10 km. 15,2 % anketiranih je oddaljenih manj kot 2 km in 6,1 % med 2-5 km. Več kot 30 km je oddaljenih 9,1 %. Glede na uporabljene potovalne načine ter dolžine poti na delo se nakazujejo možnosti za postopno spremembo potovalnih navad pri prihodih na delo.

Grafikon 9: Oddaljenost zaposlenih od delovnega mesta med zaposlenimi na Osnovni šoli Destrnik – Trnovska vas



6 PET STEBROV UKREPANJA

Poglavje opredeljuje ključne stebre ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Destrnik. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškimi ciljem in opredeljenim prioritetam. Zajetih je pet vsebinskih področij, za vsako od teh so predstavljene ključne ugotovitve o trenutnem stanju prometnega sistema, pridobljene na podlagi analize obstoječega stanja ter umeščene v širši kontekst dosedanjih dosežkov, prepoznanih izzivov in razvojnih priložnosti. Za vsako področje so opredeljene prioritete, strateška vodila ter nabor ukrepov, namenjenih izvajanju v prihodnjem sedemletnem obdobju.

5 STEBROV UKREPANJA

Strategija je sestavljena iz krovnega stebra, ki obravnava celotno prometno načrtovanje in stebrov, ki obravnavajo potovalne načine v občini: hoja, kolesarjenje, javni prevoz in osebni motorni promet.

KLJUČNI DOSEŽKI, IZZIVI IN PRILOŽNOSTI TER PRIORITETE

Analiza prometnega sistema v občini omogoča poglobljen vpogled v njegovo obstoječe stanje ter prepoznavo ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti ter določitev prioritet za prihodnje usmerjanje.



Grafikon 10: Pet stebrov ukrepanja OCPS

Ključni dosežki predstavljajo napredke na ključnih področjih mobilnosti v občini in omogočajo vpogled v obstoječe stanje, prepoznavanje uspešnih praks ter identifikacijo področij, kjer so potrebne nadaljnje izboljšave. Izzivi predstavljajo prepoznane pomanjkljivosti, ki vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo delovanje. Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine, saj omogoča prepoznavanje ključnih problematik ter vzpostavlja podlago za oblikovanje ustreznih strateških usmeritev. Priložnosti predstavljajo področja z razvojnim potencialom za izboljšave. Prepoznavanje ključnih priložnosti omogoča ciljno usmerjanje prihodnjega razvoja prometnega sistema. Opredeljene prioritete usmerjajo izvajanje ukrepov in opredeljujejo zelene spremembe v prometnem sistemu.

STRATEŠKA VODILA, AMBICIJE IN NABOR UKREPOV

Za vsak steber ukrepanja so določena strateška vodila in kvantificirane ambicije, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Strateška vodila služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Izhajajo iz vizije in ciljev in odražajo prioritete, ki si jih je zadala naša občina ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti. Vsako strateško vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o številu nesreč, deležih in obsegu uporabe posameznih potovalnih načinov na prometnici v občini ter deležih uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in na delo.

Na podlagi izvedenih analiz in predhodnih opredelitev je določen nabor ukrepov za posamezen steber strategije, namenjen postopnemu izboljševanju prometnega sistema v prihodnjem sedemletnem obdobju. Ukrepi, ki se v tem obdobju ne izvedejo, bodo služili kot izhodišče in usmeritev za prihodnji razvoj in nadaljnje strateške aktivnosti. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.



Grafikon 11: Struktura OCPS po stebrih ukrepanja

6.1 Steber Celostno prometno načrtovanje

Steber celostnega prometnega načrtovanja predstavlja temelj usklajenega in dolgoročnega razvoja prometnega sistema v občini ter prispeva k trajnostnemu in učinkovitemu prometu, ki izboljšuje kakovost bivanja.

DOSEŽKI

Občina Destrnik izkazuje pomembne dosežke, saj je bila leta 2020 sprejeta Celostna prometna strategija, ki se v praksi že delno uresničuje. Zaradi majhnosti občine je zagotovljena dobra povezanost ter učinkovito delovanje občinske uprave, kar omogoča hitro usklajevanje in operativno izvajanje sprejetih usmeritev. V občinski upravi so prisotna ustrezna znanja in kompetence za pripravo ter izvajanje celostne prometne strategije, kar predstavlja trdno izhodišče za nadaljnji razvoj dokumenta. Občina razpolaga z jasno opredeljeno razvojno vizijo, ki je delno usklajena s cilji zmanjševanja odvisnosti od fosilnih goriv in spodbujanja trajnostnih oblik mobilnosti, hkrati pa se občinske politike v veliki meri izvajajo skladno s sprejetimi strateškimi dokumenti, kar prispeva k doslednosti in dolgoročni usmerjenosti razvoja prometa.

Slika 8: Izveden ukrep iz CPS 2020, ločena kolesarska steza Janežovci-Drstelja



IZIZI

Občina Destrnik se sooča z več izzivi, ki vplivajo na obseg in hitrost uresničevanja zastavljenih ciljev. Finančne zmožnosti občinskega proračuna so omejene, kar ne omogoča večjih in celovitih vlaganj v prometno infrastrukturo ter zahteva skrbno fazno načrtovanje ukrepov. Nizko število prebivalcev in razpršena poselitev zmanjšujeta učinkovitost nekaterih prometnih rešitev ter otežujeta zagotavljanje kakovostnih in stroškovno učinkovitih storitev mobilnosti. Izzive dodatno poglobljata oddaljenost občine od večjih upravnih in razvojnih središč ter nizka raven vključevanja javnosti v procese prometnega načrtovanja, kar zmanjšuje podporo ukrepom in omejuje potencial za njihovo uspešno izvajanje.

PRILOŽNOSTI

Občini Destrnik se odpirajo pomembne priložnosti za nadgradnjo obstoječih pristopov in učinkovitejše izvajanje ukrepov. Vzpostavitev sistematičnega spremljanja izvajanja ukrepov ter njihovih učinkov bi omogočila boljše vrednotenje napredka in prilagajanje ukrepov dejanskim potrebam prostora in prebivalcev. Priložnost predstavlja tudi krepitev sodelovanja z Direkcijo Republike Slovenije za infrastrukturo, zlasti pri usklajevanju posegov na državnem cestnem omrežju. Pomemben potencial se kaže na področju ozaveščanja prebivalcev o zdravem življenjskem slogu ter vključevanja otrok in mladih, predvsem prek vrtca in osnovne šole, kar lahko dolgoročno prispeva k spremembi potovalnih navad. Nadaljnje strokovno izpopolnjevanje zaposlenih ter aktivno sodelovanje na strokovnih posvetih in izobraževanjih s področja prometnega načrtovanja omogočata prenos dobrih praks v lokalno okolje, ob tem pa prijavljanje na razpise s področja prometa in trajnostne mobilnosti odpira možnosti za pridobivanje zunanjih finančnih virov.

Steber: Celostno prometno načrtovanje			
Prioritete			
Koriščenje evropskih sredstev za razvoj prometa			
Aktivno vključevanje ključnih deležnikov in javnosti			
Strateško vodilo			
Občina Destrnik bo promet načrtovala celostno in sodelovalno, pri čemer bo aktivno vključila javnost ter ključne deležnike ter dosledno izkoriščala evropska sredstva za razvoj varnega, dostopnega in trajnostnega prometnega sistema.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (uporaba hoje, kolesa, javnega prevoza) v prometu	18,0%	25,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva	14,1%	20,0%	Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
Znižati število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine	629 (v letu 2023)	600	Število osebnih vozil na 1000 prebivalcev občine
Nabor ukrepov			
Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS			
Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti			
Digitalizacije in inovacije			
Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk			
Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami			
Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov			
Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov			
Preučitev možnosti za ureditev prometa v okolici OŠ Destrnik			
Zagotavljanje varnih šolskih poti			
Revizija in prenova OCPS			

Tabela 3: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Celostno prometno načrtovanje

OPIS UKREPOV ZA STEBER CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
	Po sprejetju Občinske celostne prometne strategije (OCPS) na občinskem svetu se bo v občini Destrnik izvajanje strategije redno spremljalo, pri čemer bo enkrat letno pripravljeno poročilo o napredku in učinkih. Spremljanje bo potekalo v skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja, ki vključuje beleženje obveznih kazalnikov, predpisanih s strani pristojnega ministrstva, ter dodatnih kazalnikov, izbranih glede na cilje občine. Rezultati se bodo predstavili javnosti in občinskemu svetu ter bodo služili za sprotne prilagajanje ukrepov in obveščanje javnosti o izvajanju strategije.
2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
	Občina Destrnik bo z različnimi ukrepi spodbujala trajnostne oblike mobilnosti in zmanjševanje odvisnosti od osebnih vozil, s čimer bo prispevala k izboljšanju prometne varnosti, kakovosti zraka in bivalnega okolja. Skozi vse leto bo spodbujala uporabo hoje in kolesa pri vsakodnevnih poteh in rekreaciji ter ozaveščala občane o prednostih uporabe javnega prevoza v primerjavi z vožnjo z osebnim avtomobilom. V sklopu promocije trajnostne mobilnosti bo občina vsako leto sodelovala v Evropskem tednu mobilnosti, ki vključuje aktivnosti, kot so dan brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, delavnice ter predstavitve dobrih praks. Z doslednim ozaveščanjem in ustvarjanjem pogojev za trajnostno mobilnost želi občina dolgoročno vplivati na spremembo potovalnih navad in prispevati k višji kakovosti življenja v lokalnem okolju.
3	Digitalizacije in inovacije
	Občina Destrnik bo z uvajanjem digitalizacije in inovativnih rešitev v prometno načrtovanje izboljšala učinkovitost, dostopnost, racionalnost in varnost prometnega sistema. V okviru ukrepa bo pripravila interaktivne zemljevide, ki bodo prikazovali varne poti za pešce in kolesarje, lokacije parkirišč ter omrežje javnega prevoza. Prav tako bo občina preučila možnosti razvoja mobilne aplikacije, ki bo občanom omogočala dostop do voznih redov, informacij o zaporah ter enostavno prijavo težav v prometnem prostoru.
4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
	Občina Destrnik bo vzpostavila register prometno nevarnih točk, s katerim bo sistematično evidentirala lokacije, kjer lahko prihaja do potencialnih konfliktnih situacij za pešce, kolesarje, uporabnike javnega prevoza in motornega prometa. Temeljit bo na strokovnih analizah, podatkih o prometnih nesrečah in povratnih informacijah občanov. Na podlagi tega registra bo občina lažje načrtovala in izvajala ukrepe za izboljšanje prometne varnosti ter tako povečala varnost vseh udeležencev v prometu.
5	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami
	Občina Destrnik bo okrepila sodelovanje s sosednjimi občinami pri načrtovanju in izvajanju prometnih ukrepov, zlasti na območjih, kjer se prometni tokovi, infrastrukturne povezave in potovalne navade prebivalcev prepletajo prek občinskih meja. S skupnim usklajevanjem razvojnih usmeritev, izmenjavo podatkov in usklajenim izvajanjem projektov bo občina prispevala k bolj povezanemu, učinkovitemu in varnemu prometnemu sistemu širšega območja ter k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti na regionalni ravni.

Zap.št.	Opis ukrepa
6	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov
	Občina Destrnik bo redno spremljala in se prijavljala na razpise s področja prometa na državni in evropski ravni z namenom zagotavljanja dodatnih finančnih sredstev za načrtovanje, gradnjo in izboljševanje prometne infrastrukture ter izvajanje mehkih ukrepov trajnostne mobilnosti. Z aktivnim iskanjem virov sofinanciranja bo občina omogočala postopno uresničevanje ciljev OCPS, razbremenila občinski proračun in pospešila izvedbo ključnih projektov, ki prispevajo k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja.
7	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov
	Občina Destrnik bo aktivno vključevala javnost in ključne deležnike v vse faze načrtovanja in izvajanja prometnih ukrepov, z namenom zagotavljanja preglednega odločanja ter oblikovanja rešitev, ki izhajajo iz dejanskih potreb prebivalcev, gospodarstva in drugih uporabnikov prostora. Z uporabo različnih oblik sodelovanja, kot so delavnice, javne razprave, posvetovanja in digitalna orodja, bo občina krepila zaupanje, spodbujala soodgovornost ter prispevala k večji sprejetosti in učinkovitosti ukrepov trajnostne mobilnosti.
8	Preučitev možnosti za ureditev prometa v okolici OŠ Destrnik
	Občina Destrnik bo preučila možnosti za celovitejšo ureditev prometa v okolici Osnovne šole Destrnik, z namenom izboljšanja prometne varnosti in zmanjšanja gneče v času jutranjega prihoda učencev ter popoldanskega odhoda in pobiranja osnovnošolcev. V okviru preučitve bodo analizirani obstoječi prometni tokovi, način dostopa z osebnimi vozili, pogoji za varno hojo in kolesarjenje ter možnosti umiritve prometa, vključno z vzpostavitev omejitve 30 km/h, pri čemer bo poseben poudarek namenjen zmanjševanju konfliktov med pešci in motornim prometom. Na podlagi ugotovitev bodo oblikovani izvedljivi ukrepi, prilagojeni prostorskim in organizacijskim zmožnostim območja, ki bodo prispevali k boljši preglednosti, večji varnosti in bolj tekočemu prometu v času največjih obremenitev. Ob šolskih poteh bo občina preučila tudi možnosti za vzpostavitev ustreznih označb skladno s programom »Varneje v šolo«.
9	Zagotavljanje varnih šolskih poti
	Občina Destrnik bo stremela k pospešeni vzpostavitvi in celostni ureditvi varnih šolskih poti z izboljšanjem prometne infrastrukture, umirjanjem prometa ter zagotavljanjem varnih in neprekinjenih površin za pešce; ob postopni vzpostavitvi varnih šolskih poti bo sproti prilagajala sistem šolskih prevozov in za učence, ki so od osnovne šole oddaljeni manj kot 4 km ter imajo zagotovljeno varno šolsko pot, postopoma prenehala zagotavljati organizirane šolske prevoze, skladno z veljavno zakonodajo in strokovnimi smernicami.
10	Revizija in prenova OCPS
	Občina Destrnik bo leta 2032 pristopila k pripravi nove Občinske celostne prometne strategije, v okviru katere bo izveden celovit pregled obstoječe strategije in doseženih učinkov njenih ukrepov. V procesu prenove se bodo sistematično ovrednotili predlagani in izvedeni ukrepi, preverila njihova učinkovitost ter ustreznost glede na spremenjene prostorske, prometne in družbene razmere, hkrati pa se bodo na podlagi aktualnih analiz, novih izzivov in ciljev trajnostne mobilnosti oblikovali nadgrajeni in novi ukrepi. Prenovljena OCPS bo nastala ob aktivnem vključevanju javnosti in ključnih deležnikov ter bo predstavljala temelj za nadaljnji razvoj trajnostnega prometnega sistema v občini Destrnik.

6.2 Steber Hoja

Hoja predstavlja enega izmed ključnih načinov mobilnosti na kratkih razdaljah. Kakovostno urejene površine za pešce omogočajo funkcionalno povezanost med dejavnostmi in zagotavljajo varen ter učinkovit dostop, zato je njihovo načrtovanje in urejanje pomemben del celostnega prometnega in prostorskega načrtovanja.

Občina Destrnik na področju hoje dosega več pomembnih pozitivnih premikov, saj so površine za pešce zagotovljene na ključnih lokacijah v občini in so med seboj ustrezno povezane. Pločniki so večinoma dobro vzdrževani in po večini dosegajo zadovoljivo širino, pri čemer izjemo predstavljajo posamezni odseki, predvsem v severnem in delno južnem delu občinskega središča. Prehodi za pešce so jasno in pregledno označeni s horizontalno ter vertikalno prometno signalizacijo, javna razsvetljava pa je na večini območij ustrezno zagotovljena, kar prispeva k večji prometni varnosti. Občani izražajo splošno zadovoljstvo s pogoji za hojo, na nekaterih lokacijah pa so že bile izvedene tudi prilagoditve za gibalno ovirane. Pomemben dosežek predstavlja posodobljen načrt varnih šolskih poti, ki prispeva k večji varnosti otrok in mladih, k izboljšanju razmer za pešce pa dodatno prispevajo tudi novo vzpostavljene kolesarske površine. V zadnjem obdobju se je izboljšalo tudi stanje urbane opreme, kar pozitivno vpliva na kakovost in udobje hoje v naseljih.

DOSEŽKI

Občina Destrnik se na področju hoje sooča z več izzivi, ki so izrazitejši predvsem v naseljih, oddaljenih od občinskega središča, kjer še niso zagotovljene varne in neprekinjene površine za pešce. Zaradi strateške lege občine je hoja večinoma omejena na poti znotraj občine, medtem ko so možnosti za varne peš povezave proti sosednjim območjem omejene. Na določenih območjih primanjkuje urbane opreme, kar zmanjšuje udobje in privlačnost hoje, dodatno pa so na posameznih lokacijah še vedno prisotne pomanjkljive prilagoditve za gibalno ovirane, na primer v okolici trgovine ter občinske stavbe. Izziv predstavlja tudi nizka raven promocije hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti, kar vpliva na potovalne navade prebivalcev. Na nekaterih odsekih pločniki po širini ne ustrezajo potrebam staršev z otroškimi vozički in gibalno oviranih oseb, zlasti v severnem in delno južnem delu občinskega središča, dodatno pomanjkljivost pa predstavljajo tudi manjkajoči ali nepregledno umeščeni prehodi za pešce na lokacijah, kjer se potek pločnika iz enostranske ureditve preusmeri na nasprotno stran ceste. Posebej problematične so razmere ob regionalni cesti Trnovska vas – Ptuj, kjer niso zagotovljene varne površine za hojo niti ustrezni dostopi do avtobusnih postajališč, kar pomembno zmanjšuje prometno varnost in dostopnost za pešce.

IZZIVI

Občina Destrnik ima na področju hoje številne priložnosti za nadaljnje izboljšanje razmer in povečanje privlačnosti hoje kot vsakodnevnega načina mobilnosti. Ena ključnih priložnosti je zagotavljanje dodatnih površin za hojo, tudi v obliki pasov za pešce na cestišču, zlasti na lokalnih cestah v območjih gostejše poselitve, kjer prostorske omejitve ne omogočajo klasične ureditve pločnikov. Pomemben potencial predstavlja ureditev in razvoj kakovostnih sprehajalnih poti, namenjenih tako rekreaciji kot vsakodnevni rabi, ki lahko prispevajo k bolj zdravemu življenjskemu slogu prebivalcev. Nadaljnja nadgradnja obstoječih pešpoti z urbano opremo, kot so klopi, javna razsvetljava in zasaditve, lahko dodatno izboljša udobje in občutek varnosti. Priložnost se kaže tudi v zagotavljanju univerzalne dostopnosti z dopolnitvijo manjkajočih taktilnih oznak in klančin, s čimer bi se izboljšala dostopnost za gibalno in senzorno ovirane. Hojo je mogoče dodatno spodbujati z ozaveševalnimi aktivnostmi, usmerjenimi v uporabo hoje za kratke poti in rekreacijo, pri čemer se kot priložnost izpostavlja tudi preučitev možnosti razširitve pločnikov tam, kjer prostorske razmere to dopuščajo. K večji prometni varnosti lahko prispeva usklajevanje prehodov za pešce s hitrostnimi ovirami, zlasti z izvedbo dvignjenih prehodov, pomembna priložnost pa je tudi zagotavljanje varnih in dostopnih peš povezav do avtobusnih postajališč.

PRILOŽNOSTI

Steber: Hoja			
Prioritete			
Zagotavljanje dodatnih površin za hojo na območjih gostejše poselitve			
Izboljšanje dostopnosti za gibalno ovirane			
Strateško vodilo			
Občina Destrnik bo zagotavljala dodatne površine za hojo na območjih gostejše poselitve, nadgrajevala in vzdrževala obstoječe površine ter izboljševala dostopnost za gibalno ovirane, s čimer bo hoja varna, udobna in privlačna za vse prebivalce.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe hoje v prometu	8,7%	11,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let	2 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2020 in 2024)	Število prometnih nesreč z udeleženiimi pešci v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje površin za hojo			
Zagotavljanje novih površin za hojo na območjih gostejše poselitve			
Vzpostavitev in ureditev prehodov za pešce			
Vzpostavitev in ureditev sprehajalnih poti			
Nadaljnje opremljanje površin za hojo in ozelenitev			
Zagotavljanje univerzalne dostopnosti			

Tabela 4: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Hoja

OPIS UKREPOV ZA STEBER HOJA

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje površin za hojo Občina Destrnik bo namenila pozornost rednemu in aktivnemu vzdrževanju površin za hojo, saj te predstavljajo pomemben del vsakodnevne mobilnosti ter prispevajo k varnosti in udobju pešcev. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb in neravnin, obrezovanje vegetacije, zagotavljanje ustrezne osvetlitve ter vzdrževanje horizontalnih ter vertikalnih označb in urbane opreme. S tem bo občina zagotavljala visoko raven uporabnosti in dostopnosti površin za hojo skozi vse leto, še posebej v bližini šole, vrtca in drugih pomembnih javnih ustanov.
2	Zagotavljanje novih površin za hojo na območjih gostejše poselitve Občina Destrnik bo v prihodnje zagotavljala dodatne in varne površine za hojo predvsem na območjih gostejše poselitve, pri čemer bodo rešitve prilagojene prostorskim omejitvam in finančnim zmožnostim občine. Površine za pešce bodo urejene v različnih oblikah, od klasičnih pločnikov do drugih prometno-urbanističnih rešitev, ki omogočajo varno in udobno hojo. Predvidoma se bo kot ena ključnih investicij izvedel pločnik na odseku od križišča Svetinci do Gomilcev. Preučila se bo tudi možnost izvedbe pločnika na manjkajočem odseku ob OŠ Destrnik, medtem ko bodo na drugih območjih gostejše poselitve na občinskih cestah površine za pešce večinoma zagotovljene z vzpostavitvijo območij skupnega prometnega prostora ali z urejanjem pasov za pešce na vozišču. Lokacije, na katerih se bodo zagotavljale površine za pešce, bodo določene v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, pri čemer ima občina že opredeljen širši nabor potencialnih lokacij, ki se bodo postopoma in glede na razpoložljiva sredstva uresničevale v prihodnjih letih. Dodatno se bodo vzpostavili tudi dostopi do avtobusnih postajališč, posebej ob regionalnih cestah.
3	Vzpostavitev in ureditev prehodov za pešce Občina Destrnik bo pristopila k celostnemu pregledu obstoječih in manjkajočih prehodov za pešce na območju občine z namenom izboljšanja varnosti pešcev in umirjanja prometa. Na podlagi pregleda bodo izvedeni manjkajoči prehodi za pešce na že prepoznanih lokacijah ter po potrebi tudi na drugih prometno izpostavljenih odsekih, če zakonodaja to dopušča, pri čemer bo občina stremela k povezovanju hitrostnih grbin in prehodov za pešce v dvignjene prehode za pešce, ki učinkovito umirjajo promet na lokacijah, kjer je to najbolj potrebno. Poseben poudarek bo namenjen uskladitvi obstoječega prehoda za pešce in hitrostne grbine pred občinsko stavbo ter v območju osnovne šole v dvignjene prehode za pešce, ureditvi prehoda v severnem delu občinskega središča, kjer se pločnik iz dvostranskega spremeni v enostranskega (pri Destrnik 13), ter izvedbi prehodov za pešce na območju Vintarovcev, zlasti pri hišnih številkah Vintarovci 31 in Vintarovci 17. Prehodi za pešce se bodo zagotovili tudi ob avtobusnih postajališčih, kjer obe strani ceste nista povezani s preходом za pešce, dodatno pa bo občina v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo proučila in po možnosti uredila prehode za pešce tudi na odsekih državnih cest. Občina bo hkrati zagotavljala redno vzdrževanje horizontalne in vertikalne prometne signalizacije na prehodih za pešce ter po potrebi posamezne prehode tudi dodatno osvetlila, s čimer bo dolgoročno prispevala k večji preglednosti in varnosti za vse udeležence v prometu.

Zap.št.	Opis ukrepa
4	Vzpostavitev in ureditev sprehajalnih poti Občina Destrnik bo pri razvoju hoje kot trajnostne oblike mobilnosti in rekreacije izkoriščala svoje naravne danosti ter jih načrtno vključevala v vzpostavitev in ureditev kakovostnih sprehajalnih poti, namenjenih vsakodnevni rekreaciji in preživljanju prostega časa prebivalcev. Ključen projekt na tem področju predstavlja izgradnja Parkovnega gozda Destrnik, v okviru katerega so predvidene raznolike rekreacijske, prireditvene in izobraževalne površine, povezane z mrežo sprehajalnih poti, ki bodo omogočale varno, dostopno in prijetno uporabo prostora za različne skupine uporabnikov. Posebno pozornost bo občina namenila spodbujanju rekreacijske poti, ki vodi od občinske stavbe do izletniško-vinogradniške kmetije Lovrec – Jiršovci. Poleg tega bo občina spodbujala postopno urejanje sprehajalnih poti tudi na drugih območjih z izrazitimi naravnimi in krajinskimi potenciali, kot sta dolina reke Pesnice in Rogozniška dolina, pri čemer bo poudarek na povezovanju obstoječih poti, zagotavljanju osnovne opreme in orientacije ter spoštljivem umeščanju v naravno okolje. Ob tem bo občina spodbujala tudi ponovno oživitev in ureditev nekdanjih bližnjic ter poljskih poti, zlasti na območjih vinogradov, in njihovo nadgradnjo v tematske sprehajalne poti, ki bodo poudarjale lokalno krajino, identiteto in kulturno dediščino. V okviru celostnega urejanja prostora bo občina proučila tudi možnosti vzpostavitve sprehajalnih, kolesarskih in jahalnih poti na odmerjenih javnih cestah, ki so trenutno prometno ali funkcionalno neurejene, z namenom večnamenske rabe prostora, večje varnosti in izboljšanja pogojev za aktivno mobilnost ter kakovost bivanja prebivalcev.
5	Nadaljnje opremljanje površin za hojo in ozelenitev Občina Destrnik bo nadaljevala z opremljanjem obstoječih in novih površin za hojo ter z njihovo postopno ozelenitvijo, s čimer bo izboljševala kakovost hoje, bivalno okolje in podobo javnega prostora. Površine za pešce bodo po potrebi dopolnjene z urbano opremo, kot so klopi, koši za odpadke, stojala za kolesa in osnovni orientacijski elementi, hkrati pa bo občina stremela k povečevanju deleža zelenih elementov ob pešpoteh, zlasti z zasaditvijo dreves in grmovnic, kjer prostorske razmere to dopuščajo. Takšen pristop bo prispeval k večjemu udobju hoje, izboljšanju mikroklimatskih razmer, večji rabi javnega prostora ter krepitvi privlačnosti hoje kot vsakodnevnih in rekreativnih oblik gibanja.
6	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti Občina Destrnik bo pri načrtovanju in urejanju površin za hojo sistematično zagotavljala univerzalno dostopnost, s ciljem omogočiti varno, samostojno in udobno gibanje vsem uporabnikom javnega prostora, ne glede na njihove gibalne ali senzorne zmožnosti. Poseben poudarek bo namenjen postopnemu odpravljanju obstoječih arhitekturnih ovir, prilagajanju višin robnikov, urejanju ustreznih klančin ter izboljšanju prehodnosti in preglednosti pešpoti, pri čemer bo ob sanaciji posameznih pločnikov občina hkrati preučila tudi možnosti za njihovo razširitev, kjer prostorske razmere to dopuščajo, da bo zagotovljena ustrezna univerzalna dostopnost. Med prioritetskimi posegi je predvidena ureditev klančine za gibalno ovirane ob občinski stavbi, pri športnem igrišču ter pri teniškem igrišču, ob tem pa bo občina tudi pri drugih posegih v javni prostor dosledno upoštevala načela univerzalnega oblikovanja, s čimer bo dolgoročno prispevala k večji dostopnosti storitev in kakovosti bivanja v občini.

6.3 Steber Kolesarjenje

Kolesarjenje je trajnostna oblika mobilnosti, primerna za kratke in srednje razdalje, ki hkrati spodbuja aktivni življenjski slog. Ustrezno urejene kolesarske površine povezujejo bivalna območja z javnimi storitvami, šolami, delovnimi mesti ter rekreativnimi in turističnimi destinacijami.

Občina Destrnik je v zadnjih letih na področju kolesarjenja dosegla pomembne začetne korake, saj so bile ob dveh regionalnih cestah vzpostavljene prve kolesarske površine, in sicer na povezavi iz smeri Ptuja proti Drstelji. Te površine omogočajo povezovanje občine z Mestno občino Ptuj, čeprav kolesarska povezava na območju Ptuja še ni v celoti vzpostavljena. Večina kolesarskih ureditev je izvedena kot nivojsko ali prostorsko ločene površine za kolesarjenje, v obliki kolesarskih stez in kolesarskih poti, kar prispeva k večji varnosti kolesarjev. Zaradi nizke gostote prometa lokalne ceste v občini omogočajo razmeroma varno vožnjo s kolesom tudi v mešanem prometu. Občina razpolaga tudi z nekaj lastniškimi kolesi, namenjenimi izposoji, pri čemer je pri dveh turističnih ponudnikih omogočena izposoja skupno petih električnih koles, kar predstavlja dobro izhodišče za nadaljnje spodbujanje rabe kolesa kot oblike mobilnosti.

DOSEŽKI

IZZIVI

Občina Destrnik se na področju kolesarjenja sooča z več izzivi, povezanimi predvsem z umeščenostjo in uporabnostjo obstoječih kolesarskih povezav. Kolesarske povezave ne potekajo skozi območja gostejše poselitve niti skozi občinsko središče, zato ne omogočajo učinkovite rabe kolesa za vsakodnevne poti. Na posameznih odsekih sta obstoječi kolesarski povezavi prometno manj varni, zlasti na križiščih z lokalnimi cestami in javnimi potmi, kar zmanjšuje občutek varnosti med kolesarji. Zaradi pogostih dostopov do kmetijskih zemljišč je oteženo redno čiščenje in vzdrževanje kolesarskih površin, kar dodatno vpliva na kakovost in varnost vožnje. Pomemben izziv predstavlja tudi pomanjkanje podporne infrastrukture za kolesarjenje, kot so počivališča, stojala za kolesa in servisne točke, ob tem pa v občini manjkajo tudi pokrite površine za shranjevanje koles. Uporaba kolesa v vsakodnevni mobilnosti ostaja zelo nizka, kar potrjujejo rezultati kordonskega štetja prometa ter anket o poteh v šolo in na delo, pri čemer se tudi izposoja občinskih koles v praksi skorajda ne izvaja.

Občina Destrnik ima na področju kolesarjenja pomembne priložnosti za nadaljnji razvoj kolesarskega omrežja in povečanje rabe kolesa kot vsakodnevnega načina mobilnosti. Ključno priložnost predstavlja izgradnja manjkajočih odsekov kolesarskih povezav ob državnih cestah, zlasti vzpostavitev povezave ob regionalni cesti proti občini Trnovska vas in naprej v smeri Lenarta, ter nadaljevanje kolesarske povezave v Jiršovcih proti Voličini z navezavo na širše območje Slovenskih goric. Pomemben razvojni potencial ima tudi izvedba kolesarske poti v Pesniški dolini ter zagotavljanje kolesarskih površin, ki bodo neposredno vodile v občinsko središče, s čimer bi se izboljšala uporabnost kolesa za vsakodnevne poti. Ob tem se kot priložnost izpostavlja tudi odprava kritičnih točk na obstoječih kolesarskih površinah, ki trenutno zmanjšujejo raven prometne varnosti. Poleg infrastrukturnih izboljšav je pomembna priložnost tudi promocija kolesarjenja kot vsakodnevnega načina mobilnosti ter sistematično nadgrajevanje in širitev podporne infrastrukture, kot so stojala za kolesa in servisne točke. Dodatni potencial predstavlja boljša integracija kolesarjenja z javnim potniškim prometom, vzpostavitev pokrite kolesarnice v občinskem središču ter uvedba sistema za izposajo električnih koles, kar bi lahko pomembno prispevalo k večji dostopnosti in rabi kolesa v občini.

PRILOŽNOSTI

Steber: Kolesarjenje			
Prioritete			
Vzpostavitev povezane mreže poti za kolesarjenje znotraj občine in v povezavi s sosednjimi občinami			
Zagotavljanje podporne infrastrukture za izboljšano kolesarsko izkušnjo			
Strateško vodilo			
Občina Destrnik bo vzpostavila celovito in povezano mrežo kolesarskih poti znotraj občine ter v navezavi s sosednjimi občinami, hkrati pa bo zagotovila ustrezno podporno infrastrukturo, s čimer bo kolesarjenje varno, udobno in privlačno za vse uporabnike.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe kolesa v prometu	0,6%	4,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Zmanjšati število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let	3 (med leti 2020 in 2024)	0 (med leti 2028 in 2032)	Število prometnih nesreč z udeleženiimi kolesarji v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin			
Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja			
Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles			
Preučitev možnosti za nadgradnjo sistema za izposajo koles			

Tabela 5: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Kolesarjenje

OPIS UKREPOV ZA STEBER KOLESARJENJE

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin
	Občina Destrnik bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih in novih kolesarskih površin z namenom zagotavljanja njihove varne, udobne in nemotene uporabe. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb vozišča, kot so razpoke in udrtine, košnjo zaraščene vegetacije, redno čiščenje poti, vzdrževanje horizontalne in vertikalne signalizacije ter izboljšanje preglednosti na križiščih in priključkih. S tem bo občina prispevala k večji varnosti in večji uporabi kolesa kot trajnostnega načina mobilnosti.
2	Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja
	Občina Destrnik bo postopno razvijala sklenjeno in varno kolesarsko omrežje, ki bo omogočalo vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje ter izboljšalo povezljivost občine z okoliškimi območji. V okviru razvoja omrežja bo predvidena izvedba državne kolesarske povezave med Trnovsko vasjo in Ptujem, ureditev kolesarskih površin ob dolini reke Pesnice ter vzpostavitev kolesarske povezave med naseljema Drstelja in Voličina. Občina bo hkrati preučila možnosti za postopno vzpostavitev površin za kolesarjenje v občinskem središču, skladno s finančnimi in prostorskimi zmožnostmi, z namenom izboljšanja dostopnosti do ključnih dejavnosti in storitev. Poleg navedenih povezav bo občina razvijala tudi navezave lokalnega cestnega omrežja na državne kolesarske povezave, kot npr. Jiršovci–Strmec pri Destrniku–Vintarovci in drugih primerljivih odsekih, ter na ostalih lokalnih cestah preučevala možnosti za ureditev površin za kolesarjenje na vozišču, ob upoštevanju prometnih obremenitev, prostorskih razmer in zagotavljanja večje varnosti vseh udeležencev v prometu.
3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
	Občina Destrnik bo sočasno z razvojem kolesarskega omrežja zagotavljala tudi ustrezno podporno infrastrukturo za kolesarje; v prvi fazi bo vzpostavila osnovne kolesarske povezave ter postavila stojala za kolesa na ključnih lokacijah, v nadaljevanju pa bo preučila možnosti za vzpostavitev pokrite kolesarnice v občinskem središču v neposredni bližini osnovne šole. Ob vzpostavitvi novih kolesarskih povezav bo občina po potrebi zagotovila tudi počivališča ter servisne in polnilne postaje za kolesa, s čimer bo omogočila celostno podporo za varno, udobno in privlačno uporabo kolesa kot trajnostnega načina mobilnosti.
4	Preučitev možnosti za nadgradnjo sistema za izposajo koles
	Občina Destrnik bo preučila možnosti za ponovno vzpostavitev in zagon obstoječega sistema za izposajo koles ter hkrati analizirala možnosti za njegovo nadgradnjo v sodobnejši sistem izposoje e-koles. V okviru preučitve bodo upoštevani tehnični, organizacijski in finančni vidiki delovanja sistema, potrebe uporabnikov ter možnosti povezovanja z drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. Prav tako se bo ob vzpostavitvi sistema preučila tudi tehnična in ekonomska izvedljivost povezovanja z drugimi sistemi izposoje koles v širšem prostoru, ob upoštevanju infrastrukturnih pogojev in razvojnih interesov območja. Cilj ukrepa je vzpostavitev dostopnega in učinkovitega sistema izposoje koles, ki bi prispeval k večji rabi kolesa za vsakodnevne poti ter izboljšal mobilnost prebivalcev in obiskovalcev občine.

6.4 Steber Javni prevoz

Steber javnega prevoza predstavlja pomemben del prometnega sistema občine in zagotavlja osnovno dostopnost ter poveztljivost prebivalcev.

DOSEŽKI

Občina Destrnik na področju javnega prevoza dosega več pomembnih dosežkov, saj so šolski prevozi vključeni v sistem javnega potniškega prometa, dodatno pa občina zagotavlja prevoze v šolo tudi z dvema kombijema. Skozi občino poteka več linij avtobusnega prevoza, kar omogoča razmeroma dobro dostopnost javnega potniškega prometa za prebivalce. Pokritost občine z avtobusnimi postajališči je ustrezna, pri čemer so nekatera postajališča že urejena z nadstreški in izogibališči ter so večinoma umeščena v parih, kar izboljšuje varnost in uporabniško izkušnjo. Do dela avtobusnih postajališč so zagotovljeni tudi dostopi za pešce, kar prispeva k boljši dostopnosti javnega potniškega prometa. Pomemben dosežek predstavljajo tudi dobre prometne povezave z Mestno občino Ptuj, ki omogočajo dnevno mobilnost prebivalcev za potrebe šolanja, dela in drugih dejavnosti.



Slika 9: Avtobusno postajališče Gomilci, brez zavetja in urbane opreme

Občina Destrnik se na področju javnega prevoza sooča z več izzivi, ki vplivajo na njegovo uporabnost in privlačnost za prebivalce. Pomemben izziv predstavlja pomanjkanje neposredne avtobusne povezave do Maribora, saj obstoječa linija Jiršovci – Duplek – Maribor obratuje le dvakrat dnevno, kar ne zadostuje potrebam dnevnih migrantov. Dostopi do avtobusnih postajališč niso povsod ustrezno urejeni, dodatno pa so nekatera postajališča kljub razpoložljivim prostorskim možnostim še vedno neustrezno opremljena. Študenti in nekateri dijaki se pri dostopu do izobraževalnih ustanov pogosto soočajo s prestopanjem, kar podaljšuje potovalne čase in zmanjšuje privlačnost javnega prevoza. Vozni redi niso dovolj prilagojeni dejanskim potrebam občanov, zlasti v popoldanskem in večernem času ter ob koncih tedna, ko je ponudba povezav izrazito slabša. Omejena je tudi integracija javnega potniškega prometa z drugimi oblikami mobilnosti, kot sta kolesarjenje in osebni avtomobil, hkrati pa v občini ne obstaja sistemski rešitev za zagotavljanje prevozov starejših oseb, kar dodatno zmanjšuje dostopnost storitev za ranljive skupine prebivalcev.

IZZIVI

PRILOŽNOSTI

Občina Destrnik ima na področju javnega potniškega prometa več priložnosti za izboljšanje dostopnosti, uporabnosti in kakovosti storitev. Ena ključnih priložnosti je ureditev avtobusnih postajališč in njihovih dostopov, zlasti ob regionalnih cestah, kjer so razmere za uporabnike trenutno manj ugodne. Pomemben potencial predstavlja tudi usklajevanje voznih redov z vsakodnevnimi potrebami občanov ter izboljšanje udobja in informiranosti potnikov, pri čemer se kot priložnost izpostavlja tudi prilagoditev ponudbe povezav v večernem času in ob koncih tedna. Nadaljnje izboljšave so možne z boljšo integracijo javnega prevoza z drugimi oblikami mobilnosti, kot sta kolesarjenje in osebni avtomobil. Posebno priložnost predstavlja preučitev možnosti vzpostavitve dodatne, neposredne avtobusne linije do Maribora, predvsem za študente v jutranjih in popoldanskih terminih, kar bi lahko pomembno izboljšalo dostopnost do izobraževalnih ustanov. Kot razvojna priložnost se kaže tudi uvedba sistema prevozov na klic ali drugih sistemskih rešitev za prevoz starejših občanov ter preučitev možnosti uporabe e-mobilnosti za prevoz otrok in drugih prebivalcev z nadgradnjo obstoječega voznega parka.

Steber: Javni prevoz			
Prioriteta			
Izboljšanje učinkovitosti javnega prevoza			
Strateško vodilo			
Občina Destrnik bo s ciljnim izboljšavami in okrepljenim sodelovanjem s pristojnimi institucijami izboljšala učinkovitost javnega prevoza ter ga naredila dostopnejšega in bolj uporabniku prijaznega.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	8,7%	10,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Povečati število letnih validacij na javni prevoz v občini	21.382	24.000	Število letnih validacij na javni prevoz v občini
Nabor ukrepov			
Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza			
Celosten pregled in izboljšanje avtobusnih postajališč			
Integracija kolesarjenja in javnega prevoza			
Nadaljnje zagotavljanje in prilagajanje šolskih prevozov			
Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic			

Tabela 6: Prioritete, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Javni prevoz

OPIS UKREPOV ZA STEBER JAVNI PREVOZ

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza Občina Destrnik bo stremela k izboljšanju ponudbe avtobusnega prevoza, predvsem z vidika pogostosti, zanesljivosti in ustreznosti povezav z bližnjimi središči, pri čemer bo posebno pozornost namenila okrepljenemu sodelovanju z Direkcijo za upravljanje javnega potniškega prometa (DUJPP) in drugimi pristojnimi deležniki. Poudarek bo namenjen izboljšanju avtobusnih povezav v smeri Lenarta in Ptuja, hkrati pa bo občina v sodelovanju z DUJPP stremela k vzpostavitvi nove oziroma bistveno izboljšane avtobusne linije v smeri Maribora, ki bo časovno in vsebinsko prilagojena potrebam dijakov, študentov ter drugih dnevnih migrantov. S tem bo občina prispevala k večji privlačnosti javnega potniškega prometa ter k postopnemu zmanjševanju odvisnosti od osebne motornega prometa.
2	Celosten pregled in izboljšanje avtobusnih postajališč Občina Destrnik bo v sodelovanju s Svetom za preventivo in vzgojo v cestnem prometu izvedla celosten pregled in analizo ustreznosti postajališč javnega potniškega prometa ter postajališč šolskega prevoza, z namenom izboljšanja varnosti in kakovosti njihove uporabe. V okviru pregleda bo posebna pozornost namenjena ustrezni izvedbi postajališčnih zalivov, stanju in vidnosti horizontalne ter vertikalne prometne signalizacije, zagotavljanju primerne osvetlitve, varnim dostopom za potnike ter ureditvi prehodov za pešce na lokacijah, kjer so ti potrebni. Na podlagi ugotovitev bo občina v prihodnjih letih sistematično izboljševala pogoje za uporabo javnega in šolskega prevoza, s čimer bo prispevala k večji prometni varnosti, boljši dostopnosti ter večji privlačnosti javnega potniškega prometa za vse uporabnike.
3	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza Občina Destrnik bo spodbujala integracijo kolesarjenja in javnega prevoza z namenom krepitve multimodalnosti ter omogočanja enostavnega kombiniranja različnih trajnostnih oblik mobilnosti. V ta namen bo ob ključnih avtobusnih postajališčih postopno zagotavljala ustrezna stojala za kolesa, ki bodo uporabnikom omogočala varen in udoben prestop s kolesa na javni prevoz. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi varne in pokrite kolesarnice v občinskem središču, ki bo lahko služila tako osnovnošolcem kot tudi drugim uporabnikom, ki bi kolesarjenje kombinirali z uporabo avtobusnega prevoza. S takšnimi ukrepi bo občina izboljševala dostopnost javnega prevoza, spodbujala uporabo kolesa za vsakodnevne poti ter prispevala k zmanjševanju odvisnosti od osebne motornega prometa.

Zap.št.	Opis ukrepa
4	Nadaljnje zagotavljanje in prilagajanje šolskih prevozov
	Občina Destrnik bo nadaljevala z zagotavljanjem šolskih prevozov za učence, ki nimajo ustrezne možnosti uporabe rednih linij javnega potniškega prometa ali varne šolske poti v šolo, ter s tem zagotavljala dostopnost izobraževanja vsem otrokom na območju občine. Ob tem bo občina tudi v prihodnje posebej skrbela za zagotavljanje prilagojenih prevozov za otroke s posebnimi potrebami, pri čemer bodo prevozi organizirani na način, ki bo zagotavljal varnost, zanesljivost in prilagojenost individualnim potrebam uporabnikov. S sistematičnim ohranjanjem in prilagajanjem šolskih prevozov bo občina prispevala k večji socialni vključenosti, prometni varnosti ter enakim možnostim za vse učence.
5	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic
	Občina Destrnik bo preučila potrebe in možnosti za vzpostavitev sistema prevozov na klic, namenjenega predvsem prebivalcem z omejenim dostopom do rednih linij javnega potniškega prometa, starejšim, gibalno oviranim ter drugim ranljivim skupinam. V okviru preučitve bodo analizirane prostorske in demografske značilnosti občine, obstoječe prometne povezave ter organizacijske in finančne možnosti za uvedbo sistema. Na podlagi ugotovitev bo občina ocenila smiselnost in izvedljivost vzpostavitve prevozov na klic kot dopolnilne oblike mobilnosti, ki bi prispevala k večji dostopnosti osnovnih storitev, večji socialni vključenosti in izboljšani kakovosti bivanja prebivalcev, pri čemer bo po potrebi zagotovila tudi nadgradnjo občinskega voznega parka z dodatnim vozilom.



Slika 10: Urejeno avtobusno postajališče z nadstreškom za večje udobje potnikov v Drstelji

6.5 Steber Osebni motorni promet

Steber osebnega motornega prometa ima v občini še vedno osrednjo vlogo pri zagotavljanju vsakodnevne mobilnosti prebivalcev, saj zagotavlja hitro in fleksibilno mobilnost prebivalcev ter temelji na dobro razvitih prometnih površinah.

DOSEŽKI

Občina Destrnik na področju osebnega motornega prometa izkazuje več pomembnih dosežkov, saj razvito cestno omrežje zagotavlja osnovno dostopnost za vse prebivalce občine. Parkirišča v občinskem središču so urejena, državne ceste pa so po večini ustrezno vzdrževane, pri čemer so tudi nekatere občinske ceste zadovoljivo vzdrževane. Promet v občinskem središču je večinoma ustrezno umirjen, vzpostavljenih je tudi nekaj območij skupnega prometnega prostora, kar prispeva k večji prometni varnosti in boljši kakovosti bivanja. Gostota prometa v središču občine je razmeroma nizka, dodatno pa k umirjanju prometa prispevajo štirje nameščeni prikazovalniki hitrosti. Talne prometne označbe so po večini obnovljene, pomemben dosežek pa predstavlja tudi vzpostavitev šestih polnilnic za električne avtomobile, ki prispevajo k spodbujanju prehoda na okolju prijaznejše oblike mobilnosti.



Slika 11: Slabo stanje in poškodovanost vozišča na državni cesti, občina Destrnik

Občina Destrnik se na področju osebnega motornega prometa sooča z več izzivi, ki pomembno vplivajo na prometno varnost, kakovost bivanja in trajnost mobilnosti. Na celotnem območju občine je zaznana previsoka hitrost osebnih vozil, ki jo prebivalci izpostavljajo kot enega glavnih prometnih problemov. Državni cesti Trnovska vas – Ptuj in Janežovci – Selce sta močno obremenjeni s tranzitnim prometom, zlasti tovornim, kar povečuje obremenitve prostora in negativno vpliva na varnost ter bivalno okolje ob cestah. Na posameznih odsekih državnih in občinskih cest stanje vozišč ni ustrezno, kar dodatno poslabšuje prometne razmere. Pomemben izziv predstavlja tudi izrazita odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobila, ki je pogosto edina realna izbira za vsakodnevne poti. Poseben izziv je urejanje prometa v okolici osnovne šole, kjer prihaja do večjih prometnih obremenitev in konfliktov med različnimi udeleženci. Parkirni režimi v občini niso sistemsko urejeni, posamezna parkirišča pa imajo omejeno število parkirnih mest, rezerviranih za zaposlene, ob tem pa v občini ni vzpostavljene izhodiščne točke za skupne prevoze.

IZZIVI

PRILožNOSTI

Občina Destrnik ima na področju osebnega motornega prometa več priložnosti za izboljšanje prometne varnosti, urejenosti prometa in zmanjševanje negativnih vplivov avtomobilskega prometa. Ena ključnih priložnosti je vzpostavitev sistematičnega spremljanja in umirjanja hitrosti po celotnem območju občine, kar bi prispevalo k večji varnosti vseh udeležencev v prometu. Pomemben potencial predstavlja tudi preučitev potreb po uvedbi ustreznih parkirnih režimov v občinskem središču. Nadaljnje izboljšave so možne z rednim vzdrževanjem in postopno posodobitvijo cestnega omrežja, pri čemer se kot priložnost izpostavlja tudi analiza in odprava nevarnih oziroma konfliktnih prometnih točk. K večji prometni varnosti lahko prispevata ureditev bankin na cestnih odsekih, kjer to omogočajo prostorske razmere, ter postavitve prometnih ogledal v nepreglednih zavojih in križiščih. Pomembna priložnost se kaže tudi v spodbujanju sopotništva kot alternative individualni rabi avtomobila.

Steber: Osebni motorni promet			
Prioriteta			
Sistematično spremljanje in umirjanje hitrosti			
Strateško vodilo			
Občina Destrnik bo sistematično spremljala prometne razmere ter z ukrepi za umirjanje hitrosti zagotavljala večjo varnost, hkrati pa bo zmanjševala konkurenčne prednosti avtomobila v primerjavi z drugimi oblikami mobilnosti, da bi spodbudila manjšo uporabo osebnega vozila.			
Kvantificirane ambicije			
Opis	Izhodiščna vrednost	Ciljna vrednost	Kazalnik
	2025	2032	
Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	70,9%	64,0%	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini
Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let	5 (med leti 2020-2024)	0 (med leti 2028-2032)	Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let
Nabor ukrepov			
Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja			
Implementacija ukrepov za umirjanje prometa			
Analiza in sanacija nevarnih križišč			
Učinkovito upravljanje s parkiranjem			
Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti			

Tabela 7: Prioriteta, strateško vodilo in kvantificirane ambicije ter nabor ukrepov za steber Osebni motorni promet

OPIS UKREPOV ZA STEBER OSEBNI MOTORNI PROMET

Zap.št.	Opis ukrepa
1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja
	Občina Destrnik bo zagotavljala redno in sistematično vzdrževanje občinskega cestnega omrežja z namenom izboljšanja prometne varnosti in kakovosti cestne infrastrukture za vse udeležence v prometu. Sanirana bodo poškodovana in dotrajana vozišča, pri čemer bodo prenove in sanacije načrtovane in izvedene skladno z načeli trajnostne mobilnosti, kar vključuje tudi prizadevanja za zagotavljanje ustreznih površin za hojo in kolesarjenje ob večini rekonstrukcij cest. Dela bodo načrtovana na podlagi prometne obremenjenosti, stanja cestne infrastrukture in izraženih potreb lokalnega prebivalstva. Poleg tega bo občina izvajala ukrepe za izboljšanje preglednosti cest in križišč, kot so odstranjevanje zaraščene vegetacije in drugih vizualnih ovir, ter redno preverjala ustreznost osvetlitve in stanje prometne signalizacije, hkrati pa bo skrbela tudi za ustrezno vzdrževanje bankin in učinkovito odvodnjavanje cest, kar bo prispevalo k večji stabilnosti vozišč, boljši varnosti ter daljši življenjski dobi cestne infrastrukture.
2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
	Občina Destrnik bo za izboljšanje prometne varnosti uvajala ciljno usmerjene ukrepe za umirjanje prometa ter sistematično spremljala hitrostne vzorce vozil z uporabo prikazovalnikov hitrosti. Na podlagi zbranih podatkov bo načrtovala in postopno uvajala ustrezne tehnične in organizacijske ukrepe na odsekih, kjer bodo zaznane prekoračitve hitrosti, pri čemer bodo med možnimi rešitvami tudi fizične ovire, talne označbe, optične zožitve ter izboljšana prometna signalizacija. Posebno pozornost bo namenila vzpostavitvi območij umirjenega prometa v okolici vzgojno-varstvenih ustanov ter drugih območij z večjo prisotnostjo pešcev, otrok in starejših. Prav tako bo preučevala možnosti uvedbe območij omejene hitrosti na občinskih cestah, kjer ni urejenih ločenih površin za pešce in kjer je gostota poselitve visoka, pri čemer bodo prednostno obravnavana območja z večjo izpostavljenostjo ranljivih udeležencev v prometu.
3	Analiza in sanacija nevarnih križišč
	Občina Destrnik bo izvedla celovito analizo varnosti križišč, pri čemer bo posebej pozorna na odseke z večjim številom prometnih nesreč, izpostavljenost ranljivih udeležencev ter prometne tokove. Analiza bo zajemala pregled prometne signalizacije, preglednosti, osvetlitve in prometnih ureditev v posameznih križiščih, pri čemer bodo prednostno obravnavana križišča med državnimi in občinskimi cestami ter ustreznost poteka in označitve prednostnih poti. Na podlagi ugotovitev bo občina pripravila in izvajala ukrepe za izboljšanje varnosti, kot so ureditev ali preureditev prometnih površin, izboljšanje preglednosti, nadgradnja signalizacije ter morebitna uvedba dodatnih varnostnih elementov, s ciljem zmanjšanja tveganja za prometne nesreče in povečanja varnosti vseh udeležencev v prometu. Med prioritetskimi posegi bo obravnavana tudi rekonstrukcija križišča v Gomilcah, ki bo glede na ugotovitve analize načrtovana in izvedena v sodelovanju s pristojnimi upravljavci cest.

Zap.št.	Opis ukrepa
5	Učinkovito upravljanje s parkiranjem Občina Destrnik bo stremela k učinkovitejšemu upravljanju s parkiranjem z namenom izboljšanja prometne varnosti, večje dostopnosti in boljše rabe razpoložljivih parkirnih površin. Posebna pozornost bo namenjena ureditvi parkirnega in voznega režima v okolici Osnovne šole Destrnik, kjer bo občina ob upoštevanju prostorskih in finančnih zmožnosti preučila možnost vzpostavitve sistema kratkotrajnega ustavljanja tipa »kiss & ride«. Na preostalih parkiriščih v občini bo preučila potrebe in možnosti za uvedbo ustreznih parkirnih režimov, zlasti kratkotrajnega parkiranja, da bodo parkirna mesta v največji možni meri dostopna uporabnikom, ki jih v določenem času dejansko potrebujejo. Občina bo hkrati spodbujala sopotništvo ter po potrebi za njegove potrebe zagotovila tudi posebej označena parkirna mesta. V času večjih dogodkov bo občina iskala začasne rešitve za zmanjševanje pomanjkanja parkirnih mest v občinskem središču, po potrebi pa bo za podporo celostnemu upravljanju parkiranja in prometnih tokov pripravila tudi mobilnostni načrt.
6	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti Občina Destrnik bo po vzoru dobrih praks pričela s postopno celovito prenovo ulic in cest, ki bo temeljila na načelih trajnostne mobilnosti. Glavni cilj ukrepa bo ustvariti varnejše, prijaznejše in bolj dostopno okolje za vse udeležence v prometu, zlasti pešce in kolesarje. V sklopu prenove bodo zagotovljena območja umirjanja prometa, dodatne površine za pešce in kolesarje, izvedene bodo ozelenitve ter nameščena urbana oprema, hkrati pa bo prilagojen prometni režim na kritičnih mestih. Posebna pozornost bo namenjena kritičnemu odseku 060063 Strmec – Jiršovci, kjer bo umirjanje prometa izvedeno prednostno, kasneje pa bo ukrep razširjen tudi na druge javne in lokalne ceste, kjer bo to izvedljivo. Celovita prenova bo hkrati omogočila varne šolske poti, s čimer bo poskrbljeno za zaščito otrok in spodbujanje hoje ter kolesarjenja kot vsakodnevnega načina mobilnosti. Tako bo ukrep prispeval k bolj varnemu, trajnostnemu in prijaznemu prometnemu okolju v celotni občini.



Slika 12: Urejene parkirne površine, sedež občine Destrnik

7 AKCIJSKI NAČRT

Za uspešno uresničevanje občinske celostne prometne strategije je ključen sedemletni akcijski načrt, ki opredeljuje izvajanje izbranih ukrepov znotraj strateških stebrov. Načrt določa časovni okvir izvedbe, okvirne stroške, odgovorne nosilce, možne vire financiranja in predvideno stopnjo zahtevnosti ter učinkovitosti posameznega ukrepa. Ocene stroškov in časovni okvirji izvedbe so okvirni, saj za nekatere ukrepe trenutno še ni na voljo projektne ali investicijske dokumentacije in niso umeščeni v veljavni proračun občine. Pri načrtovanju so upoštevani proračun Občine Destrnik ter proračun Republike Slovenije.

Izvajanje ukrepov bo financirano iz lastnih proračunskih sredstev, državnih sredstev, preko prijav na razpise ali v sodelovanju z drugimi organizacijami in njihovimi viri. Predvideni so tudi ukrepi, ki ne zahtevajo neposrednih finančnih sredstev. Občina se bo v prihodnje aktivno prijavljala na razpise pristojnih ministrstev, evropske projekte ter druge razpise, da zagotovi dodatna sredstva za izvajanje strategije. Vsakemu ukrepu sta dodeljeni ocena zahtevnosti in predvidena stopnja učinkovitosti, ki sta služili kot merili pri izboru ukrepov. Ocenjujeta kompleksnost izvedbe posameznega ukrepa ter njegov prispevek k uresničevanju ciljev strategije.



Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovornost	Viri financiranja	Zahtevnost	Stopnja učinkovitosti
I.	CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE											
I.1	Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	+	++
I.2	Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.3	Digitalizacija in inovacije	/	/	5.000	/	3.000	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
I.4	Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk	/	500	500	500	500	500	500	Občina	Občinski proračun	++	++
I.5	Okrepljeno sodelovanje s sosednjimi občinami	Sredstva niso predvidena	Sredstva niso predvidena	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	Občinski proračun	++	++
I.6	Krepitev finančne podpore za izvajanje prometnih ukrepov	/	25.000	/	10.000	/	15.000	/	Občina	Občinski proračun	++	+++
I.7	Aktivno vključevanje javnosti in ključnih deležnikov	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.8	Preučitev možnosti za ureditev prometa v okolici OŠ Destrnik	2.000	100.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
I.9	Zagotavljanje varnih šolskih poti	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Občina	Občinski proračun	+	++
I.10	Revizija in prenova OCPS	/	500	/	500	/	/	25.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
II.	HOJA											
II.1	Aktivno vzdrževanje površin za hojo	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	++	++
II.2	Zagotavljanje novih površin za hojo na območjih gostejše poselitve	/	10.000	150.000	10.000	100.000	10.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	+++	+++
II.3	Vzpostavitev in ureditev prehodov za pešce	5.000	/	5.000	/	5.000	/	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.4	Vzpostavitev in ureditev sprehajalnih poti	/	/	25.000	10.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	++
II.5	Nadaljnje opremljanje površin za hojo in ozelenitev	/	25.000	10.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	+	++
II.6	Zagotavljanje univerzalne dostopnosti	/	2.000	/	2.000	/	2.000	/	Občina	Občinski proračun	+	++
III.	KOLESARJENJE											
III.1	Aktivno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	/	/	5.000	/	5.000	10.000	/	Občina	Občinski proračun	++	++
III.2	Razvoj sklenjenega kolesarskega omrežja	/	10.000	150.000	10.000	100.000	10.000	150.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva	++	++
III.3	Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles	/	2.000	2.000	/	15.000	2.000	30.000	Občina	Občinski proračun, sofinancerska sredstva	++	+++
III.4	Preučitev možnosti za nadgradnjo sistema za izposajo koles	/	/	/	10.000	/	/	/	Občina	Občinski proračun	++	++

Z.št.	Ukrep	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Odgovor nost	Viri financiran ja	Zahtev nost	Stopnja učinko vitosti
IV.	JAVNI PREVOZ											
IV.1	Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza	Sredst va niso predvi dena	Sredst va niso predvi dena	Sredst va niso predvi dena	1.000	Sredst va niso predvi dena	Sredst va niso predvi dena	Sredst va niso predvi dena	Občina, DUJPP	Sredstva niso predvidena	++	+++
IV.2	Celosten pregled in izboljšanje avtobusnih postajališč	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina	Občinski proračun	++	++
IV.3	Integracija kolesarjenja in javnega prevoza	/	1.000	/	1.000	/	1.000	/	Občina	Občinski proračun	+++	+++
IV.4	Nadaljnje zagotavljanje in prilagajanje šolskih prevozov	135.000	140.000	140.000	150.000	150.000	160.000	160.000	Občina, zunanji izvajalec	Občinski proračun	+	++
IV.5	Preučitev potreb po vzpostavitvi sistema prevozov na klic	/	10.000	/	/	/	/	/	Občina	Občinski proračun	+	++
V.	OSEBNI MOTORNI PROMET											
V.1	Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja	480.000	490.000	490.000	510.000	510.000	520.000	520.000	Občina, DRSI	Občinski proračun, državni proračun	+++	+++
V.2	Implementacija ukrepov za umirjanje prometa	150.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	++	+++
V.3	Analiza in sanacija nevarnih križišč	5.500	25.000	/	/	5.500	25.000	/	Občina	Občinski proračun	++	++
V.4	Učinkovito upravljanje parkiranja	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	Občinski proračun	+	++
V.5	Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti	/	150.000	/	150.000	/	150.000	/	Občina	Občinski proračun, sofinancers ka sredstva	+++	+++

Tabela 8: Akcijski načrt izvajanja ukrepov za obdobje 2026-2032

Opomba: Simbol / označuje, da se ukrep v navedenem letu ne izvaja.

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA

OBČINE DESTRNIK

