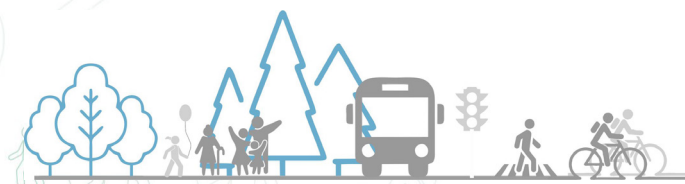




OBČINSKA  
CELOSTNA  
PROMETNA  
STRATEGIJA  
OBČINE  
LENART



## OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LENART

Občinska celostna prometna strategija občine Lenart 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 Lenart  
Trg osvoboditve 7  
2230 Lenart v Slovenskih goricah

### Izvajalci:

Masterplan d.o.o.  
PRO-MOČ d.o.o.  
RASG d.o.o.

### Avtorji:

Marija Konečnik Kunst  
Peter Cafuta  
Vesna Čep  
Špela Frumen  
Aljaž Kunst  
Urša Drvarič  
Urša Tomažin  
Bernarda Gotlin  
Damijan Gotlin  
Srečko Aleksander Padovnik

**Fotografije:** May Mahorič, občinski arhiv  
**Oblikovna zasnova in postavitve:** Proffile s.p.  
**Leto izida:** 2025, **Viri:** spletni viri



Spoštovane občanke in občani,

v zadnjih letih smo v naši občini skupaj dosegli veliko. S skupnimi močmi smo izpeljali številne projekte ter tako pomembno izboljšali prometno infrastrukturo, varnost in kakovost življenja vseh nas. Kot vsaka uspešna skupnost se tudi mi zavedamo, da je razvoj neprestano gibanje. Pred nami je novo poglavje. Naloga, ki nas čaka, je nadgraditi že opravljeno delo in občino Lenart še naprej razvijati v smeri trajnostne, varne in dostopne mobilnosti za vse generacije.

Proces priprave občinske celostne prometne strategije je potekal v duhu sodelovanja in odprtosti. Vključili smo številne aktivnosti, ki so omogočile, da ste vsi, ki živite, delate ali obiskujete našo občino, izrazili svoje želje, potrebe in predloge. Zavedamo se, da so prav vaše izkušnje in pogledi ključni za oblikovanje strategije, ki bo odgovorila na izzive današnjega časa in priložnosti prihodnosti.

Ob tej priložnosti se iskreno zahvaljujem vsem, ki ste sodelovali v procesu priprave strategije. Sodelovali ste z izpolnjevanjem anket, obiskovanjem delavnic, posredovanjem pobud in s konstruktivnimi pogovori. Vaše sodelovanje in prispevek sta neprecenljiva.

Pred nami so novi izzivi. Prepričan sem, da jih bomo tudi tokrat premagali skupaj, z zavezanostjo, pogumom in sodelovanjem. Skupaj gradimo občino, v kateri želimo živeti danes in v prihodnosti.

Hvala in lep pozdrav,

Janez Kramberger  
župan občine Lenart

|   |                            |    |
|---|----------------------------|----|
| 1 | UVOD                       | 5  |
| 2 | PROCES PRIPRAVE            | 7  |
| 3 | DELOVNE SKUPINE            | 9  |
| 4 | VIZIJA IN CILJI            | 11 |
| 5 | ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA | 15 |
| 6 | PET STEBROV UKREPANJA      | 29 |
| 7 | AKCIJSKI NAČRT             | 47 |



Slika 1: Osrednji trg v Lenartu

# 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 zdrave ljudi.

Občina je z izdelavo OCPS naredila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu načrtovanju prometa. Dokument predstavlja temelj za dolgoročno in ciljno usmerjeno prometno politiko, ki bo odgovarjala na dejanske potrebe prebivalcev in prostorski razvoj občine. Njegova posebna vrednost izhaja iz vključujočega in usklajenega procesa nastajanja, ki je potekal v sodelovanju s prebivalci, strokovnjaki in drugimi ključnimi deležniki.

OCPS temelji na načelih celostnega prometnega načrtovanja, ki promet obravnava kot sestavni del širšega družbenega, okoljskega in prostorskega razvoja. V nasprotju s tradicionalnim pristopom, osredotočenim predvsem na gradnjo prometne infrastrukture, ta pristop spodbuja uravnotežen razvoj vseh oblik mobilnosti, zmanjšuje odvisnost od osebne avtomobila in ustvarja pogoje za bolj kakovostno bivanje in povezano skupnost.



## TRADICIONALNO NAČRTOVANJE PROMETA

infrastruktura je osrednji predmet obravnave

projektno načrtovanje

netransparentno odločanje

osrednja cilja sta pretočnost in hitrost

investicijsko intenzivno načrtovanje

zadovoljevanje prometnega povpraševanja

osredotočenost na velike in drage projekte

domena prometnih inženirjev

izbor prometnih projektov brez strateških presoj

## CELOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA

infrastruktura je eden od načinov doseganja širših ciljev

strateško in ciljno načrtovanje

transparentno odločanje z vključevanjem javnosti

osrednja cilja dostopnost in kakovosti bivanja

osredotočenost na človeka

upravljanje prometnega povpraševanja

osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave

interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje, prostor in drugimi

strateške presoje možnosti glede na zastavljene cilje



## 2 | Proces priprave občinske celostne prometne strategije



Diagram 1: Proces 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



Slika 2: Kolaž fotografij iz postopka priprave OCPS

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 maja 2024 in se je zaključil s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2025. 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.

### 1. 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.

### 2. 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.

### 3. 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.

### 4. 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.

### 5. 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.

### 6. PRIPRAVA IN POTRDI TEV 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.



Slika 3: Panorama Lenarta

## 3 | Delovne skupine za pripravo OCPS

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.

Grafikon 1: Ponazoritev prepleta delovnih skupin pri pripravi OCPS



### 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.

### 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.

### 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 vpoglede pri oblikovanju konkretnih ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini. Širšo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinskega sveta, policije, sveta za preventivo in vzgojo v prometu, javne službe, lokalnih prevoznikov in lokalnih podjetij.

### 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 in drugih participativnih procesov. S tem so imeli priložnost soustvarjati prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost njihovega vsakdana.



## 4 | Vizija in cilji oris zelenega stanja

Vizija in cilji so temelj vsakega strateškega načrtovanja, saj določajo smer razvoja in dolgoročne prioritete. Vizija predstavlja zelene 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 bila na sestanku z vodstvom občine potrjena vizija in cilji. Namen tega procesa je bil zagotoviti, da vizija in cilji odražajo dejanske potrebe prebivalcev ter razvojne usmeritve občine.

Vizija Občine Lenart

»Občina Lenart,  
središče zelene mobilnosti.  
Na poti k prijaznemu in  
varnemu prometu za ljudi,  
okolje in razvoj.«

### 4.1 / OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Vizija izraža usmerjenost občine Lenart v oblikovanje sodobnega prometnega sistema, ki temelji na trajnostnih in zelenih rešitvah ter daje prednost varnosti in dobremu počutju ljudi. Poudarek je na ustvarjanju prijaznega in varnega okolja za vse udeležence v prometu, zmanjševanju negativnih vplivov na okolje in hkrati spodbujanju razvoja, ki je prilagojen potrebam občanov ter prihodnjim generacijam. S tem Lenart krepi svojo vlogo središča zelene mobilnosti v regiji.

### 4.2 / CILJI

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 prioritetskimi cilji prispevali k celovitemu uresničevanju vizije.

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

Slika 4: Vzhodna mestna vpadnica

### 4.3 / CILJNE VREDNOSTI

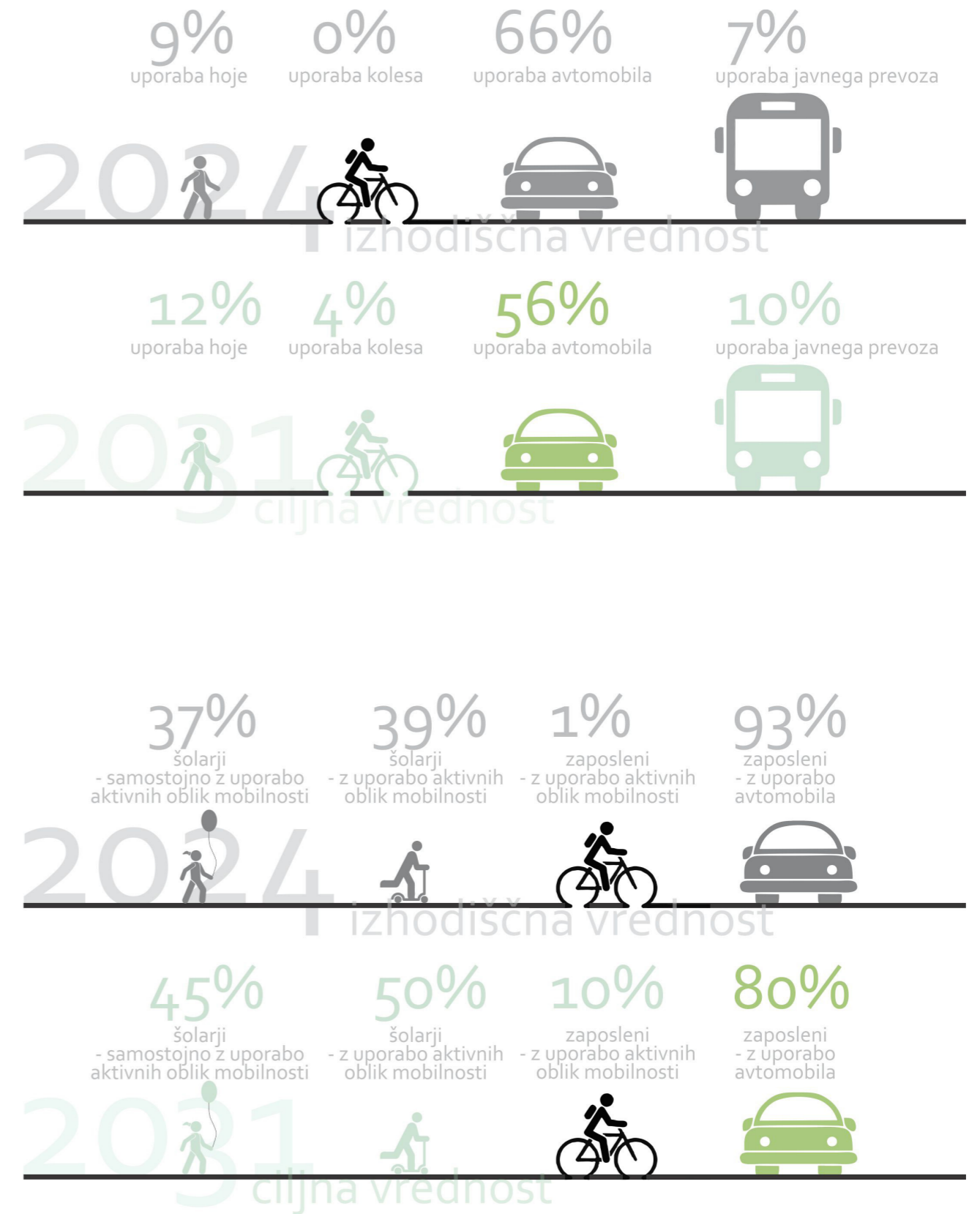
Vsak cilj OCPS je podprt s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi, ki temeljijo na analizi obstoječega stanja in so usklajene z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami celostnega načrtovanja prometa. S tem se zagotavlja sistematično spremljanje in prilagajanje strategije glede na dejanske rezultate ter potrebe 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 namen spremljanja učinkov je bil opredeljen ožji izbor kazalnikov. Za leto 2024 so bile izmerjene izhodiščne vrednosti na podlagi kordonskega štetja prometa, anket o potovalnih navadah šolarjev in zaposlenih ter količini in tipu prometnih nesreč. Na tej osnovi so bile za leto 2031 oblikovane ciljne vrednosti, ki odražajo želene spremembe v prometu.

|    | CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ                                     | KAZALNIK  | CILJNA VREDNOST  |                                 |                             |
|----|---|---|--|---------------------------------|-----------------------------|
|    |   |   | Opis   | Izhodiščna vrednost v letu 2024 | Ciljna vrednost v letu 2031 |
| 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                    | 14 v letih 2019-2023            | 0 v letih 2027-2031         |
|    |   | Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih                               | Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti brez spremstva odraslih | 37%                             | 45%                         |
| 2. | Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost        | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah                        | Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu   | 7%                              | 10%                         |
| 3. | 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                         | 39%                             | 50%                         |
|    |   | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah                        | Povečati delež uporabe hoje v prometu  | 9%                              | 12%                         |
| 4. | Okrepjeno lokalno in regionalno gospodarstvo                          | Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo              | Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo kolo   | 1%                              | 10%                         |
| 5. | Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah                        | Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu   | 66%                             | 56%                         |
| 6. | 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                                     | 93%                             | 80%                         |
| 7. | Bolj zdravi in aktivni prebivalci                                     | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah                        | Povečati delež uporabe kolesa v prometu  | 0%                              | 4%                          |

Tabela 1: Prikaz ciljev in ciljnih vrednosti



Grafikon 2: Ponazoritev izhodiščnih in ciljnih vrednosti iz Tabele 1 s piktogrami



Slika 5: Ulica na osrednjem trgu v Lenartu

## 5 | Analiza obstoječega stanja

Analiza obstoječega stanja vključuje pregled prostorskih in demografskih značilnosti ter ključnih elementov prometnega sistema v občini Lenart. 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. Poseben poudarek je namenjen prepoznavi že učinkovitih obstoječih ureditev, izpostavitvi izzivov ter opredelitvi konkretnih priložnosti v prometnem sistemu.

Vsebine analize pregleda obstoječega stanja so združene v naslednja podpoglavja:

- 5.1 Splošni podatki o občini
- 5.2 Potovalne navade v občini
- 5.3 Ključne ugotovitve
  - 1 Ključni dosežki
  - 2 Ključni izzivi
  - 3 Ključne priložnosti

## 5.1 / SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Lenart se nahaja v severovzhodnem delu Slovenije in je del Podravske statistične regije. Obsega 62 km<sup>2</sup>, kar jo po velikosti uvršča na 111. mesto med slovenskimi občinami. Leži v osrednjem delu Slovenskih goric, kjer razgiban teren oblikuje značilen vzorec poselitve z razloženimi naselji vzdolž slemen in manjšimi gručastimi vasi okoli cerkva na vrhovih gričev. V občini je skupno 22 naselij, upravno in funkcionalno središče pa predstavlja mesto Lenart. Občina je razdeljena na dve krajevni skupnosti, KS Lenart in KS Voličina.

Po podatkih SURS je sredi leta 2023 v občini živelo približno 8.620 prebivalcev. Gostota poselitve je znašala 139 prebivalcev na km<sup>2</sup>, kar je občutno več kot slovensko povprečje (105 prebivalcev na km<sup>2</sup>). Kljub pozitivnemu selitvenemu prirastu (+4,2 na 1.000 prebivalcev), je naravni prirast negativen (-10,7), kar pomeni, da občina demografsko stagnira. Povprečna starost prebivalcev znaša 45,1 leta, indeks staranja pa dosega 161, kar kaže na starajočo se populacijo.

V občini delujeta dve osnovni šoli, Osnovna šola Lenart in Osnovna šola Voličina s pripadajočimi enotami vrtcev. V šolskem letu 2023/2024 je vrtce obiskovalo 333 otrok, osnovnošolsko izobraževanje pa je obiskovalo približno 770 učencev. Srednje šole (izven občine) je obiskovalo okoli 310 dijakov, število študentov pa znaša 31 na 1.000 prebivalcev.

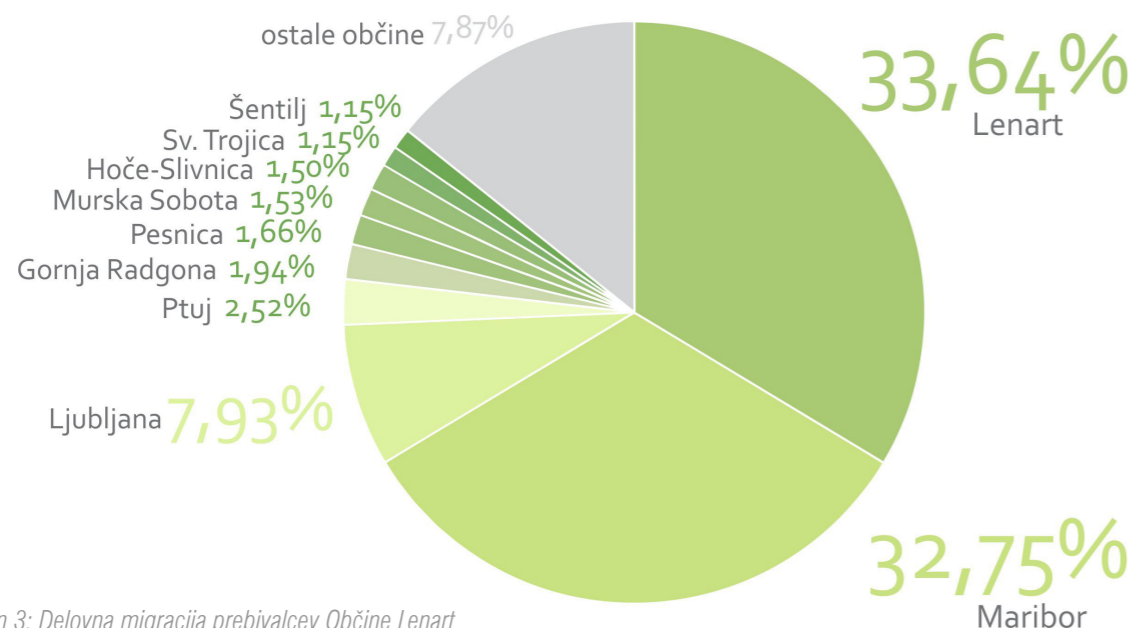
Med delovno sposobnim prebivalstvom (15–64 let) je bilo okoli 60 % delovno aktivnih, kar je nekoliko pod slovenskim povprečjem (69 %). V letu 2023 je bilo v občini skupno 1.056 delovno aktivnih oseb zaposlenih znotraj občine (34 %), sledi Maribor z 1.028 osebami (33 %) in Ljubljana z 249 (8 %).

To kaže na pomembno vlogo Lenarta kot zaposlitvenega središča, obenem pa tudi na močne delovne migracije v večja regijska in državna središča.

Prometno omrežje občine sestavljajo državne in občinske ceste, ki povezujejo naselja med seboj ter z okoliškimi regijskimi središči. Zaradi razpršene poselitve in pomembne funkcije Lenarta kot regijskega vozlišča je ključno celovito in dolgoročno prometno načrtovanje.

Cestno omrežje v občini Lenart skupno obsega 203,2 km javnih cest. Od tega je 35,8 km državnih cest, preostalih 167,4 km pa predstavljajo občinske ceste, kar kaže na izrazito razvejano lokalno prometno infrastrukturo. Skozi občino poteka tudi del avtoceste A5, in sicer odsek Dragučova–Lenart v dolžini ter odsek Lenart–Sveta Trojica, kar omogoča hitro povezavo z regijskimi in nacionalnimi središči. Med ključne prometne povezave sodijo regionalne ceste II. reda R2-449 (Pesnica–Lenart–Gornja Radgona) in R2-433 (Senarska–Lenart–Trate), ki se križata v mestnem središču. Dodatne prometne povezave predstavljajo ceste III. reda R3-747 (Lenart–Sveta Trojica) ter R3-749 (Lenart–Jurovski Dol), ki prav tako vodijo skozi mestno območje in se navezujejo na glavno prometno omrežje. Ostale prometne povezave dopolnjujejo glavno prometno omrežje in omogočajo dostopnost znotraj občine ter povezave z bližnjimi naselji in prometnimi žilami.

Razpršena struktura bivanja, vsakodnevne delovne migracije, prometna umeščenost občine ter vloga Lenarta kot regionalnega središča narekujejo potrebo po premišljenem in dolgoročno usmerjenem pristopu k načrtovanju prometa, ki bo ustrezno odgovarjal na potrebe vseh udeležencev v prometu.



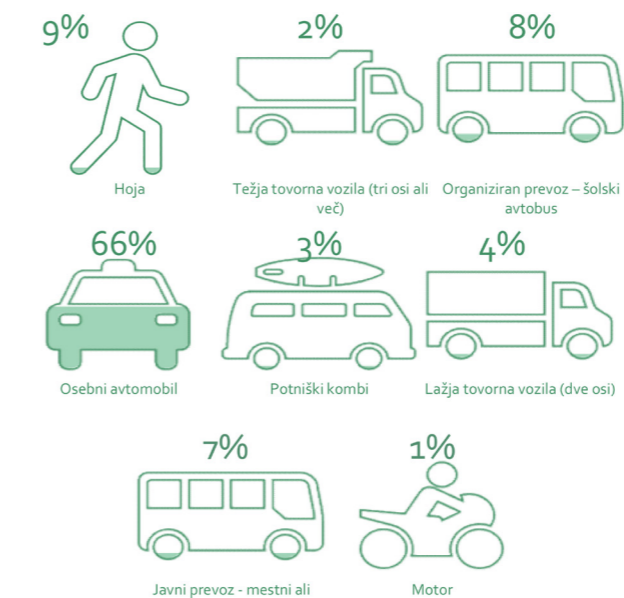
Grafikon 3: Delovna migracija prebivalcev Občine Lenart po občinah zaposlitve za leto 2023. Vir: SURS.

## 5.2 / POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Potovalne navade odražajo strukturo vsakodnevne mobilnosti in predstavljajo pomemben vir informacij za načrtovanje prometnih rešitev. Z namenom pridobitve informacij o uporabi prometnih načinov v občini je bilo izvedeno kordonsko štetje prometa na dveh števnih mestih, na R2-449/0315 Lenart-Gornja Radgona pri podjetju Aklimat d.o.o. in na LC203152 Zg. Voličina-Hum-Dolge njive pri Osnovni šoli Voličina. 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 Lenart in Osnovni šoli Voličina. Z namenom pridobitve informacij o potovalnih navadah zaposlenih ter dolžinah poti na delo je bila izvedena anketa med zaposlenimi na Osnovni šoli Lenart, Osnovni šoli Voličina ter TBP d.d. in SVZ Hrastovec.

Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavni prometnici v občini (rezultati kordonskega štetja prometa izvedenega v juniju 2024 na R2-449/0315 Lenart-Gornja Radgona pri podjetju Aklimat d.o.o. in na LC203152 Zg. Voličina-Hum-Dolge njive pri Osnovni šoli Voličina, v času jutranje in popoldanske prometne konice)

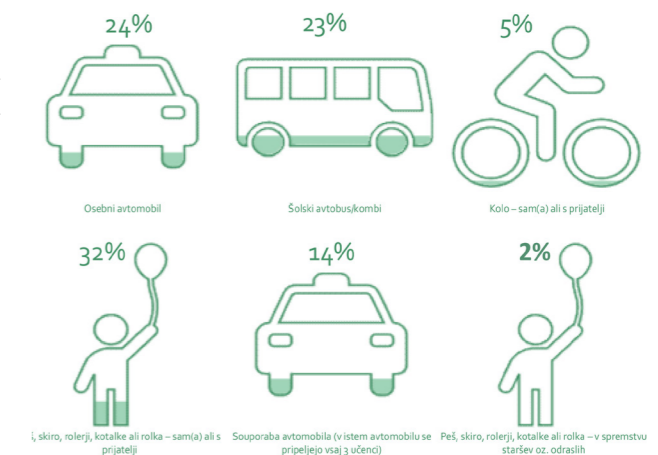
Večinski delež uporabe potovalnih načinov na glavni prometnici predstavlja avtomobil z 66 %. Delež uporabe organiziranega šolskega prevoza predstavlja 8 % in delež javnega prevoza 7 %. Delež uporabe hoje predstavlja 9 %. Delež uporabe kolesa ni bilo zaznati. Preostali delež predstavljajo motorji, potniški kombiji ter lažja in težja tovorna vozila. Turističnih avtobusov, občasnega avtobusnega prevoza in kmetijske mehanizacije se ne upošteva pri izračunu deležev uporabe prometnih načinov.



Grafikon 4: Piktogrami s prikazom deležev prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo (rezultati ankete o potovalnih navadah učencev 3., 5. in 7. razreda v Osnovni šoli Lenart in Osnovni šoli Voličina, izvedene junija 2024)

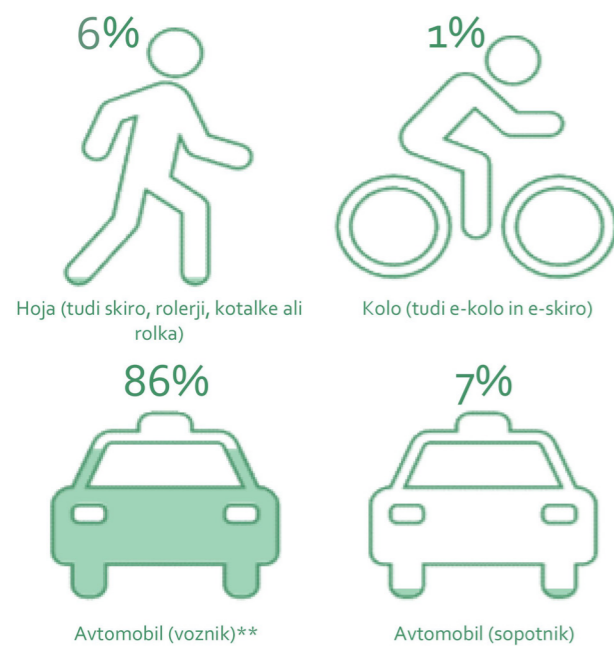
Večinski delež uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo predstavlja uporaba avtomobila z 38 %. Sledita delež uporabe hoje z 34 % in delež uporabe šolskega avtobusa/kombija s 23 %. Delež uporabe kolesa predstavlja 5 %. Delež otrok, ki pri poteh v šolo uporabljajo javni prevoz, ni bilo zaznati.



Grafikon 5: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija in avgusta 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Lenart, Osnovni šoli Voličina, TBP d.d. in SVZ Hrastovec)

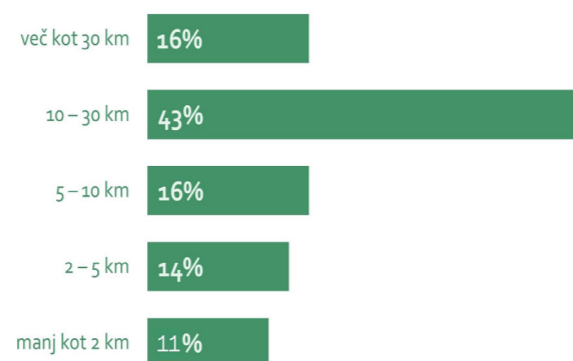
Pri poteh na delo delež uporabe avtomobila predstavlja 93 % (kot voznik ali kot sopotnik v avtomobilu). Delež uporabe hoje predstavlja 6 % in delež uporabe kolesa 1 %. Deleža uporabe javnega prevoza ni bilo zaznati.



Grafikon 6: Piktogrami s prikazom deležev uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo med zaposlenimi v Osnovni šoli Lenart, Osnovni šoli Voličina, TBP d.d. in SVZ Hrastovec

Dolžine poti na delo (rezultati ankete o potovalnih navadah zaposlenih, izvedene junija in avgusta 2024 med zaposlenimi v Osnovni šoli Lenart, Osnovni šoli Voličina, TBP d.d. in SVZ Hrastovec)

Večina anketiranih zaposlenih je od dela oddaljenih med 10 km in 30 km (43 %). Več kot 30 km je od dela oddaljenih 16 % anketiranih, med 5 km in 10 km 16 %, med 2km in 5km 14 % ter manj kot 2km 11 % anketiranih.



Grafikon 7: Prikaz dolžin poti na delo



Slika 6: Primeri obstoječe infrastrukture za hojo in kolesarjenje v občini

## 5.3 / KLJUČNE UGOTOVITVE

Ključne ugotovitve predstavljajo strnjen pregled najpomembnejših spoznanj, pridobljenih z analizo obstoječega stanja in prikazujejo trenutno stanje prometnega sistema skozi prizmo doseženih izboljšav, obstoječih izzivov in razvojnih priložnosti.

V uvodnem delu so predstavljeni dosežki, ki ponazarjajo napredek na ključnih področjih mobilnosti v občini. Sledi pregled izzivov, ki še vedno vplivajo na neenakomerno razvitost prometnega sistema in omejujejo njegovo celovito delovanje. Ti izzivi pa hkrati odpirajo priložnosti za ciljno usmerjene izboljšave – prav na tistih segmentih, kjer so potrebe največje in kjer lahko ukrepi najbolj prispevajo k bolj uravnoteženemu, dostopnemu in trajnostnemu prometnemu okolju.

- 1 Ključni dosežki
  - Razvejano omrežje pešpoti zagotavlja dobre pogoje za hojo
  - Kakovostna, urejena in povezana mreža kolesarskih površin
  - Dobra povezanost z javnim prevozom
  - Upravljanje parkirnih površin je prilagojeno dejanskih potrebam
  - Glavni tok tovornega prometa je usmerjen izven središča
- 2 Ključni izzivi
  - Nizka uporaba hoje in kolesarjenja
  - Pomanjkanje možnosti za uporabo javnega prevoza v občinskem središču
  - Visoka gostota motornega prometa v središču
- 3 Ključne priložnosti
  - Spodbujanje uporabe hoje in kolesarjenja
  - Nadgradnja javnega prevoza
  - Vzpostavitev severne obvoznice

## Ključni dosežki

Ključni dosežki pomagajo razumeti trenutno stanje prometa v občini in usmerjajo prihodnje načrtovanje. So podlaga za učinkovito pripravo strategije, saj pokažejo, kaj že deluje in kje so še možnosti za izboljšave.

1

RAZVEJANO OMREŽJE PEŠPOTI ZAGOTAVLJA DOBRE POGOJE ZA HOJO

2

KAKOVOSTNA, UREJENA IN POVEZANA MREŽA KOLESARSKIH POVRŠIN

3

DOBRA POVEZANOST Z JAVNIM PREVOZOM

4

UPRAVLJANJE PARKIRNIH POVRŠIN JE PRILAGOJENO DEJANSKIM POTREBAM

5

GLAVNI TOK TOVORNEGA PROMETA JE USMERJEN IZVEN SREDIŠČA

### 1 / RAZVEJANO OMREŽJE PEŠPOTI ZAGOTAVLJA DOBRE POGOJE ZA HOJO

Občina Lenart se lahko pohvali z razvejanim omrežjem pešpoti, ki prebivalcem in obiskovalcem zagotavlja dobre pogoje za hojo. Pločniki, ki predstavljajo glavnino pešpoti, so vzpostavljeni na vseh ključnih točkah v občini, pri čemer naselje Lenart izstopa s tem, da pločniki pokrivajo skoraj vse ulice, kar bistveno prispeva k varnosti in udobju pešcev. Podobna ureditev je prisotna tudi v Spodnji Voličini, drugem največjem naselju občine, kjer je omrežje pločnikov prav tako dobro razvito, kar omogoča nemoteno in varno gibanje pešcev. V Radehovi so pločniki vzpostavljeni ob glavni prometnici, medtem ko je na Zavrhu mogoče izpostaviti vzorni primer zagotavljanja površin za pešce na omejenem prostoru – tam je pešcem namenjen poseben pas za hojo, celotno območje pa dodatno varuje območje omejene hitrosti 30 km/h z vzpostavljenimi hitrostnimi grbinami, kar pomembno pripomore k večji varnosti vseh udeležencev v prometu. Pločniki so v večini primerov ustrezno vzdrževani, zato omogočajo nemoteno uporabo skozi vse leto, poleg tega pa ima občina tudi nekaj urejenih sprehajalnih poti, ki so namenjene vsakodnevni rekreaciji ter sprostitvi v naravi. Poudariti velja tudi sodelovanje vzgojno-izobraževalnih ustanov in društev pri spodbujanju hoje, saj šole redno pripravljajo različne aktivnosti, ki motivirajo učence k pešačenju, društva pa z organizacijo pohodnih dni še dodatno utrjujejo kulturo gibanja in povezanost lokalne skupnosti v zdravem in aktivnem življenjskem slogu.

### 2 / KAKOVOSTNA, UREJENA IN POVEZANA MREŽA KOLESARSKIH POVRŠIN

Občina Lenart se v zadnjih letih ponaša z izjemnim napredkom na področju razvoja kolesarske infrastrukture, saj je z obsežnimi vlaganji in sodelovanjem v projektu kolesarskih povezav na območju Slovenskih goric bistveno izboljšala pokritost s kakovostnimi in urejenimi kolesarskimi potmi. Prav Lenart velja za enega ključnih nosilcev in spodbujevalcev hitrega razvoja kolesarske mreže v celotnih Slovenskih goricah, pri čemer občina svojo vlogo regijskega središča opravlja z odliko. Pokritost s kolesarskimi povezavami znotraj občine je zelo dobra, obenem pa so prek kolesarskih poti vzpostavljene neposredne povezave z večino sosednjih občin, kot so Sveta Ana, Sveti Jurij v Slovenskih goricah, Benedikt in Sveta Trojica, pri čemer se vse ključne poti stekajo prav v središče Lenarta. Takšna zasnova pomembno prispeva k boljši povezanosti in mobilnosti širšega območja. Kolesarske površine so raznolike in vključujejo mešane kolesarske poti, ločene kolesarske poti ter kolesarske pasove na vozišču, vse omenjene površine pa so redno vzdrževane in so v dobrem stanju. Občina posebno pozornost namenja tudi rednemu vzdrževanju horizontalne in vertikalne prometne signalizacije, kar zagotavlja varno in pregledno uporabo kolesarskih poti. Vodenje kolesarjev je na območju občine dobro urejeno, kar še dodatno spodbuja uporabo kolesa kot varnega, zdravega in okolju prijaznega načina prevoza ter utrjuje vlogo Lenarta kot sodobnega in prometno dostopnega središča Slovenskih goric.



Slika 7: Osrednji del Lenarta je pešcem prijazno okolje



Slika 8: Parkirni prostor ob pokopališču in prometno varna ureditev, ki pa potrebuje več pozornosti pri vodenju prometa na parkirnem prostoru in vzdrževanju talnih označb

### 3 / DOBRA POVEZANOST Z JAVNIM PREVOZOM

Občina Lenart se lahko pohvali z zelo dobro povezanostjo z javnim prevozom, saj ima urejeno avtobusno postajo, ki predstavlja pomembno prometno vozlišče ne le za občino, temveč tudi za širšo regijo. Preko postajališča v Lenartu imajo številne sosednje občine zagotovljen neposreden dostop do Maribora, kar pomembno olajšuje vsakodnevne migracije prebivalcev in omogoča učinkovito povezovanje območja. V delovnih dneh je število avtobusnih linij v smeri Maribora kar 51, v smeri Gornje Radgone pa 25, občina pa se ponaša tudi z neposrednimi povezavami z Mestno občino Ljubljana ter Mursko Soboto, kar dodatno povečuje dostopnost in mobilnost prebivalcev. Linije iz Lenarta potekajo v vse smeri sosednjih občin, kot so Pesnica, Sveta Ana, Sveti Jurij v Slovenskih goricah, Sveta Trojica, Benedikt in Duplek, s čimer je zagotovljena celovita pokritost območja z javnim prevozom ter možnost fleksibilnega potovanja za različne potrebe. Za izboljšanje intermodalnosti in udobja je na območju ŠRC Polena vzpostavljeno večje parkirišče, ki omogoča sistem Park & Ride in tako spodbuja kombinirano uporabo osebnega vozila ter avtobusnega prevoza. Avtobusna postajališča po občini so večinoma ustrezno urejena in vzdrževana, opremljena z urbano opremo in ažurnimi voznimi redi, kar pomembno prispeva k udobju, informiranosti in varnosti vseh uporabnikov javnega potniškega prometa.

### 4 / UPRAVLJANJE PARKIRNIH POVRŠIN JE PRILAGOJENO DEJANSKIM POTREBAM

Upravljanje parkirnih površin v občini je prilagojeno dejanskim potrebam in ustreza trenutni situaciji. V središču občine je ob ključnih storitvah na voljo omejeno število parkirišč, kjer je omogočeno kratkotrajno parkiranje, kar spodbuja kroženje vozil in omogoča lažji dostop do storitev čim več uporabnikom. Del parkirnih mest je rezerviran za lastnike stanovanj v večstanovanjskih stavbah, ki so bile v preteklosti zgrajene brez lastnih parkirnih površin, s čimer se zagotavlja osnovna parkirna dostopnost tudi za te prebivalce. Poleg tega je na območju ŠRC Polena, v neposredni bližini občinskega središča in dostopa na avtocesto, zagotovljeno večje parkirišče, ki je namenjeno predvsem spodbujanju sopotništva, kombiniranju uporabe osebnega avtomobila in javnega prevoza ter organizaciji večjih dogodkov. Tako se dodatno razbremeni promet v središču občine in omogoča učinkovitejša uporaba vseh parkirnih zmogljivosti.

### 5 / GLAVNI TOK TOVORNEGA PROMETA JE USMERJEN IZVEN SREDIŠČA

Glavni tok tovarnega prometa v občini je usmerjen izven središča, kar pomembno prispeva k zmanjšanju prometne obremenjenosti in izboljšanju bivalnega okolja za prebivalce. Občina ima poslovno-industrijsko cono, v kateri deluje več avtoprevoznikov, tudi s svojimi logističnimi skladišči, kar omogoča učinkovito podporo gospodarskim dejavnostim. V samem središču občine je vzpostavljena prepoved prometa za tovorna vozila, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 ton, s čimer se omejuje tranzitni tovarni promet skozi mestno jedro. Prepoved ne velja za lokalni promet, kamor sodijo tudi izvajalci storitev tovarnega prometa s sedežem na območju mesta Lenart, kar omogoča nemoteno delovanje lokalnih podjetij in zagotavljanje storitev prebivalcem. Za tranzit tovarnih vozil oziroma dostop do industrijske cone Lenart je zagotovljen in določen dostop preko izvoza z avtoceste Sv. Trojica, s čimer se preusmerja večina tovarnega prometa stran od središča občine. Obvoznica za tovarni promet poteka po lokalni cesti LC203261 Spodnji Porčič–Radehova, pri čemer del te ceste leži na območju občine Sveta Trojica v Slovenskih goricah, za upravljanje celotne ceste pa skrbi Občina Lenart, kar omogoča učinkovito koordinacijo in vzdrževanje prometne infrastrukture.

## Ključni izzivi

Prepoznavanje osrednjih prometnih izzivov je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje prometnega sistema dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne problematike trenutnega prometnega sistema ter zagotoviti podlago za identifikacijo ključnih priložnosti.

1

**NIZKA UPORABA HOJE IN KOLESARJENJA**

2

**POMANJKANJE MOŽNOSTI ZA UPORABO JAVNEGA PREVOZA V OBČINSKEM SREDIŠČU**

3

**VISOKA GOSTOTA MOTORNEGA PROMETA V SREDIŠČU**

### 1 / NIZKA UPORABA HOJE IN KOLESARJENJA

Kljub temu, da je v občini zagotovljena osnovna infrastruktura za hojo in kolesarjenje, se ta dva načina aktivne mobilnosti še vedno ne uporabljata v večji meri. Eden izmed razlogov tiči v tem, da so se pogoji za uporabo aktivnih oblik mobilnosti bistveno izboljšali šele v zadnjem času, zato so potovalne navade prebivalcev še vedno močno zasidrane in prilagojene predvsem uporabi osebnih avtomobilov. Drugi razlog je pomanjkanje ustrezne podporne infrastrukture, kot so klopi za počitek, koši za smeti, ozelenitve, kolesarska počivališča in druge spremljajoče ureditve, ki bi naredile uporabo hoje in kolesarjenja udobnejšo in prijetnejšo. Kljub različnim promocijskim aktivnostim se hoja in kolesarjenje v občini še vedno pretežno uporabljata za rekreativne namene, redkeje pa za vsakodnevne opravke in poti. Poseben izziv predstavlja tudi slaba povezanost vzhodnega in zahodnega dela Lenarta, kar dodatno omejuje potencial aktivne mobilnosti. Čeprav so razdalje med ključnimi točkami primerne za hojo (na primer razdalja med ŠRC Polena in središčem Lenarta ter razdalja med središčem Lenarta in poslovno-industrijsko cono, obe približno 1,1 km), na teh poteh ni ustrezne podporne infrastrukture ali sence, kar odvrača prebivalce od pogostejše uporabe hoje ali kolesa za vsakodnevna potovanja. Poleg tega je v ŠRC Polena in v poslovno-industrijski coni na voljo večje število parkirnih mest, kjer bi lahko obiskovalci parkirali in se nato peš odpravili proti središču, a ta možnost zaradi omenjenih izzivov še ni v zadostni meri izkoriščena.

### 2 / POMANJKANJE MOŽNOSTI ZA UPORABO JAVNEGA PREVOZA V OBČINSKEM SREDIŠČU

Kljub dobri medkrajevni povezanosti občine z avtobusnim prevozom ostaja izziv predvsem dostopnost do javnega prevoza v samem občinskem središču. V središču občine se nahaja le avtobusna postaja Lenart, medtem ko so razdalje do drugih najbližjih avtobusnih postajališč precej velike, pogosto tudi več kilometrov. Prav tako na območju poslovno-industrijske cone ter na drugih pomembnih lokacijah, kjer bi bila postajališča smiselna in potrebna, teh ni. Kljub veliki prisotnosti lokalnega prebivalstva, številnih storitev in zaposlenih v poslovno-industrijski coni v občini ne obstaja nobena dodatna oblika javnega prevoza, ki bi učinkoviteje povezovala središče občine z ostalimi območji in tako izboljšala dostopnost za vse uporabnike.

### 3 / VISOKA GOSTOTA MOTORNEGA PROMETA V OBČINSKEM SREDIŠČU

Skozi središče Lenarta poteka regionalna cesta, ki je izrazito obremenjena s tranzitnim prometom, saj predstavlja najbližjo povezavo med Gornjo Radgono, vsemi vmesnimi občinami in Mariborom. Poleg tranzitnega prometa je v središču občine tudi visoka gostota lokalnega prebivalstva in zaposlenih, kar v prometnih konicah pogosto vodi do zastojev ter upočasnjenega prometa. Visoka gostota motornega prometa onemogoča preoblikovanje središča v bolj občanom prijazno območje, kar predstavlja dodatno oviro za izboljšanje kakovosti bivanja ter spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti. Kljub vzpostavljeni obvozni poti za tovorna vozila je v središču še vedno zaznati prisotnost posameznih tovornih vozil, ki dodatno negativno vplivajo na kakovost življenja in prometno varnost v osrednjem delu mesta.



Slika 9: Promet skozi občinsko središče

## Ključne priložnosti

Prepoznavanje ključnih priložnosti v prometnem sistemu je bistveno za uresničevanje ciljev strategije in prilagajanje dejanskim potrebam občine. Namen njihove obravnave je prepoznati ključne priložnosti trenutnega prometnega sistema, ter zagotoviti podlago za opredelitev prioritet in strateških vodil, ki določajo smeri ukrepanja in opredeljujejo zelene spremembe.

1

**SPODBUJANJE UPORABE  
HOJE IN KOLESARJENJA**

2

**NADGRADNJA  
JAVNEGA PREVOZA**

3

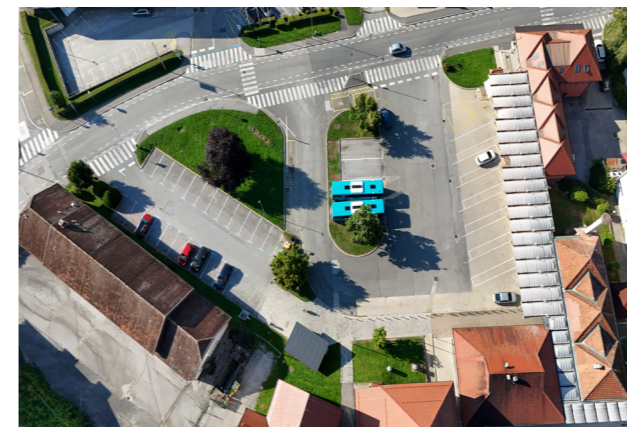
**VZPOSTAVITEV  
SEVERNE OBVOZNICE**

### 1 / SPODBUJANJE UPORABE HOJE IN KOLESARJENJA

Za spreminjanje potovalnih navad občanov in večjo uporabo aktivnih oblik mobilnosti, kot sta hoja in kolesarjenje, je ključno predvsem zagotavljanje ustrezne podporne infrastrukture, kot so urbana oprema, zasaditve dreves, počivališča in druge ureditve, ki omogočajo udobno in varno uporabo prostora. Prav tako je potrebno kontinuirano izvajati promocijo hoje in kolesarjenja ter ozaveščevalne aktivnosti, ki prebivalce spodbujajo k uporabi teh načinov mobilnosti tudi za vsakodnevne poti. Poleg tega je smiselno postopno dopolnjevanje manjkajočih odsekov kolesarskih povezav, s čimer se dodatno izboljšuje dostopnost in povezanost za vse uporabnike. Pomembno je, da se promet upravlja na način, ki postopno zmanjšuje konkurenčne prednosti osebnega avtomobila v primerjavi z aktivnimi oblikami mobilnosti.

### 2 / NADGRADNJA JAVNEGA PREVOZA

Priložnosti za izboljšanje učinkovitosti in dostopnosti javnega prevoza v občini se kažejo predvsem v zagotavljanju dodatnih avtobusnih postajališč na strateških lokacijah v središču občine, kot so območje pri pokopališču, poslovno-industrijska cona in smer proti Radehovi, kar bi bistveno olajšalo dostopnost javnega prevoza širšemu krogu uporabnikov. Dodatno priložnost predstavlja izboljšanje povezav med zalednimi naselji in občinskim središčem preko integracije določenih linij šolskega prevoza v sistem javnega potniškega prometa; s tem bi lahko ob uspešni integraciji del stroškov prevoza prevzel državni upravljavec javnega potniškega prometa (DUJPP), kar bi občini in uporabnikom prineslo večjo finančno vzdržnost ter boljšo dostopnost. V prihodnosti se kaže priložnost za vzpostavitev mestnega avtobusa, ki bi sprva zagotavljal krožno povezavo po središču občine, postopoma pa bi se lahko razvil v sistem, ki bi pokrival celotno območje občine in sosednjih občin ter tako še dodatno izboljšal mobilnost vseh prebivalcev na območju Slovenskih goric.



Slika 10: Avtobusna postaja v Lenartu

### 3 / VZPOSTAVITEV SEVERNE OBVOZNICE

Ključna rešitev za zmanjšanje tranzitnega in tovarnega prometa skozi občinsko središče predstavlja izgradnja t. i. severne obvoznice oziroma povezovalne ceste z avtocesto. Projekt izgradnje AC–Obvoznice Lenart je že več let v načrtih države oziroma Direkcije RS za infrastrukturo, predviden pa je bil že ob izgradnji avtoceste leta 2008. Po zadnjih podatkih je izgradnja prve faze načrtovana za leti 2025 in 2026. Projekt je razdeljen na dve fazi: v prvi fazi je predvidena izgradnja povezovalne ceste med novim krožiščem v Žerjavcih (na R2-433/1288 Lenart–Trate) in industrijsko cono, v dolžini približno 450 metrov, kar bo bistveno razbremenilo promet skozi Žerjavce (JP 705121 Sp. Porčič–Žerjavci) ter samo središče mesta. Druga faza obsega izgradnjo navezave v dolžini okoli 2,8 kilometra, ki bo predmetno krožišče neposredno povezala z avtocesto, s čimer bo omogočena še bistveno večja prometna razbremenitev osrednjih delov mesta. Z vzpostavitvijo severne obvoznice se bo tranzitni in tovorni promet v veliki meri preusmeril iz občinskega središča, s čimer se bodo odprle možnosti za vzpostavitev prometnih režimov, ki so bolj prijazni občanom ter bodo omogočali boljšo kakovost bivanja in urejanje prostora in korist vseh prebivalcev občine.



Slika 11: Določene dodatne prometne povezave v naselju Lenart so nastavljene, vendar še čakajo na končno realizacijo - med njimi tudi severna obvoznica, ki bi glavino tovarnega prometa iz industrijske cone speljala mimo občinskega središča



Slika 12: Kolesarska povezava do naselja Lormanje

## 6 | Pet stebrov ukrepanja

V tem poglavju so predstavljeni ključni stebri ukrepanja, ki predstavljajo osrednje vsebinske temelje strategije za doseganje vizije in ciljev OCPS občine Lenart. Vsaka smer ukrepanja izhaja iz ugotovitev analize obstoječega stanja ter sledi strateškim ciljem.

Predstavljena so strateška vodila za vsako od petih vsebinskih področij, skupaj s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije po posameznih stebrih. V nadaljevanju so za vse stebre strategije predstavljeni ukrepi, namenjeni postopnemu izboljšanju prometnega sistema. Ukrepi so zasnovani za izvajanje v sedemletnem obdobju veljavnosti strategije. Ukrepi, ki ne bodo izvedeni v tem obdobju, bodo služili kot pomembno izhodišče in usmeritev za prometni razvoj v prihodnji strategiji.

Vsebina je razdeljena na dve podpoglavji:

- 6.1 Strateška vodila
- 6.2 Ukrepi

Smeri ukrepanja so razdeljene na pet vsebinskih stebrov:

- 1 I. steber: celostno prometno načrtovanje
- 2 II. steber: hoja
- 3 III. steber: kolesarjenje
- 4 IV. steber: javni prevoz
- 5 V. steber: osebni motorni promet

## 6.1 / STRATEŠKA VODILA

Za vsak steber so oblikovana strateška vodila, ki služijo kot okvir za usmerjanje načrtovanja in izvajanja ukrepov ter določajo prednostna področja delovanja. Vodila izhajajo iz vizije in ciljev, temeljijo na analizi obstoječega stanja ter upoštevajo prepoznane izzive in priložnosti.

Vsako vodilo je opremljeno s kvantificiranimi ambicijami, ki omogočajo spremljanje napredka in uspešnosti izvajanja strategije. Ambicije se merijo na podlagi kazalnikov, ki zajemajo podatke o količini in tipu prometnih nesreč, deležih uporabe posameznih potovalnih načinov na glavni prometnici v občini ter deležih uporabe potovalnih načinov pri poteh v šolo in na delo.

| STEBER UKREPANJA              | PRIORITETE   | STRATEŠKO VODILO  | KVANTIFICIRANE AMBICIJE  |                             |                           | KAZALNIKI   |
|-------------------------------|--|---|--|-----------------------------|---------------------------|---|
|                               |  |   | Opis   | Izhodiščna vrednost<br>2024 | Ciljna vrednost<br>2031   |   |
| CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE | Krepitev vloge Občine Lenart kot regijskega središča s prometnim načrtovanjem, ki zagotavlja varnost, dostopnost in spodbuja spremembo potovalnih navad v regiji | Z razvojem prometnega sistema, ki presega lokalne okvire in spodbuja trajnostne oblike mobilnosti, bo Občina Lenart kot regijsko središče vplivala na spremembo potovalnih navad širše regije ter prispevala k bolj varni, dostopni in trajnostno naravnani mobilnosti v Slovenskih goricah | Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti (uporaba hoje, kolesa, javnega prevoza) v prometu      | 16%                         | 26%                       | 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 odraslih | 37%                         | 45%                       | Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih                               |
|                               |  |   | Znižati število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let            | 14 (med leti 2019 in 2023)  | 0 (med leti 2027 in 2031) | Število prometnih nesreč s hujšo telesno poškodbo ali smrtjo v zaporednem obdobju 5 let |
| HOJA                          | Spodbujanje hoje z izboljšanjem privlačnosti, varnosti in povezanosti obstoječih peš povezav   | Z izboljšanjem varnosti, dostopnosti in kakovosti obstoječih peš povezav bo Občina Lenart spodbujala hojo kot zdrav, trajnosten in vsakodnevni način premikanja ter prispevala k večji uporabi že vzpostavljene infrastrukture  | Povečati delež uporabe hoje v prometu  | 9%                          | 12%                       | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini               |
| KOLESARJENJE                  | Nadaljnji razvoj lokalne in regionalne kolesarske mreže za okrepitev vsakodnevne uporabe kolesa  | Z nadaljnjim razvojem lokalnih in regijskih kolesarskih povezav bo Občina Lenart spodbujala kolesarjenje kot dostopno, varno in trajnostno izbiro za vsakodnevne poti ter krepila svojo vpetost v širši regijski prometni sistem  | Povečati delež uporabe kolesa v prometu  | 0%                          | 4%                        | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini               |
| JAVNI PREVOZ                  | Razvoj avtobusnega sistema za boljše dostopnost sosednjih občin in povezovanje z večjimi urbanih središči  | Z razvojem avtobusnega sistema, ki povezuje občino Lenart s sosednjimi občinami in večjimi urbanih središči, bo omogočena bolj dostopna, trajnostna in vključujoča mobilnost za širšo regijo.   | Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu   | 7%                          | 10%                       | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini               |
| OSEBNI MOTORNI PROMET         | Zmanjševanje količine motornega prometa v mestnem središču za izboljšanje kakovosti bivanja  | Z zmanjševanjem količine motornega prometa v mestnem središču bo Občina Lenart ustvarjala varnejše, prijetnejše in bolj zdravo bivalno okolje ter spodbujala trajnostne načine mobilnosti.  | Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu   | 66%                         | 56%                       | Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini               |

Tabela 2: Prikaz strateških vodil in kvantificiranih ambicij

## 6.2 / UKREPI

Skozi aktivnosti priprave OCPS so se definirali izzivi in priložnosti ter določile prioritete za vsak steber strategije. Opredelila so se strateška vodila, na podlagi katerih se je oblikoval nabor ukrepov za izvajanje v prihodnjih sedmih letih. Ukrepi so razdeljeni po stebrih strategije in vsebujejo predviden nabor projektov za izvedbo in usmeritve za upravljanje s prometom.



Slika 13: Cestna infrastruktura se prilagaja razgibanemu terenu

Ukrepi po stebrih strategije:

- 1 I. STEBER Celostno prometno načrtovanje
  - Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS
  - Imenovanje koordinatorskega strokovnjaka za trajnostno mobilnost
  - Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti
  - Digitalizacija in inovacije
  - Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk
  - Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti
  - Preučitev možnosti preureditve središča Lenarta
- 2 II. STEBER Hoja
  - Aktivno vzdrževanje pešpoti
  - Zagotavljanje varnih površin za pešce
  - Zagotavljanje varnih prehodov za pešce
  - Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti
  - Opremljanje pešpoti in zasaditve dreves
  - Zagotavljanje dodatnih javnih površin
  - Zagotavljanje dostopnosti za invalide
  - Promocijske aktivnosti na področju hoje
- 3 III. STEBER Kolesarjenje
  - Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin
  - Razvoj kolesarskega omrežja
  - Zagotavljanje varnih prehodov za kolesarje
  - Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles
  - Razvoj sistema za izposajo koles
  - Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja
- 4 IV. STEBER Javni prevoz
  - Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza
  - Prenova avtobusne postaje v Lenart
  - Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih
  - Preučitev možnosti vzpostavitve mestnega avtobusa
  - Spodbujanje kombiniranja kolesarjenja in javnega prevoza
  - Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa
  - Nadgradnja sistema prevozov na klic
  - Preučitev možnosti uvedbe sistema deljenih vozil (car sharing)
  - Promocijske aktivnosti za povečanje uporabe javnega prevoza
- 5 V. STEBER Osebni motorni promet
  - Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja
  - Implementacija ukrepov za umirjanje prometa
  - Izgradnja severne obvoznice
  - Učinkovito upravljanje parkiranja
  - Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila

## I. STEBER: Celostno prometno načrtovanje

Občina Lenart bo izvajanje prometne strategije spremljala in vrednotila, imenovala koordinatorja za trajnostno mobilnost, spodbujala trajnostne oblike prevoza ter uvajala digitalne in inovativne rešitve za večjo varnost in preglednost prometa. Načrtovane so tudi sistematične prenove ulic po načelih trajnostne mobilnosti, evidentiranje nevarnih točk ter postopno preurejanje mestnega središča za bolj prijazno in varno prometno okolje.



### 1 / SPREMLJANJE IN VREDNOTENJE IZVAJANJA OCPS

Po sprejetju občinske celostne prometne strategije (OCPS) na občinskem svetu se bo v občini Lenart 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 bodo služili za sprotno prilagajanje ukrepov in obveščanje javnosti o izvajanju strategije.

### 2 / IMENOVANJE KOORDINATORJA ZA TRAJNOSTNO MOBILNOST

Občina Lenart bo imenovala koordinatorja za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov na področju trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo obsegale spremljanje izvajanja OCPS, sodelovanje z deležniki znotraj občinske uprave ter z javnimi zavodi, šolami, podjetji in državnimi institucijami, pripravo strokovnih podlag in poročil ter aktivnosti informiranja in ozaveščanja javnosti. Koordinator bo osrednja kontaktna oseba za mobilnost v občini in bo zagotavljal, da se aktivnosti izvajajo usklajeno, dolgoročno naravnano in v skladu z zastavljenimi cilji.

### 3 / SPODBUJANJE TRAJNOSTNIH OBLIK MOBILNOSTI

Občina Lenart 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. Spremembo potovalnih navad bo dodatno spodbujala tudi z izdelavo mobilnostnih načrtov za večje generatorje prometa, kot so šole, javne ustanove in večji zaposlovalci. 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.

### 4 / DIGITALIZACIJE IN INOVACIJE

Občina Lenart 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.

### 5 / VZPOSTAVITEV REGISTRA PROMETNO NEVARNIH TOČK

Občina Lenart 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.

### 6 / CELOVITA PRENOVA ULIC IN CEST SKLADNO Z NAČELI TRAJNOSTNE MOBILNOSTI

Občina Lenart bo po vzoru dobrih praks pristopila k postopni celoviti prenovi ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti. Ukrepi bodo vključevali izboljšanje pogojev za hojo in kolesarjenje, umirjanje prometa, ozelenitev, postavitev urbane opreme ter spremembe prometnega režima, kot so na primer uvedba enosmernih in slepih ulic, vzpostavljanje območij skupnega prometnega prostora ter druge prometno-ureditvene prilagoditve. V začetni fazi bodo rešitve preizkušene v izbranem območju, ob pozitivnem odzivu občanov pa se bodo postopoma prenesle tudi na druga območja. Celovite prenove se bodo prednostno izvajale v strnjenih naseljih in vključene v načrte ob rekonstrukcijah cest.

### 7 / PREUČITEV MOŽNOSTI PREUREDTVE SREDIŠČA LENARTA

Po izgradnji severne obvoznice bo občina Lenart preučila možnosti za celostno preureditev mestnega središča, z namenom izboljšanja javnega prostora ter povečanja privlačnosti in varnosti za pešce in kolesarje. Ena od možnih rešitev je vzpostavitev območja z omejenim ali mešanim prometnim režimom, kjer bo motoriziran promet močno omejen ali izključen, z izjemo dostopa za javni potniški promet, taksi službe, dostavo in interventna vozila. V mestnem središču bodo vzporedno uvedeni tudi dodatni ukrepi za umirjanje prometa in ozelenitev prostora, s čimer bo središče postalo prijetnejše, bolj dostopno in trajnostno naravnano.

## II. STEBER: Hoja

Občina Lenart bo celostno spodbujala hojo kot ključen del trajnostne mobilnosti, s poudarkom na zagotavljanju varnih, udobnih in dostopnih površin za pešce v vseh delih občine. To bo dosegla z načrtnim urejanjem in vzdrževanjem pešpoti, izgradnjo novih pločnikov na prometno obremenjenih odsekih, razvojem in opremljanjem sprehajalnih poti ter ustvarjanjem dodatnih javnih površin za druženje in rekreacijo. Posebna pozornost bo namenjena tudi dostopnosti za gibalno ovirane osebe, izboljšanju varnosti prehodov za pešce ter ozaveščanju in promociji hoje skozi različne aktivnosti, dogodke in sodelovanje z lokalno skupnostjo.

- 1 AKTIVNO VZDRŽEVANJE PEŠPOTI
- 2 ZAGOTAVLJANJE VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE
- 3 ZAGOTAVLJANJE VARNIH PREHODOV ZA PEŠCE
- 4 ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI
- 5 OPREMLJANJE PEŠPOTI IN ZASADITVE DREVES
- 6 ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN
- 7 ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE
- 8 PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

### 1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE PEŠPOTI

Občina Lenart bo namenila posebno pozornost rednemu in aktivnemu vzdrževanju pešpoti, 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 talnih označb in urbane opreme. S tem bo občina zagotavljala visoko raven uporabnosti in dostopnosti pešpoti skozi vse leto, še posebej v bližini šol, vrtcev, zdravstvenih ustanov in drugih pomembnih ciljev vsakodnevnih poti.

### 2 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH POVRŠIN ZA PEŠCE

Občina Lenart bo sistematično širila mrežo hodnikov za pešce povsod tam, kjer varne površine za pešce še manjkajo, a bi bile zaradi prometne obremenjenosti in prisotnosti ranljivih skupin udeležencev v prometu smiselne. Novi pločniki bodo načrtovani kot sestavni del širitve naselij in razvoja poslovno-industrijskega območja ter vključeni v vse načrte rekonstrukcij cest. Pri načrtovanju in izvedbi bo občina zagotavljala ustrezno širino, neprekinjenost ter ločitev pločnikov od vozišča, ob tem pa poskrbela, da uporabna pohodna površina ne bo ovirana z elementi, kot so drogovi javne razsvetljave, prometni znaki ali drugo urbano pohištvo. Pločniki bodo izvedeni v Selcah, krakih Lackove ulice in drugih izbranih lokacijah po občini, s čimer bo omogočen varen, udoben in dostopen prostor za hojo v vseh delih občine.

### 3 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH PREHODOV ZA PEŠCE

Občina Lenart bo pristopila k celoviti analizi obstoječih prehodov za pešce z namenom izboljšanja prometne varnosti ranljivih udeležencev v prometu. Na državnih cestah znotraj občine bo skupaj z upravljalcem (DRSI) preverila ustreznost cestne razsvetljave na lokacijah prehodov, prometne signalizacije (vertikalne in horizontalne) ter možnosti dodatne opreme, kot je semaforizacija na zahtevo ("semafor na tipko"), kjer bi to prispevalo k večji varnosti. Na občinskih cestah bo preverjena osvetljenost prehodov, njihova preglednost, vidnost in zaznavnost ter ustreznost prometne signalizacije. Občina si bo prizadevala za čim bolj neposredna in logična vodenja pešcev, zlasti na mestih, kjer ti prečkajo priključne ali stranske ceste, da se zagotovi večja varnost in udobje pri uporabi javnega prostora.

### 4 / ZAGOTAVLJANJE KAKOVOSTNIH SPREHAJALNIH POTI

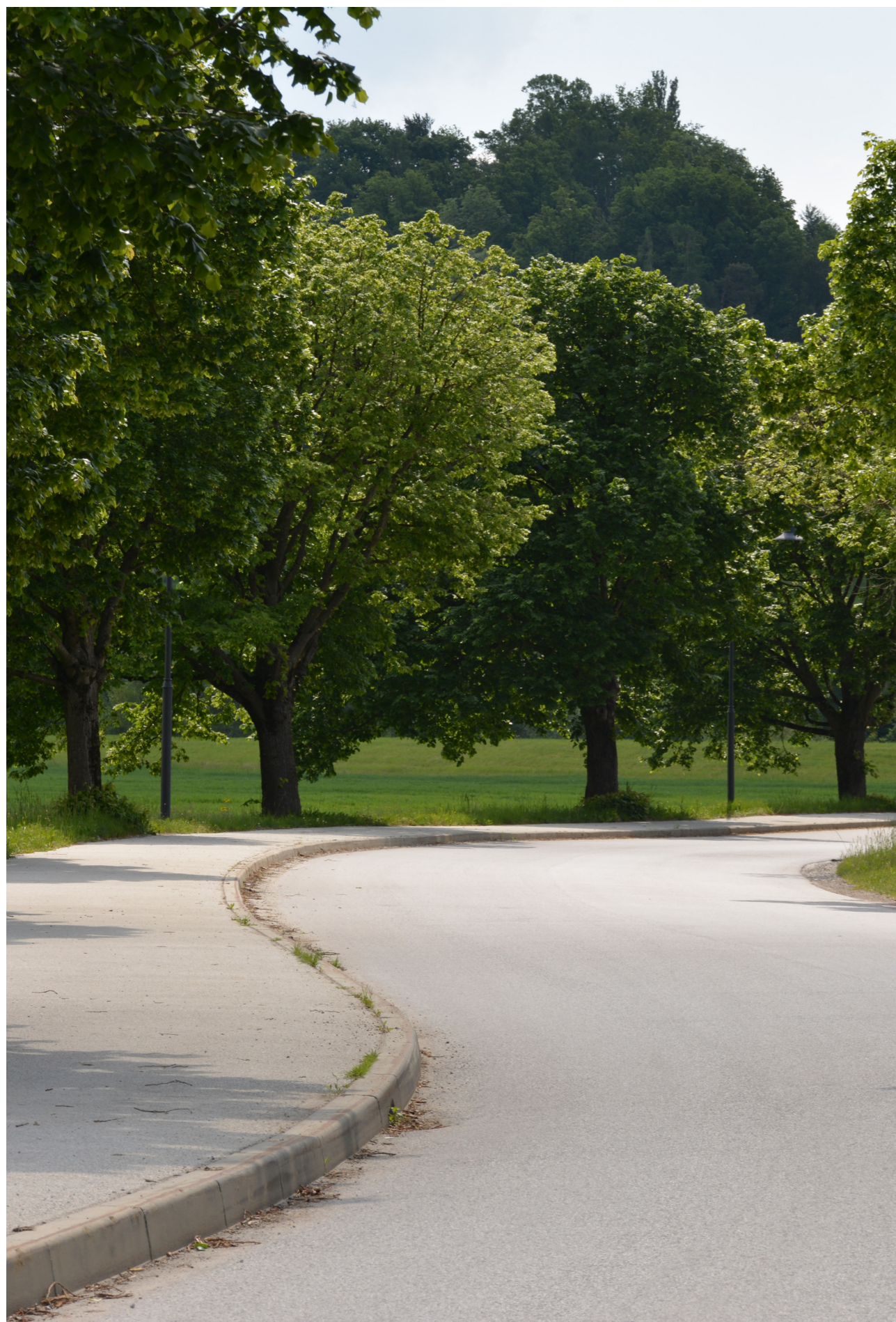
Občina Lenart bo celovito pristopila k razvoju novih in vzdrževanju obstoječih sprehajalnih poti, ki bodo namenjene rekreaciji, vsakodnevnemu gibanju, povezovanju naselij ter razvoju trajnostnega turizma. Poseben poudarek bo na izkoriščanju naravnih danosti in krajinskih značilnosti območja. Ob poteh bodo nameščene informativne table, označbe in urbana oprema, po potrebi pa bo imenovan tudi skrbnik za redno vzdrževanje. Načrtovanje bo potekalo v sodelovanju z lokalno skupnostjo, da bodo poti čim bolj usklajene s potrebami prebivalcev ter privlačne in uporabne za širšo javnost. Sprehajalne poti bodo urejene na relacijah Jurovska cesta–Mariborska cesta, ob Globovnici med ŠRC Lenart in Športnim parkom Jurovski Dol, med Domom starejših občanov in pokopališčem, med ŠRC Polena in Račjim gajem ob Globovnici ter na območju med jezeri.

### 5 / OPREMLJANJE PEŠPOTI IN ZASADITVE DREVES

Občina Lenart bo površine za pešce opremljala z urbano opremo na frekventnih lokacijah, kot so pešpoti (pločniki, sprehajalne poti), trgi in avtobusna postajališča, z namenom povečanja varnosti, udobja in privlačnosti javnega prostora. Nameščeni bodo klopi, koši za odpadke, pitniki, ustrezna javna razsvetljava ter drevesa in druga zasaditev, ki bodo zagotavljali senco in prispevali k ugodnejši mikroklimi. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti za gibalno ovirane osebe, oprema pa bo umeščena tako, da ne bo ovirala prehodnosti ali zmanjševala uporabne površine za pešce. Opremljanje in zasaditve bodo izvedeni predvsem na povezavah med središčem Lenarta in poslovno-industrijsko cono, na relaciji ŠRC Polena–središče Lenarta, ob pešpoti ob Globovnici, na parkirišču pri pokopališču ter na ostalih lokacijah po občini.



Slika 14 in 15: Varni prehodl za pešce v središču Lenarta



Slika 16: Zasaditev ohlaja ozračje in izboljša pogoje za hojo po pločniku tudi ob vroč poletnih dneh

## 6 / ZAGOTAVLJANJE DODATNIH JAVNIH POVRŠIN

Občina Lenart bo preučila možnosti za vzpostavitev dodatnih javnih površin, namenjenih druženju, rekreaciji in kakovostnemu preživljanju prostega časa vseh generacij. V središču mesta bodo nove javne površine vzpostavljene tudi s preurejanjem obstoječega prostora, na primer s krčenjem parkirnih površin ali drugih površin, namenjenih motornemu prometu. Nove ureditve bodo dostopne, varne, opremljene z urbano opremo ter povezane s peš in kolesarskimi potmi. Posebna pozornost bo namenjena vključevanju potreb lokalnega prebivalstva in oblikovanju prostorov, ki bodo prispevali k višji kakovosti bivanja ter spodbujali aktiven in družbeno vključujoč prosti čas.

## 7 / ZAGOTAVLJANJE DOSTOPNOSTI ZA INVALIDE

Občina Lenart bo pri načrtovanju in urejanju javnega prostora sistematično zagotavljala dostopnost za invalide in druge gibalno ovirane osebe. Z uvedbo tehničnih prilagoditev, kot so spuščeni robniki, taktilne oznake, ustrezno izvedene klančine ter dostopna avtobusna postajališča, bo omogočena večja samostojnost in varnost v vsakodnevem življenju. Posebna pozornost bo namenjena zagotavljanju nemotenega dostopa do vseh javnih objektov, pri čemer bodo morali objekti, ki trenutno ne ustrezajo standardom, postopoma zagotoviti ustrezne rešitve. Nakloni ramp in nivelete bodo načrtovani v skladu z veljavnimi predpisi, da bo omogočena varna in samostojna uporaba tudi za osebe na invalidskih vozičkih.



Slika 17: Zagotavljanje ustreznih oznak in parkirnih mest za invalide omogoča boljšo dostopnost invalidov do različnih storitev

## 8 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI NA PODROČJU HOJE

Občina Lenart bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala večjo uporabo hoje tako pri vsakodnevnih opravkih kot v prostem času. Poseben poudarek bo na ozaveščanju prebivalcev o pozitivnih vplivih hoje na zdravje, okolje in kakovost življenja, s ciljem postopne spremembe potovalnih navad. Promocija bo vključevala informativne kampanje, organizacijo dogodkov, kot so skupinski pohodi, Dnevi hoje ali aktivnosti v okviru Evropskega tedna mobilnosti ter pripravo gradiv, ki bodo prebivalcem približala prednosti hoje in predstavila možnosti za varno ter prijetno pešačenje po občini. Pomembno vlogo bodo imele tudi aktivnosti v sodelovanju z lokalnimi zavodi, šolami in društvi, s katerimi se bo hoja dodatno promovirala kot enostavna, dostopna in prijazna oblika mobilnosti za vse generacije.



Slika 18: Promocijske aktivnosti za zagotavljanje večje varnosti pri poteh v šolo

### III. STEBER: Kolesarjenje

Občina Lenart bo sistematično razvijala, vzdrževala in nadgrajevala kolesarsko infrastrukturo, pri čemer bo poudarek na zagotavljanju varnih, povezanih in sodobnih kolesarskih poti ter parkirišč, ki bodo povezovale tako notranje dele občine kot tudi sosednje občine. Z vlaganji v kakovostne površine, opremljenost počivališč, servisno-polnilne postaje in izposojo koles bo občina ustvarila pogoje za varno, udobno in privlačno uporabo kolesa v vsakodnevnem prometu in prostem času. S promocijo, izobraževanjem in analizo varnosti na ključnih točkah bo kolesarjenje še dodatno spodbujeno kot učinkovit, trajosten in dostopen način mobilnosti za vse generacije.

1

AKTIVNO VZDRŽEVANJE  
KOLESARSKIH POVRŠIN

2

RAZVOJ KOLESARKEGA  
OMREŽJA

3

ZAGOTAVLJANJE  
VARNIH PREHODOV  
ZA KOLESARJE

4

VZPOSTAVITEV  
PARKIRNIH MEST ZA  
KOLESARJE, KOLESARSKIH  
POČIVALIŠČ IN  
SERVISNO-POLNILNIH  
POSTAJ ZA KOLESARJE

5

RAZVOJ SISTEMA ZA  
IZPOSOJO KOLES

6

DODATNA PROMOCIJA  
IN IZOBRAŽEVANJA  
NA PODROČJU  
KOLESARJENJA

#### 1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE KOLESARSKIH POVRŠIN

Občina Lenart bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin (kolesarske poti, mešane poti za pešce in kolesarje, kolesarske steze in pasovi) 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 KOLESARKEGA OMREŽJA

Občina Lenart bo celovito razvijala varno, povezano in privlačno kolesarsko omrežje, ki bo omogočalo tako vsakodnevno kot rekreativno uporabo kolesa kot konkurenčne oblike mobilnosti. Kolesarska infrastruktura bo načrtovana skladno s sodobnimi tehničnimi smernicami, ki vključujejo gladke, enakomerne in dovolj široke površine brez motečih robnikov ali višinskih razlik, varne prehode na križiščih, ustrezno prometno signalizacijo ter dobro povezljivost z drugimi oblikami trajnostnega prevoza. Na cestah, kjer zaradi prostorskih ali finančnih omejitev ni mogoče zagotoviti ločenih kolesarskih stez, bo občina uporabljala kolesarske pasove in oznake souporabe (sharrow) za povečanje varnosti in vidnosti kolesarjev. Kolesarske površine bodo zagotovljene na naslednjih lokacijah: Lenart–Pernica, Lenart–Duplek, na odseku v Spodnji Voličini (rekonstrukcija kolesarskega pasu v kolesarsko stezo/pot), na relaciji Spodnja Voličina–Selce–Janežovci (Destrnik), na manjkajočem odseku proti občini Sveti Jurij v Slovenskih goricah v obliki kolesarske steze/poti ter ob severni obvoznici po začetku gradnje.

#### 3 / ZAGOTAVLJANJE VARNIH PREHODOV ZA KOLESARJE

Občina Lenart bo pristopila k celoviti analizi obstoječih prehodov za kolesarje z namenom izboljšanja prometne varnosti kolesarjev. Na državnih cestah znotraj občine bo skupaj z upravljalcem (DRSI) preverila ustreznost cestne razsvetljave na lokacijah, kjer kolesarske poti prečkajo cestišče, ter pregledala prometno signalizacijo (vertikalno in horizontalno), možnosti dodatnega označevanja ter semaforizacije s kolesarskimi semaforji ali semaforji na zahtevo, kjer bi to prispevalo k večji varnosti. Na občinskih cestah bo preverjena osvetljenost, preglednost in zaznavnost kolesarskih prehodov ter ustreznost prometne signalizacije, vključno s talnimi označbami in označbami za umirjanje prometa. Občina si bo prizadevala za čim bolj neposredno, neprekinjeno in logično vodenje kolesarjev, zlasti na priključkih, križiščih in drugih točkah prečkanja, kjer je večja izpostavljenost konfliktom z motornim prometom.

#### 4 / VZPOSTAVITEV PARKIRNIH MEST ZA KOLESARJE, KOLESARSKIH POČIVALIŠČ IN SERVISNO-POLNILNIH POSTAJ ZA KOLESARJE

Občina Lenart bo z vzpostavitvijo parkirnih mest za kolesa, počivališč ter servisno-polnilnih postaj za kolesa pomembno izboljšala pogoje za vsakodnevno in rekreativno kolesarjenje. Kolesarska parkirišča bodo umeščena predvsem v bližini javnih ustanov, šol, trgovinskih centrov ter postajališč javnega prevoza, s čimer bo omogočena kombinirana uporaba različnih trajnostnih oblik mobilnosti ter zmanjšano tveganje za krajo in poškodbe koles. Občina bo uredila tudi kolesarska počivališča z urbano opremo, kot so klopi, koši, pitniki ter servisno-polnilne postaje, ki bodo umeščene na strateških točkah glede na dolžino poti, teren in predvideno gostoto uporabe. Pokrite kolesarnice bodo postavljene v poslovno-industrijski coni, ob rekonstrukciji avtobusne postaje Lenart, ob ŠRC Polena ter pri osnovnih šolah.

#### 5 / RAZVOJ SISTEMA ZA IZPOSOJO KOLES

Občina Lenart bo pobudnik vzpostavitve enotnega sistema za izposojo električnih koles v sodelovanju s sosednjimi občinami, z namenom oblikovanja povezanega in uporabnikom prijaznega regionalnega omrežja. Sistem bo prilagojen konfiguraciji terena in razdaljam med naselji ter bo omogočal dostopnost storitve za širok krog uporabnikov, kar bo spodbudilo medobčinsko trajnostno mobilnost in uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Poleg tega bo občina preučila možnosti za nadgradnjo obstoječega internega sistema za izposojo koles, s čimer bi zagotovila še boljšo dostopnost in prilagodljivost storitve za občane in obiskovalce.

#### 6 / DODATNA PROMOCIJA IN IZOBRAŽEVANJA NA PODROČJU KOLESARJENJA

Občina Lenart bo za spodbujanje varne in trajnostne uporabe koles redno izvajala izobraževalne aktivnosti za občane, ki bodo vključevale tako teoretični kot praktični del. V teoretičnem delu bodo predstavljena prometna pravila za različne tipe kolesarskih površin (kolesarske steze, pasovi, sharrowi) ter pomen talnih označb, medtem ko bo praktični del potekal v realnem prometnem okolju pod vodstvom usposobljenih inštruktorjev. Občina bo v sodelovanju z lokalnimi šolami vključila tudi kolesarske vsebine v učne programe, s čimer bo zagotovljeno zgodnje ozaveščanje otrok in mladih o varni in odgovorni uporabi kolesarskih poti ter spodbujena kultura trajnostne mobilnosti.

#### IV. STEBER: Javni prevoz

Občina Lenart si prizadeva za razvoj sodobnega in dostopnega javnega potniškega prometa z izboljšanjem avtobusnih povezav, prenovo in nadgradnjo postajališč ter uvajanjem novih storitev, kot so mestni avtobus in možnosti deljene uporabe vozil. Poseben poudarek namenja povezovanju javnega prevoza s kolesarjenjem ter prilagajanju storitev potrebam različnih skupin prebivalstva, vključno z integracijo šolskih prevozov v javni promet in zagotavljanjem boljše povezave z zalednimi naselji. Z vlaganjem v infrastrukturo in inovativne rešitve želi občina povečati privlačnost, učinkovitost in uporabnost javnega potniškega prometa ter zagotoviti trajnostno mobilnost za vse generacije.

1

IZBOLJŠANJE  
PONUDBE  
AVTOBUSNEGA  
PREVOZA

2

PRENOVA AVTOBUSNE  
POSTAJE V LENARTU

3

PRENOVA AVTOBUSNIH  
POSTAJALIŠČ IN  
VZPOSTAVITEV NOVIH

4

PREUČITEV MOŽNOSTI  
VZPOSTAVITVE  
MESTNEGA AVTOBUSA

5

SPODBUJANJE  
KOMBINIRANEGA  
KOLESARJENJA IN  
JAVNEGA PREVOZA

6

SPODBUJANJE MOŽNOSTI  
INTEGRACIJE ŠOLSKIH  
PREVOZOV V SISTEM  
JAVNEGA POTNIŠKEGA  
PROMETA

7

NADGRADNJA SISTEMA  
PREVOZOV NA KLIC

8

PREUČITEV MOŽNOSTI  
UVEDBE SISTEMA  
DELJENIH VOZIL (CAR  
SHARING)

9

PROMOCIJSKE  
AKTIVNOSTI ZA  
POVEČANJE UPORABE  
JAVNEGA PREVOZA

#### 1 / IZBOLJŠANJE PONUDBE AVTOBUSNEGA PREVOZA

Občina Lenart si bo prizadevala za izboljšanje avtobusne povezljivosti znotraj občine in s širšo regijo, z namenom povečanja privlačnosti javnega prevoza kot učinkovite alternative osebnemu avtomobilu. Poseben poudarek bo namenjen uskladitvi voznih redov iz zalednih naselij (npr. Spodnja Voličina, Zavrh ipd.) z avtobusnimi povezavami prek osrednje postaje v Lenartu in nadaljnimi linijami proti Mariboru, da bo prestop enostaven, hiter in časovno učinkovit. Občina bo stremela k vzpostavitvi hitrejše in neposredne avtobusne linije do Murske Sobotice ter pogostejših povezav v smeri Ljubljane, kar bo prispevalo k boljši dostopnosti regijskih in državnih središč. Z razvojem teh povezav si občina prizadeva utrditi svojo vlogo kot pomembno regijsko vozlišče ter zagotoviti hitrejšo, zanesljivejšo in dostopnejšo mobilnost za prebivalce in obiskovalce.

#### 2 / PRENOVA AVTOBUSNE POSTAJE V LENARTU

Občina Lenart bo pristopila k celostni prenovi avtobusne postaje v Lenartu z namenom izboljšanja funkcionalnosti, varnosti, dostopnosti in uporabniške izkušnje za vse potnike. Ureditev bo obsegala prenovo peronov, namestitve sodobnih nadstrešnic, klopi, ustrezne osvetlitve ter informacijskih tabel z voznimi redi. Posebna pozornost bo namenjena dostopnosti za gibalno ovirane osebe ter vzpostavitvi varnih peš in kolesarskih povezav. V sklopu prenove bo urejen tudi prostor za pokrito kolesarnico, avtobusna postaja pa bo smiselno vključena v obstoječe prometne tokove znotraj občine. Cilj prenove je oblikovati urejeno, sodobno in trajnostno prometno vozlišče, ki bo podpiralo učinkovito delovanje javnega potniškega prometa ter utrjevalo vlogo Lenarta kot pomembnega regijskega središča.

#### 3 / PRENOVA AVTOBUSNIH POSTAJALIŠČ IN VZPOSTAVITEV NOVIH

Občina Lenart bo pristopila k ureditvi vseh še neurejenih avtobusnih postajališč z namenom povečanja udobja, varnosti in dostopnosti za vse uporabnike javnega prevoza. Postajališča bodo opremljena z nadstreški, klopmi, osvetlitvijo, informacijami o voznih redih ter stojali za kolesa. Urejeni bodo tudi varni dostopi za pešce in prilagoditve za gibalno ovirane osebe. Znotraj središča občine bo občina dodatno zgostila mrežo avtobusnih postajališč z vzpostavitvijo novih postajališč v parih na ključnih lokacijah, kot so pri pokopališču, ob poslovno-industrijski coni ter v smeri proti Radehovi. S tem bo omogočena boljša dostopnost do javnega prevoza, krajše razdalje do postajališč in večja uporabnost avtobusnega sistema za različne skupine prebivalcev.

#### 4 / PREUČITEV MOŽNOSTI VZPOSTAVITVE MESTNEGA AVTOBUSA

Občina Lenart bo preučila možnosti vzpostavitve mestne avtobusne linije. Namen ukrepa je zagotoviti dostopnejšo in časovno usklajeno mobilnost za prebivalce vseh starosti ter učinkovito povezati vzhodni in zahodni del občinskega središča. V prvi fazi bi se mestni avtobus uvedel na način, da bi s krožnimi vožnjami povezoval vse ključne točke v središču občine ter omogočal lahek dostop do javnih ustanov, storitev, trgovin in drugih pomembnih ciljnih točk. V primeru dobrega odziva in izraženih potreb bi se sistem lahko v naslednjih korakih nadgradil ter razširil tudi na območje sosednjih občin, ki s svojimi linijami in povezavami proti Mariboru že gravitirajo na Lenart kot regijsko središče. Tak pristop omogoča prilagodljivo in postopno uvedbo storitve, saj se upoštevajo dejanske potrebe prebivalcev in zagotavlja optimalna izkoriščenost javnega prevoza.

Slika 19: Avtobusna postaja v Lenartu je predvidena za prenovo





## 5 / SPODBUJANJE KOMBINIRANEGA KOLESARJENJA IN JAVNEGA PREVOZA

Občina Lenart bo spodbujala povezovanje kolesarjenja in javnega prevoza z vzpostavitvijo ustrezne infrastrukture, ki bo omogočala enostaven prehod med obema oblikama trajnostne mobilnosti. Ob ključnih avtobusnih postajališčih bodo nameščena stojala za kolesa, ki bodo uporabnikom omogočila varno shranjevanje koles v neposredni bližini postajališč. Na osrednji avtobusni postaji v Lenartu bo vzpostavljena pokrita kolesarnica, posebej namenjena uporabnikom, ki želijo združevati kolesarjenje z avtobusnim prevozom. Tudi ob drugih pomembnejših postajališčih bodo nameščena dodatna stojala, postajališča pa bodo vključena v kolesarsko mrežo, kar bo omogočilo varno in udobno dostopanje do javnega prevoza s kolesom. S tem ukrepom želi občina povečati uporabnost in dostopnost kolesarjenja kot podporne oblike mobilnosti v sistemu javnega potniškega prometa.

## 6 / SPODBUJANJE MOŽNOSTI INTEGRACIJE ŠOLSkih PREVOZOV V SISTEM JAVNEGA POTNIŠKEGA PROMETA

Občina Lenart bo preučila možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa, s ciljem izboljšati dostopnost javnega prevoza za širši krog uporabnikov in povečati učinkovitost obstoječih prevoznih storitev. Integracija bi omogočila, da vozila, ki so sicer v uporabi zgolj za prevoz učencev, postanejo dostopna tudi drugim potnikom na istih relacijah in v ustreznih časovnih terminih. S tem bi občina racionalizirala stroške prevoza, zmanjšala število praznih voženj in bolje izkoristila obstoječo infrastrukturo, hkrati pa bi prebivalcem iz zalednih naselij zagotovila boljšo povezavo z občinskim središčem. Ob uspešni integraciji bi lahko del stroškov prevoza prevzel tudi državni upravljavec javnega potniškega prometa (DUJPP), kar bi dodatno razbremenilo občinski proračun ter omogočilo nadgradnjo in širitev ponudbe javnega prevoza v prihodnje.

## 7 / NADGRADNJA SISTEMA PREVOZOV NA KLIC

Občina Lenart bo nadalje spodbujala uporabo storitve prevozov na klic, ki starejšim in gibalno oviranim občanom omogoča brezplačen prevoz do zdravnika, trgovine ali drugih nujnih opravkov. Ob tem bo občina preučila tudi možnosti nadgradnje sistema z uvedbo plačljive različice prevoza na klic po vzoru modela ToyotaGo, ki omogoča prilagodljivo, cenovno dostopno in uporabniku prijazno mobilnost. Takšna nadgradnja bi izboljšala dostopnost storitve tudi za druge skupine prebivalcev ter zagotovila dodatno mobilnost v okoljih, kjer redni javni prevoz ni na voljo ali ni dovolj pogost.

Slika 20: Detajl kolesarske steze v Lenartu

## 8 / PREUČITEV MOŽNOSTI UVEDBE SISTEMA DELJENIH VOZIL (CAR SHARING)

Občina Lenart bo preučila možnosti za vzpostavitev sistema souporabe vozil (Car sharing) kot dopolnilne oblike trajnostne mobilnosti za občane, ki nimajo stalne potrebe po lastnem avtomobilu. Sistem bi omogočal kratkotrajno izposajo vozila za posamezne poti, kar bi zmanjšalo število zasebnih vozil v prometu, zmanjšalo potrebo po parkirnih površinah ter prispevalo k razbremenitvi okolja. Car sharing predstavlja okolju prijaznejšo alternativo, saj vključuje uporabo sodobnih, energetsko učinkovitih vozil, pogosto tudi električnih. Občina bo analizirala potencialno povpraševanje, možne lokacije za postavitve vozil ter preverila možnosti sodelovanja z zasebnimi ponudniki. Cilj ukrepa je vzpostavitev dostopne, prilagodljive in trajnostne rešitve za občasne potrebe po osebem prevozu.

## 9 / PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA POVEČANJE UPORABE JAVNEGA PREVOZA

Občina Lenart bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala večjo uporabo javnega prevoza med prebivalci vseh starosti. Poseben poudarek bo na ozaveščanju o okoljskih, ekonomskih in socialnih koristih uporabe avtobusa v primerjavi z osebnim avtomobilom. Promocija bo vključevala informativne kampanje, predstavitve voznih redov, praktične prikaze uporabe avtobusnega prevoza in sodelovanje z lokalnimi zavodi, šolami ter podjetji. Poleg tega bo občina organizirala dogodke, kot so "Dan z avtobusom", promocijske vožnje ali posebne ugodnosti za nove uporabnike, s čimer bo javni prevoz prebivalcem še bolj približala. Pomemben del ukrepov bo tudi informiranje o novih linijah, izboljšavah infrastrukture in možnostih kombiniranja avtobusa s kolesom ali drugimi oblikami trajnostne mobilnosti. S temi aktivnostmi želi občina postopno spreminjati potovalne navade in povečati delež uporabnikov javnega prevoza.

Slika 21: Detajl atraktivne urbane opreme za kolesarje



## V. STEBER: Osebni motorni promet

Občina Lenart bo skrbela za varno, učinkovito in trajnostno upravljanje osebnega motornega prometa z rednim vzdrževanjem cest, ciljnim ukrepi za umirjanje prometa ter izgradnjo severne obvoznice, ki bo razbremenila središče. Parkirna politika bo usmerjena v zmanjšanje števila parkirnih mest v središču in spodbujanje uporabe obrobni parkirnišč, s čimer želi občina sprostiti prostor za pešce in kolesarje ter zmanjšati prometno obremenitev. Poleg tega bodo potekale izobraževalne in promocijske aktivnosti za voznike, s katerimi bo občina spodbujala varno vožnjo, večjo prometno kulturo in postopno preusmerjanje na trajnostne oblike mobilnosti.

- 1** AKTIVNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA
- 2** IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA
- 3** IZGRADNJA SEVERNE OBVOZNICE
- 4** UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA
- 5** IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE UPORABE AVTOMOBILA

### 1 / AKTIVNO VZDRŽEVANJE CESTNEGA OMREŽJA

Občina Lenart 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 po možnosti izvedene v skladu z načeli trajnostne mobilnosti, ki vključujejo tudi izboljšanje pogojev za pešce, kolesarje in javni prevoz. 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.

### 2 / IMPLEMENTACIJA UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA

Občina Lenart bo za izboljšanje prometne varnosti uvedla ciljno usmerjene ukrepe za umirjanje prometa, pri čemer bo sistematično spremljala hitrostne vzorce vozil z uporabo dodatnih prikazovalnikov hitrosti. Zbrani podatki bodo služili kot podlaga za načrtovanje in postopno uvajanje tehničnih in organizacijskih ukrepov na odsekih, kjer bodo zaznane prekoračitve hitrosti. Ti ukrepi bodo lahko vključevali fizične ovire, talne označbe, optične zožitve, prometno signalizacijo ali druge rešitve za zmanjšanje hitrosti vozil. Občina bo stremela tudi k vzpostavitvi območij umirjenega prometa v okolici vzgojno-varstvenih ustanov, šol, domov za starejše in na drugih lokacijah, kjer je prisotnost pešcev, otrok in starejših večja. Prav tako bo preučevala možnosti za uvedbo območij omejene hitrosti na občinskih cestah, kjer ni urejenih ločenih površin za pešce in kjer je gostota poselitve visoka. Prednostno bodo obravnavana območja z večjo izpostavljenostjo ranljivih udeležencev v prometu.

### 3 / IZGRADNJA SEVERNE OBVOZNICE

Občina Lenart si v sodelovanju z Direkcijo RS za infrastrukturo prizadeva za izgradnjo severne obvoznice, ki bo razbremenila promet skozi naselja ter izboljšala povezavo med industrijsko cono, avtocesto in regijskimi cestami. V prvi fazi je načrtovana izgradnja 400-metrskega odseka med križiščem v Žerjavcih in industrijsko cono, preostali del trase pa bo možno začeti urejati po sprejetju novega OPN. Občina aktivno pripravlja potrebne podlage, da se investicija lahko izvede takoj, ko bodo zagotovljena državna sredstva. Obvoznica bo pomembno prispevala k prometni razbremenitvi središča Lenarta in izboljšanju prometne varnosti ter povezanosti v regiji.

### 4 / UČINKOVITO UPRAVLJANJE PARKIRANJA

Občina Lenart bo preučila potrebe po oblikovanju celovitega načrta parkirne politike, ki bo usmerjal dolgoročno upravljanje s parkirnimi površinami v skladu s cilji trajnostne mobilnosti. V tem okviru bo preučila možnosti za postopno krčenje števila parkirnih mest v središču naselja, kjer bi se del teh površin nadomestil s kakovostnimi javnimi prostori za pešce, kolesarje in družjenje. Občina bo še naprej promovirala parkirišče pri ŠRC Poleni kot izhodiščno točko za sistem »Park & Ride« in organizirano sopotništvo, s čimer želi zmanjšati število dnevnih migracij z osebnimi vozili v središče. Po vzpostavitvi severne obvoznice bo občina poskušala v njeni neposredni bližini zagotoviti dodatno parkirišče, namenjeno sopotništvu in dolgoročnemu parkiranju. Ukrep bo prispeval k zmanjšanju prometnih obremenitev v središču Lenarta ter k urejenemu in trajnostno naravnemu prostorskemu razvoju.



Slika 22: Parkirišče pri ŠRC Polena namenjeno spodbujanju deljene rabe avtomobila (sopotništvu).

### 5 / IZOBRAŽEVANJA O VARNI VOŽNJI IN PROMOCIJSKE AKTIVNOSTI ZA ZMANJŠEVANJE UPORABE AVTOMOBILA

Občina Lenart bo izvajala izobraževalne aktivnosti za voznike osebnih vozil, s poudarkom na spoštovanju prometnih predpisov, odgovorni vožnji in vplivu hitrosti na prometno varnost. Namen aktivnosti je dvig zavesti o tveganjih in posledicah neodgovornega vedenja v prometu ter spodbujanje kulture strpne in varne vožnje. Poleg tega bo občina z različnimi promocijskimi kampanjami prebivalce spodbujala k razmisleku o vsakodnevni uporabi osebnega avtomobila ter jih seznanjala z vplivi prekomerne avtomobilske mobilnosti na okolje, prometne razmere in kakovost bivanja. Aktivnosti bodo usmerjene v zmanjšanje odvisnosti od avtomobila in preusmerjanje potovanj na bolj trajnostne oblike mobilnosti, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz.



Slika 23: Pogled na še ne izvedeno povezavo



## 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 Lenart 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.

| Steber                                  | Ukrep  | 2025    | 2026      | 2027      | 2028      | 2029       | 2030      | 2031      | Odgovornost               | Viri financiranja   | Zahtevnost | Stopnja učinkovitosti |
|---|--|---------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|---------------------------|---|------------|-----------------------|
| <b>I. CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE</b> |  |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| I.1                                     | Spremljanje in vrednotenje izvajanja OCPS  | 2.500   | 2.500     | 2.500     | 2.500     | 2.500      | 2.500     | 2.500     | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| I.2                                     | Imenovanje koordinatorja za trajnostno mobilnost   | 2.000   | 2.000     | 2.000     | 2.000     | 2.000      | 2.000     | 2.000     | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | +++                   |
| I.3                                     | • Spodbujanje trajnostnih oblik mobilnosti   | 7.000   | 7.000     | 7.000     | 7.000     | 7.000      | 7.000     | 7.000     | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | +++                   |
| I.4                                     | Digitalizacija in inovacije  | /       | 5.000     | 5.000     | 10.000    | /          | 2.000     | /         | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | ++                    |
| I.5                                     | Vzpostavitev registra prometno nevarnih točk   | /       | 4.500     | 1.000     | 1.500     | 1.000      | 1.500     | 500       | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | +++                   |
| I.6                                     | Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti                                 | 10.000  | 100.000   | 350.000   | 1.000.000 | 400.000    | 10.000    | 12.000    | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | +++        | +++                   |
| I.7                                     | Preučitev možnosti preureditve središča Lenarta  | /       | /         | /         | /         | /          | /         | 25.000    | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | +++                   |
| <b>II. HOJA</b>                         |  |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| II.1                                    | Aktivno vzdrževanje pešpoti  | 8.000   | 8.000     | 8.000     | 8.000     | 8.000      | 8.000     | 8.000     | Občina, DRSI              | Občinski proračun, državni proračun                         | ++         | ++                    |
| II.2                                    | Zagotavljanje varnih površin za hojo   | /       | 20.000    | 10.000    | 20.000    | 35.000     | 100.000   | 10.000    | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | +++        | +++                   |
| II.3                                    | Zagotavljanje varnih prehodov za pešce   | 3.000   | 15.000    | 5.000     | 25.000    | 5.000      | 20.000    | 3.000     | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| II.4                                    | Zagotavljanje kakovostnih sprehajalnih poti  | 5.000   | 150.000   | 100.000   | 5.000     | 5.000      | 5.000     | 5.000     | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | ++                    |
| II.5                                    | Opremljanje pešpoti in zasaditve dreves  | /       | 35.000    | 100.000   | 70.000    | /          | 20.000    | /         | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | +          | ++                    |
| II.6                                    | Zagotavljanje dodatnih javnih površin  | /       | 3.500     | 1.000     | 3.500     | 1.000      | 150.000   | 100.000   | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | +++                   |
| II.7                                    | Zagotavljanje dostopnosti za invalide  | /       | 3.500     | 3.500     | 15.000    | 3.500      | 3.500     | 5.000     | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| II.8                                    | Promocijske aktivnosti na področju hoje  | 1.500   | 1.500     | 1.500     | 1.500     | 1.500      | 1.500     | 1.500     | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| II.9                                    | * Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti                               |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| <b>KOLESARJENJE</b>                     |  |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| III.1                                   | Aktivno vzdrževanje kolesarskih površin  | 40.000  | 20.000    | 40.000    | 20.000    | 40.000     | 20.000    | 40.000    | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | ++                    |
| III.2                                   | Razvoj kolesarskega omrežja  | 30.000  | 1.500.000 | 1.500.000 | 40.000    | 100.000    | 100.000   | 150.000   | Občina, DRSI              | Občinski proračun, državni proračun, sofinancerska sredstva | +++        | +++                   |
| III.3                                   | Zagotavljanje varnih prehodov za kolesarje   | /       | 15.000    | 10.000    | 300.000   | 20.000     | 25.000    | 20.000    | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | ++                    |
| III.4                                   | Vzpostavitev parkirnih mest za kolesa, kolesarskih počivališč in servisnih postaj za popravilo koles | 2.000   | 55.000    | 40.000    | 20.000    | /          | 10.000    | 3.000     | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | ++                    |
| III.5                                   | Razvoj sistema za izposajo koles   | 2.000   | 25.000    | 3.000     | 25.000    | 4.000      | 20.000    | 4.500     | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | +++                   |
| III.6                                   | Dodatna promocija in izobraževanja na področju kolesarjenja  | 1.500   | 1.500     | 1.500     | 1.500     | 1.500      | 1.500     | 1.500     | Občina, OŠ                | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| III.7                                   | * Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti                               |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| <b>IV. JAVNI PREVOZ</b>                 |  |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| IV.1                                    | Izboljšanje ponudbe avtobusnega prevoza  | 0       | 0         | 0         | 0         | 0          | 0         | 0         | Občina, DUJPP             | Sredstva niso predvidena                                    | ++         | +++                   |
| IV.2                                    | Prenova avtobusne postaje v Lenartu  | 10.000  | 150.000   | 150.000   | 200.000   | /          | /         | /         | Občina                    | Občinski proračun   | +++        | +++                   |
| IV.3                                    | Prenova avtobusnih postajališč in vzpostavitev novih   | /       | 3.000     | 5.000     | 100.000   | 50.000     | 50.000    | 50.000    | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | ++                    |
| IV.4                                    | Preučitev možnosti vzpostavitve mestnega avtobusa  | /       | 10.000    | /         | /         | /          | /         | /         | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| IV.4.1                                  | Ob vzpostavitvi mestnega avtobusa  | /       | /         | 100.000   | 100.000   | 100.000    | 100.000   | 100.000   | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | +++        | +++                   |
| IV.5                                    | Spodbujanje kombiniranja kolesarjenja in javnega prevoza   | /       | /         | 15.000    | 20.000    | 20.000     | 20.000    | 5.000     | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | +++                   |
| IV.6                                    | Preučitev možnosti integracije šolskih prevozov v sistem javnega potniškega prometa                  | 200.000 | 200.000   | 200.000   | 230.000   | 150.000    | 150.000   | 150.000   | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| IV.7                                    | Nadgradnja sistema prevozov na klic  | /       | /         | 5.000     | 5.000     | /          | /         | 50.000    | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | +          | ++                    |
| IV.8                                    | Preučitev možnosti uvedbe sistema deljenih vozil (Car sharing)                                       | /       | /         | 10.000    | 10.000    | /          | /         | /         | Občina, zunanji izvajalec | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| IV.9                                    | Promocijske aktivnosti za povečanje uporabe javnega prevoza  | 1.500   | 1.500     | 1.500     | 1.500     | 1.500      | 1.500     | 1.500     | Občina                    | Občinski proračun   | +          | ++                    |
| IV.10                                   | * Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti                               |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| <b>V. OSEBNI MOTORNI PROMET</b>         |  |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |
| V.1                                     | Aktivno vzdrževanje cestnega omrežja   | 950.000 | 980.000   | 1.050.000 | 1.100.000 | 1.100.000  | 1.250.000 | 1.250.000 | Občina, DRSI              | Občinski proračun, državni proračun                         | +++        | +++                   |
| V.2                                     | Implementacija ukrepov za umirjanje prometa  | 20.000  | 35.000    | 25.000    | 50.000    | 45.000     | 30.000    | 30.000    | Občina                    | Občinski proračun, sofinancerska sredstva                   | ++         | +++                   |
| V.3                                     | Izgradnja severne obvoznice  | /       | /         | /         | /         | 10.000.000 | 5.000.000 | 8.000.000 | Občina, DRSI              | Državni proračun  | +++        | +++                   |
| V.4                                     | Učinkovito upravljanje parkiranja  | 6.000   | 20.000    | 20.000    | 20.000    | 10.000     | 10.000    | 50.000    | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | +++                   |
| V.5                                     | Izobraževanja o varni vožnji in promocijske aktivnosti za zmanjševanje uporabe avtomobila            | 1.500   | 1.500     | 1.500     | 1.500     | 1.500      | 1.500     | 1.500     | Občina                    | Občinski proračun   | ++         | +++                   |
| V.6                                     | * Celovita prenova ulic in cest skladno z načeli trajnostne mobilnosti                               |         |           |           |           |            |           |           |                           |   |            |                       |

Opomba:

Vrednost 0 označuje, da se ukrep v navedenem letu izvaja, vendar zanj niso potrebna dodatna sredstva.

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

Simbol \* označuje, da gre za celovit ukrep, obravnavan v stebru »Celostno prometno načrtovanje«.

Simbol • označuje, da je ukrep zaveden v stebru »Celostno prometno načrtovanje«, s podrobnejšimi opisi navedenimi pri posameznih stebrih. Predvidena letna vrednost v višini 7.000 EUR vključuje 1.500 EUR za promocijo vsakega posameznega stebra mobilnosti in 1.000 EUR za izvedbo aktivnosti v sklopu Evropskega tedna mobilnosti.

Tabela 3: Akcijski načrt



OBCINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA