

ODGOVORI NA POBUDE IN VPRAŠANJA ČLANOV OBČINSKEGA SVETA, ki so bili podani na 9. redni seji Občinskega sveta Občine Lenart, dne 22. 02. 2024

MOJCA ČEP

Vprašanje:

Svetnica postavi vprašanje glede kolesarskih poti. V izgradnji oziroma so že bile predane v uporabo vse kolesarske poti, ki so bile predvidene, razen kolesarske poti Lenart – Pernica. Zanima jo, kako je s tem, če je kolesarska pot predvidena oziroma kdaj bi se naj začelo z deli.

ODGOVOR ŽUPANA

Kar se tiče kolesarske poti iz Lenarta proti Pernici in potem nadaljevanje proti Mariboru, ta odcep je, služnosti so pridobljene, načrt je narejen, revizija je na tem projektu bila opravljena in popisi za izbiro izvajalca so pripravljeni. To investicijo bo izvajala Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo. V skladu z določili in ukrepom vlade se zaradi lanskoletnih neurij ta investicija iz letošnjega leta umika. Dogovor z Direkcijo je, da bo se investicija pričela v prihodnjem letu, najbolj verjetno pa v letu 2026. Obstaja možnost, da bi se črpala sredstva za to investicijo iz kohezije. Ta investicija je vredna okrog 6 milijonov evrov. Župan meni, da obstaja velika možnost, da bo prišlo do tega dogovora in bi se lahko gradnja te kolesarske poti začela v prihodnjem letu. Dokončno pa ni, ker so na področju podravske regije trije odseki: iz Maribora proti Ptuj, iz Šentilja proti Mariboru in iz Lenarta proti Mariboru in za odsek iz Lenarta proti Mariboru je dokumentacija že pripravljena, med tem ko se za ostala dva odseka dokumentacija še pripravlja. Potrebna je odločitev v okviru dogovora za razvoj regij in Ministrstva za infrastrukturo ter Ministrstva za kohezijo in regionalni razvoj.

SILVO MURŠEC

Pobude:

Svetnikova prva pobuda se nanaša na pobudo svetniške skupine Gibanje Svoboda o podaljšanju pospeševalnega pasu na avtocesti. Občinska uprava je poslala vlogo na DARS in DARS je 12. februarja poslal odgovor, v katerem navaja, da je ta pospeševalni pas ustrezen, da je dolg 250 m. Navaja tudi nekatera dejstva, da v kolikor bi šoferji upoštevali prometne predpise, predvsem tisti, ki vozijo po voznem pasu, do nekih neljubih situacij ne bi prihajalo. Sklicuje se na prisotnost nadzornih organov, ki bi morda lahko pomagali. Svetnik je mnenja, da je to problematiko potrebno vseeno urediti, saj je mesto Lenart obširno in se še širi, veliko je prebivalcev, tukaj je veliko zaledje, ki

sega na eni strani vse do Cmureka in na drugi strani vse do Gornje Radgone in da je tukaj veliko vozil, ki se vsakodnevno vključujejo na to cesto. Vsi, ki se zjutraj vozijo na delo v Maribor, so priča konvojev tovornjakov, ki se vijejo v smeri proti Mariboru in ti tovornjaki običajno vozijo s hitrostjo 100 km/h, s tempomati na nekih minimalnih varnostnih razdaljah in vključevanje v promet je izjemno težavno že za rutiniranega šoferja, kaj šele za kakega začetnika. Težava je v tem, da se ta pospeševalni pas, ki je dejansko dolg 210 m, torej merjeno od odseka, kjer se začne preglednost, če se pa upošteva še krivino, je pa uvozni pas dejansko dolg 250 metrov, tako kot navaja DARS v odgovoru. Na tisti krivini, ko se pripelje na pospeševalni pas, voznik ne more peljati več kot 60 oziroma 70 km/h. Težava je v tem, da je na razpolago zelo malo časa za varno vključitev v promet. Ta pospeševalni pas se zaključi z ograjo in če se voznik ne uspe vključiti, se mora ustaviti, kar pa je še veliko bolj nevarno. Svetnik je razdaljo pospeševalnega pasu izmeril na Google zemljevidu in ta kaže 210 m. Izračunal je, da če se pripelje s hitrostjo 60 km/h in pospeši na 100 km/h kar je smiselno za varno vključitev v promet, je potrebnih za to pospeševanje 89,2 metrov. Upoštevajoč, da je potrebna še rezerva za varno zaviranje v suhem vremenu (koeficient trenja na suhem asfaltu je 0,7) in je zavorna pot na suhem asfaltu 56 m, ostane za vključevanje v promet 64 oziroma 65 metrov, preračunano v čas je to 2,33 sekunde. Torej izjemno malo časa za varno vključitev. Zadnji trenutek za vključitev je pred ekoduktom oziroma nad zelenim nadvozem, zelenim prehodom nad avtocesto, torej tisti prehod, ki je za živali, sicer je treba zavirati. Če je cestišče spolzko, je koeficient trenja 0,4, pomeni, se zavorna pot podaljša za dvakrat, in ostane 23 oziroma 24 metrov za vključitev. Če je cestišče suho, je potrebno 2,33 sekunde, če je mokro, da je dež, manj kot sekundo, če je cestišče zasneženo, pa sploh ni možnosti za vključitev. Svetnik predlaga, da se ne glede na odgovor, ki ga je dal DARS, vztraja tako, da se tisti zeleni pas, ki je med pospeševalnim pasom in odstavno nišo, v dolžini cca 70 metrov, pretvori v pospeševalni pas. Ko se bo to uredilo, bo vključevanje v promet na tem mestu bistveno varnejše kot je sedaj. Svetniška skupina Gibanje Svoboda vztraja v tem, da se zadeva s prejetim odgovorom ne konča, temveč da se trudi, da pride do rešitve, ki bo sprejemljiva za vse.

Naslednja pobuda se nanaša na pobudo svetniške skupine Gibanje Svoboda o podaljšanju cone 30 na Mariborski cesti in odgovor Direkcije Republike Slovenije za infrastrukturo oziroma Sektorja za vzdrževanje, varstvo cest in prometne varnosti pod točko 4 pravi, da na podlagi navedenega predlagajo, da Občina Lenart preuči potrebo in ustreznost predvidene ureditve ter v primeru upravičenosti pristopi k pridobivanju projektne dokumentacije. Dejstvo je, da se cona 30 na Mariborski cesti začne pri križišču v ulico heroja Lacka. Pobuda se glasi, da se cona 30 podaljša do ovinka do dimnikarjev. Tam je vozišče zoženo in na samem vozišču ni bele črte in potem se začne kar pločnik, kar je zelo moteče. Da je tam situacija zelo nerodna, pričajo sledi avtomobilskih pnevmatik na robnikih in tudi profesionalni šoferji tovornjakov in avtobusov pravijo, da pri srečevanju tovornih vozil ostane zelo malo prostora in prihaja včasih do neljubih situacij. Svetnik prosi, da Občina Lenart pristopi oziroma začne izvajati ustrezne postopke, da se bo v tem odseku omejila hitrost na 30 km/h.

Tretja pobuda, ki jo predlaga Gibanje Svoboda v podpori z listo Proaktivnih, je uvedba minibusa v mestu Lenart. Dejstvo je, da ima mesto Lenart v centru samo eno trgovino, pa še to je špecerija, kjer se lahko kupi najosnovnejše življenjske potrebščine, ne more pa se kupiti oblačil in česa drugega, potrebnega za gospodinjstvo. In dejstvo je, da je tukaj veliko občanov, ki imajo težave pri gibanju, torej so gibalno omejeni ali kakorkoli ne morejo do trgovin. Svetnik se zaveda, saj je bilo povedano že na prejšnji seji, da obstaja prostovoljna šoferska pomoč upokojenec upokojencu, kjer se zadeve rešujejo individualno po vnaprejšnjem dogovoru. Vseeno pa je tukaj precej ljudi in občanov, ki

bi si želeli nekega transporta iz centra ali na severni nakupovalni center oziroma vzhodni in pa južni nakupovalni center. Svetnik je s Google zemljevidom izmeril razdalje in sicer od avtobusne postaje, ki jo vzel za izhodišče, do Lidla na drugi strani v Porčiču je 1,4 km ali 19 minut hoje, od avtobusne postaje do Polene je 1 km, torej 12 minut hoje. Od avtobusne postaje do znane picerije na Ptujski cesti je 1,4 km in je to 20 minut hoje, do pokopališča je 500 metrov ali 9 minut hoje. Pobuda je občanom, predvsem gibalno oviranim, omogočiti lažji dostop do trgovskih centrov na periferiji Lenarta z uvedbo mini avtobusnega prevoza, ki bi nekajkrat dnevno vozil na krožni relaciji. Svetnik predlaga krožno relacijo. Začela se bi pri Lidlu, potem bi avtobus peljal do avtobusne postaje. Na avtobusni postaji bi peljal proti Mlakarju do Ob gozdu, potem Ob gozdu mimo pokopališča nazaj dol in potem do Polene. Na Poleni bi obrnil, potem bi peljal skozi ulico heroja Lackovo na Ribiško pot mimo Pizzerije Agata in potem po Ptujski cesti nazaj in potem po glavni cesti vse dol AMZS-ja. Potrebno bi se bilo dogovoriti kje bi bila postajališča. Svetnik se zaveda, da zadevo ne gre speljati skozi noč. Pove, da je za to potrebno zagotoviti določena sredstva, kupiti ali si izposoditi avtomobil, potreben je šofer s licenco. Zaveda se, da je treba najprej dobro informirati ljudi, da bodo vedeli, da to obstaja. Ko bo vse to urejeno, bi začeli s tremi poskusnimi vožnjami na dan. S tem bi zmanjšali promet v samem mestu. Svetnik doda, da če še razmišlja naprej, ker se v mestu ubadamo s problematiko parkiranja, in bi lahko dolgoročno zadevo naravnali tako v kolikor bi bile vožnje pogostejše, da bi uvedli sistem park and drive, se pravi pripelji se z avtomobilom do Polene in se potem z minibusom pelji v center ali na drugi konec Lenarta ali obratno.

ODGOVOR ŽUPANA

Župan pove, da je s temi pobudami v neki meri že seznanjam, saj so o njih govorili na pristojnem odboru. Glede prve pobude prosi svetnika, da izračune preveri, se pod njih podpiše in posreduje občinski upravi. Občinska uprava bo dopis poslala DARSU kot ugovor v ponovno preučitev. To je vse kar lahko občinska uprava naredi, saj investicije v avtocestnem programu niso v njeni pristojnosti.

Glede druge pobude in sicer podaljšanje cone 30 na Mariborski cesti župan pove, da je morda to zadevo že obravnaval Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu. Gre pa za državno cesto, za katero je potrebno pridobiti vsa soglasja od države.

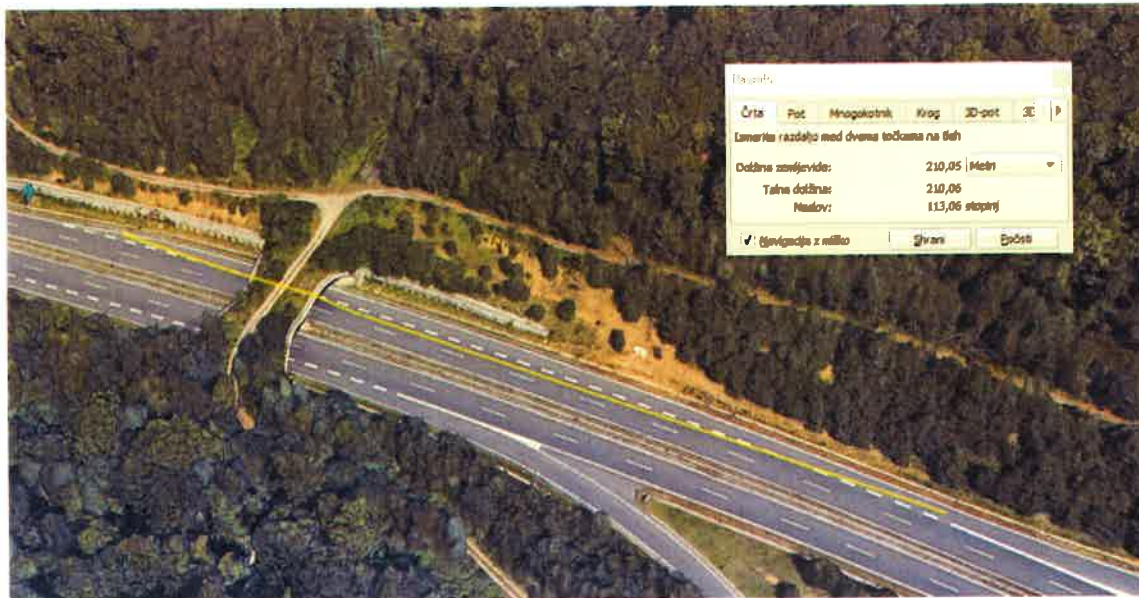
Župan pove, da je v preteklosti, ko je bila otvoritev zadruga v industrijski coni, že bila s strani občinskega sveta podana pobuda za mestni minibus. Po dogovoru s koncesionarjem, ki opravlja šolske prevoze, so se ti prevozi poskusno izvajali in takrat ni bilo velikega interesa. V tem trenutku proračun Občine Lenart onemogoča nakupa minibusu oziroma kombija. Za te prevoze je potreben šofer z licenco, kombi oziroma minibus mora imeti tahograf in ker gre za prevoz ljudi, so tudi posebni predpisi. Župan je v času od seje odbora, na kateri je bila ta pobuda že dana, govoril s koncesionarjem, ki opravlja šolske prevoze, da bi ponovno poskusno uvedli te prevoze. Prevozi bi se izvajali med šolskim letom, med 9. in 12. uro. Krožil bi med avtobusno postajo, Lenaparkom in industrijsko cono Park Lenart. Koncesionarja je prosil za ovrednotenje stroškov prevoza. Župan meni, da bi ti prevozi bili izvedljivi in se lahko poskusno uvedejo, da se pokaže odziv ljudi in smiselnost.

Priložena je pobuda v zvezi s podaljšanjem pospeševalnega pasu svetnika Silva Muršeca, poslanega po elektronski pošti na elektronski naslov Občine Lenart, dne 06. 03. 2024.

Pobuda: podaljšanje pospeševalnega pasu pri vključevanju na AC Lenart - Maribor

Obstoječe stanje:

Dolžina pospeševalnega pasu od točke preglednosti do zaščitne ograje na koncu meri 210 metrov.



Pospeševanje:

dolžina pospeševalnega pasu: 210 m (ravni del, od točke preglednosti, do ograje na koncu)

začetna hitrost = 60 km/h = 16,7 m/s

končna hitrost = 100 km/h = 27,8 m/s

sprememba hitrosti = 11,1 m/s

pospešek avtomobila = 2,8 m/s² (avto, ki v 10-ih sekundah pospeši od 0 do 100 km/h)

čas pospeševanja = 4 s

Pot, ki jo prevozi avto v tem času

$$= (v_z * t) + ((a * t^2) / 2) = (16,7 \text{ m/s} * 4 \text{ s}) + ((2,8 \text{ m/s}^2 * (4 \text{ s})^2) / 2)$$

$$= 66,8 \text{ m} + 22,4 \text{ m} = 89,2 \text{ m}$$

Pobuda: podaljšanje pospeševalnega pasu pri vključevanju na AC Lenart - Maribor

Kaj nam izračun pove o zavorni poti?

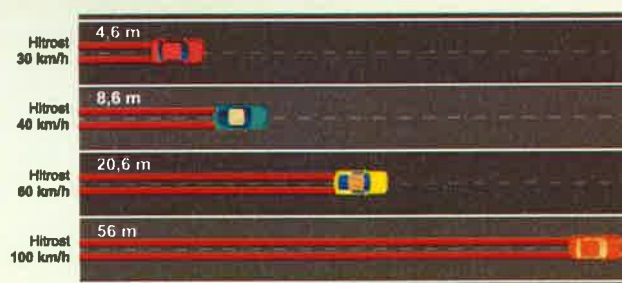
Enačba za izračun zavorne poti ni videti pretrino zahtevna:

$$\text{Zavorna pot} = \frac{\text{hitrost}^2}{(2 \times \text{gravitacijski pospešek} \times \text{koeficient trenja})}$$

Zavorna pot narašča s kvadratom hitrosti. Osnovni izračun dolžine zavorne poti, če upoštevamo povprečen koeficient trenja (0,7), je videti takole:

- Pri vožnji s hitrostjo 30 km/h, kar preračunano znaša 8 m/s:
 $(8 \times 8) / (2 \times 10 \times 0,7) = 4,6 \text{ m}$
- Pri vožnji s hitrostjo 40 km/h, kar preračunano znaša 11 m/s:
 $(11 \times 11) / (2 \times 10 \times 0,7) = 8,6 \text{ m}$
- Pri vožnji s hitrostjo 60 km/h, kar preračunano znaša 17 m/s:
 $(17 \times 17) / 14 = 20,6 \text{ m}$
- Pri vožnji s hitrostjo 100 km/h, kar preračunano znaša 28 m/s:
 $(28 \times 28) / 14 = 56 \text{ m}$

Zavorna pot pri različnih hitrostih vožnje in povprečnem koeficientu trenja



V formuli za izračun zavorne poti ne razlike upoštevajo v koeficientu trenja. Povprečni koeficient trenja med pnevmatikami in asfaltem, ki smo ga uporabili tudi v predhodnem izračunu, znaša 0,7. A povprečni koeficient nam ne kaže razpona, ki ga povzročajo različna stanja vozila.

Stanje vozila	Koeficient trenja
suho	1
suhi asfalt	0,7
močen asfalt	0,8 - 0,9
sneg na vozilu	0,2
predeležna vozila	0,1

Šele če v izračunu upoštevamo ustrezen koeficient trenja, bomo videli, kako pomemben je vpliv stanja ceste na zavorno pot vozila.

Za morebitno zaustavitev (na suhem asfaltu) potrebujemo 56 metrov poti.

Pobuda: podaljšanje pospeševalnega pasu pri vključevanju na AC Lenart - Maribor

Pot, oziroma razdalja, primerna za vključitev na AC:

Celotna razdalja - (pot pospeševanja + pot zaviranja):

= 210 m - (89,2 m + 56 m)

= 64,8 metra

Pri hitrosti 100 km/h (27,8 m/s) za vključitev v promet to pomeni samo 2,33 sekunde časa, da voznik sprejme ustrezno odločitev.

Po preteku tega časa mora močno zavirati, da se pravočasno ustavi pred zaščitno ograjo na koncu pospeševalnega pasu. Ponovno vključevanje v promet v takem primeru je skrajno nevarno saj mora avtomobilist počakati na ustrezni trenutek, da pri vključevanju ne ovira mimovozečih vozil.



Če je cestišče mokro (koeficient trenja 0,4), pomeni, da zavorna pot znaša 96,6 m. Za vključitev v promet je na voljo 24,2 m ali manj, kot eno sekundo!

Pobuda: podaljšanje pospeševalnega pasu pri vključevanju na AC Lenart - Maribor



Predlog:

Pospeševalni pas podaljšati do naslednje odstavne niše. S tem bi pridobili dodatnih 80 metrov.

Če bi v pospeševalni pas spremenili še odstavno nišo pa vsega skupaj približno 180 metrov



Občina Lenart mora pri predlogu o podaljšanju pospeševalnega pasu vztrajati in ukreniti vse potrebno, da bo do realizacije pobude prišlo v najkrajšem možnem času.

ODGOVOR OBČINSKE UPRAVE

Občinska uprava je dne 07. 03. 2024 posredovala pobudo na DARS d.d.. Dne 25. 03. 2024 je prejela priložen odgovor.

Občina Lenart

E: obcina@lenart.si

Trg osvoboditve 7

2230 Lenart v Slovenskih goricah

Št.: 6.1.3./2024-NK-012

Datum: 19. 3. 2024

Povezava: D11240007995



OBCINA LENART

PREJETO:	25. 03. 2024	DM:
Klas. zn.:		PHIL:
Opomba:		VRED:

Zadeva: Dolžina pospeševalnega pasu na avtocesti A5, številni odsek 0609 Lenart – Dragučova – ponovni odgovor DARS d. d.

Zveza: Dopis Občina Lenart, številni dok. 371 – 0001/2024 z dne 7. 3. 2024 s priložo

V zgoraj omenjenem dopisu smo prejeli vašo ponovno pobudo za podaljšanje pospeševalnega pasu na avtocesti A5, št. odseka 0609 Lenart – Dragučova in sicer na priključku Lenart v smeri Maribora. K pobudi je bilo priloženo gradivo z naslovom »Pobuda - podaljšanje pospeševalnega pasu pri vključevanju na AC Lenart – Maribor«, ki jo je pripravil g. Silvo Muršec, član občinskega sveta Občine (GS), januarja 2024.

Sporočamo vam, da so tehnični elementi javnih cest določeni s predpisi, ki so osnova za projektiranje javnih cest, kar je veljalo tudi za projektno dokumentacijo na osnovi katere je investitor, to je družba DARS d. d. pridobila gradbeno dovoljenje. Na osnovi gradbenega dovoljenja je bila avtocesta zgrajena, pridobljeno pa je tudi uporabno dovoljenje.

Sporočamo vam, da so vsi pospeševalni pasovi na vseh avtocestnih priključkih v Republiki Sloveniji projektirani in grajeni na podlagi predpisov ter, da so v celoti ustrezni.

S strani uporabnikov (voznikov) prejemamo vprašanja ali predloge, ki se v večji meri navezujejo na prometna (nepravilna) ravnanja voznikov. Iz vašega prvega dopisa je izhajala ocena, da se uporabniki v promet na avtocesto A5 težje vključijo predvsem iz razloga, ker se vozniki po voznem pasu ne vozijo po predpisih (ne ustvarijo zadostne varnostne razdalje, vozijo neuvidevno in ne omogočajo razmer, ki bi zagotovile varno vključitev v promet).

Dopolnitev vaše pobude je opremljena z gradivom, ki bi lahko bila pobuda za spremembo predpisov, ki so osnova za projektiranje prometnic, zato vam predlagamo, da pobudo za spremembo predpisov naslovite na pristojno ministrstvo za infrastrukturo. DARS d. d. meni, da so slovenske avtoceste ustrezno projektirane in da so geometrijski elementi tras ustrezni. Menimo, da je predpis, ki ureja projektiranje prometnic, ustrezen.

Lep pozdrav,

Pripravila:

mag. Nataša Kovše



Podpisnik: Nataša KOVŠE
Št. certifikata: 00E11B1E32000000005724D8B
Izdajatelj: SIGEN-CA G2
Podpisan ob: 19.03.2024 13:47



Podpisnik: Matej MURN
Št. certifikata: 00B4C49EFA000000005724DAF
Izdajatelj: SIGEN-CA G2
Podpisan ob: 20.03.2024 07:56



Podpisnik: Zvonko ZAVASNIK
Št. certifikata: 3ED558D10000000057252476
Izdajatelj: SIGEN-CA G2
Podpisan ob: 20.03.2024 07:57



Podpisnik: Aleš CANTARUTTI
Št. certifikata: 00A1E1B14D00000000572A6D6
Izdajatelj: SIGEN-CA G2
Podpisan ob: 21.03.2024 08:24

mag. Aleš Cantarutti
direktor Področja upravljanja

V vednost elektronsko:

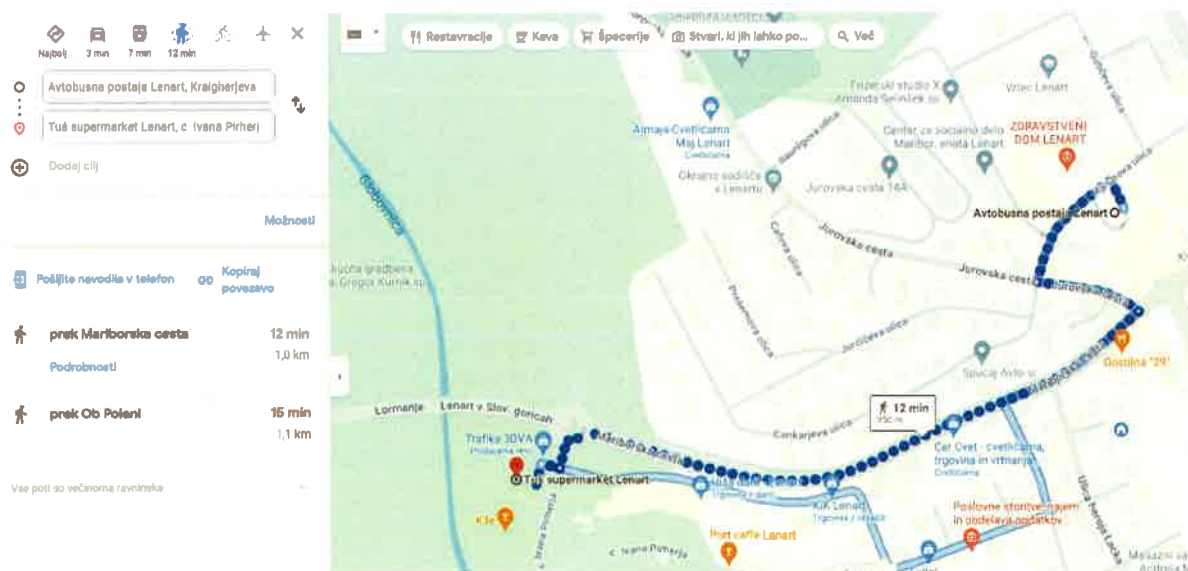
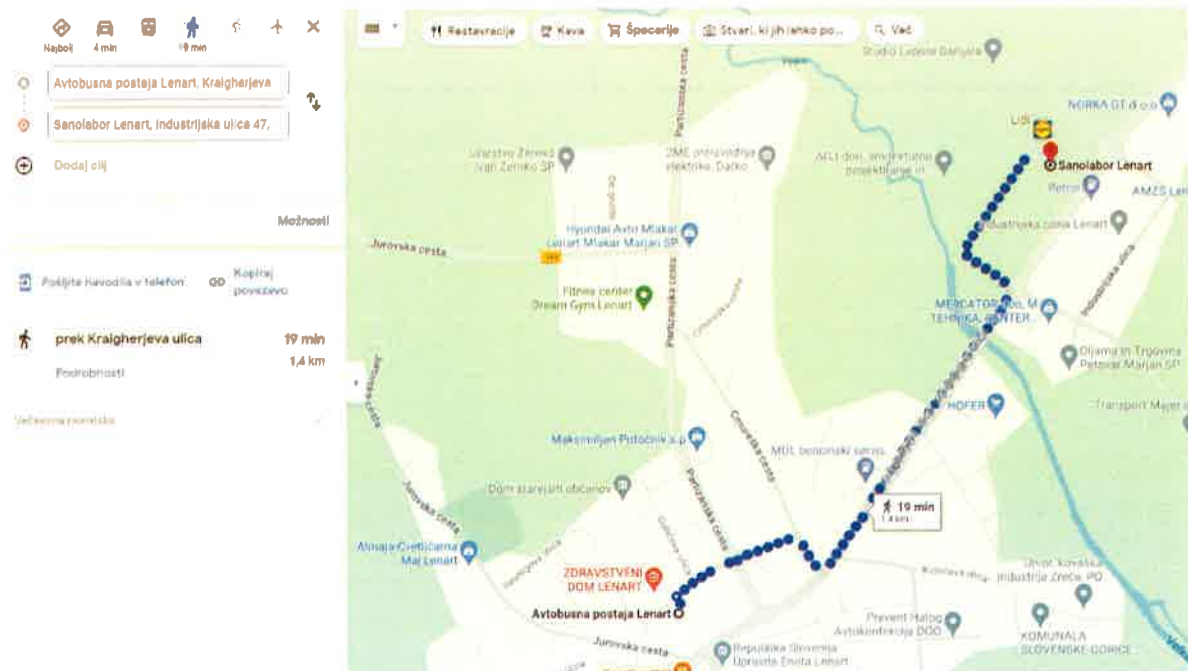
- Cantarutti, Zavasnik, Murn, Dolinšek, Kovše



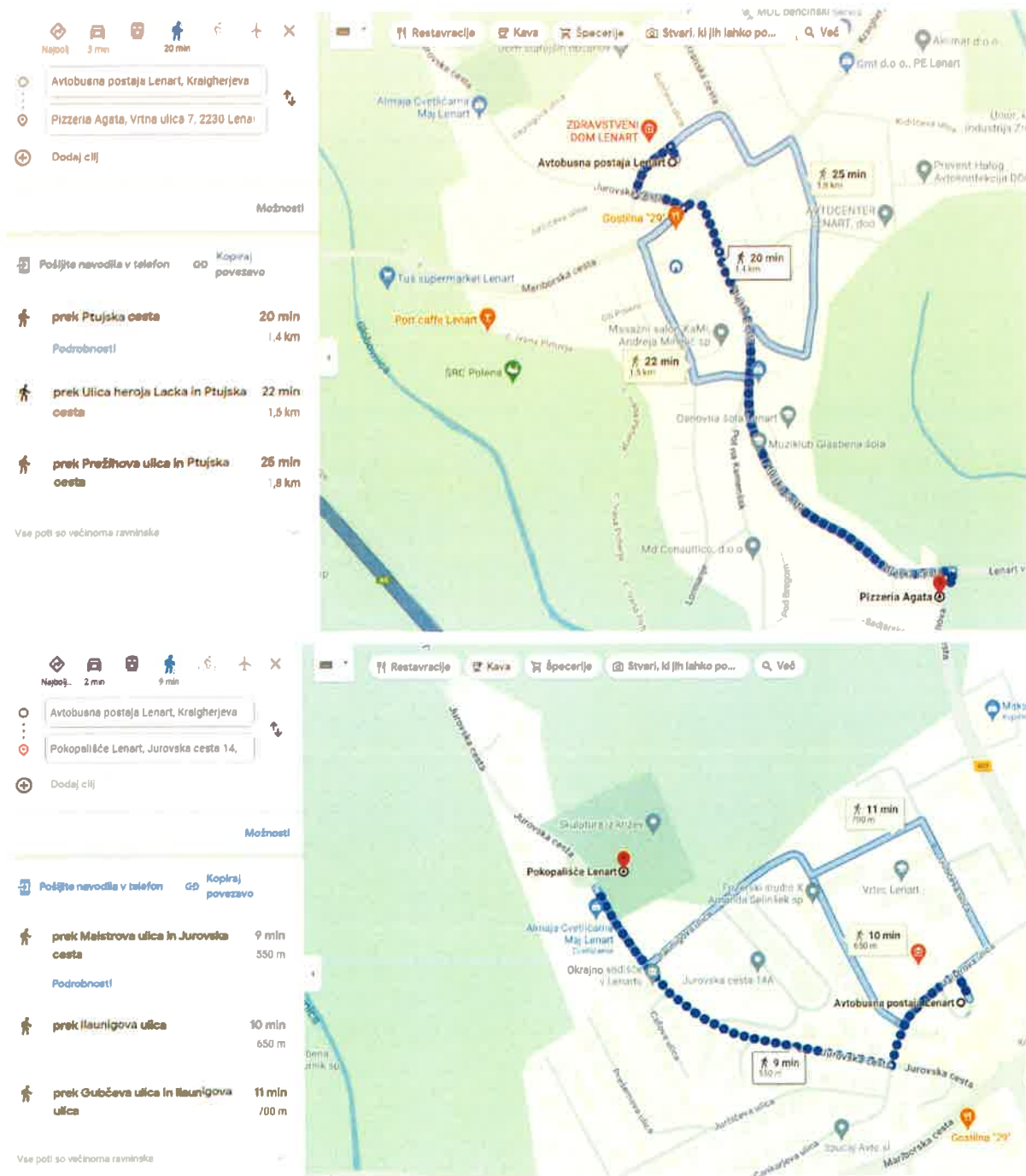
Priložena je pobuda v zvezi z uvedbo minibusa svetnika Silva Muršeca, poslanega po elektronski pošti na elektronski naslov Občine Lenart, dne 06. 03. 2024.

Pobuda: Uvedba mini mestnega avtobusa v Lenartu

Nekatere razdalje in čas, ki je potreben, da jih prehodimo (vir: Google Zemljevidi):



Pobuda: Uvedba mini mestnega avtobusa v Lenartu



Pobuda: Uvedba mini mestnega avtobusa v Lenartu

Dejstvo:

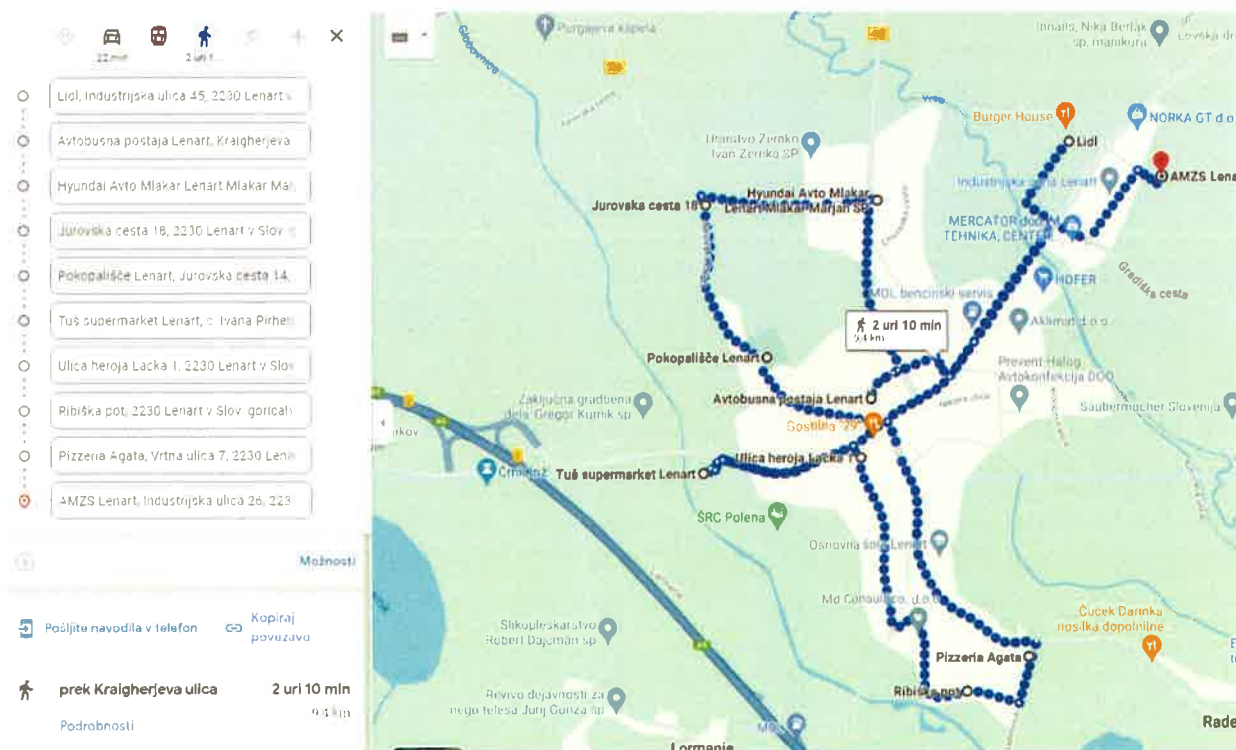
V centru mesta je ena sama trgovina z osnovnimi živilskimi potrebščinami, ki svoj monopolni položaj izkorišča z visokimi cenami osnovnih življenjskih dobrin oz. živil.

Vsi občani, ki želijo opraviti nakup cenejših dobrin in drugih nujno potrebnih življenjskih potrebščin so tako prisiljeni, da za pot v trgovino na obrobju mesta uporabljajo motorna vozila. Do trgovine morda z naporom še nekako pridejo peš, iz trgovine nazaj domov z nekaj kilogramskim nakupom pa zagotovo ne.

Vsi (starejši) občani nimajo svojih vozil, če pa jih že imajo to pomeni velik dodatni finančni strošek, vpliv na okolje (onesnaževanje z izpušnimi plini, hrup) in na gostoto prometa v samem mestu (povečana nevarnost za druge udeležence v prometu).

Pobuda:

Občanom, predvsem starejšim (ali gibalno oviranim), omogočiti lažji dostop do trgovskih centrov na periferiji Lenarta z uvedbo mini avtobusnega prevoza, ki bi nekajkrat dnevno vozil na (krožni) relaciji, kot prikazuje slika:



To je okvirna trasa poti z okvirnimi postajališči - oz. groba idejna zasnova.

Pred samo uvedbo mini mestnega avtobusa bo nujno potrebno preko vseh obstoječih medijev opraviti nekaj mesečno temeljito osveščanje meščanov.

Pobuda: Uvedba mini mestnega avtobusa v Lenartu

Ne sme se zgoditi, da bi "Občina" avtobus preprosto uvedla, meščani pa o tem ne bi nič vedeli.

Za začetek bi mini avtobus na krožni relaciji vozil vsaj dva krat dnevno.

Recimo ob 10. uri in ob 12. uri. Z anketo, ki bi jo predhodno naredili med občani, bi se glede urnika in relacij voženj lahko čim bolj približali njihovim željam in potrebam.

Po potrebi bi lahko število dnevnih kroženj tudi povečali.

Dolgoročno bi lahko vožnje minibusa načrtovali tudi do največje lenarške turistične zanimivosti na Zavrhu (preko Voličine). S tem bi dostopnost do občinskega središča omogočili tudi krajanom Voličine in Zavrha.

Dobrodošel bi bil tudi sistem "parkiraj (avto) izven centra in se z mini busom odpelji v center". Slednje bo seveda možno šele takrat, ko bo frekvenca voženj mini avtobusa dovolj velika.

ODGOVOR OBČINSKE UPRAVE

Uvedba mini mestnega avtobusa v Lenartu ni primerljiva z ostalimi mesti v Sloveniji, ker je tam (npr. Maribor) organiziran brezplačen prevoz le znotraj mestnega jedra, kjer drugih prevoznih sredstev ni in je promet z vozili omejen oz. ga ni. Ta prevoz se vrši izključno z namenom boljše dostopnosti do trgovin in drugih lokalov v centru mesta, kjer obstaja velika verjetnost mrtvega - praznega mesta s potrošniki – kupci, saj so navade potrošnikov takšne, da se želijo s svojimi vozili pripeljati direktno do trgovin in drugih lokalov. Zato obstaja interes lokalnih skupnosti, da posrbi za čim manjšo praznjenje mestnih središč s potrošniki. Prevoz je brezplačen in namenjen tudi gibalno oviranim – invalidskim vozičkom. Takšen primer Lenart ni in ga seveda ne moremo enačiti z večjimi mesti.

V našem primeru gre za povsem drug vzgib in sicer, da se potrošniki iz mestnega jedra pripeljejo do trgovinskih centrov na obrobju mesta. Te razdalje seveda niso velike in znašajo do 1500 metrov bodisi do centra ob Poleni oz. trgovinskega centra v Industrijski coni.

Pred leti smo na pobudo upokojencev uvedli poskusno relacijo iz avtobusne postaje Lenart do takrat nove lokacije KZ Lenart. Prevozi so se vršili trikrat na dan med 8.30 do 12. 00 ure, vendar odziva ni bilo, kombi je vozil prazen.

V kolikor bi k temu projekt resno pristopili, bi seveda morali razpolagati s podatki o smiselnosti, o zasedenosti in predvsem o stroških takšnega projekta. V danih okoliščinah in zmožnostih občinskega proračuna si takšnega projekta ne moremo privoščiti ob upoštevanju vseh nalog, ki jih občina mora zagotavljati. Možno pa je resno o tem projektu razmisliti v kolikor bi bila na razpolago državna in evropska sredstva, čeprav dvomimo, saj je za vsak projekt potrebno smiselno dokazati in jo finančno ovrednotiti, ter ugotoviti njene učinke.

V nadaljevanju podajamo okvirne stroške začasne rešitve, ki bi jo kombinirali s prevozi otrok v šolo, saj je ta kalkulacija tudi daleč najugodnejša. Ob tem pa je potrebno poudariti, da ta prevoz ne omogoča prevoza gibalno oviranim in nekaterim starejšim, za njih pa je poskrbljeno preko društva upokojencev Lenart, ki opravijo prevoz na podlagi zahteve uporabnika. Izvajalec šolskih prevozov nam je posredoval ponudbo za prevoze znotraj mesta Lenart v času, ko šolskih prevozov ne opravlja, to je med 9. uro in 12. uro. Po razgovoru in proučitvi relacij bi se prevoz znotraj mesta lahko opravil trikrat dnevno z izhodiščne točke avtobusne postaje, kjer se bi ob kroženju po mestu pri vsaki krožni vožnji vrnil na avtobusno postajo in nato nadaljeval z vožnjo. Ponudba ponudnika znaša 75,00€ dnevno, kar znese mesečno ob 25 dneh 1.875,00€ oz. na letnem nivoju 22.500,00€. Ob tem pa je potrebno še upoštevati del sredstev, ki bi jih morali zagotoviti za ustrezno obveščanje preko sredstev javnega obveščanja, kot je radio Slovenske gorice, Ovtarjeve novice in pisno obveščanje občanov.

Prav tako je potrebno upoštevati enakopravnost vseh občanov občine Lenart, ker s tem projektom zapostavljamo podeželjski del občine.

Predlagamo, da to pobudo in izvedbo projekta zamaknemo za čas, ko bodo na razpolago kakšna sofinancerska sredstva.

MAKSIMILJAN ŠUMAN

Pobuda:

Svetnik uvodoma pohvali začetek del kolesarke poti skozi naselje Radehova. Pove, da si je dobro prebral zapisnik prejšnje seje, ker je imel na prejšnji seji več pobud, in da je zadovoljen z zapisnikom, v katerem piše, da bo v Občinskem prostorskem načrtu Občine Lenart predstavljena lokacija športne dvorane v aktu. Svetnik pričakuje, da ko bo akt sprejet, razpolaganje s podatkom kje je dvorana umeščena. Pove, da podpira pobudo svetniške skupine Gibanje Svoboda o podaljšanju uvoznega pasu na avtocesti, ker je kar kratek, ker je v hrib. Glede pobude o uvedbi minibusa svetnik predlaga, da naj pripravljalec prostorskega akta, kateri mora v strateškem delu, kar je bil s sklepom v tem občinskem svetu tudi potrjen, obdelat tudi parkirišča in vizijo bodočih transportov med posameznimi vitalnimi deli občine, tudi cestne povezave. Naj pripravljalci predstavijo tehnične in druge rešitve, ki jih se bo tako moralo v sklopu prostorskega načrta potrjevati in kar bo tudi v javni razpravi. V občini je Svet za preventivo in vzgojo v cestnem prometu in meni, da so ti prvi, ki zbirajo vse tehnično –statistične podatke o potrebah prometa in predlaga, da se te stvari prouči predno bi šli v poskusne verzije nekih povezav. Svetnik meni, da glede na to, da so bili akti prilagojeni možnostim lažjega črpanja sredstev za društvo upokojencev ravno v tem obziru, da skrbijo za tiste, ki si težje organizirajo prevoz in gre dejansko za posameznike, za katere pa meni, da društva dobro skrbijo. Pove, da se sicer lahko proba s uvedbo mini mestnega avtobusa, vendar misli, da še zaenkrat v Lenartu ne bo takega odziva ali pa ne bo takih potreb in ocenjuje, da bo več stroškov kot pa rezultatov.

ODGOVOR ŽUPANA

Župan pove, da meni, da ne bo velikega interesa po prevozih z mestnim avtobusom. Za tiste, ki so teh prevozov potrebni, je poskrbljeno. Prevozi bodo uvedeni in se bo pokazalo stanje. Pove, da so se pred leti župani občin, ki ležijo v pristojnosti Upravne enote Lenart, pogovarjali, da bi skupaj uvedli avtobus, ki bi vozil po nekem urniku v Lenart, kjer je nakupovalni center, zdravnik, sodišče itd., vendar to ni bila neka prioriteta. Meni, da so to stvari, o katerih se bo morda se še kdaj pogovarjalo. V mestu Lenart je še morda potrebno kakšne arhitekturne prepreke odpraviti, kolesarske poti bodo slej ko prej končane, pločniki so dokaj dobro urejeni in župan misli, da človek, ki je mobilen, je sposoben opraviti kilometer in pol poti.