

 EVROPSKA UNIJA KOHEZIJSKI SKLAD NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST	 REPUBLIKA SLOVENIJA MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO	 OBČINA LENART
»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada		

GRADIVO:

CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LENART

Gradivo pripravil: **Aleš Boškoski**

Kontakt: **ales@logiteh.si**

Datum: 13.3.2017

Marec 2017, Podlehnik

	LOGITEH
	PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O. Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logiteh.si

Vsebina

1. Mobilnost in promet po meri ljudi in skupnosti.....	3
2. Vloga dokumenta Celostna prometna strategija Občine Lenart.....	4
3. Celostno načrtovanje prometa.....	7
4. Mobilnostne karakteristike Občine Lenart.....	10
5. Pet ključnih izzivov na področju prometa v občini Lenart.....	15
6. Ključne priložnosti občine Lenart na področju prometa	19
7. Vizija Celostne prometne strategije Občine Lenart.....	21
8. Pet ključnih stebrov razvoja prometa	23
Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti	24
Drugi steber: Celovita promocija hoje.....	28
Tretji steber: Optimalno izkoriščanje potenciala kolesarjenja	33
Četrty steber: Boljši javni potniški promet.....	39
Peti steber: Odgovorna raba motornih vozil	43

1. Mobilnost in promet po meri ljudi in skupnosti

Občina Lenart, središče zelene mobilnosti

Promet in mobilnost sta v današnjem vse hitrejšem toku življenja pomembna kazalnika razvitosti in urejenosti občine, v kateri živimo. Vsak občan, ne glede na njegovo starost ali status v družbi, je udeleženec v prometu na tak ali drugačen način. Prav zaradi tega bo v prihodnje pri razvoju mobilnosti in prometa v ospredju človek in ne avtomobil. Dostopnost in kakovost bivanja je namreč pomembnejša od pretočnosti in hitrosti motornih vozil.

Občina Lenart se namerava v naslednjih letih pospešeno prometno razvijati. Razvijati in izoblikovati je potrebno takšen prometni sistem, ki bo prispeval k kakovostnejši prometni in tudi siceršnji podobi občine Lenart, mesta Lenart, naselja Spodnja Voličina in drugih naselij v občini. Občina Lenart želi postati središče zelene mobilnosti, zato namerava prebivalcem in skupnosti ponuditi kakovostno prometno ureditev, pametno zasnovano omrežje različnih prevoznih načinov in uravnovešeno ponudbo vseh potovalnih načinov.

Sodobno zasnovan prometni sistem, ki bo enakopravno obravnaval pešce, kolesarje, potnike javnih prevozov in voznike motornih vozil, bo ponudil predvsem ranljivim skupinam, kot so otroci, starejši in invalidi, nove možnosti potovanja, dostopa, poslovnega udejstvovanja in kakovostnejšega bivanja v občini Lenart.

Dajmo prednost in možnost pešcem, kolesarjem, uporabnikom javnih prevozov, novim oblikam mobilnosti, kot so skupni prevozi, prevozi na poziv in elektro mobilnost. Dajmo priložnost novim načrtovalskim metodam, konceptom in pristopom. Seveda brez klasičnih avtomobila tudi v prihodnje ne bo šlo, bo pa občina vlagala napore, da bo njihova uporaba postala čim bolj smotrna in racionalna.

Na dolgi rok je tako mogoče zmanjšati škodljive izpuste in hrup, ki jih povzroča motorni promet, izboljšati prometno varnost in zmanjšati prometne zastoje ter s tem prispevati k kakovostnejšemu življenjskemu okolju.

Celostna prometna strategija Občine Lenart je dokument, ki podaja usmeritev razvoja prometa v najširšem pomenu, opredeljuje vizijo in cilje ter predstavlja ukrepe, ki izboljšujejo obstoječe stanje ter zagotavljajo uspešen razvoj občine v prihodnje.

2. Vloga dokumenta Celostna prometna strategija Občine Lenart

Celostna prometna strategija Občine Lenart je strateški dokument, ki zajema celotno strategijo razvoja prometa. Dokument temelji na Smernicah za pripravo celostne prometne strategije in celostnem načrtovanju prometa, ki prinaša dolgoročno in strateško vizijo zagotavljanja mobilnosti. Gre za nov način prometnega načrtovanja in razmišljanja, ki vodi k bolj trajnostnemu načrtovanju prometa.

Celostna prometna strategija Občine Lenart postavlja temelj oziroma pomeni začetek sodobnejšega in celovitejšega načrtovanja prometa. Z novim načrtovanjem prometa občina nadgrajuje obstoječe strateške dokumente in prakse. Cilj novega pristopa ni le izdelava dokumenta in njegovo sprejetje, temveč tudi dejansko izvajanje predlaganih ukrepov, ki bodo prispevali k socialni pravičnosti, okoljski sprejemljivosti in gospodarski uspešnosti. Celostna prometna strategija Občine Lenart bo prispevala k razvoju trajnostne mobilnosti in s tem izboljšala povezanost med naselji z različnimi prometnimi načini, sistemsko se bo posvetila zmanjševanju prometnih zastojev in preusmeritvi prometnih tokov na določene prometne koridorje, kjer negativni učinki prometa niso tako moteči za ljudi in okolje s čimer se bo povečala atraktivnost in življenjska kakovost v osrednjih bivalnih območjih občine. Ukrepi zagotavljanja kakovostnejše infrastrukture za pešce, kolesarje in uporabnike javnega potniškega prometa bodo prispevali k boljši prometni varnosti in čistejšemu okolju.

Ozadje nastanka dokumenta Celostna prometna strategija Občine Lenart

Dokument Celostna prometna strategija Občine Lenart je nastal v okviru projektne naloge Izdelava Celostne prometne strategije Občine Lenart, izhajajoče iz javnega naročila št. NMV/1881/2016. Izdelavo dokumenta sta delno sofinancirali Evropska unija in Republika Slovenija iz kohezijskega sklada, in sicer v višini 85 %. Preostanek stroška v višini 15 % opravičenih stroškov je prispevala Občina Lenart. Operacija se je izvedla v okviru Operativnega programa za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014–2020, prednostne osi št. 4: Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja, prednostne naložbe št. 4.4: Spodbujanje nizkoogljičnih strategij za vse vrste območij, zlasti za urbana območja, vključno s spodbujanjem trajnostne multimodalne urbane mobilnosti in ustreznimi omilitvenimi prilagoditvenimi ukrepi v okviru specifičnega cilja, poimenovanega razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

Nosilec izdelave Celostne prometne strategije Občine Lenart je bilo podjetje LOGITEH, projektiranje, svetovanje, založništvo in druge storitve d.o.o, ob pomoči podizvajalcev društva Mariborska kolesarska mreža (MKM) in podjetja SAPO, studio za arhitekturo, planiranje in oblikovanje, d. o. o. Pri določenih aktivnostih in strateških odločitvah so aktivno sodelovali tudi strokovne službe občine, vodstvo občine in zainteresirana javnost.

Potek nastanka dokumenta

Metodologija izdelave Celostne prometne strategije Občine Lenart temelji na Smernicah za pripravo celostne prometne strategije¹ in na upoštevanju minimalnih standardov/aktivnosti, ki so bili opredeljeni z javnim razpisom naročila izdelave celostne prometne strategije.

Dokument Celostna prometna strategija Občine Lenart je nastajal v letih 2016 in 2017. Končni dokument je bil sprejet v prvi četrtini leta 2017 na občinskem svetu Občine Lenart kot usklajen in s

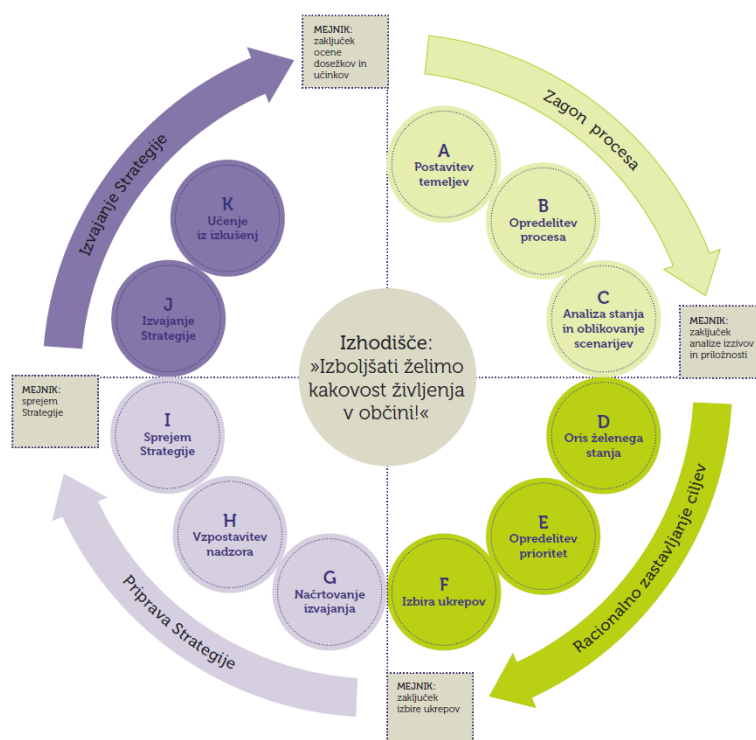
¹ Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost; Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012

strani javnosti podprt strateški dokument. Izhodišče dokumenta predstavlja dolgoročna dvajsetletna vizija, medtem ko so ukrepi opredeljeni za obdobje naslednjih petih let (do leta 2022).

Proces priprave dokumenta

Celostna prometna strategija Občine Lenart temelji na štirih delovnih sklopih. Od tega so trije delovni sklopi neposredno povezani z izdelavo dokumenta in en sklop z izvajanjem Celostne prometne strategije Občine Lenart.

- Sklop 1: zagon procesa sestavljajo trije koraki: postavitve temeljev, opredelitev procesa ter analiza stanja in oblikovanje scenarijev. Sklop zaključuje mejnik: zaključek analize izzivov in priložnosti.
- Sklop 2: racionalno zastavljanje ciljev sestavljajo trije koraki: oris želenega stanja, opredelitev prioritet in izbira ukrepov. Sklop zaključuje mejnik: izbira ukrepov.
- Sklop 3: pripravo strategije prav tako sestavljajo trije koraki: načrtovanje izvajanja, vzpostavitev nadzora in sprejem strategije. Sklop se zaključi z mejnikom: sprejetje strategije.
- Sklop 4: izvajanje strategije sestavljata dva koraka: izvajanje strategije in učenje iz izkušenj.



Slika 1: Elementi in dejavnosti procesa priprave Celostne prometne strategije Občine Lenart

(Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012)

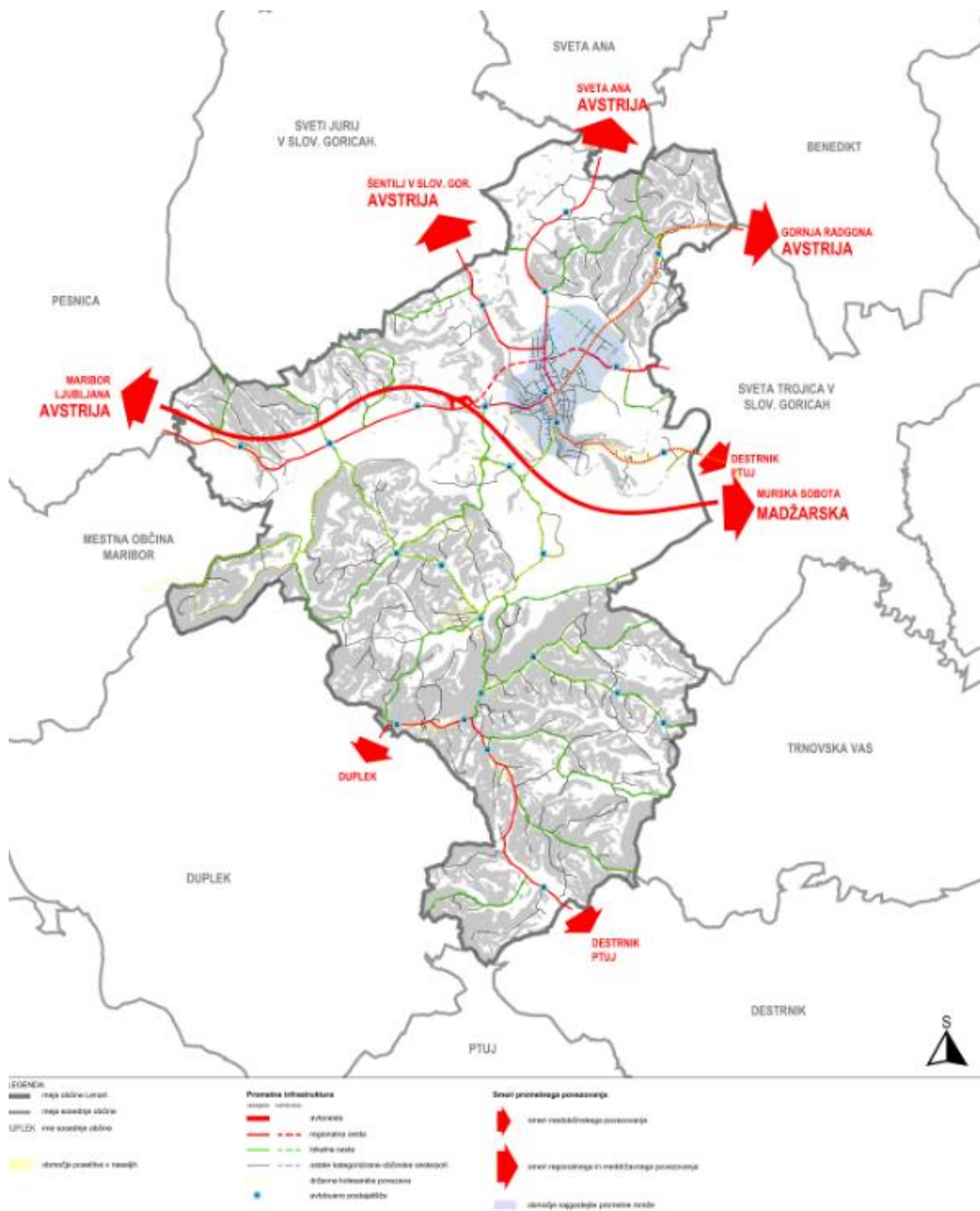
Proces priprave in uresničevanje Celostne prometne strategije Občine Lenart odlikujejo:

- trajnostni pristop, ki uravnoveša gospodarski razvoj, socialno pravičnost in kakovost okolja,
- celovit pristop, ki upošteva prakse in politike različnih sektorjev,
- participativni pristop, ki javnost vključuje v vseh fazah načrtovalskega procesa,
- jasna vizija, cilji in osredotočenost na doseganje merljivih ciljev,
- pregled prometnih stroškov in koristi,

- strokovnost, ki temelji na metodah, preizkušenih v mnogih državah in mestih.

Območje obravnave dokumenta

Dokument Celostna prometna strategija Občine Lenart se osredotoča na prometni sistem in prostor občine Lenart v Slovenskih goricah. Dokument zajema mesto Lenart in vsa preostala naselja v občini: Črmljenšak, Dolge Njive, Gradenshak, Hrastovec v Slovenskih goricah, Močna, Nadbišec, Radehova, Rogoznica, Selce, Spodnja Voličina, Spodnje Partinje, Spodnji Porčič, Spodnji Žerjavci, Straže, Šetarova, Vinička vas, Zamarkova, Zavrh, Zgornja Voličina in Zgornji Žerjavci.



Slika 2: Območje občine Lenart in njena osnovna cestna infrastruktura in prometno povezovanje

(Vir: Urbanistični načrt za naselje Lenart, 2013)

3. Celostno načrtovanje prometa

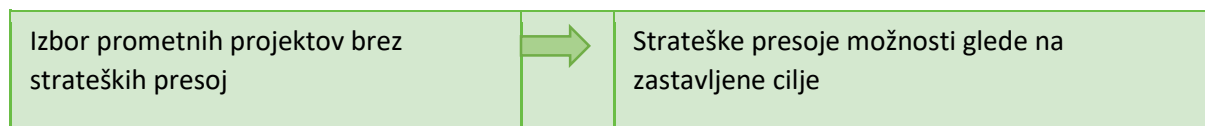
Pomen in prednosti celostnega prometnega načrtovanja

Celostno prometno načrtovanje daje nov zagon in vpogled v reševanje obstoječih problemov, ki so se nabrali v preteklih letih in desetletjih. Reševanje perečih prometnih problemov s pomočjo izgradnje dodatnih cest, mostov, križišč, in parkirišč, ki v ospredje postavljajo pretočnost in hitrost motornega prometa, na dolgi rok ne prinašajo želenih pozitivnih učinkov. Vse pogostejše se pojavljajo le nove prometne težave, kot na primer onesnaženost okolja, hrup in vibracije. Prav zato je treba ubrati nov pristop, ki nadgrajuje obstoječe prometno načrtovanje.

Pristop celostnega in trajnostnega načrtovanja prometa izhaja iz izkušenj dobro delujočih praks in sistemov mnogih evropskih mest. Opazne spremembe v okolju (prometu) dosegajo lokalne skupnosti in mesta, ki so si upala postaviti konkretne cilje in aktivnosti, ki so v ospredje postavile človeka in njegove potrebe ter kakovost bivanja. Promet in mobilnost so izkoristila kot orodje za doseg postavljenih vizij in vmesnih ciljev.

Celostno načrtovanje prometa premika usmerjenost tradicionalnega načrtovanja prometa

<u>Tradicionalno načrtovanje prometa</u>		<u>Celostno načrtovanje promet</u>
Osrednji predmet obravnave je infrastruktura	➡	Infrastruktura je eden izmed načinov doseganja širših ciljev
Projektno načrtovanje	➡	Strateško in ciljno načrtovanje
Netransparentno odločanje	➡	Transparentno odločanje z vključevanjem javnosti
Osrednja cilja sta pretočnost in hitrost	➡	Osrednja cilja sta dostopnost in kakovost bivanja
Osredotočenost na avtomobile	➡	Osredotočenost na človeka
Investicijsko intenzivno načrtovanje	➡	Stroškovno učinkovito načrtovanje
Zadovoljevanje prometnega povpraševanja	➡	Upravljanje prometnega povpraševanja
Osredotočenost na velike in drage projekte	➡	Osredotočenost na učinkovite in postopne izboljšave
Domena prometnih/gradbenih inženirjev	➡	Interdisciplinarnost, integracija s sektorji za zdravje, okolje in prostor



(Vir: Trajnostna mobilnost za uspešno prihodnost: Smernice za pripravo Celostne prometne strategije, Ministrstvo za infrastrukturo in prostor, Ljubljana 2012)

V Sloveniji lahko celostno načrtovanje prometa preseže preživeto tradicionalno načrtovanje prometa.

Celostno prometno načrtovanje ne zavrača obstoječega prometnega načrtovanja, temveč ga nadgrajuje in izboljšuje. Celostno prometno načrtovanje ima številne koristi, ki imajo neposreden vpliv na:

Boljšo kakovost bivanja

Celostno načrtovanje prometa pomeni načrtovanje za ljudi in ne za avtomobile in preostali motorni promet. To se na primer odraža v boljši kakovosti javnih prostorov, izboljšani varnosti otrok in drugih ranljivih skupin ter zmanjševanju količine toplogrednih plinov. Hkrati omogoča, da posamezniki in gospodinjstva porabijo manj denarja za potrebe mobilnosti oziroma transport.

Pozitiven učinek na okolje in zdravje

Delovanje v smeri izboljšanja kakovosti zraka, zmanjševanje hrupa, blaženje podnebnih sprememb in spodbujanje aktivne mobilnosti prebivalcev (hoja, kolesarjenje,..) prispeva k boljšemu zdravju in prinaša pomembne prihranke pri stroških.

Izboljšana mobilnost in dostopnost

Celostno načrtovanje prometa zagotavlja boljšo mobilnost vseh prebivalcev (predvsem tistih, ki nimajo lastnega avtomobila) in lajša dostopnost do posameznih območij in storitev.

Izboljšana podoba občine

Občina, ki si prizadeva za celostno načrtovanje prometa, se lahko ponaša z inovativnostjo in naprednostjo.

Odločitve, ki jih podpira javnost

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

Učinkovito izpolnjevanje pravnih obveznosti

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

Nove in celovite politične vizije

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

Izboljšanje dostopa do sredstev

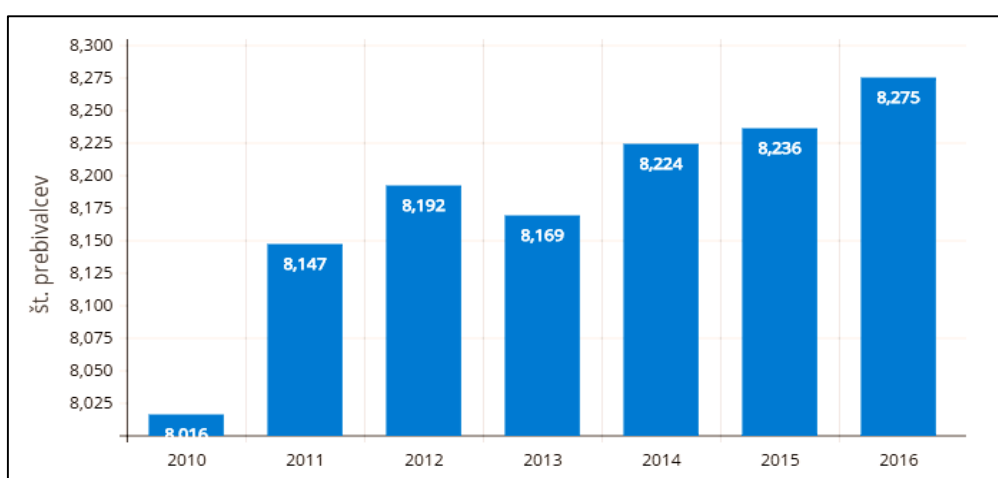
Celostna prometna strategija lahko zagotovi dostop do sredstev, ki so na voljo za inovativne rešitve, in poveča konkurenčnost občine pri prijavih na razpise za evropska finančna sredstva.

Slovenske občine do zdaj niso upoštevale celostnega načrtovanja prometa. Opirale so se na tradicionalni način dela, ki daje večjo moč naročniku in projektantu oziroma izdelovalcu projekta, ter hkrati dajale prednost hitrosti in učinkovitosti pri sprejemanju ključnih odločitev. Hitre odločitve pri pomembnih projektih pa niso vedno najboljše, saj proces odločanja praviloma ni pregleden in ne vključuje vseh ključnih skupin deležnikov.

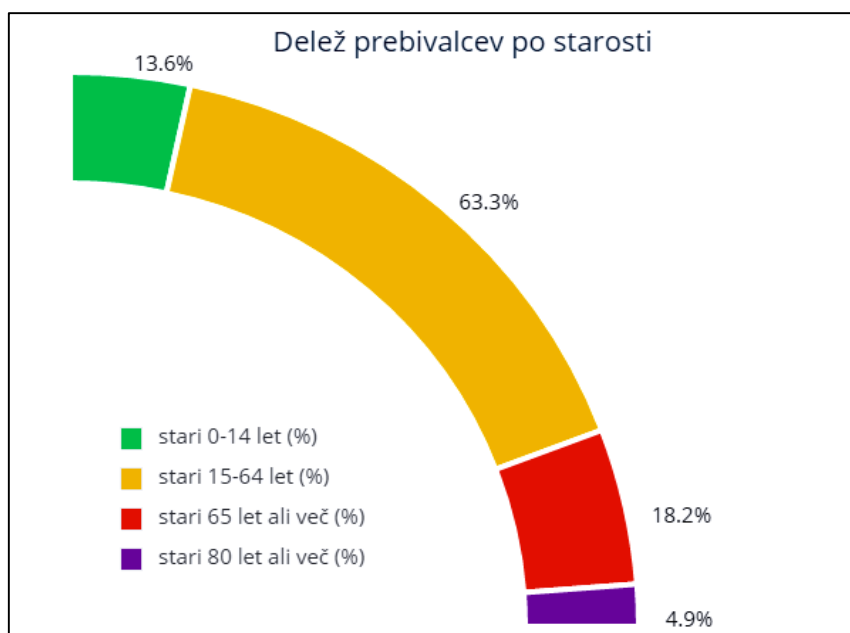
4. Mobilnostne karakteristike Občine Lenart

Občina Lenart v Slovenskih goricah obsega 62 km². Občina je razdeljena na dve krajevni skupnosti, KS Lenart in KS Voličina. V 2862 gospodinjstvih živi 8275 oseb (2016). Gostota poselitve je 133,4 preb./km². Starostna struktura prebivalstva za leto 2016 je sledeča: 13,6% prebivalcev je mlajših od 14 let, 63,3 % prebivalcev spada v starostno skupino med 15-64 let, 18,2% prebivalcev je starejših od 65 let ter 4,9% prebivalcev je starejših od 80 let.

V letu 2015 je bilo v občini Lenart registriranih 4241 osebnih vozil. Vsak drugi prebivalec občine ima v lasti avtomobil. V občini je tako 513 avtomobilov na 1000 prebivalcev. Iz tega je mogoče razbrati, da je avtomobil glavno prevozno sredstvo v občini.



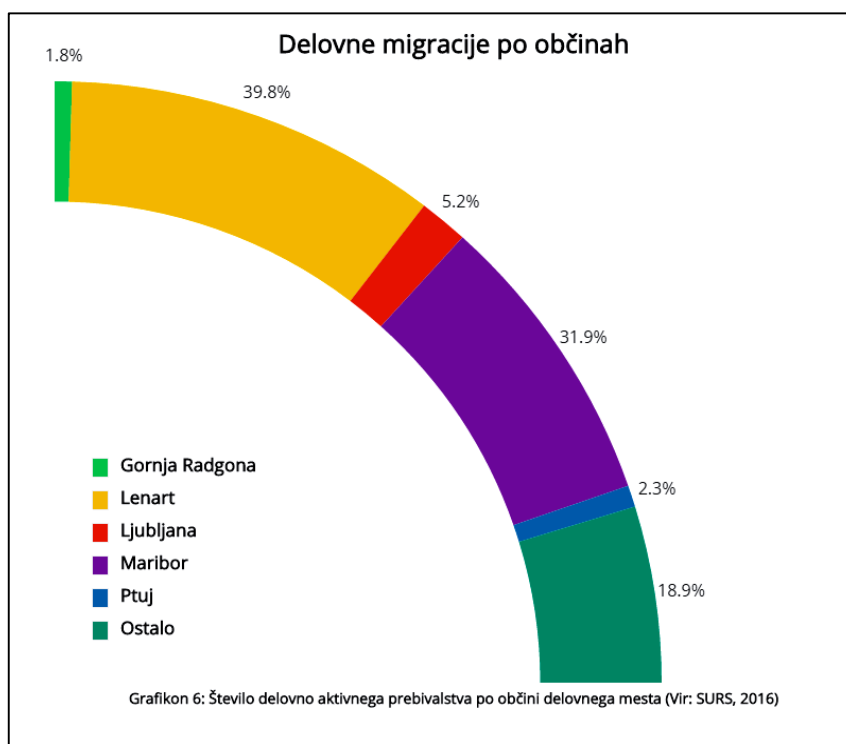
Grafikon 1: Število prebivalcev v občini Lenart od 2010 do 2016. Vir: SURS, 2016)



Grafikon 2: Starostna struktura prebivalstva v Občini Lenart, januar 2016. Vir: SURS, 2016

Analiza je pokazala, da delež aktivnega prebivalstva v občini od leta 2006 naprej pada. V letu 2015 je bilo v občini Lenart 4053 delovno aktivnih prebivalcev, 663 manj v primerjavi z letom 2011, ko jih je bilo 4716. Iz leta v leto se tudi večja delež prebivalstva zaposlenega izven domače občine. To pomeni, da je delovnih migracij vedno več, saj se ljudje vozijo v službo v druge občine. Leta 2016 je bila dobra tretjina delovno aktivnega prebivalstva zaposlena znotraj občine, slabi dve tretjini pa sta se vozili na delovno mesto v druge občine po Sloveniji. Največ dnevnih delovnih migrantov se je v letu 2016 vozilo v Maribor, to je 31,9 %, 5,2 % v Ljubljano, 2,3 % na Ptuj, 1,8 % v Gornjo Radgono in 18,9 % v druge občine.

Iz delovnih migracij je tako razvidno, da je dnevni selitveni tok precej intenziven. To se še posebej odraža na motornem prometu, ki trenutno predstavlja najpomembnejše prevozno sredstvo.



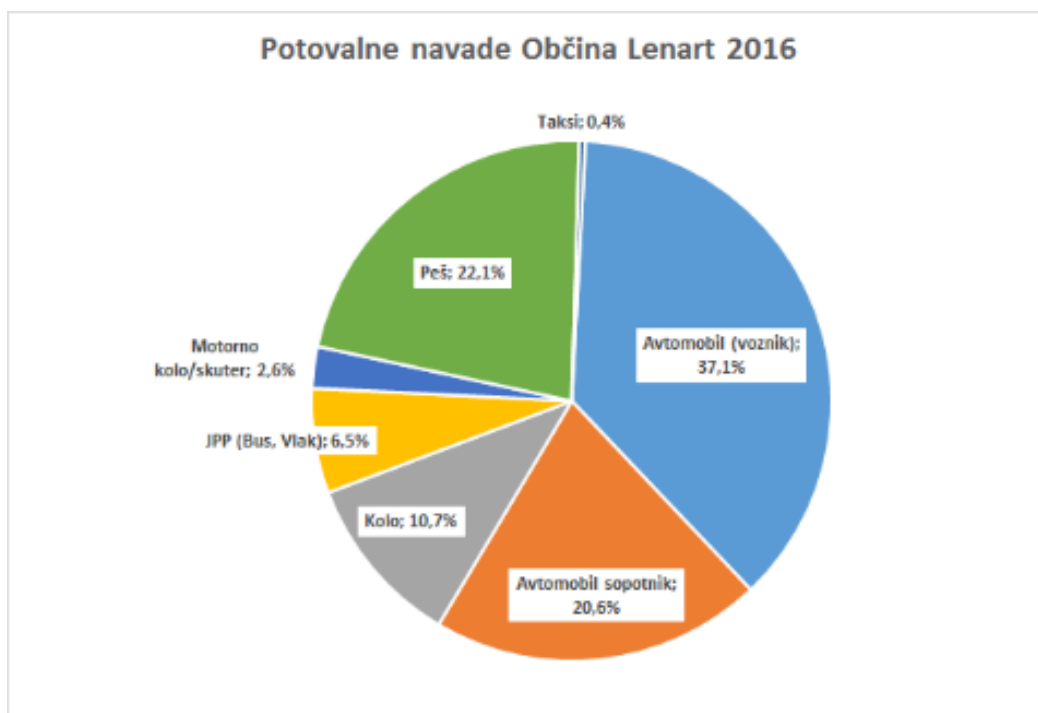
Grafikon 3: Št. delovno aktivnega prebivalstva po občini delovnega mesta. Vir: SURS, 2016

Potovalne navade prebivalcev občine Lenart

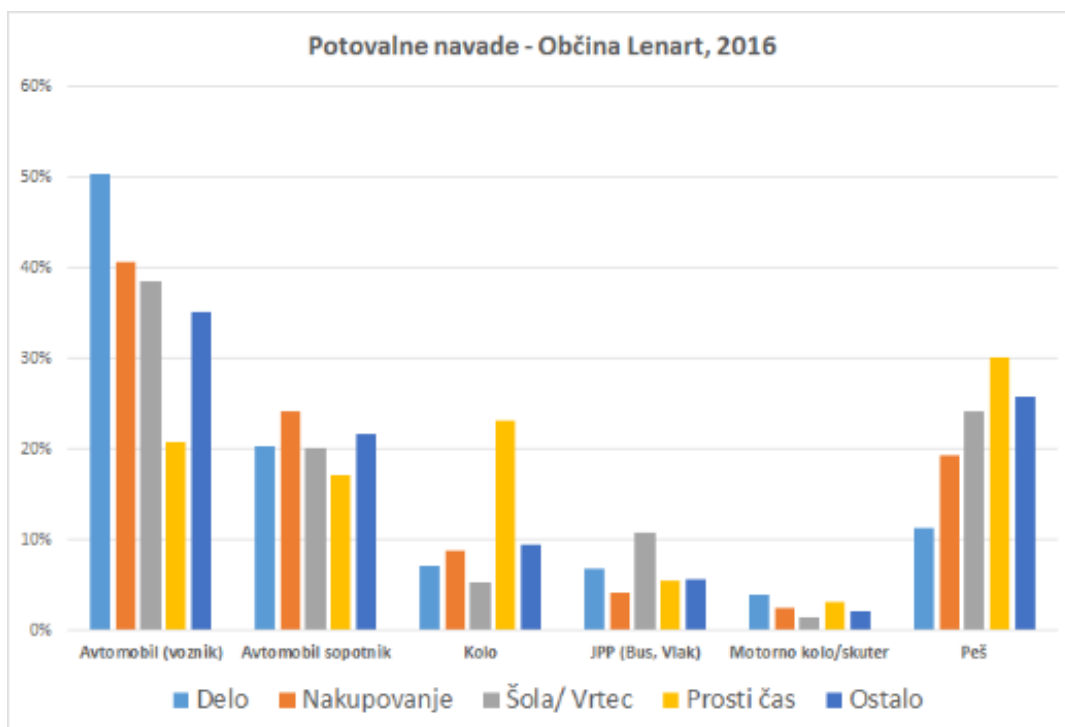
Podatki o potovalnih navadah v občini Lenart, za leto 2016, so bili pridobljeni s pomočjo vprašalnikov, ki so bili razposlani na vsa gospodinjstva v občini. Analiza vrnjenih vprašalnikov je pokazala, da več kot 57% ljudi uporablja avtomobil kot osnovno prevozno sredstvo. Opravkov, ki so bili opravljeni peš, je bilo za 22,1%, s kolesom pa je bilo opravljenih 10,7% potovanj. 6,5% prebivalcev je za svoje potovanje uporabilo javni potniški promet (avtobus). Najpogosteje se z JPP vozijo starejši ljudje, šolajoča se mladina in delovno aktivno prebivalstvo, ki nima osebnega avtomobila. Potovanj, ki so bila opravljena z motorjem ali skuterjem, je bilo za 2,6%.

Potovalne navede prebivalcev občine Lenart, so še natančneje prikazane v grafu, ki prikazuje potovalne navade po obliki ter namenu potovanja. Za potovanja na delo se uporablja avtomobil v več kot 70% primerov. Od tega prebivalci 50% potovanj opravijo kot voznik osebnega vozila ter 20 % kot sopotnik v vozilu. Potovanja v šolo ali vrtec se najpogosteje opravijo z avtomobilom. Delež teh potovanje je v več kot 58%. Res pa je, da se v šolo ali vrtec odpravi peš malo več kot 24% oseb. Z

avtobusom se v šolo odpravi skoraj 11% ljudi. Pri nakupovanju je avtomobil prav tako glavno prevozno sredstvo, saj se uporablja v skoraj 65 % primerov. Peš se po nakupih odpravi nekaj več kot 19 % ljudi. Pri potovanjih v prostem času so potovalne navade nekoliko drugačne in bolj uravnotežene. Avtomobil se pri teh potovanjih uporablja v 37 % primerov, peš se odpravi 30 % in s kolesom 23% ljudi.



Grafikon 4: Potovalne navade po prevoznem sredstvu, Občina Lenart 2016



Grafikon 5: Potovalne navade po namenu, Občina Lenart 2016

Prometne nesreče v Občini Lenart

Prometna varnost je dober pokazatelj stanja v cestnem prometu. V letu 2015 je bilo na področju občine Lenart zabeleženih 93 prometnih nesreč. Največ prometnih nesreč se je končalo brez poškodb udeležencev (57). Druga kategorija prometnih nesreč zajema sledi poškodb in lažje telesne poškodbe udeležencev. Teh prometnih nesreč je na območju Lenarta bilo 33. S hudimi telesnimi poškodbami se je končala 1 prometna nesreča. V letu 2015 pa sta bili zabeleženi tudi 2 prometni nesreči s smrtnim izidom.

V letu 2014 je bilo zgodilo 87 prometnih nesreč. Brez poškodb je bilo zabeleženih 55 nesreč, lažje telesne poškodbe so bile zabeležene v 30 nesrečah, 2 prometni nesreči sta bili s hudimi telesnimi poškodbami. V letu 2014 ni bilo prometnih nesreč s smrtnim izidom.

Prometne nesreče -klasifikacija				
Leto	Brez poškodb	Lažje telesne poškodbe	Hude telesne poškodbe	Smrt
2015	57	33	1	2
2014	55	30	2	0
2013	48	25	3	0
2012	78	20	5	3

Tabela 1: Prometne nesreče od 2012 do 2015 Vir: <http://nesrece.avp-rs.si/>

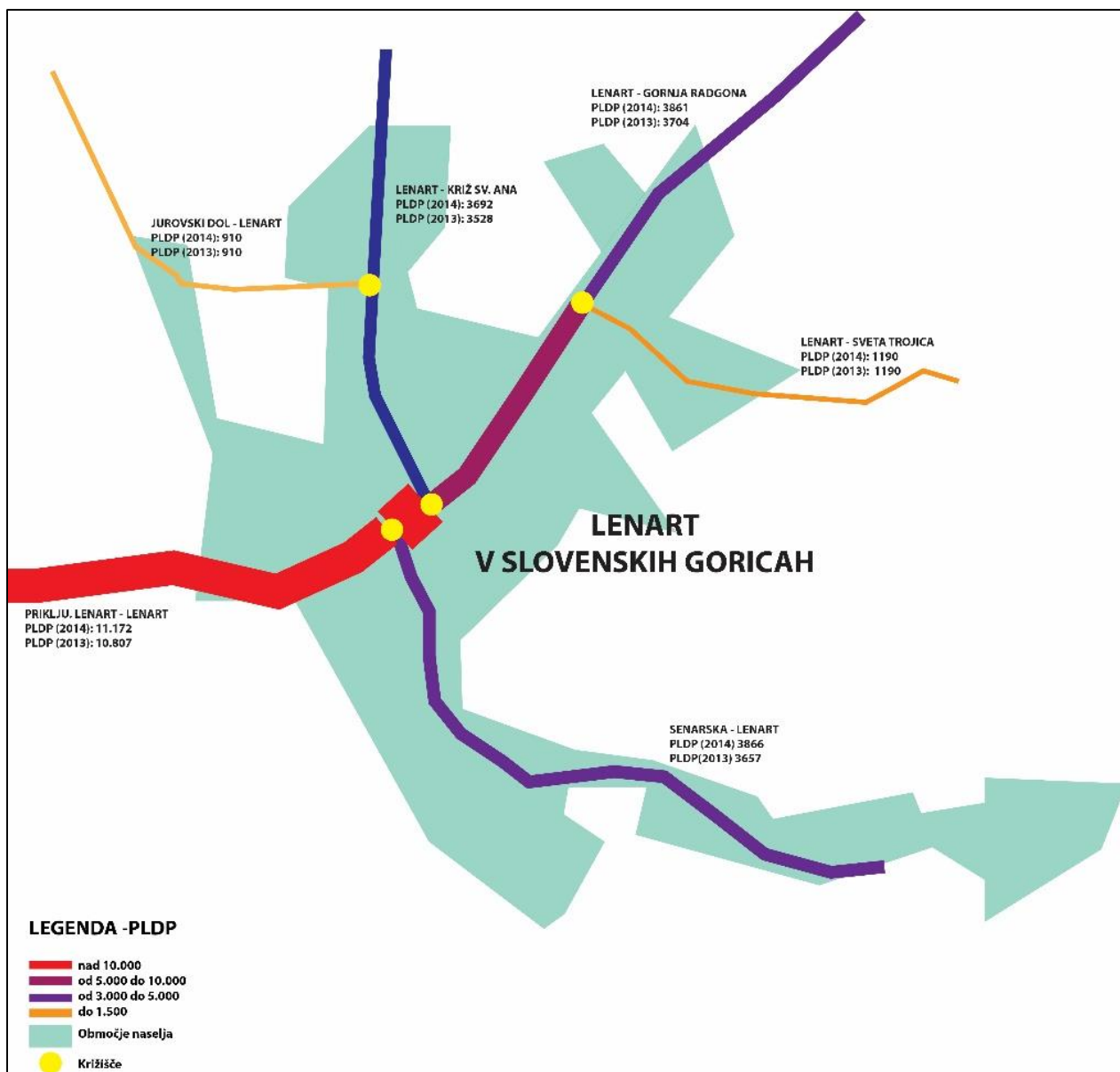
Prometni tokovi za mesto Lenart

Mesto Lenart ima izrazito neugodno zasnovo primarne cestne infrastrukture. Skozi središče občine Lenart poteka regionalna cesta II. Reda (R2-449- Pesnica-Lenart-Gornja Radgona), ki preseka Lenart na dva dela. V smeri sever –jug deli mesto regionalna cesta II. Reda (R2-433 - Senarska-Lenart-Trate-meja R. Avstrija). Križanje v središču mesta ni klasično, ampak z zamikom. Tako da se prometni tokovi obeh glavnih cest združijo na kratkem odseku in to ob povečanju prometa povzroča prometne zastoje. Skozi industrijsko cono pelje še regionalna cesta III. reda (R3-747 - Lenart-Sv. Trojica-Cogetinci-Sp. Ivanjci). Ta odsek se v Lenartu priključi na regionalno cesto R2-449. Na relaciji proti Jurovskemu Dolu poteka regionalna cesta III. reda (R3-749 - Vosek-Jurovski Dol-Lenart). Ta cesta se v Lenartu priključi na regionalno cesto R2-433, ki vodi iz smeri Trat proti Lenartu.

Celoten promet se tako sreča v središču Lenart na zelo majhnem območju, kar povzroča nezaželene prometne zastoje, hrup ter degradacijo bivalnega okolja v neposredni bližini najbolj prometnih cest. Obremenitev cestne ga omrežja je podan s podatkom PLDP (Povprečni Letni Dnevni Promet). Promet na glavnih cestah, ki potekajo skozi mesto Lenart, postopoma narašča.

PLDP (povprečni dnevni letni promet na odseku v obe smeri)					
Prometni odsek	2014	2013	2012	2011	2010
PRIKLJ. LENART – LENART	11.172	10.807	10.434	10.817	10.146
LENART - GORNJA RADGONA	3.861	3.704	3.769	3.889	4.013
SENARSKA – LENART	3.822	3.657	3.705	4.134	4.188
LENART - KRIŽ. SV.ANA	3.692	3.528	3.569	3.685	3.685
LENART - SVETA TROJICA	1.190	1.190	1.190	1.190	1.190
JUROVSKI DOL – LENART	910	910	910	910	910
Vsota PLDP območje mesta Lenarta	24.647	23.796	23.577	24.625	24.132

Tabela 2: Vrednosti PLDP za leta od 2010 do 2014



Slika 3: Prometne obremenitve (PLDP) na glavnih cestah v Lenartu.

Vir: http://www.di.gov.si/si/delovna_podrocja_in_podatki/ceste_in_promet/podatki_o_prometu/, februar 2017.

5. Pet ključnih izzivov na področju prometa v občini Lenart

Analiza obstoječega stanja prometa je pokazala nekaj ključnih sklopov težav, s katerimi se srečuje občina Lenart v strnjenih naseljih in izven njih. Te identificirane težave ali izzivi predstavljajo izhodiščne točke celostne prometne strategije.

Izzivi motornega prometa in cestne infrastrukture

V občini Lenart je avtomobil osnovno prevozno sredstvo, ki prebivalcem omogoča ustrezno mobilnost. Na podeželju bo avtomobil tudi v prihodnosti glavno prevozno sredstvo, predvsem zaradi razpršene poselitve in razgibanega reliefa pokrajine. Občina bo zato tudi v prihodnje spremljala razvoj na področju okolju prijaznih pogonov in po svojih močeh spodbujala njihovo uporabo s strani občanov. Največji potencial za zmanjšanje deleža potovanj z avtomobilom v prihodnje obstaja v mestu Lenart in sicer pri kratkih potovanjih, ki bi jih lahko opravili peš ali s kolesom.

Da bi se obstoječe prometno stanje v občini izboljšalo, je treba pristopiti k reševanju glavnih prometnih problemov, ki omejujejo in zavirajo razvoj trajnostne mobilnosti. V analizi stanja so bile na sestankih delovne skupine in javnih razpravah identificirane in zabeležene naslednje glavne prometne težave:

- hrup in tresljaji ob vseh glavnih prometnicah,
- hrup, ki ga povzroča promet na avtocesti,
- slaba prometna pretočnost in prometna varnost v centru mesta Lenarta (ob prometnih konicah pride do situacij, ko motorni promet v križiščih obstane – vključevanje v prometni tok pa je zelo oteženo,
- prekomerni tovorni in tranzitni promet, ki poteka skozi središče Lenarta, ker manjka severna obvoznica, ter alternativne cestne povezave na vzhodu in jugu naselja Lenart,
- ozke in na posameznih odsekih nepregledne lokalne ceste,
- dotrajane in obnove potrebne državne in lokalne ceste.



Slika 4: Tovorni promet s smeri Gornje Radgone proti centru mesta Lenart

(Foto: A. Boškoski)

Izzivi pešprometa

Pešpomet ali pešačenje je osnovna oblika gibanja. Zato so pogoji za njegovo izvajanje zelo pomembni. V analizi stanja infrastrukture za pešce je bilo ugotovljeno, da so določene ulice oziroma ceste dobro urejene za pešce, nekateri deli pa so potrebni obnove oziroma izgradnje ali ureditve novih površin za pešce. Pomemben segment pri pešcih predstavljajo tudi osebe, ki so gibalno ovirane oziroma imajo pri

svojem gibanju težave in uporabljajo različne pripomočke, ki jim olajšajo njihovo osnovno gibanje. Za te osebe je kakovostna infrastruktura za pešce zelo pomembna. Prav tako so pomembne taktilne oznake in odstranjene arhitektonske ovire za slepe in slabovidne. Ključne so varne šolske poti, ki učencem omogočajo varno hojo ali kolesarjenje v šolo.

V segmentu pešačenja so bile poudarjene naslednje težave:

- premalo urejenih pločnikov,
- mnogi pločniki so preozki in že zelo dotrajani,
- težavno prehajanje pešcev čez glavne ceste v času povečanega prometa,
- pomanjkanje varnih šolskih poti,
- neskljenjena mreža pločnikov,
- prehodi za pešce niso prilagojeni gibalno oviranim in slepim ter slabovidnim osebam,
- prekratek interval zelene luči za pešce na semaforju,
- varnost in občutek varnosti pešcev v prometu.



Slika 5: Označena šolska pot proti Osnovni šoli Lenart
(Foto: A. Boškosi)



Slika 6: Prečkanje ceste otroka v semaforiziranem križišču
(Foto: A. Boškosi)

Izzivi kolesarskega prometa

Mreža kolesarskih povezav v občini Lenart je zelo slaba. Kolesarske povezave v glavnem obstajajo le tam, kjer se je v zadnjem obdobju obnavljala ali gradila nova cestna infrastruktura. Ugotovimo lahko, da so osnovni pogoji za kolesarjenje v občini trenutno slabi in da bo zato potrebno temu področju v prihodnosti posvetiti več pozornosti. Prav tako je na terenskih ogledih bilo ugotovljeno pomanjkanje ustreznih parkirnih oziroma odstavnih mest za kolesa in sicer tako stojal, kot pokritih kolesarnic za varno hrambo koles.

Glavne težave, ki so jih izpostavili občani na javnih razpravah, so:

- splošno pomanjkanje varne kolesarske infrastrukture za vse tipe kolesarjev (rekreativni, starejši, otroci),
- strah pred vožnjo s kolesom po glavnih cestah, kjer je večji promet,
- oteženi prehodi čez bolj prometne ceste,
- pogosto previsoki robniki pri prehodih in križiščih,
- varnost in občutek varnosti kolesarjev v prometu.

Izzivi javnega potniškega prometa

V občini Lenart se je ponudba javnega medkrajevnega linijskega avtobusnega prevoza znižala na najnižjo raven v zadnjih 20 letih. Od ponedeljka do petka je javni potniški promet še možno uporabljati, ob predpostavki, da delovni čas potnika sovпада z vožnjami avtobusa. Ob koncih tedna je prevozna ponudba precej slabša oziroma je na določenih relacijah sploh ni. Problem slabe pokritosti javnega potniškega prometa je v tem, da država na eni strani nezadostno stimulira prevoznike za izvajanje takšnih manj obremenjenih in nerentabilnih linij in je na drugi strani pretoga in ne uvaja fleksibilnejših prevozov, kot so prevozi na poziv. Ko se določena linija javnega prevoza ukine, pa se le stežka ponovno vzpostavi. Težavo pomanjkanja voženj javnega potniškega prometa najbolj občutijo osebe, ki nimajo možnosti uporabe avtomobila ali pa si ga ne morejo privoščiti. Še posebej je to razvidno pri starejših osebah, ki nimajo druge možnosti za potovanje. Izziv javnega potniškega prometa je zagotoviti določeno stopnjo mobilnosti osebam, ki niso vozniki oziroma ne posedujejo osebnega avtomobila.

Izpostavljene težave pri javnem potniškem prometu:

- frekvenca voženj avtobusov je prenizka in ukinjanje avtobusnih linij,
- izostanki voženj v večernih urah in med vikendi,
- slaba informiranost o voznem redu in nasploh o sistemu javnega potniškega prometa.

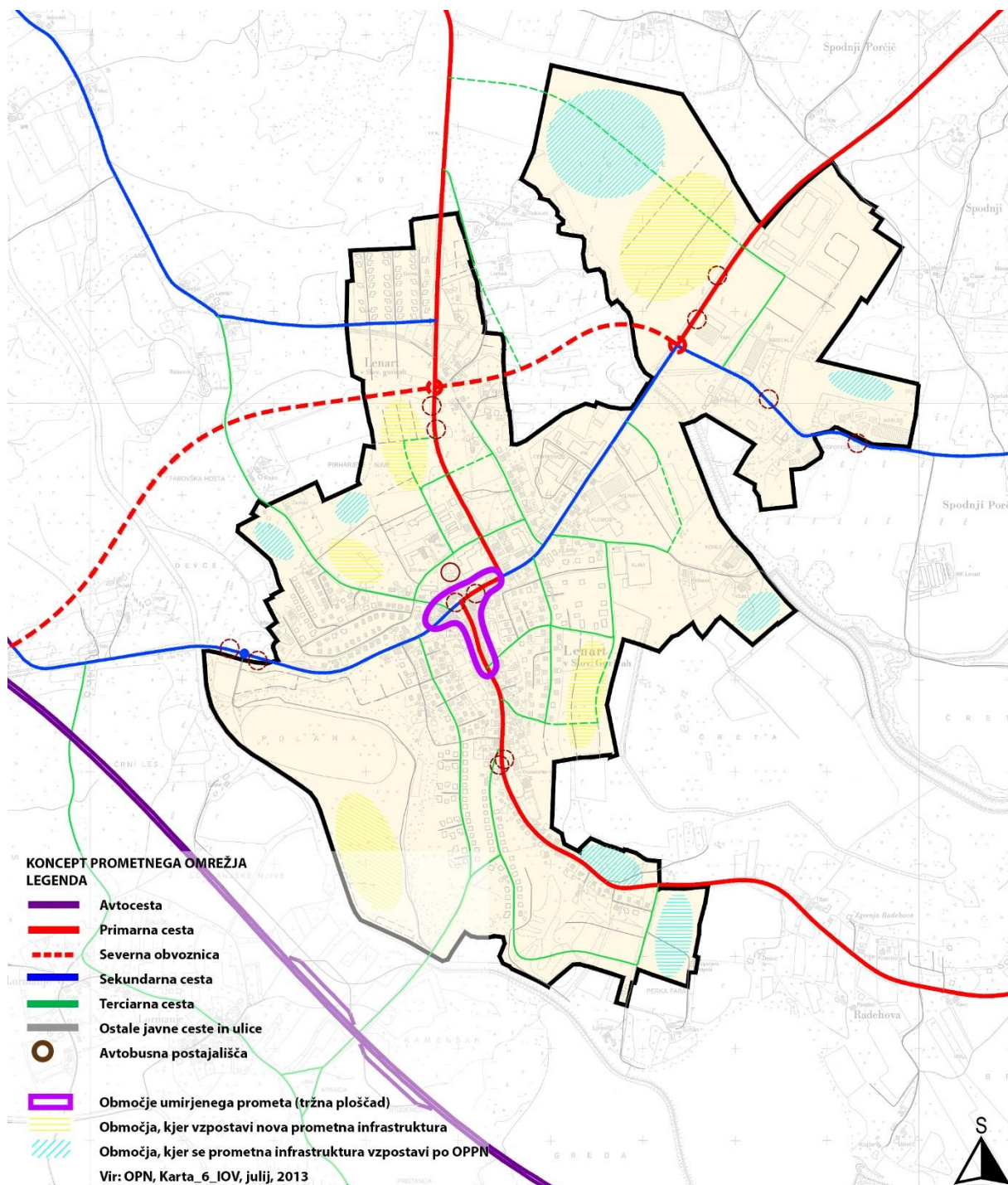
Izzivi celostnega načrtovanja prometa

V občini Lenart celostno načrtovanje prometa ni bilo v ospredju, podobno, kot v večini drugih slovenskih občinah. Posamezni strateški dokumenti (prostorski, okoljski, energetski in razvojni) sicer delno opredeljujejo cilje trajnostnega prometa ali opredeljujejo trajnostne smernice razvoja prometa, vendar se na izvedbeni ravni niso najbolj uveljavile.

Iz tega razloga je potrebno zasnovati strateški dokument Celostne prometne strategije, ki bo dal trajnostni mobilnosti konkretno usmeritev in legitimnost za izvajanje ukrepov.

Strateško načrtovanje prometa naj postane orodje, ki bo v prostoru (v občini) reševalo obstoječe prometne probleme na tak način, da ne bodo nastajale nove prometne težave.

Dobro zasnovano cestno omrežje državnih in lokalnih cest, vključno z vzdrževanjem je ključnega pomena za kar se da okolju sprejemljivo odvijanje prometa in kakovostno bivalno okolje. Učinkovita prometna mreža omogoča razvoj in niža stroške prometa. Poseben izziv prometnih načrtovalcev so optimizacije obstoječega prometnega omrežja, ob minimalnih investicijskih vlaganjih.



Slika 7: Koncept cestnega omrežja po urbanističnem načrtu

(Vir: Urbanistični načrt za naselje Lenart, 2013)

6. Ključne priložnosti občine Lenart na področju prometa

Izkoristimo potencial hoje in kolesarjenja

Potencial hoje in kolesarjenja na kratkih in srednje dolgih razdaljah se v občini Lenart lahko izrabi za zmanjševanje deleža potovanj, ki se danes opravijo z avtomobilom. Znotraj mesta Lenart in naselja Spodnja Voličina so vsi pomembni cilji dosegljivi v 5–15 minutah hoje ali kolesarjenja. Relief pokrajine v Slovenskih goricah ni naklonjen kolesarjenju zaradi gričevnatosti, vendar se s kolesom da brez večjih težav premagati tudi srednje dolge razdalje med posameznimi naselji.

Potencial hoje in kolesarjenja bi se lahko bolje izkoristil z ustrezno zasnovano mrežo peš in kolesarskih poti ter z izboljšano opremljenostjo teh poti in križišč z urbano premo, kot so klopi, stojala za kolesa, koši, informacijske točke, senca, nadstreški itd.

Dodaten potencial se ponuja pri razvoju širšega kolesarskega omrežja, ki bi se navezalo na kolesarske povezave sosednjih občin in na države ter mednarodne kolesarske povezave.

Izkoristimo majhnost občine in njeno pripravljenost na spremembe

Praviloma imajo majhne občine z majhno občinsko upravo večje težave pri pogajanjih z državo ob izvedbah večjih in predvsem dražjih infrastrukturnih investicij, saj imajo omejen vzvod vplivanja na politične odločitve. Omejen proračun ne omogoča večjih investicij v prometno infrastrukturo, brez zadolžitve občine za daljše časovno obdobje. Majhnost občine pa ima tudi prednost, saj se projekti manjših vrednosti lahko izvedejo bolj racionalno, premišljeno in hitro. V proces načrtovanja in odločanja se lahko ob strokovnih službah in vodstvu občine vključi tudi strokovna in splošna javnost, ki nam z odobravanjem projektov in ukrepov, da zeleno luč za spremembe.

Razvijajmo e-mobilnost

Potencial električnih vozil (električna kolesa, električni avtomobili, servisna vozila, električni skuterji) je zelo velik in se bo v prihodnosti še povečeval.

Da bo prehod na električna vozila uspel in bo kar najbolj tekoč, je treba zgraditi podporno infrastrukturo, ki električnim vozilom omogoča polnjenje baterij. Mreža električnih polnilnic bo v prihodnosti pomemben dejavnik razvoja kraja in občine na vseh področjih.

Dostop do znanj, izkušenj, dobrih praks in sredstev

Trajnostno načrtovanje prometa na lokalni in regionalni ravni postaja prioriteta Evropske unije (EU). Povezovanje, deljenje izkušenj in uporaba znanj z različnih delov EU postaja gonilo razvoja trajnostne mobilnosti ter oblikovanja celostnih prometnih strategij v občinah in mestih. Znano je, da so uspešna tista mesta in občine, ki so bila pripravljena narediti spremembe pri svojih načrtovalskih praksah, ter tista, ki s strateškimi dokumenti (celostno prometno strategijo) postavijo osnovo za razvoj in si posredno ustvarijo možnost pridobivanja sredstev za izvedbo ukrepov in projektov trajnostne mobilnosti. Sprejetje Celostne prometne strategije Občine Lenart bo omogočilo izboljšan dostop do državnih in EU-sredstev, ki se bodo v prihodnosti namenila trajnostni mobilnosti.

Izkoriščanje potenciala javnega potniškega prometa in alternativnih oblik javnih prevozov

Javni potniški promet zunaj večjih mest je danes zanemaren steber trajnostne mobilnosti. Če je javni potniški promet kakovostno zastavljen, lahko postane eden izmed najpomembnejših stebrov trajnostne mobilnosti. Zaradi staranja prebivalstva se bo v prihodnosti pomen javnih prevozov še povečal, saj bodo starejši ljudje izražali potrebo po teh prevozih. Zato je treba na lokalni ravni preveriti, kako in na kakšen način bi lahko izboljšali ponudbo javnih prevozov. Pri analizi obstoječega stanja v občini je izstopal strošek občine za organizacijo in izvedbo šolskih prevozov. Prerazporeditev teh sredstev ter pridobitev dodatnih državnih in evropskih sredstev bi lahko sprožili razvoj in uporabo novih oblik javnih prevozov (na primer prevoz na poziv), ki bi na lokalni ravni izboljšale ponudbo in podobo storitve javnih prevozov pri čemer pa je potrebno izpostaviti ključno vlogo države in pristojnih ministrstev.

7. Vizija Celostne prometne strategije Občine Lenart

Občina Lenart, središče zelene mobilnosti.

Na poti k prijaznemu prometu za ljudi in okolje.

Občina Lenart si bo prizadevala za vzpostavitev uravnotežene in pestre prevozne ponudbe, ki bo prebivalcem in obiskovalcem občine nudila možnost izbire načina potovanja. V ospredju načrtovanja bo človek, vključno z izboljšanjem njegovega življenjskega okolja. Pogoji za pešačenje, kolesarjenje in uporabo javnih prevozov se bodo v naslednjih letih izboljšali in bodo postali primerljivejši pogojem za avtomobile. V večjih naseljih v občini se bodo uredila območja z nižjimi potovalnimi hitrostmi, ki bodo prostoru dala novo podobo, povečala varnost pešcev in kolesarjev ter ustvarila prostor za druženje, gibanje in poslovanje.

Prometno načrtovanje se bo usmerilo v spodbujanje trajnostne mobilnosti in celostno reševanje prometnih težav.

Ljudem in okolju prijazen promet bo prispeval k:

- pospešenemu razvoju gospodarstva in turizma v občini Lenart (prometna infrastruktura bo v službi človeka in razvoja; urejeni prometni koridorji bodo gonilo gospodarstva; kolesarska in pešaška infrastruktura bo temelj kakovostne lokalne mobilnosti in razvoja turizma);
- boljši povezanosti ljudi in naselij v občini (uredili se bodo javni prostori za druženje in izboljšale se bodo povezave med naselji v občini; izboljšave prometne infrastrukture za pešce, kolesarje in motorna vozila);
- izboljšanju kakovosti bivanja, dostopnosti in mobilnosti (sistematsko urejanje perečih prometnih problemov, izboljšanje mobilnosti za vse skupine prebivalstva).

Strateški izzivi Občine Lenart:

- zgraditi mrežo kolesarskih in pešpoti,
- izkoristiti ves potencial, ki ga ponujata pešačenje in kolesarjenje,
- zgraditi manjkajočo osnovno cestno infrastrukturo, ki bo pospešeno omogočila razvoj trajnostne mobilnosti v urbanem okolju,
- preusmeriti tovorni in tranzitni promet mimo centra mesta Lenart,
- izboljšati kakovost vse prometne infrastrukture,
- vzpostaviti osnovne pogoje za e-mobilnost (polnilnice za električna kolesa in ostala električna vozila),
- povečati deleže okolju prijaznih potovanj.

Strateški cilji Občine Lenart:

- popolnoma preusmeriti tovorni promet mimo centra Lenarta,
- izboljšati in zgraditi kakovostno kolesarsko omrežje, ki bo omogočalo kakovostno dnevno in prostočasno mobilnost v občini,
- izboljšati infrastrukturo za pešce v naseljih in urediti poti med naselji,
- povečati delež kolesarjev in pešcev,

- izboljšati varnost šibkejših udeležencev v prometu, kot so otroci, pešci, kolesarji, starejši in invalidi. Prav tako izboljšati prometno varnost vseh udeležencev v prometu in izboljšati ozaveščenost ter občutek varnosti šibkejših udeležencev v prometu,
- uvesti območja umirjenega prometa ter urejanje ulic in cest po načelih trajnostne mobilnosti,
- postaviti temelje za prihod električnih vozil (električne polnilnice, parkirni prostori za električna vozila itd.),
- izboljšati ozaveščenost prebivalstva o pomenu trajnostne mobilnosti.

8. Pet ključnih stebrov razvoja prometa

Prometna strategija Občine Lenart predvideva pet ključnih področij ali stebrov delovanja v prihodnosti. Poglavitno je, da se posamezna področja med seboj dopolnjujejo in delno tudi prekrivajo ter da se s tem zagotavlja načelo celostnega pogleda na promet in njegovega načrtovanja.

Strateški stebri Celostne prometne strategije Občine Lenart:

- 1. Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti**
- 2. Celovita promocija hoje**
- 3. Optimalno izkoriščanje potenciala kolesarjenja**
- 4. Boljši javni potniški promet**
- 5. Odgovorna raba motornih vozil**

Prvi steber: Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti

Celostno načrtovanje prometa in mobilnosti je osnova pričujoče strategije, ki zajema bodoči razvoj prometa v občini Lenart. S prehodom na celostno načrtovanje si lahko obetamo izboljšanje obstoječe načrtovalske prakse in kakovostnejših rešitev na izzive, ki jih prinaša prihodnost.

IZZIVI

Za uspeh Celostne prometne strategije Občine Lenart je pomembno trajnostno načrtovanje na vseh ravneh. Prav tako so pomembni aktivno sodelovanje znotraj občinske uprave, sodelovanje z zainteresirano in strokovno javnostjo, sodelovanje med sosednjimi občinami ter širše na regionalni in državni ravni. Ne smemo pa pozabiti na sodelovanje z EU ter njenimi podpornimi službami in skladi, ki omogočajo pridobivanje dodatnih finančnih sredstev za izvedbo projektov in ukrepov.

Posebna pozornost se mora posvetiti usklajevanju obstoječih dokumentov na lokalni, državni in evropski ravni, pri čemer je treba slediti zadanim političnim in razvojnim usmeritvam, ki dajejo prednost trajnostnemu načrtovanju prometa. Primeri dobrih praks in politik naj postanejo smernice razvoja prometa, ki bodo služile človeku (prebivalcem in obiskovalcem mesta in občine), varovale naravo ter omogočale gospodarski in turistični razvoj.

Izziv občine v prihodnosti bo posvetiti več pozornosti pešcem, kolesarjem in potnikom javnega potniškega prometa, jim zagotoviti enakopravnost v prometu in omogočiti pogoje, ki bodo izkoristili ves njihov potencial.

Izziv občine bo tudi boljše vključevanje javnosti in zainteresirane strokovne javnosti v procese načrtovanja in odločanja pri prometnem načrtovanju. Zagotoviti je potrebno transparentnost pri ključnih odločitvah in ustrezno informiranje javnosti. Javne predstavitve in razprave naj bodo sredstvo, s katerim se bo pridobivalo javno mnenje in odobravanje projektov, ki se bodo izvedli. Večja pozornost se mora posvetiti tudi obveščanju in spodbujanju javnosti, da začne sodelovati v procesih odločanja.

Vizija na področju celostnega načrtovanja prometa in mobilnosti

Občina Lenart bo s pomočjo Celostne prometne strategije postavila temelj razvoja prometa, ki bo vse segmente prometa obravnaval enakopravno.

Praksa načrtovanja prometa in mobilnosti bo posodobljena in nadgrajena z načeli trajnostne mobilnosti, sodobnimi preizkušenimi postopki, metodami in dobrimi praksami. Prometno načrtovanje se bo usklajevalo tudi z drugimi sektorji z razlogom optimizacije stroškov in sinergijskih učinkov. Javnost in transparentnost odločanja bosta vodilo k uspehu in razvoju.



Slika 8: Ureditev skupnega prostora in cone umirjenega prometa

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Vzpostavitev sistemskih, finančnih in upravnih pogojev za izboljšanje stanja na področju prometa in trajnostne mobilnosti	- Sprejetje in zagon Celostne prometne strategije Občine Lenart v letu 2017 - Revizija dokumenta vsaka tri leta in prenova vsakih pet let - Uravnoteženje deležev sredstev v proračunu, namenjenih pešcem, kolesarjem, javnemu potniškemu in motornemu prometu
Zagotavljanje transparentnosti odločanja z vključevanjem javnosti v vseh fazah večjih projektov	Organizacija vsaj enega javnega posveta ali javnih razprav pri projektih, ki imajo velik pomen za celotno občino
Sodelovanje med različnimi sektorji znotraj občinske uprave ter povezovanje z organi na regionalni in državni ravni	Po letu 2017 se bodo vsi projekti medresorsko usklajevali s ciljem optimizacije porabe finančnih sredstev in učinkov ukrepov
Aktivno vključevanje v projekte trajnostne mobilnosti ter pridobivanja znanj in izkušenj na področju prometa in mobilnosti	Nadaljnja prijava na državne in EU-projekte, ki omogočajo razvoj trajnostne mobilnosti in izboljševanje prometne infrastrukture

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Lenart predvideva tri sklope ukrepov:

1. Krepitev občinske uprave in medresorsko sodelovanje

Zaradi majhnosti občinske uprave je pomembno, da se sodelovanje med strokovnimi službami še dodatno poglobi in poenoti na skupnem imenovalcu, ki se imenuje trajnostna mobilnost in celostno prometno načrtovanje. Izrednega pomena bi bila zaposlitev ali delitev novega strokovnega kadra na medobčinskem ali regionalnem nivoju, ki bi prevzel vodenje aktivnosti na področju trajnostne mobilnosti. Takšna oseba bi potem prevzela koordinacijo ter pripravo projektov in strokovnih podlag na področju javnega potniškega prometa, kolesarjenja, pešačenja, prometne varnosti in umirjanja prometa. Hkrati pa bi zagotavljala tudi podporo pri pridobivanju državnih in evropskih sredstev.

2. Spreminjanje načrtovalskih praks

S sprejetjem Celostne prometne strategije Občine Lenart bo postavljen temelj trajnostnega načrtovanja prometa v občini. Na dve do tri leta je potrebno izvesti revizijo tega dokumenta in na vsakih pet let prenovo s ponovnim sprejetjem na Občinskem svetu. Načrtovalske prakse se spremenijo s spremembo razmišljanja in en takšen korak je sprejetje uravnoteženega proračuna v postavki za promet. Naslednji korak je izvajanje aktivnosti, ki promovirajo trajnostno mobilnost in spodbujajo vključevanje javnosti v proces načrtovanja in odločanja pri prometnih projektih. Nadaljnji korak je izdelava različnih mobilnostnih načrtov za institucije in podjetja, ki neposredno vplivajo na potovalne navade zaposlenih in obiskovalcev.

3. Krepitev strokovnih znanj in nadaljnjo aktivno vključevanje v EU-projekte

Krepitev znanj s področja trajnostne mobilnosti je ključnega pomena za uspešno izvajanje Celostne prometne strategije. Zaželeno je, da se obstoječi strokovni kader občine še nadalje dodatno izobražuje in udeležuje najrazličnejših seminarjev in delavnic, ki širijo znanje na področju prometa in trajnostne mobilnosti.

Akcijski načrt za trajnostno načrtovanje prometa

Steber 1: TRAJNOSTNO NAČRTOVANJE PROMETA				
Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Medresorsko sodelovanje pri projektih trajnostne mobilnosti	/	Občina Lenart	Vsako leto	
Skupna zaposlitev strokovnega sodelavca, ki bo zadolžen za trajnostno mobilnost na medobčinski ali regionalni ravni	Del osebnega dohodka	Občina Lenart, sosednje občine in RA Slovenske gorice	2017–2022	Finančna sredstva
Nadaljnje izobraževanje in krepitev znanj strokovnih sodelavcev (udeleževanje na izobraževanjih, seminarjih, delavnicah, konferencah itd.)	Do 1.000 EUR	Občina Lenart	Vsako leto	Finančna sredstva
Sprejetje, zagon, revizija in prenova Celostne prometne strategije Občine Lenart	Sprejetje 9.272 EUR Revizija do 5.000 EUR Prenova do 15.000 EUR	Občina Lenart	2017–2022	Sofinanciranje RS/EU
Priprava mobilnostnih načrtov za osnovne šole, vrtce in večje generatorje prometa	Do 10.000 EUR	Občina Lenart	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Izvajanje rednih promocijskih in ozaveševalnih aktivnosti za vse stebre: izvedba evropskega tedna mobilnosti, promocija pešačenja in kolesarjenja v osnovnih šolah in vrtcih (Prometna kača, Beli zajček), predstavitve okolju prijaznih vozil, spodbujanje trajnostne mobilnosti itd.	2.400 EUR	Občina Lenart, OŠ in vrtci ter zunanji izvajalec	Vsako leto	Sofinanciranje RS/EU
Izvajanje in vključevanje v preventivne akcije o varnem kolesarjenju in opravljanje usposabljanj za kolesarski izpit	1.000 EUR	OŠ Lenart	Vsako leto	Sofinanciranje RS/EU
Uravnotežen proračun občine (opredelitev sredstev, namenjenih za hojo, kolesarjenje itd.)	/	Občina Lenart	Vsako leto	
Nadaljnjo aktivno sodelovanje v nacionalnih in EU-projektih	V okviru delovnih zadolžitev OU	Občina Lenart in zunanji izvajalci	Vsako leto	
Priprava projektne dokumentacije za izvedbo projektov in aktivnosti trajnostne mobilnosti in prometnega načrtovanja	V okviru delovnih zadolžitev OU	Občina Lenart in zunanji izvajalci	Vsako leto	

Drugi steber: Celovita promocija hoje

Hoja je osnovni način gibanja v prostoru. S hojo se začnejo in končajo vse poti, ki jih opravimo z avtomobilom, javnimi prevozi in kolesom. Hoja je eden izmed najbolj trajnostnih načinov potovanja, saj z njo ne povzročamo negativnih vplivov na okolje in s krepitvijo psihofizičnih sposobnosti k zdravju ljudi. Infrastruktura za pešce je v primerjavi z ostalimi skoraj vedno cenovno najugodnejša. S hojo praviloma premagujemo krajše razdalje znotraj urbanih naselij ali med njimi. Z boljšimi pogoji za pešačenje lahko rešimo veliko malih prometnih težav in zagat. Zato je smiselno prednostno izboljšati pogoje za hojo ter omogočiti pešcem in gibalno oviranim osebam prosto gibanje.

Opredelitev hoje kot enakopravnega načina potovanja v prostoru (mestu, naselju) bomo dosegli le v primeru, če bomo infrastrukturo za pešce vzdrževali v dobrem stanju in jo širili z namenom vzpostavitve povezane in enovite mreže pešpoti. Hkrati je potrebno v urbanih naseljih ustvarjati atraktivne prostore za pešce, namenjene srečevanju in druženju.

Izzivi

Današnje hitro življenje postavlja hojo oziroma pešačenje na stranski tir in v ospredje postavlja avtomobil. Tako avtomobil uporabljamo tudi v primerih, ko bi potovanje lahko opravili peš. Z gibanjem bi pozitivno vplivali na svoje zdravje, nekaj bi prihranili tudi pri porabi goriva, s tem pa bi zmanjšali emisije izpušnih plinov in hrupa, ki bi ga povzročili z motornim vozilom, ter gostoto prometa, s čimer bi izboljšali svoje življenjsko okolje. Izziv je, da se vsa potovanja, ki se na kratkih razdaljah lahko opravijo peš, na ta način tudi izvedejo. Naša želja je, da se poveča delež pešcev in na ta račun zmanjša uporaba motornih vozil.

Pešci pogosto opozarjajo, da so obstoječi pločniki preozki, da je površina za hojo neravna in v slabem stanju, da pločniki oziroma površine za pešce manjkajo ali pa so speljane nelogično in preveč nedirektno. Prav tako so pešci opozorili na težavo, ki se pojavlja, ko se na pločniku srečujejo s kolesarji, čeprav na njem ni prostora za tovrstna srečevanja. Težavo predstavlja tudi prehajanje čez glavne prometnice, na katerih se odvija gostejši promet, saj vozniki velikokrat ne dajo prednosti pešču na prehodu za pešce. Kot problem je bil izpostavljen tudi prekratek interval zelene luči za pešce na semaforju v središču Lenarta.

Težave so bile zabeležene tudi s strani gibalno oviranih oseb. Težava so arhitektonske ovire, predvsem ne poglobljeni robniki pri prehajanju na in iz pločnikov, manjši in večji robniki na poteh, neustrezne klančine za invalidske vozičke itd. Izziv je vzpostaviti stanje, ki bo gibalno oviranim osebam omogočalo širšo dostopnost. Pri tem ne smemo pozabiti tudi na starejše, ki niso invalidi, ampak imajo težave pri hoji.

Poseben segment pri pešačenju so varne šolske pešpoti. Največja težava poti, ki vodijo do šol, je v tem, da potekajo ob glavnih državnih cestah in da jih morajo otroci prečkati, tudi v času povečanega prometa. Čeprav so šolske poti označene in na kritičnih mestih še dodatno varovane, bo jih potrebno v prihodnje še nadgrajevati. Izziv je povečati število pešcev v šolo, zmanjšati prevoze z avtomobili in ustvariti prijetno okolje za pešce v okolici šol in na poteh, ki vodijo do njih.

Vizija na področju celovite promocije hoje

V občini Lenart bodo pešci in površine, namenjene hoji, dobili večji pomen in prioriteto. Občina bo v naseljih poskrbela za boljše pogoje za hojo s postopnim urejanjem pločnikov in drugih pešpoti. Prizadevala si bo tudi za urejanje območij umirjenega prometa, kjer so pešci prednostno obravnavani.

Hoja bo prepoznana kot pomemben način potovanja na kratkih in srednje dolgih razdaljah. Prebivalci bodo radi hodili, v kolikor bo zagotovljena dobra infrastruktura, vključno z urbano premo, kot so klopi,

senca ipd. Varnost pešcev ne bo vprašljiva, saj bodo površine za pešce načrtovane ustrezno in celostno. Gibalno ovirane osebe bodo imele možnost enakovredne vključitve v promet.

Vsi otroci, ki niso preveč oddaljeni od šole, bodo lahko vsaki dan peščili samostojno ali v spremstvu odraslih oseb.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje splošnih pogojev za pešačenje	• Obnova obstoječe infrastrukture za pešce • Izgradnja manjkajočih odsekov pešpoti v naseljih, vsaj en odsek na leto do leta 2022 • Zasnovati širšo mrežo pešpoti po občini do leta 2020 • Prilagoditev infrastrukture invalidnim in starejšim osebam v naseljih do leta 2020 • Preureditev kritičnih ulic in odsekov na način dajanja prednosti pešču vsako leto do leta 2020 • Vzpostavitev območja umirjenega prometa ali območja z omejeno hitrostjo do leta 2022
Povečanje deleža hoje v urbanih naseljih in na relacijah, ki so dostopne pešcem	• Za 5 % povečati delež hoje pri potovanjih v šolo do leta 2022 • Za 3 % povečati delež hoje na kratkih razdaljah
Izboljšanje prometne varnosti in varnega občutka pri hoji	• Z ukrepi umirjanja prometa izboljšati varnost pešcev vsako leto • Zmanjšati število nesreč s poškodovanimi ali umrlimi pešci za 30 % do leta 2022 (v letu 2015 so bili v prometnih nesrečah udeleženi štirje pešci)
Promocija hoje v konceptu trajnostne mobilnosti	• Izvajanje preventivnih ozaveševalnih aktivnosti (evropski teden mobilnosti, varno v šolo itd.) – vsaj ena do dve prireditvi na leto

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Lenart predvideva štiri sklope ukrepov:

1. Izboljšanje obstoječe infrastrukture in izgradnja nove

Da se bo delež potovanj, ki jih opravimo peš, v občini Lenart povečal, je treba vzpostaviti sistematično izboljševanje in nadgradnjo infrastrukture za pešce in gibalno ovirane osebe. Izoblikovali bomo omrežje poti, ki bodo omogočale neposredne in smiselne povezave med posameznimi interesnimi točkami. Uredili se bodo urejeni in varni prehodi za pešce čez pomembnejše prometnice. Pešpoti v naseljih bodo primerno osvetljene, brez nepotrebnih ovir, varne, prijetne in redno vzdrževane. Kakovost poti bomo

izboljšali s postavitvijo različne urbane opreme, ki bo omogočala počitek ali aktivno izrabo prostega časa. Poti bodo na pomembnih mestih označene tudi s smerokazi in drugimi informacijskimi tablam. Na relacijah, kjer bodo pešci in kolesarji na skupnih površinah, si bomo prizadevali za prometno ureditev, ki bo zmanjševala morebitne konflikte.

2. Omrežje pešpoti

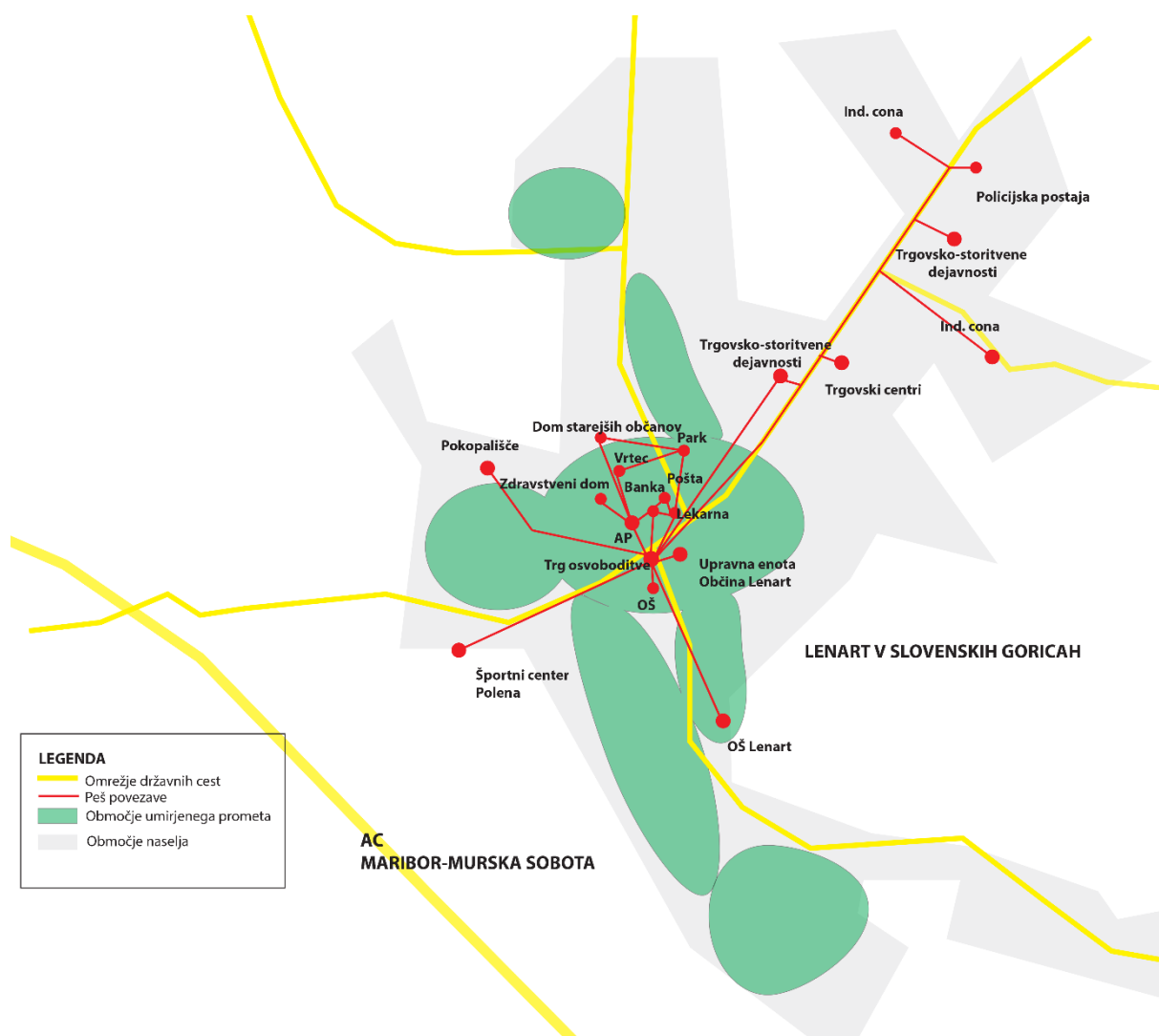
Ureditev omrežja pešpoti znotraj naselij bo prioriteta. Pomemben segment bo vzpostavitev varnih šolskih poti in poti, ki bodo povezovale pomembnejše točke v naselju, kot so objekti za rekreacijo, trgovsko-servisne storitve, javne ustanove in postajališča javnega potniškega prometa. Razvoj širšega omrežja pešpoti okoli jezer in drugih znamenitosti v občini bo segment, ki bo dopolnil ponudbo pešpoti širše po občini. Hkrati pa bo omrežje navezal na povezave sosednjih občin in regije. Izkušnje so pokazale, da imajo rekreacijske poti velik potencial povečevanja deleža pešcev tudi na srednje dolgih relacijah. Povezava kolesarskega omrežja z omrežjem pešpoti še dodatno generira potencial, ki ga prinašajo spremembe v okolju na področju povečevanja deleža okolju prijaznih potovanj.

3. Vzpostavitev območij za pešce

Trend razvoja v urbanih okoljih je vzpostavljanje območij, namenjenih pešcem. Pešpoti se kombinirajo z območji umirjenega prometa in s tem se ustvarjajo točke srečevanja in druženja. Hkrati se lahko takšno območje tudi gospodarsko oživi in revitalizira. Ob mestu Lenart in naselju Spodnja Voličina se bosta vzpostavili območji umirjenega prometa ali skupni prostor, na katerem bodo motorna vozila imela omejitev hitrosti 30 km/h oziroma bodo morala hitrost prilagoditi najpočasnejšim udeležencem v prometu – pešcem. Dodatno se predvidevajo spremembe prometnih režimov v okolici šol in vrtcev z namenom povečanja površin za pešce in zmanjševanja površin za avtomobile (seveda v meri, ki je smotrna in smiselna).

4. Promocijske in izobraževalne aktivnosti

Da bomo na področju hoje uspešni, ni dovolj urejanje površin za pešce. Pomembno je tudi izvajanje mehkih aktivnosti, ki promovirajo in spodbujajo hojo. V promocijske in izobraževalne aktivnosti se vključujejo vsi, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do delovno aktivnih ljudi in starejših občanov. Vsaka skupina lahko veliko prispeva k splošni ozaveščenosti, da je hoja zdrava in da se ni treba vedno voziti z avtomobilom od vrat do vrat – potovanja na kratkih razdaljah lahko uspešno opravimo tudi peš. S tem ohranjamo čisto naravo, zmanjšujemo prometne zastoje ob pomembnih ustanovah in objektih ter hkrati z gibanjem na zraku krepimo svoje zdravje.



Slika 9: Mesto Lenart - pomembne peš povezave in področja umirjenega prometa

Akcijski načrt celovite promocije hoje

Steber 2: CELOVITA PROMOCIJA HOJE				
Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Zasnova omrežja pešpoti (idejni projekt)	3.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Ni tveganj
Obnova obstoječe infrastrukture za pešce	30.000 EUR	Občina Lenart	2017–2019 Do 2022	Pomanjkanje sredstev v proračunu
	10.000 EUR/letno			
Dograditev manjkajočega omrežja pešpoti	15.000 EUR Do 10.000 EUR/ letno	Občina Lenart	2017–2018 Do 2022	Pomanjkanje sredstev in pridobivanje zemljišč
Vzpostavitev varnih pešpoti do osnovnih šol in vrtcev (Lenart in Voličina)	10.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Potrebno sodelovanje z DRSI
Označevanje varnih šolskih poti	6.000 EUR	Občina Lenart	Vsako leto	Ni tveganj
Urejanje ulic po meri pešcev – preureditev ulic/cest	30.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Soglasja in odobranje prebivalcev
Vzpostavitev cone 30 km/h (center Lenarta in Voličine)	2.000 EUR	Občina Lenart	2018	Ni tveganj
Vzpostavitev območja umirjenega prometa	10.000 EUR projekt 125.000 EUR izvedba	Občina Lenart	Do 2022	Vezano na pridobivanje državnih oziroma evropskih sredstev Sofinanciranje RS/EU
Urbana in druga oprema (klopi, pitniki, koši, manjša območja z igrali in fitnes napravami, koši z vrečkami za pasje iztrebke itd.	Od 10.000 EUR do 15.000 EUR	Občina Lenart	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU
Ureditev točk srečanj pešcev, kolesarjev in drugih prometnih udeležencev	3.000 EUR	Občina Lenart	2017	
Izboljšanje dostopnosti pomembnih objektov in ustanov za gibalno ovirane osebe: izgradnja dvigala v stavbi občine Lenart	100.000 EUR (delež občine znaša 40 %)	Občina Lenart in RS (UE Lenart)	2017	Sofinanciranje RS/EU
Postopna odprava identificiranih arhitektonskih ovir na prometnih površinah v občini Lenart	10.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Sofinanciranje RS/EU

Tretji steber: Optimalno izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Kolo je prevozno sredstvo, ki v urbanih središčih omogoča najcenejše in običajno tudi najhitrejša potovanja na kratkih in srednjih razdaljah. Kolo je najcenejše prevozno sredstvo, ki zahteva minimalno vzdrževanje. Vsakodnevno kolesarjenje ima pozitiven učinek na zdravje in počutje ljudi. Pozitiven vpliv kolesarjenja pa se odraža tudi v kakovosti bivanja, saj s kolesarjenjem zmanjšujemo delež potovanj z avtomobilom. Kolesarjenje tako prispeva k zmanjšanju negativnih učinkov motoriziranega prometa (emisije, hrup, prometni zastoji, zasedanje prostora zaradi parkiranih vozil) in bolj zdravemu življenjskemu okolju.

Če želimo izkoristiti potencial kolesarskega prometa je potrebno zagotoviti ustrezno mrežo kolesarskih povezav, tako v urbanem, kot ruralnem območju. Relief občine Lenart je zelo razgiban in na prvi pogled ne najbolj naklonjen vsakodnevnomu kolesarjenju. S kakovostno umestitvijo v prostor in načrtovanjem, ki je čim bolj po meri kolesarjev, je kljub temu možno vzpostaviti omrežje, ki bo dovolj privlačno za vse skupine kolesarjev. Določen učinek je mogoče doseči tudi s spodbujanjem uporabe električnih koles, ki olajšajo kolesarjenje po razgibanem terenu.

Izzivi

Kolesarjenje v občini Lenart lahko postane ključni generator trajnostne mobilnosti. Izkoriščanje potencialov kolesarjenja je pomembno za čistejšo življenjsko okolje in bolj zdravi način življenja.

Največje težave kolesarjev, ki so bile zabeležene v analizi in izpostavljene s strani javnosti, so:

- pomanjkanje ustrezne varne kolesarske infrastrukture in površin, namenjenih le kolesarjem,
- neurejeni prehodi za kolesarje čez glavne ceste
- nevarni prehodi na vozišče,
- občutek varnosti pri kolesarjih,
- pomanjkanje ustreznih kolesarskih prislonov, stojal in kolesarnic,
- zagotovitev varnih kolesarskih poti za osnovnošolce,
- oteženo srečevanje kolesarjev in pešcev na skupnih površinah.

Dosedanji razvoj se je usmerjal v povečanje pretočnosti in hitrosti motornega prometa. Ostale oblike mobilnosti so pogosto bile na stranskem tiru. Prav iz tega razloga imamo danes precejšen primanjkljaj pri kolesarski infrastrukturi. V kolikor pa le-ta obstaja, pa ni ustrezno izgrajena, saj se kolesarji pri vožnji počutijo ogrožene in v podrejenem položaju glede na motoriziran promet.

Ključna ovira za povečanje deleža kolesarjev je le delno zgrajena kolesarska infrastruktura. Mreža kolesarskih povezav ni sklenjena, zato imajo kolesarji težave z neposredno dostopnostjo ciljev v prostoru. Pogosto zaradi tega prihaja tudi do kršitev prometnih predpisov s strani kolesarjev (vožnja po pločnikih, po napačni strani ceste, prehajajo ulice in ceste na neprimernih mestih itd.). Hkrati se vozniki avtomobilov in drugih vozil do njih obnašajo, kot da so nadloga in ovira na njihovi poti. S tem se občutek nelagodja s strani kolesarjev še stopnjuje in prerašča v strah pred vožnjo s kolesom. Še posebej je to opazno pri starejših in manj spretnih kolesarjih ter dejstvu, da starši svojim otrokom ne dovolijo kolesariti.

Izziv je izboljšati obstoječe stanje kolesarske infrastrukture, povečati delež dnevnih kolesarjev in ustvariti pogoje, ki ljudi ne bodo odvrčali od uporabe koles.

Vizija izkoriščanja potenciala kolesarjenja

Občina Lenart bo v prihodnje zagotovila varno in udobno kolesarjenje vsem skupinam kolesarjev. Razvoj kolesarstva bo celostno in konstantno v okviru finančnih zmožnosti občine.

Postopno bo vzpostavljena kakovostna in sklenjena mrežo kolesarskih poti v občini. Izgradnja kakovostne kolesarske infrastrukture in opremljenost kolesarskih poti z ustrezno kolesarsko opremo bosta prioritetni nalogi občine v prihodnje. Vse na novo načrtovane kolesarske povezave bodo smiselno umeščene v prostor in bodo zagotavljale povezanost ključnih interesnih točk v prostoru. Prav tako bodo varne in udobne za vožnjo ter v ponos občine in zgled drugim. S kolesom bo zagotovljen dostop do vseh predelov večjih naselij in širše po občini.

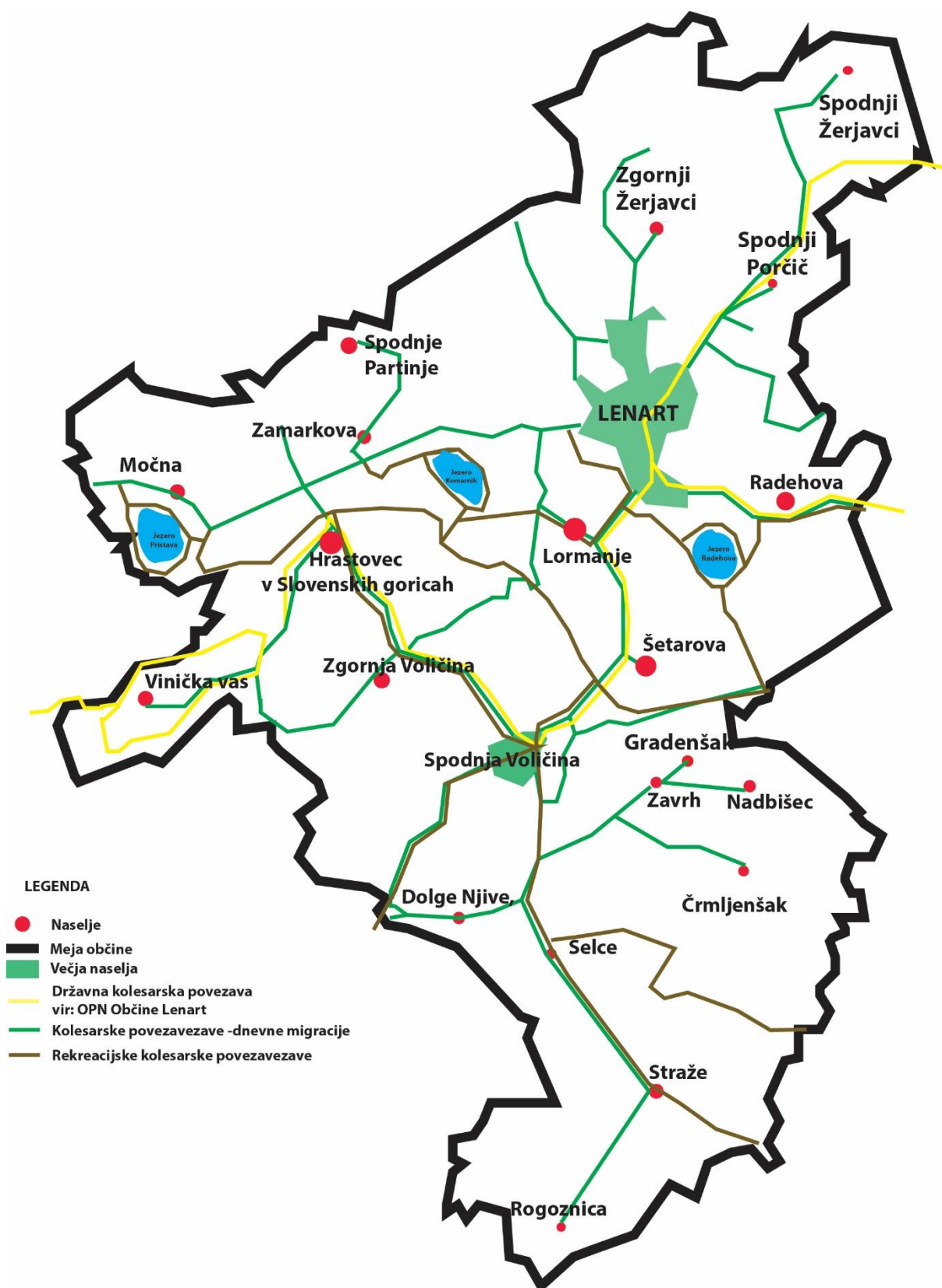
Dobra prometna kultura bo pripomogla k povečanju splošne prometne varnosti in varnosti kolesarjev. S tem se bo povečalo tudi število kolesarjev, ki bodo kolesarili čez celo leto. Povečanje ugleda kolesarjenja in promocija kolesarskega prometa bosta postala pomembna dejavnika razvoja trajnostne mobilnosti v občini.



Slika 10: Ureditev kolesarnice na območju AP ter označitev kolesarskih pasov na cestišču.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje pogojev za kolesarjenje z izgradnjo in obnovo kolesarskega omrežja	• Vzpostavitev glavnih kolesarskih povezav v naseljih do leta 2022 • Izgradnja dveh daljinskih kolesarskih povezav do leta 2019 • Vzpostavitev širše mreže kolesarskih povezav do leta 2025 • Izgradnja dveh premostitvenih objektov za kolesarje (most v industrijski coni, brv na Poleni) do leta 2019 • Obnova dotrajanih kolesarskih površin in oznak ter postavitve novih vertikalnih in talnih oznak na novih odsekih
Izboljšanje opreme za parkiranje koles in urejanje točk srečevanja	• Postavitev kolesarnic (avtobusna postaja, osnovni šoli v Lenartu in Voličini) do leta 2020 • Postavitev kolesarskih stojal in prislonov na pomembnih točkah v naseljih do leta 2022 • Urejanje ene točke srečevanja v večjih naseljih do leta 2020
Povečanje prometne varnosti in občutka varnosti kolesarjev	• Zmanjšanje prometnih nesreč, v katerih so udeleženi kolesarji, za najmanj 30 % do leta 2022
Povečanje deleža dnevnih kolesarjev	• Za 5 % povečati delež poti v naseljih s kolesom do leta 2020 • Za 5 % povečati delež otrok, ki se s kolesom vozijo v šolo, do leta 2022



Slika 11: Predlog zasnove kolesarskih povezav v občini Lenart

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija občine Lenart predvideva tri sklope ukrepov:

1. Izboljšanje obstoječe in izgradnja nove kolesarske infrastrukture

Omrežje kolesarskih povezav v občini Lenart se bo v naslednjih letih postopoma izboljševalo in nadgrajevalo. Ker v občini še ni bila izdelana študija, ki bi celostno podala zasnovo kolesarskega omrežja, bo to prvi korak, ki ga bo potrebno izvesti. Kolesarsko omrežje bodo sestavljale kolesarske povezave znotraj naselji in med naselji. Vzpostavljene bodo primarne in sekundarne kolesarske povezave, ki bodo ustrezno dopolnjene z daljinskimi in rekreativnimi kolesarskimi povezavami do okoliških naravnih in kulturnih znamenitosti. Na bolj obremenjenih cestah in tam kjer se dosegajo višje vozne hitrosti motornega prometa bodo zgrajene ločene kolesarske površine, ki bodo predstavljale osnovo hrbtenico kolesarskega omrežja. Na vseh preostalih manj obremenjenih cestah in poteh pa bodo preučene možnosti skupnega vodenja kolesarjev z motornim prometom, brez ločenih kolesarskih površin. Pri tem bo potrebno precejšnjo pozornost posvečati omejevanju hitrosti motornega prometa in ustvarjanju pogojev za varno kolesarjenje npr. omejevanje hitrosti na 30 km/h in vpeljava soupornabe voznega pasu t.i. sharrow. Tam, kjer bodo kolesarji vodeni skupaj s pešci je potrebno biti pozoren na dovolj široke pločnike in poti, kolesarji pa morajo svojo hitrost prilagoditi pešcem.

Daljinske kolesarske povezave bodo dopolnjevale kolesarsko omrežje v naseljih in jih med sabo povezovala na občinski, medobčinski in regionalni ravni. Določene kolesarske povezave so lahko namenjene tudi pešcem.

2. Izboljšanje pogojev za parkiranje koles

V občini Lenart se bodo zagotovili pogoji, ki bodo na vseh pomembnih točkah omogočali varno in do uporabnika prijazno parkiranje koles. Postavile se bodo varne pokrite kolesarnice za dolgoročno parkiranje koles in parkirna stojala ter prisloni za kratkotrajnejše parkiranje. Prav tako si bo občina prizadevala za izgradnjo ustrezne infrastrukture za polnjenje električnih koles.

3. Izboljšave urejenosti in označitve kolesarskih površin ter promocija kolesarjenja

Da se bo potencial kolesarjenja še bolje izkoristil, je treba kolesarske povezave tudi ustrezno opremiti in jim dodati vsebino. To je možno doseči na več načinov npr. z vzpostavitvijo kolesarskega počivališča, popravilnice za kolesa, izposajo koles in informacijskih točk.

Zelo pomembna je tudi označitev kolesarskih povezav. S tem omogočamo varnejše in lažje kolesarjenje, okolju pa dajemo jasen signal o pomembnosti in urejenosti kolesarskega prometa.

Promocija in ozaveščanje o pomembnosti kolesarskega prometa, dodatno dvigujeta potencial kolesarjenja. Zelo pomembna je organizacija ozaveševalno-izobraževalnih aktivnosti, ki promovirajo kolesarjenje zaradi njegovega pozitivnega vpliva na zdravje in čistejše okolje. Promocijske aktivnosti naj zajamejo vse skupine prebivalstva, od otrok v vrtcih, osnovnih in srednjih šolah do upokojencev.

Akcijski načrt Izkoriščanje potenciala kolesarjenja

Steber 3: Izkoriščanje potenciala kolesarjenja				
Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Zasnova omrežja kolesarskih povezav v občini (študija)	3.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Sofinanciranje RS/EU
Obnova obstoječe kolesarske infrastrukture	40.000 EUR	Občina Lenart	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Izgradnja manjkajočega omrežja kolesarskih povezav	20.000 EUR	Občina Lenart	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Rekonstrukcije ulic/cest po meri kolesarjev	10.000 EUR	Občina Lenart	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Označevanje kolesarske infrastrukture (talne oznake, prometni znaki itd.)	2.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Sofinanciranje RS/EU
Postavitev kolesarnic (osnovna šola, avtobusna postaja itd.)	14.000 EUR	Občina Lenart	2018–2020	Sofinanciranje RS/EU
Postavitev kolesarskih stojal in prislonov za kolesa (Lenart, Voličina, manjša naselja po potrebi)	3.000 EUR	Občina Lenart	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Ureditev osrednje kolesarske servisno-informacijske točke v Lenartu in Voličini (po potrebi tudi v drugih krajih)	3.000 EUR	Občina Lenart + TIC	2017–2019	Sofinanciranje RS/EU
Ureditev urbane opreme za kolesarje	Do 10.000 EUR	Občina Lenart	Do 2020	Sofinanciranje RS/EU
Podpora lokalnim društvom, ki so aktivna na področju kolesarjenja	2.000 EUR	KK TBP Lenart	2017–2019	
Vzpostavitev izposoje navadnih in električnih koles	6.000–8.000 EUR	Občina Lenart in TIC Lenart	2017–2019	Sofinanciranje RS/EU
Izgradnja oziroma postavitev mreže polnilnic za električna kolesa	10.000 EUR	Občina Lenart	2017–2019	Sofinanciranje RS/EU

Četrty steber: Boljši javni potniški promet

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

V zadnjem obdobju je sicer javni potniški promet podvržen vse večjim pritiskom zaradi finančne zahtevnosti in nerentabilnosti posameznih linij, še posebej na ruralnih področjih z razpršeno poselitvijo. V občini Lenart uporabljajo javni prevoz osebe, ki nimajo druge možnosti, in sicer v glavnem šolajoča mladina, ki se vozi v bližnja mesta na izobraževanje. Malo je dnevnih migrantov, ki avtobus uporabljajo za prevoz na delo. Glavni razlog zato je nekonkurenčnost javnega prevoza zaradi slabe frekvence voženj in preredkih linij, kar je še posebej izrazito med vikendi, ko na nekaterih relacijah sploh ni avtobusov.

Pri javnem potniškem prometu, ki je v domeni koncesionarja in Ministrstva za infrastrukturo, ki bdi nad izvajanjem medkrajevnega linijskega prevoza potnikov, ima občina zelo majhen vpliv na samo izvajanje. Vplivanje občine na storitev javnega potniškega prometa se pogosto lahko izrazi le z dodatnim subvencioniranjem vozovnic in s tem ohranjanjem obstoječih linij oziroma standarda ponudbe. Večji vpliv ima občina pri organizaciji šolskih prevozov in alternativnih oblik javnega prevoza, ki pa je vezana na lastna finančna sredstva in sredstva z različnih razpisov.

Izzivi

Največji izziv v sklopu boljšega javnega potniškega prometa je, kako ustaviti in obrniti trend zmanjševanja uporabnikov storitev javnega avtobusnega prometa. Podoba in mnenje o javnem potniškem prometu sta med uporabniki in splošno javnostjo slaba, kar še dodatno zmanjšuje atraktivnost javnega prevoza. K temu prispevajo tudi slabo in pomanjkljivo podane informacije o voznih redih, poteku linij in postajališčih. Pomemben izziv je potnikom in potencialnim potnikom omogočiti dostop do vseh pomembnih informacij, ki se navezujejo na javni potniški promet, ter izvesti promocijske aktivnosti na področju uporabe javnih prevozov.

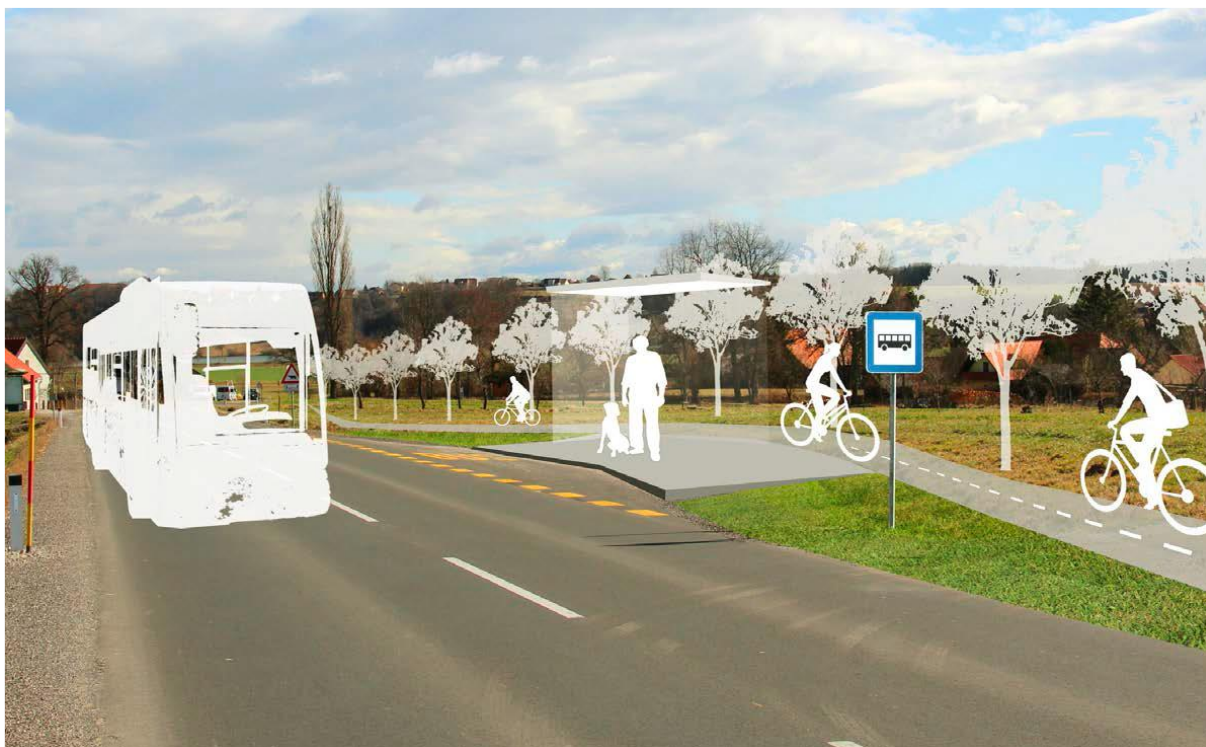
Pri analizi in javnih razpravah so bili poudarjeni naslednji problemi javnega potniškega prometa:

- premalo voženj avtobusov (ob delavnikih manjkajo avtobusi v poznejših urah),
- ob vikendih izostaja večina avtobusov, ki vozijo ob delavnikih,
- slaba informiranost o voznih redih,
- čakalnice na avtobusnih postajališčih so v zelo slabem stanju, na določenih pa jih sploh ni.

Vizija za boljši javni potniški promet

Vizija za boljši javni potniški promet se usmerja v področje, kjer ima občina zadosten vpliv in možnost ukrepanja.

Neglede na to je potrebno strmeti k temu, da javni potniški promet v prihodnosti postane ustrezna alternativa avtomobilom, vsaj na določenih najbolj obremenjenih povezavah. Trend zmanjševanja ponudbe javnega prevoza je potrebno zaustaviti in s strani države vzpodbujati vpeljavo novih oblik prevozov na poziv. Tudi v prihodnje se bodo skušali šolski prevozi optimizirati in v sodelovanju z državo odpreti tudi za druge potnike, ne le šolarje.



Slika 12: Ureditev manjkajočih avtobusnih postajališč.

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu	– Obnova in preureditev osrednje avtobusne postaje – Obnova vsaj enega avtobusnega postajališča na leto – Ureditev postajališča pri osnovnih šolah (Lenart in Voličina)
Povečanje uporabe in kakovosti javnega potniškega prometa	– Vzpostavitev zavihka na spletni strani občine s pomembnimi podatki o javnem potniškem prometu in s povezavami do vozniških redov – Znotraj promocije trajnostne mobilnosti izpostaviti pomembnost javnega potniškega prometa (vsaj na enem dogodku na leto)
Izboljšanje ponudbe javnega potniškega prometa	– V sodelovanju z MzI preveritev možnosti reorganizacije šolskih prevozov (možnost prevoza tudi drugih oseb) do leta 2022 – V sodelovanju z MzI vzpostavitev javne storitve »prevoz na poziv« do leta 2022

Predlagani ukrepi

Prometna strategija občine Lenart predvideva tri sklope ukrepov:

1. Urejanje infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in uporabnikom

Ukrepi na področju izboljšanja infrastrukture, namenjene javnemu potniškemu prometu in njegovim uporabnikom, zajemajo ureditev osnovne infrastrukture, kot so čakalnice in vse pripadajoče opreme na avtobusnih postajališčih, avtobusno postajo v Lenartu ter postajališč šolskega avtobusa pri šolah in na vseh točkah, kjer vstopajo in izstopajo otroci. Avtobusna postaja v Lenartu bo postala točka srečevanja in povezovanja med uporabniki javnega potniškega prometa, dnevnimi kolesarji in obiskovalci, ki pridejo z avtomobili v njeno bližino.

2. Povečanje uporabe storitev javnega potniškega prometa

Eden izmed ukrepov povečanja uporabe javnega potniškega prometa je izboljšanje informiranosti potnikov in potencialnih uporabnikov. Učinkoviti ukrep za povečanje uporabe javnega prevoza bi bili prevozi na poziv, ki pa bi jih morala država na nacionalni ravni ustrezno opredeliti in urediti. Prevoz na poziv na območjih z manjšo gostoto poselitve znatno prispeva k zmanjšanju stroškov.

3. Promocija javnega potniškega prometa

Ukrepi za promocijo javnega potniškega prometa so neposredno povezani z ostalimi oblikami trajnostne mobilnosti (pešačenje, kolesarjenje in souporaba avtomobila), saj se med seboj dopolnjujejo. Hkrati pa zahtevajo določeno sodelovanje in usklajevanje med različnimi institucijami in podjetji (pristojno ministrstvo, prevozniki in občina), saj javni prevoz v pretežnem delu ni v pristojnosti občine.

Akcijski načrt boljši javni potniški promet

Steber 4: Javni potniški promet				
Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Prenova dotrajanih avtobusnih postajališč	24.000 EUR	Občina Lenart	2018–2020	Sofinanciranje RS/EU
Obnova informacijskih tabel na avtobusnih postajališčih	Do 1.000 EUR	Občina Lenart	Do 2020	
Obnova/preureditev glavne avtobusne postaje v Lenartu in njene okolice	20.000 EUR	Občina Lenart	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Združevanje šolskih prevozov z javnim linijskim prometom	Strošek študije	Občina Lenart in zunanji izvajalec	Do 2020	Sovpadanje rut z linijami javnega potniškega prometa
Možnost sofinanciranja mesečnih vozovnic občanom	Strošek študije	Občina Lenart in zunanji izvajalec	Do 2020	Finančna sredstva
Prometna ureditev pri šoli (Lenart, Voličina), zagotavljanje dostopnosti za avtobusne postaje in prometna varnost otrok	21.000 EUR	Občina Lenart	2017–2018	Sofinanciranje RS/EU
Vzpostavitev prevoza na poziv (izdelava koncepta in pilotna izvedba v okviru EU-projekta)	30.000 EUR	Občina Lenart in zunanji izvajalec	Do 2022	Sofinanciranje RS/EU

Na spletni strani občine urediti zavihek, ki vsebuje vse potrebne informacije o javnem potniškem prometu (vozni redi itd)	1.000 EUR	Občina Lenart	2019	
---	-----------	---------------	------	--

Peti steber: Odgovorna raba motornih vozil

Z avtomobili se v občini Lenart opravi največ potovanj. Uporaba avtomobila je do neke mere samoumevna v okoljih, kjer ni zagotovljenega kakovostnega javnega potniškega prometa, kjer manjka infrastruktura za kolesarje in pešce ter kjer je poselitev zelo razpršena. Avtomobil je torej osnovno prevozno sredstvo, vendar se z njim pogosto opravijo tudi tista potovanja, ki bi jih lahko opravili tudi peš ali s kolesom. Za cilj smo si tako zadali odgovorno rabo avtomobila, ki bo pozitivno vplivala na naše življenjsko okolje in zdravje.

Peti steber Celostne prometne strategije Občine Lenart se ukvarja s področjem odgovorne rabe motornih vozil, cestne infrastrukture in prostora, namenjenega mirujočemu prometu. Izkušnje v tujini so pokazale, da širitev cestnega omrežja s ciljem povečanja pretočnosti in hitrosti motornega prometa, praviloma ni prineslo želenega učinka oziroma celo nasprotno, pojavile so se nove težave, ki jih prej ni bilo. Boljši rezultati so se praviloma dosegali z optimizacijo obstoječih omrežij in zelo premišljenimi posegi ter dograditvami. Vsem pozitivnim ukrepom je skupno, da so bili načrtovani s poudarkom na trajnostni mobilnosti in ustvarjanju pogojev zanjo.

Izzivi

V občini Lenart predstavljata največji izziv preusmeritev tovornega in tranzitnega prometa mimo mestnega jedra ter zmanjšanje prometa na določenih prometnicah v naseljih. Pri tem je največja težava manjkajoča cestna infrastruktura, ki bi omogočila preusmeritev obstoječega tovornega in tranzitnega prometa iz mestnega središča in preureditev te prometnice v prijaznejše okolje za pešce in kolesarje. Manjkajoči odseki so: severna obvoznica, ki bi lahko v celoti razbremenila center Lenarta, povezava med industrijsko cono v smeri proti Tratam (Avstriji), povezava na južni strani mesta Lenart, ki bi ponudila alternativno pot motornim vozilom, ki zdaj vozijo po Ptujski cesti mimo šole in proti centru Lenarta, ali alternativo, ki bi zmanjšala promet proti centru Lenarta iz smeri Voličine. Izziv predstavlja tudi ureditev prostora »Parkiraj in pelji se« (t.i. P + R) in priključnih cestnih povezav (P + R Polena, P + R Bivši klasek, P + R pri pokopališču).

Poseben izziv predstavlja tudi vodenje tovornega prometa mimo centra in spalnih naselij tako, da bi bilo za ljudi in okolje najmanj moteče.

V prihodnjih letih bodo v ospredju tudi aktivnosti postopnega preurejanja ulic in cest v središčih naselij tako, da bodo le-te čim bolj po meri prebivalcev in bodo prispevale k dvigu kakovosti bivanja in zadrževanja v njih.

V analizi obstoječega stanja in na javnih razpravah so bili podani naslednji problemi, ki izhajajo iz motornega prometa:

- hrup, ki ga povzročajo motorna vozila na avtocesti in na državnih cestah podnevi ter še posebej ponoči. Na odseku avtoceste, ki poteka mimo Lenarta, manjka kakovostna protihrupna zaščita;
- zaradi manjkajoče severne obvoznice se ves motorni promet proti severu odvija mimo stanovanjskega naselja Ob gozdu ter s tem se povzroča nezaželen hrup in tresljaje;
- v centru Lenarta je stičišče štirih pomembnih cestnih odsekov, ki povzročajo večji promet, ki je ob konicah še močnejši. Zaradi težavnega vključevanja v križiščih, kjer ni semaforjev, in zaradi pomanjkanja prostora za zavijanje večjih tovornih vozil se pripeti, da promet v križiščih povsem zastane;
- slaba prometna kultura voznikov motornih vozil;
- slabe lokalne in državne ceste (potreba po obnovi večjega števila lokalnih cest oziroma njihovih odsekov).

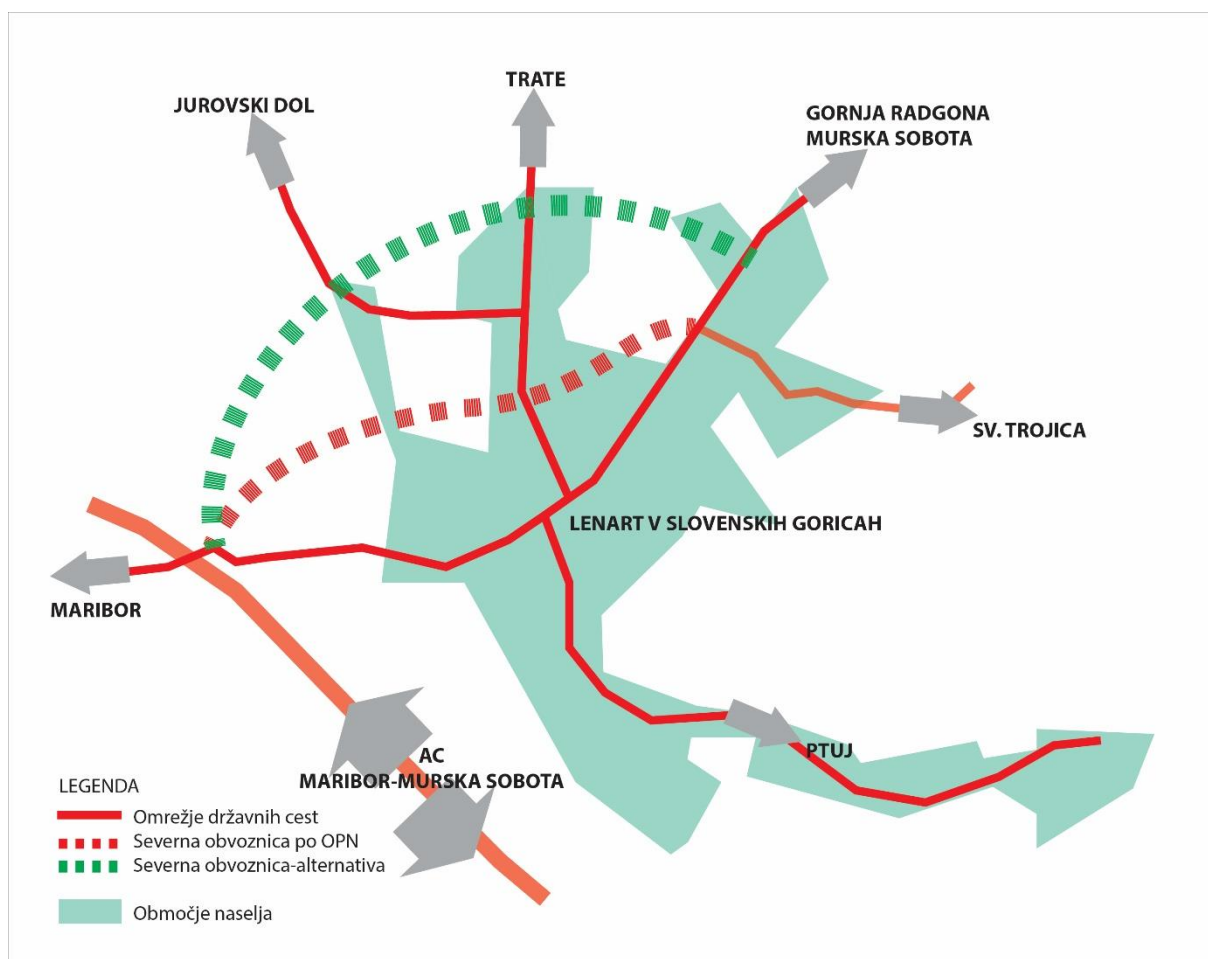
Gost promet, ki ga lahko kvalificiramo kot tranzitni promet, poslabšuje bivalno okolje prebivalcem ter zmanjšuje privlačnost za hojo in kolesarjenje. Na poteh, ki vodijo mimo osnovnih šol, se pojavljajo prometne situacije, ki zmanjšujejo varnost otrok, ki so v vlogi pešcev, še posebej pri prehajanju cest in hoji ob parkiranih avtomobilih. Pogosto prihaja tudi do nepravilnega parkiranja, ki hojo še dodatno oteži. To je tudi razlog, da starši svoje otroke še pogosteje vozijo v šolo z avtomobilom in s tem povzročajo še dodaten promet v bližini šol.

Nepravilno parkirani avtomobili in tovarna vozila so torej pogost pojav, ki pešcem in kolesarjem še dodatno otežuje gibanje v občini Lenart. Čeprav je bilo ugotovljeno, da je mirujoči promet dobro urejen in da je dovolj parkirnih prostorov po mestu, obstaja težnja po nadaljnjem sistematskem urejanju tega področja. Trenutno se z modrimi conami ureja mirujoči promet na mestih, kjer je zaželen višja stopnja izmenjave vozil. Najpogostejša kršitev je ne označitev prihoda na parkirišče in predolgo parkiranje, ki se sankcionira z izdajo glob. Največje težave je bilo mogoče opaziti v bližini šol, kjer v jutranjem in popoldanskem času pogosto prihaja do gneče in zasedanja površin za pešce in kolesarje s strani avtomobilov.

Vizija odgovorne rabe motornih vozil in optimiziranega cestnega omrežja

Občina Lenart bo stremela k pospešeni izgradnji manjkajoče cestne infrastrukture, ki bo omogočila preureditev centra mesta Lenart v prijaznejše okolje za pešce in kolesarje. Občina bo na tem območju skušala vpeljati območje umirjenega prometa ali območje skupnega prostora oziroma t.i. »shared space«, znotraj katerega bodo vsi udeleženci v enakopravnem položaju. V centru Voličine se bo preuredil prometni režim in vzpostavljena bo cona 30 km/h. Pri preurejanju ulic bodo dobili prednost pešci in kolesarji, ki se jim bodo vozniki motornih vozil morali prilagajati. Prav tako se bodo pri preurejanju uporabljali ukrepi umirjanja prometa, ki prav tako zmanjšujejo atraktivnost za tranzitni promet.

Vizija je torej celostno načrtovanje prometa, ki bo prilagojeno potrebam prebivalcev in gospodarstva ter bo omogočen prehod na vozila brez emisij.



Slika 13: Prikaz obstoječe cestne infrastrukture in možnosti severne obvoznice

Cilji in ciljne vrednosti

Cilji	Ciljne vrednosti
Izboljšanje cestne infrastrukture	– Pospešena obnova lokalnih cest do leta 2022 oziroma do vzpostavitve ustreznega stanja – Izgradnja manjkajočih odsekov cest, ki bodo omogočale razvoj trajnostne mobilnosti in bodo razbremenile center Lenarta
Povečanje prometne varnosti	– Zmanjševanje hitrosti v ulicah in naseljih, preureditev vsaj ene ulice do leta 2019 – Umirjanje prometa v okolici osnovnih šol in vrtcev – Vzpostavitev območij omejene hitrosti s cono 30 km/h, vsaj dveh do leta 2022 – Zmanjšanje prometnih nesreč za 50 % in prometnih nesreč s smrtnim izidom na 0 %

Zmanjšanje odvisnosti od avtomobila	– Zmanjšati delež potovanj z avtomobili na delo za 6 % do leta 2025 – Zmanjšanje deleža otrok, ki jih starši vozijo v šolo ali vrtec za 10 % do leta 2022 – Vzpostavitev točke P + R do leta 2020
Povečanje deleža okolju prijaznih vozil	– Nabava občinskega vozila na električni pogon ali na kak drug okolju prijazen energent do leta 2022 – Izgradnja vsaj ene električne polnilnice in označitev vsaj desetih parkirnih prostorov, namenjenih električnim vozilom do leta 2020
Zmanjševanje negativnega vpliva tranzitnega prometa na življenjsko okolje prebivalcev	– Preusmeritev tovornega prometa in 100-odstotno zmanjšanje tovornega prometa skozi center Lenarta do leta 2019 – Za 50 % zmanjšati hrup in emisije izpušnih plinov, ki nastajajo z motornim prometom, do leta 2022

Predlagani ukrepi

Celostna prometna strategija Občine Lenart predvideva na področju optimizacije cestnega prometa in omrežja štiri sklope ukrepov:

1. Obnova obstoječe in izgradnja manjkajoče cestne infrastrukture

Na področju obnove obstoječe cestne infrastrukture se predvidevata pospešena obnova in posodabljanje ključnih odsekov lokalne in deloma državne cestne mreže. Prav tako se predvidevata urejanje in vodenje prometnih tokov na tak način, da bodo odpravljene težave prekomernih prometnih obremenitev v centru Lenarta. Da bo preusmeritev prometa uspela, bo treba na novo zgraditi določene odseke cest, ki bodo razbremenili neposreden center mesta ter s tem omogočili preureditev obstoječega prostora v pešcem, kolesarjem in prebivalcem prijaznejši prostor.

2. Umirjanje motornega prometa

Z načrtovanjem bomo določili območja umirjenega prometa in prometne koridorje, ki bodo prometno razbremenjevali naselje tovornega in osebnega tranzitnega prometa. S preureditvami ulic bomo zmanjšali njihovo atraktivnost za tranzitni promet, zmanjšali pa bomo tudi hitrost motornim vozilom na 30 km/h, na območjih, namenjenim pešcem, pa celo na 10 km/h. Takšne prometne ureditve bodo prispevale k večji prometni varnosti vseh udeležencev v prometu, spodbudila se bosta pešačenje in kolesarjenje. Z elementi umirjanja prometa se bodo ob rekonstrukciji križišč in ulic dodatno izboljšali pogoji za pešce in kolesarje, hkrati se bo povečal občutek varnosti prometnih udeležencev, zmanjšali pa se bodo hrup in emisije motornih vozil. Rekonstrukcije bodo izvedene tako, da bo čim manj točk, na katerih bi lahko prišlo do konfliktnih situacij. Za umirjanje motornega prometa se bo mirujoči promet uporabil kot sredstvo, ki bo zniževalo hitrost vozilom in hkrati ustvarjalo površino, namenjeno parkiranju.

Poseben poudarek se bo dal območjem v okolici šol in vrtcev, kjer se bo promet dodatno umiril. Na površinah pred šolami se bo začel uvajati nov prometni režim, ki predvideva manj parkirnih prostorov neposredno pred vhodom v šole in omejevanje neposrednega dostopa z vozili do stavb osnovnih šol.

3. Urejanje mirujočega prometa

Urejanje obstoječih parkirnih mest bo podvrženo izboljšanju prostorov, namenjenih mirujočemu prometu. Modre cone se bodo smiselno širile na območja, kjer primanjkuje prostorov za kratkočasno parkiranje. Z vzpostavitvijo prostorov P + R se bodo vzpostavila območja, kjer bo možno dolgoročneje parkiranje brez posebnih omejitev. Politika kaznovanja nepravilno parkiranih vozil se bo poostrila na območjih, kjer je parkiranje prepovedano. Še posebej to velja za vozila, ki so parkirana na pločnikih in kolesarskih površinah. Preučena bo možnost racionalizacije parkiranja v bližini osnovnih šol in vrtcev.

4. E-mobilnost

V tem sklopu se daje prednost izgradnji podporne infrastrukture za polnjenje električnih vozil. Poudarek na e-mobilnosti bo v prihodnje še večji, zato je nujno, da se že sedaj prične z ustvarjanjem pogojev za njihovo uporabo. Spodbujanje uporabe električnih vozil je prav tako prispevek k trajnostni mobilnosti, saj se na ravni ulic in cest, zmanjšujejo negativni učinki prometa na okolje.

Steber 5: Optimiziran cestni promet				
Ukrep	Strošek	Odgovornost	Rok izvedbe	Tveganja pri izvedbi
Izgradnja severne obvoznice z namenom razbremenitve mestnega središča in možnostjo preureditve tega območja po meri okolju prijaznih oblik mobilnosti	5,000.000 EUR	DRSI in Občina Lenart	2020–2025	Sofinanciranje RS/EU
Izgradnja alternativnih cestnih povezav (vzhodne in južne cestne povezave)	800.000 EUR	Občina Lenart in DRSI	2018–2020	Sofinanciranje RS/EU
Vzpostavitev protihrupnih ograj in pregrad ob avtocesti ter na odsekih cest, kjer promet povzroča prekomeren hrup	1,000.000 EUR	DARS, DRSI in Občina Lenart	2019	Sofinanciranje RS/EU
Rekonstrukcije križišč in ulic s poudarkom na umirjanju prometa ter vzpostavitvi enakopravnosti med udeleženci v prometu	1,000.000 EUR	Občina Lenart in DRSI	2017–2018	Sofinanciranje RS/EU
Pospešena obnova dotrajanih cest in ulic	300.000 EUR	Občina Lenart in DRSI	2017–2018	Sofinanciranje RS/EU
Vzpostavitev prometnih koridorjev za tovorna vozila mimo centra Lenarta in preusmeritve tranzitnega prometa na zbirne (glavne) ceste	100.000 EUR	DRSI	2018	Sofinanciranje RS/EU
Študija prometnih tokov za razbremenitev centra Lenarta in predlogi za izboljšanje stanja	10.000 EUR	Občina Lenart in zunanji izvajalec	2017–2018	

Vzpostavitev območja P + R (nasproti Mercatorja – bivši Klasek in pri pokopališču v Lenartu) in izgradnja manjkajočih povezovalnih cest do središča mesta	500.000 EUR	Občina Lenart in MZI	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Obnova in urejanje obstoječih parkirnih prostorov	40.000 EUR	Občina Lenart	2018–2019	Sofinanciranje RS/EU
Nadaljnje širjenje modrih con (po potrebi)	5.000 EUR	Občina Lenart	2017	
Označitev in dodelitev parkirnih prostorov, namenjenih električnim vozilom	3.000 EUR	Občina Lenart	2018	Sofinanciranje RS/EU
Vzpostavitev cone 30 km/h	20.000 EUR	Občina Lenart	2017–2019	Sofinanciranje RS/EU
Umestitev in izgradnja polnilnice za električna vozila	4.000 EUR	Občina Lenart	2019	Sofinanciranje RS/EU
Posodobitev voznega parka občine Nabava električnega vozila, hibrida ali vozila na CNG (plin)	15.000 EUR	Občina Lenart	Do 2019	Sofinanciranje RS/EU