



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

## CPS- OBČINA LENART

### Faza: Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

#### 1. POROČILO: Analiza stanja in oblikovanje scenarijev

#### Izdelovalci CPS:

**LOGITEH projektiranje, svetovanje, založništvo in druge storitve d.o.o.**, Podlehnik 4B, 2286 Podlehnik

**Mariborska kolesarska mreža (MKM)**, društvo za vzpodbujanje kolesarjenja in trajnostnega prometa, Partizanska cesta 21, 2000 Maribor (podizvajalec)

**SAPO, studio za arhitekturo, planiranje in oblikovanje d.o.o.** Ulica pod lipo 15, 8340 Črnomelj (podizvajalec)

**Št. pogodbe: 371-76/2015**

#### Poročilo pripravili:

Za Logitech d.o.o.: Aleš Boškoski, univ.dipl.inž. prom. in Boštjan Zorec, univ.dipl.inž.grad.

Za Sapo d.o.o.: Danijela Kure Kastelc, univ.dipl.ing.arh.

Za MKM: Josip Rotar, univ.dipl.inž. prom., Andrej Žižek, univ.dipl.ing.arh. in Miha Lovše, univ.dipl.ing.arh.

IZDELOVALEC CPS-OBČINE LENART	
Žig:	Vodja projekta (Logitech d.o.o.) : Aleš Boškoski, univ.dipl.inž.prom.
NAROČNIK:	Občina Lenart Trg osvoboditve 7, SI-2230 Lenart
Žig:	Odgovorna oseba:



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

## Vsebina

1	Uvod .....	4
1.1	O Občini .....	4
1.2	Demografske razmere .....	6
1.3	Socio-ekonomske razmere .....	8
2	Popis obstoječih strategij in druge relevantne dokumentacije.....	10
2.1.1	Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020	10
2.1.2	Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji .....	10
2.1.3	Regionalni razvojni program za Podravsko razvojni regijo 2014 – 2020.....	11
2.1.4	Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino – LAS Ovtar Slovenskih Goric	11
2.1.5	Občinski prostorski načrt Občine Lenart – osnutek .....	11
2.1.6	Popis dokumentov posredovane iz strani občine .....	12
2.1.7	Občinski in državni prostorski akti.....	14
2.1.8	Pregled obstoječe prometne študije in elaboratov.....	15
2.2	TEŽNJE V PROSTORU .....	18
2.2.1	Cestna infrastruktura.....	18
2.2.2	Kolesarska Infrastruktura .....	20
3	Prostorsko načrtovanje .....	21
3.1	Promet v veljavnem prostorskem aktu .....	21
3.1.1	Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart (Uradni list št. 44/02) .....	21
3.1.2	Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart za območje nove občine Lenart (Uradni list št. 78/04).....	22
3.1.3	Cestno omrežje.....	22
3.1.4	Omrežje kolesarskih povezav .....	23
3.2	Promet v občinskem prostorskem načrtu v pripravi.....	23
3.2.1	PROMET V URBANISTIČNEM NAČRTU ZA NASELJE LENART V SLOVENSkih GORICAH	28
3.2.2	Mirujoči promet.....	29
3.2.3	Kolesarske in peš povezave .....	29
3.2.4	Javni potniški promet .....	29
3.2.5	Prostorski problemi .....	30
3.2.6	Težnje .....	30
3.2.7	Medsebojni vplivi in povezave z naselji sosednjih občin.....	30
3.2.8	Cilji prostorskega razvoja.....	30



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

3.2.9	Koncept prometnega omrežja.....	31
3.2.10	Cestno omrežje.....	31
3.2.11	Mirujoči promet.....	33
3.2.12	Kolesarski in peš promet .....	33
3.2.13	Javni avtobusni potniški promet .....	34
3.3	DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRTI.....	34
4	Cestno omrežje.....	37
4.1	Uvod .....	37
4.2	Državno cestno omrežje.....	39
4.3	Občinsko cestno omrežje .....	46
4.4	Kakovost prometnega omrežja .....	50
4.5	Mirujoči promet .....	51
4.5.1	Obstoječe stanje parkiranje v mestu Lenart .....	51
4.5.2	Obstoječe stanje parkiranje v naselju Voličina.....	55
5	Javni potniški promet in šolski prevozi.....	57
5.1.1	Obstoječe stanje JPP.....	57
5.1.2	Avtobusna postajališča .....	58
5.1.3	Avtobusni prevozniki in vozni redi .....	64
5.1.4	Šolski avtobusni prevozi .....	73
6	Prometne nesreče .....	77
7	Pešačenje in kolesarjenje .....	80
7.1	Peš promet in javne površine .....	80
7.2	Peš povezave mesto Lenart.....	81
7.3	Peš povezave KS Voličina.....	84
7.4	Analiza kolesarskega prometa.....	86
7.4.1	Kratek slikovni pregled kolesarske infrastrukture .....	86
7.4.2	Ocenitev kolesarskega prometa .....	88
8	Oblikovanje Scenarijev .....	93



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

## 1 Uvod

### 1.1 O Občini

Občina Lenart v Slovenskih goricah obsega pribl. 62 km<sup>2</sup> površin. Število prebivalcev na območju občine Lenart je 8275 (2016), gostota poselitve je 510 preb./km<sup>2</sup>, Skupno število gospodinjstev 2762 (Vir: statistični urad za leto 2011).

Na območju občine sta dve krajevni skupnosti, Voličine in Lenart. Lenart je središče Slovenskih goric, pa tudi upravno središče okoliških občin.

Število stavb na območju občine je po podatkih katastra stavb in leta 2009, 5078.  
*vir: Prikaz stanja prostora, obvezna priloga OPN Občine Lenart, ZUM, december 2012.*

Na območju občine je 22 naselij in sicer:

1. Črmljenšak
2. Dolge Njive
3. Gradenšak
4. Hrastovec v Slovenskih goricah,
5. Lenart v Slovenskih goricah
6. Lormanje
7. Močna
8. Nadbišec
9. Radehova
10. Rogoznica
11. Selce
12. Spodnja Voličina
13. Spodnje Partinje
14. Spodnji Porčič
15. Spodnji Žerjavci
16. Straže
17. Šetarova
18. Vinička vas
19. Zamarkova
20. Zavrh
21. Zgornja Voličina
22. Zgornji Žerjavci

Na celotnem območju občine je 400 kmetijskih gospodarstev, najbolj razvite panoge so živinoreja, sadjarstvo in vinogradništvo. V Območno obrtno zbornico Lenart je vključenih 206 obrtnikov, samostojnih podjetnikov in gospodarskih družb. V občini delujeta dve osnovni šoli z enotami vrtcev, glasbena šola, ljudska univerza, splošna knjižnica, zdravstveni dom, zasebne zdravstvene ambulante, fizioterapija, lekarna in veterinarska bolnica. V občini 94 društev. V občini sta dve farni cerkvi, Svetega Lenarta v Lenartu in Svetega Ruperta v Voličini. V občini so številni zgodovinski in kulturni spomeniki, ki so privlačni za turista, med drugim:



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

- kraj Hrastovec z gradom in viteško dvorano, ki je prvič omenjen že v 13. stoletju
- Voličina s cerkvijo iz 15. stoletja in mežnarijo iz 16. stoletja
- Tradicionalni objekti v Lenartu (Špital, Rotovž)
- Zavrh z Maistrovo sobo, kletjo in stolpom
- jezera Radehova in Pristava
- naravni rezervat Komarnik in druge.

Vir: spletna stran občine



Slika 1-1: Jezero Radehova Foto: Sapo d.o.o., julij 2016

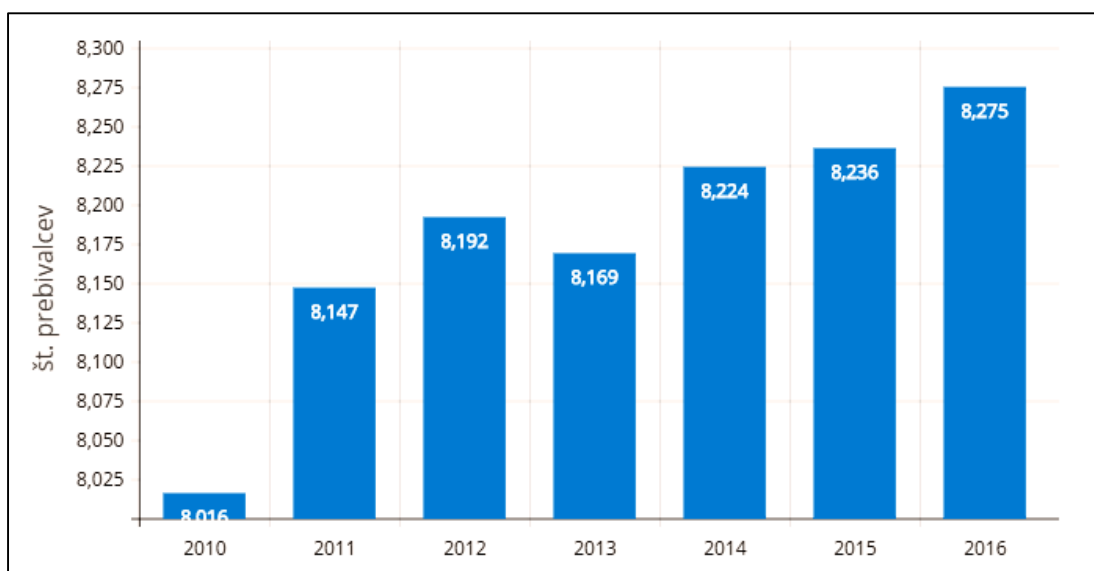


Slika 1-2: Cerkev v Voličini. Foto: Sapo d.o.o., julij 2016

Občina Lenart je nastala leta 1955, ko so Občine Benedikt, Cerkvjenjak, Jurovski Dol, Gradišče v Slovenskih goricah, Lenart v Slovenskih goricah, Voličina in Zgornja Ščavnica združili v »veliko« Občino Lenart, ki je merila 204 kvadratne kilometre. Krajevne skupnosti so bile ustanovljene leta 1963. V takem obsegu je občina Lenart obstajala do leta 1998, ko so nastale nove Občine Benedikt, Cerkvjenjak, Lenart in Sv. Ana. Občina Lenart je tedaj merila 120,2 kvadratnih kilometrov. V letu 2006 sta se izločili KS Sv. Jurij in KS Sv. Trojica, tako da sta nastali Občini Sveta Trojica v Slovenskih goricah in Sveti Jurij v Slovenskih goricah. *Vir: wikipedija.org*

## 1.2 Demografske razmere

V Občini Lenart danes prebiva 8275 ljudi. Število prebivalcev je v občini od leta 2010 naraščalo.



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

V letu 2016 znaša delež starejših od 80 let 4,9 % celotne populacije, starejših od 65 let 18,2 %, delež zrelega prebivalstva med 15. in 64. letom 63,3 % in delež mladega prebivalstva do 14 let 13,6 %.



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

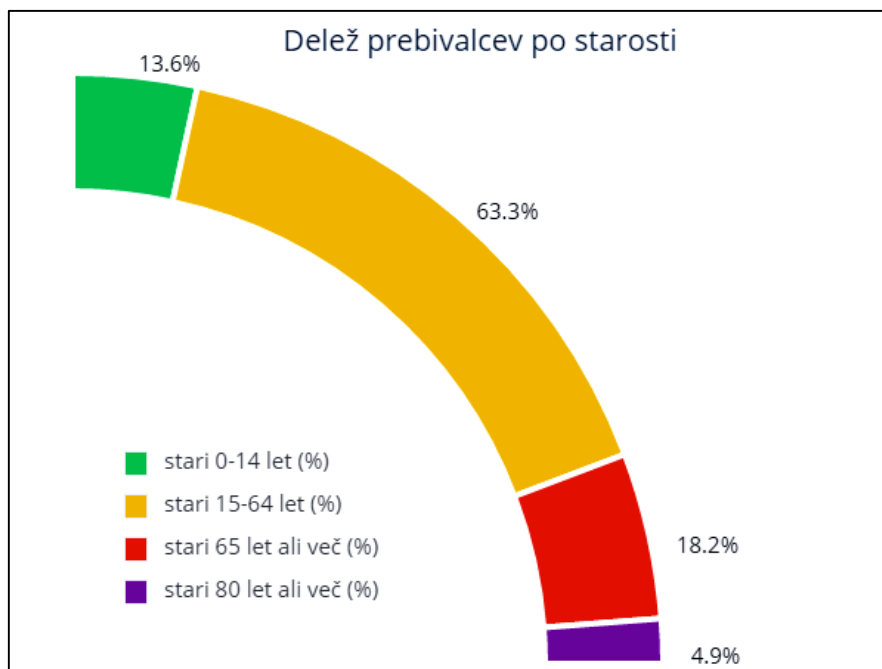


REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



OBČINA LENART

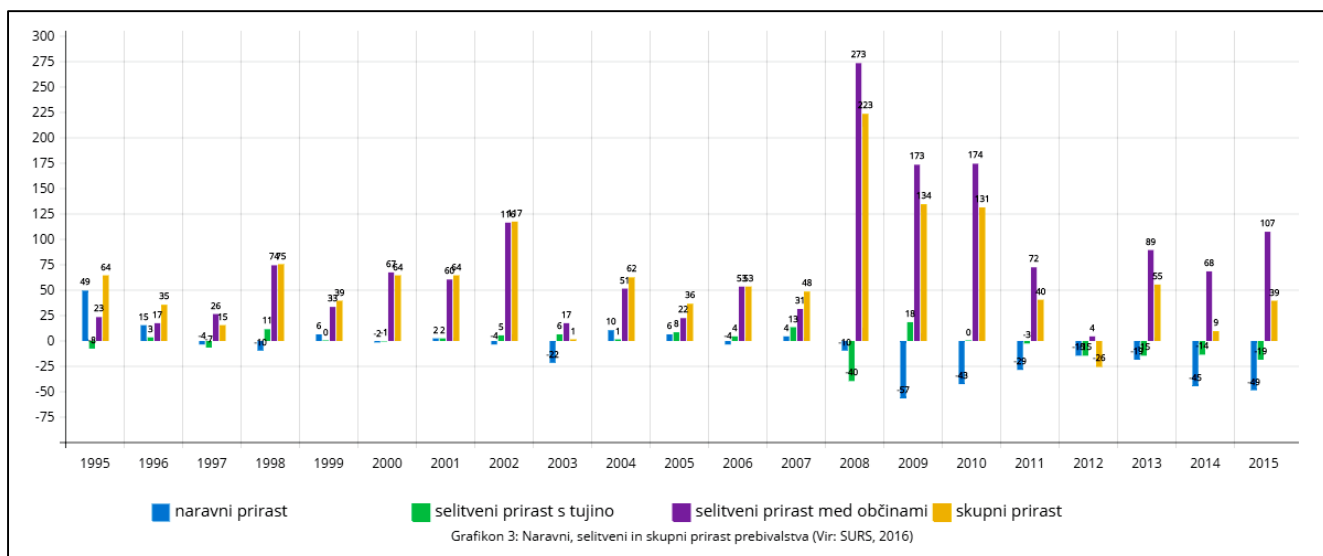
»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Grafikon 1-2: Starostna struktura prebivalstva v Občini Lenart, januar 2016. Vir: SURS, 2016

Naravni prirast, ki beleži razmerje med rojenimi in umrlimi, se je v zadnjih 20 letih v občini Lenart iz pozitivnega spremenil v izrazito negativnega, kar pomeni, da se rast prebivalstva z naravno reprodukcijo ne zagotavlja.

Rast prebivalstva je tako zagotovljena selitvenim prirastom, ki upošteva selitve med občinami in selitve s tujino. Ta je bil v zadnjih letih večkrat pozitiven, kot negativen. Selitveni prirast je po letu 2008 začel upadati in leta 2012 dosegel negativno vrednost, v zadnjih treh letih je znova opazen rahli porast.



Grafikon 1-3: Naravni prirast in selitveni prirast prebivalstva (Občina Lenart). Vir: SURS, 2016



**LOGITEH**

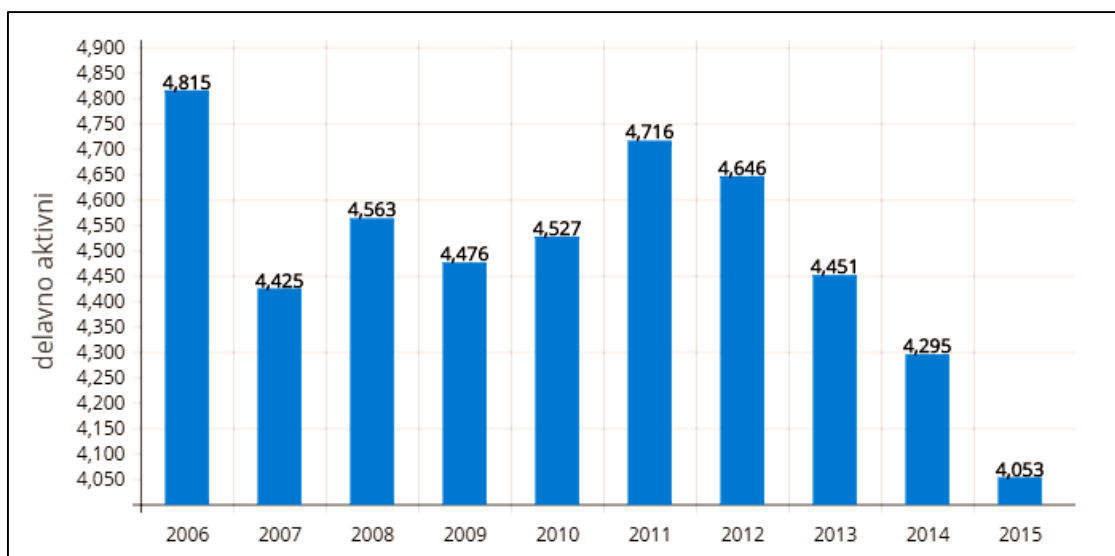
PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



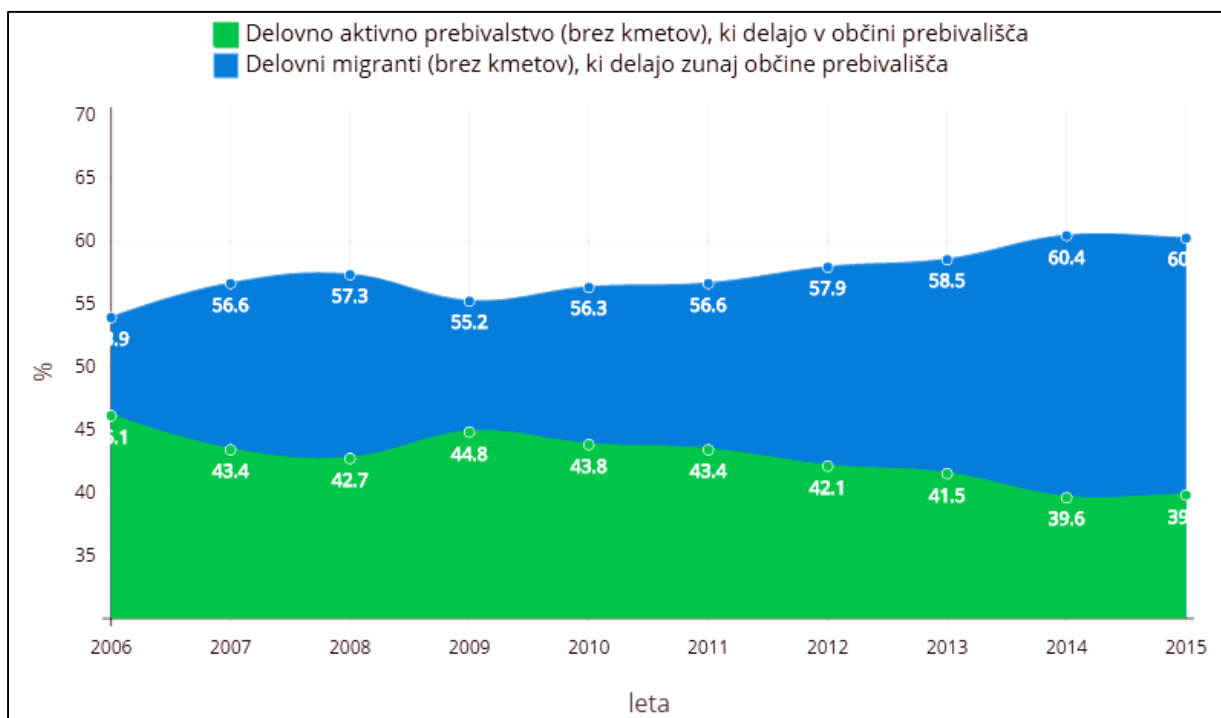
### 1.3 Socio-ekonomske razmere

Od leta 2006 delež aktivnega prebivalstva v Občini Lenart upada. V letu 2015 je bilo v občini 4053 delovno aktivnih, v primerjavi z letom 2011, ko jih je bilo 4716.



Grafikon 1-4: Število delovno aktivnega prebivalstva, Občina Lenart. Vir: SURS, 2016

Vsako leto je večji **delež prebivalstva zaposlenega izven domače občine**. To je pokazatelj, da je delovnih migracij vedno več, saj se ljudje vozijo v službo v druge občine. Leta 2015 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.

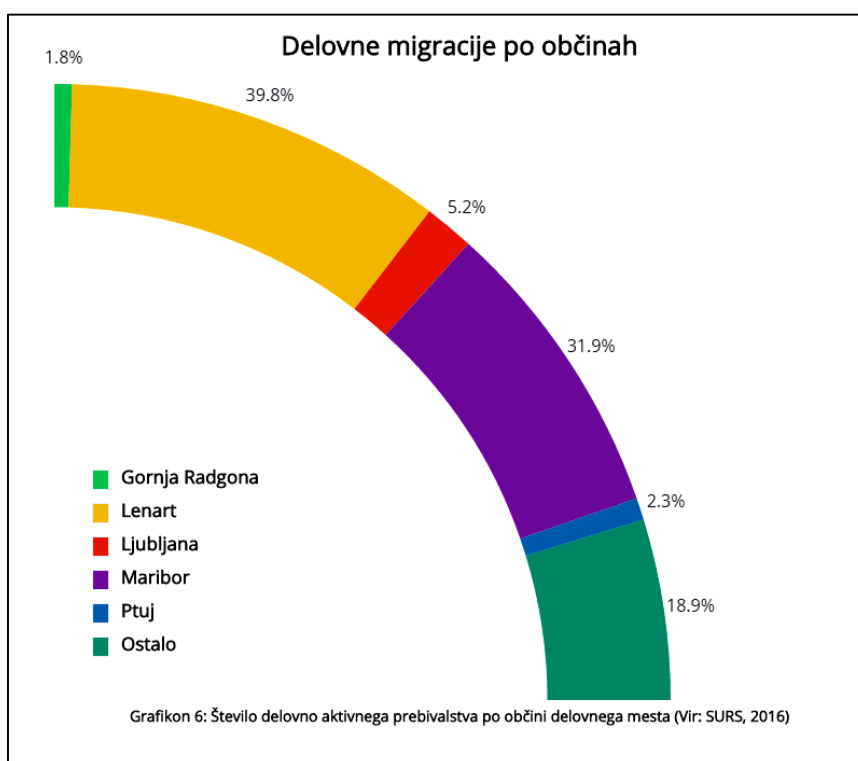


»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

Grafikon 1-5: Delež aktivnega prebivalstva v Občini Lenart. VIR: SURS, 2016

Največ dnevni delovni migrantov se v letu 2016 vozi v Maribor 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 torej razvidno, da je dnevni selitveni tok precej intenziven, še posebej motorni promet, ki danes predstavlja najpomembnejše prevozno sredstvo.**



Grafikon 1-6: Št. delovno aktivnega prebivalstva po občini delovnega mesta. Vir: SURS, 2016

V občini Lenart je bilo na dan 12.08.2016 v Poslovnem registru Slovenije registriranih 641 poslovnih subjektov.

## 2 Popis obstoječih strategij in druge relevantne dokumentacije

V nadaljevanju so navedeni strateški dokumenti, ki predstavljajo podlago za celotno prometno strategijo Občine Lenart.

### 2.1.1 Operativni program za izvajanje evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020

Izdelava celotnih prometnih strategij je predvidena v **Operativnem programu za izvajanje Evropske kohezijske politike v obdobju 2014 – 2020**.

V Operativnem programu je opredeljenih 14 prednostnih osi. Obravnavana investicija je skladna s prednostno osjo številka 4 »Trajnostna raba in proizvodnja energije in pametna omrežja« in prednostno naložbo 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 Razvoj urbane mobilnosti za izboljšanje kakovosti zraka v mestih.

V okviru te prednostne naložbe so podpore namenjene aktivnostim, ki zmanjšujejo vplive osebnega prometa na kakovost zraka in uravnavajo naraščajoče potrebe po mobilnosti z izboljšavami na področju trajnostne mobilnosti, kar prispeva k večji kakovosti bivanja. Naložbe v trajnostno urbano mobilnost bodo sledile celostnemu pristopu in temeljile na celostnem konceptu mobilnosti za mesta ali funkcionalna urbana območja, ki pokrivajo vse relevantne načine mobilnosti (hoja, kolesarjenje, uporaba JPP in drugih alternativnih oblik trajnostne mobilnosti) in ukrepe za njihovo spodbujanje.

Za zmanjševanje emisij toplogrednih plinov in manjše emisije PM10 iz prometa v urbanih območjih in njihovem širšem zaledju se bodo za mesta in regije izdelale celostne prometne strategije, s katerimi bodo definirani prioritetni ukrepi trajnostne mobilnosti na nivoju občine ali regije, ki se bodo financirali iz KS in ESRR.

### 2.1.2 Strategija razvoja prometa v Republiki Sloveniji

Vlada RS je na svoji seji juliju 2015 sprejela Strategijo razvoja prometa v Republiki Sloveniji. V tem dokumentu je glede »Trajnostne mobilnosti« (poglavje 3.2.2.) opredeljeno naslednje:

- Trenutni položaj glede trajnostne mobilnosti in uporabe javnega potniškega prometa (JPP) je v Sloveniji slab, zato je izvajanje ukrepov, ki vodijo k trajnostni mobilnosti v obdobju 2014–2020, ena od glavnih prednostnih nalog MzI.
- Z uvajanjem trajnostne mobilnosti na vseh ravneh želimo pomembno prispevati k zmanjšanju negativnih vplivov prometa na okolje, izboljšanju kakovosti življenjskega prostora na urbanih območjih in prometne varnosti ter povečanju mobilnosti prebivalstva z odmaknjenih območij.
- Slovenija si prizadeva za trajnostno mobilnost zato, da se ta trend obrne z zagotovitvijo dostopnosti z javnimi prevoznimi sredstvi oz. zagotavljanjem pogojev za trajnostno mobilnost, ki vključuje tudi pešačenje in kolesarjenje.
- Spodbujati uporabo javnega prevoza, pešačenja in kolesarjenja. Spodbujati uporabo alternativnih energijskih virov ter hibridnih in električnih vozil.
- Za izboljšanje javnega potniškega prometa se bo uveljavil razvoj celostne trajnostne in dostopne mobilnosti v mestih, uvedene bodo napredne tehnologije za učinkovitejše spremljanje in upravljanje tega prometa.



- Sinergije z zgraditvijo infrastrukture bodo zagotovljene z izborom tistih projektov/ukrepov, ki bodo kazali največje sinergijske učinke na ravni kazalnikov onesnaženosti (zrak) in mobilnosti (potniški km).
- Poleg ustreznih infrastrukturnih pogojev za delovanje integriranega javnega potniškega prometa se bo treba lotiti celovitih rešitev z uporabo smernic za izdelavo celostnih prometnih strategij. V omenjeni strategiji so podane tudi ugotovitve problemov in predlogi ukrepov, in sicer glede kolesarskega prometa (4.4.3.4). Podan je *predlog ukrepov*, ki bi kolesarskemu prometu omogočil ustrezen razvoj. *Prednostne naloge* razvoja celotnega kolesarskega omrežja v Republiki Sloveniji so:
  - Kolesarske povezave, ki zagotavljajo trajnostno mobilnost in intermodalnost:
    - izboljšati mestne in primestne kolesarske povezave z javnim avtobusnim in železniškim prevozom ter s tem vplivati na spremembo izbire prometnega sredstva v korist kolesarjev v mestih in primestnih območjih. Vzpostavitev sistema »parkiraj in se pelji« z zgraditvijo parkirišč na obrobju naselij, krepitvijo javnega potniškega prevoza,
    - vključno z uporabo javnih koles ...,
    - zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev,
    - zmanjšati neugodni vpliv na okolje.
  - Državno kolesarsko omrežje:
    - zagotoviti povezavo z mednarodnim kolesarskim omrežjem,
    - zagotoviti povezanost države tudi s kolesarskimi povezavami,
    - zagotoviti ustrezno prometno varnost kolesarjev,
    - upoštevati tržno usmerjen pristop in pomen turizma.

### 2.1.3 Regionalni razvojni program za Podravsko razvojno regijo 2014 – 2020

Načrtovana investicija je skladna z Regionalnim razvojnim programom za Podravsko razvojno regijo 2014 - 2020, saj je opredeljena med razvojnimi prioritetami regije in investicijskimi področji. Tako so v okviru razvojne prioritete 3 – Varstvo okolja in učinkovita raba virov ter prehod na nizkoogljično gospodarstvo, navedeni cilji, kot so: Trajnostno upravljanje s prostorom in naravnimi viri, izboljšati trajnostno prometno dostopnosti regije, Izboljšati bivalne pogoje v mestih in na podeželju. Med investicijskimi področji so navedeni Prometna varnost in dostopnost ter spodbujanje trajnostne mobilnosti. Rezultati teh aktivnosti pa so višja kakovost bivalnega in delovnega okolje ter povečanje privlačnosti za bivanje.

### 2.1.4 Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino – LAS Ovtar Slovenskih Goric

Strategija lokalnega razvoja za programsko obdobje 2014 – 2020 je bila oblikovana v okviru lokalnega partnerstva na območju desetih občin: Benedikt, Cerkevnik, Duplek, Lenart, Pesnica, Sveta Ana, Sveta Trojica v Slovenskih Goricah, Sveti Andraž v Slovenskih Goricah, Sveti Jurij v Slovenskih Goricah in Šentilj. Trajnostna mobilnost je v dokumentu omenjena kot aktivnost, v sklopu cilja Varstva okolja in ohranjanja narave.

### 2.1.5 Občinski prostorski načrt Občine Lenart – osnutek

Občinski prostorski načrt Občine Lenart obsega strateški in izvedbeni del, odlok in grafiko. Strateški del zastavi izhodišča, cilje in temelje **prostorskega razvoja občine**. V nadaljevanju so povzeti tisti deli besedila, ki so v neposredni povezavi z zasnovo prometa v občini.



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

### 2.1.6 Popis dokumentov posredovane iz strani občine

Št.	Dokument	Kratek opis
1.	OPN	Vse kar je na uradni strani ministrstva (glej poglavje, 3. prostorsko načrtovanje)
2.	Šolski prevozi 1–Pogodba	Šolski prevozi OŠ Voličina II sklop prevozov. V dokumentu je zabeležena cena šolskih prevozov na dan ter ostali pogodbeni pogoji.
3.	Šolski prevozi 2–Pogodba	Šolski prevozi OŠ Lenart, I sklop prevozov. V dokumentu je zabeležena cena šolskih prevozov na dan ter ostali pogodbeni pogoji.
4.	Šolski prevozi 3- Navodila ponudnikom	Dokument opredeljuje relacije voženj po sklopih ter vozni red odhodov in prihodov avtobusov.
5.	Prometna študija cestnega omrežja v občini Lenart 2010	Prometna študija analizira obstoječo prometno infrastrukturo (cestno infrastrukturo, državno in občinsko cestno omrežje in analizira pomembnejše cestne odseke in križišča), infrastrukturo za nemotorizirane udeležence (pešci, Kolesarji), mirujoči promet, JPP. Promet- prometni model, prometne težnje, analiza prometa, kalibracija prom. Modela, prom. Scenariji, analiza prometnih tokov,.. Prometna varnost....
6.	Elaborat_Lenart_Gubčeva-prometna študija	ŠTUDIJA SPREMEMBE PROMETNEGA REŽIMA NA CVETLIČNI, GUBČEVI IN ILAUNIGOVI ULICI V LENARTU
7.	Elaborat_Lenart_Izboljšanej prometne varnosti-prometna študija	PREVERITEV MOŽNOSTI IZBOLJŠANJA PROMETNE VARNOSTI IN IZVEDBE UKREPOV ZA UMIRJANJE PROMETA NA UL. HEROJA LACKA V LENARTU
8.	Modre cone Lenart_Sklep	Sklep o določitvi modrih con in časovni omejitvi parkiranja. V dokumentu je navedena časovna omejitev (7-16h od pon.-pet.). Čas parkiranja je omejen na 90min. V dokumentu so navedene ulice, kjer je modra cona.
9.	Odlok o občinskih in javnih površinah v Občini Lenart	Ta odlok določa: – občinske ceste in javne površine na območju občine Lenart (v nadaljevanju: »občina«) in postopek kategorizacije občinskih cest; – upravljanje in graditev ter vzdrževanje in varstvo občinskih cest in prometa na njih ter javnih površin; – način izvajanja vzdrževanja občinskih cest kot obvezne gospodarske javne službe oz. ureditev lokalnih gospodarskih javnih služb »vzdrževanje občinskih javnih cest« in »urejanje in čiščenje javnih površin« ter določitev njihovih izvajalcev; – postopke in pogoje za poseganje v občinske ceste in javne površine in zagotavljanje njihovega varstva; – inšpekcijsko nadzorstvo nad občinskimi cestami in javnimi površinami ter sankcioniranje kršitev tega odloka; – druga vprašanja v zvezi z upravljanjem občinskih cest in javnih površin.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logiteh.si





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

10	Odlok o občinskih cestah v Občini Lenart	(1) Ta odlok določa: 1. občinske ceste na območju občine Lenart (v nadaljevanju: »občina«) in postopek kategorizacije občinskih cest; 2. upravljanje in graditev ter vzdrževanje in varstvo občinskih cest in prometa na njih; 3. način izvajanja vzdrževanja občinskih cest kot obvezne gospodarske javne službe oziroma ureditev lokalnih gospodarskih javnih služb »vzdrževanje občinskih cest«; 4. postopke in pogoje za poseganje v občinske ceste in zagotavljanje njihovega varstva; 5. inšpekcijsko nadzorstvo nad občinskimi cestami ter sankcioniranje kršitev tega odloka; 6. druga vprašanja v zvezi z upravljanjem občinskih cest.
11	Sklep o sprejemu strategije turizma na območju zg. Podravja do leta 2020	Pomembne točke: izgradnja avtokampa ob jezeru Radehova, ureditev pločnika, za pešce in kolesarje z rekonstrukcijo ceste v Radehovi.
12	Strategija lokalnega razvoja za lokalno akcijsko skupino SLR	/
13	Strategija razvoja slovenskega turizma 2012-2016	/
14	Projektna ideja za umestitev v Strategijo lokalnega razvoja ... projekt- <b>Zakladi Ovtarja v Lenartu v Slovenskih goricah</b>	<b>Namen projekta:</b> - ureditev javnih površin med KD Lenart, AP in trgovino Mercator - ureditev parkirnih površin in dostopov za invalide - ureditev pokrite tržnice vključno z Rotovžem - povečanje podjetniških priložnostih in z njimi povezanih novih delovnih mest, - razvoj novih programov in produktov ter novih oblik strokovnega in vseživljenjskega učenja kot tudi ponudbe za osebe s posebnimi potrebami. - most čez Globovnico (ŠRC Polena) in Velko - širitev talnih označb, pločnikov in kolesarskih poti do IC, Ob gozdu, Radehove, Voličine - krajša pot povezav: vrtec Lenart, mesni park, tržnica, TIC, OŠ Lenart in Globovnico oz. Velko (op. pot od Velke do Globovnice oz. Račjega gaja).
15	Projektna ideja za umestitev v Strategijo lokalnega razvoja.... - <b>Druženje v centru Voličine</b>	Prispevek v okolje in podnebne spremembe. - ustrezna ureditev prostorov v KD Voličina - OVE - pridobitev društvenih prostorov v okolju - zagon medgeneracijskih aktivnosti v naselju - ureditev varne poti med KD in učnimi vrtovi <b>Aktivnost 4:</b> ureditev varne poti med KD in učnimi vrtovi
16	PREDLOG REGIJSKEGA PROJEKTA ZA VKLJUČITEV V RRP 2014-2020 – REGIJA PODRAVJE:	Ureditev panoramske turistične poti v dolžini pribl. 20 km, ki povezuje pomembne lokalne kulturne spomenike in naravne znamenitosti v Občini Lenart, kot so: Grad



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

	UREDITEV PANORAMSKE POTI_ GRAD HRASTOVEC_ZAVRH_MAISTROV STOLP S SPOMINSKO SOBO_STUPIČEVA VILA_NADBIŠEC	Hrastovec z ribniki, Krajinski park Kamenščak – Hrastovec, trško jedro v Voličini, kapelica na Zavrhu, ureditev okolice z Maistrovim stolpom in s spominsko sobo generala R. Maistra ter ureditev Stupičeve vile, etnološka zbirka Kranvogel, v smeri proti znameniti cerkvi in samostanu v Sv. Trojici.
17	PREDLOG REGIJSKEGA PROJEKTA ZA VKLJUČITEV V RRP 2014-2020 – REGIJA PODRAVJE: UREDITEV NASELJA ŠETAROVA	Glavni cilj investicijskega projekta predstavlja ureditev javne prometne infrastrukture v vaškem jedru naselja Šetarova in s tem dvig kakovosti življenja prebivalstva na podeželskem območju.
18	PREDLOG REGIJSKEGA PROJEKTA ZA VKLJUČITEV V RRP 2014-2020 – REGIJA PODRAVJE: UREDITEV NASELJA SELCE	Glavni cilj investicijskega projekta predstavlja ureditev javne prometne infrastrukture v vaškem jedru naselja Selce in s tem dvig kakovosti življenja prebivalstva na podeželskem območju.
19	PREDLOG REGIJSKEGA PROJEKTA ZA VKLJUČITEV V RRP 2014-2020 – REGIJA PODRAVJE: UREDITEV NASELJA LORMANJE	Glavni cilj investicijskega projekta predstavlja ureditev javne prometne infrastrukture v vaškem jedru naselja Lormanje in s tem dvig kakovosti življenja prebivalstva na podeželskem območju.
20	PREDLOG REGIJSKEGA PROJEKTA ZA VKLJUČITEV V RRP 2014-2020 – REGIJA PODRAVJE: UREDITEV KOLESARSKIH POTI V OBČINI LENART	Ureditev kolesarskih poti v občini Lenart v dolžini pribl. 20 km, ki povezujejo pomembne lokalne kulturne spomenike in naravne znamenitosti v Občini Lenart, kot so: jezero v Radehovi, Komarnik, Pristava, Grad Hrastovec z ribniki, Krajinski park Kamenščak – Hrastovec, trško jedro v Lenartu, Voličini, kapelica na Zavrhu, ureditev okolice z Maistrovim stolpom in s spominsko sobo generala R. Maistra ter ureditev Stupičeve vile. Urediti kolesarsko povezavo v vse smeri iz centra Lenarta v sosednje občine: Pesnica, Maribor, Duplek, Trnovska Vas, Sv. Trojica, Benedikt, Sv. Ana in Sv. Jurij v Slov. goricah.
21	Strokovna podlaga za ureditev jezera Radehova (Maj, 2001)	Pomembni segmenti za promet: Usmeritve za ureditev prostora ob jezeru Radehova: pešpoti, počivališča, privezi, pomoli, parkirišča, kolesarske povezave (navezava predvidenih povezav na ostalo kolesarsko omrežje). Promet: cestno omrežje, razvojne ureditve in ukrepi. Informacijske table....

Tabela 2-1: Popis dokumentacije pridobljene na Občini Lenart.

### 2.1.7 Občinski in državni prostorski akti

Iz prostorskih aktov, ki veljajo na območju Občine Lenart, smo povzeli ureditve, ki so vezane na prometno infrastrukturo (ceste, kolesarske steze, pešpoti, parkirišča,...) in predstavljajo podlago za razvoj celostne prometne strategije.



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

## 2.1.8 Pregled obstoječe prometne študije in elaboratov

### 2.1.8.1 Prometna strategija in študije

#### Cestno prometna strategija občine

Občina Lenart v Slovenskih goricah, je dne 17. 12. 2015, sprejela sklep št. 371-81/2915, o cestno prometni strategiji v občini Lenart. S sklepom je določila strategijo cestnega prometa na lokalnem nivoju in sistem ter način vodenja prometa. Določila je tudi omejitev uporabe ceste in njenega dela na vrsto prometa.

Strategija cestnega prometa na lokalnem nivoju zajema naslednje ukrepe:

- Preusmeritev oziroma vodenje prometa tovornih vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 t, mimo mesta Lenart.
- Ukinitvev tovornega prometa v samem strogem centru mesta Lenart.
- Ureditev kolesarskega prometa in določitev kolesarskih povezav v mestu samem in bližnji okolici.
- Določitev območij umirjenega prometa, območij omejene hitrosti in območij za pešce in prehodov za pešce.
- Določitev prednostnih smeri oziroma enosmernih ulic.

#### Prometne študije in elaborati

Za zmanjševanje tovornega prometa preko središča občine, je v zadnjem času Občina že storila nekatere pomembne ukrepe, predvsem je v izgradnji JV vpadnica, torej možnost dostopa do gospodarske cone na SV strani Lenarta tudi z zahodne strani, od izvoza z avtoceste v sosednji občini Sveta Trojica v Slovenskih goricah (priključek Senarska), preko regionalne ceste 2. reda Senarska – Lenart, ob meji s sosednjo občino proti severu, do gospodarske cone.

Občina je za umirjanje prometa naročila izdelavo študij oziroma elaboratov, in sicer:

- Študija spremembe prometnega režima na Cvetlični, Gubčevi in Ilaunigovi ulici v Lenartu, Univerza v Mariboru, september 2012;
- Preveritev možnosti izboljšanja prometne varnosti in izvedbe ukrepov za umirjanje prometa na Ulici heroja Lacka v Lenartu, Univerza v Mariboru, september 2010;
- Prometna študija cestnega omrežja v Občini Lenart, Fakulteta za gradbeništvo, junij 2010.

#### Prometna študija cestnega omrežja v Občini Lenart, Fakulteta za gradbeništvo, junij 2010

Prometna študija je bila izdelana z namenom analizirati obstoječe stanje v občini ter podati predloge za izboljšanje. Kot glavni problem je izpostavljen gost promet skozi mesto Lenart, ki ga prometno obremenjena cesta deli na dva dela. Z odprtjem avtoceste se je situacija izboljšala, saj je promet upadel za približno 50%, ostaja pa promet v smeri proti Gornji Radgoni ter promet, ki ga generira gospodarska cona na SV mesta.

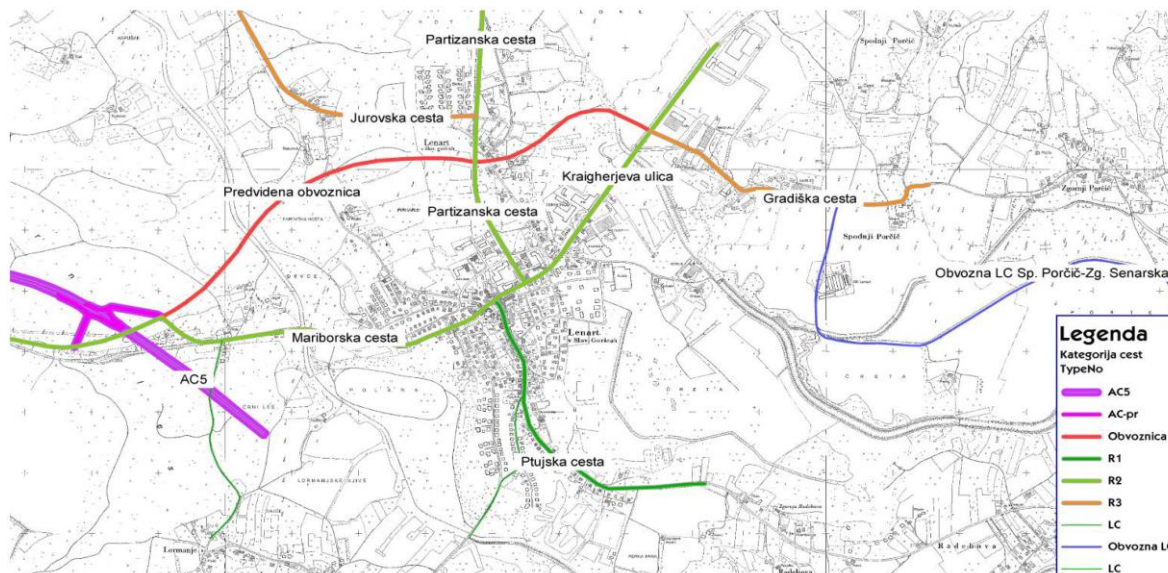


**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

V okviru prometne študije je bil analiziran vpliv načrtovane obvoznice na prometne razmere v naselju. Izvedeno je bilo štetje prometa in napoved prometa ter izdelani prometni modeli.



Slika 2-1: Cestno obrežje Lenart, analizirano obstoječe prometno omrežje z obvozno LC in predvideno obvoznicco.  
Vir: Prometna študija cestnega omrežja v Občini Lenart, Fakulteta za gradbeništvo, junij 2010

V prometni študiji so predlagani naslednji ukrepi na **državnem cestnem omrežju**:

#### Kratkoročni

- zamenjava neustreznih prometnih znakov;
- obnova talnih označb (vzdolžne in prečne označbe);
- odstranitev vej, ki segajo v prosti profil;
- lokalne sanacije voziščne konstrukcije.

#### Dolgoročni

- izgradnja severne obvoznice;
- celovita rekonstrukcija odseka regionalne ceste skozi Lenart (R2-449, odsek 0314 in 0315);
- semaforizacija križišča Kraigherjeve ul. In Partizanske ceste:
- rekonstrukcija križišča v krožno križišče (Partizanska c., Maistrova ul.);
- zamenjava voziščne konstrukcije na najbolj poškodovanih odsekih;
- izgradnja pločnikov in kolesarskih stez.

V prometni študiji so predlagani naslednji ukrepi na **občinskem cestnem omrežju**:

#### Kratkoročni

- zamenjava neustreznih prometnih znakov (vertikalna signalizacija);
- v nepreglednih križiščih zamenjava prometnih znakov II-1 s prometnimi znaki II-2;
- obnova talnih označb (vzdolžne in prečne označbe ipd.);
- talne označbe: na novo zarisati prehode za pešce v priključkih / križiščih lokalnih cest;
- odstranitev vej, ki segajo v prosti profil.

## Dolgoročni

- dokončanje modernizacije lokalne ceste Sp. Porčič – Zg. Senarska;
- rekonstrukcija križišč – npr. rekonstrukcija križišča ul. Heroja Lacka / Pot na Kamenšak v mini krožno križišče;
- izgradnja kolesarskih stez na prometno bolj obremenjenih odsekih lokalnih cest;
- obnova voziščnih konstrukcij vozišč in pločnikov: glede na prioriteten vrstni red oz. glede na stopnjo poškodovanosti posameznega vozišča lokalne ceste.

V prometni študiji so predlagani naslednji ukrepi na **površinah za pešce in kolesarje**:

### Kratkoročni

- obnova talnih označb – tudi prehodov za pešce in kolesarje;
- zaris novih prehodov za pešce v priključkih / križiščih.

### Dolgoročni

- obnova voziščne konstrukcije na najbolj poškodovanih pločnikih;
- pri novogradnjah pločnikov / kolesarskih površin je potrebno upoštevati potrebne širine teh površin in odmike (varnostna širina oz. prometni/prosti profil) od vozišča oz. od motoriziranega prometa.

V prometni študiji so predlagani naslednji ukrepi glede **mirujočega prometa**:

### Kratkoročni

- obnova talnih označb;
- obnova vertikalne prometne signalizacije;
- nadzor: okrepiti nadzor nad nepravilno parkiranimi vozili.

### Dolgoročni

- planiranje: na območju obstoječe avtobusne postaje bi ob njeni revitalizaciji / rekonstrukciji »odvečne« površine bilo smiselno nameniti za razširitev obstoječega parkirišča oz. izvedbo novega parkirišča;
- novogradnje: dimenzioniranje v skladu z veljavnimi pravilniki in tehničnimi specifikacijami.

V prometni študiji so predlagani naslednji ukrepi glede **javnega potniškega prometa**:

### Kratkoročni

- nadzor: okrepiti nadzor nad nepravilno parkiranimi vozili na območju avtobusne postaje;
- ugotovitev dejansko potrebnih prometnih površin namenjenih ustavljanju / parkiranju avtobusov, ki bodo načrtovane in dimenzionirane v skladu z dejanskim javnim potniškim prometom.

### Dolgoročni

- celovita rekonstrukcija območja okrog avtobusne postaje: »odvečne« površine, ki bi nastale ob revitalizaciji / rekonstrukciji prostora okrog avtobusne postaje bi kazalo nameniti povečanju obstoječega parkirišča ter zelenim površinam.



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

V prometni študiji so predlagani naslednji ukrepi glede **prometne varnosti**:

#### **Kratkoročni**

- evidentiranje nevarnih cestnih odsekov in nevarnih križišč na občinskem cestnem omrežju;
- evidentiranje cestnih odsekov, za katere bi bilo smiselno izdelati preveritev ustreznosti in upravičenosti izvedbe naprav / ukrepov za umirjanje prometa;

#### **Dolgoročni**

- rekonstrukcija nevarnih cestnih odsekov / nevarnih križišč;
- (eventuelna) izvedba naprav / ukrepov za umirjanje prometa.

Prometna študija je pokazala, da izgradnja severne obvoznice pomeni prihranek časa in prometne koristi, saj se z vidika prometnega vrednotenja obstoječe prometno stanja močno izboljša. Z izgradnjo severne obvoznice se dodatno razbremenijo regionalno cesto skozi Lenart, za katero prometna študija predlaga temeljito rekonstrukcijo in revitalizacijo – bistven poudarek predlaga na izboljšanju kolesarskega /peš prometa, ozelenitvi, ureditvi primerne križišča znotraj trga itd. Razbremenitev Ptujске ceste pričakuje študija tudi ob vzpostavitvi JV vpadnice.

## 2.2 TEŽNJE V PROSTORU

### 2.2.1 Cestna infrastruktura

Občina ugotavlja, da je predvidena priključna cesta načrtovana preko poselitvenega območja naselja. In da je v nadaljevanju smiselno razmisliti o premiku načrtovane priključne ceste v smeri proti severu, izven poselitvenega/razvojnega območja naselja.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

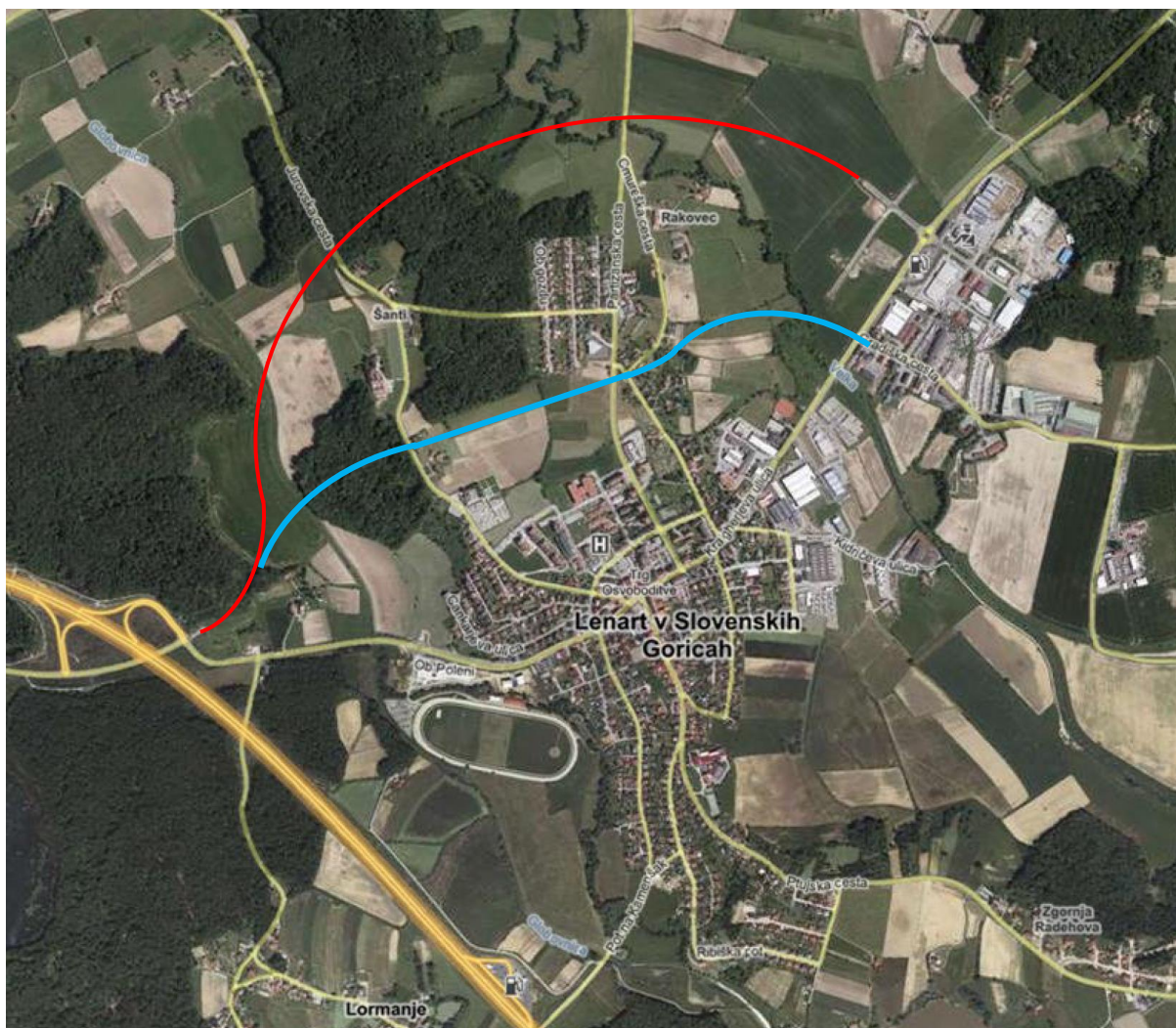


REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



OBČINA LENART

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 2-2: Shematski prikaz premika priključne ceste (obstoječa trasa modro, nova rdeče).

Vir: [www.geoprostor.net](http://www.geoprostor.net)

### Voličina

Občina ugotavlja tudi, da je v naselju Voličina promet mogoče urediti tako, da bo zagotovljena večja pretočnost preko naselja. Predlagana ureditev je vzpostavitev enosmernega prometnega toka mimo OŠ Voličina, pri pošti se nato zavije levo in nadaljuje preko mostu in obstoječe lokalne ceste v smeri proti AP Voličina.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: [info@logitech.si](mailto:info@logitech.si)



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



Slika 2-3: Prikaz možnega poteka prometnih poti v naselju (modra- že obstoječe poti, rdeče, nove povezave).  
Vir: <http://www.geoprostor.net/>

### 2.2.2 Kolesarska Infrastruktura

Težnja razvoja je izgradnja kolesarske infrastrukture, ki bo povezana mrežo državnih in lokalnih kolesarskih poti. Želja je povezati vse znamenitosti in naravne danosti v Občini Lenart ter okoliška naselja. Hkrati pa vzpostaviti tudi postajališča za kolesarje z opremo, ki kolesarjem omogoča popravilo kolesa ali v primeru električnih koles, polnjenje baterije. Postajališča naj bi bila opremljena z info tablo in nadstreškom.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: [info@logitech.si](mailto:info@logitech.si)



## 3 Prostorsko načrtovanje

### 3.1 Promet v veljavnem prostorskem aktu

Na območju občine Lenart v Slovenskih goricah veljajo naslednji prostorski planski akti:

- Dolgoročni plan Občine Lenart za obdobje 1986–2000 (Uradni list SRS, št. 42/87 in 24/88 ter Uradni list RS, št. 20/90, 55/92, 60/93, 62/94, 56/97, 71/98, 44/02, 78/04 in MUV št. 20/10, 8/13);
- Družbeni plan Občine Lenart za obdobje 1986 – 1990 (Uradni list SRS, št. 42/87, 24/88 in 3/90 ter Uradni list RS, št. 60/93, 62/94, 56/97, 71/98, 44/02, 78/04 in MUV št. 20/10, 8/13 );

#### 3.1.1 Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart (Uradni list št. 44/02)

Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart (Uradni list št. 44/02) se nanaša na vključevanje odseka avtoceste Maribor–Lenart na območju od meje z Občino Pesnica do križanja s Partinjskim potokom ter z njim povezanih spremljajočih ureditev v prostorske sestavine obeh planskih aktov zaradi sprejemanja lokacijskega načrta za odsek avtoceste. Ta del avtoceste in spremljajočih ureditev na območju Občine Lenart ureja programska zasnova, ki je za gradnjo ceste opredelila ureditveno območje od 50 do 150 m širokega in 2.740 m dolgega pasu površine 28,12 ha.

Odsek avtoceste je bil zasnovan preko ravnega severnega dela obrobja Pesniške doline v Občini Pesnica, v vzdolžno in prečno razgiban predel južnih delov pobočij z naselji Močna, Partinje in Zamarkova v občini Lenart. Na območju občine so bili predvideni:

- avtocesta v dolžini 2,74 km z ustreznimi brežinami,
- del avtocestnega priključka Pernica,
- dva viadukta,
- pokriti vkop,
- več podvozov lokalnih cest,
- vodnogospodarske ureditve (prestavitve in regulacije vodotokov),
- mostovi: preko Pesnice in Partinjskega potoka,
- več prepustov,
- deviacije lokalnih cest in poti,
- ureditve komunalne in energetske infrastrukture,
- protihrupni ukrepi in ureditve,
- ureditev drugih površin znotraj območja obdelave, kjer bo na posameznih mestih prišlo do krajinskih in podobnih ureditvenih posegov, ki ne bodo spremenili obstoječe namenske rabe površin,
- del ureditve deponije viškov nenosilnega materiala,
- del območja urejanja prestavitve reke Pesnice,
- dodatne ureditve vodotokov.

Vse predlagane ureditve so bile podrobno obdelane v lokacijskem načrtu.

### 3.1.2 Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart za območje nove občine Lenart (Uradni list št. 78/04)

Odlok o spremembah in dopolnitvah prostorskih sestavin dolgoročnega in srednjeročnega plana Občine Lenart za območje nove občine Lenart (Uradni list št. 78/04), je besedilo prostorskih sestavin dolgoročnega plana spremenil in dopolnil v takem obsegu, da je v odloku besedilo nadomeščeno z novim besedilom.

V spremembi planskega akta so predvidena **območje za rekreacijo v naravnem okolju in območja za turizem**, in sicer:

- ureditev zelenih površin znotraj oziroma ob naseljih ter navezovanje na obstoječa območja s turistično funkcijo (hotelski, izletniški, kmečki, lovski, športni, obvodni turizem). Pri tem se upošteva dostopnost, naravne lastnosti prostora in vrednote, kulturni in zgodovinski spomeniki ter krajinske kvalitete prostora. Rekreacijska območja se ureja na način, ki ne bo rušil naravnega ravnovesja v krajini,
- območja za šport, rekreacijo in turizem ob hotelu Črni les severno od glavne ceste G1-3, ob jezeru Gradišče in v Oseku, večje območje za šport in rekreacijo južno od mesta Lenart ter jezera Radehova. Na tem mestu je predviden novi hipodrom za galopske dirke, lociran na vzhodno stran načrtovane avtoceste, zunaj predvidenega nadomestnega habitata ob avtocesti in izven obstoječega gozdiča Kamenščak,
- območje za golf v Pesniški dolini severozahodno od območja gradu Hrastovec, v primeru izkazanega investicijskega interesa in usklajeno s pristojnimi resorji,
- jezera Pristava, Radehova, Gradišče in jezero Komarnik, na katerem so že izvedene določene ureditve, ki se povežejo, omogoči se realizacijo sprehajalne poti med jezeri ter druge aktivnosti za rekreacijo v naravnem okolju. Morebitno preureditev posameznih sprehajalnih v poti za kolesarjenje ali jahanje se predhodno uskladi s pristojno službo za varstvo narave.

### 3.1.3 Cestno omrežje

Cestno infrastrukturo Občine Lenart tvorijo kategorizirana državna cesta – glavna cesta 1. reda GI-3 Pesnica – Lenart – Murska Sobota in kategorizirane državne in občinske ceste: regionalna cesta 1. reda RI-229 Lenart – Ptuj, regionalni cesti 2. reda RII-433 Lenart – Trate in RII-439 Lenart – Cerkvenjak, lokalne ceste in javne poti ter nekategorizirane ceste oziroma ceste, ki v prostoru nimajo povezovalne funkcije.

V spremembi planskega akta so predvidene naslednje aktivnosti:

- izboljšanje propustnosti posameznih prometnih smeri in izboljšanje kvalitete prometnega omrežja. Odročnejše kraje se poveže z urbanimi in zaposlitvenimi središči,
- urejanje regionalnih in lokalnih cest z namenom zagotavljanja kvalitetnejšo povezavo med središči in drugimi naselji v skladu z zasnovo poselitve,

- rekonstrukcija in izgradnja več odsekov gozdnih in drugih nekategoriziranih cest, ki služijo kot dostopne ceste do stanovanjskih hiš in zlasti odročnejših kmetij ter opredelitev načina njihovega vzdrževanja.

Preko območja občine je bil v času izdelave odloka predviden, kasneje pa izgrajen, del avtoceste povezave na kraku Prekmurje, ki se je v občini delil na dva odseka, in sicer odsek Maribor – Lenart (le-ta poteka od občinske meje z občino Pesnica do Partinjskega potoka) in odsek Lenart – Cogetinci (le-ta poteka od Partinjskega potoka južno mimo mesta Lenart proti Senarski do občinske meje z občino Cerkvjenjak). Sestavni del avtocestnega omrežja, ki poteka preko območja občine, sta tudi dva priključka na avtocesto (zahodno od Lenarta in pri Sp. Senarski).

V spremembi planskega akta je opredeljena tudi priključna cesta Lenarta v severnem delu naselja (severno nad pokopališčem).

### 3.1.4 Omrežje kolesarskih povezav

V spremembi planskega akta so predvidene naslednje aktivnosti:

- sodelovanje občine pri izgradnji državnega omrežja kolesarskih povezav - koridor državne kolesarske povezave poteka vzporedno z glavno cesto GI-3.
- ureditev lokalnih poti za kolesarje, ki se jih naveže na predvideno omrežje kolesarskih povezav v sosednjih občinah.
- izdelava ustrezne dokumentacije, ki bo opredelila lego kolesarskih povezav, prometno tehnične standarde za njihovo izvedbo in opredelila vključenost kolesarske infrastrukture v turistične in rekreacijske dejavnosti ter prostorske ureditve na območju občine,
- vzpostavljanje kolesarskih povezav, ki bodo praviloma zasnovane na načelu ločevanja kolesarskega prometa od prometa z motornimi vozili.

## 3.2 Promet v občinskem prostorskem načrtu v pripravi

Občinski prostorski načrt Občine Lenart, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., avgust 2014, faza: osnutek (v nadaljevanju tudi OPN Občine Lenart).

Občinski prostorski načrt Občine Lenart obsega strateški in izvedbeni del, odlok in grafiko. Strateški del zastavi izhodišča, cilje in temelje **prostorskega razvoja občine**. V nadaljevanju so povzeti tisti deli besedila, ki so v neposredni povezavi z zasnovo prometa v občini.

### Izhodišča prostorskega razvoja, ki pa tudi že navajajo nekatere probleme in potenciale za razvoj:

- velikost občine, njena vloga v medobčinskem oz. regionalnem prostoru, ob mednarodnih povezavah, ob reki Pesnici in akumulacijskih jezerih kot elementu krajinske identifikacije in tudi gospodarskemu dejavniku ter lega v bližini nacionalnega in medobčinskega središča Maribora;
- primerjalne prednosti občinskega prostora, konfiguracijsko razgiban in slikovit teren Slovenskih goric, ponekod eroziven in težje zazidljiv, v večjem delu z značilnim pretežno še

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

ohranjenim avtohtonim razpršenim vzorcem poselitve, ki na nižjih legah redči in koncentriira v večjih zaselkih in naseljih;

- slabša prepoznavnost in oblikovanost nekaterih naselij, **nezadostne javne površine**, s prisotnimi različnimi dejavnostmi ponekod neustrezno lociranimi;
- posamezne prostorske situacije na območju naselij, ki predstavljajo potenciale za različne ustrezne rabe;
- **nezadovoljiva stopnja urejenosti prometnih površin in druge javne gospodarske infrastrukture v več delih občine;**
- možnosti oz. rezerve za prostorski razvoj, ki jih predstavljajo obstoječa nezazidana, ekstenzivno izrabljena in degradirana stavbna zemljišča v naseljih in izven njih;
- demografska struktura in kazalci;
- deli prostora z eno ali več varstvenimi funkcijami;
- spremenljive družbenogospodarske razmere;
- med avtohtono razpršeno poselitvijo različno prisotna razpršena gradnja, ki se v primerih nesprejemljive degradacije sanira;
- upadanje števila kmečkih gospodarstev in zaraščanje kmetijskih površin ter porast različnih oblik turizma.

**Izhodišča, ki izhajajo iz nadrejenih aktov:**

- **lega občine na območju V. evropskega prometnega koridorja, prometno navezovanje medobčinskega središča Lenart v Slovenskih goricah na državno cestno omrežje s cestnimi povezavami regionalnega pomena;**
- lega občine v gravitacijskem območju nacionalnega središča Maribora in podvrženost njegovim suburbanizacijskim vplivom;
- vloga občinskega središča Lenart v Slovenskih goricah na nivoju države kot središča medobčinskega pomena, ki v omrežju središč regionalnega in nacionalnega pomena dopolnjuje predvsem vlogo Maribora in Gornje Radgone;
- opredeljenost mesta Lenart v Slov. goricah kot območja poselitvenega razvoja, t.j. urbanega naselja, kamor se predvsem usmerja poselitev in dejavnosti in se načrtujejo tudi večje razvojne površine;
- lega občine v celoti na vododeficitarnem območju, poplavno ogroženost osrednjega dela občine, erozivnost tal v severnem in južnem delu občine (evidentirana so tudi žarišča zemeljskih plazov);
- razvoj občine kot t. i. kmetijske intenzivne krajine, tj. območja z visokim pridelovalnim potencialom tal za kmetijsko rabo, s hkratnim ohranjanjem krajinskih, naselbinskih in naravnih značilnosti občinskega ozemlja, biotske raznovrstnosti in povezanosti ekoloških omrežij;
- **opredeljenost celotnega območja občine kot jedrnega območja s potencialom za razvoj turizma in pristočasnih dejavnosti;**
- uvrščenost zahodnega dela občine v območje predvidenega pospešenega razvoja medmestnega javnega prometa;
- uvrščenost občine v zvezi z regionalno zasnovano ravnanja z odpadki v Podravsko regijo;
- uvrščenost občine z vidika kulturnega in simbolnega pomena krajine ter naravnih kakovosti krajine v krajinsko makroregijo »Slovenske panonske krajine« (na območju občine ni krajinskih območij s prepoznavnimi značilnostmi na nacionalni ravni, prav tako na območje občine ne segajo območja prepoznanih naravnih kakovosti krajine nacionalnega pomena);
- prepoznane posebnosti znotraj Dravske arhitekturne regije, v katero je občina v celoti uvrščena (arhitekturna identiteta je na območju občine bolj ali manj nerazpoznavna).

Kot **razvojna potreba** občine je v strateškem delu OPM opredeljena tudi zagotovitev novih stavbnih zemljišč, namenjenih stanovanjski gradnji, gospodarskim subjektom, turizmu, za prometno in drugo infrastrukturo, na zagotavljanje kakovostnega okolja in kulturne krajine ter na preprečevanje nove razpršene gradnje v njej in sanacijo degradiranih območij.

Medsebojni vplivi in povezave z mestno občino Maribor se v največji meri krepijo tudi z boljšimi in raznovrstnimi prometnimi povezavami zaradi nekaterih skupnih upravnih dejavnosti, zaposlitvenih kapacitet ter izobraževalnih, zdravstvenih, turistično rekreativnih zmogljivosti in potencialov, z drugimi sosednjimi občinami in z bližnjo Avstrijo pa se ohranjajo in funkcionalno selektivno dodatno vzpostavljajo.

#### Kot cilji prostorskega razvoja občine so opredeljeni:

- ustrezno usmerjanje namenskih rab prostora in dejavnosti na osnovi upoštevanja ranljivosti prostora in njegove privlačnosti ter prepoznavne značilnosti in tako, da je zagotovljena preudarna raba prostora, naravnih virov in dobrin ter varno in zdravo okolje;
- ohranjanje in povečanje vloge občine ter njene konkurenčnosti in tesnejših povezav v širšem prostoru;
- optimalna izraba različnih možnosti, ki jih nudi lega in prostor občine;
- ohranjanje in razvoj policentričnega omrežja naselij in v okviru njega zagotovitev novih poselitvenih možnosti;
- zagotavljanje razvoja naselij, ki bo z izpostavljanjem njihovih primerjalnih prednosti in privlačnosti, z ustreznim razmeščanjem dejavnosti ter zadostnimi prostorskimi možnostmi zanje in za javne površine omogočal optimalno kakovostno notranjo ureditev naselij, zadostno funkcijsko in infrastrukturno opremljenost ter izboljšanje bivalnega standarda v njih;
- preprečevanje razpršene gradnje in njena sanacija v primerih degradacij prostora;
- izboljšanje demografskih značilnosti občine;
- **zagotavljanje uravnotežene, udobne in zanesljive prometne ponudbe za različne načine potovanja, optimiranje razpoložljive prometne infrastrukture in njena prostorska integracija, izboljšanje prometne varnosti predvsem ranljivih skupin udeležencev v prometu;**
- zagotavljanje trajnostne, kakovostne, zanesljive, tehnično sodobne in enakopravne oskrbe prebivalstva z vodo, energijo in informacijami ter z ravnanjem z odpadno vodo in odpadki;
- razvijanje omrežja elektronskih komunikacij in s tem spodbujanje družbenega, kulturnega in regionalnega razvoja, zmanjševanje problema razdalj, spodbujanje oblikovanja novih storitev ter olajševanje dostopa do informacij in storitev;
- obsežnejša raba obnovljivih in okoljsko primernejših virov energije ter sanacija energetske potratnih stavb;
- načrtovanje urejanja voda in vodne infrastrukture usklajeno z načrtovanjem gozdnogospodarskih, prometnih, krajinskih, kmetijskih in drugih ureditev;
- varstvo ljudi, živali, premoženja, kulturne dediščine in okolja pred naravnimi in drugimi nesrečami (poplave, plazovi, udori, viharji...).

#### Kot cilji prostorskega razvoja mesta Lenart pa so opredeljeni naslednji cilji:

- zagotavljanje prostorskih možnosti za razvoj propulzivnih, konkurenčnih in privlačnih dejavnosti medobčinskega pomena in s tem ohranjanje in krepitev vloge naselja;

- **glede na lego mesta blizu avtoceste le-to bolje izkoristiti za vključevanje mesta v regionalne in globalne prometne tokove;**
- večfunkcionalni ustroj naselja;
- zagotavljanje zadostne količine zazidljivih zemljišč za razvoj vseh struktur in dejavnosti (od bivalne do gospodarske...);
- izboljšanje identitete oziroma prepoznavnost naselja in kontinuiteta prostorskega urejanja (predvsem tam, kjer kvalitetne prostorske ureditve ustvarjajo identiteto in prepoznavnost mesta kot celote in njegovih posameznih predelov);
- **povečanje stopnje urbanosti in obsega javnih površin;**
- **doseganje visoke stopnje kakovostnega bivalnega ter delovnega okolja v naselju;**
- prostorska urejenost, ki je prijazna do vseh socialnih skupin prebivalcev naselja;
- **zagotavljanje javne gospodarske infrastrukture na celem območju oz. ustrezne komunalne in energetske opremljenosti zemljišč naselja;**
- **takšno urejanja prometa, ki mora biti skladno z gospodarskimi aktivnostmi, okoljem, socialnimi možnostmi, prometno varnostjo in kakovostjo življenja;**
- **izboljšane preglednosti, orientacije in peš prehodnosti v prostoru;**
- ohranjanje in povečanje števila ter velikosti površin kakovostnih in funkcionalnih zelenih površin, njihova ustrezna ureditev in členjenost, povezanost in navezovanje na zaledje, njihova raznolikost glede na ekološke razmere (voda, relief, ekspozicija).

#### Kot temeljne smeri prometnega povezovanja naselij v občini in regiji so opredeljene

- avtocesta A5, na regionalni, državni in meddržavni ravni v smeri vzhod–zahod;
- regionalne ceste proti Mariboru na zahodu, Gornji Radgoni na vzhodu, Ptuj na jugu in Tratam na severu, na nivoju občinskega, medobčinskega in regionalnega povezovanja, ki dopolnjene z lokalnimi cestami predstavljajo mrežo notranjih povezav in povezave s sosednjimi občinami;
- **državna kolesarska povezava, v smeri vzhod-zahod, kot povezava v regiji.**

#### Cestno omrežje na območju občine tvorijo:

- avtocesta A5 Maribor–Lenart–Senarska–Vučja vas–Murska Sobota–Lendava–Pince preko katere se navezuje na daljinsko cestno omrežje z dvema priključkoma;
- regionalne ceste, s katerimi se navezuje občina na sosednje občine in širše ter so v naseljih nosilke javnega programa in so glavne nosilke izvorno-ciljnega in notranjega prometa;
  - regionalna cesta II. reda R2-449 (Pesnica-Lenart-Gornja Radgona),
    - regionalna cesta II. reda R2-433 (Senarska-Lenart-Trate-meja R Avstrija),
    - regionalna cesta III. reda R3-747 (Lenart-Sv. Trojica-Cogetinci-Sp. Ivanjci),
    - regionalna cesta III. reda R3-749 (Vosek-Jurovski Dol-Lenart),
    - regionalna cesta III. reda R3-745 (Janežovci–Dolge njive–Sp. Duplek);
- lokalne ceste, ki občino povezujejo notranje in s sosednjimi občinam ter so glavne prometnice v južnem delu občine, v občinskem središču pa se razdelijo še na podkategorije zbirne krajevne ceste (LZ) in krajevne ceste (LK);



- javne poti (JP).

### **Predvidene ureditve:**

V OPN je predvideno urejanje cestnega omrežja predvsem v okviru preoblikovanja obstoječe prometne infrastrukture ob izgradnji načrtovane severne obvozne ceste kot priključne na avtocesto v sklopu veljavnega državnega lokacijskega načrta za avtocesto na odseku Lenart–Sp. Senarska (Ur. l. RS, št. 109/04) ter dograjevanju cestnega omrežja skladno s predvidenim razvojem naselja. Poudarjena je vloga cestnega prostora in njegov pomen v hierarhiji omrežja morata biti skozi njegove elemente razpoznavna.

Omrežje naselij je v OPN določeno glede na vlogo in funkcijo naselij v občini in ga tvorijo:

- medobčinsko središče mesto Lenart v Slovenskih goricah,
- lokalno središče Voličina,
- manjše lokalno središče Selce in
- ostala urbanistično določena naselja brez vloge v občini so Zavrh, Močna, Lormanje, Radehova, Šetarova, Dolge njive, Strma Gora.

OPN predvidi stopnjevanje mrežnih elementov glede na pretežno funkcijo ceste, na prometno obremenitev, na občestno rabo in glede na določene vrste prometa skozi funkcionalno zaključene celote.

### **V OPN je predvidena:**

- ureditev in oblikovanje središča naselja Lenart v Slovenskih goricah, med drugim tudi z urejanjem in oblikovanjem prometnih oz. javnih površin, in upočasnitev prometa. Te površine naj nebi delovale kot ločitveni element, v večjem obsegu jih je treba urejati kot enotno površino oziroma skupen prostor z minimalnimi elementi ločevanja posameznih vrst prometa,
- izgradnja infrastrukture za kolesarski promet na glavnih težnjah potovanj in v navezavi na rekreativne kolesarke povezave v zaledju. Kolesarji se vodijo vzdolž regionalnih cest po kolesarski površini načeloma ločeno od motornega prometa. Skozi središče Lenarta v Slovenskih goricah jih je dopustno voditi po urejeni skupni prometni površini. Ob stavbah pomembnih ciljev potovanj se uredijo odstavna mesta za kolesa,
- ureditev mreže peš povezav. Peš povezave se speljejo čim bolj direktno v zeleno smer. Uredijo se peš preboji v obliki kratkih peš poti kot bližnjic do pomembnih ciljev potovanj (šola, rekreativno območje v zaledju, storitvene dejavnosti ipd.). Pešci se načeloma vodijo ločeno od motornega prometa vzdolž regionalnih cest, lokalnih cest skozi naselja in daljših zbirnih mestnih cestah. Skozi središče Lenarta v Slovenskih goricah jih je dopustno voditi po urejeni skupni prometni oz. javni površini,
- izvedba ukrepov za umirjenje prometa v mirnih prometnih conah (stanovanjska območja, šolski okoliš, vrtec, domovi za ostarele, rekreativna območja) in opredelitev šolskih poti kot območje omejene hitrosti, variantno se izvedejo ukrepi umiranja prometa. Središče naselja Lenart v Slovenskih goricah se ureja kot območje umirjenega prometa,
- zagotovitev večjega izkoristka parkirnih površin skozi celotni dan. Parkirne površine se urejajo po principu več manjših površin na več lokacijah. Obstoječe parkirne površine se ohranijo na obstoječih lokacijah z manjšimi preureditvami. V središču naselja Lenart v Slovenskih goricah se kapaciteta parkirnih površin ohranja, izven središča in v drugih naseljih se parkirne površine

- urejajo s kapaciteto skladno z vrsto in obsegom dejavnosti novogradenj in sprememb namembnosti. Uvede se časovno omejeno parkiranje v središču Lenarta v Slovenskih goricah,
- ureditev avtobusnih postajališč na več lokacijah ob regionalnih cestah in lokalnih cestah ob pomembnih ciljnih potovanj. Centralna avtobusna postaja ostane le kot končno postajališče, del njenih površin se nameni za urejanje javnih površin za druge namene.

### 3.2.1 PROMET V URBANISTIČNEM NAČRTU ZA NASELJE LENART V SLOVENSКИH GORICAH

Urbanistični načrt na naselje Lenart v Slovenskih goricah (konceptualni del) je bil izdelan v okviru priprave Občinskega prostorskega načrta Občine Lenart, ZUM urbanizem, planiranje, projektiranje d.o.o., v juniju 2013.

Urbanistični načrt naselja Lenart v Slovenskih goricah, konceptualni del ( v nadaljevanju UN Lenart), obsega gradivo v tekstualni in grafični obliki, z naslednjo vsebino:

- Koncept razvoja naselja kot najpomembnejše urbane funkcionalne celote v občini, vključno s konceptom območij prenove, notranjega razvoja, širitve in ostalih, za razvoj in urejanje naselja relevantnih območij:
- **Koncept prometnega omrežja, vključno z javnim potniškim prometom**
- Koncept urbanističnega in arhitekturnega oblikovanje
- Koncept zelenega sistema, vključno s površinami oz. območji, ki niso vključena v naselje, a se mora gospodarjenje na njih podrežati interesom poselitve
- Koncept prostorskih ureditev v povezavi z varstvom okolja
- Koncept oskrbe z energijo
- Koncept opremljanja stavbnih zemljišč z gospodarsko javno infrastrukturo
- Koncept namenske rabe zemljišč.

V okviru gradiva je obravnavano območje s površino cca 230 ha. Lenart ima zelo ugodno prometno lego saj se je razvil na stičišču prometnih poti proti Mariboru, Gornji Radgoni, Ptujju in Cmureku. Leži na križišču pomembnih prometnih povezav v smeri V-Z in S-J. V središču naselja se križata dve regionalni cesti II. reda, in sicer:

- R2-449 Pesnica – Lenart – Gornja Radgona in R2-433 Senarska – Lenart – Trate – most čez Muro,

V središču naselja se križata tudi dve regionalni cesti III: reda:

- R2-449 Pesnica – Lenart – Gornja Radgona in R2-433 Senarska – Lenart – Trate – most čez Muro,

Južno ob naselju poteka avtocestna povezava A5 (Maribor (Dragučova) – Lenart – Senarska – Vučja vas – Murska Sobota – Dolga vas – Lendava – Pince).

V skladu s SPRS leži občina Lenart v Slov. goricah v **gravitacijskem območju nacionalnega središča mednarodnega pomena – Maribora**. Naselje je sestavni del širšega mestnega območja Maribora. Mimo naselja poteka **V. panevropski prometni koridor** proti sosednji državi Madžarski. Zato se tudi spodbuja razvoj naselja Lenart v Slov. goricah kot občinskega središča ob »pomembnih infrastrukturnih



koridorjih«. Naselje se razvija kot središče medobčinskega pomena in je v strategiji opredeljeno kot območje poselitvenega razvoja.

Naselje Lenart v Slovenskih goricah je od bližnjih občinskih središč, ki so bile včasih del ene občine Lenart, to je Svete Ane, Jurovskega dola, Svete Trojice, Benedikta in Trnovske vasi oddaljen do 10 km. Do občinskih središč višjega ranga, pa, od nacionalnega središča Maribor 20 km in Ptuja 23 km. Najbližje mednarodno letališče je letališče Edvarda Rusjana Maribor oddaljeno ca. 26 km. Lenart ni navezan na železniško omrežje, najbližja železniška postaja je v Mariboru ali Ptuju. Z bližnjo in daljno okolico je povezano z linijami javnega avtobusnega potniškega prometa.

Severna obvozna cesta središča naselja je načrtovana kot priključna cesta z DLN za avtocesto na odseku Lenart-Sp. Senarska (Ur. l. RS, št. 109/04). Cesta bi razbremenila osrednjo regionalno cesto in s tem tudi osrednji trg naselja, ter tudi severni odsek regionalne ceste proti Tratam. Bi pa po osrednji regionalna cesta še vedno zbirala promet z južnega dela naselja za smeri proti Gornji Radgoni in proti avtocestnem priključku na zahodu.

### 3.2.2 Mirujoči promet

V središču naselja severno od osrednje regionalne ceste je javnih parkirnih površin največ, saj je tam tudi koncentracija centralnih dejavnosti. V občini Lenart niso pristopili k upravljanju z mirujočim prometom. Parkiranje na javnih površinah ni proti plačilu in tudi ni časovno omejeno. Veliko opravljenih poti notranjega prometa z osebnimi vozili vodi tudi k prevelikemu povpraševanju po parkirnih površinah na posameznih lokacijah.

### 3.2.3 Kolesarske in peš povezave

Glavna kolesarska povezava (državna kolesarska povezava) speljana skozi Lenart poteka iz smeri Maribora proti Gornji Radgoni. Površine za kolesarje so le ob regionalni cesti. Peš površine se pogosto poddimenzionirane in zaparkirane. Ponekod (sicer v manjši meri) so urejeni peš preboji (poti, kot bližnjice). Premalo je urejenih odstavnih mest za kolesa oz. objektov in naprav za parkiranje koles.

Lenart prečkajo naslednje rekreativne kolesarske povezave:

- kolesarska pot čez slovenske gorice (SGP),
- Lenarška kolesarska pot (Lenart-Sv. Ana-Trate-Sv. Jurij-Hrastovec-Lenart) (št. 13),
- kolesarska pot (Lenart-Sv. Trojica-Cerkvenjak-Trnovska vas-Desternik-Ptuj-Sp. Voličina-Lenart) (št. 11).

### 3.2.4 Javni potniški promet

Lenart je navezan le na omrežje avtobusnega javnega potniškega prometa. Skozi naselje poteka linijski prevoz potnikov. Večkrat na dan pelje avtobus na relaciji Maribor-Lenart-Murska Sobota (tudi Lendava, Ljutomer). Z Mariborom, ki je najpomembnejši cilj delovnih dnevnih migrantov in ki je hkrati tudi največji izvor delovnih dnevnih migrantov, je Lenart povezan od delavnikov s 16 vožnjami na dan (v eno smer). Avtobusna postaja je v središču naselja v območju koncentracije centralnih dejavnosti. Postajališče je le še zahodno od naselja (križišče za Lormanje) in ob regionalni cesti proti Sv. Trojici (postajališče Marles, pri Uniorju).

### 3.2.5 Prostorski problemi

V UN Lenart so med drugimi kot prostorski problemi mesta, navedeni tudi:

- ponekod prometno tehnično neustrezne in nezadostne prometne površine, ki na določenih delih celo ne omogočajo izboljšav za zagotavljanje prometne varnosti, temveč pogojujejo večje organizacijske spremembe, ki so v UN Lenart tudi predlagane,
- vožnja težjih vozil skozi mesto,
- slabša povezanost javnih površin, v delih njihova manj ustrezna ali ne reprezentančna ureditev.

### 3.2.6 Težnje

Med drugim so v okviru teženj v prostoru, v UN Lenart navedene tudi naslednje težnje:

- čim boljša oz. kakovostna notranja ureditev oz. celostno ureditev vseh prisotnih struktur (stavbnih, prometnih, komunalnih, zelenega sistema,...), vključno z rešitvijo konfliktnih situacij in dvigom identitete oz. prepoznavnosti tako posameznih območij, struktur ali delov naselja,
- povezljivost s sosednjo državo,....

### 3.2.7 Medsebojni vplivi in povezave z naselji sosednjih občin

Mesto Lenart je primarno oz. najbolj množično in vsestransko povezano glede funkcij višjega ranga in glede zaposlitve z nacionalnim središčem mestom Maribor. Zanj predstavlja Lenart potencialni ugodni kraj bivanja in dopolnitev za lociranje gospodarskih subjektov.

Sledi povezava z bolj podobnima in enakovrednima mestoma Ptuj in Gornja Radgona. Z njima tvori bližnje omrežje z večjim funkcionalnim potencialom, ki je lahko na širšem območju bolj konkurenčen. V odnosu do ostalih bližnjih središč novo nastalih občin Sv. Ana, Benedikt, Sv. Jurij, Sv. Trojica pa ima nadrejeno oz. vodilno vlogo že na osnovi večjega števila in raznolikosti družbene infrastrukture ter proizvodnih gospodarskih subjektov.

Zaradi dobre prometne povezave s sosednjimi občinami in njihovimi središči, ki jo je potrebno še **nadgraditi z drugimi komunikacijami**, se bodo tudi funkcionalne povezave krepile.

### 3.2.8 Cilji prostorskega razvoja

Med cilji prostorskega razvoja mesta Lenart so navedeni tudi:

- vzpostavitev takšnega območja občinskega središča, ki obsega takšne površine, na katerih je možno udejanjiti načrtovan več funkcionalen razvoj in ohranjati ter krepiti vlogo,
- izboljšane preglednosti, orientacije in peš prehodnosti v prostoru,
- takšno urejanja prometa, ki mora biti skladno z gospodarskimi aktivnostmi, okoljem, socialnimi možnostmi, prometno varnostjo in kakovostjo življenja. Prometni sistem mora funkcionirati kot pravičen, učinkovit ter družbeno, okoljsko in energijsko sprejemljiv sistem. Zato morajo prometne ureditve v naselju Lenart slediti predvsem naslednjim ciljem:
  - povečanje deleža predvsem notranjih potovanj, deloma tudi izvorno/ciljnih potovanj s kolesom in peš, izvorno/ciljnih pa z avtobusom,
  - izboljšanje dostopnosti do pomembnih ciljev v naselju (središče naselja z vsemi upravnimi funkcijami, šola, vrtec, večja zaposlitvena območja),
  - zagotovitev večje prometne varnosti (npr. izboljšanje prometne varnosti na splošno, zmanjšanje konfliktov med različnimi vrstami prometa),
  - zagotovitev dobre prometne orientacije.



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

### 3.2.9 Koncept prometnega omrežja

Z oblikovanje koncepta prometne ureditve v Lenartu so bistveni predvsem naslednji demografski kazalniki:

- visok indeks staranja,
- število prebivalcev narašča,
- gosta poselitev,
- visoka stopnja motorizacije,
- večina delavno aktivnega prebivalstva zaposlena v lastni občini (1228 ljudi) in to velika večina v naselju Lenart, poleg tega pa Lenart predstavlja tudi pomembno zaposlitveno središče za delovno aktivno prebivalstvo predvsem sosednjih občin (3224 ljudi) – intenzivnost prometnih tokov v obe smeri (v in iz Lenarta) je visoka, na delo prihajajo v Lenart pretežno z južne in severne smeri, medtem, ko na delo odhajajo proti zahodu (predvsem Maribor), skupaj so prometni tokovi zaradi delovnih migracij najbolj intenzivni na relaciji Lenart-Maribor.

**Kot problemi odvijanja prometa so v UN Lenart navedena naslednja dejstva:**

- osrednja regionalna cesta – njena ureditev ne odraža rabe ob njej in ne ustreza multifunkcionalnosti te cestne poteze kot npr: neprimerna ureditev skozi središče naselja z vidika ureditve javnih površin, ali vzdolž proizvodnega območja z vidika vodenja pešcev in kolesarjev, problematično vključevanje v promet na njej,
- slaba prometna orientacija predvsem v stanovanjskih območjih, ponekod namreč enosmerni prometni režim ni najbolj primerno izbran (glede smeri, glede dolžin odsekov), neprimerno oblikovani priključki, ureditev ceste ne sledi njeni hierarhiji glede funkcije, ki jo ima v omrežju,
- parkiranje – ni zagotovljena dobro dostopnost javnih funkcij, pogosto so površine namenjene pešcem in kolesarjem zaparkirane, ni upravljanja s parkirnimi površinami,
- javni avtobusni potniški promet – je premalo dostopen, v naselju je postajališče le na osrednji avtobusni postaji, ne pa v bližini pomembnih izvorov in ciljev potovanj,
- kolesarski in peš promet – poddimenzionirane površine, niso povezane v mrežo in tudi ne primerno povezane z zelenim zaledjem, poti so predolge (premalo direktne).

### 3.2.10 Cestno omrežje

Koncept zasnove cestnega omrežja predvidi pretežno preoblikovanje obstoječe prometne infrastrukture ob izgradnji načrtovane severne priključne ceste, ki jo predvideva sprejeti DPN. Predvidi tudi dograjevanje cestnega omrežja s predvidenim razvojem naselja. Z načrtovano severno priključno cesto se bo osrednje cestno omrežje skozi naselje razbremenilo predvsem izvorno/ciljnega prometa delovnih migrantov (smer Z-S).

Predvidi se:

- vzpostavitev hierarhično diferenciranega omrežja z osrednjim križem regionalnih cest, ki sta nosilki razvoja, ter z oblikovanjem privlačne javne površine na njenem stiku v središču mesta – trgu,
- izgradnjo severne priključne ceste, ki prevzame primarno vlogo, ki jo dopolnjuje primarna poteza skozi naselja v smeri sever-jug ter sekundarno omrežje mestnih povezovalnih cest,



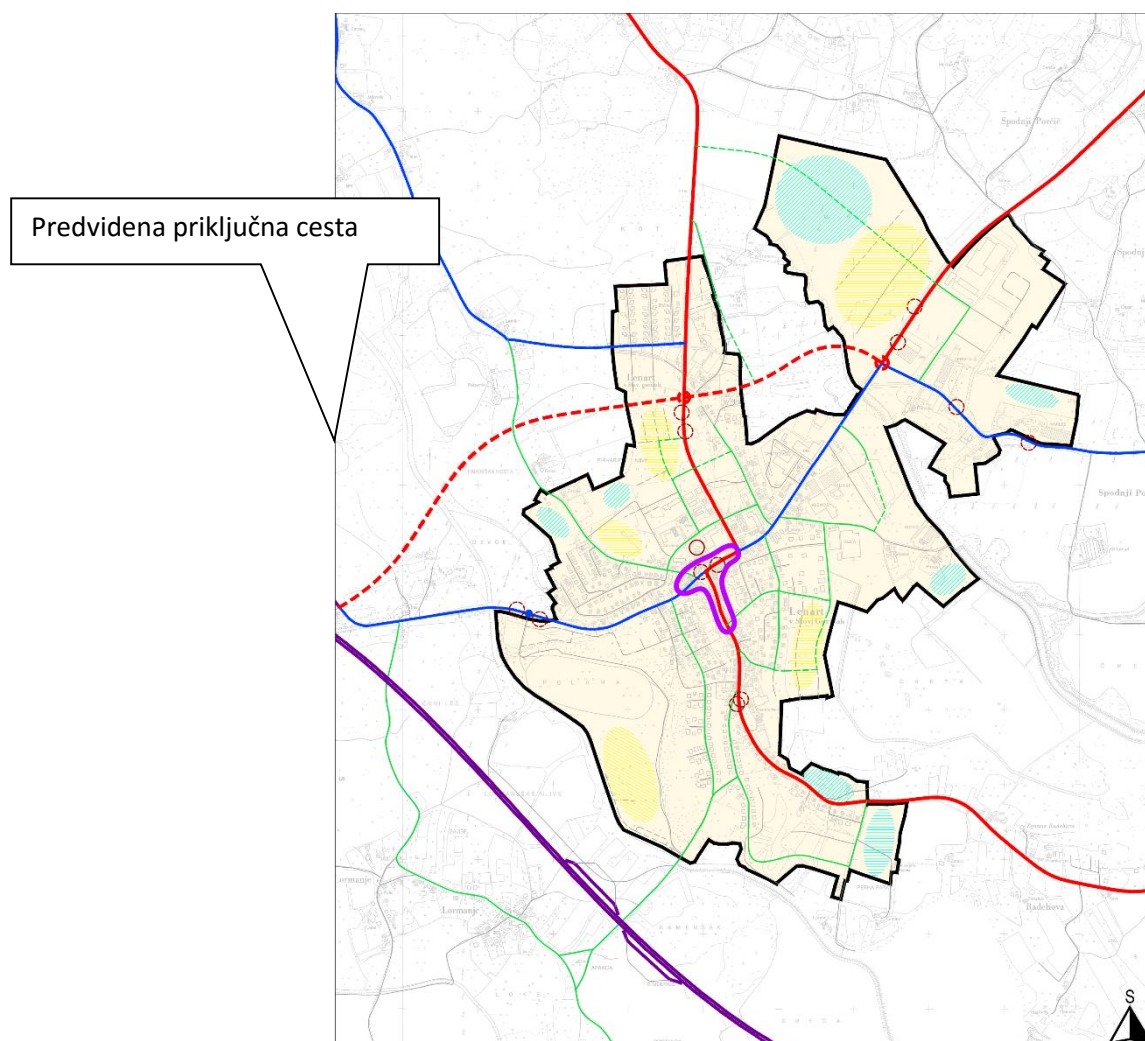
**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

- zgoščevanje omrežja z mrežo terciarnih cest, ki povezujejo posamezne enote urejanja med seboj, predstavljajo njihov obod in zbirajo promet, znotraj njih pa se oblikujejo posamezne enote npr. mirne stanovanjske cone,
- urejanje in oblikovanje prometnih oz. javnih površin v središču naselja, z namenom, da se promet upočasni, površine pa ne delujejo več kot ločitveni element,
- ureditev javnih (prometnih) površin kot enotna površina, nekakšen skupen prostor z minimalnimi elementi ločevanja posameznih vrst prometa (le talna signalizacija, zasaditev, urbana oprema ipd.),
- ureditev javne površine, prioriteto namenjene nemotornemu prometu, severno od trga oz. historičnega središča, v novejšem središču naselja.



Slika 3-1: Karta 6, Koncept prometnega omrežja Vir: Urbanistični načrt za naselje Lenart v Slovenskih goricah – konceptualni del, ZUM d.o.o., junij 2013

### 3.2.11 Mirujoči promet

UN Lenart predvidi urejanje mirujočega prometa, in sicer:

- več manjših parkirnih površin na več lokacijah, tako da je zagotovljen čim večji izkoristek teh površin skozi celotni dan,
- ohranitev obstoječih parkirnih površin z večjimi (npr. selitev pod zemljo) ali manjšimi preureditvami,
- ureditev parkirnih površin na način, da je jasno komu so namenjene (javne, ne javne),
- izvajanje ukrepov upravljanja s parkiranjem,
- omejitev dolgotrajnega parkiranja, zagotavljanje možnosti kratkotrajnega parkiranja predvsem na območjih javnih funkcij (npr. upravna enota, občina, zdravstveni dom), uvajanje časovno omejenega parkiranja predvsem v območjih javnih funkcij, možnost uvajanja plačljivega parkiranja,
- ohranjanje kapacitete parkirnih površin v središču naselja, izven njega pa se parkirne površine urejajo s kapaciteto, ki je skladna z vrsto in obsegom dejavnosti novogradenj in sprememb namembnosti.

### 3.2.12 Kolesarski in peš promet

UN Lenart v okviru koncepta razvoja kolesarskega in peš prometa predvidi naslednje:

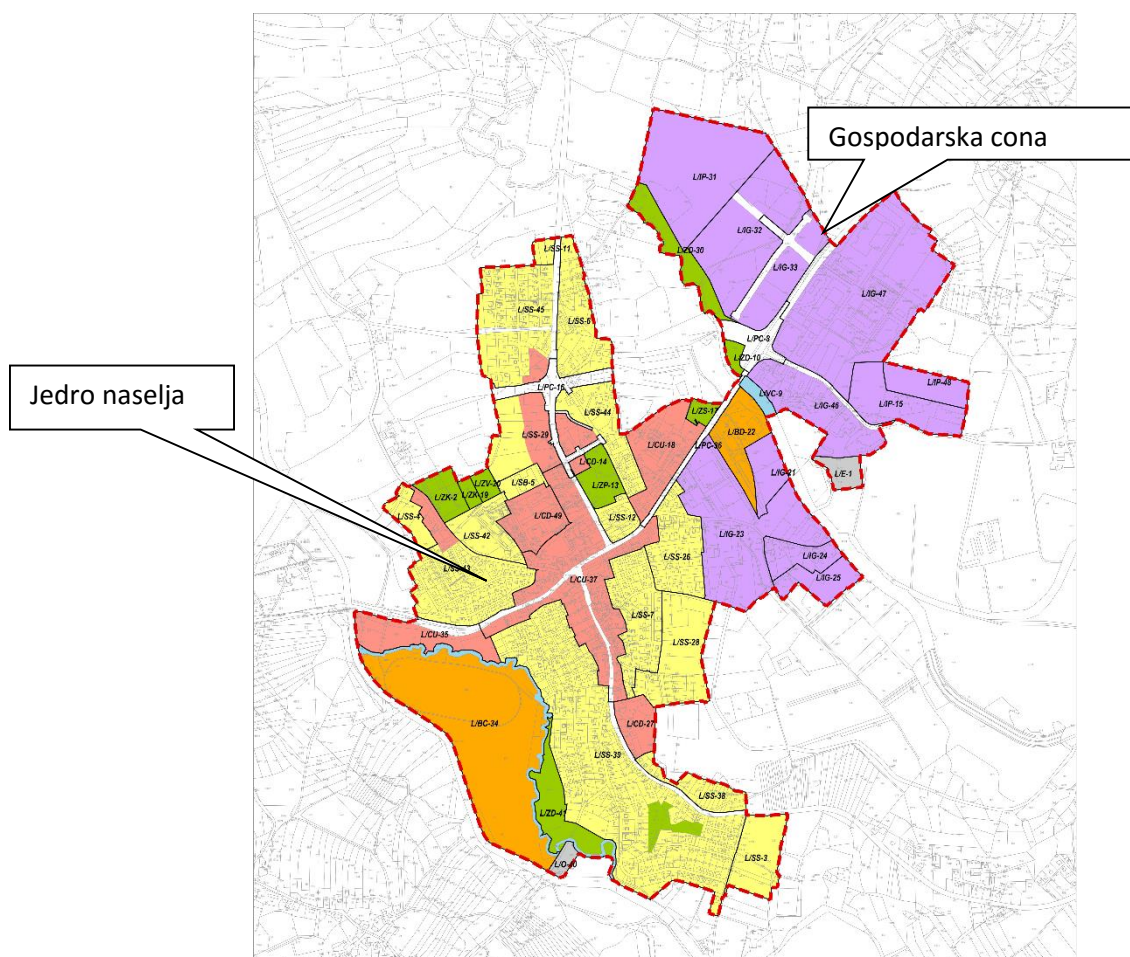
- ločevanju nemotornega od motornega prometa na glavnih prometnih potezah,
- oblikovanje mreže povezav, s ciljem zagotavljanja kratkih peš in kolesarskih povezav med izvori in cilji potovanj v naselju,
- zagotavljanje večje varnosti in udobja za pešačenje in kolesarjenje,
- izgradnja infrastrukture za kolesarski promet na glavnih težnjah predvsem notranjih potovanj ter infrastrukture za peš promet,
- ob načrtovani priključni cesti ter ob regionalnih cestah na odsekih, ki predstavljajo vpadnice v naselje, se kolesarji vodijo ločeno od motornega prometa, v središču naselja se vodijo po skupnih prometnih površinah. V ostalih delih naselja se vodijo skupaj z motornim prometom ali pa po peš poteh oz. prebojih. Možne so tudi ureditve kolesarskih pasov na vozišču s potrebnim prehitevanjem kolesarjev, kadar npr. prostorske omejitve ne dopuščajo drugačne rešitve,
- ureditev navezav na rekreativne kolesarske povezave v zaledju naselij,
- za parkiranje koles se uredi odstavna mesta za kolesa. Potrebno število parkirnih mest za kolesa zaposlenih, stanovalcev in obiskovalcev se določi skladno z obsegom in vrsto dejavnosti,
- površine za pešce se med seboj povežejo v mrežo, peš povezave pa speljejo čim bolj direktno v zeleno smer. Pešci se ločeno od motornega prometa vodijo vzdolž primarnih in sekundarnih povezav, razen v središču naselja, kjer se uredi skupna površina, in tudi po daljših terciarnih cestah (zbirne krajevne ceste). Uredijo se tudi peš preboji v obliki kratkih peš poti npr. kot bližnjice do pomembnih ciljev potovanj (šola, rekreativno območje v zaledju, storitvene dejavnosti ipd.). V primeru skupnega vodenja pešcev in kolesarjev ločeno od motornega prometa mora biti površina zadostne širine za udobno in varno pešačenje in kolesarjenje,
- mirne prometne cone (stanovanjska območja, šolski okoliš, vrtec, domovi za ostarele, rekreativna območja in šolske poti), se opredelijo kot območje omejene hitrosti, izvedejo pa se tudi ukrepi umiranja prometa (sistemski, regulativni in opozorilni ukrepi, grbine in ploščadi, zožitev vozišča in razmejitev smernih vozišč, zamik osi vozišča),
- središče naselja – trg z ureditvijo skupne prometne površine se ureja kot območje umirjenega prometa. Kot območje umirjenega prometa se opredelijo tudi površine ob vrtcu in šoli.



### 3.2.13 Javni avtobusni potniški promet

V okviru načrtovanih ureditev v zvezi z javnim potniškim prometom, se predvidi:

- izvede se izboljšave na vseh determinantah kvalitete javnega avtobusnega potniškega prometa (dosegljivost, dostopnost, čas potovanja, informiranost, udobje, varnost) s ciljem povečati delež prevozov dnevnih, predvsem delovnih, migrantov z javnim prevozom,
- avtobusna postajališča se locira na več lokacijah v naselju v bližini pomembnih ciljev potovanj (npr. v središču naselja in ob proizvodnem območju),
- v središču naselja se uredi postajališča na vozišču oz. na skupni površini, drugje lahko izven vozišča. Oblikovanje postajališč je moč vključiti v ukrep umirjanja prometa,
- centralna avtobusna postaja ostane le kot končno postajališče. Predimenzionirane površine na njej se namenijo za urejanje javnih površin za druge namene.



Slika 3-2: Karta 8, Prikaz podrobnejše namenske rabe in enot urejanja prostora. Vir: Urbanistični načrt za naselje Lenart v Slovenskih goricah – konceptualni del, ZUM d.o.o., junij 2013

### 3.3 DRŽAVNI PROSTORSKI NAČRTI

V občini Lenart je zgrajen del avtocestne povezave A5 (Maribor (Dragučova) – Lenart – Senarska – Vučja vas – Murska Sobota – Dolga vas – Lendava – Pince), ni pa še izvedena priključna cesta Lenarta v

severnem delu naselja (severno nad pokopališčem), ki se prav tako ureja z državnim prostorskim načrtom. Na območju občine veljata dva državna prostorska načrta, in sicer:

- Uredba o lokacijskem načrtu za odsek avtoceste Maribor–Lenart (Uradni list RS, št. 68/02, 110/02, 33/07),
- Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Lenart–Spodnja Senarska (Uradni list RS, št. 109/04, 33/07).

### **Uredba o lokacijskem načrtu za odsek avtoceste Maribor–Lenart (Uradni list RS, št. 68/02, 110/02, 33/07)**

Ureja območje avtoceste med razcepom Dragučova in priključkom Pernica. Avtocesta je zasnovana kot izvennivojska štiripasovna cesta z odstavnimi in vmesnim ločilnim pasom ter zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi.

Odsek avtoceste Maribor–Lenart prične z razcepom v območju Dragučove z navezavo na odsek avtoceste Pesnica–Slivnica. Trasa za razcepom prečka Pesniško dolino in poteka v smeri proti vzhodu po njenem severnem robu s potrebnim odmikom od regulirane struge reke Pesnica. Trasa pred naseljem Pernica prečka glavno cesto G I-3. Nato poteka deloma ob in deloma po obstoječem nasipu akumulacije Pernica.

Za naseljem Pernica poteka avtocesta ob severnem robu Pesniške doline, z odmikom od obstoječe struge Pesnice. Na območju sotočja reke Pesnice in Jakobskega potoka je načrtovana izgradnja priključka Pernica ter priključne ceste – nove cestne povezave od G I-3 v Ložanah proti Vukovju.

Trasa AC zapusti Pesniško dolino pod Močno, kjer najprej z viaduktom prečka regulirano strugo Pesnice, v vkopu najprej preseka manjši greben z dostopno cesto na vrh Močne, nato pa se ponovno vkoplje v greben Močne. Le-tega prečka deloma v odprtem in oprtem vkopu ter deloma v pokritem vkopu. Takoj za pokritim vkopom z viaduktom prečka prečno dolino in se z globokim odprtim in enostransko oprtim vkopom usmeri v dolino Partinjskega potoka. Odsek avtoceste se zaključi za prečkanjem Partinjskega potoka.

### **Uredba o državnem lokacijskem načrtu za avtocesto na odseku Lenart–Spodnja Senarska (Uradni list RS, št. 109/04, 33/07)**

Ureditveno območje državnega lokacijskega načrta obsega parcele oziroma dele parcel, na katerih so načrtovani trajni objekti (območje trase avtoceste Lenart – Sp. Senarska in priključne ceste Lenart), ter parcele oziroma dele parcel, na katerih so načrtovani objekti, potrebni za izvedbo državnega lokacijskega načrta (območja deponij nenosilnega materiala, območja zasipov strug jarkov in kanalov, območja dodatnih vodnogospodarskih ureditev, območja prestavitve komunalne in energetske infrastrukture ter omrežja zvez ter območja habitatov).

**Trasa avtoceste** je zasnovana kot štiripasovna cesta z odstavnimi in vmesnim ločilnim pasom ter zaviralnimi in pospeševalnimi pasovi, prične se v km 7+800. Avtocesta prečka dolino Partinjskega potoka po višjem nasipu, se najprej usmeri severovzhodno in nato v dolgem radiju jugovzhodno na območje Črnega lesa. V dolžini 1600 m poteka skozi gozd, kjer prečka glavno cesto G1-3. Po prehodu iz gozda preide trasa na območje kmetijskih površin. Lormanjske njive preseka severno od kraja Lormanje, v nadaljevanju pa lokalno cesto Lormanje – Voličina. V smeri proti jugovzhodu poseže v južni



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

rob gozda Kamenšak ter se na severni strani približa poslopjem pitališča Šetarova. V nadaljevanju trasa obide jezero Radehova na njegovem južnem robu. Naprej poteka trasa preko radeških njiv na nizkem nasipu. Na tem odseku prečka več melioracijskih jarkov in vodotok Velkoter regionalno cesto R1-229. Trasa se zaključí s priključkom Senarska. Dolžina načrtovane avtoceste je 7200 m.

**Priključna cesta Lenart** je zasnovana kot dvopasovna cesta z robnim pasom, od km 2+100 do 2+985 pa s kolesarsko stezo, zelenico in pločnikom, prične se pri pomniku Agati. Na prvem delu trasa priključne ceste pomeni deviacijo obstoječe glavne ceste G1-3 proti severu. Avtocesto prečka v podvozu in z viaduktom preide preko doline Globovnice na teraso naselja Lenart. Jurovsko cesto prečka v vkopu ter se severno od naselja Lenart križa s Partizansko cesto v krožišču. Nato prečka vodotok Velka in se pri industrijsko obrtni coni na vzhodu naselja Lenart, s krožiščem priključi na glavno cesto G1-3. Dolžina načrtovane priključne ceste Lenart je 2985 m.

Priključna cesta je predvidena z naslednjimi tehničnimi elementi:

Projektirani normalni prečni profil priključne ceste znaša 11.20 m in ga sestavljajo: 2 vozna pasova širine 3.50 m, 2 robna pasova širine 0.35 m, 2 bankini širine 1.75 m. Na odseku od km 2+100 do 2+985 znaša projektirani normalni prečni profil priključne ceste 17.50 m in ga sestavljajo: 2 vozna pasova širine 3.50 m, 2 robna pasova širine 0.35, obojestranska zelenica širine 2 m, **obojestranska kolesarska steza širine 1 m, obojestranski pločnik širine 1.60 m** in 2 bankini širine 0.30 m. Zunanji radij krožišč je 18 m, vozni pas pa širine 5 m;

Vertikalni in horizontalni elementi priključne ceste so načrtovani z upoštevanjem računske hitrosti 60 km/h;

Minimalni horizontalni radij je 220 m, minimalni vertikalni radij 3500 m in maksimalni prečni sklon 5.5%.

Na avtocesti sta dva priključka, priključek Lenart v občini Lenart in Senarska v občini Sv. Trojica v Slovenskih goricah, v občini Lenart je tudi počivališče Lormanje.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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

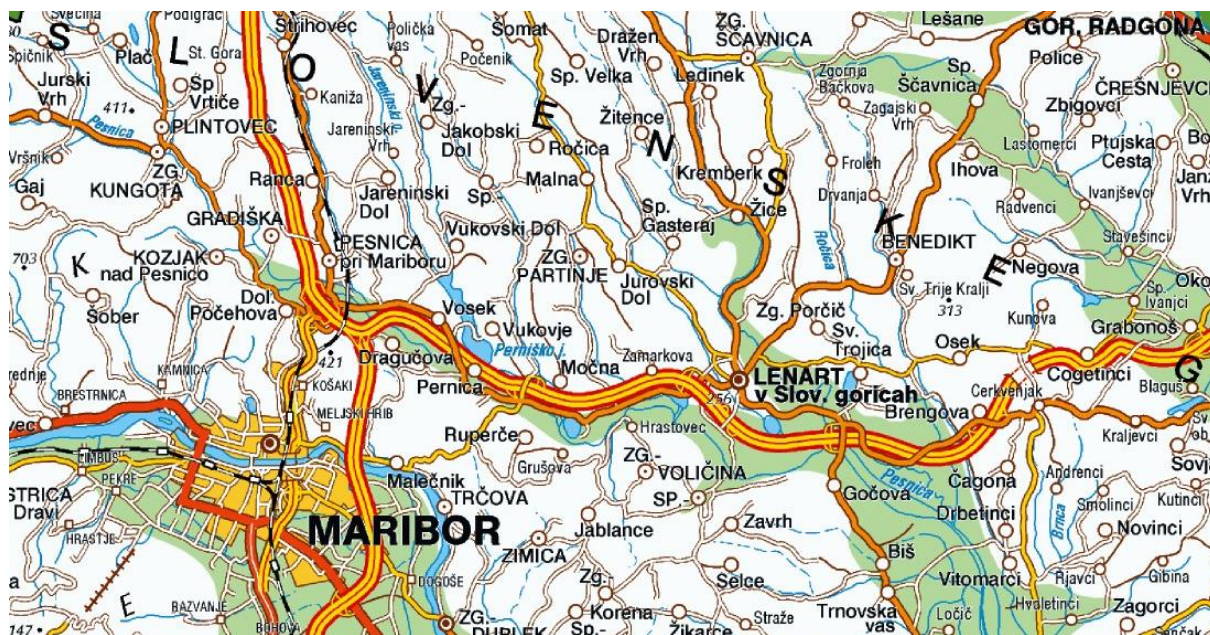
## 4 Cestno omrežje

### 4.1 Uvod

Občina Lenart leži na severovzhodnem delu Slovenije in je središče Slovenskih goric. Občina je prepletena z občinskimi in državnimi cestami, ki se stekajo oz. križajo prav v mestu Lenart. V samem centru mesta Lenart je križišče 4 regionalnih cestnih II in 2 regionalnih cest III:

- Iz smeri Pesnice in naprej proti Gornji Radgoni (R2-449)
- V smeri Ptuja in v smer proti Avstriji (R2-433)
- V smer Jurovski Dol (R3-749)
- V smer proti Sv. Trojici (R3-747)
- Odsek na relaciji Korena-Jiršovci (R3-745)

Mimo Lenarta poteka tudi Avtocesta A5. In prav ta Avtocesta seka občino Lenart na dva dela. Na spodnji sliki je prikazano cestno omrežje glavnih cest s širšo okolico.



Slika 4-1: Cestno omrežje v širši okolici Občine Lenart



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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



Slika 4-2: Ortofoto prikaz občine Lenart ter glavno cestno omrežje.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

## 4.2 Državno cestno omrežje

V poglavju cestno omrežje se analizira območje prometne infrastrukture na celotnem območju občine Lenart. V prvem delu se posvečamo cestni infrastrukturi v okolici mesta Lenart oz. severni del občine Lenart. V drugem delu pa južno od avtoceste A5 oz. KS Voličina.

V severnem delu občine, ki zajema mesto Lenart te okoliške kraje, ki so severneje od avtoceste A5. Na tem območju je cestno omrežje sestavljeno iz naslednjih državnih cest oz. cestnih odsekov:

- R2-449, odsek: 0314 Pesnica-Lenart,
- R2-449, odsek: 0315 Lenart-Gornja Radgona,
- R1-229, odsek: 1287 Senarska-Lenart,
- R2-433, odsek: 1288 Lenart-Trate,
- R3-747, odsek: 4120 Lenart-Sveta Trojica,
- R3-749, odsek: 4109 Lenart-Jurovski Dol.

Na južnem delu občine (južno od avtoceste A5), predel krajevne skupnosti Voličina. Na tem območju poteka ena državna cesta:

- R3-745, del odseka: 4118 in 4116.

Skupno je v občini Lenart 36,2 km državnih cest od tega je 10,3 km avtoceste, 17,3 km regionalnih cest drugega reda in 8,6 km regionalnih cest tretjega reda.

Državna cesta R2-449, ki poteka v smeri zahod – vzhod (Pesnica – Lenart-Gornja Radgona), seka mesto Lenart na dva dela. Pred izgradnjo avtoceste se je po tej cesti odvijal ves promet iz smeri Maribora, Pesnice v smeri Gornje Radgone, Murske Sobote in naprej proti Madžarski. Po izgradnji avtoceste se je obstoječa cesta razbremenila tranzitnega prometa, še posebej tovornega tranzitnega prometa. Vendar se še danes obstoječa cesta oz. cestni odsek še vedno v veliki meri uporablja za dostop do Gornje Radgone in naprej do Avstrije. V naših opazovanjih ter po pogovorih z občani in strokovnimi sodelavci na občini je bilo zabeleženo, da je obstoječa državna cesta še vedno dosti prometna, ter da v prometnih konicah na odseku Lenart prihaja do zastojev, še posebej pri vključevanju s stranskih cest na glavno cesto. Razbremenitev obstoječe ceste ter s tem razbremenitev centra Lenarta bi bilo možno z izgradnjo obvoznice, ki bi potekala severneje od obstoječe državne ceste (G2-449). Obstoječi plani za obvoznico obstajajo, vendar se ugotavlja, da bi obstoječa trasa presekala mesto Lenart, saj se je v neposredni bližini, predlagane trase obvoznice, izoblikovalo stanovanjsko naselje, ki pa je sedaj del Lenarta. Da bi se obdržala celovitost mesta Lenarta, se predlaga, da bi obvoznico prestavili še severneje in s tem zagotovili celovitost mesta Lenarta.





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



Slika 4-3: Center Lenarta, Kraigherjeva Ulica-odsek državne ceste R2-449.



Slika 4-4: Vstop v Lenart iz smeri Gornje Radgone pri krožišču



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

Slika 4-5: Krožišče pri Petrolovi črpalki oz. policijski postaji

Državna cesta G2-433 (Senarska – Lenart – Trate) oz. prometni tok iz smeri Ptuja priti Avstriji. Obstoječa državna cesta se v Lenartu preseka oz. zamakne in v dolžini 200 m poteka po Regionalni cesti R2-449. Obstoječa trasa ceste je glavna povezava jug – sever in obratno. Prometni tok (sever-jug in jug sever) ob prom. konjicah še povečuje promet v samem centru Lenarta, še posebej je to opazno v semaforiziranem križišču in križišču Kraigherjeve ulice ter Partizanske ceste. To cesto uporabljajo tudi tovarena vozila, ki ob prometnih konjicah še otežujejo gibanje prometnega toka vozil. Ker je ta cesta poteka v strnjenem naselju in na določenih odsekih ni zadosti prostora za dva vozna pasa ter za ustrezno širino pločnika se prostor krade oz. odvzema pešcem, in s tem je v prednosti motorni promet. Še posebej je to alarmantno, ker je na tem odseku tudi osnovna šola in s tem tudi šolska pot. Zagotavljanje varnosti pešcev in kolesarjev pa je zato vprašljiva.



Slika 4-6: Zožitev pločnika na Ptujski cesti



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-7: Ptujška Cesta- šolska pot



Slika 4-8: Križišče Partizanska cesta- Kraigherjeva ulica; iz smeri Jurovskega Dola

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-9: Križišče Partizanska cesta- Kraigherjeva ulica; Smer proti Jurovskemu Dolu

Nadaljevanje državne ceste G2-433 iz Lenarta proti Zg. Žerjavci in naprej proti Tratam ima značilnost, da se je skoraj nemogoče izogniti centru mesta. Obstaja lokalna cesta, ki bi lahko razbremenila center mesta, ampak je trenutno ozka in vijugasta ter je primerna le za manjša dostavna vozila in osebni promet.

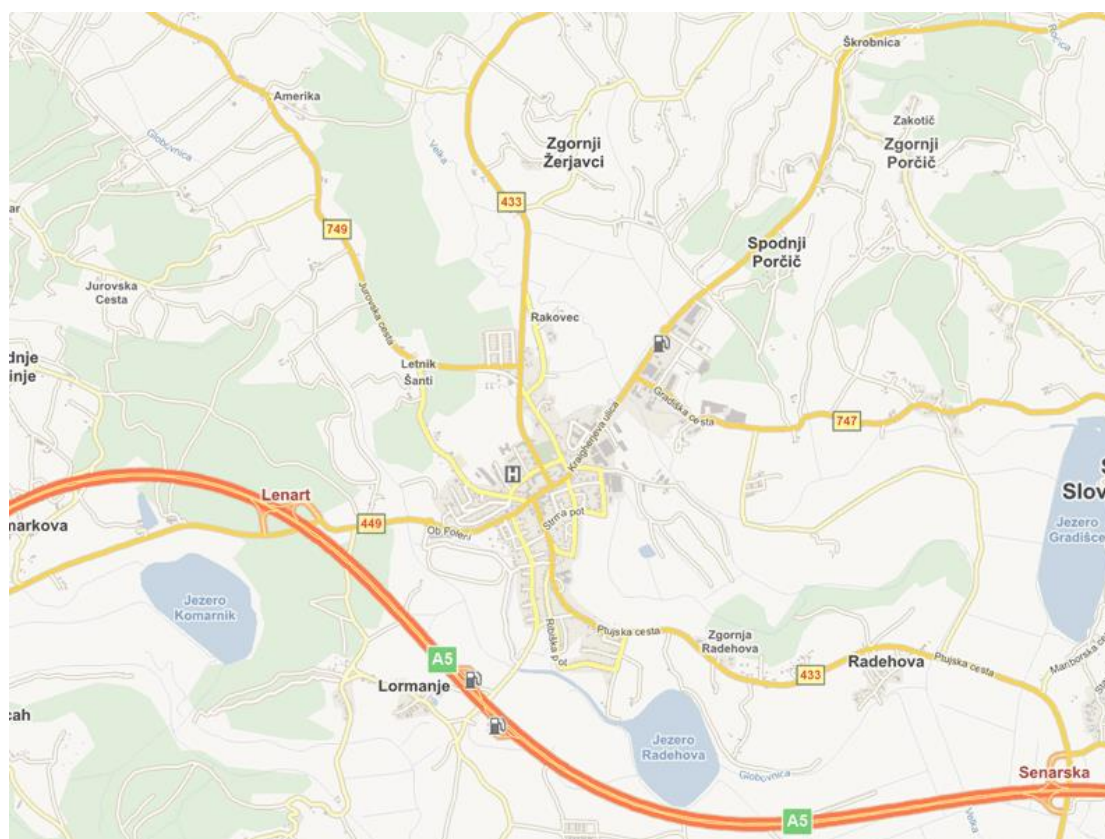
Državna cesta R3-749 (Lenart –Jurovski Dol) poteka skozi stanovanjsko naselje. Občane moti tovorni promet ter hrup, ki ga povzročajo. Ta odsek bi se zelo umiril, če bi se obvoznica zgradila severneje od stanovanjskega naselja Ob gozdu.



Slika 4-10: Cesta proti Tratam zunaj naselja



Državna cesta R3-747 (Lenart- Sv. Trojica). Ta državna cesta poteka skozi en del industrijske zone Lenarta v smeri Sv. Trojice. Na občinskem nivoju se je z namenom ureditve obvozne/dovozne ceste do oz. iz industrijske cone razširila obstoječa občinska cesta. Ta cesta se začne v križišču pri Radehovi, nadaljuje se proti Zgornji Porčiču (trasa ceste je ob občinski meji) in se zaključi v križišču Gradiške ceste in Ceste v Spodnji Porčič, obstoječa državne ceste R3-747 pelje v industrijsko cono (Lenart). Izgradnja te povezave je bila namenska, saj se s to povezavo lahko tovorna vozila izognejo centru mesta Lenart. Prav tako je ta povezava alternativa Ptujski cesti, ki vodi v center Lenarta. To je bilo dokazano ob zapori Ptujске ceste, ki je nastala ob prenovi cestišča na tem odseku.



Slika 4-11: Državno cestno omrežje severni del Občine Lenart, državne ceste so označene s številko

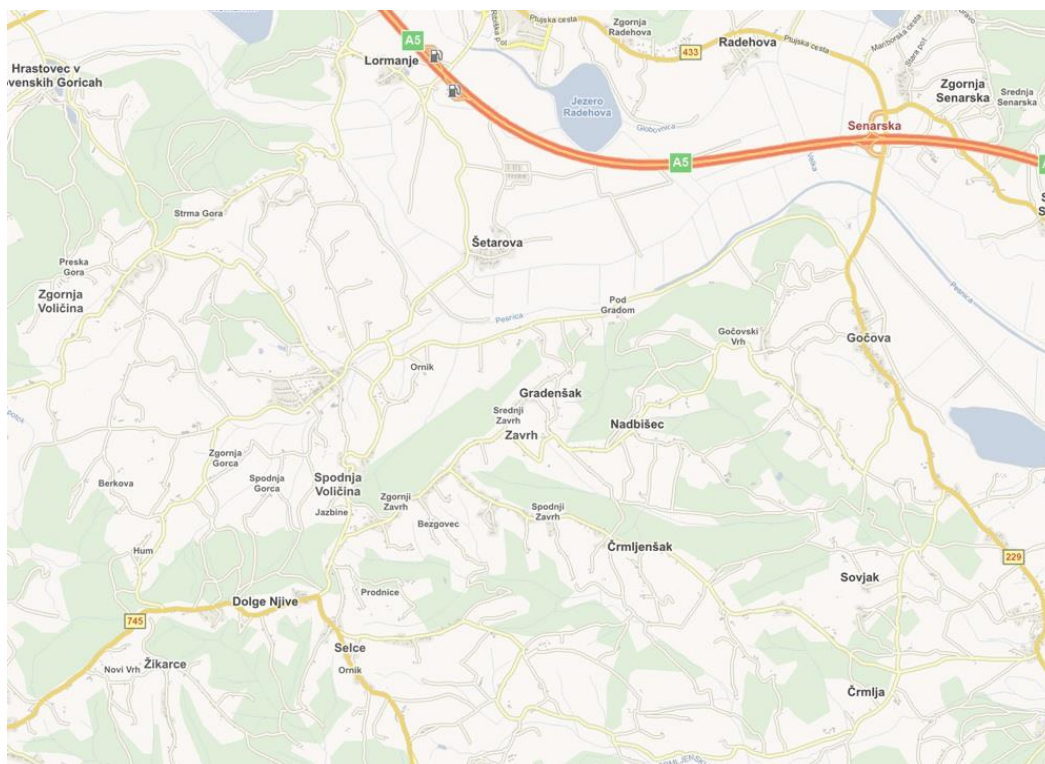
Državna cesta R3-745 v KS Voličina, južni del Občine. Ta cesta le v manjši meri seka občino Lenart in je prebivalcem povezava s sosednjimi občinami ter mestoma Maribor in Ptuj. Ta del ceste (odsek Dolge Njive) je potreben obnove in razširitve zaradi dotrajanosti cestišča.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-12: Državna cesta skozi Dolge Njive. Vir: maps.google.com

Potek državne ceste na obravnavanem južnem območju občine Lenart je razviden iz spodnje slike.



Slika 4-13: Državno cestno omrežje južni del Občine Lenart, državne ceste so označene s številko



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

### 4.3 Občinsko cestno omrežje

Občinsko cestno območje je zelo razvejano zaradi razpršene gradnje in zelo razgibanega terena. Na spodnji sliki je prikazano celotno občinsko cestno omrežje brez manjših cest, ulic ali poljskih poti. Na območju občine Lenart je 177,9 km občinskih cest. Podelitvi Direkcije RS za ceste se lokalne ceste razdelijo na 5 kategorij (lokalne ceste, glavne mestne ceste, zbirne mestne ceste, krajevne ceste in javne poti). V tabeli spodaj je podana razdelitev po kategoriji cest.

<b>Dolžine cest: Občina Lenart</b>	
<b>Kategorija cest</b>	<b>Leto 2012</b>
Lokalne ceste - LC	59,5 km
Glavne mestne ceste - LG	-
Zbirne mestne ceste - LZ	5,7 km
Mestne (krajevne) ceste - LK	4,6 km
Javne poti - JP	108,1 km
Skupaj:	177,9 km
Opombe: Vse dolžine so v kilometrih. Seštevki se zaradi zaokroževanja ne ujemajo vedno. Vir: Direkcija Republike Slovenije za ceste	

Tabela 4-1: Dolžine državnih cest v Občini Lenart



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

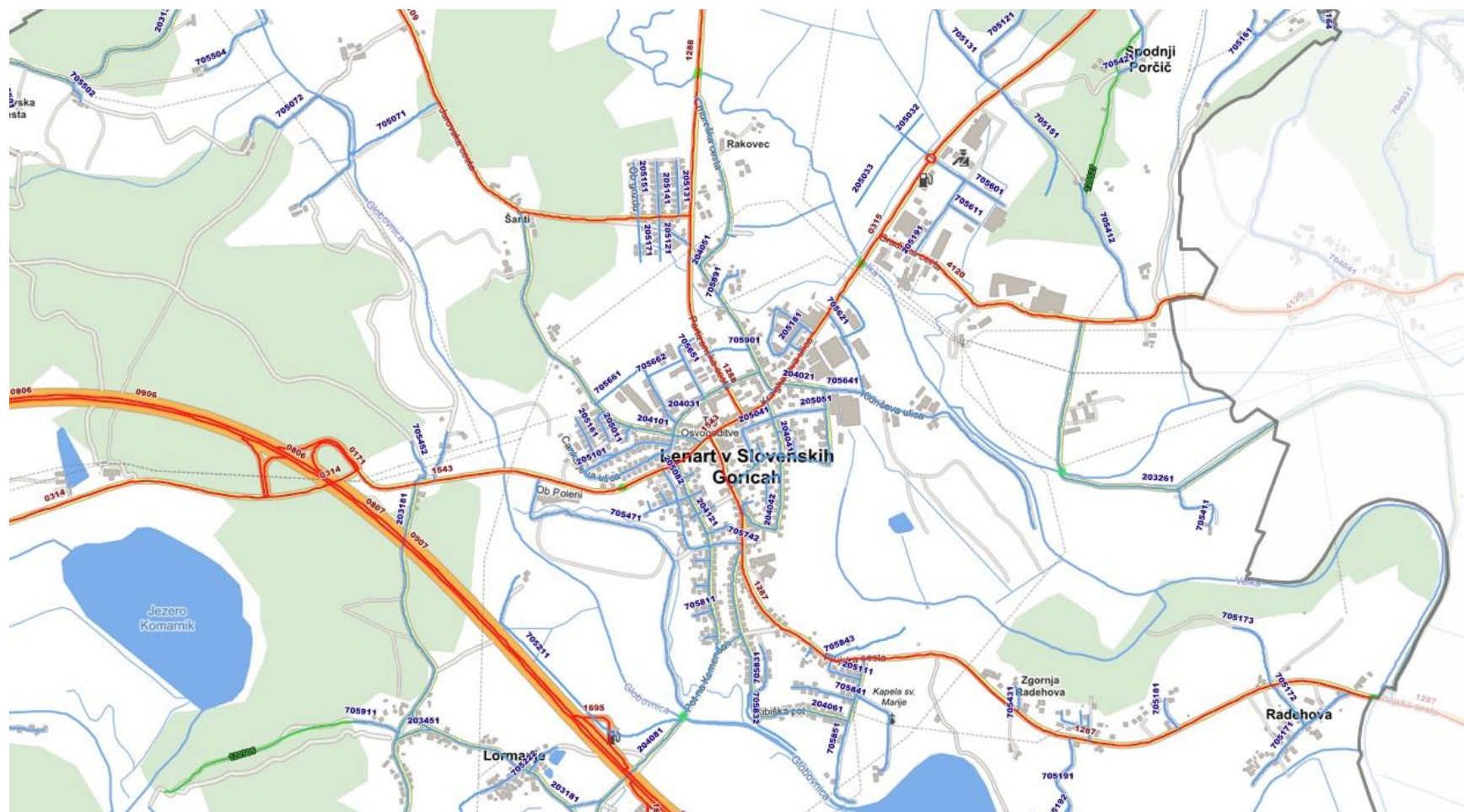


REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



OBČINA LENART

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



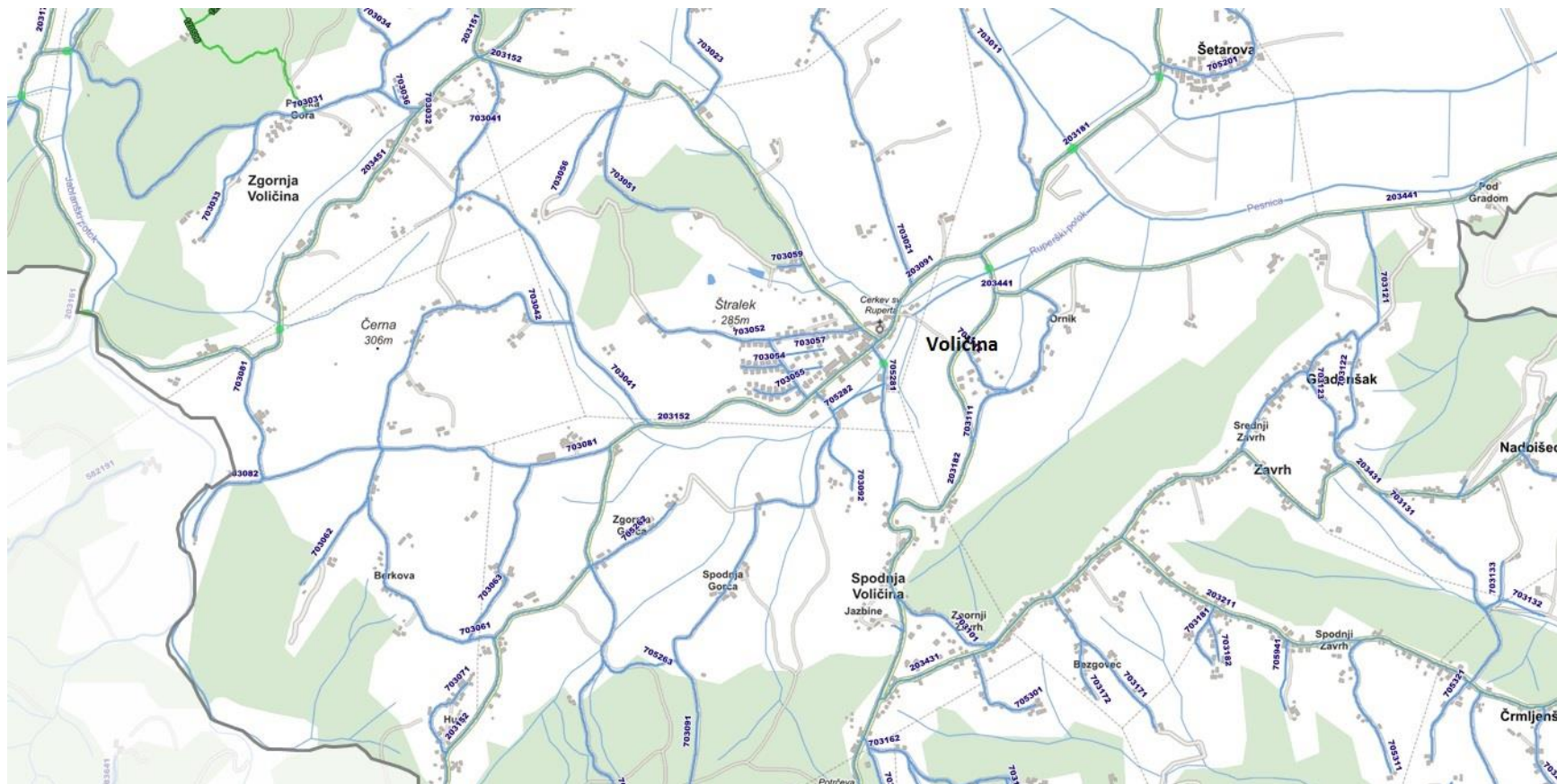
**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

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

Slika 4-14: Cestno omrežje v okolici mesta Lenart. Z rdečo so označene državne ceste, z modro in zeleno lokalne.



Slika 4-15: Cestno omrežje v okolici Sp. Voličine. Z modro in zeleno so označene lokalne ceste.

	<p><b>LOGITEH</b> PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O. Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si</p>
---	--





EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

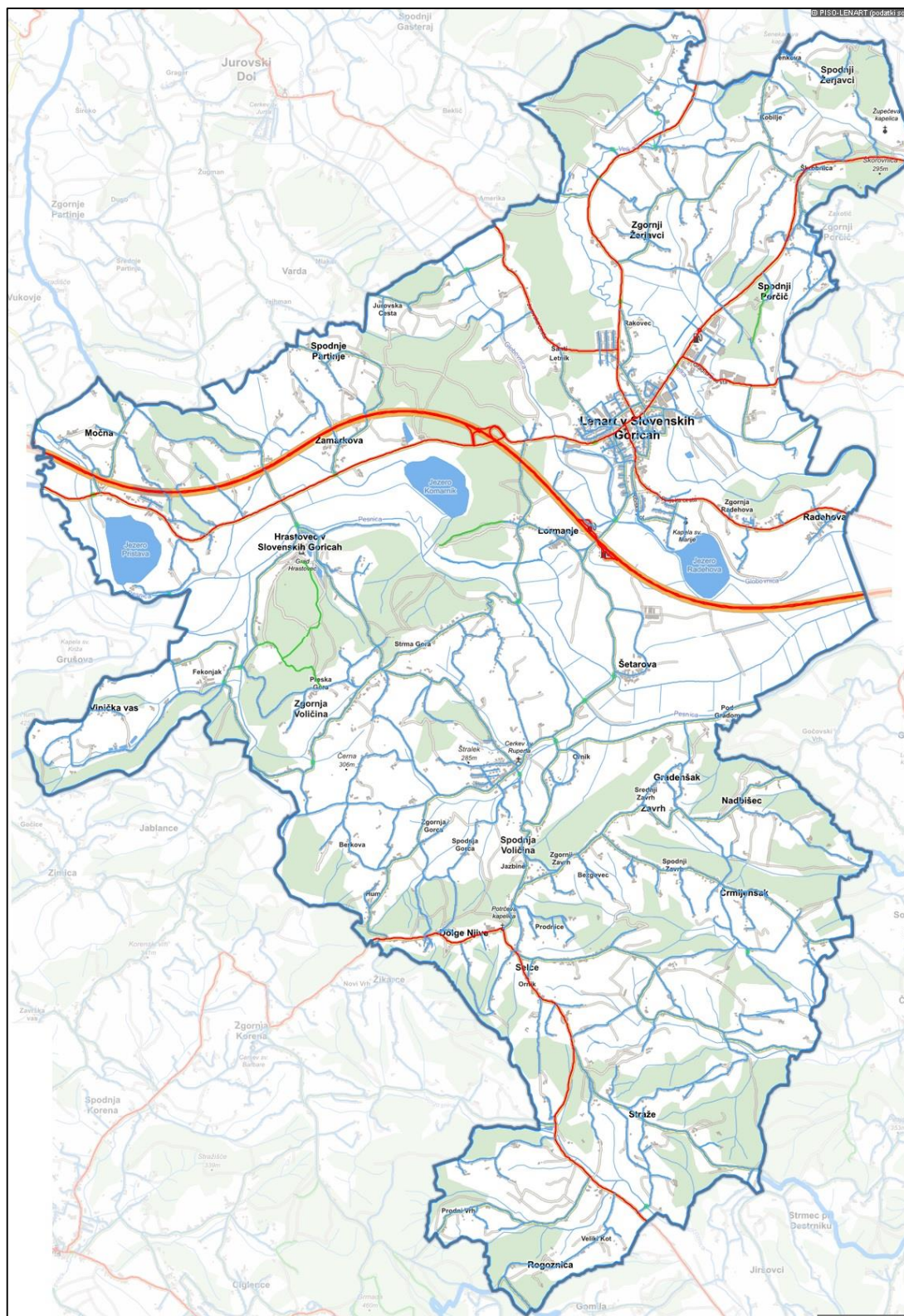


REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



OBČINA LENART

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-16: Razvejanost občinskega cestnega omrežja v občini Lenart. Pogled celotna občina.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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

#### 4.4 Kakovost prometnega omrežja

Za oceno kakovosti prometno omrežje v občini je najbolje, da omrežje razdelimo na državni in občinski del. Pri tem poudarimo, da je prometno omrežje v največji meri namenjeno motornim vozilom. Kar je posledica dosedanjih prometnih politik.

Državno cestno omrežje je v občini urejeno zelo dobro na glavnih potovalnih oseh. Pri tem se cestno omrežje postopoma obnavlja praviloma, ko je stanje že alarmantno. Državne ceste nižjega reda v občini Lenart so praviloma slabše kakovost, saj se vzdrževanje cestišča izvaja po potrebi. Zelo slaba kakovost je bila opažena na državni cesti, ki pelje skozi Dolge Njive. Na tem odseku je obnova nujno potrebna. Zato tukaj lahko damo oceno kakovosti nezadovoljivo.

Občinsko prometno omrežje je po kakovosti zelo različno. Na določenih odsekih je dobro, na določenih odsekih se je opazilo, da se ureja in se stanje izboljšuje, na določenih odsekih pa je stanje dokaj slabo in bi bila potrebna nujna obnova ali nadgradnja.

Ker je za izboljšavo obstoječega stanja prometnega omrežja potrebno investirati veliko sredstev, se obnova cest zavlakuje in odvija po finančnih zmožnosti občine. Na državni ravni ni nič drugače.

Na kvaliteto prometnega obrežja vplivajo različni dejavniki, eden od teh dejavnikov je tudi razpršena poselitev ter zelo razgiban, hribovit teren, ki je značilnost občine Lenart in Slovenskih Goric nasploh. Drugi dejavnik je, da lokalne ceste niso bile zgrajene in dimenzionirane za takšno količino prometa, ki se odvija danes ter da ceste niso bile zgrajene za tako močne osne obremenitve tovornega in kmetijskega prometa.

Vsi dejavniki skupaj pa dajejo stanje, ki ga danes opazujemo na lokalnih cestah, ne le v občini Lenart, ampak tudi po drugih občinah v Sloveniji.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



Slika 4-17: Desno- Obnova državne ceste v naselju Radehova. Levo- tipična lokalna cesta

## 4.5 Mirujoči promet

V analizi stanja se je obravnaval tudi mirujoči promet oz. parkiranje. Na opazovanem območju (poudarek je bil na mestu Lenart ter naselju Voličina) je bilo zaznано, da je parkirnih prostorov dovolj ter da so urejena parkirišča dobro razporejena po prostoru. Površine namenjene parkiranju so urejena ob voziščih občinskih cest in ulic (pravokotno, poševno ali vzporedno). Kar precej je tudi parkirnih ploščadi tam, kjer je potreba po parkiranju večja.

Za večje premikanje (umikanje) mirujočega prometa ima občina sprejet odlok, ki ureja mirujoč promet s pomočjo modrih con, ki imajo časovno omejeno parkiranje.

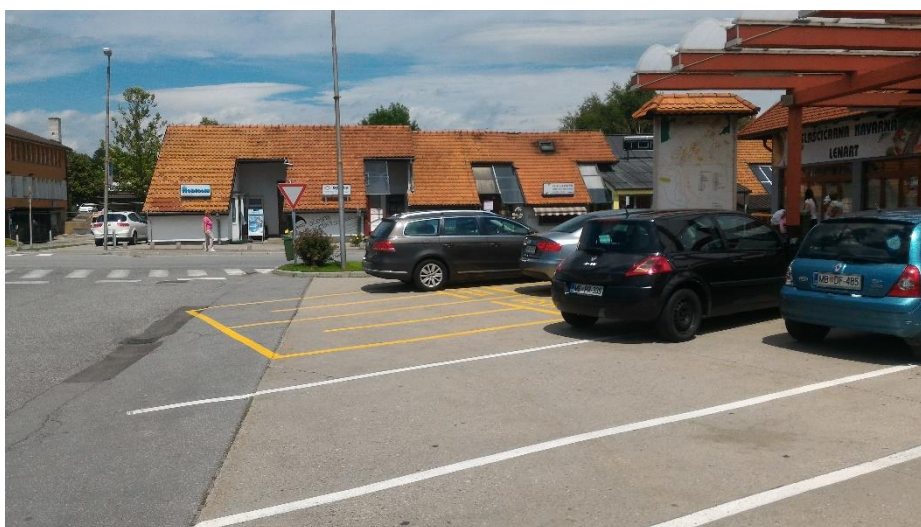
### 4.5.1 Obstoječe stanje parkiranja v mestu Lenart

Pri analizi obstoječega stanja mirujočega prometa oz. opazovanja parkirnih prostorov v mestu Lenart je bilo ugotovljeno sledeče:

- Največ potreb po parkirnih prostorih se pojavlja ob državnih/občinskih ustanovah (Občina Lenart, Upravna enota), Zdravstvenem domu, Domu upokojencev, v okolici avtobusne postaje, trgovin, trgovskih centrov, storitvenih in proizvodnih dejavnosti.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

- Parkirni prostori v centru mesta so ob delavnikih praviloma zasedeni, ampak se še vedno da najti prosto parkirno mesto. V primeru, da je eno parkirišče zasedeno je v bližini, v krogu 5 min hoje, mogoče najti prosto parkirišče.
- Parkirni prostori v okolici trgovskih centrov in drugih storitveno-industrijskih dejavnosti so zadovoljivo urejeni.
- Nepravilno parkiranje se pojavlja po vsem mestu, ampak izstopa samo mestno jedro z avtobusno postajo ter drugimi atraktivni lokacija. Opaženo je bilo, da se nepravilno parkira na zebrah, uvozih na parkiriščih, na zelenicah, pločnikih, na mestih namenjenim invalidom in dostavam.



Slika 4-18: Nepravilno parkirani avtomobili na avtobusni postaji



Slika 4-19: nepravilno parkirani avtomobili na zelenici, center Lenarta





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



Slika 4-20: Nepravilno parkiranje uvoz na parkirišče pred pošto



Slika 4-21: Dovožna cesta pri Mercatorju, Pošti



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-22: Parkirišče pri Mercatorju, Pošti

Na področju mesta Lenart smo identificirali kar precejšnje število parkirnih prostorov (ploščadi ali parkiranje ob cesti) in to prikazuje spodnja slika. Na sliki so parkirišča označena z rdečo barvo. Pomembno je tudi pripomniti, da je postavitve znakov za parkirišča ustrezen in obiskovalci z lahkoto najdejo večja parkirišča. Prav tako je dokaj dobro poskrbljeno za parkiranje ob trgovinah in storitvenih dejavnostih. Tukaj prevladujejo parkirišča, ki so namenjena strankam in uslužbencem. Parkirni prostori ob večjih obratih v industrijski coni nakazujejo, da je zadosti parkirnih prostorov. Razen v okolici tovarne TBP v Gradiški cesti, ker smo opazili da zaposleni parkirajo tudi na zelenicah in ob cesti.



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-23: Parkirišča v mestu Lenart

#### 4.5.2 Obstoječe stanje parkiranje v naselju Voličina

V naselju Spodnja Voličina smo opazili, da je v središču zadosti parkirnih prostorov. Urejeno je parkirišče pri pokopališču, cerkvi, gostilni Vinska trta, ob OŠ Voličina, nasproti OŠ ter ostali gostinsko-trgovinsko-proizvodnji objekti imajo svoja urejena parkirišča. Parkiranje ob normalnih delovnikih ali vikendih ni težava. Ob večjih prireditvah pa lahko parkiranje postane problematično iz dejstva, da je naselje na hribovitem območju in tesno pozidano ob glavni cesti.





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



Slika 4-24: Parkirišče ob cesti, nasproti OŠ



Slika 4-25: Parkirišče ob OŠ Voličina



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logiteh.si

## 5 Javni potniški promet in šolski prevozi

V sklopu javnega potniškega prometa je obdelan medkrajevni in primestni avtobusni javni prevoz. Preostalih oblik javnega potniškega prometa na območju občine ni!

Poseben segment javnega prevoza je segment prevozov osnovnošolskih otrok v OŠ Lenart in OŠ Voličina.

### 5.1.1 Obstoječe stanje JPP

Lenart ima osrednjo avtobusno postajo, ki je locirana v samem središču mesta. Postaja se nahaja izven glavne prometnice in je urejena tako, da ima vsak avtobus svoj prostor (peron) na katerem odlaga in sprejema potnike. Posamezen peron je določen za posamezne kraje (mesta) v katere avtobus pelje.



Slika 4-26: Avtobusna postaja in slika postajališča.

Avtobusna postaja je nadkrita tako, da so potniki zavarovani pred vremenskimi vplivi. Potnikom so na voljo klopi in informativna tabla z voznimi redi. Avtobusna postaja je primerno urejena in v okviru postaje so tudi različni lokali in manjše trgovine. Avtobusna postaja ima še dodatna parkirna mesta za avtobuse, urejeno parkirišče za avtomobile in označene površine za dostavna vozila.





Slika 4-27: Parkirišče za avtobuse, AP Lenart.

Obstoječa avtobusna postaja je v današnjem času prevelika glede na frekvenco vožnje avtobusov. Zaradi velike prometne površine, ki jo zajema avtobusna postaja se pojavljajo nepravilno parkirani avtomobili, ne glede na to, da parkiranje tam ni dovoljeno. Osebna vozila so parkirana na mestih, ki so namenjena dostavi in avtobusom, zato dostava parkira na neustreznih mestih.



Slika 4-28: Nepravilno parkirani avtomobili na AP Lenart

### 5.1.2 Avtobusna postajališča

Mrežo avtobusnih prevozov dopolnjujejo avtobusna postajališča, ki so postavljena ob trasah javnih linij avtobusov. Na območju Občine Lenart je 22 avtobusnih postajališč. V veliki meri so postajališča urejana z nadstreškom, klopjo in voznim redom. Nekatera postajališča nimajo nadstreška, ampak postajo označuje le znak avtobusna postaja. Prav tako je nekaj starejših in dotrajanih avtobusnih postaj, ki bi bile potrebne obnove. Urejenost postajališč je vidna na naslednjih slikah. Praviloma je za avtobus urejena niša, na kateri se ustavi zunaj cestišča. Novejša postajališča imajo nadstrešek s klopjo, reklamni pano in prostor za vozni red. Starejša pa imajo nadstrešek, klop in vozni red.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



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



Slika 4-30: Avtobusno postajališče Močna (Levo). Desno prostor za Vozni red.



Slika 4-31: Nadstrešek na postajališču.

Postajališča ob cestah so dokaj dobro urejena in opremljena. Pogrešamo pa koš za smeti ter malo bolje prikazan vozni red ter boljše urejeno tablo za vozni red.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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

Prav tako je dobro urejena okolica postajališča, saj je prehod za pešce umeščen med dve nasprotno usmerjeni postajališči. Prehod je dobro viden, saj je dodatno označen z utripajočo lučjo pozor pešci. Podobne ureditve so opažene na celotni trasi glavne ceste proti in iz Lenarta.



Slika 4-32: Urejen prehod za pešce uporabnike medkrajevnega avtobusa.



Slika 4-33: Postajališče Radehova- v času obnove.

V občini je tudi nekaj starejših avtobusnih postaj oz. nadstreškov. Na spodnjih slikah so prikazana takšna postajališča. Na postajah v nekaterih naseljih pa popolnoma manjkajo postajališča.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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



Slika 4-34: Avtobusno postajališče Lomarnje.



Slika 4-35: Avtobusno postajališče Selce.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-36: Avtobusno postajališče Dolge Njive

Dotrajana postajališča in oznake bi bilo treba nadomestiti z novimi modernejšimi objekti. Oglédalo javnega potniškega prometa so urejene avtobusne postaje, ki potnikom omogočajo vpogled v vozni red ter če je možno tudi nadstrešek, klop in koš za smeti.

Na naslednjem listu je prikazana pregledna karta vseh avtobusnih postajališč v občini Lenart.





EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

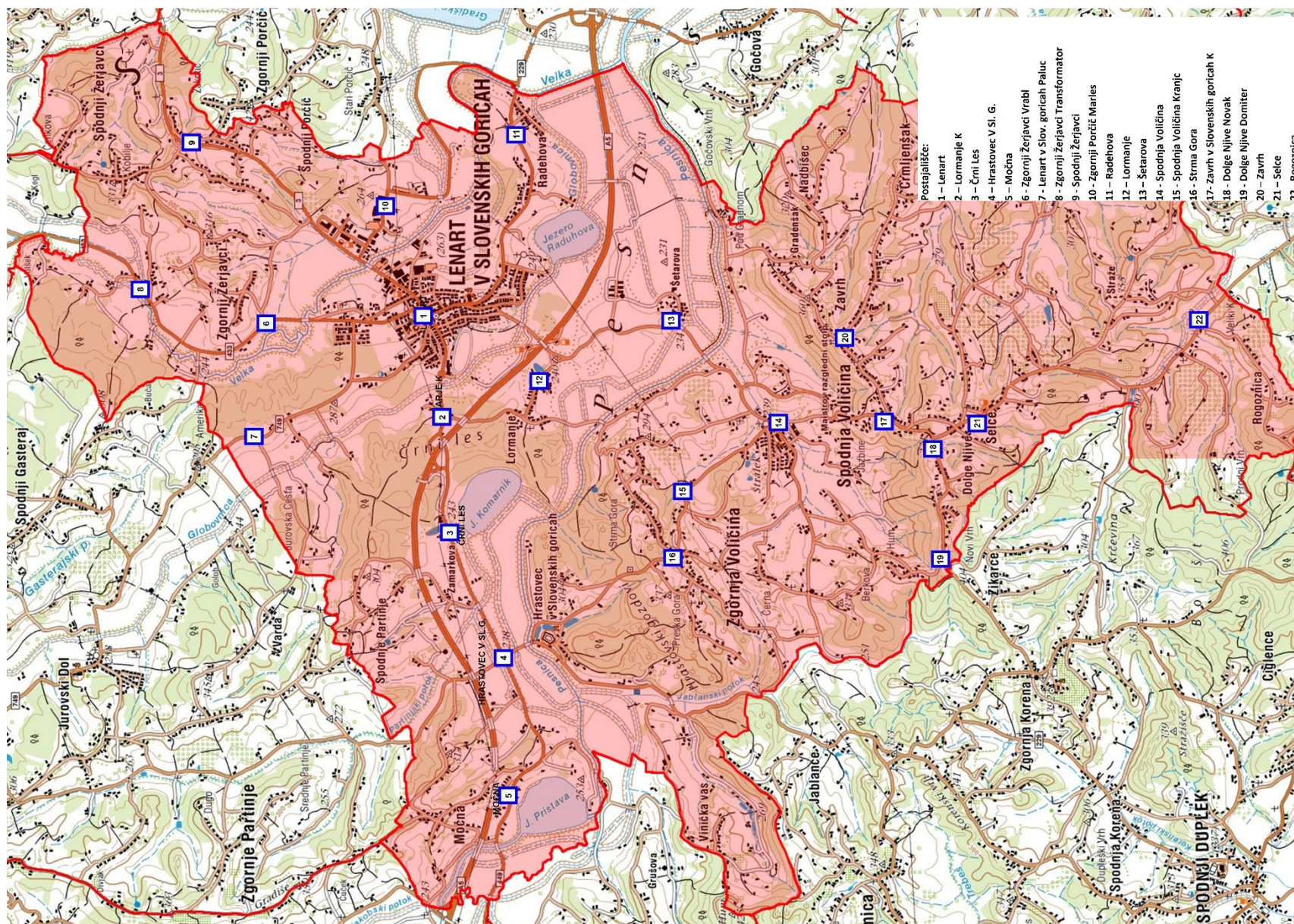


REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURNO



OBČINA LENART

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-37: Pregledna karta avtobusnih postajališč v občini Lenart



### 5.1.3 Avtobusni prevozniki in vozni redi

Na glavni avtobusni postaji Lenart se ustavljajo avtobusi naslednjih prevoznikov:

- Arriva,
- Avtobusni promet Murska Sobota
- In Avrigo.

Največji ponudnik avtobusnih prevozov na območju Občine Lenart je podjetje ARRIVA-Štajerska. To podjetje ima koncesijo za izvajanje medkrajevnega in primestnega avtobusnega prometa za področje Štajerske. Drugi največji ponudnik je Avtobusni prevozi Murska Sobota, ta prevoznik prehaja Občino Lenart s svojimi avtobusi na linijah, ki so mu na poti do končnih ciljev.

Najmanjši ponudnik je AVRIGO z enim avtobusom na relaciji Ljutomer- Nova Gorica. Ta ponudnik le prehaja občino in se ustavlja na postajališčih ob glavni cesti.

Vsak avtobusni prevoznik ima svoj vozni red, ki ga izobesi v vitrini z voznimi redi. Vozni redi so dostopni na postajah in postajališčih ter na uradnih spletnih naslovih ponudnikov avtobusnih prevozov.

#### Relevantni vozni redi za področje občine Lenart

V spodnji tabeli so zajete vse avtobusne vožnje, ki potekajo preko avtobusne postaje Lenart v Slovenskih goricah.

Avtobusni prevoznik ARRIVA: Iz avtobusne postaje Lenart se je mogoče z avtobusom popeljati v naslednje kraje (in kraje na ruti vožnje).

	V smeri:	V času šol. pouka	V času šol. počitnic	V soboto (št. voženj)	V nedeljo
Smer proti Mariboru	Maribor	41 voženj od tega 17 voženj se opravi po avtocesti	17 voženj	7 voženj	4 vožnje
	Maribor tov. TAM	4 vožnje od tega 3 po avtocesti	/	/	/
	Maribor STŠ	7 voženj od tega 4 po avtocesti	/	/	/
	Košaki Opekarna	22 voženj	16 voženj	7 voženj	4 vožnje
Smer proti Murski Soboti	Gornja Radgona	23 voženj	15 voženj	7 voženj	3 vožnje
	Radenci	12 voženj	5 voženj	6 voženj	3 vožnje
	Murska sobota	11 voženj	5 voženj	6 voženj	3 vožnje
	Rakičan	3 vožnje	3 vožnje		
	Dražen Vrh	7 voženj	4 vožnje		
	Sp. Voličina	4 vožnje	2 vožnje		
	Sv. Trojica v Sl. G.	9 voženj	3 vožnje		



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

	Sp. Ivanjci	3 vožnje	2 vožnje		
	Smolinci Hanžekovci	2 vožnje			
	Trnovska vas	4 vožnje			
	Selce /Sl.G.	2 vožnji	2 vožnji		
	Sv. Ana v Sl. G.	6 voženj	7 voženj		
	M. Nedelja	2 vožnji	1 vožnja		
	Jurovski Dol	4 vožnje	2 vožnji		
	Negova	2 vožnji	2 vožnji		
	Destrnik	1 vožnja			
	Slavšina 37	2 vožnji			
	Osek /Sl.G.	6 voženj	2 vožnji		
	Jakob	3 vožnje	2 vožnji		
	Grabonški vrh	6 voženj	4 voženj		1 vožnja
	Sv. Jurij ob Ščavnici	7 voženj	4 voženj		1 vožnja
	Ljutomer	1 vožnja			1 vožnja
	Crekvenjak	9 voženj	4 voženj		1 vožnja
	Brengova ploj	6 voženj	4 voženj		1 vožnja

Tabela 4-2: Število voženj po smereh in dnevih, avtobusni prevoznik ARRIVA.

Avtobusni prevoznik Avtobusni promet Murska Sobota:

V spodnji tabeli so podane vožnje na posamezen dan v tednu. Potrebno je poudariti, da avtobus v določeni smeri pokriva več mest. Na primer v smeri primorske 1 avtobus pokriva Piran, Portorož, Izola, Koper na poti na primorsko pa še Maribor, Celje, Ljubljano. Podobno je v smeri priti Prekmurju ena avtobus, pokriva Gornjo Radgono, Radence in Mursko Soboto. Drugi avtobus pa Rakičan in Lendava.

	V smeri:	Pon. – Pet.	Sobota	Nedelja
Smer proti Primorski	Piran, Portorož	1 vožnja ob 7:30	1 vožnja ob 7:30	/
	Koper, Izola	1 vožnja ob 7:30	1 vožnja ob 7:30	/
	Ljubljana	1 vožnja ob 7:30	1 vožnja ob 7:30	/
	Celje	1 vožnja ob 7:30	1 vožnja ob 7:30	/
	Maribor	7 voženj +1 vožnja D*B	3 vožnje	/
Smer proti Prekmurju	G. Radgona	7 voženj +1 vožnja D*B	3 vožnje	/
	Radenci	7 voženj +1 vožnja D*B	3 vožnje	
	Murska Sobota	7 voženj +1 vožnja D*B		
	Rakičan	3 vožnje	1 vožnja	
	Lendava	3 vožnje	1 vožnja	
D*B-vozi ob delavnikih				



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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

Tabela 4-3: Število voženj po smereh in dnevih, avtobusni prevoznik Murska Sobota

V spodnji tabeli so zajete vse avtobusne vožnje, ki potekajo preko avtobusne postaje Lenart v Slovenskih goricah. Vir podatkov je uradna podatkovna baza javnega avtobusnega potniškega prometa v Sloveniji. Ob delavnikih se skozi AP Lenart popelje 127 avtobusov v različne smeri. Ob sobotah je 18 avtobusov. V nedeljo vozi 10 avtobusov. Pri vožnjah je potrebno še omeniti, da določeni avtobusi ne vozijo v času šolskih počitnic.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



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

Vrsta	Prevoznik	Ura_prihoda	Ura_odhoda	Postanek	Režim	Linija_od	Linija_do
PR	Veolia Štajerska	6:00:00	6:00:00	D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote	Maribor	G. Radgona
MK	AP Murska Sobota	9:52:00	9:52:00	D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote	Lendava	Maribor
MK	AP Murska Sobota	11:29:00	11:29:00	D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote	Lendava	Maribor
MK	AP Murska Sobota	12:27:00	12:27:00	D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote	Murska Sobota	Maribor
PR	Veolia Štajerska	13:10:00	13:10:00	D	Vozi ob delavnikih od ponedeljka do sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	4:57:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Jurij ob Ščavnici	Lenart v Sl.g.
PR	Veolia Štajerska	5:10:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.G	Lenart v Sl.G
MK	Veolia Štajerska	5:30:00	5:30:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	5:31:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Trate/Muri	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	5:39:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Cerkvenjak	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	5:56:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	M. Nedelja	Lenart v Sl.g.
MK	Veolia Štajerska	5:59:00	5:59:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
MK	AP Murska Sobota	6:13:00	6:13:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Murska Sobota	Maribor
PR	Veolia Štajerska	6:13:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Strma gora	Maribor
PR	Veolia Štajerska	6:21:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Ana v Sl. G.	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	6:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
MK	Veolia Štajerska	6:41:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	6:53:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	G. Radgona
MK	Veolia Štajerska	6:59:00	6:59:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
MK	Veolia Štajerska	7:18:00	7:18:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
MK	AP Murska Sobota	7:24:00	7:24:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lendava	Maribor
PR	Veolia Štajerska	7:30:00	7:30:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	7:35:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Selce/SI.G.
PR	Veolia Štajerska	7:47:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	G.Radgona	Lenart v Sl.g.
PR	Veolia Štajerska	8:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	8:08:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	Ljutomer
MK	Veolia Štajerska	8:22:00	8:25:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	AP Murska Sobota	8:45:00	8:45:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	9:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
MK	AP Murska Sobota	9:02:00	9:02:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Murska Sobota	Maribor
PR	Veolia Štajerska	9:16:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Sv. Ana v Sl. G.
MK	Veolia Štajerska	9:29:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	G.Radgona
PR	Veolia Štajerska	9:30:00	9:30:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	10:00:00	10:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	10:01:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Ana v Sl. G.	Maribor



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



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

MK	Veolia Štajerska	10:36:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	10:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	G. Radgona	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	11:00:00	11:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	11:10:00	11:10:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
MK	AP Murska Sobota	11:38:00	11:38:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lendava	Maribor
PR	Veolia Štajerska	11:39:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Selce/Sl.G.
MK	Veolia Štajerska	11:59:00	11:59:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	12:03:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	12:10:00	12:10:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	12:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	12:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Maribor
PR	Veolia Štajerska	12:56:00	12:10:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	M.Nedelja
MK	Veolia Štajerska	12:59:00	12:59:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	12:59:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Ana v Sl. G.	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	13:04:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.G	Lenart v Sl.G
MK	AP Murska Sobota	13:41:00	13:41:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Murska Sobota	Maribor
PR	Veolia Štajerska	13:50:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Maribor
PR	Veolia Štajerska	14:00:00	14:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
MK	Veolia Štajerska	14:08:00	14:08:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska		14:30:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
MK	AP Murska Sobota	14:44:00	14:44:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lendava	Maribor
MK	Veolia Štajerska	14:59:00	14:59:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
MK	Veolia Štajerska	15:02:00	15:02:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
MK	AVRIGO	15:24:00	15:24:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Nova Gorica	Ljutomer
MK	Veolia Štajerska	15:39:00	15:39:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	15:40:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Trete/Muri	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	15:43:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Strma gora	Maribor
MK	Veolia Štajerska	15:56:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Ljutomer ŽP
MK	Veolia Štajerska	15:59:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	G.Radgona
PR	Veolia Štajerska	16:00:00	16:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	16:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	16:30:00	16:30:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	16:50:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.l
MK	Veolia Štajerska	16:54:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	G.Radgona
PR	Veolia Štajerska	17:00:00	17:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	AP Murska Sobota	17:11:00	17:11:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Murska Sobota	Maribor



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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

PR	Veolia Štajerska	18:00:00	18:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	18:00:00	18:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
MK	AP Murska Sobota	18:13:00	18:13:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lendava
PR	Veolia Štajerska	19:00:00	19:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	19:00:00	19:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	19:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	19:41:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.G.	Sv.Jurij ob Ščavnici
PR	Veolia Štajerska	20:00:00	20:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	21:00:00	21:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	21:00:00	21:00:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	21:21:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.G.	Sv.Jurij ob Ščavnici
PR	Veolia Štajerska	22:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	22:50:00	22:50:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	4:50:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	4:55:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	5:25:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Ana v Sl. G.	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	5:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	5:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Maribor
MK	Veolia Štajerska	5:55:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	G.Radgona
PR	Veolia Štajerska	6:20:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	6:40:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	6:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	6:55:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Maribor
PR	Veolia Štajerska	7:35:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Selce/SI.G.
PR	Veolia Štajerska	7:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
MK	Veolia Štajerska	9:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	G.Radgona
PR	Veolia Štajerska	9:20:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Sv. Ana v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	9:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	M.Nedelja
PR	Veolia Štajerska	10:05:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Ana v Sl. G.	Maribor
PR	Veolia Štajerska	10:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Selce/SI.G.
PR	Veolia Štajerska	11:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	11:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	12:05:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	Ljutomer
PR	Veolia Štajerska	12:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Maribor
PR	Veolia Štajerska	12:35:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.G	Lenart v Sl.G
PR	Veolia Štajerska	12:40:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Sv. Ana v Sl. G.	Lenart v Sl. G.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



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

PR	Veolia Štajerska	12:40:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	12:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	14:15:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	Sv.Jurij ob Ščavnici
PR	Veolia Štajerska	14:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Dražen Vrh
PR	Veolia Štajerska	14:45:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Selce/Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	15:05:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	Ljutomer
PR	Veolia Štajerska	15:20:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Strma gora	Maribor
PR	Veolia Štajerska	15:40:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl. G.	Dražen Vrh
PR	Veolia Štajerska	16:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g	M.Nedelja
PR	Veolia Štajerska	16:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	16:30:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Strma gora	Maribor
PR	Veolia Štajerska	16:55:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	18:10:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.G.	Sv.Jurij ob Ščavnici
PR	Veolia Štajerska	20:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Trete/Muri	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	20:00:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	Sv.Jurij ob Ščavnici
PR	Veolia Štajerska	22:50:00		D	Vozi ob delavnikih razen sobote	Lenart v Sl.g.	Sv.Jurij ob Ščavnici
MK	AP Murska Sobota	7:47:00	7:47:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote; ne vozi v letnih šolskih počitnicah	Lendava	Maribor
MK	AP Murska Sobota	15:42:00	15:42:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote; ne vozi v letnih šolskih počitnicah	Lendava	Maribor
MK	AP Murska Sobota	16:54:00	16:54:00	D	Vozi ob delavnikih razen sobote; ne vozi v letnih šolskih počitnicah	Lendava	Maribor
MK	AVRIGO	15:24:00	15:24:00	D	Vozi ob nedeljah in praznikih	Nova Gorica	Ljutomer
MK	Veolia Štajerska	19:26:00	19:26:00	D	Vozi ob nedeljah in praznikih	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	17:00:00		D	Vozi ob nedeljah in praznikih	Lenart	Ljutomer ŽP
MK	AP Murska Sobota	19:54:00	19:54:00	D	Vozi ob nedeljah oz. zadnji dan praznikov v času šolskega pouka - vsa območja	Lendava	Maribor
MK	AP Murska Sobota	19:54:00	19:54:00	D	Vozi ob nedeljah oz. zadnji dan praznikov v času šolskega pouka - vsa območja	Lendava	Maribor
MK	AP Murska Sobota	19:54:00	19:54:00	D	Vozi ob nedeljah oz. zadnji dan praznikov v času šolskega pouka - vsa območja	Murska Sobota	Maribor STŠ
MK	AP Murska Sobota	14:44:00	14:44:00	D	Vozi ob petkih v času šolskega pouka - območje LJ in MB	Lendava	Maribor
MK	Veolia Štajerska	6:41:00	6:41:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	7:00:00	7:00:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	G. Radgona
MK	AP Murska Sobota	7:47:00	7:47:00	D	Vozi ob sobotah	Lendava	Maribor
MK	Veolia Štajerska	7:59:00	7:59:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	8:25:00	8:25:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	G. Radgona
MK	Veolia Štajerska	10:36:00	10:36:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	12:00:00	12:00:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	G. Radgona
MK	Veolia Štajerska	13:59:00	13:59:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	15:00:00	15:00:00	D	Vozi ob sobotah	Maribor	G. Radgona



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



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

MK	AVRIGO	15:24:00	15:24:00	D	Vozi ob sobotah	Nova Gorica	Ljutomer
MK	Veolia Štajerska	6:19:00	6:19:00	D	Vozi ob petkih v času šolskega pouka - območje LJ in MB	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	6:21:00	6:21:00	D	Vozi ob petkih v času šolskega pouka - območje LJ in MB	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	6:25:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
MK	Veolia Štajerska	6:41:00	6:41:00	D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	8:10:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Maribor
PR	Veolia Štajerska	8:30:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	8:55:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
MK	Veolia Štajerska	9:27:00	9:27:00	D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	10:30:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	11:30:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	12:00:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
PR	Veolia Štajerska	12:31:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Sv. Ana v Sl. G.	Lenart v Sl. G.
MK	Veolia Štajerska	13:29:00	13:29:00	D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	14:10:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
PR	Veolia Štajerska	14:15:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	14:45:00	14:45:00	D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	G. Radgona Novi Elrad	Maribor
PR	Veolia Štajerska	15:22:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl. G.
PR	Veolia Štajerska	15:28:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenartv Sl.g.	Ljutomer
PR	Veolia Štajerska	15:40:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
MK	Veolia Štajerska	16:22:00	16:22:00	D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Murska Sobota
PR	Veolia Štajerska	18:11:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Trete/Muri	Lenart v Sl. G.
MK	Veolia Štajerska	5:35:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Ljutomer ŽP
PR	Veolia Štajerska	6:00:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	6:30:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
PR	Veolia Štajerska	8:30:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Strma gora	Maribor
PR	Veolia Štajerska	8:50:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
PR	Veolia Štajerska	10:45:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	11:55:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Sv. Ana v Sl. G.	Lenart v Sl. G.
MK	Veolia Štajerska	12:00:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl.g	G.Radgona
PR	Veolia Štajerska	12:05:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
PR	Veolia Štajerska	13:45:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	14:05:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Trnovska vas
PR	Veolia Štajerska	15:05:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl.g.	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	15:40:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Maribor	Lenart v Sl.G.
PR	Veolia Štajerska	17:00:00		D	Vozi v dneh šolskega pouka območje LJ in MB	Lenart v Sl. G.	Dražen Vrh



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si





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

PR	Veolia Štajerska	13:30:00	13:30:00	D	Vozi v dneh šolskih počitnic območje LJ in MB	Maribor	G. Radgona
PR	Veolia Štajerska	14:30:00		D	Vozi v dneh šolskih počitnic območje LJ in MB	G. Radgona Novi Elrad	Maribor
MK	AP Murska Sobota	6:28:00	6:28:00	D	Vozi vsak dan	Murska Sobota	Piran
MK	AVRIGO	6:51:00	6:51:00	D	Vozi vsak dan	Ljutomer	Nova Gorica
MK	AP Murska Sobota	20:50:00	20:50:00	D	Vozi vsak dan	Murska Sobota	Piran
PR-Primestni promet							
MK- Medkrajevni promet							

Tabela 4-4: Vse avtobusne proge skozi Občino Lenart.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logiteh.si



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

#### 5.1.4 Šolski avtobusni prevozi

Šolski avtobusni prevozi oz. prevoz učencev v osnovno šolo, urejata zakon o osnovni šoli 56. člen, Zakona o osnovni šoli (ZOsn-I) in 91., 94., in 102. člen Zakona o varnosti cestnega prometa (ZVCP-1).

Z zakonom se ureja pravica učenca do brezplačnega prevoza, če je njegovo prebivališče oddaljeno več kot štiri kilometre od osnovne šole in hodijo v šolo po nevarnih prometnih odsekih.

Šolski prevozi so urejeni. Iz dokumentacije je bilo razbrano sledeče:

Šolski prevozi so razdeljeni v 2 sklopa:

- Sklop- OŠ Lenart za naslednje relacije:
  1. Močna (pri križu) – postaja Močna – Zamarkova – Vinička vas – Zamarkova - Sp. Partinje (tu je obračališče pod Kranerjem- cca. 800m od regionalne ceste) – OŠ Lenart.
  2. Sp. Žerjavci (Elbl)- križišče Lešnik – Gungl – Zg. Žerjavci (križ) – Zg. Žerjavci (Perko-avtoličarstvo – tu je obračališče)- OŠ Lenart.
  3. Voličina- Šetarova – Lormanje – OŠ Lenart.
  4. Radehova vas (Sirk) – Švarc – OŠ Lenart (zgornja) – OŠ Lenart (spodnja).
- Sklop- OŠ Voličina z naslednje relacije:
  1. Črmljenšak (Zrim) – Črmljenšak (Brandšteter) - Zavrh (Petko) – Nadbišec (Fekonja) – Gradenšak (Damiš) - Zavrh (Kranvogel) – Zavrh (stolp) – Zavrh (LD ali kapela)- Rogoznica (križišče Goznik – Ornik) – Rogoznica (kapela) – Rogoznica (J. Spevan) – Straže (Rojko) – Straže (Kocbek) – Selce (Fekonja) – Selce (benc. Črpalka) – Dolge Njive (Fras) – dolge njive (Domiter) – Hum (križišče Kranjc) – Hum (Stergar) – Interles (križišče) – Avtobusna postaja Voličina.
  2. Avtobusna postaja Voličina – pri »gozdičku«(Fazarani) – Strma Gora (kapela Taužič) – Strma gora (križišče – parkirišče Kurnik) – križišče Zelenko – pesjak (M. Bezjak) – Križišče Kocbek- pri »Živkovi« kapeli – Interles (križišče) – avtobusna postaja Voličina.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si

#### 5.1.4.1 Vozni red - OŠ Lenart

##### VOZNI RED – PREVOZI RIBIČ (velja za šolsko leto 2016)

RELACIJA	PRIHOD – ZJUTRAJ	ODHOD – POPOLDAN
MOČNA – SP. PARTINJE	1. vožnja – 6.45 na postaji – 6.55 prihod v šolo	1. vožnja – 13.15
	2. vožnja – 7.30 na postaji – 7.45 prihod v šolo	2. vožnja – 14.15
		3. vožnja – 15.30
SP. ŽERJAVCI – ELBL – PERKO	1. vožnja – 7.05 na postaji – 7.15 prihod v šolo	1. vožnja – 12.55
	2. vožnja – 7.50 na postaji – 8.10 prihod v šolo	2. vožnja – 13.50
		3. vožnja – 15.30
<b>KOMBI</b>		
HRASTOVEC – 7.10	1. vožnja – 12.55	
VOLIČINA – 7.15	2. vožnja – 13.55	
JUROVSKA CESTA – 7.20	2. vožnja – 13.45	
RADEHOVA – 7.00 in 7.35	Odvoz – 13.40 in 14.50	

Tabela 4-5: Vozni red za OŠ Lenart. Šolsko leto 2015/2016. Vir: [www.os-lenart.si](http://www.os-lenart.si)



Slika 4-38: Postajališče pri OŠ Lenart (zgornja šola).

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 4-39: Šolski avtobus/kombi-OŠ Lenart.



Slika 4-40 in 41: Prihod in odhod šolskega avtobusa, OŠ Lenart.





»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

5.1.4.2 Vozni red - OŠ Voličina

**VOZNI RED ŠOLSKEGA AVTOBUSA OB ZAČETKU ŠOLSKEGA LETA 2015/16**

**Vožnje v šolo**

Št.	Zjutraj PROGA I. (postaje)	Ura odhoda
P1	Črmljenšak (Zrim)	6.29
P2	Črmljenšak (Brandšteter)	6.31
P3	Zavrh (Petko)	6.33
P4	Zavrh (stolp)	6.34
P5	Zavrh (Kranvogel)	6.35
P6	Nadbišec (Fekonja)	6.39
P7	Gradenšak (Damiš)	6.42
	AP Voličina	6.48

Št.	Zjutraj PROGA II. (postaje)	Ura odhoda
P1	Hum (Stergar)	6.54
P2	Hum (križišče Krajnc)	6.55
P3	Dolge Njive (Domiter)	6.56
P4	Dolge Njive (Fras)	6.58
P5	Rogoznica (križ. Goznik-Ornik)	7.02
P6	Rogoznica (kapela)	7.04
P7	Rogoznica (J. Spevan)	7.05
P8	Straže (Rojko)	7.07
P9	Straže (Kocbek)	7.08
P10	Selce (Fekonja)	7.10
P11	Selce (benc. črpalka)	7.12
P12	Zavrh (LD ali kapela)	7.14
	AP Voličina	7.19

Št.	Zjutraj - PROGA III. (postaje)	Ura odhoda
P1	Pri »gozdičku« (Farazin)	7.24
P2	Strma Gora (kapela Taužič)	7.25
P3	Strma Gora (križ. - park. Kurnik)	7.26
P4	Križišče Zelenko	7.28
P5	Pesjak (M. Bezjak)	7.30
P6	Križišče Kocbek	7.31
P7	Pri »Živkovi« kapeli	7.34
P8	Interles	7.35
	AP Voličina	7.37

Št.	Zjutraj PROGA IV. (postaje)	Ura odhoda
P1	Črmljenšak (Zrim)	7.47
P2	Črmljenšak (Brandšteter)	7.48
P3	Zavrh (Petko)	7.49
P4	Nadbišec (Fekonja)	7.56
P5	Gradenšak (Damiš)	7.58
P6	Zavrh (Kranvogel)	7.59
P7	Zavrh (stolp)	8.01
P8	Zavrh (LD ali kapela)	8.04
P9	Rogoznica (križiš. Goznik-Ornik)	8.06
P10	Rogoznica (kapela)	8.07
P11	Rogoznica (J. Spevan)	8.08
P12	Straže (Rojko)	8.09
P13	Straže (Kocbek)	8.10
P14	Selce (Fekonja)	8.11
P15	Selce (benc. črpalka)	8.12
P16	Dolge Njive (Fras)	8.14
P17	Dolge Njive (Domiter)	8.16
P18	Hum (križišče Krajnc)	8.18
P19	Hum (Stergar)	8.19
P20	Interles (križišče)	8.20
	AP Voličina	8.22

**Vožnje domov**

Št.	Popoldan PROGA I., odhod iz AP Voličina ob 13.00
P1	Pri »gozdičku« (Farazin)
P2	Strma Gora (kapela Taužič)
P3	Strma Gora (križ. - park. Kurnik)
P4	Križišče Zelenko
P5	Pesjak (M. Bezjak)
P6	Križišče Kocbek
P7	Pri »Živkovi« kapeli
P8	Interles
P9	Hum (Stergar)
P10	Hum (Krajnc)
P11	Dolge Njive (Domiter)
P12	Dolge Njive (Fras)
P13	Zavrh (LD ali kapela)

Št.	Popoldan PROGA II., odhod iz AP Voličina ob 13.27 in 14.10
P1	Selce (benc. črpalka)
P2	Selce (Fekonja)
P3	Rogoznica (križ. Goznik-Ornik)
P4	Rogoznica (kapela)
P5	Rogoznica (J. Spevan)
P6	Straže (Rojko)
P7	Straže (Kocbek)
P8	Zavrh (stolp)
P9	Zavrh (Petko)
P10	Črmljenšak (Brandšteter)
P11	Črmljenšak (Zrim)
P12	Zavrh (Kranvogel)
P13	Gradenšak (Damiš)
P14	Nadbišec (Fekonja)

Št.	Popoldan PROGA III., odhod iz AP Voličina ob 14.55
P1	Pri »gozdičku« (Farazin)
P2	Strma Gora (kapela Taužič)
P3	Strma Gora (križ. - park. Kurnik)
P4	Križišče Zelenko
P5	Pesjak (M. Bezjak)
P6	Križišče Kocbek
P7	Pri »Živkovi« kapeli
P8	Interles (križišče)

Št.	Popoldan PROGA IV., odhod iz AP Voličina ob 15.10
P1	Hum (Stergar)
P2	Hum (križišče Krajnc)
P3	Dolge Njive (Domiter)
P4	Dolge Njive (Fras)
P5	Selce (benc. črpalka)
P6	Selce (Fekonja)
P7	Rogoznica (križiš. Goznik-Ornik)
P8	Rogoznica (kapela)
P9	Rogoznica (J. Spevan)
P10	Straže (Rojko)
P11	Straže (Kocbek)
P12	Zavrh (LD ali kapela)
P13	Zavrh (stolp)
P14	Zavrh (Kranvogel)
P15	Gradenšak (Damiš)
P16	Nadbišec (Fekonja)
P17	Zavrh (Petko)
P18	Črmljenšak (Brandšteter)
P19	Črmljenšak (Zrim)

Tabela 4-6: Vozni red OŠ Voličina in postajališča (šolsko leto 2015/2016). Vir [www.os-volicina.si](http://www.os-volicina.si)



## 6 Prometne nesreče

Statistika za celotno Slovenijo (vir informacij Statistični urad RS).

V obdobju od januarja do decembra 2015 so policisti na območju Slovenije obravnavali:

- 112 (97 podatke za 2014) prometnih nesreč s smrtnim izidom ali za 15 % več kot v enakem obdobju leta 2014,
- 6.473 (6.229 –leto 2014) prometnih nesreč s telesno poškodovanimi ali za 4 % več,
- 11.358 (11.988 –leto 2014) prometnih nesreč z materialno škodo ali za 5 % manj.

Posledice v prometnih nesrečah:

- 120 (108 –leto 2014) oseb je umrlo ali za 11 % več kot v enakem obdobju leta 2014,
- 932 (835 –leto 2014) je bilo hudo telesno poškodovanih ali za 12 % več,
- 7.778 (7.477) je bilo lahko telesno poškodovanih ali za 4 % več.

### Prometne nesreče in posledice:

	število prometnih nesreč	število prometnih nesreč s smrtnim izidom	število prometnih nesreč s tel. pošk.	število prometnih nesreč z mat. škodo	umrli	hudo tel. pošk.	lahko tel. pošk.
2014	18.314	97	6.229	11.988	108	835	7.477
2015	17.943	112	6.473	11.358	120	932	7.778
primerjava 15/14	- 2 %	+ 15 %	+ 4 %	- 5 %	+ 11 %	+ 12 %	+ 4 %

Tabela 4-12: Statistika prometnih nesreč 2015 in 2014

### Najpogostejši dejavniki prometnih nesreč - mrtvi:

- neprilagojena hitrost – 49 (34),
- nepravilna stran oz. smer vožnje – 31 (41),
- neupoštevanje pravil o prednosti – 20 (10),
- nepravilnosti pešcev – 2 (3),
- nepravilni premiki z vozilom – 6 (1)
- nepravilno prehitevanje – 4 (4),
- neustrezna varnostna razdalja – 0 (1),
- ostalo – 8 (14).

### - hudo telesno poškodovani:

- neprilagojena hitrost – 328 (271),
- neupoštevanje pravil o prednosti – 230 (161),
- nepravilna stran oz. smer vožnje – 153 (167),
- neustrezna varnostna razdalja – 17 (20),
- nepravilnosti pešcev – 22 (27),
- nepravilno prehitevanje – 27 (25),
- nepravilni premiki z vozilom – 47 (47),
- nepravilnosti na cesti – 5 (1),

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

- nepravilnosti na tovoru – 1 (2), o
- stalo – 102 (114).

**- lahko telesno poškodovani:**

- neprilagojena hitrost – 1.781 (1.733),
- neupoštevanje pravil o prednosti – 1.861 (1.638),
- neustrezna varnostna razdalja – 1.359 (1.333),
- nepravilna stran oz. smer vožnje – 1.212 (1.169),
- nepravilni premiki z vozilom – 493 (489),
- nepravilno prehitevanje – 203 (195),
- nepravilnosti pešcev – 64 (75),
- nepravilnosti na cesti – 16 (19),
- nepravilnosti na vozilu – 21 (15),
- nepravilnosti na tovoru – 13 (6),
- ostalo – 755 (805).

**Vrsta udeležencev – mrtvi:**

- vozniki osebnih avtomobilov – 38 (41),
- pešci – 16 (14), potniki – 20 (21),
- vozniki mopedov – 1 (2),
- vozniki motornih koles - 25 (15),
- vozniki tovornih vozil – 1 (1),
- kolesarji – 14 (13),
- vozniki traktorjev – 2 (0),
- vozniki lahkih štirikoles – 1 (0),
- ostalo – 2 (1).

**Mrtvi v prometnih nesrečah glede na kategorijo ceste:**

- na avtocestah – 13 (16),
- na hitrih cestah – 2 (0),
- na glavnih cestah – 22 (14),
- na regionalnih cestah – 39 (34),
- v naselju brez uličnega sistema – 17 (15),
- v naselju z uličnim sistemom – 18 (20),
- na lokalnih cestah – 8 (9),
- na turističnih cestah – 1 (0).

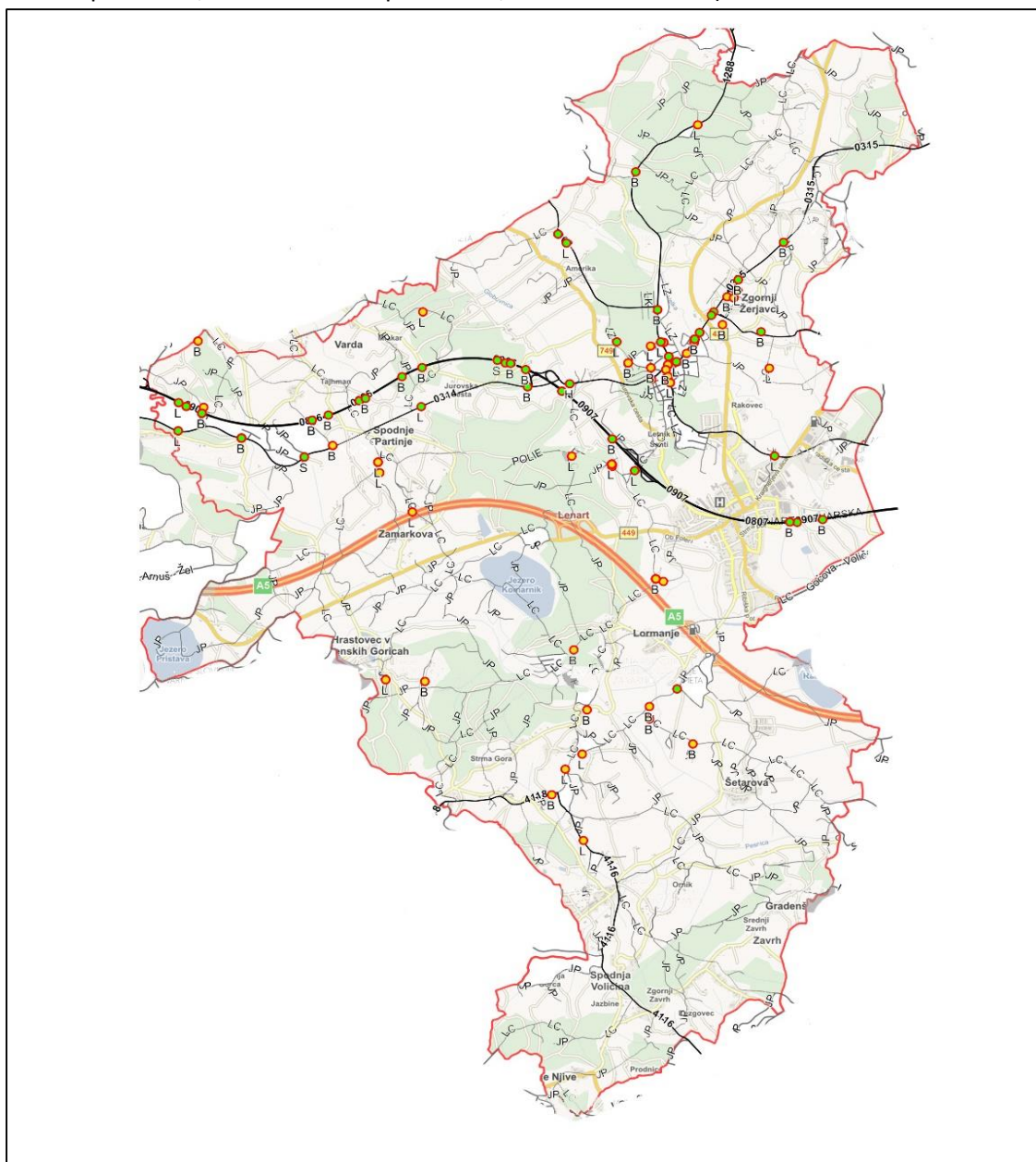
**Prometne nesreče v Občini Lenart**

Na spodnji sliki so prikazane vse prometne nesreče zabeležene s strani prometne policije na področju občine Lenart za leto 2015. Vseh prometnih nesreč, ki jih je zabeležila policija je bilo 93. Največ prometnih nesreč je bilo brez poškodb za udeležence (57). Prometne nesreče brez poškodb so bile

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada

razpršena na tri območja, na avtocesto, mesto Lenart ter Voličino, kje so bile nesreče bolj razpršena po lokalnih cestah. V Lenartu pa je bilo opaziti, da se največ nesreč zgodi v križiščih državnih cest. Druga kategorija prometnih nesreč zajema sled poškodb in lažje telesne poškodbe udeležencev. Teh prometnih nesreč je na območju Lenarta bilo 33. Bila pa je tudi 1 prometna nesreča s hudimi telesnimi poškodbami ter 2 prometni nesreči s smrtnim izidom ena na avtocesti, druga pa pri Močni (državna cesta).

Na spodnji sliki je prikazano, kje so se zgodile prometne nesreče. (Oznake B – brez poškodb, L–lažje telesne poškodbe, H-hude telesne poškodbe., S-smrt udeleženca).



Slika 4-42: Prometne nesreče v občini Lenart v letu 2015.



## 7 Pešačenje in kolesarjenje

### 7.1 Peš promet in javne površine

Pešačenje je osnovni način premagovanja daljših in krajših razdalj. Lahko rečemo, da je pešačenje osnovni način gibanja, saj vsako potovanje začnemo oz. končamo s pešačenjem. Pešačenje je okolju prijazna oblika gibanja in je tako rekoč zastoj. Hkrati pa je pešačenje tudi zdravo, seveda če se izvaja v okolju, v katerem je onesnaženje zraka v dovoljenih mejah.

Pešačenje je najpočasnejša oblika gibanja po prostoru ter zelo fleksibilna. Saj praviloma peš pridemo skoraj vsepovsod. Pešačenje je smiselno na krajših in srednje dolgih relacijah. Slabost pešačenja je, da za srednje dolge in dolge relacije porabimo lahko zelo veliko časa ter ko prispemo na cilj, potrebujemo praviloma še enak čas za vrnitev nazaj. Prav tako pešci s samo ne morejo prenašati večje ali težje tovore na daljših relacijah. Vremenske razmere (mraz, dež, sneg, veter...) tudi vplivajo na pešačenje. Saj se ob neugodnih vremenskih situacijah manj odločamo za pešačenje.

Urejenost pešpoti in drugih javnih površin namenjenim pešcem je zelo pomembna in se odraža v tem, da ljudje radi pešačijo. Dobro urejene površine za pešce so v današnjem urbanem okolju zelo pomembne iz razloga, ker je motorni promet zavel najboljši prostor za izvajanje potovanj oz. premikanje po prostoru. Pešpoti morajo biti varne, urejene dostopne in atraktivno postavljene. Še posebej se mora pri načrtovanju paziti, da se poti za pešce (in tudi za kolesarje) umestijo v prostor, tako da ni nepotrebnih ovinkov od začetka poti do cilja. Vsak ovinek ali nesmiselno prečkanje cest se odraža v podaljšanju poti za pešce ter tudi pešci kršijo prometne predpise s prehajanjem cest na mestih, kjer ni dovoljeno.

Mreža pešpoti mora biti sklenjena in prilagojena najšibkejšim članom pešcev in to so otroci ter gibalno oviranim osebam. Vsaka motnja se lahko odraža zelo negativno in posledično se tudi mobilnost in dostopnost takim osebam omejujeta, kar pa ni cilj dobre pešaške infrastrukture in mobilnosti na sploh.



Slika 5-1: Pločniki v mesnem jedru in na vstopu v mesto Lenart.



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



Slika 5-2: Pešpot v parku-Lenart

## 7.2 Peš povezave mesto Lenart

Mesto Lenart je mogoče iz enega konca na drugi konec prehoditi v dobrih 30 minutah ali manj. Iz centra mesta pa v manj kot 10 minutah dostopamo peš do vseh najpomembnejših točk v mestu (Občina Upravna enota, trgovine, vrtec, Avtobusna postaja,...). Razdalje do naselij na obrobju mesta so malo večje, zato si je potrebno za potovanja peš vzeti nekoliko več časa.

Infrastruktura za pešce je v Lenart zelo različna, določeni odseki imajo urejene pločnike ob cestišču nekateri ne. Nekatero ulice imajo pločnik, nekatere ne. Ampak praviloma imajo ulice v mestu urejene pločnike. Kjer to ni mogoče je pešcem na voljo cestišče.

Pri opazovanju pešpoti, pešcev ter uporabi pešpoti v Lenartu smo opazili naslednje:

- Otroci so zelo nesigurni pri prehajanju cest in ulic na prehodih za pešce tudi v semaforiziranem križišču v katerem se daje pešcem varen interval prehoda.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 5-3: Učenka je pretekla preko ceste, karseda hitro.

- Dokaj dobro je urejena okolica OŠ Lenart. Poti za pešačenje učencev so označene v okolici šole ter tudi na pločniku ob glavni cesti in OŠ Voličina. V Voličini je pri šoli urejen pločnik, na katerem so še postavljeni stebrički, ki preprečujejo ustavljanje vozil na pločniku.



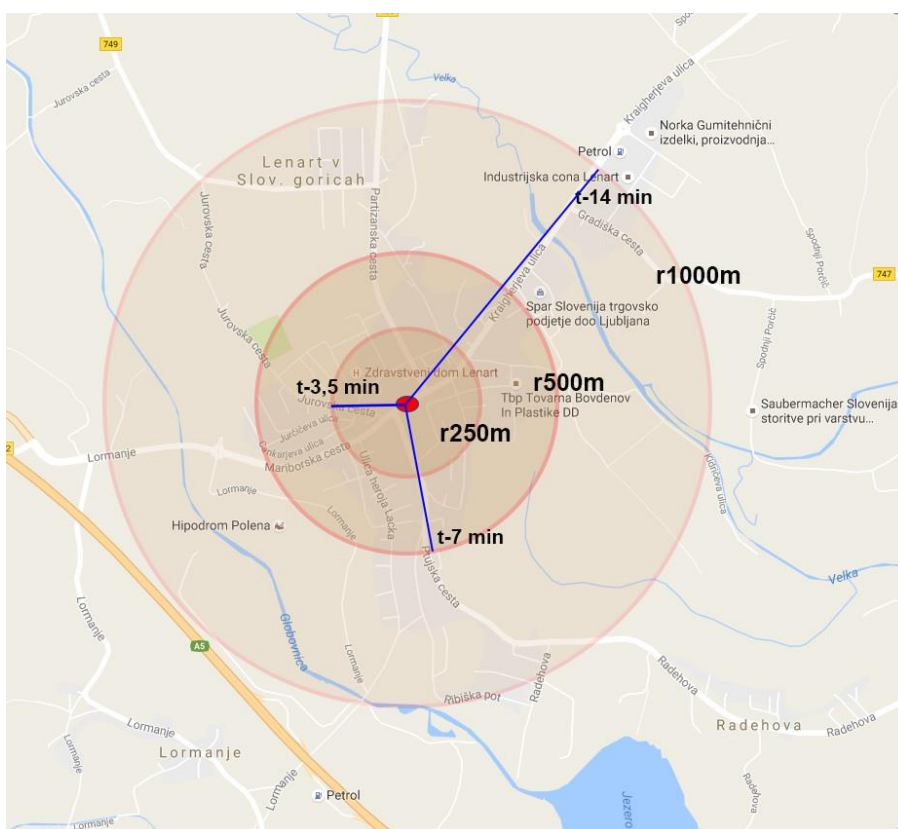
Slika 5-4: Označene šolske poti!

- V samem mestnem jedru Lenart smo kot pešci imeli dober občutek za varno hojo po pločnikih. Prav tako so bila prečkanja ulic in cest varna in vozniki so nas upoštevali ko smo stopili na zebro.

**»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada**

- Prehodi za pešce na glavni cesti skozi Lenart so druga zgodba. V semaforiziranem križišču ni težav. Le da bi bil lahko interval na semaforju bolj prilagojen peščem in kolesarjem. Prehodi preko ostalih prehodov (zeber) pa je povsem drugačen. Ob prometnih konjicah se je opazilo, da veliko voznikov ne upošteva čakajočih pešcev, ampak si moramo pešci svoje prehode malo izboriti. Zunaj prometne konjica pa ni takšnih težav, saj se je opazilo, da je tedaj manj pešcev in da so v tem času vozniki bolj obzirni in ustavljajo pri prehodih za pešce.
- Sprehod skozi parke oz. javne površine, namenjene peščem, je bil prijeten in brez posebnosti.
- Posebej je treba dodati, da v okolici prevladuje motorni promet in opazili smo, da je za pešce premalo direktnih dostopov do vhoda trgovin. Praviloma pešce vodijo po daljših poteh, ki so namenjene avtomobilom.
- Ulice v katerih ni pločnikov so manj prometne in pešci uporabljajo enako površino kot avtomobili. To ni idealno ampak je spremenljivo z manjšimi posegi se lahko peščem dodeli svoj del cestišča.

Povprečna hitrost pešcev v prometu je 4,5 km/h. Glede na teren (hribovit ali ravninski) se doda kaka minuta ali dve k skupnemu času hoje. Na sliki spodaj je prikazano, koliko časa bi potreboval pešec za pot v radiju 250 m (3,5 min), 500 m (7 min) in 1000 m (14 min). Poti v samem centru in njegovi širši okolici je za pešce zelo dostopno, saj lahko v 10 -15 min opravi pot brez težav peš in brez uporabe avtomobila. Daljša peš potovanja do 30 minut imajo doseg pribl. 2 km iz mestnega središča.



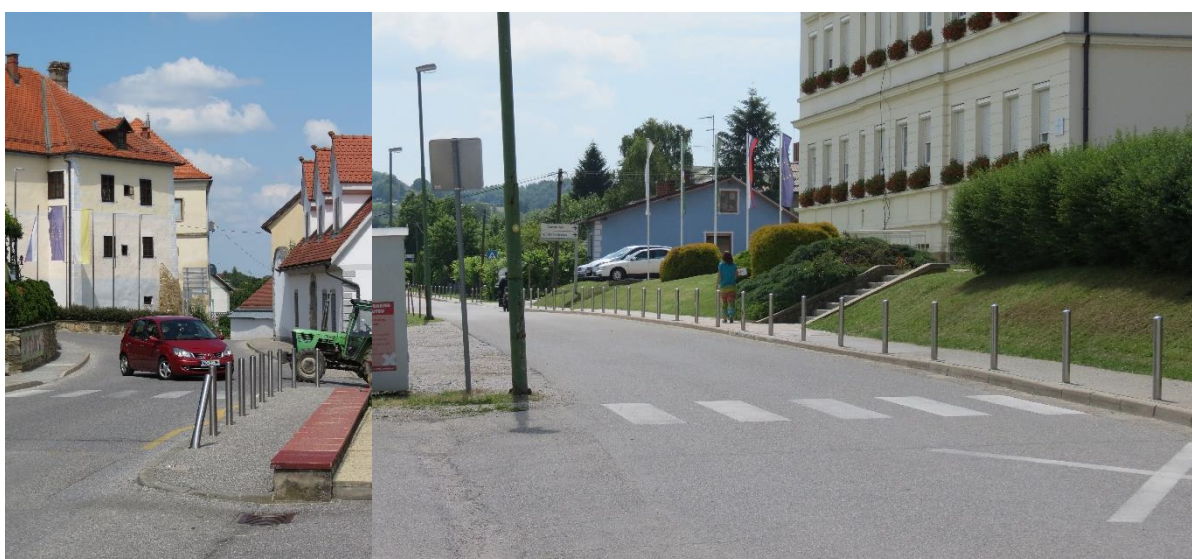
Slika 5-5: Razdalje in čas potovanja od središča do roba opazovane cone, Lenart.



### 7.3 Peš povezave KS Voličina

Pešaška infrastruktura v KS Voličina je na občutno slabša, kot je v mestu Lenart. Pločnikov in pešpoti je manj. Najbolje je poskrbljeno v Sp. Voličini v okolici OŠ Voličina in na relaciji od pokopališča do centra Voličine. Ostale lokalne ceste praviloma nimajo pločnikov in pešci hodijo po vozišču oz. ob njegovem robu. Pešakov ob našem opazovanju nismo zasledili veliko najverjetneje, ker je bil čas šolskih počitnic ter čas opazovanja je bil med 12 in 15 uro.

Zelo pomembno in dobro je, da je pri šoli urejen pločnik, na katerem so še postavljeni stebrički, ki preprečujejo ustavljanje vozil na pločniku. Prav tako je urejena pot do avtobusne postaje, ki je od šole oddaljena kakih 150-200 m.



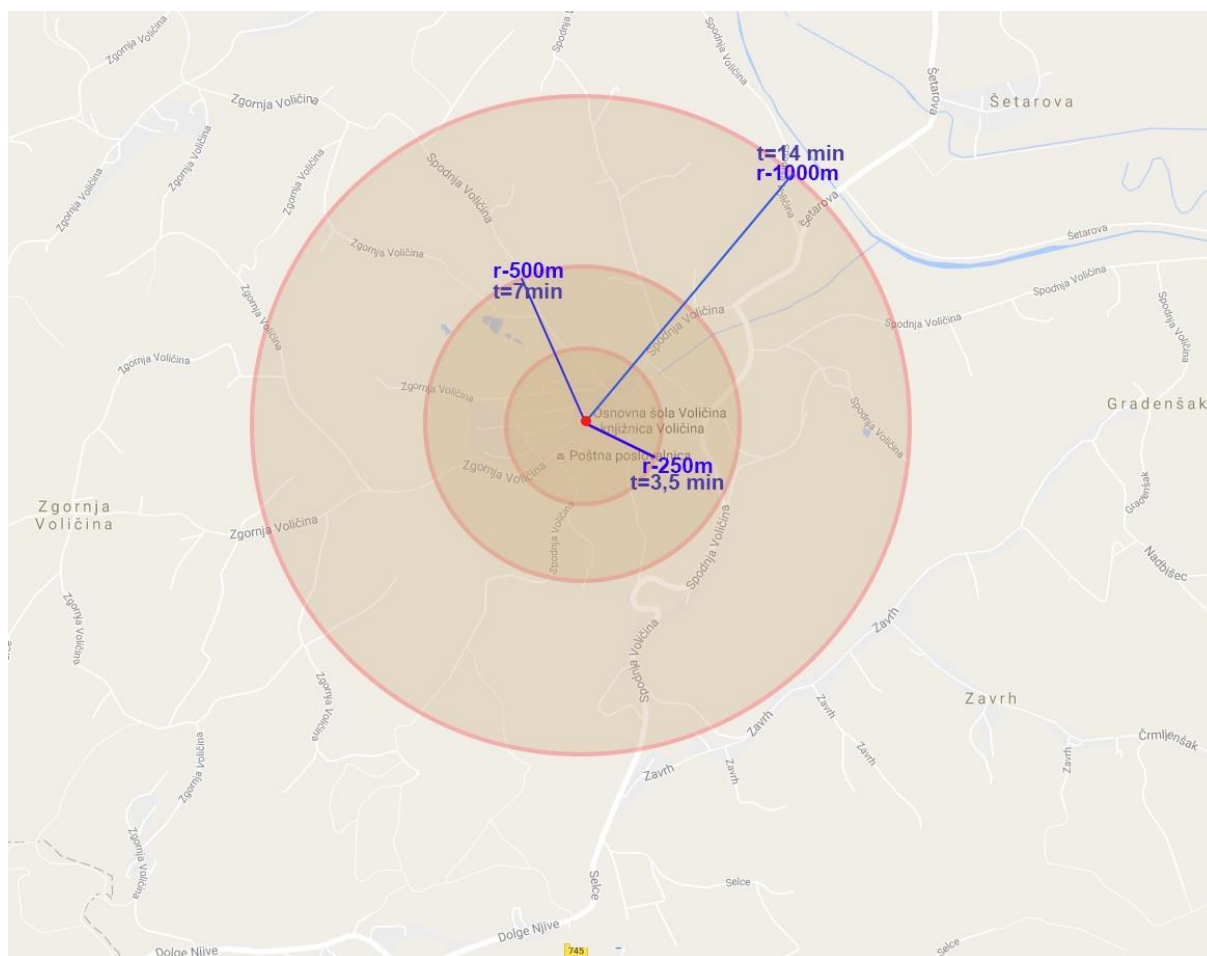
Slika 5-6 in 7: Pločniki v Sp. Voličini, OŠ in KS.

Dostopnost pešcev Voličini in njeni neposredni okolici smo izdelali na enak način kot za mesto Lenart. Na spodnji sliki smo označili območja z radiji (250 m, 500 m in 1000 m). Pešci iz centra Voličine dostopajo do vseh pomembnih ciljev v 3-10 minutah. Za pešačenje v malo oddaljenejša naselja pa potrebuje nekoliko več časa, saj je teren zelo razgiban, ampak v intervalu od 14 min do 30 min je dosegljivih veliko predelov KS Voličina.

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 5-8 in 9: Voličina, prehod za pešce pred vstopom v naselje in ureditev v vaškem jedru pri cerkvi.



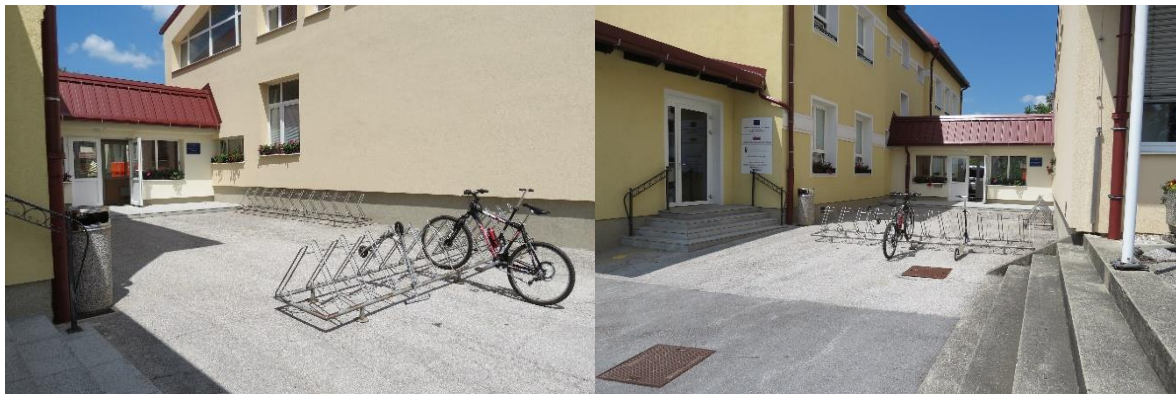
Slika 5-10: Voličina, razdalje in čas potovanja od središča do roba opazovane cone.



## 7.4 Analiza kolesarskega prometa

Kolesarski promet v Občini Lenart je na zelo nizki ravni. Ta zaključek je bil sprejet s pogledom na obstoječo kolesarsko infrastrukturo, ki se pojavlja le deloma v mestu Lenart in na nekaterih odsekih znaj Lenarta. Praviloma pa kolesarska infrastruktura še ni bila zgrajena in povezana na že obstoječo mrežo kolesarskih poti, ki jo najdemo v mejnih občinah z občino Lenart.

### 7.4.1 Kratek slikovni pregled kolesarske infrastrukture



Slika 5-11: Kolesarska stojala pro OŠ Lenart



Slika 5-12 in : Kolesarji na površini skupaj s pešci (levo -Lenart)in kolesarjenje po lokalnih cestah brez urejene kolesarske steze (desno -Voličina)

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 5-13: Zarisane površine namenjene kolesarjem v centru Lenarta



Slika 5-14: Kolesar se mora izogibati poškodovanemu delu vozišča.





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

#### 7.4.2 Ocenitev kolesarskega prometa

Stopnjo razvitosti kolesarskega prometa v Občini Lenart bi po mednarodno uveljavljenih metodologijah PRESTO in BYPAD lahko označili kot začetno.

Upoštevajoč parametre metodologije PRESTO, prikazanih v spodnji tabeli, sklepamo, da se Občina Lenart uvršča med začetnike na področju kolesarjenja.

STOPNJA RAZVOJA	STARTERS Začetniki	CLIMBERS V razvoju	CHAMPIONS Napredna
<b>OPAZNOST KOLESARSKE KULTURE</b>	Malo ljudi uporablja kolo. Večina uporablja kolo zgolj občasno in za rekreacijo.	Kolesarji so vedno bolj opazni. Infrastruktura v mestu kaže na prisotnost kolesarjev.	Večina ljudi uporablja kolo kot prevozno sredstvo. Kolesarjenje je nekaj vsakdanjega.
<b>OBČUTJE</b>	Ljudje se ne počutijo varno. Kolesarili bi pogosteje, če bi obstajala primerna infrastruktura. Obstajajo močni pomisleki in dvomi glede smiselnosti uporabe kolesa.	Vedno več ljudi doživlja kolesarjenje kot varen način potovanja. Nekateri predeli občine so za kolesarjenje dobro prilagojeni, še vedno obstajajo kritične točke in predeli, kjer ljudje neradi kolesarijo.	V pretežnem delu občine se ljudje med kolesarjenjem počutijo udobno in varno. Kolesarjenje je tudi sicer zelo atraktivno in konkurenčno ostalim oblikam mobilnosti.
<b>NAČRTOVANJE IN UREJANJE</b>	Projektiranje cest je usmerjeno za potrebe motornega prometa. Načrtovanje je pogosto nepovezano, ne celostno in točkovno.	Obstajajo vedno večje ambicije po vključevanju vidikov kolesarjenja v celostno prometno urejanje. Še obstaja izziv po usklajenem načrtovanju.	Kolesarjenje ima pred motoriziranim transportom absolutno prednost. Njegovi vidiki se v celoti upoštevajo pri načrtovanju. Vse aktivnosti so medsebojno usklajene in povezane.
<b>INFRASTRUKTURA</b>	Malo ali nič kolesarske infrastrukture. Veliko kritičnih točk za kolesarje. Infrastruktura je primarno prilagojena pretočnosti motornega prometa.	Nekatere soseske imajo dobro infrastrukturo za kolesarje. Pri gradnji infrastrukture se upoštevajo detajli, ki so nujno potrebni za udobno in varno kolesarjenje.	Celotna občina in okolica so preprejeni s kolesarskim omrežjem. Cestno omrežje je prilagojeno kolesarskemu prometu.
<b>IZZIV</b>	Omogočiti kolesarjenje, narediti ga varnega in dati ljudem občutek, da so kot kolesarji v prometu upoštevani.	Prepričati ljudi, ki še ne kolesarijo, do začnejo uporabljati kolo. Zagotavljati čim bolj optimalno izkoriščenost obstoječe infrastrukture.	Prepričati ljudi, da še naprej kolesarijo. Vzdrževanje infrastrukture. nenehno spremljanje tokov kolesarjev in



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



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

			sprotno prilagajanje infrastrukture.
<b>DELEŽ KOLESARJEV V PROMETU</b>	<10%	10% - 20%	20%>
<b>NAJVEČJI POMEN</b>	Varnost in neposredne povezave	Zagotavljanje povezanosti omrežja	Udobje, atraktivnost

Tabela 5-1: Značilnosti stopenj razvoja kolesarstva, povzete po metodologiji PRESTO.

Kot je razvidno iz tabele je za občine na začetni razvojni stopnji značilno, da malo ljudi uporablja kolo za potrebe vsakodnevne mobilnosti, oz. se kolo uporablja zgolj občasno in za rekreacijo. Iz vidika občutja je značilno, da se ljudje med kolesarjenjem ne počutijo varno. Kolesarili bi pogosteje, če bi obstajala primerna infrastruktura. Še vedno obstajajo pomisleki glede smiselnosti uporabe kolesa, kar se je potrdilo tudi med javnimi razpravami. Na področju načrtovanja in urejanja je opaziti, da je proavtomobilsko miselnost, oz. prilagajanje potrebam motornega prometa. Redka infrastruktura za kolesarje je nepovezana, točkovna in necelostna. Na infrastrukturi je opaziti veliko kritičnih točk, bistven poudarek prometne infrastrukture pa je v pretočnosti motornega prometa. Glavni izziv na tej stopnji je, da se kolesarjenje sploh omogoči in da ljudje dobijo občutek, da je kolesarjenje varno.

Na spodnji sliki je prikazano kolesarsko omrežje z načrtovanimi oz. obstoječimi prometnimi povezami.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



EVROPSKA UNIJA  
KOHEZIJSKI SKLAD  
NALOŽBA V VAŠO PRIHODNOST

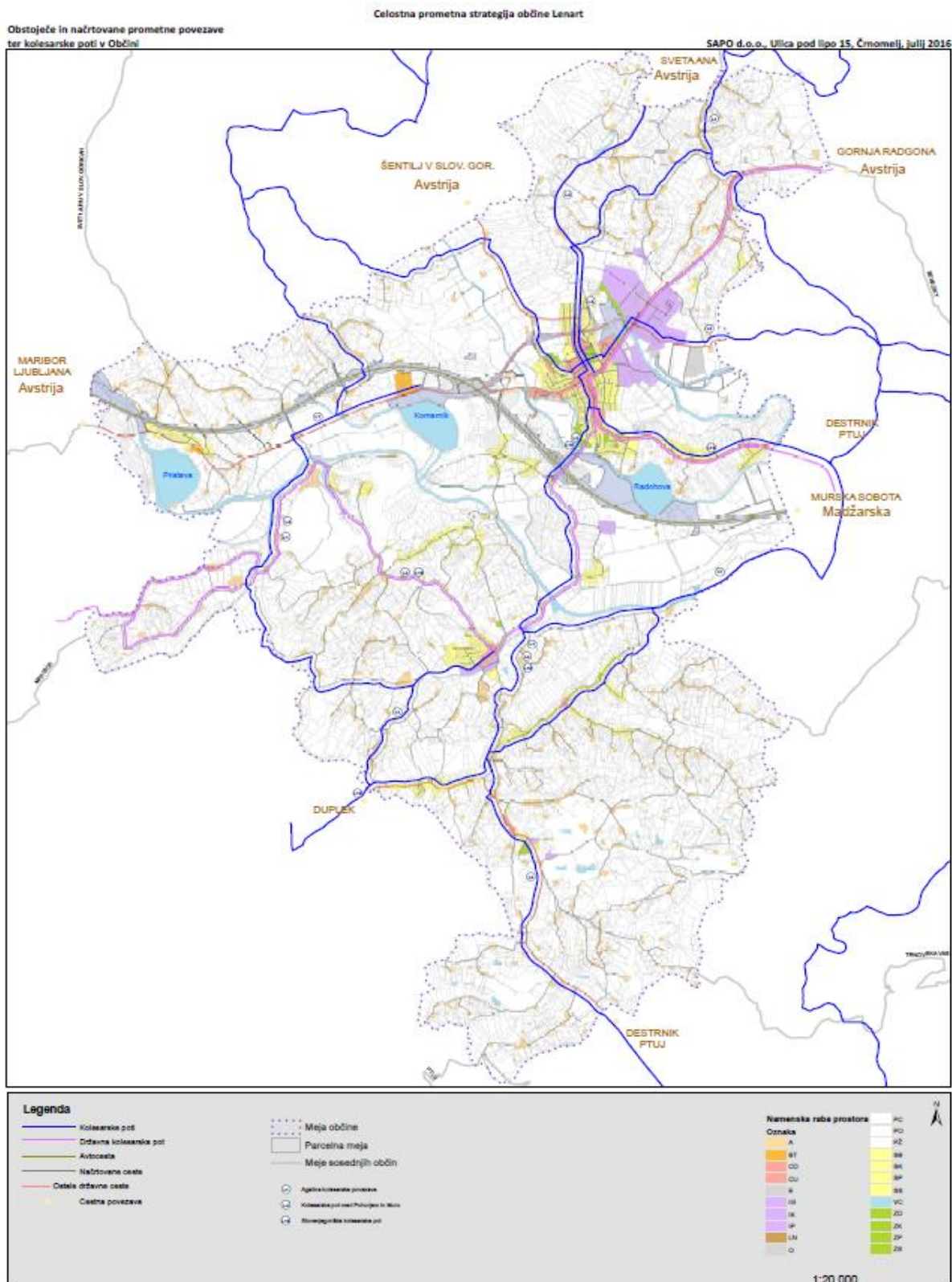


REPUBLIKA SLOVENIJA  
MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO



OBČINA LENART

»Naložbo sofinancirata Republika Slovenija in Evropska unija iz Kohezijskega sklada



Slika 1: Obstoječe in načrtovane kolesarske povezave v Občini Lenart.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logitech.si



V nadaljevanju so opisani pogoji za kolesarjenje iz vidika označitve, varnosti, udobja in atraktivnosti na glavnih prometnih povezavah skozi občino.

<b>R2 – 433 (Trate – Lenart – Senarska)</b>	
Označitev	Kolesarske površine niso posebej označene. Prav tako ni posebej označena prisotnost kolesarjev na cesti.
Varnost	Kolesarji so v prometu vodeni po vozišču, skupaj z motornim prometom. Na določenih odsekih se zaradi tega počutijo ogrožene. Občutek nevarnosti je večji v primerih srečevanja s tovornimi vozili in
Udobje	Kolesarji se na cesti ne počutijo udobno, še zlasti v primerih, ko se srečujejo z vozili, ki razvijejo visoke hitrosti. Na določenih delih udobje zmanjšuje neurejena vozna površina.
Atraktivnost	Cesta poteka skozi čudovito naravno okolje. Dodatno atraktivnost vožnje bi zagotovili s povečanjem varnosti in udobja.

Tabela 5-2: R2-433; označitev, varnost, udobje in atraktivnost

<b>R2 – 449 (Pesnica – Lenart – Gornja Radgona)</b>	
Označitev	Kolesarske površine niso posebej označene. Prav tako ni posebej označena prisotnost kolesarjev na cesti.
Varnost	Kolesarji so v prometu vodeni po vozišču, skupaj z motornim prometom. Na določenih odsekih se zaradi tega počutijo ogrožene. Občutek nevarnosti je večji v primerih srečevanja s tovornimi vozili in
Udobje	Kolesarji se na cesti ne počutijo udobno, še zlasti v primerih, ko se srečujejo z vozili, ki razvijejo visoke hitrosti. Na določenih delih udobje zmanjšuje neurejena vozna površina.
Atraktivnost	Cesta poteka skozi čudovito naravno okolje. Dodatno atraktivnost vožnje bi zagotovili s povečanjem varnosti in udobja.

Tabela 5-3: R2-449; označitev, varnost, udobje in atraktivnost

<b>R3 – 747 (Lenart – Sveta Trojica)</b>	
Označitev	Kolesarske površine niso posebej označene. Prav tako ni posebej označena prisotnost kolesarjev na cesti.
Varnost	Kolesarji so v prometu vodeni po vozišču, skupaj z motornim prometom. Na določenih odsekih se zaradi tega počutijo ogrožene. Občutek nevarnosti je večji v primerih srečevanja s tovornimi vozili in
Udobje	Kolesarji se na cesti ne počutijo udobno, še zlasti v primerih, ko se srečujejo z vozili, ki razvijejo visoke hitrosti. Na določenih delih udobje zmanjšuje neurejena vozna površina.
Atraktivnost	Cesta poteka skozi čudovito naravno okolje. Dodatno atraktivnost vožnje bi zagotovili s povečanjem varnosti in udobja.

Tabela 5-3: R3-747; označitev, varnost, udobje in atraktivnost



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

### R3 – 749 (Jurovski dol – Lenart)

Označitev	Kolesarske površine niso posebej označene. Prav tako ni posebej označena prisotnost kolesarjev na cesti.
Varnost	Kolesarji so v prometu vodeni po vozišču, skupaj z motornim prometom. Na določenih odsekih se zaradi tega počutijo ogrožene. Občutek nevarnosti je večji v primerih srečevanja s tovornimi vozili in
Udobje	Kolesarji se na cesti ne počutijo udobno, še zlasti v primerih, ko se srečujejo z vozili, ki razvijejo visoke hitrosti. Na določenih delih udobje zmanjšuje neurejena vozna površina.
Atraktivnost	Cesta poteka skozi čudovito naravno okolje. Dodatno atraktivnost vožnje bi zagotovili s povečanjem varnosti in udobja.

Tabela 5-4: R3-749; označitev, varnost, udobje in atraktivnost

### Zaključek

Za razvoj kolesarskega prometa v Občini Lenart bo potrebno še veliko postoriti. Velike pomanjkljivosti so opazne na infrastrukturi, ki ni prilagojena potrebam kolesarjev. Kolesarske steze manjkajo ob vseh pomembnih prometnicah, obstoječe kolesarske steze pa se nahajajo zgolj v naselju Lenart, pa še to na kratkih odsekih, brez navezave na neko večjo celoto. Kolesarji kot uporabniki so zato primorani spreminjati način vožnje, kar se manifestira v nenehnem prehajanju med nivojem pločnika in vozišča. V trenutnem stanju je kolesarjenje primerno zgolj za ožjo skupino posameznikov, med katere zagotovo ne sodijo otroci in starejši, zaradi občutka strahu in negotovosti. Trenutna razvojna stopnja: začetniki.



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logiteh.si

## 8 Oblikovanje Scenarijev

**Scenariji** so različna prihodna opisana stanja, ki temeljijo na predvidevanjih, željah in predispozicijah. Na ta prihodna stanja vplivajo različne **zunanje okoliščine**, na katere prometne strategije in politike nimajo neposrednega vpliva. Te okoliščine so:

- demografske zakonitosti (splošna rast števila prebivalcev, sub-urbanizacija, staranje prebivalstva); (glej, 1 poglavje v poročilu)
- splošni ekonomski trendi (rast/upad števila delovnih mest, rast/upad blagovnega prometa, rastoče in usihajoče gospodarske aktivnosti...); (glej, 1 poglavje v poročilu)
- cenovna dejstva in zahteve (predvsem cene naftnih derivatov (energentov), uporabnine za ceste, cene vozovnic (vlak, avtobus), ...);
- pravna dejstva in zahteve (zahteve po ukrepih za kakovost zraka, ...).

Na prihodna stanja vplivajo tudi različne »notranje« okoliščine, na katere prometna strategija mesta lahko bolj neposredno vpliva, kot so:

- dejstva in želje, kako bi mesto želelo živeti – kaj želi poudariti (biti turistična destinacija, imeti umirjen in varen promet v mestu, omejiti ali povsem izločiti tranzitno motorni promet ...);
- splošna oziroma globalna in regijska dostopnost mesta in regije (dostopnost na več načinov, JPP, avtomobil, s kolesom in peš);
- notranja dostopnost lokacij (imeti možnost izbire različnih načinov gibanja po občini);
- razpoložljiva javna sredstva za financiranje izbranih ukrepov;
- druge okoliščine.

### Zunanje okoliščine:

- **Število prebivalcev** v mestu Lenart se povečuje, v občini je opazno manjše nihanje navzdol glede na demografske podatke iz 1 poglavja poročila.
- **Veliko je delovnih migrantov, ki se na delo vozijo v druge občine**
- **Nadaljuje se proces staranja prebivalcev**, počasi se podaljšuje življenjska doba, predvsem pa se podaljšuje starost, do katere so prebivalci še mobilni (tudi vozniki)! Povečuje se število šoloobveznih otrok in potrebe v vrtcih zaradi mladih družin, ki se v kraj priseljujejo.
- **Število delovnih mest** v občini se občutno ne povečuje in ostaja na enakem nivoju.
- **Poslovna aktivnost se rahlo povečuje (industrijska cona se ureja)**



- **Cene energentov** nihajo, razmerja med cenami različnih energentov se spreminjajo, v povprečju rastejo.
- **Okoljske dajatve** se v nekaterih oblikah povečujejo; (cestnine, uporaba cest,...)
- **Finančnih sredstev**, namenjenih financiranju ukrepov prometne politike je vedno manj, kot posledica splošne ekonomske stagnacije ali upočasnjene rasti, splošne zmanjšane možnosti zadolževanja in ostalih »pritiskov« na proračun.

### Notranje okoliščine

Želje, zmožnosti in realna pričakovanja so vedno v nasprotju z lokalno politiko. Do sedaj so se prometni problemi urejali na način gašenja požara (splošen slovenski način). Takšno prakso je potrebno prekiniti s tem, da si na lokalni ravni zastavimo realne cilje in pričnemo z uresničevanjem projektov, ki so nujni za pozitivno spremembo življenjskega okolja. Hkrati se na tak način rešijo glavni pereči prometni problemi.

Na podlagi zgoraj navedenega oblikujemo **3 scenarije** (možna stanja v prihodnosti, ki se lahko ali pa tudi ne izvedejo):

#### 1. Scenarij: Optimizacija motornega prometa in cestnega omrežja

Fokus scenarija »1« je direktna optimizacija cestnega omrežja v korist osebne motorne prometa ter tovornega prometa. Predpostavi se, da bo imel tehnološki napredek pozitiven učinek na prometno varnost (zmanjšanje smrtnih žrtev in hudo poškodovanih v prometnih nesrečah), pretočnost prometa (boljše vodenje vozil po cestnem omrežju) in okolju prijaznejši promet (manj hrupa ter manj onesnaževanja zraka z izpušnimi plini).

Smer razvoja:

- Prometna ozka grla se bodo odstranila in cestno omrežje se bo razširilo.
- Povečala se bo učinkovitost tovornega in motorne osebne prometa.
- Prometne povezave med industrijsko cono (industrijskimi conami) se bodo izboljšale.
- Tranzitni promet se bo speljal mimo mestnega središča po dograjeni obvozni cesti, ki je pri širjenju cestne mreže prioriteta.
- Parkiranje se bo urejalo z vzpostavitvijo con z omejenim časovnim parkiranjem ali z izgradnjo parkirne hiše (center mesta).
- Upoštevajo se obstoječe prometne politike, ki so že v uporabi

V prihodnosti se predpostavi, da se bo povečalo naslednje:

- Električna mobilnost se bo povečala z izgradnjo potrebne infrastrukture (polnilne postaje).
- Vozila na fosilna goriva se bodo zamenjala s hibridnimi ali električnimi vozili.
- Prometna varnost se bo povečala zaradi tehnično dovršenih vozil in sistemov, ki bodo kolesarjem in pešcem omogočala preživetje ob trkih.
- Cestna infrastruktura bo na višjem nivoju kot je danes

Trendi, ki se predvidevajo:

- Staranje prebivalstva

- Delovne migracije
- Priseljevanje/odseljevanje
- Povečanje (zmanjšanje) otrok v vrtcih /šolah
- Zaradi večjega prometa tudi več prometnih nezgod

S temi trendi so pa povezane tudi prometni problemi, ki se lahko povečajo, ali zmanjšajo glede na današnje stanje.

## 2. Scenarij: Učinkovita lokalna mobilnost

Fokus scenarija »2« je na kolesarjenju in pešačenju, cestna infrastruktura se razvija vzporedno z namenom optimizacije prometnih tokov ter z mislijo na peš in kolesarski promet. Kratka potovanja, ki se danes opravijo z avtomobilom, bi se opravljala peš ali s kolesom. Pri tem bi se za spremembo potovalnih navad uporabili cenovno ugodni in učinkoviti ukrepi, ki rešujejo ciljne prometne probleme občanov. Scenarij predvideva, da lokalne oblasti nimajo zadostnih finančnih sredstev, da bi si lahko privoščile drage ukrepe, ki pa bi na koncu prinesli skoraj enake učinke. Pri tem scenariju moramo izpostaviti pomemben aspekt, ki se nanaša na finančne prihranke, ki bi ga prebivalci imeli ob zamenjavi avtomobila za kolo, pri premagovanju na kratkih razdaljah oz. če pot odpravijo peš. Pomemben del je uvedba javnega prevoza med posameznimi kraji. S tem se lahko pešačenje in kolesarjenje razširi, saj daljše relacije zapolnimo z javnim prevozom. Starejšim osebam in mladim pa tako omogočimo samostojno mobilnost.

Fokus razvoja:

- Ulice in ceste se bodo preuredile v prostor namenjene pešcem, kolesarjem ter avtomobilom.
- Enakopravnost udeležencev je v ospredju (shared space – deljen /skupni prostor). Še posebej se daje poudarek na pešcih (varnost, dostopnost in mobilnost).
- Mreža kolesarskih poti se bo nadalje razvijala in s tem se bo povečala hitrost potovanj. Prav tako se bo cestno omrežje širilo, obnavljajo in dograjevalo.
- Konflikti med pešci, kolesarji in motornim prometom se bodo zmanjšali, zaradi boljše infrastrukture.
- Ponudba varnih kolesarnic, kolesarskih stojal in izposoje koles se bo povečala.
- Vpeljale se bodo Cone 30km/h (umirjanje motornega prometa).
- Prečkanje glavnih prometnic bo poenostavljeno, zaradi načrtnih postavitvev zeber in poti.
- Parkiranje bo urejeno s časovno omejenimi parkirnimi prostori (na mestih, kjer so potrebe največje).
- Promocija pešačenja in kolesarjenja se bo izvajala konstantno v vrtcih, šolah in na javnih prireditvah.
- Prometna varnost pešcev in kolesarjev se bo izboljšala. Črne prometne točke se bodo sistematsko identificirale in odstranile.
- Med naselji se uvede javni avtobusni promet oz. prevoz na zahtevo.

## 3. Scenarij: Optimizacija cestnega omrežja in učinkovita lokalna mobilnost



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

Scenarij »3« je kombinacija prvih dveh. Fokus scenarija bo na pešcih in kolesarjih ter delno na cestni infrastrukturi. Pri razvoju dodatne cestne infrastrukture se bodo pogoji za pešce, kolesarje ter prebivalce izboljšali. Izgradnja določenih cest bo imela za posledico zmanjšanje motornega prometa v določen delu mesta oz. na določeni relaciji med naselji, izboljšala se bo kvaliteta življenja. Financiranje dražjih infrastrukturnih projektov mora biti racionalno in realistično. Vendar so najnujnejše drage investicije pogoj, da se lahko uvedejo tudi cenovno ugodnejše rešitve. Cenejši ukrepi dopolnjujejo in izboljšujejo dražje projekte in s tem izboljšujejo splošen življenjski prostor.

Smer razvoja:

- Izgradnja najbolj potrebnih tranzitnih poti, cest.
- Preuredile se bodo mestne ulice (vaški trgi) v pešcem, kolesarjem in avtomobilistom prijazno območje.
- Mreža kolesarskih poti se bo nadalje razvijala in s tem povečala hitrost potovanj.
- Ponudba varnih kolesarnic, kolesarskih stojal ter izposoje koles se bo povečala.
- Uredila se bo mreža pešpoti
- Vpeljale se bodo Cone 30km/h (umirjanje motornega prometa).
- Prečkanje glavnih prometnic bo poenostavljeno in varnejše.
- Parkiranje bo urejeno s časovno omejenimi prostori, po potrebi se bo zgradila tudi kakšna garažna hiša.
- Promocija pešačenja in kolesarjenja se bo izvajala v vrtcih, šolah in na javnih prireditvah izvajala redno.
- Prometna varnost pešcev, kolesarjev in udeležencev motornega prometa se bo izboljšala. Črne prometne točke se bodo sistematsko identificirale in odstranile.
- Prometna ozka grla se bodo odstranila in cestno omrežje se bo racionalno razširilo.
- Električna mobilnost se bo povečala z izgradnjo potrebne infrastrukture (polnilne postaje).
- drugo.

**Scenariji so le možna prihodnja stanja in se lahko spreminjajo in dodelujejo po potrebi in željah. Zgoraj so podani le predlogi scenarijev.**



**LOGITEH**

PROJEKTIRANJE, SVETOVANJE, ZALOŽNIŠTVO IN DRUGE STORITVE D.O.O.

Podlehnik 4b, 2286 Podlehnik, e-mail: info@logiteh.si