



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE **LENDAVA**





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LENDA VA

Občinska celostna prometna strategija Občine Lendava je nastala v konzorcijskem partnerstvu »ČOKLenD«, tj. občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik, ki je za izdelavo OCPS kandidiralo na razpisu Ministrstva za okolje, podnebje in energijo za izdelavo Občinskih prometnih strategij v slovenskih občinah.

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

NAROČNIK

OBČINA LENDA VA
Glavna ulica 20
9220 Lendava

IZVAJALCI

ZEU družba za načrtovanje in inženiring d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.

AVTORJI

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.
Alenka Šumak, univ. dipl. inž. kraj. arh.
Leon Cigüt, univ. dipl.inž. arh.
Aljaž Kunst, mag. posl. ved.
Vesna Čep, mag. gosp. inž.
Špela Frumen, mag. inž. log.
mag. **Srečko Padovnik**

FOTOGRAFIJE

Stanislav Hozjan
Aljaž Kunst
občinski arhiv

OBLIKOVANJE IN POSTAVITEV

INSTINKT d.o.o.

LETO IZIDA

2025



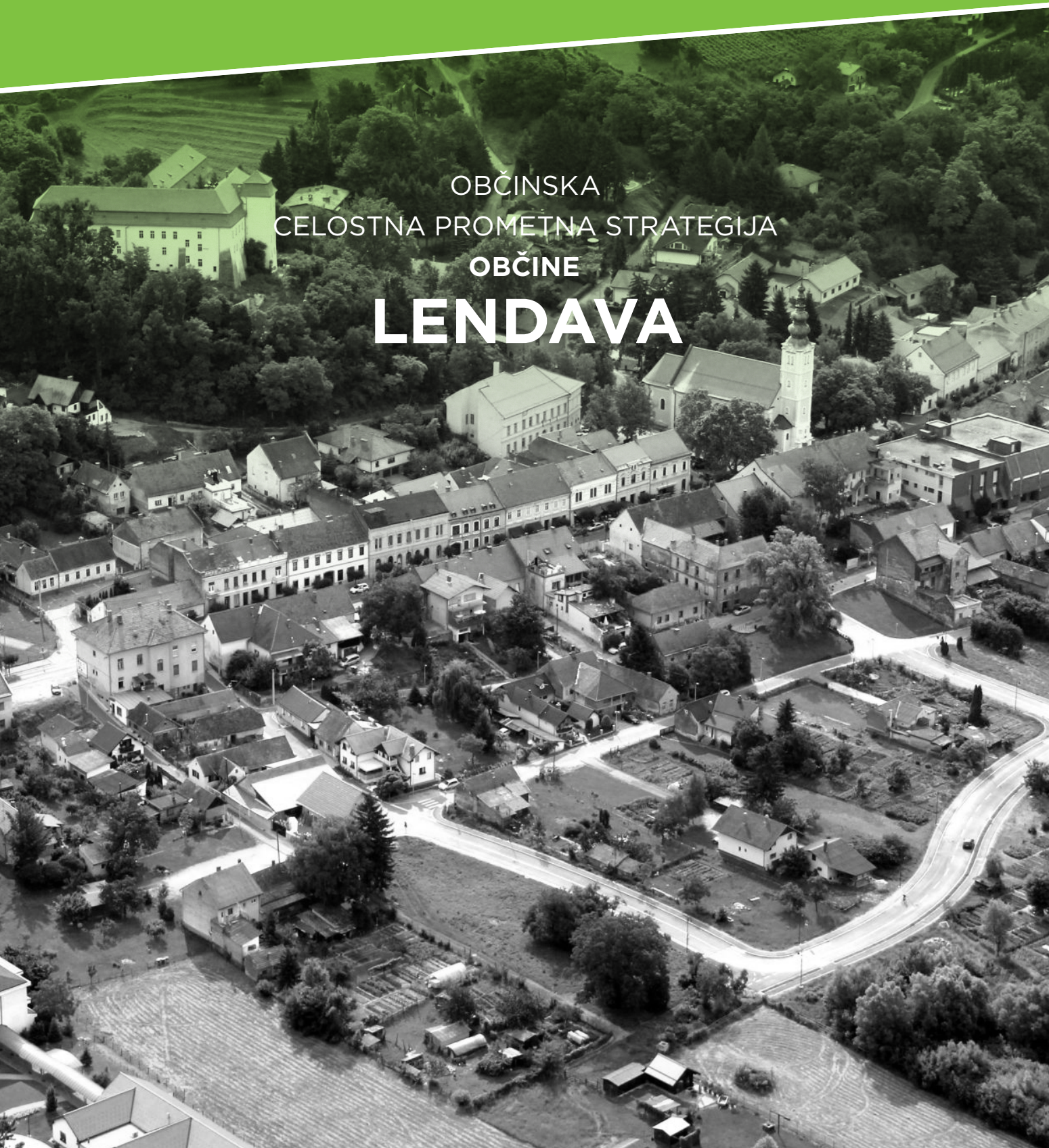
OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE **LENDAVA**

Kazalo

NAGOVOR ŽUPANA	5
1 UVOD	7
2 PROCES PRIPRAVE	8
3 DELOVNE SKUPINE	10
4 VIZIJA IN CILJI	11
4.1. Vizija	11
4.2. Obrazložitev vizije	11
4.3. Cilji	12
4.4. Ciljne vrednosti	12
5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA	15
5.1. Splošni podatki o občini	15
5.2. Potovalne navade v občini	19
5.3 CPS občine Lendava iz leta 2017 in pregled izvedenih ukrepov	23
6 PET STEBROV STRATEGIJE	28
6.1. Celostno prometno načrtovanje	28
6.2. Hoja	32
6.3. Kolesarjenje	40
6.4. Javni promet	48
6.5. Osebni motorni promet	54
7 ČOKLEND	62
8 AKCIJSKI NAČRT	64



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE
LENDAVA



Spoštovane občanke in občani,

pred vami je zaključno delo naše skupne poti – občinska celostna prometna strategija občine Lendava. Nastala je s številnimi pogovori, premisleki in izmenjavami idej, pri katerih ste sodelovali tako vi, občani, kot tudi strokovnjaki, društva in različne ustanove. Veseli me, da smo skupaj oblikovali dokument, ki ni zgolj načrt, temveč vizija naše skupne prihodnosti.

Lendava je občina bogate kulturne dediščine, raznolikih narodnih skupnosti in izjemne naravne krajine. Na stičišču treh držav nas promet povezuje, a hkrati tudi postavlja pred nove izzive. Prav zato je bila priprava te strategije ključnega pomena – da zagotovimo varen, dostopen in trajnosten promet za vse generacije.

Naša vizija je jasna: ustvariti občino, kjer bo vsakdo – otrok, delavec, starejši ali obiskovalec – lahko potoval varno, hitro in okolju prijazno. S tem ne izboljšujemo le prometne slike, temveč vlagamo v zdravje, čistejše okolje, gospodarski razvoj ter boljšo kakovost življenja za vse nas.

Prepričan sem, da bomo z doslednim uresničevanjem te strategije naredili pomemben korak k sodobni, povezani in odprti Lendavi – občini, ki spoštuje svojo tradicijo, a pogumno stopa na pot trajnostnega razvoja.

Naj bo ta strategija naš skupni zemljevid proti prihodnosti, v kateri bo mobilnost prijazna človeku in naravi.

Janez Magyar

župan občine Lendava





1 UVOD

Občinska celostna prometna strategija (v nadaljevanju: OCPS) je strateški dokument, ki dolgoročno usmerja razvoj prometa v občini Lendava. Njena glavna naloga je oblikovati varen, učinkovit in dostopen prometni sistem, ki spodbuja trajnostne oblike mobilnosti – hojo, kolesarjenje in javni prevoz – ter zmanjšuje odvisnost od osebnega avtomobila. Na ta način občina krepi zdravje svojih prebivalcev, prispeva k čistejšemu okolju ter izboljšuje kakovost življenja v lokalni skupnosti.

Strategija je nastala kot rezultat strokovnih analiz, aktivnega sodelovanja javnosti in vključevanja ključnih deležnikov. Prav ta odprt in vključujoč pristop zagotavlja, da so predlagane rešitve celovite, usklajene ter prilagojene prostorskim, gospodarskim in družbenim značilnostim občine Lendava.

OCPS promet obravnava širše kot zgolj infrastrukturno vprašanje – kot pomemben del družbenega, gospodarskega in okoljskega razvoja. Poudarek je na uravnoteženem razvoju vseh oblik mobilnosti, spodbujanju trajnostnih prometnih navad in krepitvi prometne varnosti. S tem se postavljajo temelji za dolgoročno vzdržen prometni sistem, ki povezuje ljudi, podpira lokalno gospodarstvo ter krepi trajnostni razvoj občine.

Občina Lendava je s pripravo svoje prve OCPS začela septembra 2024, s čimer je storila pomemben korak k strateškemu in trajnostnemu upravljanju prometa v prihodnosti.

Primerjava med tradicionalnim in celostnim načrtovanjem prometa jasno kaže premik od osredotočenosti na infrastrukturo in avtomobile k človeku, dostopnosti ter kakovosti bivanja.

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

Tabela 1: Ključne značilnosti celostnega prometnega načrtovanja v primerjavi s tradicionalnim načrtovanjem prometa

vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023

2 PROCES PRIPRAVE

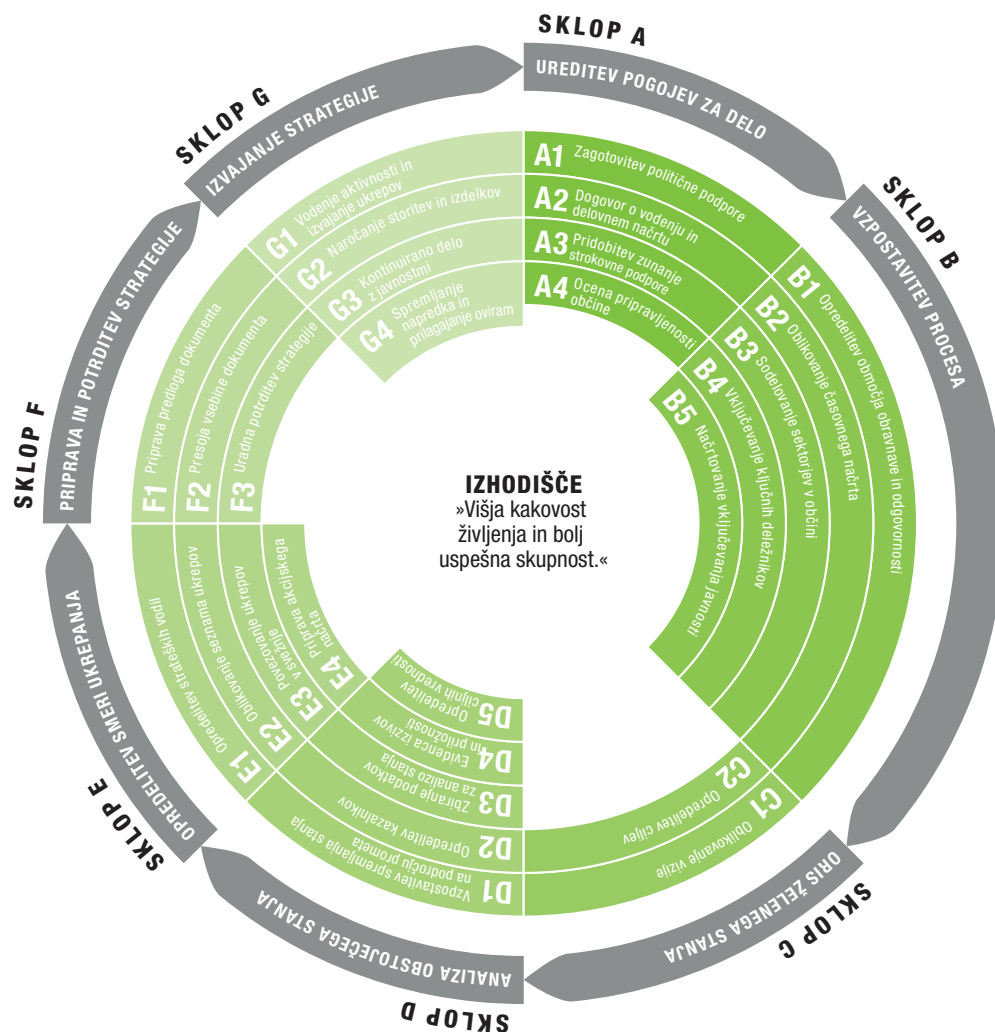
Postopek priprave OCPS je bil zasnovan skladno z nacionalnimi smernicami in razdeljen v več vsebinskih sklopov. Vsak sklop je predstavljal pomemben mejnik pri oblikovanju strategije, pri čemer so bili ves čas vključeni ključni deležniki, širša javnost in strokovna podpora izvajalca.

Priprava dokumenta se je pričela septembra 2024 in se zaključila s sprejemom strategije na občinskem svetu v letu 2026. Proces je potekal v jasno zastavljenih fazah, ki so omogočile sistematično in kakovostno pripravo dokumenta – od začetne organizacije pa vse do potrditve končnega besedila.

OCPS je torej nastajala skozi zaporedne korake, ki so zagotovili celovitost, usklajenost in preglednost pri načrtovanju prometnega sistema občine. Danes strategija predstavlja trden temelj za izvajanje ukrepov in spremljanje napredka na področju trajnostne mobilnosti, hkrati pa usmerja prihodnji razvoj v bolj povezano, varno in okolju prijazno občino.

Slika 1: Shematski prikaz postopka priprave OCPS,

vir: Nacionalne smernice za pripravo OCPS, MOPE, april 2023



1. UREDITEV POGOJEV ZA DELO (SKLOP A)

Na začetku priprave OCPS je bilo ključno vzpostaviti trdne temelje za nemoten potek celotnega procesa. Oblikovana je bila ustrezna organizacijska struktura, natančno določene pristojnosti vseh vključenih deležnikov ter pripravljen časovni načrt aktivnosti. Občina je zagotovila potrebne vire in strokovno podporo, s čimer so bili ustvarjeni pogoji za kakovostno izvedbo priprave strategije.

2. VZPOSTAVITEV PROCESA (SKLOP B)

Druga faza je bila namenjena povezovanju vseh ključnih deležnikov, ki so s svojim znanjem in izkušnjami prispevali k oblikovanju strategije. V proces so bili aktivno vključeni predstavniki občinske uprave, strokovnjaki s področja prometa, različne interesne skupine ter širša javnost. Za prebivalce so bile pripravljene smernice sodelovanja in opredeljeni načini zbiranja njihovih mnenj ter predlogov.

3. ORIS ŽELENEGA STANJA (SKLOP C)

Eden od osrednjih korakov je bilo oblikovanje vizije in opredelitev strateških ciljev trajnostne mobilnosti. Ti cilji so nastali v dialogu s ključnimi deležniki in odražajo potrebe lokalne skupnosti, hkrati pa so usklajeni z nacionalnimi ter evropskimi usmeritvami. V tej fazi je bilo postavljeno izhodišče, ki predstavlja osnovo za dolgoročen razvoj prometnega sistema občine.

4. ANALIZA STANJA IN PREPOZNAVANJE IZZIVOV (SKLOP D)

Izvedena je bila temeljita analiza obstoječega prometnega sistema, ki je zajela podatkovne raziskave, terenske ogleda, ankete med prebivalci, analizo potovalnih navad zaposlenih in učencev, kordonsko štetje prometa ter številne razprave in delavnice s ključnimi deležniki. S tem so bili prepoznani glavni izzivi, priložnosti in dosežki, ki so oblikovali osnovo za določitev prednostnih nalog v nadaljevanju procesa.

5. OPREDELITEV SMERI UKREPANJA (SKLOP E)

Na podlagi rezultatov analiz, strokovnih razprav in zbranih predlogov javnosti so bili oblikovani konkretni ukrepi in rešitve za izboljšanje prometnega sistema v občini. Njihova zasnova temelji na dolgoročni viziji ustvarjanja varnejše, učinkovitejše in trajnostno naravnane mobilnosti.

6. PRIPRAVA IN SPREJEM STRATEGIJE (SKLOP F)

Zaključna faza je bila namenjena pripravi celovitega dokumenta, usklajenega z deležniki in predstavljenega javnosti. Po izvedeni javni obravnavi in vključitvi utemeljenih pripomb je strategijo potrdil občinski svet, s čimer je OCPS uradno postala strateški dokument občine.



3 DELOVNE SKUPINE

Priprava občinske celostne prometne strategije Občine Lendava je temeljila na sodelovanju več delovnih skupin, ki so s svojim strokovnim znanjem, izkušnjami in raznolikimi pogledi bistveno prispevale k vsebinski zasnovi dokumenta. Njihova vloga je bila ključna pri zagotavljanju strokovnosti, usklajenosti z lokalnimi posebnostmi ter vključevanju različnih interesov in potreb. Naloge delovnih skupin so obsegale širok spekter dejavnosti – od organizacijske in strokovne podpore do oblikovanja vsebinskih izhodišč ter seznanjanja izvajalca s posebnimi značilnostmi občine Lendava.

IZVAJALEC

Izvajalec je imel vodilno vlogo pri pripravi strategije in je zagotavljal strokovno izvedbo celotnega procesa. Njegove ključne naloge so obsegale metodološko usmerjanje, oblikovanje vizije in strateških ciljev, analizo obstoječega stanja, pripravo nabora ukrepov ter usklajevanje vsebine dokumenta. Poleg tega je izvajalec koordiniral sodelovanje deležnikov in občanov, nudil strokovno podporo ter pripravil končno različico strategije.

OŽJA DELOVNA SKUPINA

Ožjo delovno skupino so sestavljali predstavniki občinske uprave Občine Lendava. Njihova naloga je bila zagotavljati operativno podporo pri pripravi OCPS, predvsem z usklajevanjem strategije z lokalnimi politikami, spremljanjem napredka pri izdelavi dokumenta ter posredovanjem potrebnih podatkov in informacij za analize ter pripravo ukrepov. Poleg tega je skupina skrbela za administrativne postopke, organizacijo javnih posvetovanj ter sodelovala v postopkih potrjevanja strategije na občinskem svetu.

ŠIRŠA DELOVNA SKUPINA

Širša delovna skupina je združevala ključne deležnike iz različnih področij, ki so s svojim strokovnim in praktičnim znanjem prispevali k pripravi strategije. Sodelovala je pri oblikovanju vizije in ciljev OCPS, določanju ciljnih vrednosti, prepoznavanju izzivov in priložnosti ter pripravi strateških usmeritev. Skupina je imela pomembno vlogo tudi pri oblikovanju predlogov ukrepov za izboljšanje prometnega sistema v občini.

V delovni skupini so sodelovali predstavniki občinskega sveta in podžupan, mestne skupnosti, medobčinskega organa, Sveta za preventivo in vzgojo v cestnem prometu, lokalnih podjetij, gasilskih enot, prevoznikov, zdravstvenih in socialnih ustanov, šol in vrtcev, društev upokojencev in invalidov, turističnih organizacij ter policije. Takšna sestava je omogočila celovit in interdisciplinaren pristop, ki je združil strokovne poglede, praktične izkušnje ter potrebe in pričakovanja lokalne skupnosti.

SPLOŠNA JAVNOST

Splošna javnost je imela možnost aktivno sodelovati v vseh fazah priprave OCPS, kar je zagotovilo, da so bili pri oblikovanju strategije upoštevani resnični interesi in pričakovanja prebivalcev. Mnenja in predloge so lahko izražali prek javnih razprav, anket in drugih participativnih oblik vključevanja. Na ta način so prebivalci soustvarjali prometne rešitve, ki neposredno vplivajo na kakovost vsakdanjega življenja in dolgoročni razvoj občine.

4 VIZIJA IN CILJI

Vizija in cilji predstavljajo temelj za oblikovanje strategije, ki usmerja nadaljnji trajnostni prometni razvoj **občine Lendava**. Vizija opredeljuje želeno prihodnje stanje občine na področju mobilnosti, pri čemer izhaja iz lokalnih posebnosti, vrednot in potreb prebivalcev.

Cilji konkretizirajo vizijo z opredelitvijo jasnih, dosegljivih in merljivih korakov, ki bodo omogočili njeno uresničitev. Služijo kot usmeritev pri oblikovanju ukrepov, določanju prioritet in spremljanju napredka pri razvoju trajnostne mobilnosti v občini.

4.1 VIZIJA

VIZIJA OBČINE LENDAVE JE:

»Občina Lendava stremi k trajnostnemu in
varnemu prometnemu sistemu,
ki vrača prostor pešcem in kolesarjem
ter vključuje starejše in ranljive skupine.
Spodbujamo spremembo potovalnih navad in
razvijamo infrastrukturo tudi izven mestnega središča
za podporo trajnostni mobilnosti in
gospodarskemu razvoju.«

4.2 OBRAZLOŽITEV VIZIJE

Občina stremi k oblikovanju trajnostnega, varnega in povezanega prometnega sistema, ki spodbuja spremembe potovalnih navad prebivalcev. Osrednja usmeritev je zmanjšanje odvisnosti od avtomobilskega prometa ter preoblikovanje prostora v prid pešcem in kolesarjem, kar prispeva k prometni razbremenitvi mestnega jedra. Hkrati se poudarja pomen razvoja urejenih kolesarskih, sprehajalnih in tekaških poti, kar krepi aktivno mobilnost in omogoča kakovostnejše preživljanje prostega časa.

Občina želi ustvariti prometni sistem, ki vsakomur omogoča enostavno in varno gibanje, ne glede na telesne zmožnosti osebe ali specifične potrebe, ter tako prispevati k bolj povezani in vključujoči skupnosti.

Vizija vključuje tudi prometno povezovanje z bližnjimi regijami, kar je ključno za gospodarski razvoj občine. Poseben poudarek je na vzpostavitvi učinkovitih prometnih povezav, ki omogočajo boljšo logistiko, privabljajo investitorje ter krepijo konkurenčnost občine.

Poleg izboljšanja infrastrukture za hojo in kolesarjenje želimo izboljšati tudi javni potniški promet. Boljša učinkovitost in dostopnost ne bo koristila le vsakodnevne migracije, temveč tudi podprla razvoj turizma, ki je ena ključnih gospodarskih in razvojnih priložnosti

občine, hkrati pa bo boljša povezanost s turističnimi destinacijami in središči spodbudila obiskovalce k hoji, kolesarjenju ter razbremenila obstoječo cestno infrastrukturo.

S strateškim načrtovanjem občina Lendava ustvarja okolje, ki prebivalcem omogoča bolj zdravo in aktivno življenje, izboljšuje kakovost javnega prostora in zagotavlja prometno varnost. Tako oblikovan prometni sistem prispeva k trajnostnemu razvoju občine ter ustvarja privlačno, zeleno in povezano skupnost za sedanje in prihodnje generacije.

Občina stremi k dolgoročni izvedljivosti OCPS, ki vključuje sodelovanje širše javnosti in lokalnih skupnosti, šol in drugih ključnih deležnikov ter dodatno ozaveščanje vseh akterjev v prometu za spreminjanje potovalnih navad. S tem se oblikuje trajnosten prometni sistem, ki bo prebivalcem omogočil kakovostno in varno mobilnost.

4.3 CILJI

Na podlagi vizije občine Lendava so opredeljeni naslednji cilji, ki predstavljajo konkretne usmeritve:

- C1. Bolj zdravi in aktivni prebivalci.**
- C2. Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo.**
- C3. Večja varnost vseh udeležencev cestnega prometa.**
- C4. Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost.
- C5. Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti.
- C6. Izboljšana kakovost življenja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti.
- C7. Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa.

4.4 CILJNE VREDNOSTI

Kazalniki, s katerimi se bodo merili uspešnost izvajanja strategije in pripadajoče ciljne vrednosti, ki so skladne z opredeljenimi cilji:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah
- Delež in obseg uporabe potovalnih načinov pri poteh v srednjo šolo
- Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let
- Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let
- Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah
- Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

Ciljne vrednosti so:

Tabela 2: Kazalniki s pripadajočimi ciljnimi vrednostmi

ZAPOREDNA ŠTEVILKA	CILJI PO VRSTNEM REDU POMEMBNOСТИ	KAZALNIK	CILJNA VREDNOST		
			Opis	Izhodiščna vrednost v letu 2024	Ciljna vrednost v letu 2031
1.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe kolesa v prometu	2 %	5 %
		Delež in obseg uporabe potovalnih načinov pri poteh v srednjo šolo	Povečati delež dijakov, ki pri poteh v srednjo šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	15 %	22 %
		Povprečni telesni fitnes otrok v obdobju 5 zaporednih let	Izboljšati telesni fitnes otrok	34,9 (med leti 2020 - 2024)	39 (med leti 2027 -2031)
2.	Vsem dostopen prometni sistem, ki omogoča socialno vključenost	Delež in obseg uporabe potovalnih načinov pri poteh v srednjo šolo	Povečati delež dijakov, ki pri poteh v srednjo šolo uporabljajo javni prevoz	53 %	60 %
		Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu	5 %	10 %
3.	Večja varnost vseh udeležencev v cestnem prometu	Število prometnih nesreč v zaporednem obdobju 5 let	Znižati število prometnih nesreč	315 (med leti 2018 -2022)	270 (med leti 2027 -2031)
		Deleži otrok, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	Povečati delež šolarjev, ki v šolo prihajajo brez spremstva odraslih	20 %	33 %
4.	Okrepljeno lokalno in regionalno gospodarstvo	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo in dolžine poti na delo	Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	15 %	25 %
5.	Izboljšana kakovost bivanja v privlačni, zeleni in povezani skupnosti	Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	20 %	35 %
		Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo	Povečati delež šolarjev, ki pri poteh v šolo uporabljajo aktivne oblike mobilnosti	2 %	5 %
6.	Izboljšana dostopnost do osnovnih storitev in aktivnosti	Delež uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo	Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil	94 %	83 %
7.	Znižane lokalne emisije onesnaževal in toplogrednih plinov iz prometa	Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah	Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu	74 %	63 %

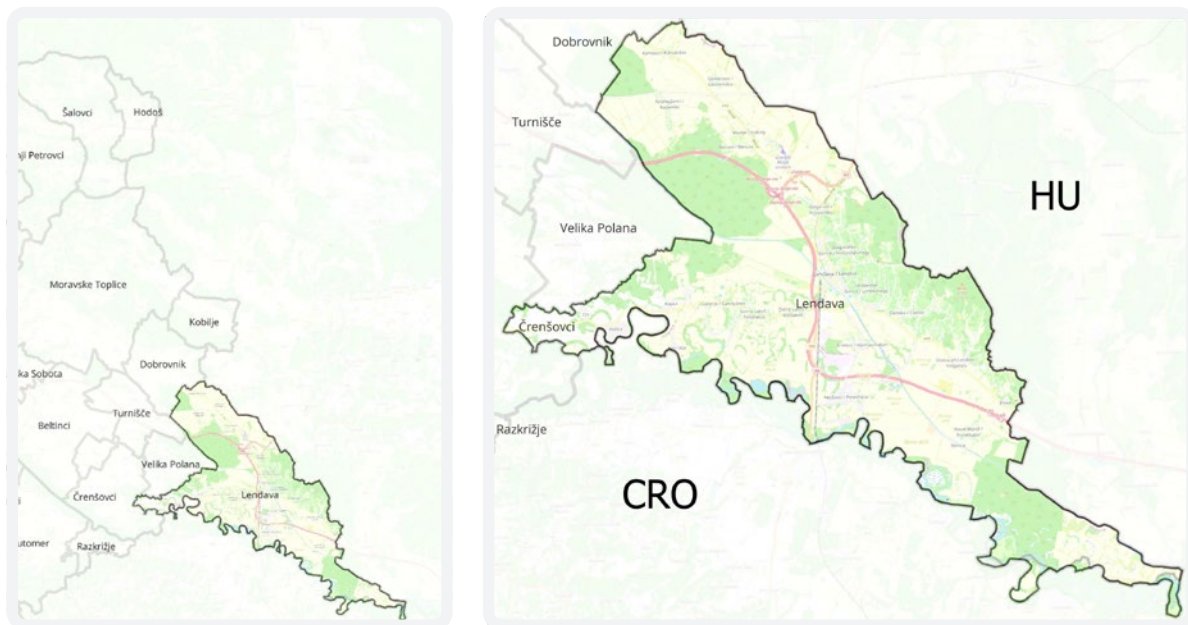


5 ANALIZA OBSTOJEČEGA STANJA

5.1 SPLOŠNI PODATKI O OBČINI

Občina Lendava se nahaja v skrajnem severovzhodnem delu Slovenije, na strateško pomembni tromeji med Slovenijo, Madžarsko in Hrvaško. Z obsegom 123 km² in nekaj več kot 10.000 prebivalci sodi med večje slovenske občine po površini, hkrati pa zaradi svoje obmejne lege predstavlja eno izmed ključnih območij za čezmejno sodelovanje ter povezovanje srednje- in jugovzhodne Evrope. Občina ima skupno 109 km državne meje, kar pomembno vpliva na razvojne možnosti, še posebej na področju gospodarstva, logistike, turizma in kulturnega povezovanja.

Prostorska in funkcionalna raznolikost občine Lendava omogoča identifikacijo treh osnovnih območij: mestnega središča Lendave, nižinskega Dolinskega območja ter gričevnatih vinorodnih gor. Mesto Lendava kot edino urbanizirano naselje ohranja vlogo širšega lokalnega središča z razvito upravo, storitvami in infrastrukturo, kar krepi njegovo vlogo kot osrednjega generatorja razvoja v občini. Hkrati pa obstaja izrazita potreba po uravnoteženju razvoja med urbanim in podeželskim prostorom, saj ostala naselja ostajajo pretežno bivalna in kmetijska s postopnim upadom tradicionalne kmetijske dejavnosti.



Mesto Lendava je središče regionalnega pomena in pomemben lokalni center, ki zadovoljuje družbeno infrastrukturo vsem občinam, ki so nastale na območju bivše občine Lendava, je pa tudi pomembno povezovalno mesto na obmejnem področju.

V nižinskem delu občine so izvedeni (avtocesta, daljnovodi) ter načrtovani (plinovod, železnica) infrastrukturni objekti državnega pomena, kar ima in bo imelo zaradi križanja interesov kmetijstva in poselitve dolgoročne posledice v okolju.

Opremljenost z gospodarsko javno infrastrukturo je zadovoljiva v mestu Lendava in nekaterih nižinskih naseljih, pomanjkljiva pa je v severnem delu občine ter v gričevnatem delu.

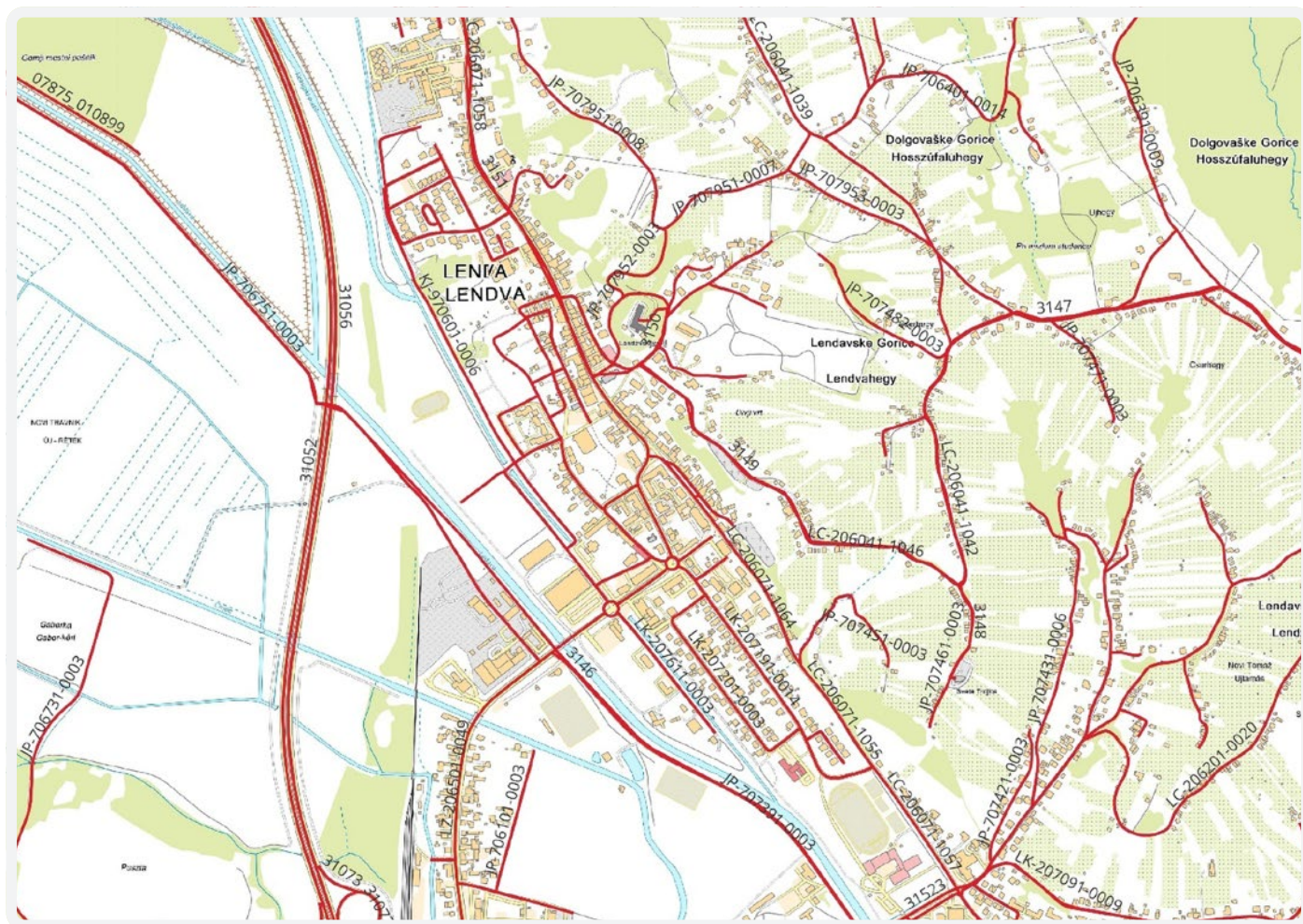
Tako kot v celotni državi, tudi v občini Lendava narašča težnja po ureditvi cestnih prometnih površin, saj narašča osebni avtomobilski promet. Urejene so vse ceste in ulice v mestu Lendava in v strnjenih naseljih, tudi v vinorodnih goricah je asfaltiran pretežni del cest, ki pa so preozke.

Občina se v svojem razvoju sooča s številnimi izzivi, kot so demografski upad, staranje prebivalstva, zmanjševanje pomena kmetijstva, pomanjkanje sekundarnega občinskega središča ter omejene zaposlitvene možnosti. Po drugi strani pa predstavljajo bližina dveh državnih mej, raznolika kulturna dediščina, vinorodna območja, termalni viri ter možnosti za razvoj trajnostnega turizma in zelenih gospodarstev pomembne razvojne priložnosti. Zaradi zgodovinsko večkulturnega prostora, ki vključuje madžarsko manjšino, ima občina tudi pomembno vlogo pri ohranjanju kulturne raznolikosti in mednarodnega sodelovanja.

V nadaljnjem strateškem razvoju bo ključno iskanje ravnotežja med ohranjanjem identitete podeželskih območij in krepitvijo urbanega razvoja, spodbujanje čezmejnega sodelovanja ter izboljšanje prometne in digitalne povezanosti, ki bi omogočila dvig kakovosti bivanja in večjo gospodarsko konkurenčnost celotne občine.

Slika 2: Prikaz omrežja javne cestne infrastrukture v središču občine

Občina Lendava je del pomurske statistične regije. Meri 121 km². Po površini se med slovenskimi občinami uvršča na 51. mesto.



Statistični podatki za leto 2023 kažejo o tej občini tako sliko:

Sredi leta 2023 je imela občina približno 10.200 prebivalcev (približno 5.080 moških in 5.120 žensk). Po številu prebivalcev se je med slovenskimi občinami uvrstila na 54. mesto. Na kvadratnem kilometru površine občine je živel povprečno 84 prebivalcev; torej je bila gostota naseljenosti tu manjša kot v celotni državi (105 prebivalcev na km²).

Število živorojenih je bilo nižje od števila umrlih. Naravni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej v tem letu negativen, znašal je -3,5 (v Sloveniji -2,1). Število tistih, ki so se iz te občine odselili, je bilo nižje od števila tistih, ki so se vanjo priselili. Selitveni prirast na 1.000 prebivalcev v občini je bil torej pozitiven, znašal je 0,2. Seštevek naravnega in selitvenega prirasta na 1.000 prebivalcev v občini je bil negativen, znašal je -3,3 (v Sloveniji 3,3).

Povprečna starost občanov je bila 48,0 leta in tako višja od povprečne starosti prebivalcev Slovenije (44,1 let).

Med prebivalci te občine je bilo število najstarejših – tako kot v večini slovenskih občin – večje od števila najmlajših: na 100 oseb, starih 0–14 let, je prebivalo 229 oseb, starih 65 let ali več. To razmerje pove, da je bila vrednost indeksa staranja za to občino višja od vrednosti tega indeksa za celotno Slovenijo (ta je bila 145). Pove pa tudi, da se povprečna starost prebivalcev te občine dviga v povprečju hitreje kot v celotni Sloveniji. Podatki, prikazani po spolu, pokažejo, da je bila vrednost indeksa staranja za ženske v vseh slovenskih občinah, razen v šestih (Črna na Koroškem, Dobrovniki, Grad, Hodoš, Jezersko in Mislinja), višja od indeksa staranja za moške. V občini je bilo – tako kot v večini slovenskih občin – med ženskami več takih, ki so bile stare 65 let ali več, kot takih, ki so bile stare manj kot 15 let; pri moških je bila slika enaka.

V občini je delovalo 6 vrtcev, obiskovalo pa jih je 302 otrok. Od vseh otrok v občini, ki so bili stari od 1–5 let, jih je bilo 81 % vključenih v vrtec, kar je manj kot v vseh vrtcih v Sloveniji skupaj (83 %). V tamkajšnjih osnovnih šolah se je v šolskem letu 2023/2024 izobraževalo približno 680 učencev. Različne srednje šole je obiskovalo okoli 290 dijakov. Med 1.000 prebivalci v občini je bilo 22 študentov in 5 diplomantov; v celotni Sloveniji je bilo na 1.000 prebivalcev povprečno 38 študentov in 8 diplomantov.

Med osebami v starosti 15–64 let (tj. med delovno sposobnim prebivalstvom) je bilo približno 68 % zaposlenih ali samozaposlenih oseb (tj. delovno aktivnih), to je manj od slovenskega povprečja (69 %).

Povprečna mesečna plača na osebo, zaposleno pri pravnih osebah, je bila v tej občini v bruto znesku za približno 10 % nižja od letnega povprečja mesečnih plač v Sloveniji, v neto znesku pa za približno 9 % nižja.

Med 1.000 prebivalci občine jih je 580 imelo osebni avtomobil. Ta je bil star povprečno 11 let.

V letu 2023 je v občini Lendava **3.814 delovno aktivnih prebivalcev**, ki ne vključujejo kmetov. Na tem območju je **3.512 delovnih mest**, od katerih jih 1.904 pripada domačim prebivalcem občine Lendava, preostalih 1.608 pa je zasedenih s prebivalci drugih občin.

Od 3.814 delovno aktivnih prebivalcev občine jih 1.910 dela izven območja občine Lendava.

LENDAVA skupaj	2023						Indeks delovne migracije
	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini prebivališča	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov] po občini delovnega mesta	Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini prebivališča	Medobčinski delovni migranti po občini delovnega mesta	Delež delovno aktivnega prebivalstva [brez kmetov], katerih delovno mesto je v občini prebivališča	
	3.814	3.512	1.904	1.910	1.608	49,9	92,1

Tabela 3: Delovno aktivno prebivalstvo [brez kmetov], LENDAVA, za leto 2023

vir: SURS

Indeks delovne migracije za občino Lendava znaša **92,1** kar pomeni, da število delovnih mest v občini predstavlja 92,1 % števila delovno aktivnih prebivalcev. Glede na ta indeks, lahko občino Lendava uvrstimo v kategorijo **bivalnih občin**, katera pa se približuje skupini zmerno delovnim občinam (indeks za te občine je od 96 do 115,9).

Analizirali smo delovno mobilnost prebivalcev občine Lendava, kjer je bila preučena razporeditev delovnih mest, ki so zasedena s prebivalci te občine. V nadaljevanju so predstavljene ključne ugotovitve o tem, v katerih drugih občinah v Sloveniji so prebivalci občine Lendava najpogosteje zaposleni.

Grafikon 1: Delovno aktivno prebivalstvo (brez kmetov) občine Lendava po občinah delovnega mesta,

vir: SURS



V letu 2023 je v občini Lendava zaposlenih 1.904 domačinov, kar predstavlja skoraj 50 % vseh delovno aktivnih prebivalcev občine. Poleg tega je večji delež prebivalcev iz območja občine Lendava zaposlen v drugih občinah, med njimi največ v Ljubljani (517 oseb, 13,56 %), Murski Soboti (418 oseb, 10,96 %), pa tudi v Mariboru (188 oseb, 4,93 %), Odrancih, Turnišču in 96 ostalih slovenskih občinah.

Prebivalci občine Lendava se usmerjajo v iskanje zaposlitvenih priložnosti v različnih delih Slovenije. Delež prebivalcev, zaposlenih v na območju občine Lendava, je 49,92 %, precej je dnevni delovni migraciji. Največja koncentracija delovnih mest za prebivalce Lendava je ob Lendavi v Ljubljani in Murski Soboti. Ta migracija delovne sile je odraz potreb prebivalcev, ki iščejo zaposlitev na različnih lokacijah, tudi izven svoje domače občine.

5.2 POTOVALNE NAVADE V OBČINI

Razumevanje potovalnih navad prebivalcev predstavlja ključno izhodišče za oblikovanje učinkovite prometne strategije. Analiza načinov, pogostosti in namenov potovanj omogoča vpogled v vsakodnevne potrebe prebivalcev ter razkriva glavne vzorce mobilnosti v občini.

Kordonsko štetje prometa, izvedeno v občini Lendava, je bilo izvedeno na dveh lokacijah in sicer 17. 10. 2024 na lokaciji 1, to je Glavna ulica, LC206071 Dolga vas-Lendava, bližnji objekt h. št. Glavna ulica 64. (»stari kino«) in 22. 10. 2024 na lokaciji 2, to je Industrijska ulica, LC206031 Lendava-Trimlini, bližnji objekt h. št. Industrijska ulica 1 (Integral). Štetje je potekalo v dveh časovnih intervalih: jutranjem (6:30–8:30) in popoldanskem (13:30–15:30).

KLJUČNE UGOTOVITVE

1.

PREVLADOVANJE INDIVIDUALNEGA MOTORIZIRANEGA PREVOZA, Z IZRAZITO RASTJO V POPOLDANSKEM ČASU

Skoraj štiri petine vseh udeležencev (79,4 %) uporablja osebni avtomobil ali potniški kombi, kar kaže na izjemno odvisnost od individualnega motoriziranega prevoza. V strukturi prometa:

- osebni avtomobili predstavljajo 74,1 % vseh prihodov (65,9 % zjutraj in kar 79,7 % popoldne), Stran 10 od 12
- potniški kombiji dodatnih 5,3 %, pri čemer je delež zjutraj dvakrat višji (7,4 %) kot popoldne (3,9 %). To pomeni, da se v popoldanski konici skoraj 84 % udeležencev pripelje z individualnimi vozili, kar močno povečuje prometno obremenitev. Kombiji sicer dopolnjujejo prometno sliko, a ne zmanjšujejo sistemske avtomobilske prevlade. Povprečna zasedenost osebnih vozil znaša zgolj 1,21 osebe na avtomobil, kar kaže na izrazito individualno rabo. Podobno nizka je tudi zasedenost potniških kombijev – povprečno 1,53 osebe na vozilo –, kar nakazuje na omejeno učinkovitost pri prevozu več oseb.

2.

JAVNI PREVOZ IMA OPAZNO VLOGO ZJUTRAJ, POPOLDNE JE NJEGOVA PRISOTNOST MANJŠA

Mestni/medkrajevni avtobusi in šolski avtobusi skupaj zjutraj prepeljejo skoraj 12 % udeležencev, kar pomeni pomembno vlogo pri organiziranem jutranjem prihodu (predvsem v šolo). Popoldne se ta delež zmanjša na skupaj 7 %, kar nakazuje na manjšo razpoložljivost ali uporabo teh prevozov ob odhodu.

3.

TOVORNI PROMET JE IZRAZITO SKONCENTRIRAN V JUTRANJIH URAH

Tovorni promet (lažja in težja tovorna vozila) je zjutraj močno prisoten (10,7 % vseh udeležencev), popoldne pa upade na 5,1 %. To ustreza običajnemu ritmu gospodarskih dejavnosti in logistike ter odpira možnosti za časovno ločevanje komercialnega in šolskega prometa.

4.

TRAJNOSTNA MOBILNOST JE NIZKA IN BOLJ IZRAŽENA POPOLDNE – A ŠE VEDNO Z VELIKIM RAZVOJNIM POTENCIALOM

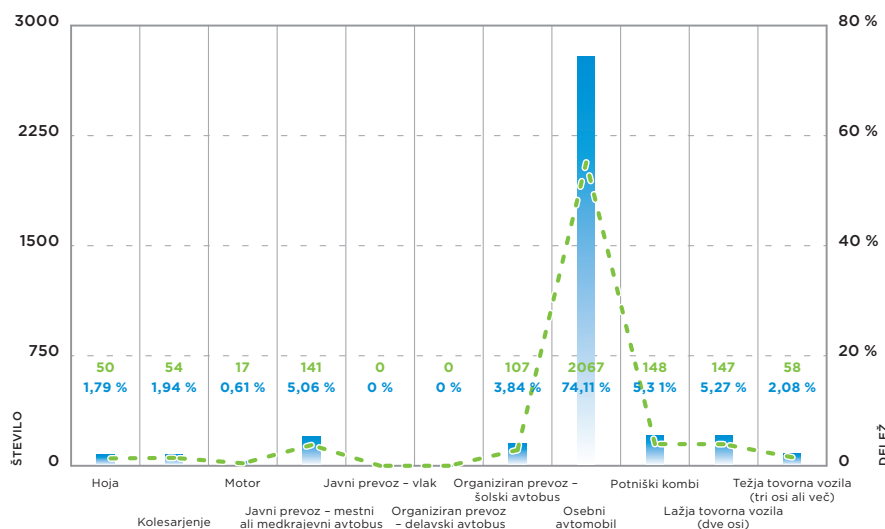
Kolesarji in pešci skupaj predstavljajo le 3,7 % vseh udeležencev. Pešci so številčnejši popoldne (2,05 %) kot zjutraj (1,41 %), medtem ko je pri kolesarjih obratno. Deleži so majhni, vendar kažejo, da trajnostna mobilnost ni popolnoma odsotna in ima ob ustrezni podpori (infrastruktura, varnost, promocija) potencial za rast.

Tabela 4: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

PROMETNI NAČINI	DELEŽ (za vse lokacije štetja)
Hoja	1,79 %
Kolesarjenje	1,94 %
Motor	0,61 %
Javni prevoz – mestni ali medkrajevni avtobus	5,06 %
Javni prevoz – vlak	0,00 %
Organiziran prevoz – delavski avtobus	0,00 %
Organiziran prevoz – šolski avtobus	3,84 %
Osebni avtomobil	74,11 %
Potniški kombi	5,31 %
Lažja tovorna vozila (dve osi)	5,27 %
Težja tovorna vozila (tri osi ali več)	2,08 %
SKUPAJ (100 %)	100 %

Analiza rezultatov ankete, izvedene med prebivalci občine Lendava, razkriva izrazito prevlado uporabe osebnega avtomobila kot glavnega načina mobilnosti. Kar 89 % sodelujočih uporablja osebno vozilo, pri čemer jih 84 % nastopa v vlogi voznika, dodatnih 5 % pa kot sopotniki.

Grafikon 2: Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini



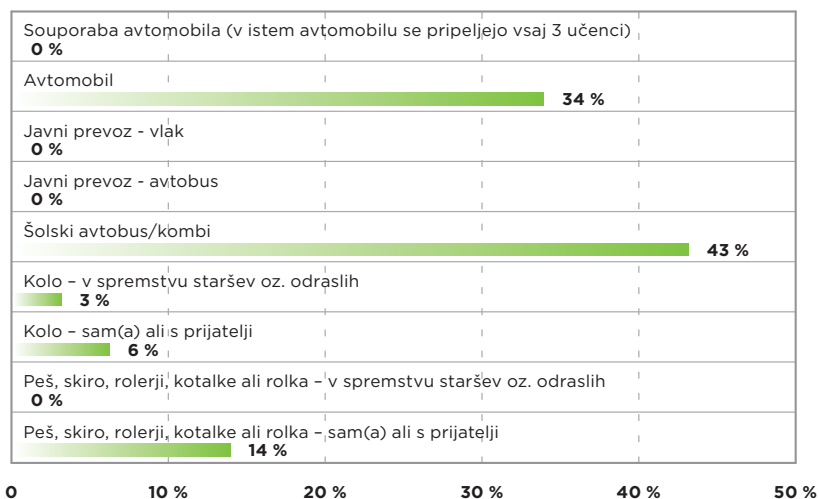
Delež hoje je skromen, saj se peš premika le 6 % vprašanih, medtem ko kolesarjenje kot prevladujočo obliko mobilnosti navajata zgolj 2 %. Uporaba drugih oblik prevoza, kot so avtobus, vlak ali taksi, ostaja statistično zanemarljiva, z deleži 1 % ali manj. To potrjuje visoko stopnjo odvisnosti od avtomobila, ki zaznamuje prometne navade v občini.

Pri razlogih za izbiro osebnega avtomobila prevladuje pragmatičen pristop uporabnikov. Najpogosteje navedena je priročnost, ki jo izpostavlja kar 62 % anketirancev. Pomemben delež (40 %) poudarja, da druge možnosti sploh nimajo, kar jasno kaže na pomanjkanje dostopnih alternativ v obliki javnega prometa ali ustrezne trajnostne infrastrukture. Udobje kot dejavnik izpostavlja 30 % vprašanih, manj pogosto pa se pojavljajo razlogi, kot so časovna učinkovitost (17 %), krajevne razdalje (15 %) in stroški (8 %). Relativno nepomembne so motivacije, vezane na osebne navade (7 %), varnost (3 %) in okoljske

vidike (2 %), kar pomeni, da trajnostni in varnostni dejavniki trenutno nimajo pomembne vloge pri odločanju prebivalcev.

Ugotovitve iz anket kažejo, da največji delež uporabe različnih potovalnih načinov pri poteh učencev v osnovno šolo zavzema šolski avtobus oziroma kombi (43,08 %), kar pomeni, da je organiziran prevoz najpomembnejša oblika mobilnosti za učence. Sledi uporaba osebnega avtomobila (33,85 %), kar kaže na precejšnjo vlogo staršev oziroma skrbnikov pri prevozih otrok v šolo.

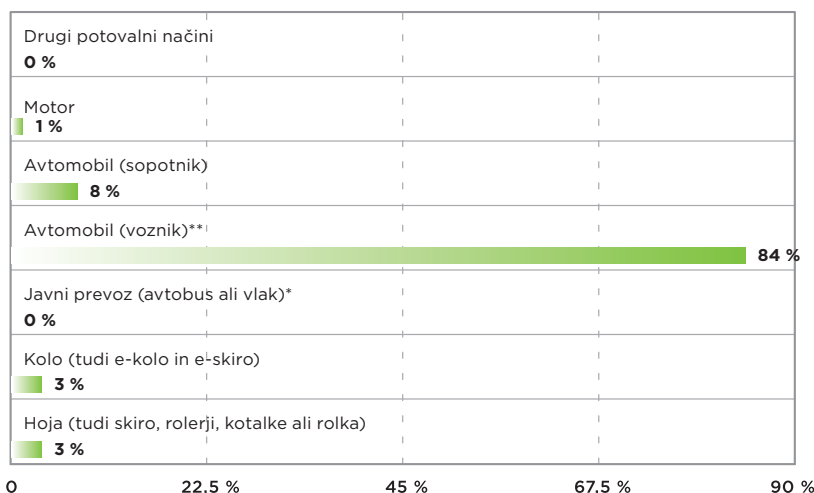
Med aktivnimi oblikami mobilnosti izstopa hoja oziroma uporaba mikromobilnosti (peš, skiro, rolerji, kotalkanje) brez spremstva odraslih, ki jo uporablja 13,85 % učencev. Kolesarjenje je manj pogosto: 6,15 % otrok kolo uporablja samostojno ali s prijatelji, medtem ko le 3,08 % kolesari v spremstvu odraslih.



Grafikon 3: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v osnovno šolo

Analiza deležev uporabe različnih potovalnih načinov pri vsakodnevni poti na delo kaže, da največji delež predstavljajo vozniki osebnega avtomobila saj se kar 84,23 % zaposlenih vozi na delo kot vozniki avtomobila, dodatnih 7,57 % pa kot sopotniki. Skupaj to pomeni, da več kot 90 % poti na delo temelji na uporabi osebnega vozila.

Kolesarjenje ter hoja sta zastopana vsak s po 3,47 %, medtem ko uporabo motorja navaja le 1,26 % vprašanih. Pomembna ugotovitev je, da javnega prevoza (avtobus ali vlak) pri vsakodnevni poti na delo nihče ne uporablja, prav tako niso prisotni drugi načini mobilnosti.



Grafikon 4: Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo

Iz rezultatov je razvidno, da je mobilnost pri delovnih migracijah v občini izrazito odvisna od osebnih avtomobilov, pri čemer alternativne, trajnostne oblike prevoza ostajajo marginalne. To potrjuje ugotovitve iz širše ankete, da v občini primanjkuje privlačnih in konkurenčnih alternativ, kot so javni prevoz, dobro urejene kolesarske povezave ali sistemsko spodbujanje pešačenja.

Na podlagi izvedenih anket in intervjujev s ključnimi deležniki v občini Lendava se ugotavlja, da se občina sooča z različnimi prometnimi izzivi, ki segajo od infrastrukturnih vrzeli do vedenjskih vzorcev uporabnikov.

Na infrastrukturnem področju se izpostavlja pomanjkanje kolesarskih poti in pločnikov, kar je še posebej problematično v gričevnatih predelih (Lendavske in Dolgovaške gorice), kjer turistični obisk dodatno povečuje tveganja za prometno varnost. Nepovezanost peš in kolesarskih poti zmanjšuje udobje trajnostnih oblik mobilnosti, v stanovanjskih območjih (npr. Tomšičeva ulica) pa so težave povezane z neurejenimi prometnimi režimi in pomanjkanjem parkirišč. Dostopnost v mestnem jedru je pogosto nezadostna tudi za gibalno ovirane osebe, medtem ko logistične izzive povzročajo dostavne poti, preobremenitve cest in pomanjkanje rešitev za večja vozila.

Javni potniški promet je prepoznan kot posebej šibek člen. Dostopnost iz oddaljenih naselij in gričevnatih območij je zelo slaba, železniške povezave pa skorajda ni. Obstoječi sistem je po ocenah prebivalcev preveč tog in se ne prilagaja dejanskim potrebam uporabnikov.

Na področju prometne varnosti se kot problem pojavljajo previsoke hitrosti v naseljih, vožnja pod vplivom alkohola, uporaba mobilnih telefonov ter splošna nestrpnost. Zaradi pomanjkanja nadzora pogosto prihaja do kršitev, kot so nepravilna parkiranja in neupoštevanje prometnih režimov.

Poleg infrastrukturnih in organizacijskih težav pa pomemben izziv predstavlja tudi prometna kultura. Prebivalci pogosto uporabljajo avtomobile za kratke razdalje in pričakujejo parkirišča neposredno ob stavbah, kar dodatno obremenjuje infrastrukturo ter zmanjšuje kakovost bivanja v urbanem prostoru.

5.3 CPS OBČINE LENDAVA IZ LETA 2017 IN PREGLED IZVEDENIH UKREPOV

Občina Lendava je leta 2017 že sprejela celostno prometno strategijo občine Lendava, s katero je postavila temelje za trajnostno mobilnost in boljšo prometno dostopnost v občini. V tem dokumentu so bile opredeljene ključne smernice za zmanjšanje negativnih vplivov motornega prometa, spodbujanje hoje, kolesarjenja in javnega prevoza ter za oblikovanje kakovostnega in varnega prometnega okolja za vse prebivalce. Od sprejetja CPS je občina izvedla že vrsto ukrepov, ki so prispevali k izboljšanju prometne infrastrukture in dvigu zavesti o pomenu trajnostne mobilnosti.

Zaradi želje po nadaljevanju razvoja v smeri okoljsko in prostorsko trajnostne občine ter s ciljem izboljšanja kakovosti življenja za vse prebivalce, se je Občina Lendava podala v izdelavo nove občinske celostne prometne strategije, ki bo nadgradila obstoječe cilje in ukrepe, jih prilagodila novim razmeram ter izzivom, s katerimi se občina danes sooča, hkrati pa zasledovala celovit in vključujoč pristop k prometnemu načrtovanju.

Strateški cilji CPS Lendava 2017 so bili jasno zastavljeni in usmerjeni v izboljšanje prometnih razmer ter dolgoročni razvoj kakovostnega in vključujočega prometnega sistema. Med ključnimi cilji so bili:

- povečanje prometne varnosti,
- izboljšanje dostopnosti za ranljivejše skupine prebivalcev,
- povečanje privlačnosti in kakovosti bivalnega okolja ter spodbujanje aktivnega načina življenja,
- zmanjšanje odvisnosti od motornega prometa,
- sprememba potovalnih navad skozi ozaveščanje,
- povečanje deleža zdravju prijaznejših oblik mobilnosti (kolesarjenje in hoja),
- povečanje uporabe javnega potniškega prometa (JPP).

Strategija celostno urejenega prometa je bila razdeljena na pet ključnih prometnih področij:

1. **Pešačenje** – zagotavljanje varnega, udobnega in dostopnega prostora za pešce, zlasti v mestnem jedru in okoli javnih institucij.
2. **Kolesarjenje** – vzpostavitev povezane, varne in pregledne kolesarske infrastrukture z navezavo na regionalne poti.
3. **Javni potniški promet (JPP)** – izboljšanje dostopnosti, učinkovitosti in uporabniške izkušnje javnega prevoza.
4. **Optimizacija motornega prometa** – racionalizacija prometnih tokov, zmanjševanje zastojev in spodbujanje mirujočega prometa izven središča.
5. **Trajnostno načrtovanje in ozaveščanje** – vključevanje trajnostnih ciljev v vse ravni prostorskega in prometnega načrtovanja ter krepitev zavesti o pomenu trajnostne mobilnosti.

Za vsako področje so bili opredeljeni konkretni **ukrepi**, izvedljivi v **petletnem obdobju**, ki bodo – ob ustrezni implementaciji – prispevali k uresnitvi vizije trajnostno mobilne občine

Čeprav je bila strategija v nekaterih delih uspešno uresničena – predvsem na področju urejanja kolesarskih in pešpoti ter izboljšanja prometne varnosti v središču mesta – ostaja še veliko možnosti za nadaljnjo nadgradnjo in širšo implementacijo ukrepov.

CPS iz leta 2017 je postavila pomembne temelje za dolgoročno vizijo trajnostnega razvoja mobilnosti v Občini Lendava in služi kot osnova za prihodnje posodobitve ter ukrepe v skladu z novimi potrebami in razvojnimi izzivi občine.

V nadaljevanju je prikazan pregled izvedenih ukrepov v okviru Celostne prometne strategije (CPS) Občine Lendava, sprejete leta 2017. Pregled zajema ukrepe po posameznih prometnih področjih, ki so bili delno ali v celoti uresničeni v predvidenem petletnem obdobju, s ciljem doseganja strateških ciljev CPS.

Tabela 5: Pregled izvedenih ukrepov

STEBER	UKREPI/AKTIVNOSTI	IZVEDENO
H O J A	Višinske prilagoditve, vgradnja taktilnih oznak, vgradnja zvočnih naprav na semaforjih, druge prilagoditve, na lokacijah:	
	1. Tomšičeva ulica - TUŠ	1. DA
	2. Križišče Krajnceve in Kidričeve	2. NE
	3. Stopnišče na Kranjčevi pri UE	3. NE
	4. Stopnišče na Kranjčevi pri RTV	4. NE
	5. Povezava cerkveni trg - Banfijev trg	5. NE
	Gradnja manjkajočih pločnikov na relaciji Lendava - Genterovci	DA
	Gradnja treh peš mostov čez vodotoke na relaciji Lendava - Genterovci	DA
	Ureditev nekdanje železniške trase Lendva - Rédics (Madžarska) kot simbolne prometne povezave	NE
	Vzpostavitev pešpoti v smeri proti Pincam (Lendava-Zatak)	DA
	Širitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih pešpoti izven cestnih koridorjev v smislu povezav ravninskega dela občine z goricami, na lokacijah:	
	1. Kajuhova ulica	1. NE
	2. Čontoš	2. DA
	3. Galič	3. DA
	4. Kranjčeva - Trojica	4. NE
	5. Tomšičeva - Trojica	5. NE
	6. Novi Tomaž	6. NE
	7. Spodnji Benec	7. NE
	Širitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih pešpoti ob vodotokih, na lokacijah:	
	1. Kranjčeva - ZD - Lendava športni park	1. NE
	2. ob Kobiljskem potoku in Ledavi	2. DA
	3. ob Črncu	3. NE
	Izvedba študentske delavnice za pridobitev možnih rešitev ureditve peš cone v osi Lendavski grad - cerkveni trg - kulturni dom - reka Lendava	NE
	Ureditev peš cone v osi Lendavski grad - cerkveni trg - kulturni dom - reka Ledava	NE
	Prenova tlakovanih površin ob blagovnici ter prenova drugih dotrajanih tlakovanih pohodnih površin v mestu (ca. 100 m ² /leto)	DELNO
	Obnova pločnikov: Kranjčeva ulica, cesta v smeri Dolga vas, cesta v smeri Hotize, na lokacijah:	
	1. Kranjčeva	NE
	2. cesta proti Dolgi vasi	
	3. cesta proti Hotizi	
	Ureditev varnejših prehodov za pešce na območjih velike frekvence prometa kot so Glavna cesta, Tomšičeva cesta, Krajnceva ulica, Lendavska cesta, Kolodvorska ulica, Industrijska cesta	NE
	Ureditev »share space« v dolžini cca. 500 m v osrednjem delu naselja Lendava (cca. 7.500 m ²) s spremembo prometnega režima	NE

STEBER	UKREPI/AKTIVNOSTI	IZVEDENO
KOLESARJENJE	Prenova tlakovanih površin ob blagovnici ter prenova drugih dotrajanih tlakovanih pohodnih površin v mestu	NE
	Obnova pločnikov: Kranjčeva ulica, cesta v smeri Dolga vas, cesta v smeri Hotize, na lokacijah: 1. Kranjčeva ulica 2. cesta proti Dolgi vasi 3. cesta proti Hotizi	NE
	Gradnja manjkajočih kolesarskih stez in povezav na območju mesta Lendava ter na relacijah Lendava - Genterovci z navezavo na Turnišče, Lendava - Pince, Lendava - Hotiza - Greda z navezavo na sosednjo občino (Greda-Jule-Crenšovci), Lendava - Lendavske gorice. Povezava kolesarskih poti z Zeleno potjo v Murski šumi, na lokacijah: 1. Glavna ulica 2. Kranjčeva ulica 3. Lendava - Pince 4. Genterovci - Radmožanci 5. Hotiza - Črenšovci 6. Mirišče - Orlovšček 7. Lendava - Gorice 8. Murska Šuma 9. Kranjčeva ulica - ZD Lendava - Športni park 10. Ob potoku	1. NE 1. NE 3. DA 4. DA 5. NE 6. NE 7. DA 8. NE 9. NE 10. NE
	Vzpostavitev kolesarskih povezav z Madžarsko obmejna kolesarska poveza ter povezavi Piramida - Tenke in Piramida - Dolga vas, na lokacijah: 1. Piramida - Tenke 2. Piramida - Dolga vas	NE
	Vzpostavitev kolesarskih povezav z Hrvaško v povezavi z vzpostavitvijo broda ali gradnjo novega kolesarske mostu čez reko Muro	NE
	Ureditev nekdanje železniške trase Lendva - Rédics (Madžarska) kot simbolne prometne povezave	DA
	Gradnja novega kolesarskega mostu čez reko Muro. Možna tudi prenova starega mostu, ko bo zgrajen nov cestni most čez Muro za tranzitni promet. Stari most bo na voljo zgolj za lokalni promet s čimer se odpira možnost, da se ta uporablja tudi kot nov kolesarski most.	NE
	Vzpostavitev regionalne kolesarske povezave Mura - Drava Bike vključno z navezavo Orlovšček – Mirišče - Hotiza	NE
	Na vstopnih točkah v Občino Lendava urediti počivališča za kolesarje, ki potujejo po državi in med državami s kolesom počivališča predvidena v Genterovcih, Pincih, Hotizi, Lendavi, Dolga vas, na lokacijah: 1. Hotiza 2. Genterovci 3. Pince - marof 4. Lendava 5. Dolga vas	1. DA 2. DA 3. NE 4. DA 5. DA
	Ureditev pokrite kolesarnice za 10-15 koles, na lokacijah: 1. Lendava center 2. Lendava športni park 3. DOŠ 1 4. Industrijska cona 5. stara DSŠ 6. ŠKC Čentiba 7. Športni park Petišovci 8. Hotiza 9. Genterovci	1. DA 2. NE 3. NE 4. NE 5. NE 6. NE 7. NE 8. NE 9. NE

STEBER	UKREPI/AKTIVNOSTI	IZVEDENO
JAVNI POTNIŠKI PROMET	Uvedba redne krožne linije na relaciji Lendava – Vinarium - Dolga vas - Lendavske Toplice	NE
	Uvedba redne krožne linije na relaciji pomembnih turističnih točk Občine Lendava in sosednjih občin	NE
	Prenovi ali uredi vsaj eno avtobusno postajališče na leto, na lokacijah: 1. Radmožanci 2. Genterovci 3. Lendavske in Dolgovaške Gorice 4. Čentiba Zatak 5. Dolina 6. Pince 7. Pince - marof 8. Petišovci	NE
	Pripraviti študij, strokovne podlage in projektno dokumentacijo za ureditev glavne avtobusne postaje v Lendavi	NE
	Do leta 2022 pridobiti zagotovila države za vzpostavitev železniške povezave Lendave z preostalim delom Sloveniji	NE
OPTIMIZACIJA MOTORNEGA PROMETA	Zožiti vozišče v osrednjem delu naselja Lendava, del dvosmernih cest spremeniti v enosmerne ceste ter izvesti določene ukrepe umerjanja prometa, na lokacijah: 1. del Glavne ulice 2. del Kranjčeve ulice 3. del ulice sv. Štefana 4. Mlinska ulica	NE
	Postaviti večnamenski merilnik hitrosti	DA
	Gradnja obvozne ceste mimo Lendave ali ureditev drugačnega vinjetnega sistema	NE
	Ukinjanje določenih parkirnih mest, na lokacijah: 1. Glavna ulica 2. Cerkevni trg	NE
	Spreminjanje določenih klasičnih parkirnih mest v parkirna mesta s polnilnicami za polnjenje električnih avtomobilov (10% PM), na lokacijah: 1. Mlinska ulica 2. Razgledni stolp Vinarium	DA
	Vzpostavitev centralnega parkirišča izven naselja Lendava (P+R) v povezavi z novo krožno linijo na relaciji Lendava-Vinarium (cca. 20 PM)	DA
	Izvedba ukrepov za izboljšanje prometne varnosti na cestah do razglednega stolpa Vinarium	NE
	Rekonstrukcija križišč s poudarkom na umirjanju prometa in zagotavljanju prednosti za nemotorizirani promet, na lokacijah: 1. Cerkevni trg 2. Glavna ulica - sv. Štefan 3. Kranjčeva - Glavna ulica 4. Kranjčeva - Kidričeva ulica	NE
	Označitev prehodov za pešce	DA
	Prilagoditev cestnih profilov, da bodo prijaznejši za pešce in kolesarje (manj avtomobilov), na lokacijah: 1. del Glavne ulice 2. del Kranjčeve ulice	NE



6 PET STEBROV STRATEGIJE

6.1 CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Občina Lendava se pri oblikovanju prometnih politik in usmerjanju trajnostnega razvoja sooča z večplastnimi izzivi, ki izhajajo predvsem iz njene geografske lege, razpršene poselitve in obmejne specifičnosti. Gričevnat značaj ter prisotnost manjših, pogosto infrastrukturno manj dostopnih naselij v višjih predelih občine, predstavljajo izziv za celostno povezovanje in učinkovito prometno oskrbo prebivalstva. Hkrati se v teh območjih opaža trend naraščajoče gradnje in s tem povečane potrebe po prometni dostopnosti, kar zahteva skrbno usklajevanje med ohranjanjem naravne krajine, razvojem turizma ter zagotavljanjem varne in trajnostne mobilnosti.

Poseben izziv predstavlja obmejna lega občine, ki prinaša specifične prometne dinamike, povezane z vsakodnevnimi migracijami, čezmejnimi pretokom in razvojnimi zaostanki problemskih območij. Te razmere zahtevajo dodatno prilagajanje prometne infrastrukture in večje vključevanje širših regionalnih povezav v lokalne načrte.

Kljub tem izzivom pa Občina Lendava razpolaga z več pomembnimi priložnostmi. Ena ključnih je krepitev sodelovanja s prometnimi deležniki – tako na lokalni kot regionalni ravni – kar omogoča bolj usklajeno načrtovanje in izvajanje prometnih ukrepov. Pomembna priložnost je tudi vzpostavitev sistematičnega zbiranja podatkov, ki predstavlja temelj za kakovostne prometne analize, učinkovito spremljanje stanja in utemeljeno odločanje. Poleg tega občina aktivno sledi razvoju stroke, se vključuje v strokovna usposabljanja ter s tem krepi institucionalne kapacitete za upravljanje s področjem prometa.

Med pomembnejšimi dosežki na tem področju izstopa sprejem Celostne prometne strategije v letu 2017, s katero je bila vzpostavljena dolgoročna vizija razvoja prometa na načelih trajnostne mobilnosti. Čeprav niso bili vsi ukrepi v celoti realizirani, so prvi koraki pripomogli k večjemu zavedanju o pomenu celostnega načrtovanja mobilnosti v občinski upravi ter k vključevanju javnosti v prostorske in prometne razprave, kar predstavlja pomemben premik k bolj odprtemu in sodelovalnemu načinu upravljanja občinskega prostora.

Nadaljnji razvoj bo zahteval nadgradnjo teh prizadevanj s konkretnjšimi, finančno in izvedbeno podprtimi ukrepi, ki bodo temeljili na celovitem razumevanju lokalnega konteksta ter usmerjeni v vzpostavitev varnega, dostopnega in trajnostno naravnane prometnega sistema za vse prebivalce občine.

Tabela 6: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju stebra celostno prometno načrtovanje

DOSEŽKI

- seznanitev občinske uprave o pomembnosti celostnega prometnega načrtovanja
- sprejeta celostna prometna strategija v letu 2017, zasledovanje zastavljenih ciljev (realizacija nekaterih)
- vključevanje javnosti v prostorsko in prometno načrtovanje

KLJUČNI IZZIVI

- geografska lega in značilnosti občine
- razpršena poselitev v gričevnatem delu
- naraščajoča aglomeracija v gričevnatem predelu občine, ki je hkrati pomemben s turističnega vidika
- izzivi obmejnih problemskih območij

KLJUČNE PRILOŽNOSTI

- krepitev sodelovanja s ključnimi deležniki prometa v občini
- ureditev sistematičnega zajema podatkov za izvajanje prometnih analiz
- aktivno sodelovanje na strokovnih posvetih in izobraževanje na področju prometnega načrtovanja

Vzpostaviti celovit, varen in trajnosten prometni sistem, ki bo povezal razpršena naselja, omogočil boljšo dostopnost do storitev in turističnih znamenitosti ter spodbudil prehod na trajnostne oblike mobilnosti, ob hkratnem upoštevanju specifik obmejne lege.

PRIORITETA

obrazložitev: Prioriteta Občine Lendava na področju prometnega načrtovanja je vzpostavitev celovitega, varnega in trajnostnega prometnega sistema, ki bo učinkovito povezoval razpršena naselja, izboljšal dostopnost do javnih storitev in turističnih točk ter spodbujal prehod na trajnostne oblike mobilnosti. Pri tem občina upošteva tudi izzive in priložnosti, ki izhajajo iz njene specifične obmejne lege ter čezmejnih povezav.

Z upoštevanjem naravnih danosti in obmejne lege vzpostaviti celovit, varen in trajnosten prometni sistem, ki bo prilagojen potrebam prebivalcev, podprl čezmejno povezljivost ter spodbujal uporabo trajnostnih oblik mobilnosti.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe trajnostnih oblik mobilnosti v prometu (hoja + kolesar + javni prevoz) iz 9 % v letu 2024 na 20 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

Občina Lendava se zaveda, da ima promet ključno vlogo pri oblikovanju kakovostnega življenjskega okolja, varnosti in trajnostnega razvoja. Ukrepi v okviru celostnega prometnega načrtovanja so združeni v štiri vsebinske sklope, ki skupaj tvorijo usklajen in dolgoročno naravnan pristop k razvoju trajnostne mobilnosti.

1. Strateško celostno prometno načrtovanje

namen: ustvariti dolgoročno usmerjeno, strokovno in usklajeno podlago za vse prometne politike.

Ukrep	Opis
1.1 Posodobitev občinske prometne strategije	Revizija in nadgradnja OCPS iz leta 2017 z upoštevanjem novih prometnih, okoljskih in prostorskih izzivov ter priprava in sprejem nove OCPS v letu 2025
1.2 Lokalni mobilnostni načrt	Izdelava mobilnostnega načrta za gričevnato območje občine (Lendavske in Dolgovaške gorice), kjer so specifične potrebe, ki se razlikujejo od ravninskih delov (npr. omejen dostop do javnega prometa, parkiranje, večja odvisnost od avtomobila, peš dostopi do vinotočev ipd.). Glavni namen ukrepa je uskladiti varno prometno ureditev v gričevnatem predelu občine z razvojem turizma in varovanjem okolja
1.3 Načelo "mobilnost najprej"	Pri vseh prostorskih in prometnih ureditvah se dosledno upošteva hierarhija trajnostne mobilnosti: prednostno se načrtujejo rešitve, ki spodbujajo hojo, kolesarjenje in javni potniški promet, šele nato motorizirani osebni promet
1.4 Spodbujanje trajnostne mobilnosti	Občina Lendava bo z namenom prehoda v bolj trajnostni prometni sistem spodbujala uporabo okolju prijaznih načinov prevoza, kot so hoja, kolesarjenje in javni prevoz. Učinkovita mobilnost zahteva ne le razvoj ustrezne infrastrukture, temveč tudi dolgoročno spreminjanje potovalnih navad. V ta namen bo občina izvajala različne promocijske aktivnosti, kot so dnevi brez avtomobila, skupinske kolesarske vožnje, izobraževalne kampanje ter vključevanje vsebin v lokalne medije in družbena omrežja
1.5 Regionalno in čezmejno načrtovanje	Sodelovanje z občinami ČOKLenD ter s Hrvaško in Madžarsko za skupne projekte, sodelovanje občine pri pripravi RCPS.

2. Celoviti ukrepi na področju prometa v občini

namen: vzpostaviti sistemsko usklajen in odziven prometni sistem, prilagojen lokalnim specifikam.

Ukrep	Opis
2.1 Revitalizacija občinskega jedra	Revitalizacija središča Lendave z izgradnjo obvozne ceste Lendava in z vzpostavitvijo povezanih peš-con na osi: Lendavski grad – Cerkevni trg – Kulturni dom – reka Ledava. Vzpostavitev povezane peš-osi poteka med ključnimi zgodovinskimi, kulturnimi in naravnimi točkami mesta, pri čemer se: - umirja motorizirani promet in omejuje tranzit, - preuredi ulični profil za prednostno uporabo pešcev, - oblikuje enoten urbani tlak, urbana oprema in zasaditve, - izboljša dostopnost za gibalno ovirane osebe, - vzpostavijo varne in privlačne povezave med objekti kulturne dediščine, - omogoči dogodkovna raba prostora in aktivacija javnih površin
2.2 Povezovanje mobilnosti	Vzpostavitev infrastrukturnih in organizacijskih pogojev za intermodalno mobilnost, ki omogoča enostavno kombiniranje različnih načinov prevoza (npr. hoja, kolo, javni prevoz, osebno vozilo) in s tem izboljšati uporabniško izkušnjo ter zmanjšati potrebo po vožnji z avtom v središče oz. povečati privlačnost trajnostnih oblik mobilnosti.
2.3 Prilagajanje infrastrukturnih projektov ranljivim skupinam	Pri načrtovanju in prenovi prometne infrastrukture se sistematično upoštevajo potrebe ranljivih skupin – otrok, starejših, oseb z zmanjšano mobilnostjo in senzornimi oviranostmi. Vsi infrastrukturni projekti vključujejo elemente univerzalnega dostopa:

3. Monitoring in evalvacija učinkov

namen: Redno spremljanje, merjenje in prilagajanje ukrepov na podlagi dejanskih podatkov.

Ukrep	Opis
3.1 Digitalno zbiranje podatkov	Vzpostavitev GIS baze in senzorjev za spremljanje prometa na ključnih lokacija po občini
3.2 Spremljanje kazalnikov OCPS in poročanje MOPE	Javno poročanje o napredku, izvajanju ukrepov in odstopanjih. Po sprejetju občinske celostne prometne strategije se njeno izvajanje redno spremlja, pri čemer se enkrat letno pripravi poročilo o njenem izvajanju in učinkih. V skladu z načrtom spremljanja in vrednotenja se beležijo obvezni kazalniki ter dodatni kazalniki, ki so bili izbrani glede na izbrane cilje.

4. Vključevanje javnosti

namen: Zagotoviti sodelovanje, zaupanje in sooblikovanje ukrepov skupaj z občani.

Ukrep	Opis
4.1 Participativni dogodki	Delavnice po KS, razprave z občani in deležniki z namenom vključevanja občanov v celoten proces prometnega načrtovanja. Poseben poudarek bo namenjen vključevanju različnih družbenih skupin – od mladih, starejših, oseb z omejeno mobilnostjo do lokalnih podjetij, šol, nevladnih organizacij in prevoznikov. Srečanja bi potekala v obliki strukturiranih razprav, delavnic in predstavitev, kjer bodo občani lahko izpostavili potrebe, težave ter podali konkretne pobude za izboljšave prometnega sistema v svojem okolju.
4.2 Spletna platforma za pobude	Vzpostavitev spletne platforme za oddajo pobud, predlogov in pripomb občanov glede prometnih ureditev.
4.4 Aktivno vključevanje javnosti v vse faze načrtovanja	Pri načrtovanju, prenovi ali gradnji večjih prometnih in javnih infrastrukturnih projektov (npr. ceste, križišča, pločniki, avtobusne postaje, kolesarske povezave) mora biti javno vključevanje sistemsko in strukturirano, z jasno zastavljeno metodo za vključevanje ranljivejših, katerih vidiki uporabe infrastrukture so zapostavljeni, a nosijo največje posledice neprilagojenih rešitev.
4.5 Sodelovanje z gospodarstvom in turizmom	Vključevanje gospodarstva, podjetij in turističnih ponudnikov v načrtovanje prometa za zagotovitev boljšega razumevanja lokalnih gospodarskih dejavnosti, logističnih tokov in specifičnih zahtev turizma, kar omogoča prometne rešitve, ki pozitivno vplivajo na rast kakovosti življenja.
4.5 Povezovanje prometa, gospodarstva in lokalnega turizma	Sodelovanje s podjetji, turističnimi ponudniki, društvi in šolo za razvoj mobilnostnih rešitev, ki podpirajo turizem in kakovost bivanja.

6.2 HOJA

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Hoja predstavlja najbolj osnovno in dostopno obliko mobilnosti, ki ima ključno vlogo pri spodbujanju trajnostnega prometa, zagotavljanju zdravja prebivalstva ter oblikovanju kakovostnega javnega prostora. V Občini Lendava, kjer je nekaj naselij razpršenih ali dolgih obcestnih in pretežno podeželskih, hoja pogosto predstavlja nujno povezovalno fazo v multimodalnih potovanjih – bodisi do postaj javnega prevoza, kolesarskih poti ali osnovnih storitev v naselju.

V središču Lendave je infrastruktura za pešce relativno razvita, z urejenimi pločniki in prehodi, vendar zunaj urbanega jedra ostajajo pomembne vrzeli v omrežju pešpoti. V številnih naseljih peš površine niso ločene od vozišča, kar zmanjšuje varnost, še posebej za ranljive skupine, kot so otroci, starejši in gibalno ovirane osebe. Pogosta težava so tudi pomanjkljiva osvetlitev, dotrajana oprema ter neurejene javne površine, kar zmanjšuje udobje in privlačnost hoje.

Specifika občine Lendava, kot je razpršena poselitev in naravna geografska razgibanost, dodatno vpliva na možnosti za vsakodnevno hojo – zlasti v gričevnatih in turistično zanimivih predelih, kjer je dostopnost storitev in prometna infrastruktura omejena. Hkrati pa ti predeli ponujajo potencial za razvoj kakovostnega javnega prostora, sprehajalnih poti in rekreativnih povezav, ki bi lahko prispevali k višji rabi hoje, tako med lokalnim prebivalstvom kot obiskovalci.



Slika 3: Neustrezno urejen pločnik z asfaltiranimi sanacijskimi flikami, izstopajočim revizijskim jaškom in višinskimi razlikami – ovira za varno uporabo s strani gibalno oviranih oseb



Slika 4: Urejen tlakovani hodnik za pešce ob občinski lokalni cesti LC-206071-1068 (Dolga vas – Lendava) z zasaditvijo dreves – izboljšana varnost pešcev in estetska vrednost prostora



Slika 5: Ureditev športno-rekreacijskega parka ob Dvojezični srednji šoli Lendava omogoča kakovostno preživljanje prostega časa, spodbuja telesno aktivnost mladih ter prispeva k boljši izrabi javnega prostora



Slika 6: 3D prehod za pešce na občinski zbirni cesti LZ-206501-0048 Kolodvorska ul. – Glavna ul. – učinkovit ukrep za umirjanje prometa in povečanje varnosti pešcev. Zaradi optične iluzije vozniki intuitivno zmanjšajo hitrost, kar je posebej pomembno na občinskih zbirnih cestah z večjo prisotnostjo ranljivih udeležencev v prometu.



Slika 7: Zarisan niveliran hodnik za pešce na občinski lokalni cesti LC 206031 (Lendava-Trimlini)



Slika 8: Brv čez reko Ledavo v Trimlinih predstavlja pomembno povezavo med levim in desnim bregom reke Ledave, vendar njeno trenutno slabo stanje zahteva nujno sanacijo ali zamenjavo zaradi varnosti pešcev in lokalne dostopnosti.



Slika 9: Pohodniška Pot studencev v Lendavi – tematska turistična pot, skozi gričevnati del občine, ki spodbuja aktivno preživljanje prostega časa



Slika 10: Urejen deniveliran hodnik za pešce ob regionalni cesti R2-442/1319 Dobrovnik-Rondo Dolga vas v naselju Mostje - zaradi pomanjkanja kolesarske infrastrukture pločnik pogosto uporabljajo tudi kolesarji, kar kaže na potrebo po načrtovanju ustreznih površin za mešani promet ali ločene kolesarske steze.



Slika 11: Na regionalni cesti R2-442/1319 Dobrovnik-Rondo Dolga vas v naselju Kamovci označen konec pločnika in urejen prehod za pešce, kar izboljšuje prometno varnost na območju prehajanja pešcev preko vozišča. Priključitev pločnika na prehod je smiselno dopolniti z dodatnimi ukrepi za umirjanje prometa in večjo preglednost.



Slika 12: Tlakovana pot v mestni park Roža v središču Lendave, ki omogoča udoben in varen dostop za vse generacije ter spodbuja gibanje in druženje v urejenem zelenem prostoru, prilagojenem za pešce, kolesarje in uporabnike z omejeno mobilnostjo.



Slika 13: Mestni park Roža predstavlja osrednji javni zeleni prostor v središču Lendave, kjer urejene poti, odprte površine in dobra dostopnost omogočajo varno in prijetno uporabo za pešce, kolesarje ter druge obiskovalce, kar pozitivno prispeva k kakovosti biva



Slika 14: Urejene tlakovane površine z nameščenimi klopmi in urbano opremo v središču Lendave omogočajo kakovosten javni prostor za počitek, srečevanje in kulturno udejstvovanje v neposredni bližini pomembnih arhitekturnih in kulturnih točk, s čimer prispevajo k večji dostopnosti in privlačnosti mestnega jedra.



Slika 15: Stopnišče med Prešernovo in Glavno ulico omogoča pešcem hitro vertikalno povezavo med višinsko različnima deloma mesta, kar prispeva k boljši prehodnosti mestnega jedra, pri čemer bi ureditev klančine z manjšim naklonom izboljšala varnost in udobje za uporabnike invalidskih vozičkov, otroške vozičke ter osebe z zmanjšano mobilnostjo



Slika 16: Spodnja ulica je oblikovana z ločenimi površinami – osrednji asfaltirani pas za vozila in tlakovanimi robovi za pešce – kar omogoča boljšo preglednost in umirjanje prometa. Prisotnost klopce ob spomeniku prvi tiskani knjigi dodatno poudari kulturni pomen lokacije ter omogoča postanek v urejenem urbanem prostoru



Slika 17: Prehod za pešce na Glavni ulici brez ustrezno spušenih robnikov omejuje dostopnost za invalide, starejše in starše z vozički, zato je priporočljiva ureditev nizkih robnikov in poravnava z voziščem za zagotavljanje varne in neovirane rabe vseh uporabnikov javnega prostora



Slika 18: Kandelaber na sredini hodnika za pešce predstavlja prostorsko oviro in zmanjšuje pretočnost ter varnost za ranljive skupine, zlasti za osebe z zmanjšano mobilnostjo. Dodatno je obrabljena asfaltna plast deniveliranega pločnika znak dotrajanosti, zato je smiselna celovita sanacija površine in prestavitev ovir zunaj glavne peš poti



Slika 19: Pešpot s stopnicami, ki povezuje mestno jedro z Lendavskim gradom, omogoča hitro in neposredno povezavo med kulturnim središčem in grajskim hribom, obenem pa spodbuja rekreativno rabo prostora



Slika 20: Tlakovana pešpot ob Lendavskem gradu omogoča varen in urejen dostop za obiskovalce kulturnega spomenika, obenem pa prispeva k urejenosti grajskega okolja



Slika 21: Cerkevni trg v središču Lendave z urejenimi sprehajalnimi površinami in urbano opremo, kar spodbuja pešačenje in ustvarja prijeten javni prostor za druženje, kulturne dogodke ter vsakodnevno uporabo v varnem in estetsko dovršenem okolju.



Slika 22: Obojestranska ureditev pločnikov z ločenimi pasovi za pešce in kolesarje učinkovito izboljšuje prometno varnost in spodbuja trajnostno mobilnost. Pri nadaljnjem urejanju je smiselno razmisliti o izravnavi pločnika na območjih dovozov, brez spuščanja višine, s čimer se odpravi t. i. učinek kamele ter jasno postavi prednost pešcev in kolesarjev pred motornim prometom, skladno z načeli sodobnega prometnega načrtovanja

Prometna ureditev v občini Lendava se na področju hoje sooča s številnimi izzivi, ki vplivajo na varnost, dostopnost in pogostost uporabe peš prometnih površin. Zaradi nepreglednih in nevarnih prehodov za pešce, zlasti v središču mesta, ter prevelike prisotnosti površin za mirujoči promet, je ogrožena prometna varnost ranljivih udeležencev, predvsem pešcev in kolesarjev. Temu se pridružuje tudi nepovezanost in neurejenost pešpoti v obrobnihih naseljih, kjer zaradi odsotnosti kontinuiranih površin prihaja do prekinitev poti in zmanjšane privlačnosti hoje kot vsakodnevnega potovalnega načina.

Poleg tega občina ugotavlja pomankanje dostopnih površin za osebe z ovirami, kar še dodatno zmanjšuje integralnost prostora in izpostavlja potrebo po univerzalnem oblikovanju.

Kljub tem izzivom pa so identificirane tudi številne priložnosti za izboljšanje stanja. Med ključnimi velja izpostaviti načrtovano ureditev peš cone na osi Lendavski grad – Cerkevni trg – Kulturni dom – reka Ledava, ki ima potencial postati hrbtenica hoje v mestu. S tem bi se vzpostavila visoko privlačna, varna in kulturno zaznamovana sprehajalna povezava.

Priložnost predstavlja tudi urejanje peš dostopa do stolpa Vinarium, ki z izboljšano infrastrukturo lahko postane eden izmed ključnih turističnih in rekreativnih peš ciljev, dosegljiv iz centra Lendave. Dodatno lahko k povečanju uporabe hoje prispevajo označitev in osvetlitev prehodov za pešce, omejevanje hitrosti v naseljih ter označitev in kartiranje obstoječih pešpoti, ki bi omogočila boljšo orientacijo in uporabo že vzpostavljene infrastrukture.

Na področju dosežkov občina izkazuje napredek z gradnjo manjkajočih pločnikov na relaciji Lendava – Genterovci, ureditvijo pešpoti Dolga vas – Trimlini ter z višinskimi prilagoditvami, taktilnimi oznakami in zvočnimi semaforji na kritičnih točkah, kot je Tomšičeva ulica. Ti ukrepi predstavljajo konkretne korake k bolj vključujoči in varni prometni ureditvi.

Skupno gledano, so obstoječi izzivi neposredno povezani z zgodovinskim favoriziranjem avtomobilskega prometa, medtem ko priložnosti in dosežki kažejo na prehod v bolj trajnostno usmerjeno mobilnost, s poudarkom na hoji kot ključnem elementu kakovostnega bivanjskega in prometnega prostora. Nadaljnji razvoj naj temelji na izboljšanju povezljivosti, varnosti in dostopnosti za vse uporabnike.

Tabela 7: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju uporabe hoje

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• širitev omrežja pešpoti in dograditev manjkajočih pešpoti ob Kobiljskem potoku in Ledavi - urejena do Trimlinov • višinske prilagoditve, vgradnja taktilnih oznak, vgradnja zvočnih naprav na semaforjih, druge prilagoditve, na lokaciji Tomšičeva ulica – trgovina Jager • ureditev pešpoti na relaciji Dolga vas – Lendava – Trimlini • gradnja manjkajočih pločnikov na relaciji Lendava – Genterovci	• povečanje prometne varnosti in dostopnost za pešce in kolesarje • povečanje deleža trajnostnih oblik prevoza – predvsem peš hoje in kolesarjenja • zaradi površin mirujočega prometa, nevarni in nepregledni prehodi za pešce v samem središču Lendave • nepovezane in neurejene pešpoti v naseljih občine, ki ni občinsko središče • pomanjkanje površin za osebe z ovirami	• ureditev peš cone v osi Lendavski grad - Cerkveni trg - Kulturni dom Lendava - reka Ledava • redno vzdrževanje in obnavljanje tlakovanih površin v središču Lendave • spodbujanje in ozaveščanje k redni uporabi aktivnih potovalnih načinov glede na potencial hoje – dostopnost vseh javnih storitev v središčnem naselju občine 5 – 15 min hoje • prilagoditev prometnih površin starejšim osebam in osebam z omejitvami • omejitev hitrosti na ključnih lokacijah v (vseh) naseljih občine • vzpostavitev privlačne in varne pešpoti do stolpa Vinarium iz centra Lendave • označitev obstoječih pešpoti in izdelava zemljevida pešpoti • označitev in osvetlitev prehodov za pešce

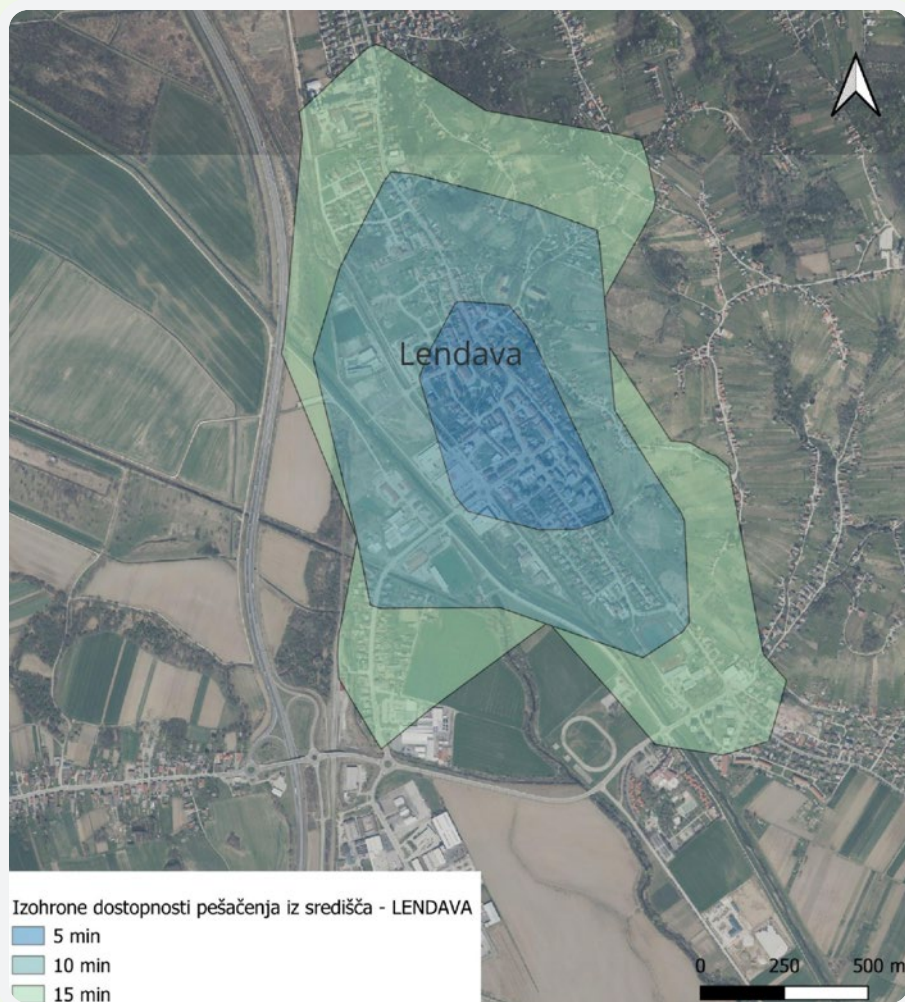
Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da hoja predstavlja zgolj 2 % vseh prometnih udeležencev, kar kaže na izjemno skromno uporabo hoje kot načina vsakodnevnega premikanja po občini. Med anketiranimi zaposlenimi je delež tistih, ki prihajajo na delo peš, le 3,5 %, kljub temu da jih dobrih 11 % prebiva na razdalji do 2 km od delovnega mesta, kar bi po vseh merilih bilo ustrezno za dostop s hojo. Boljši rezultat izkazujejo učenci osnovnih šol, kjer je delež hoje 14 %, vendar tudi ta delež ne dosega potencialov, ki jih okolje ponuja.

Analiza izohron dostopnosti pešačenja iz občinskega središča Lendave prikazuje, da je večina ključnih javnih storitev in vsakodnevnih destinacij (šole, trgovine, zdravstvene in kulturne ustanove) dostopna v 5–15 minutah hoje, kar kaže na velik prostorski potencial za povečanje deleža hoje.

Da bi ta potencial izkoristili in dosegli večji delež hoje, so potrebni ciljno usmerjeni ukrepi, kot so:

- vzpostavitev varnih, neprekinjenih in privlačnih pešpovezav med stanovanjskimi območji, delovnimi mesti, šolami in storitvami,
- omejevanje hitrosti in umirjanje prometa v naseljih ter na glavnih peš poteh,
- urejanje infrastrukture za ranljive skupine (npr. starejši, otroci, osebe z ovirami),
- označevanje poti in promocija hoje kot zdrave in dostopne oblike mobilnosti,
- uvajanje programov spodbujanja aktivnega prihoda v šolo in službo (npr. programi »pešbus«, nagrajevanje hoje znotraj delovnih okolij).

Z usmerjeno promocijo in izboljšano infrastrukturo je mogoče hojo dvigniti na raven vsakodnevne izbire – ne le zaradi okolja in zdravja, temveč tudi zaradi udobja in kakovosti bivanja.



Slika 23: Izohrone dostopnosti pešačenja iz občinskega središča Lendave

PRIORITETA

Postopno vračati javni prostor občanom z vzpostavljanjem kakovostnih, varnih in dostopnih površin za pešce.

obrazložitev: Vrnitev javnega prostora občanom z vzpostavljanjem varnih, kakovostnih in dostopnih peš površin, s čimer želi spodbuditi aktivno mobilnost, izboljšati urbano okolje ter povečati kakovost bivanja v vseh naseljih občine.

STRATEŠKO VODILO

Z vračanjem javnega prostora občanom in ustvarjanjem varnih, povezanih ter udobnih površin za pešce spodbujati hojo kot naraven, zdrav in privlačen način premikanja po občini za vsakodnevne opravke in prosti čas.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Kvantifikacija ambicij: Povečati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo hojo iz 3 % v letu 2024 na 6 % v letu 2031. Povečati delež dijakov, ki pri poteh v srednjo šolo uporabljajo hojo iz 12 % v letu 2024 na 15 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v srednjo šolo

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju hoje

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje hoje kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Izdelava načrta omrežja pešpoti	Priprava celovitega lokalnega načrta obstoječih in potrebnih novih peš povezav med ključnimi cilji (šole, storitve, delo), ki temelji na analizi izohron in dostopnosti znotraj 5-15 minut hoje.
1.2 Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	Terenska identifikacija in digitalna predstavitev obstoječih pešpoti (zemljevid, aplikacija), s poudarkom na dostopnosti, dolžini in varnosti.
1.3 Vzpostavitev peš osi "Lendavski grad - reka Ledava"	Načrtovanje in izvedba reprezentativne mestne osi, ki povezuje zgodovinske, kulturne in naravne točke ter postane nosilna hrbtenica hoje v mestu.
1.4 Vzpostavitev pešpoti do stolpa Vinarium	Povezava med mestnim jedrom in Vinariumom kot rekreativno-turistično pešpotjo z urbano opremo, osvetlitvijo in točkami za počitek.
1.5 Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	Spodbujanje otrok k hoji v šolo s spremstvom ali v skupinah - varni koridorji, promocija zdravja, sodelovanje šol in staršev.
1.6 Ocena dostopnosti za ranljive skupine	Izvedba revizije dostopnosti za starejše, gibalno ovirane in druge ranljive skupine - zavezovanje projektov k univerzalnemu oblikovanju.
1.7 Promocijska kampanja »Peš po Lendavi«	Občinska kampanja za spodbujanje hoje po mestu, z namenom ozaveščanja o pozitivnih učinkih hoje na zdravje, okolje in kakovost bivanja.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za hojo

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost hoje z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi.

Ukrep	Opis
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za pešce	Vzpostavitev sistematičnega pristopa k rednemu vzdrževanju in obnavljanju pločnikov, poti ter peš površin, z upoštevanjem varnosti, dostopnosti in estetske urejenosti prostora. Vzdrževanje vključuje odpravo poškodb, sanacijo dotrajenih tlakov, odstranjevanje ovir, zimsko službo, košnjo in redno čiščenje.
2.2 Obnova pločnikov	Zaradi dotrajanosti in zmanjšane prometne varnosti bo Občina Lendava izvedla celovito obnovo pločnikov na najbolj izpostavljenih in obremenjenih odsekih. Obnova bo vključevala tudi prilagoditve za funkcionalno ovirane osebe ter ustrezno signalizacijo in talne označbe. Lokacije prednostne obnove: • Kranjčeva ulica • cesta proti Dolgi vasi • cesta proti Hotizi • Petišovci (Kolonija)
2.3 Obnova tlakovanih površin v mestnem središču	Redno vzdrževanje obstoječih tlakovanih poti.
2.4 Gradnja manjkajočih pešpoti	Nadaljevanje gradnje varnih pločnikov, posebej v strnjenih naseljih in ob šolskih poteh. Ukrepi so prednostno predvideni na naslednjih lokacijah: • Kajuhova ulica, • Kranjčeva - Trojica, • Tomšičeva - Trojica, • Novi Tomaž, • Spodnji Benec.
2.5 Urejanje peš prehodov – vidnost in osvetlitev	Oprema vseh prehodov s kakovostno osvetlitvijo, talnimi označbami in umirjanjem hitrosti (dvignjeni prehodi). Prioritetno na območjih velike frekvence prometa kot so: • Glavna cesta, • Tomšičeva cesta, • Krajncjeva ulica, • Lendavska cesta, • Kolodvorska ulica, • Industrijska cesta.
2.6 Višinske in taktilne prilagoditve	Vgradnja klančin, taktilnih vodilnih pasov, zvočnih naprav in drugih prilagoditev za osebe z oviranostjo. Predvideno na lokacijah: • križišče Krajncjeve in Kidričeve, • stopnišče na Kranjčevi pri UE, • stopnišče na Kranjčevi pri RTV, • povezava cerkveni trg - Banfijev trg.
2.7 Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih	• vzpostavljane območij omejene hitrosti (30 km/h ali manj), z elementi "shared space", ožanjem cest in postavitvijo ovir. • Ureditev »shared space« v dolžini cca. 500 m v osrednjem delu naselja Lendava (cca. 7.500 m²) s spremembo prometnega režima
2.8 Opremljanje pešpoti z urbano opremo in ozelenitvami (klopi, senčenje, pitniki)	Udobna infrastruktura, ki spodbuja daljšo hojo – predvsem v bližini šol, domov za starejše in ob turističnih poteh.
2.9 Ureditev tematskih sprehajalnih poti	Vzpostavitev označenih in urejenih tematskih pešpoti (npr. kulturna, naravna, zgodovinska pot), ki povezujejo ključne točke dediščine, naravne znamenitosti in turistične zanimivosti v občini. Namen ukrepa je spodbuditi hojo kot obliko aktivnega preživljanja prostega časa, rekreacije in lokalnega turizma. Potek poti bo opremljen z informativnimi tablami, usmerjevalno signalizacijo in urbano opremo (prioritetno: Hadikova pot, Miškova pot, pot treh grofij, pot studentov, pot ob meji, Opekarniška pot, Dolinska pot, pot vode in nafte, Esterházijska pot, pot svetega Urbana)

6.3 KOLESARJENJE

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Kolesarjenje predstavlja enega izmed ključnih trajnostnih načinov prevoza, ki ne prispeva le k zmanjšanju prometnih obremenitev in onesnaženja, temveč tudi k izboljšanju zdravja prebivalcev in kakovosti življenjskega okolja. V občini Lendava so bili že izvedeni nekateri ukrepi za spodbujanje kolesarske mobilnosti, vendar pa se še vedno soočamo z izzivi na tem področju, ki vplivajo na širšo uporabo kolesa kot prevoznega sredstva.

Obstoječe stanje na področju kolesarjenja v Lendavi kaže na pomanjkanje povezanih kolesarskih poti, ki bi omogočile varno in udobno gibanje tako v središču mesta kot tudi v obrobnihih naseljih. Kljub temu pa so na voljo določene kolesarske povezave, predvsem v okolici urbanega središča, ki pa niso vedno skladne z evropskimi standardi za kolesarsko infrastrukturo. Nekateri odseki cestišč še vedno predstavljajo varnostno tveganje za kolesarje, saj niso ločeni od motornega prometa, kolesarske steze pa so pogosto neurejene ali neprekinjene.



Slika 24: E-kolesarnica na območju med TC Lendava in Dvojezično srednjo šolo Lendava – ureditev omogoča varno in priročno parkiranje električnih koles ter spodbuja uporabo trajnostnih prevoznih sredstev v središču Lendave, hkrati pa povečuje dostopnost in praktičnost za kolesarje, še posebej v bližini večjih izobraževalnih in trgovskih središč.



Slika 25: Stojalo za kolesa pri Cerkvenem trgu - varno in dostopno parkiranje koles v neposredni bližini pomembnih javnih in kulturnih točk



Slika 26: Nazorno urejen prehod za pešce ob JP706091 – Kolodvorska ulica pri parkirišču SŠ - večja prometna varnost vseh udeležencev v prometu



Slika 27: Denivelirana kolesarska steza ob lokalni cesti JP707391 na Kolodvorski ulici v Lendavi pomeni kakovostno prometno rešitev, ki jasno ločuje kolesarski promet od motornega. Z višinsko razliko med voziščem in kolesarsko stezo se povečuje varnost kolesarjev



Slika 28: Označen prehod za kolesarje preko občinske zbirne ceste LZ206501 omogoča varno in jasno prometno povezavo med Glavno in Kolodvorsko ulico ter vzpostavlja kontinuiteto s kolesarsko stezo ob JP707391



Slika 29: Kolesarska steza ob reki Ledavi predstavlja varno, ločeno in neposredno prometno povezavo med naseljem Trimlini in urbanim središčem Lendave. Potek ob reki omogoča udobno in okolju prijazno mobilnost, hkrati pa razbremenjuje glavno cestno omrežje ter spodbuja vsakodnevno uporabo kolesa kot alternativnega prevoznega sredstva



Slika 30: Priključitev kolesarske steze ob reki Ledavi na JP 706331 Trimlini-Zatak, kjer je z uporabo talnih piktogramov jasno označena prisotnost kolesarjev na vozišču. Takšna prometna ureditev opozarja voznike motornih vozil na souporabo ceste in povečuje varnost kolesarjev na območju, kjer ni mogoče zagotoviti ločene kolesarske infrastrukture



Slika 31: Obojestranski pločnik z mešano prometno površino ob regionalni cesti R2-443/1488 Dolga vas-Lendava - varna souporaba prostora v omejenih prostorskih pogojih ter povečuje dostopnost in povezljivost za ranljivejše skupine udeležencev v prometu.



Slika 32: Na parkirišču ob razglednem stolpu Vinarium so urejeni namenski privezi za kolesa



Slika 33: Dvosmerna asfaltna kolesarska steza na relaciji Dolga vas-Lendava je celovito urejena in fizično ločena od Glavne ulice, kjer poteka motorni promet. Takšna ureditev bistveno povečuje varnost kolesarjev, omogoča nemoteno kolesarsko povezavo med naseljema ter spodbuja uporabo kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva



Slika 34: Asfaltirana javna pot za kolesarje KJ 970605 Genterovci-Kamovci ob regionalni cesti R2-442/1319 Dobrovnik-rondo Dolga vas



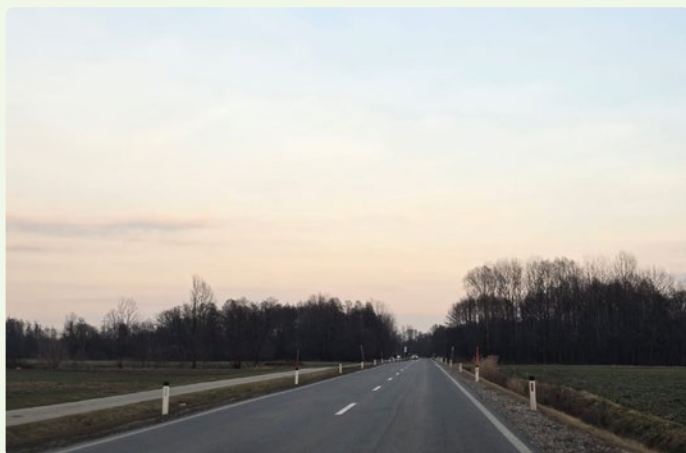
Slika 35: Manjkajoči prehod za kolesarje na križišču kolesarske poti KJ 970605 Genterovci-Kamovci z občinsko cesto LK 207601 (Šolska ulica, Genterovci)



Slika 36: Pokrita kolesarska postojanka ob regionalni cesti R2-442/1319 Dobrovnik-rondo Dolga vas v Genterovcih nudi kolesarjem varno in vremensko zaščiteno mesto za počitek ali shranjevanje koles



Slika 37: Pokrita kolesarnica ob LK 207611 (Kolodvorska ulica 3C) v trgovskem središču Lendave in v neposredni bližini avtobusne postaje Lendava – multimodalnost in spodbujanje kombiniranja javnega prevoza in kolesarjenja prispevek k razvoju celovite trajnostne mobilnosti v mestu



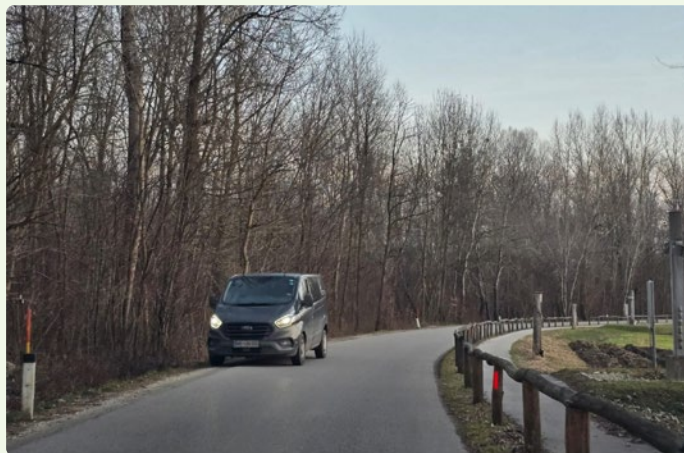
Slika 38: Kolesarska javna pot KJ 970611, ki poteka vzporedno z regionalno cesto R2-443/0322, povezuje naselja Grede, Ložič in Hotiza. Asfaltirana površina in ločena lega od glavne prometnice zagotavljata varno in udobno uporabo za kolesarje, hkrati pa pomembno prispevata k poveztivosti obmejnega območja



Slika 39: Kolesarska javna pot KJ 970611 se na odseku Grede-Hotiza nadaljuje preko regionalne ceste R2-443/0322 Črenšovci-Dolnji Lakoš z urejenim prehodom za kolesarje. Prometna ureditev omogoča varno prečkanje državne ceste



Slika 40: Kolesarska steza ob občinski cesti JP 707121 HOTIZA-MURIŠČE



Slika 41: Kolesarska steza ob občinski cesti JP 707121 je od vozišča fizično ločena z leseno varnostno ograjo, kar pomembno prispeva k varnosti kolesarjev, zlasti zaradi ozkosti cestišča, ki otežuje varno srečevanje dveh vozil. Takšna rešitev zmanjšuje možnost konfliktov med različnimi udeleženci v prometu ter povečuje preglednost in občutek varnosti za kolesarje

Kolesarsko omrežje na območju občine Lendava je v zadnjih letih doživelo intenziven razvoj, kar se odraža v novo zgrajeni in urejeni kolesarski infrastrukturi. Kljub temu analiza terenskih razmer in uporabniških izkušenj razkriva, da trenutna infrastruktura še ne zagotavlja zadostne povezljivosti med posameznimi odseki.

Glavni vzrok za to je pogosto načrtovanje posameznih kolesarskih poti kot samostojnih infrastrukturnih projektov, brez ustrezne vključitve v širši prostorski in prometni kontekst. Posledično se vzpostavlja razdrobljeno omrežje, v katerem so posamezni odseki sicer funkcionalni, a jih pogosto prekinjajo nevarna križišča, manjkajoči prehodi ali dolgi odseki brez urejenih kolesarskih površin.



Slika 42: Kolesarsko omrežje na območju Lendava

Takšna pomanjkljiva povezljivost zmanjšuje celotno uporabnost omrežja in odvrača vsakodnevne uporabnike – šolarje, zaposlene, starejše in druge, ki za svoje poti potrebujejo

varne, neprekinjene in logično povezane trase. Poleg tehničnega povezovanja posameznih odsekov je nujno tudi povečanje privlačnosti kolesarskih poti, zlasti z vidika prometne varnosti in urbane opremljenosti – z vključevanjem elementov, kot so dodatna počivališča, zasaditve za senčenje, kakovostna prometna signalizacija in varni parkirni prostori za kolesa.

Kolesarska infrastruktura v občini Lendava se razvija z jasno izraženim ciljem spodbujanja trajnostne mobilnosti in izboljšanja kakovosti življenja prebivalcev. V procesu načrtovanja in izvajanja ukrepov pa se občina sooča z vrsto ključnih izzivov, med katerimi izstopajo fizične ovire na obstoječih kolesarskih površinah (npr. nevarne neravnine, slabo umeščeni revizijski jaški, kandelabri ter spuščeni robniki na uvozih). Poseben izziv predstavlja tudi razdrobljenost omrežja, saj številni kolesarski odseki še niso povezani v funkcionalno celoto. Prav tako je treba razviti ustrezne rešitve za kolesarjenje v gričevnatih delih občine, ki so trenutno slabo dostopni in infrastrukturno podhranjeni. Eden od dolgoročnih ciljev ostaja povečanje deleža prebivalcev, ki za vsakodnevno mobilnost izberejo kolo kot primarno prevozno sredstvo.

Kljub izzivom pa je zaznati tudi številne priložnosti za nadaljnji razvoj. Mednje sodi uvedba enosmernih prometnih režimov v urbanih središčih, kar omogoča zožitev vozišča in ustvarjanje dodatnega prostora za kolesarje. Poudarek je na kontinuiranem dograjevanju omrežja in prednostni obravnavi kolesarjev na trasah, kot je načrtovana ureditev poti Lendava–Hotiza brez spuščanih robnikov. Posebno pozornost si zasluži integracija kolesarskih poti s turistično ponudbo in urejanje večnamenskih postojank (počivališča, privezna mesta, pokrite kolesarnice) na strateških točkah, kot so Dolina, Benica in Speedway Petišovci, pa tudi znotraj industrijskih območij. V prihodnje je predvidena širitev sistema električnih koles in vzpostavitev povezav z drugimi občinami.

Na področju dosežkov je občina že uspešno realizirala več pomembnih projektov: zgrajena je bila kolesarska pot Lendava–Pince, v središču Lendave je bila urejena pokrita kolesarnica, nameščena so bila počivališča za kolesarje v več naseljih ter vzpostavljena e-kolesarnica s sistemom izposoje osmih električnih koles. Ti ukrepi predstavljajo temelj za nadaljnjo širitev in kakovostno izboljšavo kolesarskega omrežja v občini.

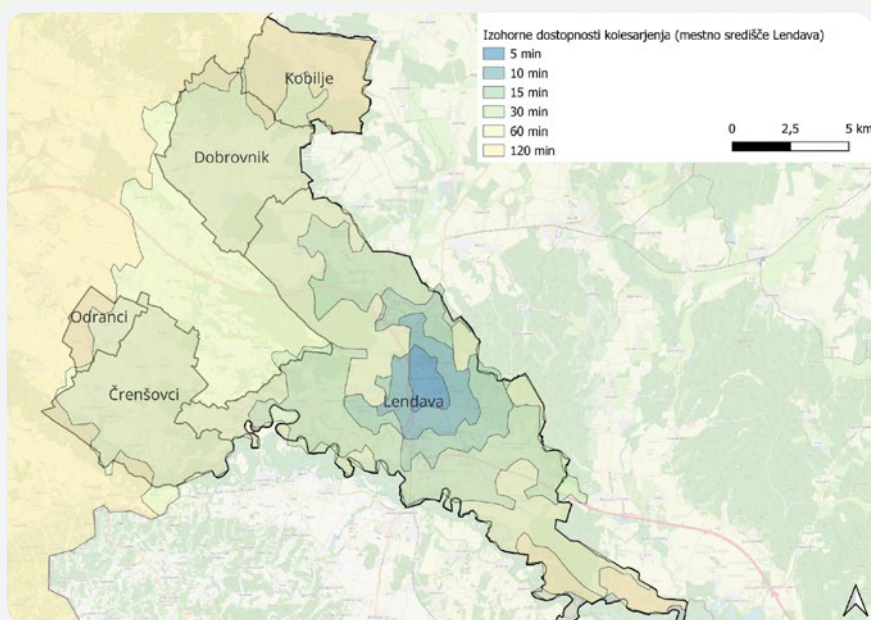
Tabela 8: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju uporabe kolesa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
- gradnja kolesarske poti Lendava - Pince - ureditev pokrite kolesarnice v Lendavi - ureditev počivališč za kolesarje v Lendavi, Hotizi, Genterovcih in Dolgi vasi - ureditev e-kolesarnice in uvedba sistema izposoje e-koles (8)	- nevarne neravnine in ovire na površinah za kolesarje (revizijski jaški, kandelabri, prometna signalizacija, spuščeni robniki na uvozih) - nepovezane površine za kolesarje na območju občine - ureditev kolesarskih površin v gričevnatem predelu občine - povečati delež uporabe koles kot načina mobilnosti	- ureditev enosmernih prometnih režimov na ključnih lokacijah in zožitev vozišča z dodatnim pasom za kolesarje - kontinuirno dograjevanje omrežja kolesarskih poti - ureditev kolesarske poti Lendava – Hotiza brez spuščanih robnikov in s tem dati prednost kolesu pred motoriziranim prometom. - integracija turizma s kolesarjenjem in kolesarskimi potmi - ureditev več kolesarskih postojank, privezov in pokritih kolesarnic (Dolina, Benica, Speedway Petišovci) - ureditev pokritih kolesarnic v industrijski coni - nadaljnji razvoj omrežja električnih koles z drugimi območji

Iz podatkov izvedenega kordonskega štetja prometa izhaja, da kolesarjenje trenutno predstavlja zgolj 2 % vseh zaznanih prometnih udeležencev, kar jasno kaže na razmeroma skromno uporabo kolesa kot prevoznega sredstva. Tudi rezultati anket potrjujejo nizko raven uporabe koles v vsakodnevni potovalni navadah – med zaposlenimi prihaja na delo s kolesom le 3,5 % vprašanih, medtem ko je delež med učenci osnovnih šol nekoliko višji, in sicer 9 %. Ti podatki nakazujejo, da kolo še vedno ni široko uveljavljeno kot vsakodnevno prevozno sredstvo, zlasti v primerjavi z osebnimi avtomobili.

Vendar izohrone dostopnosti s kolesom iz središča Lendave razkrivajo povsem drugačno sliko glede potencialov. Zaradi razmeroma ravninskega terena in kompaktne urbanistične strukture se večji del naselij v občini nahaja znotraj 10- do 15-minutne kolesarske dostopnosti, kar predstavlja izredno ugodno izhodišče za razvoj trajnostne mobilnosti. Izohrone jasno prikazujejo, da je večina ključnih funkcij – kot so šole, delovna mesta, trgovine, storitve in rekreacijske površine – dostopna s kolesom hitro, varno in udobno.

Na podlagi tega lahko ocenimo, da ima občina Lendava izjemen prostorski in funkcionalni potencial za povečanje uporabe kolesa kot vsakodnevnega sredstva mobilnosti. Ob ustreznih ukrepih, kot so nadgradnja kolesarske infrastrukture, odprava prekinitev v omrežju, izboljšanje varnosti, uvedba spodbud za uporabnike in promocija kolesarjenja v lokalni skupnosti, bi se delež kolesarjev lahko dolgoročno bistveno povečal. Tak razvoj bi pomembno prispeval k zmanjševanju prometnih obremenitev, izboljšanju javnega zdravja ter večji okoljski trajnosti občine.



Slika 43: Izohrone dostopnosti kolesarjenja iz mestnega središča občine Lendava

Z načrtnim urejanjem javnega prostora in prilagoditvijo prometne infrastrukture ustvarjati varne, povezane in udobne kolesarske poti, ki bodo kolo postavile ob bok avtomobilu kot enakovredno prevozno sredstvo za vsakodnevne poti, rekreacijo in dostop do turističnih znamenitosti.

PRIORITETA

obrazložitev: Občina Lendava si kot prioritetni cilj na področju kolesarjenja zastavlja vzpostavitev varne, povezane in udobne kolesarske infrastrukture, s katero bo kolo postalo enakovredna alternativa avtomobilu za vsakodnevne opravke, rekreacijo in dostop do turističnih točk. To bo dosegla z načrtnim urejanjem javnega prostora, prilagoditvami obstoječe prometne infrastrukture ter povezovanjem naselij in ključnih destinacij v občini.

Z nadgradnjo in povezovanjem kolesarskega omrežja, prilagajanjem prometnega prostora kolesarjem ter izkoriščanjem naravnih in turističnih danosti razvijati kolesarjenje kot privlačno, varno in enakovredno obliko mobilnosti za vsakodnevne in rekreativne poti.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe kolesa v prometu iz 2 % v letu 2024 na 5 % v letu 2031. Povečati delež dijakov, ki pri poteh v srednjo šolo uporabljajo kolo iz 3 % v letu 2024 na 6 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v srednjo šolo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini

SVEŽNJI UKREPOV
1. Celovito prometno načrtovanje na področju uporabe kolesa

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje kolesarjenja kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Vzpostavitev integriranega sistema načrtovanja kolesarskih poti	Načrtovanje kolesarskih povezav kot del širšega prometnega in prostorskega načrtovanja v usklajenem razvoju s turistično, gospodarsko in stanovanjsko infrastrukturo. Celostno načrtovanje omogoča, da se kolesarske poti umeščajo tja, kjer so dejanske potrebe – med delovnimi mesti, stanovanjskimi območji, šolami in turističnimi točkami. Tak pristop zagotavlja večjo uporabo kolesa v vsakdanjem življenju in spodbuja trajnostno mobilnost kot del širšega urbanističnega razvoja.
1.2 Razvoj celovite kolesarske mreže s pripravo dokumentacije za odpravo "manjkajočih členov" kolesarskega omrežja	Manjkajoči odseki onemogočajo neprekinjeno in varno kolesarjenje, kar odvrča uporabnike. Z izdelavo projektne dokumentacije za kritične točke se omogoči sistematična odprava prekinitev in vzpostavitev povezane, logične ter uporabniku prijazne kolesarske mreže, ki bo učinkovito služila vsakodnevnim in rekreativnim uporabam.
1.3 Promocija uporabe kolesa	Ozaveščanje in spodbujanje uporabe koles z vključevanjem izobraževalnih ustanov v razvoj kolesarske kulture. Z načrtnim vključevanjem šol v aktivnosti, kot so izobraževanja o varnem kolesarjenju, kolesarski dnevi in trajnostni izzivi, se pri mladih razvija pozitiven odnos do kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Hkrati se s širšim ozaveščanjem krepi podpora kolesarjenju v celotni skupnosti, kar vodi k dolgoročnim spremembam potovalnih navad.
1.4 Vzpostavitev kazalnikov za spremljanje rasti kolesarskega prometa	Redno spremljanje uporabe koles z uporabo kazalnikov (štetje kolesarjev, anketiranje, spremljanje uporabe e-koles) omogoča objektivno oceno učinkovitosti ukrepov. Na podlagi zbranih podatkov je mogoče prilagajati načrtovanje, učinkoviteje usmerjati naložbe ter dolgoročno spremljati napredek pri razvoju trajnostne mobilnosti.
1.5 Povezovanje kolesarjenja s turizmom	Z vključevanjem kolesarskih poti v turistično ponudbo občina krepi lokalno gospodarstvo in spodbuja trajnostni turizem. Atraktivne tematske poti (npr. vinske in kulinarčne ture) privabljajo obiskovalce in hkrati spodbujajo lokalno prebivalstvo k večji uporabi kolesa. Podpora v obliki kolesarskih kart, mobilnih aplikacij in digitalne promocije povečuje dostopnost informacij, izboljšuje orientacijo in krepi prepoznavnost Lendave kot kolesarjem prijazne destinacije.

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za kolesarjenje

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost kolesarjenja z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

Ukrep	Opis
2.1 Redno in aktivno vzdrževanje obstoječih površin za kolesarje	Občina Lendava bo izvajala redno in kakovostno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin (kolesarske poti, mešane poti za pešce in kolesarje, kolesarske steze) z namenom zagotavljanja njihove varne, udobne in nemotene uporabe. Ukrepi bodo vključevali sprotno odpravljanje poškodb vozišča (razpoke, udrtine), košnjo zaraščene vegetacije, čiščenje poti, vzdrževanje horizontalne in vertikalne signalizacije ter izboljšanje preglednosti na križiščih in priključkih.
2.2 Nadaljnja izgradnja kolesarskih poti in kolesarskih stez na območju občine Lendava	Za dosego večje povezanosti in varnosti kolesarskega prometa je ključna nadaljnja gradnja novih kolesarskih površin, zlasti na lokacijah: • Lendava - Hotiza - Greda z navezavo na sosednjo občino (Greda-Jule-Crenšovci), • Lendava - Lendavske gorice, • Kapca - Mala Polana • povezava kolesarskih poti z Zeleno potjo v Murski šumi, na lokacijah: 1. Glavna ulica 2. Kranjčeva ulica 3. Hotiza - Črenšovci 4. Mirišče - Orlovšček 5. Lendava - Gorice 6. Murska Šuma 7. Kranjčeva ulica - ZD Lendava - Športni park 8. Ob potoku
2.3 Vzpostavitev čezmejnih kolesarskih povezav z Madžarsko in Hrvaško.	Občina Lendava si bo prizadevala za razvoj in vzpostavitev čezmejnih kolesarskih povezav kot dela širšega sistema trajnostne mobilnosti, spodbujanja kolesarskega turizma in izboljšanja lokalne prometne dostopnosti. Ukrep vključuje vzpostavitev manjkajočih povezav z Madžarsko ter Hrvaško, s poudarkom na funkcionalnosti za dnevne migracije, rekreacijo in turistične obiske. Prednostne povezave: • Piramida - Tenke (HU) • Piramida - Dolga vas (s povezavo proti Rédicts) • povezava z območjem Hrvaške čez reko Muro - možnost vzpostavitve broda ali gradnje novega kolesarskega mostu, ki bi omogočal varno in neposredno povezavo s čezmejnimi destinacijami v Medžimurski županiji • vzpostavitev kolesarske povezave ob reki Muri od izvira do izliva
2.4 Ureditev kolesarskih pasov znotraj urbanih središč	Z zarisanimi (obojsestranskim) kolesarskimi pasovi na izbranih ulicah se sprostijo prostor za ureditev varnih in preglednih kolesarskih pasov, brez širjenja obstoječe cestne infrastrukture. Tovrstna preureditev izboljša varnost kolesarjev, zmanjšuje hitrost motoriziranega prometa v središčih ter prispeva k večji privlačnosti in preglednosti prostora za pešce in kolesarje.
2.5 Razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	Z namestitvijo dodatnih e-kolesarnic in priklonih postaj v vseh naseljih se občanom omogoči enostaven, dostopen in okolju prijazen način premikanja po občini, ne glede na starost ali fizično pripravljenost. Električna kolesa zmanjšujejo ovire, kot so daljše razdalje ali nakloni, ter bistveno prispevajo k večji vsakodnevni mobilnosti in vključevanju različnih skupin prebivalstva v trajnostno prometno kulturo
2.6 Razvoj infrastrukture v gričevnatem predelu občine - Dolgovaške in Lendavske gorice	Gričevnati predeli občine predstavljajo pomembno območje tako z vidika vsakdanje mobilnosti kot turizma, a so trenutno infrastrukturno podhranjeni in težko dostopni za kolesarje. Z razvojem prilagojenih kolesarskih rešitev - kot so serpentine z blažimi vzponi, počivališča na strateških točkah ter posebej načrtovane e-kolesarske poti - se omogoči varno in udobno premagovanje višinskih razlik.
2.7 Izgradnja sodobnih večnamenskih postojank - počivališča z osnovno infrastrukturo (pitniki, klopi, nadstreški, stojala)	Ureditev večnamenskih postojank na strateških točkah izboljša udobje in varnost kolesarjev, spodbuja daljše kolesarske poti ter povečuje privlačnost kolesarjenja za različne skupine uporabnikov, tudi rekreativne in turistične.
2.8 Razvoj varovanih (in pokritih) kolesarnic - v industrijski coni, v trgovinskem središču, v neposredni bližini avtobusnih postajališč (intermodalnost)	Ureditev kolesarnic, kolesarskih privezov bistveno povečujejo zanesljivost in privlačnost kolesa kot vsakodnevnega prevoznega sredstva. Uporabniki imajo večje zaupanje v varnost svoje opreme, kar spodbuja rednejšo uporabo kolesa, zlasti za šolske in delovne poti. Prednostne lokacije: • Lendava športni park, • avtobusna postaja Lendava • DOŠ 1, - Industrijska cona, • stara DSŠ, - ŠKC Čentiba, • Športni park Petišovci, • Hotiza, • Genterovci, • Kapca (Zvoniška ulica 1).

6.4 JAVNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Javni potniški promet predstavlja ključen element trajnostne mobilnosti, saj omogoča dostopnost do storitev, dela, izobraževanja in drugih dejavnosti tudi prebivalcem brez lastnega prevoznega sredstva. V občini Lendava je sistem javnega potniškega prometa v veliki meri vezan na medkrajevne avtobusne povezave, ki služijo predvsem povezovanju krajev z regijskimi središči ter osnovno pokritostjo podeželskih naselij. Notranja povezanost znotraj občine je omejena, saj lokalnih oziroma občinskih linij praviloma ni, kar zmanjšuje dostopnost javnega prevoza za številne skupine prebivalcev, zlasti starejše, mladino in socialno ogrožene.

Obstoječi vozni redi pogosto niso usklajeni z vsakodnevnimi potovalnimi potrebami (npr. delovni čas, šolski urniki, prestopi), kar zmanjšuje konkurenčnost javnega prometa v primerjavi z osebnim avtomobilom. Poleg tega je ponudba storitev v večini primerov redka, s slabšo časovno pokritostjo v popoldanskih urah, ob koncih tedna in praznikih.

Kljub temu pa občina Lendava razpolaga s potenciali za nadgradnjo sistema – zlasti z vidika prostorske zgoščenosti naselij, prisotnosti večjih delodajalcev, šolskih središč in turističnih točk, kar vse skupaj ustvarja možnosti za razvoj integriranih, bolj dostopnih in okolju prijaznih prevoznih rešitev.



Slika 44: Urejeno avtobusno parkirišče pri Dvojezični srednji šoli Lendava - večja prometni varnosti v šolskem okolišu ter zmanjšanju zastojev v času prihodov in odhodov avtobusov



Slika 45: Označeno avtobusno postajališče z nišo ob regionalni cesti R2-442/1319 Dobrovnik - rondo Dolga vas v naselju Kamovci



Slika 46: Označeno pokrito avtobusno postajališče ob LC 050081 Mala Polana-Kapca



Slika 47: Označeno pokrito avtobusno postajališče z nišo ob državni regionalni cesti R2/443-0322 Črenšovci-Dolnji Lakoš v naselju Gaberje



Slika 48: Avtobusno postajališče z nišo v križišču JP 706543 Kapeliška ulica 5 in R2-443/0322 v naselju Dolnji Lakoš



Slika 49: Avtobusno postajališče z nišo v industrijski coni Lendava ob LC 206031 Lendava-Trimlini - postajališče se nahaja ob lokalni cesti v industrijski coni, opremljeno je z nišo za varno ustavljanje avtobusov ter dopolnilno tablo, ki dovoljuje ustavitev cisterne do 15 minut, kar omogoča funkcionalno prilagoditev prometnim potrebam območja.



Slika 50: Avtobusno postajališče z nišo v industrijski coni Lendava ob LC 206031 Lendava-Trimlini je urejeno ob obeh smernih voziščih z isto dopolnilno tablo



Slika 51: Železniška postaja oz. kolodvor v Lendavi



Slika 52: Pogled na železnico in objekt na Kolodvoru, kjer je postavljeno tudi stojalo za kolesa. Železniški tiri vodijo v Mursko Središče, na tej relaciji poteka tudi redna železniška povezava



Slika 53: Osrednja avtobusna postaja v Lendavi je opremljena s steklenim nadstreškom, ki potnikom nudi zaščito pred vremenskimi vplivi ter prispeva k urejenemu in funkcionalnemu prostoru za javni prevoz.

Železniška povezava
Lendava - Mursko Središče
na območju Lendava

A detailed map of the Lendava region in Slovenia. The map shows a railway line (indicated by a black line with cross-ticks) running through the area. The terrain is depicted with green for forests and yellow for agricultural land. A red line, likely a road or another railway, is also visible. The word 'Lendava' is prominently displayed in the center of the map.

Prikaz registriranih
železniških in avtobusnih
postaj in postajališč v občini Lendava

LEGENDA

- občina Lendava
- postajne točke

Eden izmed ključnih sistemskih izzivov je **upadanje uporabe vseh oblik javnega prevoza**, kar ustvarja negativno spiralo zmanjševanja ponudbe in interesa uporabnikov. To vodi do zmanjšanja ekonomske upravičenosti linij in povečuje odvisnost prebivalcev od osebnega avtomobilskega prometa. Poseben izziv predstavlja tudi **nerazvitost železniške infrastrukture** in slabša integracija Lendave v širše železniško omrežje, kar dodatno zmanjšuje prometno dostopnost občine.

OBČINSKA CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA OBČINE LENDAVA

Z vidika železniške infrastrukture je pomembna priložnost **priprava državnega prostorskega načrta (DPN)** za progo Beltinci – Lendava – Redics (Madžarska), ki bi okrepila mednarodno prometno povezljivost. **Posodobitev železniške postaje v Lendavi in ureditev postajališča v industrijski coni** bi izboljšala pogoje za kombinirani tovorni in potniški promet ter doprinesla k večji funkcionalnosti tega prometnega podsistema.

Na področju dostopnosti je priložnost **povečanje dostopnosti JPP za starejše in funkcionalno ovirane osebe**, kar bi prispevalo k bolj vključujoči mobilnosti ter skladnosti z načeli trajnostnega razvoja.

Občina Lendava je na določenih področjih že dosegla **pomembne rezultate**, kot so **ponovna vzpostavitev železniške povezave z Murskim Središčem**, vključitev v mrežo **regionalnih avtobusnih prevozov**, ter aktivna udeležba v projektu **PROSTOFER**, ki nudi brezplačne prevoze za starejše. Prav tako so bile **vzpostavljene dodatne JPP linije** do določenih naselij, kar predstavlja pozitiven korak v smeri večje prometne povezanosti.

V zaključku je jasno, da občina Lendava razpolaga z realnimi možnostmi za izboljšanje sistema javnega prevoza, vendar bo za uresničitev ciljev potreben strateški pristop, usklajevanje z regijskimi in državnimi akterji ter aktivno vključevanje lokalne skupnosti.

Tabela 9: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju javnega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNI IZZIVI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI
• dodatne linije JPP v določena naselja • ponovna vzpostavitev železniške povezave med Lendavo in Murskim Središčem • vključenost v projekt PROSTOFER • vključenost v mrežo regionalnih avtobusnih prevozov	• nizka uporaba javnega prevoza • povečanje frekvence in prilagoditev javnih potniških prevozov v vseh naseljih občine • razvoj železnice in vključitev v železniško omrežje • upadanje uporabe vseh oblik javnega prevoza	• ureditev pokritih avtobusnih postajališč • ureditev redne krožne linije na relaciji Lendava – Vinarium – Dolga vas – Lendavske Toplice • ureditev glavnega avtobusnega postajališča v Lendavi • povečanje dostopnosti JPP za starejše osebe in osebe z omejitvami • priprava DPN za železniško povezavo Beltinci – Lendava – Redics (HU) • ureditev avtobusnih postajališč v Industrijski coni Lendava • posodobitev obstoječe železniške infrastrukture in ureditev železniškega postajališča v industrijski coni v Lendavi • vzpostavitev omrežja s sosednjo Hrvaško in Madžarsko

Javni potniški promet v Občini Lendava predstavlja javni avtobusni linijski prevoz potnikov, kateri se izvaja kot potniški medkrajevni prevoz. Izvajalec gospodarske javne službe je Avtobusni promet Murska Sobota d.d.

Izvaja se tudi poseben linijski prevoz potnikov v obliki šolskega prevoza. Šolski avtobusni prevozi izvaja Avtobusni promet Murska Sobota d.d.

Prevozi na klic (Prostofer) je na območju občine Lendava uveden leta 2021.

Avtobusni prevozi v kordonskem štetju predstavlja 9 % vseh evidentiranih potnikov in sicer 5 % potnikov javnega linijskega prevoza in 4 % v obliki šolskih prevozov. Med anketiranimi zaposlenimi nihče ne uporablja javnega prevoza. Med anketiranimi učenci OŠ jih 43 % uporablja za prihod v šolo šolski kombi.

Javni potniški promet na območju občine Lendava vključuje tudi železniški promet, vendar v nobeni od oblik ugotavljanja uporabe prometnih načinov ni evidentiran noben uporabnik vlaka.

PRIORITETA

Izboljšati dostopnost, učinkovitost in privlačnost obstoječega javnega potniškega prometa ter preučiti možnosti za uvedbo novih oblik javnega prevoza.

obrazložitev: Občina Lendava si kot prednostno nalogo na področju javnega potniškega prometa zastavlja izboljšanje dostopnosti, učinkovitosti in uporabniške izkušnje obstoječih linij ter hkrati preučuje uvedbo novih, prilagojenih oblik prevoza, z namenom zagotavljanja boljše povezanosti razpršenih naselij in spodbujanja uporabe javnega prevoza kot trajnostne alternative osebnemu vozilu.

STRATEŠKO VODILO

Z izboljšanjem obstoječih storitev in preučetvijo možnosti za uvajanje dodatnih oblik javnega prevoza zagotoviti dostopen, učinkovit in uporabnikom prijazen javni potniški promet, prilagojen potrebam prebivalcev in obiskovalcev občine.

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Povečati delež uporabe javnega prevoza v prometu iz 5 % v letu 2024 na 10 % v letu 2031. Povečati delež dijakov, ki pri poteh v srednjo šolo uporabljajo javni prevoz iz 53 % v letu 2024 na 60 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh v srednjo šolo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

SVEŽNJI UKREPOV

1. Celovito prometno načrtovanje na področju javnega prometa

namen: vzpostaviti strateški okvir za sistematično in vključujoče načrtovanje javnega prometa kot ključne oblike trajnostne mobilnosti.

Ukrep	Opis
1.1 Vzpostavitev redne krožne linije JPP	Vzpostavitev krožne avtobusne linije na relaciji Lendava – Vinarium – Dolga vas – Lendavske Toplice – Lendava, ki bo povezovala bivalna, gospodarska in turistična območja ter omogočala enostaven prehod med ključnimi točkami znotraj občine.
1.2 Uvedba redne krožne linije na relaciji pomembnih turističnih točk Občine Lendava in sosednjih občin	Občina Lendava bo v sodelovanju z relevantnimi partnerji pristopila k uvedbi redne krožne avtobusne linije, ki bo povezovala glavne turistične in rekreativne točke znotraj občine ter po možnosti tudi z določenimi točkami v sosednjih občinah.
1.3 Krepitev čezmejnega povezovanja	Nadgradnja čezmejnih povezav z Madžarsko (Redics) in Hrvaško (Mursko Središče) preko usklajenih linij in sodelovanja z regijskimi akterji.
1.4 Spodbujanje uporabe javnega prevoza	Z uvajanjem spodbudnih ukrepov in promocijskih aktivnosti (npr. brezplačni dnevi voženj, nagradni programi, kampanje) se krepi ozaveščenost o prednostih uporabe javnega prevoza. Poseben poudarek bo na ciljanih skupinah, kot so dijaki, študenti, starejši in zaposleni, z vključevanjem lokalnih ustanov in delodajalcev.
1.5 Prizadevanja za pripravo strokovnih podlag in začetek DPN za železniško povezavo Beltinci – Lendava – Redics	Prizadevanja za pripravo strokovnih podlag in začetek DPN za železniško povezavo Beltinci – Lendava – Redics

2. Zagotavljanje kakovostne infrastrukture za javni promet

namen: Izboljšati varnost, dostopnost in privlačnost JPP z usmerjenimi infrastrukturnimi posegi

Ukrep	Opis
2.1 Ureditev in posodobitev pokritih avtobusnih postajališč	Nadgradnja obstoječih in ureditev novih postajališč z nadstreški, klopmi, info-tablami in osvetlitvijo na lokacijah z večjim številom uporabnikov. Prednostne lokacije ukrepa so: • industrijska cona Lendava • Radmožanci • Genterovci • Lendavske in Dolgovaške Gorice • Čentiba Zatak • Dolina • Pince • Pince - marof • Petišovci
2.2 Ureditev glavnega avtobusnega postajališča v Lendavi	Vzpostavitev sodobnega, uporabniku prijaznega centralnega postajališča z osnovno infrastrukturo, varnimi dovozi, čakalnimi prostori in povezavami z drugimi oblikami mobilnosti (priprava projektne dokumentacije)
2.3 Ureditev železniškega postajališča v industrijski coni	Umeščanje postajališča za kombinirani potniški in tovorni promet v industrijski coni Lendava kot podpora logistiki in trajnostni delovni mobilnosti.
2.4 Modernizacija železniške postaje v Lendavi in vzpostavitev rednejših železniških povezav	Prenova obstoječe železniške postaje z izboljšano dostopnostjo, obveščanjem potnikov in urejenimi prestopi na avtobusne linije.
2.5 Razvoj intermodalnih točk	Vzpostavitev manjših intermodalnih vozlišč (JPP + kolo + peš) ob glavnih poteh in pri avtobusnih postajališčih, s stojali za kolesa in usklajenimi prestopnimi časi.
2.6 Vzpostavitev redne avtobusne povezave z industrijsko cono in usklajitev voznih redov z delovnim časom podjetij	Občina si bo prizadevala za vzpostavitev ciljno usmerjene linije javnega potniškega prometa, ki bo učinkovito povezala naselja občine z industrijsko cono Lendava. Vozni red bo usklajen s pričetki in konci delovnih izmen v podjetjih, kar bo izboljšalo dostopnost do delovnih mest, zmanjšalo prometno obremenjenost in prispevalo k preusmerjanju zaposlenih z individualnega na javni prevoz. Ukrep je usmerjen tudi v dolgoročno zmanjševanje emisij in spodbujanje trajnostne mobilnosti.
2.7 Preučitev možnosti za vzpostavitev gondolske žičniške povezave Lendava – Vinarium kot del javnega potniškega prometa	Občina bo pristopila k pripravi strokovnih podlag za preučitev možnosti vzpostavitve krožne kabinske žičnice med mestnim jedrom Lendave in razglednim stolpom Vinarium. V okviru aktivnosti bodo pripravljene ustrezne strokovne, prostorske in tehnične podlage ter analiza stroškov in koristi (cost-benefit analiza).
2.8 Nadgradnja sistema prevozov na klic	Občina Lendava bo nadalje spodbujala uporabo storitve Prostofer, ki starejšim in gibalno oviranim občanom omogoča brezplačen prevoz do zdravnika, trgovine ali drugih nujnih opravkov. Ob tem bo občina preučila tudi potrebo po nadgradnji sistema z uvedbo plačljive različice prevoza na klic po vzoru modela ToyotaGo, s čimer bi se izboljšala dostopnost storitve ter zagotovila dodatna mobilnost za širši krog uporabnikov.

6.5 OSEBNI MOTORNI PROMET

KLJUČNI IZZIVI, PRILOŽNOSTI IN DOSEŽKI

Motorni promet v občini Lendava predstavlja ključen sestavni del prometnega sistema, saj pomembno vpliva na mobilnost prebivalstva, dostopnost storitev, delovanje gospodarstva ter kakovost bivanjskega okolja. Zaradi geostrateške lege občine ob meji z Madžarsko in v neposredni bližini Hrvaške ima cestna infrastruktura tudi širši regijski in čezmejni pomen.

a) Osebni motorni promet

Občinska cestna mreža obsega lokalne ceste in javne poti, ki povezujejo posamezna naselja z občinskim središčem in glavnimi prometnicami. Glavne prometne osi so državne ceste, ki potekajo skozi občino in omogočajo povezavo z regionalnim in državnim cestnim omrežjem. V zadnjih letih je zaznati porast osebnega motornega prometa, kar je posledica večje motorizacije prebivalstva, pomanjkljive privlačnosti javnega potniškega prometa ter prostorske razpršenosti naselij.

Motorni promet se v veliki meri osredotoča na vsakodnevne migracije za potrebe dela, šolanja in dostopa do storitev, zlasti v smeri Lendava – Murska Sobota ter Lendava – Madžarska. Na območju občine so bili izvedeni tudi nekateri ukrepi za umirjanje prometa, kot npr. grbine (Slika 66), opozorilna signalizacija in začasna krožišča, ki izboljšujejo pretočnost in varnost prometa.

Na določenih lokalnih cestah, kot je npr. LC 206011 Pince–Petišovci, ni urejene infrastrukture za ranljivejšo skupino (pešce, kolesarje), kar predstavlja izziv iz vidika varnosti udeležencev v prometu, saj se tako rekoč vsi znajdejo na istem vozišču.

b) Tovorni promet

Občina Lendava ima pomembno gospodarsko vlogo, z razvito industrijsko in logistično infrastrukturo, kar se neposredno odraža v povečani prisotnosti tovornih vozil, zlasti na državnih cestah in v okolici industrijskih območij. Ključna prometna razbremenitev občinskega središča je bila dosežena z izgradnjo avtoceste A5 (Maribor – Pince), ki omogoča učinkovito vključitev na vseevropsko prometno omrežje (TEN-T). Industrijska cona Lendava je umeščena v neposredno bližino avtocestnega priključka, kar omogoča hitro in neposredno povezavo z mednarodnimi transportnimi tokovi proti Madžarski, Hrvaški in osrednji Sloveniji.

Ta umestitev je pomembno prispevala k preusmeritvi večine težkega tovornega prometa iz občinskega središča na avtocesto, kar je pozitivno vplivalo na zmanjšanje prometnih zastojev, hrupa in emisij v urbanem območju. Večina večjih tovornih tokov se danes odvija na relaciji industrijska cona – avtocesta, z uporabo državne ceste R2-442 in drugih kategoriziranih cest višjega reda.

Kljub temu pa ostajajo določeni izzivi, povezani z lokalnim motornim prometom v kmetijstvu, zlasti promet kmetijske mehanizacije (npr. traktorjev s priključki), ki pogosto poteka tudi skozi občinsko središče ter naselbinska območja. Takšen promet, zlasti v času sezonskih del, povečuje konfliktno točko z drugimi udeleženci (pešci, kolesarji, osebna vozila), zmanjšuje prometno pretočnost in povečuje tveganje za prometne nesreče, saj kmetijska vozila pogosto zavzemajo večji del vozišča, pri tem pa so počasnejša in manj okretna.

Na posameznih lokalnih cestah in v križiščih znotraj naselij se pojavljajo prostorske in varnostne omejitve, zaradi katerih bi bilo smiselno razmisliti o namenski infrastrukturi ali prometnem režimu za kmetijska vozila.

Za dolgoročno izboljšanje prometne varnosti in učinkovitosti tovornega motornega prometa v občini bo ključna nadaljnja optimizacija logističnih tokov, ločenost prometnih funkcij (tovor – osebni promet – kmetijska vozila) ter urejanje prometnega režima v naselbinskih območjih.

c) Mirujoči promet

V občini Lendava je mirujoči promet v veliki meri dobro urejen, z ustrezno označenimi parkirnimi mesti v bližini javnih ustanov, šol, turističnih točk in naselbinskih središč. Parkirišča pri Dvojezični srednji šoli v Lendavi ter v bližini Stolpa Vinarium so primer dobre prakse funkcionalne in estetsko oblikovane prometne infrastrukture, ki vključuje tudi parkirna mesta z električnimi polnilnicami, kar predstavlja pomemben korak k zmanjšanju ogljičnega odtisa in spodbujanju trajnostne mobilnosti.

V mestnem jedru so urejena tudi parkirišča za enosledna motorna vozila kar omogoča učinkovitejšo rabo omejenega prostora in izboljšano prometno urejenost. Parkirišča pod Lendavskim gradom prispevajo k boljši dostopnosti pomembne turistične točke in zmanjšujejo pritisk na druge dele mesta.

Občina je zagotovila tudi P+R parkirišče, kar omogoča parkiranje na obrobju z možnostjo nadaljevanja poti z alternativnimi oblikami mobilnosti (kolesarji, pešci, javni prevoz), s čimer se razbremenjuje mestno jedro.

Kljub temu pa se kot problematična točka mirujočega prometa izkazuje središče mesta, zlasti območje Cerkvenega trga, kjer neurejeno ali prekomerno parkiranje zmanjšuje preglednost, zlasti v bližini prehodov za pešce, ter posledično povečuje tveganje za prometne nesreče, predvsem za ranljive skupine udeležencev, kot so otroci, starejši in turisti. Zaznana je potreba po pregledu prometnega režima, boljši prostorski razporeditvi parkirišč ter možnosti preusmeritve mirujočega prometa na bolj ustrezne lokacije.

Podobno stanje je bilo opaženo tudi v okolici Dvojezične osnovne šole Genterovci, kjer je zaradi pomanjkanja talnih označb in prometnega nadzora smiselna dodatna ureditev režima parkiranja ter uvedba ukrepov za umirjanje prometa.

Na splošno pa ni zaznati večjih težav na področju mirujočega prometa. Trenutne kapacitete zadostujejo potrebam lokalnega prebivalstva, zaposlenih, učencev in turistov, občina pa s tem ohranja uravnoteženo upravljanje prostora brez večjih infrastrukturnih pritiskov. Priložnosti za izboljšave ostajajo predvsem v smeri povečanja prometne varnosti in boljše usklajenosti s cilji trajnostne mobilnosti.



Slika 56: Na parkirišču ob Dvojezični srednji šoli v Lendavi je urejeno namensko parkirno mesto za invalide, označeno z ustrezno talno in vertikalno prometno signalizacijo - ureditev izboljšuje dostopnost izobraževalne ustanove ter zagotavlja enake možnosti mobilnosti za osebe z omejeno gibljivostjo



Slika 57: Parkirišče ob Dvojezični srednji šoli v Lendavi je funkcionalno urejeno z jasno prometno signalizacijo, namenskim mestom za invalide ter vključuje zelene površine z zasaditvijo, kar prispeva k estetskemu videzu in trajnostni ureditvi šolskega okolja. Takšna rešitev izboljšuje prometno varnost, dostopnost in kakovost bivanja v okolici javne ustanove



Slika 58: Ob parkirišču in v neposredni bližini športno-rekreacijskega parka pri Dvojezični srednji šoli v Lendavi so urejene javne sanitarije. Objekt dopolnjuje funkcionalnost območja, izboljšuje uporabniško izkušnjo obiskovalcev in omogoča ustrezne higienske pogoje za uporabnike šolskih in rekreacijskih površin



Slika 59: V neposredni bližini priljubljene turistične točke Stolp Vinarium so urejena parkirna mesta z električnimi polnilnicami - ureditev zmanjšuje ogljični odtis obiskovalcev in dopolnjuje turistično infrastrukturo z vidika okolju prijaznega dostopa



Slika 60: Ob robu občinske lokalne ceste LK 207601 v naselju Genterovci so vozila parkirana v neposredni bližini Dvojezične osnovne šole Genterovci. Takšna ureditev parkiranja v šolskem okolju lahko vpliva na prometno varnost, predvsem za otroke in pešce - smiselna dodatna ureditev prometnega režima, označitev parkirnih mest ter morebitna vzpostavitev umirjanja prometa za zagotavljanje večje varnosti udeležencev v prometu.



Slika 61: Na kompleksnem križišču lokalnih cest LC 206031 (Lendava-Trimlini) in LC 206021 (Lendava-Petišovci) ter kategoriziranih cest KJ 970622 (Trimlini-ob Nafta Lendava) in JP 706501 (Trimlini-Pustakep) je nameščena prometna signalizacija z opozorilnim utripajočim semaforjem. Utripač izboljšuje vidnost križišča, opozarja voznike na povečano možnost konfliktnih točk in prispeva k večji prometni varnosti, zlasti v času slabše vidljivosti in večjih prometnih obremenitev.



Slika 62: Na stičišču državne regionalne ceste R2-442/1319 (Dobrovnik-Rondo Dolga) z občinskima cestama LK 207601 (Šolska ulica v naselju Genterovci) in LC 430011 (Turnišče-Genterovci) je urejeno začasno krožno križišče z uporabo montažnih prometnih elementov. Ureditev omogoča bolj tekoč in varen potek prometa, zmanjšuje možnosti konfliktnih situacij ter omogoča umirjanje hitrosti, zlasti ob vključevanju šolskih poti in dostopu do naselij.



Slika 63: V mestnem središču Lendave so urejena namenska parkirna mesta za enosledna motorna vozila, kot so motorna kolesa in mopedi. Parkirišča so jasno označena s talno signalizacijo ter umeščena na prometno dostopnih in varnih lokacijah, kar prispeva k večji prometni urejenosti in učinkovitejši rabi prostora



Slika 64: Pod Lendavskim gradom so urejena parkirna mesta, ki zagotavljajo dostop obiskovalcem zgodovinskega in turističnega območja. Parkirišča so jasno označena in urejena za varno parkiranje osebnih vozil, s čimer prispevajo k izboljšanju prometni organizaciji



Slika 65: Na lokalni cesti LC 206011 Pince-Petišovci v naselju Benica ni urejenih pločnikov niti posebej označenih površin za kolesarje, zaradi česar morajo vsi udeleženci v prometu uporabljati isto vozišče. Ta prometna ureditev povečuje tveganje za konflikte motoristi, kolesarji in pešci ter zahteva dodatne ukrepe za izboljšanje prometne varnosti in kakovosti prometnega prostora



Slika 66: Grbina za umirjanje prometa na lokalni cesti LC 206201 Lendava-Lendavske Gorice



Slika 67: Občina Lendava vzdržuje mrežo ozkih vinogradniških cest, ki so zaradi svoje lege in namena ključne za dostop do vinogradov. V zadnjem času so te ceste vse bolj obremenjene, predvsem ob vikendih, ko se promet poveča zaradi rekreativnih obiskov in turističnega obiska območja. Povečana obremenjenost povzroča prometne zastoje, višjo obremenitev cestne infrastrukture ter večje tveganje za prometne nesreče, zato so potrebni ukrepi za izboljšanje prometne pretočnosti in varnosti

Med ključnimi izzivi na področju motornega prometa izstopajo predvsem prometne obremenitve v vinorodnem območju Lendavskih gor, ki so posledica povečane turistične aktivnosti. Poleg tega je problematično predvsem preseganje dovoljenih hitrosti znotraj vseh naselij občine, kar ogroža varnost ranljivih udeležencev v prometu. Dodatno otežuje prometno varnost neurejena prometna ureditev v središču Lendave, kjer nepregledna križišča in površine za mirujoči promet povzročajo zastoje in večje tveganje za nesreče.

Kljub omenjenim izzivom so prepoznane tudi pomembne priložnosti za izboljšanje stanja. Med njimi je predlog spremembe določenih dvosmernih cest v enosmerne, kar bi povečalo pretočnost in zmanjšalo prometne konflikte. Zožitev vozišč v osrednjem delu Lendave bi pripomogla k večji površini za pešce in umiritvi hitrosti vozil, s čimer bi se izboljšala prometna varnost in kakovost bivanja. Nadalje so v načrtu ukrepi, kot so ukinitve parkirnih mest na Glavni ulici, vzpostavitev izogibališč na poti do stolpa Vinarium ter ureditev območij z omejitvijo hitrosti v strjenih naseljih. Pomembna je tudi ideja o vzpostavitvi obvozne ceste, ki bi preusmerila tranzitni promet iz središča občine.

Med dosežki na področju motornega prometa v občini Lendava izstopa vzpostavitev centralnega parkirišča P+R pri Dvojezični srednji šoli, ki spodbuja uporabo javnega prevoza in zmanjšuje prometno obremenitev mestnega središča. Prav tako so urejena parkirna mesta z električnimi polnilnicami, kar spodbuja trajnostno mobilnost in uporabo okolju prijaznih vozil. Redno vzdrževanje in sanacija cestne infrastrukture ter dobra povezanost središča z zalednimi naselji prispevata k boljši pretočnosti in funkcionalnosti cestnega omrežja.

Celovita obravnava ključnih izzivov in izkoriščanje priložnosti omogoča občini Lendava razvoj bolj trajnostnega in varnega sistema motornega prometa, ki bo hkrati ustrezal potrebam prebivalcev in varoval kakovost življenjskega okolja.

Tabela 10: Pregled ključnih dosežkov, izzivov in priložnosti na področju motornega prometa

DOSEŽKI	KLJUČNE PRILOŽNOSTI	KLJUČNI IZZIVI
• vzpostavitev centralnega (P+R) parkirišča izven središča Lendave (pri DSŠ Lendava) • ureditev parkirnih mest s polnilnicami za polnjenje električnih avtomobilov • redno vzdrževanje in saniranje občinske cestne infrastrukture • dobra povezanost središča občine z zalednimi naselji	• del dvosmernih cest v občini spremeniti v enosmerne ceste • zožiti vozišča v osrednjem delu naselja Lendava in s tem povečati prostor za pešce, hkrati pa zmanjšati hitrost vozil • ukinitve parkirnih mest v središču Lendave (Glavna ulica) • izvedba izogibališč na cesti do stolpa Vinarium za izboljšanje prometne varnosti • ureditev območij omejitve hitrosti v strjenih naseljih • ureditev obvozne ceste	• obremenjujoč motorni promet v Lendavskih gorah (povezan s turizmom) • velike hitrosti motoriziranega prometa znotraj (vseh) naselij občine • izredno velik delež uporabe avtomobilov • nepregledna križišča v središču Lendave zaradi površin za mirujoči promet

Na podlagi analize motornega prometa v občini Lendava, ki temelji na podatkih kordonskega štetja prometa, je jasno razvidna močna odvisnost prebivalcev od osebnih avtomobilov. Približno 79 % vseh potnikov uporablja osebna vozila ali potniške kombije, pri čemer med zaposlenimi kar 92 % prihaja na delo z osebnim vozilom, večinoma kot vozniki. Prav tako je opazna visoka uporaba avtomobila tudi pri šolskih poteh, kjer skoraj 34 % učencev uporablja avtomobil kot prevozno sredstvo, a ni zabeležena souporaba vozil med več učenci.

S celostnim upravljanjem prometa in umirjanjem prometa izboljšati prometno varnost za vse udeležence, zlasti za ranljive skupine, ter z razvojem trajnostnih alternativ zmanjševati odvisnost občanov od osebnih avtomobilov za vsakodnevne poti.

PRIORITETA

obrazložitev: Učinkovito upravljanje osebnega motornega prometa je za Občino Lendava ključno pri zagotavljanju varnosti ranljivih skupin, kot so pešci, kolesarji, otroci, starejši in gibalno ovirane osebe. Z umirjanjem prometa v naseljih, ustrezno prometno signalizacijo, preurejanjem cestnih površin ter spodbujanjem trajnostnih oblik mobilnosti občina ustvarja varnejše, dostopnejše in bolj trajnostno prometno okolje. S tem zmanjšuje tveganje za prometne nesreče, izboljšuje kakovost javnega prostora ter prispeva k višji kakovosti življenja za vse občane.

Z usmerjenim upravljanjem prometa, umirjanjem hitrosti in povečevanjem prometne varnosti, zlasti za ranljive skupine, postopno zmanjševati odvisnost od osebnih avtomobilov ter spodbujati prehod na trajnostne oblike mobilnosti.

STRATEŠKO VODILO

KVANTIFIKACIJA AMBICIJ:

Zmanjšati delež uporabe avtomobila v prometu iz 78 % v letu 2024 na 72 % v letu 2031. Zmanjšati delež zaposlenih, ki pri poteh na delo uporabljajo avtomobil iz 94 % v letu 2024 na 83 % v letu 2031.

KAZALNIKI:

- Deleži uporabe potovalnih načinov pri poteh na delo
- Deleži in obseg uporabe prometnih načinov na glavnih prometnicah v občini.

1. Nadgradnja in vzdrževanje cestnega omrežja

namen: izboljšati varnost, pretočnost in udobje za vse udeležence, hkrati pa z infrastrukturnimi posegi podpirati trajnostno mobilnost in zmanjševati negativne vplive motornega prometa

Ukrep	Opis
1.1 Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	Občina bo še naprej redno vlagala v vzdrževanje in sanacijo občinske cestne infrastrukture, s ciljem zagotavljanja varnega, pretočnega in kakovostnega cestnega omrežja za vse uporabnike. Ukrep vključuje obnovo vozišč, robnikov, bankin, prometne signalizacije in sistemov odvodnjavanja, kar je ključno za podaljševanje življenjske dobe cest in izboljšanje prometne varnosti.
1.2 Ureditev območij z omejeno hitrostjo znotraj naselij	Za povečanje prometne varnosti ranljivih skupin bo občina vzpostavila območja z omejitvijo hitrosti na 30 km/h (t. i. "zone 30") v strnjenih naseljih, predvsem v okolici šol, vrtcev, domov za starejše in gostejših stanovanjskih območij. Ukrep je namenjen umirjanju prometa, zmanjšanju tveganja prometnih nesreč in ustvarjanju varnejšega, prijaznejšega bivalnega okolja.
1.3 Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje v strnjenih naseljih občine	V območjih strnjenih naselij občine Lendava se izvedejo prostorski posegi, ki bodo vključevali zožitev voznih pasov na lokalnih cestah in širitev varnih površin za pešce ter kolesarje. Namen ukrepa je umiritev prometa, izboljšanje prometne varnosti in kakovosti javnega prostora, ter spodbujanje aktivnih oblik mobilnosti na lokalni ravni.
1.4 Izvedba izogibališč na prometno obremenjenih lokalnih cestah (Dolgovaške in Lendavske gorice)	Na prometno najbolj obremenjenih lokalnih cestah v gričevnatem območju občine Lendava, kot je cesta do stolpa Vinarium, se izvedejo izogibališča, ki omogočajo varno srečanje dveh vozil na ozkih odsekih ceste. Izogibališča bodo povečala pretočnost prometa, izboljšala varnost voznikov ter zmanjšala možnosti zastojev in prometnih konfliktov.
1.5 Vzpostavitev namenske obvozne poti za kmetijsko mehanizacijo	Vzpostavitev obvozne poti, ki bo namenjena izključno prometu kmetijske mehanizacije – povezovalne poti med vinorodnimi območji (Lendavske in Dolgovaške gorice), obdelovalnimi površinami in zalednimi naselji, pri čemer trasa zaobide urbano središče Lendave.
1.6 Izgradnja obvozne ceste Lendava	Realizacija izgradnje obvozne ceste okoli mestnega jedra Lendave, s ciljem povečati varnost ranljivih udeležencev, izboljšati kakovost bivanja v mestnem središču ter spodbuditi trajnostne oblike mobilnosti (hoja, kolesarjenje, JPP).

2. Upravljanje osebnega motornega prometa

namen: zmanjševanje odvisnosti od avtomobila kot primarnega prevoznega sredstva ter izboljšanje prometne varnosti, pretočnosti in kakovosti bivanja v urbanem okolju

Ukrep	Opis
2.1 Reorganizacija prometnih režimov – sprememba dvosmernih cest v enosmerne	Občina bo izvedla prometno reorganizacijo določenih cest v mestnem središču, kjer trenutna prometna ureditev ne omogoča ustrezne pretočnosti, varnosti in kakovostnega javnega prostora. Ukrep vključuje spremembo iz dvosmernega v enosmerni promet, kar bo omogočilo zožitev vozišča, povečanje površin za pešce in kolesarje, izboljšanje vizualne urejenosti in hkrati umirjanje prometa. Prednostne lokacije vključene v ukrep: • del Glavne ulice • del Kranjčeve ulice • del ulice sv. Štefana • Mlinska ulica • Mohorjeva ulica
2.2 Revizija in optimizacija režima mirujočega prometa v mestnem središču	Občina bo izvedla celovito revizijo in optimizacijo mirujočega prometa v mestnem središču, z namenom izboljšanja prometne varnosti, preglednosti, pretočnosti ter dostopnosti za ranljive skupine in trajnostne oblike mobilnosti. Prednostne lokacije vključene v ukrep so: • Glavna ulica • Cerkevni trg • Mohorjeva ulica • Mlinska ulica • Kolodvorska ulica
2.3 Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling) za šolske in delovne poti	Občina Lendava bo z različnimi promocijskimi aktivnostmi spodbujala souporabo osebnih vozil za šolske in delovne poti kot trajnostno alternativo individualnim prevozom - promocijske aktivnosti, v smislu izvedbe informacijske kampanje, temskega tedna souporabe avtomobilov, vzpostavitev kontaktne točke ali spletne platforme, sodelovanje s šolami, delodajalci, ipd.
2.4 Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	Občina Lendava si bo prizadevala za razširitev sistema digitalnega nadzora hitrosti z namestitvijo več večnamenskih prikazovalnikov hitrosti na ključnih prometno obremenjenih lokacijah po občini. Predvidi se postavitve pred šolami, vrtci, na vpadnicah in lokalnih cestah, kjer so težave s prekoračitvami hitrosti.
2.5 Rekonstrukcija križišč z vidika umirjanja prometa in prednosti za nemotorizirane udeležence	Občina bo pristopila k rekonstrukciji izbranih prometno obremenjenih križišč, kjer je prisotna visoka stopnja motoriziranega prometa in hkrati potreba po zagotavljanju večje varnosti in pretočnosti za pešce in kolesarje. Cilj je preoblikovati križišča tako, da bodo podpirala umirjanje prometa, izboljšala preglednost in zagotovila varne prehode za ranljive skupine udeležencev. Lokacije prednostne obravnave: • Cerkevni trg • Glavna ulica • sv. Štefan • Kranjčeva ulica • Glavna ulica • Kranjčeva • Kidričeva ulica • Mohorjeva ulica • Kolodvorska ulica
2.6 Preureditev klasičnih parkirnih mest v bolj zelene parkirne površine	V skladu s cilji razogljičenja in spodbujanja uporabe okolju prijaznejših prevoznih sredstev bo občina postopno preuredila nekaj obstoječih parkirnih mest (PM) v parkirna mesta z električnimi polnilnicami za osebna vozila. Prednostne lokacije ukrepa: • območje Glavne ulice (mestno središče) • Kolodvorska ulica. Predvidijo se tudi območja parkirišč za razširitev javnih zelenih površin (npr. zasaditev dreves, zelene bariere)

7 ČOKLEND



Občina Lendava je OCPS pripravljala v sklopu konzorcija občin ČOKLEND, skupaj z občinami Črenšovci, Kobilje, Odranci in Dobrovnik, katerega osnovni namen je skupno načrtovanje, izvajanje in spremljanje ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Konzorcij je nastal iz prepoznane potrebe po večji prometni povezanosti in usklajevanju infrastrukturnih rešitev, ki presegajo posamezne občinske meje.

Mobilnost prebivalcev in obiskovalcev se namreč odvija v širšem prostoru, zato je smiselno oblikovati skupne pristope, ki bodo izboljšali prometno dostopnost, trajnostno mobilnost ter hkrati prispevali k razvoju turizma in kakovosti bivanja. Poleg prometa konzorcij odpira možnosti tudi za nadaljnje povezovanje na področjih razvoja podeželja, turizma in gospodarskega sodelovanja.

Občina Lendava bo v okviru OCPS prispevala k izvajanju skupnih projektov, ki bodo prebivalcem zagotovili sodobno in varno infrastrukturo, večjo mobilnost ter možnosti za aktivno in zdravo preživljanje prostega časa.

Cilji sodelovanja:

- povečati prometno povezanost med občinami in naselji,
- spodbujati trajnostne oblike mobilnosti (kolesarjenje, pešačenje, e-mobilnost),
- okrepiti privlačnost območja za turiste in obiskovalce,
- izboljšati kakovost bivanja in varnost vseh udeležencev v prometu,
- razvijati skupne projekte za učinkovitejše črpanje državnih in evropskih sredstev,
- vzpostaviti enotno identiteto in skupno promocijo območja.

Ukrepi na nivoju konzorcija ČOKLenD

ČOKLenD	
Ukrepi na nivoju konzorcija občin Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik	
Ukrep	Opis
1. Vzpostavitev medobčinskega omrežja kolesarskih povezav	Predlagana je povezava medobčinskih kolesarskih poti med naselji, kjer se lahko uredijo obstoječe traktorske poti in zagotovijo varne ter prehodne kolesarske steze. Ta ukrep je ključen za spodbujanje trajnostnega načina prevoza ter izboljšanje mobilnosti prebivalcev občine Lendava. Realizira se kolesarska povezava Lendava – Kobilje, prav tako pa obstaja povezava med Lendavo, Črenšovci in Odranci, vendar je kolesarska pot deloma pomanjkljiva, prav tako infrastruktura ni »prijazna« kolesarjem – predlagana je rekonstrukcija pločnika na relaciji (Lendava – Hotiza) brez spuščениh robnikov, kjer se prioritizira kolo in pešec pred avtomobilom.
2. Ureditev vertikalne in horizontalne signalizacije	Na območju konzorcija občin je smiselna namestitev turističnih tabel, zemljevidov in informativnih tabel z označbo tematskih poti, kolesarskih poti, ki bodo pripomogle k boljši orientaciji tako domačim kot tudi turistom. To vključuje tudi jasno označene kolesarske in pešpoti, ki bodo povečale varnost in dostopnost za vse uporabnike.
3. Povezava kulinaričnega, kulturno-spomeniškega in vinogradniškega turizma z rekreacijskim turizmom	Predlagan je razvoj v smeri povezovanja lokalne kulinarične, kulturne, spomeniške in vinogradniške znamenitosti z rekreacijskimi površinami za kolesarjenje ter pešačenje. Poudarek na razvoju tematskih kolesarskih in pešpoti, ki bodo obiskovalce vodile po ključnih turističnih točkah občine, hkrati pa omogočale aktivno preživljanje prostega časa. Predlaga se tudi ureditev obstoječih gozdnih poti (ki predstavljajo povezavo med kraji občine) v učne pešpoti.
4. Zagotavljanje univerzalne infrastrukture za e-mobilnost	Ureditev enotnih, enoličnih polnilnih postaj na lokacijah po vseh občinah konzorcija bo omogočila enostavno in dostopno polnjenje vozil ter spodbudila uporabo e-mobilnosti kot trajnostne oblike prevoza.
5. Ureditev mini trgov in skupnih prostorov v občinskih središčih	Ureditev mini trgov v občinskih središčih, kjer bo prostor namenjen pešcem, kolesarjem in lokalnemu prebivalstvu. Koncept vključuje "shared space" (skupni prostor), kjer se bo omogočila sproščena interakcija prebivalcev, obiskovalcev in turistov. Poudarek je na razvoju rekreacijskih površin, klopi in zelenih površin, ki bodo prispevale k večji kakovosti bivanja v urbanem okolju.
6. Imenovanje koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost	Občina Lendava bo skupaj z ostalimi občinami konzorcija imenovala koordinatorskega centra za trajnostno mobilnost, ki bo skrbel za usklajevanje in operativno podporo pri izvajanju ukrepov s področja trajnostne mobilnosti. Njegove naloge bodo vključevale spremljanje izvajanja OCPS, sodelovanje z različnimi deležniki (občinska uprava, javni zavodi, šole, podjetja, državne institucije), pripravo strokovnih podlag in poročil ter informiranje in ozaveščanje javnosti.
7. Razvoj in promocija skupne znamke ČOKLenD	Občine Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendava in Dobrovnik si bodo prizadevale za vzpostavitev in uveljavitev skupne medobčinske znamke ČOKLenD, ki bo združevala potenciale trajnostne mobilnosti, turizma, podeželskega razvoja in skupnih prometnih rešitev v obmejnem prostoru. V okviru te se bodo izvajali: • koordinirano načrtovanje mobilnosti (povezovanje kolesarskih in pešpoti, JPP), • skupni razvojni projekti na področju prometne infrastrukture, turizma, in razvoju podeželja • skupno trženje destinacije z osredotočenostjo na zelene oblike mobilnosti (npr. e-kolesa, JPP do turističnih točk, kolesarske poti čez meje), • sodelovanje pri pripravi projektnih prijav na državne in evropske razpise, • redna srečanja in usklajevalne sestance med občinami za dogovor o prioritetenih projektih, promociji ter skupni infrastrukturi.

Pričakovani učinki

- večja prometna povezanost občin in naselij,
- povečana varnost in udobje kolesarjev, pešcev ter uporabnikov e-mobilnosti,
- okrepljen trajnostni turizem z bogato ponudbo aktivnega preživljanja prostega časa,
- izboljšana kakovost bivanja in urejeni skupni prostori za prebivalce,
- okrepljeno medobčinsko sodelovanje in učinkovitejše črpanje finančnih sredstev,
- uveljavitev skupne blagovne znamke, ki bo prispevala k večji prepoznavnosti območja.

8 AKCIJSKI NAČRT



Akcijski načrt predstavlja ključno orodje za uresničevanje ciljev občinske celostne prometne strategije. V njem so sistematično zbrani ukrepi, razporejeni po posameznih stebrih trajnostne mobilnosti, ter časovno in finančno ovrednoteni. Namen akcijskega načrta je zagotoviti pregledno, usklajeno in postopno izvajanje ukrepov, ki bodo dolgoročno prispevali k večji prometni varnosti, dostopnosti in kakovosti bivanja v občini.

Vsak ukrep je opredeljen z vidika vsebine, predvidenega obdobja izvajanja, nosilca odgovornosti, možnih virov financiranja in zahtevnosti. Posebna pozornost je namenjena finančnemu načrtovanju, saj so v letnem časovnem okviru od 2025 do 2032 predvidena sredstva, ki jih bo občina namenjala izvajanju ukrepov. Takšen pristop omogoča realno oceno zmožnosti občinskega proračuna, hkrati pa odpira možnosti za črpanje državnih in evropskih sredstev.

Na ta način akcijski načrt povezuje strateške usmeritve OCPS s konkretnimi, izvedljivimi koraki, ki bodo omogočili prehod k trajnostni mobilnosti, zmanjšanje negativnih vplivov prometa ter povečanje privlačnosti prostora.

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
CELOSTNO PROMETNO NAČRTOVANJE												
1.1	Posodobitev občinske prometne strategije	60.000	/	/	/	/	/	/	70.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.2	Lokalni mobilnostni načrt	/	/	40.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.3	Načelo "mobilnost najprej"	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.4	Spodbujanje trajnostne mobilnosti	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina, DOŠ, vrtec, ZTR	občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
1.5	Regionalno in čezmejno načrtovanje	/	10.000	20.000	20.000	10.000	30.000	/	/	Občina, DRSI, Hrvaška, Madžarska	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1.	Revitalizacija občinskega jedra	/	/	/	200.000	800.000	300.000	200.000	200.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.2	Povezovanje mobilnosti	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Prilagajanje ranljivim skupinam	/	/	10.000	50.000	/	20.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
3.1	Digitalno zbiranje podatkov	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Občina	občinski proračun	nizka
3.2	Poročanje MOPE	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.1	Participativni dogodki	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, loklna društva	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.2	Spletna platforma za pobude	/	2.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	nizka
4.3	Aktivno vključevanje javnosti	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, loklna društva	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
4.4	Sodelovanje z gospodarstvom in turizmom	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina, lokalna društva, podjetja	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
HOJA												
1.1	Izdelava načrta omrežja pešpoti	/	40.000	/	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun	srednja
1.2	Kartiranje in digitalizacija obstoječih pešpoti	/	/	45.000	/	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.3	Vzpostavitev peš osi »Lendavski grad – Cerkveni trg - Kulturni trg«	/	/	60.000	150.000	350.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.4	Vzpostavitev pešpoti do stolpa Vinarium	/	/	/	100.000	500.000	100.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.5	Program »Pešbus« in »Aktivna pot v šolo«	/	1.000	/	/	/	/	/	/	Občina, DOŠ	občinski proračun	nizka
1.6	Ocena dostopnosti za ranljive skupine	/	/	/	20.000	/	/	/	/	občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.7	Promocijska kampanja »Peš po Lendavi«	/	/	15.000	15.000	15.000	/	/	/	občina, lokalna društva, ZTR	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1	Redno in aktivno vzdrževanje površin za pešce	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Obnova in dograditev pločnikov (prednostne lokacije)	/	250.000	250.000	200.000	200.000	200.000	150.000	150.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Obnova tlakovanih površin v središču	/	/	/	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Gradnja manjkajočih pešpoti (prednostne lokacije)	/	5.000	200.000	200.000	150.000	150.000	150.000	150.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.5	Urejanje peš prehodov (vidnost, osvetlitev)	/	80.000	80.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.6	Višinske in taktilne prilagoditve	/	40.000	40.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.7	Umirjanje prometa v stanovanjskih območjih		100.000	100.000	80.000	80.000	80.000	50.000	50.000	Občina, policija	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.8	Urbana oprema in ozelenitve pešpoti		50.000	50.000	40.000	40.000	40.000	30.000	30.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.9	Tematske sprehajalne poti	/	50.000	50.000	50.000	30.000	30.000	30.000	30.000	Občina, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev | [**DRSI**] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [**DUJPP**] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [**DOŠ**] Dvojezična osnovna šola | [**SŽ**] Slovenske železnice | [**Mzi**] Ministrstvo za infrastrukturo | [**ZTR**] Zavod za turizem in razvoj

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
KOLESARJENJE												
1.1	Integrirani sistem načrtovanja kolesarskih površin	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.2	Razvoj celovite kolesarske mreže – dokumentacija manjkajočih členov	/	40.000	30.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.3	Promocija uporabe kolesa	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Občina, DOŠ, ZTR	občinski proračun, sofinancerska sredstva	nizka
1.4	Vzpostavitev kazalnikov za spremljanje rasti kolesarskega prometa	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
1.5	Povezovanje kolesarjenja s turizmom	/	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	Občina, ZTR, lokalna društva	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.1	Redno vzdrževanje obstoječih kolesarskih površin	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
2.2	Nadaljnja izgradnja kolesarskih poti in stez	/	/	250.000	200.000	200.000	150.000	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.3	Čezmejne kolesarske povezave	/	100.000	100.000	80.000	80.000	50.000	50.000	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
2.4	Ureditev kolesarskih pasov v urbanih središčih	/	50.000	50.000	100.000	80.000	80.000	50.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.5	Razširitev sistema e-koles in električnih kolesarnic	/	10.000	/	/	/	100.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Razvoj infrastrukture v gričevnatem predelu občine	/	/	/	60.000	100.000	500.000	80.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.7	Izgradnja večnamenskih postojank – počivališča	/	20.000	70.000	40.000	70.000	40.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.8	Razvoj varovanih in pokritih kolesarnic	/	10.000	10.000	10.000	30.000	/	/	/	Občina, lokalna podjetja	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
JAVNI PREVOZ												
1.1	Vzpostavitev redne krožne linije JPP	/	/	/	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Občina/DUJPP	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	visoka
1.2	Redna krožna linija za turistične točke	/	/	60.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	Občina, ZTR	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Krepitev čezmejnega povezovanja	/	60.000	40.000	/	/	/	/	/	Občina, DRSI	občinski proračun, sofinancerska sredstva, državni proračun	srednja
1.4	Spodbujanje uporabe javnega prevoza	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
1.5	Priprava strokovnih podlag in začetek DPN železniške povezave	/	/	/	/	50.000	/	/	/	Občina, MzI	občinski proračun, državni proračun	srednja
2.1	Ureditev in posodobitev pokritih avtobusnih postajališč	/	60.000	60.000	50.000	50.000	50.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Ureditev glavnega avtobusnega postajališča	/	/	50.000	150.000	100.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.3	Ureditev železniškega postajališča v industrijski coni	/	/	/	80.000	100.000	/	/	/	Občina, SŽ	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.4	Modernizacija železniške postaje Lendava	/	/	/	/	/	50.000	250.000	/	Občina, SŽ	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.5	Razvoj intermodalnih točk	/	/	20.000	/	20.000	/	20.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.6	Redna avtobusna povezava z industrijsko cono	–	–	–	–	–	–	–	–	Občina/DUJPP	neposredna sredstva niso predvidena	nizka
2.7	Gondolska žičniška povezava Lendava – Vinarium	/	30.000	50.000	50.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.8	Nadgradnja sistema prevozov na klic	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev | [DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo | [DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [DOŠ] Dvojezična osnovna šola | [SŽ] Slovenske železnice | [MzI] Ministrstvo za infrastrukturo | [ZTR] Zavod za turizem in razvoj

STEBER	UKREP	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	ODGOVORNOST	VIRI FINANCIRANJA	ZAHTEVNOST
OSEBNI MOTORNI PROMET												
1.1	Nadaljnja sanacija in vzdrževanje občinskih cest	/	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	Občina/DRSI	občinski proračun	srednja
1.2	Ureditev območij z omejeno hitrostjo (30 km/h)	/	50.000	50.000	30.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.3	Zožitev vozišč in širitev površin za pešce in kolesarje	/	/	100.000	100.000	80.000	80.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.4	Izvedba izogibalšč na lokalnih cestah (gričevnato območje)	/	/	120.000	100.000	100.000	80.000	60.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.5	Namenska obvozna pot za kmetijsko mehanizacijo	/	/	/	60.000	200.000	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
1.6	Izgradnja obvozne ceste Lendava	/	150.000	300.000	400.000	600.000	600.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.1	Reorganizacija prometnih režimov (enosmerne ceste)	/	/	50.000	50.000	50.000	30.000	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.2	Revizija in optimizacija mirujočega prometa	/	/	/	60.000	/	/	/	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.3	Spodbujanje souporabe avtomobilov (carpooling)	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.4	Digitalizacija nadzora in upravljanja prometa	/	40.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja
2.5	Rekonstrukcija križišč (umirjanje prometa, prednost za pešce)	/	/	120.000	120.000	100.000	100.000	80.000	80.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	visoka
2.6	Preureditev parkirnih mest v zelene površine in e-polnilnice	/	/	/	/	60.000	60.000	50.000	50.000	Občina	občinski proračun, sofinancerska sredstva	srednja

[/] ukrep se v izbranem letu ne izvaja | [–] za izvedbo ukrepa ni predvidenih neposrednih finančnih sredstev | [DRSI] Direkcija Republike Slovenije za infrastrukturo
[DUJPP] Družba za upravljanje javnega potniškega prometa | [DOŠ] Dvojezična osnovna šola | [SŽ] Slovenske železnice | [Mzi] Ministrstvo za infrastrukturo | [ZTR] Zavod za turizem in razvoj



OBČINSKA
CELOSTNA PROMETNA STRATEGIJA
OBČINE LENDAVAL
2025