



LENDVA KÖZSÉG

ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA



ČOKLenD

aktivno, povsod



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

LENDVA KÖZSÉG ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA

Lendva Község átfogó közlekedési stratégiája a »ČOKLenD« konzorcium partnerei, Črenšovci Község, Odranci Község, Kobilje Község, Lendva Község és Dobronak Község között jött létre, amely pályázott az ÁKS kidolgozására a Környezetvédelmi, Klímaügyi- és Energiaügyi Minisztérium által kiírt pályázaton a szlovén községek közlekedési stratégiáinak kidolgozására.

A projektet a Szlovén Köztársaság és az Európai Unió társfinanszírozta a Kohéziós Alapból.

MEGRENDELŐ

LENDVA KÖZSÉG
Fő utca 20
9220 Lendva

KIVITELEZŐK

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

SZERZŐK

Stanislav Hozjan, gazdasági tanulmányok magisztere
Alenka Šumak, építészmérnök
Leon Cigüt, építészmérnök
Aljaž Kunst, üzleti tanulmányok magisztere
Vesna Čep, gazdasági tanulmányok magisztere
Špela Frumen, logisztikai tanulmányok magisztere
mag. **Srečko Padovnik**

FOTÓK

Stanislav Hozjan
Aljaž Kunst
občinski arhiv

TERVEZÉS ÉS KIVITELEZÉS

INSTINKT d.o.o.

KIADÁS ÉVE

2025



LENDVA KÖZSÉG ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA

Tartalomjegyzék

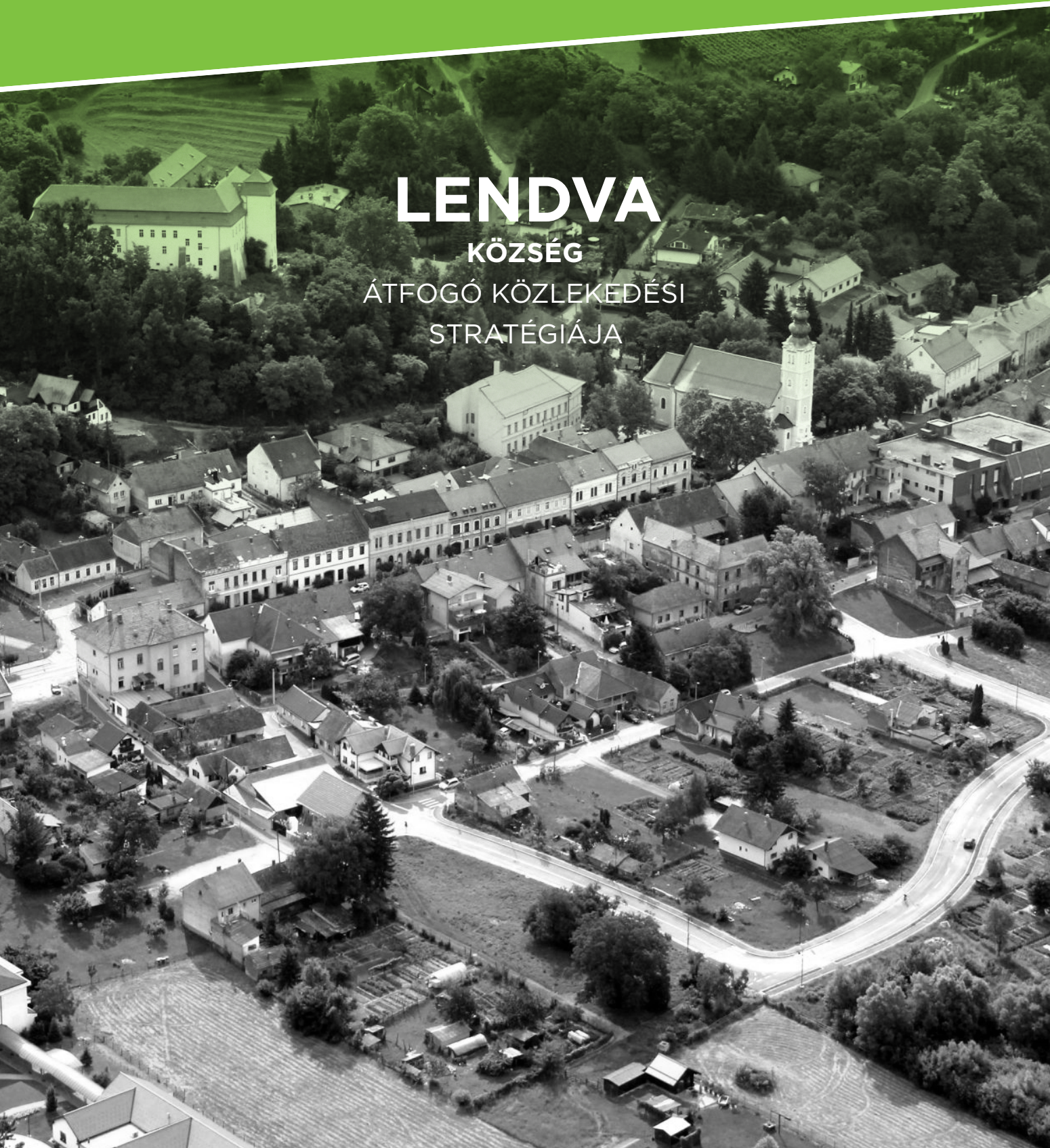
	POLGÁRMESTERI KÖSZÖNTÉS	5
1	BEVEZETÉS	7
2	ELŐKÉSZÍTÉSI FOLYAMAT	8
3	MUNKACSOPORTOK	10
4	VÍZIÓ ÉS CÉLOK	11
	4.1. Vízión	11
	4.2. A vízión magyarázata	11
	4.3. Célok	12
	4.4. Célértékek	12
5	A JELENLEGI HELYZET ELEMZÉSE	15
	5.1. Általános adatok a községről	15
	5.2. Utazási szokások a községben	19
	5.3 Lendva Község 2017-es ÁKS-ja és a végrehajtott intézkedések áttekintése	23
6	A STRATÉGIA ÖT PILLÉRE	28
	6.1. Átfogó közlekedési tervezés	28
	6.2. Gyaloglás	32
	6.3. Kerékpározás	40
	6.4. Tömegközlekedés	48
	6.5. Személygépkocsi közlekedés	54
7	ČOKLEND	62
8	AKCIÓTERV	64



LENDVA

KÖZSÉG

ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI
STRATÉGIÁJA



Tisztelt polgárok,

előttünk áll közös utunk végső eredménye – Lendva Község átfogó közlekedési stratégiája. Ez számos beszélgetés, megfontolás és eszmecsere eredményeként jött létre, amelyekben Önök, polgárok, valamint a szakértők, egyesületek és különböző intézmények is részt vettek. Örülök, hogy közösen olyan dokumentumot hoztunk létre, amely nem csupán terv, hanem közös jövőnk víziója is.

Lendva gazdag kulturális örökséggel, különböző nemzeti közösségekkel és kivételes természeti tájjal rendelkező község. Három ország találkozásánál a közlekedés összeköt minket, ugyanakkor új kihívások elé is állít. Éppen ezért volt kulcsfontosságú ennek a stratégiának az elkészítése – hogy minden generáció számára biztonságos, hozzáférhető és fenntartható közlekedést biztosítsunk.

Víziónk egyértelmű: olyan községet szeretnénk létrehozni, ahol mindenki – gyermekek, munkavállalók, idősek vagy látogatók – biztonságosan, gyorsan és környezetbarát módon utazhat. Ezzel nem csak a közlekedési helyzetet javítjuk, hanem befektetünk az egészségbe, a tisztább környezetbe, a gazdasági fejlődésbe és mindannyiunk jobb életminőségébe is.

Meggyőződésem, hogy e stratégia következetes megvalósításával fontos lépést teszünk egy modern, összekapcsolt és nyitott Lendva felé – egy olyan község felé, amely tiszteli hagyományait, de bátran indul el a fenntartható fejlődés útján.

Legyen ez a stratégia közös útitervünk a jövő felé, amelyben a mobilitás ember- és természetbarát lesz.

Magyar Janez

Lendva Község polgármestere





1 BEVEZETÉS

A község átfogó közlekedési stratégiája (a továbbiakban: ÁKS) egy stratégiai dokumentum, amely hosszú távon irányítja a közlekedés fejlődését Lendva Községben. Fő feladata egy biztonságos, hatékony és hozzáférhető közlekedési rendszer kialakítása, amely ösztönzi a fenntartható mobilitási formákat – gyaloglást, kerékpározást és tömegközlekedést – és csökkenti a személygépkocsiktól való függőséget. Így a község erősíti lakosai egészségét, hozzájárul a tisztább környezethez és javítja a lakosság életminőségét.

A stratégia szakértői elemzések, a nyilvánosság aktív részvétele és a legfontosabb érdekelt felek bevonása alapján jött létre. Ez a nyitott és befogadó megközelítés biztosítja, hogy a javasolt megoldások átfogóak, összehangoltak és Lendva Község térbeli, gazdasági és társadalmi jellemzőihez igazodnak.

Az ÁKS a közlekedést nem csupán infrastrukturális kérdésként kezeli, hanem a társadalmi, gazdasági és környezeti fejlődés fontos részeként. A hangsúly a mindenféle mobilitás kiegyensúlyozott fejlesztésén, a fenntartható közlekedési szokások ösztönzésén és a közlekedésbiztonság erősítésén van. Ezzel megteremti az alapokat egy hosszú távon fenntartható közlekedési rendszerhez, amely összeköti az embereket, támogatja a helyi gazdaságot és erősíti a község fenntartható fejlődését.

Lendva Község 2024 szeptemberében kezdte meg első ÁKS kidolgozását, ezzel fontos lépést tett a jövőbeli stratégiai és fenntartható közlekedésirányítás felé.

A hagyományos és az átfogó közlekedéstervezés összehasonlítása egyértelműen mutatja az infrastruktúrára és az autókra való összpontosításról az emberre, az elérhetőségre és az életminőségre való átállást.

HAGYOMÁNYOS KÖZLEKEDÉSI TERVEZÉS	ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI TERVEZÉS
Az infrastruktúra a központi téma	Az infrastruktúra a szélesebb körű célok elérésének egyik módja
Projekt tervezés	Stratégiai és célorientált tervezés
Átláthatatlan döntéshozatal	Átlátható döntéshozatal a nyilvánosság bevonásával
Központi cél: a forgalom folyamatosága és a gyorsaság	Központi cél: az elérhetőség és az életminőség
Az autókra való összpontosítás	Az emberre való összpontosítás
Befektetés intenzív tervezés	Költséghatékony tervezés
A közlekedési igény kielégítése	A közlekedési igény kezelése
Összpontosítás a nagy és drága projektekre	Összpontosítás a hatékony és fokozatos fejlesztésekre
A közlekedési mérnökök területe	Interdiszciplinaritás, integráció az egészségügyi, környezetvédelmi, területrendezési és egyéb szektorokkal
Közlekedési projektek kiválasztása stratégiai értékelés nélkül	Stratégiai értékelés a lehetőségekről, tekintettel a kitűzött célokra

1. Táblázat: Az átfogó közlekedéstervezés főbb jellemzői a hagyományos közlekedéstervezéssel összehasonlítva

Forrás: Nemzeti iránymutatások az ÁKS elkészítéséhez, KKEM, 2023. április

2 ELŐKÉSZÍTÉSI FOLYAMAT

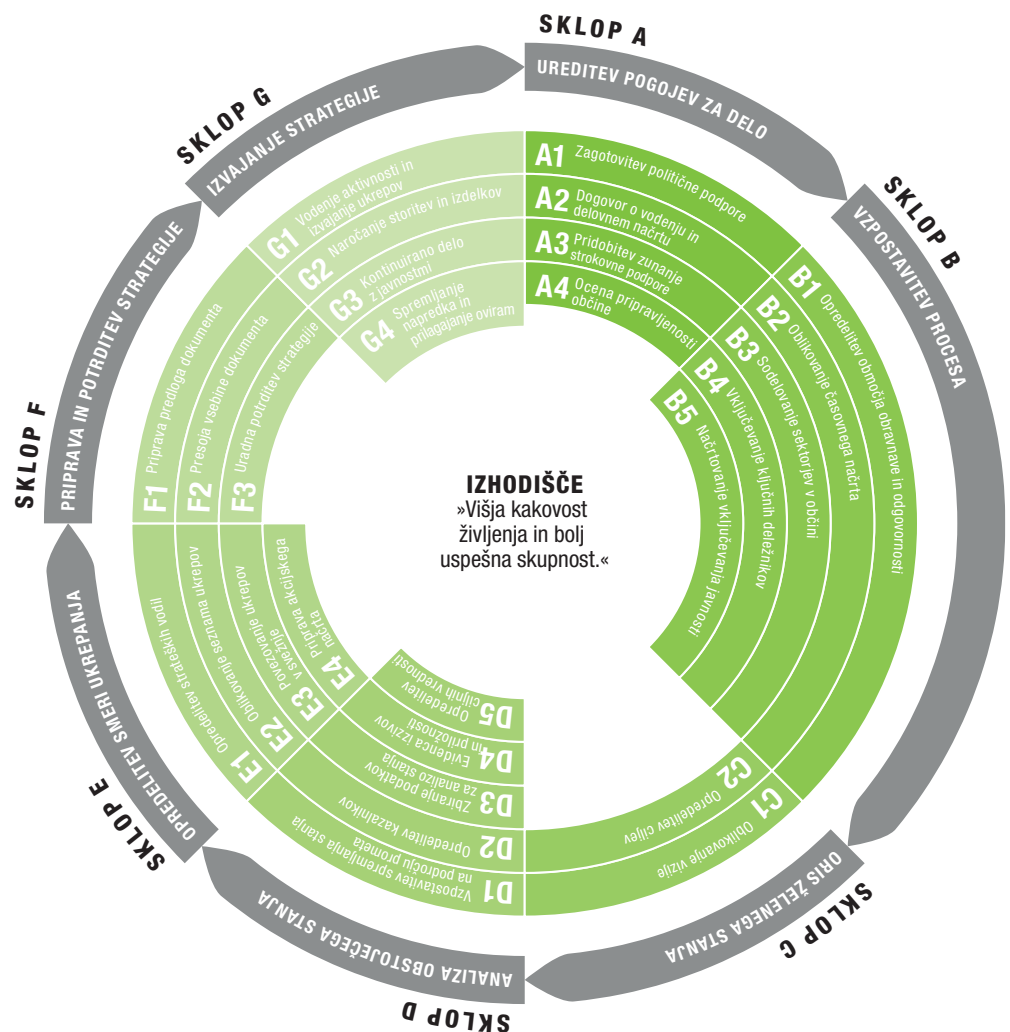
Az ÁKS előkészítési folyamata a nemzeti irányelveknek megfelelően került kidolgozásra, és több tartalmi részre volt felosztva. Minden rész fontos mérföldkő volt a stratégia kidolgozásában, amelybe végig bevonásra kerültek a legfontosabb érdekelt felek, a szélesebb közvélemény és a kivitelező szakértői támogatása.

A dokumentum előkészítése 2024 szeptemberében kezdődött és 2026-ban a stratégia elfogadásával zárult a községi tanácsban. A folyamat egyértelműen meghatározott szakaszokban zajlott, amelyek lehetővé tették a dokumentum szisztematikus és minőségi előkészítését – a kezdeti szervezéstől egészen a végleges szöveg jóváhagyásáig.

Az ÁKS tehát egymást követő lépések során jött létre, amelyek biztosították a teljességet, a koherenciát és az átláthatóságot a község közlekedési rendszerének tervezésében. Ma a stratégia szilárd alapot jelent a fenntartható mobilitás területén végrehajtott intézkedések és az elért eredmények nyomán követéséhez, ugyanakkor irányt mutat a jövőbeli fejlődéshez egy összekapcsoltabb, biztonságosabb és környezetbarát község felé.

1. kép: Az ÁKS elkészítése folyamatának sematikus ábrázolása

forrás: Nemzeti iránymutatások az ÁKS elkészítéséhez, KKEM, 2023. áprilisa



1. A MUNKAÉGZÉS FELTÉTELEINEK RENDEZÉSE (A szakasz)

Az ÁKS kidolgozásának kezdetén kulcsfontosságú volt a teljes folyamat zökkenőmentes lefolytatásához szükséges szilárd alapok megteremtése. Ezért kialakítottunk egy megfelelő szervezeti struktúrát, egyértelműen meghatároztuk az összes szereplő hatáskörét, és elkészítettük a legfontosabb tevékenységek ütemtervét. A község biztosította a szükséges forrásokat és szakértői támogatást, ezzel megteremtve a stratégia kidolgozásának minőségi végrehajtásához szükséges feltételeket.



2. A FOLYAMAT LÉTREHOZÁSA (B szakasz)

A második szakasz célja az volt, hogy összefogja az összes kulcsfontosságú érdekelt felet, akik tudásukkal és tapasztalatukkal hozzájárultak a stratégia kidolgozásához. A folyamatba aktívan be voltak vonva a községi igazgatás képviselői, a közlekedés területén jártas szakértők, különböző érdekcsoportok és a szélesebb közvélemény. A lakosság számára együttműködési irányelveket dolgoztunk ki, és meghatároztuk a véleményeik és javaslataik összegyűjtésének módjait.



3. AZ ELVÁRT ÁLLAPOT LEÍRÁSA (C szakasz)

Az egyik legfontosabb lépés a vízió kialakítása és a fenntartható mobilitás stratégiai céljainak meghatározása volt. Ezek a célok a legfontosabb érdekelt felekkel folytatott párbeszéd során születtek, tükrözik a helyi lakosság igényeit, ugyanakkor összhangban vannak a nemzeti és európai irányelvekkel. Ebben a fázisban meghatároztuk a kiindulási pontot, amely alapját képezi a község közlekedési rendszerének hosszú távú fejlesztésének.



4. A HELYZET ELEMZÉSE ÉS A KIHÍVÁSOK AZONOSÍTÁSA (D szakasz)

Alapos elemzést végeztünk a meglévő közlekedési rendszerről, amely magában foglalta az adatkutatásokat, a helyszíni szemléket, a lakosok körében végzett felméréseket, a munkavállalók és tanulók utazási szokásainak elemzését, a forgalom kordonszámlálását, valamint számos megbeszélést és műhelymunkát a legfontosabb érdekelt felekkel. Ezáltal azonosítottuk a legfontosabb kihívásokat, lehetőségeket és eredményeket, amelyek alapját képezték a további folyamat prioritásainak meghatározásához.



5. AZ INTÉZKEDÉSEK IRÁNYÁNAK MEGHATÁROZÁSA (E szakasz)

Az elemzések, szakértői megbeszélések és a nyilvánosságtól összegyűjtött javaslatok eredményei alapján konkrét intézkedéseket és megoldásokat dolgoztunk ki a község közlekedési rendszerének javítására. Ezek alapja egy hosszú távú vízió, amelynek célja a biztonságosabb, hatékonyabb és fenntarthatóbb mobilitás megteremtése.

6. A STRATÉGIA KIDOLGOZÁSA ÉS ELFOGADÁSA (F szakasz)

A záró szakaszban egy átfogó dokumentum készült, amelyet egyeztetünk az érdekeltekkel és bemutattunk a nyilvánosságnak. A nyilvános meghallgatás és az indokolt észrevételek beépítése után a községi tanács jóváhagyta a stratégiát, és így az ÁKS hivatalosan is a község stratégiai dokumentumává vált.



3 MUNKACSOPORTOK

Lendva Község átfogó közlekedési stratégiájának kidolgozása több munkacsoport együttműködésén alapult, amelyek szakértelmükkel, tapasztalataikkal és különböző nézőpontjaikkal jelentősen hozzájárultak a dokumentum tartalmi kialakításához. Szerepük kulcsfontosságú volt a szakértelem biztosításában, a helyi sajátosságokkal való összhangban, valamint a különböző érdekek és szükségletek beépítésében. A munkacsoportok feladatai széles körű tevékenységeket öleltek fel – a szervezési és szakmai támogatástól a tartalmi kiindulási pontok kialakításáig és a kivitelező tájékoztatásáig Lendva Község sajátosságairól.

KIVITELEZŐ

A kivitelező vezető szerepet játszott a stratégia teljes kidolgozásában, mivel biztosította a folyamat szakyszerű végrehajtását. Feladatai közé tartozott a módszertani iránymutatás, a jövőkép és a stratégiai célok kialakítása, a jelenlegi helyzet elemzése, az intézkedések kidolgozása és a dokumentum tartalmának összehangolása. Ezenkívül a kivitelező koordinálta az érdekeltek és a lakosság együttműködését, szakértői támogatást nyújtott és elkészítette a stratégia végleges dokumentumát.

SZŰKEBB MUNKACSOPORT

A szűkebb munkacsoportot Lendva Község községi igazgatás képviselői alkották. Feladatuk az ÁKS kidolgozásához operatív támogatást nyújtani, elsősorban a stratégia és a helyi politikák összehangolásával, a dokumentum kidolgozása előrehaladásának nyomon követésével, valamint az elemzésekhez és az intézkedések kidolgozásához szükséges adatok továbbításával. A csoport emellett gondoskodott az adminisztratív eljárásokról, a nyilvános konzultációk szervezéséről, és részt vett a stratégia jóváhagyásában a községi tanácsban.

TÁGABB MUNKACSOPORT

A tágabb munkacsoport különböző területek legfontosabb szereplőit tömörítette, akik szakértelmükkel és gyakorlati tudásukkal hozzájárultak a stratégia kidolgozásához. Részt vettek az ÁKS víziójának és céljainak kialakításában, a célértékek meghatározásában, a kihívások és lehetőségek felismerésében, valamint a stratégiai irányvonalak kidolgozásában. Fontos szerepük volt a község közlekedési rendszerének javítására irányuló intézkedések kidolgozásában.

A munkacsoportban közreműködtek: a községi tanács és az alpolgármester, a városi negyedek, a községek közti szerv, a Közúti Közlekedés Biztonsági és Nevelési Tanács, a helyi vállalkozások, a tűzoltóság, a fuvarozók, az egészségügyi és szociális intézmények, az iskolák és óvodák, a nyugdíjasok és fogyatékkal élők egyesületei, a turisztikai szervezetek és rendőrség képviselői. Ez az összetétel lehetővé tett egy átfogó és interdiszciplináris megközelítést, amely egyesítette a szakértői véleményeket, a gyakorlati tapasztalatokat, valamint a helyi lakosság igényeit és elvárásait.

A SZÉLES KÖZÖNSÉG

A széles közönség aktívan részt vehetett az ÁKS kidolgozásának minden szakaszában, ami biztosította, hogy a stratégia kidolgozásakor figyelembe vegyék a lakosság valódi érdekeit és elvárásait. Véleményüket és javaslataikat nyilvános vitákon, kérdőíveken és egyéb részvételi formákon keresztül fejezhették ki. Így a lakosok közreműködtek olyan közlekedési megoldások kidolgozásában, amelyek közvetlenül befolyásolják mindennapi életük minőségét és a község hosszú távú fejlődését.

4 VÍZIÓ ÉS CÉLOK

A vízió és a célok képezik az alapját annak a stratégiának, amely irányítja **Lendva Község** további fenntartható közlekedési fejlődését. A vízió meghatározza a község elvárt jövőbeli helyzetét a mobilitás területén, figyelembe véve a helyi sajátosságokat, értékeket és a lakosok igényeit.

A célok konkretizálják a víziót azáltal, hogy világos, elérhető és mérhető lépéseket határoznak meg, amelyek lehetővé teszik annak megvalósítását. Iránymutatásként szolgálnak az intézkedések kidolgozásához, a prioritások meghatározásához és a fenntartható mobilitás fejlesztése előrehaladásának nyomon követéséhez a községben.

4.1 VÍZIÓ

LENDVA KÖZSÉG VÍZIÓJA:

»Lendva Község törekszik a fenntartható és biztonságos közlekedési rendszerre, amely visszaadja a teret a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak és bevonja az időseket és a sérülékeny csoportokat. Ösztönözzük az utazási szokások megváltoztatását, és fejlesztjük az infrastruktúrát a város központján kívül is, a fenntartható mobilitás és a gazdasági fejlődés támogatására.«

4.2 A VÍZIÓ MAGYARÁZATA

A község egy fenntartható, biztonságos és összekapcsolt közlekedési rendszer kialakítására törekszik, amely ösztönzi a lakosság utazási szokásainak megváltozását. A központi irányelv az autós közlekedéstől való függőség csökkentése és a tér átalakítása a gyalogosok és kerékpárosok javára, ami hozzájárul a városközpont forgalmának tehermentesítéséhez. Ugyanakkor a hangsúly a rendezett kerékpár- és gyalogutak, futópályák fejlesztésének fontosságán van, ami erősíti az aktív mobilitást és lehetővé teszi a szabadidő jobb minőségű eltöltését.

A község olyan közlekedési rendszert kíván létrehozni, amely mindenki számára lehetővé teszi a könnyű és biztonságos közlekedést, függetlenül az adott személy fizikai képességeitől vagy speciális igényeitől, és így hozzájárul egy összetartóbb és befogadóbb közösség kialakításához.

A vízió magában foglalja a közeli régiókkal való közlekedési összeköttetést is, ami kulcsfontosságú a gazdasági fejlődés szempontjából. Különös hangsúlyt fektetünk hatékony közlekedési összeköttetések létrehozására, amelyek jobb logisztikát tesznek lehetővé, vonzzák a befektetőket és erősítik a település versenyképességét.

A gyalogos és kerékpáros infrastruktúra fejlesztése mellett a tömegközlekedés fejlesztését is célul tűztük ki. A jobb hatékonyság és elérhetőség nemcsak a mindennapi ingázást fogja elősegíteni, hanem a turizmus fejlődését is támogatni fogja, amely a település egyik legfontosabb

gazdasági és fejlesztési lehetősége, ugyanakkor a turisztikai célpontokkal és központokkal való jobb összeköttetés ösztönözni fogja a látogatókat a gyaloglásra, kerékpározásra, és tehermentesíti a meglévő közúti infrastruktúrát.

Lendva Község a stratégiai tervezéssel olyan környezetet teremt, amely a lakosoknak egészségesebb és aktívabb életet tesz lehetővé, javítja a közterületek minőségét és biztosítja a közlekedés biztonságát. Az így kialakított közlekedési rendszer hozzájárul a község fenntartható fejlődéséhez, és vonzó, zöld és összekapcsolt közösséget teremt a jelenlegi és a jövő generációi számára.

A község az ÁKS hosszú távú megvalósíthatóságára törekszik, amely magában foglalja a szélesebb közvélemény és a helyi közösségek, az iskolák és más kulcsfontosságú érdekelt felek bevonását, valamint a közlekedésben részt vevő összes szereplő további tudatosságának növelését az utazási szokások megváltoztatása érdekében. Ezzel egy fenntartható közlekedési rendszer jön létre, amely minőségi és biztonságos mobilitást biztosít a lakosok számára.

4.3 CÉLOK

Lendva Község víziója alapján a következő célok kerültek meghatározásra, amelyek konkrét iránymutatásokat jelentenek:

- C1. Egészségesebb és aktívabb lakosság.**
- C2. Erős helyi és regionális gazdaság.**
- C3. Nagyobb biztonság minden közlekedő számára.**
- C4. Mindenki számára elérhető közlekedési rendszer, amely lehetővé teszi a társadalmi befogadást.
- C5. Jobb hozzáférés az alapvető szolgáltatásokhoz és tevékenységekhez.
- C6. Jobb életminőség egy vonzó, zöld és összekapcsolt közösségben.
- C7. Csökkentett helyi szennyezőanyag- és üvegházhatású gáz kibocsátás a közlekedésből.

4.4 CÉLÉRTÉKEK

A stratégia végrehajtásának eredményességét mérő mutatók és a meghatározott célokkal összhangban lévő célértékek:

- A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon
- A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a középiskolába vezető útvonalakon
- A gyermekek átlagos testi kondíciója 5 egymást követő évben
- A közlekedési balesetek száma 5 egymást követő évben
- A felnőttek kíséréte nélkül iskolába járó gyermekek aránya
- A közlekedési módok aránya a munkába járás során és a munkába járás távolsága
- Az általános iskolába járáshoz használt közlekedési módok aránya
- A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon
- A közlekedési módok aránya a munkába járás során

A célértékek a következők:

2. táblázat: Mutatók, a hozzájuk tartozó célértékekkel

SOROZSÁM	A CÉLOK FONTOSSÁGI SORRENDJÉN	MUTATÓ	CÉLÉRTÉK		
			Leírás	Kezdő érték 2024-ben	Célérték 2031-ben
1.	Nagyobb biztonság minden közlekedő számára a közúti közlekedésben	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon	A kerékpár használata arányának növelése a közlekedésben	2 %	5 %
		A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a középiskolába vezető útvonalakon	Növelni kell azoknak a diákoknak az arányát, akik aktív mobilitási formákat használnak a középiskolába való utazás során	15 %	22 %
		A gyermekek átlagos testi kondíciója 5 egymást követő évben	A gyermekek testi kondíciójának javítása	34,9 (2020 és 2024 között)	39 (2027–2031 között)
2.	Mindenki számára elérhető közlekedési rendszer, amely lehetővé teszi a társadalmi befogadást	Az utazási módok aránya és használatának mértéke a középiskolába vezető utakon	A középiskolába járáshoz tömegközlekedést használó diákok arányának növelése	53 %	60 %
		A közlekedési módok aránya és használata a fő közlekedési útvonalakon	A tömegközlekedés használata arányának növelése	5 %	10 %
3.	Nagyobb biztonság minden közlekedő számára	A közlekedési balesetek száma 5 egymást követő évben	A közlekedési balesetek számának csökkentése	315 (2018–2022 között)	270 (2027 és 2031 között)
		A felnőttek kísérete nélkül iskolába járó gyermekek aránya	Növelni kell azoknak az iskolásoknak az arányát, akik felnőttek kísérete nélkül érkeznek az iskolába	20 %	33 %
4.	Erős helyi és regionális gazdaság	A közlekedési módok aránya a munkába járás során és a munkába járás távolsága	Növelni kell azoknak a foglalkoztatottnak az arányát, akik aktív mobilitási formákat használnak a munkába járáshoz	15 %	25 %
5.	Jobb életminőség egy vonzó, zöld és összekapcsolt közösségben	A közlekedési módok aránya az általános iskolába vezető utakon	Csökkenteni kell azoknak a foglalkoztatottnak az arányát, akik az iskolába járáshoz autót használnak	20 %	35 %
		Az általános iskolába járáshoz használt közlekedési módok aránya	Növelni kell azoknak az iskolásoknak az arányát, akik aktív mobilitási formákat használnak az iskolába járáshoz	2 %	5 %
6.	Jobb hozzáférés az alapvető szolgáltatásokhoz és tevékenységekhez	A közlekedési módok aránya a munkába járás során	Csökkenteni kell azoknak a munkavállalóknak az arányát, akik az ingázáshoz autót használnak	94 %	83 %
7.	Csökkentett helyi szennyezőanyag- és üvegházhatású gáz kibocsátás a közlekedésből	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon	Csökkenteni kell az autók részesedését a közlekedésben	74 %	63 %

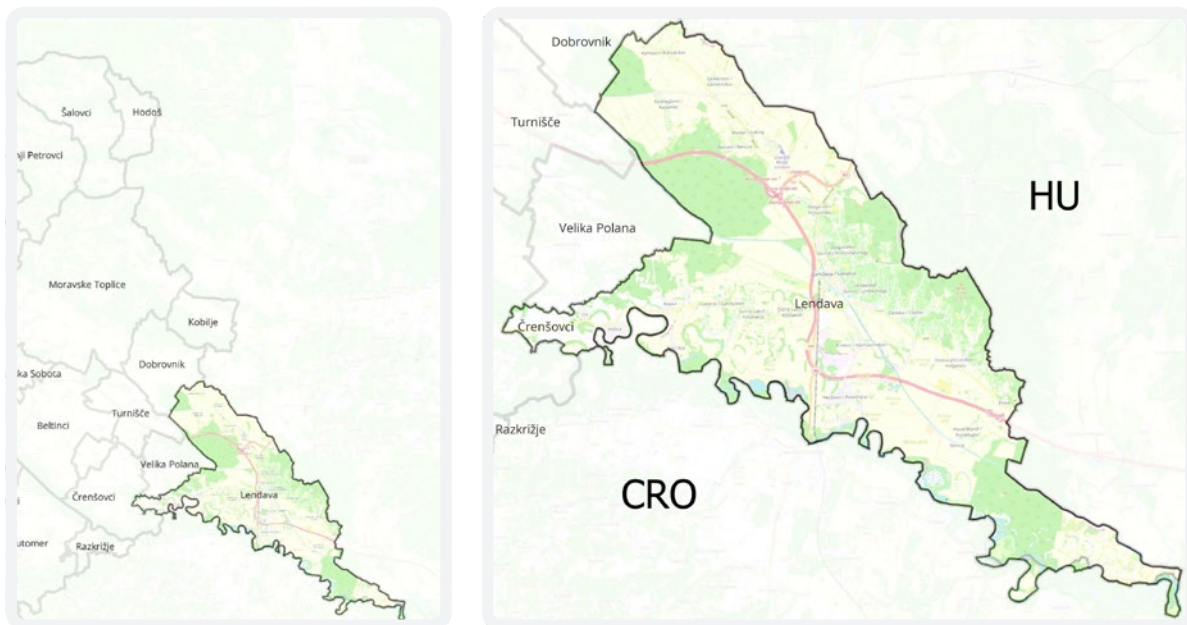


5 A JELENLEGI HELYZET ELEMZÉSE

5.1 ÁLTALÁNOS ADATOK A KÖZSÉGRŐL

Lendva Község Szlovénia legészakkeletibb részén, Szlovénia, Magyarország és Horvátország közötti stratégiaileg fontos hármás határon található. 123 km² területe és valamivel több mint 10 000 lakosa révén területét tekintve a nagyobb szlovén községek közé sorolható, ugyanakkor határ menti elhelyezkedése miatt kulcsfontosságú térség a határon átnyúló együttműködés és a közép- és délkelet-európai integráció szempontjából. A község összesen 109 km hosszú államhatárral rendelkezik, ami jelentősen befolyásolja a fejlődési lehetőségeket, különösen a gazdaság, a logisztika, a turizmus és a kulturális integráció területén.

Lendva Község területi és funkcionális sokszínűsége három alapvető területet különböztet meg: Lendva város központját, a sík Dolinsko területet és a dombos borvidéket. Lendva város, mint egyetlen urbanizált település, továbbra is szélesebb körű helyi központként működik, fejlett közigazgatással, szolgáltatásokkal és infrastruktúrával, ami megerősíti szerepét a község fejlődésének központi motorjaként. Ugyanakkor azonban kifejezett szükség van a városi és vidéki térségek közötti fejlődés kiegyensúlyozására, mivel a többi település továbbra is elsősorban lakó- és mezőgazdasági jellegű, a hagyományos mezőgazdasági tevékenységek fokozatos hanyatlásával.



Lendva város regionális jelentőségű és egyben fontos helyi központ, amely társadalmi infrastruktúrát biztosít az egykori Lendva Község területén létrejött összes település számára, emellett fontos összekötő város a határ menti térségben.

A község sík részén megvalósultak (autópálya, távvezetékek) és tervezve vannak (gázvezeték, vasút) az országos jelentőségű infrastrukturális létesítmények, amelyeknek a mezőgazdaság és a települések érdekeinek kereszteződése miatt hosszú távú következményei vannak és lesznek a környezetre.

A gazdasági közcélú infrastruktúra ellátottsága Lendva városban és a község sík területén lévő településeken kielégítő, a község északi részén és a dombos területeken azonban hiányos.

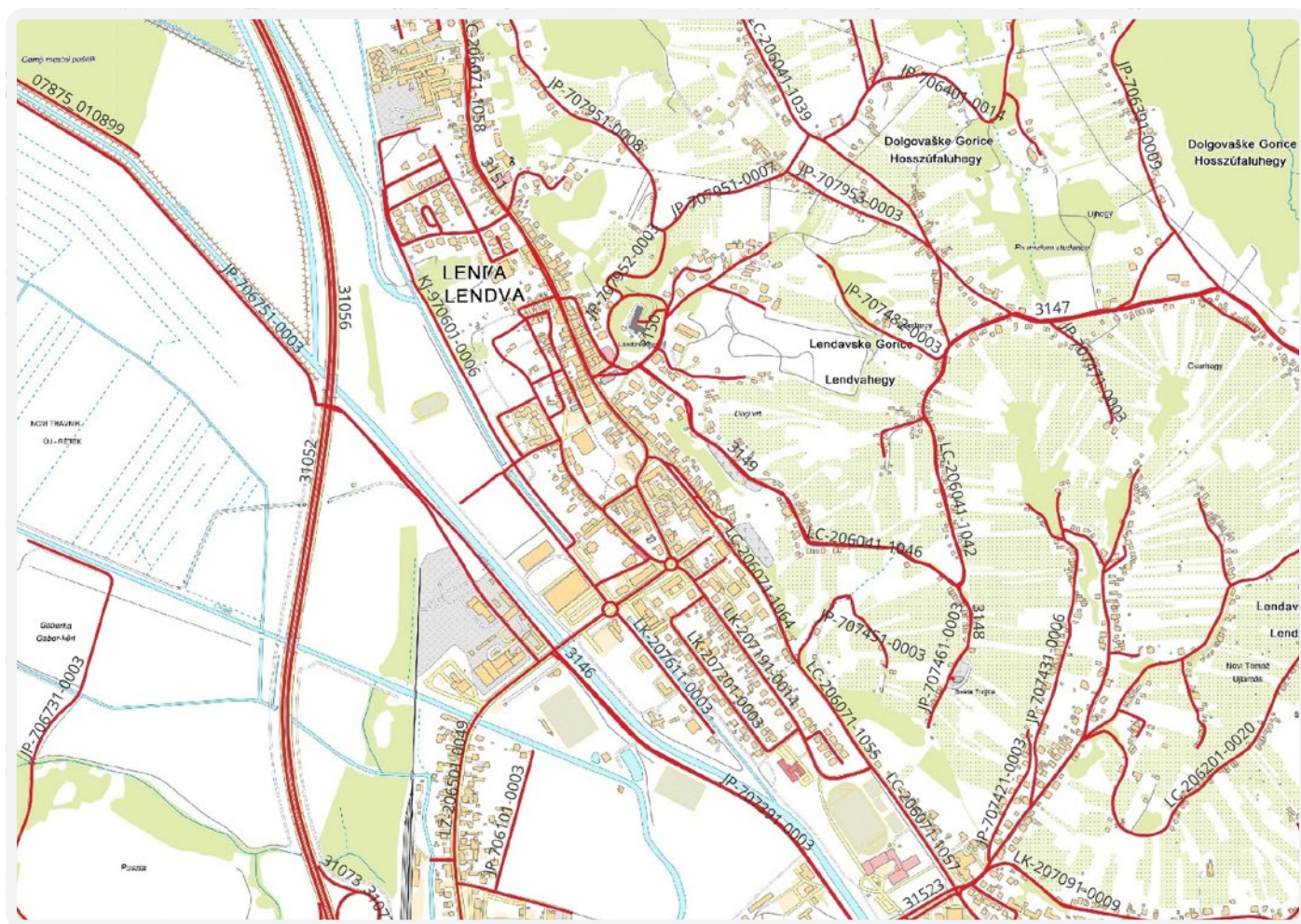
Az egész országhoz hasonlóan Lendva Községben is növekszik a közúti közlekedési területek rendezésének igénye, mivel növekszik a személygépkocsik forgalma. Lendva városban és a sűrűn lakott településeken minden út és utca rendezett, a szőlőtermő dombvidéken is az utak nagy része aszfaltozott, de ezek túl keskenyek.

A községnek fejlődése során számos kihívással kell szembenéznie, mint például a demográfiai hanyatlás, a népesség előregedése, a mezőgazdaság jelentőségének csökkenése, a másodlagos településközpont hiánya és a korlátozott foglalkoztatási lehetőségek. Másrészt viszont a két államhatár közelsége, a változatos kulturális örökség, a szőlőtermő területek, a termálforrások, valamint a fenntartható turizmus és a zöld gazdaságok fejlesztésének lehetőségei fontos fejlődési lehetőségeket jelentenek. A történelmileg multikulturális térségnek köszönhetően, amely magában foglalja a magyar kisebbséget is, a település fontos szerepet játszik a kulturális sokszínűség és a nemzetközi együttműködés megőrzésében.

A további stratégiai fejlesztés során kulcsfontosságú lesz az egyensúly megtalálása a vidéki térségek identitásának megőrzése és az urbanisztikai fejlődés erősítése, a határon átnyúló együttműködés ösztönzése, valamint a közlekedési és digitális összeköttetések javítása között, ami lehetővé tenné az egész község életminőségének javítását és gazdasági versenyképességének növelését.

2. kép: A község központjában található közúti infrastruktúra hálózatának ábrázolása

Lendva Község a Muravidék statisztikai régió része. Területe 121 km². Területét tekintve a szlovén községek között az 51. helyen áll.



A 2023-as statisztikai adatok a községről a következő képet mutatják:

2023 közepén a községnek körülbelül 10 200 lakosa volt (kb. 5080 férfi és 5120 nő). Lakosságszámát tekintve a szlovén községek között az 54. helyet foglalta el. A községben négyzetkilométerenként átlagosan 84 lakos élt, vagyis a népsűrűség itt alacsonyabb volt, mint az ország egészében (105 lakos/km²).

Az élve születések száma alacsonyabb volt, mint a haláleseteké. A természetes növekedés 1000 lakosra vetítve tehát ebben az évben negatív volt, -3,5 volt (Szlovénia egészében -2,1). Azok száma, akik elköltöztek a községből, alacsonyabb volt, mint azoké, akik ide költöztek. A migrációs növekedés 1000 lakosra vetítve tehát pozitív volt, 0,2-t tett ki. A természetes és a migrációs növekedés összege 1000 lakosra vetítve negatív volt, -3,3-at tett ki (Szlovénia: 3,3).

A lakosok átlagéletkora 48,0 év volt, ami magasabb volt, mint a szlovén lakosság átlagéletkora (44,1 év).

A község lakossága között – mint a legtöbb szlovén községben – az idősek száma meghaladta a legfiatalabbak számát: 100, 0-14 éves személyre 229, 65 éves vagy annál idősebb személy jutott. Ez az arány azt jelenti, hogy az öregedési index értéke ebben a községben magasabb volt, mint az egész Szlovénia esetében (amely 145 volt). Azt is jelenti, hogy a község lakosságának átlagos életkora átlagosan gyorsabban emelkedik, mint az egész Szlovénia esetében. A nemek szerint feltüntetett adatok azt mutatják, hogy a nők öregedési indexének értéke minden szlovén településen, kivéve hatot (Črna na Koroškem, Dobronak, Grad, Hodos, Jezersko és Mislinja), magasabb volt, mint a férfiak öregedési indexének értéke. A községben – mint a legtöbb szlovén községben – a nők között több volt a 65 éves vagy annál idősebb, mint a 15 év alatti; a férfiaknál is hasonló volt a helyzet.

A községben 6 óvoda működött, amelyeket 302 gyermek látogatott. A községben élő 1-5 éves gyermekek 81%-a járt óvodába, ami alacsonyabb, mint az összes szlovén óvoda együttes aránya (83%). A helyi általános iskolákban a 2023/2024-es tanévben körülbelül 680 tanuló tanult. A különböző középiskolákba körülbelül 290 diák járt. A község 1000 lakosa közül 22 volt egyetemi hallgató és 5 diplomás; egész Szlovéniában 1000 lakosra átlagosan 38 egyetemi hallgató és 8 diplomás jutott.

A 15-64 évesek (munkaképes lakosság) közül körülbelül 68 % volt munkavállaló vagy magánvállalkozó (azaz aktív munkavállaló), ami alacsonyabb a szlovén átlagnál (69 %)

A községben a jogi személyeknél foglalkoztatott személyek átlagos havi bruttó bére körülbelül 10 %-kal alacsonyabb volt a szlovéniai éves átlagos havi bérnél, nettó összegben pedig körülbelül 9 %-kal alacsonyabb.

A község 1000 lakosa közül 580 rendelkezett személygépkocsival. Ezek átlagos életkora 11 év volt.

2023-ban Lendva Községben **3814 aktív lakos élt**, a parasztgazdákat nem számítva. Ezen a területen **3512 munkahely van**, amelyek közül 1904 a Lendva Község lakosainak, a fennmaradó 1608 pedig más községek lakosainak van fenntartva.

A község 3814 aktív lakosából 1910-en Lendva Községen kívül dolgoznak.

2023							
LENDVA összesen	Aktív munkavállaló lakosok száma [parasztgazdák nélkül] a lakóhely szerinti község szerint	Aktív munkavállaló lakosok száma [parasztgazdák nélkül] munkahely szerinti község szerint	Aktív munkavállaló lakosok száma [parasztgazdák nélkül], akiknek a munkahelye a lakóhely szerinti községben van	Községek közötti migráns munkavállalók száma a lakóhelyük szerinti község szerint	Községek közötti migránsok száma a munkahelyük szerinti község szerint	Aktív munkavállaló lakosok aránya [parasztgazdák nélkül], akiknek a munkahelye a lakóhelyük szerinti községben található	Index a migráció
	3.814	3.512	1.904	1.910	1.608	49,9	92,1

3. táblázat: Aktív munkavállaló lakosság [földművesek nélkül], LENDVA, 2023-ra vonatkozóan

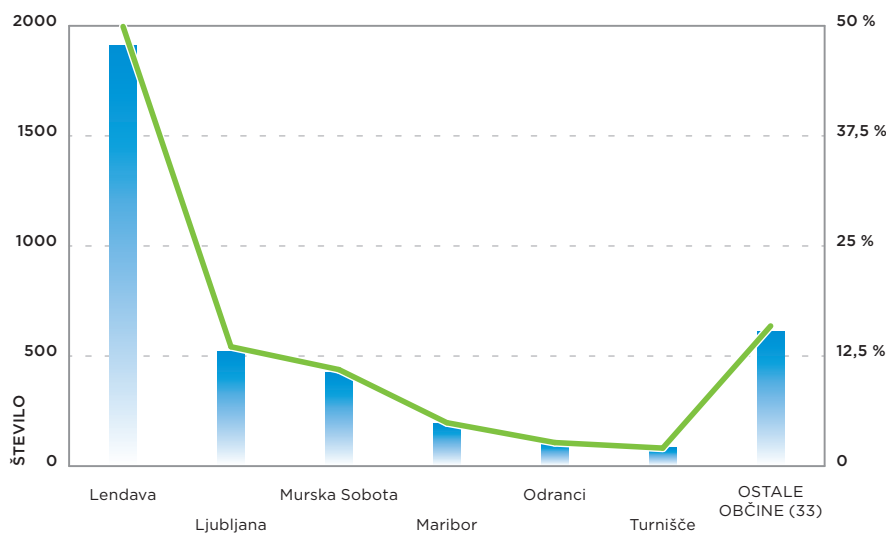
forrás: SzKSzI

Lendva Község munkaerő-migrációs indexe 92,1, ami azt jelenti, hogy a községben a munkahelyek száma a foglalkoztatott lakosság számának 92,1%-át teszi ki. Ezen index alapján Lendva Községet a lakóhelyként szolgáló **községek kategóriájába sorolhatjuk**, amely közeledik a mérsékelt munkavállalói községek csoportjához (ezeknek a községeknek az indexe 96 és 115,9 között van).

Elemeztük Lendva Község lakosságának munkahelyi mobilitását, ahol megvizsgáltuk a község lakosai által betöltött munkahelyek eloszlását. Az alábbiakban bemutatjuk a legfontosabb megállapításokat arról, hogy Lendva Község lakosai melyik más szlovén községekben dolgoznak leggyakrabban.

1. grafikon: Lendva Község aktív lakossága (földművesek) a munkahelyek szerint,

forrás: SzKSzI



2023-ben Lendva Községben 1904 helyi lakos dolgozott, ami a község összes aktív lakosságának majdnem 50%-át tette ki. Ezenkívül a Lendva Község területéről származó lakosok jelentős része más községekben dolgozik, közülük a legtöbb Ljubljanában (517 fő, 13,56%), Murska Sobotán (418 fő, 10,96%), valamint Mariborban (188 fő, 4,93%), Odrancih, Turniščén és 96 egyéb szlovén községben.

Lendva Község lakói különböző szlovéniai régiókban keresnek munkalehetőségeket. A Lendva Községben foglalkoztatottak aránya 49,92%, jelentős a napi ingázók aránya. Lendva Község lakosai számára a legtöbb munkahely Lendva mellett Ljubljanában és Murska Sobotán található. Ez a munkaerő-migráció a lakosok igényeit tükrözi, akik különböző helyszíneken, akár a saját településükön kívül is keresnek munkát.

5.2 UTAZÁSI SZOKÁSOK A TELEPÜLÉSEN

A lakosok utazási szokásainak megértése kulcsfontosságú kiindulópontot jelent egy hatékony közlekedési stratégia kidolgozásához. Az utazási módok, gyakoriság és célok elemzése betekintést nyújt a lakosok mindennapi igényeibe, és feltárja a község főbb mobilitási mintáit.

A Lendva Községben végzett kordonszámlálás két helyszínen történt, nevezetesen 2024. október 17-én az 1. helyszínen, azaz a Fő utcán, LC206071 Hosszúfalu-Lendva, a Fő utca 64. szám alatti épület közelében („régimozsi”) és 2024. október 22-én a 2. helyszínen, azaz az Ipari utca, LC206031 Lendva-Hármasmalom, a közeli épület Ipari utca 1 szám (Integral) alatt. A számlálás két időintervallumban zajlott: reggel (6:30-8:30) és délután (13:30-15:30).

FONTOSABB MEGÁLLAPÍTÁSOK

1.

AZ EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS DOMINÁLÁSA, KIFEJEZETT NÖVEKEDÉSEL A DÉLUTÁNI IDŐSZAKBAN

Az összes résztvevő közel négyötöde (79,4%) személygépkocsit vagy személyszállító kombit használ, ami az egyéni motorizált közlekedéstől való rendkívüli függőséget jelzi. A közlekedés szerkezetében:

- a személygépkocsik teszik ki az összes érkezés 74,1%-át (65,9% reggel és 79,7% délután), 10-12. oldal
- a személyszállító kombi további 5,3 %-ot, amelynek aránya reggel kétszerese (7,4 %) a délutáni (3,9 %) arálynak. Ez azt jelenti, hogy a délutáni csúcsgalamban a résztvevők közel 84 %-a egyéni járművel érkezik, ami jelentősen növeli a forgalmi terhelést. A személyszállító kombik kiegészítik a közlekedési képet, de nem csökkentik az autók rendszerbeli dominanciáját. A személygépkocsik átlagos kihasználtsága mindössze 1,21 fő/autó, ami kifejezetten egyéni használatra utal. Hasonlóan alacsony a személyszállító kombik kihasználtsága is – átlagosan 1,53 fő/jármű –, ami több személy szállításának korlátozott hatékonyságára utal.

2.

A TÖMEGKÖZLEKEDÉS REGGEL ÉS DÉLUTÁN JELENTŐS SZEREPET JÁTSZIK, DÉLUTÁN VISZONT KEVÉSBÉ JELENTŐS

A városi/ települések közti buszok és az iskolabuszok együttesen reggel közel 12 %-át szállítják az utasoknak, ami jelentős szerepet jelent a reggeli szervezett érkezésben (főleg az iskolába). Délután ez az arány összesen 7%-ra csökken, ami arra utal, hogy ezek a közlekedési eszközök kevésbé elérhetőek vagy kevésbé használatosak a távozáskor.

3.

A TEHERFORGALOM KIFEJEZETLEN A REGGELI ÓRÁKRA KONCENTRÁLÓDIK

A teherforgalom (könnyű és nehéz tehergépjárművek) reggel erőteljesen jelen van (az összes résztvevő 10,7%-a), délután pedig 5,1%-ra csökken. Ez megfelel a gazdasági tevékenységek és a logisztika szokásos ritmusának, és lehetőséget kínál a kereskedelmi és az iskolai forgalom időbeli szétválasztására.

4.

A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS ALACSONY ÉS DÉLUTÁN ERŐTELJESEBB – DE MÉG MINDIG NAGY A FEJLŐDÉSI POTENCIÁL

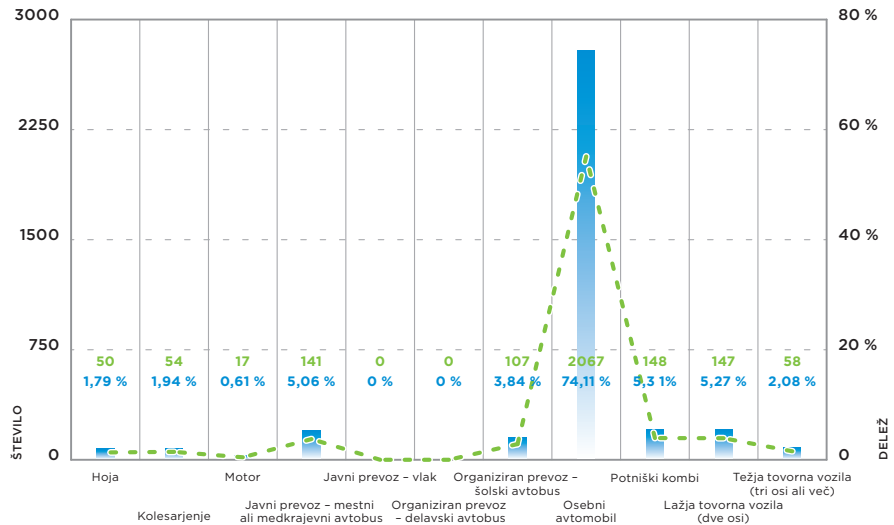
A kerékpárosok és a gyalogosok együttesen csak a résztvevők 3,7%-át teszik ki. A gyalogosok délután (2,05%) többen vannak, mint reggel (1,41%), míg a kerékpárosoknál éppen fordítva van. Az arányok kicsik, de azt mutatják, hogy a fenntartható mobilitás nem teljesen hiányzik, és megfelelő támogatással (infrastruktúra, biztonság, promóció) növekedési potenciállal rendelkezik.

4. táblázat: A közlekedési módok aránya és használata a község fő közlekedési útvonalain

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK	RÉSZESEDÉS (minden mérési helyszínrre)
Gyaloglás	1,79 %
Kerékpározás	1,94 %
Motorkerékpár	0,61 %
Tömegközlekedés – városi vagy települések közti busz	5,06 %
Tömegközlekedés – vonat	0,00 %
Szervezett közlekedés – munkásbusz	0,00 %
Szervezett közlekedés – iskolabusz	3,84 %
Személygépkocsi	74,11 %
Utasszállító kombi	5,31 %
Könnyű tehergépjárművek (két tengely)	5,27 %
Nehéz tehergépjárművek (három vagy több tengely)	2,08 %
ÖSSZESEN (100 %)	100 %

Lendva Község lakói körében végzett felmérés eredményeinek elemzése azt mutatja, hogy a személygépkocsi használata jelentősen túlsúlyban van, mint fő közlekedési eszköz. A válaszadók 89%-a használ személygépkocsit, közülük 84% sofőrként, további 5% pedig utasként.

2. grafikon: A közlekedési módok aránya és használata a község fő közlekedési útvonalain



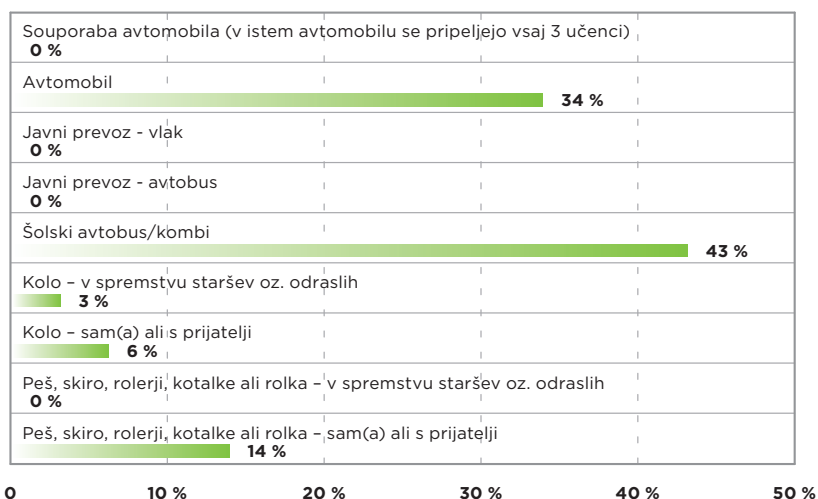
A gyaloglás aránya szerény, mivel a megkérdezettek csupán 6%-a közlekedik gyalog, míg a kerékpározást mindössze 2% jelöli meg fő közlekedési módként. Más közlekedési módok, mint például a busz, a vonat vagy a taxi használata statisztikailag elhanyagolható, 1% vagy annál kevesebb arányban. Ez megerősíti a község közlekedési szokásait jellemző magas fokú autófüggőséget.

A személygépkocsi választásának okai között a felhasználók pragmatikus megközelítése dominál. A leggyakrabban említett ok a kényelem, amelyet a válaszadók 62%-a emel ki. Jelentős részük (40%) hangsúlyozza, hogy nincs más lehetőségük, ami egyértelműen rámutat a tömegközlekedés vagy a megfelelő fenntartható infrastruktúra formájában elérhető alternatívák hiányára. A kényelmet 30 %-uk emeli ki, míg ritkábban szerepelnek olyan okok, mint az időhatékonyság (17 %), a távolságok (15 %) és a költségek (8 %). A személyes szokásokhoz (7%),

a biztonsághoz (3%) és a környezeti szempontokhoz (2%) kapcsolódó motivációk viszonylag jelentéktelenek, ami azt jelenti, hogy a fenntarthatósági és biztonsági tényezők jelenleg nem játszanak jelentős szerepet a lakosság döntéshozatalában.

A felmérés eredményei azt mutatják, hogy az általános iskolába járó tanulók közlekedési módjai közül a legnagyobb arányt az iskolabusz vagy kombi autó (43,08 %) teszi ki, ami azt jelenti, hogy a szervezett közlekedés a legfontosabb mobilitási forma a tanulók számára. Ezt követi a személygépkocsi használata (33,85%), ami a szülők vagy gondviselők jelentős szerepét mutatja a gyermekek iskolába szállításában.

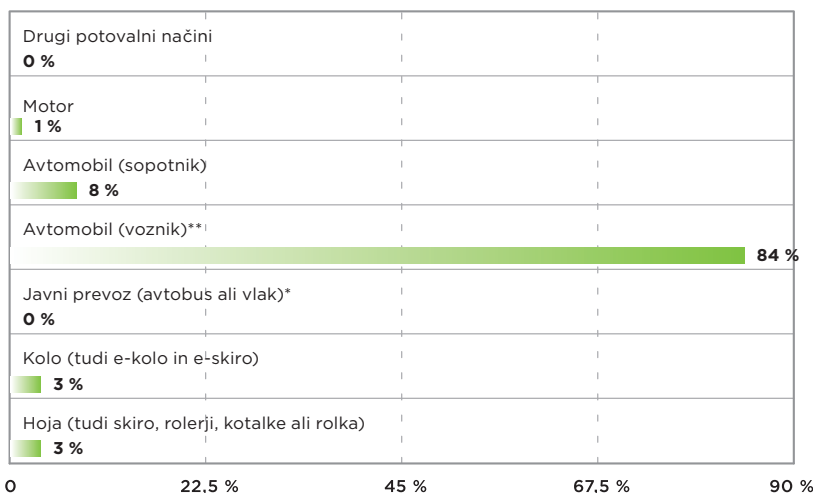
Az aktív mobilitási formák közül kiemelkedik a gyaloglás, illetve a mikromobilitás (gyalog, roller, görkorcsolya, gördeszka) felnőtt kíséret nélkül, amelyet a tanulók 13,85%-a használ. A kerékpározás kevésbé gyakori: a gyermekek 6,15%-a kerékpározik egyedül vagy barátaival, míg csak 3,08% kerékpározik felnőttek kíséretében.



3. grafikon: Az általános iskolába vezető utakon használt közlekedési módok aránya

A különböző közlekedési módok arányának elemzése a mindennapi munkába járás során azt mutatja, hogy a legnagyobb arányt a személygépkocsi-vezetők képviselik, mivel a foglalkoztatottak 84,23%-a autóval jár munkába, további 7,57% pedig utasként. Összességében ez azt jelenti, hogy a munkába járás több mint 90%-a személygépkocsival történik.

A kerékpározás és a gyaloglás egyaránt 3,47%-kal képviselteti magát, míg a motorkerékpár használatát csak a válaszadók 1,26%-a jelölte meg. Fontos megállapítás, hogy a tömegközlekedést (busz vagy vonat) senki sem használja a mindennapi munkába járáshoz, és más mobilitási módok sem jelennek meg.



4. grafikon: Az utazási módok aránya az iskolába vezető úton

Az eredményekből kitűnik, hogy a mobilitás a munkahelyi migrációban a községben jelentősen függ a személygépkocsiktól, míg az alternatív, fenntartható közlekedési formák marginálisak maradnak. Ez megerősíti a szélesebb körű felmérés eredményeit, miszerint a községben hiányoznak az olyan vonzó és versenyképes alternatívák, mint a tömegközlekedés, a jól kiépített kerékpárutak vagy a gyaloglás rendszeres ösztönzése.

A Lendva Községben végzett felmérések és a legfontosabb érdekelt felekkel készített interjúk alapján megállapítható, hogy a község különböző közlekedési kihívásokkal szembesül, amelyek az infrastrukturális hiányosságoktól a felhasználók viselkedési mintáinak megváltoztatásáig terjednek.

Az infrastruktúra területén kiemelkedik a kerékpárutak és járdák hiánya, ami különösen problémás a dombos területeken (Lendvahegy és Hosszúfaluhegy), ahol a turisztikai látogatások tovább növelik a közlekedésbiztonsági kockázatokat. A gyalogos és kerékpárutak összeköttetésének hiánya csökkenti a fenntartható mobilitási formák kényelmét, míg a lakóövezetekben (pl. Tomšič utca) a problémák a rendezetlen közlekedési rendszerekkel és a parkolóhelyek hiányával kapcsolatosak. A belvárosi közlekedés gyakran nem megfelelő a mozgáskorlátozottak számára, míg a logisztikai kihívásokat a szállítási útvonalak, a túlterhelt utak és a nagyobb járművek számára nem megfelelő megoldások okozzák.

A tömegközlekedés különösen gyenge láncszemnek számít. A távoli településekről és a dombos területekről való megközelíthetőség nagyon rossz, vasúti összeköttetés pedig szinte egyáltalán nincs. A lakosok véleménye szerint a meglévő rendszer túl merev és nem igazodik a felhasználók tényleges igényeihez.

A közlekedésbiztonság terén problémát jelent a településeken a túlzott sebesség, az ittas vezetés, a mobiltelefonok használata és az általános türelmetlenség. Az ellenőrzés hiánya miatt gyakran fordulnak elő szabálysértések, például a szabálytalan parkolás és a közlekedési szabályok be nem tartása.

Az infrastrukturális és szervezési problémák mellett a közlekedési kultúra is jelentős kihívást jelent. A lakosok gyakran használnak autót rövid távolságok megtételére, és közvetlenül az épületek mellett szeretnének parkolni, ami tovább terheli az infrastruktúrát és rontja az életminőséget a városban.

5.3 LENDVA KÖZSÉG 2017-ES ÁKS-A ÉS A KIVITELEZETT INTÉZKEDÉSEK ÁTTEKINTÉSE

Lendva Község 2017-ben már elfogadta az átfogó közlekedési stratégiáját, amely megteremtette az alapokat a fenntartható mobilitáshoz és a jobb közlekedési hozzáférhetőséghez a községben. Ebben a dokumentumban meghatározták a motorizált közlekedés negatív hatásainak csökkentésére, a gyaloglás, a kerékpározás és a tömegközlekedés ösztönzésére, valamint a minőségi és biztonságos közlekedési környezet kialakítására vonatkozó legfontosabb irányelveket. Az ÁKS elfogadása óta a község már számos intézkedést végrehajtott, amelyek hozzájárultak a közlekedési infrastruktúra javításához és a fenntartható mobilitás fontosságának tudatosításához.

Az környezetileg és területileg fenntartható község fejlesztésének folytatására irányuló törekvés és az összes lakos életminőségének javítása céljából Lendva Község új, átfogó közlekedési stratégia kidolgozásába kezdett, amely továbbfejleszti a meglévő célokat és intézkedéseket, azokat a községet ma érintő új helyzetekhez és kihívásokhoz igazítja, ugyanakkor átfogó és befogadó megközelítést követ a közlekedés tervezésében.

A Lendva Község 2017-es átfogó közlekedési stratégiai céljai egyértelműen kerültek megfogalmazásra és a közlekedési helyzet javítására, valamint egy minőségi és inkluzív közlekedési rendszer hosszú távú fejlesztésére irányultak. A legfontosabb célok között szerepeltek:

- a közlekedésbiztonság javítása, a sérülékeny csoportok számára történő hozzáférhetőség javítása,
- a lakókörnyezet vonzerőjének és minőségének növelése, valamint az aktív életmód ösztönzése,
- a motorizált közlekedéstől való függőség csökkentése,
- az utazási szokások megváltoztatása a tudatosság növelése révén, az egészségesebb mobilitási formák (kerékpározás és gyaloglás) arányának növelése, a tömegközlekedés használatának növelése.

Az átfogó közlekedési stratégiát öt fő közlekedési területre osztották fel:

1. **Gyaloglás** – biztonságos, kényelmes és akadálymentes tér biztosítása a gyalogosok számára, különösen a város központjában és a közintézmények környékén.
2. **Kerékpározás** – összekapcsolt, biztonságos és átlátható kerékpáros infrastruktúra létrehozása, regionális útvonalakhoz való kapcsolódással.
3. **Tömegközlekedés** – a tömegközlekedés hozzáférhetőségének, hatékonyságának és felhasználói élményének javítása.
4. **A motoros közlekedés optimalizálása** – a forgalmi áramlások racionalizálása, a dugók csökkentése és a belvároson kívüli álló forgalom ösztönzése.
5. **Fenntartható tervezés és tudatosság-növelés** – a fenntartható célok beépítése a terület- és közlekedéstervezés minden szintjébe, valamint a fenntartható mobilitás fontosságának tudatosítása.

Minden területre konkrét, **öt év alatt megvalósítható intézkedéseket** határoztak meg, amelyek – megfelelő végrehajtás esetén – hozzájárulnak a fenntartható mobilitású község víziójának megvalósításához.

Bár a stratégia egyes részeiben sikeresen megvalósult – elsősorban a kerékpár- és gyalogutak rendezése, valamint a közlekedésbiztonság javítása a város központjában –, még mindig sok lehetőség van a további fejlesztésre és az intézkedések szélesebb körű végrehajtására.

A 2017-es ÁKS fontos alapokat teremtett Lendva Község hosszú távú víziójához a mobilitás fenntartható fejlesztésének terén, és alapul szolgál a jövőbeli korszerűsítésekhez és intézkedésekhez, összhangban a község új igényeivel és fejlesztési kihívásaival.

Az alábbiakban áttekintést nyújtunk a Lendva Község 2017-ben elfogadott átfogó közlekedési stratégiája (ÁKS) keretében végrehajtott intézkedésekről. Az áttekintés az egyes közlekedési területeken végrehajtott intézkedéseket tartalmazza, amelyek részben vagy egészben megvalósultak a tervezett ötéves időszakban, az ÁKS stratégiai céljainak elérése érdekében.

5. táblázat: A végrehajtott intézkedések áttekintése

PILLÉR	INTÉZKEDÉSEK/TEVÉKENYSÉGEK	VÉGREHAJTÁS
GYALOGLÁS	Magasságkiigazítások, tapintható jelzések beépítése, hangjelző eszközök felszerelése a közlekedési lámpákra, egyéb kiigazítások, a következő helyszíneken:	
	1. Tomšič utca – TUŠ	1. IGEN
	2. a Kranjec és Kidrič utca kereszteződése	2. NEM
	3. Lépcsőzet a Kranjec utcán a KE-nél	3. NEM
	4. Lépcsőzet a Kranjec utcán az RTV-nél	4. NEM
	5. Összeköttetés a Templom tér és a Bánffy tér között	5. NEM
	Hiányzó járdák építése a Lendva – Göntérháza közötti útvonalon	IGEN
	Három gyalogos híd építése a Lendva – Göntérháza közötti útvonalon a vízfolyások felett	IGEN
	A korábbi Lendva–Rédics (Magyarország) vasútvonal rendezése szimbolikus közlekedési összeköttetésként	NEM
	Gyalogút kialakítása Pince felé (Lendva-Zatak)	IGEN
	A gyalogút-hálózat bővítése és a hiányzó gyalogutak kiépítése a közúti folyosókon kívül a sík terület és a dombok vidék összekötése érdekében, a következő helyszíneken:	
	1. Kajuh utca	1. NEM
	2. Csontos	2. IGEN
	3. Galič	3. IGEN
	4. Kranjec utca – Szentháromság	4. NEM
	5. Tomšič utca – Szentháromság	5. NEM
	6. Új Tomás	6. NEM
	7. Alsó Benica	7. NEM
	A gyalogút-hálózat bővítése és a hiányzó gyalogutak kiépítése a vízfolyások mentén, a következő helyszíneken:	
	1. Kranjec utca – EH – Lendva sportpark	1. NEM
	2. a Kebele-patak és a Lendva-patak mentén	2. IGEN
	3. a Črnc pataknál	3. NEM
	Hallgatók műhelyének szervezése a lendvai vár – Templom tér – Kultúrház – Lendva-patak tengelyén található gyalogút kialakításának lehetséges megoldásainak kidolgozására	NEM
	Gyalogút kialakítása a lendvai vár – Templom tér – Kultúrház – Lendva-patak tengelyén	NEM
	Az áruház melletti burkolt felületek felújítása és a városban található egyéb elhasznált burkolt járőfelületek felújítása (kb. 100 m ² /év)	DELNO
	Járdák felújítása: Kranjec utca, Hosszúfalu felé vezető út, Hotiza felé vezető út, a következő helyszíneken:	
1. Kranjec utca	NEM	
2. Hosszúfalu felé vezető út		
3. Hotiza felé vezető út		
Biztonságosabb gyalogos átkelőhelyek kialakítása nagy forgalmú területeken, mint például a Fő utca, a Tomšič utca, a Kranjec utca, a Lendvai út, a Vasút utca és az Ipari út.	NEM	
Körülbelül 500 m hosszú „share space” kialakítása Lendva város központjában (kb. 7500 m ²) a közlekedési rendszer megváltoztatásával	NEM	

PILLÉR	INTÉZKEDÉSEK/TEVÉKENYSÉGEK	VÉGREHAJTÁS
KERÉKPÁROZÁS	Az áruház melletti burkolt felületek felújítása és a városban található egyéb elhasznált burkolt gyalogos felületek felújítása	NEM
	Járdák felújítása: Kranjec utca, Hosszúfalu felé vezető út, Hotiza felé vezető út, a következő helyszíneken: 1. Kranjec utca 2. Hosszúfalu felé vezető út 3. Hotiza felé vezető út	NEM
	Hiányzó kerékpárutak és összeköttetések építése Lendva város területén, valamint a Lendva – Göntérháza közötti útvonalon, összeköttetéssel Turnišče, Lendva – Pince, Lendva – Hotiza – Greda útvonalon, összeköttetéssel a szomszédos községgel (Greda-Jule-Črenšovci), Lendva – Lendvahegy. Kerékpárutak összekötése a Zöld úttal a Mura-erdő területén, a következő helyszíneken: 1. Fő utca 2. Kranjec utca 3. Lendva – Pince 4. Göntérháza – Radamos 5. Hotiza – Črenšovci 6. Mirišče – Orlovšček 7. Lendva – Hegy 8. Mura-erdő 9. Kranjec utca – Lendva EH– Sportpark 10. A patak mellett	1. NEM 1. NEM 3. IGEN 4. IGEN 5. NEM 6. NEM 7. IGEN 8. NEM 9. NEM 10. NEM
	Kerékpáros összeköttetések létrehozása a magyarországi határ menti kerékpárutal, valamint a Piramis – Tenke és Piramis – Hosszúfalu közötti összeköttetések, a következő helyszíneken: 1. Piramis – Tenke 2. Piramis – Hosszúfalu	NEM
	Kerékpáros összeköttetések létrehozása Horvátországgal, a komp létrehozásával együtt vagy új kerékpáros hid építésével a Mura folyón	NEM
	A korábbi Lendva–Rédics (Magyarország) vasútvonal, mint szimbolikus közlekedési összeköttetés	IGEN
	Új kerékpáros hid építése a Mura folyón. Lehetséges a régi hid felújítása is, amikor megépül az új közúti hid a Mura folyón a tranzitforgalom számára. A régi hid csak a helyi forgalom számára lesz elérhető, ami lehetőséget nyújt arra, hogy azt új kerékpáros hídként is használják.	NEM
	Egy regionális kerékpáros összeköttetés létrehozása Mura – Drava Bike, beleértve az Orlovšček – Mirišče – Hotiza összeköttetést	NEM
	A Lendva Községbe vezető bejáratoknál pihenőhelyek kialakítása az országon belül és országok között kerékpárral utazók számára. Pihenőhelyek tervezése Göntérháza, Pince, Hotiza, Lendva, Hosszúfalu településeken, a következő helyszíneken: 1. Hotiza 2. Göntérháza 3. Pince - Marof 4. Lendva 5. Hosszúfalu	1. IGEN 2. IGEN 3. NEM 4. IGEN 5. IGEN
	Fedett kerékpártároló kialakítása 10-15 kerékpár számára, a következő helyszíneken: 1. Lendva központ 2. Lendva Sportpark 3. 1-es sz. KÁI 4. Ipari övezet 5. régi KKI 6. Csente SKK 7. Petesháza Sport Park 8. Hotiza 9. Göntérháza	1. IGEN 2. NEM 3. NEM 4. NEM 5. NEM 6. NEM 7. NEM 8. NEM 9. NEM

PILLÉR	INTÉZKEDÉSEK/TEVÉKENYSÉGEK	VÉGREHAJTÁS
TÖMEGKÖZLEKEDÉS	Rendszeres körjárat bevezetése a Lendva – Vinarium – Hosszúfalu – lendvai Termálfürdő útvonalon	NEM
	Rendszeres körjárat bevezetése Lendva Község és a szomszédos községek fontos turisztikai látványosságai között	NEM
	Legalább egy buszmegálló felújítása és rendezése évente, a következő helyszíneken: 1. Radamos 2. Göntérháza 3. Lendvahegy és Hosszúfaluhegy 4. Csente Zatak 5. Völgyifalu 6. Pince 7. Pince - Marof 8. Petesháza	NEM
	Előkészíteni a tanulmányt, a szakértői alapokat és a projekt dokumentációt a lendvai fő buszmegálló rendezéséhez.	NEM
	2022-ig állami biztosítékot szerezni Lendva Szlovénia többi részével való vasúti összeköttetésének létrehozására	NEM
	A SZEMÉLYGÉPKOCSI KÖZLEKEDÉS OPTIMIZÁLÁSA	Szűkíteni kell Lendva város központjában a forgalmi sávokat, a két irányú utakat egyirányúvá kell alakítani, és bizonyos forgalomirányítási intézkedéseket kell végrehajtani a következő helyszíneken: 1. a Fő utca egy részén 2. a Kranjec utca egy részén 3. a Sz. István utca egy részén 4. a Malom utcában
Többfunkciós sebességmérő telepítése		IGEN
Kerülő út építése Lendva mellett vagy más típusú matricás rendszer bevezetése		NEM
Bizonyos parkolóhelyek megszüntetése a következő helyszíneken: 1. Fő utca 2. Templom tér		NEM
Bizonyos hagyományos parkolóhelyek átalakítása elektromos autók töltésére szolgáló töltőállomásokká (10% PM) a következő helyszíneken: 1. Malom utca 2. Vinarium kilátótorony		IGEN
Központi parkoló létrehozása Lendva városon kívül (P+R), összeköttetésben az új körjáratú vonallal a Lendva-Vinarium közötti útvonalon (kb. 20 PM)		IGEN
A közlekedésbiztonság javítását célzó intézkedések végrehajtása a Vinarium kilátótoronyhoz vezető utakon		NEM
A kereszteződések rekonstrukciója, különös tekintettel a forgalom lassítására és a nem motorizált közlekedés elsőbbségének biztosítására, a következő helyszíneken: 1. Templom tér 2. Fő utca– Sz. István utca 3. Kranjec utca – Fő utca 4. Kranjec utca – Kidrič utca		NEM
A gyalogos átkelőhelyek megjelölése		IGEN
A közúti profilok átalakítása, hogy gyalogosok és kerékpárosok számára barátságosabbá váljanak (kevesebb autó), a következő helyszíneken: 1. a Fő utca egy részén 2. Kranjec utca		NEM



6 A STRATÉGIA ÖT PILLÉRE

6.1 ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI TERVEZÉS

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

Lendva Község közlekedési politikájának kialakításában és a fenntartható fejlődés irányításában többretegű kihívásokkal szembesül, amelyek elsősorban földrajzi elhelyezkedéséből, szétszórta településszerkezetéből és határ menti sajátosságából adódnak. A domborzati viszonyok és a kisebb, gyakran infrastrukturálisan kevésbé elérhető települések jelenléte a község magasabb területein kihívást jelentenek az átfogó összeköttetés és a lakosság hatékony közlekedési ellátása szempontjából. Ugyanakkor ezeken a területeken növekvő építkezési tendencia figyelhető meg, ami növeli a közlekedési hozzáférhetőség iránti igényt, ami gondos egyeztetést igényel a természeti táj megőrzése, a turizmus fejlesztése és a biztonságos és fenntartható mobilitás biztosítása között.

Külön kihívást jelent a község határ menti elhelyezkedése, amely speciális közlekedési dinamikát eredményez, összefüggésben a napi migrációval, a határon átnyúló áramlással és a problémás területek fejletlenségével. Ez a helyzet a közlekedési infrastruktúra további kiigazítását és a szélesebb regionális kapcsolatok nagyobb mértékű beépítését igényli a helyi tervekbe.

A kihívások ellenére Lendva Községnek több fontos lehetősége van. Az egyik legfontosabb az együttműködés erősítése a közlekedési szereplőkkel – mind helyi, mind regionális szinten –, ami lehetővé teszi a közlekedési intézkedések összehangoltabb tervezését és végrehajtását. Fontos lehetőséget jelent továbbá a szisztematikus adatgyűjtés bevezetése, amely alapot biztosít a minőségi közlekedési elemzésekhez, a helyzet hatékony nyomon követéséhez és a megalapozott döntéshozatalhoz. Ezenkívül a község aktívan követi a szakma fejlődését, részt vesz szakmai képzésekben, és ezzel erősíti a közlekedés területének irányításához szükséges intézményi kapacitásokat.

A legfontosabb eredmények között kiemelkedik a 2017-ben elfogadott átfogó közlekedési stratégia, amely a fenntartható mobilitás elvein alapuló hosszú távú közlekedésfejlesztési víziót fogalmazta meg. Habár az összes intézkedés nem valósult meg teljes mértékben, az első lépések felhívták a figyelmet a mobilitás integrált tervezésének fontosságára a községi igazgatásnál, valamint a nyilvánosság bevonására a terület- és közlekedéspolitikai vitákba, ami jelentős előrelépést jelent a község területének nyitottabb és együttműködőbb irányítása felé.

A további fejlesztéshez ezeket az erőfeszítéseket konkrétabb, pénzügyi és végrehajtási támogatással rendelkező intézkedésekkel kell kiegészíteni, amelyek a helyi kontextus átfogó megértésén alapulnak, és egy biztonságos, hozzáférhető és fenntartható közlekedési rendszer létrehozására irányulnak a község összes lakosa számára.

ELÉRT EREDMÉNYEK

- a községi igazgatóság tájékoztatása az átfogó közlekedéstervezés fontosságáról
- a 2017-ben elfogadott átfogó közlekedési stratégia, a kitűzött célok nyomon követése (néhány megvalósítása)
- a nyilvánosság bevonása a terület- és közlekedéstervezésbe

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- a község földrajzi elhelyezkedése és jellemzői
- a dombos rész szétszórt településszerkezete
- növekvő agglomeráció a település dombos részén, amely turisztikai szempontból is fontos
- a határ menti problémás területek kihívásai

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- a kulcsfontosságú közlekedési szereplőkkel való együttműködés erősítése a községben
- szisztematikus adatgyűjtés bevezetése a közlekedési elemzések elvégzéséhez
- aktív részvétel szakmai konzultációkon és képzéseken a közlekedéstervezés területén

Olyan átfogó, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszer létrehozása, amely összeköti a szétszórt településeket, jobb hozzáférést biztosít a szolgáltatásokhoz és a turisztikai láttnivalókhöz, valamint ösztönzi a fenntartható mobilitási formákra való áttérést, figyelembe véve a határ menti elhelyezkedés sajátosságait.

PRIORITÁS

Magyarázat: Lendva Község elsődleges célja a közlekedéstervezés terén egy átfogó, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszer létrehozása, amely hatékonyan összeköti a szétszórt településeket, javítja a közszolgáltatásokhoz és a turisztikai látványosságokhoz való hozzáférést, valamint ösztönzi a fenntartható mobilitási formákra való áttérést. Ennek során a község figyelembe veszi azokat a kihívásokat és lehetőségeket is, amelyek a község speciális határ menti elhelyezkedéséből és a határon átnyúló kapcsolatokból adódnak.

A természeti adottságok és a határ menti elhelyezkedés figyelembevételével olyan átfogó, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszert kell létrehozni, amely igazodik a lakosság igényeihez, támogatja a határon átnyúló összeköttetést és ösztönzi a fenntartható mobilitási formák használatát.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

A fenntartható mobilitási formák (gyaloglás + kerékpározás + tömegközlekedés) közlekedésben való részesedésének növelése 9%-ról 2024-ben 20%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

- A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a község fő közlekedési útvonalain

Lendva Község tudatában van, hogy a közlekedés kulcsszerepet játszik a minőségi életkörülmények, a biztonság és a fenntartható fejlődés kialakításában. Az átfogó közlekedéstervezés keretében hozott intézkedések négy tartalmi csoportba sorolhatók, amelyek együttesen egy összehangolt és hosszú távú megközelítést alkotnak a fenntartható mobilitás fejlesztéséhez.

1. Stratégiai átfogó közlekedéstervezés

Cél: hosszú távú, szakszerű és összehangolt alap létrehozása minden közlekedéspolitikai intézkedéshez.

Intézkedés	Leírás
1.1 A község közlekedési stratégiájának aktualizálása	A 2017-es ÁKS felülvizsgálata és továbbfejlesztése, figyelembe véve az új közlekedési, környezeti és területrendezési kihívásokat, valamint új ÁKS kidolgozása és elfogadása 2025-ben.
1.2 Helyi mobilitási terv	Mobilitási terv kidolgozása a község dombos területén (Lendvahegy és Hosszúfaluhegy), ahol a sík területektől eltérő speciális igények vannak (pl. korlátozott hozzáférés a tömegközlekedéshez, parkolás, nagyobb függőség az autótól, gyalogos hozzáférés a borászatokhoz stb). Az intézkedés fő célja a dombos területeken a biztonságos közlekedés összehangolása a turizmus fejlesztésével és a környezet védelmével.
1.3 „Elsőbbség a mobilitásnak” elv	Minden terület- és közlekedésrendezésnél következetesen figyelembe van véve a fenntartható mobilitás hierarchiája: elsőbbséget élveznek azok a megoldások, amelyek ösztönzik a gyaloglást, a kerékpározást és a tömegközlekedést, csak utána következik a motorizált személyi közlekedés.
1.4 A fenntartható mobilitás ösztönzése	Lendva Község a fenntarthatóbb közlekedési rendszerre való áttérés érdekében ösztönözni fogja a környezetbarát közlekedési módok, mint például a gyaloglás, a kerékpározás és a tömegközlekedés használatát. A hatékony mobilitás nem csak a megfelelő infrastruktúra fejlesztését igényli, hanem a közlekedési szokások hosszú távú megváltoztatását is. Ebből a célból a község különböző promóciós tevékenységeket fog végrehajtani, mint például autó nélküli napok, csoportos kerékpározás, oktatási kampányok, valamint a helyi médiában és a közösségi hálózatokban való megjelenés.
1.5 Regionális és határon átnyúló tervezés	Együttműködés a ČOKLenD községekkel, valamint Horvátországgal és Magyarországgal közös projektekben, a község részvétele a KÁKS előkészítésében.

2. Átfogó intézkedések a község közlekedése területén

Cél: egy szisztematikusan összehangolt és rugalmas közlekedési rendszer létrehozása, amely alkalmazkodik a helyi sajátosságokhoz.

Intézkedés	Leírás
2.1 A község központjának revitalizációja	Lendva központjának revitalizációja a lendvai kerület megépítésével és összekötött gyalogos övezetek létrehozásával a következő tengelyen: Lendvai vár – Templom tér – Kultúrotthon – Lendava folyó. A kapcsolódó gyalogos útvonal kialakítása a város legfontosabb történelmi, kulturális és természeti pontjai között zajlik, amelynek során: <ul style="list-style-type: none"> • csillapul a motorizált forgalom és korlátozva lesz a tranzit közlekedés, • átalakulnak az utcák profiljai a gyalogosok előnyben részesítése érdekében, • kialakul egy egységes városi burkolat, városi berendezés és növényzet ültetése, • javul az akadálymentesség a mozgáskorlátozottak számára, • kialakulnak a biztonságos és vonzó összeköttetések a kulturális örökség objektumai között, • lehetővé válik a tér felhasználása rendezvényekre és a közterületek aktiválása.
2.2 A mobilitás összekapcsolása	Az intermodális mobilitás infrastrukturális és szervezési feltételeinek megteremtése, amely lehetővé teszi a különböző közlekedési módok (pl. gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés, személygépkocsi) kombinálását, ami javítja a felhasználói élményt és csökkenti az autóval való közlekedés szükségességét a város központjában, illetve növeli a fenntartható mobilitási formák vonzerójét.
2.3 Az infrastrukturális projektek igazodása a sérülékeny csoportokhoz	A közlekedési infrastruktúra tervezése és felújítása során szisztematikusan figyelembe kell venni a sérülékeny csoportok – gyermekek, idősek, csökkent mozgásképességű és érzékszervi fogyatékkal élő személyek – igényeit. Minden infrastrukturális projekt tartalmazza az univerzális hozzáférés elemeit.

3. A hatások nyomon követése és értékelése

Cél: A intézkedések rendszeres nyomon követése, mérése és tényleges adatok alapján történő kiigazítása.

Intézkedés	Leírás
3.1 Digitális adatgyűjtés	GIS-adatbázis és érzékelők létrehozása a forgalom nyomon követésére a település kulcsfontosságú helyszínein.
3.2 Az ÁKS mutatók nyomon követése és beszámoló a KKEM-nak	Nyilvános beszámoló az előrehaladásról, az intézkedések végrehajtásáról és az eltérésekről. A községi átfogó közlekedési stratégia elfogadását követően rendszeresen nyomon követik annak végrehajtását, és évente egyszer beszámolnak a végrehajtásáról és hatásairól. A nyomon követési és értékelési tervnek megfelelően rögzítik a kötelező mutatókat és a kiválasztott célok alapján kiválasztott kiegészítő mutatókat.

4. A nyilvánosság bevonása

Cél: Biztosítani a polgárok részvételét, bizalmát és az intézkedések közös kialakítását.

Intézkedés	Leírás
4.1 Részvételi események	Műhelyek szervezése a helyi közösségekben, beszélgetések a polgárokkal és az érdekelt felekkel a polgárok bevonása érdekében a közlekedéstervezés teljes folyamatába. Külön hangsúly lesz a különböző társadalmi csoportok bevonásán – a fiataloktól, az idősektől, a mozgáskorlátozottaktól a helyi vállalkozásokig, iskolákig, civil szervezetekig és szállítókig. A találkozók strukturált viták és műhelyek formájában zajlanának, ahol a polgárok felvethetik igényeiket, problémáikat, és konkrét javaslatokat tehetnek a közlekedési rendszer javítására a környezetükben.
4.2 A kezdeményezések online platformja	Digitális platform létrehozása a polgárok kezdeményezéseinek, javaslatainak és észrevételeinek benyújtására a községi közlekedési szabályozással kapcsolatban.
4.3 A nyilvánosság aktív bevonása a tervezés minden szakaszába	A nagyobb közlekedési és közcélú infrastrukturális projektek (pl. utak, keresztezések, járdák, buszmegállók, kerékpárutak) tervezése, felújítása vagy építése során a nyilvánosság bevonásának szisztematikusnak és strukturáltnak kell lennie, egyértelműen meghatározott módszerrel a sérülékeny csoportok bevonására, hiszen háttérbe szorulnak az infrastruktúra használatával kapcsolatos szempontjaik, másrészt pedig épp ők viselik a nem megfelelő megoldások következményeit.
4.4 Együttműködés a gazdasággal és az idegenforgalommal	A gazdaság, a vállalkozások és az idegenforgalmi szolgáltatók bevonása a közlekedés tervezésébe a helyi gazdasági tevékenységek, a logisztikai áramlások és az idegenforgalom speciális igényeinek jobb megértése érdekében, ami lehetővé teszi olyan közlekedési megoldások kidolgozását, amelyek pozitív hatással vannak az életminőség javulására.
4.5 A közlekedés, a gazdaság és a helyi turizmus összekapcsolása	Együttműködés vállalkozásokkal, turisztikai szolgáltatókkal, egyesületekkel és iskolákkal a turizmust és az életminőséget támogató mobilitási megoldások kidolgozása érdekében.

6.2 GYALOGLÁS

FŐBB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A gyaloglás a legegyszerűbb és legkönnyebben elérhető mobilitási forma, amely kulcsfontosságú szerepet játszik a fenntartható közlekedés ösztönzésében, a lakosság egészségének biztosításában és a minőségi közterületek kialakításában. Lendva Községben, ahol néhány település szétszórta vagy hosszú, főként vidéki útvonalak mentén fekszik, a gyaloglás gyakran szükségszerű összekötő szakaszt jelent a multimodális utazásokban – akár a tömegközlekedési megállókhöz, kerékpárutakhoz, akár a település alapvető szolgáltatásaihoz.

Lendva központjában a gyalogosok számára viszonylag fejlett az infrastruktúra, rendezett járdákkal és átkelőhelyekkel, de a város központján kívül jelentős hiányosságok vannak a gyalogos úthálózatban. Számos településen a gyalogos területek nincsenek elválasztva a járműforgalomtól, ami csökkenti a biztonságot, különösen a sérülékeny csoportok, például a gyermekek, az idősek és a mozgáskorlátozottak számára. Gyakori problémát jelentenek a hiányos világítás, az elhasználódott berendezések és a rendezetlen közterületek is, amelyek csökkentik a gyaloglás kényelmét és vonzóerőjét.

Lendva Község sajátosságai, mint például a szétszórta településszerkezet és a természeti földrajzi adottságok, további hatással vannak a mindennapi gyaloglás lehetőségeire – különösen a dombos és turisztikailag érdekes területeken, ahol korlátozott a szolgáltatások elérhetősége és a közlekedési infrastruktúra. Ugyanakkor ezek a területek lehetőséget kínálnak minőségi közterületek, gyalogutak és rekreációs összeköttetések kialakítására, amelyek hozzájárulhatnak a gyaloglás fokozottabb használatához mind a helyi lakosság, mind a látogatók körében.



3. kép: Nem megfelelően kialakított járda aszfalozott javítófolttal, kiálló ellenőrző aknákkal és magasságkülönbségekkel – akadály a mozgáskorlátozottak számára



4. kép: Kialakított, burkolt gyalogút az LC-206071-1068 (Hosszúfalu – Lendva) helyi közút mentén, fák ültetésével – javul a gyalogosok biztonsága és a tér esztétikai értéke



5. kép: A Lendvai Kétnyelvű Középiskola mellett kialakított sport- és rekreációs park lehetővé teszi a szabadidő minőségi eltöltését, ösztönzi a fiatalok fizikai aktivitását és hozzájárul a közterületek jobb kihasználásához



6. kép: 3D gyalogos átkelőhely a LZ-206501-0048 Vasút utca – Fő utca községi úton – hatékony intézkedés a forgalom lassítására és a gyalogosok biztonságának növelésére. Az optikai illúzió miatt a járművezetők ösztönösen csökkentik a sebességüket, ami különösen fontos a községi utakon, ahol nagyobb számban vannak jelen a sérülékeny közlekedők.



7. ábra: Megrajzolt, szintezett gyalogos átkelőhely a LC 206031 (Lendva-Hárasmalom) helyi közúton



8. ábra: A Ledava folyón átívelő híd Hárasmalomban fontos összeköttetést jelent a Ledava folyó bal és jobb partja között, azonban jelenlegi rossz állapota miatt sürgős felújításra vagy cserére szorul a gyalogosok biztonsága és a helyi hozzáférhetőség érdekében.



9. kép: A „Lendvai források” túraútvonal – tematikus turisztikai útvonal a község dombos részén, amely aktív szabadidő-töltésre ösztönöz



10. kép: Kialakított, szintkülönbség nélküli gyalogos járda az R2-442/1319 Dobronak-Hosszúfalu körforgalom közötti regionális út mentén, Hidvég településen – a kerékpáros infrastruktúra hiánya miatt a járdát gyakran használják a kerékpárosok is, ami rámutat a vegyes forgalomra alkalmas területek vagy külön kerékpárutak tervezésének szükségességére.



11. ábra: Az R2-442/1319 Dobronak-Hosszúfalu körforgalom közötti regionális úton, Kámaháza településen, meg van jelölve a járda vége és ki van alakítva a gyalogos átkelőhely, ami javítja a gyalogosok közlekedési biztonságát az úttesten való átkeléskor. A járda és az átkelőhely összekötését célszerű kiegészíteni további forgalomcsillapítóval és a jobb áttekinthetőséget biztosító intézkedésekkel.



12. kép: A Rózsa városi parkba vezető burkolt út Lendva központjában, amely kényelmes és biztonságos hozzáférést biztosít minden generáció számára, és ösztönzi a mozgást és a társasági életet a gyalogosok, kerékpárosok és korlátozott mobilitású felhasználók számára kialakított rendezett zöldterületen.



13. kép: A Rózsa városi park Lendva központjának központi nyilvános zöld területe, ahol a rendezett utak, a nyílt területek és a jó megközelíthetőség biztonságos és kellemes használatot tesznek lehetővé a gyalogosok, kerékpárosok és más látogatók számára, ami pozitívan hozzájárul az életminőséghez.



14. ábra: A rendezett, burkolt felületek padokkal és városi berendezésekkel Lendva központjában minőségi közterületet biztosítanak pihenésre, találkozásra és kulturális tevékenységekre fontos építészeti és kulturális pontok közvetlen közelében, hozzájárulva ezzel a városközpont jobb hozzáférhetőségéhez és vonzóerőjéhez.



15. ábra: A Prešeren és a Fő utca közötti lépcső gyors vertikális összeköttetést biztosít a gyalogosok számára a város különböző magasságú részei között, ami hozzájárul a városközpont jobb átjárhatóságához, míg egy kisebb lejtésű rámpa kialakítása javítaná a biztonságot és a kényelmet a kerekesszékesek, babakocsis és csökkentett mobilitású személyek számára.



16. ábra: Az Alsó utca különálló felületekkel van kialakítva – központi aszfaltozott sáv a járművek számára és burkolt szegélyek a gyalogosok számára –, ami jobb áttekinthetőséget és a forgalom lassítását teszi lehetővé. A pad jelenléte az első nyomtatott könyv emlékművénél további hangsúlyt ad a hely kulturális jelentőségének, és lehetőséget nyújt a pihenésre a rendezett városi térben.



17. kép: A Fő utca gyalogos átkelőhelye megfelelően leeresztett szegélyek nélkül korlátozza a fogyatékkal élők, az idősek és a babakocsival közlekedő szülők hozzáférést, ezért alacsony szegélyek kialakítása és a járdával való egy szintbe hozása ajánlott a közterület minden felhasználója számára biztonságos és akadálymentes használatának biztosítása érdekében.



18. ábra: A gyalogos átkelőhely közepén álló kandeláber térbeli akadályt jelent, és csökkenti a forgalom áramlását és a biztonságot a kiszolgáltató csoportok, különösen a csökkent mozgásképességű személyek számára. Ezenkívül a kopott aszfaltréteg az egyenetlen felületű járdán a kopottság jele, ezért célszerű a felület teljes felújítása és az akadályok áthelyezése a fő gyalogútvonalon kívülre.



19. kép: A város központját a lendvai várral összekötő lépcsős gyalogút gyors és közvetlen összeköttetést biztosít a kulturális központ és a várhegy között, ugyanakkor ösztönzi a terület rekreációs használatát.



20. kép: A lendvai vár melletti burkolt gyalogút biztonságos és rendezett hozzáférést biztosít a kulturális emlékmű látogatói számára, ugyanakkor hozzájárul a vár környékének rendezettségéhez



21. kép: A Lendva központjában található Templom tér rendezett sétányokkal és városi berendezésekkel, amelyek ösztönzik a gyaloglást és kellemes közterületet teremtenek a társasági élethez, kulturális eseményekhez és a mindennapi használatához egy biztonságos és esztétikailag kifinomult környezetben.



22. kép: A járdák kétoldali rendezése, külön sávokkal a gyalogosok és a kerékpárosok számára, hatékonyan javítja a közlekedés biztonságát és ösztönzi a fenntartható mobilitást. A további rendezés során érdemes megfontolni a járda kiegyenlítését a bekötőutak területén, a magasság csökkentése nélkül, ami megszünteti az úgynevezett „tevehatást” és egyértelműen előnyben részesíti a gyalogosokat és kerékpárosokat a motoros forgalommal szemben, összhangban a modern közlekedéstervezés elveivel.

A közlekedésszervezés Lendva Községben számos kihívással szembesül a gyalogos közlekedés terén, amelyek befolyásolják a gyalogos közlekedési területek biztonságát, hozzáférhetőségét és használatának gyakoriságát. A láthatatlan és veszélyes gyalogos átkelőhelyek, különösen a város központjában, valamint a parkolóhelyek túlzott jelenléte veszélyezteti a közlekedés biztonságát a kiszolgáltatott közlekedők, elsősorban a gyalogosok és kerékpárosok számára. Ehhez hozzájárul a városon kívüli településeken található gyalogos utak összefüggéstelensége és rendezetlensége is, ahol a folyamatos felületek hiánya miatt az utak megszakadnak, és csökken a gyaloglás, mint mindennapi közlekedési mód vonzerője.

Ezenkívül a község megállapítja, hogy hiányoznak a fogyatékkal élők számára elérhető területek, ami tovább csökkenti a tér integritását és rávilágít az átfogó tervezés szükségességére.

Ezeknek a kihívásoknak ellenére számos lehetőséget is azonosítottak a helyzet javítására. A legfontosabbak közül kiemelendő a Lendvai vár – Templom tér – Kultúrotthon – Ledava folyó tengelyen tervezett gyalogos övezet kialakítása, amelynek potenciálja a város gyalogos közlekedésének gerincévé válhat. Ezzel egy nagyon vonzó, biztonságos és kulturális értékekkel rendelkező gyalogút jönne létre.

Lehetőséget jelent a Vinarium torony gyalogos megközelíthetőségének kialakítása is, amely a fejlesztett infrastruktúrával Lendva város központjából elérhető egyik legfontosabb turisztikai és rekreációs gyalogos célponttá válhat. A gyaloglás használatának növekedéséhez hozzájárulhatnak továbbá a gyalogos átkelőhelyek jelölése és megvilágítása, a sebességkorlátozás a településeken, valamint a meglévő gyalogutak jelölése és feltérképezése, ami jobb tájékozódást és a már meglévő infrastruktúra jobb kihasználását tenné lehetővé.

A település eredményei között szerepel a hiányzó járdák megépítése a Lendva – Göntérháza közötti útszakaszon, a Hosszúfalu – Hármasmalom gyalogút rendezésével, valamint magasságbeli kiigazításokkal, tapintható jelzésekkel és hangjelzős közlekedési lámpákkal kritikus pontokon, például a Tomšič utcában. Ezek az intézkedések konkrét lépéseket jelentenek egy befogadóbb és biztonságosabb közlekedési rendszer felé.

Összességében a jelenlegi kihívások közvetlenül kapcsolódnak az autós közlekedés történelmi előnyben részesítéséhez, míg a lehetőségek és az eredmények a fenntarthatóbb mobilitás felé való áttérésre utalnak, a gyaloglás, mint a minőségi élet- és közlekedési tér kulcsfontosságú eleme hangsúlyozásával. A további fejlesztéseknek az összeköttetés, a biztonság és az akadálymentesség javításán kell alapulniuk minden felhasználó számára.

7. táblázat: A gyaloglás területén elért legfontosabb eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése

ELÉRT EREDMÉNYEK

- a gyalogos úthálózat bővítése és a Kobiljski potok és Ledava folyó mentén hiányzó gyalogos utak megépítése Hármasmalomig
- magassághiigazítások, tapintható jelzések beépítése, hangjelző eszközök beépítése a közlekedési lámpákba, egyéb kiigazítások, a Tomšič utca – Jager üzlet helyszínén
- gyalogút kialakítása a Hosszúfalu – Lendva – Hármasmalom útvonalon
- hiányzó járdák építése a Lendva – Göntérháza közötti útvonalon

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- a közlekedésbiztonság és nagyobb elérhetőség a gyalogosok és kerékpárosok számára
- a fenntartható közlekedési formák – elsősorban a gyaloglás és a kerékpározás arányának növelése
- az álló forgalom miatt veszélyes és áttekinthetetlen gyalogos átkelőhelyek Lendva központjában
- összeköttetés nélküli és rendezetlen gyalogutak a településeken, amelyek nem a község központjában vannak
- területek hiánya a fogyatékkal élők számára

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- gyalogos övezet kialakítása a Lendvai vár – Templom tér – Kultúrotthon – Ledava folyó tengelyen
- Lendva központjában található burkolt felületek rendszeres karbantartása és felújítása
- ösztönzés és tudatosságnövelés az aktív közlekedési módok rendszeres használatára tekintettel a gyaloglás lehetőségeire – minden közszolgáltatás elérhetősége a település központjában 5-15 perc gyaloglással
- a közlekedési területek átalakítása az idősek és fogyatékkal élők számára
- sebességkorlátozás a község (összes) településének kulcsfontosságú helyein
- vonzó és biztonságos gyalogút kialakítása Lendva központjából a Vinarium toronyig
- a meglévő gyalogutak jelölése és gyalogút-térkép készítése
- gyalogos átkelőhelyek jelölése és megvilágítása

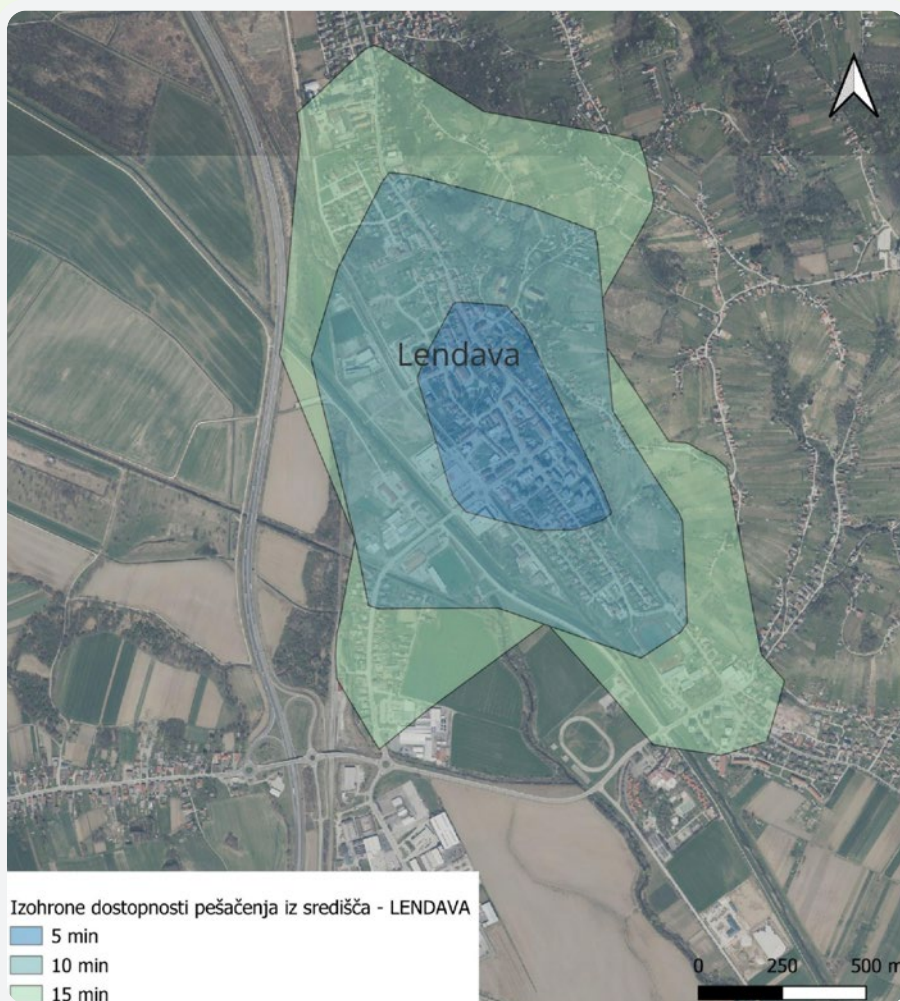
A kordonos forgalomszámlálás adatai alapján a gyalogosok aránya mindössze 2 % az összes közlekedő között, ami azt mutatja, hogy a gyaloglás rendkívül ritkán használatos közlekedési mód a községben. A megkérdezett munkavállalók közül csak 3,5 % jár gyalog munkába, annak ellenére, hogy több mint 11 %-uk 2 km-en belül lakik a munkahelyétől, ami minden szempontból alkalmas lenne a gyalogos közlekedésre. Jobb eredményt mutatnak az általános iskolások, akiknél a gyaloglás aránya 14%, de ez az arány sem éri el a környezet által kínált lehetőségeket.

Lendva Község központjából gyalogosan elérhető helyek izokron elemzése azt mutatja, hogy a legtöbb fontos közszolgáltatás és mindennapi célpont (iskola, üzlet, egészségügyi és kulturális intézmény) elérhető 5-15 perc gyaloglással, ami nagy térbeli potenciált jelent a gyaloglás arányának növelésére.

Ahhoz, hogy ezt a potenciált kiaknázzuk és növeljük a gyaloglás arányát, célzott intézkedésekre van szükség, mint például:

- biztonságos, zavartalan és vonzó gyalogos összeköttetések létrehozása a lakóövezetek, a munkahelyek, az iskolák és a szolgáltatások között,
- a sebességkorlátozás és a forgalom lassítása a településeken és a fő gyalogos útvonalakon,
- infrastruktúra kialakítása a sérülékeny csoportok (pl. idősek, gyermekek, fogyatékkal élők) számára,
- az útvonalak jelölése és a gyaloglás népszerűsítése, mint egészséges és hozzáférhető mobilitási forma,
- aktív iskolába és munkába járás ösztönző programok bevezetése (pl. „gyalogos busz” programok, a gyaloglás jutalmazása a munkahelyeken).

Célzott promócióval és jobb infrastruktúrával a gyaloglás mindennapi választássá válhat – nemcsak a környezet és az egészség, hanem a kényelem és az életminőség miatt is.



23. kép: Gyalogos közlekedés elérhetőségének izokronjai Lendva Község központjából

PRIORITÁS

A közterületek fokozatos visszajuttatása a polgároknak minőségi, biztonságos és akadálymentes gyalogos területek létrehozásával.

Magyarázat: A közterületek visszajuttatása a polgároknak biztonságos, minőségi és akadálymentes gyalogos területek létrehozásával, amelynek célja az aktív mobilitás ösztönzése, a városi környezet javítása és az életminőség növelése a község összes településén.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

A közterületek visszajuttatásával a polgároknak, valamint biztonságos, összekapcsolt és kényelmes gyalogos területek létrehozásával ösztönöznünk kívánjuk a gyaloglást, mint természetes, egészséges és vonzó közlekedési módot a községben a mindennapi teendők és a szabadidő eltöltése során.

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

Az ambíciók számszerűsítése: A gyalogosan munkába járók arányának növelése 3%-ról 2024-ben 6%-ra 2031-ben. A gyalogosan középiskolába járók arányának növelése 12%-ról 2024-ben 15%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

- A közlekedési módok aránya a munkába járás során
- A közlekedési módok aránya a középiskolába járás során

INTÉZKEDÉSCSOMAGYOK

1. Átfogó közlekedéstervezés a gyaloglás területén

Cél: stratégiai keret létrehozása a gyaloglás szisztematikus és befogadó tervezéséhez, a fenntartható mobilitás kulcsfontosságú formájaként.

Intézkedés	Leírás
1.1 Gyalogos úthálózat-terv kidolgozása	Átfogó helyi terv kidolgozása a meglévő és szükséges új gyalogos összeköttetésekről a legfontosabb célpontok (iskolák, szolgáltatások, munkahelyek) között, amely az izokronok és a 5-15 perces gyalogos elérhetőség elemzésén alapul.
1.2 A meglévő gyalogos útvonalak feltérképezése és digitalizálása	A meglévő gyalogos útvonalak terepi azonosítása és digitális ábrázolása (térkép, alkalmazás), különös tekintettel az elérhetőségre, a hosszúságra és a biztonságra.
1.3 A „Lendvai vár – Ledava folyó” közötti gyalogos tengely létrehozása	Reprezentatív városi tengely tervezése és kivitelezése, amely összeköti a történelmi, kulturális és természeti nevezetességeket, és a város gyalogos közlekedésének gerincévé válik.
1.4 Gyalogos út létrehozása a Vinarium toronyhoz	Összeköttetés a város központja és a Vinarium torony között, mint rekreációs-turisztikai gyalogos út városi berendezésekkel, világítással és pihenőhelyekkel.
1.5 „Gyalogos busz” és „Aktív út az iskolába” program	A gyermekek ösztönzése arra, hogy kísérettel vagy csoportokban járjanak iskolába – biztonságos korridorok, egészségfejlesztés, az iskolák és a szülők együttműködése.
1.6 A hozzáférhetőség értékelése a sérülékeny csoportok számára	Az idősek, a mozgáskorlátozottak és más sérülékeny csoportok számára történő akadálymentesség felülvizsgálata – a projektek kötelező univerzális tervezése.
1.7 „Gyalog Lendván” promóciós kampány	Községi kampány a városban való gyaloglás népszerűsítésére, azzal a céllal, hogy felhívja a figyelmet a gyaloglás pozitív hatásaira az egészségre, környezetre és életminőségre.

2. Minőségi infrastruktúra biztosítása a gyalogláshoz

Cél: A gyaloglás biztonságának, hozzáférhetőségének és vonzóerőjének javítása célzott infrastrukturális beavatkozásokkal.

Intézkedés	Leírás
2.1 A meglévő gyalogos felületek rendszeres és aktív karbantartása	Rendszeres karbantartási és felújítási rendszer bevezetése a járdák, utak és gyalogos felületek tekintetében, figyelembe véve a biztonságot, az akadálymentességet és a terület esztétikai rendezettségét. A karbantartás magában foglalja a sérülések kijavítását, a kopott burkolatok felújítását, az akadályok eltávolítását, a téli szolgálatot, a fűnyírást és a rendszeres takarítást.
2.2 Járdák felújítása	A kopottság és a csökkent közlekedésbiztonság miatt Lendva Község teljes körű felújítást hajt végre a leginkább kitétt és megterhelt szakaszok járdáin. A felújítás magában foglalja a funkcionálisan korlátozott személyek számára történő kiigazításokat, valamint a megfelelő jelzéseket és útburkolati jelöléseket is. A felújítás prioritási helyszínei: <ul style="list-style-type: none">• Kranjec utca• Hosszúfalú felé vezető út• Hotiza felé vezető út• Petesháza (Kolónia)
2.3 A város központjában található burkolt felületek felújítása	A meglévő burkolt utak rendszeres karbantartása.
2.4 Hiányzó gyalogutak építése	A biztonságos járdák építésének folytatása, különösen a sűrűn lakott területeken és az iskolákhoz vezető utak mentén. Az intézkedéseket elsősorban a következő helyszíneken tervezik: <ul style="list-style-type: none">• Kajuh utca,• Kranjec utca – Szentháromság,• Tomšič utca – Szentháromság,• Újtamás,• Alsó Benica.
2.5 Gyalogos átkelőhelyek rendezése – láthatóság és megvilágítás	Minden gyalogos átkelőhely felszerelése minőségi világítással, talajjelölésekkel és sebességcsökkentő eszközökkel (emelkedő átkelőhelyek). Elsőbbséget élveznek a nagy forgalmú területek, mint például: <ul style="list-style-type: none">• Fő utca,• Tomšič út,• Kranjec utca,• Lendvai út,• Vasút utca,• Ipari út.
2.6 Magassági és tapintható kiigazítások	Rámpák, tapintható vezetőcsíkok, hangjelző eszközök és egyéb akadálymentesítések telepítése mozgáskorlátozottak számára. Tervezett helyszínek: <ul style="list-style-type: none">• a Kranjec utca és Kidrič utca kereszteződése• a Kranjec utcán lévő lépcsőzet a KE közelében• a Kranjec utcán lévő lépcsőzet az RTV mellett,• a Templom tér és a Bánffy tér összeköttetése.
2.7 Forgalomcsillapítás lakóvezetékben	<ul style="list-style-type: none">• korlátozott sebességű területek (30 km/h vagy kevesebb) létrehozása, „shared space” elemekkel, az utak szűkítésével és akadályok felállításával.• „Shared space” kialakítása kb. 500 m hosszán Lendva város központi részén (kb. 7500 m²) a közlekedési rendszer megváltoztatásával
2.8 Gyalogutak felszerelése és növényzet ültetése (padok, árnyékolás, ivókutak)	Kényelmes infrastruktúra, amely ösztönzi a hosszabb sétákat – elsősorban iskolák, az idősek otthona és turisztikai útvonalak közelében.
2.9 Tematikus utak kialakítása	Jelölt és rendezett tematikus gyalogutak (pl. kulturális, természeti, történelmi útvonalak) kialakítása, amelyek összekötik a község örökségének, természeti nevezetességeinek és turisztikai látnivalóinak legfontosabb pontjait. Az intézkedés célja a gyaloglás ösztönzése, mint aktív szabadidő-töltés, rekreáció és helyi turizmus formája. Az útvonalak információs és irányjelző táblákkal, valamint városi berendezésekkel lesznek ellátva (prioritás: Hadik Útja, Miško Útja, Három Grófság Útja, Források Útja, Határ menti Út, Téglagyári Út, Dolinsko Út, Víz és Olaj Útja, Esterházy-Út, Szent Urban Útja).

6.3 KERÉKPÁROZÁS

FŐBB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A kerékpározás az egyik legfontosabb fenntartható közlekedési mód, amely nemcsak a közlekedési terhelés és a szennyezés csökkentéséhez járul hozzá, hanem a lakosság egészségének és az életminőségnek a javításához is. Lendva Községben már végrehajtottak néhány intézkedést a kerékpáros mobilitás ösztönzésére, de ezen a területen továbbra is szembesülnek olyan kihívásokkal, amelyek befolyásolják a kerékpár szélesebb körű használatát közlekedési eszközként.

A kerékpározás jelenlegi helyzete Lendván azt mutatja, hogy hiányoznak az összekötő kerékpárutak, amelyek biztonságos és kényelmes közlekedést tennének lehetővé mind a város központjában, mind a község egyéb településén. Ennek ellenére vannak bizonyos kerékpárutak, főleg a városi központ környékén, amelyek nem mindig felelnek meg az európai kerékpáros infrastruktúra szabványainak. Egyes útszakaszok továbbra is biztonsági kockázatot jelentenek a kerékpárosok számára, mivel nincsenek elválasztva a motoros forgalomtól, a kerékpárutak pedig gyakran rendezetlenek vagy nem folyamatosak.



24. kép: E-kerékpártároló a Lendva KC és a Lendvai Kényvelvü Középiskola közötti területen – a berendezés biztonságos és kényelmes parkolást biztosít az elektromos kerékpárok számára, ösztönzi a fenntartható közlekedési eszközök használatát Lendva központjában, ugyanakkor növeli a kerékpárosok számára az elérhetőséget és a kényelmet, különösen a nagyobb oktatási és kereskedelmi központok közelében.



25. kép: Kerékpártároló a Templom téren – biztonságos és könnyen elérhető kerékpártárolás fontos köz- és kulturális helyszínek közvetlen közelében.



26. kép: Jól látható gyalogos átkelőhely a JP706091 – Vasút utca mellett, a középiskola parkolójánál – nagyobb közlekedésbiztonság minden közlekedő számára.



27. kép: A JP707391 helyi út mentén, Lendván, a Vasút utcán kialakított szintkülönbséges kerékpárút minőségi közlekedési megoldást jelent, amely egyértelműen elválasztja a kerékpáros forgalmat a motoros forgalomtól. A pálya és a kerékpárút közötti magasságkülönbség növeli a kerékpárosok biztonságát.



28. kép: A LZ206501-es községi út mentén kijelölt kerékpáros átkelőhely biztonságos és egyértelmű közlekedési kapcsolatot biztosít a Fő utca és a Vasút utca között, és folytonosságot teremt a JP707391-es út mentén található kerékpárrúttal.



29. kép: A Ledava folyó mentén húzódó kerékpárút biztonságos, elkülönített és közvetlen közlekedési kapcsolatot biztosít Hármasmalom település és Lendva város központja között. A folyó mentén haladó útvonal kényelmes és környezetbarát mobilitást biztosít, ugyanakkor tehermentesíti a fő úthálózatot és ösztönzi a kerékpár mindennapi használatát alternatív közlekedési eszközként.



30. kép: A Ledava folyó mentén húzódó kerékpárút csatlakozása a JP 706331 Hármasmalom-Zatak úthoz, ahol talajjelzésekkel egyértelműen jelzik a kerékpárosok jelenlétét az úton. Az ilyen közlekedési rendezés felhívja a gépjárművezetők figyelmét az út közös használatára, és növeli a kerékpárosok biztonságát olyan területeken, ahol nem lehet külön kerékpáros infrastruktúrát biztosítani.



31. kép: Kétoldalas járda vegyes forgalmú felülettel az R2-443/1488 Hosszúfalu-Lendva regionális úton – biztonságos közös használat korlátozott térbeli feltételek mellett, valamint jobb hozzáférhetőség és a kapcsolódás a közlekedésben részt vevő sérülékeny csoportok számára.



32. kép: A Vinarium kilátótorony melletti parkolóban kerékpár-tárolók vannak kialakítva.



33. kép: A Hosszúfalu-Lendva útvonalon található két irányú aszfaltozott kerékpárút teljesen kialakított és fizikailag el van választva a motoros forgalom által használt Fő utcától. Ez a megoldás jelentősen növeli a kerékpárosok biztonságát, zavartalan kerékpáros összeköttetést biztosít a települések között, és ösztönzi a kerékpár használatát mindennapi közlekedési eszközként.



34. kép: Aszfaltozott út kerékpárosok számára a KJ 970605 Göntérháza–Kámaháza és a R2-442/1319 Dobronak–Hosszúfalu körforgalom regionális út mentén.



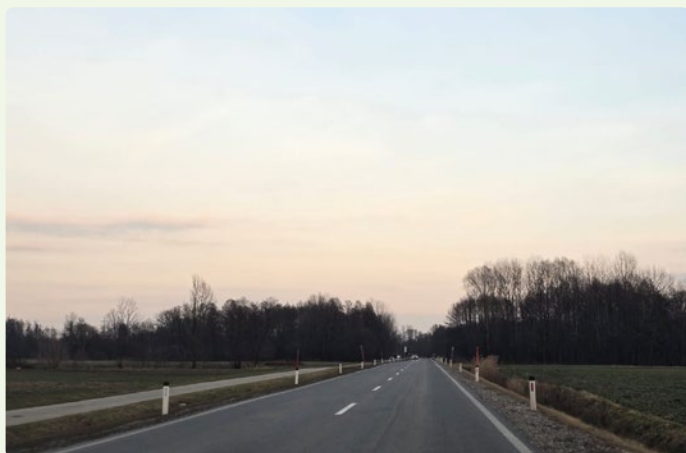
35. kép: Hiányzó kerékpáros átkelőhely a KJ 970605 Göntérháza–Kámaháza kerékpárút és az LK 207601 (Iskola utca, Göntérháza) között kereszteződésénél.



36. kép: A fedett kerékpáros pihenőhely a R2-442/1319 Dobronak–Hosszúfalú körforgalom melletti regionális úton Göntérháza településen biztonságos és az időjárás viszontagságaitól védett helyet kínál a kerékpárosoknak pihenésre vagy kerékpárjuk tárolására.



37. kép: Fedett kerékpártároló az LK 207611 (Vasút utca 3C) Lendva kereskedelmi központjában, közvetlenül a lendvai buszmegálló közelében található – multimodalitás, a tömegközlekedés és a kerékpározás kombinálásának ösztönzése hozzájárul a városban a komplex, fenntartható mobilitás fejlesztéséhez.



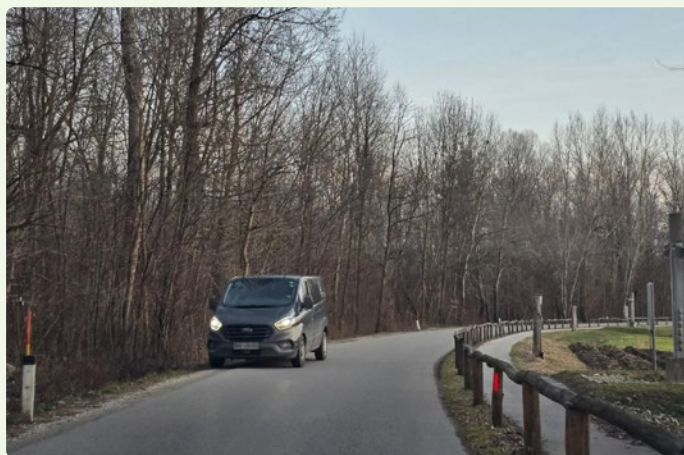
38. kép: A KJ 970611 kerékpárút, amely párhuzamosan halad az R2-443/0322 regionális úttal, összeköti Grede, Ložič és Hotiza településeket. Az aszfaltozott felület és a fő közlekedési útvonalaktól való elválasztottság biztonságos és kényelmes használatot biztosít a kerékpárosok számára, ugyanakkor jelentősen hozzájárul a határ menti terület összeköttetéséhez.



39. kép: A KJ 970611 közúti kerékpárút a Grede–Hotiza szakaszon a R2-443/0322 Črenšovci–Alsó Lakos regionális úton halad tovább, kerékpárosok számára kialakított átkelőhellyel. A közlekedési rendszer lehetővé teszi az állami út biztonságos átkelését.



40. kép: Kerékpárút a JP 707121 Hotiza-Murišče községi út mentén.



41. kép: A JP 707121 községi út melletti kerékpárút a forgalomtól fizikailag van elválasztva egy fa biztonsági kerítéssel, ami jelentősen hozzájárul a kerékpárosok biztonságához, különösen a keskeny út miatt, amely megnehezíti a két jármű biztonságos találkozását. Ez a megoldás csökkenti a különböző közlekedők közötti konfliktusok lehetőségét, és növeli a beláthatóságot és a biztonságérzetet a kerékpárosok számára.

A kerékpárhálózat Lendva Község területén az elmúlt években intenzív fejlődésen ment keresztül, ami az újonnan épített és rendezett kerékpáros infrastruktúrában is megmutatkozik. Ennek ellenére a terepi viszonyok és a felhasználói tapasztalatok elemzése azt mutatja, hogy a jelenlegi infrastruktúra még nem biztosít megfelelő összeköttetést az egyes szakaszok között.

Ennek fő oka gyakran az, hogy az egyes kerékpárutakat önálló infrastrukturális projekteként tervezik, anélkül, hogy azokat megfelelően beépítenék a tágabb térbeli és közlekedési kontextusba. Ennek eredményeként egy széttagolt hálózat jön létre, amelyben az egyes szakaszok ugyan működőképesek, de gyakran veszélyes kereszteződések, hiányzó átkelőhelyek vagy hosszú, a kerékpárosok számára nem kialakított szakaszok szakítják meg őket.



42. kép: Kerékpárhálózat Lendva területén

Az ilyen hiányos összeköttetés csökkenti a hálózat átfogó használhatóságát és elriasztja a mindennapi felhasználókat – diákokat, dolgozókat, időseket és másokat, akik biztonságos, zavartalan és logikusan összekapcsolt útvonalakat igényelnek. Az egyes kerékpárutak technikai összekapcsolása mellett szükséges a kerékpárutak vonzerőjének növelése is, különösen

a közlekedésbiztonság és a városi felszereltség szempontjából – olyan elemek beépítésével, mint a pihenőhelyek, árnyékot adó növényzet, minőségi közlekedési jelzések és biztonságos kerékpárparkolók.

A kerékpáros infrastruktúra Lendva Községben egyértelműen a fenntartható mobilitás előmozdítása és a lakosság életminőségének javítása céljával fejlődik. A tervezés és az intézkedések végrehajtása során azonban a település számos fontos kihívással szembesül, amelyek közül kiemelkednek a meglévő kerékpáros felületeken található fizikai akadályok (pl. veszélyes egyenetlenségek, rosszul elhelyezett aknák, kandeláberek és leeresztett szegélyek a felhajtókon). Külön kihívást jelent a hálózat széttagoaltsága is, mivel számos kerékpáros szakasz még nem kapcsolódik össze funkcionális egésszé. Emellett megfelelő megoldásokat kell kidolgozni a község dombos területein való kerékpározáshoz, amelyek jelenleg nehezen megközelíthetőek és infrastrukturálisan elmaradtak. Az egyik hosszú távú cél továbbra is az, hogy növeljék azoknak a lakosoknak az arányát, akik a mindennapi mobilitáshoz elsődleges közlekedési eszközként a kerékpárt választják.

A kihívások ellenére számos lehetőség kínálkozik a további fejlesztésre. Ezek közé tartozik az egyirányú forgalmi rend bevezetése a város központjában, ami lehetővé teszi a járműforgalom szűkítését és további helyet teremt a kerékpárosok számára. A hangsúly a hálózat folyamatos fejlesztésén és a kerékpárosok előnyben részesítésén van az útvonalakon, mint például a Lendva–Hotiza útvonal tervezett kialakítása, amelyen nincsenek leeresztett szegélyek. Különös figyelmet érdemel a kerékpárutak integrálása a turisztikai kínálattal és a többfunkciós pihenőhelyek (pihenőhelyek, kerékpártartók, fedett kerékpártárolók) kialakítása stratégiai pontokon, mint például Völgyifalu, Benica és a Speedway Petesháza, valamint az ipari területeken belül. A jövőben az elektromos kerékpárrendszer kiterjesztése és más községekkel való összeköttetés létrehozása is tervben van.

A község már több jelentős projektet is sikeresen megvalósított: megépült a Lendva–Pince kerékpárút, Lendva központjában fedett kerékpártárolót alakítottak ki, több településen kerékpáros pihenőhelyeket létesítettek, valamint egy e-kerékpártárolót hoztak létre nyolc elektromos kerékpár kölcsönzési rendszerrel. Ezek az intézkedések alapot jelentenek a kerékpárhálózat további bővítéséhez és minőségi javításához a községben.

8. táblázat: A kerékpározás területén elért legfontosabb eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése

ELÉRT EREDMÉNYEK

- **Lendva–Pince kerékpárút építése fedett**
- **kerékpártároló kialakítása Lendván**
- **kerékpáros pihenőhelyek kialakítása Lendván, Hotizán, Göntérházán és Hosszúfaluban**
- **e-kerékpártároló kialakítása és e-kerékpár-kölcsönző rendszer bevezetése (8)**

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- veszélyes egyenetlenségek és akadályok a kerékpárosok számára kijelölt területeken (ellenőrző aknák, kandeláberek, közlekedési jelzések, leeresztett szegélyek a felhajtókon)
- összeköttetés nélküli kerékpáros felületek a község területén
- kerékpáros területek kialakítása a község dombos részén
- a kerékpár, mint mobilitási eszköz használata arányának növelése

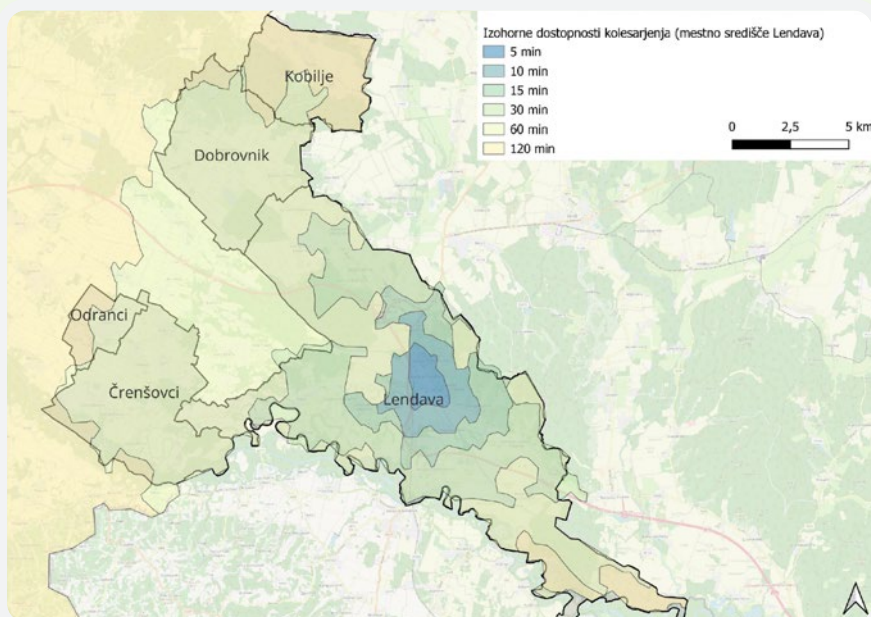
KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- egyirányú forgalmi rend kialakítása a kulcsfontosságú helyeken és a kerékpárosok számára további sávval történő keskenyítés
- a kerékpárutak hálózatának folyamatos bővítése
- a Lendva–Hotiza kerékpárút kialakítása lejtő nélküli szegélyekkel, ezzel előnyben részesítve a kerékpárokat a motorizált közlekedéssel szemben
- a turizmus és a kerékpározás, valamint a kerékpárutak integrálása
- több kerékpáros pihenőhely, tartó és fedett kerékpártároló kialakítása (Völgyifalu, Benica, Speedway Petesháza)
- fedett kerékpártárolók kialakítása az ipari övezetben
- az elektromos kerékpárok hálózatának további fejlesztése más területekkel

A kordonos forgalomszámlálás adatai alapján a kerékpározás jelenleg az összes észlelt közlekedőnek csupán 2%-át teszi ki, ami egyértelműen jelzi a kerékpár, mint közlekedési eszköz viszonylag szerény használatát. A felmérések eredményei is megerősítik a kerékpár alacsony szintű használatát a mindennapi utazási szokásokban – a foglalkoztatottak közül csak 3,5 % kerékpárral jár munkába, míg az általános iskolások körében ez az arány valamivel magasabb, 9 %. Ezek az adatok arra utalnak, hogy a kerékpár még mindig nem terjedt el széles körben mindennapi közlekedési eszközként, különösen a személygépkocsikhoz képest.

De a Lendva központjából kerékpárral elérhető izokronok teljesen más képet mutatnak a potenciálokról. A viszonylag sík terep és a kompakt városi struktúra miatt a község településeinek nagy része 10-15 perces kerékpáros elérhetőségi távolságon belül található, ami rendkívül kedvező kiindulási pontot jelent a fenntartható mobilitás fejlesztéséhez. Az izokronok egyértelműen mutatják, hogy a legtöbb kulcsfontosságú funkció – mint például az iskolák, munkahelyek, üzletek, szolgáltatások és rekreációs területek – kerékpárral gyorsan, biztonságosan és kényelmesen elérhető.

Ennek alapján megállapítható, hogy Lendva Község rendkívüli térbeli és funkcionális potenciállal rendelkezik a kerékpár, mint mindennapi mobilitási eszköz használatának növelése terén. Megfelelő intézkedésekkel, mint például a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, a hálózat szakadásainak megszüntetése, a biztonság javítása, a felhasználók ösztönzése és a kerékpározás népszerűsítése a helyi közösségekben, a kerékpárosok aránya hosszú távon jelentősen növekedhetne. Ez a fejlődés jelentősen hozzájárulna a közlekedési terhelés csökkentéséhez, a közegészség javításához és a község környezeti fenntarthatóságának növeléséhez.



43. kép: Kerékpározással elérhető távolságok izokronjai Lendva Község központjából

A közterületek tervezett rendezésével és a közlekedési infrastruktúra kiigazításával biztonságos, összekapcsolt és kényelmes kerékpárutakat kell létrehozni, amelyek a kerékpárt az autóval egyenrangú közlekedési eszközzé teszik a mindennapi utazások, a rekreáció és a turisztikai látványosságok eléréséhez.

PRIORITÁS

Magyarázat: Lendva Község a kerékpározás terén elsődleges célként tűzte ki, hogy létrehoz egy biztonságos, összekapcsolt és kényelmes kerékpáros infrastruktúrát, amelynek köszönhetően a kerékpár az autó mellett egyenrangú alternatívává válik a mindennapi teendők, a rekreáció és a turisztikai látványosságok eléréséhez. Ezt a közterületek tervezett rendezésével, a meglévő közlekedési infrastruktúra kiigazításával, valamint a települések és a községen belüli legfontosabb célpontok összekapcsolásával kívánja elérni.

A kerékpárhálózat fejlesztésével és összekapcsolásával, a közlekedési tér kerékpárosokhoz való igazitásával, valamint a természeti és turisztikai adottságok kihasználásával a kerékpározást vonzó, biztonságos és egyenrangú mobilitási formaként kívánják fejleszteni a mindennapi és szabadidős utazásokhoz.

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

A kerékpár közlekedésben való részesedésének növelése 2%-ról 2024-ben 5%-ra 2031-ben. A középiskolába kerékpárral járó diákok arányának növelése 3%-ról 2024-ben 6%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

- A közlekedési módok aránya a középiskolába járás során
- A közlekedési módok aránya és használata a község fő közlekedési útvonalain

INTÉZKEDÉSCSOMAGYOK

1. Átfogó közlekedéstervezés a kerékpárhasználat területén

Cél: stratégiai keret létrehozása a kerékpározás szisztematikus és befogadó tervezéséhez, a fenntartható mobilitás kulcsfontosságú formájaként.

Intézkedés	Leírás
1.1 Átfogó kerékpárút-tervezési rendszer létrehozása	A kerékpárutak tervezése a szélesebb közlekedési és területrendezési tervezés részeként, a turisztikai, gazdasági és lakóinfrastruktúrával összehangolt fejlesztés keretében. Az átfogó tervezés lehetővé teszi, hogy a kerékpárutakat oda helyezzék el, ahol tényleges szükség van rájuk – munkahelyek, lakóövezetek, iskolák és turisztikai látványosságok között. Ez a megközelítés biztosítja a kerékpár szélesebb körű használatát a mindennapi életben, és ösztönzi a fenntartható mobilitást a szélesebb értelemben vett városfejlesztés részeként.
1.2 Átfogó kerékpárhálózat fejlesztése a dokumentáció elkészítésével a kerékpárhálózat „hiányzó láncszemeinek” pótlására	A hiányzó szakaszok megakadályozzák a folyamatos és biztonságos kerékpározást, ami elriasztja a felhasználókat. A kritikus pontokra vonatkozó projektdokumentáció elkészítésével lehetővé válik a szakadások szisztematikus megszüntetése és egy összekapcsolt, logikus és felhasználóbarát kerékpárhálózat létrehozása, amely hatékonyan szolgálja a mindennapi és rekreációs célú felhasználást.
1.3 A kerékpározás népszerűsítése	A kerékpározás tudatosítása és ösztönzése az oktatási intézmények bevonásával a kerékpáros kultúra fejlesztésébe. Az iskolák szándékos bevonásával olyan tevékenységekbe, mint a biztonságos kerékpározásról szóló oktatás, kerékpáros napok és fenntarthatósági kihívások, a fiataloknál pozitív hozzáállás alakul ki a kerékpárhoz, mint mindennapi közlekedési eszközhöz. Ugyanakkor a szélesebb körű tudatosságnövelés erősíti a kerékpározás támogatását az egész közösségben, ami hosszú távú változásokhoz vezet az utazási szokásokban.
1.4 Mutatók létrehozása a kerékpáros közlekedés növekedésének nyomon követésére növekedésének nyomon követésére	A kerékpárhasználat rendszeres nyomon követése mutatók segítségével (kerékpárosok számlálása, felmérések, e-kerékpárok használatának nyomon követése) lehetővé teszi az intézkedések hatékonyságának objektív értékelését. Az összegyűjtött adatok alapján lehetőség nyílik a tervezés kiigazítására, a beruházások hatékonyabb irányítására és a fenntartható mobilitás fejlesztésében elért előrehaladás hosszú távú nyomon követésére.
1.5 A kerékpározás és a turizmus összekapcsolása	A kerékpárutak beépítésével a turisztikai kínálatba a község erősíti a helyi gazdaságot és ösztönzi a fenntartható turizmust. Az vonzó tematikus útvonalak (pl. bor- és gasztronómiai túrák) vonzzák a látogatókat, és egyúttal ösztönzik a helyi lakosságot a kerékpár használatának fokozására. A kerékpáros térképek, mobilalkalmazások és digitális promóciók formájában nyújtott támogatás növeli az információk hozzáférhetőségét, javítja a tájékozódást és erősíti Lendva kerékpárosbarát desztinációként való ismertségét.

2. Minőségi kerékpáros infrastruktúra biztosítása

Cél: A biztonság, az elérhetőség és a kerékpározás vonzerőjének javítása célzott infrastrukturális beavatkozásokkal

Intenzitás	Leírás
2.1 Rendszeres és aktív karbantartás a meglévő kerékpáros felületeken	Lendva Község rendszeresen és minőségi módon fogja karbantartani a meglévő kerékpáros felületeket (kerékpárutak, vegyes gyalogos- és kerékpárutak, kerékpársávok), hogy biztosítsa azok biztonságos, kényelmes és zavartalan használatát. Az intézkedések magukban foglalják a burkolat sérüléseinek (repedések, horpadások) azonnali javítását, a benőtt növényzet tisztítását, kaszálását, az utak tisztítását, a vízszintes és függőleges jelzések karbantartását, valamint a kereszteződések és csatlakozások átláthatóságának javítását.

<p>2.2 Kerékpárutak és kerékpárpályák további építése Lendva Község területén</p>	<p>A kerékpáros közlekedés jobb összeköttetésének és biztonságának elérése érdekében elengedhetetlen az új kerékpáros felületek további építése, különösen a következő helyszíneken:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lendva – Hotiza – Greda, összeköttetéssel a szomszédos községgel (Greda-Jule-Črenšovci), • Lendva – Lendvahegy, • Kapca - Mala Polana <p>kerékpárutak összekötése a Zöld Úttal a Mura-erdőben, a következő helyeken:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fő utca 2. Kranjec utca 3. Hotiza – Črenšovci 4. Mirišče – Orlovšček 5. Lendva – Lendvahegy 6. Mura-erdő 7. Kranjec utca – Lendva EH- Sportpark 8. A patak mentén
<p>2.3 Határon átnyúló kerékpáros összeköttetések Magyarországgal és Horvátországgal</p>	<p>Lendva Község törekedni fog a határon átnyúló kerékpárút-kapcsolatok fejlesztésére és létrehozására, a fenntartható mobilitás szélesebb rendszerének részeként, a kerékpáros turizmus ösztönzése és a helyi közlekedési hozzáférhetőség javítása érdekében. Az intézkedés magában foglalja a hiányzó összeköttetések létrehozását Magyarországgal és Horvátországgal, különös tekintettel a napi ingázás, a rekreáció és a turisztikai látogatások funkcionalitására. Elsőbbségi összeköttetések:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Piramis – Tenke (HU) • Piramis – Hosszúfalu (összeköttetéssel Rédicss felé) • kapcsolat a horvát területtel a Mura folyón keresztül – lehetőség egy komp létrehozására vagy egy új kerékpáros híd építésére, amely biztonságos és közvetlen kapcsolatot biztosítana a Muraköz megye határon túli célállomásaival • kerékpáros összeköttetés létrehozása a Mura folyó mentén a forrásától a torkolatáig
<p>2.4 Kerékpársávok kialakítása a városi központokban</p>	<p>A kijelölt (két irányú) kerékpársávok a kiválasztott utcákon helyet biztosítanak biztonságos és áttekinthető kerékpársávok kialakításához, anélkül, hogy bővíteni kellene a meglévő közúti infrastruktúrát. Az ilyen átalakítás javítja a kerékpárosok biztonságát, csökkenti a motorizált forgalom sebességét a központokban, és hozzájárul a gyalogosok és kerékpárosok számára a tér vonzerőjének és áttekinthetőségének növeléséhez.</p>
<p>2.5 Az e-kerékpár- és elektromos kerékpártároló-rendszer kiterjesztése</p>	<p>További e-kerékpár-állomások és csatlakozóállomások telepítésével minden településen a polgárok számára egyszerű, hozzáférhető és környezetbarát közlekedési módot biztosítunk a községben, életkortól és fizikai felkészültségtől függetlenül. Az elektromos kerékpárok csökkentik az olyan akadályokat, mint a nagyobb távolságok vagy a lejtők, és jelentősen hozzájárulnak a mindennapi mobilitás javításához és a különböző lakossági csoportok bevonásához a fenntartható közlekedési kultúrába.</p>
<p>2.6 Infrastruktúra fejlesztése a község dombos részén – Hosszúfaluhegy és Lendvahegy</p>	<p>A község dombos területei mind a mindennapi mobilitás, mind a turizmus szempontjából fontos terület jelentenek, azonban jelenleg infrastrukturálisan elmaradottak és nehezen elérhetők a kerékpárosok számára. A megfelelő kerékpáros megoldások – például enyhébb emelkedőkkel rendelkező serpentinek, stratégiai pontokon elhelyezett pihenőhelyek és speciálisan tervezett e-kerékpárutak – fejlesztésével lehetővé válik a magasságkülönbségek biztonságos és kényelmes leküzdése.</p>
<p>2.7 Modern, többfunkciós pihenőhelyek kialakítása – alapvető infrastruktúrával ellátott pihenőhelyek (ivókutak, padok, fedett pihenőhelyek, kerékpártárolók)</p>	<p>A többfunkciós pihenőhelyek kialakítása stratégiai pontokon javítja a kerékpárosok kényelmét és biztonságát, ösztönzi a hosszabb kerékpáros túrákat, és növeli a kerékpározás vonzerőjét különböző felhasználói csoportok, köztük a szabadidős és turisztikai felhasználók számára.</p>
<p>2.8 Védett (és fedett) kerékpártárolók kialakítása – az ipari övezetben, a kereskedelmi központban, buszmegállók közvetlen közelében (intermodalitás)</p>	<p>A kerékpártárolók és kerékpártartók kialakítása jelentősen növeli a kerékpár, mint mindennapi közlekedési eszköz megbízhatóságát és vonzerőjét. A felhasználók nagyobb bizalommal tekintenek felszerelésük biztonságára, ami ösztönzi a kerékpár rendszeresebb használatát, különösen az iskolába és a munkahelyre való utazáshoz. Elsőbbségi helyszínek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lendva Sportpark, • Lendva buszmegálló • Sz. KÁI • Ipari övezet • régi KKI, • Csente SKK • Petesháza Sportpark • Hotiza • Göntérháza • Kapca (Kápolna utca 1)

6.4 TÖMEGKÖZLEKEDÉS

FONTOS KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A tömegközlekedés a fenntartható mobilitás kulcsfontosságú eleme, mivel lehetővé teszi a szolgáltatások, a munkahelyek, az oktatás és egyéb tevékenységek elérhetőségét azok számára is, akiknek nincs saját közlekedési eszköze. Lendva Községben a tömegközlekedési rendszer nagyrészt a települések közötti buszjáratokra épül, amelyek elsősorban a településeket a regionális központokkal kötik össze, és alapvető közlekedési lehetőséget biztosítanak a falvak számára. A községen belüli összeköttetés korlátozott, mivel általában nincsenek helyi vagy községek közötti járatok, ami csökkenti a tömegközlekedés hozzáférhetőségét számos lakossági csoport, különösen az idősek, a fiatalok és a szociálisan veszélyeztetettek számára.

A meglévő menetrendek gyakran nem igazodnak a mindennapi utazási igényekhez (pl. munkaidő, iskolai órarend, átszállások), ami csökkenti a tömegközlekedés versenyképességét a személygépkocsival szemben. Ezenkívül a szolgáltatások kínálata a legtöbb esetben ritka, délután, hétfvégén és ünnepnapokon rosszabb időbeli lefedettséggel.

Ennek ellenére Lendva Község rendelkezik a rendszer fejlesztésének potenciáljával – különösen a települések térbeli sűrűsége, a nagyobb munkaadók, az iskolák és a turisztikai látványosságok jelenléte szempontjából, ami együttesen lehetőséget teremt átfogó, könnyebben elérhető és környezetbarát közlekedési megoldások kidolgozására.



44. kép: Rendezett buszmegálló a Lendvai Kétnyelvű Középiskola mellett – nagyobb közlekedésbiztonság az iskola környékén és a buszok érkezésekor és indulásakor a torlódások csökkentése



45. kép: Jelölt buszmegálló fülkével Kámaháza településen, az R2-442/1319 Dobronak – Hosszúfalú körforgalom melletti regionális úton



46. kép: Jelölt fedett buszmegálló az LC 050081 Mala Polana – Kapca közötti úton



47. kép: Jelölt fedett buszmegálló fülkével Gyertyános településen, az R2/443-0322 Črenšovci – Alsó Lakos közötti állami út mentén



48. kép: Buszmegálló fülkével a JP 706543 Kápolna utca 5 és az R2-443/O322 kereszteződésében Alsó Lakos településen



49. kép: Buszmegálló fülkével az ipari övezetben Lendván az LC 206031 Lendva-Hármasmalom közötti út mentén – a megálló a helyi út mellett található az ipari övezetben, és egy fülkével van felszerelve a buszok biztonságos megállásához, valamint egy kiegészítő táblával, amely lehetővé teszi a tartálykocsik 15 perces megállását, így funkcionálisan alkalmazkodik a terület közlekedési igényeire



50. kép: Buszmegálló fülkével az ipari övezetben Lendván az LC 206031 Lendva-Hármasmalom közötti út mellett, mindkét irányú útszakaszon ugyanazzal a kiegészítő táblával



51. kép: Vasútállomás, illetve pályaudvar Lendván

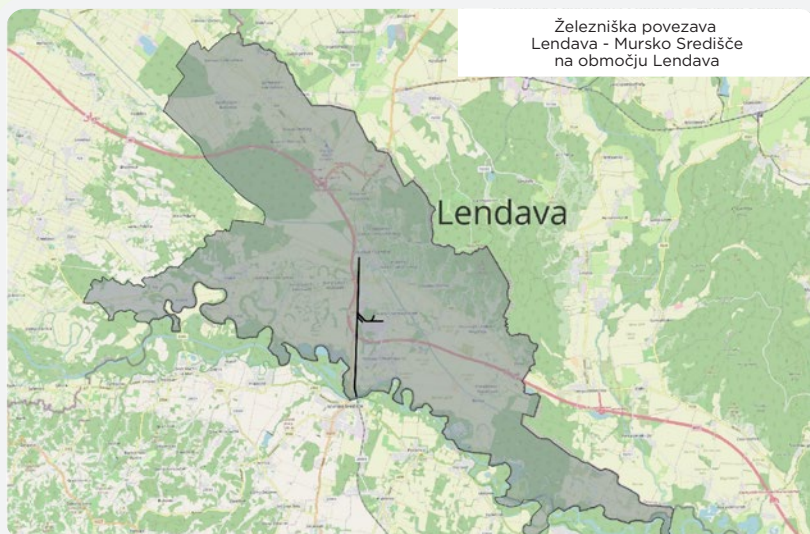


52. kép: Kilátás a vasútra és az állomás épületére, ahol kerékpártároló is található. A vasúti sínek Mursko Središće felé vezetnek, ezen a vonalon rendszeres vasúti összeköttetés is működik

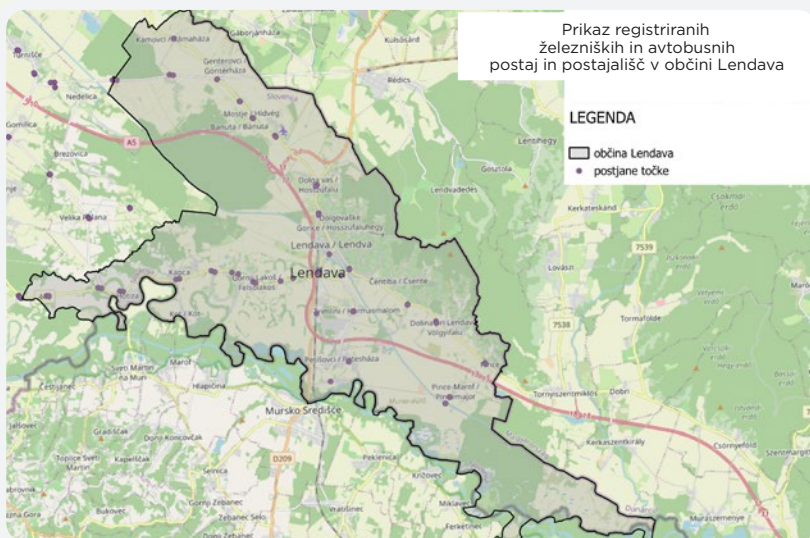


53. kép: A Lendvai központi buszmegálló üvegtetővel van fedve, amely védelmet nyújt az utasoknak az időjárási viszontagságok ellen, és hozzájárul a tömegközlekedés rendezett és funkcionális terének kialakításához.

54. kép: A vasúti hálózat ábrázolása Lendva Község területén – Lendva Község területén vasútvonal halad, amely összeköti Lendva városát Mursko Središče településsel. Ez egy fontos határon átnyúló összeköttetés, amely lehetővé teszi a vasúti személyszállítást, és hozzájárul a régió elérhetőségéhez és a lakosság mobilitásához.



55. kép: Lendva Község területén található regisztrált vasútállomások és buszmegállók ábrázolása



Lendva Községben a tömegközlekedés (TK) többértű kihívásokkal szembesül, amelyek hatással vannak hatékonyságára, elérhetőségére és vonzerőjére a felhasználók számára. A meglévő infrastrukturális alapok ellenére **a tömegközlekedés alacsony kihasználtsága** figyelhető meg, ami elsősorban a járatok elégtelen gyakorisága, a nem megfelelő menetrendek és az egyes települések és a községi központ elégtelen összeköttetése miatt jelentkezik.

Az egyik legfontosabb rendszerbeli kihívás az összes **tömegközlekedési forma használatának csökkenése**, ami negatív spirált indít el a kínálat és a felhasználói érdeklődés csökkenése között. Ez a vonalak gazdasági életképességének csökkenéséhez vezet, és növeli a lakosság függőségét a személygépkocsiktól. Külön kihívást jelent **a vasúti infrastruktúra fejletlensége** és Lendva gyengébb integrációja a szélesebb vasúti hálózatba, ami tovább csökkenti a település közlekedési elérhetőségét.

A felsorolt kihívások ellenére jelentős **lehetőségek nyílnak a fejlesztésekre és a fenntartható fejlődésre**. Az egyik legfontosabb ezek közül **a fedett buszmegállók kialakítása**, amely javítaná a felhasználói élményt és növelné a tömegközlekedés vonzerőjét, különösen rossz időjárási körülmények között. Fontos fejlesztési kezdeményezés a Lendva – Vinarium – Hosszúfalu – Termál Lendva útvonalon közlekedő rendszeres körjáratú **tömegközlekedési vonal létrehozása** is, amely hatékonyan összekapcsolhatná a település turisztikai, gazdasági és lakóvezeti pontjait.

A vasúti infrastruktúra szempontjából fontos lehetőséget jelent a Beltinci – Lendva – Rédics (Magyarország) vonalra **vonatkozó nemzeti területrendezési terv (NKT) kidolgozása**, amely erősítené a nemzetközi közlekedési összeköttetéseket. **A lendvai vasútállomás felújítása és az ipari övezetben található megállóhely kialakítása** javítaná a kombinált áru- és személyszállítás feltételeit, és hozzájárulna e közlekedési alrendszer nagyobb funkcionalitásához.

Az elérhetőség területén lehetőség nyílik a **tömegközlekedés elérhetőségének javítására az idősök és a funkcionálisan korlátozott személyek számára**, ami hozzájárulna a befogadóbb mobilitáshoz és megfelelné a fenntartható fejlődés elveinek.

Lendva Község már **jelentős eredményeket** ért el bizonyos területeken, mint például a **Mursko Središče településsel való vasúti összeköttetés helyreállítása**, a **regionális buszközlekedési hálózatba** való bekapcsolódás, valamint a **PROSTOFER** projektben való aktív részvétel, amely ingyenes közlekedést biztosít az idősök számára. Emellett további **tömegközlekedési vonalak is létesültek** bizonyos településekre, ami pozitív lépés a jobb közlekedési összeköttetés irányába.

Összegzésként elmondható, hogy Lendva Községnek reális lehetőségei vannak a tömegközlekedési rendszer fejlesztésére, de a célok megvalósításához stratégiai megközelítésre, a regionális és országos szereplőkkel való együttműködésre, valamint a helyi lakosság aktív bevonására lesz szükség.

9. táblázat: **A tömegközlekedés területén elért legfontosabb eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése**

ELÉRT EREDMÉNYEK

- **további tömegközlekedési járatok bizonyos településekre**
- **a vasúti összeköttetés helyreállítása Lendva és Mursko Središče között**
- **a PROSTOFER projektben való részvétel**
- **a regionális buszjáratok hálózatához való csatlakozás**

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- a tömegközlekedés alacsonyhasználata
- a tömegközlekedés gyakoriságának növelése és az összes településen való jelenléte
- vasútfejlesztés és bekapcsolódás a vasúti hálózatba
- az összes tömegközlekedési forma használatának csökkenése

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- fedett buszmegálló kialakítása
- rendszeres körjárat kialakítása a Lendva – Vinarium – Hosszúfalu – Thermál Lendva útvonalon
- a fő buszmegálló kialakítása Lendvána tömegközlekedés hozzáférhetőségének javítása az idősök és a fogyatékkal élők számára
- a Beltinci – Lendva – Rédics (HU) vasúti összeköttetés állami tervének előkészítése
- buszmegálló kialakítása a lendvai ipari övezetben
- a meglévő vasúti infrastruktúra modernizálása és a lendvai ipari övezetben található vasútállomás rendezése
- hálózat létrehozása a szomszédos Horvátországgal és Magyarországgal

A közúti személyszállítás Lendva Községben nyilvános buszjáratok formájában valósul meg, amelyek települések közti személyszállításaként működnek. A közszolgáltatást az Avtobusni promet Murska Sobota d.d. vállalat végzi.

Külön járatokat is üzemeltetnek iskolai utaztatás formájában. Az iskolai buszjáratokat az Avtobusni promet Murska Sobota d.d. üzemelteti.

A hívható közlekedés (Prostofer) 2021-ben került bevezetésre Lendva Község területén.

A buszjáratok a kordonszámlálásban 9 %-át teszik ki az összes regisztrált utasnak, ebből 5 % a tömegközlekedési járatok utasai, 4 % pedig az iskolai szállítások utasai. A megkérdezett munkavállalók közül senki sem használja a tömegközlekedést. A megkérdezett általános iskolások 43%-a iskolabusszal jár iskolába.

Lendva Község területén a tömegközlekedés magában foglalja a vasúti közlekedést is, azonban a közlekedési módok használatának megállapítására szolgáló módszer egyike sem regisztrált vasúti utasokat.

PRIORITÁS

Javítani kell a meglévő tömegközlekedés hozzáférhetőségét, hatékonyságát és vonzerőjét, valamint meg kell vizsgálni az új tömegközlekedési formák bevezetésének lehetőségeit.

Magyarázat: Lendva Község a tömegközlekedés területén prioritásként tűzte ki ennek elérhetőségét, hatékonyságának és a meglévő vonalak felhasználói élményének javítását, és egyúttal vizsgálja az új, alkalmazható közlekedési formák bevezetésének lehetőségét is, hogy biztosítsa a szétszórta települések jobb összeköttetését és ösztönözze a tömegközlekedés használatát, mint a személygépkocsi fenntartható alternatíváját.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

A meglévő szolgáltatások javításával és további tömegközlekedési formák lehetőségének vizsgálatával elérhető, hatékony és felhasználóbarát tömegközlekedést biztosítani, amely igazodik a község lakosainak és látogatóinak igényeihez.

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

A tömegközlekedésben való részesedés növelése 5%-ról 2024-ben 10%-ra 2031-ben.

A középiskolába tömegközlekedéssel járó diákok arányának növelése 53%-ról 2024-ben 60%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

- A közlekedési módok aránya a középiskolába járás során
- A közlekedési módok aránya és használata a község fő közlekedési útvonalain.

INTÉZKEDÉSCSOMAGYOK

1. Átfogó közlekedéstervezés a tömegközlekedés területén

Cél: stratégiai keret létrehozása a tömegközlekedés, mint a fenntartható mobilitás kulcsfontosságú formájának szisztematikus és inkluzív tervezéséhez.

Intenzitás	Leírás
1.1 Rendszeres körjárat létrehozása a tömegközlekedésben	Körjárat létrehozása a Lendva - Vinarium - Hosszúfalu - Thermál Lendva útvonalon, amely összeköti a lakó-, gazdasági és turisztikai területeket, és lehetővé teszi a könnyű átjutást a községen belüli fontosabb pontok között.
1.2 Rendszeres körjárat bevezetése a Lendva Község és a szomszédos községek fontos turisztikai pontjai között	Lendva Község a releváns partnerekkel együttműködve megkezdte egy rendszeres körjárat bevezetését, amely összeköti a község fő turisztikai és rekreációs pontjait, és lehetőség szerint a szomszédos községek bizonyos pontjait is.
1.3 A határon átnyúló kapcsolatok erősítése	Magyarországgal (Rédics) és Horvátországgal (Mursko Središće) való határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése összehangolt járatok és a regionális szereplőkkel való együttműködés révén.
1.4 A tömegközlekedés használatának ösztönzése	Ösztönző intézkedések és promóciós tevékenységek (pl. ingyenes utazási napok, jutalomprogramok, kampányok) bevezetésével erősíteni a tömegközlekedés használatának előnyeivel kapcsolatos tudatosságot. Különös hangsúlyt kell fektetni a célcsoportokra, mint például a diákok, az idősek és a munkavállalók, bevonva a helyi intézményeket és a munkaadókat.
1.5 Törekvések a Beltinci – Lendva – Rédics vasúti összeköttetés szakértői alapjainak kidolgozására és a ÁKT elindítására	Erőfeszítések a Beltinci–Lendva–Rédics vasúti összeköttetés szakértői alapjainak előkészítésére és az ÁKT megkezdésére.

2. Minőségi infrastruktúra biztosítása a tömegközlekedés számára

Cél: A tömegközlekedés biztonságának, hozzáférhetőségének és vonzerőjének javítása célzott infrastrukturális beavatkozásokkal

Intenzitás	Leírás
2.1 Fedett buszmegállók rendezése és korszerűsítése	<p>A meglévő megállók felújítása és új megállók kialakítása fedett várakozóhelyekkel, padokkal, információs táblákkal és világítással a nagyobb forgalmú helyszíneken. Az intézkedés prioritási helyszínei:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lendva ipari övezet• Radamos• Göntérháza• Lendvahegy és Hosszúfaluhegy• Csente Zatak• Völgyifalu• Pince• Pince Major• Petesháza
2.2 A fő buszmegálló átalakítása Lendván	<p>Modern, felhasználóbarát központi állomás kialakítása alapvető infrastruktúrával, biztonságos megközelítéssel, váróterekkel és más közlekedési formákkal való összeköttetéssel (projektdokumentáció elkészítése).</p>
2.3 A vasútállomás rendezése az ipari övezetben	<p>Kombinált személy- és áruszállítási állomás létesítése a lendvai ipari övezetben a logisztika és a fenntartható munkavállalói mobilitás támogatása érdekében.</p>
2.4 A vasútállomás modernizálása Lendván és rendszeresebb vasúti összeköttetések létrehozása	<p>A meglévő vasútállomás felújítása, javítva az akadálymentességet, az utasok tájékoztatását és a buszjáratokra való átszállást.</p>
2.5 Intermodális csomópontok fejlesztése	<p>Kisebb intermodális csomópontok (tömegközlekedés + kerékpár + gyaloglás) létrehozása a fő útvonalak mentén és a buszmegállókban, kerékpártárolókkal és összehangolt átszállási időkkel.</p>
2.6 Rendszeres buszjáratok létrehozása az ipari övezetben és a menetrendek összehangolása a vállalatok munkaidejével	<p>A község törekedni fog egy célorientált tömegközlekedési vonal létrehozására, amely hatékonyan összeköti a község településeit a lendvai ipari övezettel. A menetrend összehangolásra kerül a vállalatoknál a műszakok kezdetével és végével, ami javítja a munkahelyek elérhetőségét, csökkenti a forgalmi terhelést és hozzájárul ahhoz, hogy a munkavállalók az egyéni közlekedésről a tömegközlekedésre térjenek át. Az intézkedés célja továbbá a kibocsátás hosszú távú csökkentése és a fenntartható mobilitás ösztönzése.</p>
2.7 A Lendva-Vinarium felvonó összeköttetés létrehozása lehetőségeinek vizsgálata a tömegközlekedés részeként	<p>A község megkezdi a szakértői alapok kidolgozását annak vizsgálatára, hogy megvalósítható-e körkörös kabinos felvonóvonal kialakítása Lendva város központja és a Vinarium kilátótorony között. A tevékenységek keretében elkészülnek a megfelelő szakértői, területi és műszaki alapok, valamint a költség-haszon elemzés (cost-benefit analysis).</p>
2.8 A hívható közlekedési rendszer fejlesztése	<p>Lendva Község továbbra is ösztönözni fogja a Prostofer szolgáltatás igénybevételét, amely az időseknek és mozgáskorlátozottaknak ingyenes szállítást biztosít orvoshoz, boltba vagy más sürgős ügyintézéshez. Emellett a község megvizsgálja a rendszer fejlesztésének szükségességét is, bevezetve a hívható közlekedés fizetős változatát, mint pl. a ToyotaGo modell, ami javítaná a szolgáltatás hozzáférhetőségét és további mobilitást biztosítana egy szélesebb körű felhasználói réteg számára.</p>

6.5 SZEMÉLYGÉPKOCSI KÖZLEKEDÉS

FONTOS KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A gépjárműforgalom Lendva Községben a közlekedési rendszer kulcsfontosságú eleme, mivel jelentős hatással van a lakosság mobilitására, a szolgáltatások elérhetőségére, a gazdaság működésére és a lakókörnyezet minőségére. A település geostratégiai elhelyezkedése miatt, a magyar határ mellett és Horvátország közvetlen közelében, a közúti infrastruktúra szélesebb regionális és határon átnyúló jelentőségű is.

a) Személygépkocsi közlekedés

A község közúthálózata helyi utakból és közutakból áll, amelyek az egyes településeket a község központjával és a fő közlekedési útvonalakkal kötik össze. A fő közlekedési tengelyek a községet átszelő országutak, amelyek összeköttetést biztosítanak a regionális és országos közúthálózattal. Az elmúlt években a személyes gépjárműforgalom növekedése figyelhető meg, ami a lakosság motorizációjának növekedésével, a tömegközlekedés vonzerőjének hiányával és a települések térbeli szétszóródásával magyarázható.

A gépjárműforgalom nagy része a munkahelyre, az iskolába és a szolgáltatásokhoz való eljutás céljából történő napi ingázáshoz kapcsolódik, különösen Lendva – Murska Sobota és Lendva – Magyarország irányában. A község területén néhány forgalomcsillapító intézkedést is végrehajtottak, mint például a sebességkorlátozó küszöbök (66. kép), figyelmeztető jelzések és ideiglenes körforgalmak, amelyek javítják a forgalom áramlását és biztonságát.

Bizonyos helyi utakon, például az LC 206011 Pince–Petesháza közötti úton, nincs kialakított infrastruktúra a sérülékeny csoportok (gyalogosok, kerékpárosok) számára, ami a közlekedés résztvevőinek biztonsága szempontjából kihívást jelent, mivel gyakorlatilag mindenki ugyanazon a pályán közlekedik.

b) Teherforgalom

Lendva Község fontos gazdasági szerepet tölt be, fejlett ipari és logisztikai infrastruktúrával rendelkezik, ami közvetlenül tükröződik a tehergépjárművek megnövekedett jelenlétében, különösen az országutakon és az ipari területek környékén. A község központjának forgalmát az A5-ös autópálya (Maribor – Pince) megépítése jelentősen tehermentesítette, amely hatékony csatlakozást biztosít az egész Európára kiterjedő közlekedési hálózathoz (TEN-T). A lendvai ipari övezet közvetlenül az autópálya csomópont közelében található, ami gyors és közvetlen összeköttetést biztosít a Magyarország, Horvátország és Közép-Szlovénia felé tartó nemzetközi szállítási áramlatokkal.

Ez az elhelyezkedés jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a nehéz teherforgalom nagy része a község központjából az autópályára terelődött, ami pozitív hatással volt a forgalmi dugók, a zaj és a kibocsátások csökkentésére a lakott területeken. A nagyobb teherforgalom ma már többnyire az ipari övezet és az autópálya között zajlik, az R2-442-es országút és más magasabb rendű utak használatával.

Ennek ellenére továbbra is vannak bizonyos kihívások a helyi mezőgazdasági gépek közlekedésével kapcsolatban, különösen a mezőgazdasági gépek (pl. traktorok és pótkocsik) közlekedésével, amely gyakran a község központján és a lakott területeken is keresztülhalad. Az ilyen közlekedés, különösen a szezonális munkák idején, növeli a konfliktusokat más közlekedőkkel (gyalogosok, kerékpárosok, személygépjárművek), csökkenti a forgalom áramlását és növeli a közlekedési balesetek kockázatát, mivel a mezőgazdasági járművek gyakran elfoglalják a pálya nagyobb részét, ugyanakkor lassabbak és kevésbé manőverezhetőek.

Egyes helyi utakon és a településeken belüli keresztezésekben térbeli és biztonsági korlátozások lépnek fel, amelyek miatt érdemes lenne megfontolni egy speciális infrastruktúra vagy közlekedési rendszer kialakítását a mezőgazdasági járművek számára.

A közlekedésbiztonság és a tehergépjármű-forgalom hatékonyságának hosszú távú javítása érdekében kulcsfontosságú lesz a logisztikai áramlások további optimalizálása, a közlekedési funkciók (teherforgalom – személyforgalom – mezőgazdasági járművek) szétválasztása, valamint a településen belüli közlekedési rendszer rendezése.

c) Álló forgalom

Lendva Községben az állóforgalom nagyrészt jól szervezett, megfelelően jelölt parkolóhelyekkel a közintézmények, iskolák, turisztikai látványosságok és településközpontok közelében. A Lendvai Kétnyelvű Középiskola és a Vinarium kilátótorony közelében található parkolók a funkcionális és esztétikus közlekedési infrastruktúra jó példái, elektromos töltőállomásokkal ellátott parkolóhelyeket is biztosítva, ami fontos lépés a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése és a fenntartható mobilitás ösztönzése felé.

A város központjában egysínű motoros járművek számára is kialakítottak parkolóhelyeket, ami lehetővé teszi a korlátozott tér hatékonyabb kihasználását és a közlekedés rendezettségének javítását. A lendvai vár alatt található parkolók hozzájárulnak a fontos turisztikai látványosságok jobb megközelíthetőségéhez és csökkentik a város más részeire nehezedő nyomást.

A község P+R parkolót is biztosított, amely lehetővé teszi a parkolást a város szélén, és onnan alternatív közlekedési formákkal (kerékpár, gyalog, tömegközlekedés) lehet tovább utazni, ami tehermentesíti a város központját.

Ennek ellenére a város központja, különösen a Templom tér környéke problémásnak bizonyul az álló forgalom szempontjából, ahol a rendezetlen vagy túlzott parkolás csökkenti a beláthatóságot, különösen a gyalogos átkelőhelyek közelében, és ezáltal növeli a közlekedési balesetek kockázatát, főként a sérülékeny csoportok, mint a gyermekek, az idősek és a turisták számára. Szükség van a közlekedési rendszer felülvizsgálatára, a parkolóhelyek jobb elosztására és az álló forgalom megfelelőbb helyekre történő átirányítására.

Hasonló helyzet figyelhető meg a Göntérházi Kétnyelvű Általános Iskola környékén is, ahol a talajjelzések és a közlekedésellenőrzés hiánya miatt célszerű a parkolási rendszer további rendezése és a forgalomcsillapító intézkedések bevezetése.

Általánosságban azonban nem tapasztalhatók nagyobb problémák az álló forgalom területén. A jelenlegi kapacitások kielégítik a helyi lakosság, a munkavállalók, a diákok és a turisták igényeit, így a község fenntartja a terület kiegyensúlyozott kezelését, anélkül, hogy nagyobb infrastrukturális nyomás nehezedne rá. A fejlesztési lehetőségek elsősorban a közlekedésbiztonság növelése és a fenntartható mobilitás céljaival való jobb összehangolás irányában maradnak.



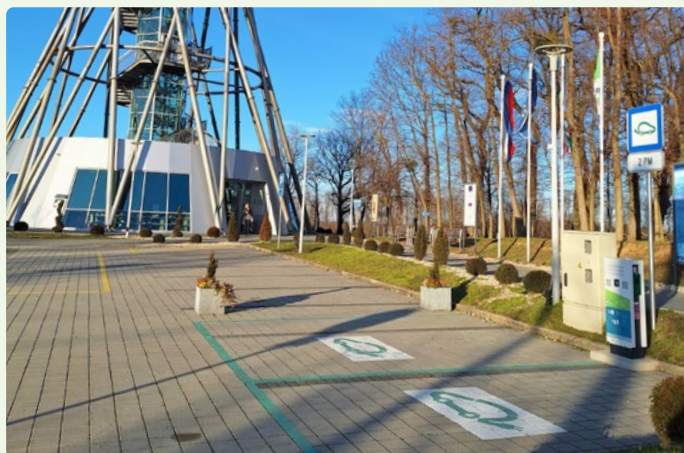
56. kép: A Lendvai Kétnyelvű Középiskola parkolójában van egy kijelölt parkolóhely mozgáskorlátozottak számára, amelyet megfelelő talaj- és függőleges közlekedési jelzésekkel jelöltek meg – ez a megoldás javítja az oktatási intézmény hozzáférhetőségét és biztosítja a mozgáskorlátozottak számára az egyenlő mobilitási lehetőségeket.



57. kép: A Lendvai Kétnyelvű Középiskola parkolója funkcionálisan van kialakítva, egyértelmű közlekedési jelzésekkel, mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóhellyel, valamint növényzettel borított zöld területekkel, ami hozzájárul az iskola környezetének esztétikus megjelenéséhez és fenntartható kialakításához. Ez a megoldás javítja a közlekedésbiztonságot, az akadálymentességet és a köztisztviselői körkörösben való tartózkodás minőségét.



58. kép: A parkoló mellett és a kétnyelvű középiskola sport- és rekreációs parkjának közvetlen közelében nyilvános illemhelyek találhatóak. Az épület kiegészíti a terület funkcionalitását, javítja a látogatók felhasználói élményét és megfelelő higiéniai feltételeket biztosít az iskolai és rekreációs területek használói számára.



59. kép: A népszerű turisztikai látványosság, a Vinarium kilátótorony közvetlen közelében parkolóhelyeket alakítottak ki elektromos töltőállomásokkal – ez a megoldás csökkenti a látogatók szén-dioxid-kibocsátását és kiegészíti a turisztikai infrastruktúrát az környezetbarát hozzáférés szempontjából.



60. kép: A LK 207601 helyi út szélén, Göntérháza településen a járművek közvetlenül a Göntérházi Kétnyelvű Általános Iskola közelében parkolnak. Az ilyen parkolási rendszer az iskola környékén hatással lehet a közlekedés biztonságára, különösen a gyermekek és a gyalogosok számára – célszerű lenne a közlekedési rendszer kiegészítő szabályozása, a parkolóhelyek kijelölése és esetlegesen a forgalom lassítása a közlekedők nagyobb biztonságára érdekében.



61. kép: Az LC 206031 (Lendva-Hármasmalom) és az LC 206021 (Lendva-Petes-háza) helyi utak, valamint a KJ 970622 (Hármasmalom- Nafta Lendva mellett) és a JP 706501 (Hármasmalom-Pusztakép) komplex kereszteződésében villogó figyelmeztető jelzőlámpa van elhelyezve. A villogó lámpa javítja a kereszteződés láthatóságát, figyelmezteti a járművezetőket a konfliktusok fokozott lehetőségére, és hozzájárul a közlekedés biztonságának növeléséhez, különösen rossz látási viszonyok és nagyobb forgalom mellett.



62. kép: Az R2-442/1319 (Dobronak- Hosszúfalu körforgalom) állami út és az LK 207601 (Iskola utca Göntérházán) és LC 430011 (Turnišče–Göntérháza) kereszteződésében ideiglenes körforgalom került kialakításra, előre gyártott közlekedési elemek felhasználásával. A kialakítás biztosítja a forgalom zavartalanabb és biztonságosabb áramlását, csökkenti a konfliktushelyzetek lehetőségét, és lehetővé teszi a sebesség csökkentését, különösen az iskolai útvonalak bekapcsolódásánál és a településekhez való hozzáféréseknél.



63. kép: Lendva város központjában kialakítottak egysínű járművek, például motorkerékpárok és moperek számára kijelölt parkolóhelyeket. A parkolóhelyek talajjelölésekkel vannak jelölve, és a forgalom szempontjából jól megközelíthető, biztonságos helyeken található, ami hozzájárul a forgalom rendezettségéhez és a tér hatékonyabb kihasználásához.



64. kép: A lendvai vár alatt parkolóhelyek vannak kialakítva, amelyek biztosítják a történelmi és turisztikai terület látogatóinak a hozzáférést. A parkolóhelyek egyértelműen jelölve vannak és a személygépkocsik biztonságos parkolására alkalmasak, ami hozzájárul a forgalom jobb szervezéséhez.



65. kép: A LC 206011 Pince–Petesháza helyi úton Benica településen nincsenek járdák és külön kijelölt kerékpáros sávok, ezért minden közlekedőnek ugyanazt a pályát kell használnia. Ez a közlekedési helyzet növeli a motorosok, kerékpárosok és gyalogosok közötti konfliktusok kockázatát, és további intézkedéseket igényel a közlekedésbiztonság és a közlekedési tér minőségének javítása érdekében.



66. kép: Forgalmcsillapító küszöb a LC 206201 Lendva–Lendvahegy helyi úton



67. kép: Lendva Község karbantartja a szőlőültetvényekhez vezető szűk utak hálózatát, amelyek elhelyezkedésük és rendeltetésük miatt kulcsfontosságúak a szőlőültetvények megközelítéséhez. Az utóbbi időben ezek az utak egyre nagyobb terhelésnek vannak kitéve, főleg hétvégén, amikor a rekreációs és turisztikai látogatások miatt megnő a forgalom. A megnövekedett forgalom közlekedési dugókat, a közúti infrastruktúra nagyobb terhelését és a közlekedési balesetek kockázatának növekedését okozza, ezért intézkedésekre van szükség a közlekedési áramlás és a biztonság javítása érdekében.

A gépjárműforgalom területén a legfontosabb kihívások között kiemelkedik a Lendvahegy borvidék forgalmi terhelése, amely a megnövekedett turisztikai tevékenység következménye. Emellett problémát jelent a megengedett sebesség túllépése a község összes településén, ami veszélyezteti a közlekedésben részt vevő személyek biztonságát. A közlekedésbiztonságot tovább nehezíti a rendezetlen közlekedési helyzet Lendva központjában, ahol a rossz áttekinthetőségű kereszteződések és a parkolóhelyek forgalmi dugókat és nagyobb baleseti kockázatot okoznak.

A fent említett kihívások ellenére jelentős lehetőségek is felmerülnek a helyzet javítására. Ezek között szerepel az a javaslat, hogy bizonyos két irányú utakat egyirányúvá alakítsanak át, ami növelné a forgalom áramlását és csökkentené a közlekedési konfliktusokat. A központi részben található utak szűkítése nagyobb területet biztosítana a gyalogosok számára és lassítaná a járművek sebességét, ami javítaná a közlekedésbiztonságot és az életminőséget. További tervek között szerepel a Fő utca parkolóhelyeinek megszüntetése, kitérőhelyek kialakítása a Vinarium torony felé vezető úton, valamint sebességkorlátozott övezetek kialakítása a sűrűn lakott területeken. Fontos az a terv is, hogy kerülőutat létesítsenek, amely átírányítaná a tranzitforgalmat a község központjából.

A motorizált közlekedés terén elért eredmények közül Lendva Községben kiemelkedik a kétnyelvű középiskola mellett létrehozott P+R központi parkoló, amely ösztönzi a tömegközlekedés használatát és csökkenti a város központjának forgalmi terhelését. Emellett elektromos töltőállomásokkal ellátott parkolóhelyeket is kialakítottak, ami ösztönzi a fenntartható mobilitást és a környezetbarát járművek használatát. A közúti infrastruktúra rendszeres karbantartása és felújítása, valamint a központ és a többi települések közötti jó összeköttetés hozzájárul a közúti hálózat jobb áteresztőképességéhez és funkcionalitásához.

A kulcsfontosságú kihívások átfogó kezelése és a lehetőségek kiaknázása lehetővé teszi Lendva Község számára egy fenntarthatóbb és biztonságosabb gépjárműforgalmi rendszer kialakítását, amely egyúttal megfelel a lakosság igényeinek és védi az életminőséget.

10. táblázat: A motorizált közlekedés területén elért legfontosabb eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése

ELÉRT EREDMÉNYEK

- **központi (P+R) parkoló létrehozása Lendva központján kívül (a KKI mellett)**
- **parkolóhelyek kialakítása elektromos autók töltésére szolgáló töltőállomásokkal**
- **a községi közúti infrastruktúra rendszeres karbantartása és felújítása**
- **jó összeköttetés a község központja és a többi települések között**

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- a két irányú utak egy részének egyirányúvá alakítása a községben
- a közúti sávok szűkítése Lendva központjában, ezzel növelve a gyalogosok számára rendelkezésre álló teret, és egyúttal csökkentve a járművek sebességét
- a parkolóhelyek megszüntetése Lendva központjában (Fő utca)
- kitérő sávok kialakítása a Vinarium toronyhoz vezető úton a közlekedésbiztonság javítása érdekében
- sebességkorlátozási zónák kialakítása sűrűn lakott területeken
- kerülőút kialakítása

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- a motoros forgalom terhelése a Lendvahegy területén (a turizmushoz kapcsolódóan)
- nagy sebességű motorizált forgalom a község (összes) településén belül
- az autók rendkívül magas aránya
- áttekinthetetlen kereszteződések Lendva központjában az álló forgalom miatt

Lendva Községben végzett gépjárműforgalom elemzése, amely a forgalom kordonszámlálási adatain alapul, egyértelműen kimutatja a lakosság erős függőségét a személygépkocsiktól. Körülbelül 79 %-a az összes utasnak személygépkocsit vagy utaskombit használ, és a foglalkoztatottak közül 92 %-a személygépkocsival jár munkába, többnyire sofőrként. A gépjárművek használata az iskolába járás során is jelentős, ahol a tanulók közel 34%-a használja a gépjárművet közlekedési eszközként, de több tanuló közötti közös használat nem figyelhető meg.

A közlekedés átfogó irányításával és a forgalom lassításával javítani kell a közlekedés biztonságát minden résztvevő számára, különösen a sérülékeny csoportok számára, és a fenntartható alternatívák fejlesztésével csökkenteni kell a polgárok függőségét a személygépkocsiktól a mindennapi utazások során.

Magyarázat: A személygépkocsi forgalom hatékony irányítása kulcsfontosságú Lendva Község számára a sérülékeny csoportok, például a gyalogosok, kerékpárosok, gyermekek, idősök és mozgáskorlátozottak biztonságának biztosításában. A településeken belüli forgalom lassításával, megfelelő közlekedési jelzésekkel, az útfelületek átalakításával és a fenntartható mobilitási formák ösztönzésével a község biztonságosabb, hozzáférhetőbb és fenntarthatóbb közlekedési környezetet teremt. Ezzel csökkenti a közlekedési balesetek kockázatát, javítja a közterületek minőségét és hozzájárul az összes polgár életminőségének javításához.

Célzott közlekedésirányítással, a sebesség csökkentésével és a közlekedésbiztonság javításával, különösen a veszélyeztetett csoportok számára, fokozatosan csökkenteni kell a személygépkocsiktól való függőséget, és ösztönözni kell a fenntartható mobilitási formákra való áttérést.

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

A személygépkocsik közlekedésben való részesedésének csökkentése 78%-ról 2024-ben 72%-ra 2031-ben. A munkába járáshoz személygépkocsit használó munkavállalók arányának csökkentése 94%-ról 2024-ben 83%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

- A közlekedési módok aránya a munkába járás során
- A közlekedési módok aránya és használata a község fő közlekedési útvonalain

1. A közúthálózat fejlesztése és karbantartása

Cél: javítani a biztonságot, a forgalom áramlását és a kényelmet minden résztvevő számára, ugyanakkor infrastrukturális beavatkozásokkal támogatni a fenntartható mobilitást és csökkenteni a motorizált közlekedés negatív hatásait

Intézkedés	Leírás
1.1 A községi utak további felújítása és karbantartása	A község továbbra is rendszeresen fog befektetni a községi közúti infrastruktúra karbantartásába és felújításába, azzal a céllal, hogy minden felhasználó számára biztonságos és minőségi közúthálózatot biztosítson. Az intézkedés magába foglalja a burkolatok, szegélyek, padkák, közlekedési jelzések és vízvezető rendszerek felújítását, ami elengedhetetlen az utak élettartamának meghosszabbításához és a közlekedésbiztonság javításához.
1.2 Korlátozott sebességű területek kialakítása a településeken belül	A sérülékeny csoportok közlekedésbiztonságának javítása érdekében a település 30 km/h sebességkorlátozású területeket (ún. „30-as zónákat”) hoz létre a sűrűn lakott településeken, elsősorban iskolák, óvodák, idősek otthonai és sűrűbben lakott területek környékén. Az intézkedés célja a forgalom lassítása, a közlekedési balesetek kockázatának csökkentése és egy biztonságosabb, barátságosabb lakókörnyezet megteremtése.
1.3 Szűkítés a járműforgalom számára fenntartott sávok szélességének és a gyalogosok és kerékpárosok számára fenntartott területek kiszélesítése a község sűrűn lakott területein	Lendva Község sűrűn lakott területein területrendezési beavatkozásokra kerül sor, amelyek magukban foglalják a helyi utak sávjainak szűkítését és a gyalogosok és kerékpárosok számára biztonságos területek bővítését. Az intézkedés célja a forgalom lassítása, a közlekedésbiztonság és a közterületek minőségének javítása, valamint az aktív mobilitásformák ösztönzése helyi szinten.
1.4 Kitérőhelyek kialakítása a forgalmas helyi utakon (Hosszúfaluhegy és Lendvahegy)	A legforgalmasabb helyi utakon Lendva Község dombos területén, például a Vinarium toronyhoz vezető úton, kitérőhelyeket kell kialakítani, amelyek lehetővé teszik két jármű biztonságos találkozását a keskeny útszakaszokon. A kitérőhelyek növelik a forgalom áramlását, javítják a járművezetők biztonságát és csökkentik a torlódások és a közlekedési konfliktusok lehetőségét.
1.5 Külön útvonal kialakítása a mezőgazdasági gépek számára	Kerülőút kialakítása, amely kizárólag a mezőgazdasági gépek közlekedésére szolgál – összekötő út a szőlőtermő területek (Lendvahegy és Hosszúfaluhegy), a megművelt területek és a háttér települések között, amely elkerüli Lendva város központját.
1.6 Kerülő út építése Lendva körül	Lendva központját körülvevő kerülőút megépítése, amelynek célja a sérülékeny közlekedők biztonságának növelése, a központban való életminőség javítása és a fenntartható mobilitási formák (gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés) ösztönzése.

2. A személygépkocsi-forgalom kezelése

Cél: az autótól, mint elsődleges közlekedési eszköztől való függőség csökkentése, valamint a közlekedésbiztonság, a forgalom és az életminőség javítása a városi környezetben

Intézkedés	Leírás
2.1 A közlekedési rendszerek átszervezése – a két irányú utak egyirányúvá alakítása	<p>A község közlekedési átszervezést hajt végre bizonyos utcákban a város központjában, ahol a jelenlegi közlekedési rendszer nem biztosítja a megfelelő forgalomáramlást, biztonságot és minőségi közterületet. Az intézkedés magában foglalja a két irányú forgalom egyirányúvá alakítását, ami lehetővé teszi a járműforgalom szűkítését, a gyalogosok és kerékpárosok számára fenntartott területek növelését, a vizuális rendezettség javítását és egyúttal a forgalom lassítását. Az intézkedésbe bevont prioritási helyszínek:</p> <ul style="list-style-type: none">• a Fő utca egy része• a Kranjec utca egy része• a Sz. István utca egy része• a Malom utca• a Mohor utca
2.2 A város központjában álló járművek forgalmának felülvizsgálata és optimalizálása	<p>A község átfogó felülvizsgálatot és optimalizálást hajt végre a város központjában a parkoló forgalom tekintetében, azzal a céllal, hogy javítsa a közlekedés biztonságát, átláthatóságát, áramlását, a sérülékeny csoportok hozzáférhetőségét és a fenntartható mobilitási formákat. Az intézkedésbe bevont prioritási helyszínek a következők:</p> <ul style="list-style-type: none">• Fő utca• Templom tér• Mohor utca• Malom utca• Vasút utca
2.3 Az autómegosztás (carpooling) ösztönzése iskolába és munkába járáshoz	<p>Lendva Község különböző promóciós tevékenységekkel fogja ösztönözni a személygépkocsik közös használatát iskolába és munkába járáshoz, mint az egyéni közlekedés fenntartható alternatíváját – promóciós tevékenységek, azaz információs kampány, a közös autózás tematikus hete, kapcsolattartó pont vagy online platform létrehozása, együttműködés iskolákkal, munkaadókkal stb.</p>
2.4 A közlekedés ellenőrzésének és irányításának digitalizálása	<p>Lendva Község törekedni fog a digitális sebességellenőrző rendszer kiterjesztésére több multifunkcionális sebesség kijelző telepítésével a község legfontosabb forgalmas helyszínein. A kijelzők elhelyezése iskolák, óvodák, bejáratok és helyi utak előtt, ahol sebességtűlésekkel kapcsolatos problémák vannak.</p>
2.5 Kereszteződések rekonstrukciója a forgalom lassításának és a nem motorizált közlekedők előnyben részesítésének szempontjából	<p>A község megkezdi a kiválasztott forgalmas kereszteződések rekonstrukcióját, ahol magas a motorizált forgalom szintje, és egyúttal szükség van a gyalogosok és kerékpárosok nagyobb biztonságának és áramlásának biztosítására. A cél az, hogy a kereszteződések úgy alakítsák át, hogy azok támogassák a forgalom lassítását, javítsák a beláthatóságot és biztonságos átkelőhelyeket biztosítsanak a sérülékeny közlekedők számára. Prioritási helyszínek:</p> <ul style="list-style-type: none">• Templom tér Fő utca• Sz. István utca• Kranjec utca• Kidrič utca• Mohor utca• Vasút utca
2.6 A hagyományos parkolóhelyek átalakítása zöldőbb parkolóterületekké	<p>A dekarbonizáció és a környezetbarát közlekedési eszközök használatának ösztönzése céljainak megfelelően a község fokozatosan átalakít néhány meglévő parkolóhelyet (PM) elektromos töltőállomásokkal ellátott parkolóhelyekké. Az intézkedés prioritási helyszínei:</p> <ul style="list-style-type: none">• a Fő utca (városközpont) környéke• Vasút utca <p>Parkolóhelyek területének bővítése a közterületek zöldfelületeinek növelése érdekében (pl. fák ültetése, zöld gátak).</p>

7 ČOKLEND



Lendva Község az ÁKS-t a ČOKLEND községek konzorciumának keretében készítette elő, Črenšovci, Kobilje és Dobornak Községekkel együtt, amelynek alapvető célja a fenntartható mobilitás területén végzett intézkedések közös tervezése, végrehajtása és nyomon követése. A konzorciumot az a felismert igény hozta létre, hogy jobb közlekedési összeköttetésre és az egyes községi határokat meghaladó infrastrukturális megoldások összehangolására van szükség.

A lakosok és látogatók mobilitása ugyanis egy nagyobb térségben zajlik, ezért célszerű közös megközelítéseket kidolgozni, amelyek javítják a közlekedési hozzáférhetőséget, a fenntartható mobilitást, és egyúttal hozzájárulnak a turizmus fejlődéséhez és az életminőség javításához. A közlekedés mellett a konzorcium lehetőségeket nyújt a vidékfejlesztés, a turizmus és a gazdasági együttműködés területén való további integrációra is.

Lendva Község az ÁKS keretében hozzájárul a közös projektek megvalósításához, amelyek a lakosoknak modern és biztonságos infrastruktúrát, nagyobb mobilitást, valamint aktív és egészséges szabadidő-töltési lehetőségeket biztosítanak.

Az együttműködés céljai:

- a közlekedési összeköttetés javítása a községek és települések között,
- a fenntartható mobilitási formák (kerékpározás, gyaloglás, e-mobilitás) ösztönzése,
- a terület vonzerejének növelése a turisták és látogatók számára,
- javítani az életminőséget és a közlekedés biztonságát minden közlekedő számára,
- közös projektek kidolgozása az állami és európai források hatékonyabb felhasználása érdekében,
- egységes identitás és közös promóció kialakítása a térség számára.

Intézkedések a ČOKLenD konzorcium szintjén

ČOKLenD	
Intézkedések a Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendva és Dobronak Községek konzorciumának szintjén	
Intézkedés	Leírás
1. Egy községközi kerékpárút-hálózat létrehozása	Javaslat született a községek közötti kerékpárutak összekötésére, ahol a meglévő traktorutakat át lehetne alakítani és biztonságos, átjárható kerékpárutakat biztosítani. Ez az intézkedés kulcsfontosságú a fenntartható közlekedés előmozdításában és Lendva Község lakossága mobilitásának javításában. Kivitelezés alatt van a Lendva-Kobilje kerékpárút, és kiépült már az összeköttetés Lendva, Črenšovci és Odranci között is, de a kerékpárút részben hiányos, és az infrastruktúra sem »kerékpárosbarát« - javasolt a járda felújítása (Lendva - Hotiza között), leeresztett szegélyek nélkül, ahol a kerékpárosok és a gyalogosok elsőbbséget élvezhetnek az autókkal szemben.
2. Független és vízszintes jelzések elhelyezése	A konzorciumhoz tartozó községek területén célszerű turisztikai táblákat, térképeket és információs táblákat elhelyezni, amelyek jelzik a tematikus útvonalakat és kerékpárutakat, így segítve a helyiek és a turisták tájékozódását. Ez magába foglalja a jól jelzett kerékpár- és gyalogutakat is, amelyek növelik a biztonságot és az elérhetőséget minden felhasználó számára.
3. A kulináris, kulturális-műemléki és borászati turizmus összekapcsolása a rekreációs turizmussal	Javasolt a helyi kulináris, kulturális, műemlék és borászati látnivalók összekapcsolása a kerékpározáshoz és gyalogláshoz alkalmas rekreációs területekkel. A hangsúly a tematikus kerékpár- és gyalogutak fejlesztésén van, amelyek a látogatókat a község legfontosabb turisztikai pontjaihoz vezetik, ugyanakkor aktív szabadidő-töltést is lehetővé tesznek. Javasolt továbbá a meglévő erdei utak (amelyek a község településeit kötik össze) tanösvényekké alakítása.
4. Univerzális infrastruktúra biztosítása az e-mobilitáshoz	Az egységes, azonos kinézésű töltőállomások kialakítása a konzorcium összes községében lehetővé teszi a járművek egyszerű és hozzáférhető feltöltését, és ösztönzi az e-mobilitás használatát, mint fenntartható közlekedési formát.
5. Mini és közös terek kialakítása a községek központjaiban	Mini terek kialakítása a községek központjaiban, ahol a tér gyalogosok, kerékpárosok és a helyi lakosság számára lesz fenntartva. A koncepció magába foglalja a »shared space« (közös tér) elvét, amely lehetővé teszi a lakosok, a látogatók és a turisták közötti kötetlen interakciót. A hangsúly a rekreációs területek, padok és zöldterületek fejlesztésén van, amelyek hozzájárulnak a lakott területek életminőségének javításához.
6. Fenntartható mobilitásért felelős koordinátor kinevezése	Lendva Község a konzorcium többi községével együtt kinevezi a fenntartható mobilitás koordinátorát, aki gondoskodik a fenntartható mobilitás területén végrehajtott intézkedések összehangolásáról és operatív támogatásáról. Feladatai közé tartozik az ÁKS végrehajtásának nyomon követése, a különböző érdekelt felekkel (községi igazgatás, közigazgatás, iskolák, vállalkozások, állami intézmények) való együttműködés, szakértői alapok és jelentések elkészítése, valamint a nyilvánosság tájékoztatása és tudatosságának növelése.
7. A ČOKLenD közös védjegyének fejlesztése és promóciója	Črenšovci, Odranci, Kobilje, Lendva és Dobronak Községek törekedni fognak a ČOKLenD közös községközi védjegy létrehozására és terjesztésére, amely egyesíti a fenntartható mobilitás, a turizmus, a vidékfejlesztés és a közös közlekedési megoldások lehetőségeit a határ menti térségben. Ennek keretében a következőket fogják végrehajtani: <ul style="list-style-type: none"> • koordinált mobilitási tervezés (kerékpár- és gyalogutak, tömegközlekedés összekapcsolása), • közös fejlesztési projektek a közlekedési infrastruktúra, a turizmus és a vidékfejlesztés területén, • a desztináció közös marketingje, a zöld mobilitási formákra (pl. e-kerékpárok, tömegközlekedés turisztikai célpontokhoz, határokon átnyúló kerékpárutak) összpontosítva, • együttműködés a nemzeti és európai pályázatokra benyújtandó projektpályázatok előkészítésében, • rendszeres találkozók és koordinációs megbeszélések a községek között a prioritási projektek, a promóció és a közös infrastruktúra megegyezéséről.

Várható hatások

- jobb közlekedési összeköttetés a községek és a települések között
- a kerékpárosok, gyalogosok és e-mobilitás felhasználói biztonságának és kényelmének növelése,
- erősített fenntartható turizmus, gazdag aktív szabadidős tevékenységek kínálatával,
- jobb életminőség és rendezett közös terek a lakosok számára,
- erősített községközi együttműködés és a pénzügyi források hatékonyabb felhasználása,
- közös védjegy bevezetése, amely hozzájárul a térség ismertségének növeléséhez.

8 AKCIÓTERV



Az akcióterv kulcsfontosságú eszköz a község átfogó közlekedési stratégiája céljainak megvalósításához. Az akciótervben szisztematikusan össze vannak gyűjtve a fenntartható mobilitás egyes pilléreinek megfelelően csoportosított intézkedései, amelyek időbeli és pénzügyi értékeléssel is rendelkeznek. Az akcióterv célja, hogy átlátható, összehangolt és fokozatos végrehajtást biztosítson azoknak az intézkedéseknek, amelyek hosszú távon hozzájárulnak a közlekedés biztonságának, az elérhetőségnek és a községben való életminőségnek a javításához.

Minden intézkedésnél meghatározásra került ennek tartalma, a tervezett végrehajtási időszak, a kivitelezésért felelős szerv, a lehetséges finanszírozási források és követelmények is. Különös figyelmet fordítunk a pénzügyi tervezésre, mivel a 2025 és 2032 közötti éves időkeretben előrelátottak az eszközök, amelyeket a község az intézkedések végrehajtására fordít. Ez a megközelítés lehetővé teszi a községi költségvetés reális felmérését, ugyanakkor lehetőséget teremt állami és európai források igénybevételére is.

Így az akcióterv összekapcsolja az ÁKS stratégiai irányelveit konkrét, megvalósítható lépésekkel, amelyek lehetővé teszik a fenntartható mobilitásra való átállást, a közlekedés negatív hatásainak csökkentését és a tér vonzerőjének növelését.

PILLÉR	INTÉZKEDÉS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	FELELŐSSÉG	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	IGÉNYESSÉG
ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI TERVEZÉS												
1.1	A község közlekedési stratégiájának korszerűsítése	60.000	/	/	/	/	/	/	70.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.2	Helyi mobilitási terv	/	/	40.000	/	/	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
1.3	„A mobilitás elsőbbségben” elv	–	–	–	–	–	–	–	–	Község	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
1.4	A fenntartható mobilitás ösztönzése	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Község, általános iskola, óvoda, IFI	községi költségvetés, társfinanszírozási források	alacsony
1.5	Regionális és határon átnyúló tervezés	/	10.000	20.000	20.000	10.000	30.000	/	/	Község, SZKII, Horvátország, Magyarország	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.1	A község központjának revitalizációja	/	/	/	200.000	800.000	300.000	200.000	200.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.2	A mobilitás összekapcsolása	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.3	A sérülékeny csoportokhoz való alkalmazkodás	/	/	10.000	50.000	/	20.000	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
3.1	Digitális adatgyűjtés	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Község	községi költségvetés	alacsony
3.2	Jelentés a KKEM-nak	–	–	–	–	–	–	–	–	Község	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
4.1	Participatív események	–	–	–	–	–	–	–	–	Község, helyi egyesületek	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
4.2	Online platform kezdeményezések-hez	/	2.000	/	/	/	/	/	/	Község	községi költségvetés	alacsony
4.3	A nyilvánosság aktív bevonása	–	–	–	–	–	–	–	–	Község, helyi egyesületek	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
4.4	Együttműködés a gazdasággal és az idegenforgalommal	–	–	–	–	–	–	–	–	Község, helyi egyesületek, vállalkozások	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
GYALOGLÁS												
1.1	Gyalogutak hálózatának tervezése	/	40.000	/	/	/	/	/	/	Község	községi költségvetés	közepes
1.2	A meglévő gyalogutak feltérképezése és digitalizálása	/	/	45.000	/	/	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
1.3	A „Lendvai vár – Templom tér – Kultúra tere” gyalogút kialakítása	/	/	60.000	150.000	350.000	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.4	Gyalogút kialakítása a Vinarium toronyhoz	/	/	/	100.000	500.000	100.000	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.5	„Gyalogbusz” és „Aktív út az iskolába” programok	/	1.000	/	/	/	/	/	/	Község, általános iskola	községi költségvetés	alacsony
1.6	A sérülékeny csoportok hozzáférhetőségének értékelése	/	/	/	20.000	/	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
1.7	„Gyalog Lendván” promóciós kampány	/	/	15.000	15.000	15.000	/	/	/	Község, helyi egyesületek, IFI	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.1	A gyalogos területek rendszeres és aktív karbantartása	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.2	A járdák felújítása és bővítése (prioritási helyek)	/	250.000	250.000	200.000	200.000	200.000	150.000	150.000	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
2.3	A központ burkolt felületeinek felújítása	/	/	/	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.4	Hiányzó gyalogutak építése (prioritási helyek)	/	5.000	200.000	200.000	150.000	150.000	150.000	150.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.5	Gyalogos átkelőhelyek rendezése (láthatóság, világítás)	/	80.000	80.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Község, SzKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.6	Magassági és tapintható kiigazítások	/	40.000	40.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.7	A forgalom csökkentése a lakóövezetekben	/	100.000	100.000	80.000	80.000	80.000	50.000	50.000	Község, rendőrség	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.8	Berendezések elhelyezése és a gyalogutak zöldítése	/	50.000	50.000	40.000	40.000	40.000	30.000	30.000	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes

[/] az intézkedés a kiválasztott évben nem kerül végrehajtásra | [–] az intézkedés végrehajtásához közvetlen pénzügyi források nem állnak rendelkezésre | [SZKII] Szlovén Köztársaság Infrastrukturális Igazgatósága | [KKIT] Közösségi Közlekedésirányító Társaság | [KAI] Kétnyelvű Általános Iskola | [SzV] Szlovén Vasutak | [IM] Infrastrukturális Minisztérium | [IFI] Idegenforgalmi és Fejlesztési Intézet

PILLÉR	INTÉZKEDÉS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	FELELŐSSÉG	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	IGÉNYESSÉG
2.9	Tematikusgyalogutak	/	50.000	50.000	50.000	30.000	30.000	30.000	30.000	Község, helyi egyesületek	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
KERÉKPÁROZÁS												
1.1	Átfogó rendszer a kerékpáros területek tervezéséhez	–	–	–	–	–	–	–	–	Község	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
1.2	Komplex kerékpárhálózat fejlesztése – hiányzó szakaszok dokumentálása	/	40.000	30.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
1.3	A kerékpározás népszerűsítése	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	Község, általános iskola, IFI	Községi költségvetés, társfinanszírozási források	alacsony
1.4	A kerékpáros közlekedés növekedésének nyomon követésére szolgáló mutatók létrehozása	–	–	–	–	–	–	–	–	Község	közvetlen források nincsenek tervezve	alacsony
1.5	A kerékpározás és a turizmus összekapcsolása	/	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	Község, IFI, helyi egyesületek	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.1	A meglévő kerékpáros területek rendszeres karbantartása	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.2	Kerékpárutak és kerékpárosvények további kiépítése	/	/	250.000	200.000	200.000	150.000	/	/	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
2.3	Határon átnyúló kerékpárutak	/	100.000	100.000	80.000	80.000	50.000	50.000	/	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
2.4	Kerékpársávok kialakítása a városi központokban	/	50.000	50.000	100.000	80.000	80.000	50.000	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.5	Az e-kerékpár- és elektromos kerékpártároló-rendszer kiterjesztése	/	10.000	/	/	/	100.000	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.6	Az infrastruktúra fejlesztése a község dombos részén	/	/	/	60.000	100.000	500.000	80.000	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.7	Többcélú állomások - pihenőhelyek építése	/	20.000	70.000	40.000	70.000	40.000	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.8	Védett és fedett kerékpártárolók fejlesztése	/	10.000	10.000	10.000	30.000	/	/	/	Község, helyi vállalkozások	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
TÖMEGKÖZLEKEDÉS												
1.1	Rendszeres tömegközlekedési körjárat létrehozása	/	/	/	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	Község/KKIT	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
1.2	Rendszeres körjárat a turisztikai látványosságokhoz	/	/	60.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	Község, IFI	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.3	A határon átnyúló együttműködés erősítése	/	60.000	40.000	/	/	/	/	/	Község, SZKII	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
1.4	A tömegközlekedés használatának ösztönzése	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
1.5	A szakmai alapok előkészítése és a vasúti összeköttetés tervének kialakítása	/	/	/	/	50.000	/	/	/	Község, MZI	Községi költségvetés, állami költségvetés	közepes
2.1	Fedett buszmegálló rendezése és korszerűsítése	/	60.000	60.000	50.000	50.000	50.000	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.2	A fő buszmegálló rendezése	/	/	50.000	150.000	100.000	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.3	A vasútállomás rendezése az ipari övezetben	/	/	/	80.000	100.000	/	/	/	Község, SzV	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.4	A lendvai vasútállomás modernizálása	/	/	/	/	/	50.000	250.000	/	Község, SzV	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.5	Intermodális csomópontok fejlesztése	/	/	20.000	/	20.000	/	20.000	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.6	Rendszeres buszjárat az ipari övezetbe	–	–	–	–	–	–	–	–	Község/ SZKII	közvetlen források nem tervezettek	alacsony
2.7	Lendva – Vinarium felvonó	/	30.000	50.000	50.000	/	/	/	/	Község	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas

[/] az intézkedés a kiválasztott évben nem kerül végrehajtásra | [–] az intézkedés végrehajtásához közvetlen pénzügyi források nem állnak rendelkezésre | [SZKII] Szlovén Köztársaság Infrastrukturális Igazgatósága | [KKIT] Községi Közlekedésirányító Társaság | [KÁI] Kétnyelvű Általános Iskola | [SzV] Szlovén Vasutak | [IM] Infrastrukturális Minisztérium | [IFI] Idegenforgalmi és Fejlesztési Intézet

PILLÉR	INTÉZKEDÉS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	FELELŐSSÉG	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	IGÉNYESSÉG
2.8	A hívásokon alapuló közlekedési rendszer fejlesztése	/	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
SZEMÉLYGÉPKOCSI KÖZLEKEDÉS												
1.1	A közszégi utak további felújítása és karbantartása	/	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	Köztség/SZKII	Közszégi költségvetés	közepes
1.2	Korlátozott sebességű területek (30 km/h) kialakítása	/	50.000	50.000	30.000	/	/	/	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.3	A járdák és kerékpárutak kiszélesítése	/	/	100.000	100.000	80.000	80.000	/	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.4	Kitérők kialakítása a helyi utakon (dombos terület)	/	/	120.000	100.000	100.000	80.000	60.000	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.5	Kerülőutak a mezőgazdasági gépezetek számára	/	/	/	60.000	200.000	/	/	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.6	Lendva körüli kerülőút építése	/	150.000	300.000	400.000	600.000	600.000	/	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.1	A közlekedési rendszerek átszervezése (egyirányú utak)	/	/	50.000	50.000	50.000	30.000	/	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.2	Az álló közlekedés felülvizsgálata és optimalizálása	/	/	/	60.000	/	/	/	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.3	Az autómegosztás (carpooling) ösztönzése	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.4	A közlekedés ellenőrzésének és irányításának digitalizálása	/	40.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.5	A kereszteződések rekonstrukciója (forgalomcsillapítás, gyalogosok elsőbbsége)	/	/	120.000	120.000	100.000	100.000	80.000	80.000	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.6	Parkolóhelyek átalakítása zöldterületekké és e-töltőállomásokká	/	/	/	/	60.000	60.000	50.000	50.000	Köztség	közszégi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes

[/] az intézkedés a kiválasztott évben nem kerül végrehajtásra | [–] az intézkedés végrehajtásához közvetlen pénzügyi források nem állnak rendelkezésre | [SZKII] Szlovén Köztársaság Infrastrukturális Igazgatósága | [KKIT] Közszégi Közlekedésirányító Társaság | [KAI] Kétnyelvű Általános Iskola | [SzV] Szlovén Vasutak | [IM] Infrastrukturális Minisztérium | [IFI] Idegenforgalmi és Fejlesztési Intézet



LENDVA KÖZSÉG
ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA
2025