

DOBRONAK KÖZSÉG TELEPÜLÉSI INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJAK



A HELYZET, A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK ÁTTEKINTÉSE SZINTETIKUS ANYAG

ZEU DRUŽBA ZA NAČRTOVANJE IN INŽENIRING d.o.o.
PRO-MOČ d.o.o.
RAZVOJNA AGENCIJA SLOVENSKE GORICE d.o.o.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

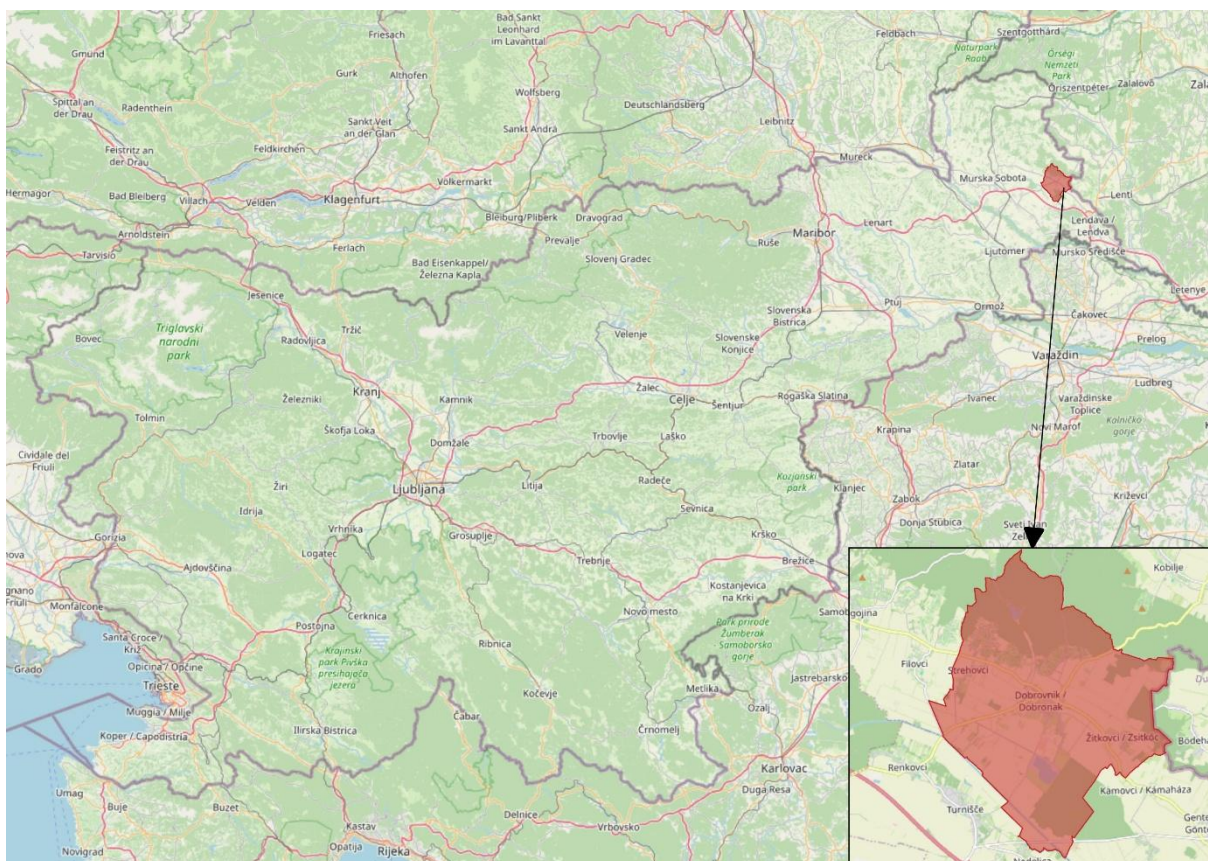
TARTALOM

TARTALOM.....	2
1. BEVEZETÉS	3
2. ÁLTALÁNOS STATISZTIKAI ADATOK A TELEPÜLÉSRŐL.....	5
3. DOBRONAK TIKS ÖNKORMÁNYZATÁNAK JÖVŐKÉPE ÉS CÉLJAI.....	8
4. MUTATÓK ÉS CÉLOK.....	9
5. KEY KIHÍVÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK	11
6. PRIORITÁSOK	12
7. EREDMÉNYEK, KIHÍVÁSOK ÉS HOZZÁJÁRULÁSOK A STRATÉGIA PILLÉREI SZERINT	14
7.1. PILLÉR INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSTERVEZÉS.....	14
7.1.1. ÁLLAPOT	14
7.1.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA.....	14
7.2. A GYALOGLÁS PILLÉRE.....	16
7.2.1. ÁLLAPOT.....	16
7.2.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA.....	20
7.3. PILLÉR KERÉKPÁROZÁS	23
7.3.1. ÁLLAPOT.....	23
7.3.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA.....	28
7.4. PILLAR SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS.....	32
7.4.1. ÁLLAPOT.....	32
7.4.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA.....	33
7.4.3. MENETREND ELEMZÉSE	34
7.4.3.1. DOBRONAK → MURASZOMBAT	34
7.4.3.2. DOBRONAK → LENDVA.....	35
7.4.3.3. ÚTIHAJÓ: LJUTOMER TEHNOSTROJ.....	36
7.4.3.4. IRÁNY MOTVARJEVCI BIRTOK	36
7.4.3.5. DOBRONAK → KOBILJE	37
7.4.4. FŐBB MEGÁLLAPÍTÁSOK	37
7.5. GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI PILLÉR	39
7.5.1. ÁLLAPOT.....	39
7.5.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA.....	43
8. BEFEJEZ.....	45



1. BEVEZETÉS

Dobronak Község Szlovénia távol-keleti részén, a Pannon síkság szívében, a magyar határ mentén található. Körülbelül 31 km² területével a Szlovén Köztársaság statisztikai hivatala (2024) szerint a Szlovén Köztársaság statisztikai hivatala szerint a kisebb szlovén települések egyike, valamivel több mint 1,100 lakossal. A község a határ menti problémás települések közé tartozik, ami különleges fejlettségi státuszt ad neki, ugyanakkor közvetlenül határos Lendva Községgel, Magyarországgal.



1. 1: Dobronak község elhelyezkedése Szlovéniában, forrás: GURS

A terület földrajzi és természeti adottságai jelentős hatással vannak a területfejlesztésre és a közlekedésszabályozásra. A termékeny síkság, a kedvező éghajlati viszonyok és a gazdag víztestek (pl. a Bukovnica-tó) a terület sokféle felhasználását teszik lehetővé - az intenzív mezőgazdaságtól és kertészettől a turizmus fejlesztéséig, különös tekintettel a természeti és kulturális örökségre. A tájat erdők, rétek, vizes élőhelyek és dombok tarkítják, amelyek fontos természeti keretet alkotnak az élethez és a kikapcsolódáshoz.

A település települése viszonylag szétszórtnak és alkalmazkodik a terepviszonyokhoz. A község három településből áll - Dobronak, Strehovci és Zsitkóc - amelyek túlnyomórészt út menti településekké fejlődnek, gazdasági, lakó- és kereskedelmi épületek összefonódásával. Ez a szétszórtság hatással van egy olyan átfogó és funkcionálisan integrált közlekedési rendszer szükségességére, amely lehetővé



tenné a szolgáltatásokhoz, a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz és a turisztikai létesítményekhez való hatékony hozzáférést.

Ma Dobronak önkormányzata egyesíti a természeti erőforrásokat, az erős helyi identitást és a fejlődési lehetőségeket a fenntartható mobilitás területén. Elhelyezkedése, demográfiai szerkezete és viszonylag gyenge közlekedési infrastruktúrája miatt sajátos kihívásokkal kell szembenéznie, de lehetőségekkel is szembe kell néznie a mobilitás modernebb, biztonságosabb és inkluzívabb formáira való átállás terén.



2. ábra2: A közúthálózat ábrázolása, forrás: DRSI

A közlekedés hozzáférhetőségének, biztonságának és életminőségének javítása érdekében Dobronak Önkormányzata részt vesz az Önkormányzati Integrált Közlekedési Stratégia előkészítésében, amely



irányadó dokumentumként szolgál a fenntartható közlekedés fejlesztéséhez. A dokumentum a jelenlegi helyzet részletes elemzésén alapul, és tartalmazza a legfontosabb kihívások, lehetőségek és fejlesztési igények azonosítását.

A stratégia tehát több, mint egy elemző előadás - egyben az első lépés a hosszú távú közlekedéstervezés, a települések jobb integrációja és az önkormányzat mint akadálymentes, biztonságos és környezeti szempontból fenntartható életterv víziójának megvalósítása felé.

2. ÁLTALÁNOS STATISZTIKAI ADATOK A TELEPÜLÉSRŐL¹

Dobronak Község a muravidéki statisztikai régió része. Mérete 31 km². Területét tekintve a 175. helyen áll a szlovén települések között.

A 2023-as statisztikák a következő képet mutatják erről a településről:

2023-ban a településnek körülbelül 1,260 lakosa volt (kb. 620 férfi és 640 nő). Népességét tekintve a 202. helyen áll a szlovén települések között. A település átlagosan 41 lakosa volt négyzetkilométerenként; így a népsűrűség itt alacsonyabb volt, mint az egész országban (105 lakos/km²).

Az élveszületések száma alacsonyabb volt, mint a halálozások száma. A településen az 1000 lakosra jutó természetes szaporodás negatív volt, -6,3 (Szlovéniában -2,1). Az innen kivándorlók száma alacsonyabb volt, mint az oda bevándorlóké. A település 1000 lakosra jutó nettó vándorlása pozitív volt, 11,1 volt. A településen az 1000 lakosra jutó természetes és nettó vándorlás összege pozitív volt, 4,8 (Szlovéniában 3,3).

1. táblázat1: Népesség településenként, forrás: SURS

Település	Népesség - 2024.01.01. állapota
Dobronak	913
Strehovci	232
Zsitkóc	113
Együtt	1.258

Koperben az emberek átlagéletkora 46,9 év volt, ami magasabb volt az országos átlagnál (44,1).

Mint a legtöbb szlovén településen, Koperben is magasabb volt az idősek száma, mint a fiatalok száma: 100 0-14 éves lakosra 202 65 éves vagy annál idősebb ember jutott. Ez az arány azt jelzi, hogy az öregedési index értéke ebben a településben magasabb volt, mint Szlovénia egészére vonatkozó érték

¹ SURS: Dobronak - Szlovén régiók és települések száma (stat.si)



(145 volt). Azt is mutatja, hogy Koperben az emberek átlagéletkora gyorsabban növekszik, mint Szlovénia egészében. A nemek szerint bemutatott adatok azt mutatják, hogy a nők öregedési indexének értéke hat kivételével minden szlovén településen (Črna na Koroškem, Dobronak, Grad, Hodos, Jezersko és Mislinja) magasabb volt, mint a férfiaké. A legtöbb szlovén településhez hasonlóan itt is több volt a 65 éves vagy annál idősebb nő, mint a 15 év alattiak; A férfiak esetében ugyanaz volt a kép.

A településen 1 óvoda volt, és 42 gyermek járt hozzá. Az 1-5 éves gyermekek 87%-a volt óvodába beíratva, ami több, mint Szlovénia összes óvodájában együttvéve (83%). A 2023/2024-es tanévben mintegy 80 tanuló tanult az ottani általános iskolában. Körülbelül 40 diák járt különböző középiskolákba. A településen 27 diák és 2 diplomás jutott 1,000 főre; Szlovéniában átlagosan 38 diák és 8 diplomás jutott 1,000 lakosra.

A 15-64 évesek (azaz a munkaképes korú népesség) mintegy 63%-a volt foglalkoztatott vagy önálló vállalkozó (pl. foglalkoztatottak), ami alacsonyabb, mint az országos átlag (69%).

Az egy főre jutó havi átlagkereset ebben a településben a jogi személyeknél dolgozó munkavállalókra körülbelül 11%-kal volt alacsonyabb, mint a szlovéniai havi keresetek éves átlaga, és nettó értelemben körülbelül 9%-kal alacsonyabb.

A település 1,000 lakosára 599-nek volt autója. Ez átlagosan 11 éves volt.

2023-ban Dobronak községben **454 ember dolgozik**, akik nem tartalmazzák a gazdálkodókat. A **területen 219 munkahely** van, ebből 110 Dobronak község helyi lakosai, míg a fennmaradó 109-et más települések lakói foglalják el.

2. táblázat2: Foglalkoztatottak [a mezőgazdasági termelők kivételével], DOBRONAK, 2023-ra, forrás: SURS

	2023						
	Foglalkoztatottak száma [a mezőgazdasági termelők kivételével]	Foglalkoztatottak száma [a mezőgazdasági termelők kivételével] és helye szerinti település szerint	Foglalkoztatott személyek [a mezőgazdasági termelők kivételével], akiknek munkahelye a lakóhely szerinti településen található	Település közti munkaerő-migránso lakóhely szerinti település szerint	Településközti munkaerő-migránso munkahelyi település szerint	A lakóhely szerinti településen székhellyel rendelkező foglalkoztatott személy aránya [a mezőgazdasági termelők kivételével]	Munkaerő-migrációs index
DOBRONAK együtt							



	454	219	110	344	109	24,2	48,2
--	-----	-----	-----	-----	-----	------	------

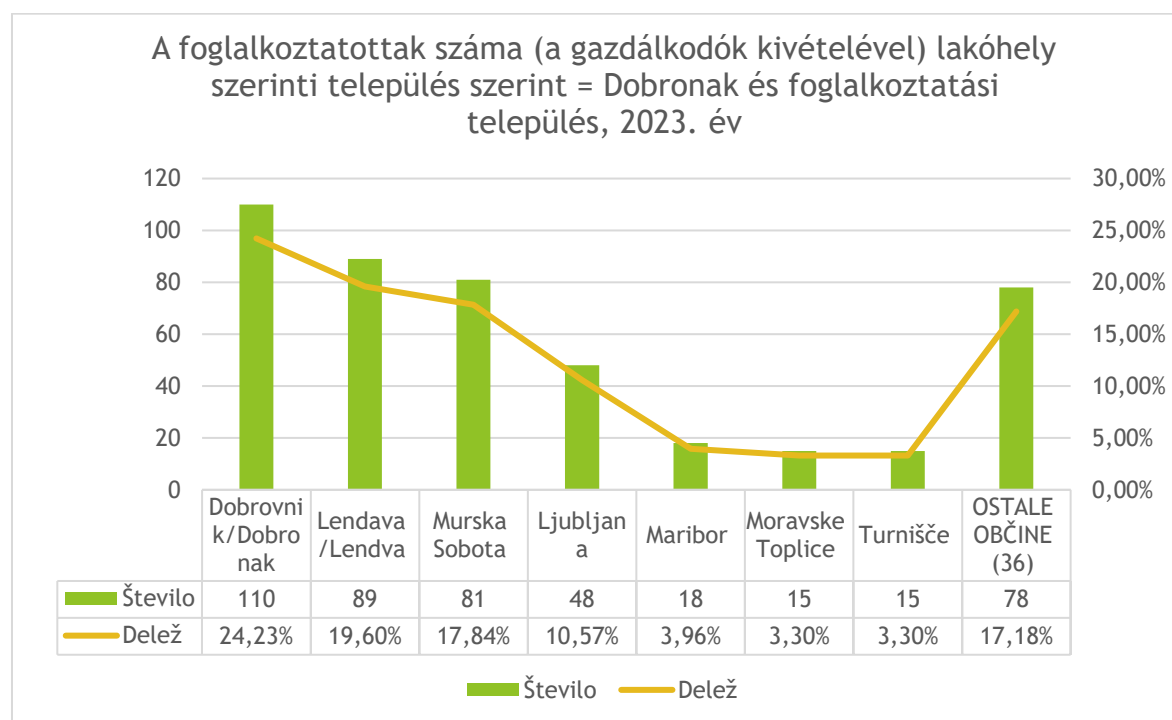
A 454 foglalkoztatott közül 344 a Dobronak községen kívül dolgozik.

Dobronak munkaerő-migrációs indexe **48,2**, ami azt jelenti, hogy a településen a munkahelyek száma a foglalkoztatott lakosság 48,2%-át teszi ki. Ezen index szerint Dobronak község a **túlnyomórészt lakótelepülések kategóriájába sorolható**, ami azt jelenti, hogy az önkormányzatnak kevesebb munkahelye van az aktív népességhez képest, ezért a lakosság többségének a településen kívül van munkája.

Jelentés Dobronak község lakosainak 2023. évi munkavállalói mobilitásáról (a külföldi országok kivételével)

Elemztük Dobronak község lakosságának munkaerő-mobilitását, ahol a település lakói által betöltött álláshelyek megoszlását vizsgáltuk. Az alábbiakban bemutatjuk, hogy Szlovéniában mely településeket alkalmazzák a leggyakrabban.

1. 1: Dobronak önkormányzata foglalkoztatás a foglalkoztatás helye szerinti önkormányzatok szerint, forrás: SURS



2023-ban 110 helyi lakost foglalkoztattak Dobronak községben, ami az összes foglalkoztatott 24,23%-át teszi ki. Emellett Dobronak község lakosságának nagyobb része más településeken is dolgozik, többségük Lendván (89 fő, 19,6%), Murszombaton (81 fő, 17,85%), valamint Ljubljánában (48 fő, 10,57%), Mariborban, Moravske Toplice-ban, Turnišče-ben és 36 másik szlovén településen.



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

Dobronak község lakói arra összpontosítanak, hogy Szlovénia különböző részein találjanak munkalehetőségeket. Dobronak községben a foglalkoztatott lakosság aránya 24,23%, jelentős mennyiségű napi munkaerő-migráció történik. A Dobronaki lakosok munkahelyeinek legnagyobb koncentrációja Dobronak közelében, lendvában és Muraszombaton található. Ez a munkaerő-migráció a különböző helyeken munkát kereső lakosok igényeit tükrözi, beleértve a saját településükön kívüli munkát is.

3. DOBRONAK TIKS ÖNKORMÁNYZATÁNAK JÖVŐKÉPE ÉS CÉLJAI

A jövőkép és a célok képezik az alapját egy olyan stratégia létrehozásának, amely irányítja Dobronak Önkormányzatának további fenntartható közlekedésfejlesztését. A jövőkép meghatározza az önkormányzat kívánt jövőbeli helyzetét a mobilitás területén, a helyi sajátosságok, értékek és a lakosok igényei alapján.

A célok konkretizálják a jövőképet azáltal, hogy világos, elérhető és mérhető lépéseket határoznak meg, amelyek lehetővé teszik annak megvalósítását. Útmutatóként szolgálnak az intézkedések megfogalmazásához, a prioritások meghatározásához és a fenntartható mobilitás fejlesztésének nyomon követéséhez az önkormányzatban.

DOBRONAK ÖNKORMÁNYZATÁNAK JÖVŐKÉPE a következő:

"Dobronak Önkormányzata biztonságos és rendezett környezetet biztosít, ahol a közlekedési kultúra az egészséges és aktív életmód alapja lesz. Az akadálymentes infrastruktúrába való befektetéssel és a mobilitás fenntartható formáinak előtérbe helyezésével magas életszínvonalat tesz lehetővé, és a lakosok összetartó és befogadó közösséget alkotnak."

A látomás magyarázata:

Az önkormányzat arra törekszik, hogy olyan teret hozzon létre, ahol az emberek biztonságban érzik magukat és bekapcsolódnak a mindennapi életbe, kiemelt hangsúlyt fektetve arra, hogy **minden generáció számára minőségi életfeltételeket biztosítson**. A jövőkép alapja a lakosok **biztonságos közlekedési infrastruktúra** iránti igényének felismerése, amely nemcsak a mobilitást szolgálja, hanem az **egészséges életmódot** is elősegíti, és erősíti a **kapcsolatokat a helyi közösséggel és a természeti környezettel**.

Ez a jövőkép abból a vágyból fakad, hogy csökkentsék a közlekedési kockázatokat, és lehetővé tegyék **a könnyű és gondtalan mozgást mindenki számára**, fizikai képességeitől és életkorától függetlenül. A szolgáltatásokhoz és a rekreációs területekhez való hozzáférhető kapcsolatok hangsúlyozása lehetővé teszi a lakosok **számára, hogy könnyen részt vegyenek társadalmi, gazdasági és térbeli tevékenységekben**, ami elősegíti az egyén és a közösség integrált fejlődését.

Különös hangsúlyt fektetnek **a fenntartható mobilitási formákra**, mint például a gyaloglás, a kerékpározás és az akadálymentes tömegközlekedés, amelyek csökkentik az önkormányzat magánautóktól való függőségét és csökkentik a forgalmi torlódásokat, ami hozzájárul a kellemesebb és biztonságosabb lakókörnyezethez.

A beruházások középpontjában a gyalogosok és kerékpárosok számára összekapcsolt, biztonságos és vonzó útvonalak, a jól szervezett közlekedési rendszer és **a kellemes területek biztosítása áll**, ahol



az emberek a szabadban tölthetik az időt, részt vehetnek a csoportos tevékenységekben és elősegíthetik az összetartozás érzését.

A közlekedési kapcsolatok javításával az önkormányzat ösztönözni kívánja a gazdasági és társadalmi központok közötti gazdasági növekedést, és növelni kívánja a terület vonzerejét mind a lakosok, mind a vállalkozások számára.

Az önkormányzat az OCPS hosszú távú megvalósíthatóságára törekszik, amely magában foglalja a nagyközönség és a helyi közösségek, az iskolák és más kulcsfontosságú érdekelt felek részvételét, valamint az összes közlekedési szereplő további tudatosságát az utazási szokások megváltoztatása érdekében. Ez egy fenntartható közlekedési rendszert hoz létre, amely minőségi és biztonságos mobilitást biztosít a lakosoknak.

E jövőkép alapján a következő célkitűzéseket határozták meg, amelyek konkrét irányvonalakat képviselnek:

- C1. Fokozott biztonság minden közlekedő számára.
- C2. Az alapvető szolgáltatásokhoz és tevékenységekhez való hozzáférés javítása.
- C3. Mindenki számára hozzáférhető, társadalmi befogadást lehetővé tevő közlekedési rendszer.
- C4. Egészségesebb és aktívabb lakosok.
- C5. Jobb életminőség egy vonzó, zöld és összekapcsolt közösségben.
- C6. Megerősített helyi és regionális gazdaság.
- C7. A közlekedésből származó szennyező anyagok és üvegházhatású gázok helyi kibocsátásának csökkentése

4. MUTATÓK ÉS CÉLOK

A stratégia végrehajtásának hatékonyságát mérő mutatók és a meghatározott célkitűzésekkel összhangban lévő megfelelő célok a következők:

- 1. Közlekedési balesetek száma egy 5 éves egymást követő időszakban
- 2. Felnőtt kísérő nélkül iskolába érkező gyermekek aránya
- 3. Az ingázáshoz használt utazási módok aránya
- 4. A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a főutakon
- 5. A gyermekek átlagos fizikai erőnléte 5 egymást követő évben
- 6. Az utazási módok használatának aránya az általános iskolába való utazás során
- 7. Az ingázáshoz és az ingázás hosszához használt utazási módok aránya
- 8. A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a főutakon

Célok:



3. táblázat3: Mutatók a megfelelő célokkal

Sorozat szám	CÉLKITŰZÉSEK FONTOSSÁGI SORREND BEN	INDIKÁTOR	CÉLÉRTÉK		
			Leírás	Alapforgatókönyv v 2024-ben	Célérték 2031- re
1.	Az összes úthasználó biztonságának javítása	Közlekedési balesetek száma egy 5 éves egymást követő időszakban	Csökkentse a közúti balesetek számát	20 (2018 és 2022 között)	17 (2027 és 2031 között)
		Felnőtt kísérő nélkül iskolába érkező gyermekek aránya	Növelje azoknak az iskolásoknak az arányát, akik felnőtt kíséret nélkül jönnek iskolába	14 %	25 %
2.	Az alapvető szolgáltatásokhoz és tevékenységekhez való hozzáférés javítása	Az ingázáshoz használt utazási módok aránya	Csökkentse azoknak az alkalmazottaknak az arányát, akik autóval ingáznak munkába	84 %	75 %
3.	Mindenki számára hozzáférhető közlekedési rendszer, amely lehetővé teszi a társadalmi befogadást	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a főutakon	A gyaloglás arányának növelése a forgalomban	6 %	8 %
4.	Egészségesebb és aktívabb lakosság	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a főutakon	A kerékpárhasználat arányának növelése a közlekedésben	7 %	9 %
		A gyermekek átlagos fizikai erőnléte 5 egymást követő évben	Javítsa a gyermekek fizikai erőnlétét	36,6 (2020 és 2024 között)	42 (2027 és 2031 között)
5.	Jobb életminőség egy vonzó, zöld és összekapcsolt közösségben	Az utazási módok használatának aránya az általános iskolába való utazás során	Növelje azon iskolások arányát, akik aktív mobilitási formákat használnak az iskolába járáshoz	35 %	50 %
6.	Megerősített helyi és regionális gazdaság	Az ingázáshoz és az ingázás hosszához használt utazási módok aránya	Növelje azon munkavállalók arányát, akik a mobilitás aktív formáit használják a munkába járás során	16 %	25 %
7.	A közlekedésből származó szennyező anyagok és üvegházhatású gázok helyi kibocsátásának csökkentése	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a főutakon	Csökkentse az autóhasználat arányát a forgalomban	78 %	72 %



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

5. KEY KIHÍVÁSOK ÉS LEHETŐSÉGEK

Dobronak önkormányzatának számos kulcsfontosságú kihívással kell szembenéznie a fenntartható mobilitás tervezése során, amelyek a terület demográfiai, földrajzi és térbeli jellemzőiből fakadnak. Az egyik legfontosabb kihívás a magas öregedési index, amely hatással van a közlekedési igényekre, és a mobilitás adaptáltabb, biztonságosabb és hozzáférhetőbb formáit teszi szükségessé, különösen az idős emberek számára. Emellett az önkormányzat negatív demográfiai tendenciákat tapasztal, mint például a népességszökkenés és a fiatalok elvándorlása, ami csökkenti a közlekedési szolgáltatást igénybe vevők kritikus tömegét, és következésképpen megnehezíti a fenntartható közlekedési rendszerek, például a tömegközlekedés és a szervezett kerékpározás kialakítását.

A földrajzi és térbeli adottságok hozzájárulnak a bonyolultság fokozásához, mivel a szétszórott települések, a természeti és táji határterületek és az alacsony népsűrűség megnehezítik a zárt közlekedési hálózatok kialakítását. A turizmus fejlődésével párhuzamosan - különösen az olyan természeti erőforrásokkal kapcsolatban, mint a Bukovnica-tó - szükség van a turisztikai áramlások hatékony integrálására a meglévő közlekedési rendszerekbe. A kulcsfontosságú turisztikai pontok szabályozatlan összeköttetése és a személygépkocsiktól való függőség további forgalmi torlódásokat, parkolóhelyek hiányát okozza, és rontja a látogatók élményének minőségét.

Ugyanakkor a határ menti problémás térség részeként az önkormányzat különleges fejlesztési és pénzügyi kihívásokkal is szembesül, amelyek befolyásolhatják a közlekedésfejlesztések sebességét és terjedelmét. Ezek a kihívások azonban számos lehetőséget nyitnak meg a mobilitás fenntarthatóbb formáira való áttérés előtt. Ezek közé tartozik különösen a fenntartható mobilitással kapcsolatos oktatási és figyelemfelkeltő kampányok szervezése, amelyek ösztönöznék a gyaloglás, a kerékpározás és az autómegosztás szélesebb körű használatát mind a lakosok, mind a település látogatói körében. Fontos lehetőség a helyi érdekelt felek, például az iskolák, a turisztikai szolgáltatók, az önkormányzatok és a lakosok aktív bevonása a közlekedési megoldások közös tervezésének folyamatába, ami célzottabb és elfogadottabb intézkedéseket tesz lehetővé.

A fenntartható mobilitás népszerűsítésével kapcsolatos rendezvények szervezése további csatornát jelent a nagyközönség tudatosságának növelésére és a helyi identitás erősítésére a környezettudatos magatartás területén. Ugyanakkor lehetőség van arra, hogy további európai forrásokat szerezzenek a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére, a digitalizációra és a forgalomirányításra. Fontos lépés ebbe az irányba a mobilitás területének felvétele Dobronak Község Középtávú Fejlesztési Programjába is, amely már foglalkozik a hozzáférhetőbb, biztonságosabb és fenntarthatóbb közlekedési rendszer létrehozására irányuló intézkedésekkel és fejlesztési iránymutatásokkal. Átfogó megközelítéssel, stratégiai tervezéssel és közösségi bevonásával az önkormányzat a meglévő kihívásokat fejlesztési lehetőségekké alakíthatja, és hosszú távon javíthatja a közlekedési élményt a tér minden használója számára.

Az anyag folytatásában további kihívásokat és lehetőségeket mutatunk be részletesebben az egyes pillérek szerint: integrált közlekedéstervezés, gyaloglás, kerékpározás, tömegközlekedés és gépjármű.



6. PRIORITÁSOK

A fenntartható mobilitás stratégiai tervezésének részeként Dobronak Község TIKS minden pillérére vonatkozóan meghatározták a legfontosabb fejlesztési prioritásokat, amelyek tükrözik a település sajátos térbeli, társadalmi és közlekedési jellemzőit, ugyanakkor támogatják a kitűzött jövőkép és célok megvalósítását.

A következőkben bemutatjuk a Dobronak Város Önkormányzatának Integrált Közlekedési Stratégiájának egyes pillérei szerinti prioritási irányvonalakat és fejlesztési prioritásokat, amelyek a jelenlegi helyzet elemzésén alapulnak, és közvetlenül támogatják a fenntartható mobilitás jövőképének és az önkormányzat stratégiai céljainak elérését.

4. táblázat4: A prioritások áttekintése a stratégia pillérei szerint

PILLÉR	PRIORITÁSOK	MAGYARÁZAT
INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSTERVEZÉS	Kihasználva a település kis méretét és a polgárok összefonódását	Ravninski teren, razpršena poselitev in A megőrzött természeti környezet lehetővé teszi a biztonságos kerékpáros területek és gyalogutak kialakítását. Az erős helyi összeköttetések és a polgárok részvételi hajlandósága kulcsfontosságú társadalmi tőkét jelent, amely lehetővé teszi a közösségorientált közlekedési megoldások - például a közlekedésmegosztás, az igény szerinti helyi közlekedés és a tervezésben való aktív részvétel - sikeres bevezetését. A természeti és társadalmi erőforrások összekapcsolásával Dobronak önkormányzata fenntartható és hatékony közlekedési rendszert hozhat létre, amely alkalmazkodik térbeli és demográfiai jellemzőihez.
LEVÉL	Biztonságos és összekapcsolt gyalogos területek kialakítása mind a kikapcsolódáshoz, mind a napi ügyekhez	A biztonságos és összekapcsolt gyalogos területek kialakítása kulcsfontosságú a gyaloglás mint a fenntartható mobilitás alapvető formájának népszerűsítéséhez Dobronak községben. A megfelelő infrastruktúra hiánya és a szétszórt lakosság miatt a gyaloglás gyakran veszélyes és kényelmetlen, korlátozza a szolgáltatásokhoz való hozzáférést és csökkenti a napi használatot. A lakóövezeteket közfunkciókkal és rekreációs pontokkal összekötő gyalogutak kialakítása javítja a biztonságot, ösztönzi az aktív mobilitást és hozzájárul a jobb életminőséghez.



KERÉKPÁROZÁS	A kerékpáros hálózat továbbfejlesztése, az önkormányzat természeti látnivalóinak kiaknázása céljából is	Dobronak község kerékpáros hálózatának továbbfejlesztése kulcsfontosságú a fenntartható mobilitás előmozdítása és a település természeti látnivalóinak, például a Bukovnica-tónak és más természeti, rekreációs és kulturális pontoknak a kiaknázása szempontjából. A település olyan kedvező természeti adottságokat kínál, mint a sík terep és a megőrzött környezet, amelyek lehetővé teszik a biztonságos és akadálymentes kerékpárutak kialakítását. A kerékpáros hálózat bővítése nemcsak a települések és a település kulcsfontosságú pontjainak összeköttetését segíti elő, hanem ösztönzi a kerékpáros turizmust, és növeli a természeti szépségek elérhetőségét a helyiek és az idelátogatók számára. Az ilyen útvonalak hozzájárulnak a kerékpárosok nagyobb biztonságához és csökkentik a motorizált közlekedési eszközöktől való függőséget.
SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS	A személyszállítás hozzáférhetőségének javítása	A tömegközlekedés hozzáférhetőségének javítása Dobronak községben kulcsfontosságú lépést jelent a lakosság nagyobb mobilitása felé, különösen azoké, akik nem férnek hozzá személyes járművekhez. A település szétszórott települése és földrajzi elhelyezkedése miatt fontos a települések és a település kulcsfontosságú pontjai, például a közintézmények, üzletek és az egészségügyi szolgáltatások közötti hatékony kapcsolatok biztosítása. A hozzáférhetőség javítása magában foglalja a meglévő vonalak optimalizálását, a rugalmas közlekedési lehetőségek bevezetését és a tömegközlekedés lefedettségének bővítését, ami hozzájárul a személyszállítás hasznosabbá és vonzóbbá tételéhez. Ez növelni fogja a polgárok mobilitását, csökkenteni fogja az autóktól való függőséget és előmozdítja a fenntartható közlekedési formákat.
GÉPJÁRMŰ-FORGALOM	A személyi gépjárműforgalom irányítása a biztonság garantálása és a személygépkocsi-közlekedéstől való függőség csökkentése érdekében	A magánjárművektől való függőség csökkentésével a forgalomcsillapító intézkedések bevezetésével, a közlekedési infrastruktúra javításával és az alternatív közlekedési módok, például a kerékpározás és a tömegközlekedés népszerűsítésével nő az úthasználók biztonsága, csökkennek a negatív környezeti hatások, csökkennek a forgalmi torlódások és javul az életminőség a településen. Fontos továbbá a mobilitás fenntartható formáinak előmozdítása és a közlekedési infrastruktúrára nehezedő terhek csökkentése.



7. EREDMÉNYEK, KIHÍVÁSOK ÉS HOZZÁJÁRULÁSOK A STRATÉGIA PILLÉREI SZERINT

7.1. PILLÉR INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉSTERVEZÉS

7.1.1. ÁLLAPOT

Az integrált közlekedéstervezés jelenlegi helyzete Dobronak községben azt mutatja, hogy átfogóbb megközelítésre van szükség a közlekedési kihívások megoldásában. Jelenleg az önkormányzat közlekedési infrastruktúrája nincs teljes mértékben összhangban a fenntartható mobilitás elveivel, amely magában foglalja mind a kerékpáros területek és a gyalogutak összeköttetésének hiányát, mind egyes kulcsfontosságú közlekedési csomópontok szabályozásának hiányát, különösen az agglomeráció területén.

A község szétszórta településsel rendelkezik, ami azt jelenti, hogy a település falvai kissé távol vannak egymástól, ami növeli a személyi gépjárműforgalomtól való függőséget. Ennek következtében az utak bizonyos időszakokban torlódások, különösen a mezőgazdasági tevékenységgel és a közlekedéssel kapcsolatban, ami növeli a közúti balesetek kockázatát és negatív hatással van a környezetre.

Az infrastruktúra, például a kerékpárutak és a gyalogutak jelenlegi állapota korlátozott, így jelentősen csökkenti a gyalogos és kerékpáros mobilitást. Egyes esetekben a kerékpárutak nem megfelelően kapcsolódnak egymáshoz, ami lehetetlenné teszi a települések és a település fontos pontjai közötti biztonságos és egyszerű áthaladást. Javítani kell továbbá a települések és a fontos létesítmények, például üzletek, iskolák, egészségügyi intézmények és egyéb közszolgáltatások közötti kapcsolatot.

A tömegközlekedés szabályozásának átfogó megközelítésének hiánya azt jelenti, hogy a településen a tömegközlekedés korlátozott és nem mindig elérhető, ami hozzájárul a magánjárművektől való nagyobb függőséghez.

A jövőben ezért olyan stratégiát kell elfogadni, amely a közlekedési mobilitás minden aspektusát magában foglalja, a más településekkel és régiókkal való jobb összeköttetéstől kezdve a gyalogosok és kerékpárosok infrastruktúrájának javításán át a tömegközlekedés hatékonyabb megszervezéséig, a forgalmi torlódások csökkentése és a fenntartható közlekedési formák előmozdítása érdekében.

7.1.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA

Az önkormányzat egyik legfontosabb strukturális kihívása a magas öregedési index, amely befolyásolja az akadálymentes, biztonságos és adaptált közlekedési rendszer szükségességét. Ugyanakkor az önkormányzat negatív demográfiai tendenciákkal néz szembe, mint például a népesség csökkenése és a fiatalabb generációk kivándorlása, ami hosszú távon hatással van a területi igényekre, a gazdasági tevékenységre és a közlekedési infrastruktúra kialakulására.

A terület földrajzi adottságai, amelyek közé tartozik a szétszórta népesség, a természeti adottságok és a zord domborzat, szintén korlátozza bizonyos közlekedési megoldások, például a folyamatos kerékpáros összeköttetések vagy a hatékony tömegközlekedési hálózat kialakításának lehetőségeit. Ezeket a határokon belül gondosan össze kell hangolni a közlekedés fejlődését a meglévő természeti és tájképi jellemzőkkel.



A település a határ menti problémás területen helyezkedik el, ami további adminisztratív és fejlesztési kihívásokat jelent, ugyanakkor korlátozott kritikus tömeget jelent a közszolgáltatások egyes formái, köztük a közlekedés felhasználói számára. Emellett szükség van a turizmus és a közlekedés hatékony integrációjára, mivel a turizmus fejlesztése - különösen a Bukovnica-tó és a természeti örökség vonatkozásában - megfelelő forgalomirányítást, parkolási lehetőségek biztosítását és az érzékeny területek védelmét igényli.

E kihívások ellenére Dobronak önkormányzatának számos lehetősége van a fenntartható mobilitás megerősítésére, különösen puha intézkedések és a helyi közösség bevonása révén. Az aktív mobilitási formák (gyaloglás, kerékpározás) fontosságával és az autóktól való függőség csökkentésével foglalkozó figyelemfelkeltő kampányok végrehajtása kulcsfontosságú az utazási szokások megváltoztatásához.

Nagy potenciált jelent a közlekedési megoldások részvételen alapuló tervezése, amelyben mind a lakosok, mind a kulcsfontosságú érdekelt felek részt vesznek - a közintézményektől kezdve a vállalatokon át a turisztikai szereplőkig. Ez erősíti a felelősségvállalás érzését, és biztosítja, hogy az intézkedések jobban igazodjanak a helyi igényekhez.

További lehetőség olyan rendezvények szervezése (pl. Mobilitási Nap, Gyalogos Busz, Kerékpáros Napok), amelyek hozzájárulnak a fenntartható mobilitás fontosságának tudatosításához, ugyanakkor lehetővé teszik a további tervezéshez szükséges hasznos visszajelzések gyűjtését.

Az olyan gyakorlati lépések, mint a kohéziós alapok már sikeres felhasználása, a sebességmérők használata és a fenntartható mobilitási intézkedések beépítése az önkormányzat középtávú fejlesztési programjába, azt mutatják, hogy a helyi közösség kész a rendszerszintű fejlesztésekre ezen a területen.

E tényezők megfelelő összekapcsolásával Dobronak Önkormányzatának valódi lehetősége van arra, hogy a meglévő kihívásokat fejlesztési lehetőségekké alakítsa, és megalapozza a modern, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszert.

5. táblázat5: Az integrált közlekedéstervezés terén felmerülő legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények áttekintése

LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK	<ul style="list-style-type: none">- magas öregedési index- a turizmus és a közlekedési területek hatékony integrációja- a település földrajzi jellemzői- csökkenő népesség- a határ menti problémás területek kihívásai
LEGFONTOSABB LEHETŐSÉGEK	<ul style="list-style-type: none">- Oktatási kampányok szervezése a fenntartható mobilitásról- Az önkormányzat legfontosabb közlekedési szereplőinek részvétele a közlekedési megoldások tervezésében- rendezvények szervezése és a fenntartható mobilitás fontosságának tudatosítása
EREDMÉNYEK	<ul style="list-style-type: none">- a kohéziós alapok sikeres felhasználása a közlekedési infrastruktúra javítására- az önkormányzat tájékoztatása az integrált közlekedéstervezés fontosságáról- Sebességmérők használata és a járművek sebességére vonatkozó adatok gyűjtése



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

	- Dobronak Község Önkormányzatának középtávú fejlesztési programja, amely a fenntartható mobilitás területén is tartalmaz intézkedéseket
--	--

7.2. A GYALOGLÁS PILLÉRE

7.2.1. ÁLLAPOT

A gyaloglás, mint a mobilitás alapvető formája a fenntartható közlekedési rendszer alapja, és fontos eleme a minőségi és biztonságos lakókörnyezet biztosításának Dobronak községben. A települések kis léptéke, a viszonylag rövid távolságok és a tér sík kialakítása miatt a gyaloglás nagy lehetőségeket rejt magában mind a mindennapi kirándulások (iskolába, üzletekbe, adminisztratív szolgáltatásokba), mind a kikapcsolódás és a szabadidő lebonyolításában. A jelenlegi helyzet elemzése azonban azt mutatja, hogy a gyalogos infrastruktúra még nem átfogóan fejlett, mivel a települések közötti és a településeken belüli kapcsolatok közül sok nincs megfelelően elrendezve - hiányoznak a járdák, gyalogátkelőhelyek, vagy a területek keskenyek és nem megfelelően karbantartottak.

A kulcsfontosságú közintézményekkel, például iskolákkal, óvodákkal, egészségügyi állomásokkal és üzletekkel való összeköttetés gyakran nem teszi lehetővé a biztonságos és kényelmes gyaloglást, különösen a veszélyeztetett csoportok, például a gyermekek, az idősek vagy a mozgáskorlátozottak számára. A települések egyes részein a közlekedési rend továbbra is kedvez a gépjárműforgalomnak, ami csökkenti a gyaloglás vonzerejét, mint napi választást. Ezenkívül egyes helyeken nincs megfelelő világítási rendszer, ami befolyásolja a felületek biztonságát és használatát este és télen.

Mindazonáltal az önkormányzat olyan térbeli és természeti erőforrásokkal rendelkezik, amelyek lehetővé teszik a gyaloglás mint egyenértékű közlekedési forma továbbfejlesztését. A meglévő tanösvények, turisztikai és rekreációs pontok, valamint a kulturális és természeti látnivalók körüli parkosított környezet képezik a biztonságos, összekapcsolt és vonzó gyalogos kapcsolatok fejlesztésének alapját.



3. 3: Rendezett gyalogátkelőhely az LC-430031 Turnišče-Dobronak önkormányzati helyi úton



4. 4: Jól karbantartott és biztonságos iskolai út a JP-707532 önkormányzati közúton a Dobronak kéttannyelvű általános iskolához, ahol a nagyobb biztonság érdekében egyirányú közlekedési rendszert alakítottak ki



5. ábra5: Biztonságos iskolai ösvény, amelyet szív alakú földjelzések jelölnek az úttest szélén



6. 6: Gyalogos híd a Bukovnica-patak felett gyalogosok és kerékpárosok számára - a híd lehetővé teszi a vízfolyás biztonságos és elkülönített átkelését, és javítja a gyalogosok és kerékpárosok összeköttetését a patak bal és jobb partján lévő lakóházak között



7. ábra7: A Bukovnica-patak felett gyalogos és kerékpárosok számára kialakított gyalogos hidat alakítottak ki, amely mozgáskorlátozottak számára is alkalmas



8. 8: Rendezett gyalogos út a JP 707541 önkormányzati közúttól a JP 707531-ig



9. 9: Parkosított, aszfaltozott gyalogút, amely rövidítést és biztonságos iskolautat jelent a JP-707521 önkormányzati községtől közvetlenül az iskola udvaráig

7.2.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA

A fenntartható mobilitás és a településrendezés területén azonosították azokat a kulcsfontosságú kihívásokat, lehetőségeket és eredményeket, amelyek irányítják a további fejlesztési tevékenységeket. Az egyik legfontosabb kihívás a gyalogos folyosók hiánya a legtöbb településen, ami közvetlen hatással van a közlekedésbiztonságra, és korlátozza a hozzáférhetőséget minden használó, különösen a mozgáskorlátozottak számára. Emellett továbbra is fontos kihívást jelent a fenntartható mobilitási formák arányának növelése, különös tekintettel a gyaloglás és a kerékpározás mint mindennapi közlekedési forma népszerűsítésére.

E kihívások ellenére az önkormányzat számos fejlesztési lehetőséget ismer fel. Ezek közé tartozik a gyalogos területek és a nyugodt forgalmi zónák elrendezése a településeken belül, valamint olyan közös forgalmi terek kialakítása, amelyek lehetővé teszik a közterületek egyenlő használatát a közlekedés különböző résztvevői számára. További érték a túrázás fejlesztésének lehetősége, különösen az egykori erdei vasút területén, valamint a gyaloglás, mint egészséges és környezetbarát mobilitási forma népszerűsítése. Különösen fontos a közvilágítás szabályozása azokon a területeken, ahol még nem hozták létre, mivel ez közvetlenül befolyásolja a felhasználók biztonságát és kényelmét.

A konkrét eredmények szintjén a közelmúltban számos fontos intézkedést vezettek be. Érdemes kiemelni a településen a zöld gyalogutak kialakítását, amely hozzájárul a magasabb életminőséghez és a közterületek nagyobb kihasználásához. A Dobronaki Agrár-Üzleti Övezeten áthaladó tranzitforgalmat úgy terelték el, hogy az már nem terheli a települést, így csökkentve a helyi közösségre gyakorolt negatív hatásokat. Fontos eredmény a Bukovnica-tó mentén húzódó gyalogút elrendezése is, amely egyesíti a rekreációt, a turizmust és a fenntartható mobilitás funkcióit.



6. táblázat6: A gyalogos pillér területén felmerülő legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények áttekintése

LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK	<ul style="list-style-type: none">- gyalogos folyosók hiánya a település minden településén- a közlekedésbiztonság és a gyalogosok (köztük a fogyatékkal élők) számára való hozzáférhetőség növelése- a fenntartható közlekedési formák - különösen a gyaloglás és a kerékpározás - arányának növelése
LEGFONTOSABB LEHETŐSÉGEK	<ul style="list-style-type: none">- gyalogos területek elrendezése a településeken belül- a településen belüli nyugodt forgalmi zónák és közös forgalmi terek szabályozása- túraútvonal kialakítása az erdei vasút maradványainak területén- A gyaloglás mint a mobilitás alternatívájának népszerűsítése- a közvilágítás szabályozása a kivilágítatlan területeken
EREDMÉNYEK	<ul style="list-style-type: none">- zöld gyalogutak létesítése a településen- a Dobronak mezőgazdasági-üzleti övezet tranzitforgalma úgy van elrendezve, hogy megkerülje a települést- gyalogutak elrendezése a Bukovnica-tó mentén

A kordonforgalom számlálásának eredményeinek elemzése azt mutatja, hogy a gyaloglás jelenleg az összes utazás mindössze 6%-át teszi ki a településen, ami azt jelzi, hogy viszonylag alacsony arányban használják a gyaloglást mint mobilitási módot. Ugyanez az arány (6%) volt a megkérdezett munkavállalók körében, akik gyalog ingáznak munkába, annak ellenére, hogy 19%-uk kevesebb, mint két kilométerre lakik a munkahelyüktől - ez a távolság gyalogosan kevesebb, mint 30 perc alatt megtehető.

Az általános iskolások esetében a gyaloglás aránya valamivel magasabb; A megkérdezett tanulók 14%-a gyalog jár iskolába, ami azt jelzi, hogy a fiatalabb lakosság valamivel jobban használja a gyaloglást. Mindazonáltal ezek az adatok jelentős tartalékokra és a gyaloglásban mint mindennapi mobilitási formában rejlő kiaknázatlan lehetőségekre utalnak.

Az izokronok által mutatott akadálymentesítési elemzés tovább erősíti a gyaloglásban rejlő lehetőségeket Dobronak településen. A településen belüli területek többsége sétatávolságra kapcsolódik a fókuszpontokhoz, így megfelelő térbeli és infrastrukturális támogatással jelentősen növelni tudnánk a gyaloglás vonzerejét. A szomszédos Strehovci és Zsitkóc települések azonban nem érhetők el 15 perces sétán belül Dobronak központi részétől, ami korlátozza a települések közötti összeköttetést ezzel a mobilitási formával.

A gyaloglás arányának növelése érdekében helyénvaló lenne megerősíteni a gyaloglás mint a fenntartható mobilitás fontos elemének előmozdítását, különösen az egészségügyi, biztonsági és környezeti előnyökkel kapcsolatban. A puha intézkedések mellett az infrastruktúra fejlesztése is hozzájárulna a gyaloglás növeléséhez - biztonságos, megvilágított és közvetlen gyalogos kapcsolatokkal a településeken belül és azok között egyaránt.

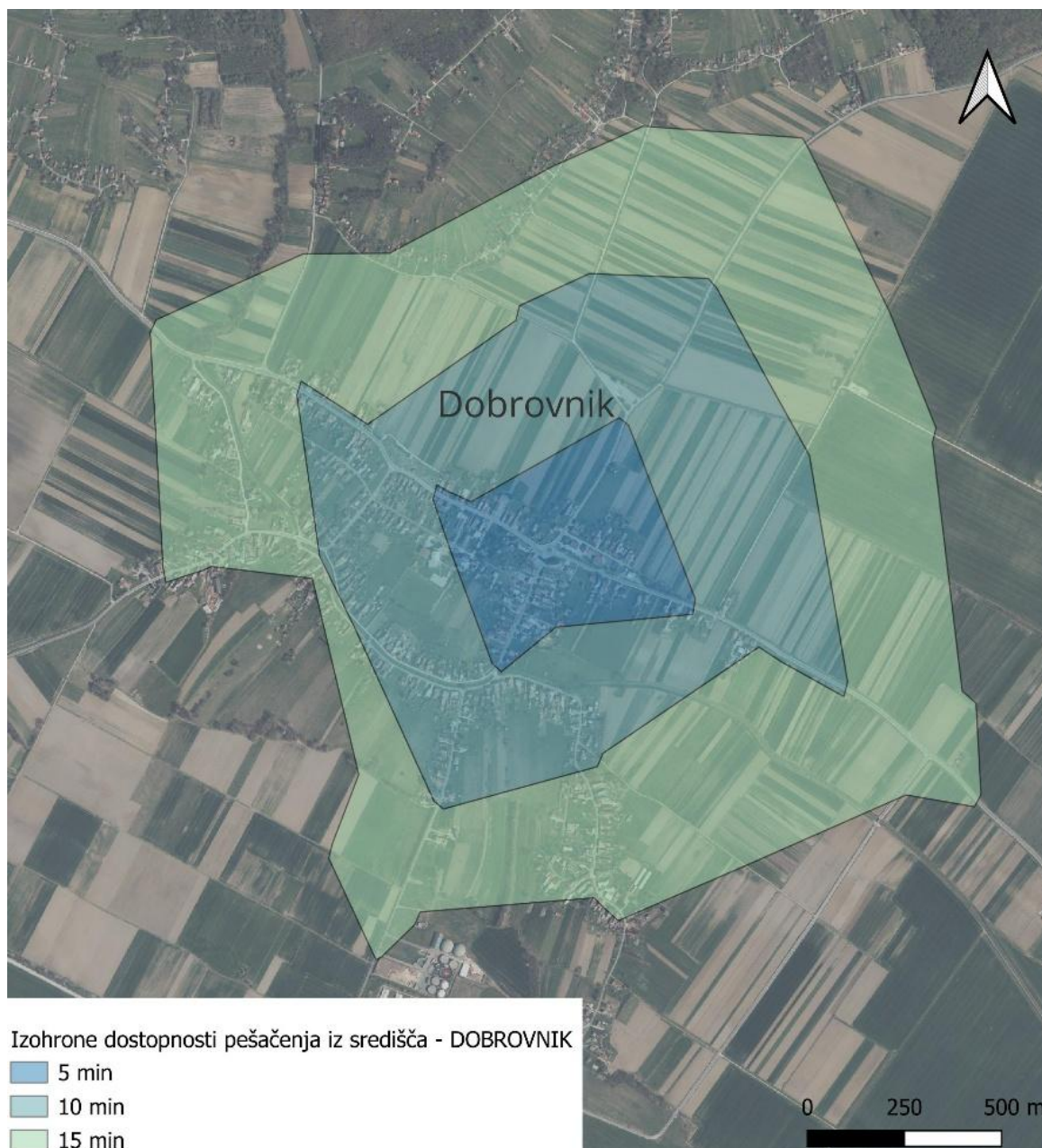


REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija



10. 10: A gyaloglás azonos megközelíthetősége Dobronak község községközpontjából

7.3. PILLÉR KERÉKPÁROZÁS

7.3.1. ÁLLAPOT

A kerékpározás, mint a mobilitás egyik legfontosabb fenntartható formája Dobronak községben még nem volt kellőképpen fejlett és mindennapi közlekedési forma. Bár az önkormányzat rendelkezik bizonyos infrastrukturális elemekkel, például a kerékpárutak egyes szakaszaival és a kevésbé zsúfolt utakkal, amelyek lehetővé teszik a biztonságos kerékpározást, az átfogó és összekapcsolt kerékpáros hálózat még nem jött létre. A kerékpáros forgalom jelenleg túlnyomórészt vegyes felületeken és helyi utakon zajlik, megfelelő közlekedési táblák és a motorizált forgalomtól való fizikai elkülönülés nélkül, ami befolyásolja a felhasználók biztonságának érzékelését.

A kerékpáros infrastruktúra alacsony szintje abban is megnyilvánul, hogy a kerékpárosok aránya az összes közlekedőhöz képest szerény. A kerékpár közlekedési eszközként való használata többnyire szabadidős célokra korlátozódik, míg a mindennapi feladatokban, például az iskolába, a munkába járásban vagy a megbízások után viszonylag csekély szerepet tölt be. Mindazonáltal az elemzett közlekedési, térbeli és társadalmi kiindulópontok azt mutatják, hogy az önkormányzat nagy potenciállal rendelkezik a kerékpározás fejlődésére - különösen a településeken belüli és a környező települések rövid távolságai, valamint a túlnyomórészt sík terep miatt.

Alapvető fontosságú a kerékpározás fejlődését jelenleg akadályozó akadályok és kihívások azonosítása, miközben megragadjuk a lehetőségeket egy vonzó, biztonságos és hozzáférhető kerékpáros hálózat létrehozására, amely támogatja a fenntartható mobilitást és hozzájárul a település jobb életminőségéhez.

Az alábbiakban a település egyes helyszíneiről készült fényképek láthatók, amelyek szemléltetik a kerékpározás meglévő forgalmi és térbeli elrendezését.



11. 11: Kerékpártároló a gyógyszertár előtt, amely a posta és az önkormányzat közvetlen közelében található - hozzáférés a koelsarok számára a köz- vagy szociális szolgáltatások látogatásakor



12. 12: Kialakított kétirányú kerékpársáv az R2-442/1319 DOBRONAK-RONDO HOSSZÚFALU országúton - a kerékpárosok nagyobb biztonsága és kényelme



13. 13: Rendezett kétirányú kerékpársáv az LC-430031 Turnišče-Dobronak önkormányzati helyi úton (településen kívül)



14. 14: Rendeszt kiegyenlített kereszteződés a forgalomcsillapítás, valamint a kerékpárosok és gyalogosok biztonságának növelése érdekében az LC-430031 Turnišče-Dobronak kereszteződésben a JP-707651 Radamos kanal-kavicsbánya önkormányzati közúttal



15. 15: Rendeszt kerékpárút az R2-439/1299 Kobilje - Dobronak állami regionális út mentén



16. ábra16: Külön sáv az LC-430031 Turnišče-Dobronak önkormányzati úton (a településen belül) - kiegészítő jelölés (közlekedési táblák) szükséges, annak leírásával, hogy mely résztvevőknek szánják az elrendezést



17. 17: Rendezett sáv a kerékpárosok számára a parkolóhelyek előtt a JP-707532 önkormányzati közúton, a Dobronak Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola mellett



18. 18: Kerékpárút építése az R2-442/1318 Martjanci-Dobronak állami regionális úttól a Bukovnica-tóig



19. ábra19: Megrendezett kerékpármegálló a Bukovnica-tóhoz vezető LC-010034 helyi út mentén



20. 20: Kerékpármegálló az LC-010034 helyi út mentén, a Bukovnica-tóhoz vezető kerékpártárolóval, kerékpártárolóval

7.3.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA

A kerékpározás, mint a mobilitás egyik fő fenntartható formája Dobronak községben számos infrastrukturális és szervezeti kihívással néz szembe. A legfontosabb kihívások közül kiemelkednek a településeken belüli rendezetlen és gyakran hiányos kerékpáros területek, amelyek megnehezítik a biztonságos és kényelmes napi kerékpározást. A nem összekapcsolt kerékpáros szakaszok továbbra is fontos problémát jelentenek, csökkentve a teljes hálózat funkcionalitását és elriasztva a felhasználókat a rendszeres kerékpárhasználatától. Ezenkívül a járdán való nem megfelelő kerékpározás a biztonságot is befolyásolja, ami gyakran a megfelelően elrendezett kerékpárutak hiányának következménye. A kerékpárosok meglévő infrastruktúrájának karbantartása szintén az egyik legfontosabb kihívás, hiszen a rendszeres és magas színvonalú karbantartás a hosszú távú használat és a felhasználói bizalom alapja.

E problémák ellenére az önkormányzatnak számos fontos fejlesztési lehetősége van. Ezek közül kiemelkedik a kerékpáros területek tömegközlekedési rendszerekkel való integrálásának lehetősége, amely lehetővé tenné a kerékpározás nagyobb hasznosságát közepes és hosszabb távolságokon. A támogató infrastruktúra, például állványok, szervizpontok és pihenőhelyek korszerűsítése szintén fontos lehetőség, amely növeli a kerékpározás használhatóságát és vonzerejét. A kerékpárkölcsonzó hálózat bővítése, különösen az e-kerékpárok esetében, modern megközelítést jelent a felhasználók szélesebb köreinek bevonására. Ugyanakkor kulcsfontosságú a puha intézkedések végrehajtása is, mint például a kerékpározás népszerűsítése a helyi közösségben, a környezeti, egészségügyi és gazdasági előnyökre összpontosítva.

Az önkormányzat már fontos lépéseket tett a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésében. A legfontosabb eredmények közé tartozik a kerékpárosok számára új területek kialakítása, valamint a kerékpárutak elrendezése a Zsitkóc felé vezető állami úton és a Turnišče felé vezető önkormányzati úton, ami jelentős javulást jelent a közlekedésbiztonság és a települések közötti összeköttetés terén. Emellett pihenőhelyeket alakítottak ki a kerékpárosok számára, amelyek hozzájárulnak a



kerékpárutak kényelméhez és nagyobb megközelíthetőségéhez, valamint bevezették az e-bike kölcsönzési szolgáltatást, amely a fizikailag kevésbé fitt használók számára is nagyobb mobilitást tesz lehetővé, és ösztönzi a kerékpározást hosszabb távokon.

Az infrastruktúra fejlesztését és a kerékpározás népszerűsítését ötvöző átfogó megközelítéssel Dobronak önkormányzatának lehetősége van arra, hogy megerősítse fenntartható orientációjú helyi közösségként betöltött szerepét, és növelje a kerékpárosok arányát a mindennapi forgalomban.

77: A kerékpáros pillér területén felmerülő legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények áttekintése

LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK	<ul style="list-style-type: none">- beépítetlen kerékpáros területek településeken belül- a fenntartható közlekedési formák - különösen a gyaloglás és a kerékpározás - arányának növelése- nem kapcsolódó kerékpárutak- kerékpáros területek karbantartása- veszélyes kerékpározás a járdákon
LEGFONTOSABB LEHETŐSÉGEK	<ul style="list-style-type: none">- a kerékpáros infrastruktúra és a PPP-területek integrálása- a kerékpárosok támogatási infrastruktúrájának korszerűsítése- kerékpárkölcsönző hálózat bővítése- a kerékpárhasználat népszerűsítése
EREDMÉNYEK	<ul style="list-style-type: none">- új területek kialakítása a kerékpárosok számára- kerékpárutak rendezése a Zsitkóc felé vezető állami úton és a Turnišče felé vezető önkormányzati úton- kerékpárosok számára rendezett pihenőhelyek- e-bike kölcsönző szolgáltatás bevezetése- a Vidovai Kerékpáros Maraton szervezése

A kordonforgalom alapján - amely azt mutatta, hogy a kerékpárosok az összes közlekedő valamivel több mint 7 százalékát teszik ki, arra a következtetésre juthatunk, hogy a kerékpár napi közlekedési eszközként való használata még mindig viszonylag alacsony. Bár a kerékpárosok aránya a munkavállalók körében eléri a 10%-ot, ami bizonyos hajlandóságot jelez a fenntartható mobilitási formák iránt, az adatok jelentős különbségeket mutatnak a korcsoportok között. A legbiztosabb az a tény, hogy az általános iskolások 21%-a dönt úgy, hogy kerékpárral közlekedik az iskolába menet. Ez azt mutatja, hogy a kerékpározás már a fiatalabb lakosság mindennapi mobilitásának része, és nagy lehetőségeket mutat a fenntartható mobilitási mód szélesebb körű elterjedésére más népességcsoportok körében.

Ha ezeket az adatokat összehasonlítjuk a kerékpáros akadálymentesítési izokronok elemzésével, amelyek megmutatják, hogy egy adott időkeret alatt (pl. 5, 10 vagy 15 perc kerékpározás) milyen területeket lehet elérni, akkor a kerékpározás arányának növelésére konkrét térbeli potenciál tárul fel. A legtöbb településen kerékpárral 10-15 perc alatt el lehet érni a napi mobilitás kulcsfontosságú pontjait - munkahelyet, iskolát, üzletet, közintézményt és buszmegállót. Ez azt jelenti, hogy a települési struktúrán belüli fizikai megközelíthetőség gyakran megfelelő, és nem korlátozza a kerékpározást.

A probléma tehát nem annyira a távolságokban, hanem más tényezőkben rejlik: a közúti biztonságban, a kerékpáros infrastruktúra minőségében, a kényelem és a biztonság érzésében, valamint a mobilitás kultúrájában. Az összekapcsolt kerékpársávok, a megszakított útvonalak vagy a kerékpáros parkolóhelyek hiánya eltántoríthatja az embereket a kerékpár kiválasztásától, még akkor is, ha ennek



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

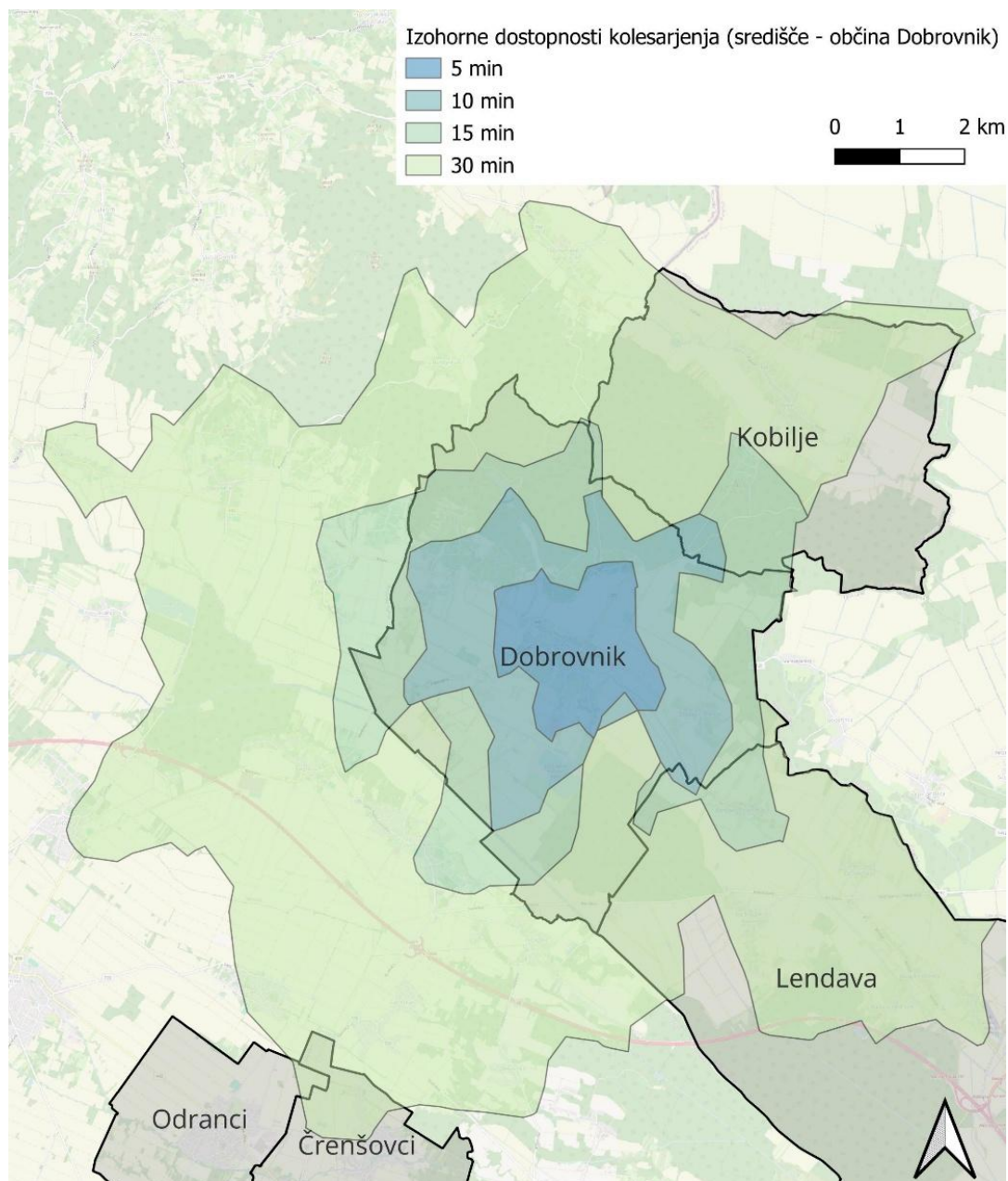
I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

időbeli és fizikai szempontból van értelme. Emellett fontosak a puha intézkedések is - a kerékpározás népszerűsítése figyelemfelkeltő kampányok, iskolai programok és munkáltatói intézkedések (pl. kerékpáros létesítmények, zuhanyzók) révén.

Az izokrón elemzések által mutatott hozzáférhetőség alapján egyértelmű, hogy a kerékpározás óriási fejlődési potenciállal rendelkezik a mindennapi mobilitás alternatívájaként - különösen a rövid és közepes távolságú utakon. Ha a város- és közlekedéspolitika felismeri ezt a lehetőséget, és megfelelő lépéseket tesz a biztonságos és vonzó kerékpározás feltételeinek javítása érdekében, a kerékpárosok aránya jelentősen megnőhet, ami pozitív hatással lenne mind a környezetre, mind a lakosság egészségére, valamint a városok forgalmi torlódásaira.



2121: A kerékpározás izokrón megközelíthetősége Dobronak község községi központjából - a kerékpárok mobilitás alternatívájaként való használatában rejlő nagy lehetőségek mutatkoztak be



7.4. PILLAR SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

7.4.1. ÁLLAPOT

Dobronak községében a tömegközlekedés jelenleg a mobilitás kevésbé fejlett formáját képviseli, amely mindazonáltal fontos szerepet játszik a lakosok, különösen az idősek, a fiatalok és a saját közlekedési eszközzel nem rendelkezők számára való hozzáférhetőség biztosításában. Az önkormányzat a vidéki környezet tipikus kihívásaival szembesül, mint például a szétszórt település, az alacsony népsűrűség, a buszjáratok korlátozott gyakorisága és terjedelme. Mindazonáltal a tömegközlekedés fontos része a közlekedési hálózatnak, mivel összeköti a helyi központokat olyan regionális közlekedési csomópontokkal, mint Lendva, Muraszombat és a környező terület.

A településen nincs tömegközlekedés, mivel az egyes közfeladatok távolsága rövid, és a lakosság száma túl alacsony ahhoz, hogy az önkormányzat jelenleg helyi tömegközlekedést létesítsen. A településen nincsenek helyi kapcsolatok sem, van egy speciális közlekedés az iskolások számára.

Az alábbiakban két fotó látható a terepjárásról, amelyek az állami út mentén elrendezett buszmegállót mutatják.

Ez azt mutatja, hogy a településen a tömegközlekedés nagymértékben függ az állami közlekedési infrastruktúrától, ami tovább korlátozza a tömegközlekedés elérhetőségét és használatának lehetőségeit a település távolabbi vagy szétszórtabb részeinek lakói számára.



22. 22: Rendezett buszmegálló az R2-442/1319 országos körúton DOBRONAK-RONDO HOŠŠUFALU (Zsitkócon kívül)



23. 23: Rendezett buszmegálló az R2-442/1319 DOBRONAK-RONDO HOSSZÚFALU ORSZÁGÚTON (Dobronak községben, a körforgalom keresztesződésénél)

7.4.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA

A Dobronak községben a tömegközlekedés terén tapasztalható legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények azonosítása alapján átfogó szakértői értékelést tudunk megfogalmazni a fenntartható mobilitás helyzetéről és további fejlesztési lehetőségeiről.

A fő kihívást a szállítás alacsony gyakorisága és következésképpen a tömegközlekedés alacsony használata jelenti. Ez tipikus probléma a kisebb, vidéki településeken, ahol a rendszer hatékonysága alacsony a szétszórtnépeség, az alacsony népsűrűség és a meglévő tömegközlekedési kínálat térbeli és időbeli leválasztása miatt a felhasználók tényleges igényeitől. Ennek eredményeként a lakosok nagyobb valószínűséggel használnak magánjárműveket, ami hosszú távon hozzájárul a forgalmi torlódásokhoz, a környezeti hatások növekedéséhez és a veszélyeztetett csoportok, például az idősek, serdülők és az autóval nem rendelkezők közlekedésének rosszabb hozzáférhetőségéhez.

E kihívások ellenére az elemzés számos kulcsfontosságú lehetőséget is feltár, amelyek kiindulópontot kínálnak a jelenlegi helyzet javításához. Ezek egyike a tömegközlekedési infrastruktúra integrálása a kerékpáros infrastruktúrába, amely jelentősen hozzájárulhat az intermodalitás fejlődéséhez és a fenntartható mobilitás jobb hozzáférhetőségéhez. Az eddig megközelíthetetlen területeket regionális központokkal összekötő új buszjáratok bevezetése szintén valós lehetőség, különös tekintettel a lakosság tényleges utazási szokásaira. A harmadik lehetőség a csatlakozás a PROSTOFER programhoz, amely ingyenes közlekedést biztosít az időseknek, ami nemcsak a társadalmi befogadást javítja, hanem a kiegészítő közlekedés mintapéldája is a korlátozott közvonalakkal rendelkező környezetben.

Az eredmények terén érdemes kiemelni a buszmegállók elrendezését, amely hozzájárul a felhasználók nagyobb biztonságához és kényelméhez, és megteremti az alapvető infrastruktúrát a tömegközlekedési további fejlődéséhez. A helyi közlekedési rendszer fontos újítása a turistavonatos turisztikai közlekedés szabályozása is, amely nemcsak a turisztikai kínálatot gazdagítja, hanem az



alternatív közlekedési módokat is elősegíti, és hozzájárul a személygépkocsik használatának csökkentéséhez a turisztikai szezonban.

Összességében Dobronak önkormányzata a vidéki területekre jellemző korlátokkal szembesül, de a lehetőségek megfelelő kihasználásával és a már elért eredményekre építve reális lehetőség nyílik egy integráltabb, hozzáférhetőbb és fenntarthatóbb tömegközlekedési rendszer kialakítására.

8. táblázat8: A személyszállítás terén jelentkező legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények áttekintése

LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK	<ul style="list-style-type: none">- alacsony járatsűrűségű személyszállítás- alacsony tömegközlekedési forgalom
LEGFONTOSABB LEHETŐSÉGEK	<ul style="list-style-type: none">- az infrastruktúra és a kerékpáros infrastruktúra integrációja- Új buszjáratok bevezetése- Felvétel a PROSTOFER programba
EREDMÉNYEK	<ul style="list-style-type: none">- buszmegállók elrendezése- turistaszállítás szervezése turistavonattal

A tömegközlekedés Dobronaki községben egy tömeges buszjárat személyszállítása, amelyet helyközi személyszállításként végeznek. A közszolgáltató az Autobusni promet Murska Sobota d.d.

Van egy speciális rendszeres személyszállítás is iskolai szállítás formájában. Az iskolabusz szállítását a KAI Dobronak végzi egy iskolai furgonnal.

Az ügyeleti transzferek (például a Prostofer) nem kerülnek bevezetésre.

A tömegközlekedés nem szerepel a kordonszámban. A megkérdezett munkavállalók körében senki sem használja a tömegközlekedést. A megkérdezett általános iskolások 6,9%-a iskolai furgonnal jár iskolába.

7.4.3. MENETREND ELEMZÉSE

Annak érdekében, hogy átfogóan felmérjük a tömegközlekedés elérhetőségét Dobronak község lakói számára, elemeztük a menetrendeket a Dobronak központjában található buszmegállókban.

Az elemzés áttekintést adott a menetirányról, a megtett utak számáról és a szállítások időzítéséről, ami betekintést nyújtott a közlekedés elérhetőségének mértékébe és minőségébe a helyi lakosság számára.

7.4.3.1. DOBRONAK → MURASZOMBAT

1. Hétköznapi (hétfő-szerda) iskolai órákban

Futások száma: 16; Első futás: 05:17; Utolsó futás: 21:07; hossz 18,4-19,9 km, időtartam 26-32 perc

A csatlakozások gyakoriak, és egész napot lefednek - reggel, reggel, délután és este.

2. Csütörtökön és pénteken iskolaidőben



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

Menetek száma: 17; Első futás: 05:17; Utolsó futás: 21:07

Az előző munkanapok menetrendjéhez hozzáadódik egy 10:22-es indulási út.

3. Vasárnap iskolai órákban

Menetek száma: 1; Indulás: 17:57

Vasárnap csak egy délutáni indulás van, szombaton nincs fuvar.

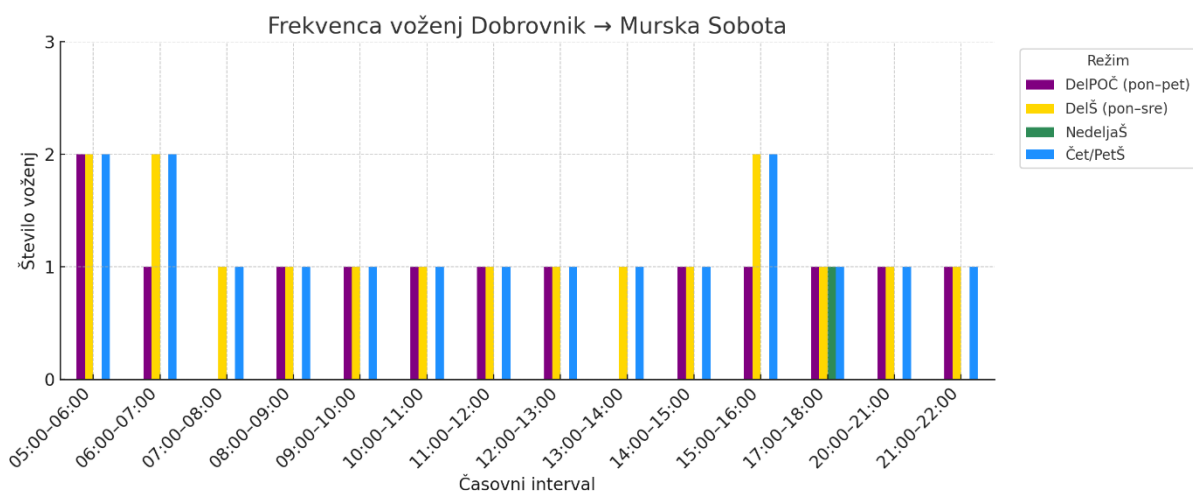
4. Hétköznap (hétfő-péntek) az ünnepek alatt

Futások száma: 13; Első futás: 05:17; Utolsó futás: 21:07;

Az ünnepek alatt a menetrend némileg csökken, de fenntartja az alapvető napi lefedettséget.

5. Minden szombaton és hétfőn az ünnepek alatt

Dobronak és Muraszombat között **nincs buszjárat** minden szombaton, valamint vasárnap az iskolai szünetekben sem.



7.4.3.2. DOBRONAK → LENDVA

1. Hétköznap (hétfő-csütörtök) iskolaidőben

Futások száma: 12; Első futás: 05:16; Utolsó út: 21:16; hossz 13,7-26,2 km, vezetési idő 19-37 perc

A kapcsolatot jó, rendszeres indulásokkal egész nap - reggel, reggel, délután és este fedett.

2. Péntek tanítási időben



Futások száma: 13; Első futás: 05:16; Utolsó futás: 21:16;

Az előző munkanapok menetrendjéhez hozzáadódik a 16:11-kor induló indulás.

3. Hétköznap (hétfő-péntek) az ünnepek alatt

Futások száma: 8; Első futás: 05:16; Utolsó futás: 21:16;

Az iskolai szünetekben a kapcsolat kissé csonka, de továbbra is lehetővé teszi az alapvető hozzáférhetőséget.

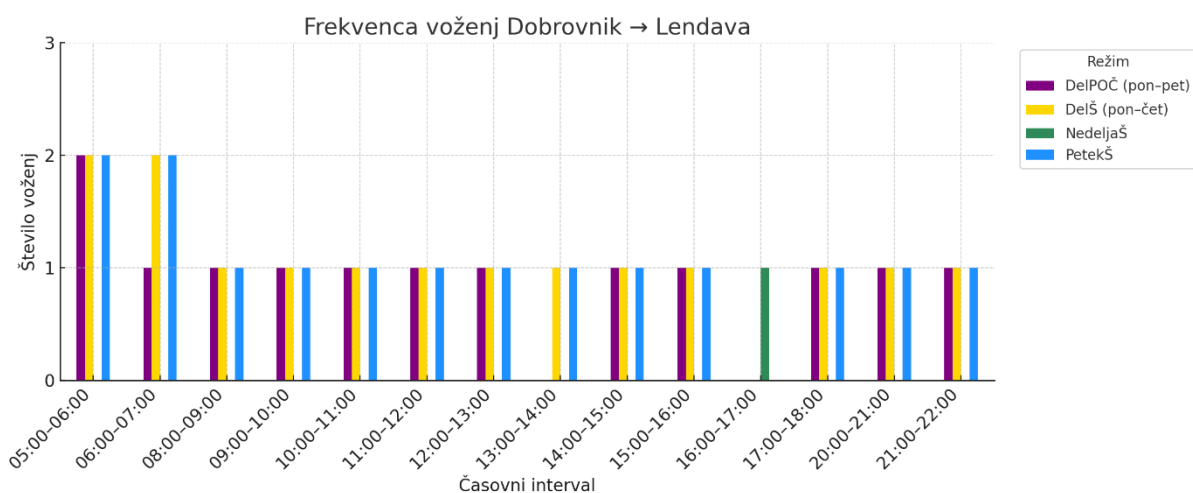
4. Vasárnap iskolaidőben

Menetek száma: 1; Indulás: 16:46

A tanév során csak egy délutáni indulás áll rendelkezésre.

5. Szombaton és hétfőn az ünnepek alatt

Az ünnepek alatt szombaton és vasárnap nincs buszjárat.



7.4.3.3. ÚTIHAJÓ: LJUTOMER TEHNOSTROJ

- **Hétköznap iskolai órákban** : napi 1 út, indulás 06:03-kor, hossz 32,6 km, vezetési idő 47 perc

Az ünnepek alatt, valamint szombaton és vasárnap után nincs buszjárat.

7.4.3.4. IRÁNY MOTVARJEVCI BIRTOK

- **Hétköznap iskolai és szüneti időben**: napi 3 út, az első 6:56-kor, az utolsó 16:01-kor, a kettő között 13:51-kor, hossza 10 km, vezetési idő 15 perc



Szombaton és vasárnap nincs buszjárat.

7.4.3.5. DOBRONAK → KOBILJE

Hétköznap (hétfőtől péntekig) iskolai órákban

Futások száma: 7; Első futás: 06:56; Utolsó menet: 16:46; hossz 5,3 km, menetidő 8 perc

A csatlakozás alkalmas az alapvető napi igények kielégítésére, reggeltől délutánig egyenletesen elosztva indul.

Hétköznap (hétfőtől péntekig) az ünnepek alatt

Futások száma: 6; Első futás: 07:11; Utolsó futás: 16:01

A kapcsolat kissé csonka - de lehetővé teszi a PPP számára, hogy alapvető kapcsolatot biztosítson a két hely között.

Szombaton és vasárnap nincs buszjárat.

7.4.4. FŐBB MEGÁLLAPÍTÁSOK

A buszok megközelíthetősége Dobronakból viszonylag jól megalapozott, jelentős különbségek vannak az egyes irányok és közlekedési időszakok között (iskolai idő, iskolai szünetek, hétvégék). A lefedettség elsősorban a hétköznapokra összpontosul, míg szombaton és vasárnap a hozzáférhetőség meglehetősen korlátozott, vagy helyenként egyáltalán nem.

Irány: Muraszombat

A Dobronak és Muraszombat közötti kapcsolat a tanév hétköznapjain nagyon jól kiépített, napi 16-17 utazással, a nap minden részében, kora reggeltől késő estig. Csütörtökön és pénteken a menetrendet tovább bővítik egy további reggeli autózással. Az ünnepek alatt a napi utazások száma kismértékben, 13-ra csökken, de az alapvető napi elérhetőség továbbra is garantált. A tanév során vasárnaponként csak egy délutáni út van, míg szombaton nincs csatlakozás. Ezenkívül az ünnepek alatt hétvégén nincs buszjárat, ami jelentősen korlátozza a lakosok hétvégi mobilitását.

Irány: Lendva

A Dobronak és Lendva közötti kapcsolat jól megalapozott a tanév során hétfőtől csütörtökig, napi 12 utazással, amelyek egyenletesen lefedik a reggeli, reggeli, délutáni és esti időszakot; Pénteken további délutáni utazás kerül hozzáadásra, összesen napi 13 utazással. Az iskolai szünetekben a fuvarok száma napi 8-ra csökken, ami továbbra is lehetővé teszi az alapvető akadálymentesítést. A tanév során vasárnap csak egy délutáni járat közlekedik, míg az ünnepek alatt szombaton és vasárnap nincs buszjárat, ami súlyosan korlátozza a lakók hétvégi mobilitását.

Útihajó: Ljutomer Tehnostroj

Hétköznap iskolai órákban csak egy reggeli ingázás van Ljutomerbe, ami csak korlátozott funkcionalitást tesz lehetővé a diákok és a személyzet számára. Az ünnepek alatt és hétvégén ez a kapcsolat nem jön létre.



Irány Motvarjevci birtok

Rövid járat áll rendelkezésre Motvarjevcibe, hétköznap napi két-három utazással. Elsősorban a helyi mobilitást szolgálja. Az akadálymentesítés alapvetőnek minősül.

Irány Kobilje

Az akadálymentesítés alapvető, megfelel az alapvető napi szükségleteknek. Dobronak és Kobilj között csak hétköznap létesíthető a kapcsolat, ami azt jelenti, hogy hétvégén nincs buszjárat. A tanév során napi hét indulásból álló alaphálózatot biztosítanak, amely alapvető szintű mobilitást biztosít a lakosoknak a napi teendőkhöz, az iskolához és a munkához. Az ünnepek alatt a fuvarok száma napi hatra csökken, ami továbbra is lehetővé teszi az alapvető akadálymentességet. A szombati és vasárnapi közlekedés teljes hiánya fontos korlátozás, mivel megakadályozza Kobilje lakóit abban, hogy ezekben a napokban tömegközlekedést vegyenek igénybe, és így szélesebb körű társadalmi és gazdasági eseményekhez jussanak.

1. táblázat9: A Dobronak utak irányának és számának kijelzése

Irány	Hétköznap (iskolai rendszer)	Hétköznap (ünnepi rendszer)	Hétvégén	Notes
Muraszombat	16-17 menet	13 menet	1 menet (vasárnap = iskola)	Nagyon jó megközelíthetőség hétköznapokon, korlátozott hétvégi mobilitás
Lendva	12-13 menet	8 menet	1 menet (vasárnap = iskola)	Jó megközelíthetőség hétköznapokon; Általános iskola hétvégén
Ljutomer Tehnostroj	1 menet	Nincs kapcsolat	Nincs kapcsolat	Csak egy reggeli link az iskolához/munkához
Motvarjevci	3 menet	3 menet	Nincs kapcsolat	Helyi rövid kapcsolat, alapfunkciók
Kobilje	7 menet	6 menet	Nincs kapcsolat	Alapvető akadálymentesítés a mindennapi szükségletekhez

A Dobronakból induló menetrend szerinti buszos tömegközlekedés elérhetősége jól megalapozott a napi migráció igényeinek megfelelően, különösen a hét folyamán, amikor gyakori és időzített járatokat biztosítanak Muraszombat és Lendva irányába. A tanév hétköznapjain a megközelíthetőség nagyon jó, mivel kora reggeltől estig rendszeres indulást biztosítanak. Az ünnepek alatt az utazások száma kissé csökken, de az alapvető mobilitás megmarad. A helyi kapcsolatok, mint például a Motvarjevci és a Kobilje, alapvető szintű akadálymentesítést biztosítanak, elsősorban a helyi napi teendőkhöz és az iskolai vándorlásokhoz. Hétvégén azonban jelentős korlátozások vannak érvényben, mivel a csatlakozások szinte teljesen hiányoznak - kivételt képez a tanév során csak egy út Muraszombat és Lendva irányába vasárnaponként. Így megállapítható, hogy a Dobronakból induló buszközlekedés hatékonyan fedezi a lakosság igényeit hétköznapokon, míg a hétvégi mobilitás



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO

I FEEL
SLOVENIA



Sofinancira
Evropska unija

továbbra is rendkívül korlátozott, ami csökkenti a lakosság általános közlekedési részvételét szabadidejükben.

7.5. GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSI PILLÉR

7.5.1. ÁLLAPOT

A gépjárműforgalom, különösen a személygépkocsi-forgalom a mindennapi mobilitás központi pillére Dobronak községben. A vidéki térség jellemzői miatt, mint például a szétszórt népesség, az alacsony népsűrűség és a tömegközlekedés korlátozott alternatívái, a lakosság magánjárművektől való függősége nagy. A napi ingázás nagy része - legyen szó munkavállalásról, iskoláztatásról, szolgáltatásokhoz való hozzáférésről vagy bevásárlásról - autóval történik, ami hatással van a közúti infrastruktúra torlódásaira, a közúti biztonságra és a környezeti fenntarthatóságra.

A gépjárműforgalom jelenléte a helyi környezetben abban is megmutatkozik, hogy olyan adaptált közlekedési megoldások szükségesek, amelyek minden résztvevő számára biztosítják a biztonságos és hatékony közúti használatot. A közlekedési eszközök minősége fontos szerepet játszik ebben, és mind a funkcionális, mind a biztonsági követelményeknek meg kell felelnie - különösen azokon a pontokon, ahol a gépjárműforgalom találkozik a mobilitás más formáival, például a gyalogosokkal, a kerékpárosokkal és az iskolai forgalommal. A kisebb településeken, például Dobronakban, a szabályozott helyi infrastruktúra különösen nagy hatással van a lakosok életminőségére és biztonságára.

Az alfejezet folytatásában példákat mutatunk be a település különböző helyszínein meglévő közlekedési megállapodásokra. Ezek a példák szemléltetik a jelenlegi megoldásokat és a közlekedési infrastruktúra állapotát, ugyanakkor alapul szolgálnak a kritikus pontok és a fejlesztési lehetőségek azonosításához, amelyek hozzájárulnak a fenntarthatóbb és biztonságosabb közlekedési rendszerhez a jövőben.



2424: Parkolóhelyek az önkormányzati központban elektromos töltőállomással - hozzájárulás az e-mobilitás hozzáférhetőbbé tételéhez és a helyi környezet kibocsátásának csökkentéséhez.



2525: Nagyobb teherautók áthaladását fizikailag akadályozó forgalomcsillapító elemek és betonkorlátok - hozzájárulás a települések közlekedésbiztonságának javításához, valamint a zaj és a nagy forgalom életminőségre gyakorolt egyéb negatív hatásainak csökkentéséhez



26. ábra26: Púp a forgalom lecsendesítésére a Dobronaki agglomeráció kezdete előtt az LC-430031 Turnišče-Dobronak önkormányzati helyi úton



27. ábra27: A Bukovnica-tó melletti parkoló kényelmes kiindulópontot biztosít a látogatóknak a természetben való pihenéshez - ahonnan gyalogosan sétálhatnak a tó körül, vagy meglátogathatják a közvetlen közelben található egyéb turisztikai, szabadidős és kalandlétesítményeket. A parkoló elrendezése hozzájárul a szabályozott hozzáféréshez, valamint a természeti terület biztonságosabb és fenntarthatóbb látogatásához.



2828: A Bukovnica-tónál egy kifejezetten erre a célra épített lakóautó-parkoló fontos támogató infrastruktúrát jelent a fenntartható turizmus fejlesztéséhez, mivel lehetővé teszi a látogatók számára, hogy hosszabb ideig tartózkodjanak a természeti és rekreációs létesítmények közvetlen közelében. Egy ilyen megállapodás elősegíti a csendes turizmust és csökkenti a szétszóró parkolás negatív hatásait a természeti környezetben



2929: Új elektromos töltőállomás telepítése a Bukovnica-tónál fontos lépést jelent a környezetbarát turisztikai és közlekedési infrastruktúra fejlesztése felé



30. 30: Mozgáskorlátozottak parkolóhelye a Dobronak kéttannyelvű általános iskolában



31. ábra31: Mozgáskorlátozottak számára rendezett parkolóhely Dobronak Község Önkormányzatánál

7.5.2. A LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK AZONOSÍTÁSA

Dobronak Város Önkormányzata számos fontos kihívással néz szembe a gépjármű-közlekedés területén, amelyek közül kiemelkedik a településeken belüli motorizáció és gyorsajtás magas szintje. A két probléma összefügg egymással, és a település térbeli és funkcionális jellemzőiből fakad - a szétszórt település és az alternatív mobilitási formák korlátozott elérhetősége hozzájárul a személygépkocsi mint elsődleges közlekedési eszköz mindennapi használatához. Ennek következtében



a településeken belüli forgalom terhelése növekszik, ami közvetlenül befolyásolja a közlekedésbiztonság csökkenését, különösen a gyalogosok, a gyermekek és a kerékpárosok esetében.

A helyzet elemzése azonban számos olyan fejlesztési lehetőséget is feltár, amelyeket az önkormányzat beépíthet a jövőbeni közlekedéspolitikai irányokba. Ezek közül különösen fontos a sávok szűkítése kerékpársávok kialakításával, amely nemcsak a fenntartható mobilitást segíti elő, hanem természetesen csökkenti a járművek sebességét is. Emellett a településeken belüli nyugodt forgalmi zónák és az országutakon a sebességcsillapító intézkedések hatékony eszközök a közlekedésbiztonság és az életminőség növelésére. További lehetőség a közös autóhasználat előmozdítása, különösen a tömegközlekedés hiányának és a kiszolgáltatott csoportoknak nyújtott megoldások hiányának kompenzálására.

Az eredmények terén az önkormányzat már fontos lépéseket rögzít, mint például a lakóautók parkolójának kialakítása, a parkolóhelyek rendezése a Bukovnica-tó területén, valamint az aszfalt és az akadálymentesített önkormányzati utak karbantartása. Ezek az intézkedések mutatják az önkormányzat erőfeszítéseit a közlekedési infrastruktúra és a megközelíthetőség javítása érdekében, különösen a turizmus és a helyi fejlesztés tekintetében.

Az átfogó áttekintés tehát azt mutatja, hogy a gépjármű-közlekedés területén jelenleg tapasztalható problémák ellenére számos konkrét fejlesztési lehetőséget azonosítottak Dobronak községben. A sikeres fejlődés kulcsa az infrastrukturális intézkedéseknek az önkormányzat térbeli és társadalmi sajátosságaival való összehangolása, valamint a mobilitási mód kulturális változásának előmozdítása lesz, amely hosszú távon fenntarthatóbb és biztonságosabb közlekedési környezethez vezet.

9. táblázat10: A gépjármű-közlekedés területén felmerülő legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények áttekintése

LEGFONTOSABB KIHÍVÁSOK	<ul style="list-style-type: none">- magas szintű motorizáció és az autó használata- Nagy sebességű gépjárműforgalom a településeken
LEGFONTOSABB LEHETŐSÉGEK	<ul style="list-style-type: none">- a sáv szűkítése kerékpársávok bevezetésével- közlekedési nyugalmi zónák bevezetése a településeken belül- az autómegosztás népszerűsítése- forgalomcsillapítás az országos utakon
EREDMÉNYEK	<ul style="list-style-type: none">- lakóautók parkolása- parkolóhelyek elrendezése a Bukovnica-tó területén- karbantartott, elágazó, aszfaltozott és hozzáférhető önkormányzati utak

A lakosok nagymértékben függenek az autóktól, amit a Cordon Traffic Count adatai is megerősítenek, az utasok mintegy 82,2%-a használ személygépkocsit vagy kisteherautót. A munkavállalók 84,3%-a személygépkocsival érkezik dolgozni - többnyire sofőrként, utasok nélkül (66%), 11%-uk osztozik a járművön utassal vagy utasokkal, és a munkavállalók 7%-a utasként osztozik az autón. Az autó az iskolába vezető úton is gyakori közlekedési eszköz a tanulók körében, a tanulók csaknem 59%-a használja, és nincs feljegyzés arról, hogy három vagy több tanuló szállítására személyes járművet osztottak volna.



8. BEFEJEZ

A Dobronak község jelenlegi közlekedési helyzetének áttekintése alapján többretegű megállapításokat lehet megfogalmazni, amelyek mind a strukturális korlátokat, mind a fenntarthatóbb és befogadóbb közlekedési rendszer létrehozásának fontos lehetőségeit feltárják. Az olyan kulcsfontosságú kihívások, mint a személygépkocsiktól való nagyfokú függőség, a tömegközlekedés hiánya, a szétszórt népesség és a népesség előregedése szorosan összefonódnak, ami a közlekedési függőség és a térbeli sebezhetőség ördögi körét hozza létre.

Mivel a település túlnyomórészt vidéki, a lakosság többsége napi utazásainak nagy részét (munkába, oktatásba, szolgáltatásokba és egyéb alapvető tevékenységekbe) autóval teszi meg. Ennek oka egyrészt a buszjáratok alacsony gyakorisága, másrészt a tömegközlekedés és a lakosság életszükségletei közötti kapcsolat hiánya. A szétszórt népesség és a kevesebb utas gazdaságilag és logisztikailag megnehezíti a tömegközlekedés biztosítását, ami tovább csökkenti annak hasznosságát, és még nagyobb autófüggőséghez vezet.

Ennek következtében a közlekedési infrastruktúra és a környezet egyre nagyobb nyomás alatt áll - mind a megnövekedett forgalomintenzitás, mind az üvegházhatású gázok és a légszennyező anyagok megnövekedett kibocsátása miatt. Ugyanakkor nem szabad elhanyagolni a közlekedés biztonságát sem, amely különösen érzékeny terület azokban a településekben, ahol nagy a kiszolgáltatott csoportok, például az idősek és a gyermekek aránya.

Mindazonáltal az elemzés olyan egyértelmű lehetőségeket is feltár, amelyek jelentősen hozzájárulhatnak e negatív tendenciák mérsékléséhez. Ezek közül kiemelkednek a kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének lehetőségei és a meglévő utakhoz való kapcsolódása, amelyek legalább részben lehetővé teszik, hogy a rövid autós útvonalakat környezetbarátabb mobilitási formákkal váltsák fel. Lehetséges megoldásnak tűnik az önkormányzat bevonása a PROSTOFER programba, valamint a kiszolgáltatott csoportok számára kiszolgáltatott csoportok számára nyújtott kisebb, célzott közlekedési szolgáltatások bevezetése, amelyek jelentős rendszerszintű változások nélkül javítanák a megközelíthetőséget és a társadalmi befogadást.

Megjegyezhető, hogy Dobronak önkormányzata számára kulcsfontosságú egy olyan integrált megközelítés kidolgozása, amely ötvözi az infrastruktúra fejlesztését a lágyabb, szociálisan orientált intézkedésekkel. Az azonosított kihívások nemcsak technikai jellegűek, hanem nagyrészt az önkormányzat demográfiai és térbeli jellemzőinek következményei is, így a jövőbeni intézkedések sikere a lakosság igényeihez való igazodásuktól és a tervezési folyamatokba való bevonásuktól függ. A hatékony közlekedési stratégiának ezért a helyi környezet valós szükségletein kell alapulnia, meg kell erősítenie a fenntartható mobilitás lehetőségeit és csökkentenie kell a személygépkocsiktól való függőséget, ugyanakkor biztosítani kell a hozzáférhetőséget a lakosság minden csoportja számára

Az anyag elkészítése:

Stanislav Hozjan, mag. gosp. inž.

Aljaž Kunst, mag. posl. ved.

mag. Srečko Aleksander Padovnik