



DOBRONAK KÖZSÉG

ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA





REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA OKOLJE,
PODNEBJE IN ENERGIJO



Financira
Evropska unija

DOBRONAK KÖZSÉG ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA

Dobronak 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

Dobronak Község
Dobronak 297
9223 Dobronak

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



DOBRONAK 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. Vízió	11
4.2. A vízió 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
6 A STRATÉGIA ÖT PILLÉRE	24
6.1. Átfogó közlekedési tervezés	24
6.2. Gyaloglás	28
6.3. Kerékpározás	33
6.4. Tömegközlekedés	40
6.5. Személygépkocsi közlekedés	43
7 ČOKLEND	48
8 AKCIÓTERV	50



DOBRONAK

KÖZSÉG

ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI
STRATÉGIÁJA

Tisztelt polgárok!

Előttünk van egy dokumentum, amely fontos lépést jelent községünk fejlődésében – Dobronak Község átfogó közlekedési stratégiája. Ez a dokumentum azokat a felismeréseket, elképzeléseket és megoldásokat tartalmazza, amelyek az Önök, a polgárok, valamint a szakértők és különböző érdekelt felek aktív együttműködésével születtek. Ez a folyamat a párbeszéd, a nyitottság és a közös célkitűzésen alapult, hogy olyan jövőt alakítsunk ki, amely ember- és környezetbarát.

Dobronak egy olyan község, ahol a természet szépsége, a kulturális sokszínűség és a gazdag hagyomány egy különleges egésszé fonódik össze. Éppen ezért a felelősségteljes közlekedéstervezés számunkra annyira fontos – hogy megőrizzük ezeket az értékeket, és egyúttal modern, fenntartható megoldásokkal fejlesszük őket. Célunk egyértelmű: olyan közlekedési rendszert létrehozni, amely biztonságos, hatékony, hozzáférhető és fenntartható, és mindenki számára szolgál – a legfiatalabbaktól az idősekig, a lakosoktól a látogatókig.

Ez a stratégia nem végcél, hanem egy út, amelyen együtt fogunk haladni. Ez a közös tervünk arra, hogyan javíthatjuk a mindennapi utazást, csökkenthetjük a környezetre gyakorolt hatást, ösztönözhetjük az egészséges mobilitási formákat, és így javíthatjuk az életminőséget a községünkben.

Meggyőződésem, hogy együttműködéssel, tudatossággal és kitartással sikerül megvalósítanunk a kitűzött célokat. Legyen ez a stratégia bizonyíték arra, hogy ötvözni tudjuk a hagyományt a jövővel, a helyi közösséget a tágabb világgal.

Marjan Kardinar

Dobronak Község polgármestere





1 BEVEZETÉS

A Dobronak Község átfogó közlekedési stratégiája (a továbbiakban: ÁKS) egy stratégiai dokumentum, amely meghatározza a közlekedés fejlesztésének hosszú távú irányait Dobronak Községben. Lényege egy biztonságos, hatékony és hozzáférhető közlekedési rendszer létrehozása, amely előnyben részesíti a fenntartható mobilitási formákat – a gyaloglást, a kerékpározást és a tömegközlekedés használatát –, és csökkenti a személygépkocsiktól való függőséget. Ezzel a község ösztönzi az egészséges életmódot, hozzájárul a környezet védelméhez és javítja a lakosok életminőségét.

A stratégia alapos szakértői elemzések eredménye, ugyanakkor a polgárok aktív bevonásának és különböző érdekelt felek együttműködésének is köszönhető. Ez a nyitott és befogadó megközelítés teszi lehetővé, hogy a javasolt megoldások átfogóak, kiegyensúlyozottak és Dobronak Község térbeli, gazdasági és társadalmi sajátosságaihoz igazodnak.

Az ÁKS a közlekedést tágabb kontextusban értelmezi – nem csupán infrastrukturális kérdésként, hanem a társadalmi, gazdasági és környezeti fejlődés kulcsfontosságú tényezőjeként. Különös hangsúlyt fektet az összes mobilitási forma kiegyensúlyozott fejlesztésére, a fenntartható közlekedési szokások ösztönzésére és a közlekedésbiztonság erősítésére. Így szilárd alapot teremt egy hosszú távon fenntartható közlekedési rendszerhez, amely összeköti az embereket, támogatja a helyi gazdaságot és hozzájárul a községek fenntartható fejlődéséhez.

Dobronak Község az első ÁKS elkészítésével fontos lépést tett a stratégiai és felelősségteljes közlekedésirányítás felé.

A különbség a hagyományos és az átfogó tervezés között nyilvánvaló: csupán az infrastruktúrára és az autókra való összpontosításról átállunk az emberre, a jobb elérhetőségre és a magasabb szintű életvitelre.

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 folyamatossága 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 a kitűzött célokhoz képest

Táblázat 1: Az átfogó közlekedéstervezés főbb jellemzői a hagyományos közlekedéstervezéssel összehasonlítva
forrás: Nemzeti iránymutatások az ÁKS elkészítéséhez, KKEM, 2023. áprilisa

2 ELŐKÉSZÍTÉSI FOLYAMAT

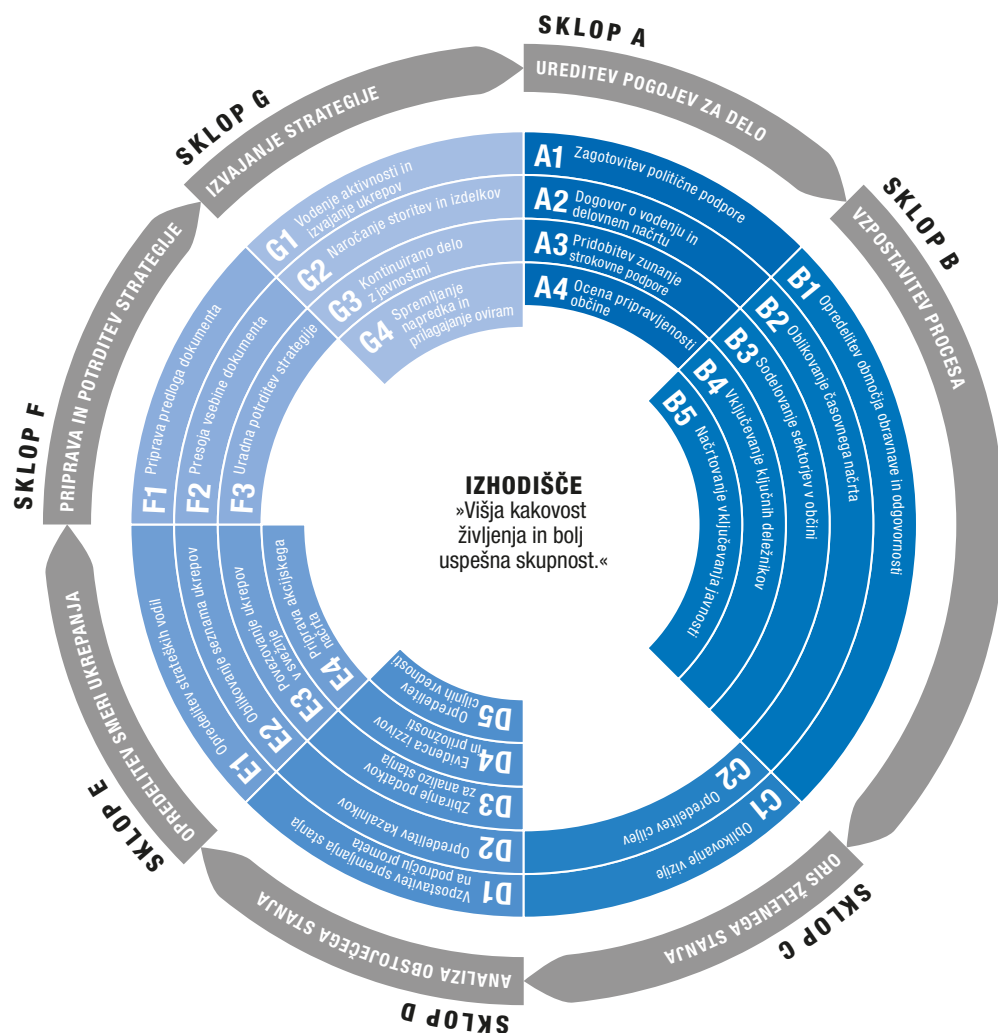
Az ÁKS előkészítési folyamata Dobronak Községben a nemzeti irányelveknek megfelelően zajlott, és több tartalmi részre volt felosztva. Mindegyikük fontos lépést jelentett a végleges stratégia kialakításában, amelybe egész idő alatt bevonásra kerültek a kulcsfontosságú érdekelt felek, a polgárok és a kivitelező szakmai támogatása.

A folyamat 2024 szeptemberében kezdődött és 2025-ban a stratégia elfogadásával zárul a községi tanács által. A folyamat egyértelműen meghatározott szakaszokban zajlik, amelyek lehetővé teszik a dokumentum szisztematikus, átlátható és minőségi elkészítését – az első szervezési lépésektől a végleges szöveg kidolgozásáig és jóváhagyásáig.

A stratégia így fokozatosan, egymást követő lépésekben jött létre, amelyek biztosították a tartalom teljességét és összehangoltságát. Az eredmény egy dokumentum, amely ma szilárd alapot jelent a konkrét intézkedések végrehajtásához és a fenntartható mobilitás terén elért előrehaladás rendszeres nyomon követéséhez. Ugyanakkor iránymutatásokat ad Dobronak Község jövőbeli fejlődéséhez egy összekapcsoltabb, biztonságosabb és környezetbarát község irányába..

1. kép: Az ÁKS elkészítése folyamatának sematikus ábrázolása

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



1. A MUNKAVÉGZÉS FELTÉTELEINEK RENDEZÉSE (A szakasz)

Az ÁKS előkészítésének kezdetén először szilárd alapokat kellett létrehozni a teljes folyamat sikeres végrehajtásához. Ezért kialakítottunk egy megfelelő szervezeti struktúrát, egyértelműen meghatároztuk az összes szereplő hatáskörét, és elkészítettük a legfontosabb tevékenységek ütemtervét. Dobronak Község biztosította a szükséges forrásokat és szakértői támogatást, ami lehetővé tette a stratégia zökkenőmentes és minőségi kidolgozását.

2. A FOLYAMAT LÉTREHOZÁSA (B szakasz)

Az ÁKS kidolgozásának második szakaszában a hangsúly az összes kulcsfontosságú érdekelt fél összefogásán volt, akik tudásukkal, tapasztalataikkal és javaslataikkal hozzájárultak a stratégia kidolgozásához. A folyamatban aktívan részt vettek a községi igazgatás képviselői, a közlekedési szakértők, az érdekcsoportok képviselői, valamint a község lakói. A lakosok számára egyértelmű együttműködési módszereket és meghatározott eljárásokat dolgoztunk ki véleményeik és kezdeményezéseik összegyűjtésére, ami biztosította a dokumentum kidolgozásának nyitott és befogadó folyamatát.

3. AZ ELVÁRT ÁLLAPOT VÁZLATOS LEÍRÁSA (C szakasz)

Az ÁKS kidolgozásának fontos része volt a közös jövőkép kialakítása és a fenntartható mobilitás stratégiai céljainak meghatározása. Ezek a célok a kulcsfontosságú érdekelt felek és a község lakosai közötti párbeszéd eredményeként születtek, ezért tükrözik a helyi közösség tényleges igényeit. Ugyanakkor összhangban vannak a nemzeti és európai irányelvekkel, ami biztosítja a fejlesztési törekvések szélesebb körű összhangját. Ebben a fázisban meghatároztuk az alapvető kiindulási pontokat, amelyek alapul szolgálnak Dobronak Község közlekedési rendszerének hosszú távú, ki-egyensúlyozott és fenntartható fejlesztéséhez.

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

Ebben a szakaszban átfogó elemzést végeztünk a község meglévő közlekedési rendszeréről. Ez magába foglalta az adatok gyűjtését, a helyszíni szemlét, a lakossági felméréseket, a munkavállalók és iskolások utazási szokásainak elemzését, a forgalom kordonszámlálását, valamint számos megbeszélést és műhelymunkát a kulcsfontosságú érdekelt felekkel. Az összegyűjtött információk alapján egyértelműen meghatároztuk a fő kihívásokat, valamint a mobilitás terén megnyíló lehetőségeket és elért eredményeket. Ezek az eredmények szilárd alapot jelentettek a prioritások és az irányvonalak meghatározásához a stratégia kidolgozásának következő szakaszaiban.

5. AZ INTÉZKEDÉSEK IRÁNYÁNAK MEGHATÁROZÁSA (E szakasz)

Az elvégzett elemzések, szakértői megbeszélések és a polgárok által összegyűjtött javaslatok alapján konkrét intézkedéseket fogalmaztunk meg a község közlekedési rendszerének javítására. A javasolt megoldások egy hosszú távú vízió alapulnak, amely biztonságosabb, hatékonyabb és fenntarthatóbb mobilitásra törekszik, ugyanakkor hozzájárul egy összetartóbb és barátságosabb helyi közösség kialakításához.

6. A STRATÉGIA KIDOLGOZÁSA ÉS ELFOGADÁSA (F szakasz)

A záró szakaszban elkészült egy átfogó dokumentum, amelyet egyeztetünk az érdekeltekkel és bemutatunk a szélesebb közönségnek. A nyilvános meghallgatás és az indokolt észrevételek figyelembevétele után a községi tanács jóváhagyta a stratégiát, így az ÁKS hivatalosan is Dobronak Község stratégiai dokumentumává vált, amely a következő években irányt mutat a közlekedési rendszer fejlesztésének.



3 MUNKACSOPORTOK

A Dobronak Község átfogó közlekedési stratégiájának kidolgozása több munkacsoport együttműködésén alapult, amelyek szakértelme, gyakorlati tapasztalata és különböző nézőpontja kulcsfontosságú hozzájárulást jelentettek a dokumentum tartalmi kialakításához. A munkacsoportok biztosították a szakértelmet, a helyi sajátosságokkal való összhangot, valamint a község különböző érdekeinek és igényeinek figyelembevételét. Feladataik széles körű tevékenységeket öleltek fel – a szervezési és szakmai támogatástól a tartalmi kiindulási pontok kidolgozásáig és a helyi környezet sajátosságaira vonatkozó információk közvetítéséig.

KIVITELEZŐ

A kivitelező vezető szerepet játszott a stratégia teljes kidolgozásában, mivel biztosította a folyamat szakszerű végrehajtását. Feladatai közé tartozott a módszertani iránymutatás, a jövőkép és a stratégiai célok kialakítása, a jelenlegi helyzet elemzése, a 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.

SZÜKEBB MUNKACSOPORT

A szűkebb munkacsoportot Dobronak 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 szerepet játszott a község közlekedési rendszerének javítására irányuló intézkedések kidolgozásában.

A csoportban részt vettek a községi tanács, a helyi közösségek, a községközi szerv, a Közüti Közlekedés Biztonsági és Nevelési Tanács, a helyi vállalkozások, a tűzoltóság, a rendőrség, az egészségügyi és szociális intézmények, az iskolák és óvodák, valamint egyesületek képviselői. Ez a összetétel lehetővé tette egy átfogó és interdiszciplináris megközelítést, amely egyesítette a szakértői véleményeket, a gyakorlati tapasztalatokat, valamint a helyi közösség igényeit és elvárásait.

A SZÉLES KÖZÖNSÉG

A széles közönség az ÁKS kidolgozásának minden szakaszában részt vett, 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 polgárok közvetlenül részt vettek azoknak a megoldásoknak a kidolgozásában, amelyek befolyásolják a mindennapi élet minőségét és Dobronak Község hosszú távú fejlődését.

4 VÍZIÓ ÉS CÉLOK

A vízió és a célok képezik az alapját annak a stratégiának, amely irányítja Dobronak 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 a intézkedések kidolgozásához, a prioritások meghatározásához és a fenntartható mobilitás fejlesztése előrehaladásának nyomon követéséhez a községben.

4.1 VÍZIÓ

DOBRONAK KÖZSÉG VÍZIÓJA:

»Dobronak Község biztosítani fogja a biztonságos és rendezett környezetet, ahol a közlekedési kultúra az egészséges és aktív életmód alapja. A hozzáférhető infrastruktúrába való befektetéssel és a fenntartható mobilitási formák prioritásként való kezelésével magas életszínvonalat biztosít, a lakosok pedig összetartó és befogadó közösséget alkotnak.«

4.2 A VÍZIÓ MAGYARÁZATA

A község arra törekszik, hogy olyan teret teremtsen, ahol az emberek biztonságban érzik magukat és be vannak vonva a mindennapi életbe, minél fogva a hangsúly minden generáció minőségi életfeltételének biztosításán van. A vízió azon alapul, hogy felismerjük a lakosok igényét egy biztonságos közlekedési infrastruktúra iránt, amely nemcsak a mobilitást szolgálja, hanem ösztönzi az egészséges életmódot is, és erősíti a helyi közösséggel és a természeti környezettel való összeköttetést.

Ez a vízió abból az elvárásból fakad, hogy csökkentsék a közlekedési kockázatokat, és mindenki számára lehetővé tegyék a könnyű és gondtalan mozgást, függetlenül fizikai képességeiktől vagy életkoruktól. A szolgáltatásokhoz és a rekreációs területekhez való hozzáférhetőség lehetővé teszi a lakosok számára, hogy könnyen bekapcsolódjanak a társadalmi, gazdasági és térbeli tevékenységekbe, ami elősegíti az egyén és a közösség átfogó fejlődését.

Külön hangsúly van a fenntartható mobilitási formákon, mint például a gyaloglás, a kerékpározás és a hozzáférhető tömegközlekedés, amivel a község csökkenti a személygépkocsiktól való függőséget és a közlekedési terhelést, ami hozzájárul egy kellemesebb és biztonságosabb lakókörnyezethez.

A beruházások célja a kapcsolódó, biztonságos és vonzó gyalogos- és kerékpárutak, a jól szervezett közlekedési rendszer, valamint olyan kellemes területek biztosítása, ahol az emberek szabadidejüket tölthetik, csoportos tevékenységekben vehetnek részt és erősíthetik a közösséghez tartozás érzését.

A közlekedési kapcsolatok javításával a község ösztönözni szeretné a gazdasági növekedést, valamint növelni a terület vonzerejét mind a lakosok, mind a vállalkozók 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

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

- C1. Minden közlekedő nagyobb biztonsága.**
- C2. Jobb hozzáférhetőség az alapvető szolgáltatásokhoz és tevékenységekhez.**
- C3. Mindenki számára elérhető közlekedési rendszer, amely lehetővé teszi a társadalmi befogadást.**
- C4. Egészségesebb és aktívabb lakosság. Jobb életminőség egy vonzó, zöld és összekapcsolt közösségben.
- C5. Erősebb helyi és regionális gazdaság.
- C6. Csökkentett helyi szennyezőanyag- és üvegházhatású gázkibocsátás a közlekedésből.

4.4 CÉLÉRTÉKEK

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

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

A célértékek a következők:

2. táblázat: Mutatók a hozzájuk tartozó célértékekkel

SORSZÁM	A CÉLOK FONTOSSÁGI SORREND-BEN	MUTATÓ	CÉLÉRTÉK		
			Leírás	Kezdő érték 2024-ben	Célérték 2031-ben
1.	Minden közlekedő nagyobb biztonság	A közlekedési balesetek száma 5 egymást követő évben	Csökkenteni kell a közlekedési balesetek számát	20 (2018–2022 között)	17 (2027–2031 között)
		Az iskolába járó gyermekek aránya a felnőttek kíséréte nélkül	Növelni kell azoknak az iskolásoknak az arányát, akik felnőttek kíséréte nélkül járnak iskolába.	14%	25%
2	Az alapvető szolgáltatásokhoz és tevékenységek-hez való hozzáférés javítása	A közlekedési módok aránya a munkába járás során	Csökkenteni kell azoknak a munkavállalóknak az arányát, akik autóval utaznak munkába	84%	75%
3	Mindenki számára elérhető közlekedési rendszer, amely lehetővé teszi a társadalmi integrációt	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon	A gyaloglás arányának növelése a közlekedésben	6%	8%
4	Egészségesebb és aktív lakosság	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon	A kerékpározás arányának növelése a közlekedésben	7%	9%
		A gyermekek átlagos testi kondíciója 5 egymást követő évben	Javítani a gyermekek testi kondícióját	36,6 (2020 és 2024 között)	42 (2027–2031 között)
5	Jobb életminőség egy vonzó, zöld és összekapcsolt közösségben	Az általános iskolába járáshoz használt közlekedési módok aránya	Növelni kell azoknak az iskolásoknak az arányát, akik aktív mobilitási formákat használnak az iskolába járáshoz	35%	50%
6.	Erősített helyi és regionális gazdaság	A közlekedési módok aránya a munkába járás során és a munkába járás távolsága	Növelni kell azoknak a foglalkoztatottaknak az arányát, akik aktív mobilitási formákat használnak a munkába járáshoz	16%	25%
7	Csökkentett helyi szennyezőanyag- és üvegházhatású gázkibocsátás a közlekedésből	A közlekedési módok aránya és használatának mértéke a fő közlekedési útvonalakon	Az autóhasználat arányának csökkentése a közlekedésben	78%	72%



5 A JELENLEGI HELYZET ELEMZÉSE

5.1 ÁLTALÁNOS ADATOK A KÖZSÉGRŐL

Dobronak Község Szlovénia legkeletibb részén, a Pannon-síkság szívében, a magyar határ mellett található. Körülbelül 31 km² területével a kisebb szlovén községek közé tartozik, amelynek lakossága a Statisztikai Hivatal (2024) adatai szerint valamivel több mint 1100 fő. A község a határ menti problémás községek közé tartozik, ami különleges fejlesztési státuszt biztosít számára, ugyanakkor közvetlenül határos Lendva Községgel és Magyarországgal.

A terület földrajzi és természeti adottságai jelentősen befolyásolják a területfejlesztést és a közlekedésszervezést. A termékeny síkság, a kedvező éghajlati viszonyok és a gazdag vízkészletek (pl. a Bakonaki-tó) lehetővé teszik a terület sokoldalú kihasználását – az intenzív mezőgazdaságtól és kertészettől a turizmus fejlesztéséig, különösen a természeti és kulturális örökséggel összefüggésben. A táj erdőkkel, rétekkel, mocsarakkal és dombokkal tarkított, amelyek fontos természeti keretet alkotnak a lakhatáshoz és a rekreációhoz.



A község viszonylag szétszórta és a terepviszonyokhoz igazodik. A községben három település van – Dobronak, Strehovci és Zsitkóc –, amelyek elsősorban útmenti falvakként fejlődnek, amelyekben mezőgazdasági, lakó- és gazdasági épületek találhatók. A szétszórtság hatással van a komplex és funkcionálisan összekapcsolt közlekedési rendszer iránti igényre, amely hatékony hozzáférést biztosítana a szolgáltatásokhoz, a foglalkoztatáshoz, az oktatáshoz és a turisztikai tartalmakhoz.

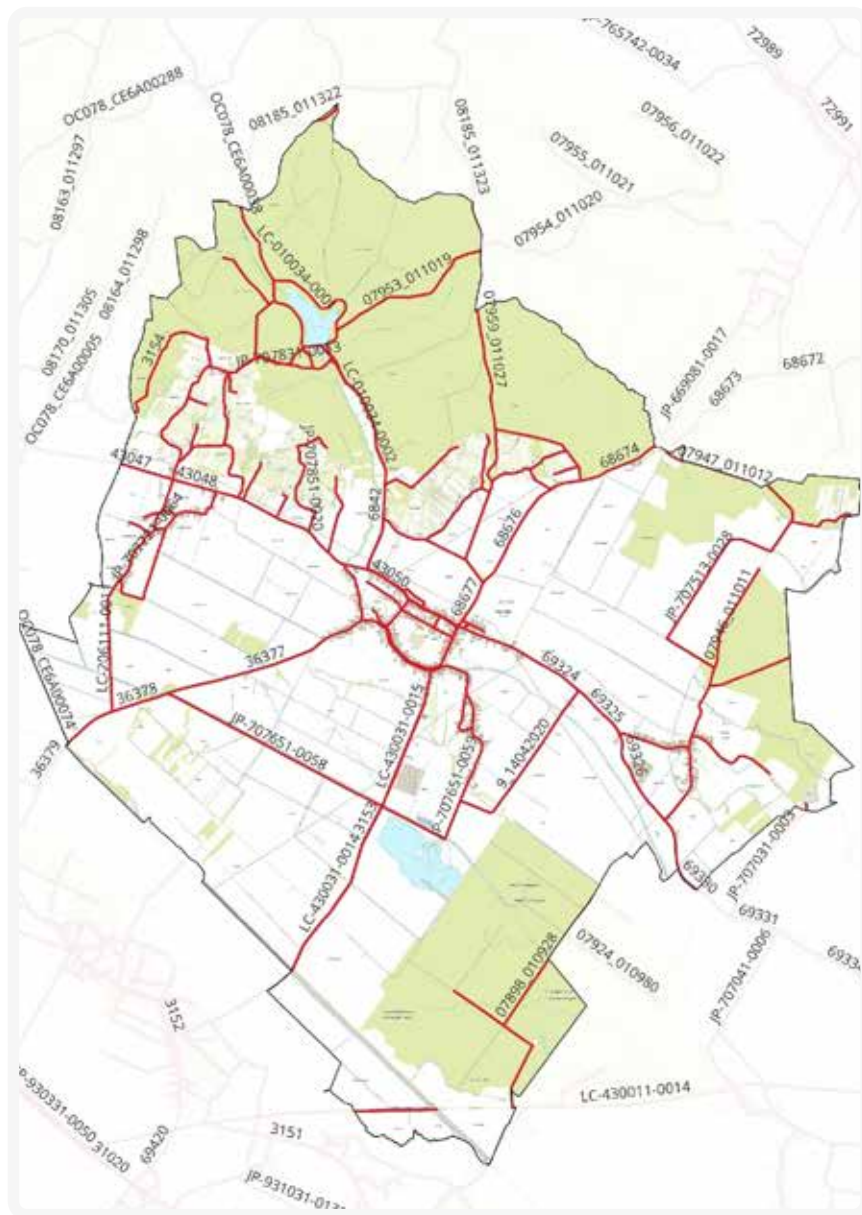
Dobronak Község ma természeti adottságokat, erős helyi identitást és fejlesztési lehetőségeket ötvöz a fenntartható mobilitás területén. Fekvése, demográfiai szerkezete és viszonylag gyenge közlekedési infrastruktúrája miatt speciális kihívásokkal szembesül, ugyanakkor lehetőségek is kínálkoznak a modernabb, biztonságosabb és befogadóbb mobilitási formákra való áttérésre.

Dobronak Község a muravidéki statisztikai régió része. Területe 31 km². Területét tekintve a szlovén községek között a 175. helyen van.

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

2023 közepén a községnek körülbelül 1260 lakosa volt (kb. 620 férfi és 640 nő). A lakosság számát tekintve a szlovén községek között a 202. helyet foglalta el. A község négyzetkilométernyi területén átlagosan 41 lakos élt, vagyis a népsűrűség itt alacsonyabb volt, mint az ország egészében (105 lakos/km²).

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



Az elveszületések száma alacsonyabb volt, mint a haláleseteké. A természetes növekedés 1000 lakosra vetítve tehát ebben az évben negatív volt, -6,3 volt (Szlovénia egészében -2,1). Azok száma, akik elköltöztek ebből a községből, alacsonyabb volt, mint azoké, akik ide költöztek. A migrációs növekedés 1000 lakosra vetítve tehát pozitív volt, 11,1-et tett ki. A természetes és a migrációs növekedés összege 1000 lakosra vetítve pozitív volt, 4,8-at tett ki (Szlovénia: 3,3).

A lakosok átlagéletkora 46,9 év volt, ami magasabb volt, mint a szlovén lakosság átlagéletkora (44,1 év).

A község lakói között – mint a legtöbb szlovén községben – a legidősebbek száma meghaladta a legfiatalabbak számát: 100, 0–14 éves személyre 202, 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 községben, 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 is – 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 1 óvoda működött, amelyet 42 gyermek látogatott. A községben élő 1–5 éves gyermekek 87%-a járt óvodába, ami több, mint az összes szlovén óvodák esetében (83%). A helyi általános iskolában a 2023/2024-es tanévben körülbelül 80 tanuló tanult. Különböző középiskolákba körülbelül 40 diák járt. A község 1000 lakosa közül 27 volt egyetemista és 2 diplomás; egész Szlovéniában 1000 lakosra átlagosan 38 egyetemista és 8 diplomás jutott.

A 15–64 évesek (azaz a munkaképes lakosság) közül körülbelül 63 % 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 11 %-kal alacsonyabb volt, mint az éves átlagos havi bér Szlovéniában, nettó összegben pedig körülbelül 9 %-kal alacsonyabb.

A község 1000 lakosa közül 599 rendelkezett személygépkocsival, amelyek átlagos életkora 11 év volt.

2023-ban Dobronak Községben **454 aktív munkavállaló élt**, a mezőgazdasági termelőket nem számítva. Ezen a területen **219 munkahely van**, ebből 110-et a Dobronak Község lakosai, a fennmaradó 109-et pedig más községek lakosai töltenek be.

3. táblázat: Dobronak Község foglalkoztatott lakossága (földművesek nélkül), Dobronak, 2023-ra vonatkozóan
forrás: SURS

DOBRONAK összesen	2023						
	Aktív munkavállaló lakosok [mezőgazdasági termelők nélkül] a lakóhely szerinti község szerint	Aktív munkavállaló lakosok [mezőgazdasági termelők nélkül] a munkahely szerinti község szerint	Aktív munkavállaló lakosok [mezőgazdasági termelők nélkül], akiknek a munkahelye a lakóhelyük szerinti községben van	Községközi migráns munkavállalók a lakóhely szerinti község szerint	Községközi migráns munkavállalók a munkahelyük szerinti község szerint	Az aktív munkavállaló lakosok aránya [mezőgazdasági termelők nélkül], akiknek a munkahelye a lakóhely szerinti községben van	A munkaerő-migráció indexe
	454	219	110	344	109	24,2	48,2

A község **454** aktív lakosából **334** Dobronak Községen kívül dolgozik.

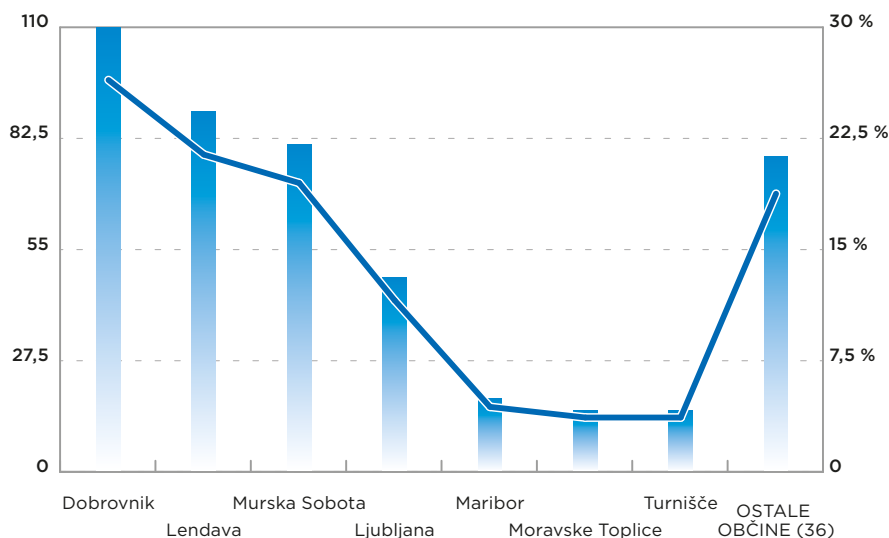
A **munkaerő-migráció** indexe Dobronak Községben **48,2**, ami azt jelenti, hogy a községben található munkahelyek száma a foglalkoztatott lakosság számának 48,2%-át teszi ki. Ezen index alapján Dobronak Község a **túlnyomórészt lakóhelyként szolgáló községek** kategóriájába sorolható, ami azt jelenti, hogy a községben a foglalkoztatott lakosság számához képest kevesebb munkahely áll rendelkezésre, ezért a lakosság többsége a községen kívül dolgozik.

Dobronak Község lakosságának munkahelyi mobilitásáról szóló beszámolója a 2023-as évben (külföld nélkül)

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

1. grafikon: Dobronak Község foglalkoztatott lakossága a munkahelyek községe szerint (földművesek nélkül)

forrás: SURS



2023-ban Dobronak Községben 110 helyi lakos dolgozott, ami a község összes aktív lakosságának 24,23%-át teszi ki. Ezenkívül a Dobronak Község területéről származó lakosok nagyobb része más községekben dolgozott, közülük a legtöbb Lendván (89 fő, 19,6%), Murska Sobotán (81 fő, 17,85%), valamint Ljubljanában (48 fő, 10,57%), Mariborban, Moravske Toplicén, Turniščén és 36 más szlovén községben.

Dobronak Község lakosai különböző szlovéniai régiókban keresnek munkalehetőségeket. A Dobronak Községben foglalkoztatottak aránya 24,23%, jelentős a napi ingázók aránya. A Dobronaki lakosok számára a legtöbb munkahely Dobronak mellett Lendván és Murska Sobotán található. Ez a munkaerő-migráció a lakosok igényeit tükrözi, akik különböző helyeken, akár a saját községükön kívül is keresnek munkát.

5.2 UTAZÁSI SZOKÁSOK A KÖZSÉGBEN

A lakosok utazási szokásainak ismerete alapvető fontosságú a hatékony közlekedési stratégia kidolgozásához. Az utazási módok, gyakoriság és célok áttekintése lehetővé teszi a lakosok mindennapi igényeinek megértését, és feltárja a községen belüli mobilitás legfontosabb mintáit.

A forgalom kordonszámlálását Dobronak Községben 2024. október 17-én végezték el, az LC-430031 Turnišče-Dobronak helyszínen, a Dobronak 243 (KS) számú épületnél. A számlálás két időintervallumban zajlott, reggel (6:30–8:30) és délután (13:30–15:30).

FONTOSABB MEGÁLLAPÍTÁSOK

1.

A SZEMÉLYGÉPKOCSIK JELENTŐS DOMINANCIÁJA

A személygépkocsik az összes érkezés közel 4/5-ét (78,4%) tették ki, ami megerősíti a magas fokú autófüggőséget. Délután ez az arány még magasabb (80,9%), ami a tanítási/munkaidő végén nagyobb forgalmi terhelésre utal. Ha ehhez hozzáadjuk a személyszállító kombikban utazókat (további 3,8 %, azaz 19 fő), az egyéni motorizált közlekedés összesen 82,2 %-át teszi ki az összes résztvevőnek. Ez tovább erősíti a személygépkocsik dominanciáját, amelyek többsége csak egy személyt szállít (a személygépkocsik átlagos kihasználtsága 1,32 fő/autó), ami növeli a térbeli hatékonyság hiányát, a kibocsátást és a potenciális veszélyt a gyalogosok és kerékpárosok számára.

2.

ALACSONY, DE JELEN LÉVŐ ARÁNYA A FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI FORMÁKNAK

Összesen 13,2 %-a a közlekedőknek fenntartható mobilitási formákat használ, ebből 7,2 %-a kerékpárral, 6,0 %-a pedig gyalogosan közlekedik.

3.

A TEHERFORGALOM REGGEL JELENTKEZIK

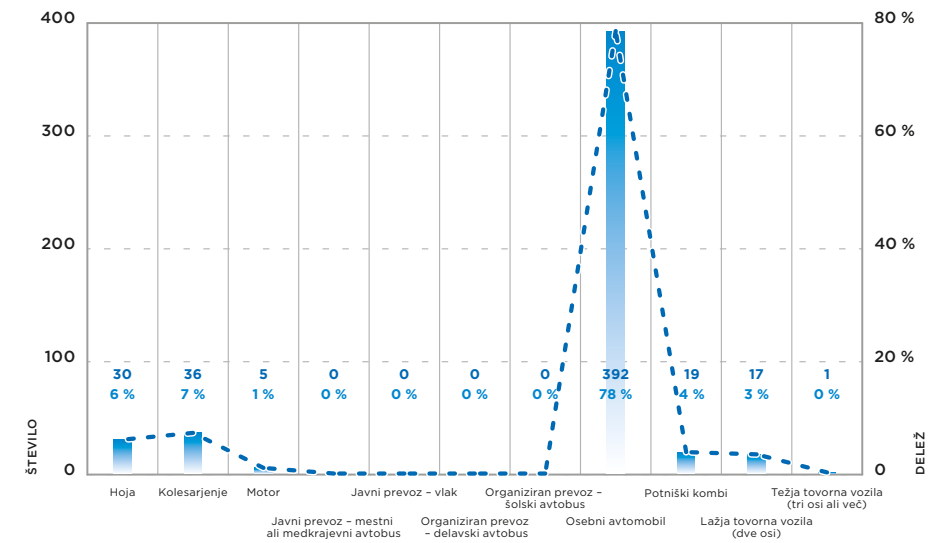
A tehergépjárművekben utazókat főként a reggeli órákban regisztrálták, ami a nap kezdetén a szállítások és a kereskedelmi forgalom időbeli koncentrációját jelzi. Délután a forgalom jelentősen csökkent, ami a logisztikai és gazdasági tevékenységek napközbeni eloszlását tükrözi.

Délután a forgalom nagyobb volt, elsősorban a személygépkocsik fokozott használata miatt. A fenntartható mobilitás aránya ugyan jelen volt, de használata délután kissé csökkent. A tömegközlekedés nem volt jelen, a teherforgalom pedig kifejezetten a reggeli órákra koncentrált.

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

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK	RÉSZESEDÉS (minden mérési helyszínrre)
Motorkerékpár	6,00 %
Tömegközlekedés – városi vagy távolsági busz	7,20 %
Tömegközlekedés – vonat	1,00 %
Szervezett közlekedés – munkásbusz	0,00 %
Szervezett közlekedés – iskolabusz	0,00 %
Személygépkocsi	0,00 %
Utasszállító kombi	0,00 %
Könnyű tehergépjárművek (két tengely)	78,40 %
Nehéz tehergépjárművek (három vagy több tengely)	3,80 %
Lažja tovarna vozila (dve osi)	3,40 %
Težja tovarna vozila (tri osi ali več)	0,20 %
ÖSSZESEN (100 %)	100 %

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



A Dobronak Község lakosai körében végzett felmérés adatai alapján megállapítható, hogy a község lakosainak 83%-a személygépkocsit használ fő közlekedési eszközként. Ez a lakosság autófüggőségét és az egyéni közlekedés dominanciáját jelzi a mindennapi utazási szokásokban.

A második helyen a gyaloglás áll, amelyet a megkérdezettek 11%-a választott fő közlekedési eszközként, míg a személygépkocsi utasként való használata (4%) és a tömegközlekedés (2%) jóval ritkábban fordul elő. A kerékpározás, a taxi vagy a hívható közlekedési eszközök nem kerültek kiválasztásra fő közlekedési módként, ami ezeknek az alternatív mobilitási formáknak a nagyon korlátozott vagy szinte nem létező használatát jelzi.

A felmérés eredményei egyértelműen rámutatnak az autós közlekedés dominanciájára, és egyúttal hangsúlyozzák a fenntartható mobilitási formák, mint például a gyaloglás, a kerékpározás és a tömegközlekedés ösztönzésének szükségességét a községben egy kiegyensúlyozottabb és környezetbarátabb közlekedési rendszer érdekében.

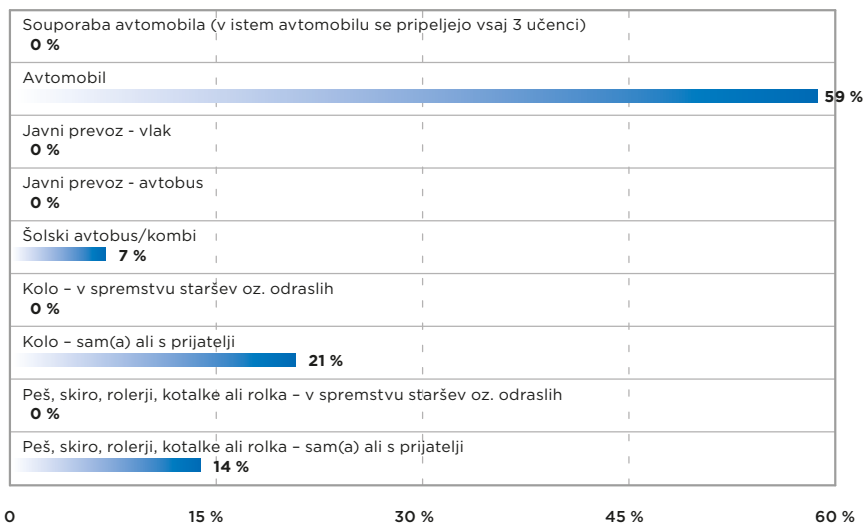
Dobronak Község lakói leggyakrabban választott mobilitási módja (elsősorban személygépkocsi vezetés) használatának okai között kiemelkedik a praktikum, amelyet a válaszadók 74%-a jelölt

meg kulcsfontosságú tényezőként. Ezt követi a kényelem (42%), ami tovább erősíti, hogy a felhasználók értékelik az egyéni flexibilitást, amely személygépkocsival elérhető el.

Jelentős részük (28%) azt is megemlítette, hogy nincs más lehetőségük, ami az alternatív közlekedési formák – elsősorban a tömegközlekedés vagy a kerékpáros és gyalogos összeköttetések – rossz elérhetőségére utal. A megkérdezettek egy része szokásként vagy rossz szokásként is megjelölte ezt az okot (25 %), ami azt jelenti, hogy egyesek csak azért használnak személygépkocsit, mert hozzászoktak.

Kevésbé gyakori okok még: egészség (17%), időjárás (15%) és biztonság (11%), ami azt mutatja, hogy a fizikai közérzet és a környezeti feltételek befolyásolják az utazási döntéseket. Csak 8% válaszadó dönt a rövid távolságok alapján, ami azt jelentheti, hogy a rövidebb utakra is leggyakrabban autóval járnak.

A Dobronaki Kétnyelvű Általános Iskolában végzett felmérések eredményei azt mutatják, hogy a gyermekek legnagyobb része személygépkocsival érkezik az iskolába. Ezt követi a kerékpárral vagy barátaikkal való önálló közlekedés, amelyet a gyermekek 20,7 %-a használ. 13,8 %-uk gyalog vagy más aktív közlekedési móddal (egyedül vagy barátaikkal) jár iskolába, míg 6,9 %-uk iskolabuszszal vagy kisbuszszal. Tömegközlekedés, közös autózás vagy a felnőttek kíséretében történő közlekedés nem volt jellemző.



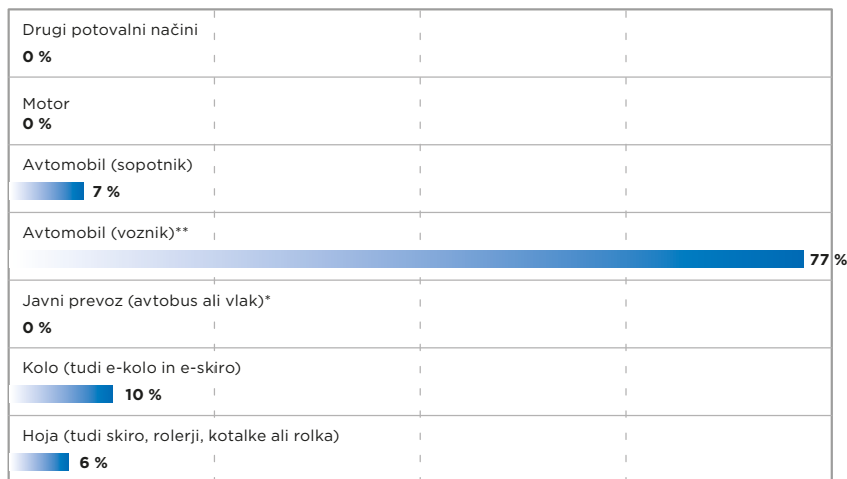
3. grafikon: Az általános iskolába vezető utakon használt közlekedési módok aránya

Az eredmények az egyéni autós közlekedés egyértelmű dominanciáját mutatják, míg a fenntartható és aktív közlekedési formák használata továbbra is korlátozott, ami lehetőséget kínál a kerékpározás és a gyaloglás népszerűsítésére, mint biztonságosabb és környezetbarátabb iskolába járási módokra.

A különböző közlekedési módok arányának elemzése a mindennapi munkába járás során azt mutatja, hogy a legnagyobb arányt a személygépkocsi-vezetők képviselik, mivel a foglalkoztatottak 77 %-a autóval jár munkába, további 7 % pedig utasként. Összességében ez azt jelenti, hogy a munkába járás több mint 80%-a személygépkocsi használatán alapul.

A mindennapi utazások során a válaszadók 10%-a kerékpározik, míg 6%-uk gyalogosan közlekedik. Fontos kiemelni, hogy senki sem használja a tömegközlekedést (busz vagy vonat), és más mobilitási módok sem jelennek meg.

4. grafikon: A munkahelyre vezető utakon használt utazási módok aránya



A Dobronak Község lakosai körében végzett felmérések és a község kulcsfontosságú szereplőivel készített interjúk alapján összefoglalhatók a jellemző mobilitási minták és a helyi közösség előtt álló kihívások. Az elemzés azt mutatja, hogy a község különböző közlekedési problémákkal küzd, amelyek mind az infrastrukturális hiányosságokból, mind a felhasználók viselkedési mintáiból fakadnak.

A leggyakrabban említett problémák közé tartozik a vegyes forgalom a keskeny falusi utakon, ahol személygépkocsik, kerékpárosok, gyalogosok és nehéz mezőgazdasági gépek találkoznak egymással. Az ilyen közlekedési szereplők együttélése növeli a biztonsági kockázatokat, különösen rendezett gyalogos és kerékpáros útvonalak hiányában. Emellett felhívták a figyelmet a túlzott sebességre bizonyos útszakaszokon, a közúti infrastruktúra rossz karbantartására, valamint a sérülékeny közlekedők számára kijelölt, biztonságos területek hiányára.

Ami az utazási szokásokat illeti, az adatok azt mutatják, hogy a kerékpározás és a gyaloglás jelentős, bár még mindig korlátozott részét képezi a lakosság mobilitásának. A mindennapi munkába járás során a megkérdezettek körülbelül 10 %-a kerékpározik, míg 6 %-uk gyalogosan közlekedik. A motoros járművek használata ugyan jelen van, de kisebb arányban (1,26 %), míg a tömegközlekedést (busz vagy vonat) gyakorlatilag nem használják. Más mobilitási módok szintén nem jelennek meg, ami jelentős függőséget jelez a személyes közlekedéstől és korlátozott alternatív mobilitási lehetőségeket.

A kérdőívekben és interjúkban konkrét javaslatok is megjelentek az infrastruktúra fejlesztésére. Ezek között szerepel bizonyos útszakaszok aszfaltozása, például a tisztítóteleptől a főútig vezető út, valamint Strehovcin egy veszélyes kereszteződés rendezése. Néhány beszélgetőpartner kiemelte a tömegközlekedés és más mobilitási formák jobb összehangolásának szükségességét, mivel jelenleg a tömegközlekedés a helyi kontextusban gyakran nem hatékony. Különösebb problémát okozhat időnként a nagy forgalom, például a mezőgazdasági gépek vagy a tartályos kamionok, míg más lakosok nem érzékelnek jelentős problémákat, és a közlekedési helyzetet kielégítőnek tartják.



6 A STRATÉGIA ÖT PILLÉREE

6.1 ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI TERVEZÉS

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

Az egyik legfontosabb strukturális kihívás a községben a magas népesség-öregedési mutató, amely hatással van az elérhető, biztonságos és alkalmazkodó közlekedési rendszer iránti igényre. Ugyanakkor a község negatív demográfiai tendenciákkal is szembesül, mint például a lakosságszám csökkenése és a fiatalabb generációk elvándorlása, ami hosszú távon hatással van a területigényre, a gazdasági tevékenységre és a közlekedési infrastruktúra kialakítására.

A terület földrajzi jellemzői, amelyek között szerepel a szétszórott településszerkezet, a természeti adottságok és a változatos domborzat, szintén korlátozzák bizonyos közlekedési megoldások, például a folyamatos kerékpárút-hálózat vagy a hatékony tömegközlekedési hálózat kialakításának lehetőségeit. Ezen korlátok miatt a közlekedés fejlesztését gondosan össze kell hangolni a meglévő természeti és tájjellegzetességekkel.

A község egy határ menti problémás területen található, ami további adminisztratív és fejlesztési kihívásokat jelent, ugyanakkor korlátozza a kritikus tömeget bizonyos típusú közszolgáltatások, többek között a közlekedés igénybevételéhez. Ezen kívül szükség van a turizmus és a közlekedési szabályozások hatékony integrációjára, mivel a turizmus fejlődése – különösen a Bakonaki-tó és a természeti örökség kapcsán – megfelelő közlekedésirányítást, parkolási lehetőségek biztosítását és az érzékeny területek védelmét igényli.

A fenti kihívások ellenére Dobronak Községnek számos lehetősége van a fenntartható mobilitás erősítésére, elsősorban puha intézkedések és a helyi közösség bevonása révén. A tudatosságnövelő kampányok végrehajtása, amelyek az aktív mobilitási formák (gyaloglás, kerékpározás) fontosságára és az autótól való függőség csökkentésére hívják fel a figyelmet, kulcsfontosságúak az utazási szokások megváltoztatásához.

Nagy potenciállal bír a közlekedési megoldások participatív kialakítása, amelybe bevonják mind a lakosságot, mind a kulcsfontosságú érdekelt feleket – a közigazgatás, a vállalkozásoktól a turisztikai szereplőkig. Ez erősíti a részvétel érzését és biztosítja az intézkedések jobb igazodását a helyi igényekhez.

További lehetőséget jelent az olyan rendezvények szervezése (pl. mobilitási nap, Gyalogbusz, kerékpáros napok), amelyek hozzájárulnak a fenntartható mobilitás fontosságának tudatosításához, és egyúttal hasznos visszajelzéseket gyűjtenek a további tervezéshez.

A gyakorlati lépések, mint például a kohéziós források sikeres felhasználása, a sebességmérők alkalmazása és a fenntartható mobilitási intézkedések beépítése a község középtávú fejlesztési programjába, a helyi közösség készségét jelzik a rendszerbeli fejlesztésekre ezen a területen.

Ezeknek a tényezőknek a megfelelő összekapcsolásával Dobronak Községnek reális esélye van arra, hogy a meglévő kihívásokat fejlesztési lehetőségekké alakítsa, és megteremtse egy modern, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszer alapjait.

5. táblázat: A kulcsfontosságú eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése a közlekedés átfogó tervezése területén

ELÉRT EREDMÉNYEK

- a kohéziós alapok eszközeinek hatékony felhasználása a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére
- a községi igazgatás tájékoztatása az átfogó közlekedéstervezés fontosságáról
- sebességmérők használata és a járművek sebességére vonatkozó adatok gyűjtése
- Dobronak Község középtávú fejlesztési programja, amely a fenntartható mobilitás területén is tartalmaz intézkedéseket

KULCSFONTOSSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- magas öregedési mutató
- a turizmus és a közlekedési területek hatékony integrációja
- a község földrajzi adottságai
- a csökkenő népességszám
- kihívások a határ menti problémás területeken

KULCSFONTOSSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- oktatási kampányok szervezése a fenntartható mobilitásról
- a közlekedés kulcsfontosságú szereplőinek részvétele a község közlekedési megoldásainak kialakításában
- események szervezése és a fenntartható mobilitás fontosságának tudatosítása

Kihasználni a község kisméretű területét és a lakosok összetartását.

PRIORITÁS

Magyarázat: A sík terep, a szétszórott települések és a megőrzött természeti környezet lehetővé teszi a biztonságos kerékpárutak és gyalogutak kialakítását. Az erős helyi összetartás és a lakosok együttműködési hajlandósága kulcsfontosságú társadalmi tőkét jelent, amely lehetővé teszi a közösségi közlekedési megoldások sikeres bevezetését, mint például a közös közlekedés, a helyi közlekedés igény szerinti igénybevétele és az aktív részvétel a tervezésben. A természeti és társadalmi erőforrások összekapcsolásával Dobronak Község fenntartható és hatékony közlekedési rendszert hozhat létre, amely igazodik a térség és a demográfiai jellemzőihez.

A természeti adottságok és a polgárok közötti szoros kapcsolatok kihasználása egy hozzáférhető, biztonságos és fenntartható közlekedési rendszer fejlesztésére, amely igazodik a helyi lakosság igényeihez, és ösztönzi a fenntartható mobilitási formák használatát.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

A fenntartható mobilitási formák (gyaloglás + kerékpározás + tömegközlekedés) közlekedésben való részesedésének növelése 14%-ról 2024-ben 20%-ra.

MUTATÓK:

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

A közlekedés Dobronak Községben kulcsszerepet játszik a minőségi életkörülmények kialakításában, a biztonság garantálásában és a fenntartható fejlődés előmozdításában. Az átfogó közlekedéstervezés keretében hozott intézkedések négy tartalmi csoportra oszthatók, amelyek együttesen egy összehangolt és hosszú távú megközelítést jelentenek a fenntartható mobilitás fejlesztéséhez.

1. Stratégiai átfogó közlekedéstervezés

Cél: hosszú távú, szakszerű és összehangolt alapot teremteni minden közlekedéspolitikai intézkedéshez.

Intézkedés	Leírás
1.1 Átfogó közlekedési stratégia kidolgozása	Dobronak Község először készít ÁKS-t stratégiai dokumentumként, amely meghatározza a közlekedés fejlesztésének hosszú távú céljait és irányait. Az intézkedés biztosítja a közlekedés szabályozásának átfogó megközelítését, javítva a közlekedési összeköttetéseket, növelve a közlekedők biztonságát és ösztönözve a fenntartható mobilitási formákat. A javasolt felújítási időkeretnek megfelelően az új ÁKS kidolgozását 2032-re tervezik.
1.2 A »mobilitás elsőként« elv bevezetése	Minden terület- és közlekedésrendezési intézkedésnél a község szisztematikusan figyelembe veszi a fenntartható mobilitás hierarchiáját – elsőbbséget élveznek azok a megoldások, amelyek ösztönzik a gyaloglást, a kerékpározást és a tömegközlekedést, csak utána következik a motorizált személyi közlekedés.
1.3 A fenntartható mobilitás ösztönzése és népszerűsítése	Dobronak Község tudatosságnövelő kampányokkal, autó nélküli napokkal, kerékpáros rendezvényekkel, valamint a médiában és a közösségi hálózatokban megjelenő tartalmakkal ösztönzi a lakosságot a gyaloglás, a kerékpározás és a tömegközlekedés használatára.
1.4 A közlekedés és a turizmus összehangolása	Dobronak Község átfogó stratégiát fog kidolgozni a közlekedés és a turizmus összehangolásáról, amely a fenntartható mobilitáson és a természeti és kulturális örökség védelmén alapul. A stratégia a turisztikai útvonalak (rekreációs, kerékpáros, erdei és tematikus tanösvények) kialakítására és fejlesztésére, valamint a szélesebb rekreációs hálózatokkal való összeköttetések javítására fog összpontosítani. Különös hangsúlyt fektetnek a Lendva-Bogojina történelmi erdei vasútvonal felértékelésére, ahol a kulturális örökség és a modern, fenntartható turizmus ötvöződik.
1.5 Együttműködés más önkormányzatokkal és az állammal	Együttműködés a ČOKLenD községekkel és más környező községekkel, közös infrastrukturális projektek megvalósítása, a község részvétele az ÁKS előkészítésében.
1.6 Rendszeres képzés és oktatás a fenntartható mobilitás és az átfogó közlekedéstervezés elveiről	Dobronak Község szisztematikus képzési és oktatási programokat vezet be a községi igazgatás számára. A rendszeres képzések lehetővé teszik a más községekből származó bevált gyakorlatok átvételét, valamint a község, a régió és az állam közötti együttműködés erősítését.

2. Átfogó intézkedések a közlekedés területén a községben

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

Intézkedés	Leírás
2.1 A multimodális mobilitás ösztönzése	Kisebb P+R parkolók létrehozása a fő közlekedési útvonalak mentén, valamint összeköttetés biztosítása a tömegközlekedéssel és a kerékpáros infrastruktúrával.
2.2 Az infrastrukturális projektek alkalmazkodása a kiszolgáltatott csoportokhoz	A közlekedési infrastruktúra tervezése és felújítása során szisztematikusan figyelembe veszik a kiszolgáltatott csoportok – gyermekek, idősek, csökkent mozgásképességű és érzékszervi fogyatékkal élő személyek – igényeit. Minden infrastrukturális projekt tartalmazza az univerzális hozzáférés elemeit.
2.3 A nehéz mezőgazdasági gépek átirányítása a sűrűn lakott településekről	Megvizsgálják a nehéz mezőgazdasági gépek tilalmának vagy átirányításának lehetőségét a sűrűn lakott területekről a kerülőutakra vagy megfelelőbb közlekedési útvonalakra. A intézkedés célja a zaj, a rezgés és a közúti infrastruktúra károsodásának csökkentése, valamint az összes közlekedő biztonságának növelése.

3. A hatások nyomon követése és értékelése

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

Intézkedés	Leírás
3.2 Szisztematikus közlekedési adatok gyűjtése	A sebességmérők további használata, valamint forgalom-, kerékpáros- és gyalogosforgalom-számlálók bevezetése a mobilitási trendek nyomon követése érdekében.
3.3 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 Participatív alapú közlekedési megoldások kidolgozása	Rendszeres konzultációk létrehozása a polgárokkal, vállalkozásokkal, iskolákkal és turisztikai szereplőkkel a közlekedési megoldások kidolgozása során. 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 Fenntartható mobilitási események szervezése	A község az általános iskolával együttműködve mobilitási napot, kerékpáros és gyalogos rendezvényeket, »Gyalogbusz« és »Kerékpárvonat« akciókat szervez az alternatív közlekedési formák népszerűsítése érdekében.
4.4 A nyilvánosság aktív bevonása a tervezés minden szakaszába	Minden nagyobb közlekedési és közinfrastrukturális projekt (pl. utak, keresztezések, járdák, buszmegállók, kerékpárutak) tervezése, felújítása vagy építése során szisztematikusan és strukturáltan szerveznek konzultációt a nyilvánossággal, amelyen minden érdekelt fél előterjesztheti javaslatait.
4.5 Együttműködés a turizmussal, egyesületekkel és iskolákkal	A gazdaság, a vállalkozások és az idegenforgalmi szolgáltatók bevonása a közlekedés tervezésébe a helyi tevékenységek, a közlekedési áramlások és az idegenforgalom speciális igényeinek jobb megértése érdekében, ami lehetővé teszi olyan közlekedési megoldások kidolgozását, amelyek pozitív hatással vannak az életminőség javulására.

6.2 GYALOGLÁS

KULCSFONTOSAGÚ KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A gyaloglás, mint alapvető mobilitási forma, a fenntartható közlekedési rendszer alapját képezi, és fontos eleme a minőségi és biztonságos életkörülmények biztosításának Dobronak Községben. A települések kisebb mérete, a viszonylag rövid távolságok és a sík terep miatt a gyaloglás nagy potenciállal rendelkezik mind a mindennapi utak (iskola, bolt, közigazgatási szolgáltatások) megtételéhez, mind a rekreációhoz és a szabadidő eltöltéséhez. De a jelenlegi helyzet elemzése azt mutatja, hogy a gyalogosok számára kialakított infrastruktúra még nem teljesen fejlett, mivel számos település közötti és a településeken belüli összeköttetés nincs megfelelően kialakítva – hiányoznak a járdák, a gyalogos átkelőhelyek, vagy a felületek keskenyek és nincsenek megfelelően karbantartva.

A fontos közintézményekhez, például az iskolához, óvodához, egészségházhhoz és üzletekhez vezető összeköttetések gyakran nem teszik lehetővé a biztonságos és kényelmes gyaloglást, különösen a veszélyeztetett csoportok, például a gyermekek, az idősek vagy a mozgáskorlátozottak számára. A közlekedésszervezés egyes községrészekben továbbra is a motorizált közlekedést részesíti előnyben, ami csökkenti a gyaloglás vonzerejét, mint mindennapi választási lehetőséget. Ezenkívül egyes helyeken nincs megfelelő világítási rendszer, ami befolyásolja a biztonságot és a területek használatát este és télen.

Ennek ellenére a község rendelkezik olyan térbeli és természeti adottságokkal, amelyek lehetővé teszik a gyaloglás további fejlesztését, mint egyenrangú közlekedési formát. A meglévő természeti ösvények, turisztikai és rekreációs pontok, valamint a kulturális és természeti nevezetességek körüli rendezett környezet alapot adnak a biztonságos, összekapcsolt és vonzó gyalogos összeköttetések kiépítéséhez.



3. kép: Rendezett gyalogos átkelőhely a LC-430031 Turnišče-Dobronak helyi úton



4. kép: Rendezett és biztonságos iskolai útvonal a JP-707532 helyi úton a Dobronaki Kétnyelvű Általános Iskoláig, ahol a biztonság növelése érdekében egyirányú forgalmi rend alakul ki



5. kép: Biztonságos iskolai útvonal, amelyet a út szélén szív alakú útburkolati jelzések jelölnek



6. kép: Rendezett gyalogos híd a Bakonaki-patak felett a gyalogosok és kerékpárosok számára – a híd biztonságos és elkülönített átkelést biztosít a vízfolyáson, és javítja a gyalogosok és kerékpárosok összeköttetését a patak bal és jobb partján álló lakóházak között



7. kép: A Bakonaki-patak felett átívelő gyalogos híd, amely gyalogosok és kerékpárosok számára készül, és a mozgáskorlátozottak számára is alkalmas



8. kép: Rendezett gyalogos út a JP 707541 és a JP 707531 községi közutak között



9. kép: Aszfaltozott gyalogos út, amely rövidítést és biztonságos iskolai útvonalat jelent a JP-707521 köztúttól közvetlenül az iskolaudvarig

A fenntartható mobilitás és a községi térrendezés területén azonosították azokat a legfontosabb kihívásokat, lehetőségeket és eredményeket, amelyek irányt mutatnak a további fejlesztési tevékenységekhez. A legfontosabb kihívások között kiemelkedik a gyalogosok számára kialakított járdák hiánya a legtöbb településen, ami közvetlenül befolyásolja a közlekedés biztonságát és korlátozza az elérhetőséget minden felhasználó, különösen a mozgáskorlátozottak számára. Emellett továbbra is fontos kihívás a fenntartható mobilitási formák arányának növelése, különös tekintettel a gyaloglás és a kerékpározás, mint mindennapi közlekedési forma ösztönzésére.

A kihívások ellenére a község számos fejlesztési lehetőséget lát. Ezek közül kiemelkednek a gyalogosok számára kialakított területek és a településeken belüli forgalomcsillapított övezetek rendezése, valamint olyan közös közlekedési terek létrehozása, amelyek lehetővé teszik a közterületek egyenlő használatát a közlekedés különböző résztvevői számára. További értéket jelent a túrázás fejlesztésének lehetősége, különösen a volt erdei vasút területén, valamint a gyaloglás népszerűsítése, mint egészséges és környezetbarát mobilitási forma. Különösen fontos a közvilágítás kiépítése azokon a területeken, ahol ez még nem történt meg, mivel ez közvetlenül befolyásolja a felhasználók biztonságát és kényelmét.

Konkrét eredmények tekintetében az utóbbi időben több fontos intézkedés is életbe lépett. Kiemelendők a településen kialakított zöld gyalogutak, amelyek hozzájárulnak az életminőség javulásához és a közterületek jobb kihasználtságához. A dobronaki mezőgazdasági-üzleti övezeten át vezető tranzitforgalom átirányításra került, így már nem terheli a település forgalmát, ami csökkenti a helyi közösségre gyakorolt negatív hatásokat. Fontos eredménynek számít a Bakonaki-tó melletti gyalogút kialakítása is, amely ötvözi a rekreáció, a turizmus és a fenntartható mobilitás funkcióit.

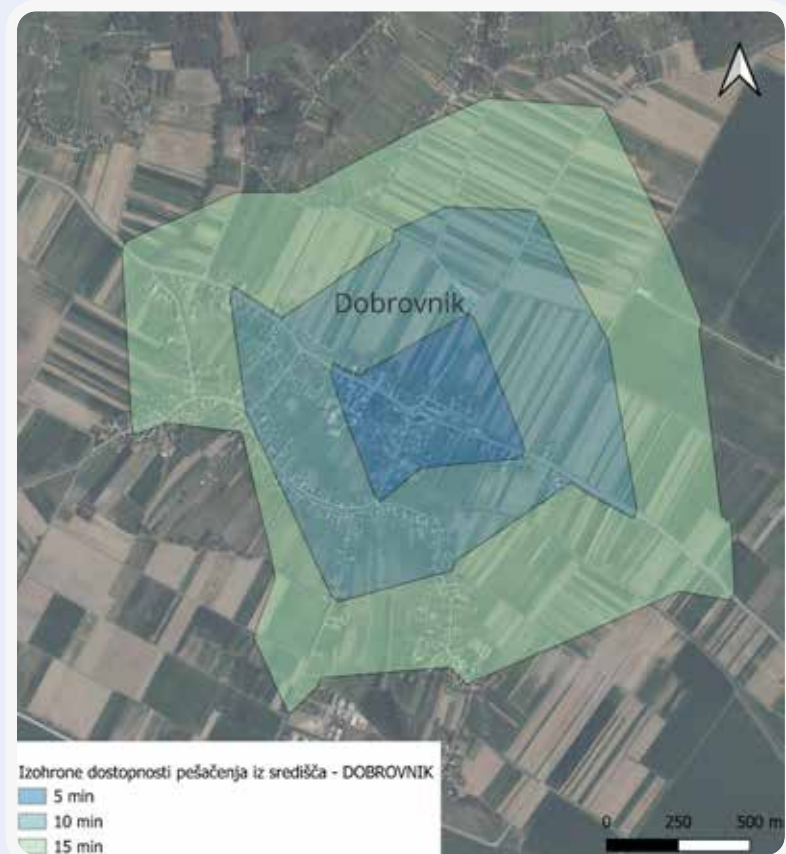
ELÉRT EREDMÉNYEK	KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK	KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • létrehozott zöld gyalogutak a településen • a Dobronaki mezőgazdasági-üzleti övezeten át vezető tranzitforgalom elkerüli a települést • gyalogutak kialakítása a Bakonaki-tó mentén 	<ul style="list-style-type: none"> • gyalogos járdák hiánya az összes községi településen • a közlekedésbiztonság és a gyalogosok (beleértve a fogyatékkal élőket is) számára való hozzáférhetőség javítása • a fenntartható közlekedési formák arányának növelése – elsősorban a gyaloglás és a kerékpározás 	<ul style="list-style-type: none"> • gyalogosok számára kialakított területek rendezése a településeken belül • a forgalomcsillapított területek és közös közlekedési terek kialakítása a településeken belül • túraútvonalak kialakítása az erdei vasútpálya maradványainak területén • a gyaloglás, mint alternatív mobilitási forma népszerűsítése • közvilágítás kialakítása a megvilágítatlan területeken

A kordonos forgalomszámlálás eredményeinek elemzése azt mutatja, hogy a gyaloglás jelenleg a községben az összes utazás mindössze 6%-át teszi ki, ami a gyaloglás mint mobilitási mód viszonylag alacsony használati arányát jelzi. Ugyanez az arány (6%) volt megfigyelhető a megkérdezett foglalkoztatottak körében is, akik gyalog járnak dolgozni, bár 19 %-uk kevesebb mint két kilométerre lakik a munkahelyétől – ez pedig egy olyan távolság, amelyet gyalogosan könnyen meg lehet tenni 30 perc alatt.

Az általános iskolások körében a gyaloglás aránya valamivel magasabb: a megkérdezett tanulók 14%-a gyalog jár iskolába, ami azt mutatja, hogy a fiatalabb korosztály körében valamivel jobban kihasználják a gyaloglás előnyeit. De ezek az adatok jelentős tartalékokra és a gyaloglás mint mindennapi mobilitási forma kiaknázatlan potenciáljára utalnak.

Az izohronokkal bemutatott elérhetőségi elemzés tovább erősíti a gyaloglás potenciálját Dobronak Községben. A község legtöbb területe gyalogos távolságra van a központi pontoktól, ami azt jelenti, hogy megfelelő térbeli és infrastrukturális támogatással jelentősen növelhető lenne a gyaloglás vonzereje. De Dobronak központi részéről a szomszédos Strehovci és Zsitkóc település nem érhető el 15 perces gyaloglással, ami korlátozást jelent a települések közötti összeköttetés szempontjából ezzel a mobilitási formával.

A gyaloglás arányának növelése érdekében célszerű lenne fokozni a gyaloglás népszerűsítését, mint a fenntartható mobilitás fontos elemét, különösen az egészség, a biztonság és a környezetvédelmi előnyök szempontjából. A puha intézkedéseken túl az infrastruktúra fejlesztése is hozzájárulna a gyaloglás népszerűsítéséhez – biztonságos, kivilágított és közvetlen gyalogos összeköttetésekkel mind a településeken belül, mind azok között.



10. kép: Gyalogos közlekedés elérhetőségének izohronjai Dobronak Község központjából

Biztonságos és összekapcsolt gyalogos területek létrehozása mind a rekreáció, mind a mindennapi teendők elvégzése érdekében.

PRIORITÁS

Magyarázat: A biztonságos és összekapcsolt gyalogos területek létrehozása kulcsfontosságú a gyaloglás, mint a fenntartható mobilitás alapvető formájának ösztönzéséhez Dobronak Községben. A megfelelő infrastruktúra hiánya és a szétszórott települési szerkezet miatt a gyaloglás gyakran veszélyes és kényelmetlen, ami korlátozza a szolgáltatásokhoz való hozzáférést és csökkenti ennek mindennapi használatát. A lakóövezeteket a közintézményekkel és rekreációs pontokkal összekötő gyalogos útvonalak kialakítása javítani fogja a biztonságot, ösztönözni fogja az aktív mobilitást és hozzájárul a jobb életminőséghez.

Biztonságos, akadálymentes és összekapcsolt gyalogos területek kialakításával lehetővé tenni a minőségi, biztonságos és vonzó gyaloglást, mind a rekreáció, mind a mindennapi teendők elvégzése érdekében.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁLÁSA:

A gyalog munkába járók arányának növelése 6%-ról 2024-ben 13%-ra 2031-ben. A gyaloglás közlekedésben való arányának növelése 6%-ról 2024-ben 8%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

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

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 A meglévő gyalogutak feltérképezése és digitalizálása	Átfogó helyi terv kidolgozása a községben található meglévő gyalogutakról, a legfontosabb helyszínekkel, valamint hosszú távú jövőkép kialakítása a gyalogutak hálózatának fejlesztéséről Dobronak Községben.
1.5 »Gyalogbusz« és »Aktív út az iskolába« program	A gyermekek és szülők ösztönzése arra, hogy kísérettel vagy csoportokban járjanak iskolába – biztonságos övezetek, 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 hozzáférhetőség felülvizsgálata – a projektek kötelező univerzális kialakítása a mindenki számára történő hozzáférhetőség biztosítása érdekében.
1.7 »Gyalog Dobronakon« promóciós kampány	Községi kampány a gyaloglás népszerűsítésére a községben, azzal a céllal, hogy felhívja a figyelmet a gyaloglás egészségre, a környezetre és életminőségre gyakorolt pozitív hatásaira.

2. Minőségi infrastruktúra biztosítása a gyalogláshoz

Cél: A gyaloglás biztonságának, hozzáférhetőségének és vonzerejének javítása irányított infrastruktúrális beavatkozásokkal.

Intézkedés	Leírás
2.1 A meglévő gyalogos felületek rendszeres és aktív karbantartása	A meglévő járdák, gyalogutak és egyéb gyalogosok számára kialakított felületek rendszeres karbantartása és felújítása, az akadályok (növényzet) eltávolítása.
2.2 Járdák felújítása és bővítése	A gyalogosok biztonságának biztosítása érdekében Dobronak Község gondoskodik a járdák rendezéséről a leginkább kitett és legforgalmasabb szakaszokon. A járdák felújítása és további járdák építése magába foglalja a funkcionális fogyatékkal élő személyek számára történő kiigazításokat, valamint a megfelelő jelzéseket és útburkolati jelöléseket. A felújítás prioritást élvező helyszínei: <ul style="list-style-type: none"> • az R2-439/1300 Dobronak – Renkovci közötti állami út mentén • az R2-442/1319 Dobronak – Hosszúfalu körforgalom közötti állami út mentén
2.3 Gyalogos átkelőhelyek rendezése – láthatóság és világítás	Minden gyalogos átkelőhely felszerelése minőségi világítással, padlójelölésekkel és sebesség-csökkentő eszközökkel (emelkedő átkelőhelyek). További gyalogos átkelőhelyek kialakítása (és így is biztosítani a forgalom további lassítását a településen belül). Elsőbbségi megvalósítás a nagyobb forgalmú területeken, mint például: <ul style="list-style-type: none"> • az R2-439/1300 Dobronak – Renkovci közötti állami út mentén
2.4 Forgalomcsillapítás lakóövezetekben	A korlátozott sebességű (30 vagy 40 km/h) területek létrehozásának lehetőségeinek vizsgálata, „shared space” elemekkel, az utak szűkítésével és akadályok felállításával a gyalogosok nagyobb biztonsága érdekében.
2.5 Gyalogutak felszerelése városi berendezésekkel és zöld növényekkel (padok, árnyékolók, ivókutak)	Berendezések és zöld elemek, például padok, árnyékolók, ivókutak és növényzet telepítése a gyalogutak mentén, a gyalogosok számára a tér kényelmének, vonzerejének és funkcionalitásának növelése, valamint a közterületek minőségének javítása céljából Dobronak Községben.
2.6 Tematikus gyalogutak kialakítása és rendezése	Dobronak Község tematikus gyalogutakat tervez és alakít ki, amelyek összekötik a térség természeti, kulturális és turisztikai nevezetességeit. Elsőbbséget élveznek: <ul style="list-style-type: none"> • a meglévő »Nap és bolygók« tanösvény rendezése és fejlesztése, • a Bakonaki-tó tematikus útvonal rendezése és felújítása, a természetről és rekreációról szóló tartalmakkal, • tanösvény kialakítása a Lendva–Bogojina egykori erdei vasútvonal mentén, mint kulturális örökség és turisztikai látványosság.

6.3 KERÉKPÁROZÁS

KULCSFONTOSSÁGÚ KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A kerékpározás, mint a fenntartható közlekedés egyik kulcsfontosságú formája Dobronak Községben, még nem fejlődött ki és nem vált mindennapos közlekedési móddá a megfelelő mértékben. A község rendelkezik ugyan bizonyos infrastrukturális elemekkel, mint például egyes kerékpárutak és forgalmilag kevésbé terhelt utak, amelyek biztonságos kerékpározást tesznek lehetővé, de egy átfogó és összekapcsolható kerékpárhálózat még nem jött létre. A kerékpáros közlekedés jelenleg túlnyomórészt vegyes felületeken és helyi utakon zajlik, megfelelő közlekedési jelzések és a motorizált közlekedéstől való fizikai elválasztás nélkül, ami befolyásolja a felhasználók biztonságérzetét.

A kerékpáros infrastruktúra alacsony szintje tükröződik a kerékpárosok alacsony arányában is az összes közlekedő között. A kerékpár használata közlekedési eszközként többnyire rekreációs célokra korlátozódik, míg a mindennapi teendőkben, például az iskolába, a munkába vagy a bevásárláshoz való közlekedésben viszonylag alacsony a szerepe. Ennek ellenére az elemzett közlekedési, területi és társadalmi kiindulási pontok azt mutatják, hogy a község nagy potenciállal rendelkezik a kerékpározás fejlesztése terén – elsősorban a településeken belüli és a szomszédos településekre vezető rövid távolságok, valamint a túlnyomórészt sík terep miatt.

Kulcsfontosságú felismerni azokat az akadályokat és kihívásokat, amelyek jelenleg gátolják a kerékpározás fejlődését, és egyúttal kihasználni a lehetőségeket egy vonzó, biztonságos és hozzáférhető kerékpárhálózat kialakítására, amely támogatja a fenntartható mobilitást és hozzájárul a község életminőségének javításához.

Az alábbiakban bemutatjuk a község egyes helyszíneinek fényképeit, amelyek a kerékpározáshoz rendelkezésre álló közlekedési és térbeli megoldásokat szemléltetik.



11. kép: Kerékpártároló a gyógyszertár előtt, amely közvetlenül a posta és a községi igazgatás székhelye közelében található – kerékpárosok számára biztosított hozzáférés a köz- és társadalmi szolgáltatások igénybevételéhez



12. kép: Kialakított kétirányú kerékpársáv az R2-442/1319 Dobronak-Hosszúfalú körforgalom állami regionális úton – nagyobb biztonság és kényelem a kerékpárosok számára



13. kép: Kialakított kétirányú kerékpársáv az LC-430031 Turnišče–Dobronak helyi közúton (településen kívül)



14. kép: Kialakított, szintkülönbséget biztosító kereszteződés a forgalom lassítására és a kerékpárosok és gyalogosok biztonságának növelésére az LC-430031 Turnišče–Dobronak kereszteződésben a JP-707651 Radamosi csatorna–kavicsbánya községi közúttal



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



16. kép: Kialakított külön sáv a LC-430031 Turnišče–Dobronak közúton (a községen belül) – további jelölés (közlekedési jelzések) szükséges, amelyben le kell írni, hogy a kialakítás mely közlekedőknek szól



17. kép: Kerékpárosok számára kialakított sáv a parkolóhelyek előtt a JP-707532 községi közúton a Dobronaki Kétnyelvű Általános Iskola mellett



18. kép: Gyalogút építése az R2-442/1318 Martjanci–Dobronak állami regionális úttól a Bakonaki-tóig



19. kép: Kerékpáros pihenőhely a Bakonaki-tóhoz vezető LC-010034 helyi út mentén



20. kép: A Bakonaki-tóhoz vezető LC-010034 helyi út mentén kialakított kerékpáros pihenőhely kerékpártárolóval

A kerékpározás, mint egyik legfontosabb fenntartható mobilitási forma fejlesztése Dobronak Községben számos infrastrukturális és szervezési kihívással szembesül. A legfontosabb kihívások között kiemelkednek elsősorban a rendezetlen és gyakran hiányos kerékpáros felületek a településeken belül, amelyek megnehezítik a mindennapi biztonságos és kényelmes kerékpározást. Fontos problémát jelentenek továbbá a nem összekapcsolt kerékpárutak, amelyek csökkentik a teljes hálózat funkcionalitását és elriasztják a felhasználókat a kerékpár rendszeres használatától. A biztonságot tovább rontja a járdákon való nem megfelelő kerékpározás, amely gyakran a megfelelően kialakított kerékpárutak hiányának következménye. A meglévő kerékpáros infrastruktúra karbantartása szintén egyik legfontosabb kihívás, mivel a rendszeres és minőségi karbantartás alapvető fontosságú a hosszú távú használat és a felhasználók bizalma szempontjából.

A felsorolt problémák ellenére a községnek számos fontos fejlesztési lehetősége van. Ezek közül kiemelkedik a kerékpáros területek és a tömegközlekedési rendszerek integrációjának lehetősége, ami lehetővé tenné a kerékpározás nagyobb mértékű használatát közepes és hosszabb távokon. Fontos lehetőséget jelent a támogató infrastruktúra, például állványok, szervizpontok és pihenőhelyek fejlesztése is, amelyek növelik a kerékpározás használhatóságát és vonzerejét. A kerékpárkölcsonző hálózat, különösen az e-kerékpárok hálózatának bővítése modern megközelítést jelent a szélesebb felhasználói csoportok bevonása szempontjából. Ugyanakkor kulcsfontosságú a puha intézkedések kivitelezése, például a kerékpározás népszerűsítése a településeken, a környezeti, egészségügyi és gazdasági előnyök hangsúlyozásával.

A község már jelentős lépéseket tett a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése terén. A legfontosabb eredmények közé tartozik az új kerékpáros területek létrehozása, a kerékpársávok kialakítása a Zsitkóc felé vezető állami út mentén és a Turnišče felé vezető közúton, valamint a Kobilje felé vezető kerékpárút, ami jelentősen javítja a közlekedés biztonságát és a községek közötti összeköttetést. Ezenkívül kerékpáros pihenőhelyeket alakítottak ki, amelyek hozzájárulnak a kerékpárutak kényelméhez és jobb hozzáférhetőségéhez, valamint bevezették az e-kerékpár-kölcsönzési szolgáltatást, amely nagyobb mobilitást biztosít a fizikailag kevésbé felkészült felhasználók számára is, és ösztönzi a kerékpár használatát hosszabb távokon.

A komplex megközelítéssel, amely ötvözi az infrastrukturális fejlesztéseket és a kerékpározás népszerűsítést, Dobronak Községnek lehetősége nyílik arra, hogy megerősítse szerepét, mint fenntartható szemléletű közösség, és növelje a kerékpárosok arányát a mindennapi közlekedésben.

ELÉRT EREDMÉNYEK

- **Új kerékpáros területek kialakítása**
- **kerékpársávok kialakítása Zsitkóc felé vezető országúton és Turnišču felé vezető közúton Dobronak-Kobilje kerékpárút kialakítása**
- **kerékpáros pihenőhelyek kialakítása**
- **e-kerékpár-kölcsönzési szolgáltatás bevezetése**
- **Vid kerekpár maraton szervezése**

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- rendezett területek kerékpárosok számára a községeken belül
- a fenntartható közlekedési formák arányának növelése – elsősorban a gyaloglás és a kerékpározás
- összeköttetés nélküli kerékpárutak
- a kerékpáros területek karbantartása
- veszélyes kerékpározás a járdákon

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

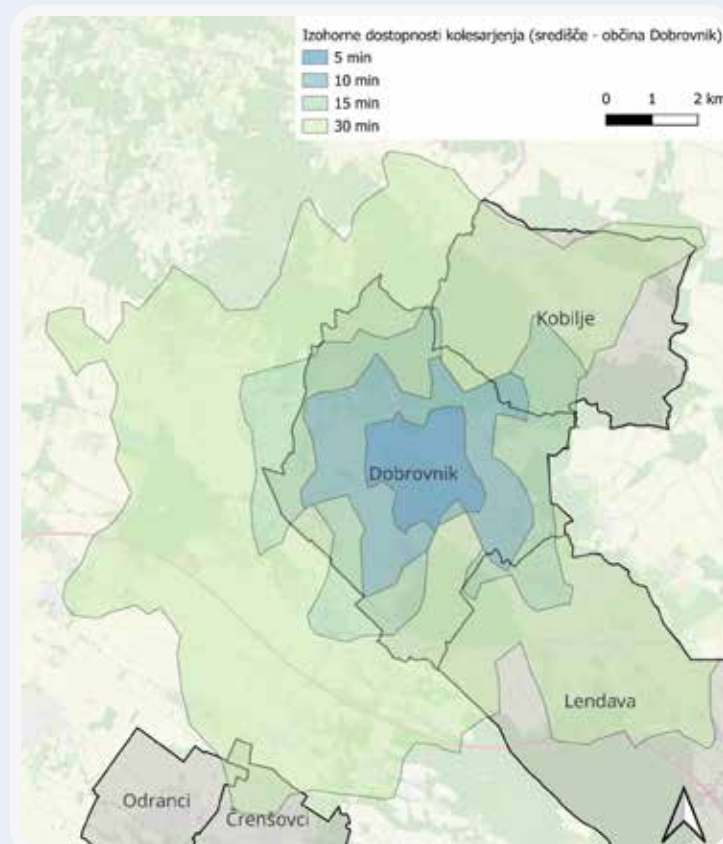
- a kerékpáros infrastruktúra és a NYTK-i felületek integrálása
- a kerékpárosok támogató infrastruktúrájának fejlesztése
- a kerékpárkölcsönző hálózat bővítése
- a kerékpározás népszerűsítése

7. táblázat: A kerékpározás területén elért kulcsfontosságú eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése

A kordonos forgalomszámlálás alapján, amely kimutatta, hogy a kerékpárosok valamivel több mint 7 %-át teszik ki az összes közlekedőknek, arra lehet következtetni, hogy a kerékpár használata mindennapi közlekedési eszközként még mindig viszonylag alacsony. Bár a kerékpárosok aránya a foglalkoztatottak körében eléri a 10%-ot, ami bizonyos mértékű hajlandóságot jelez a fenntartható mobilitási formákra, az adatok jelentős különbségeket mutatnak a korcsoportok között. A legbiztosabb adat az, hogy az általános iskolások 21%-a kerékpárral jár iskolába. Ez azt mutatja, hogy a kerékpározás a fiatalabb generáció körében már a mindennapi közlekedés része, és nagy potenciált jelez ennek a fenntartható mobilitási formának a szélesebb körű elterjedésére más népességcsoportok körében is.

Ha ezeket az adatokat összehasonlítjuk a kerékpározás elérhetőségének izokronikus elemzésével, amely azokat a területeket mutatja, amelyek kerékpárral érhetőek el egy adott időkereten belül (pl. 5, 10 vagy 15 perc alatt), akkor konkrét térbeli potenciál tárul fel a kerékpározás arányának növelésére. A legtöbb településen ugyanis 10–15 perc alatt kerékpárral elérhetők a napi mobilitás legfontosabb pontjai – a munkahely, az iskola, a bolt, a közintézmény és a buszmegálló. Ez azt jelenti, hogy a fizikai hozzáférhetőség a községen belül gyakran megfelelő, és nem jelent korlátozást a kerékpározás számára.

21. kép: Kerékpárral való megközelíthetőség izokronjai Dobronak Község központjából – a kerékpár mint alternatív mobilitási eszköz nagy potenciáljának kimutatása



A kerékpárhálózat további fejlesztése, a község természeti látnivalóinak kiaknázása céljából is.

PRIORITÁS

Magyarázat: A kerékpárút-hálózat további fejlesztése Dobronak Községben kulcsfontosságú a fenntartható mobilitás ösztönzése és a község természeti látnivalóinak, mint például a Bakonaki-tó és egyéb természeti, rekreációs és kulturális látnivalók kiaknázása szempontjából. A község kedvező természeti adottságokkal rendelkezik, mint például a sík terep és a megőrzött környezet, amelyek lehetővé teszik a biztonságos és hozzáférhető kerékpárutak fejlesztését. A kerékpárút-hálózat bővítése nemcsak a települések és a község legfontosabb pontjainak jobb összeköttetéséhez járul hozzá, hanem ösztönzi a kerékpáros turizmust is, és növeli a természeti szépségek hozzáférhetőségét a helyiek és a látogatók számára. Az ilyen útvonalak hozzájárulnak a kerékpárosok biztonságának növeléséhez és a motorizált közlekedési eszközöktől való függőség csökkentéséhez is.

A biztonságos és összekapcsolt kerékpárút-hálózat további fejlesztésével amely összeköti a község legfontosabb pontjait és a természeti látnivalókat, ösztönöznünk fogjuk a kerékpározást, mint fenntartható mobilitási formát, és vonzó lehetőséget kínálunk a rekreáció és a turizmus számára.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁLÁSA:

**A kerékpár használatának növelése a forgalomban
7%-ról 2024-ben 9%-ra 2031-ben.**

MUTATÓK:

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

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	Kerékpárút-hálózatok tervezése a Dobronak Község közlekedési és területfejlesztésének részeként, a turisztikai, gazdasági és lakóövezeti infrastruktúrával összekapcsolva. Az átfogó tervezés lehetővé teszi a kerékpárutak elhelyezését ott, ahol tényleges szükség van rájuk – a lakóövezetek, az általános iskola, a község központja, a turisztikai látványosságok (pl. a Bakonaki-tó) és a szomszédos községek között. Ez a megközelítés biztosítja a kerékpár nagyobb hasznosságát a mindennapi életben és erősíti a fenntartható mobilitást.
1.2 Átfogó kerékpárút-hálózat fejlesztése a »hiányzó láncszemek« megszüntetésére vonatkozó dokumentáció elkészítésével	A nem összekapcsolt és megszakított szakaszok csökkentik a kerékpározás használhatóságát és biztonságát. A kritikus pontokra (pl. összeköttetés Strehovci felé, a települések bizonyos részei...) vonatkozó projektdokumentáció elkészítésével lehetővé válik a hiányzó láncszemek fokozatos megszüntetése és egy logikus, összekapcsolt és felhasználóbarát hálózat létrehozása a mindennapi és a rekreációs használatra.
1.3 A kerékpározás népszerűsítése	A kerékpározás ösztönzése az oktatási intézmények és a tágabb közösség bevonásával. Az olyan tevékenységek, mint a kerékpáros napok az iskolában, a biztonságos kerékpározásról szóló műhelyek és a helyi fenntartható mobilitási kihívások, a fiatalokban pozitív hozzáállást alakítanak ki a kerékpárhoz, mint mindennapi közlekedési eszközhöz. Ugyanakkor tudatosígnövelő kampányok, rendezvények (például a Vid kerékpár maraton) és a kerékpározás előnyeinek népszerűsítése révén erősödik a szélesebb közösség támogatása.
1.4 Mutatók létrehozása a kerékpározás növekedésének nyomon követésére	A kerékpározás rendszeres nyomon követésére szolgáló rendszer (kerékpárosok számlálóját, lakossági felmérések, e-kerékpárok használatának nyilvántartása) lehetővé teszi a község számára a bevezetett intézkedések hatásának objektív mérését. Az összegyűjtött adatok alapján lehetőség nyílik a beruházások irányítására, a tervezés kiigazítására és a fenntartható mobilitás terén elért hosszú távú előrehaladás 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. Különös hangsúlyt fektet a Bakonaki-tóhoz, a bor- és gasztronómiai kínálatához és a természeti látnivalókhoz vezető útvonalakra. A tematikus kerékpárutak (pl. »természetismereti út« vagy »kulturális út«) és a kerékpártérképek, digitális alkalmazások és promóciók formájában nyújtott támogatás javítja a tájékozódást, növelik a vonzerőt és megerősíti Dobronak pozícióját, mint kerékpárosbarát desztinációt.
1.6 A munkáltatók ösztönzése kerékpártárolók, öltözők és zuhanyzók kialakítására a munkavállalók számára	Dobronak Község különböző módon ösztönzi (társfinanszírozás, tanácsadás, bevonás a fenntartható mobilitási projektekbe) és támogatja a munkáltatókat a megfelelő infrastruktúra kialakítására a munkavállalók számára. A biztonságos kerékpártárolók, öltözők és zuhanyzók kialakítása növeli a kerékpározás vonzerejét a napi ingázáshoz, és csökkenti a munkavállalók személygépkocsiktól való függőségét.

Minőségi kerékpáros infrastruktúra biztosítása

Cél: A kerékpározás biztonságának, elérhetőségének és vonzerejének javítása irányított infrastruktúrális beavatkozásokkal

Intézkedés	Leírás
2.1 A meglévő kerékpáros felületek rendszeres és aktív karbantartása	Dobronak Község rendszeresen karban fogja tartani a meglévő kerékpáros területeket, beleértve a megrongált területek javítását, a fű kaszálását, az utak tisztítását és a jelzések felújítását. Különös hangsúlyt kell fektetni a kereszteződések átláthatóságára, a településeken a biztonság biztosítására, főleg ott, ahol a kerékpárosok a különálló utak hiánya miatt gyakran a járdákat használják.
2.2 Új kerékpáros felületek kialakítása	Dobronak, Strehovci és Zsitkóc települések kiválasztott területein meg kell vizsgálni a kétirányú kerékpársávok kialakításának lehetőségét, ahol az utak szélesítése nem lehetséges. Kerékpárutak építését tervezik – elsősorban az R2-439/1300 Dobronak – Renkovci állami út mentén.
2.3 Együttműködés a többi muravidéki községekkel az e-kerékpár-rendszer és az elektromos kerékpártárolók bővítése érdekében	A többi muravidéki községgel együttműködve a meglévő e-kerékpár-rendszer fejlesztése és bővítése várható. Az intézkedés magába foglalja további állomások és elektromos kerékpártárolók létrehozását, amelyek lehetővé teszik az e-kerékpárok egyszerű kölcsönzését, biztonságos tárolását és feltöltését. Ezáltal erősödik a fenntartható mobilitás, erősödik a községek közötti összeköttetés és csökken a személygépkocsiktól való függőség, ugyanakkor javul az elérhetőség, valamint a lakosok és látogatók életminősége is.
2.4 A turisztikai és rekreációs infrastruktúra fejlesztése	A Bakonaki-tó és környéke fontos rekreációs és turisztikai terület. A megfelelő kerékpárutak, pihenőhelyek és tematikus útvonalak, illetve táblák kialakításával biztonságos és kellemes kerékpározás alakul ki, és erősödik a turizmus fejlődése.
2.7 Modern, többfunkciós pihenőhelyek kialakítása alapvető infrastruktúrával (ívóutak, padok, tetők, állványok)	A fontosabb pontokon (Bakonaki-tó, községközpont, meglévő kerékpárutak) pihenőhelyek alakulnak az alapvető infrastruktúrával: ivóutakkal, padokkal, fedett pihenőhelyekkel és kerékpártárolókkal, ami javítja a kényelmet, meghosszabbítja az út időtartamát és növeli a vonzerőt a helyi felhasználók és a turisták számára.
2.8 Biztonságos (és fedett) kerékpártárolók létesítése – a stratégiailag fontos helyeken a községben és a buszmegállók közvetlen közelében (intermodalitás)	A kerékpártárolók és kerékpárállványok kialakítása jelentősen növeli a kerékpár, mint mindennapi közlekedési eszköz megbízhatóságát és vonzerejét. A felhasználók nagyobb bizalommal tekintenek felszerelésük biztonságára, ami ösztönzi a kerékpár rendszeresebb használatát, különösen az iskolába és a munkahelyre való utazáshoz. Tervezett helyszínek a község összes településén.

6.4 TÖMEGKÖZLEKEDÉS

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A közúti tömegközlekedés Dobronak Községben jelenleg kevésbé fejlett mobilitási forma, de mindennek ellenére fontos szerepet játszik a lakosság, különösen az idősek, a fiatalok és a saját közlekedési eszközzel nem rendelkező személyek számára az elérhetőség biztosításában. A község a vidéki környezetre jellemző kihívásokkal szembesül, mint például a szétszórt települési szerkezet, az alacsony népsűrűség, valamint a buszjáratok korlátozott gyakorisága és távolsága. Ennek ellenére a tömegközlekedés fontos része a közlekedési hálózatnak, mivel összeköti a helyi központokat a regionális közlekedési csomópontokkal, mint például Lendva, Murska Sobota és környéke.

A községben nincs tömegközlekedés, mivel az egyes községi központok közötti távolságok rövidek, és a lakosság száma is túl alacsony ahhoz, hogy a község jelenleg helyi tömegközlekedést szervezzon. A községben nincsenek helyi járatok, az iskolás gyerekek számára külön közlekedést szerveznek.

Az alábbiakban két fénykép látható a helyszíni szemléből, amelyek az állami út mellett kialakított buszmegállót ábrázolják.

Ebből kitűnik, hogy a község tömegközlekedése nagyban függ az állami közlekedési infrastruktúrától, ami tovább korlátozza a tömegközlekedés hozzáférhetőségét és használatát a község távolabbi vagy szétszórtabb részein élő lakosok számára.



22. kép: Rendezett buszmegálló az R2-442/1319 Dobronak-Hosszúfalu körforgalom állami regionális úton (Zsitkóc településen kívül)



23. kép: Rendezett buszmegálló az R2-442/1319 Dobronak- Hosszúfalu körforgalom állami regionális úton (Dobronak településen, a körforgalomnál)

A nyilvános személyszállítás (NYSZSZ) területén a legfontosabb kihívások, lehetőségek és eredmények értékelése alapján Dobronak Községben átfogó szakértői felmérést készíthetünk a helyzetről és a fenntartható mobilitás további fejlesztésének lehetőségeiről.

A legfontosabb kihívások közül kiemelkedik elsősorban a közlekedés alacsony gyakorisága és ennek következtében a tömegközlekedés alacsony kihasználtsága. Ez egy tipikus probléma a kisebb, vidéki községekben, ahol a szétszórt településszerkezet, az alacsony népsűrűség, valamint a meglévő tömegközlekedési szolgáltatások térbeli és időbeli elszigeteltsége miatt a rendszer hatékonysága alacsony. Ennek következtében a lakosok gyakrabban használnak személygépkocsit, ami hosszú távon hozzájárul a forgalom terheléséhez, nagyobb környezeti hatások alakulnak ki, de hozzájárul a közlekedési hozzáférhetőség romlásához az érzékeny csoportok, például az idősek, a fiatalok és az autóval nem rendelkező személyek számára.

A fenti kihívások ellenére az elemzés több kulcsfontosságú lehetőséget is feltár, amelyek kiindulási pontot kínálnak a jelenlegi helyzet javításához. Az egyik ilyen lehetőség a tömegközlekedési infrastruktúra és a kerékpáros infrastruktúra integrációja, amely jelentősen hozzájárulhat az intermodalitás fejlődéséhez és a fenntartható mobilitás jobb elérhetőségéhez. Ugyancsak reális lehetőségnek tűnik új buszjáratok bevezetése, amelyek összeköthetnék az eddig nehezen elérhető területeket a regionális központokkal, különös tekintettel a lakosság tényleges utazási szokásaira. A harmadik lehetőség a PROSTOFER programba való bekapcsolódás, amely ingyenes közlekedést biztosít az idősebb polgárok számára, ami nemcsak a társadalmi befogadást javítja, hanem a kiegészítő közlekedés jó gyakorlatát jelenti olyan környezetben, ahol a tömegközlekedési járatok száma korlátozott.

Az eredmények terén kiemelendő a buszmegállók rendezése, amely hozzájárul a felhasználók nagyobb biztonságához és kényelméhez, valamint megteremti az alapvető infrastruktúrát a tömegközlekedés további fejlesztéséhez. Fontos újítás a helyi közlekedési rendszerben a turisztikai vonattal történő turisztikai közlekedés rendezése is, amely nemcsak gazdagítja a turisztikai kínálatot, hanem alternatív közlekedési formákat is népszerűsít, és hozzájárul a személygépkocsik használatának csökkenéséhez a turisztikai szezonban.

Összességében Dobronak Község ugyan a vidéki térségekre jellemző korlátokkal szembesül, de a lehetőségek megfelelő kihasználásával és a már elért eredmények továbbfejlesztésével reális esélye van egy összekapcsoltabb, hozzáférhetőbb és fenntarthatóbb tömegközlekedési rendszer kialakítására.

8. táblázat: A tömegközlekedés területén elért kulcsfontosságú eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése

ELÉRT EREDMÉNYEK

- A buszmegállók rendezése
- A turisztikai közlekedés megszervezése turisztikai vonattal

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- A NYSZSZ alacsony közlekedési gyakorisága
- A NYSZSZ alacsony használata

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- Az infrastruktúra és a kerékpáros infrastruktúra integrációja
- új buszjáratok bevezetése
- bekapcsolódás a PROSTOFER programba

A közúti tömegközlekedés Dobronak Községben a nyilvános buszjáratokat jelenti, amelyek távolsági tömegközlekedést biztosítanak. A közszolgáltatást az Avtobusni promet Murska Sobota d.d. vállalat végzi. Külön távolsági tömegközlekedést is biztosítanak az iskolába való utazás formájában. Az iskolai buszjáratokat a Dobronaki KÁI iskolai kisbuszokkal üzemelteti. Rendelésre történő szállítás (pl. Prostofer) nincs bevezetve.

A közúti közlekedés a kordonszámlálásban nem szerepel a nyilvántartásban. A megkérdezett munkavállalók közül senki sem használja a tömegközlekedést. A megkérdezett általános iskolások közül 6,9 % iskolabusszal jár iskolába.

A tömegközlekedés hozzáférhetőségének javítása.

PRIORITÁS

Magyarázat: A tömegközlekedés elérhetőségének javítása Dobronak Községben kulcsfontosságú lépés a lakosság, különösen azok mobilitásának javítása felé, akik nem rendelkeznek személygépkocsival. A község településeinek szétszórt elhelyezkedése és földrajzi fekvése miatt fontos biztosítani a község részeit és a község kulcsfontosságú pontjai, például a közintézmények, üzletek és egészségügyi szolgáltatások közötti hatékony összeköttetést. Az elérhetőség javítása magába foglalja a meglévő járatok optimalizálását, rugalmas közlekedési lehetőségek bevezetését és a tömegközlekedés lefedettségének bővítését, ami hozzájárul a tömegközlekedés nagyobb használhatóságához és vonzerejéhez. Ezzel nő a polgárok mobilitása, csökken az autóktól való függőség és erősödnek a fenntartható közlekedési formák.

Az elérhetőség javításával, a kapcsolatok és menetrendek a lakosság igényeihez való igazításával, valamint a szomszédos községekkel való összeköttetéssel hatékony és felhasználóbarát tömegközlekedést kell létrehozni, amely vonzó alternatívát jelent majd a személygépkocsikkal szemben.

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

A tömegközlekedés részesedésének növelése a közlekedésben 0%-ról 2024-ben 2%-ra 2031-ben.

MUTATÓK:

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

INTÉZKEDÉSCSOMAGYOK

1. Átfogó közlekedéstervezés a tömegközlekedés terén

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

Intenzitás	Leírás
1.1 Új buszjáratok bevezetése a regionális központokba (Murska Sobota és Lendva)	Az új buszjáratok bevezetése javítani fogja a község hozzáférhetőségét a regionális foglalkoztatási, oktatási és szolgáltatási központokhoz, ami növeli a tömegközlekedés hasznosságát és csökkenti a személygépkocsiktól való függőséget.
1.2 A meglévő menetrendek optimalizálására irányuló törekvés	A buszjáratok menetrendjének a nagyobb munkáltatók munkaidejéhez és az iskolák órarendjéhez való igazítása lehetővé teszi a lakosság tényleges igényeinek jobb kielégítését.
1.3 A tömegközlekedés használatának népszerűsítése és ösztönzése	Promóciós tevékenységek (pl. ingyenes utazási napok, kampányok, jutalomprogramok) bevezetésével erősödik a tömegközlekedés előnyeinek tudatosítása, különösen a középiskolások, egyetemisták, idősek és a dolgozók körében.
1.4 Ingyenes közlekedési rendszer idősek és mozgáskorlátozottak számára	Megvizsgáljuk egy ingyenes közlekedési rendszer bevezetésének lehetőségét idősek és mozgáskorlátozottak számára (közös községi igazgatás szintjén), amely javítaná a társadalmi befogadást és a szükséges szolgáltatásokhoz való hozzáférést, ugyanakkor kiegészítené a rendszeres tömegközlekedést.

2. Minőségi infrastruktúra biztosítása a tömegközlekedés számára

Cél: A tömegközlekedés biztonságának, hozzáférhetőségének és vonzerejének javítása

Intézkedés	Leírás
2.1 A buszmegállók rendezése és modernizálása	A meglévő buszmegállók felújítása és új buszmegállók kialakítása (táblák, padok, információs táblák, világítás, akadálymentes hozzáférés). Elsőbbségi helyszínek: <ul style="list-style-type: none"> fedetlen buszmegállók (Dobronak, Zsitkóc, Strehovci) az R2-439/1300 Dobronak – Renkovci állami út mentén
2.2 Multimodális mobilitás fejlesztése (tömegközlekedés + kerékpár)	A buszmegállók biztonságos kerékpártárolókkal és berendezésekkel való felszerelése lehetővé teszi a kerékpározás és a buszközlekedés kombinálását, ami növeli a fenntartható mobilitás vonzerejét.

6.5 SZEMÉLYGÉPKOCSI KÖZLEKEDÉS

KULCSFONTOSSÁGÚ KIHÍVÁSOK, LEHETŐSÉGEK ÉS EREDMÉNYEK

A motoros közlekedés, különösen a személygépkocsi-forgalom, a mindennapi mobilitás központi pillére Dobronak Községben. A vidéki térségek jellemzői, a szétszórt településszerkezet, az alacsony népsűrűség és a korlátozott tömegközlekedési alternatívák miatt a lakosság nagy mértékben függ a személygépkocsiktól. A napi migráció nagy része, akár munkavállalás, iskoláztatás, szolgáltatások igénybevétele vagy vásárlás céljából, autóval történik, ami hatással van a közúti infrastruktúra forgalmi terhelésére, a közlekedés biztonságára és a környezeti fenntarthatóságra.

A motorizált közlekedés jelenléte a helyi környezetben is tükröződik az egyedi közlekedési megoldások iránti igényben, amelyek biztosítják az utak biztonságos és hatékony használatát minden résztvevő számára. Ennek során fontos szerepet játszik a közlekedésszervezés minősége, amelynek mind a funkcionális, mind a biztonsági követelményeknek meg kell felelnie – különösen azokon a pontokon, ahol a motoros közlekedés más mobilitási formákkal, például gyalogosokkal, kerékpárosokkal és iskolai közlekedéssel találkozik. Kisebb községeken, mint például Dobronak, a rendezett helyi infrastruktúra különösen nagy hatással van a lakosság életminőségére és biztonságára.

a) Személygépkocsi közlekedés

A személygépkocsi közlekedés a legelterjedtebb mobilitási forma Dobronak Községben. A rossz tömegközlekedési lefedettség és a szétszórt településszerkezet miatt a napi utazások többségét autóval teszik meg. Dobronak Község központjában forgalomcsillapító intézkedéseket hajtottak végre, például **sebességkorlátozó küszöbök és fizikai akadályok** (25. és 26. kép) telepítésével, amelyek hozzájárulnak a közlekedés biztonságának javításához, különösen a lakóövezetek és az iskolák közelében. A személygépkocsik dominálnak a turisztikai látványosságokhoz, például a **Bakonaki-tóhoz** vezető forgalomban is, ahol megfelelő közlekedési infrastruktúra áll a látogatók rendelkezésére.

b) Teherforgalom

A teherforgalom Dobronak Községben nem különösebben intenzív, és főként a helyi áru szállítására, valamint a mezőgazdasági tevékenységhez és kisebb kézműves-ipari üzemekhez kapcsolódó forgalomra vonatkozik. Jelentős részét képezik a mezőgazdasági gépek szezonális szállításai is, amelyek időnként a helyi utakon zajlanak. A teherforgalom elsősorban a dobronaki mezőgazdasági-üzleti övezet területén koncentrálódik, ahol nagyobb forgalmi terhelés jelentkezik, amely az övezetben működő gazdasági szereplők igényeivel kapcsolatos.

A község forgalmi terhelésének csökkentése szempontjából alapvető fontosságú egy rendezett kerülőút építése, amely az **R2-442/1319 Dobronak-Hosszúfalu** körforgalom regionális útról lehetővé teszi a teherforgalom közvetlen irányítását a **dobronaki mezőgazdasági-ipari övezet** felé, még mielőtt a lakott területre érkezne. Ez a közlekedési megoldás hatékonyan tereli el a tranzit- és ellátási teherforgalmat a lakóövezetek mellett, ami jelentősen javítja az életminőséget, csökkenti a közlekedés negatív hatásait (zaj, rezgés, kibocsátás) és növeli a közlekedés biztonságát és áramlását a településen belül.

A rendszeres közlekedés-átirányítás mellett Dobronak település bizonyos utcáin egyéb **fizikai közlekedési elemek voltak elhelyezve a forgalom lassítására** (25. kép), például keskeny átjárók és akadályok, amelyek megakadályozzák vagy korlátozzák a nagyobb tehergépjárművek hozzáférhetőségét. Ezek az intézkedések kiegészítik a térbeli átirányítást, és tovább korlátozzák a teherforgalom behatolását a lakott területekre és oda, ahol nagyobb a gyalogosforgalom. Ezzel csökken a közlekedési balesetek kockázata, nő a veszélyeztetett közlekedők (különösen a gyermekek és az idősek) biztonsága, és ösztönözve van a közúti tér fenntarthatóbb használata.

c) Álló forgalom

A állóforgalom a községben többnyire megfelelően van rendezve. A község központjában kijelölt **parkolóhelyek állnak rendelkezésre, elektromos töltőállomásokkal együtt** (24. kép), ami ösztönzi a fenntarthatóbb mobilitási formákra való áttérést. **A parkolók a községi igazgatás** (31. kép), az **általános iskola** (30. kép) és a **Bakonaki-tó** (27. és 28. kép) közelében lehetővé teszik a tér hatékony kihasználását a lakosok, a látogatók és a turisták számára. A rendezett **parkolók a lakókocsis** vendégek hosszabb tartózkodását teszik lehetővé, és hozzájárulnak a fenntartható turizmus fejlődéséhez.

Vannak **parkolóhelyek mozgáskorlátozottak számára** is, ami az akadálymentesség és az inkluzív tértervezés elveinek tiszteletben tartását jelzi. Általánosságban nem tapasztalhatók nagyobb problémák az álló forgalommal, mivel a jelenlegi kapacitások kielégítik a helyi lakosság és a turisztikai tevékenységek igényeit, még főszezonban is.

Az alábbiakban bemutatunk néhány példát a község különböző pontjain meglévő közlekedési megoldásokra. Ezek a példák bemutatják a jelenlegi megoldásokat és a közlekedési infrastruktúra állapotát, ugyanakkor alapul szolgálnak a kritikus pontok és a fejlesztési lehetőségek azonosításához, amelyek a jövőben hozzájárulnak egy fenntarthatóbb és biztonságosabb közlekedési rendszerhez.



24. kép: Parkolóhelyek a község központjában elektromos töltőállomással – hozzájárulás az e-mobilitás nagyobb elérhetőségéhez és a helyi környezetben keletkező kibocsátások csökkentéséhez



25. kép: Forgalomcsillapító elemek és beton akadályok, amelyek fizikailag megakadályozzák a nagyobb tehergépjárművek közlekedését – hozzájárulás a község közlekedésbiztonságának javításához, valamint a zaj és a nehéz forgalom egyéb negatív hatásainak csökkentéséhez



26. kép: Forgalomcsillapító domborulat Dobronak beépített területének kezdete előtt, az LC-430031 Turnišče-Dobronak helyi közúton



27. kép: A Bakonaki-tó melletti parkoló kényelmes kiindulópontot biztosít a látogatóknak a természetben való kikapcsolódáshoz – innen gyalogosan indulhatnak el a tó körül sétálni, vagy meglátogathatják a közvetlen környezetben található egyéb turisztikai, rekreációs és élményt nyújtó látnivalókat. A parkoló kialakítása hozzájárul a rendezett hozzáféréshez, valamint a természeti terület biztonságosabb és fenntarthatóbb látogatásához.



28. kép: A Bakonaki-tó mellett kialakított, kifejezetten lakóautók számára kialakított parkoló fontos támogató infrastruktúrát jelent a fenntartható turizmus fejlesztése szempontjából, mivel lehetővé teszi a látogatók hosszabb tartózkodását a természeti és rekreációs lehetőségek közvetlen közelében. Ez a megoldás ösztönzi a békés turizmust, és egyúttal csökkenti a természeti környezetben való szétszórt parkolás negatív hatásait.



29. kép: Az új elektromos töltőállomás felállítása a Bakonaki-tó mellett fontos lépés a környezetbarát turisztikai és közlekedési infrastruktúra fejlesztése irányába



30. kép: Mozgáskorlátozottak számára kialakított parkolóhely a Dobronaki Kétnyelvű Általános Iskolánál



31. kép: Mozgáskorlátozottak számára kialakított parkolóhely Dobronak Község községi hivatalánál

Dobronak Község a motorizált közlekedés terén több jelentős kihívással szembesül, amelyek közül kiemelkedik a magas motorizáltsági szint és a településeken belüli sebességtúllépések. A két probléma összefügg, és a község térbeli és funkcionális jellemzőiből fakad – a szétszórt lakószervezet és az alternatív mobilitási formák korlátozott elérhetősége hozzájárul ahhoz, hogy a személygépkocsi legyen a mindennapi közlekedés elsődleges eszköze. Ennek következtében nő a forgalom terhelése a községeken belül, ami közvetlenül befolyásolja a közlekedésbiztonság romlását, különösen a gyalogosok, a gyermekek és a kerékpárosok számára.

De mindenek ellenére a helyzet elemzése számos fejlesztési lehetőséget is feltár, amelyeket a község beépíthet a jövőbeli közlekedéspolitikai irányelvekbe. Közöttük különösen fontos a sávok szűkítése kerékpársávok kialakításával, ami nemcsak a fenntartható mobilitást ösztönzi, hanem egyúttal természetesen csökkenti a járművek sebességét is. Ezenkívül a településeken belüli forgalomcsillapított övezetek és a közutakon végrehajtott sebességcsökkentő intézkedések hatékony eszközök a közlekedésbiztonság és az életminőség javítására. További lehetőséget jelent a járművek közös használatának ösztönzése, különösen a tömegközlekedés hiányának pótlásaként és megoldásként a sérülékeny csoportok számára.

A község már jelentős eredményeket ért el, például létrehozta a lakókocsik parkolóját, rendezte a Bakonaki-tó környékének parkolóterületeit, valamint karbantartja az aszfaltozott és akadálymentesített közutakat. Ezek az intézkedések a község törekvéseit mutatják a közlekedési infrastruktúra és az elérhetőség javítására, különösen a turizmus és a helyi fejlesztés kapcsán.

Az átfogó áttekintés tehát azt mutatja, hogy a motorizált közlekedés terén fennálló problémák ellenére Dobronak Községben több konkrét lehetőség is felmerül a fejlesztésre. A sikeres fejlesztés kulcsa az infrastrukturális intézkedések összehangolása a község térbeli és társadalmi sajátosságaival, valamint a mobilitás módjában bekövetkező kulturális változás ösztönzése, amely hosszú távon fenntarthatóbb és biztonságosabb közlekedési környezetet eredményez.

9. táblázat: A motorizált közlekedés területén elért kulcsfontosságú eredmények, kihívások és lehetőségek áttekintése

ELÉRT EREDMÉNYEK

- létrehozott parkolóhely lakókocsik számára
- parkolóhelyek kialakítása a Bakonaki-tó területén
- karbantartott, elágazó, aszfaltozott és hozzáférhető községi utak

KULCSFONTOSÁGÚ KIHÍVÁSOK

- magas motorizáltsági szint és autóhasználat
- nagy sebességű motoros forgalom a településeken

KULCSFONTOSÁGÚ LEHETŐSÉGEK

- a forgalmi sáv szűkítése kerékpársávok bevezetésével
- a forgalomcsillapított övezetek bevezetése a településeken belül
- a járművek közös használatának ösztönzése
- a forgalom lassítása az állami utakon

A lakosok nagymértékben függnek az autóktól, amit a forgalomszámlálás adatai is megerősítenek: az utasok körülbelül 82,2%-a személygépkocsival vagy utaskombival közlekedik. A foglalkoztatottak közül 84,3 % személygépkocsival jár munkába – többségük sofőrként, utasok nélkül (66 %), 11 % utastársával vagy utastársaival osztja meg a járművet, 7 % pedig utasként vesz részt a közös használatban. A diákok körében is gyakori az autó használata az iskolába járáshoz, mivel közel 59 %-uk használja, ugyanakkor a személygépkocsi megosztása három vagy több diák szállítására nem szerepel a nyilvántartásban.

PRIORITÁS

A személygépkocsik közlekedésének szabályozása a biztonság biztosítása és a személygépkocsik közlekedésétől való függőség csökkentése céljából.

Magyarázat: A személygépkocsiktól való függőség csökkentésével, a forgalomcsillapító intézkedések bevezetésével, a közlekedési infrastruktúra fejlesztésével és az alternatív közlekedési módok, például a kerékpározás és a tömegközlekedés ösztönzésével növelhető a közlekedés résztvevőinek biztonsága, csökkenthetők a környezetre gyakorolt negatív hatások, csökkenthetők a közlekedési dugók és javítható a községben élők életminősége. Fontos továbbá a fenntartható mobilitási formák ösztönzése és a közlekedési infrastruktúra terhelésének csökkentése.

STRATÉGIAI IRÁNYELV

A személygépkocsi közlekedés aktív irányításával magasabb közlekedésbiztonságot kell biztosítani minden közlekedő számára, és egyúttal ösztönözni a fenntartható mobilitási formákra való áttérést, valamint csökkenteni kell a személygépkocsiktól való függőséget.

AZ AMBÍCIÓK KVANTIFIKÁCIÓJA:

**Az autók részesedésének csökkentése a közlekedésben
78%-ról 2024-ben 72%-ra 2031-ben.**

MUTATÓK:

- A közlekedési módok részesedése és használatának mértéke a község fő közlekedési útvonalain.

1. A közúthálózat fejlesztése és karbantartása

Cél: javítani a biztonságot, a forgalom áramlását és a kényelmet minden közlekedő számára, ugyanakkor infrastrukturális beavatkozásokkal a fenntartható mobilitás támogatása és a motorizált közlekedés negatív hatásainak csökkentése

Intézkedés	Leírás
1.1 A közúthálózat további felújítása és karbantartása	Dobronak Község rendszeresen beruház a burkolatok, szegélyek, padkák, közlekedési jelzések és vízelvezető rendszerek felújításába, azzal a céllal, hogy minden felhasználó számára biztonságos és minőségi közúthálózatot biztosítson.
1.2 Korlátozott sebességű területek kialakítása a településeken belül	A közlekedésbiztonság javítása érdekében a község a sűrűn lakott területeken megvizsgálja a 40 km/h sebességkorlátozású területek létrehozásának lehetőségét, elsősorban az iskolák és óvodák környékén, valamint a sűrűbben lakott területeken, hogy biztonságosabb, barátságosabb lakókörnyezetet teremtsen.
1.3 A járművek számára fenntartott sávok szélességének szűkítése és a gyalogosok és kerékpárosok számára fenntartott területek bővítése a településeken	A helyi utak sávjainak szűkítése lehetőségeinek vizsgálata Dobronak Község összes településén, valamint azok átalakítása a gyalogosok és kerékpárosok javára, ami lassítja a forgalmat és javítja az életminőséget.
1.4 Horizontális közlekedési jelzések kiépítése	Dobronak Község felújítja és kiegészíti a vízszintes közlekedési jelzéseket a fő közlekedési szakaszokon és a települések központjaiban. Az intézkedés magába foglalja a gyalogosátkelőhelyek, kerékpáros átkelőhelyek, buszmegállók, kereszteződések, sebességkorlátozások és egyéb útburkolati jelzések kijelölését, amelyek javítják a közlekedés biztonságát és áttekinthetőségét. Elsőségi helyszínek: <ul style="list-style-type: none"> • Dobronak: az általános iskola és óvoda környéke, a település központja a község ház közelében, a helyi és regionális utak kereszteződései. • Strehovci: település eleje, a buszmegálló környéke és a helyi utak kereszteződései (a regionális utakkal). • Zsitkóc: a buszmegállónál és a kereszteződésekénél.

2. A személygépkocsi közlekedés irányítása

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

Intenzitás	Leírás
2.1 A közlekedési rendszerek átszervezése – a kétirányú utak egyirányúvá alakítása	A településeken belüli utakon, ahol a biztonság problémás (keskeny úttest, több jármű találkozási pont), egyirányú forgalom kerül bevezetésre. Ez lehetővé teszi az úttest szűkítését és a gyalogosok és kerékpárosok számára fenntartott területek bővítését, ami következképpen a forgalom lassítását eredményezi.
2.2 Az autóosztás (carpooling) ösztönzése a mindennapi utazásokhoz	Dobronak Község különböző promóciós tevékenységekkel, iskolákkal, vállalatokkal és egyesületekkel együttműködve ösztönzi a személygépkocsik közös használatát az iskolába és a munkába járáshoz, mint az egyéni közlekedés fenntartható alternatíváját.
2.3 A közlekedés ellenőrzésének és irányításának digitalizálása	Dobronak Község törekszik a digitális sebességellenőrző rendszer kiterjesztésére több multifunkcionális sebességkijelző telepítésével a község legfontosabb forgalmas helyszínein.
2.4 A hagyományos parkolók további átalakítása zöldőbb parkolóterületekké	Dobronak Község megvizsgálja a hagyományos parkolóhelyek elektromos járművek töltőállomásaival ellátott parkolóhelyekké történő átalakítását, illetve a közterületek zöldterületekké történő átalakítását (pl. fák ültetése, zöld akadályok).
2.5 Kitérőhelyek kialakítása a hegyi utakon a Strehovske gorice és Dobronaki Hegyen	A közlekedésbiztonság és a forgalom áramlásának javítása érdekében kitérőhelyeket terveznek a Strehovske gorice és Dobronaki Hegy területén található keskeny hegyi utakon. Az intézkedés biztonságosabbá teszi a járművek találkozását, csökkenti a közlekedési balesetek kockázatát, és hozzájárul a terület jobb megközelíthetőségéhez, ami mind a helyi lakosok, mind a látogatók számára fontos.
2.6 A községi utak tulajdonviszonyainak rendezése	Dobronak Község szisztematikusan rendezni fogja a községi utak tulajdonjogát, ami magában foglalja a földhivatali nyilvántartás és a tényleges helyzet összehangolását. Az intézkedés lehetővé teszi a közúti infrastruktúra jogilag rendezett és átlátható nyilvántartását, megkönnyíti a karbantartási és beruházási munkák tervezését és végrehajtását, valamint biztosítja a közvagyon hatékonyabb kezelését.

7 ČOKLEND



Dobronak Község az ÁKS-t a ČOKLEND községek konzorciumának keretében készítette elő, Črenšovci, Odranci, Kobilje és Lendva 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 a 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.

Dobronak 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 a Dobronak 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 autósokkal szemben.
2. Függőleges 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 önkormányzata a konzorcium többi önkormányzatával 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, közintézmények, 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 a követelmények is. Különös figyelmet fordítunk a pénzügyi tervezésre, mivel a 2025 és 2032 közötti éves időkeretben előirányozzuk azokat az eszközöket, 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 vonzerejének növelését.

OSZLOP	INTÉZKEDÉS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	FELELŐSSÉG	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	IGÉNYESSÉG
ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI TERVEZÉS												
1.1	Az ÁKS kidolgozása és felújítása	29 000	/	/	/	/	/	/	34 000	Önkormányzat	önkormányzati költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.2	A »mobilitás elsősorban« elv bevezetése	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat	közvetlen források nem tervezettek	alacsony
1.3	A fenntartható mobilitás ösztönzése és népszerűsítése	/	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Önkormányzat, DOŠ, óvoda	Önkormányzati költségvetés	alacsony
1.4	Közlekedés és turizmus összehangolása (fenntartható turizmus)	/	2.500	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Önkormányzat, ZOT	önkormányzati költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
1.5	Együttműködés más községekkel és az állammal (KÁKS)	/	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000	Önkormányzat, DRSI	önkormányzati költségvetés, társfinanszírozási források	alacsony
1.6	Rendszeres képzések és oktatás	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Önkormányzat	községi költségvetés	alacsony
2.1.	A multimodális mobilitás ösztönzése	/	/	/	/	8.000	10.000	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.2	Az infrastruktúra alkalmazkodása a sérülékeny csoportokhoz	/	/	10.000	/	/	5.000	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.3	A nehéz mezőgazdasági gépek átirányítása	/	3.000	/	/	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
3.2	A közlekedési adatok rendszeres gyűjtése (számlálók, sebességek)	/	2.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Önkormányzat	önkormányzati költségvetés, társfinanszírozási források	alacsony
3.3	Az ÁKS mutatóinak nyomon követése és jelentések a KKEM-nak	/	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	Önkormányzat	községi költségvetés	közepes
4.1	Participatív közlekedési megoldások kidolgozása	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat	közvetlen források nem tervezettek	alacsony
4.2	Online platform a javaslatoknak	1.000	/	/	/	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés	alacsony
4.3	Fenntartható mobilitási rendezvények szervezése	/	500	500	500	500	500	500	500	Önkormányzat, DOŠ, óvoda	Önkormányzati költségvetés	alacsony
4.4	A nyilvánosság aktív bevonása a tervezési szakaszokba	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat	közvetlen források nem tervezettek	közepes
4.5	Együttműködés a turizmussal, egyesületekkel és az iskolával	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat, helyi egyesületek, vállalkozások lokál	közvetlen források nem tervezettek	közepes

[/] az intézkedés a kiválasztott évben nem kerül végrehajtásra | [–] az intézkedés végrehajtásához közvetlen pénzügyi források nem kerültek előirányozásra

[DRSI] Szlovén Köztársaság Infrastruktúra Igazgatósága | [DUJPP] Közösségi Közlekedéskezelő Társaság | [DOŠ] Kétnyelvű Általános iskola | [ZOT] Környezetvédelmi és Turisztikai Intézet

OSZLOP	INTÉZKEDÉS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	FELELŐSSÉG	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	IGÉNYESSÉG
GYALOGLÁS												
1.1	A meglévő gyalogutak feltérképezése és digitalizálása	/	/	5.000	/	/	/	/	/	Önkormányzat, ZOT	községi költségvetés	közepes
1.2	»Gyalogbusz« és »Aktív út az iskolába« programok	/	500	500	500	500	500	500	500	Önkormányzat, DOŠ, óvoda	községi költségvetés	alacsony
1.3	Az elérhetőség értékelése a sérülékeny csoportok számára	/	/	1.000	/	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés	alacsony
1.4	»Gyalog Dobronakon« promóciós kampány	/	1.500	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	/	Önkormányzat	községi költségvetés	alacsony
2.1	A gyalogosfelületek rendszeres és aktív karbantartása	/	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	Önkormányzat, DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.2	A járdák felújítása és bővítése (R2-439, R2-442)	/	/	60.000	50.000	40.000	30.000	20.000	10.000	Önkormányzat, DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
2.3	A gyalogos átkelőhelyek rendezése – láthatóság és megvilágítás	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Önkormányzat	községi költségvetés	közepes
2.4	A forgalom csökkentése a lakóövezetekben	/	15.000	20.000	/	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.5	Gyalogos ösvények felszerelése urbánus berendezésekkel és növényzettel	/	20.000	20.000	20.000	20.000	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.6	Tematikus túraútvonalak kialakítása és rendezése (Nap és bolygók, Bakonaki-tó, erdei vasút)	/	/	30.000	10.000	15.000	15.000	10.000	8.000	Önkormányzat, ZOT	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
KERÉKPÁROZÁS												
1.1	A kerékpáros területek átfogó tervezési rendszere	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	alacsony
1.2	Átfogó kerékpárhálózat fejlesztése a »hiányzó láncszemek« megszüntetésére szolgáló dokumentáció elkészítésével	/	10.000	20.000	5.000	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
1.3	A kerékpározás népszerűsítése	/	500	500	500	500	500	500	500	Önkormányzat, DOŠ	községi költségvetés	alacsony
1.4	A kerékpárhálózat növekedésének nyomon követésére szolgáló mutatók	/	/	/	/	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	alacsony
1.5	A kerékpározás és a turizmus összekapcsolása (tematikus útvonalak, promóció)	/	/	/	30.000	40.000	40.000	40.000	40.000	Önkormányzat, ZOT	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.1	A meglévő kerékpáros területek rendszeres karbantartása	/	30.000	/	/	30.000	/	/	30.000	Önkormányzat, DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.2	Új kerékpáros területek kialakítása (R2-439)	/	/	/	50.000	100.000	150.000	/	/	Önkormányzat, DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
2.3	A turisztikai és rekreációs infrastruktúra fejlesztése (Bakonaki-tó)	/	30.000	70.000	40.000	40.000	40.000	30.000	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
2.4	Többcélú állomások építése (ivókutak, padok, állványok)	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.5	Védett és fedett kerékpártárolók létesítése (intermodalitás)	/	/	/	8.000	8.000	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes

[/] az intézkedés a kiválasztott évben nem kerül végrehajtásra | [–] az intézkedés végrehajtásához közvetlen pénzügyi források nem kerültek előirányozásra
[DRSI] Szlovén Köztársaság Infrastruktúra Igazgatósága | [DUJPP] Községi Közlekedéskezelő Társaság | [DOŠ] Kétnyelvű Általános iskola | [ZOT] Környezetvédelmi és Turisztikai Intézet

OSZLOP	INTÉZKEDÉS	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	FELELŐSSÉG	FINANSZÍROZÁSI FORRÁSOK	IGÉNYESSÉG
KÖZLEKEDÉS												
1.1	Törekvés a meglévő menetrendek optimalizálására	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat / DUJPP	közvetlen források nem tervezettek	közepes
1.2	Törekvés új buszjáratok bevezetésére a regionális központokba	–	–	–	–	–	–	–	–	Önkormányzat / DUJPP	közvetlen források nem tervezettek	közepes
1.3	A tömegközlekedés használatának népszerűsítése és ösztönzése	500	500	500	500	500	500	500	500	Önkormányzat	községi költségvetés	alacsony
1.4	Az idősök és mozgáskorlátozottak számára biztosított ingyenes közlekedési rendszer lehetőségének felmérése	/	5.000	7.000	/	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés	közepes
2.2	Buszmegállók rendezése és modernizálása	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.3	Multimodális mobilitás fejlesztése (tömegközlekedés + kerékpár)	/	/	10.000	10.000	/	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
SZEMÉLYI GÉPKOCSIS FORGALOM												
1.1	A közúthálózat további felújítása és karbantartása	/	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000	Önkormányzat / DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
1.2	Korlátozott sebességű területek kialakítása a településeken belül	/	5.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.3	Az útsávok szűkítése és a gyalogosok és kerékpárosok számára fenntartott területek bővítése	/	5.000	30.000	20.000	20.000	20.000	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas
1.4	Vízszintes és függőleges jelzések	/	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	Önkormányzat / DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.1	A közlekedési rendszerek átszervezése – egyirányú utak	/	/	/	8.000	8.000	8.000	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	magas
2.2	Az autómegosztás (carpooling) ösztönzése	/	500	500	500	500	500	500	500	Önkormányzat	községi költségvetés	alacsony
2.3	A közlekedés ellenőrzésének és irányításának digitalizálása	/	6.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	Önkormányzat / DRSI	községi költségvetés, társfinanszírozási források, állami költségvetés	közepes
2.4	Parkolóhelyek átalakítása zöldterületekké és e-töltőállomásokkal ellátott parkolóhelyekké	/	/	/	10.000	10.000	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.5	Kitérőhelyek kialakítása a hegyi utakon a Strehovske gorice és Dobronaki Hegyen	/	/	/	50.000	30.000	/	/	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	közepes
2.6	A községi utak tulajdonjogának rendezése	/	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	/	Önkormányzat	községi költségvetés, társfinanszírozási források	magas

[/] az intézkedés a kiválasztott évben nem kerül végrehajtásra | [–] az intézkedés végrehajtásához közvetlen pénzügyi források nem kerültek előirányozásra
[DRSI] Szlovén Köztársaság Infrastruktúra Igazgatósága | [DUJPP] Községi Közlekedéskezelő Társaság | [DOŠ] Kétnyelvű Általános iskola | [ZOT] Környezetvédelmi és Turisztikai Intézet



DOBRONAK KÖZSÉG
ÁTFOGÓ KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIÁJA
2025