



ADONY VÁROS POLGÁRMESTERE



Tel.: 25/504-550; Fax: 25/504-555

H-2457 Adony, Kossuth u. 4.* e-mail:adony.ronyecz@invitel.hu

Készítette: Székely Krisztina

10 napirend

Előterjesztés

Adony Város Önkormányzat Képviselő-testületének
2018. január 25-i ülésére

Tárgy: Adony Város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

Tisztelt Képviselő-testület!

Mint Ön előtt ismeretes Adony Város Önkormányzata sikeresen pályázott a TOP 3.1.1-15-FE1-2016-00023 azonosító számú „Adony Rákóczi utca – Városközpont közlekedésbiztonsági fejlesztése és kerékpárforgalmi infrastruktúra kiépítése” projektre.

A projekt kötelező tartalmi elemei között szerepel többek között Adony Város Kerékpárforgalmi Hálózati Tervének elkészítése is, amit a Szabolcs Mérnökiroda Kft. (2421 Nagyvenyim, Deák F.u. 67.) szakemberei előzetes véleményezésre megküldtek részünkre, mely korábban megküldésre került az Önök számára, hogy véleményükkel, észrevételeikkel segítsék a munkát. A tervet 2018. január 23-án a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium szakmai tervszűrije auditálja, majd az általuk javasolt esetleges változásokkal, és esetleges javításokkal együtt kerül Önök elé a végleges terv.

Kérem, hogy az előterjesztést megtárgyalni, a határozati javaslatot elfogadni szíveskedjenek.

Adony, 2018. január 19.


Ronyecz Péter
polgármester



Határozati javaslat

Adony Város Önkormányzata megtárgyalta TOP 3.1.1-15-FE1-2016-00023 azonosító számú „Adony Rákóczi utca – Városközpont közlekedésbiztonsági fejlesztése és kerékpárforgalmi infrastruktúra kiépítése” projekt keretében elkészült Kerékpárforgalmi Hálózati tervet elfogadja.

A képviselő testület felhatalmazza a polgármestert, hogy a döntésről az érintetteket értesítse.

Felelős: Ronyecz Péter polgármester

Határidő: azonnal



ADONY VÁROS

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERVE



2017. DECEMBER



ADONY VÁROS

KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV

TERVSZÁM: I-10/2017

Dátum: 2017. december

Megrendelő: Adony Város Önkormányzata
2457 Adony, Kossuth L. utca 4.

Készítette: 
2421 Nagyveyim, Deák F. u. 67



Szabolcs László (KÉ-K 07-01228)
okl. infrastruktúra építőmérnök



Ifj. Szabolcs László
okl. infrastruktúra építőmérnök

Tartalomjegyzék

Ábrajegyzék	3
Táblázatjegyzék	4
Képjegyzék	5
1. Vezetői összefoglaló	7
2. Bevezető	8
3. Helyzetértékelés	9
3.1 Megalapozó dokumentumok, meglevő tervek bemutatása	9
3.1.1 Országos Területrendezési Terv	9
3.1.2 Fejér Megye Területrendezési Terve	10
3.1.3 Adony Város Integrált Településfejlesztési stratégia.	12
3.1.4 Adony Város Településrendezés Eszközei	12
3.2 Vizsgált terület bemutatása	13
3.2.1 Forgalomvonzó létesítmények	14
3.2.2 A kerékpáros közlekedés szerepe	16
3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete	18
3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága	18
3.3.1.1 Forgalmi vizsgálat és az adatok elemzése	19
3.3.1.2 Kerékpáros baleseti adatok elemzése Adony város területén	25
3.3.1.3 Konfliktus helyek feltárása Adony városban	27
3.3.2 Meglevő kerékpárforgalmi létesítmények	42
3.3.3 A problémák összefoglalása egyszerű SWOT analízissel	45
3.4 Közbringa	46
3.5 A fejlesztési terület kijelölése	46
4. A fejlesztési lehetőségek felmérése	48
4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz	49
4.2 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kööttségei	49
4.2.1 A kerékpárforgalmi létesítmények	50
5. A tervezett fejlesztések bemutatása	51
5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései	51

5.1.1 A tervezett hálózat elemeinek osztályba sorolása	53
5.2 A tervezett hálózat elemeinek részletes bemutatása.	54
5.3 Útirányjelző táblarendszer kialakítása	61
5.4 Kísérő intézkedések	63
6. Megvalósítás	65
6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv	65
6.2 Források	67

Ábrajegyzék

1. számú ábra - Adony város közvetlen környezetének kivágata az Országos Területrendezési Tervből	10
2. számú ábra - Adony város közvetlen környezetének kivágata Fejér Megye Településrendezési Tervéből	11
3. számú ábra - Adony város és közvetlen környezete	13
4. számú ábra - Forgalomvonzó létesítmények	16
5. számú ábra - Adony város kiterjedése.....	18
6. számú ábra – Magyar Közút mérőállomások Adony városban és környékén	20
7. számú ábra - Baleseti gócpontok Adony város területén	26
8. számú ábra - Adony város problématérképe	28
9. számú ábra -. Adony város forgalom kibocsájtó és fogadó területi	47
10. számú ábra - Adony város - Kerékpárforgalmi fejlesztési területek	48
11. számú ábra - Adony város - Tervezett kerékpárforgalmi hálózat	53
12. számú ábra - 1. számú tervezett kerékpáros útvonal	55
13. számú ábra - 2. számú tervezett kerékpáros útvonal	57
14. számú ábra - Kerékpárforgalmi elemek elrendezése a tervezett hálózatban.....	61
15. számú ábra - Tervezett kerékpárforgalmi hálózat fejlesztési ütemezése	66

Táblázatjegyzék

1. számú táblázat - Magyar Közút mérőállomások Adony városban és környékén	20
2. számú táblázat - 6. sz. fkl. út forgalomszámlálási adatok	21
3. számú táblázat - 6207. j. Adony-Velence összekötő út forgalomszámlálási adatok.....	21
4. számú táblázat - 51215. j. Hajóállomáshoz vezető út forgalomszámlálási adatok	21
5. számú táblázat - 6208. j. Adony-Perkáta összekötő út forgalomszámlálási adatok.....	22
6. számú táblázat - 62307. j. Vasútállomáshoz vezető út forgalomszámlálási adatok.....	22
7. számú táblázat - Baleseti adatok Adony város belterületén	26
8. számú táblázat - Problémák összefoglalása (SWOT analízis)	45
9. számú táblázat - OTÉK 7. sz. melléklet a 253/1998. (XII.20.) Korm. rendelethez	59
10. számú táblázat - Meglévő és tervezett kerékpártárolók száma	60

Képjegyzék

1. számú kép - 1. sz. konfliktushely	29
2. számú kép - 1. sz. konfliktushely	30
3. számú kép - 1. sz. konfliktushely	30
4. számú kép - 1. sz. konfliktushely	30
5. számú kép - 2. sz. konfliktushely	31
6. számú kép - 2. sz. konfliktushely	31
7. számú kép - 3. sz. konfliktushely	33
8. számú kép - 3. sz. konfliktushely	33
9. számú kép - 3. sz. konfliktushely	33
10. számú kép - 3. sz. konfliktushely	34
11. számú kép - 3. sz. konfliktushely	34
12. számú kép - 4. sz. konfliktushely	35
13. számú kép - 4. sz. konfliktushely	35
14. számú kép - 6. sz. konfliktushely	36
15. számú kép - 6. sz. konfliktushely	36
16. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	37
17. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	38
18. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	38
19. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	38
20. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	39
21. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	39
22. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	39
23. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	40
24. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	40
25. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	40
26. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín	41
27. számú kép - Vétus Salina utcai vonalas probléma helyszín	42
28. számú kép - Vétus Salina utcai vonalas probléma helyszín	42
29. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban	43

30. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban	43
31. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban	44
32. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban	44
33. számú kép - Lefelé fordított U kerékpártámasz	58
34. számú kép - Példa a kerékpáros KRESZ park kialakítására (Kispest).....	64

1. Vezetői összefoglaló

A 21. századra előtérbe került környezettudatos szemléletmód eredményeképpen a kerékpáros közlekedés egyre nagyobb teret követel magának a világban, így hazánkban is. A markánsan megjelenő igények a biztonságos, jó minőségű, épített környezetbe és tájba illeszkedő kerékpáros infrastruktúra fejlesztését kell, hogy eredményezzék. Magyarországon csakúgy, mint Európa többi országában a kerékpáros fejlesztések elengedhetetlen szerepet játszanak a kerékpáros kultúra fejlődésében és ezzel együtt a kerékpárral történő mobilitások számának növelésében. Ezen fejlesztések nemcsak a nagyvárosokban, hanem az Adony és a hozzá hasonló méretű városokban sem maradhatnak el.

A Kerékpáros hálózati terv készítésének célja Adony város úthálózatának felmérése és értékelése kerékpáros közlekedés szempontjából, valamint a kerékpáros hálózat fejlesztési elemeinek megtervezése, rövid és hosszú távú időtávlatban.

Adony városban a kerékpáros közlekedés fontos szerepet játszik a lakosok életében, annak ellenére, hogy tulajdonképpen nincs kiépített kerékpáros infrastruktúra, a mobilitások számának 25%-a kerékpárral történik. A város méreteiből adódik, hogy a lakosok kerékpárral közelíthetik meg a leggyorsabban és a leggazdaságosabban az úti céljaikat. Adony város falusias jellege miatt a kerékpáros forgalom és a gépjármű forgalom közös nyomvonalon és közlekedési felületen halad a település közútjainak nagyon nagy százalékába. A település forgalmas részein ez komoly konfliktusokat és balesetveszélyes közlekedési szituációkat okoz. Feladatunk elsősorban ezen területek feltárása, és javaslattétel a problémák megoldására, a lakossági igények és a forgalom nagyság figyelembevételével.

A helyi adottságok, a baleseti és forgalmi adatok, az országos és regionális fejlesztési tervek figyelembevételével három különböző kerékpáros útvonalat terveztünk Adony város területén.

Az 1. sz. kerékpáros útvonal a város észak-dél irányú kerékpáros forgalmát vezeti el a rév átkelőtől a város északi határáig a 6207. j. Adony-Velence összekötő út mentén. Az útvonal a révátkelőnél csatlakozik a tervezett Euro Velo 6 nemzetközi kerékpáros útvonalhoz, a 6. sz. fkl. út mentén a tervezett országos Érd - Dunaújváros - Mohács kerékpáros útvonalhoz, északi irányban pedig a 6207. j. Adony-Velence összekötő út mentén futó regionális Adony – Velence kerékpáros útvonalhoz. A 2. sz. tervezett kerékpáros útvonal a város kelet-nyugati forgalmát vezeti el a 6208. j. Adony-Perkáta összekötő út mentén a 6. sz. fkl. úttól az adonyi Szőlőhegyig. A 62307. j.

vasútállomáshoz vezető út mentén vezetett kerékpáros útvonal pedig a várost és a vasútállomást köti össze.

A fejlesztések ütemezését tekintve, először a város belterületi részének a rendezése és biztonságossá tétele a fontos, így rövidtávú célként a 6207. j. Adony-Velence összekötő út belvárosi szakaszán tervezett kerékpáros útvonal kiépítése a legfontosabb. Ezt követően középtávú célként a belvárosi rész és a városhatárok összekötése határozható meg. Hosszú távú elképzeléseink szerint pedig Adony város és a közeli Szőlőhegy illetve a Dunaparti kapcsolatok rendezése a feladatunk.

Vizsgálataink eredményeként javasolt kerékpáros nyomvonalak illeszkednek Fejér Megye Területrendezési Tervében (Fejér Megyei Közgyűlés 1/2009.(II. 13.) k. r. sz. rendelete) megfogalmazott kerékpáros infrastruktúra fejlesztési célokhoz.

2. Bevezető

Adony város Önkormányzata (2457 Adony, Kossuth Lajos utca 4.) beszerzési eljárás keretében irodánkat a SZABOLCS Mérnökiroda Kft.-t (2421 Nagyvenyim, Deák Ferenc utca 67.) bízta meg a *Kerékpárforgalmi hálózati terv* kidolgozásával.

Adony város Kerékpárforgalmi hálózati tervének elkészítése során feladat, a kerékpáros közlekedés jelen helyzetének megismerése, a közlekedési problémák feltárása, valamint alternatív megoldási javaslatok bemutatása a feltárt problémákra. A különböző megoldási javaslatok segítenek a döntéshozóknak a problémák körültekintő kezelésében.

Az hálózati terv első részében helyzetértékelést végeztünk, amelyben a közlekedési konfliktus helyeket kutattuk fel, majd a baleseti adatokat elemeztük, illetve a baleseti helyszíneket azonosítottuk, jártuk be. Begyűjtöttük a forgalmi adatokat, forgalom számlálásokat végeztünk. Helyszíni bejárásaink során rögzítettük az útburkolatok minőségét, állapotát, forgalomtechnikai elemeket vizsgáltunk.

Vizsgáltuk a lehetőségét az európai, illetve országos, valamint regionális kerékpáros hálózatokba illesztésnek, hálózatokhoz csatlakozásnak.

A fentiek alapján az Önkormányzattal, közútkezelővel történt egyeztetéseket követően, a lakossági igények figyelembevételével készítettük el Adony város Kerékpárforgalmi hálózati tervét.

A javasolt kerékpárforgalmi létesítmények rövid és hosszú távú célként több évre a fejlesztések irányvonalát képezhetik a kerékpáros infrastruktúra kiépítéséhez Adony város közigazgatási területén, illetve a szomszédos Önkormányzatok bevonásával a régióban is.

3. Helyzetértékelés

3.1 Megalapozó dokumentumok, meglevő tervek bemutatása

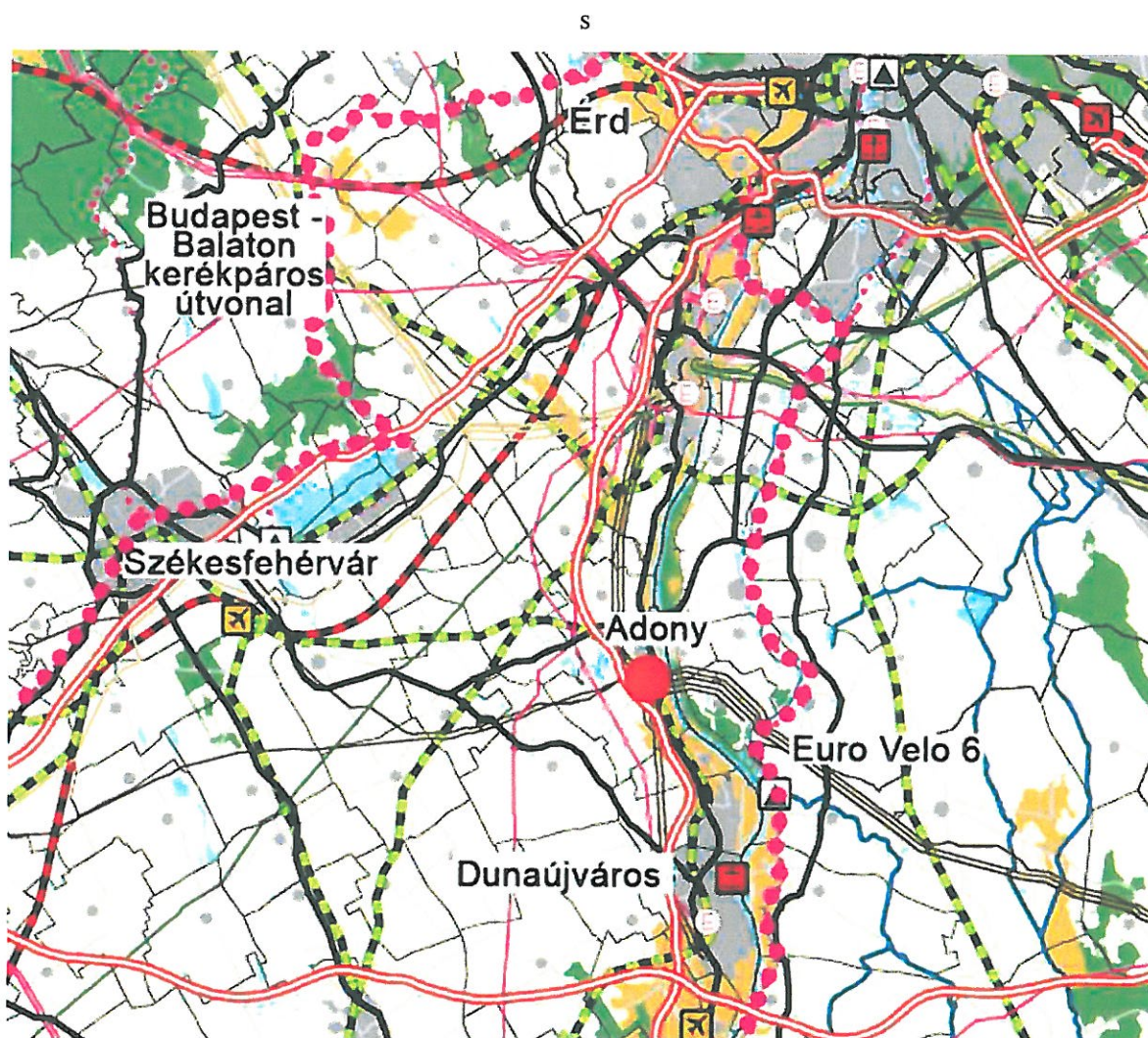
Adony város kerékpárforgalmi hálózati tervének elkészítése szempontjából a releváns stratégiai dokumentációk a következők:

- Országos Területrendezési Terv
- Fejér Megye Területrendezési Terve
- Adony Város Településrendezés Eszközei
- Adony Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája

3.1.1 Országos Területrendezési Terv

Az Országos Területrendezési Tervben feltüntetett kerékpáros törzshálózat elemei nem érintik Adony városát. Adony város a Duna jobb partján terül el, a Duna bal partja mentén pedig a tervezett Euro Velo 6 nemzetközi és országos kerékpáros útvonal (1. sz. ábra) található. Mivel Adony város környezetében Duna híd nem található így közvetlen közúti kapcsolat nem létesíthető a nemzetközi hálózattal. Azonban az Adony város dél- keleti részén üzemelő Adonyi rév átkelő segítségével a kapcsolat megteremthető az Euro Velo 6 kerékpáros útvonallal. A rév átkelő hálózatba vonásához a város és az átkelő hely között kell kerékpáros kapcsolatot teremtenünk

Adony város kerékpáros közlekedése szempontjából a Budapest - Balaton országos kerékpáros útvonal (1. sz. ábra) nagy jelentőségű hálózati elem. A kapcsolat megteremtésére a Velencei tónál lesz lehetőség. Az Adony- Velencei tó kerékpáros útvonalat, Fejér megye területrendezési terve tartalmazza (2. sz. kép).



1. számú ábra - Adony város közvetlen környezetének kivágata az Országos Területrendezési Tervből

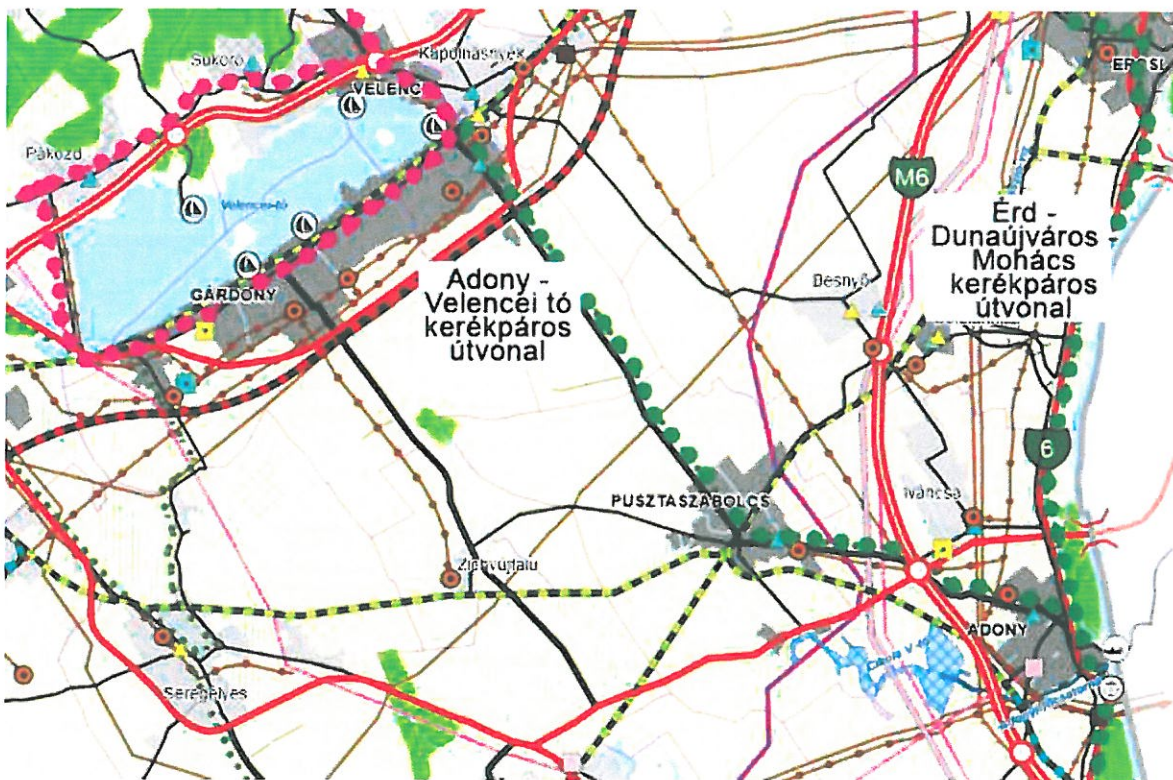
Forrás: Országos Területrendezési Terv

3.1.2 Fejér Megye Területrendezési Terve

A Fejér Megye Területrendezési Tervében az országos kerékpáros törzshálózat elemein kívül térségi tervezett kerékpáros útvonalak találhatóak. Ezek közül a regionális kerékpáros útvonalak közül közvetlenül kettő érinti Adony városát. A 6. sz. fkl. út mentén végig haladó Érd – Dunaújváros – Mohács kerékpáros útvonal Adony városa mellett halad végig. A kapcsolat teremtés után Adony városából északi irányban Ercsi, Érd és Százhalombatta érintésével egészen

Budapestig haladhatunk majd végig. Dél irányban pedig Dunaújváros érintésével egészen Mohácsig haladhatunk majd.¹

A 6207. j. Adony-Perkáta összekötő út mentén az Adony – Velencei tó kerékpáros útvonal látható a terveken. A tervezett kerékpáros útvonal a Velencei tónál csatlakozik a Budapest – Balaton tervezett kerékpáros útvonalhoz. Ezáltal Adony városából indulva a Velencei tó érintésével egészen Székesfehérvárig, ezt követően pedig a Balaton partjáig haladhatunk. A tervezett fejlesztések kiemelt jelentőségűek lesznek Adony város turisztikai viszonyainak szempontjából. Azonban a turisztikai szempontok mellett a városban történő mindennapi kerékpáros mobilitások megoldása is fontos feladat a város vezetői számára.



2. számú ábra - Adony város közvetlen környezetének kivágata Fejér Megye Településrendezési Tervéből

Forrás: Fejér Megye Területrendezési Terv

¹ Fejér megye Területrendezési Terve

3.1.3 Adony Város Integrált Településfejlesztési stratégia.

Adony város Integrált Településfejlesztési stratégiája kiemeli a városban történő magas számú kerékpáros mobilitásokat, a kerékpáros infrastruktúra hálózat teljes hiányában. Továbbá említést tesz arról, hogy a kerékpáros mobilitások illetve a gépjármű forgalom egyaránt az útpályán halad és ez a belvárosi részen (6207. j. Adony-Perkáta összekötő út) komoly konfliktusokat, baleseti gócpontokat eredményez. Az Integrált Településfejlesztési stratégia kiterjed továbbá a kerékpár tárolók hiányára az oktatási intézmények (Óvoda, Iskola), illetve a középületek környezetében.²

A terv kiemeli a térség regionális és az országos hálózat fejlesztési terveit valamint a tervek jelentőségét Adony város turisztikai fejlődésének szempontjából.

A Településfejlesztési Stratégia Adony város kerékpárforgalmi hálózatának fejlesztési lehetőségire nem tér ki, megoldási javaslatokat nem tartalmaz.

3.1.4 Adony Város Településrendezés Eszközei

Adony város Településrendezés Eszközei dokumentum a Városfejlesztési Stratégiához hasonlóan kiemeli a térségi és regionális fejlesztési lehetőségek fontosságát és ezzel együtt az ebben rejlő turisztikai lehetőségeket a város számára.³

A Településfejlesztés Eszközei a gyengeségek közé sorolja a kerékpáros infrastruktúra elemeinek hiányát azzal szemben, hogy a városban a kerékpáros mobilitások száma arányaiban magasabb az átlagosnál.⁴

A közlekedés fejlesztési javaslatok fejezetben kiemeli, hogy a városban és a város közvetlen környezetében a kerékpárutak megépítése elengedhetetlen. A terv említést tesz a Duna sziget, az adonyi Szőlőhegy, valamint Pusztaszabolcs (Velencei tó) irányába vezetett kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségekről, valamint a belvárosi rész (6207 j. út, Széchenyi utca – 6208. j. út közötti szakasz) keresztmetszeti rendezéséről.⁵

² Adony város Integrált Településfejlesztési Stratégia

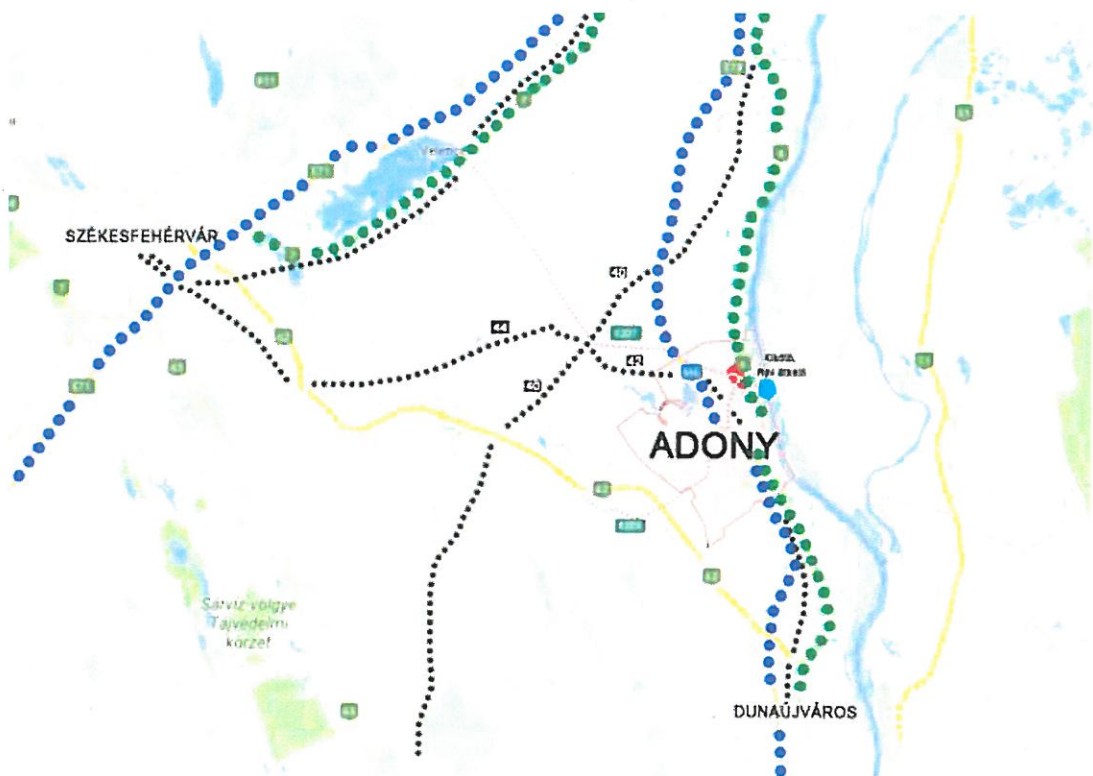
³ Adony város Településrendezés Eszközei

⁴ Adony város Településrendezés Eszközei

⁵ Adony város Településrendezés Eszközei

3.2 Vizsgált terület bemutatása

Adony város Fejér megye nyugati részén a fővárostól délre, a Duna jobb partján helyezkedik el. Szomszédjai északról Iváncsa, észak-nyugatról Pusztaszabolcs, dél-nyugatról Perkáta, délről Rácalmás, kelet felől pedig a Duna bal partján Ráckeve és Lórév található. A település földrajzi elhelyezkedése és infrastrukturális adottságai kiemelkedők. Közvetlenül a város (a város keleti oldalán) mellett halad a 6. sz. I. rendű főközlekedési út, amelyen észak felé Budapest irányában, dél felé pedig Dunaújváros és Pécs irányában teremt kapcsolatot. Adony város nyugati oldalán húzódik az M6 autópálya, amely az autópálya hálózattal teremt kapcsolatot. A 6207. j. Adony-Velence összekötő út Pusztaszabolcs irányába teremt közúti kapcsolatot a Velencei tóval. A 6208. j. Adony-Perkáta összekötő út Perkátával köti össze a várost. Adony város jó vasúti kapcsolatokkal rendelkezik. A város mellett halad a 42. sz. vasútvonal (Budapest – Dunaújváros elővárosi vasútvonal). Ezeken kívül a város térségi jelentőségű teherforgalmi kikötővel is rendelkezik, illetve a Rév átkelőnél a Duna bal partjára is eljuthatunk (3. sz. kép).



3. számú ábra - Adony város és közvetlen környezete

Forrás: www.google.maps.hu, www.kira.hu

Adony város az Adonyi kistérség központja (Adony, Perkáta, Pusztaszabolcs, Beloiannisz, Besnyő, Iváncsa, Szabadegyháza, Kulcs), lakossága 2017-ben 3813 fő. A lakosság száma 2015 óta nő, ami a térség általános demográfiai jellemzőitől pozitív irányban tér el. A domborzati viszonyait tekintve rendkívül sík, így a kerékpárosok számára tökéletes. Ez alól kivételt képez az adonyi Szőlőhegy. A város és a Szőlőhegy szint különbsége mintegy 65 méter.

A város gazdaságára leginkább jellemző tevékenység a mezőgazdaság, ezen kívül a Duna parton található az Adonyi Logisztikai Központ és Kikötő. A munkahelyek másik részét kis vállalkozások adják. Az Adonyi lakosság nagyobb része ingázik a munkahelyére (Dunaújváros, Székesfehérvár, Százhalombatta, Budapest). A gazdasági fejlődés kulcsa a város jó földrajzi lehetőségeiben rejlik. Az iparterületek számának a növelése és a fejlesztések eredményezhetik a lakosság számának ugrásszerű növekedését.

3.2.1 Forgalomvonzó létesítmények

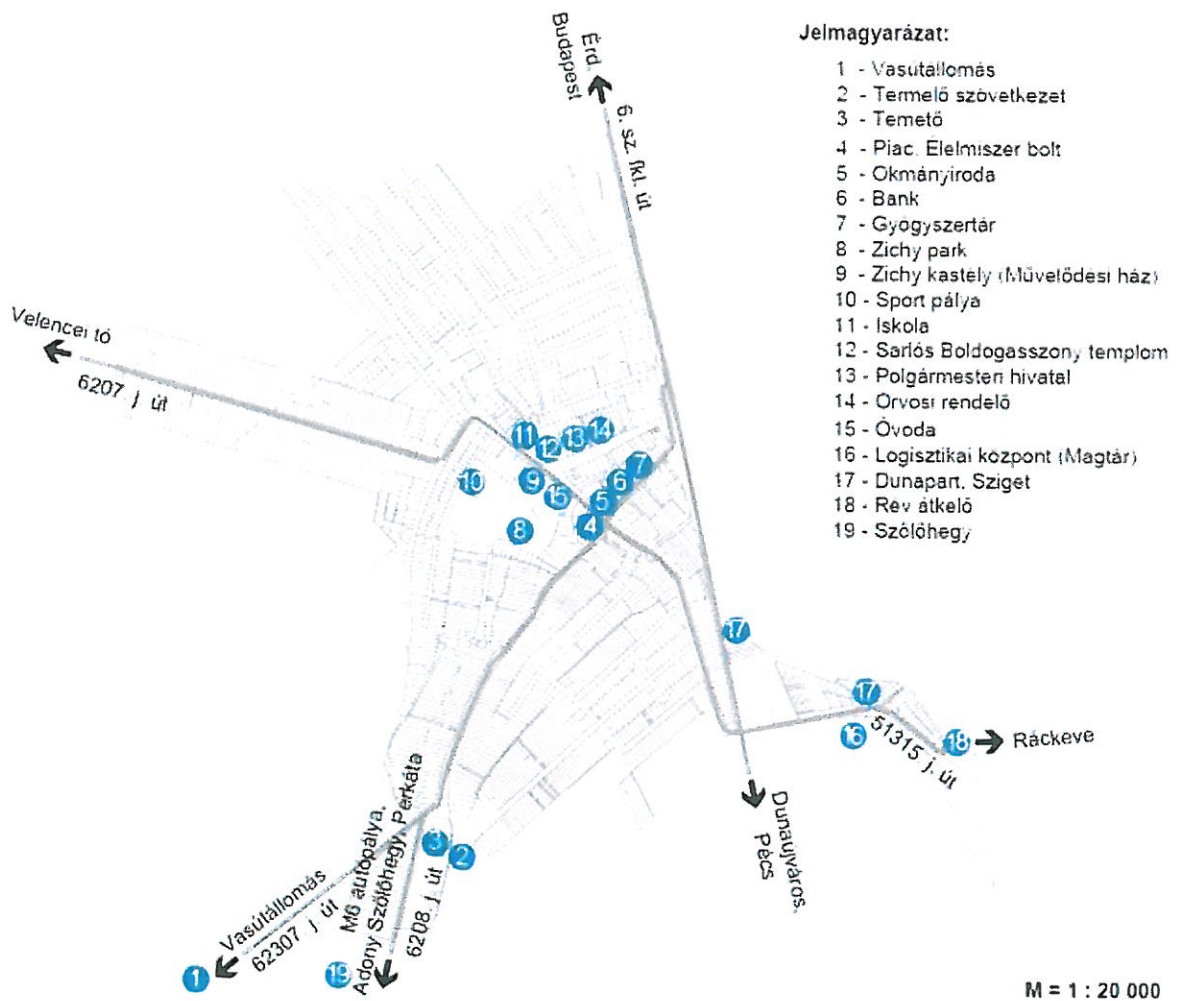
A forgalomvonzó létesítmények összegzése a Kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítésének egyik legfontosabb eleme. A forgalomvonzó létesítményeket a 4. számú ábrán mutatjuk be.

Az ábrán látható, hogy a forgalomvonzó létesítmények a belváros környezetére koncentrálnak. A belvárosi rész a 6207. j. összekötő út mentén a 6208. j. összekötő út csatlakozásától a Széchenyi utcáig húzódik. Ezen kívül a város külterületén két fontos forgalomvonzó helyszín található. Első a Duna part és a Sziget, második a Szőlőhegy. Ezek az úticélok elsősorban a szabadidős jellegű kerékpározásnál fontos helyszínek, azonban a hálózat megalkotásánál a figyelembevételük elengedhetetlen.

Forgalomvonzó létesítmények:

- Vasútállomás
- Termelő szövetkezet
- Temető
- Élelmiszer bolt
- Okmányiroda
- Bank
- Gyógyszertár

- Zichy park
- Zichy kastély (művelődési ház)
- Sportpálya
- Iskola
- Templom
- Polgármesteri hivatal
- Orvosi rendelő
- Óvoda
- Logisztikai központ (magtár)
- Duna part
- Rév átkelő
- Duna Sziget
- Szőlőhegy



4. számú ábra - Forgalmvonzó létesítmények

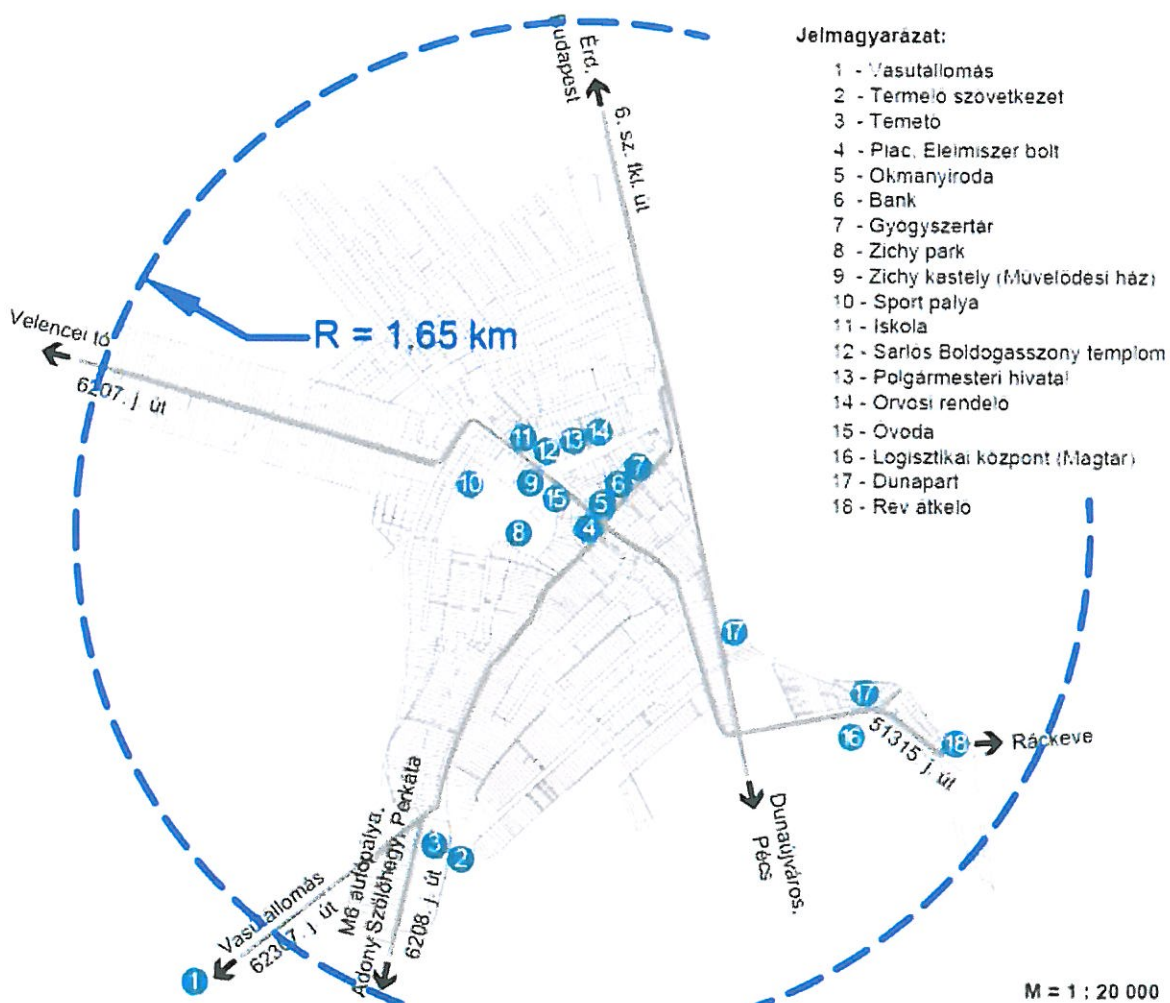
3.2.2 A kerékpáros közlekedés szerepe

Magyarországon a kerékpárosok részaránya az egyik legmagasabb az Európai unióban, annak ellenére, hogy tökéletesen kiépített, biztonságos infrastruktúra hálózat nem áll rendelkezésre a kerékpárosok számára. Ez az adat azt mutatja, hogy a magyar emberek nem idegenkednek a kerékpározástól, szívesen választják hivatásfoglalmi vagy pedig szabadidős tevékenység céljából is.

Adony városban a kerékpáron közlekedők száma kiemelkedő. A településen kiépített kerékpáros infrastruktúra nem található, a meglévő közúthálózat pedig nem kerékpáros barát. Mindezek ellenére a kerékpárosok nagy számban használják a kerékpárjukat hivatásforgalmi és szabadidős

céllal egyaránt. Adony egy kis város, azonban a településen lakók egy része Adony, illetve Adony közvetlen környezetében dolgozik vagy jár iskolába, óvodába. Emiatt a mobilitások hossza igen rövid a település területén. A város centrumból (Piac) kiindulva a település legtávolabbi pontja 1,65 km-re található, ami azt jelenti, hogy a gépjármű használatára nincs szükség, de a gyalogos mobilitás napi szinten sok időt vesz igénybe. Az 5. sz. ábrán ezt a távolságot szemléltettük. A mobilitások hossza szélsőséges esetben éri el a 3 km-t, tehát a kerékpárosok csak rövid időtartamú kis utazásokat hajtanak vége, ezeket is általában a reggeli illetve a délutáni csúcsórákban. A gépkocsi használat költségei ilyen rövid kilométer és idő távon magasnak mondhatók, illetve a belváros megoldatlan parkolási problémái miatt a parkolóhely kereséssel együtt, időben sem éri meg a használatuk.

Adony városban a biztonságos kerékpáros létesítmények hiánya ellenére az egyik legnépszerűbb mobilitási eszköz a kerékpár.



5. számú ábra - Adony város kiterjedése

3.3 A kerékpáros közlekedés helyzete

3.3.1 A beavatkozási terület kerékpározhatósága

Adony város domborzati viszonyait tekintve tökéletesen alkalmas a kerékpározásra mivel komoly szintkülönbségek a város területén nincsenek. A városon kívül található az adonyi Szőlőhegy. A Szőlőhegy és a város szintkülönbsége mintegy 65 m. A város azonban rengeteg, más jellegű nehézséggel áll szembe a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéssel kapcsolatban. A város területe nem nagy, észak- dél és kelet-nyugati irányban is egy-egy „fő” útja van, ami azonban nem az

Önkormányzat kezelésében hanem, a Magyar Közút kezelésében áll. Az útvonalak észak- déli irányban a 6207. j Adony-Velence összekötő út, kelet - nyugat irányban a 6208. j Adony-Perkáta összekötő út. A probléma, hogy az útburkolatok minősége nem megfelelő, előregedett állapotban van, de az útvonalak felújítása nem része az aktuális fejlesztési programoknak. Adony városban a Magyar Közút kezelésében lévő utakon kívül az Önkormányzati utak aszfalt burkolatúak, azok minősége és koronaszélessége megfelelő, kerékpáros közlekedésre alkalmas.

A város hivatásforgalmi kerékpáros problémáin kívül a szabadidős kerékpáros mobilitások biztonságossá tétele is nehéz feladat, mivel a város mellett keleti irányban közvetlenül a 6. sz. fkl. út halad. A fő út elvágja a települést a Duna parttól illetve a Duna parti üdülőövezettől. A Duna part és a Sziget közkedvelt kiránduló és horgász hely. A város és a környéken lakók számára a mindennapi sportolási lehetőségek helyszíne a sziget, a Duna parton található a rév átkelő, amely kapcsolatot teremt Ráckeve illetve az Euro Velo 6 nemzetközi kerékpáros útvonallal. A problémát jelent a 6. sz. fkl. úton az átkelésre a gyalogosan, illetve a kerékpárosok számára, a főúton nincs biztonságos átkelést biztosító létesítmény kiépítve. Közkedvelt szabadidős helyszín az adonyi Szőlőhegy. Az évben többször tartanak itt különféle rendezvényeket, illetve napi szintű szőlőművelés is történik a területen. A szőlőhegy megközelítésére kerékpárral csak az M6 felüljáróján keresztül van lehetőség. A felüljáró kiépítése során nem gondoltak a kerékpáros forgalom elvezetésére, így kerékpár utat-sávot nem terveztek, így a kerékpárosoknak két körforgalmú csomóponton kell áthaladniuk illetve mindkét irányból egy meredek emelkedőn.

A Kerékpárforgalmi hálózati terv elkészítésénél ezeket a problémákat adottsággként kellett kezelniük és a lehető legjobb megoldást találni a mérséklésükre, megszüntetésükre.

3.3.1.1 Forgalmi vizsgálat és az adatok elemzése

A forgalmi adatok vizsgálatához a Magyar Közút Nzrt. honlapján elérhető nyilvános forgalomszámlálási adatokat használtuk a 6. sz. I. rendű főközlekedési út, a 6207. j. Adony – Velence összekötő út, a 6208. j. Adony – Perkáta összekötő út, a 51315. j. Hajóállomáshoz vezető út illetve a 62307 j. Vasútállomáshoz vezető utak vonatkozásában. A MK (Magyar Közút Nzrt.) forgalomszámláló helyszíneket az 1. sz. táblázat és 6. sz. ábra tartalmazza. A 2.-6. számú táblázatok a mérőállomáson mért forgalomszámlálási adatokat tartalmazzák. A 6. sz. képen jól látható, hogy

a mérőállomások kellőképpen lemodellezik a város forgalomnagyságát a belvárosban és a külterületi szakaszokon egyaránt.

A forgalom számlálási adatok elemzésénél az elmúlt öt év adatait vettük figyelembe, hogy a lehető legmegfelelőbb képet kapjuk a forgalomnagyságról az egyes szakaszokon.

Forgalomszámlálási helyszínek				
Közü száma	Útkategória	Helye	Szelvénye	Érvényességi szakaszának határszelvényei
6.	I. rendű fő út	Külterület	51+000	50+199 - 51+408
6207.	Összekötő út	Belterület	1+200	0+000 - 5+424
6208.	Összekötő út	Belterület	0+500	0+000 - 0+584
6208.	Összekötő út	Belterület	1+500	0+584 - 1+740
6208.	Összekötő út	Külterület	3+000	1+740 - 3+768
62307.	Vasútállomáshoz vezető út	Külterület	0+100	0+000 - 0+904
51315.	Hajóállomáshoz vezető út	Külterület	0+050	0+000 - 0+708

1. számú táblázat - Magyar Közút mérőállomások Adony városban és környékén



6. számú ábra – Magyar Közút mérőállomások Adony városban és környékén

Adony város Kerékpárforgalmi hálózati terv

Mérőállomás				Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom		Járműosztály j/nap	Nehézmotoros forgalom aránya az összes forgalomhoz %-ban
Helye	Dátum	Szelvény száma	Érvényességi szakaszának határszelvényei	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	Kerékpár	
Adony Város külterületi szakasza									
6. sz. fkl út	2012	51+000	50+199 - 51+408	4240	5065	505	1263	93	11,91%
6. sz. fkl út	2013	51+000	50+199 - 51+408	4632	5000	195	488	14	4,21%
6. sz. fkl út	2014	51+000	50+199 - 51+408	3712	4317	349	873	3	9,40%
6. sz. fkl út	2015	51+000	50+199 - 51+408	3849	5907	1325	3313	0	34,42%
6. sz. fkl út	2016	51+000	50+199 - 51+408	3896	5953	1327	3318	0	34,06%

2. számú táblázat - 6. sz. fkl. út forgalomszámlálási adatok

Mérőállomás				Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom		Járműosztály j/nap	Nehézmotoros forgalom aránya az összes forgalomhoz %-ban
Helye	Dátum	Szelvény száma	Érvényességi szakaszának határszelvényei	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	Kerékpár	
Adony Város belterületi szakasza									
6207. j. összekötő út	2012	1+200	0+000 - 5+424	4235	3954	324	636	859	7,65%
6207. j. összekötő út	2013	1+200	0+000 - 5+424	3420	2885	79	155	904	2,31%
6207. j. összekötő út	2014	1+200	0+000 - 5+424	3496	3003	83	166	851	2,37%
6207. j. összekötő út	2015	1+200	0+000 - 5+424	3966	3382	86	174	997	2,17%
6207. j. összekötő út	2016	1+200	0+000 - 5+424	4005	3423	92	186	1009	2,30%

3. számú táblázat - 6207. j. Adony-Velence összekötő út forgalomszámlálási adatok

Mérőállomás				Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom		Járműosztály j/nap	Nehézmotoros forgalom aránya az összes forgalomhoz %-ban
Helye	Dátum	Szelvény száma	Érvényességi szakaszának határszelvényei	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	Kerékpár	
Adony Város belterületi szakasza									
51315. j. hajóállomáshoz vezető út	2012	0+050	0+000 - 0+708	691	852	101	253	66	14,62%
51315. j. hajóállomáshoz vezető út	2013	0+050	0+000 - 0+708	452	501	63	158	71	13,94%
51315. j. hajóállomáshoz vezető út	2014	0+050	0+000 - 0+708	482	556	81	203	66	16,80%
51315. j. hajóállomáshoz vezető út	2015	0+050	0+000 - 0+708	550	638	95	238	78	17,27%
51315. j. hajóállomáshoz vezető út	2016	0+050	0+000 - 0+708	452	564	82	205	66	18,14%

4. számú táblázat - 51315. j. Hajóállomáshoz vezető út forgalomszámlálási adatok

Adony város Kerékpárforgalmi hálózati terv

Mérőállomás				Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom		Járműosztály j/nap	Nehézmotoros forgalom aránya az összes forgalomhoz %-ban
Helye	Dátum	Szelvény száma	Érvényességi szakaszának határszelvényei	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	Kerékpár	
Adony Város belterületi szakasza									
6208. j. összekötő út	2012	0+500	0+000 - 0+584	1833	1851	256	484	318	13,97%
6208. j. összekötő út	2013	0+500	0+000 - 0+584	1362	1411	116	250	190	8,52%
6208. j. összekötő út	2014	0+500	0+000 - 0+584	1438	1529	143	303	179	9,94%
6208. j. összekötő út	2015	0+500	0+000 - 0+584	1635	1740	170	367	209	10,40%
6208. j. összekötő út	2016	0+500	0+000 - 0+584	1655	1773	180	358	212	10,88%
6208. j. összekötő út	2012	1+500	0+584 - 1+740	2302	2336	334	680	442	14,51%
6208. j. összekötő út	2013	1+500	0+584 - 1+740	1331	1264	71	146	211	5,33%
6208. j. összekötő út	2014	1+500	0+584 - 1+740	1390	1345	89	183	198	6,40%
6208. j. összekötő út	2015	1+500	0+584 - 1+740	1576	1523	103	213	232	6,54%
6208. j. összekötő út	2016	1+500	0+584 - 1+740	1590	1544	109	225	235	6,86%
Adony Város külterületi szakasza									
6208. j. összekötő út	2012	3+000	1+740 - 3+768	859	1037	96	240	27	11,18%
6208. j. összekötő út	2013	3+000	1+740 - 3+768	923	994	56	140	62	6,07%
6208. j. összekötő út	2014	3+000	1+740 - 3+768	968	1064	69	173	58	7,13%
6208. j. összekötő út	2015	3+000	1+740 - 3+768	776	871	36	96	35	4,64%
6208. j. összekötő út	2016	3+000	1+740 - 3+768	840	957	41	103	52	4,88%

5. számú táblázat - 6208. j. Adony-Perkátá összekötő út forgalomszámlálási adatok

Mérőállomás				Összes forgalom		Nehéz motoros forgalom		Járműosztály j/nap	Nehézmotoros forgalom aránya az összes forgalomhoz %-ban
Helye	Dátum	Szelvény száma	Érvényességi szakaszának határszelvényei	j/nap	E/nap	j/nap	E/nap	Kerékpár	
Adony Város belterületi szakasza									
62307. j. állomáshoz vezető út	2012	0+100	0+000 - 0+904	372	337	30	62	108	8,06%
62307. j. állomáshoz vezető út	2013	0+100	0+000 - 0+904	396	336	23	47	135	5,81%
62307. j. állomáshoz vezető út	2014	0+100	0+000 - 0+904	410	360	30	62	127	7,32%
62307. j. állomáshoz vezető út	2015	0+100	0+000 - 0+904	468	410	34	70	149	7,26%
62307. j. állomáshoz vezető út	2016	0+100	0+000 - 0+904	472	417	36	73	151	7,63%

6. számú táblázat - 62307. j. Vasútállomáshoz vezető út forgalomszámlálási adatok

1. számú mérőállomás

Az 1. sz. mérőállomás a 6. sz. fkl. út forgalomnagyságát mérte, az adatokat a 2. sz. táblázat tartalmazza. A különböző évben mért adatokból jól kitűnik, hogy a 2012-es évben a kerékpárosok száma kiugróan magas volt, annak ellenére, hogy a kerékpározás a teljes útszakaszon tiltott (I. rendű fő út). Azonban az évek során, ahogy a tehergépjármű forgalom megemelkedett a kerékpárosok teljesen elhagyták az útvonalat. A megnövekedett tehergépjármű forgalom a város mellett található Adonyi Logisztikai Központ (Magtár ház) és kikötőnek köszönhető.

2. számú mérőállomás

A 2. sz. mérőállomás a 6207. j. Adony-Velence összekötő út forgalomnagyságát mérte, az adatokat a 3. sz. táblázat tartalmazza. Ez a mérőállomás a belvárosi rész forgalomnagyságát szemlélteti megfelelően. A legnagyobb forgalom itt koncentrálódik. A 3.2.1-es pontban bemutatott forgalomvonzó létesítmények nagy része ezen a területen koncentrálódik. A forgalmi adatok elemzésével megállapíthatjuk, hogy a kerékpárosok száma az útszakaszon kiemelkedően magas, 2016-ban elérte az 1000 kerékpárt naponta. Ez minden évben a negyedét jelentette a mobilitások számának. A Pusztaszabolcs irányából érkező tehergépkocsi forgalom a Vétus Salina út irányába a 6. sz. fkl. úton halad, így a belváros területén a tehergépjármű forgalom nem kiemelkedően magas, de jelen van az útvonalon.

3. számú mérőállomás

A 3. sz. mérőállomás a 6208. j. Adony-Perkáta összekötő út forgalomnagyságát mérte, az adatokat a 5. sz. táblázat tartalmazza. A mérőállomás a belváros forgalomnagyságát szemlélteti. A forgalom nagyság kelet-nyugati irányban kisebb, mint észak dél irányban, de a kerékpárosok jelenléte itt is magas. A tehergépjármű forgalom magas, így az összes és a nehéz motoros forgalom aránya, helyenként eléri a 10%-ot. Az Útügyi Műszaki Előírásoknak megfelelően a kerékpáros forgalom nem haladhat elválasztás (optikai vagy fizikai) nélkül 10%-nál nagyobb nehézmotoros forgalmi arány mellett.

A kerékpáros mobilitások száma itt is az összes mobilitás mintegy 25%-át teszi ki kiépített kerékpáros infrastruktúra létesítmény nélkül is. Ez a szám rendkívül magas, így a kerékpáros infrastruktúra hálózat kiépítése elengedhetetlen.

4. számú mérőállomás

A 4. sz. mérőállomás szintén a 6208. j Adony-Perkáta összekötő út forgalom nagyságát mérte, a város nyugati oldalán. A mért adatokat az 5. sz. táblázat tartalmazza. Az adatok jól megmutatják, hogy a 6208. j. út mentén a kerékpárosok száma alig csökken a belvárosi mérőállomáshoz viszonyítva. Ez azt jelenti, hogy az város nyugati részében lakók szívesen használják ezt az útvonalat illetve, hogy a vasútállomást, a termelőszövetkezetet és a temetőt is sokan kerékpárral közelítik meg.

5. számú mérőállomás

Az 5. sz. mérőállomás a 6208. j összekötő út külterületi forgalommagyságát mérte. A mért adatokat az 5. sz. táblázat tartalmazza. Az adatokból kitűnik, hogy a kerékpárosok száma kevesebb, mint a városban, de a kerékpáros forgalom jelen van a külterületi részen is. A 6208. j. úton az adonyi Szőlőhegy illetve Perkáta megközelíthető. A forgalom még annak ellenére is jelen van, hogy az autópálya csomópont miatt két körforgalmú csomóponton illetve egy felüljárón kell áthaladni.

6. számú mérőállomás

A 6. sz. mérőállomás a 62307. j. Vasútállomáshoz vezető út forgalommagyságát mérte. A mért adatokat a 6. sz. táblázat tartalmazza. Az adatok megmutatják, hogy a vasútállomás irányában a kerékpáros forgalom jelen van, így a hálózat fejlesztés ebben az irányban is indokolt. Az úton a kerékpáros forgalom a teljes forgalom mintegy egyharmadát teszi ki.

7. számú mérőállomás

A 7. sz. mérőállomás azt 51315. j. Hajóállomáshoz vezető út forgalommagyságát mutatja. A mért adatokat a 4. sz. táblázat tartalmazza. Az adatokból kitűnik, hogy a tehergépjárművek száma és az aránya magas. Ez a szám azonban nem a teljes útszakaszra érvényes. A mérés 0+050 km

szelvényben történt, a logisztikai központ bejárata pedig a 0+100 szelvényben található. A tehergépjárművek száma a logisztikai központ bejárata után drasztikusan lecsökken. A kerékpárosok ebben a keresztmetszetben is jelen vannak annak ellenére, hogy a 6. sz. fkl. úton biztonságos, kiépített átkelésre nincs lehetőség. A szakaszon a hivatásforgalmi kerékpárosok mellett a szabadidős jellegű kerékpározás is népszerű a Duna part, sziget, révátkelő miatt.

3.3.1.2 Kerékpáros baleseti adatok elemzése Adony város területén

A baleseti adatokat a Magyar Közút Fejér Megyei Igazgatósága biztosította a tervezési folyamathoz.

Az elemzéshez egy az elmúlt 5 év baleseteit tartalmazó táblázatot, illetve egy, az ezeket a baleseti helyszíneket tartalmazó baleseti gócpont térképet készítettünk. A baleseti adatok kiértékelésénél csak a tervezéshez szükséges adatokra szűkítettük az adattáblát, így kizárólag a kerékpáros balesetekkel foglalkoztunk. Adony városban a vizsgált időszakban, azaz 2012-2016 között, 14 db kerékpározáshoz kapcsolódó baleset történt. A balesetek megoszlását a 7. számú táblázat tartalmazza. A balesetek helyszínét ábrázoló baleseti gócponttérkép a 7. számú ábrán látható. Fontos megjegyezni, hogy a baleseti adatoknál a teljes baleseti jegyzőkönyv nem áll rendelkezésünkre így a pontos baleseti kimenetek hiányában messzemenő következtetéseket nehéz levonni.

A kerékpáros baleseteknél azzal is kell számolni, hogy nagy százalékuk nem kerül bejelentésre a kerékpáros biztosítás hiánya miatt, illetve a sérülés nélküli koccanásos baleseteknél kisebb megbeszélés is elegendő a probléma rendezéséhez. Természetesen ugyanez igaz arra a szituációra is, amikor kerékpáros találkozik kerékpárossal. Ebben az esetben is történhet szóban a baleset utáni konfliktus rendezése.

Baleseti adatok Adony Város belterületén					
Év	Összes	Összesből kerékpáros	Kerékpárosból		
			könnyű	súlyos	halálos
2012	5	1	0	1	0
2013	10	4	1	3	0
2014	17	2	1	1	0
2015	12	1	5	0	1
2016	6	2	1	1	0

7. számú táblázat - Baleseti adatok Adony város belterületén



7. számú ábra - Baleseti gócpontok Adony város területén

A vizsgált időszakban 14 kerékpáros baleset történt. A balesetek közül 1 halálos, 4 súlyos és 9 könnyű sérülés történt. A balesetek közül 12 belterületen, 2 külterületen történt. A két külterületi kerékpáros baleset közül az egyik a 6. sz. fkl. úton történt annak ellenére, hogy a kerékpározás a teljes szakaszon tiltott.

A halálos baleset a 10. sz. baleseti gócpont. A baleset a Vétus Salina és a Hóvirág utca kereszteződésében történt. A Vétus Salina utca szélessége megfelelő ugyan a kerékpárosok számára, de az útburkolat minősége rossz. A meglévő szélesség az autósokat nagyobb sebességre ösztönzi így gyorsabban haladnak a megengedettnél. Az útszakaszon a tervezetten kiépített forgalom csillapítás elengedhetetlen, összehangolva az útburkolat felújításával.

A balesetek száma a vizsgált periódust tekintve nem mondható kiugrónak, azonban figyelembe kell vennünk a tényt, hogy a kerékpáros balesetek nagy része nem kerül bejelentésre, illetve, hogy ameddig kerékpáros baleset történik addig a kialakult probléma, konfliktus feltárása és megoldása elengedhetetlen.

3.3.1.3 Konfliktus helyek feltárása Adony városban

Adony város kerékpáros infrastruktúra helyzetének bemutatása, valamint a baleseti adatok ismertetése után a város kerékpáros közlekedési rendszerének problémáit és konfliktusait mutatjuk be. A konfliktushelyek azonosításához a helyszíni bejárások során szerzett tapasztalatokat, valamint a baleseti helyszínek elemzését használtuk. A konfliktushelyek pontos definiálásához egy probléma térképet készítettünk. A probléma térkép a 8. számú ábrán látható. Ennek megfelelően 6 konfliktus pontot és 2 vonalas konfliktus helyszínt azonosítottunk és vizsgáltunk.



8. számú ábra - Adony város problématerképe

1. számú konfliktus hely

Az első számú konfliktus hely a 6208. j. Adony-Perkáta összekötő út és a 62307. j. vasútállomáshoz vezető út csomópontjában található. A konfliktus a két csomóponti ág egymással bezárt szögéből adódik. A 62307. j. útról a város irányába, a balra ki kanyarodás jelenti a legnagyobb veszélyt a kerékpárosok számára, mivel jobbra a látószög nem megfelelő, a jobbról közeledő autók még lakott területen kívül vannak, így 90 km/h sebességről lassítanak a megengedett 50 km/h-ra. A balról közeledő járművek pedig a csomópont előtti kanyar miatt csak későn veszik észre a kerékpárost. A város egészére igaz, hogy a forgalomtechnika a kerékpáros közlekedés tekintetében teljesen hiányos. Az ilyen és ehhez hasonló veszélyes csomópontokban a figyelmeztető táblák

kihelyezése és a burkolati jelek felfestése elengedhetetlen. A forgalom számlálási adatokból kitűnik, hogy a csomópont minkét irányból kell kerékpáros forgalommal számolnunk. A baleseti adatok szerint 1 db kerékpáros baleset történt az elmúlt öt évbe a csomópontban. A baleseti feljegyzés szerint a csomópont elsőbbségi viszonyainak be nem tartása miatt történt a baleset (1.-2. sz. kép).

A csomóponttól 50 méterre egy másik konfliktus hely is található, a Zrínyi utca és a 6208. j. út csomópontja. A Zrínyi utcába illetve a Zrínyi utca felé, a temető illetve a termelő szövetkezet, illetve a temető miatt a kerékpárosok száma magas. A probléma a balra kikanyarodó kerékpárosokkal történik, mivel a 6208. j. úton a város felé haladva a kereszteződés egy erős jobbra ív végén található. Az ív elején és végén semmilyen előjelzés figyelmeztetés nem található, így a lassan kikanyarodó (éppen elinduló) és az úton a lakott területre éppen beérkező lassító autók között konfliktus alakulhat ki. A konfliktushelyzet az előzőhöz hasonlóan a láthatóságból adódik. A konfliktushelyzetet gyakran erősíti, hogy a kerékpárosok a temetőből elindulva a Zrínyi utca rossz oldalára kanyarodnak ki, így a 6208. j. útról jobbra lekanyarodó autósokkal szembe találják magukat (3.-4. sz. kép).



1. számú kép - 1. sz. konfliktushely



2. számú kép - 1. sz. konfliktushely



3. számú kép - 1. sz. konfliktushely



4. számú kép - 1. sz. konfliktushely

2. számú konfliktus hely

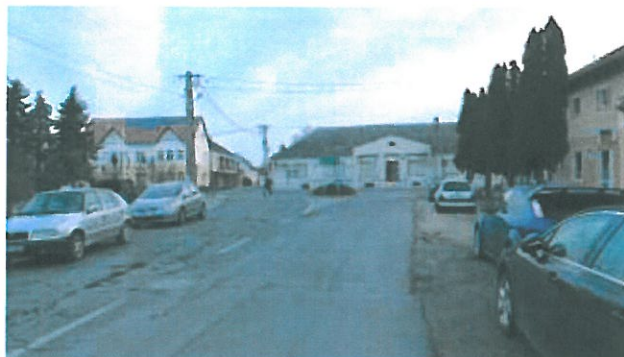
A 2. sz. konfliktushelyszín a Bajcsy-Zsilinszky úton (6208. j. összekötő út) található a 0+600 – 0+720 szelvények között. A feltárt helyszínen a probléma, a kerékpárosok és a parkoló/kihajtó autók között alakul ki. A szelvényezés szerinti jobb oldalon párhuzamos parkolásra van lehetőség. Mivel azonban kerékpárforgalmi létesítmény nincs kialakítva, az útpálya szélén kell haladniuk.

Két fajta probléma adódik ebből, az első, hogy a parkoló autó elindulásakor elsodorja a kerékpárost a második, hogy a parkoló autóból kiszállók rányitják a kerékpárosra az ajtót (5.-6. sz. kép).

A szelvényezés szerinti bal oldalon (csomóponthoz közeli) az autók párhuzamosan az út padkán parkolnak, így a szituáció mindkét oldalon hasonló (5.-6. sz. kép).

Az üzletház előtt, megfelelően kiépített parkolóhelyek találhatóak, itt a parkolás nem okoz problémát.

A forgalmi adatok vizsgálatából kitűnik, hogy az útszakaszon a kerékpárosok száma magas, így a problémák gyakorisága is kiugró. A belváros parkolási problémáit és a kerékpárosok elvezetését valamint a forgalomtechnikai problémákat meg kell oldani a konfliktushelyszínen. A baleseti adatok szerint az útszakaszon 1 db kerékpáros baleset történt, könnyű sérüléssel.



5. számú kép - 2. sz. konfliktushely



6. számú kép - 2. sz. konfliktushely

3. számú konfliktus hely

A 3. sz. konfliktus hely a 6208. - 6207. j. összekötő utak kereszteződésében található. A forgalmi adatokból kitűnik, hogy a kerékpáros forgalom minden irányban kimagasló (a mobilitások 25%-a). A kereszteződés, főleg a csúcs órákban a kerékpáros, gyalogos és a gépjármű forgalom egyaránt magas. A 6208. j. úton a város déli részén lakók szeretnék keresztül haladni mivel a forgalomvonzó létesítmények a kereszteződés másik oldalán találhatóak. A távolsági buszmegálló Budapest felől és Dunaújváros irányában is itt található, tehát azoknak, akik busszal érkeznek vagy utaznak az útpályán az átkelést végre kell hajtaniuk. A 6208. j. úton való átkelés a csomópont közepében történik mind a gyalogosok mind pedig a kerékpárosok számára. Ez a kialakítás rengeteg veszélyt rejt magában és sajnálatos módon a parkoló autók illetve a beláthatósági problémák miatt még ez a „legbiztonságosabb” lehetőség. A képeken jól látható, hogy reggel az iskolába haladó gyerekeknek gyalogosan, kerékpárral vagy rollerrel ilyen körülmények között, az autók között kell áthaladniuk (7.-8. sz. kép). A gyalogosok és kerékpárosok számára a veszélyeket nem csak a haladó és parkoló gépjárművek jelentik, hanem maga az „átkelőhely” burkolata és kialakítási problémái is. A képen láthatjuk, hogy az átkelési hely megközelítése a szintkülönbségek miatt kerékpárral és kerekesszéssel szinte lehetetlen. Az átkelőhely közepén egy víznyelőrács található, ami szintén veszély jelent a kerékpárosok számára. Esőben nagymennyiségű víz áramlik az átkelési pontban, ami szintén nehezíti a gyalogosok közlekedését. A kereszteződés előtt párhuzamosan parkoló autók mellett egy rácsos folyóka vezet végig. A rácsközők miatt a kerékpár áttolása keresztben az ilyen kialakítású rácsos összefolyón nem vagy csak nehezen lehetséges (9.-10. sz. kép).

A problémák megoldása a csomópontban elengedhetetlen a balesetmentes kerékpáros és gyalogos közlekedés eléréséhez.



7. számú kép - 3. sz. konfliktushely



8. számú kép - 3. sz. konfliktushely



9. számú kép - 3. sz. konfliktushely



10. számú kép - 3. sz. konfliktushely

A csomópont másik problémája a 6207. j. Adony – Pusztaszabolcs összekötő úton történő gyalogos és kerékpáros átkelés az okmányiroda előtt. A 6207. j. út forgalma (kerékpáros, gyalogos gépjármű) a csúcsórákban magas, így az út keresztezése gyalogos átkelők hely nélkül nehézkes, veszélyes. A képen látható, ahogy egy látássérült próbál átkelni az út másik oldalára, egy fiatalos segítségével. A háttérben 3 kerékpáros szintén átkelést hajt végre. Ebből a képből látszik, hogy a csomópont egy téli reggelen is rendkívül forgalmas, kerékpáros, gyalogos és a gépjárműforgalom tekintetében egyaránt.



11. számú kép - 3. sz. konfliktushely

4. számú konfliktus hely

A 4. sz. helyszín a 6207. j. összekötő út, a 6. sz. I. rendű fkl. út illetve a 51315. j. hajóállomáshoz vezető út forgalmi csomópontjában található. A forgalmi adatok vizsgálatából kitűnik, hogy a logisztikai központ illetve a kikötő irányában a teljes forgalom 14%-a kerékpáros forgalom. (mintegy 60-80 kerékpár naponta) Ez azt jelenti, hogy a 6. sz. fkl. úton ennyiszor haladnak át

gyalogos és kerékpáros átkelőhely nélkül (gyalogosokra számlált adat nem áll rendelkezésre). A várható kerékpáros és gyalogos forgalomra való figyelemfelhívás és figyelmeztetés a 6. sz. fkl. úton elengedhetetlen (12.-13. sz. kép).



12. számú kép - 4. sz. konfliktushely



13. számú kép - 4. sz. konfliktushely

5. számú konfliktus hely

Az 5. sz. konfliktus hely a 51315. j. hajóállomáshoz vezető úton a logisztikai központ lehajtója előtt található.. A forgalmi adatokból kitűnik, hogy a tehergépkocsik részaránya magas a logisztikai központ bejárata és a 6. sz. fkl út között. A tehergépkocsik kanyarodás közben az út teljes szélességét használják, így a jelenleg az úton közlekedő kerékpárosok számára nem marad hely a biztonságos közlekedéshez. Szélsőséges esetben ez elsodrásos balesetet eredményezhet. A kialakítás nem biztonságos a kerékpáros közlekedők számára.

6. számú konfliktus hely

A 6. sz. konfliktushely a Bácskai utca és a 6. sz. fkl. út csatlakozásában található. A csomóponton áthaladva juthatnak el az emberek az adonyi szigethez és a Duna parthoz. Ez elsősorban a szabadidős jellegű kerékpározókat és gyalogosokat érinti. Nyáron a strandolók, túrázók télen pedig a horgászok közelítik meg magas számban a Duna partot. A csomópontban 10 évvel ezelőtt halálos gázolásos baleset történt (egy kislány horgászni ment a Dunára). A jelenlegi kialakítás rendkívül balesetveszélyes, az átkelés problémáját meg kell oldani vagy alternatív megközelítési útvonalat kell létrehozni (14.-15. sz. kép).



14. számú kép - 6. sz. konfliktushely



15. számú kép - 6. sz. konfliktushely

Rákóczi úti konfliktushely

A Rákóczi út (6207. j. út) Széchenyi utca és 6208. j. összekötő út közötti szakaszát vonalas problémaként kezeljük.(narancssárga vonallal jelölve). A forgalmi adatokból látható, hogy a város

legforgalmasabb útszakasza ez a terület. A kerékpárosok száma több mint 1000 j/nap, ez a mobilitások 25%-át jelenti. A baleseti adatok szerint az elmúlt 5 évben 1 kerékpáros baleset történt. A fő probléma, a kerékpárosok és a párhuzamosan parkoló autók között keletkezik. Az út mentén található a város forgalomvonzó létesítményeinek nagy része (Iskola, Óvoda, Polgármesteri hivatal, Művelődési ház, Templom, Piac, kereskedelmi egységek). A legtöbb konfliktus az óvoda és az iskola előtt keletkezik. Ezekon a pontokon az autók a csúcsórákban csak pár perc erejéig állnak meg (gyermek ki és beszállása), így a parkolások száma megnő. Ezen a szűk útterületen, ahol a gépjármű és a kerékpáros is jelentős, gyakori konfliktust eredményez. További probléma, hogy az iskola és az óvoda miatt a kerékpárosok és a gyalogosok között rengeteg fiatal korú gyermek található, akinek a reakciója bizonyos szituációban eltér a felnőttek reakciójáról, kiszámíthatatlan. Jelenleg a reggeli és a délutáni csúcsórában az útszakasz rendkívül veszélyes. A következő képek a Rákóczi út problémáit mutatják be az említett útszakaszon. A képek a reggeli csúcsórában készültek. A hőmérséklet -2 és 0 celsius fok között változott.



16. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalás probléma helyszín



17. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



18. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



19. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



20. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



21. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



22. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



23. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



24. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



25. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín



26. számú kép - Rákóczi úti (6207. j. összekötő út) vonalas probléma helyszín

A 16.–17. sz. képek a 6207. j. út általános reggeli problémáit mutatják meg. A gépjármű forgalom és a kerékpáros forgalom egyaránt kiemelkedően magas mindkét irányban. Mivel kerékpárforgalmi létesítmény nem épült ki az út mellett, így a kerékpárosok kikerülése balesetveszélyes a szemből érkező kerékpárosok és gépjárművek miatt. A 18. sz. képen jól látható, hogy az óvoda és az iskola miatt a kerékpárosok között magas a gyermekek száma. A kép az óvoda mellett készült. A parkoló és a közlekedő gépjárművek között nincs hely a kerékpárosok számára. A kialakítás kiemelten veszélyes kerékpáros szempontból. A 19. sz. kép az óvodabejáratánál készült. A képen jól látható, hogy Adony városban a kerékpáros kedv igen magas, a lakosok egy része még a téli hideg ellenére is kerékpárral szállítja a gyerekeiket az óvodába, iskolába. A 20.-21. sz. képeken a parkoló kialakítás problémáit és balesetveszélyességét láthatjuk. A parkolóhelyek nincsenek megfelelően kialakítva, nincs kerékpáros előjelzés, így a ki és beállítás további baleseteket okozhat. A parkolóhelyek másik oldalán a csapadék víz elvezetés okozza a problémákat. Jól látható, hogy egyes helyeken a parkoló autóból kiszállva alig 1 méterre védőkorlát nélkül egy nyitott 1,5 méter mély csapadékvíz gyűjtő akna található. A kialakítás veszélyes. A 22. sz. kép a gyalogos átkelőhely hiányát mutatja meg a település központjában. Mivel nincs gyalogos átkelőhely a teljes szakaszon, így a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak az átkelés a reggeli csúcsórákban komoly kihívásokat jelent. A 23. sz. képen egy kerékpáros látható, aki két gyermeket szállít a kerékpárján úgy, hogy a parkoló és az őt kerülgető autók között cikázik. A kép tökéletesen rávilágít a kerékpáros létesítmény hiányára a Rákóczi úton. A 24.- 25. sz. képek a tehergépjármű. forgalmat mutatják a Rákóczi úton. Jól látható, hogy a parkoló autók, a kerékpárosok, és a közlekedő személygépjárművek konfliktus helyzetét az útszakaszon még a különböző méretű tehergépjárművek is nehezítik.

Vétus Salina utcai konfliktushely

A Vétus Salina utca és a Hóvirág utca kereszteződésében az elmúlt 5 évben egy halálos baleset történt. A Vétus Salina utca problémája a gépjárművek magas sebessége, illetve a tehergépjármű forgalom magas aránya (várost északról mentesítő út). Mivel az utca kialakítása széles és hosszú egyenes, az autósok nagysebességgel haladnak a falusias jellegű utcán. Az alacsony forgalom miatt a kerékpárosok haladhatnak közös nyomvonalon az autósokkal, azonban a Vétus Salina utcában haladó autósok sebességét csillapítani kell és a szükséges forgalomtechnikai eszközökkel az autósok figyelmét fel kell hívni a várható párhuzamos és keresztirányú kerékpáros forgalomra (27.-28. sz. ábra).



27. számú kép - Vétus Salina utcai vonalas probléma helyszín



28. számú kép - Vétus Salina utcai vonalas probléma helyszín

3.3.2 Meglevő kerékpárforgalmi létesítmények

Adony város területén nem található meglévő, kiépített kerékpárforgalmi létesítmény.

Kerékpározást segítő szolgáltatások

A kerékpározást segítő szolgáltatások legfontosabb eleme a megfelelően kialakított, biztonságos kerékpár tárolási lehetőség. A helyszíni bejárások során megállapítottunk, hogy Adony városban a középületek környezetében illetve a vállalkozások (kereskedelmi-vendéglátó egységek) környezetében találhatóak kerékpártárolók száma kevés, illetve kialakításuk nem felel meg az Útügyi Műszaki Előírásoknak. A követelmények szerint 3 ponton rögzíthető kell, hogy legyen a kerékpár, így a meglévő régi típusú kerék támasztó kerékpártároló nem megfelelő. A kerékpártárolók kora átlagosan 25-35 év. A 29.-30.-31. számú képeket a város forgalomvonzó létesítményei mellett található kerékpártárolók láthatók. A képek a reggeli csúcsóra után készület 0 és -2 celsius fok közötti hőmérsékletben. A 32. sz. képen jól látszik, hogy a kerékpártárolók száma a település területén kevés, ezért a kerékpárosoknak a falhoz kell támasztaniuk a kerékpárjukat. Természetesen ez a szituáció nem megfelelő, a kialakítás-tárolás nem biztonságos.



29. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban



30. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban



31. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban



32. számú kép - Kerékpártárolók Adony városban

3.3.3 A problémák összefoglalása egyszerű SWOT analízissel

<i>Erősségek</i>	<i>Gyengeségek</i>
Kertvárosias jelleg	A város főbb közlekedési útvonalai a Magyar Közút kezelésében vannak
Kerékpározásra való hajlandóság	Hiányzó közúthálózati elemek, szűk keresztmetszetek
Magas a fiatalok száma	Rossz minőségű burkolatok
Népesség növekedés	Rossz minőségű és hiányos forgalomtechnikai elemek
Magas a kerékpáros mobilitások száma	Veszélyes útkereszteződések (6. sz. fkl. út)
Jó közúti (busz) kapcsolatok az ingázáshoz	A városon belül lényegében nincs kerékpáros infrastruktúra
Könnyen átalakítható keresztmetszetek	Tévhitik a kerékpározással kapcsolatban
Jó infrastrukturális kapcsolatok (vízi, vasúti és közúti megközelíthetőség)	Biztonságérzet hiánya a kerékpározás közben
	Agresszív, ignoráló autósok
Adony Önkormányzati támogatás	Vasúti kapcsolatok kihasználatlansága
<i>Lehetőségek</i>	<i>Veszélyek</i>
Nagyarányú kiépítettlen kerékpáros hálózat a lakott területen	A megfelelő döntéshozói szemlélet nem alakul ki
A lakosság egy nagy része fogékony a kerékpározásra	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztés háttérbe szorul az autós infrastruktúra mellett
A földrajzi elhelyezkedés miatt jelentős potenciál a kerékpáros turizmusban	A keresztmetszetek és kerékpárutak szakszerűtlen tervezése, hálózati szerep kidolgozása nélkül
Egyre több pályázati forrás áll rendelkezésre	Gépkocsi birtoklás Országos növekedési trendje, csökkenő üzemanyag ár csökkenti a kerékpárosok részarányát
Fejér Megyei Területrendezési Tervében szereplő térségi kerékpáros nyomvonalak érintik Adony város területét	Oktatás, népszerűsítés hiánya
Oktatás fejlesztése, kerékpározás népszerűsítése	

8. számú táblázat - Problémák összefoglalása (SWOT analízis)

3.4 Közbringa

A város területén közbringa program nem működik.

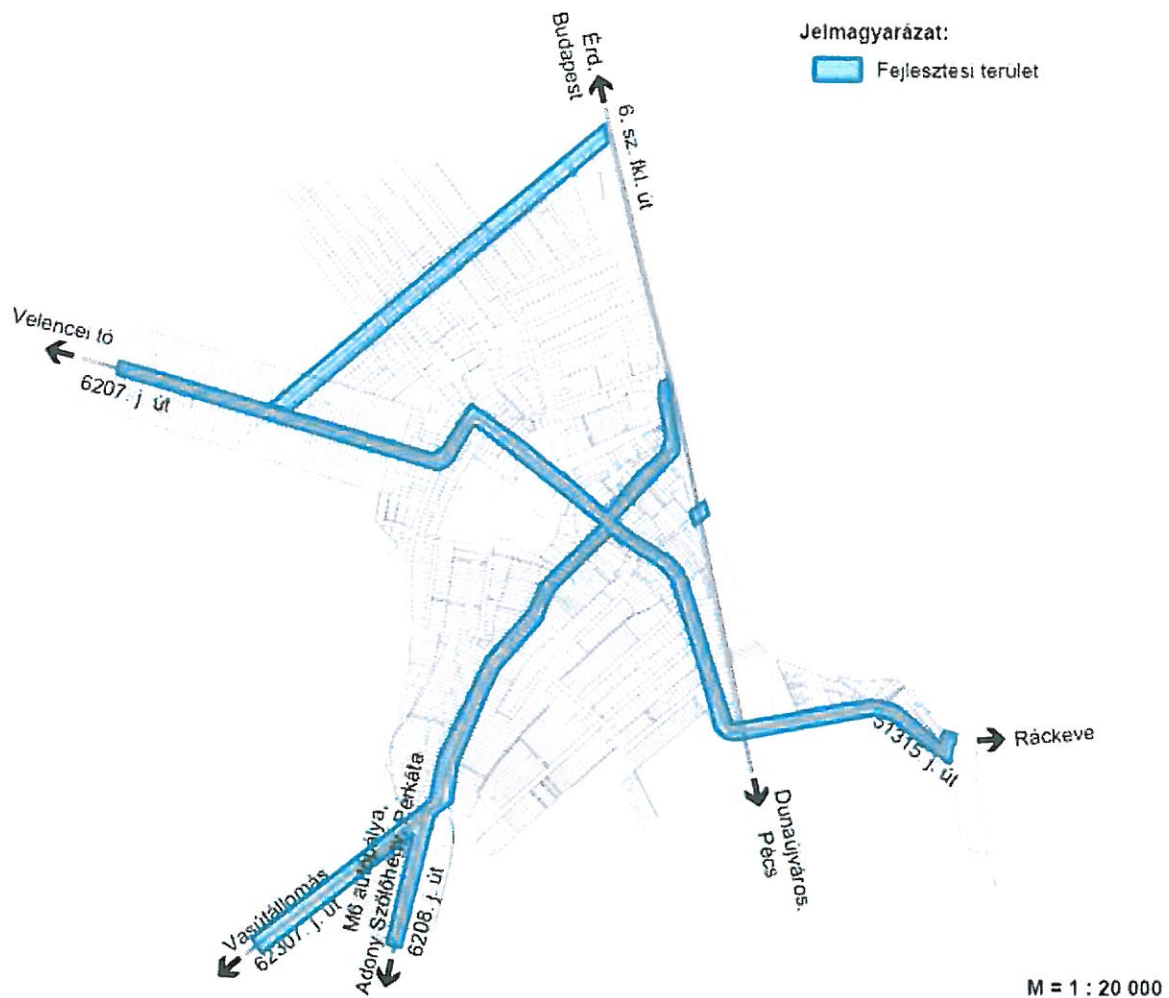
3.5 A fejlesztési terület kijelölése

A fejlesztési terület kijelölésénél, a forgalomvonzó létesítmények figyelembevételével meg kell határoznunk a forgalmat kibocsájtó illetve a forgalomfogadó területeket. A kerékpáros hálózat lényege, hogy a forgalom kibocsájtó területekről biztonságos és egyszerű módon eljussunk a forgalomfogadó területekre. Ennek megfelelően a 9. számú ábra a forgalom kibocsájtó és fogadó területeket ábrázolja. Jól látható az ábrán, hogy a belvárosi rész a település centrumában a legfontosabb forgalom fogadó terület, így a hálózat megalkotásánál kiemelten kell foglalkoznunk ezzel a területtel. A logisztikai központ, kikötő és a Duna part a város keleti részén, valamint a temető, a vasútállomás és a termelőszövetkezet a város nyugati részén is fogadó területként szolgál. A fejlesztési terület kijelölése a forgalom fogadó és kibocsájtó területek alapján, illetve az előzetesen bemutatott forgalmi, baleseti adatok elemzése után történt kijelölésre. E szerint a lehatárolás a következő területeket érinti (10. ábra):

- 6207. j. Adony – Velence összekötő út, 0+000 – 2+926 szelvények között (6. sz. fkl. út – Adony észak-nyugati városhatár);
- 6208. j. Adony – Perkáta összekötő út, 0+000 – 2+270 szelvények között (6. sz. fkl. út – Adony dél-nyugati városhatár);
- 6208. j. Adony – Perkáta összekötő út, 2+270 – 5+186 szelvények között (Adony dél-nyugati városhatár – Adony, Szőlőhegy);
- Vétus Salina út;
- 51315. j. hajóállomáshoz vezető út teljes szakasza, 0+000 – 0+738 szelvények között;
- 62307. j. vasútállomáshoz vezető út teljes szakasza, 0+000 – 0+897 szelvények között.



9. számú ábra -. Adony város forgalom kibocsájtó és fogadó területi



10. számú ábra - Adony város - Kerékpárforgalmi fejlesztési területek

4. A fejlesztési lehetőségek felmérése

A Kerékpárforgalmi hálózati terv Adony város és környékének fejlesztési lehetőségeit összegzi, a kerékpáros infrastruktúrafejlesztés szempontjából. A Kerékpárforgalmi hálózati terv irányvonalat mutat a hálózatfejlesztésekben, így a jövőben segít a város döntéshozóinak és a tervezőknek.

4.1 Illeszkedés a fejlesztési dokumentumokhoz

A 3.1 pontban összegeztük a megalapozó fejlesztési dokumentumokat. Adony város kerékpárforgalmi hálózati tervének elkészítése szempontjából a releváns stratégiai fejlesztési dokumentációk a következők:

- Országos Területrendezési Terv
- Fejér Megye Területrendezési Terve
- Adony Város Településrendezés eszközei

Adony város Kerékpárforgalmi hálózati tervének készítése során, a 3.1 pontnak megfelelően a nemzetközi, az országos, a regionális valamint a városi fejlesztési útvonalakat szem előtt tartottuk.

Kiemelt fejlesztési útvonalak:

- Euro Velo 6 kerékpáros útvonal (Nemzetközi kerékpáros útvonal)
- Budapest – Balaton kerékpáros útvonal (Országos kerékpáros útvonal)
- Érd – Dunaújváros – Mohács kerékpáros útvonal (Regionális kerékpáros útvonal)
- Adony – Pusztaszabolcs – Velencei tó (Regionális kerékpáros útvonal)
- Adony – Adony Szőlőhegy (Település részek közötti kerékpáros útvonal)
- Adony belváros területrendezés

4.2 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztési lehetőségei, kötöttségei

A cél egy olyan kerékpáros barát kerékpárforgalmi hálózat kiépítése, ahol a kerékpárosok a lehető legrövidebb úton, a legkevesebb megállással, a legnagyobb biztonságban, akadálymentesen közlekedhetnek. A cél eléréséhez a kerékpáros hálózatfejlesztés eszközeit kell a hálózatba illeszteni, olyan módon, hogy mindenhol a legbiztonságosabb, de a legköltséghatékonyabb megoldást válasszuk.

Adony városban a kerékpáros infrastruktúra kötöttségeit a 3.3.1. pontban már kifejtettük.

A legfőbb kötöttség, hogy a település két fő útvonala, az észak-déli forgalmat lebonyolító 6207. j. összekötő út, illetve a kelet – nyugati forgalmat lebonyolító 6208. j. összekötő utak nem az

Önkormányzat, hanem a Magyar Közút Nzrt. kezelésében állnak. A területen történő intézkedések finanszírozása illetve a tervezési feltételek is komoly kihívást jelentenek a város vezetőinek.

A másik kötöttség, hogy a város mellett lévő 6. sz. fő közlekedési útvonal illetve az M6 autópálya komoly elválasztó szereppel rendelkezik. A 6. sz. fkl. út a települést a Duna partjától vágja el. Sajnálatos módon azonban a kerékpárosok és a gyalogosok napi szinten kelnek át az főúton, gyalogos és kerékpáros átvezetés-átkelőhely nélkül. A jelenség ilyen formában fokozottan balesetveszélyes. A M6 autópálya az Adonyi Szőlőhegyet vágja el a településtől. A felüljáró használata a kerékpáros infrastruktúra létesítmény hiányában illetve az emelkedő meredeksége miatt nehézkes, illetve a körforgalmak kialakítása sem megfelelő.

A város fejlesztési kötöttségeivel szemben rengeteg lehetőség is rejlik a városban. Ilyen a kedvező elhelyezkedés, ami miatt később kerékpáros turisztikai célpont lehet a régióban lakóknak. (rendezett Duna part, Szőlőhegy, Zichy park) A városban arányaiban az országos szinthez képest is kiemelkedő a kerékpárosok részaránya (a mobilitások 25%-a). Az úthálózat kerékpáros barátta tétele a hivatásforgalmi és a szabadidős kerékpárosok számát is egyaránt megnövelné.

4.2.1 A kerékpárforgalmi létesítmények

Adony város kerékpárforgalmi hálózati fejlesztésénél használható eszközök a következők:

- Vegyes forgalom engedélyezése:
 - o Kerékpáros és gépjármű forgalom közös nyomvonalon halad
 - o Kis forgalom szükséges
 - o Nem szükséges forgalomtechnikai intézkedés
- Csökkentett sebességű zóna kijelölése:
 - o A kerékpáros és a gépjármű forgalom közös nyomvonalon halad
 - o Vonalas sebességkorlátozás
 - o Forgalomtechnikai eszközök alkalmazása (sebesség csökkentő küszöb)
- Egyéb forgalomszervezési eszközök:
 - o Tehergépjármű forgalom korlátozása
- Kerékpáros nyom kijelölése
 - o Magasabb forgalom esetén figyelem felhívás a kerékpárosra

- Burkolati jelek és figyelemfelhívó táblák kiépítése
- A fejlesztési területen nincs hely a szélesítésre
- Fontos a burkolat minősége
- Kerékpársáv építése
 - Útburkolati jellel kijelölt, szélesített útvonal az útpálya mellett kizárólag kerékpárforgalmi közlekedésre.
 - Parkolóhelyek, autóbusz megállóhelyek átépítése, biztonsági sáv betartása
 - Forgalomtechnikai eszközök (Figyelem felhívó táblák, útburkolati jelek alkalmazása)
- Elválasztott gyalog és kerékpárút
 - közúti forgalomtól elkülönített
 - két irányú gyalogos és kerékpáros forgalom
 - gyalogos és kerékpárút elválasztása (szegéllyel vagy optikai elválasztás)

5. A tervezett fejlesztések bemutatása

5.1 A kerékpáros infrastruktúra fejlesztései

A kerékpáros infrastruktúra fejlesztés célja, hogy az Adony városban a szabadidős, illetve a hivatásforgalmi céllal kerékpározók, a céljukat gyorsan és biztonságosan tudják megközelíteni.

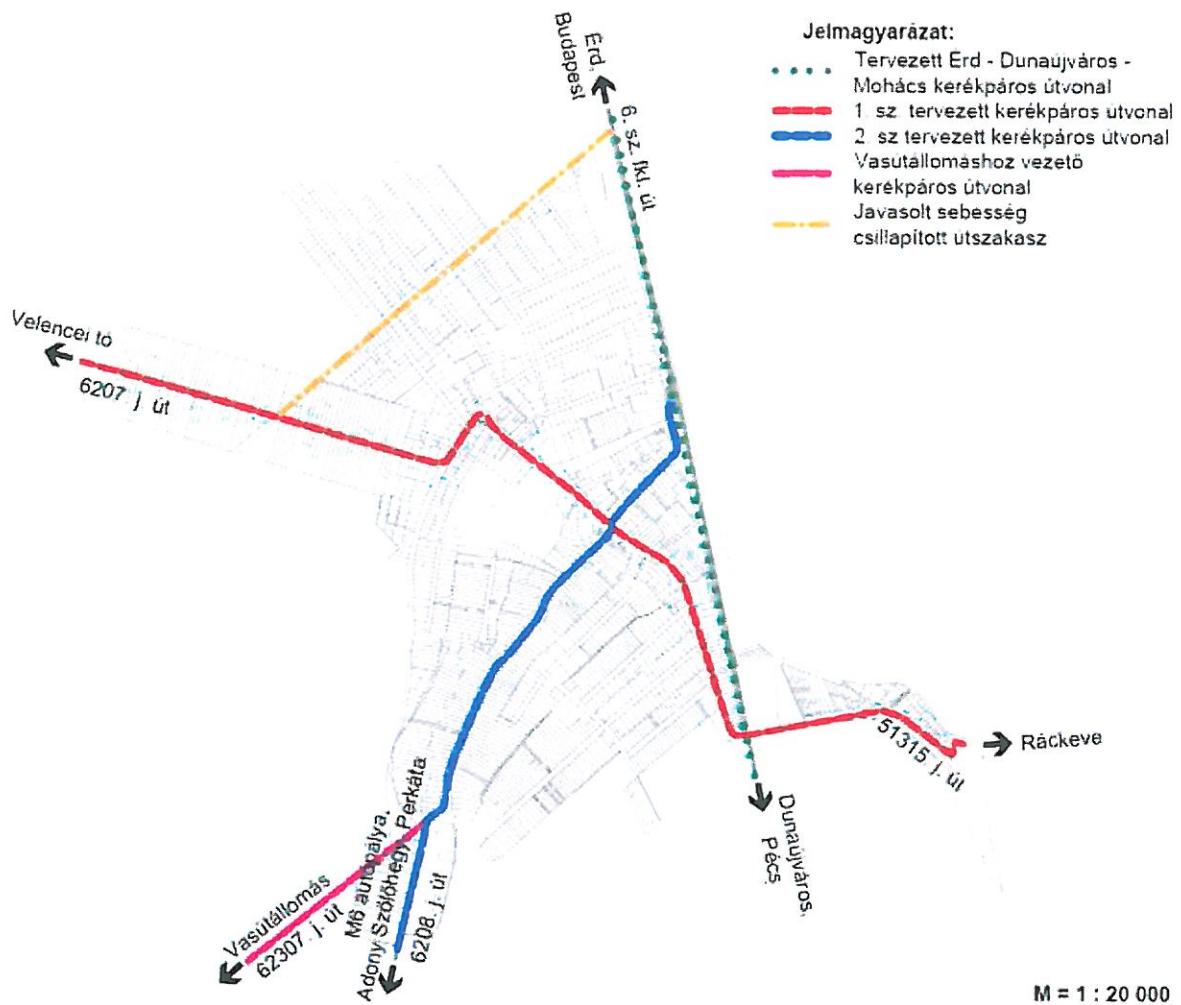
A biztonságos kerékpáros közlekedés megteremtéséhez a következő problémák megoldására van szükség:

- Belváros keresztmetszeti rendezése:
 - Két irányú, elválasztott kerékpáros és gyalogos út létrehozása a magas gyalogos és kerékpáros forgalom miatt
 - Belváros parkolási problémáinak megoldása
 - Gyalogos átkelőhelyek kialakítása
 - Forgalomtechnikai megoldások kialakítása, sebesség csökkentés

- 6207. j. összekötő út belterületi szakaszának (Dózsa György út) kerékpáros barát kialakítása
 - o a biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése
- Adony város és a Rév átkelőhely (Duna part) közötti kerékpáros kapcsolat megteremtése.
 - o 6207. j. összekötő út külterületi szakaszán a biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése
 - o Parkolóhelyek kiépítése
 - o 6207. j. összekötő út és a 6. sz. fkl. út csomópont biztonságos kialakítása
 - o 51315. j. hajóállomáshoz vezető úton a biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése
- 6208. j. összekötő út belterületi szakaszának kerékpáros barát kialakítása:
 - o A biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése
 - o Parkolóhelyek kiépítése
 - o Csomópontokban, keresztező utcákban a szükséges forgalomtechnika kiépítése
- 6208. j. összekötő út külterületi szakaszának, Adony – Adony Szőlőhegy között az út kerékpáros barát kialakítása:
 - o A biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése
- 62307 j. vasútállomáshoz vezető út kerékpáros barát kialakítása.
 - o A biztonságos kerékpározás lehetőségének megteremtése
- Bocskai utca és a 6. sz. fkl. út csomóponti kialakításának rendezése
 - o a 6. sz. fkl. úton közlekedők kellő figyelmeztetése a várható keresztirányú forgalomra
 - o alternatív Duna parti útvonalak létrehozása
- Vétus Salina út kerékpáros barát kialakítása
 - o Forgalom és sebesség csillapítás az útszakaszon
 - o Szükséges helyeken forgalomtechnikai kiegészítő táblák elhelyezése
 - o Burkolat felújítás

A forgalmi, a baleseti adatok és a probléma helyszínek elemzése után, a forgalomvonzó létesítmények figyelembevételével, az Országos és a Fejér Megye Területrendezési tervének figyelembevételével az általunk tervezett kerékpárforgalmi hálózat 3 kerékpáros útvonalat és 1

sebesség csökkentett útvonalat tartalmaz. A tervezett kerékpárforgalmi hálózat a 11. számú ábrán látható.



11. számú ábra - Adony város – Tervezett kerékpárforgalmi hálózat

5.1.1 A tervezett hálózat elemeinek osztályba sorolása

A kerékpárforgalmi nyomvonalakat és a hálózatokat a szerkezeti terv, vagy a kerékpárforgalmi hálózat koncepció tervének elkészítése során a hálózatban betöltött szerepének megfelelően „A”, „B”, „C” illetve „D” osztályba kell sorolni. Ezt az osztályba sorolást a hálózat minden elemére el kell végezni. A részletes tervezés során a nyomvonal geometriai és egyéb jellemzőit ez alapján kell meghatározni.

Az e-UT 03.04.11 (ÚT 2-1.203) Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése Ütügyi Műszaki Előírások hálózati kategóriája szerint, Adony város tervezett kerékpáros infrastruktúra elemeinek a besorolása a következők szerint alakul:

- | | |
|--|---------------------|
| 1. sz. tervezett kerékpáros útvonal: | „B” hálózati szerep |
| 2. sz. tervezett kerékpáros útvonal: | „C” hálózati szerep |
| Vasútállomáshoz vezető kerékpáros útvonal: | „C” hálózati szerep |

Az 1. számú tervezett kerékpáros útvonal „B” hálózati besorolású, mivel a kerékpáros forgalom jelenlegi értéke 1000 kerékpáros/nap/két irány körül mozog és forgalom várható értéke a kerékpárút elkészülése után megnőhet. Az 1. számú kerékpáros útvonal a távlati tervek szerint két országos kerékpáros útvonalat fog összekötni (Budapest- Balaton és Érd – Dunaújváros – Mohács) illetve a rév átkelő segítségével az Euro Velo 6 nemzetközi útvonal is elérhető lesz. Az útvonal kiépítése, keresztmetszeti és helyszínrajzi kialakítása a „B” hálózati besorolásnak megfelelően kell, hogy történjen.

A 2. számú tervezett kerékpáros útvonal „C” hálózati besorolású mivel a forgalom jelenlegi és a várható értéke is 1000 kerékpáros/nap/kétirány alatt van. A kerékpáros útvonal távlati fejlesztéseit tekintve a cél, hogy a várost és a közeli városrész, Adony Szőlőhegyet között teremtsen kapcsolatot. Ennek megfelelően a fejlesztések után az útvonal besorolása „C” hálózati szerepű lesz.

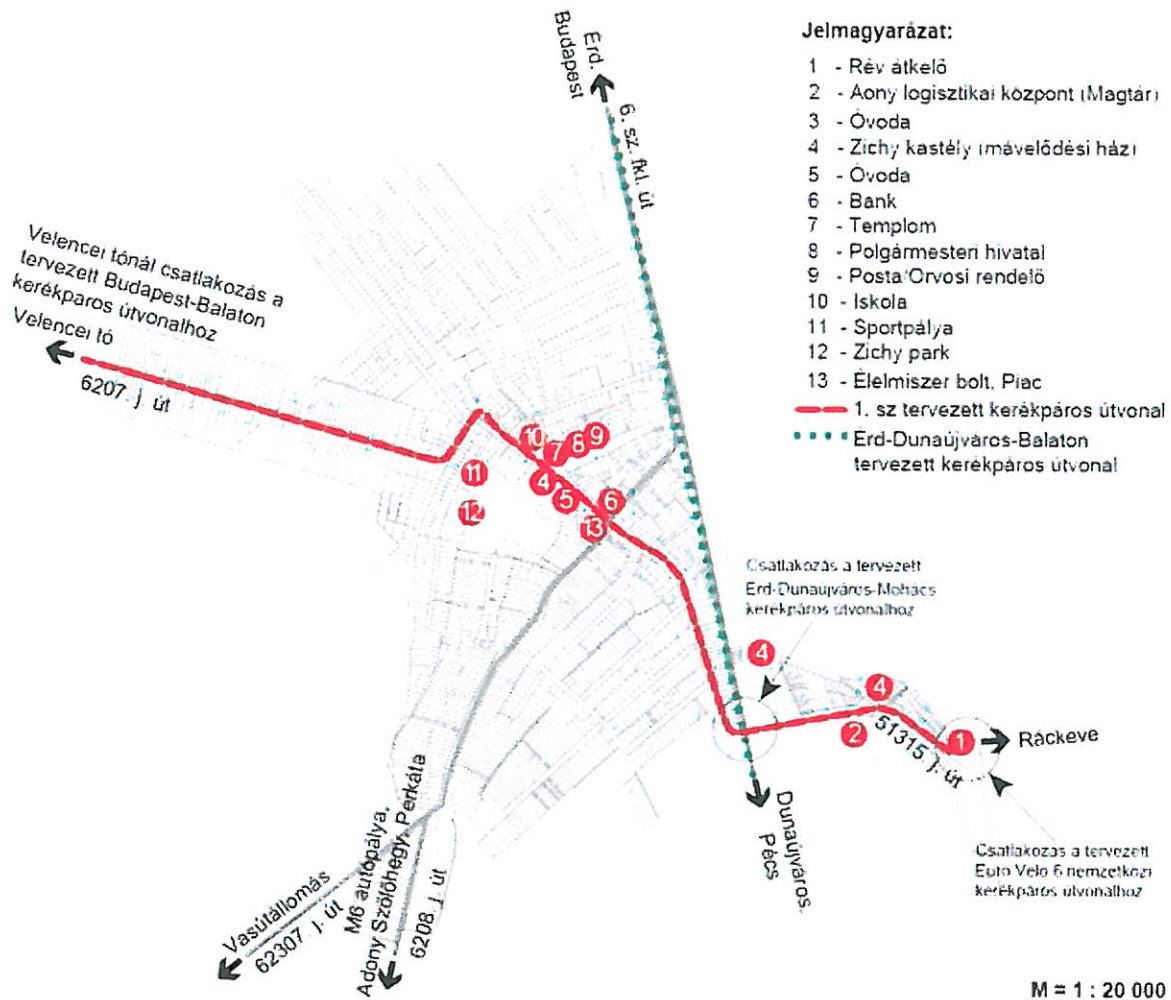
A vasútállomáshoz vezető kerékpáros útvonal „C” hálózati besorolású mivel a forgalom jelenlegi és a várható értéke is 1000 kerékpáros/nap/kétirány alatt van.

5.2 A tervezett hálózat elemeinek részletes bemutatása.

1. számú tervezett kerékpáros útvonal

(Adonyi Rév átkelő – 6207. j. összekötő út 2+923 szelvénye, település határ)

A tervezett kerékpáros útvonal hossza 3713 méter. A kétirányú egymástól elválasztott gyalogos és kerékpárút hossza 560 méter, a kerékpár sáv hossza 1600 méter, a kerékpáros nyom kijelölés hossza 1553 méter. Az 1. sz. kerékpáros útvonal 12. sz. ábrán látható.



12. számú ábra - 1. számú tervezett kerékpáros útvonal

(Adonyi Rév átkelő – 6207. j. összekötő út 2+923 szelvénye)

A tervezett kerékpáros útvonal a Révátkelőnél kezdődik. A Révátkelő használatával a Duna túl oldalán csatlakozhatunk az Euro Velo 6 nemzetközi kerékpáros útvonalhoz. A későbbi szabadidős jellegű kerékpárosok miatt a Duna partján, a révátkelő környékén egy kerékpáros pihenőhely építését javasoljuk. Az 51315. j. hajóállomáshoz vezető úton a 6. sz. fkl. úti csomópontig kerékpáros nyom feljelölést terveztünk. A logisztikai központ bejáratától a meglévő 6,0 méter széles utat mindkét oldalon 1-1 méterrel ki kell szélesíteni. A szélesítés a 6. sz. fkl. az útról és az útra

felkanyarodó tehergépjárművek miatt indokolt. A 6. sz. fkl. úton a kerékpárosok és a gyalogosok átkeléséhez megfelelő átkelőhelyet kell kiépíteni. A 6. sz. fkl. úton a megfelelő forgalomtechnika (figyelmeztető táblák, burkolatjel, villogó fény) kiépítése elengedhetetlen a biztonságos átkeléshez. Az 1. sz. kerékpáros útvonal itt csatlakozik a tervezett országos Érd – Dunaújváros - Mohács kerékpárúthoz. A város határától (6.sz. fkl. út) a 6208. j. út csomópontjáig kerékpársáv kiépítését terveztük a biztonságos kerékpáros közlekedéshez. A buszöblök kialakításánál szükséges UME-ben (Útügyi Műszaki Előírás) előírt védőtávolságot betartani az elsodrásos balesetek elkerülése végett. A 6208. j. úttól a Széchenyi utcáig a szelvényezés szerinti bal oldalon, két irányú egymástól elválasztott gyalogos és kerékpáros utat terveztünk. A kerékpáros és gyalogos út kiépítési szélessége ~ 3,9 m. A kerékpárosok napi forgalma a belvárosi útszakaszon meghaladja 1000 kerékpáros/nap/kétirányt. Ennek megfelelően az önálló kerékpárút építése indokolt. Szükséges továbbá egy gyalogos és kerékpáros átkelőhely építése a területen, hogy a gyalogosok és a kerékpárosok biztonságosan át tudjanak kelni a 6207. j úton. A kerékpáros és gyalogos út mellett szükséges az előírásoknak megfelelő kialakítású parkolóhelyek kiépítése is. A város területén éppen zajló Piac rekonstrukciós munkák a belváros parkolóhelyeinek a számát ugyan növelik, de az óvoda és az iskola környékén a parkolóhelyek számának rendezése elengedhetetlen. A Széchenyi utca után a város határáig az út szélesítésével kerékpársáv kiépítése szükséges. Az Adonyi 1. sz. tervezett kerékpárút itt csatlakozik a tervezett térségi Adony – Pusztaszabolcs – Velence kerékpárúthoz. A kerékpáros útvonalon haladva először Velence elérhető a kerékpárosok számára, Velencénél pedig a Budapest – Balaton kerékpáros útvonalon haladhatnak tovább.

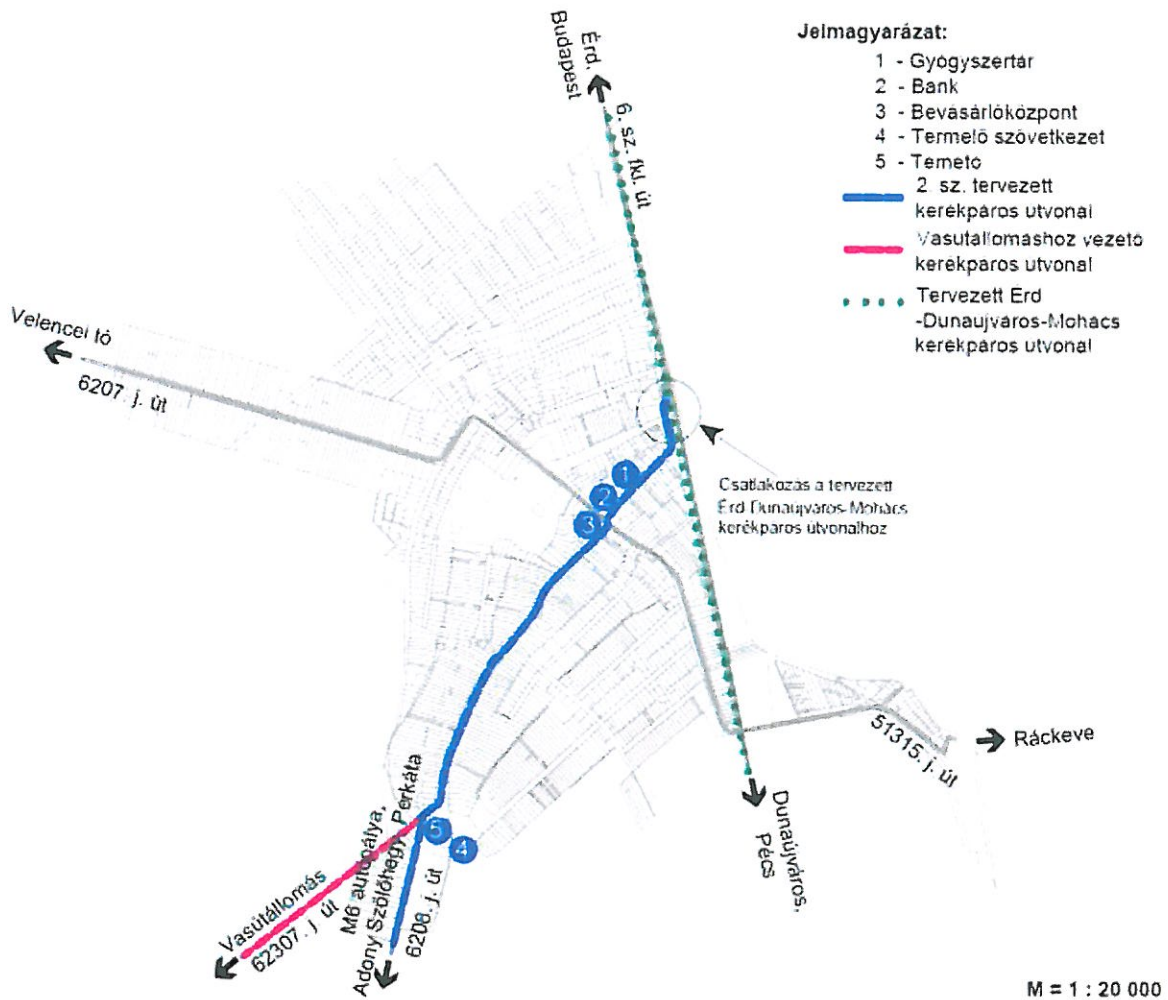
2. számú tervezett kerékpáros útvonal

(6. sz. fkl. út – 6208. j. összekötő út 5+215 szelvénye)

A 2. sz. tervezett kerékpárút a város Kelet-Nyugat irányú kerékpáros forgalmának biztosítja a biztonságos kerékpáros közlekedést. A tervezett kerékpárút hossza 5215 méter, ebből a kerékpársáv hossza 1738 méter, a kerékpáros nyom kijelölés hossza 3477 méter.

Az útvonal 6. sz. fkl. útnál csatlakozik a tervezett Érd – Dunaújváros – Mohács országos kerékpáros útvonalhoz. A 6. sz. fkl. úttól a 6207. j. úti csomópontig kerékpár sáv kiépítése szükséges. A 6207. j. úton gyalogos és kerékpáros átkelőhely kiépítése szükséges. A csomópont másik oldalán a 6208. j. útra is terveztük a gyalogos és kerékpáros átkelőhely építését. A csomópont után a város határáig

(6208. j. út 1+738 szelvény) kerékpársáv kiépítése szükséges az útpálya szélesítésével. A keresztutcák kialakítását az UME előírásoknak megfelelően kell kialakítani, a szükséges forgalomtechnikai elemeket ki kell építeni.



13. számú ábra - 2. számú tervezett kerékpáros útvonal

(6. sz. fkl. út – 6208. j. összekötő út 5+215 szelvénye)

A 2. sz. tervezett kerékpáros útvonal a 6208. j. út 1+738 szelvényében csatlakozik a vasútállomáshoz vezető kerékpáros útvonalhoz. A kerékpáros útvonal a 6208. j. úton, Adony Szőlőhegyig halad tovább, ezen a szakaszon kerékpáros nyom feljelölést terveztünk.

Vasútállomáshoz vezető kerékpáros útvonal

A 6208. j úti csomóponttól kerékpáros nyom kijelölést terveztünk a vasútállomásig. A kerékpáros útvonal hossza 900 méter.

Egyéb kerékpározást segítő szolgáltatások

A kerékpáros hálózat elengedhetetlen eleme a kerékpáros tárolást segítő szolgáltatások. Adony városban a 3.3.2. pontban összefoglaltak szerint, a város különböző pontjain találhatóak kerékpártárolók, azonban ezek száma kevés és kialakításuk nem felel meg az Útügyi Műszaki Előírásoknak. A városban található kerékpártárolók régi típusú tárolók, a kerékpárt a kerekeinél támaszthatjuk meg és rögzíthetjük. Az ilyen kialakításnál a tárolás során a kerékpár rögzítéséhez túl mélyre kell hajolnunk, ami nehézkes, különösen ha a kerékpárunk mellett másik kerékpár is parkol. Másik probléma az ilyen kialakításnál, hogy a kerékpárok elhelyezésekor könnyen megsértjük a szomszédos kerékpárt. A kialakítás nem korszerű. A támaszoknál két alapvető funkció szükséges, a támasztás és a rögzíthetőség. A kialakítások ennek megfelelően lehetnek eltérők. Manapság a leggyakoribb kerékpártámaszok a lefelé fordított U alakú kerékpár támaszok (33. sz. kép). Kialakításuk, megközelíthetőségük egyszerű és a támasztási, rögzíthetőségi követelményeknek is megfelelnek.



33. számú kép - Lefelé fordított U kerékpártámasz

Két különböző kerékpáros parkolást különböztetünk meg, a rövid és a hosszú idejű parkolást. A rövid idejű parkolásnál az elhelyezett kerékpártámaszok megfelelő megoldást adnak, azonban a hosszú idejű (15 percnél több) kerékpáros tároláshoz más, kiegészítő megoldást alkalmazunk. A

hosszú távú tárolásnál a kerékpárokat meg kell védenünk az időjárástól, illetve lehetőség szerint a tárolókat zárttá kell tenni.

A kerékpárparkolók számának megállapításához az OTÉK 7. sz. mellékletét a 253/1998. (XII. 20.) Korm. rendelethez (9. sz. táblázat) alkalmaztuk, helyenként kiegészítéssel a helyszíni viszonyoknak megfelelően. A meglévő és a tervezett kerékpártárolók számát a 10. sz. táblázat tartalmazza. Fontos megjegyezni, hogy a kerékpár tárolási probléma az élelmiszer bolt, az óvoda és az iskola előtt kiemelt fontosságú. Az iskola területén a biztonságos kerékpártárolás megoldott, azonban a tároló helyek kialakítása nem megfelelő, számuk pedig kevés.

	Építmény	Egység	Kerékpártárolók száma
1.	Lakás, üdülőegység	Minden lakás és üdülő egység után	1
2.	Kereskedelmi egység (0-1000m ² -ig)	Az árusító tér minden megkezdett 150m ² alapterülete után	2
3.	Szálláshely, Szolgáltató egység	Minden megkezdett 15 vendégszoba egysége után	2
4.	Vendéglátó egység	A fogyasztó tér minden megkezdett 75m ² alapterülete után	2
5.	Alsó- és középfokú nevelési egység	A fogyasztó és/vagy tanterem 50m ² alapterülete után	2
6.	Felsőfokú oktatási egység	Oktatási és kutatási helyiségek 50m ² alapterülete után	2
7.	Egyéb közösségi sorakoztató, kulturális egység	Minden megkezdett 50 férőhelye után	5
8.	Egyéb művelődési egységek	A kiállítótér vagy kutatótér minden megkezdett 500m ² alapterülete után	5
9.	Sportolás, strand célját szolgáló egység	Minden megkezdett 20 férőhelye után	2
10.	Igazgatási, ellátó, szolgáltató egység	Az iroda vagy az ellátóterület minden megkezdett 100 m ² alapterülete után	1
11.	Fekvőbeteg-ellátó gyógykezelő egység	Minden megkezdett 50 ágy után	1
12.	Ipari egység	Minden megkezdett 10 munkahely után	1
13.	Raktározási, logisztikai egység	A raktárterület minden megkezdett 10 ezer m ² alapterülete után	1
14.	Közösségi helyközi közlekedés végállomás	A tervezett vagy mért napi utasszám 5%-ával azonos	
15.	Közösségi helyközi közlekedés állomás	Megállóhelyenként legalább	5

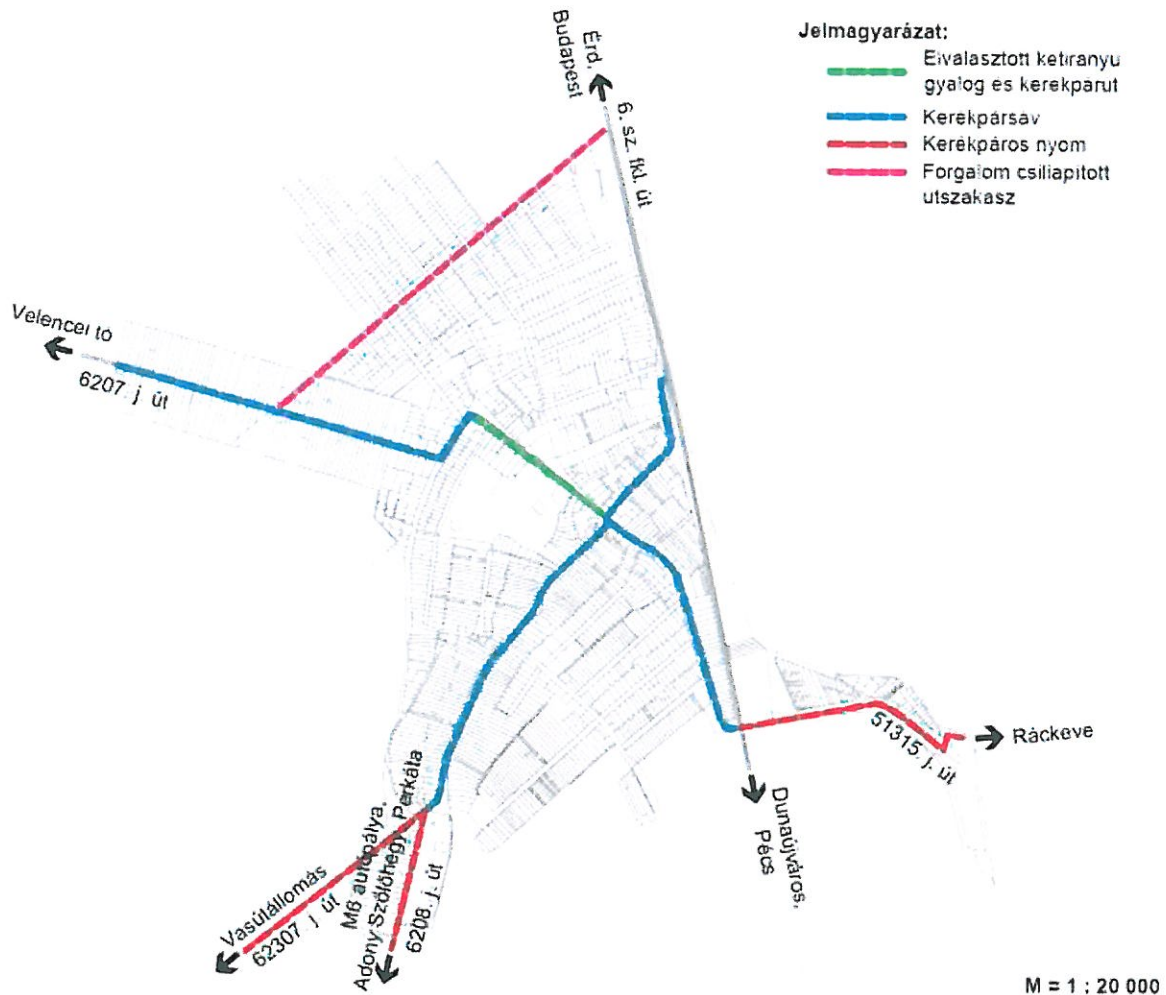
9. számú táblázat - OTÉK 7. sz. melléklet a 253/1998. (XII.20.) Korm. rendelethez

Kerékpártárolók Adony Városban		
Forgalomvonzó létesítmény	Jelenlegi kerékpártárolók száma	Tervezett kerékpártárolók száma
Vasútállomás	0	min. 5
Termelőszövetkezet	0	min. 3
Temető	0	min. 5
Élelmiszerbolt/Piac	10	25
Okmányiroda	10	15
Bank	7	7
Gyógyszertár	0	3
Távolsági buszmegállók	0	min. 5
Zichy park	0	min. 5
Zichy kastély (Művelődési ház)	5	10
Sport pálya	0	min. 5
Iskola	20	min. 40
Templom	0	min. 10
Polgármesteri hivatal	10	10
Orvosi rendelő	0	min. 5
Óvoda	3	min. 5
Logisztikai központ	N/A	N/A

10. számú táblázat - Meglévő és tervezett kerékpártárolók száma

5.2.1 Kerékpárforgalmi elemek elrendezése a tervezett hálózatban

A 14. sz. ábrán a tervezett kerékpárforgalmi hálózatot ábrázoltuk. Az ábrán a kerékpárforgalmi elemek elrendezése látható a tervezett hálózatban.



14. számú ábra - Kerékpárforgalmi elemek elrendezése a tervezett hálózatban

5.3 Útírányjelző táblarendszer kialakítása

A kerékpárosok jó vezetése érdekében nagyon fontos a megfelelő útírányjelző táblarendszer kiépítése is. A táblák tervezésénél az ÚT 2-1.157 sz. Közúti Jelzőtáblák II. c. Útügyi Műszaki Előírás 37. fejezetét kell figyelembe venni. A kerékpáros tájékoztató táblák alapszíne zöld, az ábrák

és feliratok színe citromsárga. A táblák feliratát 70 mm magas betűkkel kell feliratozni. A kerékpárút számpajzsa 450×450mm méretű, az útirányjelző táblák 150×1000 mm méretűek.

Különösen fontos a kerékpárút szakaszok elején és végén illetve a keresztező utaknál a tovább haladási irány jelzésére, illetve a közúton haladóknak, hogy hogyan találjanak rá a kerékpárútra. Továbbá a városi kiemelt úti célok és környező települések elérhetőségét, távolságát célszerű szabványos táblákkal jelölni.

Fontos megjelenítendő helyi úti célok

- Vasútállomás
- Temető/ Kápolna
- Piac/Termelői piac
- Okmányiroda
- Gyógyszertár
- Zichy park
- Zichy kastély (művelődési ház)
- Sport pálya
- Iskola
- Római katolikus templom
- Polgármesteri hivatal
- Orvosi rendelő
- Óvoda
- Duna part
- Rév átkelő
- Duna Sziget
- Szőlőhegy
- Orbán - kápolna
- Nepomuki Szent János Szobor
- Szent Orbán szobor
- Szentháromság szobor

- Országzászló
- Millenniumi emlékmű

Fontos megjelenítendő regionális úti célok

- Pusztaszabolcs
- Velencei tó
- Székesfehérvár
- Perkáta
- Kulcs
- Rácalmás
- Dunaújváros
- Budapest
- Ráckeve
- Lórév
- Euro Velo 6 nemzetközi kerékpáros útvonal
- Adony – Velence regionális kerékpáros útvonal
- Érd – Dunaújváros – Mohács regionális kerékpáros útvonal
- Budapest – Balaton országos kerékpáros útvonal

5.4 Kísérő intézkedések**A kerékpározás népszerűsítése**

A kerékpározás részarányának növeléséhez a megfelelően kiépített infrastruktúra mellett fontos a kerékpározás népszerűsítése. Ennek ki kell terjednie a társadalom széles rétegére, a potenciális kerékpárosokra. Fontos megjegyezni, hogy a népszerűsítésnek nem csak Adony városban kell megkezdődnie, hanem az egész országban. A közmédiumok bevonásával fontos lenne olyan dokumentumok kidolgozása, melyek bemutatják a kerékpár használat előnyeit és vonzóvá teszik ezt a társadalom egészének.

A népszerűsítés egy formája az oktatás. A gyerekek közlekedési kultúráját és szokásait már az óvodában és az iskolában kialakíthatjuk. A tananyagokat kerékpáros baráttá kell tenni, és bele kell

építeni a közlekedési ismereteket, illetve a kerékpározás oktatását. Emellett minden városban egy KRESZ oktató pálya kialakítása nyújtaná a legjobb megoldást. Véleményünk szerint ez későbbiekben az autós közlekedés helyzetén is javítana, mivel a gyerekek már korán találkoznának esetleges közlekedési minta konfliktusokkal.

Az Önkormányzat feladata jelen esetben az lenne, hogy kerékpáros rendezvényeket szervezzen a városban és a közvetlen környezetében. Az újonnan átadott útvonal szakaszokon családi kerékpáros napokat rendezzen, vagy esetleg családi és gyermek kerékpáros versenyeket. Fontos, hogy ezeken a rendezvényeken bemutassák a kerékpározás előnyeit, esetleg lehetőség legyen a kerékpár kipróbálására azok számára, akiknek eddig erre nem volt módjuk.

A kerékpáros KRESZ park kialakítására számos jó példát találhatunk, közülük egyet mutat be az 34. számú kép.



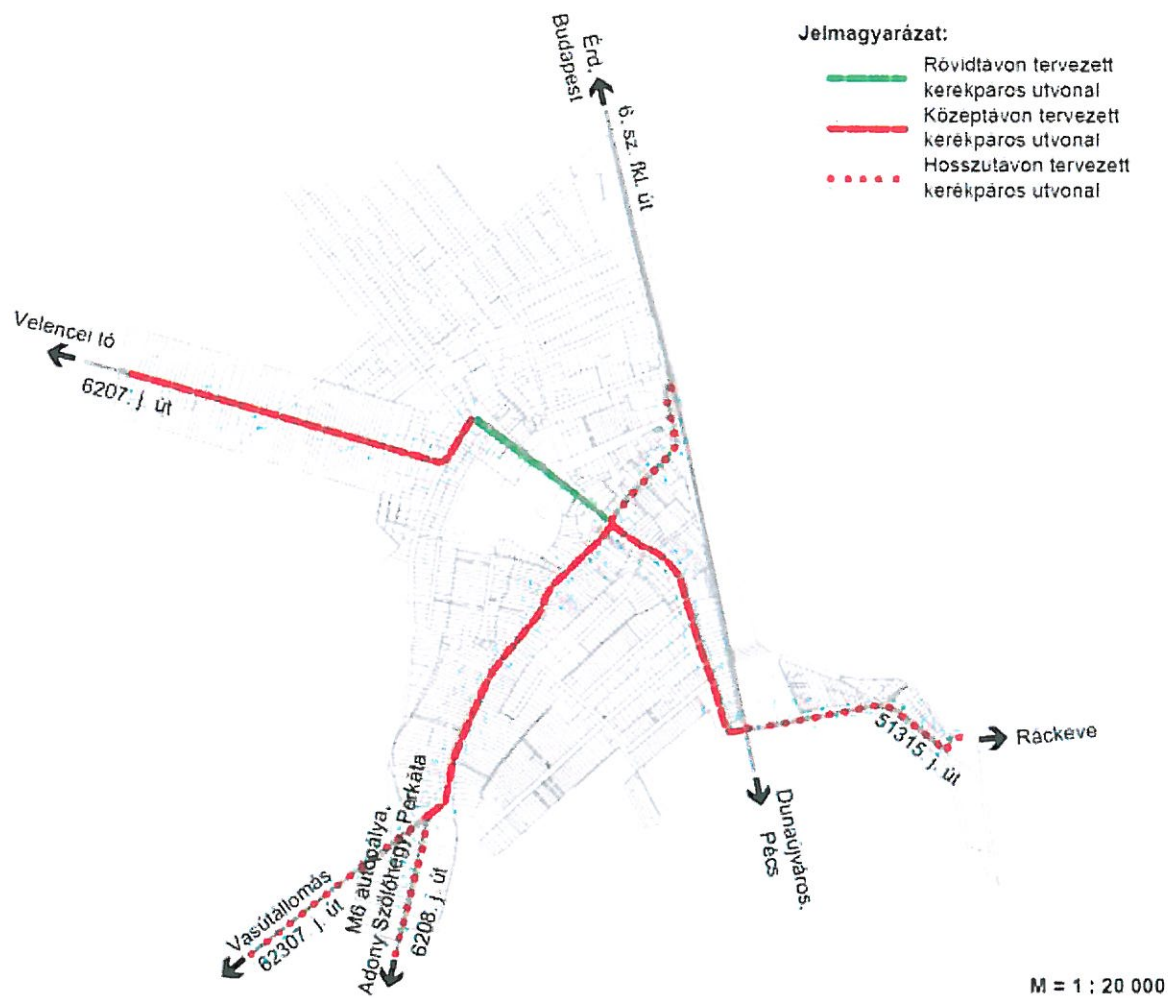
34. számú kép - Példa a kerékpáros KRESZ park kialakítására (Kispeszt)

6. Megvalósítás

6.1 Ütemezés, több fázisú intézkedési terv

Adony város Kerékpárforgalmi hálózati tervében szereplő fejlesztéseket rövid, közép és hosszú távú fejlesztésekre bontottuk. A fejlesztési ütemek kialakításánál a lakossági igényeket, és a finanszírozási lehetőségeket egyaránt figyelembe vettük.

Az 1. sz. tervezett kerékpáros útvonal (Duna part (Euro Velo 6) – belváros – 6207. j. összekötőút 2+923) belvárosi szakaszát (6207. j. összekötő út, 6208. j. út és Széchenyi utca között) rövidtávú fejlesztési célként határoztuk meg. A kerékpáros útvonal megépítése 1000-1500 kerékpáros/nap/kétirány miatt elengedhetetlen, a veszélyes csomóponti kialakításokat meg kell szüntetni és biztonságos átkelési lehetőségeket kell kialakítani a kerékpárosok és gyalogosok számára. A javasolt kerékpárforgalmi létesítmények a TOP-3.1.1-15 pályázat segítségével épülhetnek meg 2018. év második félévében.



15. számú ábra - Tervezett kerékpárforgalmi hálózat fejlesztési ütemezése

Középtávú fejlesztésként határoztuk meg a 1. számú tervezett kerékpáros útvonal 6. sz. fkl. út és a belváros közötti szakaszát, a Széchenyi utca és a 2+923 szelvény közötti szakaszát valamint a 2. számú tervezett kerékpárút (6208. j. összekötőút, 6. sz. fkl. út és 5+215 szelvény között) 6207. j. út és a 1+738 szelvény között.

Hosszú távú célként határoztuk meg a 1. számú tervezett kerékpáros útvonal 6.sz. fkl. út és a Révátkelő közötti szakaszát, a 2. számú tervezett kerékpáros útvonal Szőlőhegy és a város közötti szakaszát valamint a 62307. j. állomáshoz vezető úton haladó kerékpáros útvonalat.

6.2 Források

Adony Város Fejér megyében található, így a pályázati lehetőségeknél azokat kell vizsgálni melyekre Adony Város elhelyezkedéséből és méretéből adódóan megfelelőek lehetnek. A fejlesztési célokat összegezve a település számára a legmegfelelőbb pályázati felhívás a TOP-3.1.1-15 kódszámú, Fenntartható települési közlekedésfejlesztés című pályázati lehetőség.⁶

A támogatás célja, hogy olyan, a fenntartható közlekedés feltételeit megteremtő és erősítő közlekedésfejlesztési intézkedések valósuljanak meg településeken és települések között, melyek hozzájárulnak az éghajlatváltozás mérsékléséhez, a szén-dioxid kibocsátás csökkentéséhez, az élhető városi és települési környezet kialakulásához, valamint az EU2020 és a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia fenntartható fejlődésre és közlekedésre vonatkozó céljainak teljesüléséhez.

A konstrukció a települési, településkörnyéki illetve a településközi közlekedési rendszereket szerves egésznek tekinti, és lehetőséget kínál a közlekedési feltételek és módok komplex, egymást erősítő, a fenntartható fejlődést, valamint a fenntartható közlekedést szolgáló fejlesztésére a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program határain belül.

A projekteknek a települési mobilitás környezetileg (levegőszennyezés, zajterhelés) és pénzügyileg (működtetők és a közlekedők oldalán) fenntarthatóbbá tételét kell szolgálniuk, és hozzá kell járulniuk a TOP 3. prioritási eredményindikátor („A napi utazások esetén fő közlekedési eszközként gyalogos, kerékpáros vagy közösségi közlekedési módot választók részaránya”) értékének közvetlen települési, és közvetve országos növekedéséhez. A TOP felhívás kiírásakor a támogatásra rendelkezésre álló összeg 41 419 MFt.⁷

A felhívás által támogatott (Adony Város számára fontos) kerékpáros barát fejlesztések:

- Teljes település vagy településrész közlekedési úthálózatának kerékpáros baráttá alakítása kerékpárforgalmi létesítmények kijelölésével, építésével.

⁶ TOP_3.1.1_15_felhívás

⁷ TOP_3.1.1_15_felhívás

- Települések, vagy településközpont és lakott területen kívül elérhető lakott településrész közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása.
- Országos közút teljes átkelési szakasza vagy annak egy funkcionális egysége mentén (pl. településközpont és a település szélén egy lakóterület közötti szakasza) létesül kerékpáros útvonal.
- Lakott területen kívül elhelyezkedő munkahelyek és a település belterülete közötti kerékpárforgalmi útvonal kialakítása.
- Forgalomcsillapítás, közlekedésbiztonság, akadálymentesítés:
Közlekedésbiztonsági beruházás:

(Pl.: gyalogátkelőhelyek és kerékpáros átvezetések kialakítása, kivilágítása, fejlesztése, csomópontok forgalomlassító és csillapító átépítése, fejlesztése, kialakítása, települési kapuk kiépítése, közlekedésbiztonsági intézkedések megvalósítása egyéb eszközökkel, forgalmi sávok újra osztása, szűkítése, stb.)
- Forgalomcsillapítás a fenntartható települési közlekedés, valamint az élhetőbb városi, települési környezet megteremtése érdekében:

Építések, átépítések, bontások, forgalomtechnikai beavatkozások, zöldterület-fejlesztés, forgalmi rend átalakítása, stb.

Intelligens fenntartható városi, települési közlekedést elősegítő informatikai, forgalomirányítási rendszerek fejlesztése, kialakítása.

Települési parkolási rendszer infrastrukturális és/vagy informatikai korszerűsítése, fejlesztése, kiépítése, amennyiben a beruházás hozzájárul a városközponti területeken áthaladó meglévő gépjárműforgalom mértékének és sebességének a csökkentéséhez (parkolóházak, mélygarázsok, parkolóhelyek, B+R-ek létesítése, kialakítása).
- Alternatív, elkerülő útvonalak létesítése.
- Közterületi közlekedési felületek akadálymentesítése a fogyatékossgal élők vagy bármilyen probléma miatt nehezen közlekedők mobilitásának, foglalkoztatottságának a segítése érdekében:

pl.: közösségi vagy egyéni közlekedésben, ahhoz kapcsolódóan, a mozgáskorlátozott vagy problémás közlekedésű csoportok munkába jutásához és mindennapi közlekedéshez használt infrastruktúra akadálymentes ki- és átalakításával.

- Fenntartható közlekedési vagy mobilitási terv elkészítése.⁸
- Továbbá kiegészül az Önállóan nem támogatott, a fejlesztések során szükséges, kerékpáros és gyalogos létesítményekkel, mint például akadálymentesítés, parkolók, tárolók.

Adony Város Kerékpárforgalmi hálózati tervében szereplő útvonalak, keresztmetszet változtatások, csomóponti kialakítások mindegyike támogatható a pályázat által.

A TOP támogatásain kívül érdemes számba vennünk a GINOP-7.1.2-15 pályázati felhívást. A felhívás módosításával lehetővé tették minimum 200 MFt, maximum 2000 MFt értékű pályázat benyújtását. A felhívás célja az „Aktív turisztikai hálózatok fejlesztése”. Ennek keretén belül a kerékpárutak létesítése is megengedett az előkészítő tervezésekkel és a végleges tájékoztatási rendszer kiépítésével egyetemben.⁹

Nagyvenyim, 2017. december



Szabolcs László

okl. Infrastruktúra építőmérnök



Ifj Szabolcs László

okl. Infrastruktúra építőmérnök

⁸ TOP_3.1.1_15_felhívás

⁹<http://www.palyazatihirek.eu/onkormanyzati-palyazatok/3087-modosult-az-aktiv-turisztikai-halozatok-infrastrukturajanak-fejleszteserol-szolo-palyazat>