



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

12. napirend

Előterjesztés

Adony Város Önkormányzat Képviselő-testületének
2018. február 15-i ülésére

Tárgy: Adony Város Fenntartható Városi Mobilitási Terve

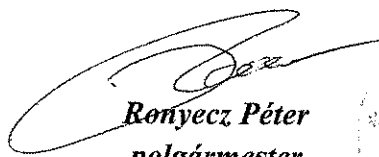
Tisztelt Képviselő-testület!

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 Fenntartható Városi Mobilitási 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.

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

Adony, 2018. február 9.


Ronyecz Péter
polgármester



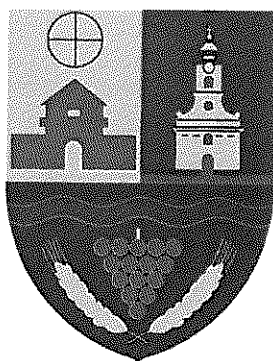
Határozati javaslat

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 Adony Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervét elfogadja.

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

Felelős: Ronyecz Péter polgármester

Határidő: azonnal

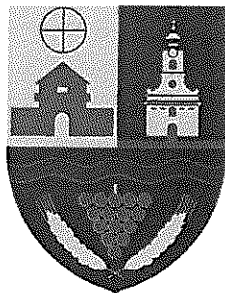


ADONY VÁROS

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP)



2018. JANUÁR



ADONY VÁROS

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP)

TERVSZÁM: I-10/2017

Dátum: 2018. január

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	2
KÉPJEGYZÉK	3
TÁBLÁZATJEGYZÉK	4
DIAGRAMJEGYZÉK	5
1. VEZETŐI ÖSSZE FOGLALÓ	6
2. BEVEZETÉS	7
2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJA, MÓDSZEREI, FOLYAMATA	7
3. ADONY ÉS TÉRSÉGE MOBILITÁSI HELYZETKÉPE	11
3.1. TÉRSÉGI SZEREP, MOBILITÁSOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK	11
3.4. MOBILITÁSI IGÉNYEK ÉS SZOKÁSOK	14
3.2. LAKOÁSSÁGI KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS (MOBILITÁSI SZOKÁSOK, IGÉNYEK FELMÉRÉSE)	16
3.2.1 <i>A felmérés alapadatai</i>	17
3.2.2 <i>Mobilitási jellemzők</i>	19
3.2.3 <i>Meglévő közlekedési rendszer értékelése</i>	21
3.2.4 <i>Fejlesztési irányok értékelése</i>	24
3.3. A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE	25
3.4. A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE	29
3.5. A GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE	36
3.6. PROBLÉMÁK ÉS LEHETŐSÉGEK (SWOT).....	43
4. ADONY VÁROS JÖVŐKÉPE ÉS MOBILITÁSI CÉLJAI	45
4.1. JÖVŐKÉP	45
4.2. CÉLRENDSZER	46
4.2.1 <i>Átfogó célrendszer</i>	46
4.2.2 <i>Közlekedésfejlesztési célrendszer</i>	47
5. ESZKÖZRENDSZER	49
5.1. INTÉZKEDÉSEK ÖSSZEGYŰJTÉSE	49
5.2. INTÉZKEDÉSEK BEMUTATÁSA	49
5.3. PROJEKTCSOMAGOK KIALAKÍTÁSA, ÜTEMEZÉS	58
5.4. KOCKÁZATELEMZÉS	61
5.5. AZ EREDMÉNYEK MÉRÉSE ÉS A SUMP FELÜLVIZSGÁLATA.....	62

ÁBRAJEGYZÉK

1. számú ábra - Fenntartható Mobilitási Terv folyamatábra	10
2. számú ábra - Adony város és közvetlen környezete	12
3. számú ábra - Adonyi kistérség	12
4. számú ábra - Népeségi adatok	13
5. számú ábra - Gépjárművek száma	14
6. számú ábra - Közlekedési módok megoszlása	15
7. számú ábra - Forgalm nagyság Adony városában	15
8. számú ábra - Nehéz motoros forgalom a 6. sz. fkl. úton	16
9. számú ábra - Adony városrészek	18
10. számú ábra - Vasútállomás Adony városban	26
11. számú ábra - Helyközi autóbusz közlekedés Adony városban	29
12. számú ábra - Forgalm nagyság Adony városban	30
13. számú ábra - Kerékpáros forgalm nagyság	40
14. számú ábra - Problémafa	45
15. számú ábra - Tervezett kerékpárforgalmi hálózati fejlesztések	53
16. számú ábra - Kerékpártárolók Adony városban	54
17. számú ábra - Tervezett közúti fejlesztések	57

KÉPJEGYZÉK

1. számú kép - Adony vasútállomás	27
2. számú kép - Buszmegálló Adony városban	28
3. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés	31
4. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés	32
5. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés	32
6. számú kép - 6208. j. út állapotfelmérés	32
7. számú kép - 6208. j. út állapotfelmérés	33
8. számú kép - 6208. j. út állapotfelmérés	33
9. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés	33
10. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés	34
11. számú kép - Kereszt köz	34
12. számú kép - Vétus Salina út	35
13. számú kép - Adony Szőlőhegy	35
14. számú kép - Adony Szőlőhegy	36
15. számú kép – 6207 j. út mellett vezetett járda	36
16. számú kép - 6207. j. út mellett vezetett járda	37
17. számú kép -Járdák állapotfelmérése	37
18. számú kép - Járdák állapotfelmérése	37
19. számú kép - Gyalogos közlekedés állapotfelmérése	38
20. számú kép - Gyalogos közlekedés állapotfelmérése	39
21. számú kép - Gyalogos közlekedés állapotfelmérése	39
22. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése	41
23. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése	41
24. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése	42
25. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése	42
26. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése	42
27. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése	43
28. számú kép - Orion E Minibus	51

Táblázatjegyzék

1. számú táblázat - SWOT analízis	44
2. számú táblázat - Kerékpártárolók Adony városban	55

Diagramjegyzék

1. számú diagram - A kitöltések időbeli eloszlása	16
2. számú diagram - A kitöltők nem szerinti eloszlása	17
3. számú diagram - A kitöltők kor szerinti eloszlása	17
4. számú diagram - A kitöltők lakhelyének eloszlása	18
5. számú diagram - A leggyakoribb úticél a városon kívül közlekedők számára	18
6. számú diagram - Háztartásban rendelkezésre álló közlekedési eszközök	19
7. számú diagram - A városon belüli közlekedési módok eloszlása	20
8. számú diagram - A városon kívüli közlekedési módok eloszlása	20
9. számú diagram - Közlekedés eszközök választásának szempontjai	21
10. számú diagram - Közúti közlekedés értékelése	21
11. számú diagram - Helyközi autóbuzsos közlekedés értékelése	22
12. számú diagram - Vasúti közlekedés értékelése	22
13. számú diagram - Gyalogos közlekedés értékelése, biztonsági szempontból	23
14. számú diagram - Gyalogos közlekedés értékelése	23
15. számú diagram - Kerékpáros közlekedés értékelése, biztonsági szempontból	23
16. számú diagram - Kerékpáros közlekedés értékelése	24
18. számú diagram - Városközpont fejlesztési lehetőségeinek értékelése	24
19. számú diagram - Lakókörnyezet fejlesztési lehetőségeinek értékelése	25
20. számú diagram - Adony város fejlesztési lehetőségeinek értékelés	25

1. Vezetői Össze foglaló

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv Adony város számára az elkövetkező évek legfontosabb közlekedésfejlesztési dokumentuma. A dokumentum egy jól használható, könnyen átlátható, újszerű stratégia, amely irányadó a város jövőbeni intézkedéseire, illetve fejlesztéseire.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv első részében egy lakossági felmérés segítségével mértük fel Adony város lakosságának véleményét a város közlekedési helyzetéről, illetve fejlesztési javaslatait a város jövőjével kapcsolatban. A város lakossága szerint a legnagyobb problémát a kerékpárutak hiánya, valamint a városon áthaladó két összekötő úton (6207. j. út, 6208. j. út) a gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek hiánya okozza. Fontos továbbá, hogy a belváros parkolási és egyéb közlekedés problémái a lakók szerint az elsődleges és legnagyobb probléma forrás a város területén, így ennek megoldását javasolják elsődlegesen. További problémát jelent a vasútállomás távolsága a várostól, valamint a vasútállomás rossz állapota. Ezen kívül a lakosság nagyrésze örülne, ha a közösségi területek fejlesztései nagyobb teret kapnának. Ilyen területek például a városközpontban található Zichy Kastélypark, valamint az Adonyi Szőlőhegy.

A dokumentum második részében a város közlekedési helyzetét értékeltük közlekedés módonként. A város közút hálózata jó állapotúnak mondható, a problémát a két Magyar Közút Nzrt. kezelésében lévő, 6207. j., 6208. j. összekötő út jelenti. A tárgyi utak burkolat állapota Adony belterületi szakaszán kritikus.

A gyalogos közlekedés problémáit a rossz állapotú járdák, valamint a belvárosban a gyalogos és kerékpáros átkelő helyek hiánya okozza.

A kerékpárosok száma Adony városában az átlagnál magasabb. A belterületi mobilitások mintegy 35%-a történik kerékpárral, úgy, hogy a városban kiépített kerékpáros infrastruktúra nem található. Az ekkora kerékpáros forgalom (helyenként több mint 1000 kerékpáros/nap) közösen vezetve a gépjármű forgalommal rendkívül veszélyes, így ennek a problémának a megoldása az egyik legfontosabb a városvezetőség számára.

A közösségi közlekedés Adony városában a helyközi autóbuszos, illetve vasúti közlekedésből tevődik össze. Az autóbuszos közlekedés állapota a kisebb problémák ellenére közepesnek mondható. A vasúti közlekedés problémáit a vasútállomás rossz állapota jelenti, valamint a vasútállomás távolsága a belvárostól. A város vezetőség számára a vasúti közlekedés népszerűsítéséhez ezek a problémákat kell megoldani.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv legfontosabb pontja a jövőkép meghatározása, valamint a jövőkép eléréséhez alkalmazott célrendszer megalkotása. Adony város közlekedési célrendszere a problémák azonosítása, a lakossági felmérések, valamint az Önkormányzattal történt egyeztetéseket követően a következő 7 pontból áll:

1. Vonzó, funkciógazdag belváros;
2. Tiszta, zöld lakókörnyezet;
3. Vonzó turisztikai célok;
4. Javuló városi elérhetőség, erősödő térségi kapcsolatok;
5. Könnyen elérhető oktatási intézmények és munkahelyek;
6. Biztonságos, jó minőségű közlekedés;
7. Hatékony üzemeltetés, jó állapotú infrastruktúra.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv utolsó részében a célok eléréséhez szükséges projekteket összegeztünk közlekedési módokként. Véleményünk szerint a város, illetve a város vezetőség számára az elsődleges feladat a belváros közlekedési problémáinak mielőbbi megoldása. Ezt követően a források ütemében a Fenntartható Városi Mobilitási Terv 2030-ig kínál rövid, közép és hosszútávú fejlesztési lehetőségeket. A tervet a források és az ütemek bizonytalansága miatt 5 év elteltével felül kell vizsgálni.

2. Bevezetés

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 *Adony Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének* kidolgozásával.

Adony város Fenntartható Városi Mobilitási tervének elkészítése során feladat, a különböző mobilitási módok 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 terv első részében az általános bemutatást követően a lakossági kérdőíves felmérés eredményeit értékeltük. A dokumentum második részében a jelenlegi helyzet értékelését hajtottuk végre különböző közlekedési módok szerint.

A fentiek alapján az Önkormányzattal, közútkezelővel történt egyeztetéseket követően, a lakossági igények figyelembevételével készítettük el Adony város Fenntartható Városi Mobilitási Tervét.

A javasolt átfogó cselekvési tervet rövid és hosszú távú célként határoztuk meg, így a terv több évre a fejlesztések irányvonalát képezhetik a kerékpáros infrastruktúra kiépítéséhez Adony város közigazgatási területén.

2.1. A Mobilitási tervezés célja, módszerei, folyamata

Az Európai Unió közlekedési ágazata az elmúlt 60 évben látványos fejlődésen ment keresztül, és a mai napig vezető szerepet vállal az európai fejlődésben és a foglalkoztatásban. Az iparág körülbelül 10 millió embert foglalkoztat, ami a teljes uniós foglalkoztatás mintegy 4,5%-át teszi ki, valamint a bruttó hazai termék (GDP) körülbelül ugyanekkora hányadát állítja elő. A gördülékeny közlekedési kapcsolatok, az

export szempontjából is létfontosságúak az Unió gazdaságának. Azonban a gazdasági és kereskedelmi növekedés nem csak a jól kiépített városok közötti infrastrukturális hálózatot terheli, hanem a városok közlekedési helyzetét, állapotát is. Napjainkban az Európai Unió teljes lakosságának mintegy 70%-a él városokban, illetve azok közvetlen környezetében. A városok termelik az EU GDP több mint 80%-át. A városok terheltségi szintje ekkora forgalom hatására megváltozott. Emiatt a terheltségi szint miatt a közlekedés, illetve az élet a városokban egyre nehezebb és számos negatív következmény okozója:

- Forgalomi torlódások száma növekedik és állandósul;
- Az utak állapota megnövekedett forgalom miatt leromlik;
- A megnövekedett forgalom miatt a közlekedési hálózat biztonsági szintje romlik;
- Az alternatív mobilitási megoldásokra a döntéshozók, és a városvezetők csak késve reagálnak;
- A tömegközlekedési eszközök zsúfolttá válnak;
- A tömegközlekedés szolgáltatás színvonala lecsökken;
- Az emberközpontúság veszít a szerepéből;
- A fejlesztések a gépjárművek számának növekedését eredményezik, ami tovább generálja a problémát;
- A közlekedés eredetű széndioxid-kibocsátás 23%-a városi területeken történik;
- Rendszerezések a légszennyezettségi problémák, a határértékek túllépések és megnövekedett a zajterhelés;
- A halálos balesetek városon belüli részarányának növekedése (több mint 38%).

A városok között a problémák megoldásában hatalmas különbségek alakultak ki. A Nyugat és Észak Európai városokban az emberközpontú közlekedés tervezési és szervezési tevékenységek már a 2000-es évek eleje óta teret nyertek. Emiatt fogalmazódott meg az igény az Európai Unió közlekedéspolitikájának a rendezésére, a sikeres városi fenntartható mobilitási eszközök összegyűjtésére. A cél, hogy ezek az eszközök minden Európai város számára elérhetővé váljanak, ezzel segítve a városokat és várostérségeket, hogy a közlekedéstervezési szemléletekben és módszerekben képesek legyenek megújulni. Az EU közlekedés politikában a fenntartható városi mobilitási terv kialakulásának idővonala:

- Városi Mobilitási Cselekvési Terv (2009);
 - tapasztalatcsere a tagállamok között;
 - ösztönzőkkel ajánlásokkal bátorítja a tagállamokat a terv elkészítésére;
- Fehér Könyv (2011);
 - a fenntartható városi mobilitási tervet kötelezővé teszi a különböző méretű városokban, megfelelő, egységes módszertan alapján;
 - javasolja a regionális fejlesztési és kohéziós alapok támogatásnak feltételhez kötését;
- Városi Mobilitási Csomag (2013);
 - Részletesebben határozza meg a mobilitási terv céljait és jellemzőit

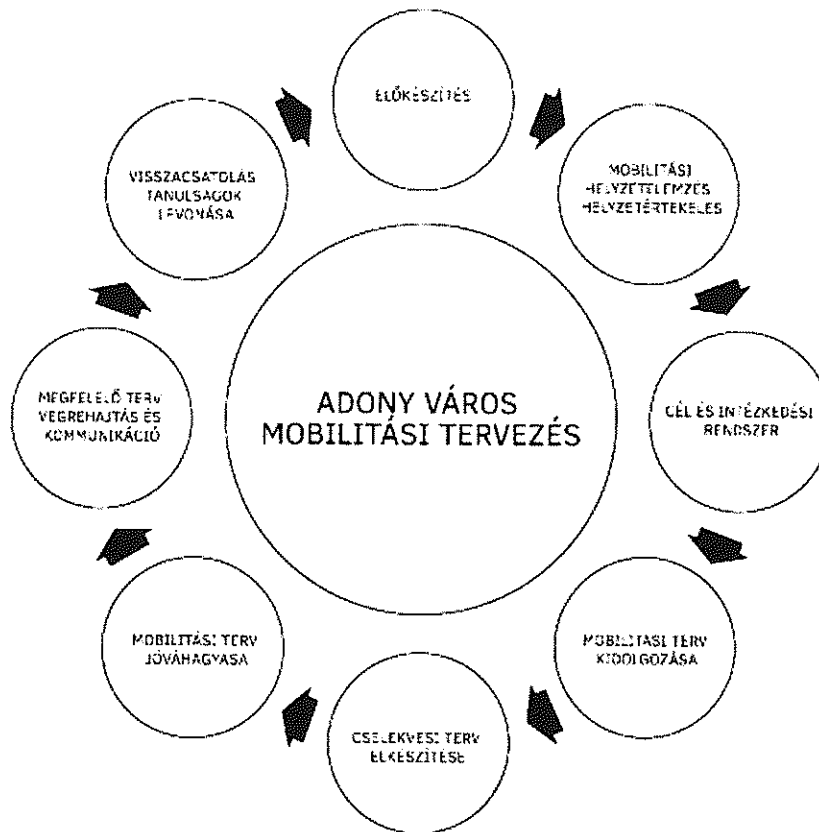
Az SUMP elkészítési útmutatók alapján a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítésének a céljai:

- Minden lakosnak legyen lehetősége választani közlekedési alternatívák közül, hogy eljuthasson a számára legfontosabb célpontokra;
- Javuljon a közlekedés biztonsága és a lakosok biztonságérzete;
- Csökkenjen a levegőszennyezettség, illetve a zajszennyezés, valamint az energiateljesítmény;
- Javuljon a személy- és áruszállítás hatékonysága, illetve a fajlagos költségmutatója;
- A tervben megfogalmazott intézkedések járuljanak hozzá a városi környezet vonzerejének növeléséhez és minőségének javulásához;

A SUMP útmutató szerint a terv kidolgozása során kiemelten fontos a következő megközelítés:

- A fenntarthatóság iránti elkötelezettség;
- Az integrált megközelítés, a klasszikus közlekedési rendszeren túlmutató gondolkodásmód;
- Az érintettek teljes körű bevonása, érdemi partnerség a tervezés és a megvalósítás során;
- A mérhető és elérhető célok követelményrendszere;
- A közlekedés költségeinek és hasznainak átfogó számbavétele és a visszacsatolás;

A Mobilitási Terv készítési folyamata 4 fázisra osztható. Az első fázis során az előkészítő tevékenységek elvégzése szükséges. A fázis során a lehetőségek, az adottságok és a források helyzetfelmérését kell elvégezni. Ezt követően meg kell határozni a tervezés menetrendjét és fókuszpontjait. Az érintett és vizsgált terület le kell határolni, a résztvevők szerepkörét, feladatait és hatásköreit tisztázni kell. Az előkészítés során a lehatárolt terület állapotfelmérését, helyzetelemzését el kell végezni, valamint a megoldások forgatókönyveit ki kell dolgozni. A második fázis a célrendszer felállítása. Elsőként szükséges egy átfogó jövőkép meghatározása. A jövőkép meghatározása során elengedhetetlen kommunikálni és egyeztetni az érintettekkel annak érdekében, hogy egy széles körben támogatott jövőképre támaszkodva lehessen meghatározni a célokat. Az átfogó jövőkép megalkotása után meg kell határozni a prioritásokat és azokat a célokat, melyek a jövőkép eléréséhez a leghatékonyabban járulnak hozzá. Fontos, hogy a célok kielégítsék a "SMART" kritériumot, vagyis minden cél legyen specifikus, mérhető, átlátható, releváns, valamint teljesíthető. A fázis utolsó lépése a hatékony intézkedések, cselekvési terv kialakítása. A fázis során szintén kiemelt jelentőségű az érintettekkel történő kommunikáció és kapcsolatfelvétel. A harmadik fázisban a terv kidolgozása. A fázis során történik a felelősségi körök pontos meghatározása, a cselekvési és költségterv megtervezése, a lehetséges finanszírozási források meghatározása. A fázisban továbbá szükséges egy értékelési és egy monitoring rendszert kidolgozni. A terv elkészítése után szükséges annak megismertetése és elfogadtatása a politikai szereplők, illetve a társadalom által. A végső, negyedik fázisban történik a terv megvalósítása. Fontos, hogy a megvalósítás során biztosítva legyen a megfelelő menedzsment, valamint a kommunikáció és az információáramlás mind a megvalósításban részt vevők között, mind a lakosság felé. A Fenntartható Mobilitási Terv folyamatábráját az 1. számú ábra szemlélteti.



1. számú ábra - Fenntartható Mobilitási Terv folyamatára

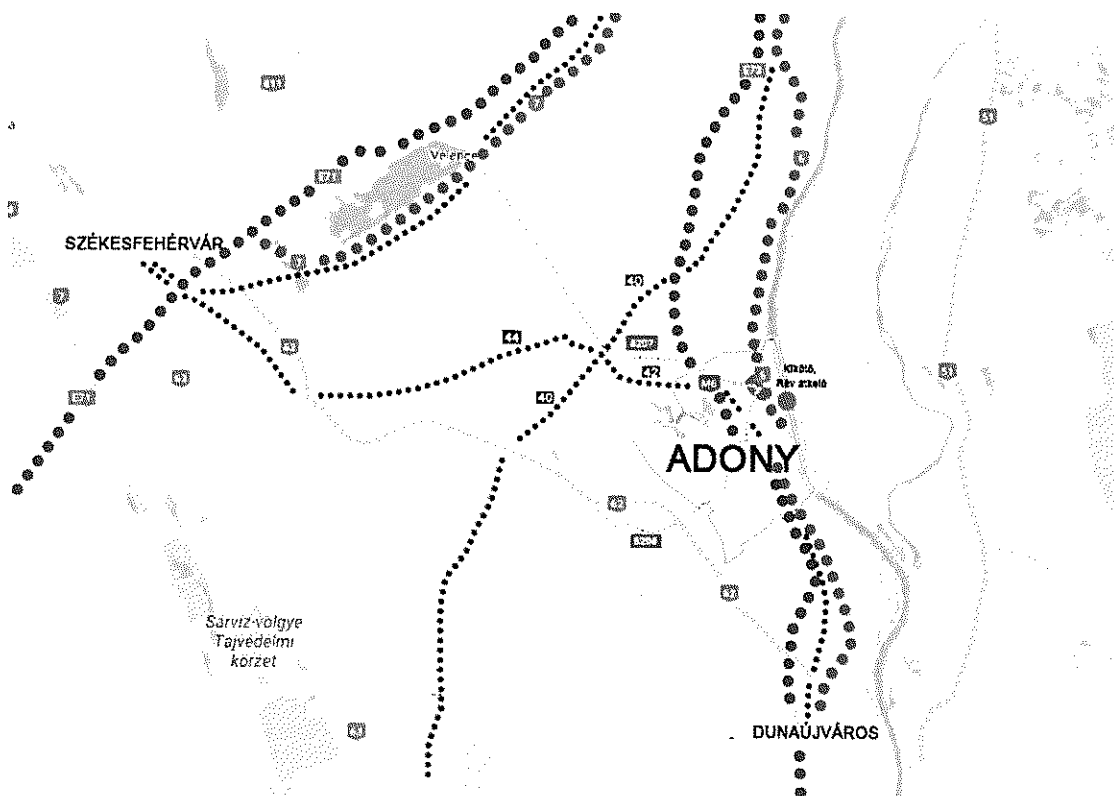
Adony város Fenntartható Városi Mobilitási Tervét az előzőekben összefoglaltak szerint, azaz az „Útmutató – Fenntartható Városi Mobilitási Tervek kidolgozása és végrehajtása” c. dokumentum alapján készítettük el. Fontos azonban megjegyezni, hogy mind a magyar mind pedig a külföldi szakirodalomban megjelenik, hogy bizonyos város, illetve város és vonzás körzet alatt nem szükséges a mobilitási terv elkészítése. Az erre vonatkozó szabály Európa szerte különböző, Franciaországban például 100 000 fő lakos alatt, Hollandiában pedig 30 000 fő lakosság alatt nem kell elkészíteni a dokumentumot. Adony város lakosságának számából, a település méretéből és gazdasági potenciáljából adódóan a mobilitási terv elkészítése a megalapozó dokumentumokban foglaltak szerinti részletességgel nem lehetséges. Ennek ellenére az Adony és az Adony városhoz hasonló méretű települések is szükséges egy át fogó mobilitási fejlesztési programot alkotni, ami összefoglalja a problémákat, valamint a lakosokkal, önkormányzattal és a helyi vállalkozásokkal folytatott közös kommunikáción alapuló megoldást talál. Adony város vonatkozásában a mobilitási terv szerepe, hogy a város közlekedési problémáit felkutassuk, az elérendő célt meghatározzuk, valamint az ehhez vezető lépéseket összefoglaljuk. A tervezéshez szükséges a lakosság bevonása, így a városlakók igényeit, panaszait, meglátásait egy kérdőíves felmérés keretein belül elemeztük ki.

3. Adony és térsége mobilitási helyzetképe

3.1. Térségi szerep, mobilitásokat befolyásoló tényezők

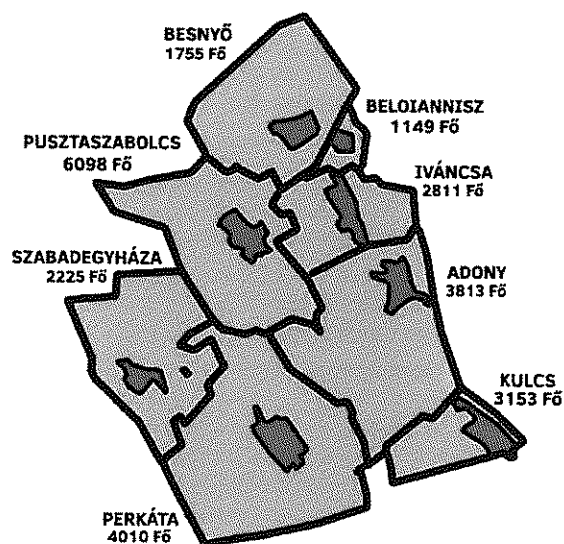
Adony város Fejér Megye keleti részén a Fővárostól délre, a Duna jobb partján helyezkedik el. Szomszédjai északról Iváncsa, észak-nyugatról Pusztaszabolcs, dél-nyugatról Perkáta, délről Kulcs, kelet felől pedig a Duna bal partján Ráckeve és Lórév található. A település földrajzi elhelyezkedése és infrastrukturális 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 hálózathoz kapcsolja a települést. 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 (2. sz. kép).

Adony város az Adonyi kistérség központja (Adony, Perkáta, Pusztaszabolcs, Beloianisz, Besnyő, Iváncsa, Szabadegyháza, Kulcs) (3. számú ábra). Adony a közvetlen térségen belül egyes szolgáltatási területeken (oktatás, szociális ellátások) jelentős szerepet tölt be, emellett foglalkoztatási szerepe is kis mértékben túlmutat a települési hatókörön. Azonban a város legtöbb funkciója alapvetően a helyi igények kielégítését szolgálja, ide értve alapvetően a humán szolgáltatásokat. Ennek oka maga a települési szerepkörben található: a jelentősebb térségi funkciók (pl. a járási hivatalok) a járási székhely Dunaújváros Megyei Jogú városban érhetők el.



2. számú ábra - Adony város és közvetlen környezete

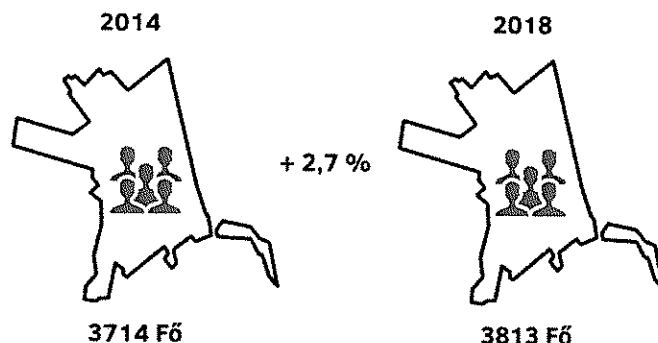
Forrás: www.google.maps.hu, www.kira.hu



3. számú ábra - Adonyi kistérség

A város lakossága 2017-ben 3813 fő. A lakosság száma 2014 óta nő, ami a térség általános demográfiai jellemzőitől pozitív irányban tér el. A térségre alapvetően 2011 óta a népesség csökkenése jellemző. A

természetes népmozgalmi eseményeket, valamint a vándorlásból eredő népesség változásokat áttekintve kijelenthető, hogy a város természetes fogyását – mely egyes években kiugróan magas volt – ellensúlyozni tudta a településre irányuló vándorlás, így eredményezve egy viszonylag kisebb mértékű népesség növekedést Adony számára (4. sz. ábra).



4. számú ábra - Népességi adatok

A városban és vonzáskörzetében az agrárgazdaság a meghatározó ágazat. A termelőszövetkezetek felbomlásával kialakult gazdasági társaságok művelik a térség földjeinek jelentős részét. A földművelésen kívül jelentős az üzemi állattartás is. Jelenleg több meghatározó vállalkozás működik az ágazatban komoly foglalkoztatási potenciállal. A város egyik legnagyobb foglalkoztatója a március 21. Mg. Szövetkezet.

A Duna parton 2006-ban került átadásra az Adony Kikötő Gabonatárház és Logisztikai Központ. Két egymás mellett elhelyezkedő telepen 170 000m² alapterületen, összesen 84 db, közel 700 000 tonna gabona (és egyéb áruféleség) tárolására alkalmas, európai színvonalú bázis jött létre. Az Adony Logisztikai Központ a második legnagyobb foglalkoztatója a városnak.

A munkahelyek másik részét Adony városában kis vállalkozások (1-49 fő) 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.

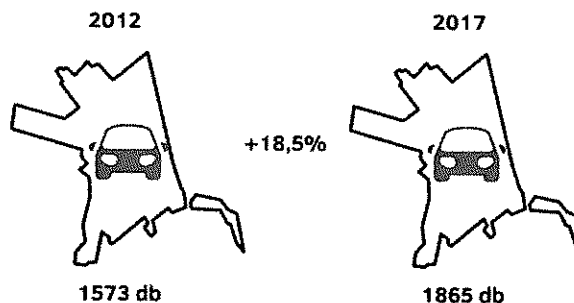
Adony városának oktatási egységei komoly szerepet töltenek be a kistérségben. A városban található egy Általános iskola, ahol a tanulók száma kb. 300 fő, illetve egy óvoda, ahova kb. 150 óvodás jár. A környező településekről előszeretettel küldik/hozzák a gyerekeket az Adonyi oktatási intézményekbe.

A domborzati viszonyait tekintve Adony Város az Alföld nagytájon belül két középtáj három kistájának határán fekszik. A település közigazgatási területének nyugati oldala a Mezőföld, keleti oldala a Duna menti síkság középtájhoz tartozik. A két középtáj a település domborzatát tekintve jól elkülöníthető. Az éghajlati viszonyok a területen igen kedvezők, közel állnak az Alföldre jellemző tulajdonságokhoz. Az érintett kistajak éghajlati adottságai közel azonosak, mérsékelt meleg, száraz éghajlatúak gyakran bekövetkező késő tavaszi, kora őszi fagyok és viszonylag enyhe telekkel. A város felszíni vizekben

gazdag, bár vízmennyiségük fokozatosan csökken. A legnagyobb vízfelület természetesen a Duna. A Duna 1593-as és 1601-es folyamkilométere között keletről határolja Adonyt, a folyó szélessége a szakaszon 500 m körüli. A belterület és a dunai Nagy-sziget között található a holtág, a Kis-Duna, melynek vízáramlása a szigetre vezető út töltése miatt nem kielégítő. Adony jelenlegi növényzete zömében mezőgazdasági kultúrtájba ágyazott, fragmentált, gyakran elszigetelt partfalakra, lejtőkre visszaszorult lösz-, illetve a vízfolyások környezetében található vízparti vegetáció. Jellemző a löszfal társulás, a löszpuszta gyp és ritkábban a löszcserjés előfordulása. A város nyugati felén az M6 autópályától nyugatra található az adonyi Szőlőhegy löszkiemelkedés. A város és a Szőlőhegy szintkülönbsége mintegy 65 méter.

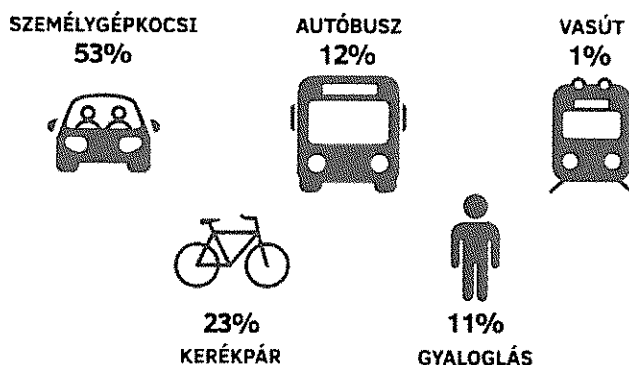
3.4. Mobilitási igények és szokások

A gépjármű állomány Adonyban növekvő tendenciát mutat az elmúlt 5 év viszonylatában (5. számú ábra). A nyilvántartott személygépjárművek száma 2012-ben 1573 db, ez a szám 2017-re 18,5%-kal nőtt, így a gépjárművek száma 1865 db lett. A gazdaságfejlődés következtében növekedő motorizáció az egész országra, így az Adonyi térség településeire is jellemző.



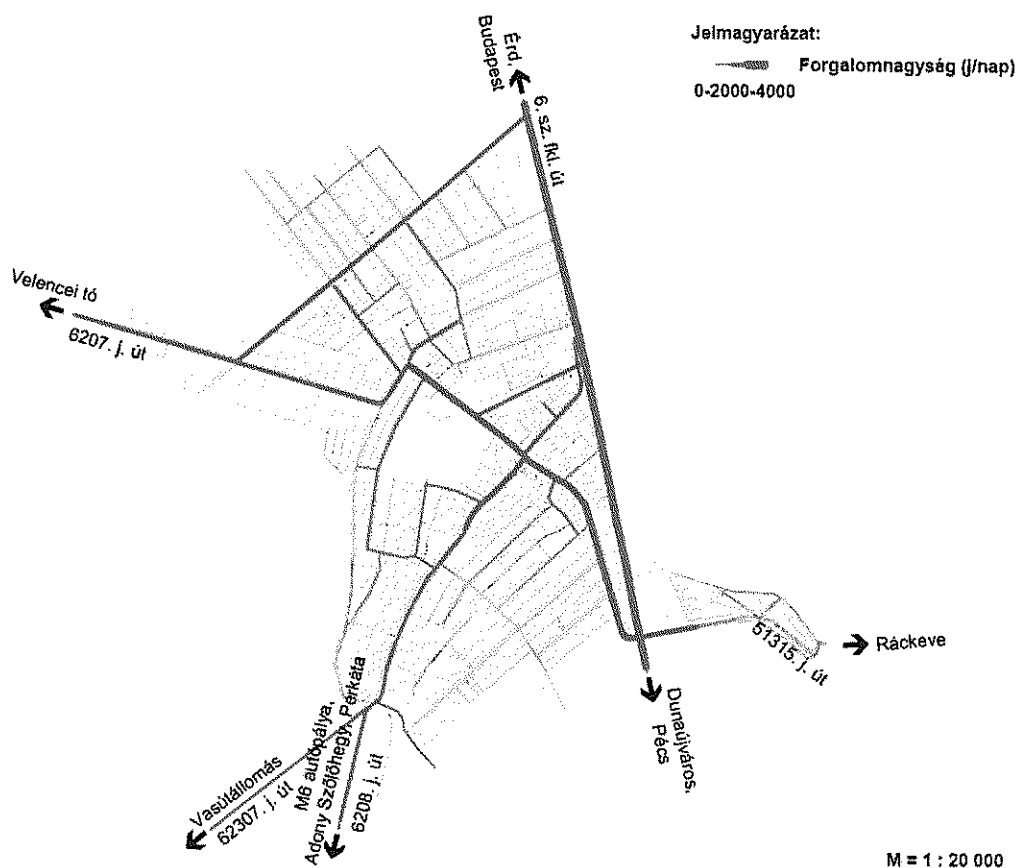
5. számú ábra - Gépjárművek száma

A 2018. januárjában végzett felmérések szerint mobilitások eloszlása Adony városában és közvetlen környezetében a 6. számú ábra szerint alakult. A motorizációs trendek következménye, hogy a legkedveltebb közlekedési mód a gépjármű használat. Érdekes azonban, hogy a kerékpározás részaránya kiépítettlen kerékpáros infrastruktúra hálózat ellenére is magasan az országos szint fölött van. A város méretéből adódóan a kerékpározás mellett a gyalogos közlekedést is sokan választják a városon belüli rövid mobilitásokhoz. A jó vasúti kapcsolatok ellenére a vasútállomás állapota, távolsága, valamint az alacsony járatszám miatt, nagyon kevesen választják a vasúti közlekedést. A gépjárművel nem rendelkezők számára, így az autóbuszos közlekedés az egyetlen megoldás az ingázáshoz.



6. számú ábra - Közlekedési módok megoszlása

A 7. számú ábrán a város közútjain a forgalomnagysága látható. Megállapíthatjuk, hogy a 6. sz. fkl. út és a 6207. j. összekötő út forgalomnagysága a legnagyobb. A belvárosban áthaladó gépjármű forgalom jelentős zaj és légszennyező hatással jár. A 6. sz. fkl. út mentén a nagy tehergépjármű forgalom miatt pedig a zaj és légszennyezés mellett a rezgő hatások is rossz hatással vannak a lakosokra. A közvetlenül a város mellett elhaladó 6. sz. fkl. úton az elmúlt években 2,5-szeresére nőtt a tehergépjárművek száma. Ennek a hatása városra sem légszennyezés sem pedig közlekedésbiztonsági szempontból nincs kedvező hatással (8. számú ábra).



7. számú ábra - Forgalomnagyság Adony városában



8. számú ábra - Nehéz motoros forgalom a 6. sz. fkl. úton

A városon áthaladó tehergépjármű forgalom kevésbé nőtt az elmúlt években, de a város egyéb közlekedésszervezési problémái miatt (gyalogos és kerékpáros forgalom) a jelenlegi tehergépjármű forgalom is magasnak mondható.

A belváros forgalma a reggeli és a délutáni csúcSORÁBAN rendkívül magas, így a közlekedés nehézkes. Gyakori, hogy a gépjárművek, illetve a kerékpáros és gyalogos közlekedők között konfliktusok alakulnak ki. A parkolási helyzet a belvárosban kritikus, a kapacitásuk nem elegendő, a kiépített parkolóhelyek száma alacsony.

3.2. Lakossági kérdőíves felmérés (mobilitási szokások, igények felmérése)

A lakossági kérdőíves felméréshez tartozó kérdőívet a SZABOLCS Mérnökiroda Kft. Adony város Önkormányzatával közösen állította össze. A felmérés célja, hogy megismerjük a városlakók közlekedési szokásait, véleményüket a közlekedési helyzet állapotáról és a fejlesztési lehetőségekről. A kérdések segítenek megismerni a lakosság igényeit, így ez a konzultáció egyfajta irányt adhat a közép és hosszú távú fejlesztési terveknek. A kérdőívet az 1. számú melléklet tartalmazza.

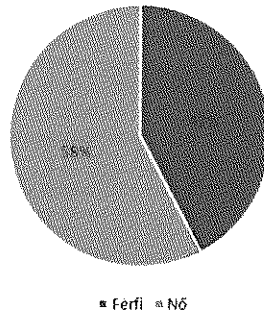


1. számú diagram - A kitöltések időbeli eloszlása

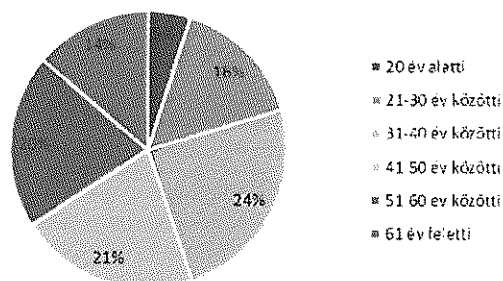
A kérdőíves felmérés 2017. január 02. és január 15.-e között zajlott. Ezalatt az idő alatt összesen 123-an töltötték ki a kérdőívet. Ez a teljes lakosság kb. 4%-a, ami egy Adony méretű város esetében jónak mondható. A kitöltések időbeli eloszlását az 1. sz. diagram tartalmazza.

3.2.1 A felmérés alapadatai

A kitöltők neme szerinti megoszlását tekintve a kitöltő 58%-a nő, 42%-a pedig férfi. A kitöltők eloszlása valamelyest eltér a demográfiai eloszlástól (53% nő) (2. számú diagram). A kitöltők koreloszlását a 3. számú diagram tartalmazza. A diagramról megállapítható, hogy a legtöbb kitöltő 20 és 50 év közötti. A város demográfiai viszonyait tekintve a kitöltők a városban élő korosztály szerinti eloszlásához hasonló arányban töltötték ki a kérdőíveket.



2. számú diagram - A kitöltők nem szerinti eloszlása

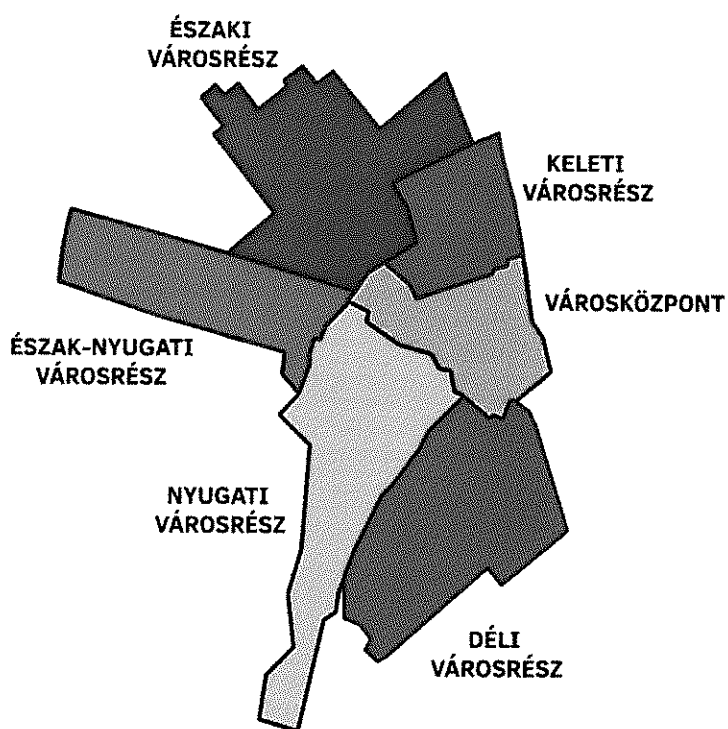


3. számú diagram - A kitöltők kor szerinti eloszlása

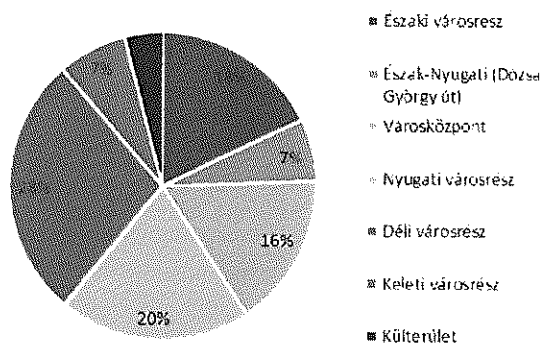
Adony város méretéből adódóan nem rendelkezik különböző városrészekkel, azonban a kérdőíves felméréshez a kitöltőket lakhelyük szerint elkelltt különíteni, csak így tudtuk pontosan felmérni a közlekedési szokásokat, illetve problémákat. Az elkülönítéshez az utcákat tömbösítettük és az égtájak szerinti névvel láttuk el, valamint a belvárosi részt külön jelöltük. Ennek megfelelően Adony város felosztása a 9. ábrán látható. A városfelosztás segítségével megtudtuk állapítani a kitöltők arányát a különböző városrészek között (4. sz. diagram).

A felmérésen keresztül megismerhettük a kitöltők lakhelyét, illetve a lakhelyről a legtöbbet látogatott úti célt a városon belül és kívül. Megállapítható, hogy a város méretéből adódóan a belterületi utazások 80%-a a belvárosi részre koncentrálódik és csak a maradék 20 %-ba utaznak a város különböző pontjaiba (Szőlőhegy, Duna part, Külterület).

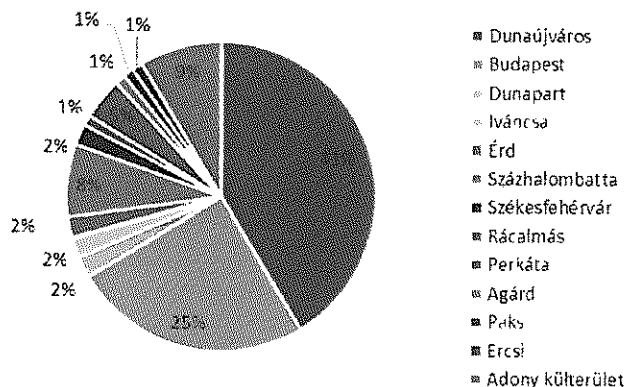
Adony városában magas az ingázók száma, így fontos volt vizsgálni az ingázások úti célját is. A legsűrűbben látogatott külterületi úti cél Dunaujváros (41%), utána Budapest következik (25%). Fontos úti célok továbbá Százhalombatta, Érd és Székesfehérvár (5. sz. diagram).



9. számú ábra - Adony városrészek



4. számú diagram - A kitöltők lakhelyének eloszlása

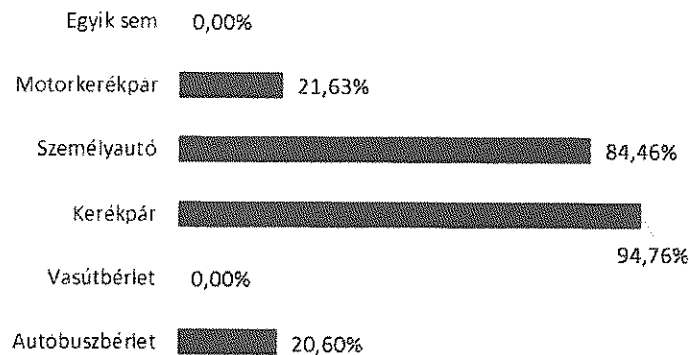


5. számú diagram - A leggyakoribb úti cél a városon kívül közlekedők számára

3.2.2. Mobilitási jellemzők

A fenntartható mobilitási terv (SUMP) elkészítéséhez az egyik legfontosabb, hogy a lakosság mobilitási szokásait, jellemzőit megismerjük. Ebben a fejezetben arra voltunk kíváncsiak, hogy a lakosság számára milyen közlekedési eszközök állnak rendelkezésre az otthonukban, illetve, hogy milyen közlekedési módokat használnak leggyakrabban a különböző, városon belüli és kívüli mobilitásokhoz.

A 6. számú diagramot vizsgálva megállapíthatjuk, hogy a kérdőívet kitöltő Adonyiak több mint 80%-a rendelkezik gépjárművel az otthonában. Ez a szám rendkívül magas az országos átlaghoz képest, de ha a város elhelyezkedését, közösségi közlekedés lehetőségeit vizsgáljuk akkor láthatjuk, hogy a gépkocsi használat megkönnyíti a lakosok mindennapi közlekedését a munkahelyük és a város között. Fontos adat, hogy a felmérésben résztvevők majdnem 100%-a rendelkezik otthon kerékpárral. Látható, hogy az Adonyi lakosság között a kerékpározáshoz való hozzáállás még a kiépített kerékpáros infrastruktúra hiányában is rendkívül kedvező. A buszbérlettel rendelkezők száma átlagosnak mondható érdekes azonban, hogy a kitöltők 0% rendelkezik vasúti bérlettel.

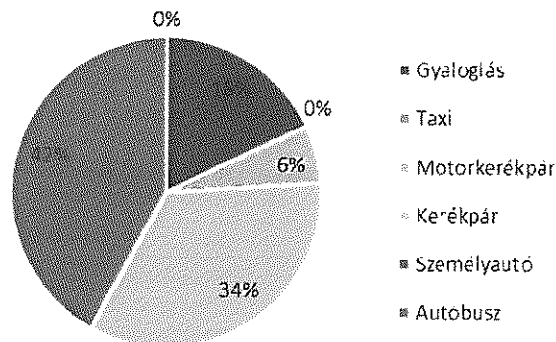


6. számú diagram - Háztartásban rendelkezésre álló közlekedési eszközök

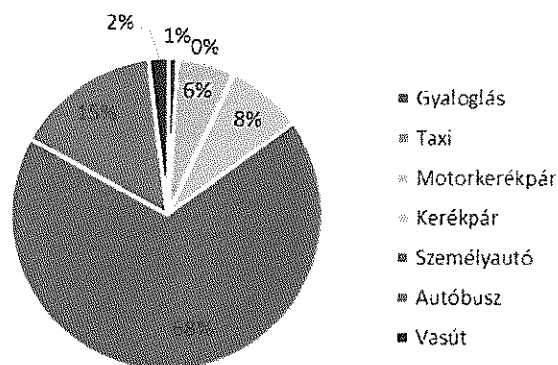
A 7. diagramon a városon belül használt mobilitási eszközöket láthatjuk. A gépjárművek száma magas ugyan, de az aránya a többi közlekedési módhoz viszonyítva kedvező. Adony városában a közlekedési módok eloszlása kedvezőbb az átlagosnál. A 34% kerékpáros részarány kiemelkedő és ez a szám a kerékpáros infrastruktúra rendezésével még magasabb lehet. A város méretei miatt a városközpont közel élők az úti céljaikat előszeretettel közelítik meg gyalog.

A 8. számú diagram a városon kívüli, az ingázáshoz használt mobilitási eszközök eloszlását tartalmazza. Jól látható, hogy a személygépjármű használat száma a külterületi utazásokhoz magas (kb. 60%), egyértelmű a dominanciája. Látható, hogy a kerékpárt is előszeretettel választják az emberek. A kerékpárhasználat általában jó, környezettudatos szemléletet tükröz, jelen esetben azonban mivel Adony város külterületén a kerékpározás veszélyes, a kerékpárosok részaránya magasnak számít. A kérdőívet kitöltők 15%-a használ autóbuszt a városon kívüli mobilitások eszközeként, ami egy közepes, átlagos

értéknek számít. Az autóbusz és a vasút felhasználók számának növelése mindképpen cél lehet a város döntéshozói számára.

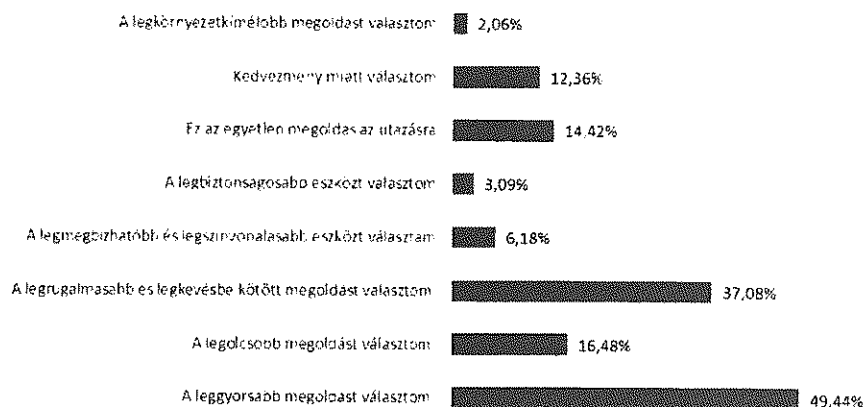


7. számú diagram - A városon belüli közlekedési módok eloszlása



8. számú diagram - A városon kívüli közlekedési módok eloszlása

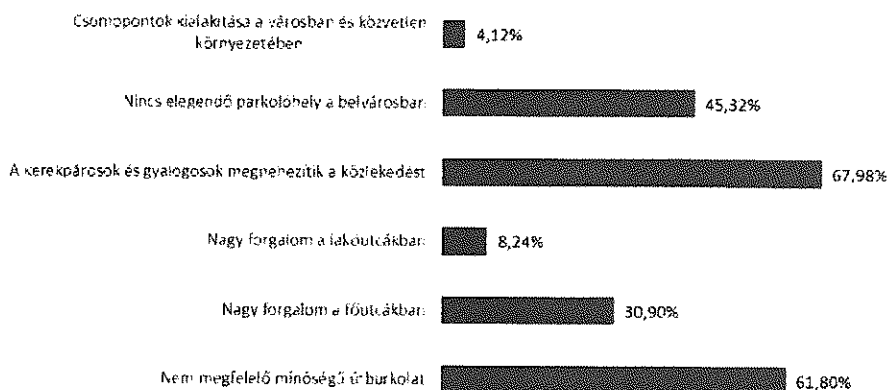
A 9. számú diagram a mobilitási eszközök választásának szempontjait mutatja be. Jól látható, hogy a kérdőívet kitöltők közül 49% a leggyorsabb megoldást választja. A legrugalmasabb közlekedést a válaszadók 38 % tartja fontosnak. Érdekes továbbá, hogy a településen a környezet tudatos szemlélet nem teljesen alakult ki, a válasz adók mindössze 2%-a jelölte meg szempontként a mobilitási mód választásánál. A válasz adók 16%-a számára legolcsóbb megoldást választja.



9. számú diagram - Közlekedés eszközök választásának szempontjai

3.2.3 Meglévő közlekedési rendszer értékelése

A kérdőíves felmérés ezen részében a lakosok elégedettségi szintjét, illetve véleményét vizsgáltuk a különböző mobilitási módok tekintetében. A kérdéseinknél a vasúti, a közúti, az autóbuzsos, a gyalogos és a kerékpáros közlekedési hálózat értékelését kértük. A kérésekre az előre megfogalmazott problémák közül lehetett választani. Az előre megfogalmazott problémák általános városi közlekedés során előforduló problémák. Ez a módszer megkönnyíti az értékelést.



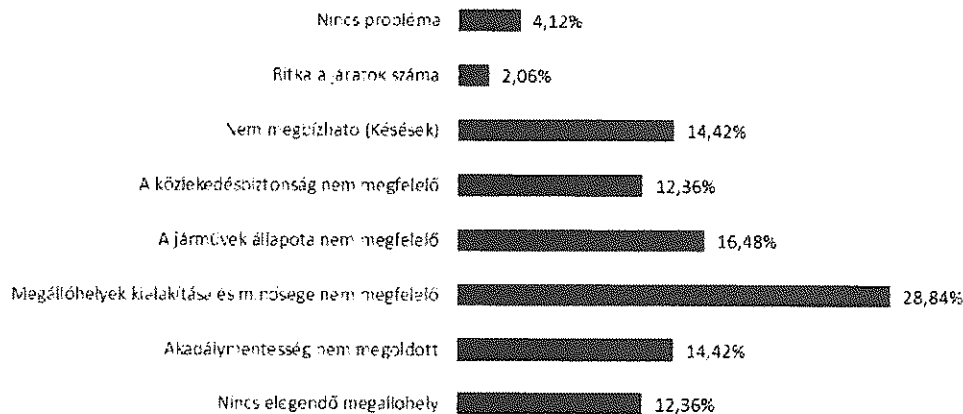
10. számú diagram - Közúti közlekedés értékelése

Először a közúti közlekedést kellett értékelnie a kitöltőknek. A válaszok megoszlását a 10. számú diagram tartalmazza. A diagram elemzésénél láthatjuk, hogy a válaszadók 67%-a szerint a gyalogosok és a kerékpárosok megnehezítik a személygépkocsik közlekedését. Adony városában a kiépített kerékpárutak hiányában a kerékpárosok az útpályát használják a közlekedéshez. A főútvonalak (6207. j út, 6208. j. út) mentén pedig nem találhatóak kiépített gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek, így a gyalogosok ott hajtják végre az átkelést, ahol tudják. Ezek a szituációk sok konfliktushoz vezetnek a belvárosi részen. A gépjármű vezetők szerint a közúti közlekedés két további problémája Adony

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

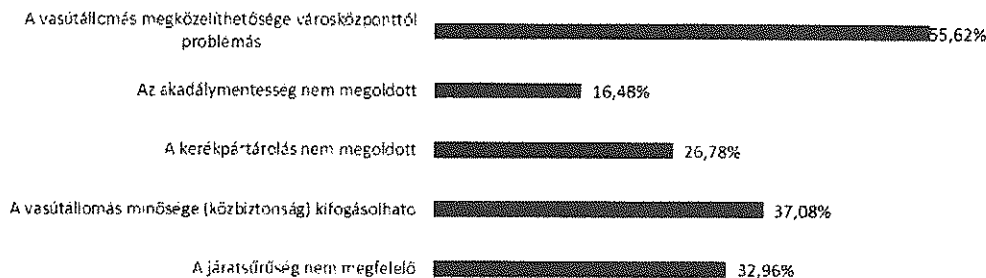
városában az útburkolatok minősége, illetve a parkolóhelyek hiánya a belvárosi részen. A nagy forgalmat mindössze a válaszadók 30%-a tartja problémának.

A következő kérdésben a helyközi autóbuszos közlekedést kellett értékelni az előre megfogalmazott válaszok bejelölésével. A válaszadók 28%-a jelölte meg problémaként a buszmegállóhelyek rossz minőségét ezzel ezt tartják a legnagyobb problémának a használók. A válaszadók 10-15%-a szerint probléma a járművek állapota, a közlekedésbiztonság, a kiszámíthatatlanság, valamint az akadálymentesítés hiánya. A válaszadók 4%-szerint nincs probléma az autóbuszos közlekedéssel. A válaszok megoszlását a 11. sz. diagram tartalmazza.



11. számú diagram - Helyközi autóbuszos közlekedés értékelése

A vasúti közlekedés fő problémája a vasútállomás nehézkes megközelíthetősége. A válaszadók 55%-a jelölte meg ezt a válasz lehetőséget. Adony városában a vasútállomás a település központjától mintegy 2-2,5 km-re található. A vasútállomáson kiépített parkolóhely nem található, kerékpártároló nem található, valamint a megközelítése busszal nem lehetséges. A válaszadók, a vasúti közlekedés további problémájaként jelölték meg a vasútállomás rossz minőségét, valamint a nem megfelelő mennyiségű járat számot. A válaszok eloszlását a 12. sz. diagram tartalmazza.

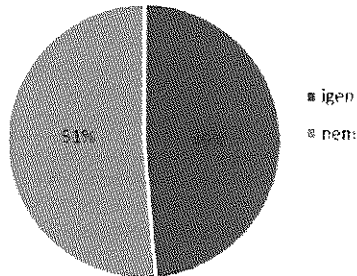


12. számú diagram - Vasúti közlekedés értékelése

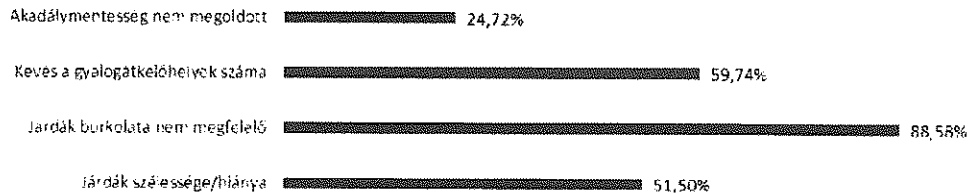
A kérdőívet kitöltők 51%-a szerint Adony városában a gyalogos közlekedés nem biztonságos (13. sz. diagram), fő problémája pedig a járdák burkolatának rossz állapota. A válaszadók 88%-a jelölte meg ezt

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

a választ, amiből érzékelhetjük, hogy a gyalogos közlekedés a lakosság nagy részét érinti Adony városában. A válaszadók mintegy 60%-a jelölte meg problémaként a gyalogátkelőhelyek hiányát a belvárosban. A meglévő járdák szélessége és helyenként a járdák hiánya szintén egy kiemelkedő probléma. A válaszok megoszlását a 13.-14. sz. diagramok tartalmazzák.

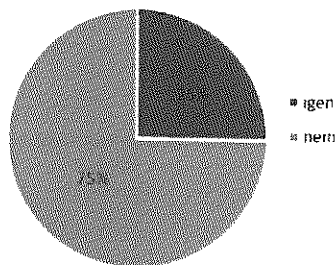


13. számú diagram - Gyalogos közlekedés értékelése, biztonsági szempontból



14. számú diagram - Gyalogos közlekedés értékelése

A kérdőívet kitöltők 75%-a szerint Adony városában a kerékpáros közlekedés nem biztonságos (15. sz. diagram.). A 16. sz. diagram a kerékpáros közlekedés értékelését mutatja be. A válaszadók legnagyobb problémája a biztonságérzet hiánya, a kitöltők mintegy 72%-a jelölte meg ezt a lehetőséget. A válaszokból kiderül továbbá, hogy a kerékpáros létesítmények hiánya, az útburkolatok rossz minősége, illetve az átkelőhelyek hiánya okozza a problémát.

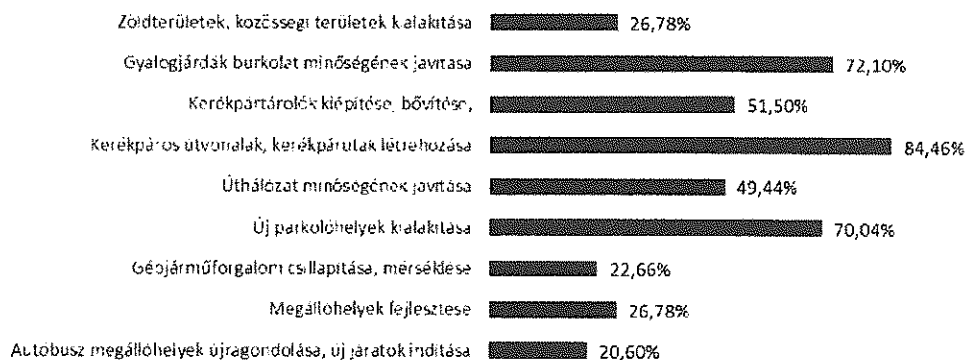


15. számú diagram - Kerékpáros közlekedés értékelése, biztonsági szempontból


16. számú diagram - Kerékpáros közlekedés értékelése

3.2.4 Fejlesztési irányok értékelése

Ebben a fejezetben a lakosság a fejlesztési irányokról alkotott véleményt. A kérdéseket külön bontottuk a lakókörnyezet, a városközpont, valamint Adony város egészének fejlesztési lehetőségeire. A fejezet első kérdésében a városközpont fejlesztési lehetőségei közül lehetett választani. A válaszadók 84%-a gondolta úgy, hogy a városközpont fejlesztési lehetőségei közül a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a legfontosabb. Ezenkívül a válaszadók több mint 70%-a gondolta úgy, hogy a gyalogos járdák burkolatának a minősége javításra szorul, valamint, hogy a belváros parkolási problémáit meg kell oldani. Több mint 50% gondolja úgy, hogy az utak burkolatának a minősége javításra szorul, illetve, hogy a belvárosban a kerékpártárolók száma nem elegendő. A válaszok eloszlását a 18. számú diagram ábrázolja.

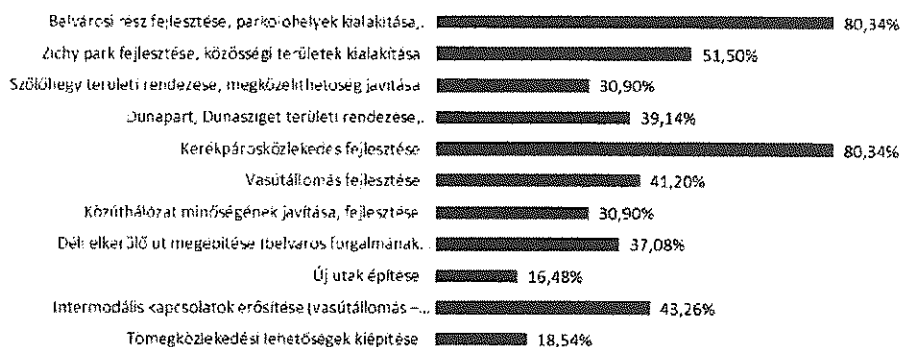

17. számú diagram - Városközpont fejlesztési lehetőségeinek értékelése

A 19. számú diagram a lakókörnyezettel kapcsolatban feltett kérdések eredményeit foglalja össze. A válaszadók 74%-a gondolta úgy, hogy a lakókörnyezetében a legnagyobb probléma, a járdák hiánya, illetve a meglévő járdák burkolatának a minősége. A kitöltők 50%-a a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseit preferálná, a válaszadók további 30-40%-a gondolta úgy, hogy új zöldterületek kialakítása, közösségi területek építése és az utak minőségének a javítása egyaránt szükséges feladat a városvezetői számára.



18. számú diagram - Lakókörnyezet fejlesztési lehetőségeinek értékelése

A kérdőív utolsó kérdés során a kitöltők, Adony város fejlesztési irányait határozhatták meg. A válaszadók 80%-a gondolja úgy, hogy az elsődleges irány a belváros fejlesztése, biztonságossá tétele, a parkolási lehetőségek megteremtése, valamint a kerékpáros infrastruktúra kiépítése a város területén. A kitöltők 50% gondolja úgy, hogy a belvárosban elhelyezkedő Zichy kastély park fejlesztése és közösségi térré alakítása kedvező lenne a város számára. A válaszadók 30-40% szeretné, hogy a Duna parti rész közösségi térré alakuljon, az Adonyi Szőlőhegy megújuljon, és könnyebben megközelíthető legyen. Fontos megemlíteni a Déli elkerülő út kiépítésének fontosságát, ezt a kitöltő lakosság mintegy 40%-a szeretné, úgy ahogy a vasútállomással történő kapcsolat megteremtését is fontosnak gondolják.



19. számú diagram - Adony város fejlesztési lehetőségeinek értékelés

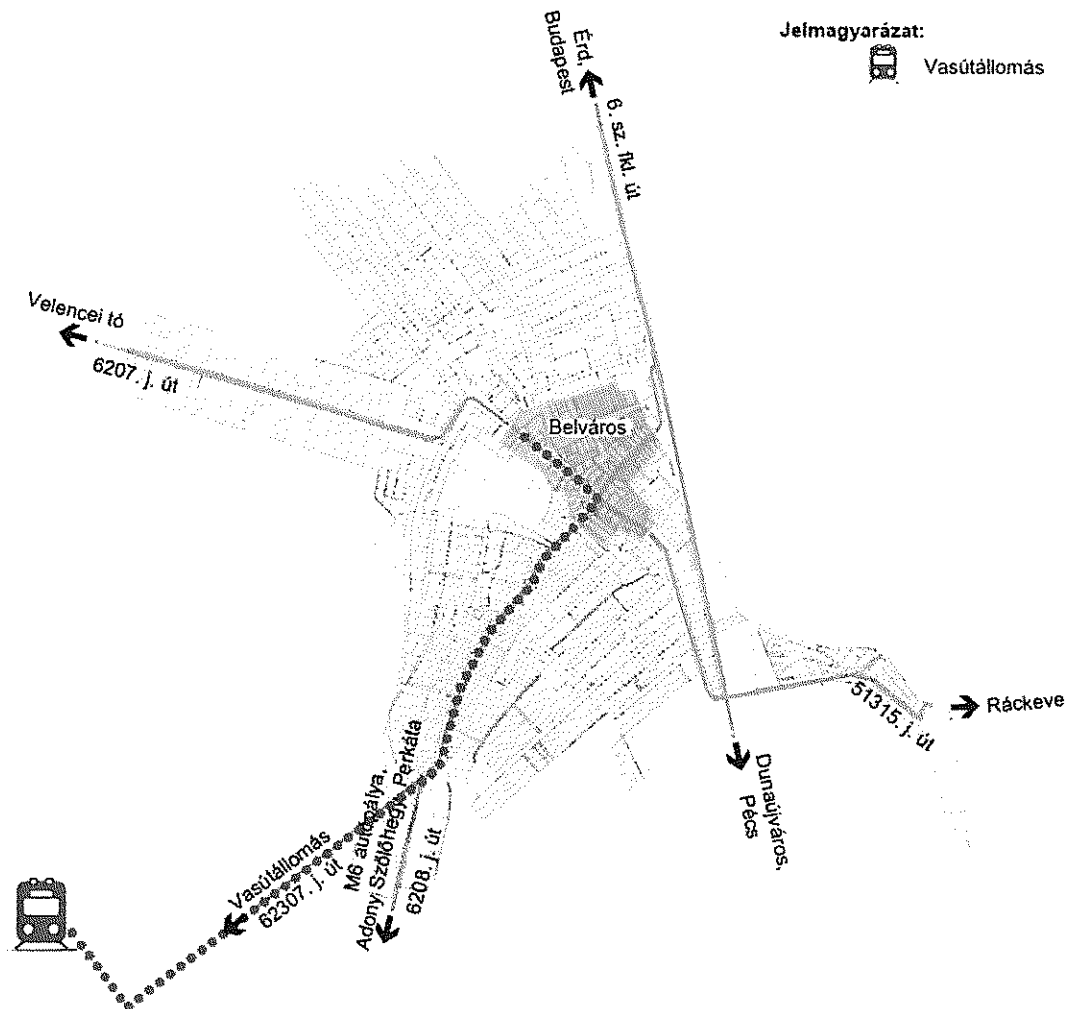
3.3. A közösségi közlekedés értékelése

Adony városában a közösségi közlekedést a helyközi vasúti közlekedés, illetve a helyközi autóbuszos közlekedés alkotja. A település méreteiből adódóan a településen helyi autóbusz hálózat nem üzemel.

A vasúti közlekedés az Adony városában élők életében nem játszik meghatározó szerepet, mivel Adonyi lakosság 2-3%-a használja napi szinten ezt a közlekedési módot. Az ingázók nagyobb része a helyközi autóbuszos közlekedést vagy a gépjármű használatot választja. A településen élő ingázó lakosság közül mintegy 45% Dunánújvárosba, 25% Budapestre, 30% pedig egyéb helyekre (Százhalombatta, Székesfehérvár, Érd, Ivánca) közlekedik. Az ingázó lakosok a kérdőíves felmérés alapján a

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

leggyorsabb és kötetlenebb közlekedési eszközt választják. Ez a probléma a vasúti közlekedéssel a településen, mivel az állomás, a városközponttól mintegy 2-2,5km-re található (10. sz. ábra). Az állomás megközelíthetősége kizárólag személygépkocsival, illetve kerékpárral lehetséges, azonban a vasútállomáson sem kiépített parkoló sem pedig kerékpártámasz nem található. Adony városából a vasútállomás helyi vagy helyközi autóbuszos közlekedéssel megközelíteni nem lehetséges. Adony vasútállomása a Budapest – Dunaújváros elővárosi vasútvonalon található (42. sz. vasútvonal), így a magas színvonalú intercity elővárosi vonatokkal közlekedhetünk Budapest, illetve Dunaújváros irányába. A vasútállomás távolságán kívül a vasúti közlekedés problémája a felszeretlen és rossz állapotú vasúti megállóhely (1. sz. kép), valamint a nem elég sűrű járatszám (a vasúti közlekedők hiányában csökken a vasútállomáson megálló járatok száma).



10. számú ábra - Vasútállomás Adony városban



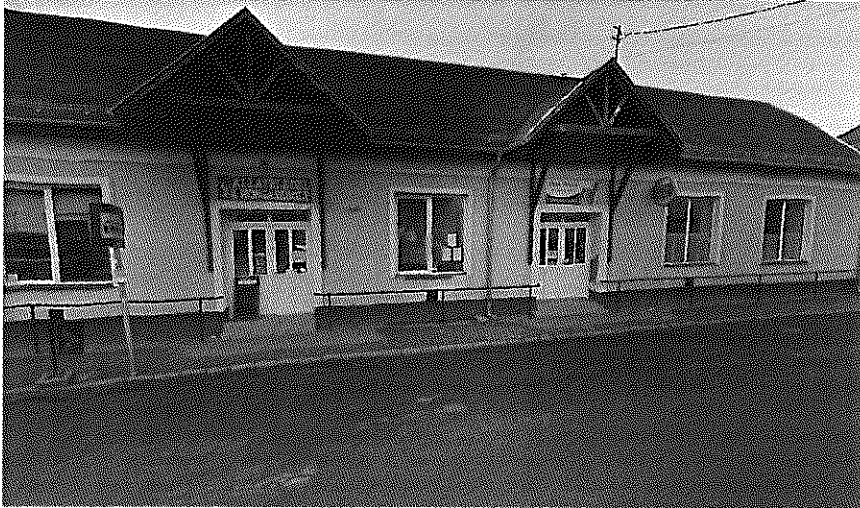
1. számú kép - Adony vasútállomás

A helyközi autóbuszos közlekedés a város mobilitásainak mintegy 12%-át teszi ki. A vasútállomás távolsága miatt a gépjárművel nem rendelkező lakosság egyetlen opciója a környező települések megközelítéséhez az autóbuszos közlekedés. Az autóbuszos közlekedés, ha a közlekedési módok összességét nézzük nem túl népszerű, az emberek inkább választják a gépjárműveket a hosszú távú mobilitásokhoz. Az autóbuszos közlekedés problémája, hogy a járatok nincsenek megfelelően kalibrálva a lakossági igényekhez. A 11. számú ábrán a buszmegállóhelyeket, illetve az Adony városán keresztül haladó autóbuszok megállóhelyeit látjuk. A probléma az, hogy a közeli Pusztaszabolcs felé is a 6. sz. fkl úton kerülővel közlekedik a busz, így a megközelítés sokkal lassabb. Dunaújváros és Budapest irányába közlekedő buszok nem használják az autópályát, ami miatt drasztikusan nő a menetidő. A helyközi autóbuszos közlekedés másik problémája a közlekedési mód állapota. A buszok előregedettek, a járatszám nem megfelelő, a megállóhelyek nem korszerűek és a kerékpár tárolási lehetőség nem megoldott, ahol megoldott ott a kialakításuk nem szabványos, illetve a számuk kevés. Adony városában a buszmegállóhelyek nem mindegyike fedett, illetve nem teljesen akadálymentesített (2. sz. kép).

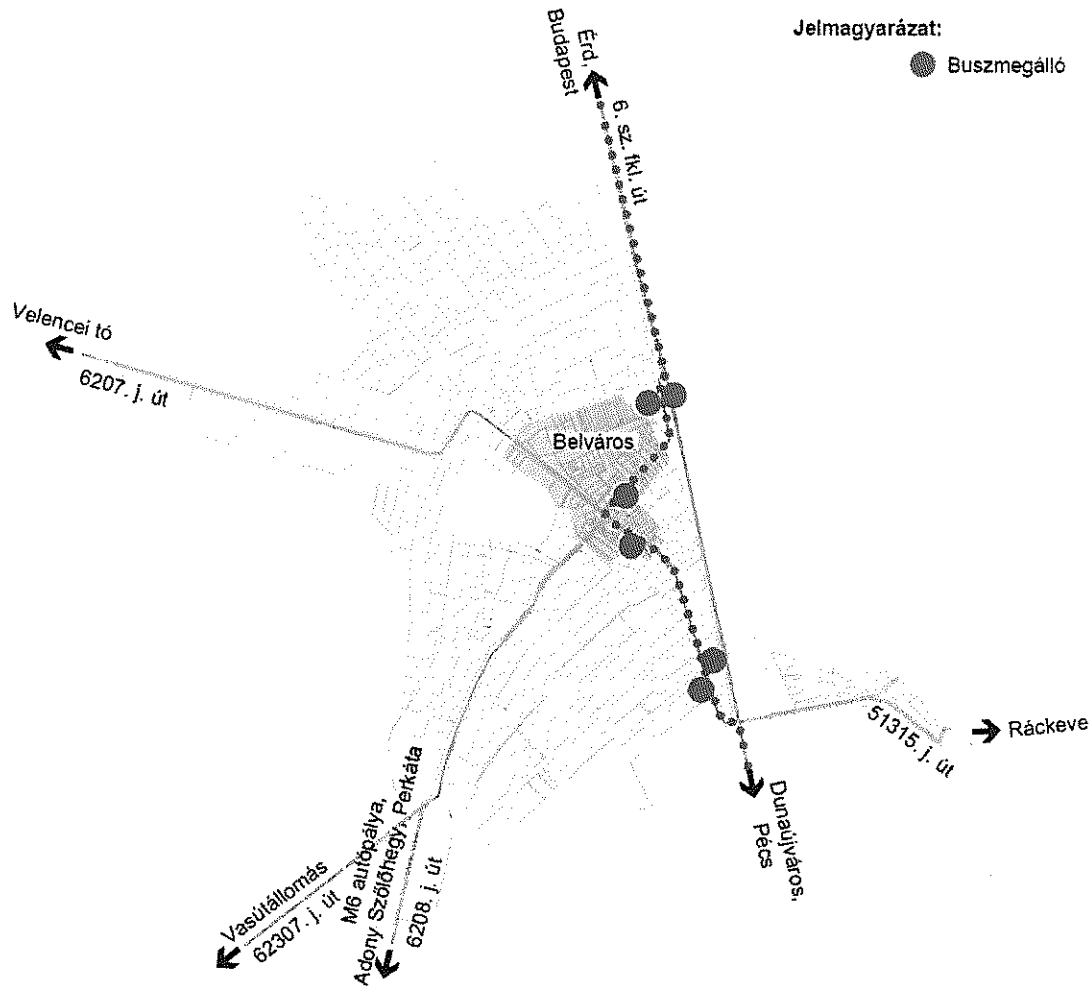
A 11. számú ábrán látszik, hogy a megállóhelyek nem fedik le a város egész területét. A város különböző pontjaiból akár 1,5 km-t is meg kell tenni a lakosoknak a buszmegállóhelyek eléréséhez. A város nyugati felének, így a helyközi autóbusz közlekedéshez először ezt a távolságot kell megtenni, ami kerékpárral a tárolási lehetőségek miatt nehézkes, gyalogosan pedig túl nagy az idővesztés. További probléma a menetrend kialakítása, a szomszédos Perkáta megközelítéséhez először Dunaújvárosba kell eljutnunk, valamint a szintén szomszédos Pusztaszabolcs is kizárólag a 6. sz. fkl. út irányába kerülő úton lehetséges. Jelen pillanatban Adony városából nem tudunk olyan autóbuszal sem Budapestre sem pedig Dunaújvárosba eljutni, amely az M6 autópályán haladna végig. A Budapestre ingázóknak egyes napszakokban érdemes először Dunaújvárosba elmenniük és onnan tovább haladni egy gyors (M6 autópályán haladó) járással.

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

Adony városának a közösségi közlekedés kultúrájának javításához ezekkel a problémákkal kell megküzdenie. Összefoglalva tehát az emberek számára elérhetővé kell tenni a vasúti közlekedést, a vasútállomást korszerűsíteni kell, valamint gépkocsi és kerékpárparkolókkal ellátni. Az autóbuszos közlekedés népszerűsítéséhez a megállóhelyek számát újra kell gondolni, azok minőségét és állapotát javítani, valamint a kerékpár tárolási problémákat meg kell oldani.



2. számú kép - Buszmegálló Adony Városban



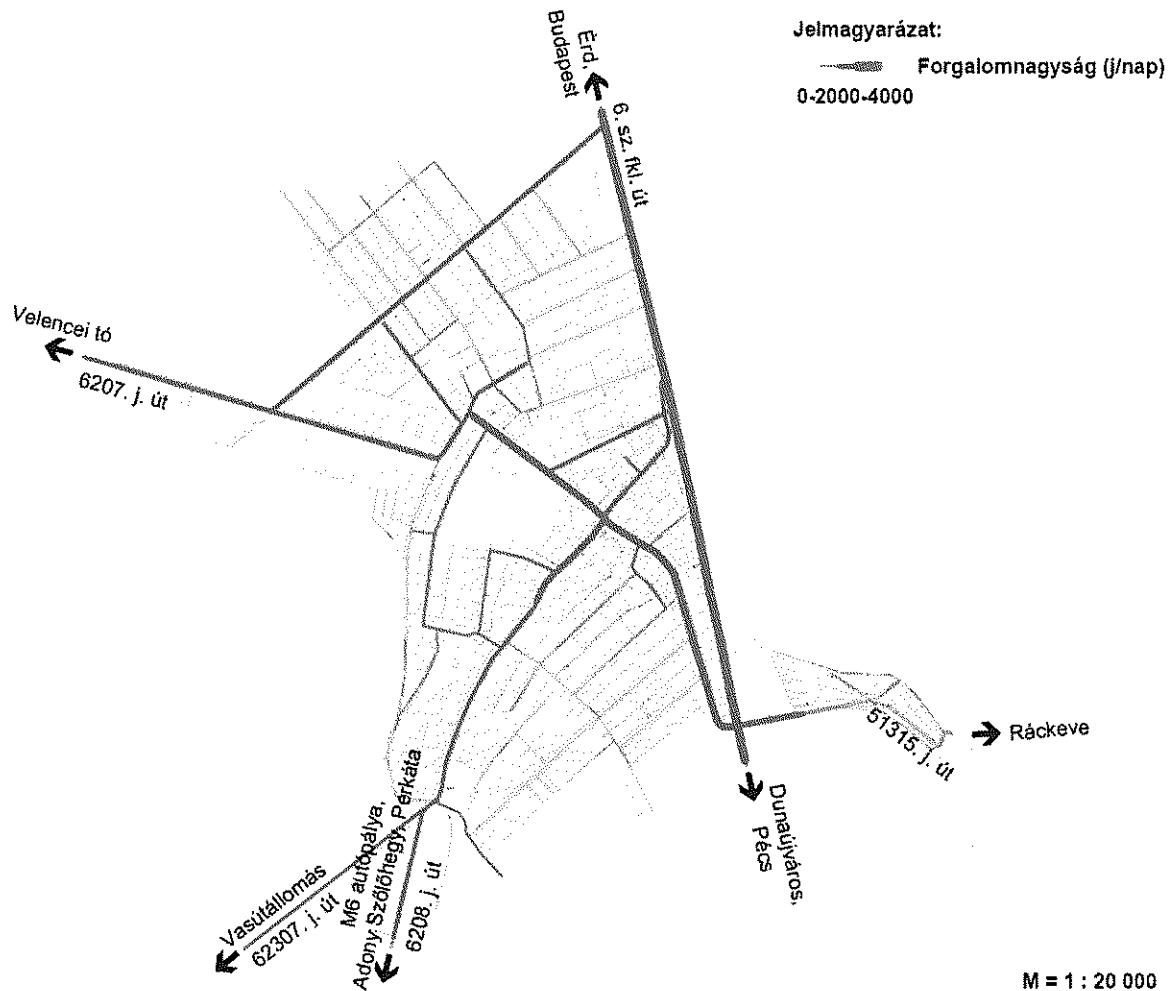
11. számú ábra - Helyközi autóbusz közlekedés Adony városban

3.4. A közúti közlekedés értékelése

Adony város 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 köt össze a várost. A 6207. j. Adony-Velence összekötő út Pusztaszabolcs irányába teremt közúti kapcsolatot a Velencei tóval. A 6208. j. Adony-Perkátai összekötő út Perkátával köti össze a várost. A város belterületi közlekedését a 6207. j. út, illetve a 6208. j. út bonyolítja le. A 6207. j. út a város észak-déli irányú forgalmát vezeti le a városközponton keresztül, a kelet-nyugati forgalmat pedig a 6208. j. út. Jól látható, hogy a 6. sz. fkl. út mellett a belvárosi rész forgalma meghatározó (12. sz. kép). A csúcsórákban reggel és délután a belvárosban a közlekedés nehézkes, a magas gépjármű forgalom, illetve magas kerékpáros részarány miatt. A belváros egyes területein a 4000 j/nap-ból több mint 1000 kerékpáros. A kiépítetlen kerékpáros infrastruktúra hiányában ez a szám rendkívül magas. A kérdőíves felmérés szerint a gépjárművezetők

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

magas részaránya gondolja úgy, hogy a kerékpárosok és a gyalogosok a közlekedést nehezítik a belvárosban.



12. számú ábra - Forgalomnagyság Adony Városban

Adony városában a legnépszerűbb közlekedési eszköz a gépjármű. A lakosok a belterületi mobilitásokhoz is használják az autójukat. A probléma, hogy a belvárosban a parkolás nem megoldott, így az autók az útpadkán állnak. Ez a kerékpárosok és az autók között további konfliktusokat szül. Az elindulásakor elsodrásos, az ajtó kinyitáskor rányitások baleset fordulhat elő. A belesetekén kívül további problémát generál a parkolóhelyek hiánya a belvárosban.

A parkolási és a kerékpáros problémák mellett Adony közúti közlekedésének problémája az utak burkolatának a minősége. A 6207. j. út, illetve a 6208. j. út a Magyar Közút Nzrt. kezelésében van, így az önkormányzat nem tehet intézkedéseket a közút állapotának a javításában. A probléma, hogy a Magyar Közút követelése és szabványai általában magasabbak, mint amennyi finanszírozási kerettel egy Adony városához hasonló Önkormányzat rendelkezik. Emellett a tervezési és engedélyezési feladatok is nehezebbek, összetettebbek, így drágábbak. Az utak felújítása a Magyar Közút mielőbbi feladata. A 6207. j. és a 6208. j. összekötő út problémáit a **3.- 10. számú képekkel** foglaltuk össze. A

3. számú képen láthatjuk, hogy az út teherbírás vesztett állapotba került, az útburkolata mentén kereszt és oldalirányú hálós repedések alakultak ki. A **4. számú képen** a 6207. j. út és a 6208. j. út csomópontját láthatjuk. A képen jól látszik, hogy az évek alatt végzett „javítási” munkák miatt az útburkolat szintje megemelkedett, de a környezetében változás nem történt, ezért a csomópont mellett ilyen és ehhez hasonló 30-40 cm szintkülönbségek alakultak ki (gyalogos és kerékpáros kockázat). Az **5. számú kép** a csomópont vízelvezetési rendszerét ábrázolja, láthatjuk, hogy a rács állapota nem megfelelő, kialakítása korszerűtlen, így veszélyt jelent a kerékpárosokra, gyalogosokra és az autósokra egyaránt. A **6. számú képen** a 6208. j. út látható Perkáta irányában. A kép megmutatja a belváros fő parkolási problémáit, az autók az útburkolaton állnak, így csökkentve annak szélességét. A lecsökkent burkolatszélességen a kerékpárosok és az autósok nehezen haladhatnak egymás mellett. A képről jól látszik, hogy a 6208. j. út burkolata is megrepedezett, teherbírásvesztett állapotban van. A tönkrement, „kátyús” útburkolaton a kerékpáros és az autós közlekedés is nehézkes. A **7. számú kép** szintén ezeket a problémákat mutatja. A **8. számú kép** a 6208. j. út 6. sz. fkl. úthoz közel eső részét mutatja. A képen jól láthatjuk, hogy a burkolat előregedett állapotban van. A keresztutcák csatlakozása szintén kritikus állapotú. A **9. számú képen** a belvárosi rész, 6207. j. út mentén kialakuló parkolási problémáit látjuk. A gépjárművek félig a rossz állapotú útpadkán félig pedig a z útburkolaton állnak, ezzel csökkentve az amúgy is mindössze 6,0 méter széles út burkolatát. Az útszakaszon a kerékpárosok száma több mint 1000 j/nap, így gyakori az a szituáció, hogy kétirányú kerékpáros forgalom mellett kell a gépjármű vezetőknél kerékpárost előzni. Ez nagyon veszélyes művelet, főleg a nagyarányú fiatalok közlekedését tekintve. A **10. számú kép** a 6207. j. út padkarendezésének problémáit mutatja. A kerékpárosok a kisebb nagyobb gödrök miatt képtelenek az útpályát használni még. További probléma, hogy a parkoló autók ezekbe a gödrökbe kell beleállni, hogy megállhassanak. Érezhetjük, hogy ez a megoldás, kialakítás egyáltalán nem megfelelő és nem mondható vonzó, esztétikus városi környezetnek.



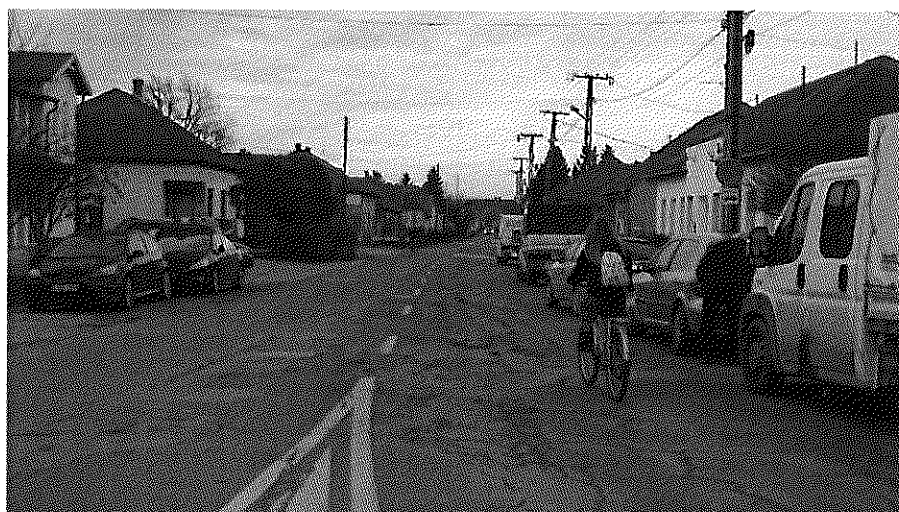
3. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés



4. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés



5. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés



6. számú kép - 6208. j. út állapotfelmérés



7. számú kép - 6208. j. út állapotfelmérés



8. számú kép - 6208. j. út állapotfelmérés



9. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés



10. számú kép - 6207. j. út állapotfelmérés

A település belterületi útjai (önkormányzati kezelésű utak) jó állapotban vannak, az utak karbantartása és felújítása a város lehetőségeihez mérten folyamatosan történik. Két problémás útszakasza a Vétus Salina belterületi gyűjtő út, illetve a Kereszt köz, amely szintén gyűjtő út szerepet tölt be. A Kereszt köz állapota kritikus, az aszfalt burkolat töredezett állapotban van. A burkolat szélessége a forgalom arányához képest kevés (3-3,5m), a padka minősége kifogásolható, valamint az útszakasz vízelvezetési problémáit is meg kell oldani (11. számú kép).

A Vétus Salina út burkolatszélessége megfelelő azonban a burkolat állapota kritikus. A szélesség miatt az autók előszeretettel túllépik a megengedett sebességhatárt, ezzel veszélyeztetve a keresztirányú gyalogos és kerékpáros forgalmat (12. számú kép). Az útszakaszon a burkolat felújítással egy időben, forgalom és sebességcsillapítást kell eszközölni.

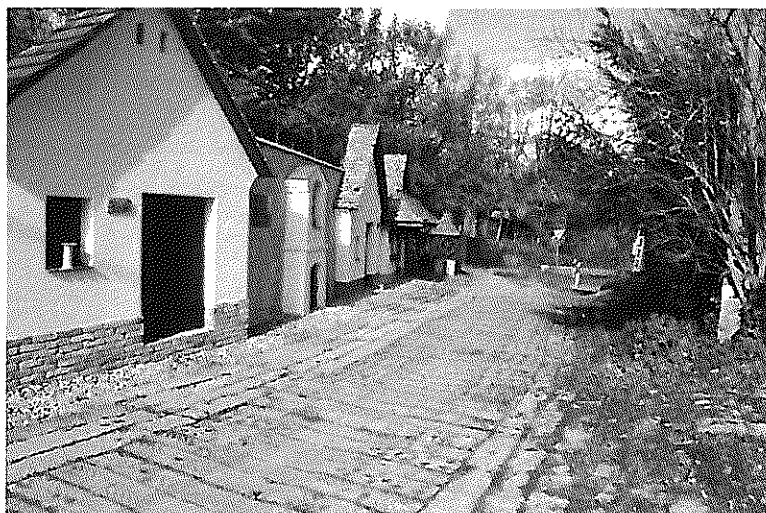


11. számú kép - Kereszt köz



12. számú kép - Vétus Salina út

Adony városától mintegy 3 km-re található az Adonyi Szőlőhegy. A szőlőhegy közkedvelt szabadidős úti cél a város lakói számára, illetve a városi rendezvényeket gyakran rendezik itt. A város vezetőség szándéka a borturizmus fejlesztése, ezzel együtt az Adonyi bor népszerűsítése. Azonban a hangulatos Adony Szőlőhegyi pincesor útburkolata kritikus állapotban van. A régi beton burkolat előregedett, így a közlekedés egyaránt nehézkes gyalogosan, kerékpárral, illetve gépjárművel. Az útszakaszon a parkolása nehézkes a szűk keresztmetszeti kialakítás miatt, valamint a rendezvények részére nincs megfelelően kialakított helyszín. Az út csatlakozása a 6208. j. összekötő úthoz szintén egy konfliktus helyszín, a kikanyarodás során a kanyarodási ívek és a beláthatóság jelentik a legfőbb problémát. A pincesor további problémája a nem megfelelően megoldott és kiépített csapadékvíz elvezető rendszer. Nyári extrém esőzések során a lezúduló víz a burkolaton folyik végig a 6208. j. út mellett futó övárókba. (13.-14. sz. kép)



13. számú kép - Adony Szőlőhegy



14. számú kép - Adony Szőlőhegy

3.5 A gyalogos és kerékpáros közlekedés értékelése

Adony városban a városon belüli mobilitások legnépszerűbb eszközei a gyalogos, illetve a kerékpáros közlekedés. A város méretéből adódóan a városon belüli mobilitások távolsága és ideje rendkívül rövid. A kerékpáros közlekedés nem egyszerű és nem balesetmentes a város területén. A gyalogos közlekedés problémáját a település egészén a járdák burkolatának a minősége jelenti. A burkolatok állapota a város teljes területén kifogásolható, néhol kritikus állapotban van. A 15.-16. számú képen jól látható, hogy a 6207. j. út mellett vezetett gyalogjárda állapota kritikus, a vízelvezető árok kialakítása veszélyes.



15. számú kép – 6207 j. út mellett vezetett járda



16. számú kép - 6207. j. út mellett vezetett járda



17. számú kép - Járdák állapotfelmérése



18. számú kép - Járdák állapotfelmérése

A 17. és 18. számú képeken a város területén található járdák átlagos problémáit láthatjuk. A járdák burkolatai előregedtek, megrepedezett állapotban vannak, gyakoriak a süllyedések ezáltal a nagyobb szintkülönbségek, lépcsők a járdaburkolaton.

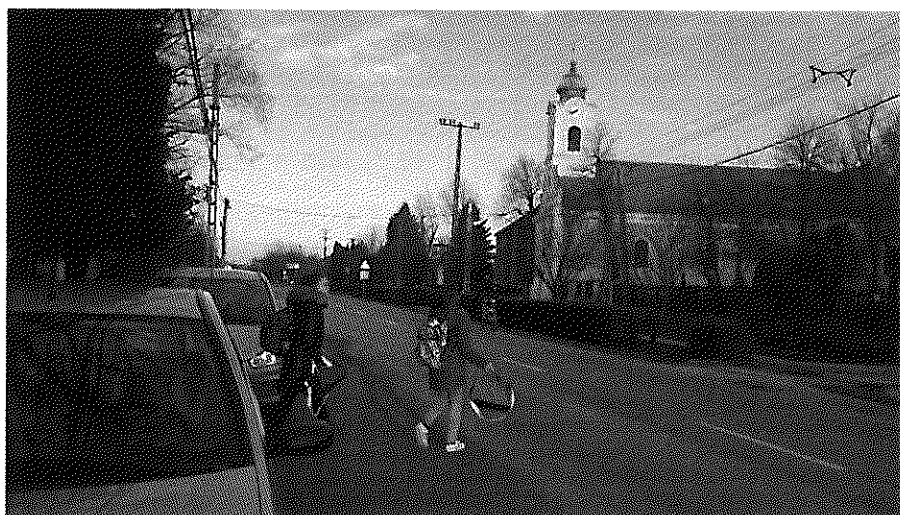
A gyalogos közlekedést tovább nehezíti a gyalogos és kerékpáros átkelőhelyek hiánya. A belvárosi részen (6207. j. út és 6208. j. út csomópont) nem található gyalogos átkelőhely, így a reggeli és a délutáni csúcsórákban a gyalogosok az úton „átszaladva” kell, hogy közlekedjenek. Fontos megjegyezni, hogy az óvoda és az iskola közelsége miatt a gyalogosok nagy része fiatalkorú. A gyalogátkelőhelyek hiánya nap mint nap fokozottan veszélyes szituációkat alakít ki a város teljes területén. A 19. számú képen két fiatalkorú hajt végre átkelést a 6208. j. úton, a gyalog átkelő hely hiányában az autók között kell áthaladniuk. A 20. számú képen a gyalogos átkelőhelyek, illetve az akadálymentesítés hiányára láthatunk példát. A képen egy fiatalkorú rollerrel közlekedő kislány kíséri át egy látás károsult embert a kerékpárosok és az autók között cikázva. A kép jól megmutatja a belvárosi gyalogos közlekedés veszélyességét. A 21. számú képen látható ahogy a gyerekek gyalogátkelőhelyek hiányában az iskola környezetében átszaladva jutnak át az iskola oldalára, ez a reggeli, illetve a délutáni csúcsórában kiemelten veszélyes.



19. számú kép - Gyalogos közlekedés állapotfelmérése

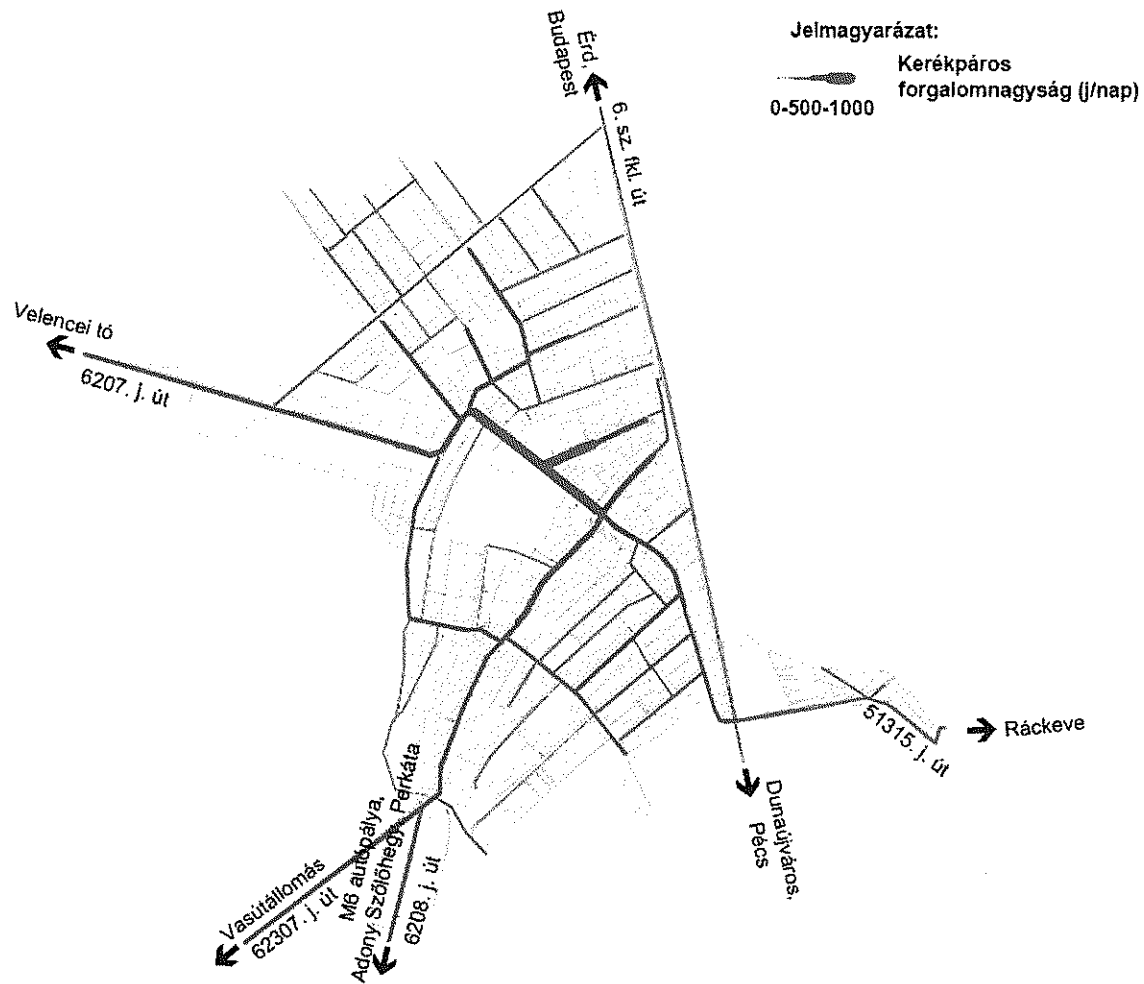


20. számú kép - Gyalogos közlekedés állapotfelmérése



21. számú kép - Gyalogos közlekedés állapotfelmérése

A gyalogos közlekedés problémái mellett a kerékpáros közlekedés során is rendkívül sok nehézséggel találkozunk. Adony városa 2017 decemberében megbízta a SZABOLCS Mérnökiroda Kft.-t, hogy készítse el a város Kerékpárforgalmi Hálózati Tervét. A terv a baleseti adatok elemzésével és a forgalmi adatok elemzésével meghatározta a településen fellelhető kerékpáros konfliktuspontokat. Ezek segítségével képet kaphatunk a kerékpáros közlekedés problémáiról. Adony városában kiépített kerékpáros infrastruktúra hálózat nem létezik, ennek következménye, hogy a kerékpáros közlekedés egy pályán történik a gépjárművekkel közösen. A kerékpáros forgalom nagyságát a 13. sz. képen láthatjuk. Az ábráról kiderül, hogy a belvárosban a kerékpáros forgalom meghatározó, helyenként több mint 1000 kerékpár /nap. Megfigyelhető továbbá, hogy a 6208. j. út és a 6207. j. út mentén a kerékpáros forgalom jelentős, így a kerékpáros infrastruktúrát elsősorban ezeken a területeken kell biztonságosan kiépíteni.

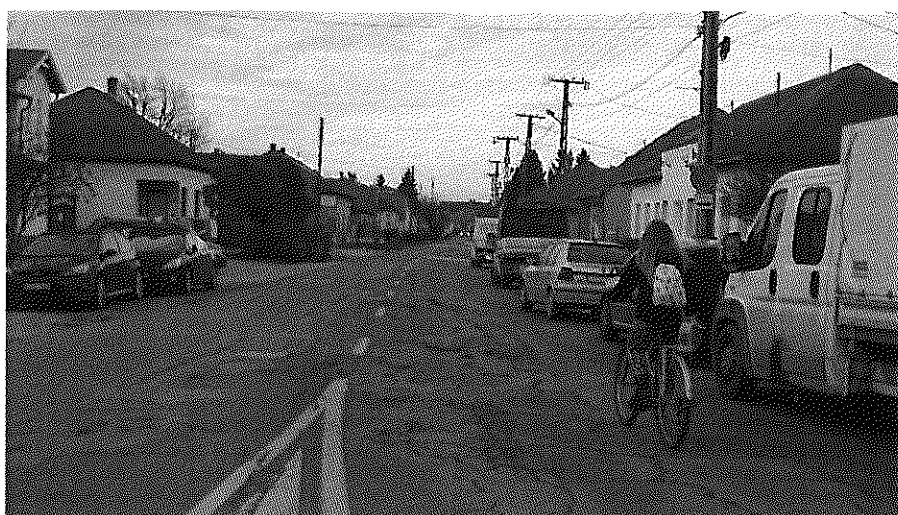


13. számú ábra - Kerékpáros forgalomnagyság

A kerékpáros közlekedés fő problémái a gyalogos közlekedéshez hasonlóan Adony belvárosához kapcsolódnak. A belváros fő kerékpáros problémáit a 22.-27. számú képek mutatják be. A 22. sz. képen a 6208. j. út látható. Az út szélessége (~6-6,5m) ekkora kerékpáros forgalom mellett (~400/nap) nem elegendő a kerékpárosok és a gépjárművek egymás mellett haladására kerékpáros létesítmény nélkül. Láthatjuk, hogy az út szélességét tovább csökkenti, hogy a parkoló autók félig az úton, félig pedig a padkán állnak meg. A kerékpárosok kikerülése a gépjármű vezetők számára nehéz feladat a szembe jövő forgalom miatt, ebből elsodrásos konfliktus helyzet alakulhat ki. A kerékpárosok és a gépjárművek között a ki és beállítás során, valamint az ajtónyitásnál szintén konfliktus alakulhat ki. A képen jól látszik, hogy a 6208. j. út burkolata rossz, tönkrement állapotú, így a kerékpárosok számára nem biztosít komfortos közlekedést. A 23.-24. számú képen a 6207. j. úton egy átlagos téli reggel problémái láthatók. Az úton a kerékpárosok száma kiemelkedős, több mint 1000 kerékpáros/nap, illetve mintegy 3-4000 j/nap gépjármű, illetve tehergépjármű halad át az útszakaszon. Az útvonal szélessége nem megfelelő ahhoz, hogy közös pályán problémamentesen vezesse le a kétirányú kerékpáros és gépjárműforgalmat. Az állandó kerékpáros kikerülés problémákat okozhat mind a szembe haladó, mind pedig az előzendő kerékpárosokkal (23. sz. kép). A problémához hozzáadódik a 6208. j. úthoz hasonló

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

parkolási problémák miatt bekövetkezett konfliktus. A konfliktus az út szélén parkoló autók miatt következik be, a kerékpárosok kikerülésével a gépjárművek akadályozzák a szemben haladó forgalom lefolyását (24. sz. kép). A 25. sz. képen láthatjuk, hogy a 6207. j. út mellett a padka állapota kritikus, így a kerékpárosoknak nincs menekülő útvonal ha konfliktus adódik az útburkolaton. A 26. számú képen láthatjuk, hogy a belvárosban áthaladó tehergépjármű forgalom a csúcsórákban komoly problémákat okoz mind a kerékpározók mind pedig a gyalogosok számára. A 27. sz. kép azt mutatja meg, hogy az adonyi lakosság körében a kerékpáros szokások kiemelkedők, a képen látható nő két gyermeket szállít egy téli reggeli órában az óvodába. Ilyen kerékpáros forgalom és kialakult kultúra mellett a közösen vezetett kerékpáros és gépjármű forgalom fokozottan veszélyes, így a probléma megoldása elengedhetetlen.



22. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése



23. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése



24. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése



25. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése



26. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése



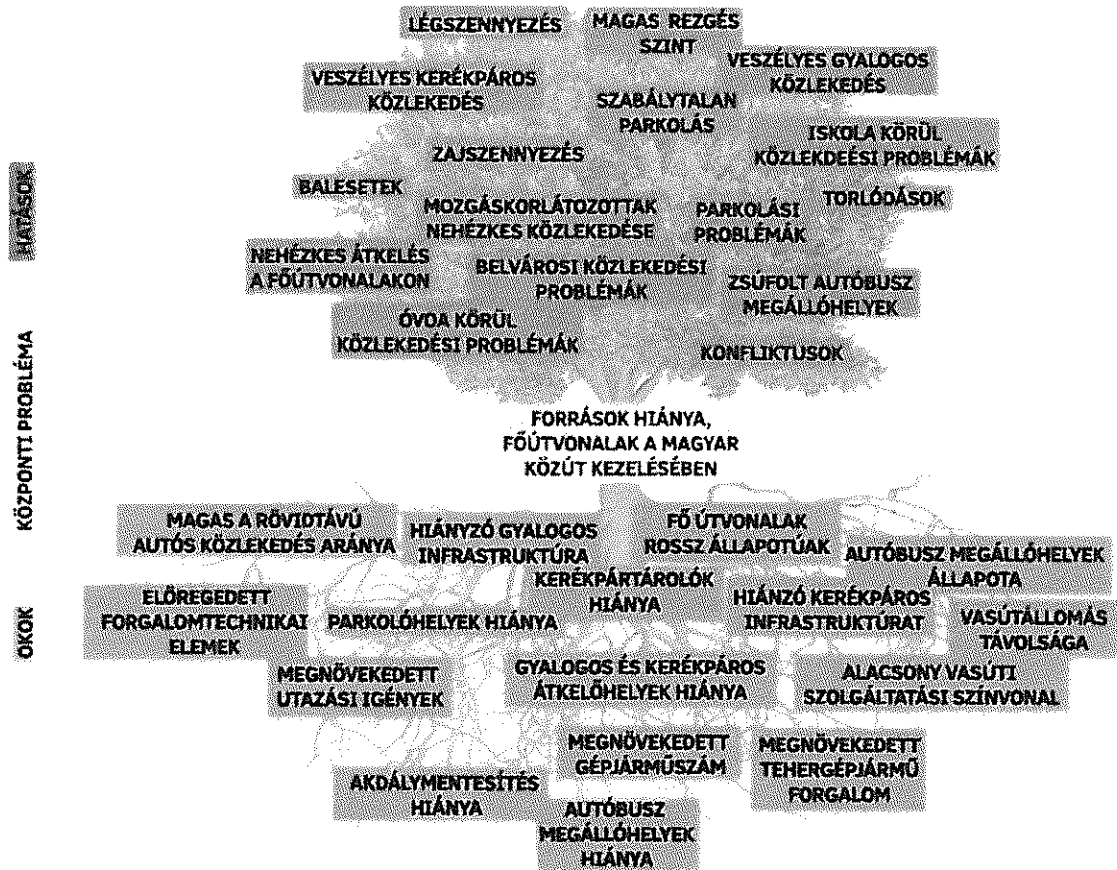
27. számú kép - Kerékpáros közlekedés állapotfelmérése

3.6 Problémák és lehetőségek (SWOT)

Adony városában a mobilitás fejlesztése során a jövőben követendő irányok meghatározásához, illetve a szükséges változások megtételéhez elengedhetetlen a jelenlegi közlekedési helyzet felmérése, megértése, valamint a problémák és a hatások feltárása. Az erősségek, a lehetőségek, a gyengeségek és a veszélyek összefoglalásához egy egyszerű SWOT analízist készítettünk (1. számú táblázat). A mobilitások során megjelenő problémákat, illetve azok hatásait és következményeit egy problémafa segítségével ábrázoltuk (14. sz. ábra)

<i>Erősségek</i>	<i>Gyengeségek</i>
Kertvárosias jelleg	A főbb közlekedési útvonalai minden irányból keresztezik a várost
Magas a kerékpáros mobilitások száma, kerékpározásra való hajlandóság	Hiányzó közúthálózati elemek, szűk keresztmetszetek
Népesség növekedés, magas a fiatalok száma	Rossz minőségű burkolatok, hiányos forgalomtechnikai elemek
Jó infrastrukturális kapcsolatok (vízi, vasúti és közúti megközelíthetőség)	Veszélyes útkereszteződések (6. sz. fkl. út)
Könnyen átalakítható keresztmetszetek	A városon belüli kerékpáros infrastruktúra hiánya
Adony Önkormányzati támogatás	Gyalogos járdák kritikus minőségű burkolata, gyalogátkelőhelyek hiánya
Mérsékelt tranzitforgalom	Vasúti kapcsolatok kihasználatlansága, vasútállomás leromlott állapota
	A játszóterek, tornapályák, pihenőhelyek területe a településen nem képvisel nagy arányt
	Belvárosi parkolási helyzet kritikus
<i>Lehetőségek</i>	<i>Veszélyek</i>
Városon belüli rövid utazások	A megfelelő döntéshozói szemlélet nem alakul ki
Nagyarányú kiépítetlen kerékpáros hálózat a lakott területen és a lakott területen kívül	A kerékpáros infrastruktúra fejlesztés háttérbe szorul az autós infrastruktúra fejlesztések mellett
A lakosság egy nagy része fogékony a kerékpározásra	Magyar Közút kezelésében lévő 6207-6208. j. utak felújítása nem történik meg, az állapotuk tovább romlik
A földrajzi elhelyezkedés miatt jelentős potenciál a kerékpáros turizmusban	A keresztmetszetek és kerékpárutak szakszerűtlen tervezése, hálózati szerep kidolgozása nélkül
Uniós és állami források egyes fejlesztésekre (pl. TOP, Zöld Városok)	Gépkocsi birtoklás Országos növekedési trendje, csökkenő üzemanyag ár csökkenti a kerékpárosok, gyalogosok, tömegközlekedők részarányát
Kihasználatlan vasúti kapcsolatok	A közösségi közlekedés állapotromlása miatt a gépjármű használók száma növekedik
Déli elkerülő út kiépítése csökkenti a belváros forgalmát	
Duna közelsége	
Turizmus fejlesztése (Duna part, Adony Szőlőhegy, Zichy kastély)	

1. számú táblázat - SWOT analízis



14. számú ábra - Problémafa

4. Adony város jövőképe és mobilitási céljai

4.1. Jövőkép

A jövőkép meghatározása a Fenntartható városi mobilitási terv egyik legfontosabb pontja. A város jövőképe foglalja össze, hogy a városlakók és a város vezetői milyen városban szeretnének élni, a város milyen irányba szeretne fejlődni. Általában a város jövőképe a célrendszer alapja, a meghatározott célok elérése, a jövőkép eléréséhez vezető út.

Adony város mobilitási jövőképét és a szükséges fejlesztési irányokat a város átfogó jövőképének megfelelően kell, a város céljaihoz igazodva kell meghatározni. Adony város hosszú távú (2030-ig) jövőképét Adony Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája tartalmazza.

Adony város jövőképe:

Adonyban a tervezett fejlesztések hatására jelentősen javul a városi lakosság életminősége, a település népességvonzó képessége, egyben vonzóbbá téve a várost a betelepülni szándékozó vállalkozások számára is. A gazdasági életben végbemenő változások hozzájárulnak a népesség életkörülményeinek

javulásához, a helyi munkaerőpiac erősödéséhez. A fejlődés hatására erősödik a lakosság identitástudata és kötődése a városhoz, a szolgáltatások színvonalának javulása pedig hozzájárul Adony térségi szerepének és helyének stabilizálásához.

4.2. Célrendszer

A célrendszer megalkotása, két részből adódik össze. Az első a település egészét nézve egy átfogó célrendszer melyben nem csak fejlesztési célokat határozunk meg (gazdasági növekedés, népességszaporulat), valamint a Fenntartható mobilitási terv elkészítéséhez szükséges közlekedésfejlesztési célrendszer.

4.2.1. Átfogó célrendszer

Az átfogó célrendszer meghatározása szintén két elemből tevődik össze, a hosszú távú átfogó célokból, illetve a középtávú tematikus célokból. Adony városának átfogó céljai a Város Településfejlesztési Stratégiájában foglaltak szerint a 2030-ig tartó időszakra:

Átfogó cél 1

A helyi gazdaság megerősítése az üzleti környezet továbbfejlesztésével és a turisztikai potenciálok kihasználásával.

Átfogó cél 2

A lakosság és a vállalkozások számára egyaránt vonzó városi arculat erősítése Adony infrastrukturális fejlesztése révén, a természeti értékek megóvása mellett.

Adony város 2015-2020 között elérendő középtávú tematikus céljai a Város Településfejlesztési Stratégiája szerint:

Tematikus középtávú cél 1

Adony gazdasági pozíciójának javítása a meglévő helyi potenciálok erősítése és a vállalkozók számára kedvező üzleti környezet kialakítása révén.

Tematikus középtávú cél 2

Adony város infrastrukturális adottságainak fejlesztése a település vonzerejének növelése és a városi arculat erősítése érdekében.

Tematikus középtávú cél 2

Az együttműködések ösztönzése a közösségi tudat, a helyi identitás és a társadalmi összetartozás erősítése érdekében.

4.2.2. Közlekedésfejlesztési célrendszer

A város hosszú és középtávú irányvonalaival, stratégiai céljaihoz igazodva, a lakossági felmérés elvégzése után, a közlekedési helyzet alapos megismerésének eredményeire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából stratégiai célokat kell meghatározni. A stratégiai célokból látható, hogy a fő cél az emberek életminőségének javítása. A Városi Mobilitási Terv 7 különböző stratégiai célkitűzést különböztet meg:

8. Vonzó, funkciógazdag belváros;
9. Tiszta, zöld lakókörnyezet;
10. Vonzó turisztikai célok;
11. Javuló városi elérhetőség, erősödő térségi kapcsolatok;
12. Könnyen elérhető oktatási intézmények és munkahelyek;
13. Biztonságos, jó minőségű közlekedés;
14. Hatékony üzemeltetés, jó állapotú infrastruktúra.

Az első stratégiai cél, a vonzó, funkciógazdag belváros. A városi lakosság szempontjából a legtöbb funkciót Adony város belvárosa látja el. A közlekedés színvonalának vonzó kialakítása növeli a lakosság komfortérzetét, így az életminőségét. Fontos továbbá, hogy az esetleges más turisztikailag vonzó létesítmények miatt érkező turisták szintén egy a környezethez méltó, színvonalas közlekedési rendszerrel találkozzanak.

A második stratégiai cél, a tiszta, zöld, lakókörnyezet. Adony városában a falusias beépítés miatt kertes házakkal találkozunk, így minden lakosnak van saját kertje. Azonban fontos, hogy a közterületeken, zöld területeken játszótereket, közösségi tereket alakítsunk ki. A tiszta környezet szintén fontos eleme egy élhető és fenntartható város megalkotásának.

A harmadik stratégiai cél, a vonzó turisztikai célok bemutatása. Fontos, hogy a jövőben érkező turisták (rendezvény turizmus, áthaladó kerékpáros turizmus) kulturált és magas színvonalon kiépített környezettel, infrastruktúrával találkozzon a turisztikailag vonzó létesítmények vagy tájegységek közelében.

A negyedik stratégiai cél a javuló városi elérhetőség, erősödő térségi kapcsolatok. Fontos, hogy Adony városának közlekedési rendszere beépüljön az Országos és Regionális fejlesztési tervekbe, ezzel erősítve a város térségi pozícióját és növelve a város gazdasági potenciálját. Ezen felül fontos, hogy a közösségi közlekedési rendszerek megfelelő színvonalú kiépítésével, a megfelelő járatszámok elérésével vonzó alternatív közlekedési módot teremtsünk. Az közösségi közlekedési rendszerek népszerűsítésével csökken a gépjárművek száma, így a forgalmi terhelés is.

Az ötödik stratégiai cél, a könnyen elérhető oktatási intézmények és munkahelyek. A lakosság számára a könnyen, gyorsan és biztonságosan elérhető oktatási intézmények, valamint a munkahelyek az

életminőség javulását eredményezik, a város szempontjából pedig gazdaságfejlesztést és munkahelyteremtést okozhat.

A hatodik stratégiai cél, a biztonságos közlekedés. A közlekedés biztonság növelését az infrastrukturális fejlesztésekkel, valamint a közlekedők szemléletformálásával érhetjük el. A lakosság és az átutazó turizmus számára egyaránt fontos, hogy az úti célok egyszerűen, és biztonságosan megközelíthetők legyenek

A hetedi stratégiai cél, hatékony üzemeltetés és a jó állapotú infrastruktúra. A városüzemeltetéshez és a közlekedési rendszerek karbantartásához szükséges és megfelelő szervezeti háttér kiépítése és fejlesztése rendkívül fontos feladat. A megfelelő karbantartási rendszer a város közlekedési vagyonának jó állapotban tartását eredményezi, amellyel az infrastruktúra létesítmények életciklusa növelhető.

A stratégia célok eléréséhez a célokat további operatív rész célokra kell bontanunk. Az egyes pontokon az operatív célok külön-külön, a forrásoknak megfelelően történő elérése eredményezi a végső célok beteljesülését. Egy operatív cél egyszerre több stratégiai cél alatt is elhelyezhető. Adony városának stratégiai és operatív célkitűzései:

1. Vonzó, funkciógazdag belváros;
 - 1.1. Emberközpontú közterületek;
 - 1.2. Elérhető szolgáltatások;
 - 1.3. Megfelelő minőségű infrastruktúra hálózat.
2. Tiszta, zöld lakókörnyezet;
 - 2.1. Hatékony területhasználat;
 - 2.2. Közösségi terek fejlesztése;
 - 2.3. Lágymű közlekedési módok térnyerése;
 - 2.4. Közösségi közlekedés fejlesztése.
3. Vonzó turisztikai célok;
 - 3.1. Megfelelő kapcsolat megteremtése a városi infrastruktúra hálózattal;
 - 3.2. Közösségi közlekedés kialakítása;
 - 3.3. Közterületek hasznosítása, vonzó kialakítása.
4. Javuló városi elérhetőség, erősödő térségi kapcsolatok;
 - 4.1. Országos hálózatokhoz való csatlakozás;
 - 4.2. Regionális hálózatokhoz való csatlakozás;
 - 4.3. Intermodalitás növelése.
5. Könnyen elérhető oktatási intézmények és munkahelyek;
 - 5.1. Munkahelyek elérhetőségének javítása;
 - 5.2. Oktatási intézmények elérhetőségének javítása;
 - 5.3. Mobilitás tudatos intézmények;

- 5.4. Megfelelő minőségű közlekedési rendszer kiépítése.
6. Biztonságos, jó minőségű közlekedés;
 - 6.1. Biztonságos közlekedési infrastruktúra kialakítása;
 - 6.2. Felkészült, mobilitás tudatos közlekedők.
7. Hatékony üzemeltetés, jó állapotú infrastruktúra.
 - 7.1. Jól működő intézményrendszer;
 - 7.2. Jó állapotú infrastruktúra.

5. Eszközrendszer

A célrendszer meghatározása után a következő lépést az intézkedések és eszközök megválasztása jelenti. A szükséges intézkedések és eszközök két fő csoportra bonthatók, az első a már korábbi településfejlesztési/rendezési dokumentációkban foglalt fejlesztések, a második pedig a SUMP (Fenntartható Városi Mobilitási Terv) keretén belül meghatározott fejlesztési lehetőségek. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv keretén belül a javasolt intézkedések nagy része a finanszírozási lehetőségek miatt azonnal nem megvalósítható, így az intézkedések számbavételénél fontos azok rangsorolása. A különböző intézkedéseket rövid, közép és hosszú távú fejlesztési célként kellett megjelölni.

5.1. Intézkedések összegyűjtése

A célok eléréséhez történő intézkedések, eszközök és projektjavaslatok összegyűjtése, kigondolása a következőképpen történt:

- A város korábbi stratégiai, fejlesztési dokumentumaiban szereplő a SUMP szempontjából fontos projektek (ITS, KHT);
- A Településszerkezeti Tervben javasolt projektek;
- Az Önkormányzattal történt egyeztetések és bejárások során megfogalmazott projektek;
- Lakossági kérdőíves felmérés során beérkezett eredmények értékelése után megfogalmazott projektek;
- A SUMP célrendszere alapján kialakult projektek;
- A SUMP során megállapított és azonosított problémák alapján létrehozott projektek.

5.2. Intézkedések bemutatása

Az bemutatott intézkedések ütemezését az 5.3.-as pont tartalmazza.

Közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségei:

A távolsági autóbuszos közösségi közlekedés fejlesztésének legfontosabb pontja a megállóhelyek rendezése, azok akadálymentes kiépítése, a járatszámok sűrítése és az autóbuszok minőségének javítása.

Ezek az intézkedések segítenek az autóbuzsos közlekedés népszerűsítésében. A vasúti helyközi közlekedés népszerűsítése és a hálózathoz való hozzákapcsolása szintén fontos feladat. Ennek első lépése a vasútállomás és környezetének vonzó kialakítása, biztonságos kerékpártárolók és személygépkocsi parkolók kiépítése. Fontos feladat, hogy a vasútállomást elérhetővé tegyünk a városlakók számára.

Intézkedések:

- Buszmegállók felújítása;
- Buszmegállóhely kiépítése a Rákóczi utcában;
- Kerékpártárolók elhelyezése a buszmegállók környezetében;
- Buszmegállóhelyek akadálymentes kialakítása;
- Vasútállomás – Belváros közötti kapcsolat megteremtése (e-minibusz);
- Vasútállomás modernizáció;
- Vasútállomás mellett parkolóhelyek és kerékpártárolók kiépítése.

Intermodális fejlesztések:

A város méretéből adódóan, a városba ingázók száma kevés, így az intermodális kapcsolatok kizárólag a helyiek számára fontos jelentőségűek. A feladat a vasútállomás és a szőlőhegy összekötése a belvárossal, illetve a belvárosi részen parkolóhelyek kialakítása. Ennek segítségével a gépjárművel közlekedők a távolsági buszokkal tovább haladhatnak az úti céljuk felé, illetve a városlakók számára a vasúti közlekedés is beépül a mindennapi használatba.

Intézkedések:

- Belváros parkolási problémáinak megoldása;
- E-minibusz elindítása a város területén. Vasúti kapcsolatok erősítése, hétvégén és rendezvények idején a Szőlőhegy és a Duna part összekötése a belvárossal;
- Vasútállomás modernizáció, parkolóhelyek és kerékpártárolók építése.



28. számú kép - Orion E Minibus

Az e-minibusra egy példát a 28. számú képen mutatunk. Az Orion E minibus 100%-ban elektromos felhasználású, így az üzemeltetési költsége alacsony. Az akkumulátorok segítségével egy töltéssel 200 km tehető meg. Ez Adony városában megegyezik az egy nap alatt teljesített kilométerrel. Az akkumulátorok töltési ciklusa mintegy 3 óra, ezután újabb 200 kilométer tehető meg. A gépjármű kialakítása minden nagyváros közösségi közlekedési szabványának és előírásnak megfelel. Az autóbusz teljesen akadálymentesített, 15 fő ülő utast és 10 álló utast képes szállítani, alkalmas a mozgáskorlátozottak és babakocsival közlekedők szállítására. A következő években az elektromos üzemű buszok elterjedése várható az Európai Unióban, így várhatóak ezzel kapcsolatos támogatási programok. A busz segítené a lakóknak a vasútállomásra történő eljutásban, valamint rendezvények idején a Szőlőhegy, illetve a Duna part megközelíthetőségét biztosítaná. Kihasználatlanság esetén érdemes megvizsgálni az esti Iváncsai, illetve Perkátai közlekedés lehetőségét (kérdőíves felmérés alapján sok lakó hiányolja ezeket a járatokat).

Gyalogos közlekedés fejlesztési lehetőségei:

Adony városában az egyik legnépszerűbb mobilitási forma, a gyalogos közlekedés, ennek megfelelően a gyalogjárdák fejlesztései az egyik legfontosabb elemét képezi a mobilitási tervnek. A fejlesztések során a belvárosi rész járdaburkolatait kell modernizálni, ahol szükséges szélesíteni és az akadálymentes közlekedés lehetőségét megteremteni. Fontos továbbá, hogy a gyalogos közlekedés biztonságosabbá váljon, ehhez gyalogos átkelőhelyek kiépítése és a szükséges forgalomtechnikai elemek elhelyezése szükséges.

Intézkedések:

- Hiányzó városi gyalogos kapcsolatok és járdaszakaszok kiépítése;

- Belvárosi részen (Rákóczi utca, Kossuth utca, Bajcsy-Zsilinszky utca, Petőfi utca) gyalogjárdák burkolatának felújítása;
- Duna part – közterület kiépítése, járdák építése;
- Szőlőhegy – biztonságos gyalogközlekedés lehetőségének megteremtése;
- Zichy park – park sétányainak felújítása, közösségi tér kialakítása;
- Rákóczi úton gyalogátkelőhelyek építése (6208 j. út csomópont, Iskola, Óvoda);
- Petőfi utcában gyalogátkelőhely építése;
- Bajcsy-Zsilinszky utcában gyalogátkelőhely építése (6207. j. út csomópont);
- A város területén a rossz állapotú járdák felújítása, újjáépítése;
- Közterületek akadálymentesítése a belvárosban;
- 6. sz. fkl. utat keresztező utak csomópontjainak biztonságossá tétele (6207. j. út, Bocskai u.).

Kerékpáros közlekedés fejlesztési lehetőségei:

A kerékpáros közlekedés fejlesztési lehetőségeit a tavalyi évben elkészült *Kerékpárforgalmi Hálózati Terv* tartalmazza. A fejlesztéseket a *Fenntartható Városi Mobilitási Tervben* a hálózati terv szerint javasoljuk.

Intézkedések:

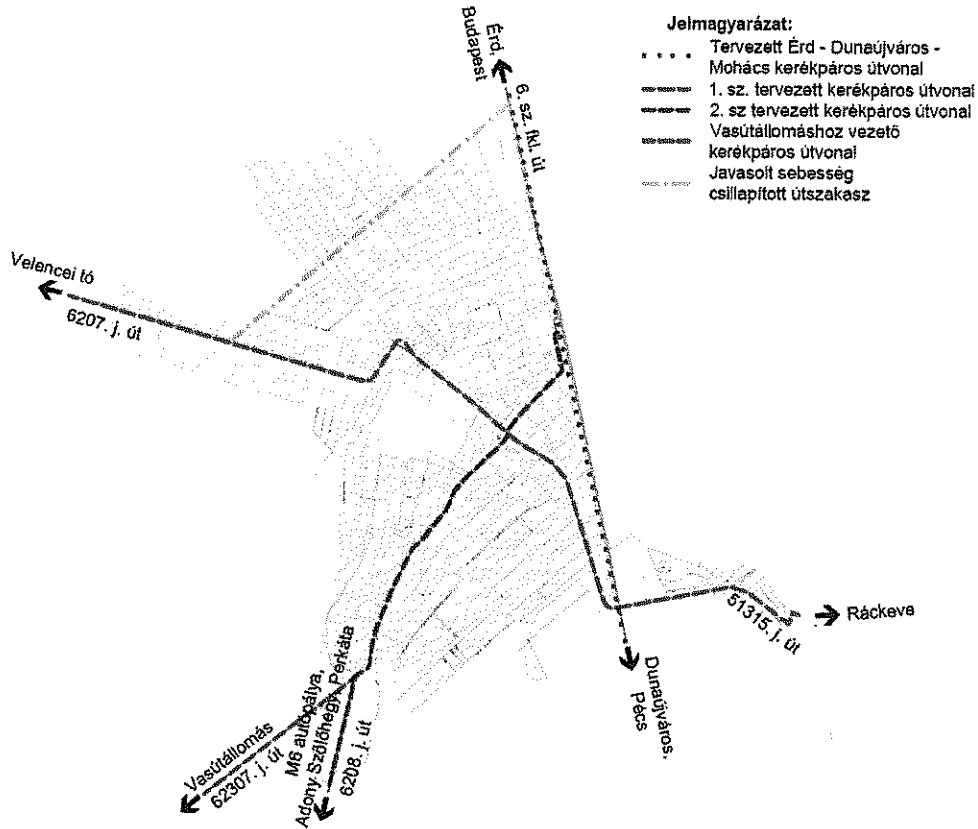
- Rákóczi utcába, (6207. j. út) Belvárosi részen kétirányú elválasztott gyalogos és kerékpárút építése a nagyarányú kerékpáros forgalom miatt (+zárt rendszerű csapadékvíz elvezetés kiépítése);
- A 6207. j. összekötő út és a 6208. j. összekötő út teljes belterületi szakaszán kerékpársáv kiépítése (+ minden szükséges forgalomtechnikai elem elhelyezése);
- Vétus Salina úton a keresztirányú kerékpáros forgalom forgalomtechnikai jelzése;
- Vétus Salina út, a Deák Ferenc utca, illetve az Arany János utcai csomópontok kiemelése a forgalom és sebesség csillapítás érdekében;
- 6. sz. fkl. út keresztezéseinek (6207. j. út, Bocskai utca) biztonságossá tétele;
- 51315. j. út kerékpáros nyom feljelölése, 6. sz. fkl. út és a logisztikai központ bejárata között az útszakasz kiszélesítése;
- 62307. j. úton kerékpáros nyom feljelölés;
- 6208. j. úton, Adony- Szőlőhegy közötti szakaszon kerékpáros nyom feljelölés;
- A város teljes területén kerékpártárolók elhelyezése.

A 15. számú ábra a *Kerékpárforgalmi hálózati tervben* szereplő tervezett kerékpáros hálózatot tartalmazza Adony városában. A kerékpáros hálózat két útvonalból áll. Az első a Rév átkelőtől a 6207. j. összekötő út mentén, a belvároson keresztül, a település északnyugati határáig tart kerékpársáv formájában, valamint a későbbiekben itt csatlakozik a tervezett Adony - Velence regionális kerékpáros

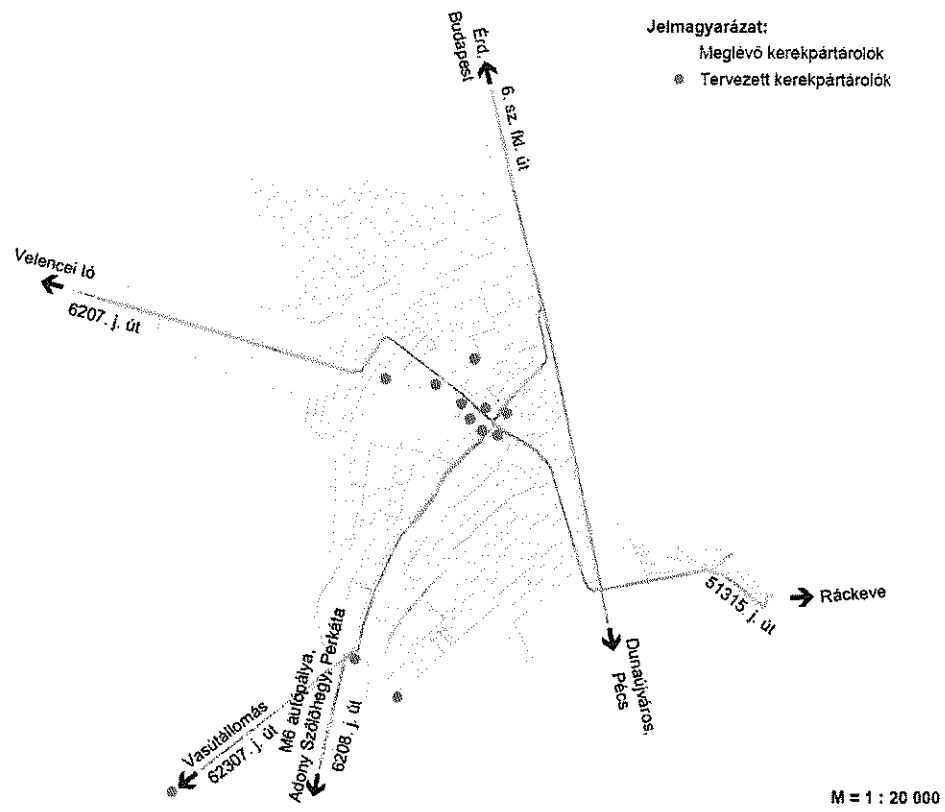
Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

útvonalhoz. A másik tervezett kerékpáros útvonal a 6.sz. fkl úttól indul a 6208. j út mentén a város határáig kerékpáros sáv formájában, utána pedig nyomvonal feljelöléssel halad az Adonyi Szőlőhegyig. A 6208. j. útról a vasútállomás irányába a 62307. j. vasútállomáshoz vezető úton nyomvonal feljelölés szükséges.

A város területén kihelyezendő kerékpár tárolókat a 16. számú ábra ábrázolja, a kerékpár tárolók számát pedig a 2. számú táblázat.



15. számú ábra - Tervezett kerékpárforgalmi hálózati fejlesztések



16. számú ábra - Kerékpártárolók Adony városban

Forgalomvonzó létesítmény	Jelenlegi kerékpártárolók száma	Tervezett kerékpártárolók száma
Vasútállomás	0	min. 15
Termelőszövetkezet	0	min. 5
Temető	0	min. 5
Élelmiszerbolt/Piac	10	25
Okmányiroda	10	15
Bank	7	7
Gyógyszertár	0	min. 10
Távolsági buszmegálló	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. 15
Logisztikai központ	N/A	N/A

2. számú táblázat - Kerékpártárolók Adony városban

Közutak fejlesztési lehetőségei:

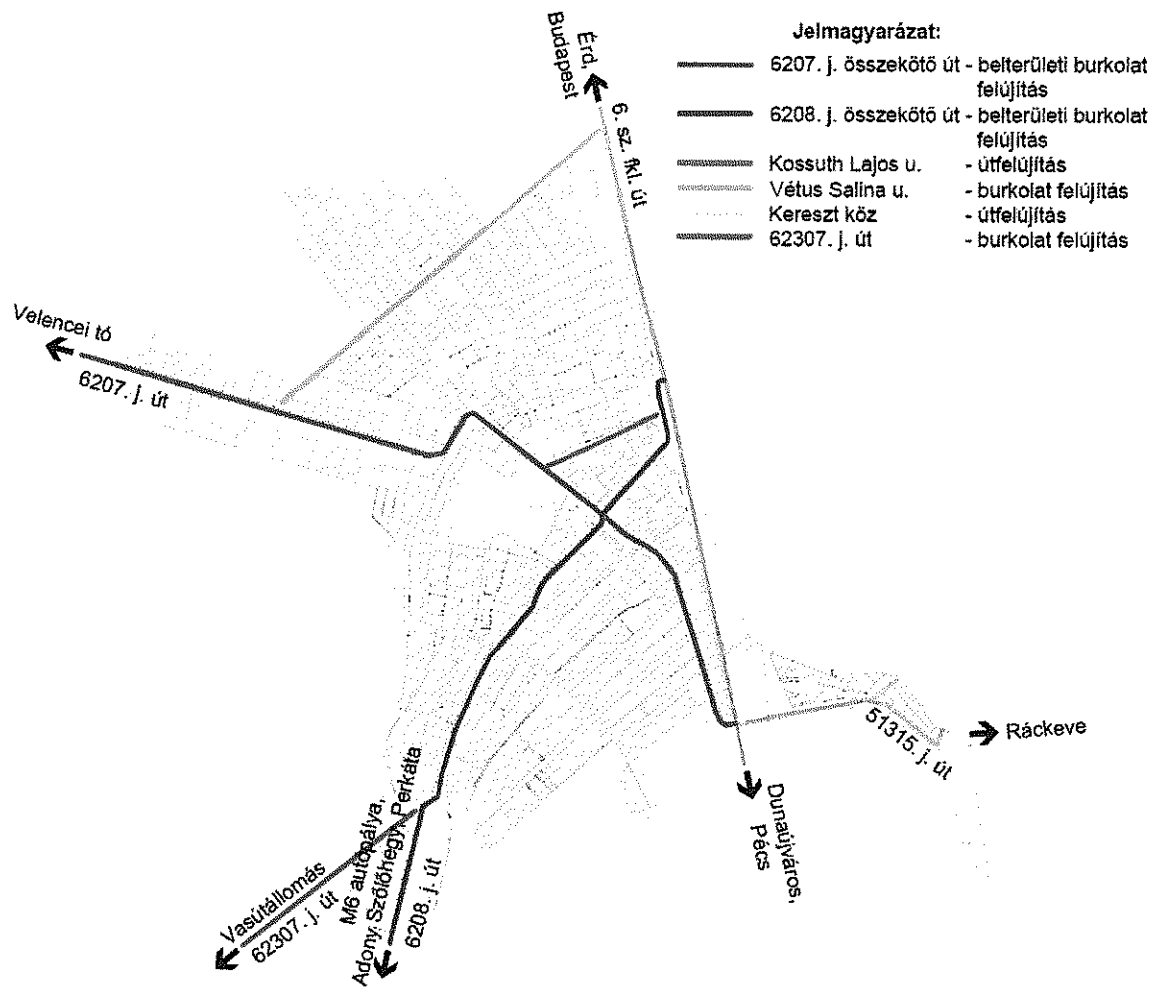
Adony városának a két fő útvonala a 6207 j. Adony-Pusztaszabolcs, valamint a 6208. j. Adony-Perkátá összekötő utak a Magyar Közút Nzrt. kezelésében állnak. Az Önkormányzat számára a fejlesztések az út burkolatán, illetve annak környezetében nehézkesek. Az útszakaszok állapota miatt a két főútvonal belterületi szakaszának teljes hosszán történő felújítás elengedhetetlen fejlesztés, a város arculatának

egyik legfontosabb eleme. A város úthálózata jó minőségű azonban egyes fő és gyűjtő utak felújítást igényelnek.

A 17. számú ábra a tervezett közúti fejlesztéseket összegzi.

Intézkedések:

- 6208. j. összekötő út teljes belterületi felújítása;
- 6207. j. összekötő út teljes belterületi felújítása;
- 6207. j. út/ 6208. j. út csomópont átépítése a SZABOLCS Mérnökiroda I-01/2015 sz. Adony városközpont rehabilitáció c. terve alapján;
- Vétus Salina u. burkolat felújítás;
- Vétus Salina u./Arany János és Deák Ferenc u. csomópont kiemelés;
- Kossuth Lajos utca útfelújítás;
- Kereszt köz útfelújítás, szélesítés;
- 62307. j. út burkolat felújítás;
- Déli elkerülő út megépítése (Adony Város Településrendezési Terve).



17. számú ábra - Tervezett közúti fejlesztések

Parkolási lehetőségek fejlesztési:

Adony városának egyik fő problémája a kaotikus belvárosi parkolási helyzet. Ennek tudatában a városvezetőség ezt a problémát kívánja először megoldani a 2018-as évben. Új parkolóhelyek kialakítását elsőként a 6207. j. összekötő út mentén kell elvégezni.

Intézkedések:

- 6207. j. út mentén párhuzamos parkolóhelyek építése;
- Templom és iskola közé parkoló építése;
- Piac rekonstrukció, parkolóhelyek építése.

Teherszállítás fejlesztési lehetőségei:

Adony városán keresztül haladó teherforgalom, illetve a 6. sz. fkl. úton haladó teherforgalom legnagyobb része az Adonyi Logisztikai központhoz köthető. Az áthaladó forgalom csökkentése érdekében a már korábban tervezett Adony déli elkerülő út megépítése jelentené a tökéletes megoldást.

Intézkedések:

- Déli elkerülő út megépítése.

Turizmust kiszolgáló infrastruktúra hálózati elemek fejlesztései:

A turizmus beindításához Adony városában fontos a turisztikailag fontos területek megközelíthetőségének javítása és környezetük vonzó kialakítása.

Intézkedések:

- Adony Szőlőhegy, Kápolna sor útfelújítás és csapadékvíz elvezetés kiépítése;
- Zichy kastély park sétány és térburkolat felújítás, játszótér kialakítás;
- Duna part, parkolóhelyek, pihenőhelyek (tűzrakó hely, pad, szemetes) kiépítése.

Szemléletformálás, oktatás:

A mobilitási terv célja nem csupán az épített környezet fejlesztése, hanem az a környezet tudatos és fenntartható gondolkodás átadása a lakosságnak. Az eredmények eléréséhez számos oktatási program, illetve szabadidős rendezvény kell hogy társuljon. Az önkormányzatnak a fenntartható város kiépítéséhez erre is szüksége van.

Intézkedések:

- Közlekedésbiztonságra nevelés, szemléletformáló kampányok, rendezvények;
- Közösségi közlekedés népszerűsítése;
- Gyalogos és kerékpáros közlekedés népszerűsítése;
- Hazai és nemzetközi mobilitási együttműködésekbe való részvétel.
- Oktatási programok bevezetése

5.3. Projektcsomagok kialakítása, ütemezés

A SUMP készítésének utolsó lépése a projektcsomagok kialakítása és a projektek megvalósíthatóságának ütemezése. Az ütemezés kialakítása egy Adony méretű város esetében a támogatásoktól, illetve a pályázati forrásoktól függ, ezért a 2020 utáni időszakban a *Fenntartható Városi Mobilitási Terv* felülvizsgálata szükséges. A fejlesztési lehetőségek meghatározása során kialakul projekteknél szükséges egy megvalósítási (prioritási) sorrend felállítása. Adony városa tekintetében a projekteket rövid (2019-ig), közép (2023-ig), illetve hosszú távú (2030-ig) fejlesztésként jelöltük meg.

Közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségei:

Rövidtávú fejlesztések:

- Buszmegállóhely kiépítése a Rákóczi utcában;
- Kerékpártárolók elhelyezése a buszmegállók környezetében.

Középtávú fejlesztések:

- Buszmegállók felújítása;
- Buszmegállóhelyek akadálymentes kialakítása.

Hosszú távú fejlesztések:

- Vasútállomás – Belváros közötti kapcsolat megteremtése (e-minibusz);
- Vasútállomás modernizáció;
- Vasútállomás mellett parkolóhelyek és kerékpártárolók kiépítése

Intermodális fejlesztések:

Rövidtávú fejlesztések:

- Belváros parkolási problémáinak megoldása.

Hosszú távú fejlesztések:

- E-minibusz elindítása a város területén. Vasúti kapcsolatok erősítése, hétvégén és rendezvények idején a Szőlőhegy és a Duna part összekötése a belvárossal;
- Vasútállomás modernizáció, parkolóhelyek és kerékpártárolók építése.

Gyalogos közlekedés fejlesztési lehetőségei:

Rövidtávú fejlesztések:

- Belvárosi részen (Rákóczi utca, Kossuth utca, Bajcsy-Zsilinszky utca, Petőfi utca) gyalogjárdák burkolatának felújítása;
- Szőlőhegy – biztonságos gyalogosközlekedés lehetőségének megteremtése;
- Rákóczi úton gyalogátkelőhelyek építése (6208 j. út csomópont, Iskola, Óvoda);
- Zichy park – Park járdáinak felújítása, közösségi tér kialakítása;
- Petőfi utcában gyalogátkelőhely építése;
- Bajcsy-Zsilinszky utcában gyalogátkelőhely építése (6207. j. út csomópont);
- Közterület akadálymentesítése a belvárosban.

Középtávú fejlesztések:

- Hiányzó városi gyalogos kapcsolatok és járdaszakaszok kiépítése;
- 6. sz. fkl. út keresztezésének biztonságossá tétele (6207. j. út, Bocskai u.).

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

Hosszú távú fejlesztések:

- Duna part – közterület kiépítése, járdák építése;
- A város területén a rossz állapotú járdák felújítása, újjáépítése.

Kerékpáros közlekedés fejlesztési lehetőségei:

Rövidtávú fejlesztések:

- Rákóczi utcába, (6207. j. út) belvárosi részen kétirányú elválasztott gyalogos és kerékpárút építése a nagy arányú kerékpáros forgalom miatt (+zárt rendszerű csapadékvíz elvezetés kiépítése);
- A város teljes területén kerékpártárolók elhelyezése.

Középtávú fejlesztések:

- A 6207. j. összekötő út és a 6208. j. összekötő út teljes belterületi szakaszán kerékpársáv kiépítése (+ minden szükséges forgalomtechnikai elem elhelyezése);
- Vétus Salina úton a keresztirányú kerékpáros forgalom forgalomtechnikai jelzése;
- Vétus Salina út, a Deák Ferenc utca, illetve az Arany János utcai csomópontok kiemelése a forgalom és sebesség csillapítás érdekében;
- 51315. j. út kerékpáros nyom feljelölése, 6. sz. fkl. út és a logisztikai központ bejárata között az útszakasz kiszélesítése;
- 62307. j. úton kerékpáros nyom feljelölés.

Hosszú távú fejlesztések:

- 6. sz. fkl. út keresztezéseinek (6207. j. út, Bocskai utca) biztonságossá tétele;
- 6208. j. úton, Adony- Szőlőhegy közötti szakaszon kerékpáros nyom feljelölés;
- 62307. j. úton kerékpáros nyom feljelölés (+burkolat felújítás).

Közutak fejlesztési lehetőségei:

Rövidtávú fejlesztések:

- 6207. j. út - 6208. j. utak csomópont átépítése a SZABOLCS Mérnökiroda I-01/2015 sz. Adony városközpont rehabilitáció c. terve alapján.

Középtávú fejlesztések:

- 6208. j. összekötő út teljes belterületi felújítása;
- 6207. j. összekötő út teljes belterületi felújítása;
- Vétus Salina u. burkolat felújítás;
- Vétus Salina u./Arany János és Deák Ferenc u. csomópont kiemelés.

Adony Város – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)

Hosszú távú fejlesztések:

- 62307. j. út burkolat felújítás;
- Déli elkerülő út megépítése (Adony Város Településrendezési Terve).

Parkolási lehetőségek fejlesztési:

Rövidtávú fejlesztések:

- 6207. j. út mentén párhuzamos parkolóhelyek építése;
- Templom és iskola közé parkoló építése;
- Piac rekonstrukció, parkolóhelyek építése.

Teherszállítás fejlesztési lehetőségei:

- Déli elkerülő út megépítése.

Turizmust kiszolgáló infrastruktúra hálózati elemek fejlesztései:

Rövidtávú fejlesztések:

- Adony Szőlőhegy, Kápolna sor útfelújítás és csapadékvíz elvezetés;
- Zichy kastély park sétány és térburkolat felújítás, játszótér kialakítás.

Hosszú távú fejlesztések:

- Duna part, parkolóhelyek, pihenőhelyek (tűzrakó hely, pad, szemetes) kiépítése.

Szemléletformálás, oktatás:

Rövidtávú fejlesztések:

- Közlekedésbiztonságra nevelés, szemléletformáló kampányok, rendezvények;
- Közösségi közlekedés népszerűsítése;
- Gyalogos és kerékpáros közlekedés népszerűsítése.

Középtávú fejlesztések:

- Hazai és nemzetközi mobilitási együttműködésekbe való részvétel;
- Oktatási programok bevezetése.

5.4 Kockázatelemzés

A SUMP szempontrendszerének egyik legfontosabb alapkövetelmény, hogy törekedjünk a projektekkal kapcsolatos kockázatok minimalizálására. Ehhez a megelőzés elvét szükséges követnünk és a károk elhárítása helyett, az elháríthatatlan problémákat a lehető legkisebb károkozással kell megoldani. Ennek érdekében azonosítani kellett az egyes projektek esetén felmerülő kockázatok jellegét, majd

megbecsülni azok szintjét, amely utóbbi a károk súlyosságától és az előfordulási valószínűségtől függ. Az egyes kockázattípusokat az alább felsorolt módokon lehetséges kezelni.

Műszaki kockázatok:

- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek;
- Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre.

Környezeti kockázatok:

- Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése;
- A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása.

Pénzügyi kockázatok:

- Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra;
- Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére.

Gazdasági kockázatok:

- Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása;
- Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra.

Döntéshozói kockázatok:

- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal;
- Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében.

Városi-szakmai kockázatok:

- Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel;
- Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében.

Társadalmi kockázatok:

- Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba
- Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba

5.5 Az eredmények mérése és a SUMP felülvizsgálata

A város infrastruktúra hálózata akkor fejlődik kedvezően a fenntartható mobilitás irányában, ha a SUMP által meghatározott célrendszernek megfelelően következnek be a változások. A különböző projektek és lépések eredményességének méréséhez egy számszerű értékelésre van szükség (Monitoring Terv). Ennek megfelelően a különféle indikátorok segítségével mérhetjük a különböző projektek eredményességét esetleg a projektek által bekövetkezett hatásokat. A folyamatos monitoring rendszer

segíthet a város vezetés számára különböző finomhangolások elvégzésére és a mobilitási terv apró változtatásaira a megvalósítás közben.

Lehetséges indikátorok:

- Az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve a célrendszer szempontjából,
- Illeszkedjenek a projektek ütemezéséhez
- Fejezzék ki a változásokat, az értelmezésük és értékelésük ne igényeljen speciális képzettséget
- Meghatározásuk legyen költséghatékony
- Legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylathoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás. Ezt a cél szolgálja a monitoring és az utóbbira épülő SUMP felülvizsgálat, amelynek legfontosabb feladata a soron következő beavatkozások megvalósításának megalapozása. A SUMP felülvizsgálatnak tartalmaznia kell a korábbi dokumentáció óta bekövetkezett változásokat és azok értékelését, valamint meg kell határozni a következő fázisokban szükséges beavatkozásokat és projekteket. Tartalmát tekintve ki kell terjednie minden olyan változás vizsgálatára, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, továbbá rögzítenie kell a célrendszer, illetve a projekt lista esetleges változásait.

Nagyvenyim, 2018. január



Szabolcs László

okl. Infrastruktúra építőmérnök



Ifj Szabolcs László

okl. Infrastruktúra építőmérnök