



# ASZÓD VÁROS FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERVE



## Stratégiai munkarész BÍRÁLATI DOKUMENTÁCIÓ

2022. május



**Megrendelő:**



Aszód Város Önkormányzata  
2170 Aszód, Szabadság tér 9.

**Készítette:**



Create Value Kft.

1135 Budapest, XIII. Zsinór utca 38-40.



# ASZÓD VÁROS

## FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

**Megrendelő:**



Aszód Város Önkormányzata

2170 Aszód, Szabadság tér 9.

**Készítette:**



Create Value Kft.

1135 Budapest XIII. Zsinór utca 38-40.

Dobrocsi Tamás

Pusztai Ádám

Körmendi-Bohorquez Sandra

Berdefi Tünde Teodóra

Hannus-Pál Anna

Ügyvezető (13-3415)

Felelős tervező (01-16733)

Tervező

Gyakornok

Gyakornok



## Tartalomjegyzék

Ábrajegyzék .....	2
Táblázatok jegyzéke .....	2
Mellékletek jegyzéke .....	3
1 Vezetői összefoglaló .....	4
1.1 Előszó .....	4
1.2 A mobilitási tervezés céljai .....	5
1.3 A mobilitási stratégia készítésének módszere .....	7
1.4 A helyzetelemzés összefoglalása .....	8
1.5 A stratégia összefoglalása .....	10
2 Trendek, jövőkép és célrendszer .....	16
2.1 Trendelemzés .....	16
2.1.1 Lokális trendek .....	16
2.2 Országos szintű trendek .....	16
2.2.1 Globális trendek .....	19
2.3 Forгатókönyvek .....	22
2.4 Jövőkép .....	24
2.5 Célrendszer .....	25
2.5.1 FVS célrendszere .....	25
2.5.2 Tematikus célok .....	25
2.5.3 Területi célok .....	26
2.5.4 Horizontális célok .....	27
3 Eszközrendszer .....	28

3.1 Programcsomagok bemutatása .....	28
3.1.1 (P1) Aszód főutcájának modernizálása .....	28
3.1.2 (P2) Iskolába járás segítése .....	28
3.1.3 (P3) Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése .....	29
3.1.4 (P4) Parkolási rendszer optimalizálása a városban .....	29
3.1.5 (P5) Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere .....	29
3.1.6 (P6) Biztonságos és inkluzív lakóterületek .....	30
3.1.7 (P7) A mobilitási igényeket befolyásoló külső tényezők a fizikai és virtuális térben .....	30
3.1.8 (P8) Magas színvonalú városi infrastruktúra .....	31
3.2 Projektek ismertetése és értékelése .....	31
3.2.1 Módszertan .....	31
3.2.2 (P1) Aszód főutcájának modernizálása .....	35
3.2.3 (P2) Iskolába járás segítése .....	37
3.2.4 (P3) Város belső kapcsolatrendszerének erősítése .....	39
3.2.5 (P4) Parkolási rendszer optimalizálása a városban .....	45
3.2.6 (P5) Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere .....	48
3.2.7 (P6) Biztonságos és inkluzív lakóterületek .....	50
3.2.8 (P7) A mobilitási igények befolyásolása .....	52
3.2.9 (P8) Magas színvonalú városi infrastruktúra .....	53
3.2.10 A projektek rangsorolása és egymásra hatása .....	55
4 A Mobilitási Terv megvalósítása és nyomon követése .....	57
4.1 Cselekvési terv .....	57
4.2 Monitoring rendszer .....	57

4.2.1	A visszacsatolás rendszerének felépítése .....	57
4.2.2	Indikátorok.....	58
4.3	Elérhető források.....	59
4.3.1	Általános összefoglaló.....	59
4.3.2	Lehetséges források bemutatása.....	59
4.3.3	Lehetséges források.....	60
4.3.4	Pályázható projektek .....	60
4.4	Kockázatkezelési terv .....	61
4.4.1	Kockázat fogalma.....	61
4.4.2	A felmerülő kockázatok .....	61
4.4.3	A kockázatok típusai .....	62
4.4.4	A kockázatok kezelése .....	64
4.5	Részvételiség .....	65
4.5.1	Munkacsoport létrehozása .....	65
4.5.2	Lakosság.....	65
5	Mellékletek.....	66

## Ábrajegyzék

1. ábra:	Aszód földrajzi elhelyezkedéséből és a közlekedési hálózati kapcsolataiból eredő problémák.....	9
2. ábra:	a SUMP cél- és eszközszerének felépülése .....	12
3. ábra:	példa a Kossuth Lajos utca új keresztmetszetének jellegére (forrás: Global Designing Cities Initiative).....	14
3. ábra:	Aszód motorizációs trendjei az ezredforduló után (forrás: KSH).....	16

4. ábra:	az agglomerálódás folyamata Magyarországon (forrás: KSH).....	18
5. ábra:	értékelési szempontok és a súlyszámok.....	32

## Táblázatok jegyzéke

1. táblázat:	a SUMP és a hagyományos közlekedéstervezés szemlélete közötti különbségek .....	5
2. táblázat:	a kiemelt projektek listája .....	14
3. táblázat:	feltárt kockázatok és azok hatása Aszódra .....	21
4. táblázat:	P1 programcsomag projektjei .....	35
5. táblázat:	P1 programcsomag projektjeinek értékelése.....	36
6. táblázat:	P2 programcsomag projektjei .....	37
7. táblázat:	P2 programcsomag projektjeinek értékelése.....	38
8. táblázat:	P3 programcsomag projektjei .....	39
9. táblázat:	P3 programcsomag projektjeinek értékelése.....	42
10. táblázat:	P4 programcsomag projektjei .....	45
11. táblázat:	P4 programcsomag projektjeinek értékelése.....	47
12. táblázat:	P5 projektcsomag projektjei.....	48
13. táblázat:	P5 projektcsomag projektjeinek értékelése .....	49
14. táblázat:	P6 programcsomag projektjei .....	50
15. táblázat:	P6 programcsomag projektjeinek értékelése.....	51
16. táblázat:	P7 programcsomag projektjei .....	52
17. táblázat:	P7 programcsomag projektjeinek értékelése.....	52
18. táblázat:	P8 programcsomag projektjei .....	53

19. táblázat: P8 programcsomag projektjeinek értékelése .....	54
20. táblázat: a pályázatok főbb tulajdonságai .....	60
21. táblázat: releváns, jelenleg aktív források .....	60
22. táblázat: a pályázatokban támogatható, legmagasabb prioritású projektek .....	61

## Mellékletek jegyzéke

1. Melléklet: Az FVS és a SUMP céljainak összefüggései .....	66
2. Melléklet: A SUMP céljainak és eszközeinek összefüggései .....	67
3. Melléklet: a legmagasabb prioritású projektek rangsorolása.....	69
4. Melléklet: az egyes célokhoz rendelt indikátorok .....	70

## 1 Vezetői összefoglaló

### 1.1 Előszó

A város mobilitásának fejlesztési irányát középtávon meghatározó dokumentuma a SUMP, azaz Fenntartható Városi Mobilitási Terv. Ez egy stratégiai dokumentum, azaz bizonyos értékrend mentén jelöl ki egy utat, amihez a városvezetés döntései igazodni tudnak, és valósulnak meg ennek szellemében a projektjei, majd a városban, de akár a várostérségben. A SUMP-nak emellett egy másik fontos és praktikus szerepe, hogy bizonyos esetekben egyes támogatások lehívásához rendelkezni kell ezzel a dokumentummal, illetve egy-egy adott projektnek szerepelnie kell benne, azaz a dokumentum másik célja a mobilitással kapcsolatos projektekhez a forrás megszerzése.

A stratégia elkészítése során létrehozott projektek mindegyike a SUMP szellemiségével összhangban van, ami elsősorban az embert és a környezetet helyezi előtérbe, illetve azt, hogy a mobilitáson keresztül hogyan érhető el a város prosperitásának növekedése. Mindez azt is jelenti, hogy nem jelennek meg olyan projektek, amik a gépkocsi közlekedés öncélú fejlesztését támogatná, azaz nem javasol közúti kapacitás, megengedett járműsebesség, vagy parkoló férőhely koncepciót nélkülöző növelését.

Már a helyzetértékelés során egyértelművé vált, hogy a városnak nincsenek jelenleg konkrétumokon alapuló közlekedésfejlesztési tervei, csak az érzékelt problémák, és az azokhoz elképzelt fejlesztési javaslatok. Ez a dokumentum – révén, hogy stratégia – az egyes elképzelésekből a SUMP szemlélete mentén cél- és eszközrendszer hozott létre, azonban ennél konkrétabban műszaki megoldásokat nem tartalmaz. Ez egyébként az egyik elsődleges feladat, hogy a hiányzó közlekedésfejlesztési dokumentumok, mint például a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv, kellő megalapozottsággal és kézzel fogható műszaki tartalommal készüljenek el.

A gépkocsi központú közlekedéstervezés szemléletét mára egyre inkább felváltja a mobilitásmanagement, ami a járművek helyett az embert helyezi előtérbe. Míg előbbi inkább utánkövető magatartás, azaz a pillanatnyi igényeket igyekszik lekövetni, rövidtávon hoz ugyan sikereket, de azok gyorsan erodálnak, míg utóbbinak ugyan hosszabb időtávon jelenik meg a pozitív hatása, azonban az sokkal tovább tart, mivel beindít egy pozitív spirált.

Mindezekkel együtt az évtizedes berögzülések, szokásjogok, rossz gyakorlatok miatt a paradigmaváltás természetesen kihívásoknak néz elébe a társadalom egyes rétegeivel. Ez természetes folyamat, hiszen minden jogos közérdek érvényesítése óhatatlanul is sért bizonyos magánérdekeket, a változástól való félelem pedig az emberi természet része, és a közlekedéssel kapcsolatban sincs ez másként. A SUMP egyes intézkedéseivel várhatóan fel kell vállalni konfliktusokat, azonban az is megfontolandó, hogy a magukat károsultnak érzők valójában károsultjai a beavatkozásnak, vagy ez számukra is új lehetőségek előtt nyitja meg a kaput. Ennek felismertetését, az ellenérzések csökkentését nagyban segítik a tájékoztatást, szemléletformálást, érzékenyítést célzó soft projektek.



## 1.2 A mobilitási tervezés céljai

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv, mint tervezési műfaj azt tűzi ki céljául, hogy szakít a hagyományos szemléletű közlekedési tervezés módszertanával, ahol a közlekedési problémák forrását az elégtelen közúti kapacitásban keresték, és annak kielégítése minden egyéb szempontot felülírt. Ez az egyenlőtlen, alágazati szemléletű tervezési hozzáállás hosszú évtizedek után változni kezd, hiszen felismertük, a kapacitásokat nem lehet a végtelenségig növelni, minden egyes kapacitásbővítés pedig csak további igényeket indukál. A közlekedési problémák a legtöbbször csak a tünetét jelentik egy önmagán túlra mutató problémának, ami gyökerezhet a településszerkezetben, a társadalmi struktúrákban, de akár az emberek fejében. A SUMP alapján a javasolt intézkedések ezért korántsem merülnek ki a fizikai tervezésben, hanem sokkal komplexebb módon – ahogy a nevében is van – a közlekedés helyett mobilitást igyekeznek javítani, annak elérhetőségét, hozzáférhetőségét kortól, nemtől, vagyoni helyzetétől, társadalmi körülményektől függetlenül. A tervezés során az alábbi alapelvek mentén kell, hogy készüljön:

- Funkcionális várostérségre kell tervezni a fenntartható mobilitást
- Intézményi határokon átnyúló együttműködésre van szükség
- Be kell vonni a lakosságot és az érdekelteket
- Értékelni kell a jelenlegi és jövőbeli teljesítményt
- Hosszú távú jövőképet és egyértelmű megvalósítási tervet kell kidolgozni
- Valamennyi közlekedési módot integráltan kell fejleszteni
- Gondoskodni kell a nyomon követésről és értékelésről
- Biztosítani kell a minőséget

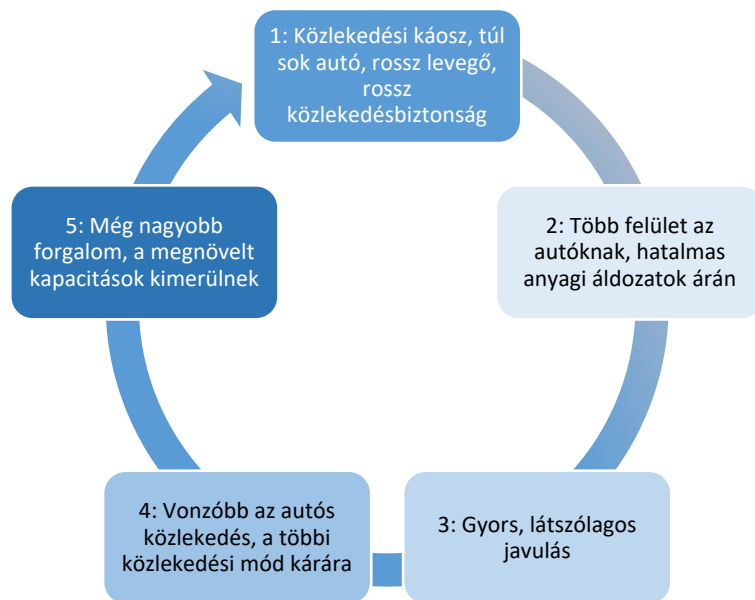
Mindezeket figyelembe véve a hagyományos és a SUMP tervezési megközelítés különbségeit jól szemlélteti az 1. táblázat.

1. táblázat: a SUMP és a hagyományos közlekedéstervezés szemlélete közötti különbségek

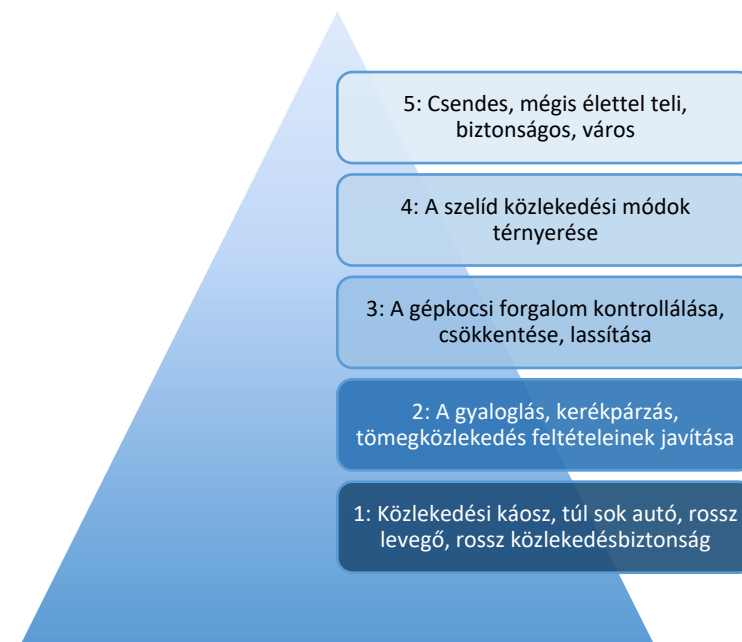
Hagyományos közlekedéstervezés	Fenntartható Városi Mobilitási Terv
Központban a forgalomszervezés	Központban az ember
Legfőbb cél: a forgalmi kapacitás és a sebesség	Legfőbb célok: az elérhetőség és az életminőség, továbbá a fenntarthatóság, a gazdaságélénkítés, a szociális egyenlőség, a közegészség és a környezetminőség
Alapvetően egyfajta közlekedési módot kezel	Az összes közlekedési mód összehangolt fejlesztésével foglalkozik, ahol az átfogó cél a környezetkímélő közlekedési módok előnyben részesítése
Központban az infrastruktúrafejlesztés	Integrált intézkedéscsomagok a költséghatékony megoldások jegyében
Szakmai tervdokumentáció	Szakmai tervdokumentáció, amely összhangban van, illetve kiegészíti a kapcsolódó szakpolitikát
Rövid- és középtávú megoldási terv	Rövid- és középtávú megoldási terv, amely része egy hosszú távú stratégiának
Közigazgatási területhez kapcsolódik	Közlekedési szokásokon alapuló funkcionális területhez kapcsolódik
Szakértők terveznek a megbízó diszpozíciója alapján	Különböző érdekcsoportok bevonásával, átlátható társadalmi részvétellel történik a tervezés
Korlátozott hatásértékelés	Rendszeres hatásfigyelés és értékelés

A fentiekből egyértelműen látszik a konklúzió, hogy az egyéni gépkocsi használatától való függés csökkentése a cél, a többi közlekedési mód számára biztonságosabb, vonzóbb lehetőség biztosításával. Ez már csak azért is fontos, mert ha a végletekig leegyszerűsítjük, két scenárió, két út áll előttünk.

Az egyik, hogy az életünket a pillanatnyi, egyéni közlekedési igényeinknek alárendelve éljük. Ebben az esetben rövidtávú érdekek mentén az alábbi ördögi körbe kerülünk bele.



A másik pedig, hogy az a környezet, ahol élünk, minőségi, biztonságos, kellemes legyen, tudnunk kell komplexebben látni a tetteink hatásait, és közép-hosszú távon úgy javítani az életünk minőségén, hogy senkinek nem lett rosszabb a mobilitási lehetőségei. Ez persze hosszú folyamat, aminek az első lépcsője lehet egy SUMP dokumentum elkészítése.



Természetesen egy ilyen dokumentum akkor tudja a fent leírt célokat támogatni, ha mögötte politikai szándék is van, a benne foglaltak pedig sorvezetőül szolgálnak a jövő fejlesztései során. A SUMP javaslatai nem feltétlenül konfliktusmentesek, hiszen a közlekedési területek végessége, a megszokásokat, beidegződéseket, előítéleteket kezelve, a stratégiai célok szem előtt tartásával kell a szempontok és az érdekek között priorizálni. Éppen ezért a tervezési folyamat rendkívül fontos része a részvételiség, ugyanis közösen, az érintett felekkel együtt kell egy irányt kijelölni, amivel mindenki egyet tud érteni, azonosulni tud a kívánt jövővel, ezzel segítve a városvezetés döntéseit.

A SUMP önmagában nem egy új terv, hanem a meglévő elképzeléseket feldolgozza, azokat a fenntarthatóság jegyében, a kívánatos célok elérése érdekében kiegészíti, kategorizálja, programcsomagokat és azon belül projektlistát állít össze. A SUMP elfogadása után az intézkedések hatásait monitorozza, értékeli, szükség esetén

visszacsatolja. A tervezés teljes menetét végig kíséri a nyilvánosság, ahonnan egyúttal fontos bemeneteket merít a terv, másfelől pedig az abban foglaltaknak is nagyobb lesz az elfogadottsága.

### 1.3 A mobilitási stratégia készítésének módszere

A mobilitási tervek elkészítésére konkrét útmutatások vannak, ami tartalmazza annak lépéseit, melyek az alábbiak:

- **Előkészítés és helyzetelemzés:** az előkészítés az a kiindulópont, amikor megszületik a politikai elhatározás a SUMP elkészítésére, annak intézményi, pénzügyi, humán-erőforrásbeli keretének meghatározására, a kulcsfontosságú intézmények és szakpolitikuskus támogatásával. Elkészül az ütemezés, az érintettek felkeresése, érdekeltté tétele, a tervezési terület lehatárolása. Jelen dokumentáció pedig a helyzetelemzést tartalmazza, a legfrissebb elérhető, naprakész adatforrások felhasználásával, hogy a mobilitási helyzetkép minden közlekedési alágazat szempontjából ismertté váljon. A lépés mérföldköve egy olyan dokumentáció, ami a teljes tervezési területre vonatkozóan elemzi a mobilitással kapcsolatos fő problémákat és lehetőségeket.
- **Stratégia kidolgozása:** a helyzetelemzés során felfedett állapotok alapján a szakasz célja a mobilitási terv stratégiai irányvonalának meghatározása, együttműködve nem csak az érdekeltekkel, hanem a lakossággal is. A mobilitással összefüggésben lévő egyéb körülményekben bekövetkező változásokat elemezve különböző, a jövőre vonatkozó forgatókönyv felvázolásával csökkenthető a bizonytalanág, és stabilabb alapot ad a stratégiai döntéseknek. A lakosság és az érdekelt felek bevonásával olyan kívánatos, elérhető jövőkép formálható, a forgatókönyvek alapján, amik stabil alapot biztosítanak a konkrétabb célok, majd az intézkedések megfogalmazásához. A célokhoz mérhető, reális, de ambiciózus mutatókat, indikátorokat kell kidolgozni, amik alapján végül a SUMP intézkedései minél nagyobb hatékonysággal valósuljanak meg. E szakasz mérföldköve egy olyan jövőkép, illetve általános és rész célok rendszere,

aminek a támogatottsága a döntéshozók, az érdekeltek és a lakosság részéről is biztosított, hiszen csak akkor lehet hatékony intézkedéseket hozni, ha azok elfogadottak, ezzel csökkentve annak politikai kockázatát.

- **Intézkedések tervezése:** ebben a szakaszban lép a tervezés folyamata stratégiai szintről az operatív szintre, a célrendszer támogató konkrét intézkedések, projektcsomagok kialakítása történik. Az intézkedések tágabb listája összeáll, azokat hatékonyságuk, megvalósíthatóságuk szerint elemezni kell, majd kiválasztani azok körét, amik a leginkább hozzájárulnak az indikátorok teljesüléséhez. Ezeket aztán egymás szinergiáját kihasználva programcsomagokba kell rendezni, kidolgozva ezek nyomkövetését és az értékelését. A programcsomagokon belül az egyes projektek közötti összefüggések feltárásával azok kockázatát, pénzügyi vonatkozásait, időtávjukat, felelősöket és lehetséges forrásokat kell hozzárendelni, prioritizálni. Ezek adják az alapot ahhoz, hogy a politikai döntéshozók a lakosság és az érdekelt felek támogatását, bizalmát növelje a terv és a benne foglaltak iránt. A dokumentáció részét képezi a pénzügyi tervezés, a prioritizált projektek költségvetéséről meg kell állapodni. A szakaszhoz tartozó mérföldkö magya a Városi Fenntartható Mobilitási Terv, aminek irányába a politikai elköteleződéséről a Képviselőtestület határozatban nyilatkozik.
- **Megvalósítás és nyomon követés:** az előző szakaszban az egyes projektek kapcsán tisztázásra kerültek a felelősségi körök, így eljött az idő, hogy az ütemezés szerint elkezdődjön a tényleges megvalósítás, a projektek technikai részleteinek kidolgozása. A nyomon követésért felelős szereplő ezzel párhuzamosan végzi az értékelést és az előrehaladást, szükség esetén beavatkozik. Az innovatív mobilitási megoldások az egyébként megszokásokon alapuló közlekedőket minden esetben eleinte negatívan érintik, így a közvélemény aktív, kétirányú kommunikációja nélkülözhetetlen a beavatkozások sikeréhez, a támogatottság növeléséhez. A SUMP-ciklus az intézkedések megvalósításának kiértékelésével végződik.

## 1.4 A helyzetelemzés összefoglalása

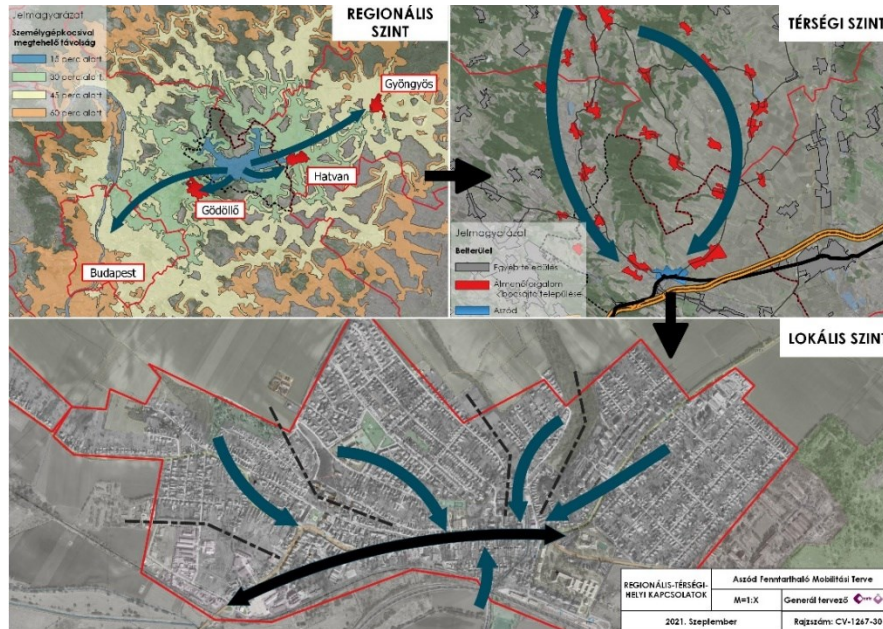
A hatályos hazai és nemzetközi dokumentumokhoz történő illeszkedés, a szakpolitikai tervezési keretek felvázolása során egyértelművé vált, hogy a város közlekedését csak komplex szemlélettel, az összes közlekedési mód és az ott élők szempontjainak figyelembevételével lehet, és kell felülvizsgálni. A város közlekedését és életét jelenleg nehezítő fő problémák tüneteit könnyen azonosítani lehet:

- A városrészek gyalogosan nincsenek, vagy csak alacsony színvonalon vannak összekötve, így nem vonzó, sokak számára pedig nem elérhető alternatíva a gyaloglás,
- A Kossuth Lajos utca nem tud megfelelni minden szerepének, kaotikus helyzeteket eredményezve nap mint nap,
- Az ide érkező diákok (és szülei) Aszódra gépkocsival érkeznek, az iskolák környékén forgalmi torlódást okozva,
- Az átmenőforgalom miatt nap rendszerességűek a torlódások a városban,
- A gyalogjárdák folytonossági hiányai, leromlott, balesetveszélyes szakaszok, közvilágítás nélküli szakaszok, különösen az oktatási-nevelési intézmények környezetében,
- A lakosok és a lakóhelyeik közúthálózatát használó, ott parkoló járművezetők között folyamatos feszültség, a városközpontban és az oktatási-nevelési intézmények környezetében,
- Idejétmúlt elvek alapján született tervezés eredményeként a sérülékeny közlekedők (kerékpárosok, gyalogosok, különösen az idősek, mozgásukban akadályoztatottak, kisgyermekkel közlekedők rétegje) számára balesetveszélyes műszaki kialakítások,
- a kerékpáros infrastruktúra teljes hiánya mind lokális, mind térségi szinten,

- Közösségi közlekedés elérhetőségének problémái nem teszik azt versenyképessé.

A mindennapokban érzékelt közlekedési problémák, mint a torlódások, parkolóhelyek hiánya, balesetek stb. azonban önmagukon túlra mutatnak, lenyomata egy adott térség társadalmi-környezeti-gazdasági helyzetének, a (gépkocsi) közlekedés kapacitásbeli problémája pedig nem orvosolható tisztán a kapacitások további növelésével, hiszen a közgazdaság egyik alaptétele alapján a bővülő kínálat csupán a kereslet növekedését idézi elő, ami a problémákat így csak tovább súlyosbítja, hiszen az igények növekedésével ellentétben a közterületek mérete nem, vagy csak erősen korlátozottan növelhető. A fent felsorolt problémákat eszerint három, egymástól jól elkülöníthető szinthez lehet kötni (1. ábra):

- **Regionális szint:** az országos közúthálózat fejlődése miatt az eljutási idő csökkenése az ingázási távolság növelésével együtt jár, a nagy foglalkoztatási központok vonzó hatása így egyre távolabbra ér el. A városból munkába-iskolába járási céllal elingázók aránya nő, a leggyorsabb eljutás ma személygépkocsival lehetséges. A 3-as számú főút továbbra is az M3 autópálya alternatívája,
- **Térségi szint:** Földrajzi elhelyezkedéséből és a történelmi távlatokban kialakult közlekedési hálózat miatti központi szerepe vonzza ide a Galga menti településekről a kereskedelmi, oktatási célforgalmat, illetve Aszód az egyetlen kapu számukra az országos gyorsforgalmi hálózathoz,
- **Lokális szint:** A város organikus kialakult magjához utólag hozzáépült településrészek közlekedési hálózati kapcsolatai és ehhez igazodóan a szolgáltatások központi elhelyezkedése miatt végül monocentrikus településszerkezet alakult ki, a forgalomkeltő létesítményeket egy pontba koncentrálna, ezzel megnövelve a városon belüli alapvető igényeket kielégítő helyváltoztatások hosszát. A nagymértékű nem helyi gépkocsiforgalom a városon belüli módváltást negatívan befolyásolja (a személygépkocsi „biztonságosabb”), és életminősére is hatással van.



1. ábra: Aszód földrajzi elhelyezkedéséből és a közlekedési hálózati kapcsolataiból eredő problémák

Az egyes szintekhez tartozó problémák valamilyen formában mind megjelennek a város fő utcáján, komplex feladattá téve a Kossuth Lajos utca jövőbeli identitásának keresését, mivel:

- a Galga térsége 35-40 ezer fője számára biztosítja a M3-as autópályához a hozzáférhetőséget,
- aminek egyben menekülő útja is havária esetén,
- kapcsolatot ad a térségi jelentőségű szolgáltatásokhoz és közintézményekhez, hatásköre messze túlnyúlik a település határain,
- a szeparált városrészek közötti helyi forgalmat bonyolítja,
- a helyi lakosok ingázásának forgalmát vezeti el,

- a helyi lakosok identitását formáló közösségi tér, találkozóhely, „főutca” szerepét tölti be,
- az autóbuszos közösségi közlekedés tengelye ezen húzódik végig, jelentős autóbusz- és utasforgalmat generálva.

Ennyi különböző igénynek természetesen nem tud megfelelni, ezek együttes hatása okozza azt, amit ma tapasztalhatunk a Kossuth Lajos utcán.

Az általános, komplex problémák mellett, érdekes, hogy vélekednek a helyi lakosok a közlekedési szokásaikhoz, illetve milyen további konkrét problémákat látnak. Az itt élők közlekedési szokásjellemezőit egy online és papír alapú kérdőívvel vizsgáltuk, amiből azt az alapvető következtetést lehet levonni, hogy az elsődleges közlekedési mód a személygépkocsi, azonban elsősorban a városon belüli közlekedésükhöz, de részben az azt elhagyó utazásaik során is hajlandóak lennének fenntarthatóbb közlekedési módokat választani, a szomszédos települések eléréséhez pedig megfelelő infrastruktúra esetén a kerékpárt is. Azt fel kell azonban ismerni, hogy Aszód közlekedési problémáinak egy része nem a helyi körülmények miatt alakult ki, hanem térségi, vagy országos viszonylatban is jelen lévő okok miatt. Ilyen például a nagyszámú más településről ide járó iskolások száma, de a vasúti-autóbuszos közlekedés alacsony versenyképessége, illetve az Aszódon keresztül nap, mint nap ingázók tömege. Ezeket, mint adottságokat kell figyelembe venni, és törekedni a mobilitástervezés során arra, hogy minél jobban illeszkedjen a már meglévő rendszerekhez, kihasználva a szinergiákat.

Az itt élők egy kifejezetten erre a projektre létrehozott online lakossági problémabejelentő felületen tudták a közlekedésükkel kapcsolatos konkrét problémákat, illetve, az esetleges javaslatokat jelezni, ez szabadon böngészhető a <https://www.mapeo.hu/aszod-SUMP/> honlapon. Ez, illetve a már korábban ismert problémák, feltárt összefüggések formálták a közlekedési alágazatonként elkészített problématerképeket, illetve SWOT elemzést, ami átfogó képet ad a megoldandó közlekedési feladatokról, figyelembe véve a lakókörnyezet minőségét érintő kérdéseket. Ezek azok a bemenetek, amik a tervezés következő fázisába

juttatnak minket, ami alapján a jövőkép, a cél- és eszközrendszer, majd végül a konkrét projektekből felépülő programcsomagok elkészülnek.

Az azonosított problémák köre igen szerteágazó, sok esetben nem csak kizárólag egy közlekedési módhoz köthető, hanem komplex problémáról van szó. A személygépkocsi közlekedés problémái a gyalogosok szempontjából közlekedésbiztonsági problémát jelentenek, a gyalogos útvonalak hiánya rontja a közösségi közlekedés versenyképességét, a város monocentrikus felépítése miatti hosszabb utak a gépkocsi választását erősítik és így tovább. A mobilitási terv célja nem a személygépkocsi közlekedés kapacitásának öncélú növelése, hanem a többi közlekedési mód hozzáférhetőségének, versenyképességének, biztonságának javítása kell, hogy legyen, a gépkocsi közlekedés racionális elérhetősége mellett.

**Összefoglalva tehát, Aszód közlekedési – és ez által részben a város életminőségi – problémái elsősorban nem csak az aszódiak, hanem a Galga mentén élő 35-40 ezer ember közlekedési igényeiből eredeztethető, akik a város közlekedésföldrajzi szempontból stratégiai helyzete miatt mennek át rajta ingázásuk során, vagy veszi úti céljukba a szolgáltatások igénybevétele miatt. A helyzetfeltárás egyértelművé tette, hogy a várost érintő közlekedési problémáinak megoldásánál azt kell figyelembe venni, hogy önmagában a város átmenő forgalmának korlátozása, megszüntetése a teljes térség közlekedési feltételeinek romlását okozná, mivel nincs jelenleg más alternatíva számukra. Az Aszódot elkerülő útvonal építése térségi jelentőségű, a beruházás volumene, illetve az érdekeltek köre miatt csak közös erővel valósítható meg. Ameddig ennek irányába nem történik határozott előrelépés, addig nem várható, hogy a város gépkocsiforgalma érdemben javuljon. Aszód jelenlegi átkelési szakaszának humanizálása akkor tud tehát érdemben elkezdődni, ha az átmenő forgalom számára alternatíva biztosított. Ez pedig egyre sürgetőbb lesz, hiszen egyfelől az itt élők életminőségét szolgálja, másrészt pedig a megépült alternatív útvonal használatát forszírozza, így az elkerülő út és a Kossuth Lajos utca modernizálása kéz a kézben kell, hogy járjon.**

## 1.5 A stratégia összefoglalása

A helyzetelemzés elvégzésével meghatározható a beavatkozások azon rendszere, ami szem előtt tartja a Fenntartható Városi Mobilitási Terv, mint komplex tervezési műfaj szempontjait. A folyamat az általános kívánások megfogalmazásától halad több lépcsőben az egyre konkrétabb intézkedésekig, azaz projektekig, végül azon túl is, a konkrét megvalósítás mikéntjére is megpróbál javaslatot adni. Először meghatároztuk azt, hogy milyen, a város és annak környezetét érintő jövőbeli közlekedéssel kapcsolatos forgatókönyvek lehetségesek, amiből az derült ki, hogy a mai állapot – ha nem történik külső behatás – fenntarthatatlanná válik, így figyelembe véve a város sajátosságait, megalkottunk egy mobilitási jövőképet, ami igyekszik összefoglalni mindazt, amit a jövőben el szeretnénk érni:

„Aszód tartsa meg kereskedelmi, oktatási és hitéleti központi szerepét, az ezekhez való hozzáférést 21. századhoz méltó technológiákkal, a felesleges gépkocsiforgalomtól megkímélve, az itt élőknek magas színvonalú lakhatást, ezzel együtt esélyegyenlőséget biztosítva a mobilitáshoz mindenki számára.”

Egy jövőkép önmagában azonban súlytalan, ezért ehhez olyan célokat kell megfogalmazni, amik mind-mind a vágyott jövőkép irányába hatnak. Illeszkedve a város korábbi stratégiai dokumentumaihoz, a céloknak az alábbi alapelveket kell támogatniuk:

- a gazdaság élénkítése, versenyképesség növelése,
- a jólét, az életminőség, a társadalmi egyenlőtlenség javítása;
- a környezetvédelem és fenntarthatóság.

A SUMP-pal párhuzamosan készülő Fenntartható Városfejlesztési Stratégia átfogó céljaihoz illeszkedik, ami az alábbi:

- A1: Gazdaság dinamizálása, partnerségi kapcsolatok kialakításával a közös érdekek mentén
- A2: Népeségmegtartás, a helyi közösségi identitás megerősítésével

- A3: Élhetőbb, fenntartható lakókörnyezet
- A4: Egy okos város a digitális világban
- A5: Aszód a környezeti fenntarthatóság városa.

A célok két nagy csoportját határoztuk meg, ezek a tematikus célok, ami valamilyen adott téma köré csoportosítja a célokat, úgymint:

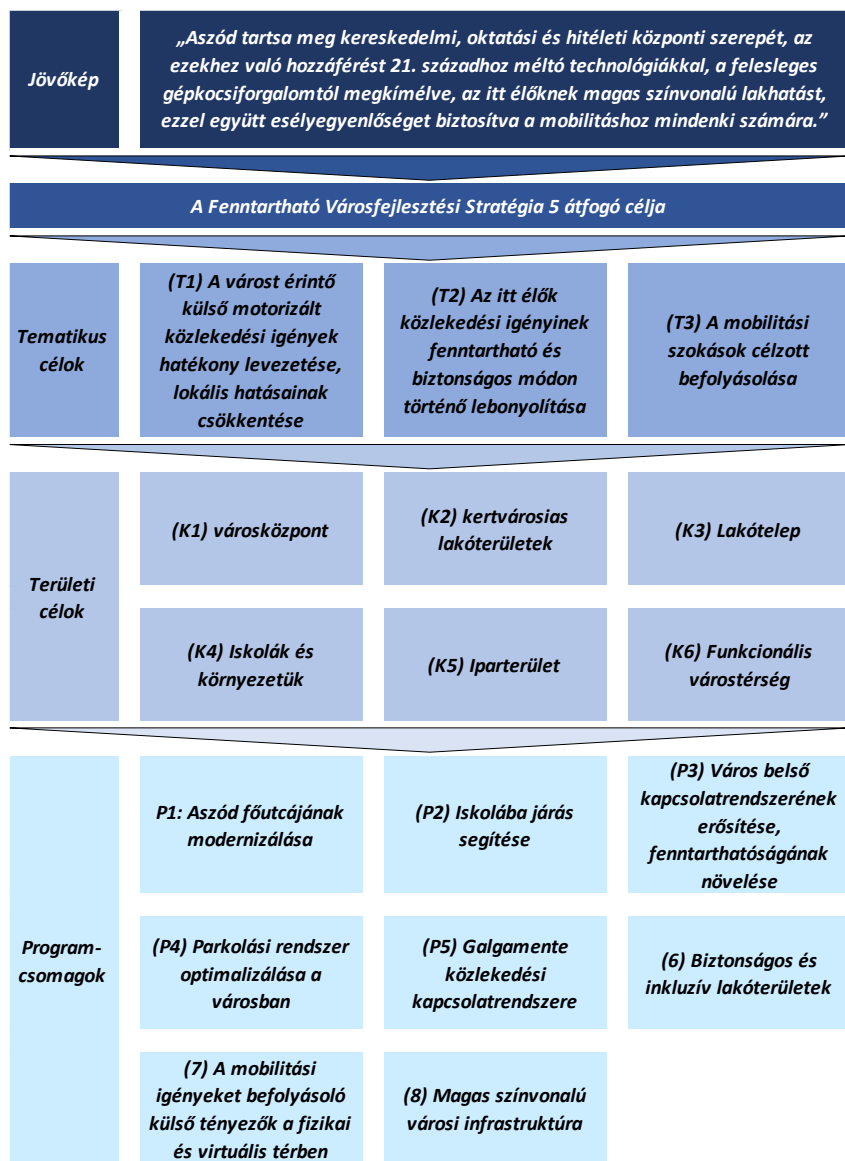
- **(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése**, azaz a más településekről Aszódra csak átutazó járműveket más útvonalra terelje, az direkt Aszódra érkező járművek pedig minél kevésbé zavarják az itt élőket
- **(T2) Az itt élők közlekedési igényeinek fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása**, azaz a városon belüli közlekedésnél legyen alternatívája gépkocsinak, ezzel csökkentve a forgalmat, illetve közlekedési lehetőséget biztosítva a sérülékeny társadalmi rétegek számára, úgymint az idősek, gyermekek stb.
- **(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása**, azaz a konkrét építéssel járó beruházásokon túl a tudatos közlekedésre, a berögzült utazási mintázatok felülvizsgálatára, akár bizonyos utazások teljes kiváltására irányuló cél.

A célok másik nagy csoportja a területi célok, amik a város funkcionális egységeivel szemben fogalmazzák meg célokat, úgymint:

- **(K1) városközpont**, mint a térség központja, aminek jelenleg annyi feladatot kellene ellátnia (átmenő út, vásárlóutca stb.), hogy végül egyiket sem tudja teljes mértékben. Olyan célok jelennek meg, mint a káros környezeti hatások csökkentése, a gazdasági szerep megtartása, a gyalogos-kerékpáros elérhetőség javítása, egyúttal a racionális járműforgalom és parkolás lehetőségének minél zavartalanabb biztosítása

- **(K2) kertvárosias lakóterületek**, ahol nem csak az újabb beépítések miatti lakó- és emiatt járműsűrűség figyelhető meg, de feszültség is az ott élők, és az azon csak átutazók között, legyen az a közeli iskola forgalma miatt (Papiföldek) vagy két település közötti forgalom (Újtelep). A cél, hogy ezek a maradjanak csendes és biztonságos kertvárosok
- **(K3) Lakótelep**, ami a mai szemmel nézve egy tágas, sok zöldfelülettel rendelkező lakótelep, azonban a közterületek minősége sok esetben leromlott, a parkolás pedig folyamatos problémákat jelent. A cél, hogy a közterületek fejlesztésével egyensúly alakuljon ki az egyéni érdek (jármű tárolása) és a jogos közérdek (élhető, biztonságos lakókörnyezet) között
- **(K4) Iskolák és környezetük**, mivel Aszód nagy hagyományokkal bíró iskolaváros, ennek minden előnyével és hátrányával együtt; a gyermeküket az iskolába szállító szülők járművei az intézmények környezetében olyan forgalmat generálnak, ami az ott élők életminőségét erősen csökkenti, ugyanakkor ez az igény csak folyamatosan nő, ami látszik, hogy sosem lesz kielégíthető. Azt kell biztosítani, hogy a gyermekek máshogyan is biztonságosan és hatékonyan el tudjanak jutni az iskolákba
- **(K5) Iparterület**, amihez az eljutást biztosítani kell, azonban a teherforgalom zavaró hatását minimalizálni szükséges
- **(K6) Funkcionális várostérség**, ami kiterjed a Galga mentére, és a délnógrádi településekre is, mivel jellemzően ez az a terület, ami napi kapcsolatban van Aszóddal, vagy mert átutaznak rajta, vagy mert Aszódra van dolguk. A cél, hogy csak a szükséges járműforgalom menjen be Aszódra, egyúttal a több közlekedési mód kapcsolatrendszerét is fejleszteni kell, hogy a szomszédos településekről ne csak autóval lehessen biztonságosan elérni Aszódot.

A célrendszer elemei egymásra épülnek, amiket az egyes programcsomagok támogatnak meg, ezt a hierarchiát foglalja össze az 2. ábra:



2. ábra: a SUMP cél- és eszközrendszerének felépítése

Horizontális célok

A célok eléréséhez azonban eszközök is kellenek, amik praktikus projekt, fizikai, vagy szervezésbeli beavatkozásokként jelennek meg. A mobilitási terv által kezelendő problémák sokrétűek, ezért a projekteket nagyobb halmazba szükséges gyűjteni, úgynevezett programcsomagokba, amik egy-egy átfogóbb téma köré csoportosítja a projekteket. A munkacsoporti találkozók, helyszínbemjárások, lakossági problématerkép és kérdőív, helyi fejlesztési dokumentumok alapján összesen nyolc programcsomagot azonosítottunk, amik az alábbiak. A sorrend nem prioritást jelent:

- **(P1) Aszód főutcájának modernizálása:** A mai kialakítás az útszakasz minden szerepének meg kíván felelni (helyi forgalom, átmenő forgalom, célforgalom, autópálya alternatíva, kereskedelmi központ, városközpont stb.), azonban a valóságban így végül egyiket sem tudja maradéktalanul kielégíteni. A programcsomag háttérét adó projektek elsősorban arra irányulnak, hogy a mai rendezetlen, koncepciótlan keresztmetszeti elrendezés átalakuljon, támogatva a célkitűzéseket, ugyanakkor a racionális parkolási igényeket szervezett formában ki tudja elégíteni, amihez szorosan kapcsolódik a (P5) parkolási rendszer újragondolása a városban programcsomag elemei. A
- **(P2) Iskolába járás segítése:** Aszód patinás iskolaváros, az ide járó diákok többsége azonban nem aszódi lakos, nagy részüket pedig gépkocsival szállítják az iskolához. A stratégiai cél az, hogy a diákok iskolába juttatásában kisebb részarányban jelenjen meg a személygépkocsi, valamint akiket személygépkocsival hoznak, azok kevésbé zavarják a forgalmat és az ott élőket. Módváltást erősítő, illetve a gépkocsival érkezők minimális zavaró hatásait célzó beavatkozások szükségesek elsősorban (iskolák környezetében a parkolás rendszerének átdolgozása), de ugyanitt említhető a digitális oktatáshoz kapcsolódó beavatkozások is.
- **(P3) Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése:** a stratégiai cél ebben a programcsomagban az, hogy egyfelől javítsuk a városközpont gyalogos-kerékpáros elérhetőségét. A javasolt beavatkozások jellegüket tekintve a városrészek között könnyebb



gyaloglás és kerékpározás, a gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozása, hálózatosodást célzó intézkedések.

- **(P4) Parkolási rendszer optimalizálása a városban:** A stratégia cél az, hogy ne többlet parkolóhelyekkel próbáljuk a keresletet lekövetni, hanem a meglévő kapacitások hatékonyabban legyenek kihasználva, ha épülnek is újabb parkolófelületek, akkor az a parkolásszabályozási rendszerbe illeszkedő módon. A stratégiai célokat a leginkább a meglévő parkolási felületek újragondolása szolgálja, kiegészülve új parkolóhelyek célzott kijelölésével, ám csak úgy, hogy az illeszkedik egy jól átgondolt parkolásszabályozási rendszerbe.
- **(P5) Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere:** Történelmi és geomorfológiai okokból Aszód pozíciója központi a térségét illetően, így a város közlekedési problémáit jellemzően nem csak a helyiek mobilitási igényei okozzák, hanem a Galga-mentén és a dél-nógrádi településen élő 35-40 ezer fő közlekedési szokásai is. A stratégiai célokat alapvetően valamilyen koordinált együttműködés tudja leginkább támogatni; az ebben a programcsomagban található beavatkozások komplexitása miatt az önkormányzatoknak közös erővel kell tudniuk fellépni, nem csak anyagi oldalról, de a jogos közérdekek terén is, akár az autóbuszok menetrendjét, vagy egy elkerülő építését illetően
- **(6) Biztonságos és inkluzív lakóterületek:** Aszód kertés házas övezeteibe elsősorban a nyugalom, természetközelség miatt költöznek, az itt található utcákon azonban rendszeresebb a gyorsajtások, bizonyos esetben átmenő forgalom is igénybe veszi ezeket, ami balesetveszélyes és ront az élıhetőségen. Ennek érdekében olyan beavatkozásokat tartunk indokoltnak, amik területi sebességcsillapítás, az átmenő forgalom visszaszorítását célozzák, a lakóterület élıhetőségét és értékét növelve.
- **(7) A mobilitási igényeket befolyásoló külső tényezők a fizikai és virtuális térben:** Sok esetben azonban – ahogy azt a világvárvány megmutatta – a fizikai jelenlét bizonyos mértékig kiváltható. Alapvetően elmondható,

hogy az az utazás a leginkább környezetbarát, ami meg sem történt, ez a programcsomag pedig arra igyekszik választ találni, hogy milyen módon lehet csökkenteni a mobilitási igényeket, illetve átterelni fenntarthatóbb közlekedési módok felé

- **(8) Magas színvonalú városi infrastruktúra:** A lakosságtól kapott észrevételek között sok olyan érkezett, ami a városi infrastruktúra, környezet leromlott minőségére, vagy hiányzó elemeire vonatkozott. Minél magasabb színvonalú a környezet, annál szívesebben tölt ott időt az ember, így ennek javítása közvetett módon járul hozzá a mobilitási terv céljainak megvalósulásához. A programcsomagban főként olyan beavatkozásokra kell gondolni, hogy hogyan lehet detektálni az esetleges hibákat, hiányosságokat, és azokat hogyan lehet hatékonyan kijavítani.

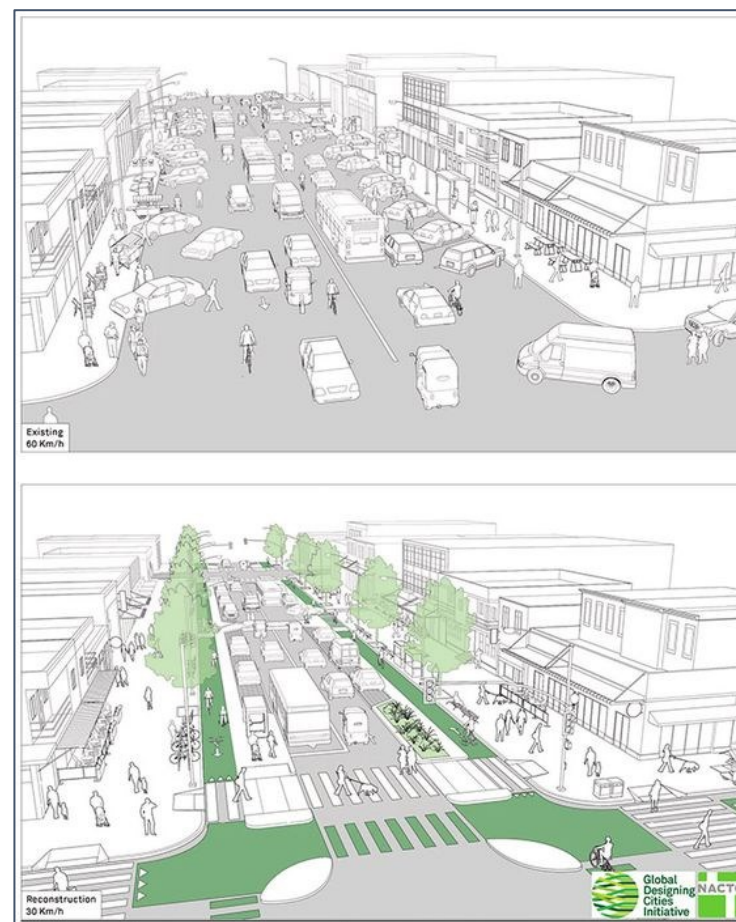
A programcsomagok összesen 66 azonosított projektet tartalmaznak, ezek túlnyomó részével kapcsolatban ugyan probléma már felmerült, azonban nem lett projektte alakítva, ami ennek a stratégiának a legfontosabb eleme; a stratégiához konkrét projekteket fogalmaz meg, ami alapján el lehet kezdeni javítani a város mobilitását.

A projekteket egy egységes szempontrendszer (előkészítettség, létesítési-üzemeltetési költségek, társadalmi-környezeti-gazdasági-közlekedésbiztonsági hatások, területi hatása) alapján rangsoroltuk, ami alapján adódott egy lista azokról a projektekről, amik a legnagyobb mértékben járulnak hozzá az általunk meghatározott célokhoz. Az egyszerűbb azonosíthatóság érdekében külön kiemeltük azokat a projekteket, amik a legmagasabb prioritással rendelkeznek. Ezek egy lényeges csoportját jelentik a kiemelt projektek, amiket minden egyes programcsomagban meghatároztunk; összesen tíz darab van belőlük (2. táblázat), és ezek azok a kulcsprojekteket, amik az adott programcsomag által támogatott célokat a legnagyobb mértékben tudják előremozdítani. Fontos megjegyezni, hogy ezeken kívül vannak további magas prioritású projektek, amiket ezek mellett párhuzamosan szükséges elindítani, helyszűke miatt ez a 3. Melléklet kapott helyet.

2. táblázat: a kiemelt projektek listája

Program-csomag	Projektszám	Projekt címe	Pontszám
P1	P1/3	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újraosztása	225
P2	P2/1	K+R parkolók kijelölése a Fő téren az EGA-ba járó diákok szülei számára	198
	P2/2	Parkolási rendszer újragondolása az EGA környezetében	226
P3	P3/6	Kerékpárforgalmi hálózati terv készítése Aszódon	259
P4	P4/2	Kossuth Lajos utcai parkolási igények koncentrált mennyiségi és minőségi kielégítése	181
	P4/6	Parkolásszabályozási rendszer bevezetése városban	182
P5	P5/5	Elkerülő út megépülése a Fenyőharaszi úton	177
P6	P6/4	Területi forgalom és sebességcsillapítási intézkedések a Papi-földek városrészben	204
P7	P7/1	Mobilitási igények változtatását célzó városi kezdeményezések	209
P8	P8/1	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata	156

Példaként, a Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újraosztása azt jelenti, hogy a meglévő, jelenleg szabályozatlanul használt, pazarló módon működő közterületen a SUMP prioritásainak megfelelően dedikálunk felületet a különböző közlekedési módok számára, amivel nő a hatékonysága, nem csak a keresztmetszeti kapacitása nő meg, de javulnak az élıhetőség feltételei is. Erre mutat egy jellegpéldát a 3. ábra.



3. ábra: példa a Kossuth Lajos utca új keresztmetszetének jellegére (forrás: Global Designing Cities Initiative)

A SUMP intézkedéseit alkotó projektek – a terv komplexitásából adódóan – függési viszonyban vannak egymással, ez a függés lehet közvetlen vagy közvetett. A 66 projekt esetében egyesével vizsgáltuk a többi projekttel a kapcsolatát, amit egy ún. hatásmátrixban foglaltunk össze, ami tartalmazza a közvetlen hatás, esetleg együtt tervezendő, illetve a közvetetten egymást erősítő projekt kapcsolatokat.

A SUMP készítése nem áll meg a programcsomagok, és azon belül a projektek listájának és értékelésének összeállításánál. Ez az az állapot, amikor a mobilitási terv elfogadásra kerül, azonban mivel ez egy stratégia, egy hosszútávú irányvonalat jelöl ki, amit valójában sosem lehet késznek tekinteni, folyamatos menedzselésre van szüksége, hogy a benne leírtak ne csak papíron létezzenek, hanem idővel meg is valósuljanak. A terv elfogadását követően az alábbi fázisok vannak hátra:

- megvalósítás irányítása, amibe tartozik a projektek megvalósításának koordinálása, valamint az ezekhez tartozó áruk és szolgáltatások beszerzése
- nyomon követés, adaptálás és kommunikáció, ahová az előrehaladás nyomon követése, terv adaptálása tartozik, valamint folyamatában a lakosság és más érdekelttek tájékoztatása és bevonása
- végül a felülvizsgálat és tanulságok levonása, aminek során a sikerek és a kudarcok elemzése, az eredmények és a tanulságok megosztása, valamint az új kihívások és megoldások átgondolása történik.

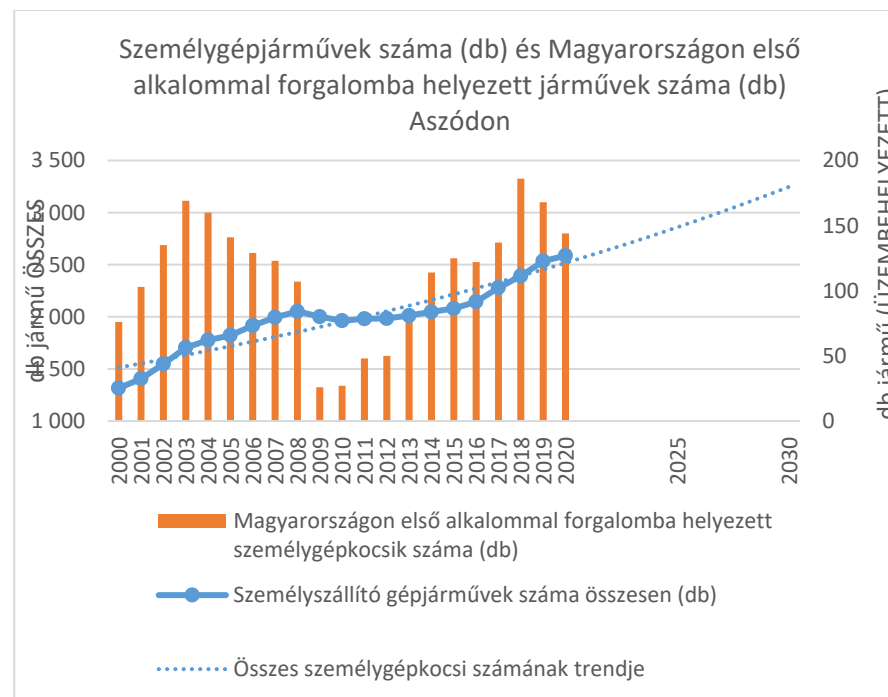
## 2 Trendek, jövőkép és célrendszer

### 2.1 Trendelemzés

Ahhoz, hogy meg tudjuk alkotni a lehetséges scenáriókat, vizsgálni kell a mai trendeket – elsősorban mobilitási szempontból, de az azt befolyásoló egyéb tényezők szempontjából is. Aszódra egyrészt a helyben lezajló, lokális folyamatok direkt módon, áttételesen pedig, esetleg késleltetve a nemzeti, és globális szintű trendek vannak hatással. E három szinten végbemenő folyamatokat mutatjuk be röviden, hogy ezekre reflektálva lehessen különböző scenáriókat, forgatókönyveket alkotni.

#### 2.1.1 Lokális trendek

A lokális trendek a város múltját kötik össze a jelenével, és hatással van annak jövőjére. Aszód múltjában gyökerezik a „Galgamente fővárosa” címe, a vallási sokszínűség, amit a mezővárossá válása csak tovább erősített; az itt helyet kapó, mára patinássá vált iskolák, a Galga vidékét kiszolgáló kereskedelmi központi szerepe, illetve az ide települő gyárak miatt ipari jelentősége mind-mind hozzájárultak ahhoz, ami most Aszód. Látszik, hogy ma is a térség kereskedelmi és oktatási központja, a más településről ide járó iskolások száma a 2010-es évek elejéhez képest megduplázódott. Mindezek mellett a lakásszám bővülése, a beépítésre szánt területek növelése is kijelöli az agglomerálódás irányát, ezzel együtt pedig nem csak a népessége növekszik, de az elingázással együtt a motorizációs fok is nő, és a mai trendeket követve ez így is marad (4. ábra). A város idejekorán felismerte a növekedésének határait, így a beépítésre szánt területek mértékét belátható időn belül nem tervezi növelni. A nagyobb kereskedelmi láncok betelepülésével az eddig heterogén kiskereskedelmi központ szerkezete változik, mai szerepe csökken, jobban koncentrálva a forgalmat a jövőben.



4. ábra: Aszód motorizációs trendjei az ezredforduló után (forrás: KSH)

### 2.2 Országos szintű trendek

Az országos szintű trendek a mai társadalmi-gazdasági folyamatok és szakpolitikai álláspontok jövőre kivetített hatásait jelentik, ezek Aszódra közvetlenül hatással vannak, azonban ezekre Aszód gyakorlatilag nincs hatással. A mobilitást leginkább befolyásoló trendeket az alábbiakban foglaljuk össze.

**Motorizáció:** ha az elmúlt 20 év trendjeit nézzük, országos szinten is nő a motorizációs fok: míg az ezredfordulón a közúti járműállomány 2,36 millió volt, addig ez 20 év alatt 66%-os növekedéssel 3,92 millióra nőtt. Pest megyében ez a növekedés még drasztikusabb volt; 2000 és 2020 között 118%-kal nőtt a járművek száma, így ma közel 600 ezer gépkocsiból áll a megye állománya.

**Elektromobilitás:** az elektromobilitás részaránya – köszönhetően az állami ösztönzőknek is – meredeken emelkedik, ugyanis 2020-ban valamivel több, mint 3000 villanyautót helyeztek üzembe Magyarországon, míg ez a szám 2010-ben még nulla volt; ez a teljes forgalomba helyezett járművek (128 ezer darab) 2,4%-át tette ki, ami a jövőben vélhetően csak tovább emelkedik. Fontos azonban megjegyezni, hogy önmagában az elektromos autókra nem lehet úgy tekinteni, mint a közlekedési problémák megoldója, hiszen amellett, hogy lokálisan nincs, vagy kisebb a kibocsátása, és csendesebb, mint a hagyományos meghajtású gépjárműveknek, minden egyéb más paraméterben megegyezik azokkal, így a méretük, ebből fakadóan infrastruktúra-helyigényük miatti torlódások, parkolási problémák, a városi tér egyoldalú és arrogáns területfelhasználása, valamint a sebességük miatti közlekedésbiztonsági problémák miatt csak a megoldás része, annak kiegészítője tud lenni.

Az elektromobilitás azonban nem csak a gépkocsi közlekedést érinti, hanem a kerékpáros és az autóbuszos közlekedést is. Előbbi téren a pedelecek vásárlására igénybevehető állami támogatás említendő, ezzel növelve az ezekhez való hozzáférést az állampolgárok számára. Az 1 milliárd Forint mértékű támogatásra hatalmas az érdeklődés, így a jövőben további támogatási kampányok várhatók.

Az Zöld Busz programban összesen 35,9 milliárd Forint áll rendelkezésre elektromos meghajtású autóbuszok és önjáró trolibuszok vásárlására, azonban csak a 25 ezernél nagyobb lélekszámú városok pályázhatnak a támogatásra, de a közlekedési szolgáltatók pályázási lehetőségével a kisebb települések is profitálhatnak a programból.

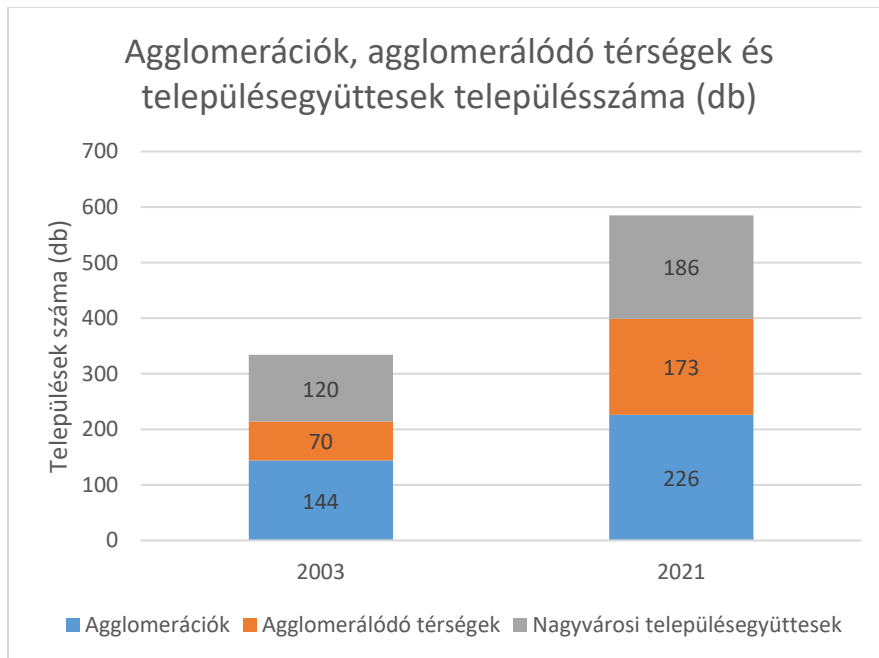
**Szuburbanizáció:** vagy más néven az agglomerálódás folyamata az 1990-es évek óta zajlanak, ebben különböző szinteket különböztetünk meg, úgymint:

- **agglomeráció:** olyan településstruktúrák, ahol jelentős lakásépítési tevékenység, a gyarapodó népességszám figyelhető meg valamely nagyobb gazdasági központként számontartott településhez közel eső településen, azzal sokrétű funkcionális kapcsolatok jönnek létre, végső soron ezek a települések összenőnek, urbanizált gyűrűt alkotva. A

lélekszám növekedés és a rendelkezésre álló területek végeessége miatt az eredeti településstruktúrától idegen, intenzívebb beépítés jelenik meg, amit az egyre nagyobb beépítési magasság okoz.

- **agglomerálódó térségek:** már egyértelműen megfigyelhetők agglomerációs jellegzetességek a településstruktúrában, azonban még nem tekinthető befejezettnek a folyamat. A korábban mezőgazdasági hasznosítású, vagy egyéb nem beépítésre szánt területek rendeltettségmódosításával vonalas infrastruktúra, kereskedelem, vagy egyéb zöldmezős beruházások, például lakásépítés célú új felhasználási mód jelentkezik, nagyobb beépítési sűrűséggel, mint a település addigi részei.
- **nagyvárosi településegüttesek:** elsősorban központtal kialakult funkcionális kapcsolat dominál, mint a gazdasági kapcsolatrendszer, vagy a munkahely és a lakóhely közötti utazások, de összeépülés, kiköltözés még nem számottevő mértékű.

Az agglomerálódás folyamatát mutatja be a 5. ábra, amin az látszik, hogy mindössze 17 év alatt 75%-kal nőtt az agglomerálódás folyamatával valamilyen szintet érintett települések száma. Aszód definíció szerint jelenleg nem része a budapesti agglomerációnak hivatalosan, de mint agglomerálódó térségként már számolni lehet, azaz az agglomerációs folyamatok még csak elindultak, de messze nem teljesedtek ki. Ennek hatásaira közvetlen eszközökkel (pl. szabályozási terv) válaszolni tud.



5. ábra: az agglomerálódás folyamata Magyarországon (forrás: KSH)

**Szakpolitika:** Magyarországon a szuburbanizációs folyamatok a mai napig zajlanak, a világválságot követően a gépjármű birtoklás, illetve az azzal megtett utak száma folyamatosan nő, annak ellenére, hogy ennek anyagi vonzatai folyamatosan nőnek. E folyamatoknak a környezetre, életminőségre gyakorolt hatásait a döntéshozók felismerték, így olyan stratégiák láttak napvilágot, mint:

- Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia
- Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025
- Nemzeti Energiastratégia 2030
- Nemzeti Fenntartható Fejlődési Stratégia

Ezek átfogó és igen ambiciózus célja Magyarország üvegházhatású gázkibocsátásának (ÜHG) csökkentése, az 1990-es bázishoz mérten 40%-kal, 2030-

ig, és klímasemlegessé válása 2050-re. Ennek eléréséhez komoly átalakítások szükségesek az energiarendszerben, az iparban, mezőgazdaságban, hulladékgazdálkodásban és természetesen a közlekedésben. Magyarországon 2013 óta a közlekedés ÜHG kibocsátása 31%-kal nőtt, ezzel a közlekedési szektor a teljes kibocsátás 20%-áért felelős; ennek 98%-át a közúti közlekedés adta. A kibocsátás csökkentése érdekében a járművek elektrifikációját támogatja, az elektromobilitás nem csak az egyéni, de a közösségi közlekedésben is megjelenik. A kerékpáros közlekedés támogatásával komoly ÜHG kibocsátás csökkenés érhető el, ez elsősorban az infrastruktúra építését és hosszabb távon elektromos kerékpárok és egyéb mikromobilitási eszközök támogatását jelenti. A cselekvési irányokat az alábbiak szerint lehet összefoglalni:

- hatékony energiafelhasználású, elektromos közösségi közlekedési eszközök beszerzése, járműcsere programok, külön kiemelve a sűrű városi környezetben szolgáló autóbuszokat,
- a teherforgalom vasútra és vízi útra terelése, „Vízútfeljesztési Főterv” a Dunára és a Tiszára, ösztönzőrendszer kidolgozása a szállítmányozást végzők kibocsátásának csökkentése érdekében,
- a mobilitási igények csökkentése innovatív módszerekkel
- shared-mobility formáinak elterjesztése, népszerűsítése, akár a gépkocsi közlekedés, akár a kerékpáros közlekedés formájában,
- a kerékpáros közlekedés kiemelt szintű ösztönzése, infrastruktúra, járműállomány területén,
- lakossági szemléletformálás, egészen kisiskolás kortól kezdve.

A közlekedés mellett érdemes még az energiarendszer oldaláról jegyzett okos város, ami az energiatermelés, e-mobilitás, digitalizáció területére terjed ki, és általa a város működése fenntarthatóbb, komfortosabb, költséghatékonyabb, reziliensebb.

Össességében a jövőben a fenntartható közlekedési módok irányába történő elmozdulást támogatják a döntéshozók, amit nem csak anyagi, hanem szemléletbeli módszerek alkalmazásával kívánnak elérni.

### 2.2.1 Globális trendek

A globális közlekedési trendeket olyan, az innováció fellegráinak számító városok alakítják, mint például San Francisco vagy Párizs, de hazai vonatkozásban ide sorolandó a világszínvonalú ZalaZone tesztkörnyezet is, ahol egyebek mellett a városi környezet önzetű járművekre történő felkészítését végzik. 2020-ban a közlekedési trendeket az alábbiak határozták meg, amik a jövőben – áttételesen – kifejezhetik hatásait:

- **integrált, zökkenőmentes utazás:** növekednek az utazással szemben támasztott kényelmi elvárások, azaz a kevesebb megállással, átszállással végzett utazások iránti igény. Ez a folyamat elsősorban mobilitási hubok épülésében, a MaaS<sup>1</sup> (Mobility as a Service) elterjedésében, jegymentes utazásokban, mikromobilitásban, vagy innovatív last-mile<sup>2</sup> kapcsolatokban érhető tetten.
- **Digitális azonosítás:** biztonság, hatékonyság és a felhasználói élmény javítása érdekében a szolgáltatók és hatóságok egyre nagyobb mértékben állnak át biometrikus, arcfelismerésen alapuló technológiákra, akár vezetői engedélyek kiváltásaként is.
- **Felhasználói élmény:** egyfelől a személyes, másfelől pedig a virtuális térben végzett interakciók egyszerűsítése, egyértelműsítése, a gyaloglás, és általánosságban az urbánus közegben történő közlekedés inkluzívabbá tétele,
- **Technológiai innovációk:** olyan területeken, mint a multimodális közlekedés, autonóm és V2X (Vehicle to something) járművek, amik

teszteléséhez világszerte, köztük Magyarországon is épülnek tesztkörnyezetek, és ahol a legkorszerűbb technológiák születnek,

- **Mesterséges intelligencia és mobilitás:** a különböző szenzorok által gyűjtött elképzeltetlen mennyiségű adat feldolgozása csökkentheti a közlekedésre fordított időt, enyhítheti a torlódásokat, javíthatja a szabályok betartatását, de akár hatékonyabb, a jelenlegi helyzetre adekvátabb válaszokat adó szakpolitikai anyagokhoz is vezethet. A bővülő adatforrások azonban további etikai és személyiségi jogi kérdéseket is felvet.
- **Mikromobilitás:** a first mile/last mile problémára hatékony választ adni tudó mikromobilitási eszközök, úgymint az (e-)rollerek, kerékpármegosztó rendszerek stb. népszerűségének növekedése már mérhető méreteket öltött. Csökkenti a személygépkocsi függőséget, kiválóan tud együtt dolgozni a közösségi közlekedéssel, azonban a hagyományos infrastruktúrában még nehezen találja a helyét, nemcsak itthon, hanem a világon máshol is. A növekvő népszerűsége azonban idővel át fogja ütni az üvegplafont, rákényszerítve az érdekelt feleket a mikromobilitás széleskörű integrációjára.
- **Globalizáció és világválság:** a 2020-as év megmutatta, hogy milyen veszélyeket hordoz a globalizáció – nem csak a vírus terjedése tekintetében, de az ellátási láncok sérülékenységére is rámutatva. Nincs kizárva, hogy a jövőben ne következzen be hasonló esemény, aminek során a globalizáció mértéke csökken, akár tartósan, ezzel újra megnő a közeli célpontok jelentősége, akár az áruk, akár a személyes utazások, turizmus területén.
- **Önzetű járművek elterjedése és hatása a területfelhasználásra:** az önzetűség egyre magasabb fokát éri el a tesztjárművek, egyes

<sup>1</sup> <https://maas-alliance.eu/homepage/what-is-maas/>

<sup>2</sup> <https://transportist.org/2016/10/06/what-do-we-know-about-the-first-milelast-mile-problem-for-transit/>

előrejelzések során a 2025-re körülbelül 8 millió önvezető, vagy részben önvezető jármű közlekedik majd a világ útjain. A legmagasabb, 5. szintű önvezetés bekövetkezésével és elterjedésével a közúti járművek mai szerepe, és így a területfelhasználás ma ismert formája is teljesen megváltozik. Az emberi faktor kiiktatásával hatékonyabb kapacitáskihasználás érhető el az úthálózaton, a közlekedés vezetőként sem holtidőként tekintendő, így az ingázás távolsága sokkal kevésbé szempont. A járműből kiszállva annak nem kell parkolóhelyet keresni, így a parkolási igény a töredékére csökken. A globális elterjedésre azonban még várni kell, ugyanis sok (kiber)biztonsági és különösen jogi kérdésre nincs még megnyugtató válasz. A SUMP időtávja alatt ennek hatása várhatóan még nem fog érvényesülni, azonban érdemes felkészülni az idővel bekövetkező paradigmaváltásra.

- **Megosztott mobilitás:** azaz saját jármű tulajdonlás igényének csökkenése. Egy személygépkocsi életciklusának 98%-át parkolással tölti, ezzel értékes földterületet foglalva, kapacitáit elpazarolva. Hatékonyabb közlekedési módmegosztás, illetve egyén szintjén jelentős költségmegtakarítás érhető el, ha a gépkocsi csak akkor áll rendelkezésre, amikor arra valóban szükség van. A fiatalabb korosztályokban végzett kutatások alapján a jármű tulajdonlás szükségessége lényegesen alacsonyabb, mint az idősebb korosztályokéban, a járműre, mint tulajdonságot helyett inkább, mint szolgáltatás gondolnak. Nem véletlen, hogy a sűrűbben lakott városi területeken sorra jelennek meg a szolgáltató, azonban Magyarországon egyelőre csak Budapesten tevékenykednek. Külföldi tapasztalatok alapján egy ilyen jármű 6 hagyományos gépkocsit vált ki.
- **Modern urbanisztikai trendek, a 15 perces város:** Párizs ambiciózus terve, hogy 15 perces várossá alakul. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a város hatalmas kiterjedése ellenére az ott élőknek a mindennapos igényeit 15 perces gyaloglással, kerékpározással, vagy közösségi közlekedéssel el tudja érni, legyen ez munkahely, iskola, orvosi rendelő,

bolt, vagy egyéb szolgáltatások. A legtöbb, napi rendszerességű utazások így nem gépkocsival kell, hogy lebonyolódjanak, lényegesen javítva az ott élők életminőségén. Az átalakuláshoz messze nem csak a közlekedési rendszer megreformálása szükséges, de a városi lét teljes vertikuma újragondolásra szorul.

A trendelemzést összefoglalva, Aszód lokális trendjeit is főleg olyan folyamatok befolyásolják, amik Aszódtól függetlenek, így ezekre közepes vagy alacsony a ráhatása, ezért az átlaghoz képest nagyobb mértékben függ a környezetétől, a külvilágból érkezett hatásoktól. Az elsődleges feladat tehát a negatív hatások mérséklése, abszorpciója, a pozitív trendekhez pedig minél korábbi adaptáció. A trendelemzés alapján a feltárt kockázatokat, az 3. táblázat mutatja be.



3. táblázat: feltárt kockázatok és azok hatása Aszódra

Sor-szám	Feltárt kockázat	Kockázatok helyi kezelhetőségének mértéke	Lehetséges intézkedések
1	Az Aszód közlekedési problémáit elsősorban külső, térségi közlekedés tényezői okozzák	Alacsony	Megyei önkormányzatnál, magasabb szinten lobbizás a helyi érdekekért
2	A lélekszám és ezzel együtt a motorizációs fok növekedésével nőnek a közúti közlekedési igények, nő az ingázás részaránya	Közepes	Fenntartható közlekedési módokhoz való hozzáférés a régi és az új lakók számára Tudatos helyi gazdaságfejlesztéssel a helyi munkaerő megtartó képesség javítása
3	Szkepticizmus a fenntartható közlekedési módokkal szemben, ragaszkodás a szokásjogokhoz	Magas	Széles körű szemléletformálás Könnyen, olcsón kivitelezhető apróbb "quick win" fejlesztések
4	Az Aszódra célforgalomban érkezők közlekedési szokásai rugalmatlanok	Közepes	Vonzáskörzet önkormányzataival összefogásban térségi szinten fejleszteni a kerékpárúthálózatot A közösségi közlekedési szolgáltatóknál lobbizás a helyi érdekeket kiszolgáló menetrendért, magasabb szolgáltatási szintért
5	A közlekedési szokások globális változásainak helyi hatásai	Alacsony	Felismerés és alkalmazkodás a változó igényekhez is
6	Aszód közúti közlekedési terhének megszabadulásakor potenciális vásárlóközönség kerülné ez a várost, ezzel rontva gazdasági helyzetét	Közepes	Átterelés más módokra, térségi szinten Magas színvonalú szolgáltatásokkal megtartani a vásárlókört

### 2.3 Forгатókönyvek

A forгатókönyvek abban segítenek, hogy általuk jobban megérthetjük a különböző mobilitási, vagy közvetetten a mobilitásra ható folyamatokat, azok jövőbeli hatását a városra és térségére. Az egyes forгатókönyvek egyúttal inspirációt is nyújtanak, vagy ráébresztenek bizonyos folyamatok következményeire; általuk megalapozottabban lehet kiválasztani egy stratégiai irányt, célt, amit a jövőben követni szeretne a város. Ez utóbbi rendkívül fontos, mivel a későbbiekben meghatározott programcsomagokat és azok tartalmát alapvetően befolyásolják; stratégiai szinten – mint ez a dokumentum is – az esetek többségében nem tervezési szabályoktól, hanem városvezetői döntéstől függ, hogy milyen műszaki kialakítás, milyen fejlesztések prioritizáltak.

Összesen három fő forгатókönyv került meghatározásra, amik alapvetően térnek el egymástól. Az első scenárió azt mutatja be, hogy mire lehet számítani, ha a különösebb beavatkozások nem történnek. A második scenárió két változata elsősorban lokális beavatkozásokat tartalmaz, azonban az első alszenárió egy utánkövető, míg a második egy proaktív hozzáállást mutat be. A harmadik scenárió ambíciózusabb, mivel a Galga-mente egészére hatással bíró mobilitási forгатókönyvet vázol fel.

A SUMP-ban bemutatott forгатókönyvek 2030-2050-ig terjedő időszakra vonatkoznak.

**SZCENÁRIÓ 1 (Do nothing forгатókönyv):** a lokális trendelemzés során bemutatott folyamatok tovább gyűrűznek a városban. A már bemutatott külső hatásokra, ha nem érkezik reakció, akkor az agglomerálódásnak köszönhetően a beépítésre szánt terület mérete, illetve az újépítésű területeken a beépítési sűrűség folyamatosan nő az egyre nagyobb lakásépítési kényszer miatt. A helyi munkahelyek száma nem képes lekövetni a népességszám növekedést, de az ide költözők többsége eleve más településre jár dolgozni, az otthon és a munkahely közötti távolság leküzdésére a legkézenfekvőbb módot, a személygépkocsit használják, ezzel – és a nagyobb laksűrűséggel – tovább nő a motorizációs fok, egyre több aszódi gépkocsi közlekedik az utakon. A 4. ábra alapján 2030-ra további 14%-kal, míg 2050-re már

a maihoz képest is 50%-kal több aszódi gépkocsi használja a város útjait. Az eddig is szűkös közúti infrastruktúra megmaradt kapacitásai is kimerülnek, ami hatással van a teljes Galga-mentén élőkre, akik csak Aszódon keresztül érik el az országos gyorsforgalmi közúthálózatot. A helyzetet súlyosbítja, hogy a környező települések motorizációs foka is várhatóan növekedni fog. A város mozgásterét szűkíti, hogy a Kossuth Lajos utca a 3-as számú elsőrendű országos főút része, így a kezelője a Magyar Közút Zrt. Az itt végrehajtott fejlesztések nagyban függenek a szervezettől. A közeljövőben várhatóan a SUMP-tól függetlenül átépül a Szabadság téri csomópont, helyét egy körforgalom veszi át, ami összességében mindenképpen javítani fogja a forgalom biztonságát, lebonyolódásának folyamatosságát. A Kossuth Lajos utca mai rendezetlen kialakítása és a körforgalom miatt az átkelési szakasz nem lesz egyenszilárdságú, ami a szakaszon tovább növeli a feszültségeket.

A városon belüli növekvő forgalom miatt a városközpont vonzereje tovább csökken, mert az állandósuló forgalom zavaró hatása miatt, aki teheti, máshová, kijebb költözik onnan, vagy máshol intézi az ügyeit. Az ott elérhető szolgáltatásokat igénybe vevők köre csökken, mert nincs elérhető parkolóhely, gyalogosan, illetve kerékpárral pedig kényelmetlen és veszélyes a megközelítés, így ezek együttesen növelik az itt megtelepedett vállalkozások létbizonytalanságát. Az agglomerálódás előrehaladtával az utazási mintázatok megváltoznak, a város „alvóvárossá” alakul. Mivel szinte kivétel nélkül mindenki gépkocsival közlekedik a munkahelyére, a szolgáltatásokat sem helyben veszik igénybe, így a helyi vállalkozások szerepe tovább csökken. Az ingázási mintázathoz jobban illeszkedő, nagyobb kereskedelmi láncok komplex egységei jelennek meg, minek hatására – pár kulcs szolgáltatástól eltekintve – visszafordíthatatlanul megindul a Kossuth Lajos utca kiüresedése, ténylegesen csak közlekedési tengely szerepe marad. A településrészek közötti eljutás tovább nehezedik, alternatív lehetőségek híján az itt élők mentális térképén ezek a városrészek tovább távolodnak egymástól. A város közösségi életének hanyatlásához vezet, ha nincs egy identitást adó, személyes találkozásokra lehetőséget biztosító platform, ami közvetlen hatással van az életminőségre, ami így végső soron csökkenni fog.

Az aszódi tanintézményekbe más településről bejárók száma és aránya továbbra is magas. Ez további plusz forgalmat generál, és nem csak az átkelési szakaszon, hanem az iskolák környékén a gyermeküket a nagy autóforgalom miatt szállító szülők miatt. A helyi lakosok és köztük a konfliktus tovább éleződik.

Ha a társadalom korszerkezetének változását nézzük, Aszódot sem kerüli el az elöregedés, ami által nő annak a rétegnek az aránya, akik mobilitás szempontjából sérülékenynek tekintendő, így egyre nagyobb réteg számára csökkennek a lehetőségek.

Mindezek mellett, ha a globális mobilitási trendek begyűrűznek idővel a településre is, akkor a gépkocsi függőség csökkenésére igény jelentkezik (megosztott eszközök, smart applikációk, mikromobilitás stb.), azonban ennek feltételei nem teljesülnek, a városi közlekedési infrastruktúra ezeket nem követi le, így késlelteti ezek pozitív hatásait.

**SZCENÁRIÓ 2 (helyi beavatkozások forgatókönyv):** ebben a forgatókönyvben a város igyekszik választ adni a város közlekedési problémáira, azonban csak a saját közigazgatási határain belül tud mozogni, térségi, települések közötti szinergiák kihasználása nem, vagy csak kis mértékben realitás. Az átkelési szakaszon a körforgalom megépül a közeljövőben. Mindezt két alternatív forgatókönyv szerint tudja megtenni:

- **SZCENÁRIÓ 2.1 (utánkövető, reaktív helyi közlekedésfejlesztés forgatókönyv):** a közvetlenül jelentkező közúti közlekedés szűk keresztmetszeteinek feloldását igyekszik ösztönösen elérni, elsősorban kapacitásbővítéssel, a kínálat növelésével, a közúti áramlatok gyorsabb, hatékonyabb levezetésével. Ennek során ott, ahol a parkolási kínálat szűkös volt, további férőhelyeket alakítanak ki, elsősorban az iskolák környékén, illetve a Kossuth Lajos utca mentén, azonban ez a rendelkezésre álló területek szűkössége miatt csak korlátozottan lehetséges, ezért parkolásszabályozási eszközök is szükségessé válnak. Az átmenő forgalmi áramlatok gyorsabb levezetése érdekében az átkelési szakasz ennek figyelembevételével alakul át, az áramlatot csak a

szükséges minimális mértékben akadályozza gyalogosforgalom. A beavatkozások területigénye, és ezáltal a költségigénye nagy, de hatására a „do nothing” scenárióhoz képest annyi változás érhető el, hogy azok számára, akik eddig is gépkocsival közlekedtek, minőségi, de rövid távú javulást érzékelnek. Azonban a bővülő kínálat csak tovább erősíti az egyébként egyoldalú keresletet, azaz mivel nő a sebességérzet, így csökken a vélt eljutási idő, ezért többen választják majd a közúti közlekedést. Ez idővel visszavezet az eredeti problémához, miszerint a szűk keresztmetszetek újra megjelennek, de immár egy megnövekedett forgalom számára merülnek ki a kapacitások. Az egyéb közlekedési módokra még kevesebb hely jut, a városi közterületek monofunkcióssá válnak, egyedül a közúti közlekedést szolgálják, így aki közlekedni szeretne, immár más lehetősége gyakorlatilag nincs, növelve a gépkocsi függőséget és a mobilitás szegregációját, csökkentve az itt élők, de különösen az idősek, gyermekek lehetőségeit.

- **SZCENÁRIÓ 2.2 (Proaktív, komplex helyi mobilitásmanagement forgatókönyv):** a közvetlenül jelentkező közúti közlekedési problémák megközelítése komplex módon történik, nem csupán az – egyébként a fenntarthatatlanság felé toló – igények kielégítése van szem előtt, de integrálja a fenntartható mobilitást népszerűsítő trendeket, a várost érintő negatív hatásokat azonban a lehetőségek szerint csak településen belül lehet enyhíteni. A közterületek újraosztása történik meg elsősorban az átkelési szakaszon, a közúti forgalom racionális igényeinek kielégítésével, amihez maximálisan illeszkedik a Szabadság téri körforgalom. Ide tartozik például az átkelési szakasz meglévő parkolókapacitásának megtartása, az igények parkolásszabályozás általi befolyásolása, és/vagy sávszámok csökkentése. A városrészek közötti, elsősorban gyalogos-kerékpáros kapcsolatok kiépítésével a helyi közlekedési igények módváltása fenntarthatóbbá válik. Az átmenő forgalom úgy tud kulturált keretek között lebonyolódni, hogy mellette lehetőséget biztosít a városközpont prosperálásának, a szolgáltatásokat

mind a gépkocsival, mind pedig a gyalogosan-kerékpárral közlekedők el tudják érni. A Galga-mentén élők alternatíva híján továbbra is Aszódon keresztül közlekednek, így az időnként erős forgalom továbbra is jelentkezni fog. Nem épülnek ki települések közötti, illetve az országos törzshálózathoz a kerékpáros kapcsolatok, így a módváltás helyközi viszonylatban továbbra sem realitás, a gépkocsi marad az elsődleges közlekedési mód. Az agglomerálódás folyamatát kezeli, úgy, hogy a területfejlesztést az azt kiszolgáló közlekedési infrastruktúrához igazítja, lehetőséget biztosít alternatív közlekedési módok igénybevételére. Az iskolába járók számára megteremti annak lehetőségét, hogy ne csak gépkocsi segítségével, egyesével tudjanak bejutni a diákok az intézményekbe. Az itt élők településen belüli mobilitási igényeit a településrészek gyalogos-kerékpáros összekötése lényegesen javítja, a törzshálózatot csak kisebb mértékben kell igénybe venniük. Összességében a közúti forgalom a neki szánt felületen továbbra is közel maximálisan kihasználja a kapacitásokat, azonban teszi ezt egy sokkal rendezettebb közegben, kikényszerítve tőlük a szabályos és biztonságos közlekedést. Az alternatív módok fejlesztésével javul a versenyképességük, a módok közötti megoszlást némileg azok irányába mozdítja el. Ez a forgatókönyv hosszabb távon hoz hasznot, ezért az itt élők tudatos mobilitásnevelése is részét kell, hogy képezze.

**SZCENÁRIÓ 3 (ambiciózus, térségi együttműködésen alapuló beavatkozások katalizálása, komplex helyi mobilitásmenedzsment forgatókönyv):** ebben a forgatókönyvben a problémafeltárás során azonosított, Aszódtól független problémákat nem csak helyben, tüneti úton kezeli a város, hanem a problémák gyökereit keresve, arra térségi szinten keresi megoldást, hiszen a problémák közösek, az egymásra utaltság a földrajzi és társadalmi folyamatok miatt kimondottan erős. A funkcionálisan együttműködő térség települési önkormányzataival közös szándék a városközpontok átmenő forgalmának csökkentése, ezzel kapcsolatos szándéknyilatkozat születik. Az így létrejövő érdekközösség már rendelkezik akkora lobbierővel, ami közép-hosszútávon racionálissá tud tenni egy elkerülő út, és egy új autópálya kapcsolat megépülését.

A közúti közlekedés zavaró hatásainak enyhítése mellett a létrejött együttműködés továbbá kiváló lehetőséget biztosít a térség települései között a kerékpáros hálózat kiépülésére, ami még tovább katalizálja a településen belüli szakaszok, valamint az országos kerékpáros törzshálózathoz való csatlakozás megvalósulását.

A két, egymás hatását erősítő folyamat hatására egyfelől csökken a személygépkocsik részaránya, a fenntartható közlekedési módok részaránya pedig nő, főként a célforgalomban, valamint az egyébként gépkocsival megtett, nem célforgalmi utazások sem a városközpontot terhelik.

A városon belüli beavatkozások tekintetében a 2.2. szcenárióban leírtak teljesülnek, ezt egészítik ki a fent bemutatott ambiciózus fejlesztések. A pozitív hatások csak hosszabb távon jelentkeznek, így ebben az esetben is szükséges az erős legitimáció, amihez tudatos mobilitásnevelés, átláthatóság szükséges.

## 2.4 Jövőkép

Több szempontból is megfogalmazható a város jövőképe, ahogy ezt már korábbi stratégiai dokumentumokban is olvasni lehet:

- **ITS:** „Aszód iskolaváros, amely térségi szinten igazgatási, intézményi, oktatási és hitéleti központtá válik, megtartva kisvárosi karakterét, sikeresen fejlesztve és erősítve gazdaságát. Aszód élhető környezetben magas életminőséget nyújt, ahol biztonságban van a múlt, a jelen és a jövő.”
- **FVS:** „Aszód iskolaváros, amely belső erőforrásait dinamizálva képes megújulva egyensúlyozni és versenyképes maradni a holnap változó világában is. Aszód előretekintő intelligens kisváros, mely élhető környezetben magas életminőséget nyújt, ahol biztonságban van a múlt, a jelen és a jövő,”

A SUMP szintén keresi erre a kérdésre a választ: milyen városban szeretnénk élni? Milyen legyen a város mobilitási jövője? A SUMP tervezési műfaj komplex szemléletét mutatja, hogy a közlekedést nem csak önmagában kezeli, hanem

annak városi élet és társadalmi kontextusában is, így a kérdés így is feltehető: hogyan tud a közlekedés hozzájárulni a pozitív jövőhöz, és nem a közlekedési igények oltárán feláldozni a város jövőjét? Aszód mobilitási szempontú jövőképe illeszkedik a többi jövőképhez, azt a közlekedés oldaláról közelíti meg:

„Aszód tartsa meg kereskedelmi, oktatási és hitéleti központi szerepét, az ezekhez való hozzáférést 21. századhoz méltó technológiákkal, a felesleges gépkocsiforgalomtól megkímélve, az itt élőknek magas színvonalú lakhatást, ezzel együtt esélyegyenlőséget biztosítva a mobilitáshoz mindenki számára.”

## 2.5 Célrendszer

Ahhoz, hogy fel tudjuk sorakoztatni az eszközeinket, először az általános jövőképhez illeszkedő célrendszer felvázolása kell, hogy megtörténjen. Ezeknek támogatniuk kell az alábbi alapelveket:

- a gazdaság élénkítése, versenyképesség növelése,
- a jólét, az életminőség, a társadalmi egyenlőtlenség javítása;
- a környezetvédelem és fenntarthatóság.

### 2.5.1 FVS célrendszere

A SUMP-pal párhuzamosan készülő Fenntartható Városfejlesztési Stratégia célrendszere összesen öt pontban foglalható össze, ezek az alábbiak:

- A1: Gazdaság dinamizálása, partnerségi kapcsolatok kialakításával a közös érdekek mentén
- A2: Népségg megtartás, a helyi közösségi identitás megerősítésével
- A3: Élhetőbb, fenntartható lakókörnyezet
- A4: Egy okos város a digitális világban
- A5: Aszód a környezeti fenntarthatóság városa

Az FVS és a SUMP céljainak összefüggéseit az 1. Melléklet mutatja be.

Az általános, és kapcsoló stratégiák célrendszeréhez történő illeszkedésen túl, a SUMP célrendszere operatív célok, vagy prioritásokra, azon belül pedig eszközök oszlik. A célok két nagy csoportját lehet megkülönböztetni, ezek a tematikus célok, valamint a területi célok. Mindkét nagy csoportban megjelennek nem csak a hagyományos, infrastruktúrafejlesztés jellegű beavatkozások, de a mobilitási igények szabályozói, szemléletformálói oldalról történő befolyásolása is.

### 2.5.2 Tematikus célok

#### 2.5.2.1 A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése

A város a lokációjából adódóan nem csak a saját, hanem sok másik település forgalmát is kénytelen jelenleg elvezetni, ezzel komoly problémát generálva elsősorban az átkelési szakaszán. Egyfelől igyekeznek a külső közlekedési igényeket hatékonyan levezetni, azaz alternatív útvonalakra terelni. Másfelől pedig azok számára, akik kereskedelmi-hivatásforgalmi célforgalomban közelítik meg a várost, csökkentse a közlekedésbiztonsági kockázatukat, környezetterhelésüket. Szintén itt érdemes megjegyezni a parkolási feszültségek feloldásának problémakörét is, ami nem csak a Kossuth Lajos utcán, de az iskolák környékén is megjelenik.

#### 2.5.2.2 Az itt élők közlekedési igényeinek fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása

Jelenleg a város több pontjáról a központba a legegyszerűbb, legkényelmesebb gépkocsival bejutni, erre épült rá az infrastruktúra, a kínálat növekedése pedig a keresletet is megnövelte – ennek a hatása a parkolóhelyek számának szűkös mivolta, vagy a kialakuló torlódások. Ezek nem csak a gépkocsiban ülők számára jelentenek pillanatnyi bosszúságot, hanem a nem autóval közlekedők biztonsága, vagy az éppen ott élők életminősége számára – folyamatosan. A közúti kapacitások, parkolóhelyek számának növelésével csak tovább erősítjük ezt a negatív spirált, ezért itt a cél ebből a spirálból való kitörés, hogy gyalogosan, kerékpárral, közösségi közlekedéssel, ha nem is minden autóval megtett utat, de azok egy részét ki lehessen váltani, összességében a gépkocsitól való függőséget kívánjuk csökkenteni. Mindez egyébként a mobilitást sokkal inkluzívabbá teszi,

szélesebb körben elérhetővé, ami tágabb társadalmi rétegek számára jelent gazdasági prosperitást.

### 2.5.2.3 A mobilitási szokások célzott befolyásolása

Elsőre nem magától értetődő, de a mobilitási igények folyamatosan változnak, adaptálódnak a kialakult helyzethez, ez pedig tudatos tervezéssel segít elérni a mobilitási céljainkat. Mindemellett az emberekben nincs meg egy olyan döntési mechanizmus, amivel reálisan fel tudnák mérni a közlekedési módválasztásukat, igényüket, így sok esetben a megszokások, berögzült utazási minták mentén döntenek. Proaktív kommunikációval befolyásolni lehet az eszközválasztást, az utazások időbeliségét, azok útvonalát, bizonyos utazásokat pedig szükségtelenné is lehet tenni egy megfelelően választott ösztönzőket és korlátozásokat tartalmazó rendszerrel, ami nélkülözhetetlen kiegészítője az infrastrukturális beavatkozásoknak.

A cél itt tehát kettős, egyfelől az emberek tudatos eszközválasztását ösztönzi, azaz ne automatikusan a gépkocsihoz nyúljon, hanem gondolja át, milyen eszközt is vesz igénybe. Másfelől pedig a proaktív szemléletformálással a gépkocsi-közlekedést esetleg hátrányosan érintő beavatkozások elfogadottságát növeli.

## 2.5.3 Területi célok

### 2.5.3.1 Városközpont

A városközpont területe a Kossuth Lajos utca, a Fő tér és a Hatvani úti körforgalom között található. Térségi központi szerepet tölt be, amibe beletartozik a kereskedelem, oktatás, illetve földrajzi elhelyezkedése is, így nagy az átmenő forgalma, egyszerre azonban kapcsolat és hely funkciót nem lehet betölteni. Folyamatos parkolási feszültségek vannak az itt vásárlók és az itt lakók között.

A cél az, hogy minél jobban mérsékelni lehessen a környezetre káros hatásokat, mind a levegő-, por- és zajszennyezést, ezáltal egy élhetőbb környezet alakulhasson ki. Fontos szempont, hogy megmaradjon a település helyi és térségi gazdasági központja is.

Központi kérdés és elvárás, hogy megfelelően ki legyenek elégítve a járműforgalom igényei, a racionalitás keretein belül, valamint az, hogy minden közlekedő számára biztonságos megközelíthetőségi lehetőségek kerüljenek kiépítésre, kialakításra.

### 2.5.3.2 Kertvárosias lakóterületek

Ezen területet elsősorban a Papírföldek, Újtelep és Síklakihegy városrészek alkotják. Az újabb beépítések miatt egyre sűrűbben lakott területek, emiatt egyre több a személygépkocsi jelenik meg, amik járműtárolási igényeit már csak közterületen tudják kielégíteni. Az átmenő forgalom miatt fokozott a balesetveszély, ami a zaj- és légszennyezéssel együtt csökkenti ez otthlakók életminőségét.

Az otthlakóknak természetesen nagyon fontos, hogy az elvárt és vágyott magas szintű életminőség adott legyen, ahogy a természetközeli környezet is. A lakossági felmérés alapján igen nagy gondok okoz a folyamatos átmenő forgalom, akik között gyakran előfordul a gyorsajtás és a balesetveszélyes közlekedés.

Az előbb említett problémák megoldására szükség van a parkolási igények szabályozására, rendezésre; meg kell szüntetni az átmenő forgalmat és megakadályozni a gyorsajtások előfordulását. Ezáltal megtartható a magas életminőség, a kertvárosias miliő és biztonságosabbá válik a gyalog vagy akár kerékpárral a közlekedés.

### 2.5.3.3 Lakótelep

A településen élhető, zöld, mai léptékkal nézve nagy légtérarányú lakótelep található sok zöldfelülettel, azonban viszonylag kevés a helyben igénybe vehető szolgáltatás, a parkolás nincs rendezve, gyalogosan pedig nehéz lejutni a városközponthoz. A közterületek műszaki színvonala az évek során folyamatosan romlik, aminek hatása van az életminőségre.

Fontos célkitűzés, hogy biztosítva legyenek az alapszolgáltatások helyi szinten, valamint a parkolási rendszert is úgy kell kialakítani, hogy a forgalmat, illetve más közterületi tevékenységeket ne akadályozza.

A közterületrendezés mellett javítani kell a gyalogos- és kerékpáros kapcsolatokat a város többi részével, elsősorban a városközponttal.

#### 2.5.3.4 Iskolák és környezetük

A városban több oktatási intézmény is található: az Evangélikus Gimnázium, a Petőfi Sándor Gimnázium, a Csengey Gusztáv Általános Iskola, a Napsugár, Szivárvány óvoda és a Bölcsőde. A szülők nagy része autóval hozza a gyermekét, ezzel tumultust okozva a reggeli órákban, zavarva az ott élőket. Az itt megjelenő forgalom miatt gyalog nem biztonságos ezekhez az intézményekhez a közlekedés.

Biztosítani kell, hogy a gyermekek biztonságosan eljuthassanak az oktatási intézményekhez, valamint azt, hogy a forgalom kisebb mértékben zavarja az ott élők mindennapjait, feloldva ezt az alapvető feszültséget e két réteg között.

#### 2.5.3.5 Iparterület

Az aszódi iparterület a város Bag felőli szélén helyezkedik el. Szükséges a teherforgalom biztosítása (Szennyvíztisztító telep, ikladi ipartelep felé a kapcsolat miatt), azonban a hatásainak (por, zaj, rezgés stb. kibocsátás) mérséklésére törekedni kell.

Cél, hogy a területre minél jobb eljutás legyen biztosítva a tehergépjármű forgalomnak és könnyebben meg lehessen közelíteni a területet a belváros elkerülésével. A munkába járás fenntarthatóságát növelni kell a munkavállalók számára.

#### 2.5.3.6 Funkcionális várostérség

Aszód térségi központ (Galga-mente), kapu a gyorsforgalmi úthálózat felé, a hatásterülete kiterjed a Domony völgyére, egészen a dél-nógrádi településekig húzódik fel, sokan ezekről a településekről járnak Aszódra iskolába. Jelenleg a települések között nincs gyalogos-kerékpáros kapcsolat, így csak autóval, esetleg közösségi közlekedéssel lehet közlekedni közöttük, ami erőteljesen meghatározza az itt élők módváltását.

Ahhoz, hogy a város megtarthassa jelenlegi funkcióját, mint térségi és helyi központ, szükség van nagyívű fejlesztésekre, amelyek elősegítik Galga-mente fejlődését is. A térségi kapcsolatok erősítéséhez szükséges megfelelő mértékű gyalogos- és kerékpáros kapcsolatok kiépítése és erősítése a városon belül és a

környező települések között. Ahhoz, hogy ezt megfelelően megvalósuljon, szükséges, hogy a térség kapcsolódása az országos gyorsforgalmi úthálózathoz ne kizárólag Aszódon keresztül valósuljon meg.

#### 2.5.4 Horizontális célok

Minden beavatkozás során az alábbi célokat kell szem előtt tartani; legyen korszerű, költséghatékony, egyenlő hozzáférést biztosító, környezetbarát és biztonságos.

A **korszerűség** a projekt szempontjából azt jelenti, hogy a 21. századi előírásoknak és elvárásoknak, a fenntarthatósági szempontoknak feleljen meg a fejlesztés.

A **költséghatékonyág** szintén fontos szempont, hogy az önkormányzat minél magasabb hozzáadott értékben, a közösség számára a leghasznosabban tudja megvalósítani a fejlesztéseket és ezek a szükséges mértékig, időre meg is valósuljanak.

Különösen kiemelt figyelmet kell fordítani a projektekben az **egyenlő hozzáférés** biztosításához. Mivel jelenleg nagyrészt csak személygépjárművel közelíthető meg a város legnagyobb része biztonságosan, bizonyos társadalmi rétegeket (idősek, fiatalok, mozgásukban korlátozottak, alacsony jövedelműek, egyéb módon szegregációval fenyegetett csoportok) óhatatlanul is kirekeszt, vagy rákényszeríti a járműhasználatra. A projekteknek ezt az egyenlőtlenséget kell tudnia oldania.

A **környezetbarát** szempontok elsősorban az energia, nyersanyag felhasználásra fókuszálnak mind a beruházás, mind pedig az üzemeltetés során, illetve a közlekedési módmegosztás eltolására a fajlagosan alacsonyabb kibocsátású eszközök irányába.

## 3 Eszközrendszer

### 3.1 Programcsomagok bemutatása

A tematikus és területi célok elérését olyan eszközrendszer támogatja, amiben a projektek programcsomagokban találhatók. A beavatkozási javaslatok, majd az azokból képzett konkrét projektek forrása a lakossági online kérdőív, a munkacsoporti találkozók, fejlesztési dokumentumok voltak. Az SUMP céljainak és eszközeinek összefüggéseit a 2. melléklet mutatja be. Az alábbiakban a nyolc azonosított programcsomag bemutatása következik.

#### 3.1.1 (P1) Aszód főutcájának modernizálása

##### 3.1.1.1 Indokoltság

A mai kialakítás az útszakasz minden szerepének meg kíván felelni (helyi forgalom, átmenő forgalom, célforgalom, autópálya alternatíva, kereskedelmi központ, városközpont stb.), azonban a valóságban így végül egyiket sem tudja maradéktalanul kielégíteni. A forgalom mértéke negatív hatással van a városban belüli közlekedésre, boltok elérhetőségére. Gyalogos és kerékpáros elérhetőség hiányában jellemzően gépkocsival közelítik meg az üzleteket, így a parkolási kapacitás szűkös, szokásjogon a külső sávokat is parkolásra használják az ide látogatók. A széles keresztmetszet miatt a sérülékeny közlekedők számára fokozott a balesetveszély. Mindezek alapján stratégiai cél, hogy a Kossuth Lajos utca a jövőben elsősorban városközponti funkciót lásson el, a szükséges forgalom kulturált levezetésével, teret adva a fenntartható közlekedési módoknak.

##### 3.1.1.2 Kapcsolódás a célokhoz

Mivel átmenő és helyi forgalmat is bonyolít, így mind a T1, mind pedig a T2 célokhoz kapcsolódik. Rendezett keresztmetszeti kialakítással a forgalom áramlása kapacitásban nem biztos, hogy nő, viszont folyamatosabb, kiszámíthatóbb, és így biztonságosabb lesz. Területi célok közül értelemszerűen a K1, városközponti és a K6, funkcionális várostérség céljaihoz kapcsolódik a legerősebben. A belső

forgalom tekintetében szoros kapcsolat van a K3 (Lakótelep) és a K5 (Iparterület) tematikus céljaival.

##### 3.1.1.3 Javasolt beavatkozások jellege

A programcsomag háttérét adó projektek elsősorban arra irányulnak, hogy a mai rendezetlen, koncepciótlan keresztmetszeti elrendezés átalakuljon, támogatva a célkitűzéseket.

#### 3.1.2 (P2) Iskolába járás segítése

##### 3.1.2.1 Indokoltság

Aszód patinás iskolaváros, a három legnagyobb oktatási intézményébe a 2020/21-es tanévben közel 2000 diák tanult, akiknek a döntő többsége nem aszódi lakos – nekik minden egyes nap helyközi viszonylatban kell utazniuk. Ezt elsősorban ma a szülők segítségével teszik meg, ami általánosan kaotikus állapotokat okoz főleg az iskolák környékén, feszültséget okozva az ott lakókkal, de áttételesen a Kossuth Lajos utcán is, mint többlet forgalom jelennek meg. A szülők jogosan féltik a gyermekeiket a többi szülő gépjárműveitől, azonban ezzel egyfelől nem csak áldozatai, hanem a probléma okozói is egyben, másfelől pedig az egyébként helyben lakó diákok iskolába jutási feltételeit is rontják. A stratégiai cél az, hogy a diákok iskolába juttatásában kisebb részarányban jelenjen meg a személygépkocsi, valamint akiket személygépkocsival hoznak, azok kevésbé zavarják a forgalmat és az ott élőket.

##### 3.1.2.2 Kapcsolódás a célokhoz

A más településekről érkezők miatt a T1 célhoz, a megcélzott fiatal réteg miatt pedig a T3 célhoz kiemelkedő kapcsolat van. A területi célokra illetően a K2 (Kertvárosi lakóterületek) és a K4 (Iskolák és környezetük) célokkal kiemelkedő a kapcsolat, de erős kapcsolat van a K6 (Funkcionális várostérség) céllal is.

##### 3.1.2.3 Javasolt beavatkozások jellege

A stratégiai célokat alátámasztandó, a módváltást erősítő, illetve a gépkocsival érkezők minimális zavaró hatásait célzó beavatkozások szükségesek elsősorban, de ugyanitt említhető a digitális oktatáshoz kapcsolódó beavatkozások is.



### 3.1.3 (P3) Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése

#### 3.1.3.1 Indokoltság

A városon belüli utazások 51%-a gépkocsival bonyolódik le, annak ellenére, hogy 4 km-nél nagyobb távolság nincs a két legtávolabbi pont között sem, az egyébként forgalomvonzó városközpont felé pedig 1,5 km-nél nagyobb távolságok nem igen vannak. Mindez csak részben azért van így, mert személygépkocsival a leggyorsabb az eljutás (elméletben, hiszen a gépkocsival kiállítás, parkolóhely keresés, célra gyaloglás időszükségletével számolva már korántsem ekkora az előnye), hanem azért is, mert ezer főre 538 gépkocsi jut, ami 20%-kal nagyobb a Pest megyei átlagnál is. Ugyanakkor látszik, hogy korántsem elérhető mindenki számára a gépkocsi, ugyanakkor az infrastruktúra úgy épült ki, hogy azzal legyen a leggyorsabb és a legkényelmesebb az eljutás, így aki teheti, azt használja, még gyalogtávolságra is. A stratégiai cél ebben a programcsomagban az, hogy egyfelől javítsuk a városközpont gyalogos-kerékpáros elérhetőségét, másfelől pedig az egyébként egymás felé nem kommunikáló városrészek közötti kapcsolatot erősítsük.

#### 3.1.3.2 Kapcsolódás a célokhoz

Minthogy ez elsősorban a helyi lakosok érdekeit szolgálja közvetlenül, így a T2 és T3 célokkal van kiemelkedő kapcsolata. Területi célok tekintetében lényegében az összes városrész irányába szoros a kapcsolat, egyedül a K6 (Funkcionális várostérség) felé laza a kapcsolat.

#### 3.1.3.3 Javasolt beavatkozások jellege

A városrészek között könnyebb gyaloglás és kerékpározás, a gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozása, hálózatosodást célzó intézkedések, megtámogatva a fenntartható közlekedési módokat népszerűsítő kampányokkal, rendezvényekkel.

### 3.1.4 (P4) Parkolási rendszer optimalizálása a városban

#### 3.1.4.1 Indokoltság

Aszódon a parkolással kapcsolatos problémákat három nagy kategóriába lehet sorolni. Az egyik a városközpont kereskedelmi egységeit felkeresők célraparkolása, az ott lakó/dolgozó emberek járműtárolása közötti feszültségek. A második a lakóhelyi járműtárolás a Lakótelepen és a kertvárosias területeken, a harmadik pedig a P+R célú parkolás, ami jellemzően nem csak a vasútállomás erre kijelölt területén jelenik meg. A stratégia cél az, hogy ne többlet parkolóhelyekkel próbáljuk a keresletet lekövetni, hanem a meglévő kapacitások hatékonyabban legyenek kihasználva, ha épülnek is újabb parkolófelületek, akkor az a parkolásszabályozási rendszerbe illeszkedő módon. A lakóhelyeken elsősorban a közterületek magáncélú foglалásának minimalizálása a cél, a parkolófelületek egyértelmű kijelölésével, a szankcionálhatóság feltételeinek megteremtésével.

#### 3.1.4.2 Kapcsolódás a célokhoz

Szoros a kapcsolat a T1 céllal, mivel az ide látogatók célraparkolását kezelni kell, azonban a T2 céllal kiemelkedő a kapcsolat, mivel teljes vertikumban leginkább a helyi lakosok az érintettek. Területi célok közül – parkolás jellegét tekintve – a K1 (Városközpont) és a K4 (Iskolák és környezetük) amivel kiemelkedő a kapcsolat, de a K2 (Kertvárosias lakóterületek) és a K3 (Lakótelep) célokkal is szoros a kapcsolat.

#### 3.1.4.3 Javasolt beavatkozások jellege

A stratégiai célokat a leginkább a meglévő parkolási felületek újragondolása szolgálja, kiegészülve új parkolóhelyek célzott kijelölésével, ám csak úgy, hogy az illeszkedik egy jól átgondolt parkolásszabályozási rendszerbe.

### 3.1.5 (P5) Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere

#### 3.1.5.1 Indokoltság

Történelmi és geomorfológiai okokból Aszód pozíciója központi a térségét illetően, így a város közlekedési problémáit jellemzően nem csak a helyiek mobilitási igényei okozzák, hanem a Galga-mentén és a dél-nógrádi településen élő 35-40 ezer fő közlekedési szokásai is. Éppen ezért, hogy Aszód „fellelegezzen” és a többi

település számára is érezhető javulást történjen a közlekedési lehetőségeikben, együttműködésre van szükség az érintett települések között.

### 3.1.5.2 *Kapcsolódás a célokhoz*

Értelemszerűen a T1 célhoz kiemelkedően kapcsolódik ez a programcsomag, ahogy a más településekről Aszódra érkezők célpontjai is, úgymint a K1 (Városcsopont), K4 (Iskolák és környezetük), valamint a K6 (Funkcionális várostérség).

### 3.1.5.3 *Javasolt beavatkozások jellege*

A stratégiai célokat alapvetően valamilyen koordinált együttműködés tudja leginkább támogatni; az ebben a programcsomagban található beavatkozások komplexitása miatt az önkormányzatoknak közös erővel kell tudniuk fellépni, nem csak anyagi oldalról, de a jogos közérdekek terén is.

## 3.1.6 (P6) Biztonságos és inkluzív lakóterületek

### 3.1.6.1 *Indokoltság*

Aszód kertés házas övezeteibe elsősorban a nyugalom, természetközelség miatt költöznek, jellemzően gyermekes családok, azonban rendkívül sok panasz érkezik azzal kapcsolatban, hogy az itt található utcákon rendszeresen a gyorsforgalmúak, bizonyos esetekben átmenő forgalom is igénybe veszi ezeket. Mindezek nem csak felesleges zaj- és levegőszennyezéssel jár, de növeli a közlekedés balesetek kockázatát, összességében pedig rontja az életminőséget. A stratégiai cél az, hogy gyalogosok, kerékpárosok számára vonzóbb legyen itt közlekedni, az itt élők pedig ne szenvedjenek a forgalomtól.

### 3.1.6.2 *Kapcsolódás a célokhoz*

Ez a programcsomag elsősorban a helyi közlekedési igények lebonyolódásához kapcsolódik (T2), de szoros a kapcsolat a T1 céllal (más településekről származó átmenő forgalom), illetve a T3 céllal. Területi célok közül először a K2 (Kertvárosias lakóterületek) és K3 (Lakótelep) kiemelkedő a kapcsolat, de az iskolák és környéke (K4) is szorosan érintett.

### 3.1.6.3 *Javasolt beavatkozások jellege*

Elsősorban annak kell elejét venni, hogy az infrastruktúra ne csábítson gyorsforgalmúakra, illetve ne jelentsen érdemi nyereséget áthajtani rajta azoknak, akik nem céllal érkeznek ide. Ennek érdekében olyan beavatkozásokat tartunk indokoltnak, amik területi sebességcsillapítás, az átmenő forgalom visszaszorítását célozzák, a lakóterület élıhetőségét és értékét növelve.

## 3.1.7 (P7) A mobilitási igényeket befolyásoló külső tényezők a fizikai és virtuális térben

### 3.1.7.1 *Indokoltság*

A felgyorsult világunkban az egy nap alatt elvégezhető teendők száma megnőtt, ezeket azonban még sok esetben fizikai helyváltoztatás igénybevételével végezzük el, ami végső soron a mobilitási igények, egyúttal a gépkocsiforgalom növekedésével jár. Sok esetben azonban – ahogy azt a világjárvány megmutatta – a fizikai jelenlét bizonyos mértékig kiváltható. Alapvetően elmondható, hogy az az utazás a leginkább környezetbarát, ami meg sem történt, ez a programcsomag pedig arra igyekszik választ találni, hogy milyen módon lehet csökkenteni a mobilitási igényeket, illetve átterelni fenntarthatóbb közlekedési módok felé.

### 3.1.7.2 *Kapcsolódás a célokhoz*

Mivel ez egy inkább horizontális célokra keresi a választ, lényegében az összes tematikus és területi célhoz kapcsolódik, hiszen az ide látogatók, az aszódi lakosok mobilitását befolyásolja, függetlenül attól, hogy hol laknak, hova járnak dolgozni, vagy bevásárolni.

### 3.1.7.3 *Javasolt beavatkozások jellege*

Ebben a programcsomagban olyan intézkedések kapnak helyet, amik megvalósítása a legnagyobb hatást váltja ki a legkevesebb ráfordított pénzből, hiszen nem fizikai infrastruktúra építését, annak fenntartását hozza magával, hanem a gondolkodásmódban ér el elmozdulást a fenntarthatóság felé. A nehézsége viszont pont ebben van; csak hosszú távon tud eredményt hozni, és komoly elhatározásnak kell mögötte lennie, viszont az általa az interszjektív

tudatban bekövetkező változásoknak köszönhetően a további beavatkozások támogatottsága nő.

### 3.1.8 (P8) Magas színvonalú városi infrastruktúra

#### 3.1.8.1 Indokoltság

A lakosságtól kapott észrevételek között sok olyan érkezett, ami a városi infrastruktúra, környezet leromlott minőségére, vagy hiányzó elemeire vonatkozott. Mindezek környezetpszichológiai szempontból járulnak hozzá a fenntartható közlekedési eszközök használatához, alacsony színvonaluk pedig a gépkocsi használatot erősítik; a járműben ülve, nagy sebességgel haladva nem tűnnek fel a problémák, azt inkább csak gyalogosan lehet észrevenni. Éppen ezért ennek a magas színvonalon tartása a fenntartható közlekedési módok irányába mozdítja el a mobilitást, még akár olyan beavatkozások is, amik elsősorban nehezen köthetők közvetlenül a közlekedéshez.

#### 3.1.8.2 Kapcsolódás a célokhoz

Elsősorban a helyi lakosokat érinti (T2), illetve közvetetten, de befolyásolja a mobilitási szokásokat (T+). Területi célokhoz horizontálisan kapcsolódik, de talán a leginkább a városközpontot (K1), kertvárosias lakóterületeket (K2) és a lakótelepet érinti (K3).

#### 3.1.8.3 Javasolt beavatkozások jellege

A programcsomagban főként olyan beavatkozásokra kell gondolni, hogy hogyan lehet detektálni az esetleges hibákat, hiányosságokat, és azokat hogyan lehet hatékonyan kijavítani.

## 3.2 Projektek ismertetése és értékelése

### 3.2.1 Módszertan

A programcsomagokban tartható projekteket és azok értékelésüket tartalmazza a fejezet. Az értékelést a konSULT guidebook alapján végeztük, kiegészítve a helyi ismeretekkel és szakértői becslésekkel. A szempontokat az alábbiakban mutatjuk be.

Az értékelési szempontok előtt a projekt tulajdonságait tartalmazó attribútumok vannak, úgymint:

**Fontosság:** ez azt mondja meg, hogy valamilyen okból legmagasabb prioritású, vagy esetleg már folyamatban is van

**Prioritás indoka:** azzal kapcsolatban ad magyarázatot, hogy milyen indokból ítéltük az adott projektek legmagasabb prioritásúnak. Ezek az okok az alábbiak lehetnek:

- **Kiemelt projekt:** a programcsomagon belül a legtöbb pontszámot kapott projekt a „kulcsprojekt”, azaz ennek a hasznossága a legnagyobb
- **Folyamatos fenntartást igénylő:** nyitott végű, általában soft beavatkozás, ahol a fenntartási feladat folyamatos munkát kíván meg, azaz nincs egy egzakt „átadás”. Ezeket javasolt minél előbb elkezdni, hogy minél hamarabb kifejtsék pozitív hatását
- **Megalapozó projekt:** mivel a város mobilitását érintő konkrét programok, stratégiák, koncepciók még nincsenek, ezért először ezeket kell elkészíteni, amik meghatározzák, hogy azon belül milyen további feladatok vannak. Ezek a megalapozó projektek kulcsfontosságúak, hiszen ezekre épülnek a további feladatok, így elvégzésük stratégiai jelentőségű.
- **Quick win:** olyan projekt, ami viszonylag költséghatékonyan megvalósítható, nem várható érdemi lakossági ellenállás, azonban hatása ennek ellenére figyelemreméltó

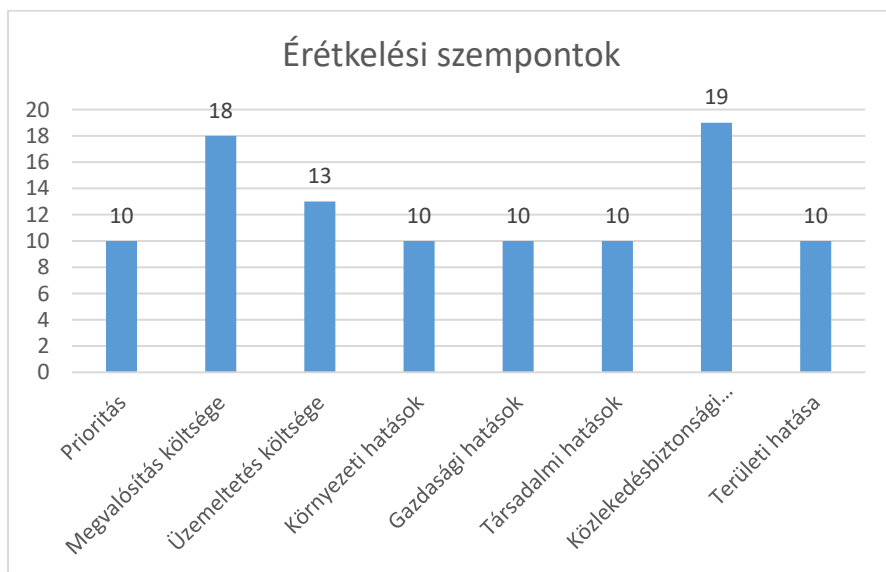
**Beavatkozás típusa:** a projekt jellegére utal, azon belül:

- **Infrastrukturális:** fizikai beavatkozás, valamilyen tervdokumentáció alapján
- **Soft:** szervezés által elkészült és fenntartott projekt, építve a helyi közösségekre. Ezek elsősorban szemléletformáló, közösségépítő beavatkozások, esetleg informatikai fejlesztések

Az alábbiakban az értékelési szempontok magyarázata következik. Összesen 9 szempontot definiáltunk, ezek közül kilenc adja meg a végső pontszámot, egy pedig (előkészítettség) a pontszám bizonytalanságát adja meg; ezek az alábbiakban részletesen kifejtésre kerülnek. A kilenc szempont az alábbi, mögöttük a hozzájuk társított súlysávokkal (6. ábra):

- Prioritás
- Megvalósítás költsége
- Üzemeltetés költsége
- Környezeti hatások
- Gazdasági hatások
- Társadalmi hatások
- Közlekedésbiztonsági hatások
- Területi hatása

A súlysávok összege 100-at ad ki.



6. ábra: értékelési szempontok és a súlysávok

Minden szempont esetében definiáltunk pontszámokat, illetve a pontszámokhoz magyarázatot is adtunk. Ezek összessége a súlysávokkal adja ki a projekt végleges pontszámát, amit az előkészítettség miatti bizonytalanság korrigál.

**Előkészítettség:** azt mutatja meg, hogy az adott projekt milyen előzményekkel, dokumentációkkal, korábbi elképzelésekkel rendelkezik. Minél több ilyen áll rendelkezésre, annál pontosabban lehet becsülni a pontszámot azonban, ha minél kevesebb, annál pontatlanabb képet ad a végső értékelése. A SUMP projektlistájának készítése során a projektek többsége ekkor született meg – ugyan városvezetői szinten ezek valamennyire ismert gondolatok, ötletek voltak, de ennél konkrétabb dokumentáció még nem született róla. Az egyes pontszámhoz az alábbi értékek tartoznak:

Pontszám	Előkészítettség
5	A projektre forrás allokálva van, megvalósulása biztosnak vehető (± 5)
4	A projekthez konkrét tervdokumentáció készült vagy készülóban van (± 10)
3	A projektre készült már megvalósíthatósági tanulmány (± 15)
2	A projekt egyelőre csak fejlesztési dokumentumban szerepelt még (± 20)
1	A projekt a SUMP készítése során született meg (± 25)

**Prioritás:** jellemzően magas prioritást kapnak azok a projektek, amik megalapozó projektek, vagy a folyamatos fenntartást igénylő munkák, mivel ezek idejekorán történő megvalósítása nagyobb haszonnal jár, előfeltétele más fejlesztéseknek. Alacsonyabb prioritással a kisebb haszonnal járó projektek szerepelnek. Az egyes pontszámhoz az alábbi értékek tartoznak:

Pontszám	Prioritás
5	Magas
3	Közepes
1	Alacsony

**Megvalósítás költsége:** arra ad becslést, hogy nagyságrendileg mekkora összegtartományban lehet számolni az adott projekt kapcsán. Ez a megalapozó projektek esetében viszonylag alacsony, hiszen ott „csak” tervezés zajlik. Az egyes pontszámhoz az alábbi értékek tartoznak:

Pontszám	Megvalósítás költsége
-1	10 millió Forint alatt
-2	10-100 millió Forint között
-3	100-500 millió Forint között
-4	500-1000 millió Forint között
-5	1000 millió Forint felett

**Üzemeltetés költsége:** a megvalósulás után, a fenntartás ideje alatt a projekt fenntartóját terhelő anyagi vonzat. Ez lehet pozitív, azaz csökkennek a kiadások, vagy bevétel keletkezik, de lehet negatív, amikor nőnek a kiadások, vagy csökken a bevétel. Az egyes pontszámhoz az alábbi értékek tartoznak:

Pontszám	Üzemeltetés költsége
5	Az üzemeltetés és fenntartás költségei nagymértékben csökkennek, vagy nagymértékű bevételt jelent
3	Az üzemeltetés és fenntartás költségei érezhető mértékben csökkennek, vagy bevételt jelent
1	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben csökkennek, vagy minimális bevételt jelent
0	Nincs üzemeltetési költsége, nem jelent bevételt
-1	Az üzemeltetés és fenntartás költségei minimális mértékben nőnek, vagy minimális költséget jelent
-3	Az üzemeltetés és fenntartás költségei érezhető mértékben nőnek, vagy költséget jelent
-5	Az üzemeltetés és fenntartás költségei nagymértékben nőnek, vagy nagymértékű költséget jelent

**Környezeti, társadalmi, gazdasági, közlekedésbiztonsági hatások:** e négy szempont hasonló skálán lett értékelve, azonban mindegyiknek más a mögöttes tartalma:

- **Környezeti hatások:** levegőminőséget, zajterhelést, zöldfelületi arány javulás
- **Társadalmi hatás:** társadalmi egyenlőség, hozzáférhetőség, egészségi állapot
- **Gazdasági hatás:** gazdasági növekedés, gazdasági szereplők helyzetének javulása, munkanélküliség csökkenése, város gazdasági prosperitása
- **Közlekedésbiztonsági hatás:** milyen mértékben várható a baleseti kockázatok csökkenése a projekt eseten

Ezeket a legtöbb projekt esetében relatív egzakt módon lehet értékelni, azonban megalapozó projektek esetében nem magát a projektet vettük figyelembe, hanem

az annak alapján születő további – immár fizikailag megvalósuló – elemeit. Az egyes pontszámhoz az alábbi értékek tartoznak:

Pontszám	Környezeti, társadalmi, gazdasági, közlekedésbiztonsági hatások
5	Közvetlen pozitív hatás
3	Közvetett pozitív hatás
1	Gyenge közvetett pozitív hatás
0	Nincs hatás
-1	Gyenge közvetett negatív hatás
-3	Közvetett negatív hatás
-5	Közvetlen negatív hatás

Területi hatása: azt mutatja meg, hogy az adott projekt mekkora körben fejti ki a hatását, ugyanis míg egyes projektek lokális, pl. egy csomópontban fejti ki a hatásukat, míg mások akár a funkcionális várostérségre. Az egyes pontszámhoz az alábbi értékek tartoznak:

Pontszám	Területi hatása
1	Lokális hatás
2	Városrész jelentőségű hatás
3	A város egészére kiterjedő hatás
4	Funkcionális várostérségre kiterjedő hatás
5	Funkcionális várostérségen is túlnyúló hatás

Az egyes értékeket minden esetben a projekt nélküli esethez viszonyítottuk. Ezzel az értékelési rendszerrel -400 és +400 elméleti határok közötti pontszámot kaptak az egyes projektek, kiegészülve a bizonytalanságot kifejező módosító értékkel. Fontos megjegyezni, hogy azok a projektek, amik alacsonyabb pontszámot kaptak, nem feltétlenül elvetendő beavatkozások csak olyan hasznokkal rendelkeznek,

amiket a SUMP szemléletét alapul vevő szempontrendszerben nem számszerűsítettünk.

A projektek individuális értékelése mellett azok egymásra hatását, bizonyos sorrendiséget, szinergiákat is vizsgáltunk, amihez egy ún. hatásmátrix készült. Ez tartalmazza azt, hogy az egyes projektek milyen függőségi viszonyban vannak egymással. Két féle kapcsolatot különböztetünk meg:

- Sötétzöld: szükséges előfeltétel az adott projekt kapcsán, vagy együtt tervezendő projektek
- Világoszöld: bizonyos szintű kapcsolat van a két projekt között, vagy egymás hatását erősítik

Piros körvonalat kaptak a kiemelt projektek, a jobb láthatóság kedvéért. A hatásmátrix – méretéből adódóan – a háttérdokumentumok között kapott helyet.

Mindezekén túl, minden egyes projekthez készült egy ún. „projektlap”, ami bemutatja annak indoklását, a műszaki tartalmát, az értékelését táblázatosan és grafikusán is, valamint a definiált célrendszerhez való kapcsolódását; ezek terjedelmük miatt csatolt melléklete a Mobilitási Tervnek.

## 3.2.2 (P1) Aszód főutcájának modernizálása

4. táblázat: P1 programcsomag projektjei

P1 Aszód főutcájának modernizálása	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P1/1	Kossuth Lajos utca - Pesti út - Deák Ferenc utca csomópontjának átépítése	Jelenleg átláthatatlan és balesetveszélyes csomópont, ezért körforgalom kiépítése szükséges	Forgalmi rend átalakítása körforgalommá, ideiglenes eszközökkel, a tapasztalatok alapján a kialakítás véglegesítése
P1/2	Kossuth Lajos utca - Petőfi Sándor utca csomópontjának felülvizsgálata	A fix ciklusidejű lámpa miatt csúcsidőn kívül feleslegesen tartja fel a forgalmat. A szabályozás sajátossága miatt a főirány a Petőfi Sándor utcán kikerülhető, így annak forgalmát is növeli	forgalomszabályozás racionalizálása intelligens vezérléssel, az engedélyezett csomóponti mozgások felülvizsgálata, a fizikai kialakítás racionalizálása, zajcsökkentés
P1/3	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újra osztása	Korábbi szerepét már nem tölti be, egyszerre akar minden igénynek megfelelni, de így csak rosszabban teljesít, minden szempontból. Közlekedésbiztonság, presztízs, élhetőség növelése érdekében új, inkluzívabb keresztmetszet, több felület a szolgáltatások számára, erősíteni a hely funkcióját a kapcsolati funkcióval szemben	Kossuth Lajos utca identitásának megkeresése, döntéselőkészítés a leginkább fenntartható változatról, pilot jellegű beavatkozások a hatások megismerésére, végleges fizikai kialakítás (road diet, mellékutcák csatlakozása, kerékpáros infrastruktúra, kerékpártárolás, gyalogos átkelések mennyiségi és minőségi javítása, parkolási kínálat térbeli újra allokálása, rakodóhelyek, rövid megállások támogatása. Az elején és végén található csomópontokban "településkapu" szerepet betöltő kialakítás, hogy már eleve csökkentett sebességgel lépjenek be a járművek a főutca belső szakaszára
P1/4	A Kondorosi téri körforgalom használhatóságának javítása	A körforgalom geometriai kialakítása miatt egyfelől az élelmiszerbolttól a gépkocsival történő kikanyarodás nehézkes Kartal és Hatvan felé, csak a Kondorosi tér körül megtett kör után lehetséges kikanyarodni, ami balesetveszélyes, mert 4 sávot kell keresztezni. Másfelől pedig a Falujárók útjáról kormányozdulat nélkül lehet manőverezni a körforgalomba lépéskor, így annak lassító hatása nem érvényesül	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti átalakításához igazodóan a csomópont geometriájának módosítása, akár "piskóta" körforgalommá alakításával. Amennyiben a Kossuth Lajos utcának csökkenni fog a sávszáma, kevésbé lesz kockázatos a kihajtás megépítése. A körforgalomba történő belépésnél a Falujárók útja felől síkán, elhúzás építendő ki
P1/5	Identitást erősítő városi rendezvények	A Kossuth Lajos utcára a legtöbben nem, mint egy vonzó városi közterületre tekintenek, hanem mint egy közlekedési tengelyre, holott funkcióját tekintve inkább az előbbi áll hozzá közelebb. Időszakos rendezvényekkel, a Kossuth Lajos utca megnyitásával növeli az átalakítás támogatottságát, megmutatja az itt élőknek az elfeledett, régi-új arcát	Városi programsorozat szervezése, időszakos megnyitásokkal összehangoltan (pl. nyári szünetben, hétfévente stb.)
P1/6	Árufeltöltési rendszer létrehozása a fő utcai bolttulajdonosok számára	A Kossuth Lajos utca parkolási problémáinak egyik okozója, hogy az áruszállítási igények lebonyolódására nincs felület dedikálva, ezért szervezetlenül történik mindez. Az árufeltöltési igényeket össze lehet hangolni, így a kialakított rakodóhelyek hatékonysága javul	Online időpontfoglalási rendszer kialakítása, később akár az árufeltöltés regisztrációhoz való kötése. Az árufeltöltési igényeket egy külső helyszínről (HUB-ból) lehet bonyolítani

5. táblázat: P1 programcsomag projektjeinek értékelése

P1 Aszód főutcájának modernizálása	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P1/1	Kossuth Lajos utca - Pesti út - Deák Ferenc utca csomópontjának átépítése	Folyamatban van	-	Infrastrukturális	5	4	-3	-1	3	3	3	5	3	198	± 10
P1/2	Kossuth Lajos utca - Petőfi Sándor utca csomópontjának felülvizsgálata	-	-	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	1	3	1	3	2	128	± 25
P1/3	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újraosztása	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	2	-5	0	3	5	5	5	4	225	± 20
P1/4	A Kondorosi téri körforgalom használhatóságának javítása	-	-	Infrastrukturális	3	1	-3	-1	3	3	3	5	2	168	± 25
P1/5	Identitást erősítő városi rendezvények	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	1	-2	0	3	5	3	3	4	221	± 25
P1/6	Árufeltöltési rendszer létrehozása a fő utcai bolttulajdonosok számára	-	-	Soft	3	1	-1	-1	3	3	3	3	2	166	± 25



## 3.2.3 (P2) Iskolába járás segítése

6. táblázat: P2 programcsomag projektjei

<b>P2 Iskolába járás segítése</b>	<b>Projekt címe</b>	<b>Projekt rövid leírása</b>	<b>Műszaki tartalom</b>
P2/1	K+R parkolók kijelölése a Fő téren az EGA-ba járó diákok szülei számára	Az EGA-hoz feljáró, diákokat szállító járművek elviselhetetlen forgalmat generálnak a Régész utcán és a Papiföldek városrészben. Amennyiben lenne kulturált kiszállási lehetőség a Fő tér környékén, úgy onnan már kényelmesen fel lehet sétálni az iskolához, így látványosan csökkenthető az EGA környékén a forgalom	4 K+R férőhely kialakítása a Fő térenél a kiépítendő körforgalom előtt
P2/2	Parkolási rendszer újragondolása az EGA környezetében	A legnagyobb problémát a reggelente a gyermeküket az iskolába szállítóknak miatt generált forgalom okozza, ami főleg az Osváth Gedeon utcában jelenti a legnagyobb problémát. A parkolási felületek újragondolásával ez bizonyos mértékben kezelhető lenne	Az Osváth Gedeon utcában csak az intézmény dolgozói számára lennének kijelölve parkolóhelyek. Akik gyermeküket hozzák ide, a Régész utcán vagy a Fő téren kialakított K+R parkolóhelyeken tudnak megállni az iskola oldalán maximum 10 perc időtartamra
P2/3	K+R parkolók kijelölése a Csegey Gusztáv Általános Iskolánál	A gyermekeket ide gépkocsival szállító szülők jelenleg a Régész utca forgalmát zavarva várakoznak tanítási időszak elején és végén. A cél a kulturált rövid várakozások helyének megteremtése	A Csegey közben gazdasági bejáratnál lévő parkolóban rövidtávú, max. 10 perces várakozást engedő K+R parkolóhelyek kialakítása, a megállás tilalma a Régész utca mindkét oldalán. A városi könyvtárnál a gyalogátkelőhely áthelyezésével a K+R körüljárhatóvá válik, onnan egyenesen a Kossuth Lajos utcára köti ki
P2/4	Autóbusz megállóhely kijelölése a Petőfi Sándor Gimnáziumnál	Jelenleg a PSG-be igyekvő diákok az Aszód, vasútállomás bej. Út megállóhelyen szállnak le. Míg onnan az iskolába eljutnak, a körforgalom két ágát is keresztezniük kell, ami egyfelől számukra balesetveszély, másfelől pedig a 3-as főút forgalmát - pont a reggeli csúcsidőszakban - torlasztják. A megálló áthelyezésével vagy új megálló létesítésével a gyaloglási útvonal lényegesen lerövidíthető, biztonságosabbá tehető	A megállóhely áthelyezése a csomópont PSG-hez közelebbi oldalra. Az áthelyezés járatszervezési szempontból problémás, mivel a jelenlegi megállóból jellemzően több is betér a vasútállomáshoz. Az áthelyezéssel a betérés nem lenne megvalósítható a körforgalom mai kialakításával. Ehhez annak geometriáját módosítani kell, hogy a körforgalomban helyet kapjon egy megálló, majd onnan kiállva, megfordul az autóbusz és tér be a vasútállomásra
P2/5	Napsugár óvoda gyalogos megközelítésének javítása	Papiföldek városrészben az Evangélikus templom - Mély út útvonalon közelíthető meg az óvoda, azonban a Mély út szélessége nem megfelelő gyalogos és jármű egyidejű közlekedésére.	A vízelvezetés átalakításával, az árok burkolásával megfelelő felület nyerhető a gyalogos közlekedés számára
P2/6	Iskolába járást segítő soft beavatkozások	Jelenleg rendkívül sok szülő gépkocsival viszi gyermekét az iskolába, és próbálnak meg minél közelebb leparkolni. Mivel a terület véges, az igény pedig hatalmas, ez folyamatos feszültséget szül. Ennek feloldása csak az lehet, hogy csökkentjük a gépkocsival érkezők számát. Ez a leginkább a gimnáziumok esetében lehetséges, hiszen oda már önállóan közlekedni tudó gyerekek járnak, azonban általános iskolákba, óvodákba járók számára is léteznek megoldások. Ezek elsősorban szervezést igénylő, olcsó, de hatékony megoldások	Az oktatási intézmények és az önkormányzat közös szervezésében gamifikációs, szemléletformáló rendezvények, kampányok folytatása. Szülői telekocsi rendszer, közös beszélgetés stb.
P2/7	Az EGA és a Csegey Gusztáv Ált. Iskola menetrendszerinti autóbuszos kiszolgálás lehetőségének megteremtése	Az iskola messze esik a közösségi közlekedés útvonalától, onnan hosszabb séta vezet hegynek felfele reggelente az iskolába. A dedikált iskolás járatokkal a szülők nagyobb biztonságban tudhatják a gyermeküket, így kevesebben érzik szükségét gépkocsival szállítani őket	Szólvó autóbuszok EGA-hoz való közlekedtetésének műszaki megoldása, a buszok megfordulásának lehetősége. A szolgáltatás megszervezése finanszírozási, üzemeltetési oldalról

7. táblázat: P2 programcsoomag projektjeinek értékelése

P2 Iskolába járás segítése	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P2/1	K+R parkolók kijelölése a Fő téren az EGA-ba járó diákok szülei számára	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	1	-1	0	3	5	3	3	2	219	± 25
P2/2	Parkolási rendszer újragondolása az EGA környezetében	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	3	5	3	5	2	226	± 25
P2/3	K+R parkolók kijelölése a Csegey Gusztáv Általános Iskolánál	-	-	Infrastrukturális	5	1	-2	-3	3	3	3	5	1	170	± 25
P2/4	Autóbusz megállóhely kijelölése a Petőfi Sándor Gimnáziumnál	-	-	Infrastrukturális	3	1	-1	0	1	3	3	3	1	149	± 25
P2/5	Napsugár óvoda gyalogos megközelítésének javítása	-	-	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	1	3	1	5	1	156	± 25
P2/6	Iskolába járást segítő soft beavatkozások	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	1	-1	-1	3	5	3	3	3	216	± 25
P2/7	Az EGA és a Csegey Gusztáv Ált. Iskola menetrendszerinti autóbuszos kiszolgálás lehetőségének megteremtése	-	-	Infrastrukturális	5	1	-3	-3	1	5	1	3	4	124	± 25

## 3.2.4 (P3) Város belső kapcsolatrendszerének erősítése

8. táblázat: P3 programcsomag projektjei

P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P3/1	A város belső szakaszán a kerékpáros főhálózat kiépítése	Jelenleg nincs semmilyen kerékpárforgalmi létesítmény a városon belül, habár a szabályozási terv ezt már tartalmazza. A projekt célja a várost átszelő törzs hálózati elem megépítése, támaszkodva a KHT-ban leírtakra	Döntéselőkészítés (KHT) alapján annak meghatározása, hogy pontosan hol húzódjon a tengely (Kossuth Lajos utca vagy Petőfi Sándor utca), majd annak végleges fizikai kialakítása, milyen további hálózati elem szükséges még a tengelyen kívül
P3/2	Új gyalogoskapcsolat a József Attila köz és a Szabadság tér között	Az exkluzív gyalogos kapcsolatokkal javul a város átjárhatósága, ezáltal nagyobb tömegek számára jelent alternatívát ez a közlekedési mód. Egy új kapcsolattal kényelmes és biztonságos eljutást lehet biztosítani számukra a Fő tér és a József Attila köz között. A Fő téren parkoló járművek vezetői számára is vonzó kapcsolat a Kossuth Lajos utca eléréséhez	Az önkormányzat telkén a használaton kívüli építmények szanálásával egy új gyalogos kapcsolat jön létre a Fő tér és a József Attila köz között
P3/3	Újtelep városrész és a vasútállomás közötti gyalogos tengely fejlesztése	Mind az Újtelepen, mind pedig a Lakótelepen élők számára biztosít közvetlen kapcsolatot ez a gyalogostengely a vasútállomás felé, azonban ma nem versenyképes, mivel kényelmetlen és nem biztonságos ennek használata. A cél, hogy közlekedésbiztonsági és komfortfokozó intézkedésekkel többen vegyék igénybe gépkocsi helyett, növelve a vasút kihasználtságát is	Gyalogos infrastruktúra tervezése, a mai leromlott állapot javítása, hiányzó elemek létrehozása. Biztonságos gyalogos átkelés kiépítése a Hatvani úton, megfelelő közvilágítás
P3/4	Új gyalogos-kerékpáros kapcsolat a Lakótelepről a városközpont felé a Kondoros tér - Akácós utca között	A jelenlegi bereki ösvény fejlesztésével a Lakótelepen és az Újtelepen élők számára könnyebben elérhetővé válna a városközpont	Az ösvény kiszélesítésével, a lejtviszonyokat figyelembe vevő kifejtett vonalvezetés mellett gyalog- és kerékpárút létrehozása. A Kartal felé vezető kerékpárúthoz kapcsolódik
P3/5	Gesztenye fasori meglévő gyalogos kapcsolat fejlesztése, kerékpározásra alkalmassá tétele	Jelenleg lépcső vezet a Gesztenye fasor és a Tükör utca között, azonban annak jellegéből adódóan az sem kerékpárral, sem babakocsival nem járható. A vonalvezetés módosításával a tengely szélesebb célközönséget ki tudna szolgálni	A vonalvezetés módosításával, a jelenleg beépítetlen területek igénybevételével kisebb emelkedésű, íves gyalog- és kerékpárút jönne létre
P3/6	Kerékpárforgalmi hálózati terv készítése Aszódon	Jelenleg nincs semmilyen kerékpárforgalmi létesítmény a városon belül. Ugyan a szabályozási terv már tartalmaz egy hozzávetőleges nyomvonalat, annál részletesebb vizsgálat még nem történt. A városon belüli, illetve a városon átmenő kerékpáros hálózat vonalvezetésére ad javaslatot a terv, illetve szándék esetén a Galga-mente egész térségére is kiterjedhet	Javaslat a városon belüli kerékpáros hálózat kiépítésére, alapja a későbbi ilyen célú fejlesztéseknek
P3/7	Biztonságos gyalogátkelőhelyek program	A város több pontján került kijelölésre gyalogátkelő hely korábban úgy, hogy az a mindennapi életben komoly közlekedésbiztonsági kockázattal rendelkezik. Ezek mellett a természetes gyalogos útvonalakon hiányzik gyalogátkelőhely. A program célja az, hogy javítson a gyalogos közlekedés biztonságán és kényelmén, ezzel bátorítva az itt élőket a gyaloglásra	Biztonsági audittal azonosítja a kockázatokat és a helyszíneket a meglévő és a kijelölendő gyalogos átkelések tekintetében, javaslatokat fogalmaz meg a fejlesztésekkel kapcsolatban, majd ezeket a javaslatokat a gyakorlatban is megvalósítja. Átépítendő gyalogátkelőhelyek: Falujárók útja, Kossuth Lajos utca. Vizsgálandó új gyalogátkelőhelyek: Nyár utca, Mély út (óvodánál), Bethlen Gábor utca, Petőfi Sándor utca (József Attila köznél)
P3/8	Vonali sebességcsillapítás az átmenő forgalom számára használt utcákban	Olyan utcákban, mint a Régész, Koren István, Csendes utca, Városréti utca, Petőfi Sándor utca, jelenleg nagy sebességgel haladnak a járművek, ami balesetveszélyes, és gátja annak, hogy nagyobb arányban gyalogoljanak és kerékpározzanak az itt élők	A megengedett sebesség csökkentése, csomópontok kiemelése, útpálya szűkítésével csökkenthető a járművek sebessége úgy, hogy a kapacitás érdemben nem csökken. A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv során vizsgálandó, hogy ezeken a gyűjtőúti szerepű szakaszokon kijelölhető-e kerékpárforgalmi létesítmény

P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P3/9	Osváth Gedeon utca forgalmi rendjének átalakítása	Jelenleg az egyirányú kialakítás iskolaidőn kívül a Nyárás és Majna utcában élők számára kb. 500 méter többletutat jelent, illetve lakóterületen haladnak át. Forgalomtechnikailag nem alakítható ki olyan megoldás, hogy időszakosan legyen egyirányú a szakasz	Vizsgálni szükséges, hogy a mekkora többletforgalmat okoznak a lakóövezetben a járművek, és ez alapján szükséges dönteni arról, hogy visszaálljon-e a kétirányú forgalom, vagy a többlet útpálya szélességet más funkcióra fel lehet-e használni (pl. zöldfelület, járda, kerékpáros infrastruktúra), esetleg (akár ideiglenesen is) zsákutca kialakítást kapjon
P3/10	Parkolási és közlekedési szabályok betartatását célzó program	Jelenleg a szokásjogon alapuló területfelhasználás hallgatólagosan elfogadott, azonban a kulturált együttélés és az egyén helyett a köz érdekében ezeket az olykor elkerülhetetlen konfliktusok ellenére szükséges betartatni. A sebességhatárok és az egyirányú utcák (pl. Malom köz) forgalmi rendjének betartatása szintén feladat	Önkormányzati erőforrás delegálása az egyértelmű szabályrendszer betartatása érdekében, szankcionálásra alkalmas térfigyelő rendszer kiépítése
P3/11	Csengey utca forgalmi rendjének felülvizsgálata	A szűk utca jelenleg kétirányú forgalmat bonyolít, iskolaidőben sokan erre hagyják el az EGA-t. A járda szűk, ami megnehezíti a gyaloglást	A Csengey utca egyirányúsításával, egyúttal az útpálya szűkítésével csökkenthető a járművek sebessége, rendezetté válik a forgalom lebonyolódása, és szélesebb járda alakítható ki. Az itt élők számára minimális többletutat jelent ez a kialakítás
P3/12	Ősz utca forgalmi rendjének felülvizsgálata	A szűk utcán jelenleg kétirányú forgalmi rend van érvényben azzal, hogy a szembejövő forgalomnak elsőbbsége van. Itt található a város egyetlen bölcsődéje, így annak a gyalogos, babakocsival történő megközelíthetőségét is megnehezíti	A szakaszt a Kossuth Lajos utcától a Téglagyár utcáig észak felé egyirányúsítani javasolt, hogy a dombról ne érkezzenek nagy sebességgel járművek. Ezzel egyrészt a forgalom is rendezettebben tud lebonyolódni, másfelől pedig a felszabaduló területen a többi közlekedési mód számára lehet helyet biztosítani
P3/13	Szent Imre utca - Miskolczi köz - Széchenyi út csomópontjának felülvizsgálata	A Széchenyi út felől a Szent Imre utcába, illetve a Szentháromság-templomhoz gyalogosan nem lehet eljutni szabályosan. Az úttesten átkelést korlát akadályozza, mivel a kanyarulat magassági vonalvezetése is ront annak beláthatóságán, illetve problémát jelent, hogy ezen az útszakaszon jellemző a teherforgalom. A probléma azért is jelentős, mivel a Miskolczi köztől nyugatra található városrészből a legnehezebb megközelíteni a városközpontot. A gyalogosok átvezetésével ennek a városrésznek csökkenhet a gépkocsi függősége, illetve javul a hozzáférhetősége, ami azért különösen fontos, mivel a város egyik szegregációval leginkább fenyegetett részéről beszélünk	Biztonsági audittal alátámasztva gyalogos átkelőhelyre javaslattétel a Széchenyi úton az Aradi utca magasságában, a Széchenyi utca szervizútját gyalogos közlekedésre alkalmassá tenni, a terjengős Szent Imre utcai csomópont torkolatát szűkebbre venni, szegélykorrekciókkal. A KHT eredményétől függően a kerékpáros átvezetést is tartalmazhat a fejlesztés
P3/14	Településkapuk kialakítása a városba bevezető utakon	A belterületre történő belépés a közúthálózaton nem feltétlenül tűnik fel egy járművezetőnek, azonban a külterületen alkalmazott sebessége belterületen nem csak balesetveszélyes, hanem nagyobb zajterheléssel jár. A településkapuk célja, hogy a megszokásból vezető, tudatalattija által vezérelt járművezetőt kiköszöntse, és adaptálja a vezetési stílusát ahhoz, hogy már egy településen van.	A projekt során a bevezető utakon a város felőli irányból sávelhúzás, illetve sebességmérő kapuk felállítása. Ez utóbbi nem ír ki egzakt sebességet (kontraproduktív hatású), hanem csak a tény, ha valaki gyorsan hajt
P3/15	Volt vásártérre vezető út mentén lévő lakóházak megközelíthetősége	Az itt élők számára a városmag gyalog nem közelíthető meg biztonságosan, mivel nincs kiépített járdakapcsolat	A Bag felé vezető gyalogjárdával közösen javasolt e terület bekötése a gyalogos közlekedés hálózatába
P3/16	Mély út kiépítése a Régész utca és a Városréti utca között	Az útszakasz kiépítése és a keresztező utcák csatlakozásának megépítése jelentős forgalmat venne le a Városréti és a Régész utcáról, enyhítené az EGA miatti forgalmi torlódásokat. Mindez forgalmat fog generálni a Csengey utcában, így annak forgalmi rendjének felülvizsgálata elengedhetetlen ehhez	A szabályozási terven szereplő 12 méteres pályaszélességben történő kiépítése.
P3/17	Gyalog- és kerékpáros híd a Falujárók útja felett a Hajnóci utcánál	A fejlesztés célja kettős, egyfelől biztonságos és közvetlen kapcsolatot ad két, a Falujárók útja által elvágott városrész között, másfelől pedig a PSG-be igyekvő diákok kényelmesen el tudják érni az iskolát	Megvalósíthatósági tanulmány készítése a műtárgyról, ami figyelembe veszi annak megvalósíthatóságát, illetve a költségeit szembe állítja az általa termelt társadalmi, környezeti, gazdasági haszonnal

<b>P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése</b>	<b>Projekt címe</b>	<b>Projekt rövid leírása</b>	<b>Műszaki tartalom</b>
P3/18	Bethlen Gábor utcai autóbuszmegálló áthelyezése	Jelenleg a megállópárhoz nem vezet sem gyalogátkelőhely, sem járda, így azok elérése nem biztonságos, ami különösen nagy kockázat, hiszen a PSG diákjai nem tudnak innen biztonságosan belépni az iskola területére	A Hatvani úton átalakuló, biztonságosabb gyalogátkelő közelébe kerül át a megállópár
P3/19	Helyi körjárat indítása	A város forgalomvonzó létesítményei a lakóterületekről nehezen közelíthetők meg, a városon áthaladó autóbuszok a helyi közlekedésben csak érintőlegesen vesznek részt. Helyi autóbuszos körjárat esetén - megfelelő szolgáltatás mellett - csökkentené a gépkocsi függőséget	Megvalósíthatóság vizsgálata, a megállóhelyi, üzemeltetési infrastruktúra kiépítése, üzemeltetés
P3/20	Új gyalogos kapcsolat az Evangélikus templom és a Csegey utca között	Sokan használják ezt az ösvényt, de esőben járhatatlan, csúszós. A városközpont felől versenyképes gyalogos kapcsolatot ad az EGA és a templom felé	Az evangélikus templom melletti gyalogos földút szilárd burkolatot kap
P3/21	Új gyalogos kapcsolat a Géza fejdelem és a Szent István utca között	Jelenleg a Szent László köz középső szakaszán nincs burkolt gyalogjárda, azonban az a városközpont felé kapcsolatot adna	Gyalogjárda építése kb. 40 méter hosszon
P3/22	Kerékpáros kapcsolat a vasútállomás felé	Ugyan a szabályozási terven szerepel, azonban nincs még a vasútállomásra vezető kerékpáros infrastruktúra, holott B+R tárolókat már kialakítottak	A KHT-ban meghatározott kerékpárforgalmi elem kiépítése a Baross utca mentén
P3/23	A gyaloglás és a kerékpározás újrafelfedezése	A mai világban a gyaloglás és a kerékpározás, mint kikapcsolódás, hobbitevékenység jelenik meg sokak gondolkodásában, holott a gépkocsinak sok esetben versenyképes alternatívája, csak a mentális térképről - az infrastruktúra sok évtizedes alakításával - lekerültek, mint közlekedési eszközök. A projekt igyekszik visszahozni a köztudatba ezeket a módokat, egyúttal segít a fenntartható módokat a gépkocsi elé helyező beavatkozások elfogadásában	Vezetett (helytörténeti) séták, biciklizések, kampányszerű tömeges kerékpáros nap (critical mass mintájára)

9. táblázat: P3 programcsomag projektjeinek értékelése

P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P3/1	A város belső szakaszán a kerékpáros főhálózat kiépítése	-	-	Infrastrukturális	5	1	-4	-3	5	5	3	5	4	204	± 25
P3/2	Új gyalogskapcsolat a József Attila köz és a Szabadság tér között	-	-	Infrastrukturális	1	2	-2	-1	3	3	1	3	2	108	± 20
P3/3	Újtelep városrész és a vasútállomás közötti gyalogos tengely fejlesztése	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	-1	1	3	1	3	2	108	± 25
P3/4	Új gyalogos-kerékpáros kapcsolat a Lakótelepről a városközpont felé a Kondoros tér - Akácós utca között	-	-	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	3	5	1	3	2	168	± 25
P3/5	Gesztenye fasori meglévő gyalogos kapcsolat fejlesztése, kerékpározásra alkalmassá tétele	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	-1	3	5	1	3	2	148	± 25
P3/6	Kerékpárforgalmi hálózati terv készítése Aszódon	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt/Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	1	-1	0	5	5	3	3	4	259	± 25
P3/7	Biztonságos gyalogátkelőhelyek program	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	5	1	-3	-1	1	5	3	5	3	198	± 25
P3/8	Vonali sebességcsillapítás az átmenő forgalom számára használt utcákban	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	3	1	-3	-1	3	3	1	5	2	148	± 25

<b>P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése</b>	<b>Projekt címe</b>	<b>Prioritás</b>	<b>Prioritás indoka</b>	<b>Beavatkozás típusa</b>	<b>Fontosság</b>	<b>Előkészítettség</b>	<b>Megvalósítás költsége</b>	<b>Üzemeltetés költsége</b>	<b>Környezeti hatások</b>	<b>Társadalmi hatások</b>	<b>Gazdasági hatások</b>	<b>Közlekedésbiztonsági hatások</b>	<b>Területi hatása</b>	<b>Pontszám</b>	<b>Pontszám bizonytalansága</b>
P3/9	Osváth Gedeon utca forgalmi rendjének átalakítása	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	-1	1	3	1	3	2	108	± 25
P3/10	Parkolási és közlekedési szabályok betartatását célzó program	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Infrastrukturális	5	1	-1	-3	3	3	1	3	3	150	± 25
P3/11	Csegey utca forgalmi rendjének felülvizsgálata	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	0	3	3	1	3	2	141	± 25
P3/12	Ősz utca forgalmi rendjének felülvizsgálata	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	0	3	3	1	5	1	169	± 25
P3/13	Szent Imre utca - Miskolci köz - Széchenyi út csomópontjának felülvizsgálata	Legmagasabb prioritás	Folyamatban van	Infrastrukturális	5	2	-1	-1	3	5	3	5	2	244	± 20
P3/14	Településkapuk kialakítása a városba bevezető utakon	Legmagasabb prioritás	Folyamatban van	Infrastrukturális	5	4	-3	-1	1	1	1	5	3	138	± 10
P3/15	Volt vásártérre vezető út mentén lévő lakóházak megközelíthetősége	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	-1	1	5	1	5	1	156	± 25
P3/16	Mély út kiépítése a Régész utca és a Városréti utca között	-	-	Infrastrukturális	3	2	-3	-1	0	1	1	3	2	60	± 20
P3/17	Gyalog- és kerékpáros híd a Falujárók útja felett a Hajnóczy utcánál	-	-	Infrastrukturális	3	1	-3	-1	3	5	1	3	3	140	± 25

<b>P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése</b>	<b>Projekt címe</b>	<b>Prioritás</b>	<b>Prioritás indoka</b>	<b>Beavatkozás típusa</b>	<b>Fontosság</b>	<b>Előkészítettség</b>	<b>Megvalósítás költsége</b>	<b>Üzemeltetés költsége</b>	<b>Környezeti hatások</b>	<b>Társadalmi hatások</b>	<b>Gazdasági hatások</b>	<b>Közlekedésbiztonsági hatások</b>	<b>Területi hatása</b>	<b>Pontszám</b>	<b>Pontszám bizonytalansága</b>
P3/18	Bethlen Gábor utcai autóbusz megálló áthelyezése	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	5	1	-1	0	1	3	1	5	1	187	± 25
P3/19	Helyi körjárat indítása	-	-	Infrastrukturális	1	1	-2	-4	3	5	1	1	3	61	± 25
P3/20	Új gyalogos kapcsolat az Evangélikus templom és a Csengey utca között	-	-	Infrastrukturális	3	1	-1	-1	3	3	1	3	2	146	± 25
P3/21	Új gyalogos kapcsolat a Géza fejdelem és a Szent István utca között	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	3	1	-1	-1	3	3	1	1	2	108	± 25
P3/22	Kerékpáros kapcsolat a vasútállomás felé	-	-	Infrastrukturális	5	2	-2	-1	3	5	1	3	2	168	± 20
P3/23	A gyaloglás és a kerékpározás újrafelfedezése	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	1	-1	-1	3	5	3	3	3	216	± 25



## 3.2.5 (P4) Parkolási rendszer optimalizálása a városban

10. táblázat: P4 programcsomag projektjei

P4 Parkolási rendszer optimalizálása a városban	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P4/1	Turistabuszok rövidtávú parkolását szolgáló rendszer kiépítése	A város szeretné erősíteni a turisztikai vonzerejét. Többek között annak a gerincét jelentő Podmaniczky-kastélyban és a Petőfi Múzeumban rejlő potenciál kihasználásával a városba látogató turisták száma is nő, megjelennek a turistabuszok. Számukra jelenleg nincs megfelelő parkolóhely kijelölve	A Kossuth Lajos utca átalakításához kapcsolódó parkolási kínálat átalakításával párhuzamosan 1-2 turistabusz számára parkolóhely kijelölése történik, opcionálisan hozzá kapcsolódó illemhellyel együtt
P4/2	Kossuth Lajos utcai parkolási igények koncentrált mennyiségi és minőségi kielégítése	A Kossuth Lajos utcán jelenleg rendezetlenek a parkolási viszonyok, a szabályozatlan parkolás miatt a szankcionálásnak sincs alapja. Az üzletekben dolgozók egész napra elfoglalják a parkolóhelyek egy részét, nincsenek kialakítva az áruszállítás számára dedikált helyek, összességében pedig az igények olykor meghaladják a szabad helyek számát. A projekt célja, hogy úgy biztosítson megfelelő parkolási kapacitást a Kossuth Lajos utcai boltok számára, hogy mellette a többi közlekedési mód, illetve a városközponti funkció betöltésére is alkalmas maradjon a város főutcája	A hosszabb távú parkolási igényeket nem a szegély mentén kialakított helyek biztosítják majd, hanem az e célból épült parkolófelületek, amik az itt élők számára is alternatívát nyújthatnak, ezzel csökkentve a parkolási feszültségeket. Ezek helye még bizonytalan, de a Malom köz mögött és a piactér környékén található alkalmas területek erre a célra. A Kossuth Lajos utcán csak rövid idejű parkolás céljára létesülnek a boltok előtt parkolóhelyek a vásárlók számára fenntartva, illetve a kulturált árufeltöltést lehetővé tevő rakodóhelyek
P4/3	Az Evangélikus és a Szentháromság templomok környezetében parkolási lehetőségek megteremtése	A templomok környezetében vasárnapokon meghaladják a parkolási igények a lehetőségeket, sokszor az itt található kapubehajtókat is parkolási céllal használják. Mivel kampányszerűen, és viszonylag ritkán jelentkezik ez az igény, ezért nem célszerű erre a célra további parkolóhelyeket kialakítani, inkább az ekkor szabad kapacitásokat kell bevonni	Annak vizsgálata, hogy hol érhető el sétatávolságon belül ilyenkor szabad helyek. Figyelemfelhívás ezekre a helyekre, az esetleges gyalogos kapcsolatok kiépítése, illetve az ilyenkor szabálytalanul parkolók szankcionálása, illetve a szankcionálás alapjának megteremtése
P4/4	Lakótelep parkolási felületeinek kiépítése, egyértelmű kijelölése	A Lakótelepen az úszótelkes kialakítás miatt csak közterületen, illetve a garázssoron lehet gépkocsit tárolni. A közterületeken csak kevés esetben vannak egyértelműen kijelölve a parkolóhelyek, ezért soka a szabálytalan, helypazarló parkolás, ezzel akadályozva a közlekedést, rendezetlen képet mutatva a területről. A parkolásra kijelölt, illetve tiltott helyek egyértelmű kijelölésével javul a kihasználtság. A garázssort jellemzően nem gépjármű tarolásra használják, tulajdonosi struktúrája igen összetett.	Kiskorrekciókkal, forgalomtechnikai eszközökkel, akár a Lakótelep forgalomtechnikai felülvizsgálatával a parkolási rendszer egyértelmű kijelölése, ezzel többlet férőhelyek kialakítása, a szankcionálás alapjának megteremtése. A garázssor gépjárműtárolási célú felhasználása szabályozó eszközökkel (pl. akinek ott tulajdona van, az közterületen csak díj ellenében tárolhassa a járművét). Nem cél további zöldfelületek parkolóhelyé alakítása

P4 Parkolási rendszer optimalizálása a városban	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P4/5	A szokásjogon használt parkolási, járműtárolási felületek felülvizsgálata, egyértelmű jelölése, a szankcionálás alapjainak megteremtése	Városszerte sok olyan felület van, ahol a várakozás szokásjogon történik (pl. Deák Ferenc utcán a pékség előtt parkoló járművek vagy a Kossuth Lajos utca, de például lakossági járműtárolás is a Szent Imre utcán vagy a Városréti utcán, Kondorosi téren). Ezek a járművek egyrészt akadályozzák a forgalmat, másrészt pedig rontják a beláthatóságot, így közlekedésbiztonsági kockázatot jelentenek, továbbá a várakozás sokszor zöldfelületek rovására történik, így a környezetet is károsítják ezek a parkolások	A konkrét helyszínek azonosítása, majd a várakozás egyértelmű tiltásra, vagy ha az műszakilag megoldható és támogatandó, a kulturált rövidtávú várakozás felületeinek kialakítása
P4/6	Parkolásszabályozási rendszer bevezetése városban	A kereslet és a kínálat összehangolása érdekében, illetve a 2. projektben leírt parkolási rendszer betartatását célzóan szükséges a bevezetése, nem csak a városközpontban, de a lakóterületeken is	Időalapú vagy fizetős parkolásszabályozási övezet kijelölése a Kossuth Lajos utca mentén, illetve az ahhoz szervesen kapcsolódó közterületeken. Egyértelmű fizikai-forgalomtechnikai kialakítás, informatikai rendszer kiépítése, az üzemeltetés és a bevételgenerálás szervezeti hátterének kialakítása. Ennek jogi alapját egy városi parkolási rendelettel lehet megteremteni, így annak elkészítése is a feladatok között elsődlegesen szerepel a projektben
P4/7	Autóbuszos P+R parkoló kiépítése a Pesti úton	A városból sokan ingáznak Budapest, Gödöllő felé, azonban számukra nincs érdemi parkolási felület biztosítva. A vasútállomás a város jelentős részéről kiesik, ezért az idővesztés miatt csak keveseknek alternatíva	A P+R optimális helyszínének kiválasztása az elsődleges feladat. A vasutat elhagyva Bag felé a Pesti úton jobbkéz felé ökológiai pufferterület van, így ott nem javasolt P+R kialakítása. Tovább haladva a benzinkúttal szemben a jelenleg alulhasznosított telken kb. 80 parkolóhely alakítható ki. Ez magánterület, így annak kisajátítása lenne szükséges. Alternatívaként a Sisecam mellett kb. 20-25 merőleges hely alakítható ki. Ennek előnye, hogy a helyszín rendelkezésre áll, azonban nincs a közelében jelenleg autóbusz megállóhely, a parkolás pedig közvetlenül a 3-as főútról történne merőlegesen, ami manővernek nagy az időigénye, ezzel lassítva a forgalmat. A másik probléma, hogy az út "rossz" oldalán van, így a jellemzően keletről érkező forgalomnak először meg kell fordulnia, hogy el tudja érni a helyeket. Amennyiben a helyszín megköveteli, új megállóhely kiépítése szükséges

11. táblázat: P4 programcsomag projektjeinek értékelése

P4 Parkolási rendszer optimalizálás a városban	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedés-biztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P4/1	Turistabuszok rövidtávú parkolását szolgáló rendszer kiépítése	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	-2	-3	1	5	0	3	28	± 25
P4/2	Kossuth Lajos utcai parkolási igények koncentrált mennyiségi és minőségi kielégítése	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	1	-4	2	3	3	3	3	3	181	± 25
P4/3	Az Evangélikus és a Szentháromság templomok környezetében parkolási lehetőségek megteremtése	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	-1	3	3	1	1	1	80	± 25
P4/4	Lakótelep parkolási felületeinek kiépítése, egyértelmű kijelölése	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	0	3	1	1	3	2	121	± 25
P4/5	A szokásjogon használt parkolási, járműtárolási felületek felülvizsgálata, egyértelmű jelölése, a szankcionálás alapjainak megteremtése	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	1	3	3	3	1	138	± 25
P4/6	Parkolásszabályozási rendszer bevezetése városban	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	2	-2	3	3	3	3	1	2	182	± 20
P4/7	Autóbuszos P+R parkoló kiépítése a Pesti úton	-	-	Infrastrukturális	3	1	-2	0	3	3	1	1	3	113	± 25

## 3.2.6 (P5) Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere

12. táblázat: P5 projektcsomag projektjei

<b>P5 Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere</b>	<b>Projekt címe</b>	<b>Projekt rövid leírása</b>	<b>Műszaki tartalom</b>
P5/1	Kartal és Aszód között a meglévő gyalogjárda hiányzó szakaszának megépítése, az állagának javítása, gyalog- és kerékpárúttá fejlesztése	Kartal belterületén kerékpárút húzódik végig, azonban az a két település között nem folytatódik, csak egy járda található, a benzinkútnál viszont az is megszakad, mintegy 300 méter hosszon nincs járda. A két település közötti kapcsolatokat erősítené, ha megfelelő minőségű gyalogos és kerékpáros eljutási lehetőség a két település között	A KHT alapján kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény nyomvonalához kapcsolódva kerékpárút épül ki a nevezett szakaszon
P5/2	Iklad és Aszód között gyalog- és kerékpárút kiépítése	Az Iklad felé vezető úton annak ellenére nincs járda, hogy található rajta autóbusszmegálló, így az itt le- és felszállók, valamint a két település közötti alig több mint 1 km-es szakaszon kénytelenek az útpadkán gyalogni, ami balesetveszélyes	A KHT alapján kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény nyomvonalához kapcsolódva gyalog-és kerékpárút épül ki a nevezett relációban vagy a töltéslábnál, vagy a Berkes utca folytatásában, esetleg a vasúti töltésnél
P5/3	Turisztikai és hivatásforgalmi célú kerékpárút hálózat kiépítése	A különböző, más projektekben külön nem nevesített, elsősorban Aszódon kívül található további kerékpárforgalmi létesítmények megépülésével bekapcsolódhat a Galga-mente az országos törzshálózatba, növelve annak turisztikai potenciálját	A KHT-ben kijelölt, Aszódon kívül eső kerékpárforgalmi létesítmények megvalósítása
P5/4	Térségi közlekedési érdekközösség létrehozása, "Galgamenti mobilitási központ"	A térség önkormányzatainak társulási tanácsán keresztül a közös, nagyobb volumenű mobilitási problémák feloldása érdekében nagyobb lobbierőt képvisel, a fejlesztéseiket össze tudják hangolni	A Térségi Társuláson belül egy platform kialakítása az ilyen irányú együttműködésről, rendszeres, mobilitási célú kommunikáció az önkormányzatok között
P5/5	Elkerülő út megépülése a Fenyőharaszi úton	A Kartaltól északra található településeken élők számára jelenleg Aszódon keresztül érhető el az M3 autópálya, ezzel nagyban terhelik az ottani közlekedési infrastruktúrát, csökkentik a települések élhetőségét. Egy elkerülővel ez a forgalom új útvonalon tudna lebonyolódni, illetve az aszódi iskolákba gyermeküket szállítók aránya is csökkenhetne	A ma is meglévő Fenyőharaszi út nyomvonalán az elkerülőút kiépítése
P5/6	Érdekérvényesítés a helyközi autóbushálózat fejlesztése során	A közös lobbierővel hatékonyabban tudják a települések a helyközi járatok menetrendjét a saját igényeikhez alakítani, így a környékbeli települések között versenyképesebb közösségi közlekedési szolgáltatás biztosítható, akár az iskolás járatok integrálásával együtt	Rendszeres konzultáció a szolgáltatószervező és az önkormányzatok képviselője között. Konkrét célok a P+R igényeket, valamint a tanórák rendjét jobban lekövető járatok közlekedtetése helyközi viszonylatban
P5/7	Dedikált iskolabusz járatok gyűjtőterületének kiterjesztése a környező településekre	Az EGA diákjai nagyszámban élnek Gödöllőn, Kartalon, Ikladon, Bagon, Hévízgyörkön és Turán. Számukra az eljutás közösségi közlekedéssel nem egyszerű, hiszen messze esik annak útvonalától	Dedikált iskolabusz járatok indítása a releváns településekről
P5/8	Aszód felől Bag irányába gyalog- és kerékpárút kiépítése	Aszódon belül a Pesti úton a MOL kútnál véget ér a járda, így gyalogosan nem, kerékpárral pedig balesetveszélyes úton érhető el a zöldséges, a faiskola és a barkácsbolt. Ezt folytatva, Bag sem érhető el sem gyalogosan, sem kerékpáron	A KHT alapján kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény nyomvonalához kapcsolódva gyalog-és kerékpárút épül ki a nevezett szakaszon

13. táblázat: P5 projektcsomag projektjeinek értékelése

P5 Galgamente közlekedési kapcsolatrendszer	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P5/1	Kartal és Aszód között a meglévő gyalogjárda hiányzó szakaszának megépítése, az állagának javítása, gyalog- és kerékpárúttá fejlesztése	Folyamatban van	-	Infrastrukturális	5	1	-2	0	3	3	1	5	4	219	± 25
P5/2	Iklad és Aszód között gyalog- és kerékpárút kiépítése	-	-	Infrastrukturális	5	1	-3	-1	3	3	1	5	4	188	± 25
P5/3	Turisztikai és hivatásforgalmi célú kerékpárút hálózat kiépítése	-	-	Infrastrukturális	3	1	-5	-3	3	3	5	5	5	156	± 25
P5/4	Térségi közlekedési érdekközösség létrehozása, "Galgamenti mobilitási központ"	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	2	-1	-1	3	3	3	3	4	206	± 20
P5/5	Elkerülő út megépítése a Fenyőharaszi úton	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	4	-3	-2	0	5	5	3	5	177	± 10
P5/6	Érdekérvényesítés a helyközi autóbushálózat fejlesztése során	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	1	-1	0	3	3	3	3	4	219	± 25
P5/7	Dedikált iskolabusz járatok gyűjtőterületének kiterjesztése a környező településekre	-	-	Infrastrukturális	5	1	-3	-3	3	5	1	3	4	144	± 25
P5/8	Aszód felől Bag irányába gyalog- és kerékpárút kiépítése	-	-	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	3	3	1	5	4	206	± 25

## 3.2.7 (P6) Biztonságos és inkluzív lakóterületek

14. táblázat: P6 programcsomag projektjei

P6 Biztonságos és inkluzív lakóterületek	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P6/1	Hiányzó, rossz állapotú gyalogosfelületek feltérképezése, kijavítása és pótlása a lakóterületeken	Olyan helyszíneken, mint a Lakótelep, Újtelep (Bocskai utca, Bethlen Gábor utca), Papi-földek hiányos vagy leromlott állapotú járdaszakaszok vannak, amik a gyalogos közlekedést nehezítik, ezzel rontva annak versenyképességét	A területi sebességcsillapítás eredményei után felmérés szükséges, hogy hol indokolt beavatkozás. Ott, ahol indokolt, a hiányzó járdaszakaszok kiépítése, a meglévő, leromlott állapotú szakaszok felújítása történik meg
P6/2	Újtelep városrészben a Kartal-Hatvan közötti átmenő forgalom megszüntetése, területi sebességcsillapítás	A probléma kettős. Egyrészt a két település közötti forgalom számára rövidítést jelent a körforgalom kikerülése a Hajnóczy-Bocskai-Arany János utca útvonalra, másfelől pedig a sakkáblás úthálózat miatt ugyan jó a beláthatóság, és nagyobb sebességre ösztökél, azonban a T30-as övezet miatt csak egyenrangú kereszteződések találhatók a területen belül, így fokozott a balesetveszély. Nem támogatott egy védett útvonal kialakítása, mivel az csak a szabálytalan viselkedésre erősítene rá	Forgalomtechnikai eszközökkel (Lakó- és pihenőövezet kijelölése, forgalmi rend) az átmenő forgalom, illetve a nagy járműsebességek megszüntetése küszöbökkel, útpálya szűkítésekkel, a gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságát növelve. Természetesen számukra továbbra is átjárható marad a teljes városrész
P6/3	Ady Endre utca hálózati szerepének felülvizsgálata	Az Ady Endre utca egyfelől egy szűk lakóutca, másfelől pedig a felújításának köszönhetően menekülőútként funkcionál Bag és az M3 autópálya irányába, ahol a teherforgalom is rendszeresen megjelenik. A hálózati kapcsolatára szükség van (szennyvíztisztító telep), azonban a projekt célja az, hogy ne legyen az átmenő forgalomnak vonzó alternatíva	Az útszakasz kapacitását, illetve a járművek sebességét csökkenteni szükséges az itt élők érdekében. Az esetenként szükségszerűen megjelenő teherforgalom miatt nem fekvőrendőrk, hanem vízszintes irányú lengéseket keltő szűkítésekkel kell megoldani
P6/4	Területi forgalom és sebességcsillapítási intézkedések a Papi-földek városrészben	Az Osváth Gedeon utca egyirányúsítása miatt átmenő forgalom jelenik meg a lakóövezetben (Osváth - Szent István tér - Podmaniczky utca útvonalon), ami attól függően fog megmaradni, hogy a P3/10-es projektben milyen döntés született. A járművezetők számára jelenleg az 500 méter többletút nagyobb sebességre ösztönöz, ami az itt élők biztonságát és életminőségét rontja	Forgalomtechnikai eszközök elhelyezésével az útpálya szűkítése, csomópontok kiemelése az útpályából, lehetőség szerint lakó- és pihenőövezet kijelölése a városrészben
P6/5	Csomóponti korrekciók és forgalomtechnikai felülvizsgálat a Lakótelepen	A lakótelepen a forgalomtechnika egzakt jelölése hiányában több olyan csomópont is található (pl. a festékbolt előtti található csomópont, ahol jellemző a szembemenesztés), ami balesetveszélyes. Ezek fejlesztésével biztonságosabb közlekedés várható, elsősorban a védtelen gyalogosok és kerékpárosok számára	A beavatkozási helyszínek lokalizálása, majd csomóponti kiskorrekciók megvalósítása, forgalomtechnikai elemek kihelyezése

15. táblázat: P6 programcsomag projektjeinek értékelése

P6 Biztonságos és inkluzív lakóterületek	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P6/1	Hiányzó, rossz állapotú gyalogosfelületek feltérképezése, kijavítása és pótlása a lakóterületeken	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	3	3	1	5	3	196	± 25
P6/2	Újtelep városrészben a Kartal-Hatvan közötti átmenő forgalom megszüntetése, területi sebességcsillapítás	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	5	1	-2	0	3	3	1	3	2	161	± 25
P6/3	Ady Endre utca hálózati szerepének felülvizsgálata	-	-	Infrastrukturális	3	1	-1	0	0	3	3	3	3	159	± 25
P6/4	Területi forgalom és sebességcsillapítási intézkedések a Papi-földek városrészben	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	5	1	-1	-1	3	3	1	5	2	204	± 25
P6/5	Csomóponti korrekciók és forgalomtechnikai felülvizsgálat a Lakótelepen	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	3	1	-2	-1	3	3	1	3	2	128	± 25

## 3.2.8 (P7) A mobilitási igények befolyásolása

16. táblázat: P7 programcsomag projektjei

P7 A mobilitási igények befolyásolása	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom
P7/1	Mobilitási igények változtatását célzó városi kezdeményezések	A közlekedési paradigmaváltás komplex folyamat, nem lehet csak az infrastruktúra fejlesztésével tartós hatást elérni, de arra sem lehet számítani, hogy az emberek külső tényezők nélkül megváltoztatják a közlekedési attitűdjüket. A kettő egyszerre szükséges, és ez a projekt az utóbbi szempont esetében segítség. Egyrészt növeli a megszokott közlekedési attitűdtől eltérő projektek elfogadottságát, valamint a közlekedési tudatosságot	Minden olyan, az önkormányzat, vagy valamilyen civil szervezet által koordinált esemény, program, kampány, kiadvány stb. ami a mobilitási szemléletváltást elősegíti. E programok pénzügyi-szervezeti fenntarthatósága érdekében az éves költségvetésben szükséges egy összeget elkülöníteni, és megtalálni azt a felelős szervezetet, aki a projektek gazdája lesz, azokat megbízhatóan vezeti
P7/2	Iskolák digitális kapcsolattartása	A világvárvány megmutatta, hogy a digitalizációban hatalmas potenciálok vannak. Ezt eddig kényszerűen kellett alkalmazni, azonban a jövőben tudatos tervezéssel a mobilitási igények átrendezhetőek mind térben, mind időben	Különböző, elsősorban szervezést igénylő, alacsony költségű projektek bevezetése az oktatási tevékenységek körében (szülői értekezlet, ballagás, tanrend stb.)
P7/3	KETOSZ tagság létesítése	Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetsége szakmai tapasztalattal és együttműködéssel tudja segíteni azokat a települési önkormányzatokat, akik szeretnék a kerékpáros közlekedésért tenni településükön. A tevékenységeik között szerepel a kerékpáros közlekedésre nevelés és szakmai tanácsadás is	Csatlakozás a Kerékpárosbarát Települések Országos Szövetségéhez
P7/4	Mobilitás és településfejlesztés kapcsolata	A terület- és településfejlesztési dokumentumokban egy új, a mobilitást előtérbe helyező szemlélet kap szerepet, ahol a kisebb távolságok megtétele, decentralizáció, fenntartható közlekedési módok fejlesztésének előírása, a város lakosság számának bővülésének mértéke mind	Vegyes funkciójú területek, maximális parkolóhelyek száma OTÉK-nél szigorúbb, Ingatlanfejlesztők bevonása a közterületfejlesztésbe

17. táblázat: P7 programcsomag projektjeinek értékelése

P7 A mobilitási igények befolyásolása	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P7/1	Mobilitási igények változtatását célzó városi kezdeményezések	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő/ Kiemelt projekt	Soft	5	1	-1	0	3	3	3	3	3	209	± 25
P7/2	Iskolák digitális kapcsolattartása	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	1	-2	-1	3	3	3	3	5	198	± 25
P7/3	KETOSZ tagság létesítése	-	-	Soft	3	1	-1	0	3	3	1	3	3	169	± 25
P7/4	Mobilitás és településfejlesztés kapcsolata	-	-	Soft	5	1	-1	0	3	3	3	1	3	171	± 25



## 3.2.9 (P8) Magas színvonalú városi infrastruktúra

18. táblázat: P8 programcsomag projektjei

<i>P8 Magas színvonalú városi infrastruktúra</i>	<i>Projekt címe</i>	<i>Projekt rövid leírása</i>	<i>Műszaki tartalom</i>
P8/1	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata	Kevés befektetett energiával jelentősen csökkenthető a balesetveszély (pl. Mély úti hajtútkanyar), illetve fokozható a komfortszint. A városi közlekedési infrastruktúrája folyamatosan amortizálódik (pl. Városréti utca, Csengey utca burkolata), illetve városszerte előfordulnak olyan műszaki kialakítások, amik nem töltik be helyesen a funkciójukat (pl. Kondoros tér mögötti csomópont, vagy volt vásártérre vezető út zsákutca jelölése). Ezek felülvizsgálata szükséges, akár lakossági bejelentések, akár saját adatgyűjtés alapján	A felülvizsgálat alapján kiskorrekciók elvégzése a beazonosított helyszíneken
P8/2	Városi infrastruktúra karbantartási program	A városi infrastruktúra folyamatosan amortizálódik, a megfelelő tervszerű karbantartás nélkül nem csak az üzemeltetése drágul, és egyre költségesebbé válik azok cseréje, de esztétikai-használhatósági, de akár baleseti kockázatokat is rejt. A projekt célja, hogy összefogja és koordinálja a karbantartásokat	Olyan ágazatokra kiterjedően karbantartási program kidolgozása, mint közvilágítás, vízelvezetés, növényzet, köztisztaság, lakossági bejelentések, vagy saját adatgyűjtés alapján
P8/3	Életminőséget javító egyéb beavatkozások	A projekt célja, hogy elsősorban lakossági igények alapján milyen, az életminőséget javító, elsősorban kis költségvetésű projekteket lehet létrehozni, akár közösségi költségvetéssel	Internetelés kiépítése a város azon részein, ahol ez hiányzik, ATM (pl. a piactérnél), pontszerű zöldfelületi beavatkozások (pl. Kondoros tér mögötti zöldterület, fásítási program az Újtelepen), kutya futtató, közösségi tér, szolgáltatóház (pl. lakótelepen), aktív kapcsolódás (pl. Szent István tér ping-pong asztalok, gördeszkapálya stb.) illegális tüzelések határozottabb szankcionálása, városi wi-fi hálózat kiépítése a fő úthálózat mentén, amihez a térfigyelő rendszer is csatlakozhat
P8/4	Burkolatlan utcák pormentes burkolattal történő ellátása	A burkolatlan utcákon a közlekedés - különösen csapadékos időjárás esetén - kényelmetlen, balesetveszélyes, gyalogosan és kerékpárral egyáltalán nem vonzó. Az utak víztelenítése kontrollálatlanul történik. A még burkolatlan utak burkolását célozza ez a projekt	Síklakihegy és temetőnél lévő városrészt érinti a leginkább. A műszaki kialakításnál arra kell figyelni, hogy a jobb minőségű burkolat ne jelentse automatikusan a nagyobb járműsebességet, ezért a megfelelő útpálya szélesség és egyéb forgalomcsillapító elemek használatát minden esetben vizsgálni kell
P8/5	Lakossági problémabejelentő felület modernizálása	Az önkormányzat honlapján már ma is működik egy lakossági hibabejelentő. A komplett városi honlap mind tartalmi, mind pedig felhasználói élmény szempontjából megújul, ami érinti a hibabejelentő funkciót is	Új városi honlap készítése
P8/6	Zajvédő fal létesítése a Falujárók útja mentén	A Lakótelep mellett futó Falujárók útjának nagy forgalma miatt a zajterhelése is nagy, amit a lakótelepen élők nap mint nap éreznek. Egy zajvédő fal ezt a hatást csökkentené, azonban tájba illeszkedése, illetve a tény, hogy a Fenyőharaszi úti elkerülővel csökkenni fog a Falujárók útjának forgalma, hosszútávon javasolt inkább tájépítészeti elemekkel hanggátló növényzetet telepíteni a meglévő zöldállomány határfokát növelni	Zajméréssel a tervezett állapotban a becsült zajszint meghatározása, majd az alkalmazandó hanggátlási technológia kiválasztása, alkalmazása

19. táblázat: P8 programcsomag projektjeinek értékelése

P8 Magas színvonalú városi infrastruktúra	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Fontosság	Előkészítettség	Megvalósítás költsége	Üzemeltetés költsége	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Közlekedésbiztonsági hatások	Területi hatása	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
P8/1	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt/megalapozó projekt	Infrastrukturális	5	1	-2	-1	1	1	1	5	3	156	± 25
P8/2	Városi infrastruktúra karbantartási program	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	5	1	-1	-2	5	0	1	3	3	153	± 25
P8/3	Életminőséget javító egyéb beavatkozások	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	3	1	-1	-1	3	3	1	1	3	118	± 25
P8/4	Burkolatlan utcák pormentes burkolattal történő ellátása	-	-	Infrastrukturális	3	1	-3	-2	0	5	1	5	3	135	± 25
P8/5	Lakossági problémabejelentő felület modernizálása	Legmagasabb prioritás	Folyamatban van	Soft	5	5	-1	0	3	5	1	1	3	171	± 5
P8/6	Zajvédő fal létesítése a Falujárók útja mentén	-	-	Infrastrukturális	3	1	-1	-1	3	3	1	0	2	89	± 25

### 3.2.10 A projektek rangsorolása és egymásra hatása

#### 3.2.10.1 Rangsorolás

Minden egyes projekthez az előző fejezetben bemutatott módszertan szerint egy pontszám kapcsolódik, ami azt reprezentálja, hogy az adott projekt milyen mértékben járul hozzá a kitűzött SUMP célokhoz. Ez alapján fel lehet állítani egy sorrendet aszerint, hogy melyek azok a projektek, amik a leghasznosabbak. Ezt a pontszámokon túl más is befolyásolhatja, például annak előkészítettsége, vagy más, nem feltétlen SUMP szempontból való fontossága.

Összességében az látszik, hogy a projektek 100%-ának pozitív az értékelése, azaz valamilyen mértékig mindegyik hozzájárul a SUMP alapelvekhez – ez feltehetően azért alakult így, mert korábbi közlekedéssel összefüggő konkrét projekt még nem jelent meg semmilyen fejlesztési dokumentumban, egyiknek sincs előzménye. A projektek 83%-a a SUMP készítésekor fogalmazódott meg, amik nyilván a stratégia alapelveivel összhangban vannak.

A programcsomagok infrastrukturális beavatkozások mellett soft, azaz elsősorban szervezéssel megvalósítható projekteket is javasol, ez utóbbi kategória a projektek közel 20%-át adja. Ezek elsősorban a mobilitási szokások közvetett befolyásolását, a tudatos mobilitásra neveléssel kapcsolatos szemléletformálását célzó beavatkozások. Az infrastrukturális projekteknek van egy fajtája, ezek a megalapozó projektek, amiknek az eredményterméke még nem konkrét fizikai beavatkozás, hanem egy koncepcióterv, akár a kerékpáros hálózatra, vagy a gyalogátkelőhelyek biztonsági auditjára, de akár területi sebesség- és forgalomcsillapításra is.

A projektek költségvetése – mivel ezek jelentős része még nincs semmilyen szinten előkészítve – erősen becsült összeg, azonban eszerint harmaduk (projektenként) 10 millió Forint alatti költségből megvalósítható, ezek közel fele soft beavatkozás. A legnagyobb kategóriát a 10-100 millió Forint közötti kategória adja a projektek 42%-ával, ezek már mind infrastrukturális beavatkozásokat tartalmaznak.

Mindezekkel egybe véve összeállt egy olyan lista, ami tartalmazza a legnagyobb prioritású projekteket, ezt a 3. Melléklet mutatja be; ezek azok a projektek, amikkel tanácsos legelőször elkezdni foglalkozni.

#### 3.2.10.2 Egymásra hatás

A SUMP intézkedéseit alkotó projektek – a terv komplexitásából adódóan – függési viszonyban vannak egymással, ez a függés lehet közvetlen vagy közvetett. A 66 projekt esetében egyesével vizsgáltuk a többi projekttel a kapcsolatát, amit egy ún. hatásmátrixban foglaltunk össze. Ez terjedelme miatt elektronikus mellékletként található meg, de az egyes projektekhez tartozó projektlapokon a vele összefüggő projektek felsorolásra kerültek. A táblázat használata az alábbiak szerint lehetséges:

- a 66 projekt a mátrix két oldalán, függőlegesen és vízszintesen is fel van sorolva, két projekt metszéspontjában található cella színe adja meg, hogy milyen függési viszonyban állnak egymással,
- a színek az alábbiakat jelentik:
  - sötétzöld: közvetlen hatás, együtt tervezés szükséges, ami azt jelenti, hogy a két projekt egymásnak az előfeltétele, vagy közvetlenül erősítik egymás hatását
  - világoszöld: közvetett erősítő hatás, ami azt jelenti, hogy lazábban, de a két projekt egymást erősítik
  - fehér: nincs kapcsolat a két projekt között
  - szürke: főátló, azaz a projekt önmagával vett hatása, ami nem értelmezhető
- a mátrix szimmetrikus a főátlóra

Az Aszód főutcájának modernizálása (P1) programcsomagnak elsősorban belső összefüggései vannak, de a P3-on belül a kerékpározás, gyaloglás létesítményeivel, a P4-en belül a parkolással kapcsolatos projektekkal, illetve a P5-ön belül az elkerülő út megépülésével hozható szorosabb összefüggésbe.

Az iskolába járás segítése (P2) programcsomagnak szintén erősek a belső összefüggései, elsősorban a soft beavatkozásokkal, de az EGA környéki parkolás rendezése erősen összefügg a P3 és a P6 programcsomag Papiföldek forgalomcsillapítását célzó intézkedésekkel, közvetett kapcsolat van a P4 parkolással kapcsolatos beavatkozásaival.

A város belső kapcsolatrendszerének erősítése (P3) jellemzően belső összefüggéseket mutat, de a P8 közlekedésbiztonságot célzó intézkedésével erős a kapcsolat.

A parkolási rendszer újragondolása (P4) programcsomag természetesen összefügg a P1-gyel a Kossuth Lajos utca kapcsán, de erősek a belső összefüggések is. A P2-vel azért nincs szoros kapcsolatban, mert az iskolákat érintő parkolási kérdések speciális jellege miatt a P2 programcsomagban kaptak helyet.

A Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere (P5) a P1-gyel, a Kossuth Lajos utca miatt, illetve a P6-tal a lakóterületeket érintő külső forgalom miatt lehet összefüggésbe hozni.

A biztonságos és inkluzív lakóterületek (P6) programcsomag projektjei érthető okokból szoros kapcsolatban áll a P3 projektjeivel, elsősorban a hiányos gyalogosfelületek feltérképezését célul kitűző projekt miatt.

A mobilitási igények befolyásolása (P7) elsősorban az iskolásokat érintő P2-es projektcsomag projektjeivel, és a közvetetten a P3 elemeivel van kapcsolatban, ezeknél érvényesülhet a legjobban a programcsomag célja.

A magas színvonalú városi infrastruktúra (P8) elsősorban belső összefüggéseket tartalmaz, de a forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes szakaszok feltérképezése projekt, szinte mindegyik programcsomaggal erős függést mutat.

## 4 A Mobilitási Terv megvalósítása és nyomon követése

A SUMP készítése nem áll meg a programcsomagok, és azon belül a projektek listájának és értékelésének összeállításánál. Ez az az állapot, amikor a mobilitási terv elfogadásra kerül, azonban mivel ez egy stratégia, egy hosszútávú irányvonalat jelöl ki, amit valójában sosem lehet késznek tekinteni, folyamatos menedzselésre van szüksége, hogy a benne leírtak ne csak papíron létezzenek, hanem idővel meg is valósuljanak. A terv elfogadását követően az alábbi fázisok vannak hátra:

- megvalósítás irányítása, amibe tartozik a projektek megvalósításának koordinálása, valamint az ezekhez tartozó áruk és szolgáltatások beszerzése
- nyomon követés, adaptálás és kommunikáció, ahová az előrehaladás nyomon követése, terv adaptálása tartozik, valamint folyamatában a lakosság és más érdekelték tájékoztatása és bevonása
- végül a felülvizsgálat és tanulságok levonása, aminek során a sikerek és a kudarcok elemzése, az eredmények és a tanulságok megosztása, valamint az új kihívások és megoldások átgondolása történik.

### 4.1 Cselekvési terv

A mobilitási terv elfogadását követően kezdődhet a tényleges munka, ami akkor tud a leghatékonyabban megvalósulni, ha a stratégia utóéletét deklarálta egy személy vagy egy szervezet menedzseli. Ez azért fontos, hogy az itt leírt projekteknek később is legyen gazdája, aki felelős azért, hogy a stratégia idővel meg tudjon valósulni. Az ő feladata:

- a projektek illesztése város költségvetésébe
- a projektekkel kapcsolatos közbeszerzések, pénzügyi elszámolások megvalósítása

- a projektekre felhasználható pályázatok és egyéb források azonosítása, ehhez kapcsolódóan a projektek ütemezése, figyelembe véve a legmagasabb prioritású projekteket
- menedzseli a SUMP dokumentumban lefektetett célok elérésének menetét azzal, hogy összegezi, rendszerezi az indikátorok aktuális eredményeit, gondozza az ebből készült adatbázist
- térségi szinten képviseli a SUMP projektjeit és szemléletét, a P5 programcsomag elemein keresztül
- folyamatos, kétirányú kommunikációt folytat a szereplőkkel
- rendszeres időközönként gondoskodik a SUMP mint stratégia felülvizsgálatáról

A projektek ütemezésénél elsődleges szempont azok prioritása, ezért készítettünk egy kategóriát a legmagasabb prioritású projektekről, illetve azok pontszámáról (3. Melléklet).

### 4.2 Monitoring rendszer

#### 4.2.1 A visszacsatolás rendszerének felépítése

A projektek minél jobb nyomon követését szolgálja egy jó monitoringrendszer kialakítása, ami a teljes program, minden feladatának végrehajtásának eredményességét figyeli, valamint ezeket az információkat visszacsatolja a végrehajtáshoz, ezáltal biztosítja a folyamatok folyamatos javítását. Ha szükséges, akkor a monitoring rendszer felül is vizsgálhatja, bele is szólhat az egyes feladatokba, folyamatokba, ha az szükséges a projekt minél jobb végrehajtása szempontjából. A monitoring rendszer egyik célja, hogy minél jobban elősegítse a SUMP hatékony megvalósítását. Valamint a változásokhoz biztosítani kell, hogy mindig rendelkezésre álljanak az adott erőforrások. Az ellenőrzést a különböző mérhető bemenő adatok rendszeres vizsgálatán keresztül lehet ellenőrizni.

A SUMP végrehajtásáért felelős szervezet felelősségi körébe tartozik a monitoring rendszer, ami ezáltal alapvetően belső feladatnak számít. Ezért a szervezeti hátterét a monitoring tevékenységnek az operatív menedzsment kell, hogy biztosítsa. Ez a vezetés koordinálja a megvalósuló fejlesztéseket, folyamatosan figyeli, tárolja és rendszerezi az adott mutatók, indikátorok alakulását. Nagyon fontos, hogy mindig legyen kijelölve egy dedikált felelős és kivitelező, valamint legyen előre meghatározva a visszacsatolások módja, gyakorisága és a formai elvárások.

Ahhoz, hogy az eredményességet meg lehessen határozni, számszerű információk szükségesek. Ez azt jelenti, hogy minden projektnél meg legyenek határozva a számszerű változások, amik kapcsolatban vannak a fejlesztések közvetlen kimenetelével. Ezeket kívül a közvetett hatásokat is ismerni kell. Ezen hatások és eredmények alapján módosíthatóak az intézkedések, hogy minél inkább pozitív legyen a fejlesztések jellege.

A városnak minden évben át kell, hogy tekintse a SUMP végrehajtását és az eredményeit. Azért, hogy ez el ne maradjon minden esetben az operatív végrehajtó felel. Továbbá az ő felelőssége az is, hogy minden évben egy jelentés készüljön az aktuális állapotról és a változásokról, melyet később a felelős döntéshozó testületnek jóvá kell hagyni. Illetve ezen dokumentumra alapozva kell meghoznia a szükséges intézkedésekkel kapcsolatos döntéseket.

A monitoringhoz tartoznak a következő legfontosabb feladatok:

- monitoringrendszer kereteinek kialakítása és egy hozzá kapcsolódó, folyamatosan frissítendő adatbázis létrehozása és karbantartása
- indikátorok aktuális értékének – terv szerinti gyakorisággal – összegyűjtése és rögzítése a monitoring rendszerben
- a projektek megvalósításáért felelős személyekkel való rendszeres kapcsolattartás

- éves monitoring jelentés elkészítése, melyben szerepelnek a szükségesnek dedikált beavatkozások a program végrehajtásába.

#### 4.2.2 Indikátorok

A mutató (indikátor) egy egyértelműen meghatározott adatkészlet, melyet egy adott általános cél vagy mérhető cél elérése felé tett előrehaladás nyomon követésére használnak. (*ELTIS SUMP guidelines 2. kiadás 2020*) Ezek olyan konkrét értékek, amelyekkel mérni lehet a projekt előrehaladását.

A gyakorlatban háromféle indikátortípust különböztetünk meg, ezek az output-, az eredmény- és a hatásindikátorok.

Az **output indikátorok** számszerűsítik a beavatkozások egyszerű és gyakran fizikailag is tapasztalható eredményeit. Ebbe a csoportba tartoznak elsősorban az épített vagy korszerűsített infrastruktúra hossza, megvalósult fejlesztések darabszáma, vagy akár a leadott teljesítményre vonatkozó indikátorok. Ezeknek megfelelően az output indikátorok elsősorban a projektek specifikus eredményeinek mérésére használhatók.

A beavatkozások mobilitási hatásait az **eredményindikátorok** összegzik. Ilyen típusú indikátor főként a modal share (mobilitási munkamegosztás) változása, az érdekelt feleknél felmerülő költségek összege vagy az utazási idők változása. Ezen indikátorok számítására, mérésére szakmailag széles körben elfogadott és bevált módszertan áll rendelkezésre.

Végezetül a **hatásindikátorok** csoportja következik, melyek a fejlesztések társadalmi hatásait vizsgálják és mérik. Ebből kifolyólag a számításuk a környezetgazdaságtan módszertana alapján történik. A hatásindikátorok számításához szükség van egyedi, érzékelt színvonalmérésre vagy hasznosságra vonatkozó elemek vizsgálatát is tartalmazó helyi felmérésekre. Ezen elemek mérése gyakran nehézséget okoz.

Nagy előnye az eredmény- és a hatásindikátoroknak, hogy kevésbé specifikusak, ezáltal a projekt teljes egészére értelmezhetőek, összegezhetőek.

Tekintettel arra, hogy az eredmény- és hatásindikátorok esetében gyakran nem áll rendelkezésre megfelelő adat a jelenlegi állapotra, ezért ezek esetében a kitűzött cél csak a fejlődés kívánt irányára vonatkozhat.

Az indikátorok meghatározásakor elvárás, hogy megfeleljenek a SMART kritériumoknak

- **Specifikus:** az összes érdekelt által érthető módon, mennyiségi vagy minőségi értelemben pontosan meghatározott.
- **Mérhető:** a jelenlegi helyzetet felmérték és ismerik. az erőforrások is rendelkezésre állnak a bekövetkező (minőségi és mennyiségi) változások méréséhez.
- **Abszolválható:** a rendelkezésre álló műszaki, működési és pénzügyi kompetenciák, illetve az érdekeltek megállapodásai, illetve kötelezettségvállalás alapján.
- **Releváns:** a lényeges, a városi mobilitást előre vivő, továbbá a többi mérhető célt támogató vagy azokkal összhangban álló mérhető célok kiválasztásának fontosságát emeli ki.
- **Terminushoz kötött:** a mérhető cél elérésének kulcsfontosságú időpontjai egyértelműen meghatározzák.

Az indikátorokat a 4. Melléklet tartalmazza.

## 4.3 Elérhető források

### 4.3.1 Általános összefoglaló

A fenntartható városi mobilitási terv a hazai városok számára az elkövetkező évek egyik legjelentősebb közlekedéstervezési dokumentuma lesz. Az Európai Unió által is szorgalmazott tervezési dokumentum alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó mobilitási terv hasznos dokumentum a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek

szintetizálására, a megvalósítható finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére.

### 4.3.2 Lehetséges források bemutatása

Jelenleg a <https://www.palyazat.gov.hu/> oldalon található már futó, és a még csak társadalmi egyeztetési fázisban lévő, kiírandó pályázatokat átvizsgálva a tárgyi projekteket figyelembe véve bemutatjuk a releváns forrásokat. Az aktuális *Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP)* pályázatok kiírásából szembetűnő, hogy jellemzően az idei 2022-es évre tervezhető előreláthatóan.

A TOP kiemelt célja a területiség szempontjának érvényesítése, amelyek során a térség/település szükségleteire alapuló fejlesztési irányokat határoznak meg.

A TOP a legnagyobb forráskerettel rendelkező területi operatív programja, mely az ország Budapest és Pest megyén kívüli területén (18 megye) megvalósuló fejlesztését támogatja. Elsődleges célja a térségi, decentralizált gazdaságfejlesztés, ezáltal a foglalkoztatás növelése, a munkavállaló lakosság helyben boldogulásának biztosítása. A TOP küldetése, hogy valamennyi megye, térség és település vonatkozásában megtalálja és erősítse azokat a fejlődési elemeket, amelyek segítségével lehetőségeiket, erőforrásaik kibontakoztathatóvá és aktivizálhatóvá válhat. A TOP elsősorban az önkormányzatok fejlesztési számára biztosít forrásokat, az önkormányzatok gazdaságfejlesztési, valamint az azzal összefüggő város- és településfejlesztési elképzeléseit támogatva.

A támogatások megnevezése, célja az infrastrukturális projekteknek nyújt támogatást elsősorban, a szervezést igénylő fejlesztésekre jelenleg nem találtunk releváns támogatási lehetőséget.

A következőkben taglalt, bemutatott pályázatok a jelenleg aktuális, és igénybe vehetők, ezeknek száma folyamatosan bővül, és a kiírási feltételek is változnak, változhatnak. A tervezett projektek megfelelő finanszírozása érdekében, a megjelenő pályázatok kiírásának folyamatos felülvizsgálata szükséges.

Az aktuális releváns pályázatok (TOP\_PLUSZ-1.2.3.-21-....) egységesen az alábbi célokat írják elő, melyek a finanszírozás összegében és beadási határidőben különböznek. A pályázat tulajdonságait az 20. táblázat foglalja össze.

20. táblázat: a pályázatok főbb tulajdonságai

<b>Támogatás megnevezése</b>	Belterületi közutak fejlesztése
<b>Támogatás formája</b>	Vissza nem térítendő támogatás
<b>Eljárás típusa</b>	TKR
<b>Kedvezményezettek köre</b>	Települési önkormányzatok (GFO 321)
<b>Támogatás mértéke</b>	100%

A felhívások fő célja az önkormányzati tulajdonú belterületi közutak:

- építése,
- korszerűsítése, felújítása,
- közlekedésbiztonsági célú fejlesztése,
- a település közintézményeinek, közszolgáltatást nyújtó létesítményeinek jobb megközelíthetősége,
- lakóterületekkel való kapcsolatok javítása,
- a településközpont tehermentesítése,
- belterületi úthálózatok minőségi fejlesztése,
- közösségi közlekedés infrastruktúra fejlesztése,
- útburkolaton elhelyezhető kerékpár forgalmi létesítmények kialakítása.

A támogatási feltételek szerint csak gyűjtő, lakó, kiszolgáló, vegyes használatú utak építése, felújítása, korszerűsítésére lehet fordítani a támogatást. Csak olyan beavatkozás támogatható, ami minden úthasználó számára biztosítja a biztonságos közúthasználatot.

#### 4.3.3 Lehetséges források

A fenti feltételekkel jelenleg aktuális és igénybe vehető források kimutatását a 21. táblázat mutatja be:

21. táblázat: releváns, jelenleg aktív források

<b>Pályázati kód</b>	<b>beadási határidő</b>	<b>forrás összeg (eFt)</b>	<b>támogatás max összege (eFt)</b>	<b>kedvezményezettek köre</b>
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-GM1	2022.08.31	3 130 000	502 500	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-HB1	2022.09.14	11 870 000	700 000	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-SB1	2022.09.15	11 001 000	200 000	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-SO1	2022.10.14	928 000	300 000	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-VE1	2022.10.14	2 700 000	700 000	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-NG1	2022.10.31	4 300 000	100 000	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-FE1	2022.11.10	2 641 000	300 000	települési önkormányzatok
TOP_PLUSZ-1.2.3.-21-BK1	2022.12.15	76 193 778	450 000	települési önkormányzatok

#### 4.3.4 Pályázható projektek

A 22. táblázatban azok a projektek szerepelnek, amik a fent bemutatott pályázatokban feltehetőleg támogathatók. Ezek mind olyan projektek, amiket legmagasabb prioritással illetünk.



22. táblázat: a pályázatokban támogatható, legmagasabb prioritású projektek

Programcsomag	Projekt-szám	Projekt címe
<b>P3 Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése</b>	P3/6	Kerékpárforgalmi hálózati terv készítése Aszódon
	P3/7	Biztonságos gyalogátkelőhelyek program
	P3/8	Vonali sebességcsillapítás az átmenő forgalom számára használt utcákban
	P3/21	Új gyalogos kapcsolat a Géza fejdelem és a Szent István utca között
<b>P4 Parkolási rendszer optimalizálása a városban</b>	P4/5	A szokásjogon használt parkolási, járműtárolási felületek felülvizsgálata, egyértelmű jelölése, a szankcionálás alapjainak megteremtése
<b>P6 Biztonságos és inkluzív lakóterületek</b>	P6/1	Hiányzó, rossz állapotú gyalogosfelületek feltérképezése és kijavítása és pótlása a lakóterületeken
	P6/2	Újtelep városrészben a Kartal-Hatvan közötti átmenő forgalom megszüntetése, területi sebességcsillapítás
	P6/4	Területi forgalom és sebességcsillapítási intézkedések a Papi-földek városrészben
	P6/5	Csomóponti korrekciók és forgalomtechnikai felülvizsgálat a Lakótelepen
<b>P8 Magas színvonalú városi infrastruktúra</b>	P8/1	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata
	P8/3	Életminőséget javító egyéb beavatkozások

#### 4.4 Kockázatkezelési terv

A fenntartható mobilitási terv fontos része a kockázatkezelési terv. A kockázatkezelés által időt, pénzt, erőforrást takarítunk meg a projekt végrehajtása során. A kockázatkezelés segítségével idő előtt felismerhetjük a problémákat és a változásokat, és azokra átgondoltan tudunk reagálni, amellyel elkerülhetjük a vészhelyzeteket. A kockázatkezelési terv definiálja a projekttel kapcsolatos kockázatokat, csökkenti ezen kockázatok bekövetkezésének valószínűségét, illetve mérsékeli az esetleges bekövetkezés során azok kockázatát.

##### 4.4.1 Kockázat fogalma

A kockázat annak a lehetősége, hogy valami kedvezőtlen, előre nem látható esemény történik. Minden projekt esetén figyelembe kell vennünk az esetleges kockázatokat. A kockázat egy ok-okozati forma, amelyben megadjuk a kockázat bekövetkezéséhez szükséges állapotot, a kockázatot jelentő (előre nem látható) eseményt, illetve a kockázat hatásait. Egy kockázat definiálásához a következő tényezőkre van szükség:

- A kockázat rövid megnevezése
- A kockázat lehetséges oka
- A kockázat hatásai
- Annak a valószínűsége, hogy a kockázat tényleg bekövetkezik
- A kockázat hatására elszenvedett kár mértéke

##### 4.4.2 A felmerülő kockázatok

Kockázatok típusai

A kockázatokat több szempontból lehet csoportosítani. A tárgyi projekttel összefüggésben a kockázatokat időbeliségük, illetve természetük (okozott hatásuk mely területet érint) szerint csoportosítjuk.

Időbeli csoportosítás:

- Előkészítési szakaszban jelentős kockázatok
- Megvalósítási szakaszban jelentős kockázatok
- Fenntartási (üzemeltetési) szakaszban jelentős kockázatok.

A kockázatok, természetükből adódóan lehetnek:

- Műszaki kockázatok
- Jogi kockázatok
- Társadalmi kockázatok
- Pénzügyi-gazdasági kockázatok

A fenti típusok között természetesen lehet átfedés. A különböző kockázatok természetesen nem egymástól függetlenül kell kezelni, mivel hatással lehetnek egymásra.

A kockázatok forrásai lehetnek:

- Emberi tényezők
- Külső (természeti) tényezők
- Technológiai tényezők
- Szervezeti tényezők

#### 4.4.3 A kockázatok típusai

##### **Külső kockázati tényezők**

Olyan kockázatok tartoznak ide, amelyekre a tervnek nincs hatása. Ide tartoznak a napi politikai döntések, a nemzetközi események, a magánszféra befektetési kedvének változása, de akár a szélsőséges időjárásból fakadó kockázatok is. E kockázatok csökkenteni lehet úgy, hogy a terv minél jobban harmonizáljon a jelenlegi és várható nemzetközi (EU által meghatározott) trendekkel. A magánszféra befektetési kedve Kecskeméten jelenleg töretlen, a változásának kockázata alacsony. A Külső kockázati tényezők feltárása nagyon fontos, hogy a

lehetséges tényezők összegyűjtésével a mérlegelhesük ezeket a tényezőket és döntéshozatalban tudjanak segíteni.

##### **Anyagi jellegű kockázatok**

A tervezés során figyelembe kell venni az anyagi kockázatok melyek részben külső tényezőktől függ, azonban a tervezés során többféle lehetséges megoldást is fel kell tárni ahhoz viszonyítva mekkora költséggel jár az adott átalakítás. A tervezés során fontos, hogy bizonyos szintű tartalékokat, puffer mennyiségeket képezzünk az esetleges újonnan felmerülő költségekben.

##### **Műszaki kockázatok, technológiai tényezők**

A tervezés során megalkotjuk a terveket, azonban a kivitelezés során a projektmenedzsmentnek mindig figyelembe kell venni az esetleges eltéréseket, külső és belső tényezőket az eredeti tervekhez képest. Célunk az, hogy az eredeti terveket és az újonnan felmerült tényezőket összehangolva, ha szükséges a kivitelezés során módosulhatnak a tervek. Ilyenkor a menedzsment célja az optimum keresése. Mivel a tervezés fázisban fel kell mérni a helyszíneket, itt célunk a minél alaposabb információ gyűjtés és feltárás, mindig akadhat olyan tényező melyet nem vettünk számításba ekkor kell a fentebb említett módszert alkalmaznunk.

##### **Jogi kockázatok**

A tervezés során elkészült terveknek a kivitelezés fázisában szüksége van különböző engedélyekre jogi támogatásra. Mivel a külső tényezőknél a politikai döntések is fel lettek sorolva itt meg kell említenünk a jogi szabályozás változását mely gyökeresen átírhatja a projektünk kivitelezését, illetve az esetleges engedélyezési eljárások során a felmerülő kritikák melyek visszaküldhetik a projektet a tervezési fázisba ezzel megnövekedve a költségeinket.

### **Társadalmi kockázatok**

A Tervezés során a megbízó szeretne elérni egy célt. Melyet a tervezés során készítünk egy megoldást. Azonban ezek a megoldások a helyi lakosság ellenállását nem tetszését is kifejezheti. Erre fel kell készülni és helyi fórumok tartásával, információ biztosításával le lehet csökkenteni ennek a kockázati szintjét. Fontos, hogy a projekt társadalmilag támogatott legyen, mert lehet az általunk készített projekt nagyon hasznos a jövőbeni társadalom számára azonban ezeket az előnyöket nem, vagy csak részben látja a társadalom melyet az információk hiányában akár meg is akadályozhat.

### **Pénzügyi gazdasági kockázatok**

A projektek egyik sarok köve a költségvetés. A gyakorlat azt mutatja, hogy a tervezés lehet nagyon alapos azonban előbukkanhatnak olyan előre nem érzékelhető problémák melyeket nem, vagy csak nagyon nagy költséggel detektálni. Ezért fontos, hogy a projektünk költségvetési szempontból vegyen számításba ilyen tényezőket. Mivel annál nincs rosszabb, mint amikor félbe kell hagyni a projektet pénzügyi problémák miatt. Esetlegesen a megbízó által biztosított pénzügyi forrásokat értékelni kell és a tervezés során össze kell hangolni a megrendelői kéréseket a pénzügyi forrásokkal.

### **Előkészítési szakaszban jelentős kockázatok**

Előkészítési szakaszban fontos, hogy detektáljuk az összes lehetséges kockázatot, ami a következő fázisban felmerül, ilyenek a források biztosítása, a megrendelő és a társadalmi egyeztetések, amivel a projekt támogatottsága biztosított. A projekt tervezése során az előkészítési fázisban fontos, hogy minden releváns információt begyűjtsünk és hogy a beérkezett információ forrásokat megfelelően osztályozzunk és elkerüljük, hogy a döntéseinket nem megalapozott információ alapján hozzuk meg.

Az előkészítési szakaszban a jogi és gazdasági helyzet akkori állásával tudunk számolni, melyek a projektek jelentős kockázatát takarja mivel egy esetleges drasztikus költségszint-változás a projektek megvalósítását is gátolhatja.

### **Megvalósítási szakaszban jelentős kockázatok**

A tervek alapján neki kezdhetünk a megvalósításnak, ekkor szembesülünk a tervezési szakaszban nem látható kockázatok felbukkanásának. Fontos, hogy gyorsan tudjunk reagálni az ilyen helyzeteknek. A megvalósítási szakasz az egyik legkockázatosabb része egy projekteknek mivel itt használjuk fel a forrásaink nagy részét és itt is élesedhetnek az első részben említett kockázati tényezők Például a társadalmi támogatottsági a projekteknek a megvalósítás jelentősen csökkenhet az esetleges kellemetlenségek miatt, amivel a megvalósítás járhat. Fontos, hogy megfelelően tudjuk ezeket a tényezőket kezelni

### **Fenntartási (üzemeltetési) szakaszban jelentős kockázatok**

Az Üzemeltetési szakaszban a kockázatok jelentős része a megvalósítási szakaszban elért minőségtől függ. Mivel, ha kivitelezés során valami a tervektől eltér vagy a tervezési szakaszban nem vettünk valamit számításba akkor ez jelentős költség szint növekedést okozhat mivel a napi használat során tovább előre nem detektálható kockázati tényező is felbukkanhat. Az üzemeltetés során ahogy a nevében is benne van fenntartani kell a projektet, tehát az idő múlásával újabb forrásokat kell bevonni a folyamatos karbantartás végett, ez egy jelentős kockázat mivel ha nem találunk extra forrást amivel a projekt kezdeti szintjéhez közeli állapotot fenntartunk akkor egy drasztikus hanyatlás indulhat meg melynek a vége az hogy nem tudjuk fenntartani a projekt működtetését és kudarccal zárulhat a projekt mely nem csak pénzügyi, de akár jogi következménnyel is járhat. Nem említve a társadalmi megítélés romlását.

Ezek a főbb kockázati tényezők melyeket térben és időben megvizsgálva feltárhatunk még a tervezési fázisban ezzel a projekt menedzsmentjét és a megbízót felkészítve az esetleges "buktatókra". Továbbá a projektek tervezési fázisában nagyon fontos az alapos tervezés, mely akár olyan okokat is feltárhat, amely a projekt megvalósulását is megakadályozhatja.

## 4.4.4 A kockázatok kezelése

<i>Kockázat kategóriája</i>	<i>Kockázat megnevezése</i>	<i>Kockázat kezelésének módja</i>
<i>Társadalmi kockázat</i>	Rugalmatlan célforgalmi közlekedők	Közösségi közlekedés szabályozása
	Folyamatosan növekvő közúti forgalom (környezet- és zajszennyezés)	Fokozatos forgalomszabályozási eszközök
	Nő az ingázás részaránya	Tudatos gazdaságfejlesztés, helyi munkaerő megtartó képesség javítása
	Főutca környezetében lévő mellékutcákon megnő a parkolás mértéke	Fokozatos parkolási tilalom bevezetése
<i>Gazdasági kockázat</i>	Magas projekt-költségek	Pályázati alapú erőforrások igénybevétele, projektek jelenlegi forrásszintre való optimalizálása
	Térségi közlekedés tényezői	Lobby a helyi érdekek szem előtt tartásáról
	Elkerülőút esetén vásárlóközönség elvesztése	Új bevásárlóközpontos létesítése
	A fejlesztések hatására az ipari parkban nem lesz több hely a vállalkozások számára	Ipari park bővítése
<i>Műszaki kockázat</i>	Szűkös terület/kapacitás	Parkolásszabályozási eszközök
	Főútkapacitásának csökkenése a kerékpásávok létesítése miatt	Elkerülőút létesítése
	Közlekedési rend megváltozása miatt a balesetek száma növekedik	Rendőri jelenlét emelése, megfelelő tájékoztatási táblák kihelyezése, lakosság informálása
	Átépítések során nem várt műszaki problémák felmerülése	Helyszín megfelelő feltérképezése
<i>Jogi kockázat</i>	Nem stabil kapcsolat a környező települések önkormányzataival	Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal
	Központi régió EU-s forrásokkal való ellátottsága alacsonyabb, mint Magyarország többi régiója	Kormányzat forrásátcsoportosítása a központi régió irányába
	A különböző projektekhez kapcsolódó közbeszerzési eljárások elhúzódása a teljes projekt megvalósulását fenyegetheti	Tartalékidő beiktatása, nagyon alapos közbeszerzési eljárások előkészítése
<i>Környezeti kockázat</i>	Nő a környezetszennyezés mértéke	Jelenlegi közlekedési infrastruktúra felülvizsgálata, újratervezése, átmenő forgalom csökkentése, elkerülőút létesítésével
	Csökken a zöldterületek mértéke	Projektek megvalósítása során felszabaduló területekre fák telepítése

## 4.5 Részvételiség

### 4.5.1 Munkacsoport létrehozása

A munkacsoport az ágazatokon átívelő munka támogatása érdekében létrehozott néhány fős multidiszciplináris csoport, akik a tervezés teljes hosszát aktívan végig kísérik, szaktudásukkal támogatják és biztosítják, hogy a fenntarthatóság alapelvei az összes érintett szakterületen biztosítottak legyenek. Célja a hatékony munkavégzési struktúra létrehozása a SUMP szakpolitikák mentén, nem pedig önmagában a közlekedés fejlesztésével történő tervezés. A szereplők:

- tervező
- városvezetés
- kulcsfontosságú hatóságok
- városi politikai, műszaki, pénzügyi-gazdasági, humán infrastruktúra, kommunikáció területek szereplői
- kulcsfontosságú civil szervezet

A működés kereteit adják a nagyjából havi rendszerességű találkozók (online vagy személyes), ahol az éppen aktuális mérföldkőhöz kapcsolódó kérdéseket, intézkedések lettek megvitatva, ami által alakult ki a közös álláspontot. Ez a tovább tervezéshez adott inputokat. A munkacsoportban a város részéről 9 fő vett részt, elsősorban az önkormányzat részéről, de civil szervezet is részt vett benne.

### 4.5.2 Lakosság

Lakosság alatt mindazon embereket értjük, akik abban a funkcionális várostérségben élnek vagy dolgoznak, amely számára a SUMP készül. E dokumentumban a lakosság fogalma nagyjából az emberek, lakosok és nyilvánosság szinonimájaként jelenik meg. A lakosság bevonására a tervezés során a helyzetfeltárásban került sor, ahol egy mobilitási szokásokat feltáró kérdőívet lehetett kitölteni, valamint a stratégiai szakaszban, ahol az egyes intézkedésekről mondhatták el a véleményüket, szintén egy kérdőíven keresztül.

## 5 Mellékletek

Stratégiai célok	Tematikus célok			Területi célok					
	A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	Az itt élők közlekedési igényeinek fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	A mobilitási szokások célzott befolyásolása	Városközpont (csökkenő környezeti terhelés, igények racionális kielégítése, inkluzivitás növelése)	Kertvárosias lakóterületek (átmenő forgalom megszüntetése, csöndes, természetközeli, járműtárolás biztosítása)	Lakótelep (kapcsolata a belvárossal, parkolás rendezése, alapszolgáltatások helyben)	Iskolák és környezetük (gyermekek biztonsága, ott élők zavarásának minimalizálása)	Iparterület (teherforgalom megközelíthetősége, ott dolgozók fenntartható munkába járása)	Funkcionális várostérség (partnerség, gyalogos-kerékpáros kapcsolatok erősítése, alternatív kapcsolat az autópályához)
A1: Gazdaság dinamizálása, partnerségi kapcsolatok kialakításával a közös érdekek mentén	Kiemelkedő kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat	Szoros kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat
A2: Népségmegtartás, a helyi közösségi identitás megerősítésével	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat
A3: Élhetőbb, fenntartható lakókörnyezet	Kiemelkedő kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Szoros kapcsolat	Szoros kapcsolat
A4: Egy okos város a digitális világban	Laza/nincs kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Laza/nincs kapcsolat
A5: Aszód a környezeti fenntarthatóság városa	Szoros kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Szoros kapcsolat	Szoros kapcsolat	Kiemelkedő kapcsolat	Szoros kapcsolat	Szoros kapcsolat

Kiemelkedő kapcsolat

Szoros kapcsolat

Laza/nincs kapcsolat

1. Melléklet: Az FVS és a SUMP céljainak összefüggései

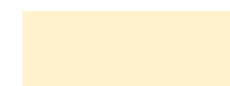
	Tematikus célok			Területi célok					
	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	(T2) Az itt élők közlekedési igényeinek fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	(K1) Városközpont (csökkenő környezeti terhelés, igények racionális kielégítése, inkluzivitás növelése)	(K2) Kertvárosias lakóterületek (átmenő forgalom megszüntetése, csöndes, természetközeli, járműtárolás biztosítása)	(K3) Lakótelep (kapcsolata a belvárossal, parkolás rendezése, alapszolgáltatások helyben)	(K4) Iskolák és környezetük (gyermekek biztonsága, ott élők zavarásának minimalizálása)	(K5) Iparterület (teherforgalom megközelíthetősége, ott dolgozók fenntartható munkába járása)	(K6) Funkcionális várostérség (partnerség, gyalogos-kerékpáros kapcsolatok erősítése, alternatív kapcsolat az autópályához)
Aszód főutcájának modernizálása									
Iskolába járás segítése									
Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése									
Parkolási rendszer optimalizálása a városban									
Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere									
Biztonságos és inkluzív lakóterületek									
A mobilitási igények befolyásolása									
Magas színvonalú városi infrastruktúra									



Kiemelkedő kapcsolat



Szoros kapcsolat



Laza/nincs kapcsolat

2. Melléklet: A SUMP céljainak és eszközeinek összefüggései

Sorrend	Projektcsomag száma	Programcsomag neve	Projekt száma	Projekt címe	Prioritás	Prioritás indoka	Beavatkozás típusa	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
1	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/6	Kerékpárforgalmi hálózati terv készítése Aszódon	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt/Kiemelt projekt	Infrastrukturális	259	± 25
2	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/13	Szent Imre utca - Miskolczi köz - Széchenyi út csomópontjának felülvizsgálata	Legmagasabb prioritás	Folyamatban van	Infrastrukturális	244	± 20
3	P2	Iskolába járás segítése	P2/2	Parkolási rendszer újragondolása az EGA környezetében	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	226	± 25
4	P1	Aszód főutcájának modernizálása	P1/3	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újraosztása	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	225	± 20
5	P1	Aszód főutcájának modernizálása	P1/5	Identitást erősítő városi rendezvények	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	221	± 25
6	P2	Aszód főutcájának modernizálása	P2/1	K+R parkolók kijelölése a Fő téren az EGA-ba járó diákok szülei számára	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	219	± 25
7	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	P5/1	Kartal és Aszód között a meglévő gyalogjárda hiányzó szakaszának megépítése, az állagának javítása, gyalog- és kerékpárúttá fejlesztése	Folyamatban van	-	Infrastrukturális	219	± 25
8	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	P5/6	Érdekérvényesítés a helyközi autóbushálózat fejlesztése során	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	219	± 25
9	P2	Iskolába járás segítése	P2/6	Iskolába járást segítő soft beavatkozások	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	216	± 25
10	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/23	A gyaloglás és a kerékpározás újrafelfedezése	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	216	± 25
11	P7	A mobilitási igények befolyásolása	P7/1	Mobilitási igények változtatását célzó városi kezdeményezések	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő/ Kiemelt projekt	Soft	209	± 25
12	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	P5/4	Térségi közlekedési érdekközösség létrehozása, "Galgamenti mobilitási központ"	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	206	± 20
13	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	P6/4	Területi forgalom és sebességcsillapítási intézkedések a Papi-földek városrészben	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	204	± 25
14	P1	Aszód főutcájának modernizálása	P1/1	Kossuth Lajos utca - Pesti út - Deák Ferenc utca csomópontjának átépítése	Folyamatban van	-	Infrastrukturális	198	± 10
15	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/7	Biztonságos gyalogátkelőhelyek program	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	198	± 25
16	P7	A mobilitási igények befolyásolása	P7/2	Iskolák digitális kapcsolattartása	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	198	± 25



17	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	P6/1	Hiányzó, rossz állapotú gyalogosfelületek feltérképezése, kijavítása és pótlása a lakóterületeken	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	196	± 25
18	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/18	Bethlen Gábor utcai autóbusszmegálló áthelyezése	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	187	± 25
19	P4	Parkolási rendszer optimalizálása a városban	P4/6	Parkolásszabályozási rendszer bevezetése városban	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	182	± 20
20	P4	Parkolási rendszer optimalizálása a városban	P4/2	Kossuth Lajos utcai parkolási igények koncentrált mennyiségi és minőségi kielégítése	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	181	± 25
21	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	P5/5	Elkerülő út megépülése a Fenyőharaszi úton	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt	Infrastrukturális	177	± 10
22	P8	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	P8/5	Lakossági problémabejelentő felület modernizálása	Legmagasabb prioritás	Folyamatban van	Soft	171	± 5
23	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	P6/2	Újtelep városrészben a Kartal-Hatvan közötti átmenő forgalom megszüntetése, területi sebességcsillapítás	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	161	± 25
24	P8	Magas színvonalú városi infrastruktúra	P8/1	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata	Legmagasabb prioritás	Kiemelt projekt/megalapozó projekt	Infrastrukturális	156	± 25
25	P8	Magas színvonalú városi infrastruktúra	P8/2	Városi infrastruktúra karbantartási program	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Soft	153	± 25
26	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/10	Parkolási és közlekedési szabályok betartatását célzó program	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Infrastrukturális	150	± 25
27	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/8	Vonali sebességcsillapítás az átmenő forgalom számára használt utcákban	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	148	± 25
28	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/14	Településkapuk kialakítása a városba bevezető utakon	Legmagasabb prioritás	Folyamatban van	Infrastrukturális	138	± 10
29	P4	Parkolási rendszer optimalizálása a városban	P4/5	A szokásjogon használt parkolási, járműtárolási felületek felülvizsgálata, egyértelmű jelölése, a szankcionálás alapjainak megteremtése	Legmagasabb prioritás	Folyamatos fenntartást igénylő	Infrastrukturális	138	± 25
30	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	P6/5	Csomóponti korrekciók és forgalomtechnikai felülvizsgálat a Lakótelepen	Legmagasabb prioritás	Megalapozó projekt	Infrastrukturális	128	± 25
31	P8	Magas színvonalú városi infrastruktúra	P8/3	Életminőséget javító egyéb beavatkozások	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	118	± 25
32	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/21	Új gyalogos kapcsolat a Géza fejdelem és a Szent István utca között	Legmagasabb prioritás	Quick win	Infrastrukturális	108	± 25

3. Melléklet: a legmagasabb prioritású projektek rangsorolása

Célrendszer elemei		Indikátor megnevezése	Mértékegység	Típus	Bemenő adat forrása	Változás iránya	
Tematikussu célok	(T1) A várost érintő külső motorizált közlekedési igények hatékony levezetése, lokális hatásainak csökkentése	Aszódon átmenő gépkocsik száma	db	Output	Forgalomszámlálás	Csökkenés	
		Közlekedési balesetek száma	db	Output	Rendőrségi baleseti adatok	Csökkenés	
		Gépkocsival szállított (közlekedő) diákok aránya	%	Eredmény	Intézményi adatszolgáltatás	Csökkenés	
		Levegő minősége az átkelési szakaszon	ppm	Hatás	Szenzoros mérés	Növekedés	
	(T2) Az itt élők közlekedési igényeinek fenntartható és biztonságos módon történő lebonyolítása	Megépült/megújult járdaszakasz hossza	méter	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Megépült kerékpáros infrastruktúra hossza	méter	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Gyalog/kerékpárral megtett utak aránya	%	Eredmény	Lakossági kérdőív	Növekedés	
		Motorizációs fok	db/1000 fő	Hatás	Önkormányzati adatszolgáltatás	Csökkenés	
	(T3) A mobilitási szokások célzott befolyásolása	Mobilitást segítő iskolai programban részt vevő iskolások száma	db	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Mobilitáshoz köthető rendezvényeken résztvevők száma tárgyévben	fő	Eredmény	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Lakosság támogatása a fenntartható közlekedési módok iránt	%	Hatás	Lakossági kérdőív	Növekedés	
	Területi célok	(K1) Városközpont	Gyalogosok-kerékpárosok számára dedikált felületek	%	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés
			Város adóbevétele	Ft	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés
Parkolási feszültségek			%	Eredmény	Lakossági kérdőív	Csökkenés	
Városközpontot gyalog/kerékpárral felkeresők száma			db	Hatás	Lakossági kérdőív	Növekedés	
(K2) Kertvárosias lakóterületek		Sebességcsillapításba bevont közutak hossza	m	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Átmenő forgalom mértéke	db	Output	Forgalomszámlálás	Csökkenés	
		Életminőség	%	Hatás	Lakossági kérdőív	Növekedés	
(K3) Lakótelep		Gyalog/kerékpárutak hossza	méter	Output	Lakossági kérdőív	Növekedés	
		Újjonnan létesített parkolóhelyek száma	db	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
(K4) Iskolák és környezetük		Átadott K+R parkolóhelyek száma	db	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Gyalogátkelőhelyek létesítése	db	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Megépült járdaszakasz hossza	méter	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
(K5) Iparterület		Teherforgalom mértéke a város belső szakaszán	%	Output	Forgalomszámlálás	Csökkenés	
(K6) Funkcionális várostérség		Sebességmérő kapuk a település határán	db	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Elkerülőút megépülése	db	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Gyalog/kerékpárutak hossza	méter	Output	Önkormányzati adatszolgáltatás	Növekedés	
		Aszódon átmenő gépkocsik száma	db	Eredmény	Forgalomszámlálás	Csökkenés	

4. Melléklet: az egyes célokhoz rendelt indikátorok