



ASZÓD VÁROS FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERVE



Stratégiai munkarész BÍRÁLATI DOKUMENTÁCIÓ KIVONAT 2022. május



Megrendelő:



Aszód Város Önkormányzata
2170 Aszód, Szabadság tér 9.

Készítette:



Create Value Kft.

1135 Budapest, XIII. Zsinór utca 38-40.

Előszó a Mobilitási Tervhez

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 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.

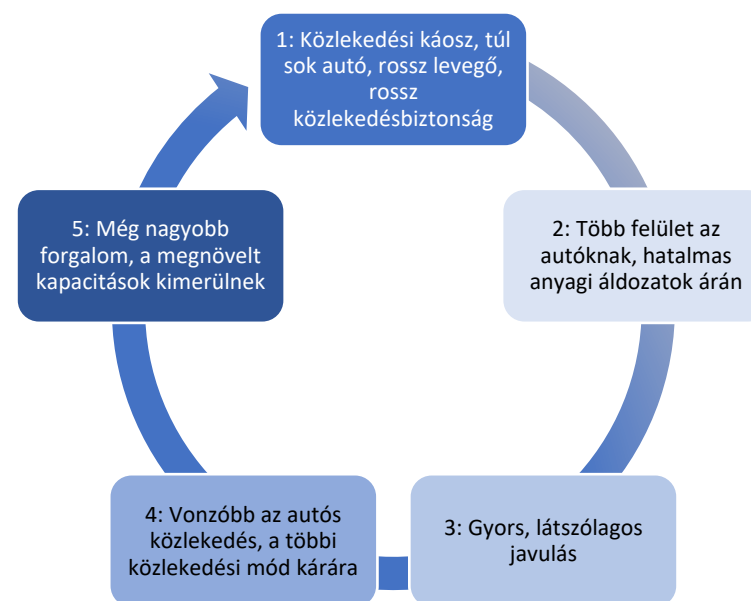
Már a helyzetértékelés során egyértelművé vált, hogy a városnak nincsenek jelenleg konkrétumokon alapuló közlekedésfejlesztési tervei, csak az érzékelt problémák, és az azokhoz elképzelt fejlesztési javaslatok. Ez a dokumentum – révén, hogy stratégia – az egyes elképzelésekből a SUMP szemlélete mentén 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.

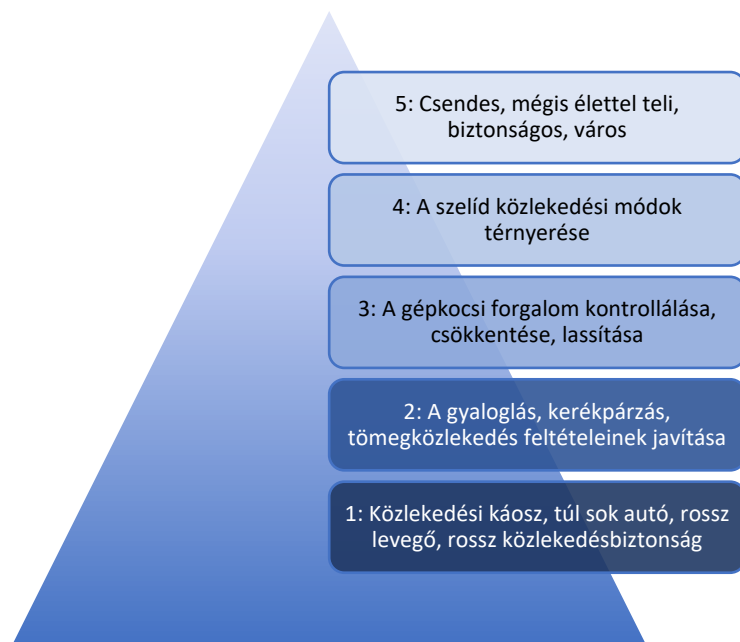
A mobilitás tervezésének módszerei

Hogy érthetővé váljanak a SUMP készítése során meghozott döntések, az alábbi, végtelenig leegyszerűsített illusztrációk mutatják be, hogy melyik két út áll előttünk, ha a közlekedés tervezéséről beszélünk.

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 prioritizálni. 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.

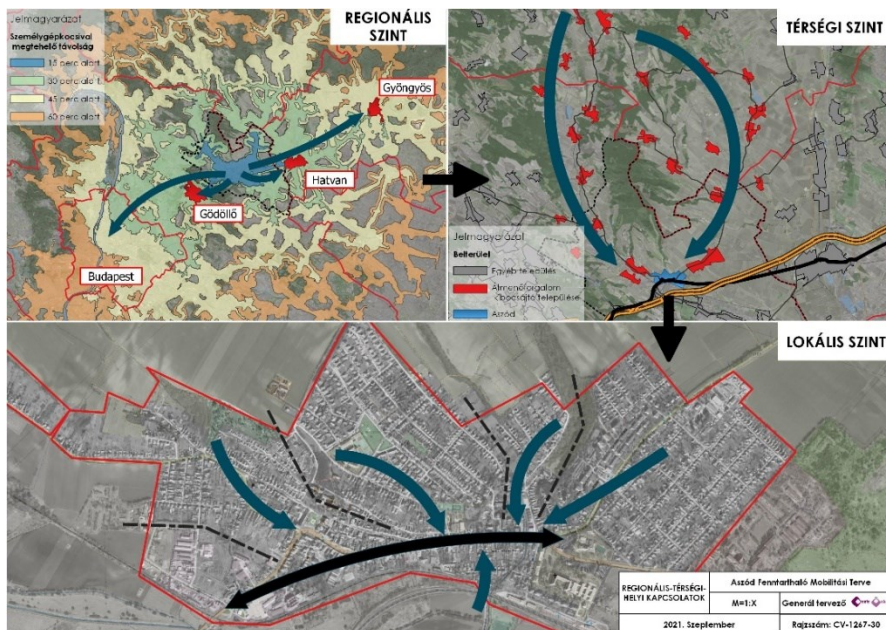
Helyzetelemzés

A stratégia elkészítését egy hosszú előkészítő időszak előzte meg, aminek során kiterjedt adatgyűjtést folytattunk, a lakosság segítségével problématerképet készítettünk, illetve megismertük a helyi mobilitási szokásokat.

A mindennapokban érzékeltem, és a problématerképre felkerülő 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

A helyzetelemzés tanulságait összefoglalva azt lehet mondani, hogy Aszód közlekedési – és 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.

A stratégia célrendszere

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 kívánságok 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.

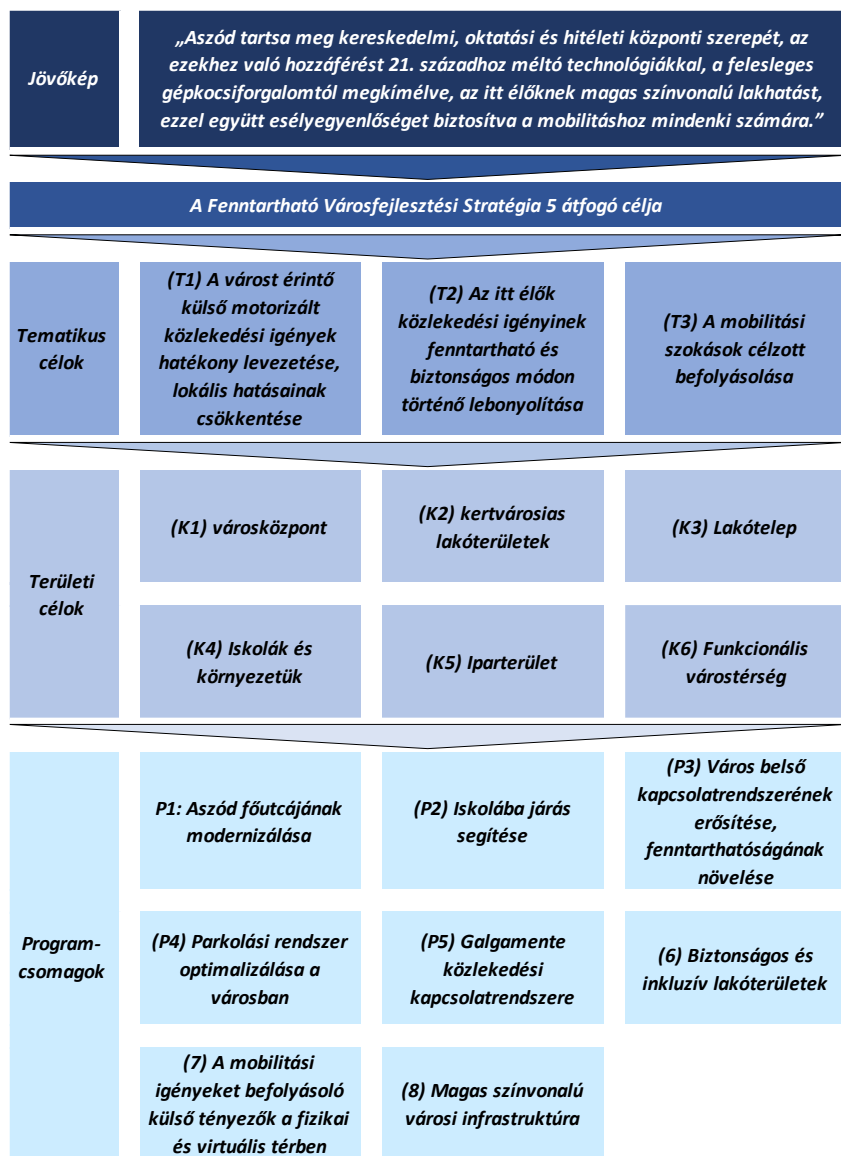
A célok másik nagy csoportja a területi célok, amik a város funkcionális egységeivel szemben fogalmazznak meg célokat, úgymint:

- **(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 érdekek (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. 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 felépülése

Horizontális célok

A célok eléréséhez azonban eszközök is kellene, 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 rendszeresek a gyorsajtások, bizonyos esetben átmenő forgalom is igénybe veszi ezeket, ami balesetveszélyes és ront az élhetőségen. Ennek érdekében olyan beavatkozásokat tartunk indokoltnak, amik területi sebességcsillapítás, az átmenő forgalom visszaszorítását célozzák, a lakóterület élhetőségét 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.

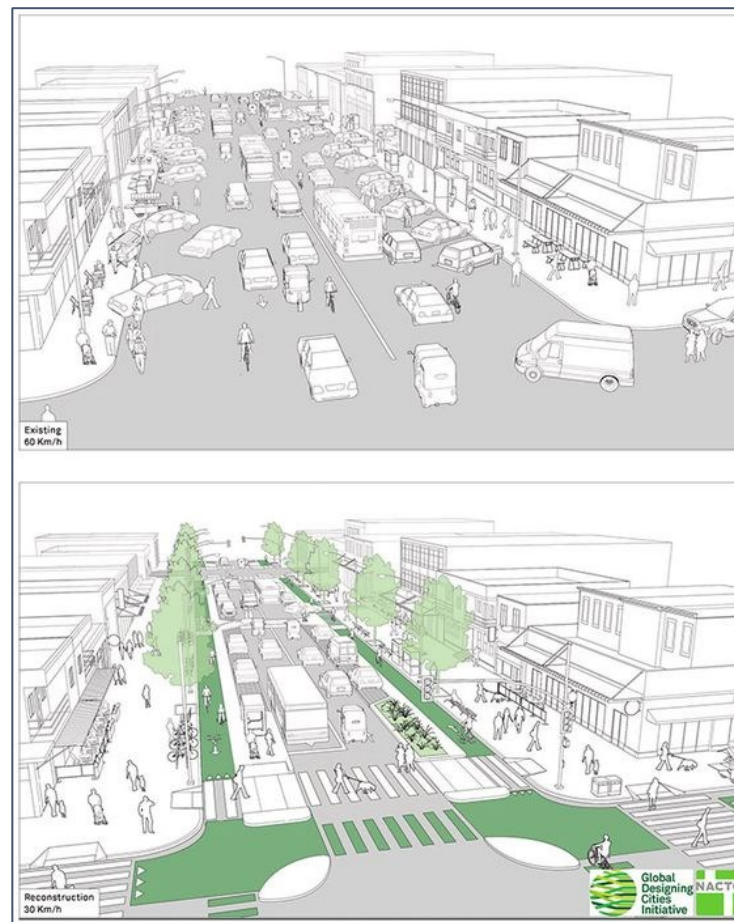
A programcsomagok összesen 66 azonosított projektet tartalmaznak, ezek túlnyomó részével kapcsolatban ugyan probléma már felmerült, azonban nem lett projektté alakítva, ami ennek a stratégiának a legfontosabb eleme; a stratégiához konkrét projekteket fogalmaz meg, ami alapján el lehet kezdeni javítani 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 (1. táblázat), és ezek azok a kulcsprojektek, 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 az ydsfvg kapott helyet.

1. 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 érdekeltek 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.

Jelen dokumentum a teljes Mobilitási Tervnek – annak terjedelme miatt – csupán kivonata, ami tartalmazza a főbb megállapításokat, illetve a legmagasabb prioritású projekteket. A teljes dokumentumban az itt leírtak részletesen kifejtésre kerültek, illetve megtalálhatók a kivonatban nem szereplő projektek is, amik ugyanúgy részei a tervnek, de hely hiányában azok nem tudnak szerepelni ebben az anyagban.

Sorrend	Projektcsomag száma	Programcsomag neve	Projekt száma	Projekt címe	Projekt rövid leírása	Műszaki tartalom	Pontszám	Pontszám bizonytalansága
1	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	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	259	± 25
2	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/13	Szent Imre utca - Miskolci 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 Miskolci 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 javaslatként a Széchenyi úton az Aradi utca magasságában, a Széchenyi utca szervízútját 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	244	± 20
3	P2	Iskolába járás segítése	P2/2	Parkolási rendszer újragondolása az EGA környezetében	A legnagyobb problémát a reggelente a gyermeküket az iskolába szállítók 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	226	± 25
4	P1	Aszód főutcájának modernizálása	P1/3	A Kossuth Lajos utca keresztmetszeti újraosztása	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 újraelosztása, 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	225	± 20
5	P1	Aszód főutcájának modernizálása	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.)	221	± 25
6	P1	Aszód főutcájának modernizálása	P1/1	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	4 K+R férőhely kialakítása a Fő térenél a kiépítendő körforgalom előtt	219	± 25

					iskolához, így látványosan csökkenthető az EGA környékén a forgalom			
7	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	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 erősíteni, 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	219	± 25
8	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	P5/6	Érdekvérvényesítés 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	219	± 25
9	P2	Iskolába járás segítése	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.	216	± 25
10	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	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)	216	± 25
11	P7	A mobilitási igények befolyásolása	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	209	± 25
12	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	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	206	± 20

15	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	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	204	± 25
16	P1	Aszód főutcájának modernizálása	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	198	± 10
17	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/7	Biztonságos gyalogátkelőhelyek program	A város több pontján került gyalogátkelő hely kijelölésre úgy korábban, hogy az a mindennapi életben komoly közlekedésbiztonsági kockázattal rendelkezik. Ezek mellett a természetes gyalogos útvonalakon hiányzik gyalogátkelőhely. A program célja az, hogy javítsa a gyalogos közlekedés biztonságát és kényelmét, 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)	198	± 25
18	P7	A mobilitási igények befolyásolása	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.)	198	± 25
19	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	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	196	± 25
21	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	P3/18	Bethlen Gábor utcai autóbusszmegálló 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	187	± 25
22	P4	Parkolási rendszer optimalizálása a városban	P4/6	Parkolásszabályozási rendszer bevezetése városban	A kereslet és a kínálat összehangolása érdekében, illetve a 2. projektben leírt parkolási rendszer betartását 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	182	± 20

23	P4	Parkolási rendszer optimalizálása a városban	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	181	± 25
24	P5	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	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	177	± 10
26	P8	Galgamente közlekedési kapcsolatrendszere	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	171	± 5
34	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	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 Hajnóczi-Bocskai-Arany János utca útvonala, másfelől pedig a sakktáblás 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	161	± 25
39	P8	Magas színvonalú városi infrastruktúra	P8/1	Forgalomtechnikai szempontból balesetveszélyes útszakaszok felülvizsgálata	Kevés befektetett energiával jelentősen csökkenthető a balesetveszély (pl. Mély úti hajtűkanyar), illetve fokozható a komfortszint. A városi közlekedési infrastruktúrája folyamatosan amortizálódik (pl. Városréti utca, Csengey utca burkolata), illetve városzerte 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	156	± 25
40	P8	Magas színvonalú városi infrastruktúra	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, vízvezetés, növényzet, köztisztaság, lakossági bejelentések, vagy saját adatgyűjtés alapján	153	± 25
41	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	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 térfelügyelő rendszer kiépítése	150	± 25

44	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	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	148	± 25
49	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	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 kizökkentse, 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	138	± 10
50	P4	Parkolási rendszer optimalizálása a városban	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	138	± 25
53	P6	Biztonságos és inkluzív lakóterületek	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	128	± 25
56	P8	Magas színvonalú városi infrastruktúra	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	Internetelérés 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 kikapcsolódás (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	118	± 25
61	P3	Város belső kapcsolatrendszerének erősítése, fenntarthatóságának növelése	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	108	± 25