

Szakdolgozat

Szántó Bianka

Vidékfejlesztési Agrármérnök alapszak

Gödöllő

2023.



Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem

Szent István Campus

Vidékfejlesztési Agrármérnöki alapszak

Adács közlekedése

Belső Konzulens: Urbánné Malomsoki Mónika,

tanszéki munkatárs

Készítette: Szántó Bianka

Tcfo5n

Levelező képzés

Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdasági Intézet,

Vidék-és Területfejlesztési Tanszék

Gödöllő

2023

Tartalom

1	Bevezetés.....	3
2	Szakirodalmi áttekintés	5
2.1	Közlekedés.....	5
2.2	Gyorsforgalmi úthálózat kialakulása	9
2.3	Területfejlesztés	16
2.4	Gazdaságfejlesztés	17
2.5	Vidékfejlesztés.....	18
3	Saját vizsgálat.....	20
3.1	Kutatási célok, kutatási kérdések, hipotézisek.....	20
3.2	Vizsgálat körülményeinek, helyszínének bemutatása	22
3.3	Vizsgálati minta és módszerek bemutatás	23
3.4	Az eredmények bemutatása	27
4	Következtetések és javaslatok.....	40
5	Összefoglalás.....	44
6	Irodalomjegyzék.....	46
7	Melléletek.....	48

1 Bevezetés

Manapság az ember életét nagy részben meghatározza a közlekedés. Itt lehet szó az óvodába, iskolába való eljutásról, a munkába járás folyamatáról, hogy milyen közlekedési formát használunk vagy legyen szó akár a nagybevásárlásról. Minden ember használ valamilyen közlekedési formát. pl: gyalog, kerékpárral, rollerrel, tömegközlekedéssel, személyautóval, céges autóbusszal stb. A közlekedésnek egyik meghatározó szegmense az autópálya megléte. Itt nem csak menet időt spórolunk meg magunknak egy-egy útszakaszon, hanem megfelelő minőségű utakon élvezhetjük az időnk azon részét, amit vezetésre fordítunk.

Hazánkban nagyon kevés olyan ember van, aki napi szinten nem használ autót vagy tömegközlekedést, inkább itt azt is lehetne mondani, hogy az emberek nagy része gyalogosan nem közlekedik, vagy csak alig. Az autómentes nap világnapja szeptember 22-én van. Ez a dátum azért is jelentős, mert ez a kezdeményezés azért jött létre, hogy ezen a napon az emberek ne használjanak autót, inkább szálljanak tömegközlekedésre, vagy válasszák a kerékpárt, rollert vagy gyalogos közlekedést. Ezzel a próbálkozással szeretnék az emberek figyelmét felhívni a szmog káros hatására.

Mostanság a családok nagy része, már nem csak egy autóval rendelkezik, hanem kettővel, de akár lehet olyan is, hogy többel. Ennek hatására a forgalom nő, egyes útszakaszok telítettebbek lesznek, az utak minősége romlik. Nincs olyan nap, hogy a hírportálokon különböző rádió csatornákon ne azt olvashatnánk vagy hallhatnánk, hogy torlódás van egy – egy útszakaszon vagy esetleg rosszabb esetben baleset.

Adács település a Mátraaljánál helyezkedik el. Közlekedés szempontjából nagyon jó helyen fekszik, mivel az M3 autópálya Gyöngyös-kelet-Mátrafüred-Adács csomóponttól letérve a település egyből megközelíthető. Az autópálya közelsége a lakosság számára lehet akár pozitív, illetve negatív hatással is. A falumban, Adácson hatalmas átmenő forgalom van napi szinten. A kamionok, ahogy lejönnek az autópályáról a településen mennek keresztül. Úgy gondolom, hogy a lakosok mindennapjait ez megnehezítheti, akár zavarja őket, a nagy zaj, a kamionok betódulása, illetve az utak rossz állapota. Több felvetés volt már arra, hogy kellene egy elkerülő utat építeni Adács szélén, ahol a kamionok kikerülhetnének a falut és úgy juthatnának el a végső állomásukig. Az egyik vizsgálati pontom ezért a településre érkező kamionforgalom kiszorítása, illetve a felmerülő esetleges elkerülő út kiépítése. Szakirodalom feldolgozásom során ki szeretnék térni az autópályák kialakulására, meglétére, elhelyezkedésükre, mivel a közlekedés elengedhetetlen részre az autópálya.

2019. augusztus óta dolgozom a Colas Út Zrt.-nél így jobban betekintést nyertem egy-egy projekt előkészítésében, kivitelezési folyamatában. Ebben az időszakban az egyik legjelentősebb projekt az M30-as autópálya Miskolc és Kassa határa között megépülő szakasza, mely 2021 októberében került átadásra. 56,7 kilométer hosszú út Szikszó és Encs között 24,3 kilométeresre része épült meg Colas által. A hazai autópálya építés történetében jelentős projekt egy része bekapcsolja Miskolcot, illetve a Sajó- völgyi iparvidéket a magyar gyorsforgalmi úthálózatba. Ezzel próbálták a falvakból a teherforgalmat lecsökkenteni, illetve amennyire lehet kiszorítani. Másrészt fontos, hogy szerepet játszik az európai úthálózatban is, mivel így már Miskolc és Kassa között végig autópályán lehet közlekedni.

Kutatásom felvetette azt a kérdéskört is, hogy az emberek vajon milyen célból és okból használnak tömegközlekedést? Fontos számomra a környezetvédelem, és a környezettudatosság, így ezt a kérdéskört nagyon érdekesnek találtam. A környezetvédelem mellett nem szabad elfelejteni azt a tényt, hogy az emberek gazdasági szempontból használhatják a tömegközlekedést. A munkába járás kérdésköre is elég meghatározott. Vizsgálatom során szeretném megtudni, hogy a lakók, milyen közlekedési formában, eszközzel jutnak el a munkahelyükre. Ha a közlekedést nézzük, az is egy meghatározó pont, hogy a helybeni közlekedésre az emberek milyen közlekedési formát használnak. Vizsgálatom során erre a kérdéskörre is választ szeretnék kapni, manapság a személyautó mellett nagyon sok alternatív közlekedési forma van. Adács település supermarketekkel nem rendelkezik. Legközelebb eső város Gyöngyös, ahol több nagy bevásárló központ is megtalálható. Azt a témát is érdekesnek találtam, hogy a lakók nagy része a nagybevásárlást, hol végzi el, illetve egy-egy adott szolgáltatást hol vesznek igénybe.

Számomra nagyon fontos Adács szerepe, itt élek már gyermek korom óta, itt élnek szüleim, nagyszüleim és barátaim is. Nem volt kérdés számomra, hogy szakdolgozati témában Adács szerepkörét szeretném valamilyen területen vizsgálni. A közlekedés -ahogy már kifejtettem-, manapság elengedhetetlen az életünkben. Ezért kutatási témámnak Adács közlekedésének vizsgálatát választottam.

2 Szakirodalmi áttekintés

2.1 Közlekedés

A közlekedés egy olyan eszköz, ahol a személyek, az áruk és hírek szállítására használnak. Elsődleges célja, hogy el lehessen jutni „A” pontból „B” pontba. (A közlekedés és a közlekedésbiztonság fogalma, tudnivalói, 2022)

Közlekedési formák lehetnek közúti közlekedés, vasúti közlekedés, légi közlekedés és vízi közlekedés.

A **közúti közlekedést**, ha nézzük az első szárazföldi járművek megléte után elengedhetlenné vált az útépités a szárazföldön, amivel kialakult a közúti közlekedés. Közlekedési eszközök a közúti közlekedésben személyautó, teherautó, autóbusz, motorkerékpár, kerékpár és roller.

A közúti gépjárművek száma Magyarországon				
Év	Időszak	Személygépkocsi	Autóbusz	Motorkerékpár
2020.	június 30.	3 873 300	17 181	197 472
	december 31.	3 920 799	16 979	194 594
2021.	június 30.	3 992 501	18 273	206 118
	december 31.	4 020 159	17 759	202 521
2022.	június 30.	4 082 611	18 359	214 194
	december 31.	4 094 129	17 597	210 746
2023.	június 30.	4 141 267	18 268	223 106

1. táblázat A közúti gépjárművek száma Magyarországon (Forrás: <https://www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes>)

Mint az 1.sz. táblázat A közúti közlekedés gépjárművek szerint szétbontva KSH adatok alapján, 2020-2023 szűrtem a személygépkocsik, autóbuszok és motorkerékpárok darabszámát az országban. Személygépkocsik tekintetében 2023-ban volt a legmagasabb darabszám több mint, 4 millió. Látható a folyamatos növekedés. Autóbuszoknál a legmagasabb érték, 2021-ben volt, motorkerékpároknál pedig, ugyan csak 2023-ban. A legalacsonyabb értékek az általam vizsgált időszakban a személygépkocsiknál, autóbuszoknál és motorkerékpároknál 2020-ban volt.

A közúti gépjárművek száma Magyarországon				
Év	Időszak	Személygépkocsi	Autóbusz	Motorkerékpár
2020.	június 30.	14,6	13,3	19,3
	december 31.	14,7	13,2	19,7
2021.	június 30.	14,9	13,4	19,7
	december 31.	15	12,5	20,1
2022.	június 30.	15,2	12,8	20,1
	december 31.	15,4	12,3	20,4
2023.	június 30.	15,6	12,4	20,4

2. táblázat A közúti gépjárművek átlagos kora Magyarországon (Forrás: <https://www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes>)

A 2.sz. táblázatba legyűjtöttem KSH adatok alapján a közúti gépjárművek átlagos életkorát Magyarországon 2021-2023-ig. Személygépkocsik átlagos életkora 14 év felett van. Autóbuszok életkora átlagosan 2020 és 2021-ben 13 év körüli számra tehető, viszont 2022 és 2023-ban 13 év alá esett ez a szám. Motorkerékpárnál az figyelhető meg, hogy az átlagos életkor 19-20 évre tehető. A számok alapján arra lehet következtetni, hogy egy személyautó, még ha idősebb „korban” is van az autóbusznál, az emberek sokkal szívesebben használják, illetve nem mindegy, hogy egy közlekedési eszközt napi szinten, folyamatosan használnak, vagy időszakosan

Magyarországon az autóiipar a 19. században indult meg, először gőzkocsival, majd lendkerekes omnibusszal, önjáró kocsival, gőzzel hajtott kocsival, valamint az akkumulátoros villanyautóval. A rendszerváltás után indult meg Magyarországon nagy számban az autógyártás. Magyar autógyártás kiemelkedő szereplői az Audi gyár Győrben, a Mercedes-Benz Manufacturing Hungray gyár Kecskeméten, az Opel gyár Szentgotthárdon. Suzuki gyár Esztergomban és a BMW gyár Debrecenben.

A 21. század egyik nagy újítása az elektromos rollerek bevezetése. Nagyobb városokban roller pontokat hoztak létre, amelyeket bárki használhat, használati díj fizetés ellenében, illetve már elektromos rollert bárki be tud szerezni saját használatra.

Az elektromos rollerek előnye, hogy úgy mond kis helyen is elférnek, mivel össze lehet csukni, illetve akkumulátorral működik, nem szennyezi a környezetet, megkönnyítheti a napi közlekedést.

Ambrus István – Orosz Noémi Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában -a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái című szacikkben a szerzők is leírják, hogy ezek az új közlekedési eszközök a nagyobb városokban megkönnyíti az ember életét, mivel nem kell tömegközlekedést használni, ki lehet kerülni vele a dugókat és a

környezetre nem olyan káros, mint mondjuk egy motorkerékpár. Az elektromos rollerek mellett, elektromos kerékpárokat és segway-eket lehet kölcsönözni különféle mobil applikáció segítségével. Felhívja a cikk a figyelmet ezek eszközök negatív hatására, vagy is a balesetveszélyre. Sok ember a kibérelt eszközét nem megfelelő helyen hagyja és így ez kellemetlenségeket okozhat.

Saját tapasztalatom, hogy Budapesten én is nagyon sok olyan rollert láttam elhagyva a járda szélén vagy esetleg kapubejárónál, ami nem rendeltetés szerűen volt otthagynva. Másik balesetveszélyt okozta tényező az, hogy amint ezt az eszközt kibéreljük a „szolgáltatótól” fizetnünk kell érte, és minél gyorsabban jutunk el A pontból B pontba annál kevesebb összeget vonnak le érte. Tehát ebből következik, hogy az emberek nagy része teljes sebességgel közlekedik, ami növeli a kialakuló balesetek számát. A szakcikk írói arra is ki próbáltak térni, hogy újra kellene gondolni a szabályozás újra tervezését. (Ambrus & Orosz, 2020)

A mai világban személyautó vásárlásánál, egyre elterjedtebb az elektromos autó megvásárlása. Az elektromos autók villanymotorral vannak meghajtva, így az energiát akkumulátorról nyeri. Vannak a hibrid autók, melyek ugyan csak villanymotorral működnek, de ez mellett még belső égetésű motorral vannak kombinálva. Az elektromos autó előnye, hogy környezetbarát, kevesebb eséllyel tud kigyulladni és kevesebb a ráfordított költség, mint a belső égetésű motorral szemben.

Vasúti közlekedés alatt azt értjük, hogy kötött pályás rendszer, ami személyek számára vagy teherszállításra használunk. Csomópontok jöttek létre, melyet vasútállomások és pályaudvarok tehetnek ki. Vasúti közlekedési eszköz a mozdony, a személy vagy áruszállító vagon és ez vonatba csoportosítva, troli és metró.

A közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ kiadta a Lánchíd Füzetek 14. számában Gróf Széchenyi István Gondolatai A Magyar Közlekedésügyről. A kiadvány hetedik oldalán a vasútvonalak építéséről olvastam. Az első vasútvonalak a fővárosból sugár irányban. Először csak Pest és Vác között haladtak, utána Pest és Szolnok között majd az 1860-es években lett a Déli vasút. Ezt követte sugárirányú vasútvonalak összekötése 1877-1896 között. (Kara, 2010)

A légi közlekedés egy nagyon gyors közlekedési forma. Leszállására és felszállására, alkalmas pályákat hoztak létre. Itt is személyszállításról és áruszállításról is lehet beszélni. Az emberek egy hosszú útra való eljutáshoz használják ezt a közlekedést, mely utazásuk

során a kényelmüket szolgálja. Közlekedési eszköze a repülő, hőlégballon, úrhajó és helikopter.

A vízi közlekedést leginkább áruk szállítására használják, amelyek nagy méretűek és hosszabb ideig tart eljutni a végpontba. Közlekedési eszközei a hajók, csónakok és tengeralattjárók.

A közlekedési problémák, akadályok alakulhatnak ki, mely nagy részben függ a telítettségtől és zsúfoltságtól, ami manapság az utakat, aputópályákat jellemez. Az emberek nem megfelelő KRESZ használata véget, illetve, hogy esetleg nem megfelelő az úthálózat.



1. ábra Személyesérüléses közúti balesetek száma Magyarországon (forrás: <https://www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes>)

A 2. ábrán jól látható, hogy KSH adatok alapján összegyűjtöttem 2019-2023-ig Magyarországon a közúti balesetek számát, amelyek személyi sérüléseket tartalmaznak. 2019-ben a legalacsonyabb szám februárra tehető, ami 1000 darabnál kevesebb baleset volt az országában. A legmagasabb szám októberben 1500 darabnál több baleset volt, ami sérüléssel jár. Ez lehet figyelmetlenségből adódóan, esetleg akár időjárásviszontagságok végett. 2020-ban a legalacsonyabb szám márciusra tehető, a legmagasabb pedig augusztusra, ami itt is 1500 fölött van kicsivel. 2021-ben márciusban volt itt is a legalacsonyabb, a legmagasabb pedig júniusban. 2022 azért érdekes, mivel az itt legmagasabb érték elérte a 2000 darabot, ami az öt éves összehasonlításom során ez a legmagasabb érték. A legalacsonyabb érték januárra és februárra tehető. 2023 júniusáig van a lekérdezése ez időszakban a legalacsonyabb február a legmagasabb pedig május. Ez a táblázat azért is érdekes mivel nagyrészen a legtöbb baleset nem télre tehető, amikor az utak csúszósabbak, esetleg jobban kell figyelni az időjárásviszontagságok végett.

Madai Sándor A közlekedési közigazgatási bírság kérdései című írásában azt vezeti le, hogy a nagy mértékű közlekedésre használható járművek megjelenésével nem csak az utak állapota romlott, hanem sajnálatosan az emberek nem tartják be a közlekedési szabályokat. Mivel hazánkban jelentős a közlekedési szabályok nem be tartása, így különféle szankciókat vezettek be, ennek visszább szorítására. Leírja azt is, hogy ezek a szankciók függenek az elsősorban a jogalkotó szándékától, a szabályt sértő magatartásától és a szabályszegéssel járó okozatktól. Mivel, annyira romló tendenciát mutatott a közlekedési statisztika, ezért új megoldásokat vezettek be, visszaszorítás gyanánt. A közigazgatási bírságokat, egészítették ki és 2008. január 1-én hatályba is lépett, viszont 2008. május 1-től az végrehajtott jogsértések módosításával vált a jogrendszerünk alkotórészévé. Az új rend elsődlegesen a szabályszegés bizonyítékára összpontosít. Madai Sándor leírja, hogy sokan úgy próbáltak „megúszni” egy-egy kihágást, hogy valakire hivatkoztak, hogy ez által mentesüljenek a következmények alól. (Madai, 2021)

Személy szerint én is úgy gondolom, hogy szabályszegés és szabályszegés között van különbség. Fontosnak tartom a magatartást én is, hogy mindig vállalja a felelősséget hibáiért az ember. A megfelelő KRESZ betartása elengedhetetlen a saját magunk és mások védelme végett is. Magyarországon 16 és fél éves kortól lehet elkezdni a KRESZ tanfolyamot és 17 éves kor után pedig a gyakorlati vizsgát. Na már most én úgy gondolom, hogy egy 16-17 éves kiskamasz, még teljesen nincs ott, hogy ő egyedül „éles” forgalomban, esetleg kialakuló „veszély” helyzetet, mindig a lehető legjobban tudja felmérni és történetesen nem veszélyezteti a saját vagy más testi épségét. Itt kell megjegyezni azt is, hogy jobban felülvizsgálom a nyugdíjas emberek jogosítványának a lejártá után az újbóli kiadását. Sajnos egy idősebb embernek már nem olyan gyors a reakció ideje és sajnos ezek akár balesetnek is vezethetnek.

2.2 Gyorsforgalmi úthálózat kialakulása

„A közlekedés személyek és/vagy tárgyak járművekkel való rendszeres szállítása, forgalma. A szállítás közigazdasági értelemben az ipari termelés összekapcsoló eleme, a termelés negyedik ága”. (Almássy, Dr. Pallós, Dr. Pethő, & Dr. Szakos, 2013)

Az autópálya egy olyan út vagy esetleg szakasz, amelyet jelzőtábla jelez, hogy osztott út. Az egymással ellentétes forgalmat az úttest közepén szalagkorláttal választják el egymástól.

Az autópályák díjkötelesek, matricát kell váltanunk az autónkra rendszám alapján, hogy jogosan felhajthassunk rá, és ne kapjunk bírságot. Az autópályák jele az M betű, amely a motor szóra utal, hogy csak motorhajtású járművek hajthatnak fel ezekre az útszakaszokra.

Autópálya és Autóút jelölése



2. ábra Autópálya és Autóút jelölése (forrás: <https://tablafelirat.hu/termekek/kulonleges-szabalyokat-jelzo-tablak/autopalya.html>)

Az első autópályákat Magyarországon a 60-as évek körül építették meg a fővárostól sugaras irányban. Így indult meg az M7 autópálya építése. Ezt követte sugárirányú pályák az M1-es autópálya M3, M5 autópálya. A 70-es években egy év kihagyás után az M7-es autópálya jobb sávja már a Balatonaliga határánál tartott. A 112-es kilométernél található kijáratig, mely Zamárdiig ért a Budapesttől távolodó szakasz. A következő projekt a Budaörs és Martonvásár közötti szakasz volt. Székesfehérvártól és Balatonaligától is el lehetett jutni a főváros irányában 2X2 sávon. Ugyan csak ebben az évben elkészült az M1-es autópálya Tatabányától egészen Komáromig a Budapest felé tartó sávrész, majd később már egészen Győr keleti részéig elért. Az M1 és M7-es autópályát kibővítették még 2X2 sávra, ami a jelenlegi szélessége is, így már az arra utazók 12 kilométeren már 2X3 sávon tudnak utazni. Ugyan csak a 70-es években elkészült az M3-as autópálya Budapesttől egészen Gödöllőig. Az M3-as autópálya érdekessége, hogy az építése közben végig megépítették a 2X2 sávot és nem szakaszokban hozták lére. Átadásra került az M1-es autópálya Budaörs és Budakeszi bal pályaszakasza is. Az M3-as autópálya a 80-as években már Hatvannál járt, majd rá pár évre már Gyöngyösnél. Ez számomra azért is fontos, mert én adácsi vagyok, és ennek köszönhetően tudunk feljutni a fővárosba a lehető legrövidebb úton és a legkényelmesebben. M1-es autópálya Zsámbék- Bicske szakasza készült el, majd ugyan csak ebben az évben épült az M5-ös Budapesttől-Ócsáig 2X2 sávon. Budapest-Zsámbékiig lévő szakaszát adták át. 1989-ben pedig már az M5-ös szakasza is járható volt az autósok számára egészen Kecskemét-észak között a főváros felé.

Az 1990-re kialakult gyorsforgalmi úthálózat Magyarországon



3. ábra 3. ábra Az 1990-re kialakult gyorsforgalmi úthálózat Magyarországon (forrás: <https://docplayer.hu/7716849-Miert-epitunk-autopalyakat.html>)

A rendszerváltást követően az M1-es autópálya Tatabányától Győr-keletig tartott, majd elkészült a Tatabányától hiányzó jobb oldali sáv is. A két dunai híddal készült el a fővárosi körgyűrű déli szektorra, majd a 6-os számú fő közlekedési út Dunaharaszti szakasza. Az M0-ás 6-os számú út és az M1-es autópálya közötti szakaszát és ugyan csak ebben az évben elkészült az M1-es autópálya Győrt délről elkerülő része is. Az M1-es autópálya építése is befejeződött.

A 2000-es években Magyarország gyorsforgalmi úthálózata

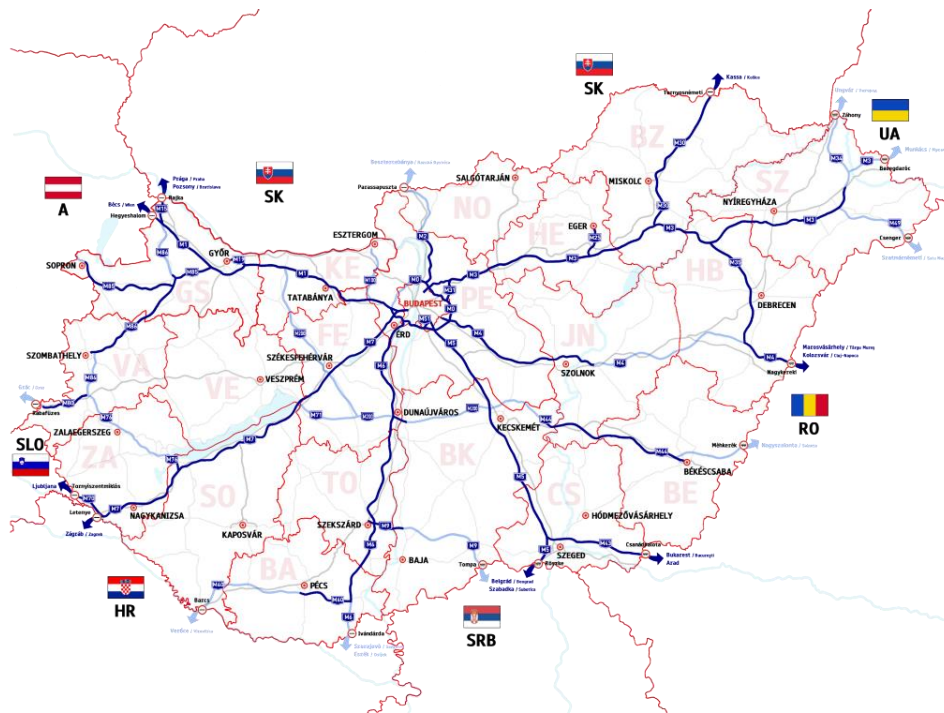


4. ábra A 2002- ben Magyarország gyorsforgalmi úthálózata (forrás: https://www.nyugat.hu/cikk/utepites_uthalozat_tervek)

A kétezres évek elején megalakult a Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt, a NIF elődje, a Nemzeti Autópálya Rt., amely országosan átvette az úthálózat fejlesztési munkáit. A beruházások megalakulásához sok intézménnyel kellett összetartania a NIF-nek. Együttműködő intézmények a tulajdonosi jogokat gyakorló szervek, a közlekedési vagy fenntartását biztosító vállalatok, az uniós pályázati struktúrák, a tervező és kivitelező cégek és egyéb más szereplővel. A rendszerváltás után az autópálya építések üteme jelentősen csökkent, míg a kétezres évekre ez az állapot jelentősen felpörgött. Nagy közreműködést adott a 2000-es kormányhatározat, amely a NA tulajdonosi hatáskörét gyakorló MFB-hez delegálta a források biztosítását, így tovább tudott határozni a fejlesztések gyorsításáról. A 2010-es év volt a legerősebb az útépítésben, több mint 160 kilométernyi új autótutat és autópályát adtak át.

Ebben az évben kezdték kibővíteni az M7-es autópálya Martonvásár és Székesfehérvár közötti bal oldali pályáját, immáron három sávossra. Balatonaligától egészen Zamárdiig tartó autótutat 2X2 sávossra bővítették ki. 61 kilométeresre bővült a Füzesabony-Polgárig tartó M3-as szakasz és a 151-es kilométer csomópontnál kezdődött meg az M30-as Emődig. Az M9-es autótutat Szekszárd és Dunaújváros között adták át. Az M3-as autópályát ismételten bővítették Polgár és Görbeháza között. Elkészült az M0-ás, M5 és M4-ig érő rész, így az M5-ös rész már Szegedig ért el. Megnyitották a Nyíregyházát elkerülő M3-as autópályát, illetve a Debrecenhez vezető M35. Ebben az időszakban az Érd és Dunaújváros közötti részt is birtokba vehették az arra autózó emberek.

2007-ben az M8-as Pentele hidjának megépítése, és a Kőröshegyi völgyhídjának megépülése történt. Az M7-es Nagykanizsa és Sormás között, és a Görbeháza-Nyíregyháza közötti M3-as szakasz. A fővárosi körgyűrű keleti szektora a Megyeri hidja is elkészült a forgalom számára.



Jelmagyarázat

	Befejezett
	Tervezett

5. ábra Magyarország jelenlegi, és jövőbeli úthálózata (forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1ly%C3%A1i)

A 5-os ábra az autópályák jelenlegi helyzetét, illetve épülő és tervezett autópályák, autótutakat mutatja. Sötétkékekkel van jelölve a már befejezett autópálya, autótút, világoskékekkel pedig az épülő, illetve tervezett szakaszok.

Napjainkban az M0-ás autótút Budapest körgyűrű Biatorbágytól, át a Megyeri hídon, a Budakalászig (11-es számú út) tart. M2-es autótút Dunakeszitől Vácig, M3 autópálya Budapestre bevezető, és kivezető szakasza Vásárosnaményig, ebből nyíló M30 Miskolcig, pár éve elérhetővé vált Miskolctól Tornyosnémeti határátkelő (SK), M35 Debrecen elkerülve belefolyik az M4 Berettyóújfalu szakaszába, M25 Füzesabonytól-Egerig, M31 autótút Péceltől Gödöllőig, M4 autótút bevezető szakasza Budapest, gyorsforgalmi útig, kivezető szakasza Törökszentmiklósig, Berettyóújfalu és Kereki (RO) határátkelőig, illetve éveken belül átadásra kerülő, jelenleg épülő Törökszentmiklóstól Kisújszállásig. M5 autópálya bevezető szakasza Budapest, Nagykőrösi út, és kivezető szakasza Röske (SRB) határátkelőig, ebből nyíló M43 Szegedtől- Csanádpalota határátkelőig (RO). Az M44 autótút megépülése kiküszöbölte, hogy a nagyon rossz minőségű 44-es számú úton jussunk el

Tiszaekécskétől Békéscsabáig, és hamarosan Tiszaekécskétől Kecskemétig rövidíthetjük le utunk idejét. M6 autópálya Budapesttől Mohácsig, M60 Mohácstól Pécsig, M6 autópálya Mohácstól Ivándárdáig tartó munkálatok folynak jelenleg is. Az M9-es autópálya Szekszárdtól indulva, keresztezve az M6 sztrádát, át a Duna folyón csatlakozik az 51-es számú útba Dusnok térségében. Szintén az M6-hoz kapcsolódó M8 autópálya Dunaújvárost köti össze Dunavecsevel, ami átjárást biztosít a Duna folyón. Az M7 autópálya Budapestet és Letenye határátkelőt (HR) köti össze, ebből nyíló M70 autópálya Letenyét Tornyiszentmiklós határátkelővel (SLO) párosítja, és az M76 autótút pár kilométeres szakasza a Balaton Dél-Nyugati oldalán található. Az M1 autópálya Budapestet Ausztria határával, a magyar oldalon Hegyeshalommal kapcsolja össze, innen átjárást biztosító M15 autópálya Rajkán juthatunk át Szlovákiába, a Győrtől induló M85 Sopronig ér, de hamarosan zavartalanul átjuthatunk Ausztriába a befejező szakaszon, ahol az M6-hoz hasonló alagút teszi izgalmassá utunkat. Az M86 az M85 Csornától indulva könnyen elérhetővé vált Szombathely városa. M80 autótút Körmendet Szentgotthárdal csatolja. Az M1, és M7 autópálya Törökbálintnál találkozik, és egymást összefonva az úgynevezett közös bevezető szakaszon juthatunk be a fővárosba.

Az autópálya építés jövőbeli tervei alapján világgazdaság nyilvánosságra hozta 2022. szeptemberében, hogy milyen jövőbeli tervei vannak a magyar gazdaságnak, autópálya építéssel kapcsolatban. A Magyar Közúttól 1237km gyorsforgalmi út üzemeltetését, illetve fenntartását vette át a Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. A terve, hogy a következő 11 évben a 1237km szakaszát még 272km-re bővíti. Az M0-ás autópályát tehermentesíteni akarják, ezért elindul az M81-es építése Komáromtól 102 kilométer hosszúságban, Székesfehérvár érintésével Sárbogárdig. A tervek szerint ez a nyomvonal M8 néven fog „futni” Sárbogárdtól az M6-os autópályát érintve a Dunán át egésze Kecskemét északi részééig, aminek hossza 76 kilométer lesz. Ebben az időszakban elfog készülni az M3-as Vásárosnamény és Beregdaróc közötti 31 kilométeres szakasz is, és így eléri az M3 autópálya az országhatárt. A tervek között van az M4-es Kisújszállástól Berettyóújfaluiig tartó 61kilométeres része is. Ebben a fejlesztéses időszakban azt az információt közölték, hogy száznál is több híd, felüljáró, aluljáró fog elkészülni. A következő 11 évben pedig 538 kilométeren felújítják a meglévő útpályákat és 273 kilométer hosszan új sávokkal bővítik ki a meglévő hálózatot.

MKIF-hez kerül 161 kilométer olyan gyorsforgalmi út, amelynek kivitelezését, illetve építését a magyar állam fogja végezni. Az új autópályák megépítése után 1670 kilométer

gyorsforgalmi útról fog a társaság gondoskodni. Az állammal kötött megállapodás alapján ez a koncesszió 35 évre szól. Az időszak végén a koncesszió társaság egy teljesen felújított garanciális úthálózatot ad vissza a magyar államnak.

Németh Tamás a Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. vezérigazgatója a Mandinernek adott interjújában megosztotta a jövőbeli céljait, terveiket. Az M1-es és M7-es autópályákat bővíteni szeretnék, illetve az M3-as három sávusra bővítése számukra az elsődleges cél. Az M1-es Győrig az M7-es Szabadbattyánig az M3-as Gyöngyösig bővül, oldalanként plusz egy sávval így ezekben a szakaszokban úgynevezett „intelligens” leállósávot alakítanak ki. Ez azt jelenti, hogy teljes értékrendűé fogják kiszélesíteni a sávot és ha esetleg baleset vagy bármilyen közúti helyzet megköveteli rá lehet engedni a forgalmat, így biztosítva a forgalom haladását. Az munkálatok elkezdését az M1-re ebben az évben, azaz 2023-ban tervezik.

Almássy Kornél-Dr. Pallós Imre-Dr. Pethő László írásos jegyzeteivel és felsorolt irodalom felhasználásával Dr. Szakos Pál Útépítés és Fenntartás című könyvében nagyon sok érdekességet olvastam. Pár dolgot szeretnék egy kicsit kiemelni. Vizsgálja a forgalombiztonsági helyzetet Magyarországon. Egyet kell értenem vele a kedvezőtlen úthálózatról. Az Európai tagállamok között Magyarország balesetek tekintetében a 14. helyet foglalja el. Persze a balesetek kialakulásában nem csak az útpálya minősége a fő ok, elsődlegesen a szabálytalanságok a KRESZ-ben. Ennek következtébe olyan intézkedéseket hoztam, ami „0” toleranciát szabályozza így a közúti balesetek számát 10 év átlagában felére csökkentették. [\(Almássy, Dr. Pallós, Dr. Pethő, & Dr. Szakos, 2013\)](#)

Az Útravaló Az Egri Közúti Építő vállalat jubileumi kiadványát sikerült beszerezni, már az első bekezdésében arról olvastam, hogy naponta használják az emberek a tömegközlekedést, illetve a személygépkocsikat. Úgy látták, hogy ilyen magas közlekedési mutatók mellett az úthálózatot folyamatosan fejleszteni kell. A régi elnevezése szerint az Egri Közúti Építő vállalat nagy jelentőséggel bírt az Észak-Magyarország közlekedésépítésében. Jellemük az útépítés és ez mellett a hídépítés volt. Fontosnak tartotta a cég a megfelelő géppark mellett a tanult szakmai embereket is. (Holló & Zsirai, Jubileumi)

2.3 Területfejlesztés

„**Területfejlesztés:** az országra, valamint térségeire kiterjedő

a) társadalmi, gazdasági és környezeti területi folyamatok figyelése, értékelése, a szükséges tervszerű beavatkozási irányok meghatározása,

b) rövid, közép- és hosszú távú átfogó fejlesztési célok, koncepciók és intézkedések meghatározása, összehangolása és megvalósítása a fejlesztési programok keretében, érvényesítése az egyéb ágazati döntésekben [1996. évi XXI. tv. 5. § a) pont].” (Építésjog.hu, 2014)

A területfejlesztési célokat, terveket kell meghatározni, előkészíteni. A Városfejlesztési Zrt. határozza meg a fejlesztéseket, a településrendezési és területrendezési tervek alapján, és a helyi önkormányzatok elképzelései révén és ezek felülvizsgálata után készül el a komplett területfejlesztési projekt. A területfejlesztéseket jellemzően pályázatokból finanszírozzák, így ennek megfelelően egy komplett stratégiai, gazdasági tervet kell létrehozni, hogy az adott pályázat minden kritériumának megfeleljen és elnyerje a fejlesztési támogatást.

A városok és falvak életkörülményeinek sok pozitív és negatív hatása lehet. Szűcs Antónia „A városlakók és nem városlakók életkörülményeit vizsgálta gyöngyösi kistérségben” című cikkében arról ír, hogy a város pozitív hatása lehet a nagysága. Több szolgáltatás érhető el akár sportolás terén vagy a bevásárlás során nagyobb az áru választék, mint egy kistérségben. Arról nem is beszélve, hogy egy városban több a munkalehetőség is. Viszont negatív hatása is van, egyik legfontosabb a közlekedés szempontja, mivel nagyobb, több közlekedési eszköz van jelen, ami dugókhöz, zajhoz vezethetnek, illetve szennyezettebb a környezet is mint egy vidéki térségben. Az ingatlanok ára jelentősen drágább egy városban mint, egy vidéki térségben. Szűcs Antónia vizsgálatában szereplő kérdőív értékelése alapján, a vidéki térségekben jelentős probléma, ami jelen van az elöregedés, kevés a fiatal, aki családjával a kistérségben települ le és ott is folytatja életét. Ez következhet az életkörülmények hátrányaiból, hogy egy kistérség fejletlenebb, mint egy középváros vagy esetleg nagyváros. A falvakban, az emberek kommunikálnak egymással érdeklődnek a másik iránt, még a városokban az emberek kevésbé érdeklődők. A kérdőív alapján, amit olvastam a tájékozódásról, a nem városlakók 44%-a hallomásból értesül dolgokról, tájékozódik, míg a városokban az emberek inkább a sajtóból, televízióból, illetve rádióból tájékozódnak. (Szűcs, 2015)

Ezeket a véleménykülönbségeket, amiket olvastam a térségek és városok között, teljes mértékben egyet tudok érteni. Adács egy kis település, jelentős itt is az elöregedés veszélye. Több helyi fiatalnak kellene itt maradnia és letelepülnie. Az emberek nagyon kommunikatívak egymással, érdeklődnek a másik iránt. Munkalehetőség kevés, az emberek többsége más városokba kényszerül utazni nap mint nap, hogy eljusson a munkahelyére.

A térszerkezet alakulását két részre lehet osztani. Először is a 90-es évekig az elő szakasz, ami a leépülési időszakot foglalja magában és a második szakasz, ami a 90-es évek után kezdődött az megújulási időszak. Nagyon nagy különbség alakult ki a városok és a falvak között. A legfejlettebb régió Budapest és vonzáskörzete, míg a keleti régiók sokkal fejletlenebbek. Ennek okai a földrajzi elhelyezkedés, a gazdasági helyzet, a munkaerő hiánya. A térszerkezet alakulás eredményezett különbségek mérséklésének fő feladata, hogy a magyar térségek és települések az európai területi és települési rendszerré valljanak és kihasználjanak minden pozitív előnyt, ami ezzel jár. (Káposzta, 2019)

2.4 Gazdaságfejlesztés

A gazdaságfejlesztés célja a Világbank szerint, hogy egy térség gazdasági kapacitását fellendítse, és ezzel biztosítsa a gazdaság jövőjét az adott térségben. (Dr. Nagy, 2020)

A gazdaságfejlesztés eszközei lehetnek, a gazdaság együttműködésének a fejlesztése, az önkormányzat gazdasági tevékenysége, a helyi termékfejlesztések, a közösségfejlesztés, a vállalkozások fejlesztése, illetve a beruházások ösztönzése. Vizsgálati módszerek lehetnek, az statisztikai vizsgálatok, kérdőívezések, dokumentációk és adatbázisok elemzése.

A településfejlesztésben nagyon meghatározó a gazdaságfejlesztés, de először is, hogy a gazdaságot tudjuk fejleszteni nagyon fontos a közösség fejlesztése. Mivel egy térségben működő helyi gazdaság az egy erős közösséget is épít. Nagyon fontos, hogy a helyi közösség mindig tájékoztatva és legyen bevonva a fejlesztésekbe. Egy gazdaság fejlesztéshez elengedhetetlen, hogy megvizsgáljuk a térség adottságait, értékeit. Ha Adács települését nézem, Adács egy mezőgazdasági jellegű település és elhelyezkedés és megközelítés tekintetében nagyon jó helyen fekszik. Fontos lenne Adács gazdaságfejlesztéséhez a helyi gazdaságok növelése

Tóth Tamás Gazdaságfejlesztési lehetőségek a jól működő településen írásában arról olvastam, hogy a gazdaság fejlesztéséhez elengedhetetlen a jól működő helyi önkormányzat, vezetés, úgy mond ez a mozgatórugója az egésznek. Ha az önkormányzati vezetők, jól átlátják a helyi közösséget és gazdasági nehézségeket és ezek kiküszöbölését akkor egy aktív

működést tudnak elérni vele. Tóth Tamás és kutatótársa Gerencsér Ilona több térséget vizsgált. Vizsgálatuk során egy jólműködő település rendkívül magas társadalmi aktivitást mutat. Folyamatosan konzultálni kell a lakossággal, civil szervezetekkel, hogy meglássuk az igényeiket, mik szorulnak fejlesztésre egy adott településen. Egy jó vezetőt a meglátása szerint a közösséggel való közös nyelv, közös gondolkodás különbözteti meg a többitől. (Tóth, 2018)

2.5 Vidékfejlesztés

„A vidékfejlesztés a közös agrárpolitika „második pillére”. Javítja a vidéki térségek társadalmi, környezeti és gazdasági fenntarthatóságát, és ezáltal megerősíti a jövedelemtámogatásból és piaci intézkedésekből álló „első pillért”. (agriculture.ec.europa.eu, 2023)

A vidékfejlesztése szakpolitikai fontossága az ezredforduló óta növekszik az európai Unióban és Magyarországon. Ezt támasztja alá, hogy az európai bizottság 2040-ig egy erősebb, ellenálló vidéki jövőképet fogalmazott meg, melyet uniós szinten a Vidékfejlesztési Cselekvési terv elfogadásával, illetve az uniós, nemzeti regionális és helyi szereplők körét aktivizáló Vidéki Paktum megalapításával, eddig nem alkalmazott vidékfejlesztési megoldásokkal kíván elérni. (Goda, Hamza, Mezei, & Rácz, 2022)

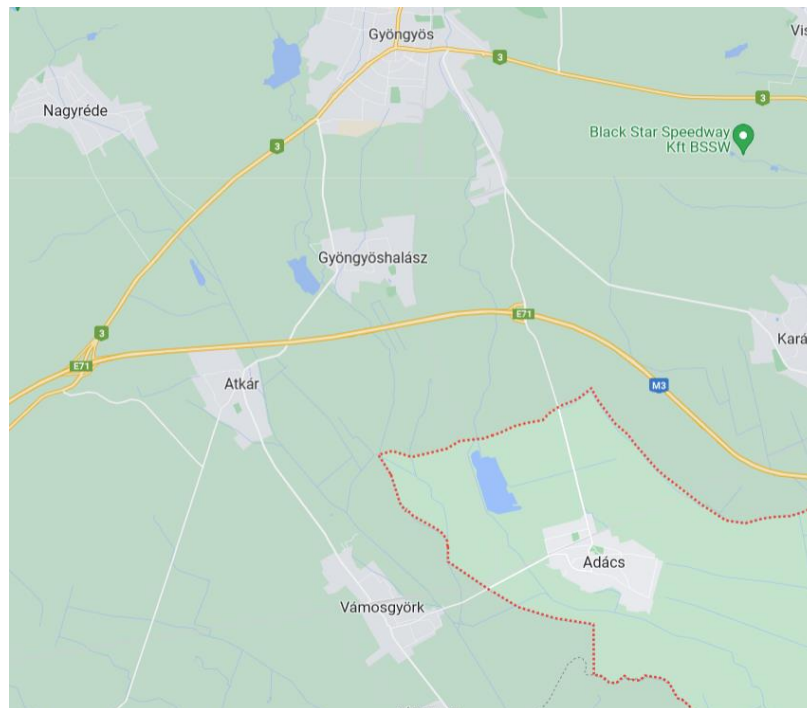
A vidékfejlesztés problémáiról Demeter Petra és Ritter Krisztián „A Vidék Társadalmi problémáinak Javítási Lehetősége Egy Primer Kutatás Tükrében” című írásában olvastam. Véleményük szerint manapság a vidéki térségekben az egyik legmeghatározóbb probléma a hátrányos helyzetű népesség növekedése. Sokszor jellemző, hogy a „tanult” fiatalok elvándorolnak egy adott térségből, így ez elősegíti a mélyszegénység kialakulását. Sajnos a hátrányos helyzetű emberek nem tanulnak tovább, alacsony iskolai végzettséggel rendelkeznek. A szerzők kutatást végeztek, hogy lehet-e befolyásolni azokat az embereket, akik eltérő hagyományokkal, szokásokkal, életmóddal rendelkeznek és az előítéletek mellett, hogyan lehet befolyásolni a diákok tovább tanulási hajlandóságát. Kiskunlacházán primer és szekunder kutatást végeztek. A primer kutatást 2016 őszén a Kiskunlacháza-Áporka Általános Iskolai Társulás tagintézményében. A tagintézményben a roma kisebbség aránya 30% felett volt, a hátrányos helyzetűként azonosítható tanulók aránya pedig 50% felett. A kutatáshoz strukturált mélyinterjúkkal és kérdőíves felmérésekkel gyűjtöttek adatot. Az interjút az iskola dolgozóival, tanáraival készítették, még a kérdőívet az alsó tagozat 4. osztályos, valamint a felső tagozat 5. és 6. osztályos tanulóival. A kutatási eredmények során

kíváncsiak voltak arra, hogy vajon a gyerekek miért szeretnek iskolába járni, milyen pozitív és negatív motivációik vannak. A 4. osztályban 94%-os pozitív megnyilvánulás volt, alig fogalmaztak meg negatív jelzót. Ezzel szemben a felső tagozatsoknál már 100%-ban megjelentek a negatív válaszok is. Az intézményben nagy hangsúlyt fektetnek az informatikai képzésre, melyen a diákok erő szeretettel részt vesznek, akár külön fakultációkon is. A kutatás alapján választ kaptak arra a kérdésre is, hogy szeretnék-e tovább tanulni. A diákok nagy része tovább szeretne tanulni, viszont egyes adatok alapján a roma származású diákok nem fejezik be a nyolcadik osztályt sem. (Demeter & Ritter, 2017)

3 Saját vizsgálat

3.1 Kutatási célok, kutatási kérdések, hipotézisek

Szakdolgozati témámnak Adács közlekedését választottam, ezt körülvevő vizsgálandó kérdésköröket. A kutatásom célja, hogy választ kapjak kérdéseimre a lakosságtól és össze tudjam hasonlítani az én álláspontommal, hogy ők is esetleg azokat a problémákat tartják-e fontosnak, amit én vagy teljesen más állásponton vannak és egy új megközelítést kap a kérdéskör. Adács település lakossága támogatja a településről a kamionforgalom kiszorítását, az elkerülő út kiépítését. Szerintem, ha Adács közlekedését vizsgáljuk ez az első legfontosabb kérdés. Adács az M3 autópálya leosztójához közel eső település, ami az átmenő kamionforgalom számát megnöveli a faluban. A 6. ábrán látható, hogy az M3-as leosztót igénybe vevő gépjárművek, ha Vámosgyörkre vagy attól délebbre levő településekre szeretnének eljutni, át kell haladniuk Adács központján.



6. ábra Gyöngyös-kelet Mátrafüred leosztó

(Forrás: <https://data2.openstreetmap.hu/hatarok/hatarok.php?hatar=Ad%C3%A1cs>)

Adács vezetése már számos javaslatot tett-e kérdéskörben, hogy kellene egy elkerülő utat építeni, ami kizárná a faluból az áthaladó kamionforgalmat. Ez zavaró lehet szerintem, mivel ez zajjal, nagy porral, illetve akadályozhatja egyéb más közlekedéseit is.

Arra voltam kíváncsi, hogy a településen lakók is így gondolják-e vagy nekik egy teljesen más véleményük van ezzel kapcsolatban. Adácson átmenő kamionforgalom az utóbbi 10 évben a kétszeresére nőtt, ugyan csak egybevégt az előző vizsgálati kérdéskörrel. Mivel, ha a

lakóközösség is úgy gondolja, hogy a kamionforgalom jelentősen megnőtt, célszerű az elkerülő út kiépítése. A tömegközlekedés használatának vizsgálatát is jelentősnek tartom, hogy ezt gazdasági szempontból teszik az emberek, vagy esetleg teljesen más megközelítésből. Tömegközlekedést használhatnak, gazdasági célból, amire a vizsgálatom kiterjed vagy esetleg környezetvédelmi okokból, vagy olyan is lehet, hogy nincs személyautó a családban, nem rendelkeznek jogosítvánnyal és ezért használnak tömegközlekedést. Sok helybéli nem a faluban dolgozik, hanem a környező gyárak adnak munkalehetőséget vagy esetleg más alternatív hely ad nekik munkalehetőséget. Fontos szempontnak tartom, ha a közlekedést vizsgáljuk, hogy milyen közlekedési formát vesznek igénybe ahhoz, hogy eljussanak a munkahelyükre.

Vizsgálatom arra is kiterjedt, hogy akik nem lakóhelyükön dolgoznak saját gépjárművel járnak dolgozni, vagy esetleg más alternatív eszközt használnak erre a célra. Saját tapasztalatom, hogy egy nagybevásárlást, mi Gyöngyösön szoktuk végrehajtani valamelyik nagyobb bevásárlóközpontban és saját személyautóval. Ebből adódott a kérdés, hogy a lakosság többi tagja is így jár-e el vagy esetleg teljesen máshol veszi igénybe az alapvető szolgáltatásokat, és nem is személyautóval, mint ahogy azt én gondoltam. Adácson a kerékpáros infrastruktúra nincs kiépítve. Napi szinten azt veszem észre, hogy a lakosság helybeni közlekedésre inkább személyautót használ, mint kerékpárt. Azt szeretném vizsgálni, hogy többen használnak személyautót helybeni közlekedésre az milyen okból is van. Ebből kínálkozik, hogy ha ki lenne építve a kerékpáros infrastruktúra, az emberek nagyobb biztonságban éreznék-e magukat kerékpározás közben, többen használnák-e ezt a közlekedési formát. Személy szerint én is a faluban történő helybeni közlekedésre személyautót használok és ennek az egyik oka ez, hogy nem érzem magam biztonságban a kamionforgalom végett egy forgalmasabb útszakaszon.

Ezen kutatási célok mentén fogalmaztam meg hipotéziseimet.

H1: Adács település lakossága támogatja a településről a kamionforgalom kiszorítását, az elkerülő út kiépítését.

H2: Adácson a település lakossága szerint az átmenő teherforgalom az utóbbi 10 évben legalább kétszeresére növekedett.

H3: Az elmúlt évek gazdasági helyzete a lakosságot rákényszerítette a tömegközlekedésre.

H4: A térségben lakók, akik nem lakóhelyükön dolgoznak saját gépjárművel járnak dolgozni.

H5: A településen lakók alapvető szolgáltatásokat a közeli városokban saját személyautóval történő közlekedéssel veszik igénybe.

H6: Az adácsiak többen használnák helyi közlekedésre a kerékpárt, ha biztonságosan tudnának vele közlekedni.

3.2 Vizsgálat körülményeinek, helyszínének bemutatása

Vizsgálat helyszínének Adács települést választottam. Adács Heves Vármegyében, a Mátraalja déli részénél helyezkedik el, Gyöngyöstől mintegy 11 km-re található. Adács teljes népessége 2022-es adatok alapján 2679 fő, területe pedig 37,94 km². Adács hagyományosan egy mezőgazdasági jellegű település. A 90-es években megépült Adácsot Gyöngyössel összekötő út, amely megszüntette zsáktelepülés jellegét. Azóta kiépült az M3-as autópálya, amely tovább javította a közlekedés helyzetét, illetve vonzóvá teheti a befektetők számára is. Teljes infrastruktúra kiépült a térségben, a lakások túlnyomó részt ivóvízzel vannak ellátva. A kétezres években kiépült a szennyvízhálózat és kábeltévé hálózat is. A faluban kevés vállalkozás működik, ezért az emberek túlnyomó része más városokba járnak el dolgozni a megélhetés végett. Adács polgármestere Soha Márton. A képviselő-testületet hat fő alkotja, akik, az önkormányzat feladatát látják el. A térségben található általános iskola, óvoda és 2019-től már bölcsőde is.

A vizsgálatomhoz kérdőívet készítettem és interjút készítettem a helyi önkormányzati képviselő egyik tagjával, hogy még hitelesebb választ kapjak a kialakított hipotézisekre. A kérdőívemet az egyik legnépszerűbb közösségi platformon osztottam meg az adácsi lakosok számára és kértem őket, hogy segítsék munkámat a kitöltéssel. E mellett megkerestem személyesen olyan lakosokat, akik tudom, hogy nem használnak internetet és ők papír alapon töltötték ki a kérdéssort, melyet utána én töltöttem fel az adatbázisba. A teszt kitöltése név nélküli anonim volt, így benne lehet az a tény, hogy esetleg valaki nem a valós dolgot állította. Interjúm ugyan arra a szisztémára épült, mint a kérdőívem, próbáltam ugyan úgy felépíteni. Interjúmat Adácson készítettem el, a képviselő lakóhelyén.

3.3 Vizsgálati minta és módszerek bemutatás

Vizsgálatom során primer kutatást végeztem, hogy választ kapjak a hipotéziseimre. A **Primer kutatás** egy olyan kutatási forma, melyben a vizsgálódó személy közvetlenül és célzottan gyűjt össze anyagot a vizsgálandó területhez. Adács közlekedés vizsgálatához egy kérdőívet készítettem, mely 18 kérdésből tevődik össze, illetve Adács képviselő testület egyik tagjával személyes interjút készítettem. **Kérdőívemet** főként zárt kérdésekből állítottam össze. A legutolsó kérdésem egy nyitott kérdés, ahol a faluban élők véleményére vagyok kíváncsi, hogy hogyan látják Adács közlekedését 10 év múlva. Kérdőívemet 6 szakaszra osztottam, melyeknek a megválaszolása kötelező volt, viszont az egy nyitott kérdésem, megválaszolásáról a kérdőívet kitöltő döntött, hogy fel akarja-e ebben a témában vállalni a véleményét, név nélkül. A **személyes interjú** folyamán ugyan azon vizsgálandó kérdésekhez gyűjtöttem anyagot, csak egy települési vezető személytől, aki a falu érdekeit szem előtt tartva látja az esetleges problémákat.

Az interjúm egy strukturált interjú volt, előre meghatározott kérdésekkel, ugyan arra a szisztémára épült, mint a kérdőívem, pont azért, hogy egy vezető személy a falu érdekeit szem előtt tartva, hogy látja a helyzetet és tényleg van-e az esetleges változásra hajlam, illetve lehetőség. Az interjút Bagi Krisztián **helyi képviselővel** készítettem, aki a Pénzügyi bizottság elnöke és Környezet védelmi bizottság tagja is. Az interjú első kérdései személyes jellegű kérdések voltak, hogy kicsit megismerjük az interjúalanyomat és utána tértünk át a vizsgálatom kérdéseire.

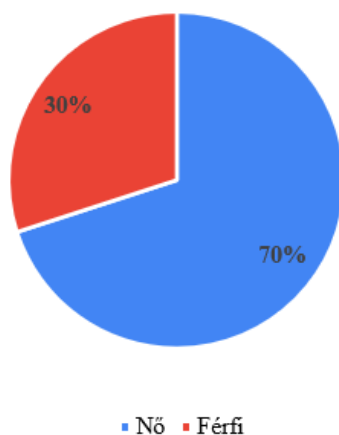
A kérdőívem (I. sz. melléklet) első szakaszban személyes jellegű kérdéseket tettem ezzel is próbáltam kiszűrni, annak a veszélyét, hogy esetleg egy nem kompatibilis személy tölti ki a kérdőívem, amely az adácsi lakosok számára szól. Az első szakaszban, ha valaki azt a választ adta, hogy nem **rendelkezik jogosítvánnyal**, akkor egyből a harmadik szakaszra ugrott, mivel neki teljesen felesleges kitölteni a második szakaszt. A kérdőívem második szakasza a **személygépkocsi** kérdésköreit foglalta magába, melyben meg szerettem volna tudni, a lakosok vezetéséhez való hozzáállásukat, illetve, hogy a lakosok, rendelkeznek-e személyautóval. Harmadik szakasz a **kamionforgalmat és a kerékpár használat** kérdéskörét foglalta magába. Itt minden olyan jellegű kérdést feltettem, ami segít választ kapni a vizsgálandó kérdéseimre. Negyedik szakasz a **Tömegközlekedés** volt, mely három lényegre törő kérdést foglalt magába. Az ötödik szakasz egy olyan rész a kérdőívembe, hogy ez csak azoknak jön elő mint, kérdés, akik a negyedik szakaszban arra a kérdésre, hogy a **munkahelyére, illetve oktatási intézményébe való eljutáshoz** jellemzően, milyen

közlekedési formát használ. Esetleg, ha valaki a válaszlehetőségek közül az egyéb lehetőséget válaszolta, akkor jön fel az ötödik szakasz, mely az egyéb közlekedési eszközöket foglalja magába és ide ki lehet fejteni, hogy milyen közlekedési eszközről is van szó. A hatodik szakasz a **szolgáltatások** elnevezést kapta, itt a szolgáltatások igénybevételének elérésére használt közlekedési formára kérdez rá a kérdéssor.

A hipotézisek vizsgálata érdekében kvantitatív kutatást végeztem, illetve interjút készítettem. Kvantitatív kutatás jelentése, hogy egy adott csoport alappilléren gyűjt a vizsgálandó személy adatot. Legelterjedtebb fajtája a kérdőív, mely során a mennyiségi adatok lényegesebbek, hogy a válaszadók hány százaléka adott egyforma választ egy adott kérdésre. A kérdőívemből kapott válaszokat legyűjtöttem Excel formájában és abból közöltem az eredményeket, lehetőségeket a vizsgálandó kérdéssorra. Interjúmat World formájába vezettem fel és innen csatoltam a kérdőívhez kapott válaszokhoz. A kérdőív és interjún kapott eredményeket hipotézisek mentén értékeltem. Különböző diagrammok segítségével próbáltam átláthatóbbá tenni egy-egy vizsgálandó kérdéskörre a választ.

Kérdőívem első szakaszában személyes jellegű kérdéseket tettem fel, amelyek a kérdőívet kitöltők nemére, életkorára vonatkozott. Azt is megszerettem volna tudni, hogy születésétől kezdve él-e Adácson, vagy csak beköltözött. Mivel a vizsgálatom nagy része a közlekedésre épül ezért személyes kérdésként fontosnak tartottam, hogy a kérdőívet kitöltő személy rendelkezik-e jogosítvánnyal.

Kérdőívet kitöltők nők és férfiak aránya



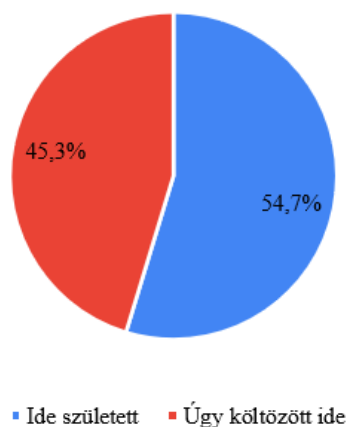
7. ábra Nemek aránya (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján, saját szerkesztés, 2023)

170 fő töltötte ki a kérdőív soromat, melyből 70% nő volt és 30% férfi. Ez egyébként arra is rámutat, hogy a nők sokkal aktívabbak egy internetes kérdőív kitöltésében, mint a férfiak.

Lekérdezésem alapján megtudtam, hogy a nők 52%-a Adácsra született és 48%-a pedig beköltözött a településre. Férfiak tekintetében a kérdőívet kitöltők 61%-a Adácsra született és a 39%-a pedig beköltözött.

A **kérdőív kitöltés alap feltétele** volt, hogy csak olyan **személy** töltheti ki, aki **Adácson él**. Ezt is próbáltam szétbontani, hiszen volt olyan hipotézisem, ami egy 10 éves intervallumra épül, tehát csak olyan tud erre érdemi választ adni, aki már tíz éve legalább Adácson él. Ebből kifolyólag arra voltam kíváncsi, hogy a kitöltő személyek Adácsra születtek, vagy úgy költöztek be.

Mióta él Ön Adácson

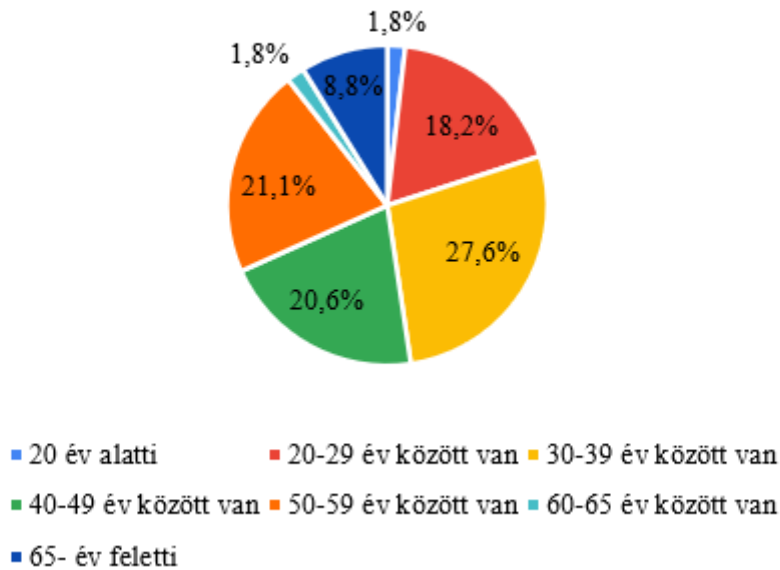


8. ábra A kérdőívet kitöltő személy mióta élén Adácson (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

A kérdőívet kitöltők 54,7%-a ide született és a maradék 45,3 %-a pedig úgy költözött a faluba.

Fontosnak tartom, hogy a válaszadókat korcsoportokra bontsam, így ez alapján is le tudtam kérdezni adatok. Először is nézzük meg, hogy alakult a kérdőívet kitöltők aránya korcsoportra bontva, A válasz lehetőségeket 7 korcsoportra bontottam, a legalacsonyabb a 20 év alattiak voltak a legmagasabb pedig a 65 év felettiak. A köztes éveket pedig próbáltam logikusan felépíteni.

Korcsoport alakulása



9. ábra Korcsoport alakulása (Forrás: Kérdőívészés által kapott válaszok alapján)

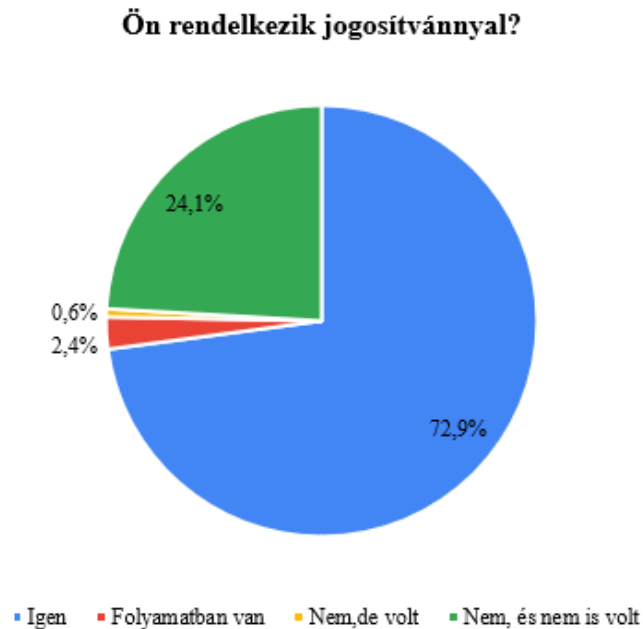
A legnagyobb számban a 30-39 év között lévő korhatárt 27,6%-kal adott választ a kérdéssoromra. 21,2%-a volt az 50-59 év közötti korcsoportnak és 20,6% pedig a 40-49 év közöttiek. Legkisebb számban a 20 év alatti korhatár volt, illetve a 60-65 év közöttiek csoportja. A 65- év feletti 8,8%-a adott választ.

Az utolsó személyes jellegű kérdés, ami nagyon fontos volt még, hogy rendelkeznek-e jogosítvánnyal. Négy válaszlehetőséget adtam meg igen rendelkeznek, folyamatban van, nem, de volt és nem és nem is volt.

Interjúmat Bagi Krisztián **helyi képviselővel** készítettem, aki a Pénzügyi bizottság elnöke és Környezet védelmi bizottság tagja is. Érdekesnek találtam, hogy a 30-as éveiben járó fiatal vajon mi vonzotta, hogy képviselőnek induljon a falujában. Adács elég frekventált helyen helyezkedik el, épülnek folyamatosan a gyárak a közeli ipari parkban, így a fiataloknak rengetek munkahelyet tudnak biztosítani. Adács egyre népszerűbbé válik a fiatalok körében, így 2019-ben a választások alkalmával úgy döntöttem, hogy helyi önkormányzati képviselőnek indulok, hogy az itt élők, valamint a jövőben esetleg ide költöző fiatalok érdekeit képviseljem.

3.4 Az eredmények bemutatása

Szeretném bemutatni a saját kutatási módszereim által kapott eredményeket, amit Adács községben végeztem.

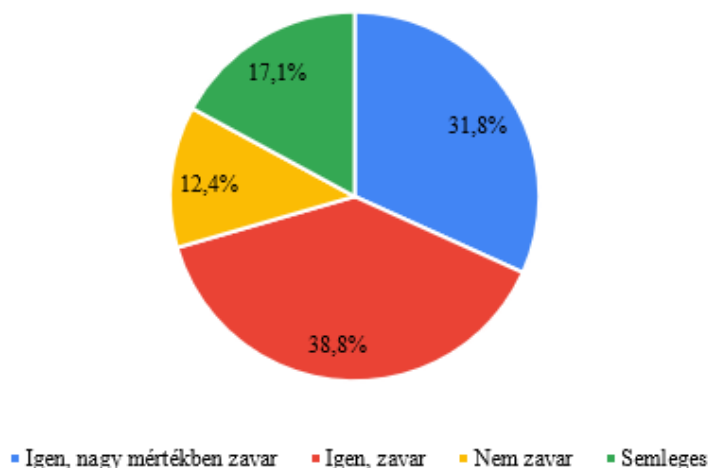


10. ábra Jogosítvánnyal rendelkezők aránya (Forrás: Kérdőívész által kapott válaszok alapján)

A válaszadók 0,6%-ának nem rendelkezik már jogosítvánnyal, de volt neki. 72,9%-a rendelkezik jogosítvánnyal, 2,4%-nak pedig folyamatban van a jogosítvány. 24,1%-a nem rendelkezik jogosítvánnyal és nem is volt neki.

Első vizsgálatom az volt, hogy vajon **„Adács település lakossága támogatná-e a településről a kamionforgalom kiszorítását, és így elkerülő út kiépítését”**. Négy válaszlehetőséget adtam meg ami közül lehetet választani. Igen, nagy mértékben zavar, vagy csak igen zavar, lehet olyan is, akit nem zavar vagy semleges marad ebben a témában.

Zavarja Önt a faluban áthaladó kamionforgalom?



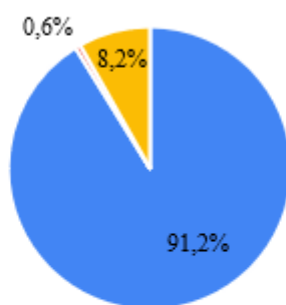
11. ábra A faluban áthaladó kamionforgalomról kialakuló vélemény (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

A válaszadók 31,8%-a azt a választ adta, hogy nagy mértékben zavarja és 38,8%-a pedig, hogy zavarja. Tehát a válaszadók 70,6%-át zavarja az áthaladó kamionforgalom a településen. A válaszadók 12,4 %-át nem zavarja 17%-a pedig semleges maradt ebben a témában.

Szűréseket végeztem, azzal kapcsolatban, hogy a nemek aránya, hogy oszlik meg az igen nagy mértékben zavar és az igen zavar válaszok összeségében. A nők 71,7%-át zavarja és nagy mértékben még a férfiakat, ha nézzük 28,3%-a nyilatkozott így.

Nézzük meg ugyan ezt a kérdést korcsoportra lebontva, hogy mely korcsoportot zavarja és mely korcsoport az, akit nem zavar. 20 év alatti korcsoportba tartozókat egyáltalán nem zavarja a faluban áthaladó kamionforgalom. A 20-29 év közöttiek 14%-át zavarja, a 30-39 év közöttiek 30%-át, a 40-49 év közöttiek 21%-át, 50-59 év közöttiek 25%-át, a 60-65 év közöttiek 1%-át és a 65- év feletiek 9%-át zavarja a kérdőívet kitöltők között.

Ön támogatná az adácsi elkerülő út megépülését?



- Igen, támogatnám az elkerülő út megépülését, mert akkor jelentősen csökkenne a településen a kamionforgalom
- Nem támogatnám az elkerülő út megépülését és így a kamionforgalom kiszorítását
- Nem foglalkozom vele

12. ábra Az adácsi elkerülő út megépülése (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

Azt, hogy támogatnák-e a kamionforgalom kiszorítását, az elkerülő út kiépülését erre teljes mértékben egyértelmű választ kaptam.

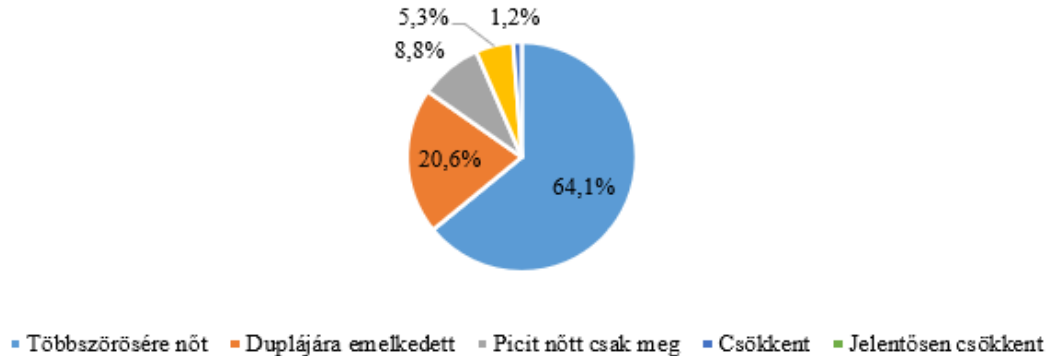
A válaszadók 91,2%-a azt nyilatkozta, hogy támogatnák az elkerülő út megépülését, mert akkor jelentősen csökkenne a településen a kamionforgalom. Lekérdezések segítségével, megtudtam, hogy az, aki az előző kérdésben semleges maradt, itt ennél a kérdésnél mégis támogatná az elkerülő út megépülését.

Képviselő úrtól megtudtam, hogy a faluban nagyon nagy mértékben jelen van az áthaladó kamionforgalom, ami zavaró a lakosok számára. A kamionok az autópályáról lehajtva Adácson keresztül haladnak a járszás felé. Nagyon veszélyes, mivel a sebességhatárt sem tartják be, ezért megtették az intézkedéseket a probléma visszaszorításának érdekében. A fő útra sebességmérő VÉDA kapuk lesznek felszerelve, hogy a lakosság biztonságosabban érezze magát. Az elkerülő út megépítése benne van a falu 5 éves tervében, amit nagyon szeretnének megvalósítani. Az elkerülő út megépítése azért lesz fontos, hogy a nagymértékű kamionforgalmat eltudják terelni a falu központi részétől. A kapott válaszokat eltudtam fogadni.

Második vizsgálendő témakörhöz kapcsolódóan érdekesnek találtam, hogy vajon, hogy gondolják a kérdőívet kitöltők, hogy **„Adácson az átmenő teherforgalom az utóbbi 10 évben legalább kétszeresére növekedett”**. Itt hat válaszlehetőséget adtam meg, amivel ki lehetett fejteni álláspontjukat. Először is többszörösére nőtt vagy duplájára emelkedett,

esetleg csak picit nőtt meg vagy nem változott, lehet, hogy úgy gondolják csökkent vagy jelentősen csökkent.

Ön szerint, hogyan alakult az áthaladó kamionforgalom a településen az utóbbi 10 évben?



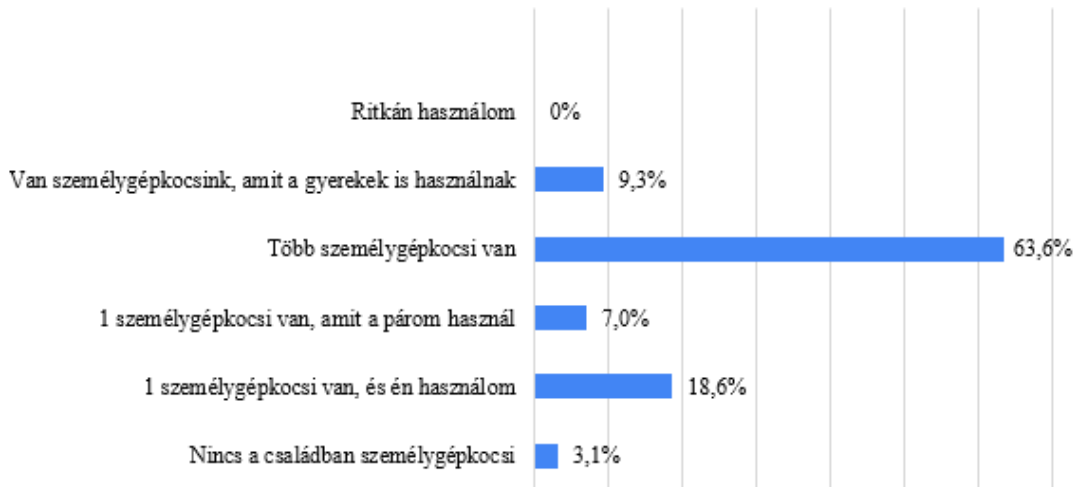
13. ábra Áthaladó kamionforgalom alakulása az utóbbi 10 évben (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

Az átmenő teherforgalom a lakosok szerint 64,1%-ban nem kétszeresére növekedett, hanem többszörösére. 20,6%-a nyilatkozta azt, hogy duplájára emelkedett. Lekérdezések segítségével megnéztem, hogy akik úgy gondolják, hogy többszörösére, illetve duplájára nőtt azok Adácsra születtek vagy úgy költöztek ide. A válaszadók alapján 59%-a volt, aki Adácsra született és 41%-a pedig aki úgy költözött ide, de mégis úgy gondolja, hogy az utóbbi 10 évben többszörösére vagy duplájára nőtt az áthaladó kamionforgalom. A válaszadók 0,7%-a 20 év alatti volt, 17%-a 20-29 év között, 29%-a 30-39 év között, 40-49 év közöttiek 19%-ban válaszoltak, 23%-ban az 50-59 év közöttiek. A 60-65 év közöttiek közül csak 1%-ban volt jelen és a 65- év felettiak pedig 10%-ban nyilatkoztak. Válaszok közül megnéztem, kik azok, akik azt a választ adták, hogy csökkent vagy jelentősen csökken esetleg picit nőtt csak meg. Ezeket a válaszokat nagy százalékban nők választották meg. 80%-ban úgy költöztek ide és 20%-a, aki Adácson él születése óta.

Interjúm során, az interjúm alanya is azt a választ adta, hogy az utóbbi 10 évben mérhetetlen növekedést mutatott a kamionforgalom betódulása a községbe. A kapott válaszokat el tudtam fogadni.

Harmadik hipotézisem, hogy az **„elmúlt évek gazdasági helyzete a lakosságot rákényszerítette-e a tömegközlekedésre”**. A kérdőívet kitöltők 72,9%-a rendelkezik jogosítvánnyal. Ehhez a kérdéskörhöz megvizsgálom, a háztartások személygépkocsi állományát.

Mi jellemző az Ön és szűk családjának a személygépkocsi állományára és használatára

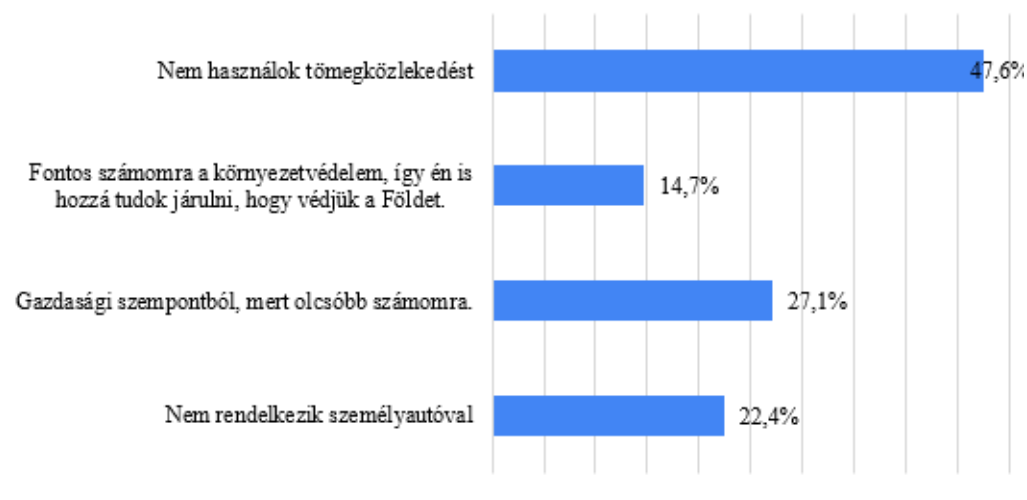


14. ábra Személygépkocsi állomány és használat (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

63,6%-ban a családoknak már több személygépkocsija van, ami azt mutatja, hogy nem függenek egymástól. 18,6%-ban 1 személygépkocsi van, amit csak a tulajdonosa használ, 7%-ban ugyan csak egy személygépkocsi, amit csak a kérdőívet kitöltő párja használ és 9,3%-ban van személygépkocsi, amit a gyerekek is használnak a családban. Az, az válaszlehetőség, hogy nincs személygépkocsi a családban 3,1%-a, a kérdőívet kitöltő személyek között. Nézzük meg, hogy a lakosok, hogy vélekedtek a tömegközlekedéshez kapcsolódó kérdéskörrel.

Az kérdőívem eredményét az **interjú során** képviselő úr is megerősítette, mert tőle is azt a választ kaptam, hogy a helyiek általánosságban már egy személyautóval rendelkeznek.

Ön milyen okból használ tömegközlekedést (több választ is meg lehet jelölni)



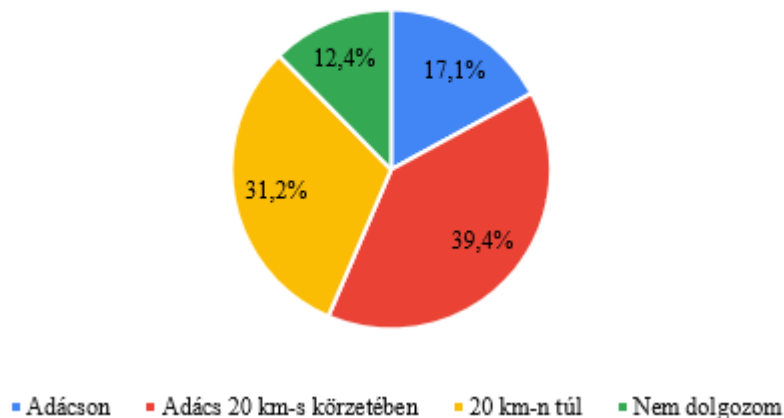
15. ábra Tömegközlekedés használatának okai (Forrás: Kérdőívész által kapott válaszok alapján)

Először is az emberek 22,4%-a nem rendelkezik személyautóval és ezért használ tömegközlekedést. 27,1%-a mondja azt, hogy gazdasági szempontból, mert olcsóbb és 14,7%-a veszi figyelembe a környezetvédelmet, mellyel úgy gondolja, hogy így ő is hozzá tud járulni ahhoz, hogy védjük a környezetet. 47,6%-a nem használ egyáltalán tömegközlekedést, ők más alternatív közlekedési formát vesznek igénybe. Mivel több választ is meg lehet jelölni, így megnéztem a lekérdezések segítségével, hogy a kérdőívet kitöltők, akik több válaszlehetőséget adtak meg, melyeket is részesítették előnyben. A több választ megjelölők között 58,8%-a jelölte be, hogy fontos a környezetvédelem és gazdasági szempontból is használnak tömegközlekedést, 23,5%-a pedig nem rendelkezik személyautóval és gazdasági szempontból, 17,6%-a pedig nem rendelkezik személyautóval és fontos számára a környezetvédelem ezért használ tömegközlekedést. Akik nem használnak tömegközlekedést azok 100%-ban rendelkeznek jogosítvánnyal.

Bagi Krisztián nem használ tömegközlekedést, számára sokkal gyorsabb és egyszerűbb személyautóval közlekedni, mivel napi szinten nagyon sokat utazik.

Vizsgáltam a kérdőívem segítségével, hogy **„a térségben lakók, akik nem lakóhelyükön dolgoznak saját gépjárművel járnak dolgozni”**. Ehhez a vizsgálandó kérdéshez, először azt szerettem volna megtudni, hogy az emberek munkahelye, illetve oktatási intézménye, milyen távolságban található meg a településtől. Próbáltam négy részre szétbontani a válasz lehetőségeket. Először is lehetnek olyanok, akik Adácson dolgoznak vagy járnak iskolába, lehet Adács 20km-es körzetében esetleg 20km-en túl vagy egyáltalán nem dolgoznak.

Ön munkahelye/Oktatási intézménye, mely településen található

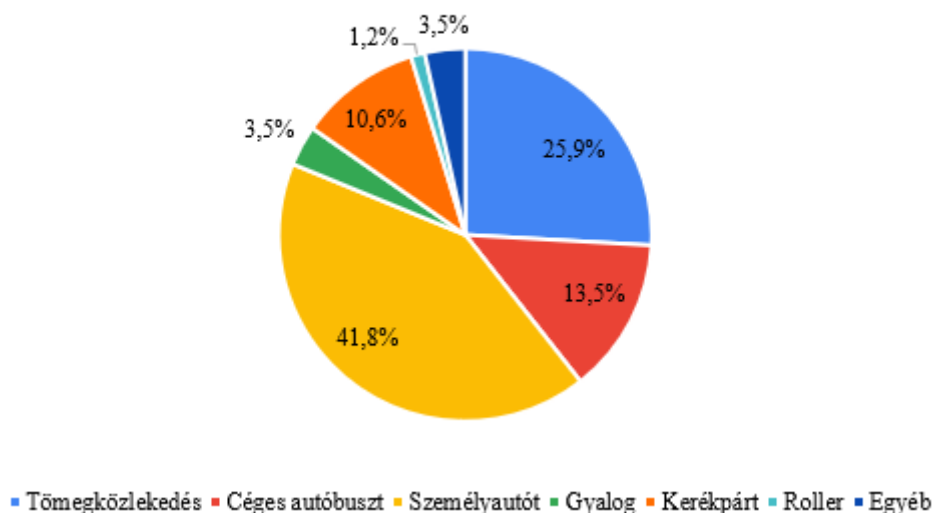


16. ábra Munkahely és Oktatási intézmény elhelyezkedése (Forrás: Kérdőívész által kapott válaszok alapján)

39,4%-a nyilatkozott úgy, hogy Adács 20km-s körzetében található meg a munkahelye vagy oktatási intézménye. 31,2%-a 20km-en túl, 17,1%-a Adácson és 12,4%-a valamilyen okból kifolyólag nem dolgozik. Adács 20 km-s körzetében, akik tömegközlekedést használnak személyes kérdések segítségével szűréseket végeztem és korcsoportokra megnézve. A 20 és 29 éves korig 20%-ban használnak tömegközlekedést Adács 20 km-s körzetében. A 30-39 év közöttiek 40%-a, a 40-49 év közöttiek 20%-a és az 50-59 év közötti korosztály 20%-a használt tömegközlekedést Adács 20 km-s körzetében.

Interjú alanyom elmondta, hogy tömegközlekedést nagyrészt diákok használnak. A hétköznapi reggel 7 órás menetszerinti járatra 2 autóbust is indítanak, hogy a diákok mellett felférjenek más utasok is.

A munkahelyére/oktatási intézményébe való eljutáshoz jellemzően, milyen közlekedési formát használ?



17. ábra Munkahelyre és Oktatásiintézménybe való eljutáshoz használt közlekedési forma (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

A válaszadók majdnem fele azt nyilatkozta, hogy személyautóval jár munkahelyére, oktatási intézményébe. Ez már azért nem meglepő, mivel nagyon sokan rendelkeznek jogosítvánnyal, családon belül nagy számban van személyautó. A tömegközlekedés használata, eléggé visszaesett, kényelmesebbnek tarták a személyautó használatát.

Adácsra a környező gyárak céges autóbust indítanak. A faluban vannak megállóhelyek, ahol felveszik a lakosokat és elviszik őket a munkahelyükre. Ez mellett véleményem szerint sokan vonattal is közlekednek, de túlnyomó részt az emberek inkább személyautót használnak.

Megvizsgáltam azt az állításom, hogy a **„településen lakók az alapvető szolgáltatásokat a közeli városokban saját személyautóval történő közlekedéssel veszik igénybe”**. Adács lakosságának az a része, aki kitöltötte a kérdőívet 72,9%-ban rendelkezik jogosítvánnyal. A háztartások nagy részében már több személyautó van, így a családtagok, akik rendelkeznek jogosítvánnyal kényelmesen tudják használni. Először szeretnék arra választ kapni, hogy az emberek, akik a kérdőívet kitöltötték, hogy állnak a vezetéshez, milyen a vezetéshez való hozzáállásuk.

Kérem jelölje be, mi jellemző az Ön vezetéshez való hozzáállására.

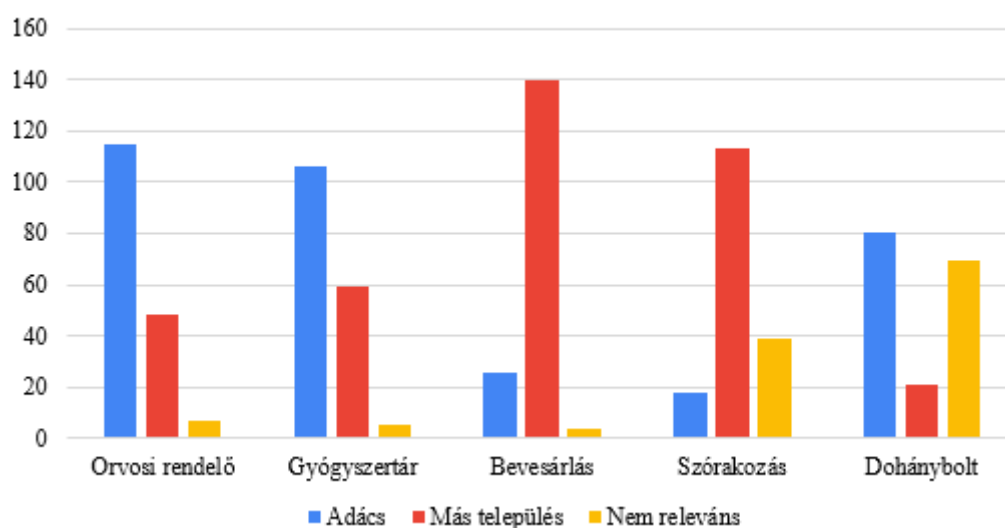


18. ábra Vezetéshez való hozzáállás (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

A lakosok vezetéshez való hozzáállásá 68,2%-ban azt mutatja, hogy nagyon szeretnek vezetni. 19,4%-a semleges választ adott és 7%-a fél a vezetéstől és ugyan csak ennyi százaléka egyáltalán nem szeret vezetni.

A kérdések segítségével, nézzük meg, hogy a kérdőívet kitöltők az alapvető szolgáltatásokat hol veszi igénybe. Alapvető szolgáltatásokat jelöltem be, ilyen az orvosi rendelő, gyógyszertár használata, a bevásárlás, a fiatalok számára a szórakozási lehetőség vagy akár sokak számára, akik dohányoznak a dohánybolt használata. Válaszlehetőségek közül három lehetőséget adtam meg, az egyik lehetőség Adács vagy más település és a nem releváns, akik nem végzik az adott szolgáltatást.

Ön az alábbi szolgáltatásokat hol veszi igénybe?



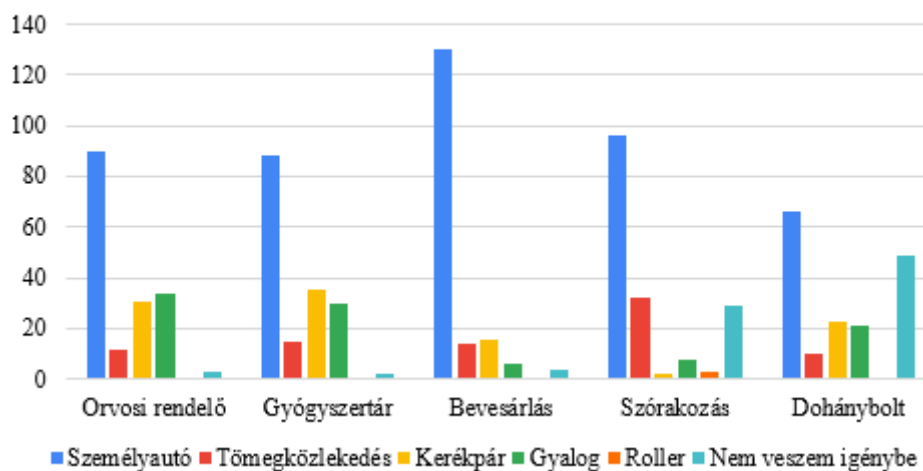
19. ábra Szolgáltatások igénybevétele (Forrás: Kérdőívész által kapott válaszok alapján)

Az emberek az orvosi rendelő használatát nagy számban Adácson veszik igényben és a gyógyszertár használatát is. A gyógyszertár használatánál 50 főnél több személy más településen használja. A bevásárlást kis számban végzik Adácson, túlnyomó részt más településen vásárolnak be az emberek. A szórakozás lehetősége is más településen zajlik, a dohánybolt használata megoszlott. Nagy részben az emberek nem dohányoznak, viszont akik igen azok jelentősen Adácson veszik igénybe ezt a szolgáltatást.

Nézzük meg, összehasonlítva, hogy ugyanezen szolgáltatásokat, milyen közlekedési formában is veszik igénybe.

Adács sajnos kis település ahhoz, hogy supermarketek alakuljanak ki, a településen kevesebb a választék egy bevásárlás során így az emberek túlnyomó része Gyöngyösre jár bevásárolni. Az Idősek Napközi Otthona segít az idősebb lakosok számára, a bevásárlásban, illetve a személyes gondozásban. A lakosok számára szórakozási lehetőséget próbálunk biztosítani különböző rendezvényekkel, kulturális programokkal, minden évszaknak megfelelően.

Ön az alábbi szolgáltatásokat milyen közlekedési formával veszi igénybe

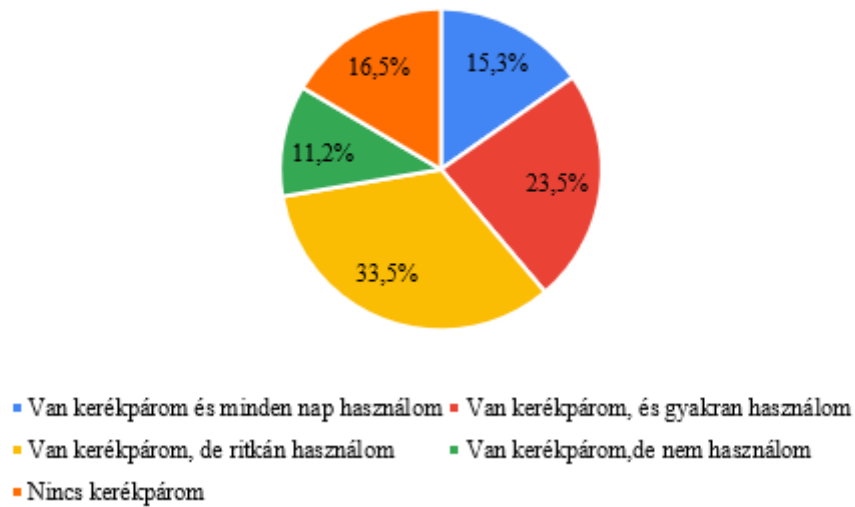


20. ábra Szolgáltatások igénybevételének a közlekedési eszközei (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

Az emberek többsége azt nyilatkozta, hogy az orvosi rendelőt Adácson veszik igénybe és személyautóval, e mellett kis számban gyalog és kerékpárral. A gyógyszertár kérdésre is azt a választ kaptam, hogy túlnyomó részben Adácson, ez a kérdés alapján pedig jól látható, hogy ugyan csak személyautóval, a gyalogos, illetve kerékpáros közlekedés nagyon kevés. A bevásárlás kérdését a lakók azt nyilatkozták, hogy más településen végzik, és jól látható, hogy nagy számban személyautóval. A szórakozás kérdése is, hogy eljussanak más településre személyautóval történik, kisebb számban tömegközlekedéssel. A dohánybolt elérésére is nagy számban személyautót használnak, és ugye, akik dohányoznak nagy részben ugyancsak Adácson veszi igénybe ezt a szolgáltatást.

Utolsó vizsgálatom, hogy a **„lakók többen használnának helyi közlekedésre kerékpárt, ha biztonságosan tudnának vele közlekedni”**. Adács kérdőívet kitöltő lakossága az orvosi rendelő használatát, illetve a gyógyszertár használatát túlnyomó részben Adácson veszi igénybe. Az is kiderült a lekérdezések alapján eddig, hogy ezeket a szolgáltatásokat nagyrészt személyautó használatával veszik igénybe. Vizsgáljuk meg azt, hogy a kérdőívet kitöltők először is rendelkeznek-e kerékpárral.

Mi jellemző az Ön kerékpárhasználatára?



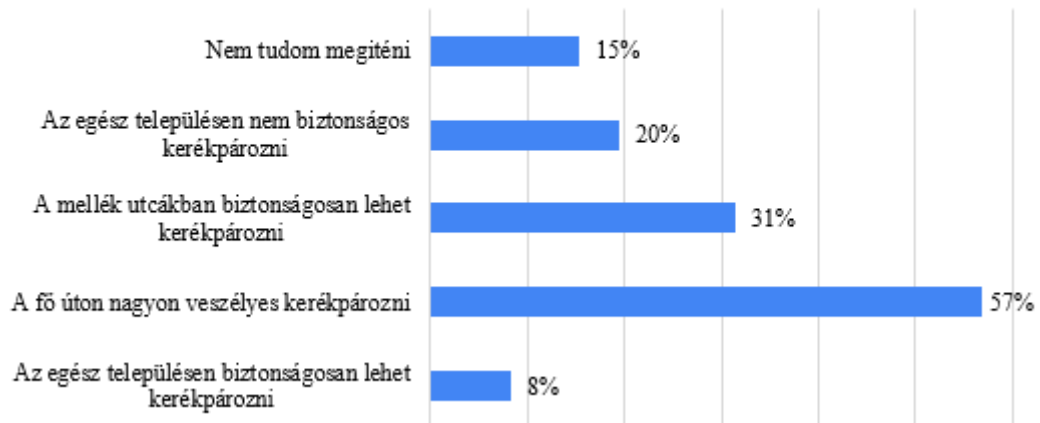
21. ábra Kerékpár használat alakulása (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)

Ötféle válaszlehetőséget adtam meg, lehetett azt válaszolni, hogy van kerékpárja és minden nap használja, vagy csak gyakran, esetleg ritkán, vagy esetleg van kerékpárja, de nem használja vagy egyáltalán nincs kerékpárja. A válaszadók 33,5%-nak van kerékpárka, de ritkán használja. 23,5%-nak van kerékpára és gyakran is használja.16,5%-nak egyáltalán nincs kerékpárja, 15,3%-nak van kerékpára és minden nap használja és 11,2%-a van kerékpárja, de egyáltalán nem használja.

Nézzük meg konkrétan az a kérdést, hogy mennyire érzik biztonságosnak Adács községben a kerékpár használatot.

Adácson sajnos még a kerékpáros infrastruktúra nincs kiépítve tudtam meg az interjúm során. Erre már kész tervek vannak, hogy Adács és az ipari park között elkészüljön egy kerékpárút, amit a helyi lakosok is tudnak használni.

Mennyire érzi biztonságosnak Adács községben a kerékpár használatot?



22. ábra Kerékpár használat problémái (Forrás: Kérdőívészés által kapott válaszok alapján)

Több válaszlehetőséget ki lehetett választani ebben a kérdésben. Az emberek nagy szánban úgy gondolják, hogy a fő úton nagyon veszélyes kerékpározni, mintegy 56,8%-a. 31,4%-ban úgy gondolják, hogy a mellékutcákban biztonságosan lehet kerékpározni. 19,5%-a úgy gondolja, hogy az egész településen nem biztonságos kerékpározni. 15,4%-a nem tudja megítélni, hogy biztonságos-e vagy sem a kerékpárral való közlekedés a településen. 8,3%-a pedig úgy gondolja, hogy az egész településen biztonságosan lehet kerékpározni.

4 Következtetések és javaslatok

Nézzük meg milyen következtetéseket lehet levonni a megkérdezések által. Igazolják-e a felállított hipotézist vagy esetleg cáfolják.

Első hipotézisem az volt, hogy *„Adács település lakossága támogatja a településről a kamionforgalom kiszorítását, az elkerülő út kiépítését.”* A kamionforgalom Adácson keresztül megy végig, ha az autópálya irányából érkezik a kamion akkor Vámosgyörk felé halad, a jászságba, vagy fordítva. Ehhez keresztül kell menni egész Adácson, ami nagy zajjal, porral jár, arról már nem beszélve, hogy baleset veszélyes lehet a kerékpárosok részére akár. Ezt kérdőíves kutatásom eredményével tudtam igazolni. Kutatásom alapján a megkérdezettek 38,8%-át zavarja, 31,8-át pedig nagy mértékben zavarja a kamion forgalom. A megkérdezett lakossága 91,2%-a támogatná, hogy elkerülő út épüljön és azzal jelentősen csökkenne a kamionforgalom a településen. Saját tapasztalatom, hogy engem is nagy mértékben zavar a kamionforgalom betódulása a faluba. Én is támogatom, hogy megépüljön az elkerülő út és ezzel együtt csökkentsük a forgalmat a közösségben.

Tehát ez a vizsgálatomat csak alá tudom támasztani, hogy a falu lakossága is úgy gondolja, hogy ki kellene szorítani a kamionforgalmat és támogatná az elkerülő út megépülését. Kutatási eredményeim alapján a hipotézisemet igazoltnak tekintem.

A **második hipotézisem** teljesen ráépül az előző hipotézisre. *„Adácson az átmenő teherforgalom az utóbbi 10 évben legalább kétszeresére növekedett.”* Kérdőívemben 64,1%-a arra a kérdésre, hogyan alakult az áthaladó kamionforgalom a településen az utóbbi 10 évben azt a választ adta, hogy többszörösére nőtt. 20,6%-a pedig, duplájára emelkedett. Vagyis a megkérdezettek 84,7%-a szerint legalább kétszeresére nőtt a kamionforgalom az elmúlt 10 évben. Azt a konklúziót tudom levonni, hogy a lakosság teljes mértékben úgy gondolja, hogy nagy mértékben a közlekedés tekintetében jelen van a kamionforgalom. A lakók életében ez egy nagy probléma, a vezetésnek ezt mihamarabb orvosolni kellene, valamilyen megoldást kell rá találni. Interjúm során megtudtam, hogy a vezetés 5 éves tervében benne van az elkerülő út kiépítése, így ezzel le fogják tudni csökkenteni a forgalmat és a probléma véleményük szerint meg fog oldódni. Vizsgálati eredményeim alapján a hipotézisemet igazoltnak tekintem.

Harmadik hipotézisem, hogy *„Az elmúlt évek gazdasági helyzete a lakosságot rákényszerítette a tömegközlekedésre.”* A kérdőívet kitöltők 72,9%-a rendelkezik jogosítvánnyal és 68,2%-a nagyon szeret autót vezetni. A személygépkocsi állomány úgy

alakult a kitöltők között, hogy 63,6%-ban egy családban több személyautó is van. Ami azt is jelentheti, hogy ha bárkinek bármilyen dolga van csak beül az személyautójába és elmegy a kívánt helyre. Adácson a kitöltők 47,6%-a adta azt a választ, hogy nem használ tömegközlekedést. Mások azt a választ adták, 22,4%-ban, hogy azért használnak tömegközlekedést mert nem rendelkeznek személyautóval és 27,1% gazdasági okok miatt 14,7-a pedig környezetvédelmi okok végett. Ez a vizsgálat teljesen máshogy alakult, mivel a gazdasági helyzet nem kényszerítette, vagy a lakosok nem érzik úgy, hogy rá lennének kényszerítve a tömegközlekedés használatára. Személy szerint én sem használok tömegközlekedést, csak nagyon ritkán. Számomra kényelmesebb, hogy nem kell menetrendhez igazodnom, nem kell sietnem a buszhoz, vonathoz vagy esetleg nem kell várakoznom a megállóba annyi időt, mint amennyi idő alatt már hazaértem volna. A tömegközlekedésnek is megvannak a pozitív hatásai is. Első és legfontosabb, hogy olcsóbb, a diákoknak féláru menetjegyet kell vásárolniuk a nyugdíjasok számára teljesen ingyenes ez a szolgáltatás. Lehet közben pihenni, zenét hallgatni, olvasni vagy esetleg dolgozni is akár. Illetve az is nagyon fontos még, hogy mivel fontos számunkra a környezetvédelem, ezért próbáljunk tenni érte, hogy olyan közlekedési eszközöket használunk, amik nincsenek hatással, vagy csak kis mértékben a környezetünkre. Vizsgálati eredmények alapján a hipotézisemet részben igazoltnak tekintem.

Negyedik hipotézisem „A térségben lakók, akik nem lakóhelyükön dolgoznak saját gépjárművel járnak dolgozni.” Ez volt a vizsgálandó felvetésem, én úgy gondolom, hogy az emberek nagy része saját gépjárművel jár. Először is fontos tisztázni azt, hogy a kitöltők 39,4%-a Adács 20 km-s körzetében dolgozik vagy jár iskolában és 31,2%-ban pedig 20 km-n túl. Közlekedés tekintetében ezekre a távolságokra már a gyalogos közlekedést, kerékpárt, rollert, ki lehet zárni. Maradt a tömegközlekedés, céges autóbusz és a személyautó, mint közlekedési forma. A válaszadók nagy része is úgy gondolta, teljes mértékben alátámasztotta a megállapításomat, hogy személyautót használnak 41,8%-ban és csak ez után következik a tömegközlekedés és a céges autóbusz. Amíg nem rendelkeztem saját személyautóval, munkahelyemre én is tömegközlekedéssel jártam, viszont számomra is sokkal kényelmesebb már saját személyautóval elmenni a munkahelyemre. Vizsgálati eredmények alapján a hipotézisemet igazoltnak tekintem.

Ötödik hipotézisem „A településen lakók alapvető szolgáltatásokat a közeli városokban saját személyautóval történő közlekedéssel veszik igénybe.” Először is felsoroltam olyan szolgáltatásokat, amik fontosok lehetnek az ember életében, mindennapjaiban. Ilyen az

orvosirendelő, gyógyszertár, bevásárlás, szórakozás és dohánybolt. Ki kell hangsúlyoznom, hogy mindegyik szolgáltatás, mint lehetőség megtalálható a településen, lehet nem nagy kivételben, választási lehetőségben, de mindegyik jelen van. Tehát az embereknek nem lenne muszáj autóra ülni és elmenni egy másik településre. A megkérdezettek Adácson az orvosi rendelőt veszik igénybe és a gyógyszertárat. Bevásárlást más településen végeznek és szórakozási lehetőség gyanánt is, elmennek a településről. Dohánybolt igénybevételére majdnem feles arányban volt, hogy Adácson és más településen veszik igénybe. Ez egy olyan dolog, hogy az ember éppen, ahol van és elfogyott a dohányterméke megáll és vesz. Nincsenek bevált dohányboltok az emberek életében szerintem.

Nézzük meg, hogy ezeket a szolgáltatásokat, mivel is veszik igényben. Nagyrészt mindegyik szolgáltatást személyautóval. Ami azért érdekes, hogy Adácson belül is az emberek inkább személyautót használnak mint, hogy gyalog, kerékpárral vagy rollerrel vegyék igénybe az orvosi rendelőt és a gyógyszertárat. Nekem az az állításom volt, hogy az alapvető szolgáltatásokat személyautóval veszik igénybe a közeli városokban. Ez a megállítás félig lett igaz, mivel az orvosi rendelőt és gyógyszertárat az emberek Adácson veszik igénybe jelentős számban, viszont személyautóval és ez a része igaz a feltételezésemnek. A nagybevásárlásnál, viszont teljesen megállja a helyét, mivel ezt a szolgáltatást jelentős részben más településen veszik igénybe és nagy számban személyautóval. Szerintem a bevásárlás kérdése, mindenki számára egyértelmű, mivel az ember szívesebben megy el egy nagyobb bevásárlóközpontba, ahol nagyobb választék van, lehet több akció is. Illetve megpakolt táskákkal, az ember nem szívesen sétál el a megállóhelyre, és használ tömegközlekedést, csak az, aki úgy mond rá van „kényszerítve” nem rendelkezik jogosítvánnyal, nincs személyautója és nem is tud neki senki segíteni a közlekedésben. Vizsgálati eredmények alapján a hipotézisemet igazoltnak tekintem

Hatodik hipotézisem „Az adácsiak többen használnák helyi közlekedésre a kerékpárt, ha biztonságosan tudnának vele közlekedni.” Először is vizsgálatom során a megkérdezettek 33,5%-nak van kerékpárja, de ritkán használja. A 23,5%-nak van kerékpárja és gyakran használja és 15,3% minden nap használja a kerékpárját. Több összetevője lehet annak, hogy az emberek nem használják kerékpárjukat. Először is Adácson a kerékpáros infrastruktúra nincs kiépítve, az emberek az úton bicikliznek, külön bicikli út nem található. Feltettem egy olyan kérdést is, hogy mennyire érzik biztonságosnak a kerékpár használatot. A válaszadók nagy részben azt fejezték ki, hogy nem érzik biztonságosnak a kerékpáros közlekedést. A faluba érkező kamionforgalom leszorítja a kerékpárosokat az útról, ami

nagyon veszélyes is tud lenni. Tehát az emberek nagy része rendelkezik kerékpárral csak fél, vagy veszélyesnek tartja használni. Ha ki lenne építve a kerékpáros infrastruktúra, akkor sokkal többen használnák a kerékpáros közlekedést. Személy szerint én is ugyan ezen véleményen vagyok. Én is rendelkezek kerékpárral, de sajnos falun belüli közlekedés szempontjából sem használom, mivel már jártam úgy, hogy félre kellett állnom mert majdnem letoltak az útról. Vizsgálati eredmények alapján a hipotézisem igazoltnak tekintem.

A kérdőívem utolsó kérdése egy kifejtős kérdés volt, ahol azt a kérdést tettem fel a kérdőívet kitöltőknek, hogy foglalják össze, hogyan is látják Adács közlekedését 10 év múlva. Sajnós, nagyon elszomorító válaszokat kaptam. Sokak, nagyon lemondóan írtak, hogy kilátástalan a helyzet, nagyon el van szaporodva a forgalom. A mellékutcák nincsennek leaszfaltozva és esős időben járhatatlan. Nagyon várnák az emberek, hogy ténylegesen legyen szó az elkerülő út megépüléséről és ezzel tudják csökkenteni a forgalmat. Vannak olyan emberek, akik úgy gondolják, hogy átfognak térni gyalogos közlekedésről a rollerre, kerékpára vagy motor használatra. Kevés százalékban az emberek bíznak abban, hogy javulni fog a közlekedés és élhetőbb lesz számukra szeretett falum.

Mint a kutatásomból kiderült Adács öt éves tervében benne van az elkerülő út kiépítése, és a biciklis infrastruktúra megépítése. Addig is szükségesnek javaslom felhívni a lakosok figyelmét különböző platformokon, hogy mely utcákat lehet „biztonságosan” kerékpározásra használni, illetve melyek azok az útszakaszok, melyeken erősebb a forgalom. A gyerekeknek, lehetne rendhagyó órákat bevezetni a biztonságos közlekedésről. Vizsgálatom során kiderült, hogy kevesen használnak tömegközlekedést ezért felhívnam a fiatalok figyelmét a Vármegyei bérletre, amivel a tanulók 90%-os kedvezménnyel tudják használni a tömegközlekedést. Vizsgálatom során erre nem tértem ki, mivel ez akkor még nem jelent meg.

5 Összefoglalás

Vizsgálatom célja az volt, hogy válaszokat kapjak azokra a közlekedési kérdésekre, melyek szerintem javíthatók Adácson. Hat hipotézist állítottam fel, melyeket kérdőív formájában és interjú kíséretében igazoltam. 170 lakos töltötte ki a kérdőíves felmérésem. Interjúmat Bagi Krisztián helyi önkormányzati képviselővel készítettem, aki elmondta, hogy a helyi önkormányzat miként áll az egyes problémák kiküszöböléséhez.

Saját tapasztalatomból és vizsgálatom során és bebizonyosodott, hogy az embereket nagyon zavarja az átmenő kamionforgalom Adácson. Egyetértenek azzal a hipotézissel, hogy az utóbbi tíz évben többszörösére nőtt, és ez végezt támogatná az elkerülő út megépítését, amivel a kamionforgalmat ki lehetne szorítani a faluból. Interjúm során megtudtam, a helyi képviselő testület egyik tagjától, hogy az ötéves tervben benne van az elkerülő út megépülésének a kivitelezése.

Adács lakosságának nagy része rendelkezik kerékpárral, viszont sokan félnek használni, mivel a kerékpáros infrastruktúra nincs kiépülve a faluban, ezért a lakosság nagy része helybeni közlekedésre is személyautót használ. Képviselő úrtól erre a kérdésre is azt a választ kaptam, hogy tervben van a kerékpáros infrastruktúra kiépítése, illetve, ha a kamionokat elterelik a faluból, sokkal biztonságosabb lesz a kerékpározás.

Vizsgálatom során azt is megtudtam, hogy a faluban lévő embereknek jó a vezetéshez való hozzáállás, sokan rendelkeznek jogosítvánnyal. A háztartások nagy része több személyautóval rendelkezik, nagybevásárlásra a környező városokba járnak. A községben legnagyobb részben a gyógyszertárat és az orvosi rendelőt veszik igénybe. A kérdőívet kitöltők nagy része nem használ tömegközlekedést, amit véleményem szerint lehetne fejleszteni, mivel olcsóbb és ezzel mi is hozzá tudunk járulni ahhoz, hogy védjük a Földet. A lakosság nagy része Adács 20 km-s körzetében dolgozik, amelyre nagy részben személyautót használnak. Képviselő úrtól megtudtam, hogy a környező gyárakból céges busz jár a faluba, ami eltudja szállítani a munkahelyükre az ott lakó embereket.

Véleményem szerint, Adács lakosságának közlekedés tekintetében, van még hova fejlődnie. Sok ember a személyautón kívül más közlekedési formát egyáltalán nem is használ. Nagyon sok olyan alternatív közlekedési eszköz van, ami olcsó és környezetbarát.

Későbbi vizsgálatot az elkerülő út megépülése után készítenék, hogy az emberek forgalom tekintetében mit vesznek észre, mennyire csökkent. Illetve azt is megnézném, hogy esetlegesen milyen más közlekedési eszközöket használnak így, mennyire változott a

kerékpáros infrastruktúra kiépülése a térségben, és mennyire érzik a jövőben biztonságosnak a kerékpáros közlekedés Adácson.

6 Irodalomjegyzék

A közlekedés és a közlekedésbiztonság fogalma, tudnivalói. (2022). Forrás: Útépítési Akadémia: <https://utepitesakademia.hu/kozlekedesbiztonsag/>

agriculture.ec.europa.eu. (2023. november 3). Forrás: [agriculture.ec.europa.eu](https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/rural-development_hu): https://agriculture.ec.europa.eu/common-agricultural-policy/rural-development_hu

Almássy, K., Dr. Pallós, I., Dr. Pethő, L., & Dr. Szakos, P. (2013). Útépítés és fenntartás. Budapest, Pest, Magyarország. Forrás: Útépítés és fenntartás: <https://adoc.pub/utepites-es-fenntartas.html>

Ambrus, I., & Orosz, N. (2020). Szárguldo elektromos rollerek és segway-ek nyomában . *A 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái*, 1-12.

Demeter, P., & Ritter, K. (2017). A Vidék Társadalmi Problémáinak Javítási Lehetősége Egy Primer Kutatás Tükrében. *Studia Mundi-Economica*, 18-32.

Dr. Nagy, H. (2020). Bevezetés a helyi gazdaságfejlesztés összefüggéseibe. Gödöllő, Pest, Magyar.

Építésjog.hu. (2014). *Területfejlesztés*. Forrás: Területfejlesztés: <https://epitesijog.hu/1442-teruletfejlesztes>

Goda, P., Hamza, E., Mezei, K., & Rácz, K. (2022). A vidékfejlesztés helye és szerepe a fejlesztéspolitikában. *Gazdálkodás*, 532-558.

Holló, L., & Zsirai, S. (Jubileumi). Útravaló. *Az Egri közúti Építő Vállalat Kiadványa*.

Káposzta, J. (2019). A Regionális Térszerkezet Változásainak Kapcsolatrendszere. *Studia Mundi-Economica*, 18-28.

Kara, K. (2010). Gróf Széchenyi István Gondolatai A Magyar Közlekedésügyről. *Lánchíd Füzetek* 14., 7.

Madai, S. (2021). A közlekedési közigazgatási bírság kérdései. *Jogtudományi Közlöny*, 326-333.

Szücs, A. (2015). A Városlakók És Nem Városlakók Véleménykülönbségének Vizsgálata A Gyöngyösi Kistérségben. *Studia Mundi-Economica*, 157-168.

Tóth, T. (2018). Gazdaságfejlesztési Lehetőségek A Jól Működő Településeken. *Studia Mundia-Economica*, 59-67.

7 Mellékletek

1.sz. Mellékletek kérdőív kérdéssor

1.Kérem jelölje be az Ön nemét.

Férfi

Nő

2. Mióta él Ön Adácson?

Ide született

Úgy költözött ide

3.Kérem jelölje be, hogy melyik korcsoportba tartozik.

20 év alatti

20-29 év között van

30-39 év között van

40-49 év között van

50-59 év között van

60-65 év között van

65-év feletti

4.Ön munkahelye/Oktatási intézménye, mely településen található

Adácson

Adács 20km-s körzetében

20km-n túl

Nem dolgozom

5.Ön rendelkezik jogosítvánnyal?

Igen

Folyamatban van

Nem, de volt

Nem és nem is volt

6. Kérem jelölje be mi jellemző az Ön vezetéshez való hozzáállására.

Nagyon szeretek autót vezetni

Félek a vezetéstől

Nem szeretek vezetni

Semleges

7. Mi jellemző az Ön és szűk családjának a személygépkocsi állományára és használatára. Kérem valamennyi Önökre jellemző választ jelölje be!

Nincs a családban személygépkocsi

1 személygépkocsi van, és én használom

1 személygépkocsi van, amit a párom használ

Több személygépkocsi van

Van személygépkocsink, amit a gyerekek is használnak

Ritkán használom/használjuk

8. Zavarja Önt a faluban áthaladó kamionforgalom?

Igen, nagy mértékben zavar

Igen, zavar

Nem zavar

Semleges

9. Mi jellemző az Ön kerékpár használatára?

Van kerékpárom és minden nap használom

Van kerékpárom, és gyakran használom

Van kerékpárom, de ritkán használom

Van kerékpárom, de nem használom

Nincs kerékpárom

10. Mennyire érzi biztonságosnak Adács községben a kerékpár használatot? Kérem minden, olyan állítást jelöljön be, ami Ön szerint igaz a településre.

Az egész településen biztonságosan lehet kerékpározni

A fő úton nagyon veszélyes kerékpározni

A mellékutcákban biztonságosan lehet kerékpározni

Az egész településen nem biztonságos kerékpározni

Nem tudom megítélni

11. Ön támogatná az adácsi elkerülő út megépülését? (A Gyöngyösre vezető út és Vámosgyörkre vezető út között)

Igen, támogatnám az elkerülő útmegépülését, mert akkor jelentősen csökkenne a településen a kamionforgalom.

Nem támogatnám az elkerülő útmegépülését és így a kamionforgalom kiszorítását.

Nem foglalkozom vele

13. Ön szerint, hogyan alakult az áthaladó kamionforgalom a településen az utóbbi 10 évben?

Többszörösére nőtt

Duplájára emelkedett

Picit nőtt csak meg

Nem változott

Csökkent

Jelentősen csökkent

14. Ön milyen okból használ tömegközlekedést? (több választ is meg lehet jelölni)

Nem rendelkezek személyautóval.

Gazdasági szempontból, mert olcsóbb számomra.

Fontos számomra a környezetvédelem, így én is hozzá tudok járulni, hogy védjük a Földet

Nem használok tömegközlekedést

15.A munkahelyére / oktatási intézményébe való eljutáshoz jellemzően, milyen közlekedési formát használ?

Tömegközlekedés

Céges autóbust

Személyautót

Gyalog

Kerékpárt

Roller

Egyéb

16. Ön az alábbi szolgáltatásokat hol veszi igénybe?

	Adács	Más településen	Nem releváns
Orvosi rendelő			
Gyógyszertár			
Bevásárlás			
Dohánybolt			
Szórakozás			

17. Ön az alábbi szolgáltatásokat milyen közlekedési formával veszi igénybe?

	Személyautó	Tömegközlekedés	Kerékpár	Gyalog	Roller	Nem veszem igénybe
Orvosi rendelő						
Gyógyszertár						
Bevásárlás						
Dohánybolt						
Szórakozás						

18. Ön, hogy látja Adács közlekedését 10 év múlva? Kérem röviden írja le véleményét.

2.sz. Mellékletek Interjú kérdéssor

1.Kérem, mutakozzon be és mondja el miért lett Ön képviselő.

2. Mit gondol Adácson áthaladó kamionforgalomról?

3. Mit gondol lesz Adácson elkerülő út építve a kamionforgalom számára?

4.Adácson élők személygépkocsi állományáról mi a véleménye?

5. Adácson jelenleg még nincs kiépítve a kerékpáros infrastruktúra. Mit gondol erről? A jövőben van rá lehetőség, hogy az emberek biztonságosabban tudnak kerékpározni?

3.sz. melléklet táblázatok jegyzéke

1. táblázat A közúti gépjárművek száma Magyarországon (Forrás: https://www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes).....	5
2. táblázat A közúti gépjárművek átlagos kora Magyarországon (Forrás: https://www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes)	6

4.sz. melléklet ábra jegyzéke

1. ábra Személy sérüléssel közúti balesetek száma Magyarországon (forrás: https://www.ksh.hu/szallitas-kozlekedes)	8
2. ábra Autópálya és Autóút jelölése (forrás: https://tablafelirat.hu/termekek/kulonleges-szabalyokat-jelzo-tablak/autopalya.html).....	10
3. ábra Az 1990-re kialakult gyorsforgalmi úthálózat Magyarországon (forrás: https://docplayer.hu/7716849-Miert-epitunk-autopalyakat.html)	11
4. ábra A 2002- ben Magyarország gyorsforgalmi úthálózata (forrás: https://www.nyugat.hu/cikk/utepites_uthalozat_tervek).....	12
5. ábra Magyarország jelenlegi, és jövőbeli úthálózata (forrás: https://hu.wikipedia.org/wiki/Magyarorsz%C3%A1g_aut%C3%B3p%C3%A1lya).....	13
6. ábra Gyöngyös-kelet Mátrafüred lehajtó (Forrás: https://data2.openstreetmap.hu/hatarok/hatarok.php?hatar=Ad%C3%A1cs)	20
7. ábra Nemek aránya (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján, saját szerkesztés, 2023).....	24
8. ábra A kérdőívet kitöltő személy mióta élen Adácson (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	25
9. ábra Korcsoport alakulása (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján).....	26
10. ábra Jogosítvánnyal rendelkezők aránya (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	27
11. ábra A faluban áthaladó kamionforgalomról kialakuló vélemény (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	28
12. ábra Az adácsi elkerülő út megépülése (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	29
13. ábra Áthaladó kamionforgalom alakulása az utóbbi 10 évben (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	30
14. ábra Személygépkocsi állomány és használat (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	31
15. ábra Tömegközlekedés használatának okai (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	32
16. ábra Munkahely és Oktatási intézmény elhelyezkedése (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	33

17. ábra Munkahelyre és Oktatásiintézménybe való eljutáshoz használt közlekedési forma (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján).....	34
18. ábra Vezetéshez való hozzáállás (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján) .	35
19. ábra Szolgáltatások igénybevétele (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	36
20. ábra Szolgáltatások igénybevételének a közlekedési eszközei (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	37
21. ábra Kerékpár használat alakulása (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	38
22. ábra Kerékpár használat problémái (Forrás: Kérdőívezés által kapott válaszok alapján)	39

NYILATKOZAT

a szakdolgozat¹ nyilvános hozzáféréséről és eredetiségéről

A hallgató neve:	Szántó Bianka
A Hallgató Neptun kódja:	TCFO5N
A dolgozat címe:	Adács közlekedése
A megjelenés éve:	2023
A konzulens intézetének neve:	Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdasági Intézet
A konzulens tanszékének a neve:	Vidék-és Területfejlesztési Tanszék

Kijelentem, hogy az általam benyújtott szakdolgozat² egyéni, eredeti jellegű, saját szellemi alkotásom. Azon részeket, melyeket más szerzők munkájából vettem át, egyértelműen megjelöltem, és az irodalomjegyzékben szerepeltettem.

Ha a fenti nyilatkozattal valótlan állítottam, tudomásul veszem, hogy a záróvizsga-bizottság a záróvizsgából kizár és a záróvizsgát csak új dolgozat készítése után tehetek.

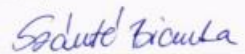
A leadott dolgozat, mely PDF dokumentum, szerkesztését nem, megtekintését és nyomtatását engedélyezem.

Tudomásul veszem, hogy az általam készített dolgozatra, mint szellemi alkotás felhasználására, hasznosítására a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem mindenkori szellemitulajdon-kezelési szabályzatában megfogalmazottak érvényesek.

Tudomásul veszem, hogy dolgozatom elektronikus változata feltöltésre kerül a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem könyvtári repozitori rendszerébe. Tudomásul veszem, hogy a megvédett és

- nem titkosított dolgozat a védést követően
- titkosításra engedélyezett dolgozat a benyújtásától számított 5 év eltelte után nyilvánosan elérhető és kereshető lesz az Egyetem könyvtári repozitori rendszerében.

Kelt: 2023 év November hó 03 nap


Hallgató aláírása

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.


NYILATKOZAT

Szántó Bianka (hallgató Neptun azonosítója: **TCFO5N**) konzulenseként nyilatkozom arról, hogy a szakdolgozatot¹ áttekintettem, a hallgatót az irodalmi források korrekt kezelésének követelményeiről, jogi és etikai szabályairól tájékoztattam.

A szakdolgozatot a záróvizsgán történő védeésre **javaslom** / **nem javaslom**².

A dolgozat állam- vagy szolgálati titkot tartalmaz: igen **nem***³

Kelt: 2023 év november hó 04 nap



belső konzulens

¹ A megfelelő dolgozattípus meghagyása mellett a többi típus törlendő.

² A megfelelő aláhúzendő.

³ A megfelelő aláhúzendő.

SZAKDOLGOZAT TARTALMI KIVONATA

Adács közlekedése

Szántó Bianka

Vidégfejlesztési Agrármérnök alapszak

Levelező képzés

Vidékfejlesztés és Fenntartható Gazdasági Intézet,

Vidék-és Területfejlesztési Tanszék

Belső Konzulens: Urbánné Malomsoki Mónika, tanszéki munkatárs

Szakedolgozati témámnak Adács közlekedését választottam, ezt körülvevő vizsgálandó kérdésköröket. A kutatásom célja, hogy választ kapjak kérdéseimre, a lakosságtól és össze tudjam hasonlítani az én álláspontommal, hogy ők is esetleg azokat a problémákat tartják-e fontosnak, amit én vagy teljesen más állásponton vannak és egy új megközelítést kap a kérdéskör. Adácson átmenő kamionforgalom az utóbbi 10 évben a kétszeresére nőtt. Mivel, a kamionforgalom jelentősen megnőtt, célszerű az elkerülő út kiépítése. A tömegközlekedés használatának vizsgálatát is jelentősnek tartom, hogy ezt gazdasági szempontból teszik az emberek, vagy esetleg teljesen más megközelítésből. Fontos szempontnak tartom, ha a közlekedést vizsgáljuk, hogy milyen közlekedési formát vesznek igénybe ahhoz, hogy eljussanak a munkahelyükre. Vizsgálatom arra terjedt ki, hogy akik nem lakóhelyükön dolgoznak saját gépjárművel járnak dolgozni, vagy esetleg más alternatív eszközt használnak erre a célra. Adácson a kerékpáros infrastruktúra nincs kiépítve. Napi szinten azt veszem észre, hogy a lakosság helybeni közlekedésre inkább személyautót használ, mint kerékpárt. Azt szeretném vizsgálni, hogy többen használnak személyautót helybeni közlekedésre az milyen okból is van. Ebből kínálkozik, hogy ha ki lenne építve a kerékpáros infrastruktúra, az emberek nagyobb biztonságban éreznék-e magukat kerékpározás közben, többen használnák-e ezt a közlekedési formát.