

ZALAEGERSZEG FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

ÖSSZEFOGLALÓ KÖTET





VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ	4
ABSTRACT	5
1 A SUMP CÉLJA ÉS JELENTŐSÉGE	6
1.1 Hogyan lehet fenntartható a mobilitás?	7
1.2 A fenntartható városi mobilitástervezés (SUMP)	9
1.3 Mit nyújt a SUMP a város számára?	11
1.4 A városi mobilitástervezés jellemzői Zalaegerszegen	12
2 ZALAEGRSZEG MOBILITÁSI RENDSZERE	14
2.1 Mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezők	15
2.2 Mobilitási igények és szokásjellemzők	18
2.3 A közlekedési rendszer jellemzői	21
2.4 A lehetőségek és problémák azonosítása	25
3 A MOBILITÁSI TERV KERETEI	28
3.1 Szakpolitikai háttér	29
3.2 Finanszírozási keretek	31
4 ZALAEGRSZEG JÖVŐKÉPE ÉS MOBILITÁSI CÉLJAI	34
4.1 Jövőkép	35
4.2 Célrendszer	36
5 ESZKÖZRENDSZER: ÚTON A MEGVALÓSÍTÁS FELÉ	38
5.1 A lehetséges intézkedések meghatározásának módszere	39
5.2 Szűrési folyamat	40
6 A SUMP MEGVALÓSÍTÁSA ZALAEGRSZEGEN	46
6.1 Projektcsomagok kialakítása	47
6.2 A megvalósítás ütemterve és keretei	50
6.3 Kockázatkezelés	58
6.4 Projektmonitoring és a SUMP felülvizsgálata	58
IMPRESSZUM	62





VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ

Zalaegerszeg az elmúlt évtizedekben folyamatos változáson, fejlődésen ment keresztül, és ezzel párhuzamosan a városlakók, valamint az itt dolgozók és tanulók igényei is változtak. A város működésének egyik legfontosabb alapfeltétele a közlekedési rendszer, amelynek felülvizsgálata,

emberközpontúbb megközelítése és hosszú távra átgondolt, jól tervezett fejlesztése nélkülözhetlenné vált.

A városi mobilitással és a város élhetőségével kapcsolatos jelenlegi és jövőbeli kihívások megválaszolása során a városvezetés célja, hogy korszerű, magas szolgáltatási színvonalú, akadálymentes közlekedési rendszert biztosítson az itt lakók és a városba érkezők számára, miközben a városi közterületek – funkcionális és esztétikai szempontból egyaránt – vonzóvá válnak egy élhető, tiszta környezetben.

Ennek érdekében készült el – a magyarországi megyei jogú városok közül elsőként – Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan). A terv egy műszaki szempontból korszerű, költséghatékony és környezetkímélő városi közlekedési rendszer megvalósítását irányozza elő a város egészére nézve, rendszer szinten és minden közlekedési módra kiterjedően,

különös hangsúlyt fektetve a környezeti szempontból fenntartható közlekedési módok használatára.

Amellett, hogy a városvezetés elkötelezett az élhető városi környezet és a fenntartható mobilitási rendszer megteremtése mellett, a jelen tervdokumentáció elkészítését az is indokolta, hogy egyes közlekedésfejlesztési célú uniós források elérésének előfeltétele a SUMP elkészítése, a megvalósítandó projektek szakmai indokoltságának alátámasztása céljából.

Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve illeszkedik a városvezetés stratégiai céljaihoz és így a város egészére vonatkozó fejlesztési tervekhez. A tervezési folyamatban emellett kiemelten fontos szerepe volt a helyi lakosok és a város használói részéről felmerülő igények részletes feltárásának és figyelembevételének. Így a jelen dokumentációban meghatározott intézkedések és projektek már ennek a többrétű egyeztetési, együttműködési folyamatnak az eredményei.

A tervben kitűzött projektek műszaki és gazdasági megvalósíthatósága és várható eredményessége alapján a fejlődés hosszú távon hozzájárul a lakosság által érzékelt életszínvonal növekedéséhez és a város versenyképességének a javulásához.

Zalaegerszeg, 2016. július

Balai Zoltán

Zalaegerszeg MJV polgármestere



ABSTRACT

Zalaegerszeg is highly committed to sustainability: the most important objective of the municipality is to provide an attractive, accessible and liveable city which offers all the required functions to its inhabitants, workers and tourists. To achieve the desired positive change in the long term, the mobility system of the city must be examined and redesigned. For this purpose, Zalaegerszeg is the first among the towns with county rights in Hungary which have prepared a special strategic document called Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP.

The key element of this state-of-the-art European methodology is the active involvement of stakeholders and citizens throughout the planning process.

In the first phase of planning, a background analysis of Zalaegerszeg and its surrounding areas was conducted, including the problems and possibilities related to its mobility system. Based on its results, as well as the strategic objectives of the city and the development plans concerning the transport network, a customized system of objectives was created. The objectives were determined in a structured system of general strategic goals and operative specific objectives to provide a basis for determining the possible mobility interventions.

In the next phase, a list of the 71 proposed projects was created. This comprehensive list contains existing as well as new ideas. All the possible interventions were evaluated through a

common methodology with the aim to determine the final list of projects which are feasible and (cost-)efficient, providing the most of environmental and social benefits.

The selected 59 projects which respond to all criteria were ranked on a priority list and classified to 6 thematic project packages in order to achieve synergy among the interventions. The final list of the proposed interventions – and the SUMP of Zalaegerszeg itself – is a result of active cooperation between the decision makers and the planners. It focuses on sustainable transport modes with a special emphasis on cycling and public transport and offers advanced, cost-efficient and passenger friendly solutions. Through the realization of these projects, the service level of the mobility system will be improved, and it will help Zalaegerszeg become a more liveable, accessible and attractive city.



1.



A SUMP CÉLJA ÉS JELENTŐSÉGE

Zalaegerszeg számára kiemelt jelentőségű, hogy lakói, a városban dolgozók és a turisták magas színvonalú, gyors, korszerű, akadálymentes és kényelmes, vagyis teljes mértékben utasbarát közlekedési rendszerrel találkozzanak, ahol a különböző közlekedési módok használói kölcsönösen elfogadják egymást.

AHHOZ, HOGY ZALAEGRSZEG ÉLHETŐBBÉ ÉS VONZÓBBÁ VÁLJON, MEG KELL ÚJULNIA A KÖZLEKEDÉSI RENDSZERNEK.

Ahhoz, hogy ez teljesüljön, a közlekedéstervezésnek a város és a várostérség szintjén szemléletében és módszereiben is meg kell újulnia. A fenntartható

városi mobilitástervezés ennek az igénynek a teljesítésére nyújt átfogó módszertant és eszközrendszert.

Jelen dokumentum Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási tervének (SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan) összefoglalója, amely a SUMP I. és II. ütemének legfontosabb megállapításait tartalmazza.¹ Elsősorban a döntéshozók részére készült, de emellett iránymutatást ad a szakmai és civil szereplők számára, és kézzelfogható eredményeket mutat a lakosság felé is.

1.1 HOGYAN LEHET FENNTARTHATÓ A MOBILITÁS?

A fenntartható fejlődés lényege, hogy az erőforrások és a környezetminőség tekintetében legalább azonos szintű feltételeket biztosítunk a következő generációk

sámára, mint amiben mi magunk élünk, így lehetővé téve, hogy utódaink legalább ugyanolyan színvonalon élhessenek, mint mi.

Egy város attól válik fenntarthatóvá, ha hosszú távon élhető: lehetővé teszi a városi funkciók működését, beleértve többek között a munkahelyek kínálatára, az oktatásra, az egészségügyi és közszolgáltatásokra, a közlekedésre, valamint a kereskedelmi, turisztikai vagy rekreációs lehetőségekre vonatkozó igényeket, miközben a környezet minősége nem romlik, és a szükséges erőforrások is rendelkezésre állnak.

Az ember alkotta rendszereket akkor tekintjük fenntarthatónak, ha azok működtetését – a gazdasági erőforrások rendelkezésre állásával és a műszaki színvonal szinten tartásával – hosszú távon biztosítani tudjuk. A mobilitási rendszer a városok vérkeringésének alapját adja; fenntarthatóságát a használók és a rendszer szempontjából egyaránt biztosítani kell.

FENNTARTHATÓ VÁROS: HOSSZÚ TÁVON BIZTOSÍTOTTAK A VÁROSI FUNKCIÓK MŰKÖDÉSI FELTÉTELEI, A KÖRNYEZETMINŐSÉG LEGALÁBB AZONOS SZINTEN TARTÁSÁVAL.

¹ Zalaegerszeg SUMP dokumentációja két ütemben készült el. Az említett háttérdokumentumok teljes egészében tartalmazzák a jelen összefoglaló dokumentum minden részletét, beleértve az alapadatokat, a módszertani leírásokat, a számításokat és az eredmények további részleteit. A két dokumentáció adatait az Impresszum tartalmazza.



Az alábbi ábra azt mutatja meg, mit jelent a fenntarthatóság a mobilitási rendszer használói, illetve a város és az üzemeltetők szempontjából.

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS ZALAEGRSZEGEN			
KÖZLEKEDŐK, VÁROSLAKÓK IGÉNYEI		A VÁROS ÉS AZ ÜZEMELTETŐK ELVÁRÁSAI	
BIZTONSÁGOS	MEGFIZETHETŐ	ZAVARTALAN MŰKÖDÉS	HATÉKONY
AKADÁLYMENTES	KISZÁMÍTHATÓ	FEJLETT KOMMUNIKÁCIÓ	GAZDASÁGOS
GYORS	KÉNYELMES	INFORMATIKAI HÁTTÉRTÁMOGATÁS	
KORSZERŰ	KÖRNYEZETBARÁT	SZÍNVONALAS KISZOLGÁLÓ LÉTESÍTMÉNYEK	
VALÓS IDEJŰ TÁJÉKOZTATÁS		LAKOSSÁGI ELÉGEDETTSÉG	

A fenntartható városi mobilitástervezés ahhoz járul hozzá, hogy a fenntarthatóság mind az utasok számára, mind pedig a mobilitási rendszer szempontjából biztosított legyen.



1.2 A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSTERVEZÉS (SUMP)

A fenntartható városi mobilitástervezés fogalma többféleképpen is értelmezhető.

- A SUMP egyrészt egy átfogó szemlélet, amelynek középpontjában az ember, a városlakó áll (nem pedig az infrastruktúra vagy a forgalom).
- Emellett ez egy tervezési módszertan és folyamat is, amely a legjobb európai gyakorlatokon alapul, ugyanakkor igazodik a hazai és helyi adottságokhoz.
- Végül a SUMP maga a stratégiai terv is, amely a folyamat eredményeként elkészül: lényegében a város közlekedésfejlesztési stratégiája, amely a hosszú távra vonatkozó helyi közlekedésfejlesztés alapját jelenti.

A SUMP főbb jellemzői:

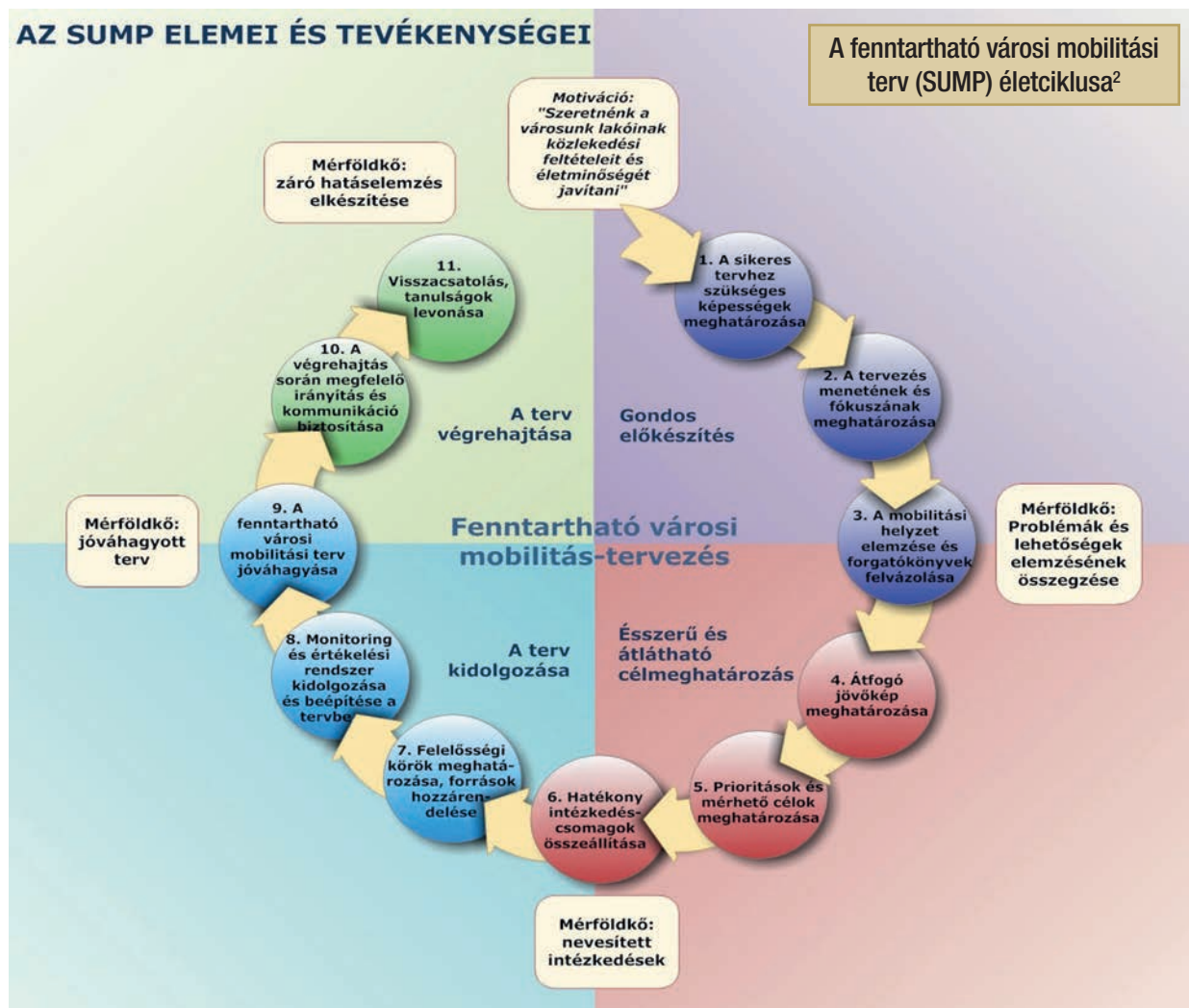
- Látóköre a városra és környékére is kiterjed, így hatékonyan támogatja a városi funkciók működését.

- Integrált szemléletű, figyelembe veszi más szakterületek céljait is.
- A tervezés és megvalósítás során kiemelt szerepe van az érintettek bevonásának, beleértve a városlakókat, a civil társadalom és a gazdaság szereplőit.
- A városi közlekedési rendszer értékelésén alapul, és a jövőre nézve konkrét, mérhető célokat tűz ki.
- Minden közlekedési módra kiterjed, miközben ösztönzi a fenntarthatóbb módok térnyerését.
- A közlekedésmenedzsment szempontjából az igazán hatékony intézkedésekre fókuszál.

SUMP: FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSTERVEZÉS. CÉLJA, HOGY A VÁROSLAKÓK IGÉNYEI MENTÉN MAGAS SZÍNVONALÚ, GAZDASÁGOS ÉS KÖRNYEZETBARÁT KÖZLEKEDÉSI RENDSZER VALÓSULJON MEG.



A tervezési folyamat legfőbb lépései az alábbi ábrán követhetők nyomon:



² Guidelines

A fenntartható városi mobilitási terv készítése fontos előnyökkel jár a város számára.

- A tervezés a városlakók, városhasználók igényein alapszik.
- Irányt ad a város közlekedéspolitikájának, támogatja a későbbi döntéseket.
- Összhangot teremt a város és a többi ágazat céljaival.
- Segít minden – uniós, hazai és városi – forrást okosan, költséghatékonyan és a város céljait valóban előmozdítva felhasználni.
- Megalapozza az intézkedéseket, projekteket.
- Segíti az uniós forrásokhoz való hozzáférést.
- Párbeszédet teremt az érintettekkel.

1.3 MIT NYÚJT A SUMP A VÁROS SZÁMÁRA?

A fenntartható városi mobilitástervezés a különböző érintettek számára segít a közlekedési rendszer jobb megértésében, az összefüggések feltárásában és a vá-

ros és térsége jövőjével kapcsolatos döntések megalapozásában.

A főbb érintett csoportok számára a következő lehetőséget és támogatást jelenti a SUMP:

- A döntéshozók számára lehetővé teszi a városi mobilitással kapcsolatos főbb problémák áttekintését. A jóváhagyott településfejlesztési stratégiai dokumentumok alapján kidolgozott jövőkép és célrendszer révén projekteket, projektcsomagokat és intézkedéseket rögzít, amelyek megalapozzák a döntések előkészítését a fejlesztési folyamat során.
- Az önkormányzat és cégeinek szakmai szereplői számára a dokumentum objektív értékelést és a megvalósításra vonatkozóan gyakorlati iránymutatást fogalmaz meg. Az egyes fejlesztések többszemponutú elemzése, rangsorolása és csoportosítása révén a beruházások szinergikusabbá, ütemezhetőbbé válnak.
- A SUMP szemléletében kulcsfontosságú az érintettek bevonása, így a civil szereplők lehetőséget kaptak arra, hogy aktívan részt vehessenek a tervezési folyamatban. Jelentős azon beruházások és háttérprojektek száma, amelyek eredményességéhez és sikerességéhez magas fokon hozzájárul a civil jelenlét és együttgondolkodás.

A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSTERVEZÉS EGYIK KULCSELEME AZ ÉRINTETTEK EGYÜTTMŰKÖDÉSE.

A SUMP SEGÍTI A DÖNTÉSHOZÓKAT A VÁROS FEJLŐDÉSÉT CÉLZÓ INTÉZKEDÉSEK SZAKMAI MEGALAPOZÁSÁBAN.



- A lakosság az összefoglaló kötet, valamint a lakossági fórumok és további információs anyagok révén közérthetően és rendszerbe foglalva tájékozódhat Zalaegerszeg javasolt közlekedésfejlesztéseiről, és áttekintheti, hogy milyen mobilitási intézkedések várhatók a városban a következő évek során.

1.4 A VÁROSI MOBILITÁSTERVEZÉS JELLEMZŐI ZALAEGRSZEGEN

Zalaegerszeg városvezetésének a fenntarthatóság és fenntartható mobilitás iránti elkötelezettségét jelzi, hogy számos ilyen témájú kezdeményezésben vett vagy vesz részt, beleértve a város környezetvédelmi és fenntarthatósági programjainak kidolgozását vagy a Magyar CIVINET hálózatban és az Európai Mobilitási Hét kapcsán végzett aktív munkát.

**ZALAEGRSZEG
ELKÖTELEZETT
A FENNTARTHATÓSÁG ÉS
A FENNTARTHATÓ VÁROSI
MOBILITÁS MELLETT.
A MAGYARORSZÁGI
MEGYEI JOGÚ VÁROSOK
KÖZÜL ITT KÉSZÜLT EL
AZ ELSŐ SUMP.**

Szintén ezt az elkötelezettséget és előremutató gondolkodást támasztja alá, hogy Zalaegerszeg a hazai megyei jogú városok közül elsőként készítette el fenntartható városi mobilitási tervét. Gyakorlati okokból – az európai



mintáktól eltérően – a zalaegerszegi SUMP két ütemben készült el. Erre magyarázatot ad, hogy a munka megkezdésekor még nem állt rendelkezésre a magyar nyelvű SUMP útmutató, és így a végleges dokumentáció tartalmi követelményei sem voltak egyértelműek, viszont a város mindenképpen a lehető leghamarabb kívánta felmutatni első eredményeit.



A SUMP készítése nemcsak a város átfogó mobilitás-fejlesztésének szakmai megalapozása miatt lényeges. Az Európai Bizottság ugyanis egyes uniós támogatások odaítélését 2015-től ahhoz a feltételhez köti, hogy a város rendelkezzen fenntartható városi mobilitási tervvel.



Ez vonatkozik többek között az intermodális központok finanszírozását biztosító IKOP 3. prioritására is.



A SUMP MEG- ALAPOZZA AZ UNIÓS FEJLESZTÉSI FORRÁSOK ELÉRÉSÉT.

Kulcsfontosságú, hogy a fenntartható mobilitás fejlesztése érdekében meghatározott intézkedések illeszkedjenek a város általános stratégiai céljaihoz, ezért a tervezési folyamatban különös figyelmet szenteltünk a stratégiai és döntéselőkészítő dokumentumok vizsgálatára és értékelésére.

Tekintve, hogy a SUMP épít egyes uniós források igénybevételére, a terv időtávja 2022-ig, vagyis a 2014–2020 közötti uniós támogatási ciklus pénzügyi zárásáig tart. A 2022 utáni időszakra nézve a SUMP felülvizsgálata során szükséges az intézkedéseket, projekteket kijelölni. A SUMP általános szemléletének szerves részét képezi az érintettek bevonása a tervezési folyamatba. Zalaegerszeg esetében a SUMP készítésének folyamatát különösen aktív együttműködés jellemezte a tervezők, a városvezetés, a lakosság és más érintettek között. Ennek eredményeként Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve teljes mértékben testre szabott lett, maximálisan figyelembe veszi a helyi igényeket, és illeszkedik a város stratégiai célkitűzései alapján felállított célrendszerhez.



2.



ZALAEGRSZEG MOBILITÁSI RENDSZERE

A fenntartható városi mobilitástervezés módszertana tartalmaz általános ajánlásokat a közlekedési rendszert és a városi funkciókat érintő intézkedések jellegére nézve, ugyanakkor ezek a beavatkozások kizárólag akkor lehet-

A SUMP TESTRESZABOTT STRATÉGIAI TERV, AMELY A VÁROS ÉS TÉRSÉGE JELLEMZŐIRE ÉPÜL.

nek hatásosak, ha a terv teljes mértékben testreszabott a városra és térségére nézve. Ez utóbbi célt szolgálja Zalaegerszeg általános területi, gazdasági, környezeti és

társadalmi jellemzőinek, külső és belső közlekedési kapcsolatrendszerének, valamint a helyi és környékbeli lakosság szokásainak és igényeinek felmérése, majd mindezek alapján a megoldandó kulcsproblémák és a város adottságaiból következő lehetőségek feltárása.

2.1 MOBILITÁSI FOLYAMATOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

Zalaegerszeg 60 000 fős megyeszékhely, amely Budapesttől 220 km, a szlovén határtól légvonalban 40 km, a Balatontól 30 km távolságban helyezkedik el.

A város elhelyezkedése jelentős lehetőségeket hordoz magában a nemzetközi kapcsolatrendszer fejlesztése terén Ausztria, Szlovénia és Horvátország irányába egyaránt. Ugyanakkor – annak ellenére, hogy a várost érinti a TEN-T

törzshálózati folyosóhoz kapcsolódó 25-ös számú vasútvonal – a határokon átnyúló kapcsolatok nagyobb mértékű kiaknázásához nem elégségesek a jelenlegi infrastrukturális feltételek.

A GAZDASÁGI, TÁRSADALMI ÉS KÖRNYEZETI FELTÉTELEK ALAPVETŐEN BEFOLYÁSOLJÁK A VÁROS ÉS A VÁROSTÉRSÉG KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEIT ÉS FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEIT.



Szombathely és Győr – a régió másik két megyeszékhelye – mind méretükben nagyobbak, mind gazdasági pozíciójukat tekintve erősebbek, mint Zalaegerszeg, emellett a megye tekintetében általánosságban igaz, hogy a többi magyarországi megyéhez képest kevésbé városias.



A város szerkezetét és térbeli fejlődésének lehetőségeit a Zala folyó elhelyezkedése mellett a domborzati adottságok is alapvetően befolyásolják.

A megyére és a városra egyaránt jellemző a népességszám csökkenése az utóbbi 15 évben. Zala megye lakosságszáma 2000-ben 300 496 fő volt, 2013-ban 277 290 fő, ami 7%-os csökkenést jelent, ugyanakkor Zalaegerszegen 2000-ben 60 422-en laktak, 2014-ben pedig 59 275 fő, ami a megyei átlagnál lényegesen kisebb, 2%-os csökkenésnek felel meg.



A város központi szerepet tölt be mind a gazdaság, mind pedig az oktatás terén. 27 000 zalaegerszegi foglalkoztatott közül mintegy 3000-en járnak el, tehát 90%-uk a városban dolgozik, miközben 14 600-an a környező településekről járnak be, így összesen mintegy 38 600 foglalkoztatott dolgozik Zalaegerszegen. A zalaegerszegi lakosok közül 7340-en vesznek részt a közoktatásban, akik



közül összesen mintegy 140-en járnak el más településre, így mintegy 98%-uk helyben tanul. Eközben 3400 általános és középiskolás jár be a környező településekről, így összesen mintegy 10 600 diák tanul Zalaegerszegen.

Az EU-OECD definíciója szerint egy város vonzáskörzetét azok a települések jelentik, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a az adott városba ingázik. Ennek megfelelően Zalaegerszeg vonzáskörzete összesen 110 településből áll, amelyek közül 81 esetén rendkívül magas, 30% fölötti a Zalaegerszegen dolgozók száma.



**A 60 000 FŐS LÉLEK-
SZÁMÚ ZALAEGRSZEG
KÖZPONTI SZEREPET
TÖLT BE A TÉRSÉGBEN:
110 KISEBB TELEPÜLÉS
TARTOZIK A VONZÁS-
KÖRZETÉHEZ.**

A város elhelyezkedése és kapcsolatai, természetes adottságai és épített környezete, valamint gazdasági helyzete közvetlenül befolyásolja a közlekedés működését mind a menyniségi igények, mind pe-

dig a közlekedési módokkal kapcsolatos szokások és preferenciák tekintetében.



GAZDASÁGI SZEREP

27 000 ZALAEGRSZEGI
FOGLALKOZTATOTT

10%

3000 ELJÁR

14 600 BEJÁRÓ
A KÖRNYEZŐ TELEPÜLÉSEKRŐL

90%

24 000
HELYBEN DOLGOZIK

ÖSSZESEN KB. 38 600
FOGLALKOZTATOTT



OKTATÁSI SZEREP

7340
ZALAEGRSZEGI ISKOLÁS

3400 BEJÁRÓ
A KÖRNYEZŐ
TELEPÜLÉSEKRŐL

2% ELJÁR

ÖSSZESEN KB. 10 600 ISKOLÁS



VONZÁSKÖRZET

110 TELEPÜLÉS AHONNAN
A LAKOSSÁG TÖBB MINT
15%-A DOLGOZIK
ZALAEGRSZEGEN

EBBŐL 81 TELEPÜLÉSRL
A LAKOSSÁG TÖBB MINT
30%-A DOLGOZIK
ZALAEGRSZEGEN



2.2 MOBILITÁSI IGÉNYEK ÉS SZOKÁSJELLEMZŐK

A jelen pontban a mobilitási rendszer iránti keresletet mutatjuk be, amely a jelenleg rendelkezésre álló infrastruktúra és szolgál-

**ZALAEGRSZEGEN
VISZONYLAG ALACSONY
A KERÉKPÁROZÁS
ARÁNYA, ÉS VISZONYLAG
SOKAN HASZNÁLJÁK
A KÖZÖSSÉGI
KÖZLEKEDÉST.**

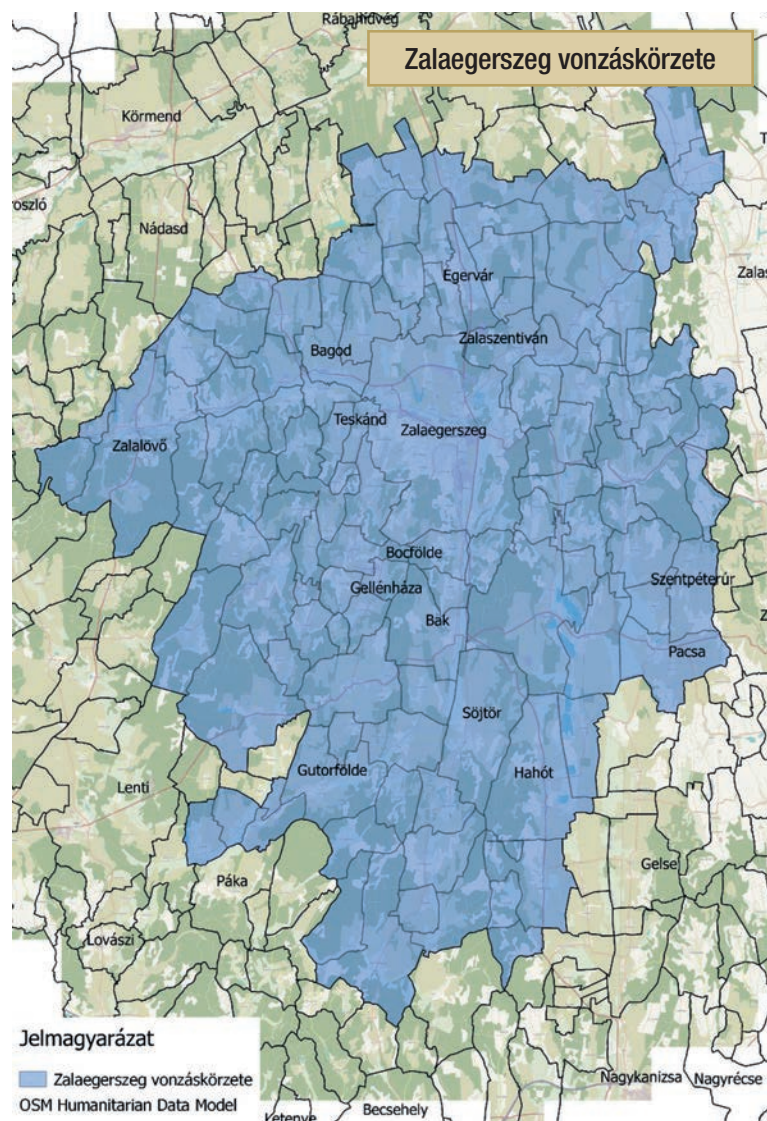
tatások használatából, valamint a fejlesztésre vonatkozó igényekből tevődik össze.

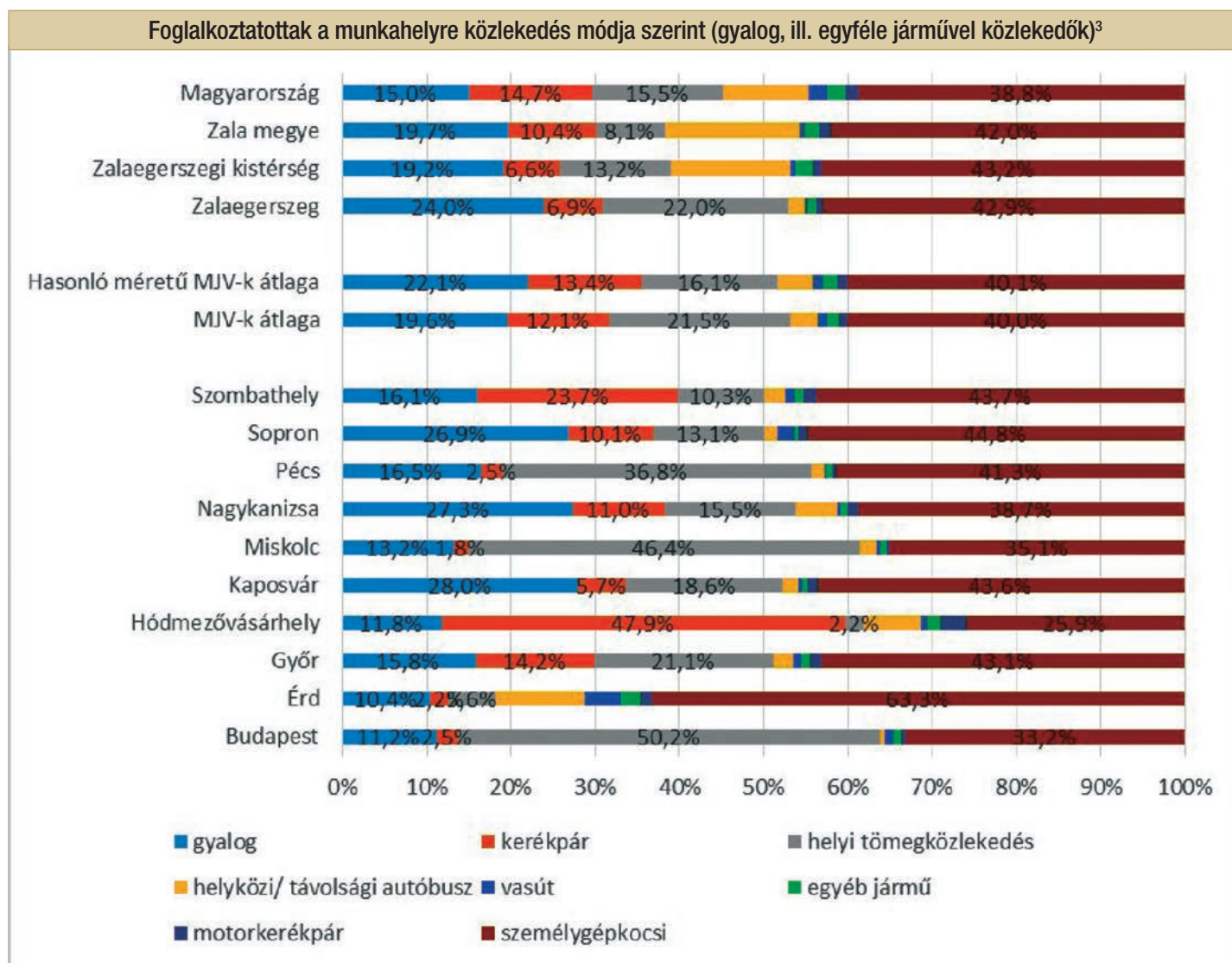
A módválasztásban a hasonló méretű (80 000 fő alatti lakosságú) megyei jogú városok átlagához képest a kerékpározás

alacsonyabb és a helyi tömegközlekedés magasabb aránya emelkedik ki.

**A KÖZLEKEDŐK
PROBLÉMÁSNAK ÍTÉLIK
MEG A VÁROS VASÚTI
ELÉRHETŐSÉGÉT,
A HELYI BUSZHÁLÓZAT
ZSÚFOLTSÁGÁT ÉS A
CSATLAKOZÁSOK HIÁNYAIT,
VALAMINT A BELVÁROSI
TORLÓDÁSOKAT.**

A Zalaegerszeget érintő vasútvonalak utasforgalma jelenleg rendkívül alacsony. A legutóbbi utasforgalmi felmérések során Zalaegerszeg vasútállomáson napi 1000–1100 le- és felszállót számláltak, melynek kb. 80%-át a 25-ös vonal forgalma adja.





³ A foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja szerint, 2011 (KSH Népszámlálás)



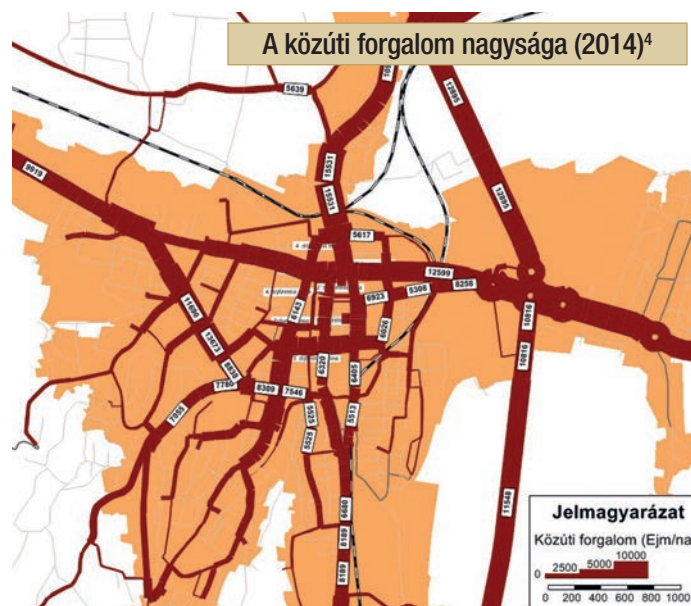
Ennek háttérében a város rossz vasúti elérhetősége, a kínálat mennyiségi és minőségi problémái állnak.

A 2014. őszi felmérések szerint a Zalaegerszegre bejáró forgalom jelentős részét a helyközi autóbuszok bonyolítják le: a városhatárt munkanapokon 8 350-en lépik át a helyközi buszokkal. A legnagyobb forgalmat az autóbusz-állomás bonyolítja, ahová helyközi járatokkal reggel 7–8 óra között közel 2000 fő érkezik, és ahonnan délután, a 14 órás iskola- és munkavégzéshez kapcsolódóan közel 1 400, a 16 órás munkavégzéshez kapcsolódóan további 1 100 fő indul. A helyi közlekedésben 2004 és 2014 között az utasszám a felére (évi 11 millió utazásra) csökkent. A lakosság által érzékelt fő problémák a jegyek és bérletek megfizethetősége, a csúcsidei zsúfoltság (más időszakokban ugyanakkor kihasználatlanság), valamint a járatok összehangolásának, csatlakozásának hiánya.

Az egyéni gépjármű-közlekedés és főleg az általa okozott torlódások kérdése más városokhoz hasonlóan Zalaegerszegen is problémákat okoz. A forgalomfelvételek megmutatják a kritikus útszakaszokat, és kirajzolják a város fő közlekedési útvonalait: Platán sor, Göcseji út, a 762-es út (amely jelentős átmenő forgalmat is bonyolít), illetve észak-déli irányban a Batthyány út – Kosztolányi Dezső utca / Kossuth Lajos utca – Zrínyi Miklós utca. A forgalmi torlódások hatása a cso-

mópontok környékén fokozottan jelentkezik. Parkolás tekintetében a belváros napközben jelentősen terhelt, 70–100%-os jellemző foglaltsággal.

A háztartásfelvétel adatai szerint napi szinten kerékpározók aránya 10% körüli, míg a soha nem kerékpározók aránya csaknem a lakosság fele. Jelenleg a zalaegerszegiek 20–25%-a, a vonzáskörzetből bejárók kb. 10%-a



⁴ Forrás: Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése – Helyzetelemzés, FŐMTERV-TRENECON COWI-NOX-ÚT-TESZT Konzorcium 2015. [p.163]

**JELENLEG A
ZALAEGRSZEGIEK
10%-A KERÉKPÁROZIK
NAPI SZINTEN, DE
A FELTÉTELEK
JAVULÁSÁVAL EZ AZ
ARÁNY 20–25%-RA NŐHET.**

tekinti reális alternatívának a kerékpárt: ők azok, akik szívesen kerékpároznak, és kedvezőbb feltételek esetén nagyobb arányban választanák a kerékpárt napi utazásaikhoz. A gyalogos és kerékpáros

közlekedés terén a lakosság által érzékelt fő problémák a közös használatú, gyakran hiányos jelzésrendszerű felületeken kialakuló gyalogos-kerékpáros konfliktusok, a kerékpáros főhálózat hiányzó szakaszai, valamint és a csomóponti kerékpáros átvezetések és gyalogátkelők hiánya.

2.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER JELLEMZŐI

2.3.1 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Zalaegerszeg közösségi közlekedésében a vasút, a távolsági és helyközi, valamint a helyi autóbusz-közlekedés vesz részt. A vasúti és a közúti közösségi közlekedési hálózatok adottságai és a menetrendi kínálatok gyengeségei miatt Zalaegerszeg megközelíthetősége körülményes.

Zalaegerszeg közösségi közlekedése sok szempontból hátrányosabb helyzetben van, mint az ország számos megyeszékhelyének közlekedési rendszere, vagy azon más városok, amelyek egyben nagy vasúti csomópontok is. A vasúti infrastruktúra évszázados kiépíté-

séből adódóan az észak-déli és a kelet-nyugati irányok találkozása nem Zalaegerszegen, hanem Zalaszentivánon van. Ebből következően érdemi csomóponti jelleg nem alakul ki a városban még akkor sem, ha a 25-ös fővonal Szlovénia felé teremt közvetlen – de személyforgalom szempontjából nagyon alulhasznosított – kapcsolatot. A közúti periferikus elérhetőség az autóbusz-közlekedés szempontjából is nehézséget jelent, de az M7-es autópálya megléte, és a 76-os, 760-as főútvonalak jó minősége miatt így is gyorsabb eljutást biztosít az expressz autóbusz-közlekedés, mint a vasúti kapcsolat. Holott szinte teljes hosszában, a Boba és Székesfehérvár közötti szakasz kivételével, felújított vasútvonal és a bobai delta-vágány biztosítaná a főváros felé a gyors elérést, amely révén a mai expressz autóbusz-járatoknál lényegesen gyorsabb menetidő lenne elérhető.

A vasút ma rugalmatlan, és bár a kétórás ütemes közlekedés a főváros felől jobbra megvalósul, mégsem vonzó a szolgáltatás. Az elavult, környelmi szolgáltatások nélküli, nem akadálymentes járműpark, a Boba és Zalaegerszeg közötti sze-

A VASÚT RUGALMATLANSÁGÁVAL SZEMBEN A TÁVOLSÁGI ÉS HELYKÖZI AUTÓBUSZ-KÖZLEKEDÉS JELENTŐSEN KERESLETORIENTÁLTABB, ÉS RUGALMASABBAN IGAZODIK AZ IGÉNYEK NAPSZAKONKÉNTI VÁLTOZÁSÁHOZ.





mélyvonati megállási rend egyes gyorsvonatoknál, az irányváltás idővesztése Bobán, valamint a vasútállomás városközponttól távolabbi elhelyezkedése együttesen a busz használatára ösztönzik a közösségi közlekedést választó, távolsági utast. Az autóbuszok légkondicionáltak,

wi-fi-vel felszereltek, és a diákok pénteken és vasárnap megnövekedő utazási igényeihez igazodnak másod- és harmadrészekkel. Továbbá a járatok megállnak az ELTE és a BME szomszédságában, ami a diákok számára vonzó szolgáltatást nyújt (háztól-házig szolgáltatás egy jeggyel).

A helyi közlekedésre jellemző a hálózat és a viszonylatok, valamint a menetrendi struktúra túlbonyolítása, a tradíciók fenntartása és az eseti igények egyidejű teljesítése érdekében.

A közlekedési rendszerek főbb átadópontjai (vasút- és autóbusz-állomás) térben elkülönülnek, valódi intermodalitás nem jön létre Zalaegerszegen. Sokkal inkább átszállásokról lehet beszélni, amelyek nem érdemi módváltást jelentenek, hanem kényszert, amely a hálózatok széttagoltságából adódnak.

A vasúti, valamint a helyközi és helyi autóbusz-közlekedés integrációja sem térben, sem tarifáisan, sem intézményrendszer szintjén nem valósul meg. A probléma országos, és Zalaegerszeget is nagymértékben érinti; ez a széttagoltság az utasokra nézve hátrányokkal jár. A nagy közlekedési rendszerek valódi reformjáig a közösségi közlekedés utasvesztése nehezen fékeezhető, az egyéni közlekedés komfortja, rugalmassága, együttutazások esetén a relatív olcsósága hatalmas kihívást jelent a közlekedési megrendelőknek és szolgáltatóknak.



2.3.2 KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Zalaegerszeget elkerülik az ország jelenlegi fő közúti irányai, nagytérsegi közúti kapcsolatai gyorsforgalmi út hiányában nem megfelelőek. Jelenleg Budapest felől a leghosszabb idő alatt elérhető megyeszékhely, ami versenyhátrányt jelent. Zalaegerszeg lefedettsége a térségen belüli közúthálózati szempontból viszont már kielégítőbb. A 74-es és 76-os főút elkerülő szakaszainak megépítésével, valamint a belső tehermentesítő út fejlesztésével a belváros forgalmi terhelése csökkent, ezzel együtt a belváros kelet-nyugati és észak-déli útvonalai túlterheltek, a reggeli és délutáni csúcsidőben jelentős torlódások vannak a városban. Ezt erősítik a földrajzi adottságok, a domborzat és a vasútvonalak elválasztó hatása.

ZALAEGRSZEG SZÁMÁRA HÁTRÁNYT JELENTENEK JELENLEGI KÖZÚTI ELÉRHETŐSÉGÉNEK HIÁNYOSSÁGAI.

A Kossuth Lajos utca felújításával, egyirányúsításával, és a belvárosi terek rehabilitációjával elindult egy olyan folyamat, amely megfelelő háttérrel nyújt az elérhető belvárosi terület létrehozásához. A város jellegéből és méretéből adódóan sok autós utazás kiváltható lenne más közlekedési módok használatával, pl. gyaloglás, kerékpározás és közösségi közlekedés, mellyel a torlódások mértéke csökkenthető lenne.

A városban közterületi fizető parkolás működik, a Csipke parkolóházzal kiegészítve. A belváros napközben jelentősen terhelt.

2.3.3 LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

Zalaegerszeg jelenleg nem csatlakozik az országos kerékpárút-törzshálózatba: az Északnyugat-dunántúli kerékpárút várost érintő szakasza még nem épült meg. Szintén hiányoznak a várost a külső településrészekkel és a környező településekkel összekötő kapcsolatok. A város forgalmasabb útjai mentén az elmúlt években jelentős hosszúságban épültek kerékpárutak, melyek nagyjából kapcsolódnak egymáshoz, de vannak hálózati hiányok, hiányzó összeköttetések. Általában véve a déli városrészek belvárosi kapcsolatait a meglévő kerékpárutak nagyrészt kiszolgálják, míg más városrészek esetében ezek a kapcsolatok hiányoznak. A kerékpározást egyes városrészek, illetve irányok

**A BELVÁROSBAN
JELENTŐSEK
A TORLÓDÁSOK,
UGYANAKKOR
MÁR TÖRTÉNEK
INTÉZKEDÉSEK AZ
ÉLHETŐSÉG JAVÍTÁSÁRA.**

**A KERÉKPÁROS HÁLÓZAT
VÁROSION BELÜL
ÉS A VÁROSTÉRSÉGI
KAPCSOLATOK
SZINTJÉN IS HIÁNYOS –
MENNYISÉGI ÉS MINŐSÉGI
SZEMPONTBÓL EGYARÁNT.**



esetében a domborzati viszonyok korlátozzák. Legnagyobb részt egyoldali, kétirányú kerékpárutak, illetve gyalog- és kerékpárutak épültek; ez a kialakítás ugyanakkor a csomópontokban okoz veszélyes helyzeteket, illetve

**A GYALOGOSOK
SZEMPONTJÁBÓL AZ
AKADÁLYMENTESSÉG
HIÁNYOSSÁGAI ÉS A
KONFLIKTUSHELYZETEK
OKOZZÁK A LEGNAGYOBB
KIHÍVÁST.**

a gyalogosokkal vezetett konfliktusokhoz; emellett a szakaszok végén a továbbhaladás sem megoldott. A jelzésrendszer (burkolati jelek, táblázás, az átvezetéseknel is) sok helyütt következetlen.

Az általános úthálózat kerékpározhatósága ve-

gyes: egyes helyeken forgalomcsillapított övezetek segítik (bár a kijelölést fizikai elemek ritkán támogatják), több helyütt azonban a burkolat állapota, illetve kerékpárosok számára is egyirányúsított utcák akadályozzák. A biztonságos, kényelmes kerékpárparholás lehetőségei a belvárosban már számos helyen adóttak, de a város többi területén is ki kell terjeszteni ezeket.

Jelenleg is számottevő a kerékpározók száma, de a rövid utazások nagy aránya mellett a zalaegerszegiek 20–25%-a nyitott a kerékpárral való közlekedésre a feltételek javulása esetén.

A város méretéből fakadóan a gyalog megtett utazások aránya nagy, amit a meglévő gyalogosbarát közterületek is segítenek (Kossuth Lajos utca – Dísz tér, Piac tér környéke), kijelölt sétálóövezet azonban nincsen. Az akadálymentesítés sem teljeskörű, különösen a külső városrészekben. A gyalog- és kerékpárutakon gyakoriak a konfliktusok a különböző használoi csoportok között.

Más városokhoz hasonlóan probléma a nagyobb vonalas létesítmények – vasútvonalak, forgalmasabb utak (különösen az országos főutak átkelési szakaszai) elválasztó hatása (viszonylag ritkán elhelyezkedő gyalogátkelők, rövid átkelési időt biztosító jelzőlámpák).

A közlekedési ismeretek és kultúra hiányosságai minden közlekedői csoportban megfigyelhetők, gyakran ezek is konfliktusokhoz vezetnek.



2.4 A LEHETŐSÉGEK ÉS PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA

A közlekedési hálózat és a mobilitási szokások részletes felmérése alapján meghatároztuk minden közlekedési mód esetén az erősségeket és gyengeségeket, valamint lehetőségeket és veszélyeket (SWOT elemzés). A következő ábra a zalaegerszegi közlekedés egészére vonatkozó, összevont elemzés eredményeit mutatja be.

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
KIÉPÜLT VASÚTI INFRASTRUKTÚRA, VILLAMOSÍTOTT VASÚTI FŐVONAL ÉS SZLOVÉN KAPCSOLAT	A VASÚTI KAPCSOLAT HIÁNYOSSÁGAI ÉS GYENGESÉGEI NAGYKANIZSA, SZOMBATHELY ÉS BUDAPEST FELÉ
A KÖZÚTI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS BIZTOSÍTOTT A KÖZSZOLGÁLTATÁS A MUNKAHELYEK ÉS OKTATÁSI INTÉZTMÉNYEK ELÉRÉSÉRE	A VASÚTI SZOLGÁLTATÁS RUGALMATLANSÁGA ÉS GYENGE KOMFORTJA
EXPRESSZ AUTÓBUSZ-JÁRATOK ZALAEGRSZEG ÉS A FŐVÁROS KÖZÖTT	A BELVÁROS EGYES VÁROSRÉSZEBŐL CSAK ÁTSZÁLLÁSSAL ÉRHETŐ EL
DINAMIKUS UTASTÁJÉKOZTATÓ RENDSZER TÖBB MEGÁLLÓBAN	AZ ORSZÁGOS KÖZÚTI KAPCSOLATOK HIÁNYOSSÁGAI
AUSZTRIA ÉS SZLOVÉNIA FELÉ A HATÁROK KÖZELSÉGE MIATT MEGFELELŐ KÖZÚTI KAPCSOLATOK ÁLLNAK RENDELKEZÉSRE	TORLÓDÁSOK A REGGELI ÉS DÉLUTÁNI CSÚCSIDŐBEN
A 76-OS ÉS 760-AS ÚT FELÚJÍTÁSA, VALAMINT A 761-ES ÚT MEGÉPÜLÉSÉBŐL SZÁRMAZÓ ELŐNYÖK	KERTVÁROS ÉS PÁTERDOMB VÁROSRÉSZEK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS SZEMPONTJÁBÓL ELSZIGETELTEK
A VÁROS JELENTŐS RÉSZÉT LEFEDŐ KERÉKPÁROS FŐHÁLÓZAT	TÉRSÉGI ÉS ELŐVÁROSI KERÉKPÁROS KAPCSOLATOK HIÁNYA
BELVÁROS JÓ KERÉKPÁRPARKOLÓ-ELLÁTOTTSÁGA	MEGLÉVŐ KERÉKPÁRUTAK KIALAKÍTÁSA GYAKRAN NEM SZERENCÉS
MEGLÉVŐ FORGALOMCSILLAPÍTOTT, GYALOGOSBARÁT KÖZTERÜLETEK	A KERÉKPÁR-PARKOLÁSI LEHETŐSÉGEK HIÁNYOSSÁGAI
	GYALOGOSÖVEZET HIÁNYA



LEHETŐSÉGEK

A KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREK ORSZÁGOS SZINTŰ INTEGRÁCIÓJÁNAK POZITÍV HATÁSAI ZALAEGRSZEGRE ÉS TÉRSÉGÉRE

A 20-AS VONAL FELÚJÍTÁSÁT KÖVETŐEN A VASÚTI ELJUTÁSI IDŐ CSÖKKEN ZALAEGRSZEG ÉS BUDAPEST KÖZÖTT

AZ ÉPÜLŐ TEHERMENTESÍTŐ ÚT RÉVÉN CSÖKKENHET A BELVÁROS FORGALMA

LAKOSSÁGI IGÉNY ERŐSÖDÉSE AZ ÉLHETŐBB BELVÁROSI FELÜLTEK KIALAKÍTÁSÁRA

VÁROSON BELÜL JELLEMZŐEN RÖVID UTAZÁSI TÁVOLSÁGOK

MEGLÉVŐ IGÉNY A KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉSRE

VESZÉLYEK

FELÚJÍTÁS ÉS MENETRENDVÁLTOZÁSOK MIATT HOSSZABB MENETIDŐK A VASÚTON, AMI UTASVESZTÉSHEZ VEZETHET

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS RÉSZARÁNYÁNAK CSÖKKENÉSE

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSHEZ KÖTŐDŐ KÖLTSÉGEK NÖVEKEDÉSE

TELEKOCSI ALAPÚ RENDSZEREK TÉRNYERÉSE OKOZTA VERSENYHELYZET

HATÉKONY FORGALOMCSÖKKENTŐ BERUHÁZÁSOK ELMARADÁSA A BELVÁROSI TERÜLETEN

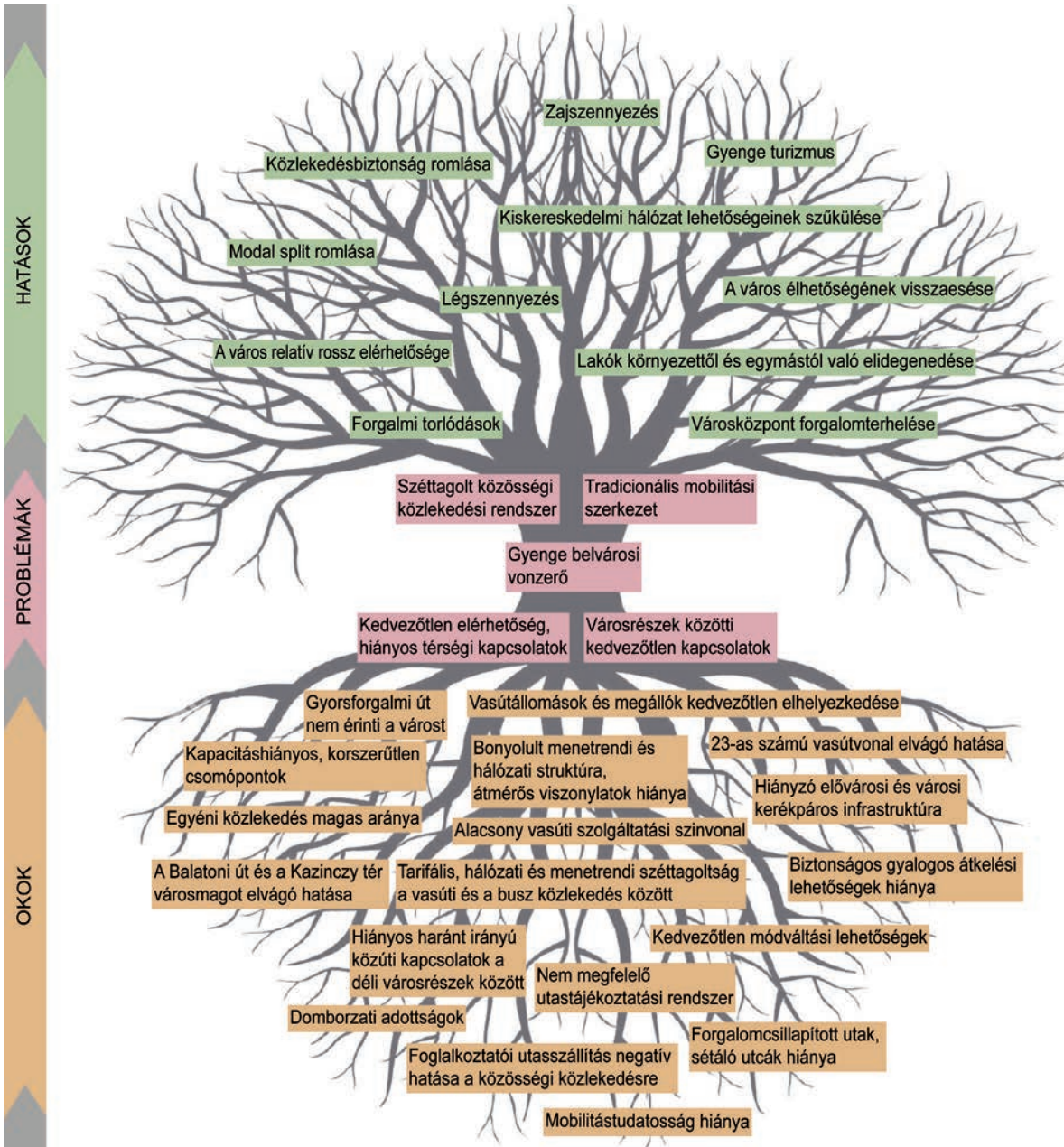
MEGLÉVŐ ELEMOK KARBANTARTÁSÁNAK, FELÜLVIZSGÁLATÁNAK ELHANYAGOLÁSA

A város mobilitásának fejlesztése során követendő irányok meghatározásának és a szükséges változtatásoknak elengedhetetlen feltétele a jelenlegi közlekedési helyzetben jelentkező problémáknak, azok okainak és a köztük lévő összefüggéseknek a megértése. Fontos elkülöníteni a mobilitásban megjelenő problémák okait és következményeit (hatásait).

A jobbra látható problémafán a gyökerek jelképezik az okokat, a törzs az alapvető problémákat, a lombkorona

pedig az ezekből eredő következményeket, hatásokat. A lombkorona tehát azokat az általános nehézségeket és negatív hatásokat jelenti, amelyek rontják a város megítélését, és a közlekedés problémáinak kezelése nélkül a jövőben tovább erősödve kiemelt veszélyt jelentenek a város élhetősége szempontjából. A megoldás kulcsa, hogy a gyökereknél kell beavatkozni, azaz az okok felől feltárni a problémák kialakulását és megtenni a szükséges intézkedéseket.





**AHHOZ, HOGY
ZALAEGRSZEG
ÉLHETŐBBÉ VÁLJON,
A PROBLÉMÁKAT AZ
OKOKNÁL, A VÁROS A
HATÁSKÖRÉHEZ MÉRTEN
KELL MEGSZÜNTETNI.**

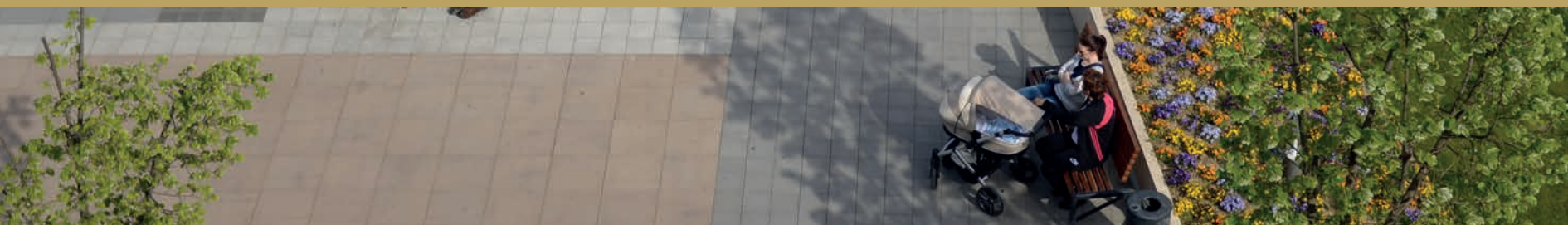
A különböző okokat eltérő mértékben tudja befolyásolni a város: a domborzati adottságokon nem lehet változtatni, de a városi csomópontok kialakítására van ráhatása a városnak. Zalaegerszeg felelősége, hogy megtalálja a lehető leghatékonyabb ösztönzési módszereket és eszközöket azoknak az okoknak a megszüntetése vagy mérséklése végett, amelyek ténylegesen a város hatáskörébe esnek, ezzel indukálva az élhetőbb, tisztább és vonzóbb Zalaegerszeg létrejöttét.



An aerial photograph of a modern urban plaza. In the center is a large, circular fountain with a yellow, lotus-like sculpture. The fountain is surrounded by a circular concrete bench. To the right of the fountain is a curved walkway with a series of wooden slats supported by concrete pillars. Several wooden benches are scattered throughout the plaza, with people sitting on them. There are young trees with pink blossoms and some greenery. In the background, there are modern buildings and more people walking. A large yellow circle with the number '3.' is overlaid in the top left corner.

3.

A MOBILITÁSI TERV KERETEI



3.1 SZAKPOLITIKAI HÁTÉR

Az Európai Unió népességének 70%-a városokban lakik, és GDP-jének 80%-át a városokban termelik meg. A városokon belül ugyanakkor egyre nehezebb közlekedni, és ez számos káros hatással jár:

- állandósultak a forgalmi torlódások;
- a közlekedési eredetű széndioxid-kibocsátás 23%-a a városi területeken keletkezik;
- rendszeresek a légszennyezettségi határérték-túllépések és a magas zajterhelés;
- a közúti balesetek évi 28 000 halálos áldozatot követelnek, 38%-ban városi területeken.

Fontos lépés a megoldás felé, ha a városok, várostérsegek szintjén a közlekedéstervezés szemléletében és módszereiben is meg tud újulni; ezért került az európai közlekedéspolitika napirendjére a fenntartható városi mobilitástervezés. A Városi mobilitási csomag (2013)

**A SUMP EGYSÉGES
MÓDSZERTANÁT AZ
EU FEJLESZTETTE KI
A LEGJOBB EURÓPAI
GYAKORLATOK ALAPJÁN,
A VÁROSI KÖZLEKEDÉSSSEL
KAPCSOLATOS PROBLÉMAK MEGOLDÁSÁRA**

részletebben is meghatározza a fenntartható városi mobilitási terv fogalmát, céljait és jellemzőit, emellett az Európai Bizottság kidolgoztatott egy Útmutatót is.⁵

⁵ http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf

A fenti célok mellett 2015-re fontos gyakorlati szemponttá vált, hogy az Európai Bizottság egyes uniós támogatások odaítélését ahhoz a feltételhez kötötte, hogy a város rendelkezzen fenntartható városi mobilitási tervvel. Ez vonatkozik többek között az intermodális központok finanszírozását biztosító IKOP 3. prioritására is.

A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedik a friss városfejlesztési dokumentumokhoz – különösen a Zalaegerszeg

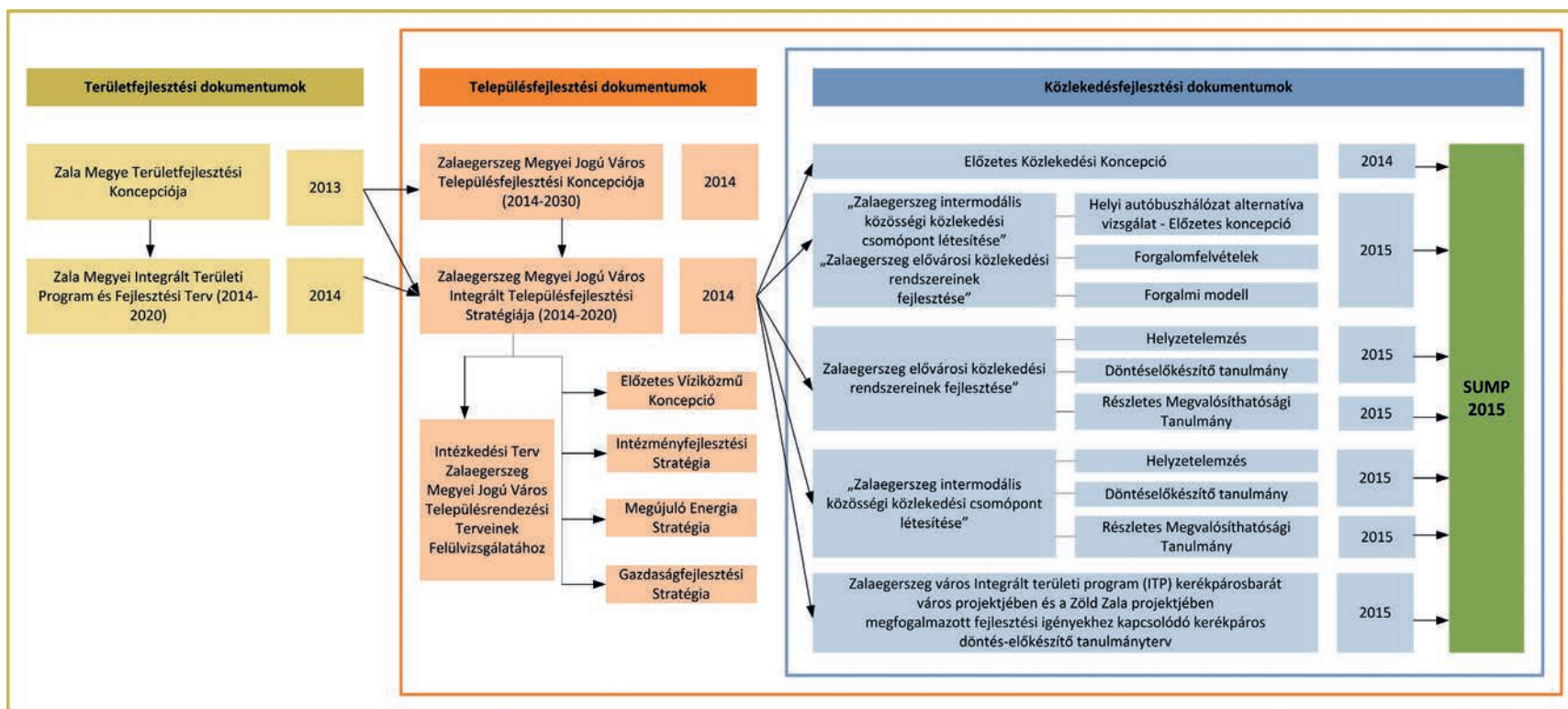
**ZALAEGRSZEG
FENNTARTHATÓ VÁROSI
MOBILITÁSI TERVE
FIGYELEMBE VESZI A
VÁROS STRATÉGIAI
DOKUMENTUMAIBAN
RÖGZÍTETT CÉLOKAT.**

Megyei Jogú Város Közgyűlése 140/2014. (IX.18.) sz. határozatával elfogadott Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójához (TFK) és Integrált Településfejlesztési Stratégiájához (ITS) –, és épít is rájuk. Ugyancsak figyelembe veszi a mobilitási terv a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 184/2014. (XI.13.) sz. határozatával elfogadott Zalaegerszeg MJV Integrált Területi Programját 2014-2020 (ITP), az előkészített vagy előkészítés alatt álló városfejlesztési, gazdaságfejlesztési és közlekedési projektek jelenlegi állását; szükség és lehetőség esetén azonban ezekben korrekciót vagy hangsúlyeltolódást javasol. A legfontosabb előzménytervek a következők:



- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014. március), valamint az ezen alapuló megvalósíthatósági tanulmányok:
 - Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése – Részletes megvalósíthatósági tanulmány;
 - Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése – Részletes megvalósíthatósági tanulmány.
 - Kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv
- Az alábbi ábra a SUMP-nak a városi stratégiákkal való összefüggéseit mutatja be.

A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedése Zalaegerszeg meglévő terveihez



3.2 FINANSZÍROZÁSI KERETEK

A mai gazdasági környezetben bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg, a legfontosabb feltétel a források rendelkezésre állása. Az utóbbi évek tapasztalatai jól mutatják, hogy jelentős közlekedési beruházások elsősorban uniós forrásból remélhetők; az önkormányzati saját finanszírozású beruházások elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, vagy az amortizációs növekmény leküzdését szolgálják.

3.2.1 HAZAI FORRÁSOK

A magas államadósság leépítésének szükségessége és az ezt szolgáló szigorú költségvetési politika keretei között korlátozottan állnak rendelkezésre hazai költségvetési források. Közlekedési területen a meglévő infrastruktúra fenntartása és szinten tartása is több forrást igényelne a rendelkezésre állókhoz képest.

A kormány 2020-ig 750 milliárd Ft költségvetési forrást biztosít közútfejlesztésre. A 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozatban nevesített, költségvetési forrásból megvalósítani tervezett közút-

fejlesztési projektek között szerepel Zalaegerszeg megközelítése, 76. sz. főút Keszthely–Fenékpusztá–Balatonszentgyörgy–M7 közötti szakasz gyorsított fejlesztése.

Zalaegerszeg a harmadik város volt, mely a Modern Városok program keretében együttműködési megállapodást kötött a kormánnyal a város helyzetének fellendítése és az országos vérkeringésbe való bekapcsolása céljából. Ennek első négy, közlekedési relevanciájú pontja a következő:

- a 76. számú út Balatonszentgyörgy–Fenékpusztá–Keszthely elkerülő szakasz és az M7 autópálya közötti szakaszának gyorsforgalmi úttá fejlesztése, illetve megépítése, valamint a Vasvár–Zalaegerszeg gyorsforgalmi útszakasz tervezése;
- új logisztikai központ, valamint tudományos és technológiai park kialakítása feltételrendszerének vizsgálata;
- a város északi ipari területének vasúthálózatba iparvágánnyal történő bekötési lehetőségének vizsgálata; valamint
- munkacsoport alakítása intermodális közösségi közlekedési csomópont kialakításának megvizsgálására és a megvalósítási koncepció kidolgozására.

A kvótaértékesítésből származó bevételek egy része címetten energiahatékonysági és klímapolitikai beruházásokra kerül felhasználásra. Az NGM által kezelt Gazdasági Zöldítési Rendszer (GZR) felhasználásának súlypontja az

**A SUMP-HOZ KAPCSOLÓDÓ
FEJLESZTÉSEK MEGVALÓ-
SÍTHATÓSÁGA NAGYBAN
FÜGG A RENDELKEZÉSRE
ÁLLÓ UNIÓS ÉS HAZAI
FORRÁSOKTÓL,
ILLETVE A TÁMOGATÁSI
PROGRAMOKBAN RÖGZÍ-
TETT PRIORITÁSOKTÓL.**



elektromobilitás és a kibocsátásmentes közösségi közlekedés lehet, a Jedlik Ányos terv keretében.

3.2.2 CEF, IKOP

Nagy volumenű fejlesztések 2020-ig elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF) a TEN-T törzshálózati folyosók kiépítését tartalmazza. Zalaegerszeg esetében ez várhatóan a Székesfehérvár - Boba vonalon központi forgalomirányítás kiépítésére korlátozódik.

Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) 1. és 4. prioritás Zalaegerszeg szempontjából elvben a város gyorsforgalmi úton történő elérhetőségét, a 2. prioritás a vasúti elérhetőség (elsődlegesen a Budapest – (Boba-) Zalaegerszeg – Bajánsenye vasútvonal) fejlesztését szolgálhatja. Városi és elővárosi közlekedés (például intermodális központok kialakítása, környezetbarát városi autóbuszok beszerzése) szempontjából a 3. prioritás releváns.

Az IKOP 2016. évre szóló éves fejlesztési keretéről szóló kormányhatározatban közzétett nagyprojekt-lista Zalaegerszeget érintő elemei közül a legfontosabbak a következők:

- M9 Vasvár és Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése;
- Bajánsenye–Boba ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése – szakaszolt projekt;

- A személyszállítási közszolgáltatások hatékonyabb ellátását célzó integrált utastájékoztatási, jegyértékesítési és forgalomirányítási rendszerek fejlesztése.

3.2.3 TOP

A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés keretében alacsonyabb rendű utak, TEN-T hálózaton kívüli főúti szakaszok, települési elkerülő utak, kerékpáros infrastruktúra, valamint ipari parkokhoz vezető utak fejlesztését támogatja.

A fenntartható települési közlekedésfejlesztés keretében nem kötöttpályás közösségi közlekedésfejlesztések (pl. utastájékoztatás, e-jegyrendszer, állomások és megállóhelyek korszerűsítése, P+R és B+R), gyalogos közlekedés fejlesztése, közlekedésbiztonsági fejlesztések, forgalomcsillapítás, akadálymentesítés, kerékpáros fejlesztések (hivatásforgalmi hálózatfejlesztés, kerékpárparkolás, KKKR), SUMP kidolgozása, valamint igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás kialakítása támogatható.

Az 1-5. prioritások forrásait (798,68 Mrd Ft) a megyei ITP-k, a 6. prioritás forrásait (387,02 Mrd Ft) a megyei jogú városok ITP-i kötik le. A TOP 1. prioritásból támogathatók a GINOP-ot kiegészítő turisztikai célú kerékpárutak ráhordó szakaszai.



Zalaegerszeg MJV Integrált területi programjának hét éves forráskerete 11,20 Mrd Ft. Ezen belül a TOP 6. prioritás intézkedéseinek területi forrásallokációja a következő:^{6,7}

INTÉZKEDÉS MEGNEVEZÉSE	BECSÜLT KÖLTSÉG [millió Ft]
6.1 Gazdaság-fejlesztés	4 117
6.2 Családbarát, munkába állást segítő intézmények, köz-szolgáltatások fejlesztése	869
6.3 Gazdaság-élénkítő és népesség-megtartó városfejlesztés	982
6.4 Fenntartható városi közlekedés-fejlesztés	997
6.5 Önkormányzatok energia-hatékonyágának és a megújuló energia-felhasználás arányának növelése	2 414
6.6 Városi köz-szolgáltatások fejlesztése	553
6.7 Leromlott városi területek rehabilitációja	0
6.8 Gazdaság-fejlesztéshez kapcsolódó foglalkoztatás-fejlesztés	934
6.9 Társadalmi kohéziót célzó helyi programok	330

A 6.4. Fenntartható városi közlekedés-fejlesztés kategóriában a „Gyalogos- és kerékpáros-barát belváros kialakítása (A gyalogosbarát Belváros közlekedési fel-

⁶ 1702/2014. (XII. 3.) Korm. határozat a 2014–2020 közötti programozási időszakban a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program tervezésének egyes szempontjairól, valamint az operatív programhoz tartozó megyék megyei önkormányzatai és a megyei jogú városok önkormányzatai tervezési jogkörébe utalt források megoszlásáról. Hatályos: 2014.12.04 – Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=172783.285337

⁷ 1562/2015. (VIII. 12.) Korm. határozat a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében megvalósuló integrált területi programok jóváhagyásáról

tételeinek megteremtése, a kerékpáros infrastruktúra törzshálózatának kialakítása)” van intézkedésként rögzítve, a kategóriánál található teljes összeggel.

3.2.4 EGYÉB FORRÁSOK ÉS FINANSZÍROZÁSI FORMÁK

A fentiekén túl az Európai Unió 2014-2020 közötti kutatás-fejlesztési és innovációs programja, a Horizont 2020 (és annak részeként a fenntartható városi mobilitás innovációjához kapcsolódó CIVITAS 2020 program), a környezetvédelmi és éghajlat-politikai hangsúlyú LIFE program, valamint az Európai Területi Együttműködés (ETE) határon átnyúló, transznacionális és – főként tapasztalatcserét szolgáló – interregionális együttműködési programjai is támogatást nyújthatnak a fenntartható mobilitást célzó programok kidolgozására, tesztelésére és részben megvalósítására.

Hitelek (pl. Európai Beruházási Bank, Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank) vonatkozásában a kockázatok és a szigorú költségvetési politika egyaránt arra mutat, hogy a hitelfelvétel a pénzügyileg is megtérülő projektek esetén lehet megfelelő alternatíva.

Magánforrások bevonhatósága az ingatlanfejlesztési piac válság utáni lassú újjáéledése miatt egyelőre nagyobb volumenben nem reális, de hosszabb távon a város léptékéhez mérten mindenképpen szükséges lesz, ezért az erre vonatkozó stratégiát ki kell dolgozni.





4.

ZALAEGERSZEG JÖVŐKÉPE ÉS MOBILITÁSI CÉLJAI

4.1 JÖVŐKÉP

A jövőkép meghatározása a fenntartható városi mobilitási terv egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy milyen Zalaegerszegen szeretnénk élni,

**A JÖVŐKÉP
ÁLTALÁNOSSÁGBAN
FEJEZI KI MINDAZT,
AMIT ZALAEGRSZEG
HOSSZÚ TÁVON EL
KÍVÁN ÉRNI A VÁROS
FEJLŐDÉSÉBEN.
IRÁNYT AD A CÉLOK
MEGFOGLALMAZÁSÁHOZ.**

a város milyen irányba kíván fejlődni a jövőben. Ez az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknek a jövőkép megvalósítását kell szolgálniuk. Zalaegerszeg jövőképét Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Területfejlesztési Koncepciója (2014–2030) határozza meg, melyet Zalaegerszeg Megyei

Jogú Város Közgyűlése 140/2014. (IX.18.) sz. határozatával fogadott el. A város stratégiai dokumentumai szerint Zalaegerszeg hosszú távú jövőképe⁸:

A gazdaság és társadalom fejlődése eredményeként Zalaegerszeg tartósan Magyarország egyik legjobb életminőséget nyújtó településévé válik az életminőség minden lényeges tényezője tekintetében:

- **A jövedelmek és a foglalkoztatottság szintje magas, a gazdaság működése stabil.**
- **A városi épített és természeti környezet magas minőségű, vonzó.**
- **A város a benne és vonzáskörzetében élő minden polgára számára elérhető és kiváló minőségű szolgáltatásokat nyújt.**
- **A város változatos kulturális és szabadidős kínálatot nyújt lakóinak és az idelátogatóknak egyaránt.**

A TFK-hoz illeszkedve a Fenntartható városi mobilitási tervnek és az abból levezethető intézkedéseknek is Zalaegerszeg lakóinak életminőségét – a gazdaság sikerességét és a munkahelyteremtést, az épített és természeti környezet minőségének megőrzését, az egész térség számára nyújtott szolgáltatások elérhetőségét – kell szolgálnia. A Fenntartható városi mobilitási terv átfogó célja ezek alapján a következőképpen fogalmazható meg:

Zalaegerszeg és térsége országos vérkeringésbe történő bekapcsolódását, gazdasági erősödését, valamint lakói életminőségének javítását kiegyensúlyozottan és hatékonyan szolgáló minőségi, innovatív és integrált mobilitási rendszer megteremtése.

⁸ Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Területfejlesztési Koncepciója (2014–2030) 6–7. oldal



4.2 CÉLRENDSZER

A jövőkép elérése érdekében konkrét célokat kell meghatározni, amelyek teljesítésével a kívánt irányba fejlődhet a város mobilitási rendszere. A SUMP célrendszere a jövőképnek alárendelve, az

**A CÉLRENDSZER
ÁLTALÁNOS ÉS
OPERATÍV CÉLKITŰZÉSEK
HIERARCHIKUS
RENDSZERE, AMELY A
JÖVŐKÉPHEZ IGAZODIK.**

ITS közlekedési céljaihoz illeszkedve, a helyzetfeltárás során azonosított problémákra fókuszálva készült, és az alábbi fő prioritási tengelyekre támaszkodik:

- 1. Javuló nagytérségi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció**
- 2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet**
- 3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása**
- 4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer**
- 5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer**

A fő célokhoz különböző beavatkozási területek tartoznak. A célrendszer azonban nem mereven hierarchikus: egyes beavatkozási területek (illetve a hozzájuk kapcsolt intézkedések) egyszerre több magasabb rendű célt is szolgálhatnak.





A SUMP CÉLRENDSZERE ZALAEGRSZEGEN

1. Javuló nagytérsgégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció

- 1.1 A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével
- 1.2 Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba
- 1.3 A gazdasági területek elérhetőségének javítása

2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet

- 2.1 A belváros komplex forgalomcsillapítása
- 2.2 Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése
- 2.3 Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása
- 2.4 A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása

3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása

- 3.1 A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása
- 3.2 A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele
- 3.3 Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése

4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer

- 4.1 A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja
- 4.2 Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése

5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer

- 5.1 Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése
- 5.2 Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése
- 5.3 Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése
- 5.4 Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása



5.

ESZKÖZRENDSZER: ÚTON A MEGVALÓSÍTÁS FELÉ

A célrendszer meghatározása után a következő lépést az intézkedések kiválasztása jelentette. Ehhez először le kellett határolni a lehetséges intézkedések körét, amelyek egyrészt a célrendszerhez illeszkedő, korábbi stratégiai és döntéselőkészítő dokumentumokban található

A KITŰZÖTT CÉLOK MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ MOBILITÁSI INTÉZKEDÉSEK SZOLGÁLNAK ESZKÖZÜL.



projektekből, másrészt pedig a célrendszer teljes körű megvalósulását előkészítő, kifejezetten a SUMP-hoz megalkotott, testre szabott, új beavatkozásokból állnak.

A projektek megvalósíthatósága finanszírozási, műszaki,

intézményi és szervezési keretek miatt korlátos, ezért a SUMP időtávjában nem minden projekt valósulhat meg. Ebből következően a megalkotott teljes intézkedéslistát szűrni és rangsorolni kellett.

A jelen fejezet a lehetséges projektek körének lehatárolásáról, és az értékelés módszereiről és eredményeiről szól.

5.1 A LEHETSÉGES INTÉZKEDÉSEK MEGHATÁROZÁSÁNAK MÓDSZERE

A célrendszer megvalósulását szolgáló projektek körének lehatárolásához egyrészt nemzetközi gyakorlatból ismert módszertani megfontolások biztosítanak irány-

mutatást. Az elmúlt években az Európai Unió támogatásával ugyanis több olyan program is megvalósult, amely a fenntartható városi mobilitási tervek ösztönzése mellett külön hangsúlyt fektet a megfelelő intézkedések kiválasztására, és ebben szakmai anyagok elkészítésével, interaktív eszközökkel és a tapasztalatcsere ösztönzésével segíti a városokat. Az említett európai uniós projektek módszertani eredményei segítséget nyújtottak abban, hogy Zalaegerszeg jövőképeinek, céljainak legmegfelelőbb és egyúttal leghatékonyabb intézkedéseket lehessen kiválasztani a lehetséges SUMP projektek közül.

Az intézkedéslista meghatározásának és véglegesítésének az előbbinél talán még fontosabb pillérét a városvezetés és a tervezők folyamatos egyeztetése jelentette – beleértve a meglévő projektötletek figyelembevételét és az új beavatkozásokkal történő kiegészítést. Egyrészt a projektek szakmai megalapozottságához alapvető fontosságúak a városra és közlekedési rendszerére vonatkozó információk, amelyek a SUMP készítésének kezdete óta is módosulhattak – például egy-egy projekt megvalósításának megkezdése esetén. Másrészt

**ÖSSZESEN 71 LEHETSÉGES
BEAVATKOZÁS JÁRULNA
HOZZÁ A CÉLRENDSZER
TELJESÍTÉSÉHEZ, DE
EZEK NEM MINDEGYIKE
MEGVALÓSÍTHATÓ.**



**MINDEN PROJEKT-
JAVASLAT A TERVEZŐK ÉS
A VÁROSVEZETÉS AKTÍV
EGYÜTTMŰKÖDÉSE NYOMÁN
SZÜLETETT, A LAKOSSÁG
IGÉNYEI MENTÉN.**

kritikus mindazon tényezőknél az ismerete, amelyek a javasolt intézkedések megvalósíthatóságát befolyásolják – beleértve az aktuálisan ismert kockázatokat, a finanszírozási

háttérrel vagy akár a város stratégiai célrendszeréhez való illeszkedést.

Az összes lehetséges intézkedést tartalmazó, 71 elemű projektlista a célrendszer teljes körű teljesítését lehetővé teszi. A városvezetéssel történő egyeztetés eredményeként készült el, és olyan javaslatokat tartalmaz, amelyek szakmailag eredményesnek és társadalmi szempontból hasznosnak ígérkeznek. Mivel ezek nem mindegyike megvalósítható, a teljes intézkedéslistát elemzési, szűrési folyamatnak kellett alávetni, hogy kiderüljön, várhatóan melyeket lehetséges végrehajtani, és melyek lennének a leghasznosabbak.

5.2 SZŰRÉSI FOLYAMAT

A SUMP keretében kijelölt 71 lehetséges projekt elemzési, szűrési, rangsorolási folyamata azt a célt szolgálta, hogy a rendelkezésre álló keretek – időtáv, finanszírozási lehetőségek függvényében – és a várható hatások alapján megtörténjen azok kiválasztása, amelyek a lehető

legeredményesebben járulnak hozzá Zalaegerszeg stratégiai célrendszerének teljesítéséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez.

Az intézkedések műszaki és gazdasági értékelése – a projektek jellegétől függően

- többféle módszerrel történt meg. Néhány projekt-

javaslatra rendelkezésre
álltak forgalmi modelle-

zési eredmények. Ezek
esetében a modellezés

eredményein keresztül,
valamint a modellezés-

re épülő egyszerűsített költség-haszon elemzéssel voltak számszerűsíthetők az intézkedések várható hatásai.

Emellett az összes projekt egységes értékeléséhez és rangsorolásához egy másik közgazdaságtani módszer, a többszemponútú elemzés szolgált eszközü.

Az elemzések eredményei a projektek prioritási sorrendjének meghatározásához, a projektsomagok kialakításához és a megvalósítás megtervezéséhez szolgálnak bemenő adatként.

5.2.1 FORGALMI MODELLEZÉS

A modellezés meghatározott paraméterek alapján a közúti beruházások különböző változatai által okozott hatá-

**A PROJEKTJAVASLATOK
KÖZÜL KI KELLETT
VÁLASZTANI
AZOKAT, AMELYEK
MEGVALÓSÍTHATÓK, ÉS
A LEGHASZNOSABBNAK
ÍGÉRKEZNEK.**



A PROJEKTEK EGY RÉSE ESETÉN FORGALMI MODELLEZÉSSSEL TÖRTÉNT A VÁRHATÓ VÁLTOZÁSOK ÉRTÉKELÉSE.

sokat tudja szemléltetni, különös tekintettel a forgalom nagyság változásaira, valamint az utazási idő megtakarítására vagy többletére. Ezen eredmények nem csak a beruházások hatásait tudják számszerűsíteni, hanem alapjául szolgálnak a költség-haszon elemzéseknek is. Tekintve, hogy a SUMP stratégiai fejlesztési dokumentum, jelen esetben makroszintű modellezés történt, azaz egy-egy fejlesztés hatásainak vizsgálata a városi, belvárosi területet érintette.

5.2.2 TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS

Az alkalmazott módszer

A többszempontú elemzés (multi-criteria analysis, MCA) egy közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében. Az értékeléshez az értékelendő projektekre nézve releváns, számszerűsíthető szempontok és az utóbbi szempontok fontosságát kifejező súlyszámok szükségesek.

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg.

A SUMP vonatkozásában 70 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat.⁹ A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat kellett választani, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésre álló információk, illetve

⁹ A KGY 2 jelű, Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése c. projekt magában foglalja a KGY 2A, KGY 2B, KGY 2C és KGY 2D jelű projekteket, amelyek külön-külön is megvalósíthatók, így a KGY 2 jelű projektet külön nem érintette az elemzés.

MCA: TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS – ENNEK A MÓDSZERNEK AZ ALKALMAZÁSÁVAL AZ ÖSSZES PROJEKT ÉRTÉKELHETŐVÉ VÁLT, ÍGY MEG LEHETETT ÁLLAPÍTANI, MELY INTÉZKEDÉSEKET ÉRDEMES MEGVALÓSÍTANI.



szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal lehetett az egyes projekteket értékelni.

Az egyes szemponthoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%, és az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100 volt.

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend lett, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósíthatók, és melyek végrehajtása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

A többszempontú elemzés eredményei

Az elemzés eredményeként a projektek 43 és 76 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el, 33 pontos szórással. Az elért pontok tartományát három egyenlő részre osztottuk, így alakult ki az értékelés. Az elemzés alapján a legalább közepes értékelést kapott projekteket érdemes megvalósítani.

65–76 pont	Nagyon jó
54–65 pont	Közepes
43–54 pont	Gyenge

Az elemzés eredményei az alábbi összefoglaló táblázatban tekinthetők meg, az elért pontszámok szerint sorba rendezve. A könnyebb értelmezhetőség érdekében a különböző tématerülethez tartozó projektek jelölése eltérő színű, az alábbiak szerint.

KGy	Kerékpáros és gyalogos közlekedés
KGy-KK	Kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedés
KK	Közösségi közlekedés
KT	Közlekedést támogató projektek
KZ	Közúti közlekedés
KZ-KGy	Közúti, kerékpáros és gyalogos közlekedés
KZ-KK	Közúti és közösségi közlekedés

Az itt elvégzett többszempontú elemzés a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan bizonytalanságokat hordoz magában. Utóbbi bizonytalanságok okán a kapott értékeket érdekes nem számszerűen, hanem a sorrendre vonatkozó iránymutatásként kezelni az ütemezés meghatározásához.

ÁLTALÁNOSSÁGBA AZOKAT A PROJEKTEKET ÉRDEMES MEGVÁLASZTANI, AMELYEKNEK AZ ÉRTÉKELÉSE LEGALISZABVÁNYOK KÖZEPES SZINTŰ.

**ÁLTALÁNOSÁGBAN
AZOKAT A PROJEK-
TEKET ÉRDEMES MEG-
VALÓSÍTANI, AMELYEK
ÉRTÉKELÉSE LEGALÁBB
KÖZEPES SZINTŰ.**



AZONOSÍTÓ		PROJEKTNÉV	PONT-SZÁM
KGy	2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	76
KK	12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	75
KT	7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	74
KT	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	73
KT	6	A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	72
KT	5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	72
KT	3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	71
KZ-KGy	2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	71
KGy	3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	70
KGy-KK	1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	70
KGy	2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	69
KZ-KGy	4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	69
KZ	20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	69
KGy	16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	68
KGy	1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	68
KK	9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	68
KGy	14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	66
KGy	2B	Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	66
KGy	2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	66
KK	4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	66
KZ-KGy	1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	66
KGy	6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	66
KGy	13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	66



AZONOSÍTÓ		PROJEKTNÉV	PONT-SZÁM
KGy	8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	65
KGy	11	Lakossági járdaépítési program	65
KK	6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	65
KT	2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	65
KGy	5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	65
KGy	9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	65
KGy	18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	64
KGy	10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	63
KK	13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	63
KZ	5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	62
KGy	4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	61
KGy	15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	61
KZ	1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	61
KK	5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	60
KZ-KGy	3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	60
KGy	12	A városközpont járdáinak egységesítése	60
KZ	21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	60
KK	7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	60
KGy	7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	60
KZ	2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	58
KK	2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	55
KZ	7	A városközpontot körülvéő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	55
KZ	23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között	54



AZONOSÍTÓ		PROJEKTNÉV	PONT-SZÁM
KK	1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	54
KGy	17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	54
KZ	15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	54
KT	4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	54
KK	8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	53
KZ	10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	53
KZ	22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	52
KZ	17	Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése	52
KZ	3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	52
KK	3	Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai	51
KZ	11	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	49
KZ-KK	1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	49
KZ	19	Déli iparterület elérhetőségének javítása	48
KZ	16	Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése	48
KZ	9	Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése	47
KZ	8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	47
KK	10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	47
KK	11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	47
KZ	6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével	46
KZ	13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	46
KZ	14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	46
KZ	12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése	44
KZ	18	Andráshida elkerülő megépítése	43
KZ	4	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése	43





6.

A SUMP MEGVALÓSÍTÁSA ZALAEGERSZEGEN

6.1 PROJEKCSOMAGOK KIALAKÍTÁSA

A többszempontú elemzés (MCA) nyomán kialakult az összes intézkedés közül a megvalósításra javasolt projektek listája, valamint ezek prioritási sorrendje. Ahhoz, hogy a projektek közötti szinergia erősödjön, az egyes intézkedések megvalósítása pedig logikus sorrendben történjen, a városi mobilitás legfőbb fókuszait és a zalaegerszegi adottságokat alapul véve tematikus projektcsoomagok kerültek kialakításra, ami mellett az egyes projektek megvalósítására javasolt időtáv rögzítése is megtörtént. A célrendszert is figyelembe véve alábbi hat tematikus kategória alakult ki:

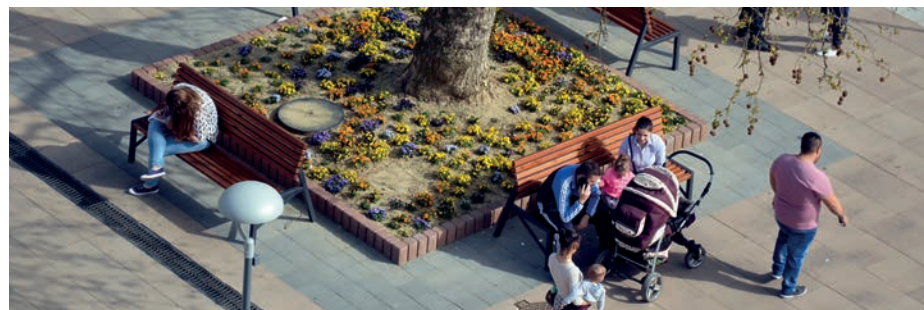
1. Térségi elérhetőség javítását támogató projektek
2. Gazdasági pozíció erősítését támogató projektek
3. Az élhető belváros megteremtését támogató projektek
4. Közösségi közlekedés fejlődését támogató projektek
5. Lágymű közlekedési módok fejlődését támogató projektek
6. Városi mobilitást támogató háttérprojektek

A tématerületek erősítik az azonos célokat, tevékenységeket szolgáló projektek közötti szinergiát, hiszen egymás pozitív hatásai révén az összehatásuk kedvezőbb, mint ha ugyanezen projektek időben vagy akár térben szétdaraboltan kerülnének megvalósításra, vagy az adott projektek csak részben valósulnak meg, területileg elaprózva a fejlesztéseket. Egyes projektek egyszerre több

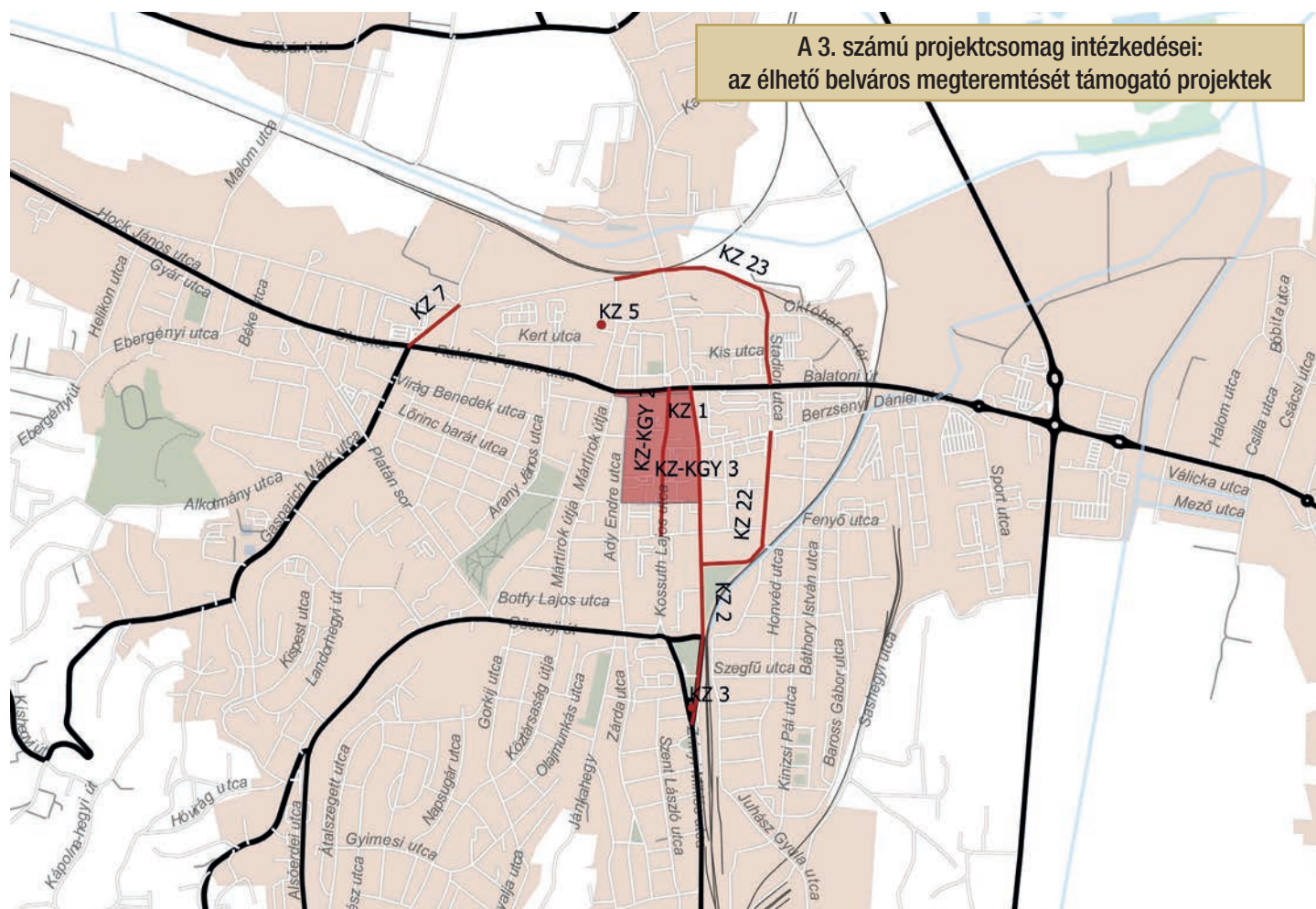
tématerületet fejlesztéséhez is hozzájárulnak, ezekben az esetekben az intézkedések a domináns projektcsoomaghöz lettek besorolva.

A projektek kiválasztását a többszempontú elemzés eredményei mellett a rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségek, az ismert szakmai előzmények és a megvalósítás becsülhető időtávja alapozta meg. Emellett ebben a lépésben is kiemelten fontos szerepet játszott az egyeztetés a városvezetés és a tervezők között, amelynek eredményeként néhány projekt esetében érdemes volt felülbírálni az elemzések eredményét. Ezzel kialakult a megvalósításra javasolt projektek végleges listája, amely 59 intézkedést tartalmaz.

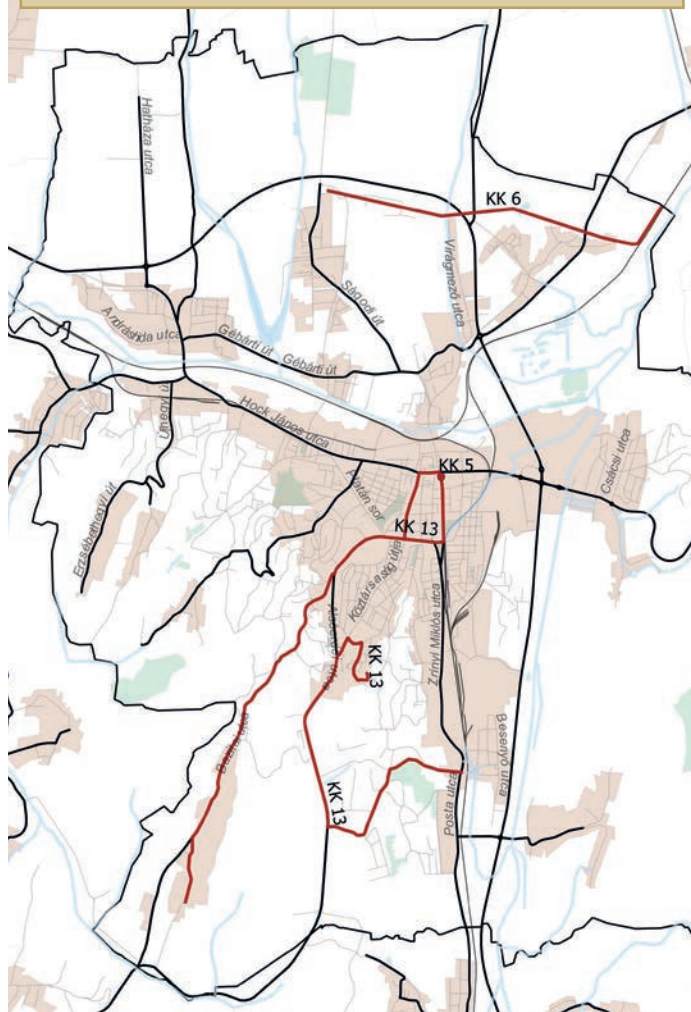
AZ ELEMZÉSEK EREDMÉNYEI ALAPJÁN 59 PROJEKT MEGVALÓSÍTÁSA JAVASOLT. HA EZEKET AZ INTÉZKEDÉSEKET TEMATIKUS CSOPORTOKBAN HAJTJUK VÉGRE, MÉG ERŐTELEJEBBEK LESZNEK A POZITÍV HATÁSOK.



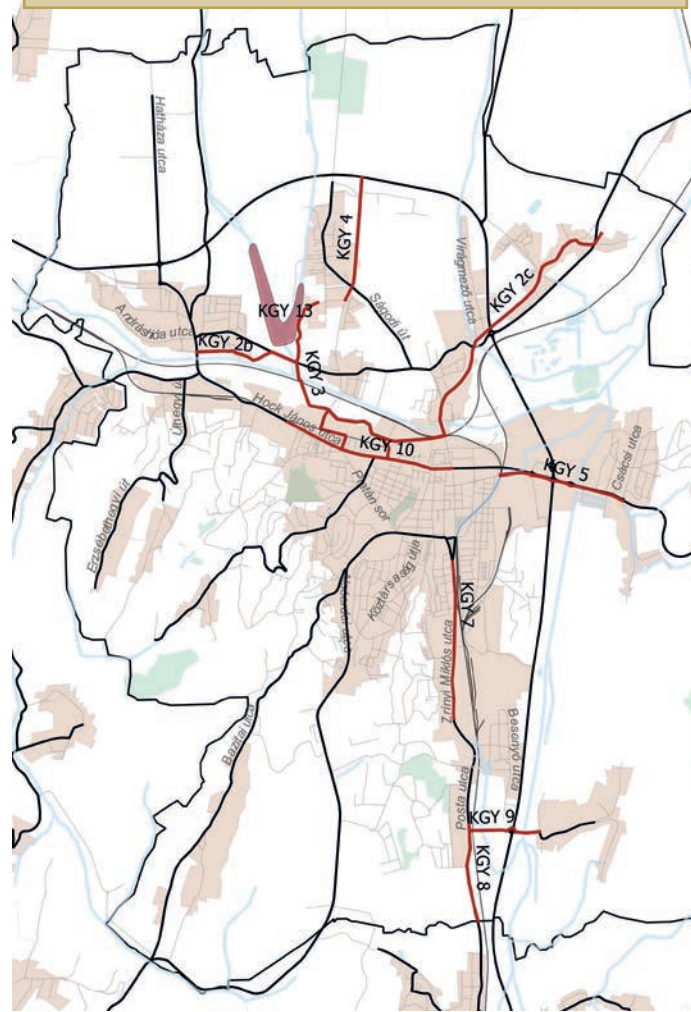
Azokat a projektcsomagokat, amelyek szemléletesen ábrázolhatók térképen, az alábbi ábrákon mutatjuk be. Az összes intézkedés projektcsomagok szerinti ismertetése a következő pontban található.



A 4. számú projektcsomag intézkedései:
közösségi közlekedés fejlődését támogató projektek



Az 5. számú projektcsomag intézkedései:
lágý közlekedési módok fejlődését támogató projektek



6.2 A MEGVALÓSÍTÁS ÜTEMTERVE ÉS KERETEI

A SUMP készítésének utolsó nagy lépését a projektcsomagok kialakításával véglegessé vált intézkedéslista megvalósítási kereteinek meghatározása jelentette, kitérve a cselekvési terv, majd a költség- és finanszírozási terv előkészítésére,

végül a kockázatkezelés és a monitoring megtervezésére.

A projektcsomagok kialakítása, majd a megvalósítási időszakok kijelölése után a megvalósítás megalapozásának következő lépése a felelősségi körök és az érintettek meghatározása volt, ami együttesen alkotja a

cselekvési tervet. Ezzel egyértelművé vált, hogy a csomagban, egymással összefüggésben megvalósítandó projektek mely szereplő feladatát jelentik, az intézkedések végrehajtására milyen mértékű ráhatása lehet a városvezetésnek, és hogy a feladatok milyen időtávon jelentkeznek.

A finanszírozási és költségterv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Ennek alapját

szintén a projektcsomagok képezték, a megvalósításra javasolt időszak figyelembevételével. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszemponutú elemzéshez is felhasznált költség- és finanszírozási adatokra volt még szükség.

A megvalósítás tervezésének alapját a városvezetés és a tervezők közötti aktív szakmai együttműködés képezte, kiegészítve az aktuális jogszabályi háttér, valamint a városhoz és a térség közlekedési rendszeréhez kapcsolódó fejlesztési stratégiák vizsgálatával.

Fontos megemlíteni, hogy a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban. Egyrészt, az új projektek költségeinek meghatározásához részletes tervezésre van szükség. Emellett a korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Ezért a projektek részleteinek megtervezése során mindenképpen szükséges pontosabb költségtervezést végrehajtani.

Az itt bemutatott finanszírozási adatok az aktuálisan rendelkezésre álló információkon alapulnak. Előfordulhatnak olyan változások akár az európai uniós, akár a hazai vonatkozású támogatási háttérben, amelyek az egyes projektek megvalósítási lehetőségeit döntően befolyásolják a jövőben.

**A SUMP FONTOS LÉPÉSE
AZ ÜTEMEZÉS,
A FINANSZÍROZÁS ÉS
A KOCKÁZATKEZELÉS
ELŐKÉSZÍTÉSE.
A GONDOS TERVEZÉS
ELENGEDHETETLEN AHHOZ,
HOGY A PROJEKTEK VALÓBAN
MEGVALÓSULJANAK, ÉS
ELÉRJÉK CÉLJUKAT.**



A fenti bizonytalanságok kezelése érdekében mindenképpen szükséges a beruházási és üzemeltetési költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározása az egyes projektek részletes tervezésekor, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően.

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK					
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	2018-ig és 2022 után	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	5000+	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	részben önkormányzati	90	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 2D	Póza – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	részben önkormányzati	43	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	2022-ig	részben önkormányzati	87	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	2022-ig	részben önkormányzati	100–500	(részben) igényelhető pályázati forrás
KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	2022-ig	részben önkormányzati	15 000	elkülönített pályázati forrás
KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	5000+	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	107 000	elkülönített pályázati forrás
KZ 14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	2022-ig és 2022 után	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	134 000	elkülönített pályázati forrás



2.GAZDASÁGI POZÍCIÓ ERŐSÍTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	2018-ig	részben önkormányzati	8 000	elkülönített pályázati forrás
KZ 10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése	2018-ig	részben önkormányzati	1 400	elkülönített pályázati forrás
KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	5 000	elkülönített pályázati forrás



3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	2018-ig	önkormányzati	700	elkülönített pályázati forrás
KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	2018-ig	önkormányzati	160	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	2018-ig és 2022-ig	önkormányzati	200	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	2022-ig	önkormányzati	500	elkülönített pályázati forrás
KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	2022-ig	önkormányzati	50	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	2022-ig	önkormányzati	500	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	2022-ig	önkormányzati	300	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 7	A városközpontot körülvéő környűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése	2022-ig	önkormányzati	400	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő környűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között	2022-ig	önkormányzati	3 640	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	2022-ig és 2022 után	önkormányzati	580	(részben) igényelhető pályázati forrás



4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEK

Projekt azonosító	Projektnév	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	2018-ig	önkormányzati	8	csak saját forrással megvalósítható
KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztatás és a forgalomirányítás fejlesztésével	2018-ig	önkormányzati	75	elkülönített pályázati forrás
KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	2018-ig és 2022-ig	önkormányzati	70	(részben) igényelhető pályázati forrás
KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	75	(részben) igényelhető pályázati forrás
KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	150	(részben) igényelhető pályázati forrás
KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig	önkormányzati	4 800	(részben) igényelhető pályázati forrás
KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	30	(részben) igényelhető pályázati forrás

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KGy 12	A városközpont járdáinak egységesítése	folya- matos	önkormányzati	90	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ-KGy 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	folya- matos	önkormányzati	100	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 11	Lakossági járdaépítési program	folya- matos	önkormányzati	90	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	2018-ig	önkormányzati	50	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	2018-ig	önkormányzati	402	elkülönített pályázati forrás
KGy 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpáros-barát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	2018-ig	önkormányzati	185	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	önkormányzati	63	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	2022-ig	önkormányzati	30	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	2022-ig	önkormányzati	8	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	önkormányzati	475	(részben) igényelhető pályázati forrás



5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KGy 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	önkormányzati	308	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	2022-ig	önkormányzati	125	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 5	Császboszsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig	önkormányzati	148	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	110	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	2022-ig	önkormányzati	105	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig	önkormányzati	254	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	177	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különbszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	2022-ig és 2022 után	részben önkormányzati	300	(részben) igényelhető pályázati forrás
KGy 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	2022 után	önkormányzati	43	(részben) igényelhető pályázati forrás



6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK

Projekt azonosító	Projektnev	Időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás
KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	folya- matos	önkormányzati	50	(részben) igényelhető pályázati forrás
KT 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	folya- matos	önkormányzati	100	elkülönített pályázati forrás
KT 3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	folya- matos	önkormányzati	25	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ-KGY 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	folya- matos	önkormányzati	45	(részben) igényelhető pályázati forrás
KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	folya- matos	önkormányzati	75	(részben) igényelhető pályázati forrás
KT 6	A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	50	(részben) igényelhető pályázati forrás
KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	2022-ig	önkormányzati	8	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	2022-ig	önkormányzati	150	(részben) igényelhető pályázati forrás
KK 8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig	önkormányzati	300	(részben) igényelhető pályázati forrás
KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	2022-ig 2022 után	önkormányzati	600	(részben) igényelhető pályázati forrás
KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	2022-ig 2022 után	részben önkormányzati	200	(részben) igényelhető pályázati forrás



6.3 KOCKÁZATKEZELÉS

A SUMP szempontrendszerében alapkövetelmény, hogy törekedni kell a projektekkel kapcsolatos kockázatok minimalizálására: a megelőzés elvét szükséges követ-

ni a károk elhárítása helyett, és az elháríthatatlan problémákat a lehető legkisebb károkozással kell megoldani.

Ennek érdekében azonosítani kellett az egyes projektek esetén felmerülő kockázatok jellegét, majd megbecsülni azok

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

Műszaki kockázatok:

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

Környezeti kockázatok:

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

A KOCKÁZAT AZ OKOZOTT KÁRTÓL ÉS A BEKÖVETKEZÉS VALÓSZÍNŰSÉGÉTŐL FÜGG. A KOCKÁZATOK MÉRSÉKLÉSÉNEK LEGJOBB MÓDJA A MEGELŐZÉS.

Pénzügyi kockázatok:

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

Gazdasági kockázatok:

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

Döntéshozói kockázatok:

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

Városi-szakmai kockázatok:

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

Társadalmi kockázatok:

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

6.4 PROJEKTMONITORING ÉS A SUMP

FELÜLVIZSGÁLATA

A város mobilitási rendszere akkor fejlődik kedvező hatékonysággal, ha a SUMP célrendszer megvalósítá-



**AZ INTÉZKEDÉSEK
EREDMÉNYEIT NYOMON
KELL KÖVETNI, HOGY
HOSSZÚ TÁVON
GARANTÁLHATÓ LEGYEN
A POZITÍV HATÁSUK.**

sa érdekében tett lépések eredményesek. Az eredményesség meghatározásához – vagyis a projektek után követéséhez – számszerűsíthető információra van szükség: minden egyes

projekt esetében ismerni kell a fejlesztés közvetlen kimenetelével összefüggésben álló számszerű változást, és meg kell tudni határozni a közvetett hatásokat is. Ezt a célt szolgálja a monitoring, amely egyébként a SUMP módszertanában kiemelten fontos szerepet játszik. A hatások ismerete alapján ugyanis az intézkedések szükség esetén finomhangolhatók, módosíthatók, így garantálható azok pozitív hatása.

6.4.1 SUMP INDIKÁTOROK

A monitoring során használt mérőszámokat nevezzük indikátoroknak. Ezeket a számszerűsített jellemzőket a projekt előtti, kezdő állapotban és a megvalósítás után, majd adott időközönként kell meghatározni, így válik nyomon követhetővé az egyes intézkedések hatása.

A SUMP prioritások, az azoknak alárendelt beavatkozási területek, valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. Csakúgy, mint

a projektek és a célrendszer, az indikátorok is egymásra épülő, három szintű rendszerben értelmezhetők.

Sorrendben a specifikustól az általános felé haladva, az output indikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető eredményét fejezik ki (pl. épített kerékpárút hossza), és a tervezett intézkedések szintjén értelmezhetők. Az eredmény indikátorok a mérhetőség második szintjét jelentik. Elsősorban a mobilitási igények, vagyis az egyes szolgáltatások iránti kereslet változását jelzik (pl. modal split, vagyis az egyes közlekedési módok használatának egymáshoz viszonyított aránya). Ezek a változások a fejlesztés megvalósulásából közvetlenül következnek, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Az eredmény indikátorokat elsősorban a beavatkozási területekhez rendeljük hozzá. A hatás indikátorok a SUMP projektek nyomán közvetetten jelentkező változásokat fejezik ki, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét (pl. levegőminőség), a fő prioritásokhoz kapcsolódóan.

**AZ INDIKÁTOROK
OLYAN MÉRŐSZÁMOK,
AMELYEK SEGÍTSÉGÉVEL
ÉRTÉKELHETŐK
A BEAVATKOZÁSOK
OKOZTA VÁLTOZÁSOK.**



Bizonyos indikátorok több projektnél is értelmezhetők, és a projektek legnagyobb részéhez többféle indikátor is meg lehet határozni – az indikátorok rögzítése a projekt jellegétől, az elvárt eredményektől és a hosszú távú hatástól egyaránt függ.

Az indikátorokat olyan módon kell kiválasztani, hogy azok garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését. Ennek érdekében az alábbi szempontokat mindenképp figyelembe kell venni:

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve a célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek az előbb ismertetett három szintű hierarchiához,
- közérthetően fejezzék ki a változásokat, az értelmezésük és értékelésük ne igényeljen speciális képzettséget,
- meghatározásuk legyen költséghatékony – például ne igényeljen nagy munkaráfordítást helyszíni mérések elvégzésével, és ne tegye szükségessé adatbázisok vagy speciális szoftverek megvásárlását,
- legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylat-hoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

6.4.2 MONITORING TERV

A SUMP projektek eredményességének nyomon követése érdekében a kijelölt indikátorokat a megvalósítás előtti állapotban (bázisérték), majd a megvalósítás után (célérték), és azt követően a projekt által előidézett változás szempontjából releváns időközönként kell meghatározni.

A projektmonitoring magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak érté-



A MONITORING AZ ÉRTÉKELÉSHEZ HASZNÁLT MÉRŐSZÁMOK (INDIKÁTOROK) RENDSZERES MEGHATÁROZÁSÁT ÉS ELEMZÉSÉT JELENTI.

kelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából. A monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességgel, a kiértékelés dokumentációját két évente szükséges elkészíteni. Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel.

6.4.3 A SUMP FELÜLVIZSGÁLATA

A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás. Ezt a célt szolgálja a monitoring és az utóbbira épülő SUMP felülvizsgálat, amelynek legfontosabb feladata a soron következő beavatkozások megvalósításának megalapozása. Tartalmát tekintve ki kell terjednie minden olyan változás vizsgálatára, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, továbbá rögzítenie kell a célrendszer, illetve a projektlista esetleges változásait.



A jelen SUMP a 2014–2020-as európai uniós időszakra irányoz elő beavatkozásokat, ezért 2022–2023-ban, az említett időszak pénzügyi lezárása után szükséges elkészíteni a teljes körű felülvizsgálatot.

Mivel eddig az időpontig a SUMP módszertanában általánosan javasolt 3–5 évnél hosszabb idő telik el, kisebb léptékű köztes felülvizsgálat készítése indokolt 2019-ben, a teljes felülvizsgálathoz képest szűkített tartalommal.

BIZONYOS IDŐKÖZÖNKÉNT FELÜL KELL VIZSGÁLNI A SUMP-OT, HOGY A KÜLSŐ KÖRÜLMÉNYEK VÁLTOZÁSAIHOZ IS IGAZODJON A VÁROS MOBILITÁSI RENDSZERÉNEK FEJLESZTÉSE.





ZALAEGRSZEG
MEGYEI JOGÚ VÁROS

Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve (SUMP)

A jelen dokumentum a SUMP I. és II. ütemének összefoglalását tartalmazza.

Megrendelő: Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata

kozlekedes@zalaegerszeg.hu • www.zalaegerszeg.hu

A megrendelő képviselője: Nagy Tibor

Az itt bemutatott megállapítások háttérét a két hivatkozott dokumentum teljes terjedelmében tartalmazza.

Szerzők:

SUMP I. ütem (2015)

Városkutatás Kft.

SUMP II. ütem (2016)

Mobilissimus Kft.

Derts Zsófia, Ekés András,
Gertheis Antal, Sipos Zsófia,
Szabó Noémi

Közreműködött:

Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft.



mri@mri.hu
www.mri.hu



mobilissimus@mobilissimus.hu
www.mobilissimus.hu





ZALAEGRSZEG
MEGYEI JOGÚ VÁROS

