

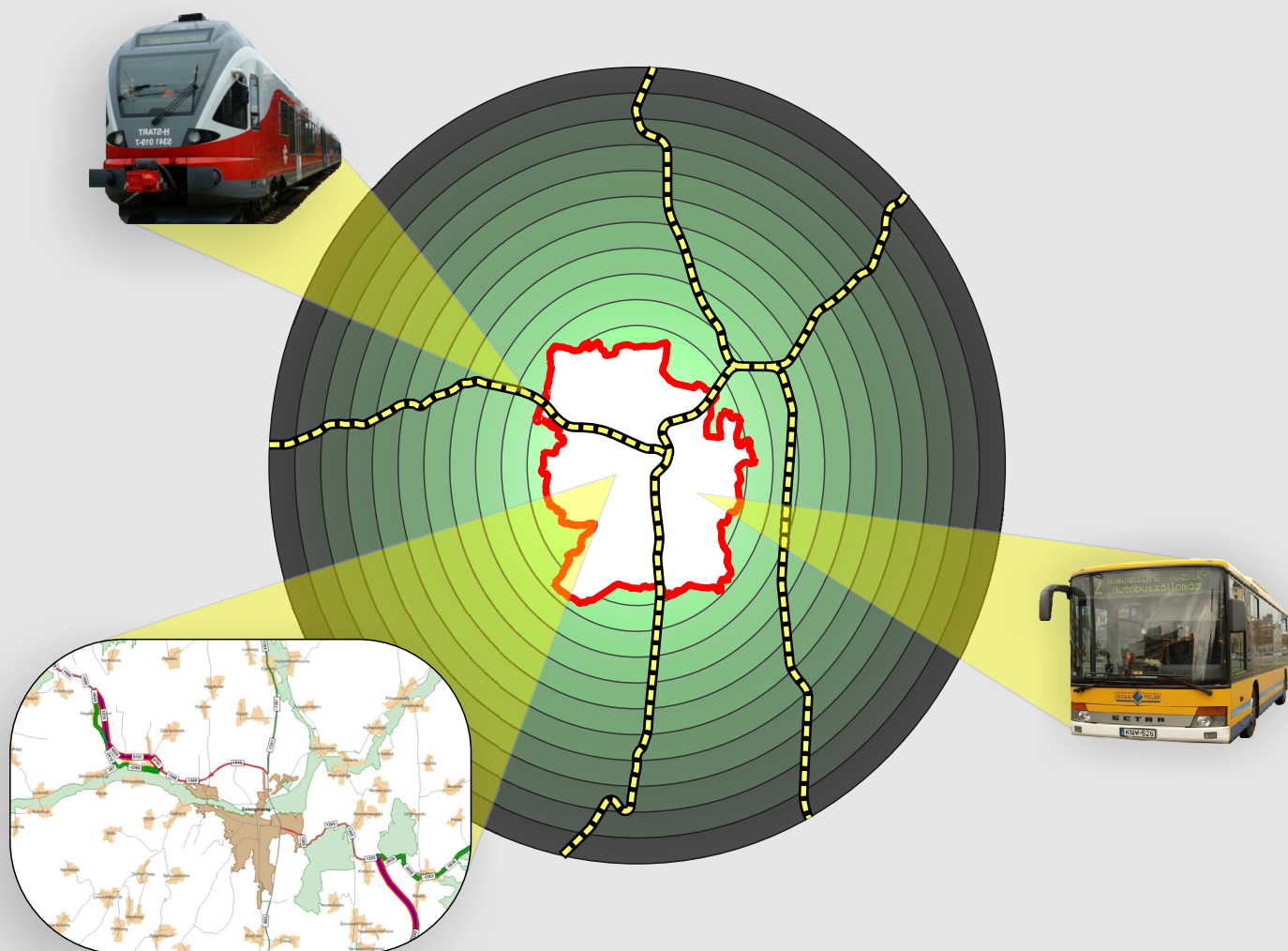


„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése”

(KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019)

Döntés-előkészítő tanulmány

Vezetői összefoglaló



2015. április

Megbízó: Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata

FŐMTERV

TRENECON COWI
TRENECON COWI Tanácsadó és Tervező Kft.

ÚT-TEST
Mérnöki és Szolgáltató Kft.

NOX
ZRT.

**FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT
Konzorcium**

Tsz: 12.14.140

**„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek
fejlesztése”**

(KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0016)

Döntés-előkészítő tanulmány

Bírálati dokumentáció

Vezetői összefoglaló

Megbízó: Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata

Készítette: FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT
Konzorcium

2015. április

1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

1.1. Tervezési feladatok

A tervezési szerződés keretében a nyertes ajánlattevő feladata Zalaegerszeg Megyei Jogú Város által tervezett **„Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése”** és **„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése”** Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány (RMT) elkészítése, a projektek megvalósíthatóságának alátámasztása, a legmegfelelőbb változat kiválasztása.

Jelen anyag a **tervezési szerződés szerinti II. teljesítési határidő** kapcsán készülő **„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése”** c. munkarész dokumentációja.

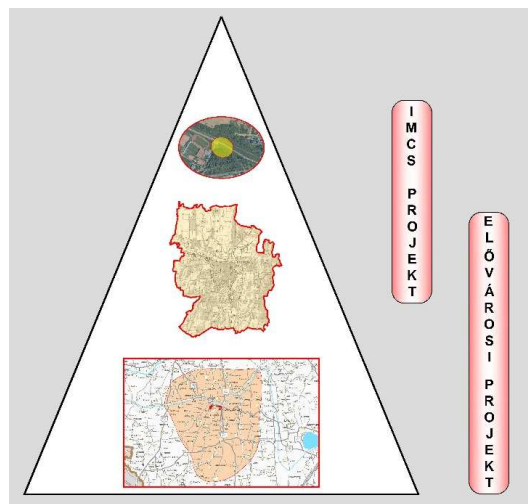
A Döntés-előkészítő tanulmány a következő jelentéseket tartalmazza:

- ❖ Helyzetelemzés (analízis)
- ❖ **Döntés-előkészítő tanulmány (jelen anyag)**

A két projekt rövid összefoglaló tartalma:

„Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” c. tanulmány, amely a vasúti- és helyi/helyközi autóbusz-pályaudvar kialakításához kapcsolódó helyi-helyközi utaskapcsolatok gyorsabbá és attraktívabbá történő tételét célozza meg.

„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” c. tanulmány, amely első sorban az elővárosi közösségi közlekedési fejlesztésekkel foglalkozik.



1.1. ábra A két projekt összefüggés rendszere

Abból kiindulva, hogy a területközi közlekedési igényáramok nincsenek tekintettel a városhatárra, a helyzetelemzést, a forgalmi felvételeket, a közlekedési igények és hálózati terhelések meghatározását, valamint a hatás-modellezést - megfelelő területi kiterjedtséggel és **a pályázati kiírásnak megfelelően - a két projekt összehangoltan és közösen végzi.**

Az egyes feladatokat illetően a **két projektre** együttesen vonatkozó szerződés a következő fő pontokat definiálja:

- a jelenlegi közlekedési helyzet felmérése alapján számba veszi a problémákat, kiemelten kezelve azokat, melyek az elmúlt években tapasztalható közösségi közlekedési utazások arányának csökkenését eredményezik, feltérképezi a közlekedők preferenciáit, módválasztást befolyásoló tényezőit, azon adatszolgáltatás alapján
- meghatározza az elérendő célokat, és ezekhez hozzárendeli a lehetséges eszközöket,
- a közösségi közlekedés fejlesztését szolgáló megoldási változatokat dolgoz ki, és ezeket megvalósíthatóságuk, a becsült költségek és várható hatások alapján összehasonlítja, értékeli, időben ütemezi,
- kiemelten vizsgálja az elővárosi , városi kötőtpályás közösségi közlekedés fejlesztési lehetőségeit,
- térségi elérhetőség és Intermodális Csomópont projektek összehangolása.

Az **intermodális csomópont** projektben a tervezési területen a következő területekkel foglalkozik a terv:

- Közlekedési infrastruktúra tervezése (vasúti infrastruktúra, autóbusz közlekedési rendje, kapcsolódó közúthálózat, kerékpáros közlekedés, utastájékoztató (ITS), P+R, B+R, K+R, taxi)
- Építészeti kialakítás
- Szabályozás, környezetvédelem

A döntés-előkészítő tanulmány készítése során a következő szervezetekkel egyeztettünk:

- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata
- MÁV Zrt.
- MÁV-Start Zrt.
- MÁV Vagyonkezelő Zrt.
- GYSEV Zrt.
- ÉNYKK Zrt.
- Magyar Közút Nonprofit Zrt.
- NIF Zrt.

1.2. A fejlesztés céljai

A két közösen futó tervezési projekt a közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos átfogó célja, hogy a fejlesztések járuljanak hozzá a város és térsége működésének biztosításához, élhetőségének megőrzéséhez, gazdasági esélyeinek javításához, a hatékonyság és finanszírozhatóság mérlegelő figyelembevételével.

Alapvetően **négy általános cél** került kitűzésre a fentiek alapján:

1. A helyváltoztatás és az elérhetőség körülményeinek javítása
2. Forgalmi körülmények célzott javítása
3. A rendelkezésre álló eszközök, infrastruktúra és források optimális felhasználása
4. A közlekedés okozta környezeti hatások mérséklése

Ezen általános célok bővebben a következőket jelentik:

- olyan intézkedések történjenek melyek a modal-split további romlását megakadályozzák és lehetőségessé teszik a módváltást,
- távlatban a jelenleg is megfelelő alap infrastrukturális adottságokkal rendelkező elővárosi közlekedés közösségi közlekedés orientált fejlesztése történjen meg,
- a város közlekedésének fejlesztése a hosszú távú fenntarthatóság jegyében történjen meg,
- a területi, gazdasági és intézményi fejlesztések minden esetben legyenek részei a fenntartható tömegközlekedésnek
- a közlekedési légszennyezés és zaj mérséklése megfelelő, a belterületek elkerülését lehetővé tevő kapacitásokat és torlódásmentes lebonyolódást biztosító forgalomszabályozási megoldások alkalmazásával.

Az elővárosi közlekedésre vonatkozóan a fent általános célok az alábbi operatív célokat szolgálják:

- Alágazatok közötti optimális munkamegosztás megvalósítása
- Sebességemelés a releváns vasúti szakaszokon
- Kedvező térbeni és időbeni elérhetőség biztosítása, fejlesztése
- Községi közlekedés környezeti hatásainak mérséklése

1.3. Vizsgálati terület lehatárolása

Az elővárosi közlekedés szempontjából a vizsgálati terület lehatárolt területébe azokat a Zalaegerszeg agglomerációjában, illetve környezetében azokat a településeket vontuk be, ahol a KSH 2011. évi népszámlálásának ingaforgalmi adatai alapján a napi munkába vagy iskolába bejárók aránya a lakosság 20%-át elérte, kiegészítve néhány településsel, ahol az arány 20% alatti volt, de a bejárók száma 150 fő feletti volt. A leválogatott települések egy összefüggő területet képeznek, mely 62 települést tartalmaz. A terület teljes lakosság száma – Zalaegerszegt is beleértve – 102.629 fő. A vizsgálati területen – Zalaegerszeg után – a második legnagyobb település Zalalövő. a maga 3000 fős lakosságával, de az 1000 fős lakosságot meghaladó települések száma is csupán 11.

A közvetlen zalaegerszegi vonzáskörzeti területen túlnyúlik a projektek által érintett terület, hiszen a Zalaegerszeghez kapcsolódó vasútvonalak másik végpontjai valamint a térségi kapcsolatok vizsgálatához tartozó települések e területen kívül esnek. Ezért a forgalmi modell területének egy kb. 50-60 km átmérőjű térséget jelöltünk ki, ami átnyúlik a szomszédos megyék egyes területére is.

1.4. A vizsgálat módszere

A vizsgálatok és a döntéselőkészítő tanulmány célja, hogy az egyes alágazatokra vonatkozó lehetséges fejlesztési projekteket számbavegye, azokon belül meghatározza a közlekedési szempontból indokolt, valamint a hasznok és költségek figyelembevételével a támogatható projekteket. A folyamat végső lépése olyan projekt vagy projektcsomag kiválasztása, melyre vonatkozóan a tervezési feladat harmadik szakaszában a KÖZOP útmutató alapján részletes megvalósíthatósági tanulmány készítendő. Ennek a célkitűzésnek megfelelően a lehetséges fejlesztéseket az alábbi lépésekben vizsgáljuk:

1. A lehetséges projektelemek szűrése azok hatása alapján, további vizsgálatra érdemes projektek szűrése
2. Elővárosi fejlesztési projektcsomag összeállítása a projektelemek azok finanszírozási lehetőségei figyelembevételével
3. Elővárosi fejlesztési projektcsomag vizsgálata részletes megvalósíthatósági tanulmány keretében

A lehetséges fejlesztések különböző alágazatokra vonatkoznak, eltérő területi kiterjedtségűek, hatásaik is különbözők. Azokra a fejlesztési elemekre vonatkozóan, ahol a projekt vagy projektváltozatok hatása forgalmi modellel vizsgálható a változásokat – utazási idő vagy utasidő változás illetve járműfutas adatok – eredményez, első körben a várható hasznok és ráfordítások alapján értékeljük. Ezek az adatok input adatokat képeznek a társadalmi hatások számítása során. Az input adatok másik részét a különböző közlekedési fejlesztések társadalmi, externális hatásaival foglalkozó, EU által is ajánlott tanulmányok szolgáltatták (External cost of transport in Europe; Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment.)

Az elővárosi közlekedés fejlesztési beavatkozások a jelenlegi, ritka vasúti kiszolgálás elővárosi szintre történő – jelentős – sűrítése a kiszolgálás ráfordításait a járműfutas növekedése miatt oly mértékben növelhetik, hogy az alacsony lakosszámú kiszolgált területen elérhető utas és utasidő megtakarítás nem éri el a ráfordítások növekedését. Ebből a megfontolásból kiindulva a projektek szűrésének első körében a társadalmi hatásokat tekintettük át, csak ezután vettük figyelembe az adott projektek beruházási költségeit.

1.5. Vizsgált projektek

A Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése keretében a közösségi közlekedési, kerékpáros és közúti alágazatok különböző fejlesztési lehetőségeit vizsgáltuk. Az elővárosi közösségi közlekedési fejlesztéseken belül a vasúti szolgáltatással és a helyközi-távolsági autóbusszal foglalkozunk. A lehetséges projektjavaslatok az alábbiak. Részletes bemutatásukat és értékelésüket a tanulmány 0. fejezete tartalmazza:

- Elővárosi közösségi közlekedési fejlesztések – vasúti szolgáltatás
 - o A 17. sz. Szombathely – Zalaegerszeg – Nagykanizsa egyvágányú, nem villamosított vasútvonal szolgáltatási szintjének fejlesztése
 - o A 22. sz. Körmend – Zalalövő, jelenleg szünetelő forgalmú vasútvonal vizsgálata
 - o A 23. sz. Rédics – Zalaegerszeg egyvágányú, nem villamosított vasútvonal szolgáltatási szintjének fejlesztése
 - o A 25. sz. Boba – Zalaegerszeg egyvágányú, villamosított nemzetközi vasúti fővonal szolgáltatási szintjének fejlesztése
 - o A 25. sz. Zalaegerszeg – Bajánsenye – Hodos (SLO) egyvágányú, villamosított nemzetközi vasúti fővonal szolgáltatási szintjének fejlesztése
 - o Zalaegerszeg Északi Ipari Zóna iparvágány bekötése
- Elővárosi közösségi közlekedési fejlesztések – autóbusszal szolgáltatás
 - o A zsáktelepülésekre betérő autóbussz járatokon hívó rendszer bevezetésével a szolgáltatás üzemi ráfordításainak csökkentése
 - o A vasúti ráhordás fejlesztése, kiemelten Zalabér-Batyk környezetében
 - o Az autóbusszal közlekedésben az utastájékoztatás és a járműkövetés fejlesztése
- A helyközi autóbusszal és a vasúti szolgáltatások összehangolt fejlesztésével a regionális és távolsági közösségi közlekedési kapcsolatok javítása (városok közötti elérhetőség, közlekedési szolgáltatás fejlesztése), a következő viszonylatokon
 - o Zalaegerszeg – Szombathely között
 - o Zalaegerszeg – Körmend között
 - o Zalaegerszeg – Keszthely között
 - o Zalaegerszeg – Veszprém között
 - o Zalaegerszeg – Nagykanizsa között
 - o Zalaegerszeg – Budapest között
 - o Zalaegerszeg – Kaposvár között
 - o Zalaegerszeg – Lenti között
 - o Zalaegerszeg – Letenye között
 - o Zalaegerszeg – Zalaszentgrót között
- A kerékpáros közlekedés feltételeinek fejlesztése
 - o A térségi kapcsolatok fejlesztése a hivatásforgalmú és a szabadidős kerékpárosok számára
- A közúti közlekedési hálózat fejlesztése – a zalaegerszegi bevezető utak fejlesztése
 - o A Ganz Ipari Park feltáró útjának kiépítése a 74-es főút irányából

- o A déli elkerülő út I. üteme (Zalabesenyő, a 74. sz. főút és az Alsóerdei út közötti kapcsolat megteremtése)
 - o Zalaegerszeg-Andráshida elkerülő útjának kiépítése
 - o A déli iparterület elérhetőségének, feltárásának javítása a jelenlegi Zrínyi Miklós utca – Posta utca nyomvonal alternatívájának kiépítésével
 - o A zalaegerszegi déli elkerülő út II. üteme, az Alsóerdei út és a Teskándi út közötti szakasz kiépítése
- A közúti közlekedési hálózat fejlesztése – a térségi elérhetőséget javító közúthálózati elemek kiépítése
 - o A 86. sz. főút Zalalövő elkerülő szakaszának kiépítése
 - o Az M8 autótűt Körmend-kelet és Rábafűzes, országhatár közötti szakaszának kiépítése, kapcsolódva az osztrák S7 autótűthoz
 - o A 86. sz. főút Egyházásrádóc – Szombathely közötti szakaszának kiépítése, kapcsolódva a szombathelyi elkerülő úthoz és a tervezett M86 autópályához
 - o Az M9 gyorsforgalmi út Pacsa – Zalaegerszeg közötti szakaszának kiépítése
 - o Az M9 gyorsforgalmi út Nagykanizsa – Pacsa közötti szakaszának kiépítése
 - o A 76. sz. főút Balatonszentgyörgy – Fenékpusztá elkerülőjének kiépítésével az M7 autópályá és a 71/75/76. sz. főutak között új kapcsolat létesítése
 - o Az M75 gyorsforgalmi út Pacsa – Fenékpusztá közötti szakaszának kiépítése, részben a 75. sz. főút átépítésével, részben új nyomvonalon
 - o A 76. sz. főút Bagod elkerülő szakaszának kiépítése
 - o A 76. sz. főút Hagyárosbörönd elkerülő szakaszának kiépítése

1.6. Javaslat elővárosi fejlesztési csomag összeállítására

A vizsgált projektelemekek között az alábbi esetén adódtak olyan mutatószámok, melyek alapján az elővárosi fejlesztési csomag összeállításánál a következő elemekből megfontolandó projekt képzése:

- A 25. sz. Boba – Zalaegerszeg vasúti fővonal szolgáltatási szintjének emelése
- A vasúti ráhordás fejlesztése, kiemelten Zalabér-Batyk környezetében
- A déli elkerülő út I. üteme (Zalabesenyő, a 74. sz. főút és az Alsóerdei út közötti kapcsolat megteremtése)
- A déli iparterület elérhetőségének, feltárásának javítása a jelenlegi Zrínyi Miklós utca – Posta utca nyomvonal alternatívájának kiépítésével
- A zalaegerszegi déli elkerülő út II. üteme, az Alsóerdei út és a Teskándi út közötti szakasz kiépítése
- A 86. sz. főút Egyházásrádóc – Szombathely közötti szakaszának kiépítése, kapcsolódva a szombathelyi elkerülő úthoz és a tervezett M86 autópályához
- A 76. sz. főút Bagod elkerülő szakaszának kiépítése

A fenti projektek között az országos közutak/gyorsforgalmi utak fejlesztése előnyökkel jár a Zalaegerszegen és a városkörnyéken élők számára is, azonban e projektek tervezése, előkészí-

**„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése”
Döntés-előkészítő tanulmány**

tése és megvalósítása állami feladat, így nem a „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” tervezési feladat keretében kell megtörténnjen ezen projektek részletes megvalósítási tanulmányának kidolgozása. Mivel a jelenlegi támogatási konstrukció a KÖZOP 5.5, „Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” alá tartozik, a kidolgozandó részletes megvalósíthatósági tanulmány tárgyként a fenti listában szereplő közösségi közlekedési csomagot javasoljuk, melynek elemei:

- a) 25-ös vonal fejlesztései a Zalaegerszeg-Boba szakaszon (helyszínenként eltérő)
- o Állomási előterek rendezése, burkolatok kialakítása, akadálymentesítés;
 - o P+R parkolók létesítése;
 - o Autóbuszmegálló és forduló építése;
 - o Kerékpártárolók létesítése;
 - o Felvételi épült utasforgalmi tereinek felújítása, akadálymentesítése;
 - o Felvételi épület és a peronok közötti kapcsolat akadálymentesítése;
 - o Környezetredezés, parkosítás

A Boba és Zalaegerszeg között szükséges infrastrukturális munkák döntéselőkészítő szinten becsült beruházási költségeit a következő táblázat mutatja be.

Szolgálati hely	Infrastruktúra beruházási költség [Ft]				
	Közművek	Útépités	Magasépítmények	Környezetredezés	Összesen
Boba	10 000 000	20 000 000	17 000 000	2 000 000	49 000 000
Kemenespálfa	5 000 000	5 000 000	0	500 000	10 500 000
Jánosháza	10 000 000	22 000 000	27 000 000	2 000 000	61 000 000
Nemeskeresztúr	5 000 000	5 700 000	0	500 000	11 200 000
Rigács	5 000 000	5000000	0	0	10 000 000
Ukk	0	5 000 000	17 000 000	2 000 000	24 000 000
Türje	0	100 000	0	150 000	250 000
Zalabér-Batyk	10 000 000	82 000 000	17 000 000	1 000 000	110 000 000
Pókaszepetk	15 000 000	25 000 000	12 000 000	2 000 000	54 000 000
Kemendollár	5 000 000	7 000 000	2 000 000	500 000	14 500 000
Zalaszentiván	15 000 000	30 000 000	2 000 000	0	47 000 000
Összesen	80 000 000	206 800 000	94 000 000	10 650 000	391 450 000

1.1. táblázat A 25-ös vonal Boba – Zalaegerszeg szakaszán a szükséges infrastruktúra beruházási költségei

**„Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése”
Döntés-előkészítő tanulmány**

Változat	Összes futástelesítmény [jműkm/nap]	Futástelesítmény változás [jműkm/nap]	Összes utasidő [utasóra/nap]	Utasidő változás [utasóra/nap]	Fejlesztési költségbecslés [MFt]	Futástelesítmény változása mi- atti társadalmi hasznosság válto- zás [Ft/nap]	Társadalmi hasznosság változása utazási idő megtakarítás miatt [Ft/nap]
P1 változat	41 031	132	16 275	-25	392	-104 304	62 435
P2 változat	40 833	-66	16 295	-5	4 892	52 152	12 487

1.2. táblázat A 25-ös vonal Zalaegerszeg – Boba szakasszal kapcsolatos fejlesztések lehetséges változatai

A Zalaegerszeg-Boba szakaszon a hasznok és a társadalmi költségeket közötti különbség csekély. A kapcsolódó autóbuszos szolgáltatás optimalizálásával a társadalmi hasznok mérlege pozitívba billenthető.

- b) autóbusz-hálózat egyes járatainak átszervezése a vasúti infrastruktúra jobb kihasználása érdekében

Zalaszentiván állomáson a környező kis lakosszámú települések (Alibánfa, Pethőhenye, Nemesapáti) utasai csatlakoznak, kisbuszos ráhordással. Az érintett települések kiszolgálása jelenleg is hurokjáratokkal, betérőt tevő autóbuszokkal megoldott, a jellemzően 10-12 km hosszúságú utak időigénye 18-22 perc. Kedvező csatlakozással (5 perc, a rendszer működésének beállása esetén akár 2-3 perc), azonos, vagy 4-5 perccel rövidebb menetidő biztosítható. A rendszer előnye az utasok részére, hogy a jelenleginél több eljutási lehetőséget biztosít, minden órában lesz eljutási lehetőség, amely a csúcsidőszakokban többlet jármű nélkül sűrítendő (szombathelyi, vagy gyorsvonathoz csatlakozva).

Az érintett településeket kiszolgáló járatok (15 járat, 322 km) megszűnik, a helyettesítő midibusz 18 járaton 153 km teljesítménnyel közlekedik.

A távolsági járatok (Budapest, Veszprém, Ajka, Győr, Tapolca), összesen 12 járat továbbra is az útvonalon közlekedik. A Zalaegerszeg – Sümeg és Zalaegerszeg – Sárvár, Celldömölk járatok Zalabér-Batykig közlekednek (16 járat, 1126 km-ből 600 km megtakarítható).

Kemendollár, Pókaszeptek és Pakod településeken a vasút és a buszmegállók elhelyezkedése szinte azonos, (Pókaszeptek esetén a település három megálló forgalmának pontosabb felmérés részletesebb vizsgálatot igényel a vizsgálat későbbi fázisában).

A Zalaszentgróti telephelyű autóbuszok néhány többlet járatot tesznek, vagy meghosszabbított útvonalon közelednek, így a térségi települések (elsősorban Zalaszentgrót, Zalabér, valamint Bérbaltavár, Nagytilaj, Dötk) kapcsolata biztosított, adott esetben a kiszolgálások száma is növekszik. Kis menetrendi fejlesztéssel, két útvonalon ütemes menetrend alakítható ki a Zalabér-Batyk – Zalaszentgrót – Sümeg útvonalon. A Zalaegerszeg – Zalaszentgrót, Pókaszeptk, Zalabér, Nagytilaj járatok megszűnnek (26 járat, 956 km).

A két beavatkozás együttesen hozzájárulhat Zalaegerszeg elővárosának jobb közösségi közlekedési kiszolgálásához, a 25. sz . vasútvonal jobb kihasználása mellett. **A Zalaegerszeg-Boba szakasz fejlesztésének és a ráhordó kapcsolat együttes vizsgálatát és kidolgozását javasoljuk a részletes megvalósíthatósági tanulmány keretében elvégezni**, támogatva a járműváltás elfogadását a térségben jelenleg zajló SP vizsgálat (stated-preferences, egyéni döntések, értékek meghatározását segítő kutatás) felvétel eredményeivel.