

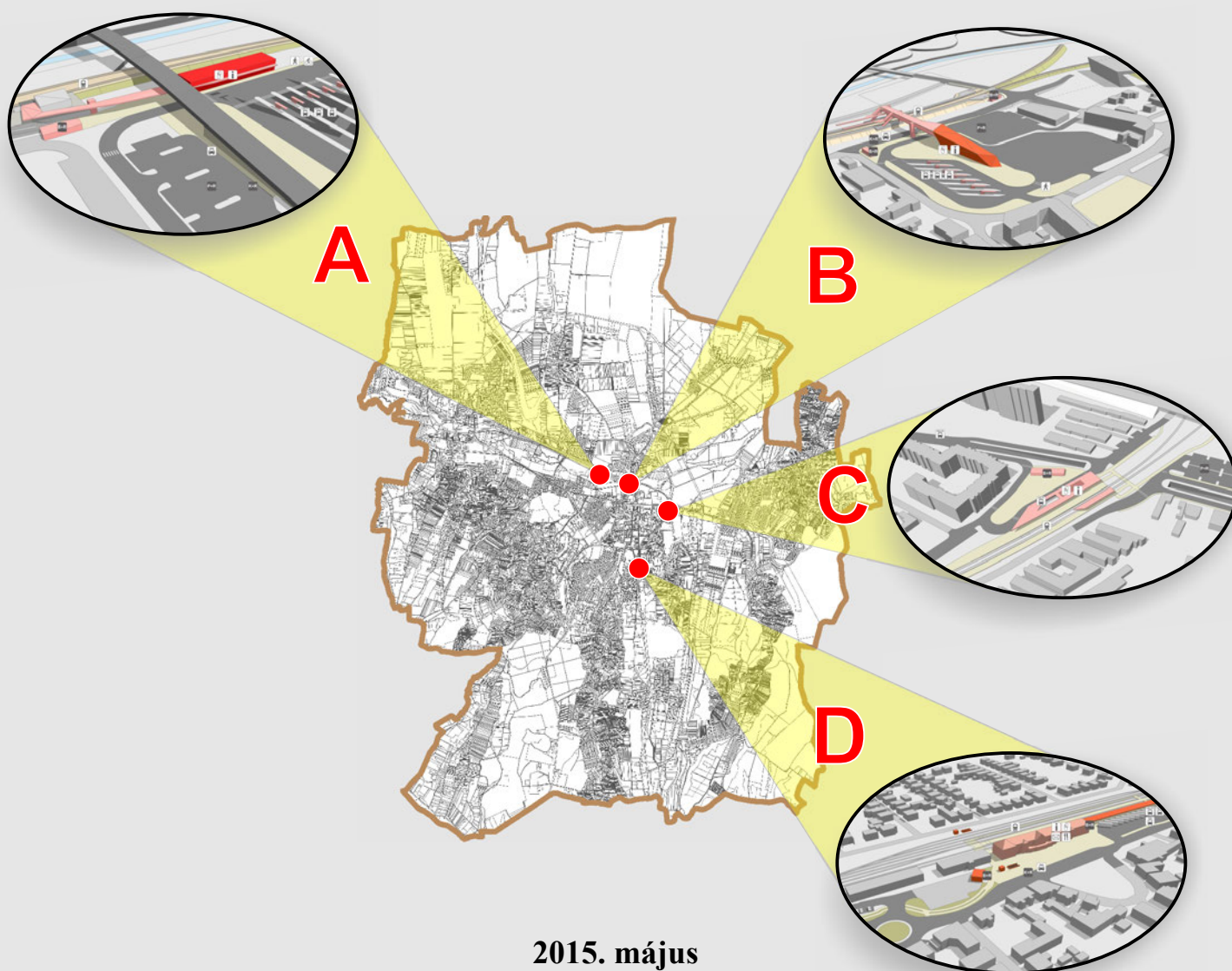


# „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése”

(KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019)

## *Döntés-előkészítő tanulmány*

### Vezetői összefoglaló



2015. május

Megbízó: Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata



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

Tsz: 12.14.140

**„Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési  
csomópont létesítése”  
(KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019)**

**Döntés-előkészítő tanulmány**

**Bírálati dokumentáció**

**Vezetői összefoglaló**

**Megbízó:** Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata

**Készítette:** FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESTZ  
Konzorcium

2015. május

# 1. VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

## 1.1. Feladatmeghatározás

A tervezési szerződés értelmében a nyertes ajánlattevő feladata a Zalaegerszeg által tervezett **Intermodális Csomópont** megvalósíthatósági tanulmányának elkészítése.

A tervezési szerződés értelmében a projekt ütemezése a következő:

1. Forgalomfelvételek (már elkészült és elfogadott anyagrész)
2. **Döntés-előkészítő tanulmány elkészítése (jelen tervfázis) melynek során az egyes lehetséges intermodális csomópont helyszínek műszaki és társadalmi vizsgálata és értékelése, valamint a megvalósíthatósági tanulmány során részletesen vizsgálandó változat kiválasztása történik meg.**
3. Részletes megvalósíthatósági tanulmány elkészítése

## 1.2. Fejlesztés indoklása

Az intermodális csomópontok a városok mobilitási stratégia megalapozásának alapkővet jelentik. A sikeres intermodalitás alapja, hogy a megépülő intermodális csomópont

- kapcsolatot teremtsen a különböző közlekedési módok között,
- a közlekedési funkciók mellett színes és széles paletta jelenjen meg kiegészítő funkciókkal (utastájékoztató, információ, parkolás, építészeti harmónia, akadálymentesség stb.)
- hosszútávon fenntartható, környezettudatosan és hatékonyan üzemeltethető legyen,
- többet jelentsen egyszerű vasútállomásnál, közösségi pont, élettel teli tér legyen.

**Zalaegerszeg város határozott célja egy olyan létesítmény megvalósítása, mely - ezen szempontoknak is megfelelően - a közlekedés ilyen jellegű meghatározó pontja tud lenni.**

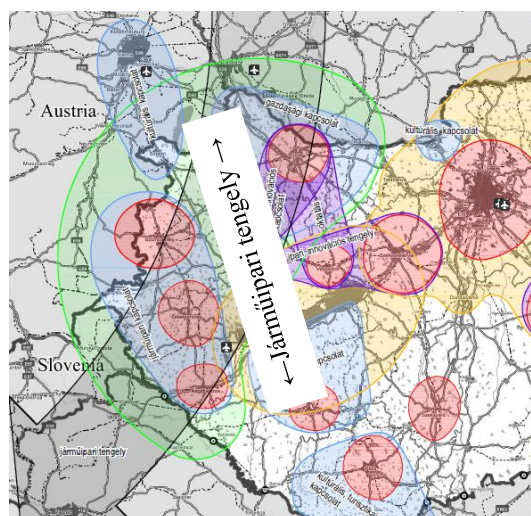
Funkcionális szempontból a projekt (Zalaegerszeg) szempontjából az országos, a térségi/megyei és a városi szintek szerepkörét különböztethetjük meg:

### Országos szerepkör

Magyarországon funkcionális szempontból az alábbi főbb típusokat különböztethetjük meg:

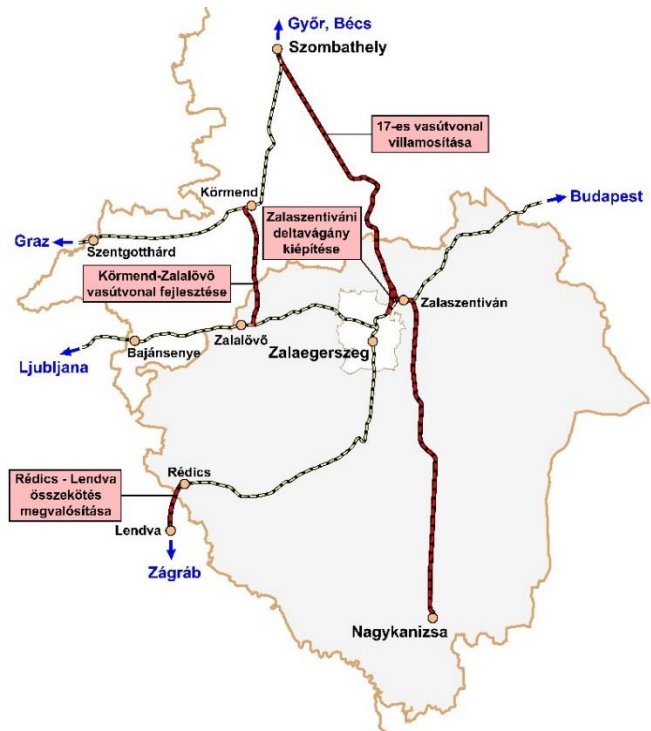
- Nagyvárosi térségek
- Városi térségek
- Együtműködési térségek

Jelen projekt szempontjából releváns a nagyobb területet lefedő **együtműködési térségek szintje** (kék), amelyek különböző funkciók mentén szerveződnek a térségek sajátos adottságai alapján, illetve a **városi térségek** (piros), ahol az egy-egy nagyobb város gazdasági hatásai döntően befolyásolják a környezetében kisebb települések működését. Ezek nagymértékben kihatnak a kapcsolatot segítő, kiszolgáló közlekedési infrastruktúra fejlesztésére. Ilyen városok az ország területén például Budapest, Debrecen, Győr, Miskolc stb. és természetesen **Zalaegerszeg is.**





A gazdasági együttműködést gazdasági fejlesztési programok is támogatják, melyek közül jelen projekt szempontjából legfontosabb a Nyugat-Pannon Járőműipari és Mechatronikai Központ mint Zalaegerszeg-Szentgotthárd-Szombathely iparfejlesztési Program, melynek célja, hogy „megfelelő szociális és gazdasági környezetet tudjon biztosítani a térségben már működő vállalkozásoknak. Emellett cél az is, hogy a térségnek vonzóvá kell válnia új, elsősorban járműipari és gépipari befektetők, illetve kapcsolódó beszállítók számára.” (forrás: Zala Megyei Vállalkozásfejlesztési Alapítvány). A programban mind a



vasúti, mind a közúti elérhetőségek javítása kiemelt fontosságú a személy és áruszállításhoz kapcsolódóan, kiemelten a nemzetközi kapcsolatokban is (mintegy 1.000 zala megyei ingázik napi szinten Ausztria felé). A közvetlen térséget érintő várható kötőpályás fejlesztések:

- Szentgotthárd – Graz vasútvonal villamosítása,
- Zalaszentiván – Nagykanizsa vasútvonal villamosítása,
- Szombathely – Kőszeg vasútvonal villamosítása,
- új vasúti járművek beszerzése,
- az ütemes menetrend bevezetése a térségben és P+R fejlesztések.

### **Városi szerepkör**

#### **Ipari-gazdasági pólus + lakónegyedek**

Az Északi Ipari Zóna kiterjedése körülbelül 40 hektár, közúti elhelyezkedése kedvező, a tervek szerint Zalaszentiván felől iparvágány bekötésével vasúti kapcsolata is lesz. Itt valósult meg az Inkubátorház, és további gazdasági szereplők betelepülése is folyamatban van. Fejlesztésével várhatóan már rövidtávon is legalább körülbelül 1000 új munkahely jön létre. Az egyes létesítmények ellátását környezetbarát naperőmű és geotermikus fűtőmű biztosítaná.

A vasúttól északra eső terület továbbá (Kaszaháza) a város egyik legnagyobb potenciállal rendelkező része, ahol az elkövetkezendő években intenzív lakó célú beépítéssel lehet számolni.

#### **Oktatás és innováció**

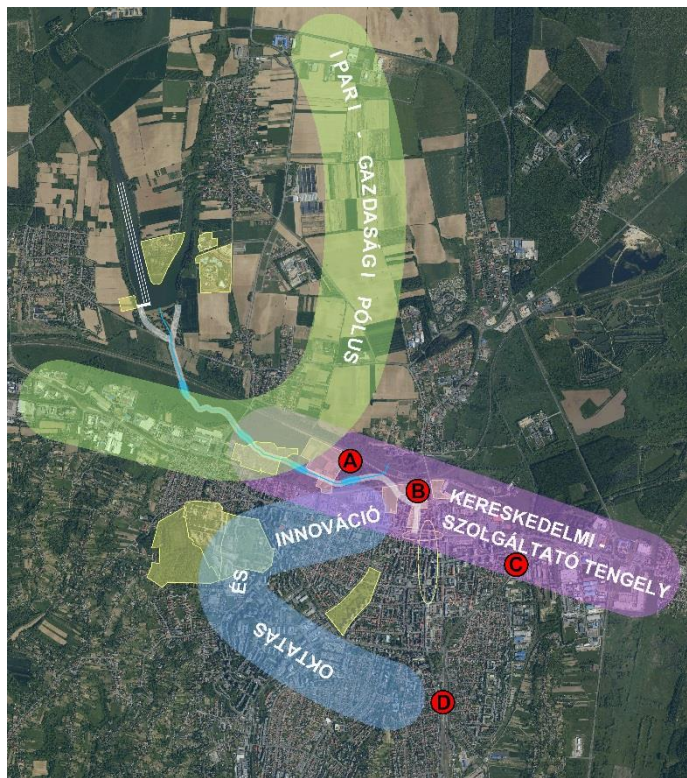
A volt laktanya területének újragondolása és a campus bővítése valósulhat meg az ún. Tudáskerületben. A területhasznosítás multifunkcionális módon valósulhat meg, melynek részeként többek közt a következő funkciók kaphatnak helyet: Nemzetközi Szolgáltató Központ (SSC), kutató-fejlesztő központ, a campus fejlesztése, magas szintű „lakópark”, sportterületek. A fejlesztések fontos szereppel bírnak az egyetemen képzett hallgatók zalaegerszegi elhelyezkedésének ösztönzésében is.

### Kereskedelmi-szolgáltató tengely

A 76-os sz. főút/Balatoni út mentén számos kereskedelmi létesítmény létesült az elmúlt évtizedekben, melyek jelentősen meghatározzák a közlekedési irányokat. A 25. sz. vasútvonal nemrég felhagyott nyomvonala szintén remek lehetőséget kínál a további fejlesztésekre, az északi elkerülő út fejlesztése jelenleg is ütemezetten folyik. A funkciók nagy része tehát most is jelen van, néhány esetben azonban a területek újraértelmezése, revitalizációja szükséges. Ebben van szerepe például a Zöld Zala-part projektnek, mely a felhagyott gyárterületek és vasúti vonal mentén rekreációs zöldfelületeket és sportterületeket hoz létre.

A projekt részét képezik többek közt az alábbi fejlesztések is:

- Feltáró jellegű gyalogos-kerékpáros-öko „allé” kialakítása, összeköttetés biztosítása a belvárosi piaccal, kerékpáros és sportcentrum kialakítása.
- Bevásárló és konferencia központ létrehozása.
- Vízparti élmény megteremtése vízparti sétánnyal, gyalogos és kerékpáros hidak építése.
- Göcseji Falumúzeum Néprajzi Élménypark attrakciófejlesztése.



1.1. ábra Városi funkcionális elemek és az egyes IMCS helyszínek elhelyezkedése

Az intermodális csomópont, mint a funkciók tengelyének epicentruma, egyfajta katalizátor lehet a térség és a város fejlődésében. **Ezen három tengely epicentruma a Batthyány L. u. és Ola vasúti megállóhely közötti területen mutatkozik**, funkcionális szempontból tehát itt javasolható leginkább az intermodális csomópont létesítése, ami hozzájárulhat a város ezen pólusai mentén történő fejlődéshez is

### 1.3. Konceptcionális változatok kialakítása

#### Területi lehatárolás

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

## **Egyeztetések**

A döntés-előkészítő tanulmány készítése során a következő szervezetekkel kerül sor egyeztetésre:

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

### **1.3.1. A tervezés szempontrendszere**

#### **Intermodális funkciók, közlekedés**

- A létesítmény a térség forgalmi gyűjtőpontja legyen.
- Regionális és nemzetközi kapcsolatok minőségének javítása.
- Több átszállási lehetőség egy csomópontban.
- Az állomás területén jegy- és bérlet automaták telepítése, integrált jegyvásárlási lehetőség.
- Akadálymentesített kapcsolat minden közlekedési mód között, az átszállás a lehető legrövidebb útvonalon történik.
- Időjárás elleni védelem épületben, perontető, stb.
- P+R, B+R, K+R, esetleg bérkerékpár rendszer.
- Digitális, valós idejű utastájékoztató. A többi szolgáltató, közlekedési ág járatairól van információ.

#### **Vasút**

- A vasút zalaegerszegi elérhetőségének elősegítése (adott esetben a vasúti forgalom északra helyezésével).
- A megállóhely területén jegy- és bérlet automaták telepítése.
- A peronok részben fedettek, a peronokra adott esetben lift is vezet.

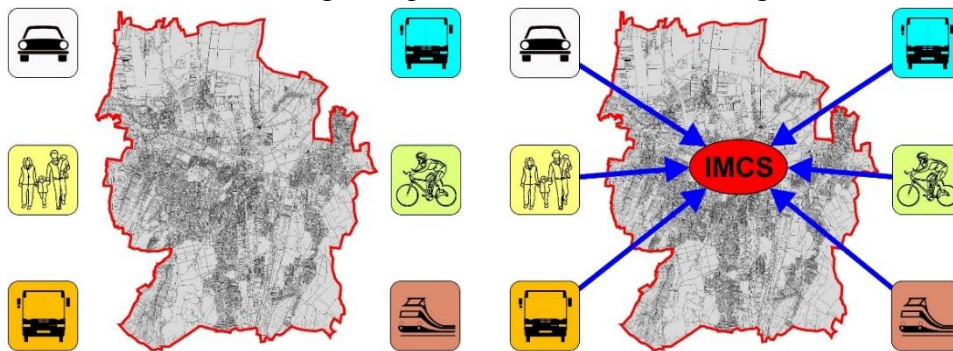
#### **Építészet**

- Városi szövetbe történő kedvezőbb illeszkedés.
- Városképi illeszkedés.
- Átszállási útvonalak rövidítése, racionalizálása.
- Zalaegerszeg városszerkezetének, beépítési léptékének figyelembevételével olyan új forgalmi központ létrehozása, amely illeszkedik a városhoz, funkciói teljességének révén új értéket teremt a lakosság részére.
- Lehetővé tenni a gyalogosforgalmi tengelyek akadálytalan használatát azok kibővítésével, használhatóságának fokozásával, új funkciók felfűzésével.
- Egyéb szolgáltatások (posta, kereskedelem, hivatal, stb.) megfelelő nyitva tartással.

## Tervezés során figyelembe vett adottságok

A tervezés során több olyan kötöttséget és adottságot kellett figyelembe venni, amelyek meghatározták a tervezés menetét, ill. befolyásolták a változatképzés alapját. Ezek a főbb szempontok:

- Kötöttpályás hálózat (MÁV) nyomvonalai
- Meglévő MÁV felvételi épület
- Kialakult városi struktúra
- Terepviszonyok
- Telekviszonyok
- Üzemeltetéshez szükséges alapvető infrastruktúra szükséglet



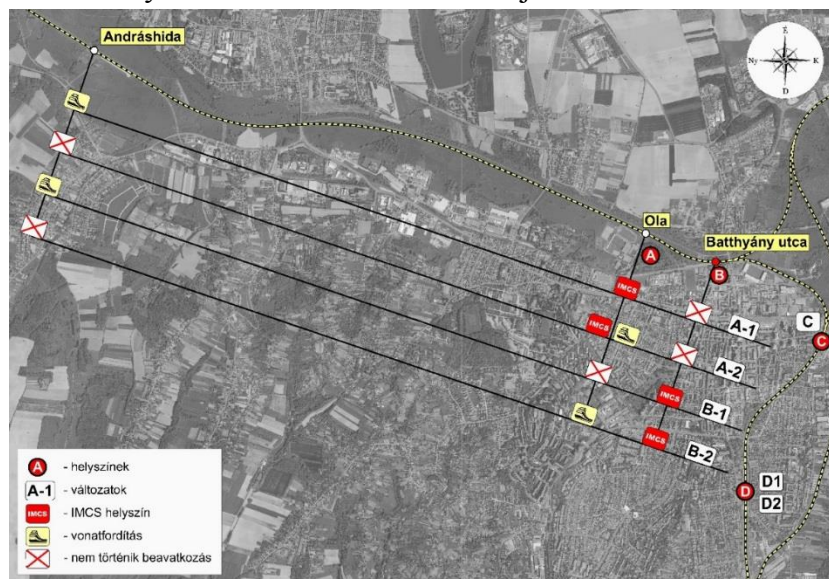
1.2. ábra A projekt során elérendő cél

### 1.3.2. Változatok bemutatása

Az operatív célok, az egyes megalapozó vizsgálatok és a Megbízóval történt egyeztetések alapján az új intermodális csomópont négy helyszínen került megvizsgálásra:

- „A” helyszín: Ola vasúti megállóhely (A-1 és A-2 változatokkal)
- „B” helyszín: Batthyány u. (B-1 és B-2 változatokkal)
- „C” helyszín: Berzsényi D. u.
- „D” helyszín: Zalaegerszeg vasútállomás (D1 és D2 változatokkal)

A változatok térbeli elhelyezkedését az 1.3. ábra mutatja be:

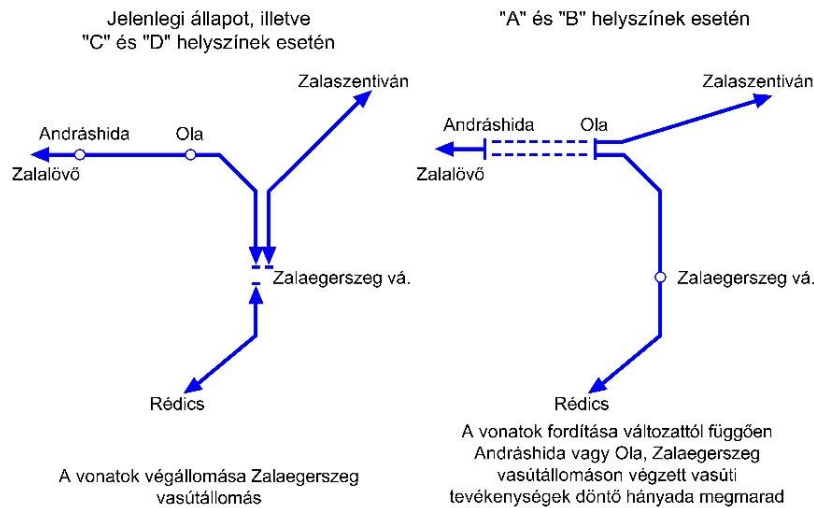


1.3. ábra Az egyes vezérváltozatok térbeli elhelyezkedése

### Az egyes helyszínek részletesebb összefoglalása:

- **Ola („A” helyszín)**, ezen belül megkülönböztetünk két alváltozatot, melyet alapvetően a vasúti forgalom északra szervezése tesz szükségessé. A személyközlekedést bonyolító vonatok végállomása a tervezett állapotban tehát nem Zalaegerszeg vasútállomás lesz, a **vonatfordításhoz szükséges minimális technológiai tevékenységek változattól függően átkerülnek Andrásridára vagy Olára**:
  - Az **A-1 változatban a vonatfordítás Andrásrida állomáson** valósul meg, így Ola megállóhelynél kisebb építési korrekció szükséges,
  - Az **A-2 változatban a vonatfordítás Ola megállóhelyen** valósul meg, így Ola megállóhelyet teljesen át kell építeni, Andrásridán nincs szükség beavatkozásra. /Zalaegerszeg vasútállomáson tehát a **folyamatos vasúti működéshez szükséges funkciók**, úgymint például tehervonati tárolás és rendezés, kocsimosás, víztöltés, dízel üzemanyag vételezés, adminisztratív tevékenységek, hosszútávú kocsitárolás, pályafenntartás, biztosítóberendezési szakszolgálat stb. **megmaradnak**/
- **Batthyány u. („B” helyszín): új megállóhely létesül a Batthyány utcánál**, ezen belül hasonlóan az „A” helyszín változataihoz hasonlóan itt is két változatot különböztetünk meg:
  - A **B-1 változatban a vonatfordítás Andrásrida állomáson** valósul meg, így Ola megállóhelynél kisebb építési korrekció szükséges,
  - A **B-2 változatban a vonatfordítás Ola megállóhelyen** valósul meg, így Ola megállóhelyet teljesen át kell építeni, Andrásridán nincs szükség beavatkozásra. /Zalaegerszeg vasútállomás esetében szintén az „A” helyszín ismertetésénél leírtak az érvényesek./
- **Berzsenyi u. („C” helyszín): új vasúti megállóhely létesül a Berzsenyi D. utcánál**, a létesítményhez a keleti irányból érkező helyközi autóbuszok betérnek.
- **Zalaegerszeg vasútállomás („D” helyszín)**, melyen belül két változatot különböztetünk meg:
  - **D1 változat**: itt mindössze a helyi/helyközi autóbuszos – vasúti kapcsolatok fejlesztése történik meg, a helyi és helyközi autóbusz pályaudvar a jelenlegi helyén marad,
  - **D2 változat**: a helyi és helyközi autóbusz pályaudvar áthelyezésre kerül a vasútállomáshoz, a jelenlegi vasútállomási épület teljesen felhasználásra és fejlesztésre kerül.

Vasútforgalmi szempontból tehát jól látható, hogy a „A” és a „B” helyszínek (északra szervezett forgalom) miben különbözik a „C” és „D” helyszínektől (jelenleg forgalmi rend) (1.4. ábra).



1.4. ábra A vasúti forgalom irányultsága az egyes változatokban Funkcionális elemzés


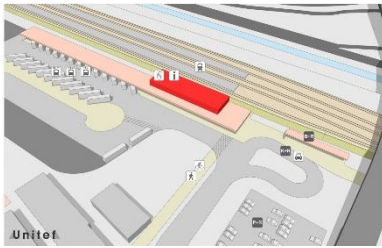
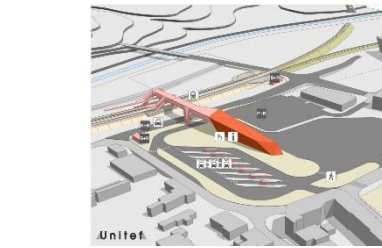
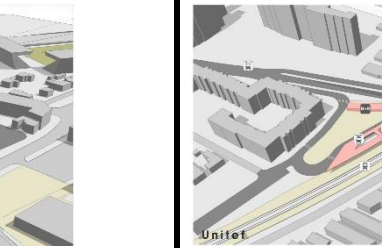
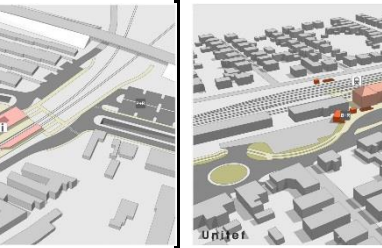


## 1.4. Konceptcionális változatok értékelése

A funkcionális elemzés és az egyes változatok szempontjából az egyes változatokra a következő összefoglalást tehetjük:

- **„A” helyszín (Ola vasúti mh.):** mind a funkcionális, mind közlekedési szempontból hozzá tud járulni a város fejlődéséhez. A vasút személyszállítási forgalmának „tengelybe” történő helyezésével a város fontos közlekedési pontjává tud válni. A két alváltozat (A-1 és A-2) között a műszaki elemzések alapján lényeges eltérés nem mutatkozik, azonban üzemeltetési és térszerkezeti megfontolások alapján az **Ola megállóhely állomássá történő fejlesztése nem javasolt** (sportpálya megszüntetése, a nemrég átadott Ola megállóhely teljes felszámolása stb.). Ezen a helyszínen megvalósulhat a teljes intermodalitás. **Továbbtervezésre az A-1 változat javasolható.**
- **„B” helyszín (Batthyány u. új vasúti megállóhely):** hasonlóan az „A” változathoz mind a funkcionális, mind közlekedési szempontból hozzá tud járulni a város fejlődéséhez. A vasút személyszállítási forgalmának „tengelybe” történő helyezésével a város fontos közlekedési pontjává tud válni. A városmaghoz kimondottan közel helyezkedik el. A **vonatok fordítására az „A” helyszínhez hasonlóan szintén Andrásghida állomás javasolt** (B-1 változat). Megvalósulhat a teljes intermodalitás. **Továbbtervezésre a B-1 változat javasolható.**
- **„C” helyszín (Berzsenyi D. u.):** ez a helyszín nem, vagy csak részben tud megfelelni a célkitűzéseknek. A vasút ugyan a városhoz térben közelebb kerül, de a nemzetközi hálózathoz még így sem fog egész értékűen kapcsolódni. Csupán részleges intermodalitás valósulhat meg (területhiány miatt), ami nem tudná maximálisan betölteni az ilyen jellegű létesítményekkel szemben támasztott elvárásokat. További hátránya, hogy a projekt ezen a helyszínen megvalósítani tervezett, a város fejlesztési terveiben és szabályozási tervében szereplő **RING projekt nyomvonalára épülne, így annak megvalósítását ellehetetlenítené.** Beruházási költséget és a várható hasznokat tekintve sem hatékony változat. **Továbbtervezésre nem javasolt.**


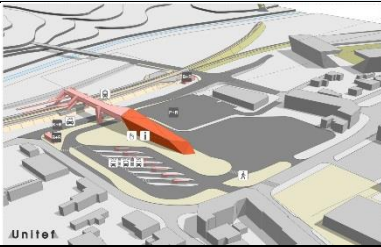
- **„D” helyszín (vasútállomás és környezete):**
  - **D1 változat (részleges intermodalitás):** A projekt csupán a helyi és helyközi autóbusz-hálózat olyan mértékű átszervezését tartalmazza, ami a jelenleg is a közelben futó viszonylatok integrálását jelenti, érdemi hálózati beavatkozásra nem kerül sor. Hasznok és költségek tekintetében a változat messze elmarad még a minimálisan elvárttól is, közlekedési szempontból több pólus jelenik meg, ami egy ekkora méretű városban kedvezőtlen. **Továbbtervezésre nem javasolt.**
  - **D2 változat (teljes intermodalitás):** Ebben a változatban ugyan a helyközi autóbusz pályaudvar délre helyezésével a város elérhetősége az elővárosból rendkívül kedvezővé válik, azonban a fejlesztési helyszín a vasút zsák jellegű „elszigeteltségét” akár évtizedekre konzerválhatja, A **projekt ellehetetleníti** a város fejlesztési terveiben és szabályozási tervében szereplő **RING projekt megépítését**. Az egyes funkcionális pólusokban bekövetkező változásokra rendkívül rugalmatlan. Hasznok és költségek tekintetében a változat kedvezőnek mutatkozik, ami nagyrészt annak köszönhető, hogy jelentősebb vasúti beruházásra nincsen szükség a változatban. **Továbbtervezésre kevésbé javasolt.**


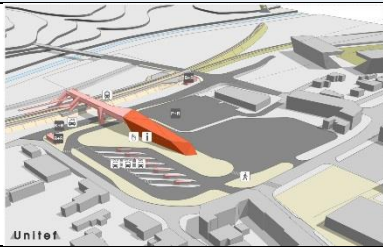
**Az egyes szempontok műszaki és funkcionális értékelése, valamint a rövid- és hosszútávú városi közlekedés- és városfejlesztések alapján további megfontolásra az A-1 és B-1 változatok javasolhatóak.**

Helyszín	„A” (Zalaegerszeg, Ola megállóhelyénél)		„B” (Batthyány L. u. új megállóhelyénél)		„C” (Berzsenyi D. u. új megállóhelyénél)	„D” (Zalaegerszeg vasútállomásánál)	
	A-1	A-2	B-1”	B-2	C	D1	D2
Kép							
Vasútforgalmi érintettség	A vonatfordítás Andrásrhida állomáson valósul meg. Így Zalaegerszeg, Ola megállóhelyet nem kell átépíteni	A vonatfordítás Zalaegerszeg, Ola megállóhelyen valósul meg, így teljesen át kell építeni (állomássá fejleszteni).	A vonatfordítás Andrásrhida állomáson valósul meg. Így Zalaegerszeg, Ola megállóhelyet nem kell átépíteni	A vonatfordítás Zalaegerszeg, Ola megállóhelyen valósul meg, így teljesen át kell építeni (állomássá fejleszteni).	A Berzsenyi D. utcánál új vasúti megállóhely létesül, vasútforgalom szempontjából a meglévő állapothoz képest nincs változás	Vasútforgalmi szempontból a meglévő állapothoz képest nincs változás	
Vasúti menetrend fejlesztés	A személyforgalom jelentős része áttevődik a 25. sz. vasútvonalra, új menetrendi struktúra, nemzetközi kapcsolatok javulnak		A személyforgalom jelentős része áttevődik a 25. sz. vasútvonalra, új menetrendi struktúra		Nincs. A jelenlegi struktúra marad	Nincs. A jelenlegi struktúra marad	
Autóbusz-pályaudvar	Áthelyezésre kerül ehhez a helyszínhez		Áthelyezésre kerül ehhez a helyszínhez		A jelenlegi helyén marad	A jelenlegi helyén marad.	Áthelyezésre kerül ehhez a helyszínhez
Lényeges műtárgyak	Az északi bekötőút hidját és kapcsolódási pontjait a terv figyelembe veszi		Gyalogos felüljáró épül a peronok és az IMCS épület között.		A meglévő szintbeli közúti átjáró helyett közúti aluljáró épül	Új gyalogos aluljáró épül a vasúti vágányok alatt	
Intermodalitás mértéke	Teljes intermodalitás		Teljes intermodalitás.		Részleges intermodalitás	Részleges intermodalitás	Teljes intermodalitás
Nettó beruházási költség	5,475 Mrd Ft	5,201 Mrd Ft	8,223 Mrd Ft	8,647 Mrd Ft	4,659 Mrd Ft	1,865 Mrd Ft	3,244 Mrd Ft
Jelentősebb területalakítás	Jelenlegi zöldterület szabályozási tervi átsorolása és kisajátítása szükséges	Jelenlegi zöldterület szabályozási tervi átsorolása és a sportpálya áthelyezése szükséges	A teljes „Köbtex” területén szükséges (11 telek, 25.000m <sup>2</sup> )	Jelenlegi zöldterület szabályozási tervi átsorolása és a sportpálya áthelyezése szükséges	Kisajátítás az üzletsornál	Nem szükséges	
Távlati városi tervekhez történő illeszkedés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Közlekedési szempontból: <b>teljes mértékben illeszkedik</b></li> <li>Funkcionális szempontól: <b>illeszkedik</b></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Közlekedési szempontból: <b>teljes mértékben illeszkedik</b></li> <li>Funkcionális szempontól: <b>illeszkedik</b></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Közlekedési szempontból: <b>nem illeszkedik</b></li> <li>Funkcionális szempontól: <b>kis részben illeszkedik</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Közlekedési szempontból: <b>nem illeszkedik</b></li> <li>Funkcionális szempontól: <b>kis részben illeszkedik</b></li> </ul>	
Városszerkezetre gyakorolt hatás	Az IMCS projekt katalizátorként hathat az olai területre, a terület beépülése várható		A felhagyott gyárterület revitalizációja kedvező hatású		A városszerkezetre gyakorolt hatás minimális	A városszerkezetre gyakorolt hatás minimális.	
Továbbtervezési javaslat	<b>Javasolt</b>	<b>Nem javasolt</b>	<b>Javasolt</b>	<b>Nem javasolt</b>	<b>Nem javasolt</b>	<b>Nem javasolt</b>	<b>Kevésbé javasolt</b>

## 1.5. A továbbtervezésre javasolható változatok műszaki tartalmának összefoglaló bemutatása és értékelése

A megfontolásra javasolt változatok (A-1 és a B-1) főbb paramétereit a következő táblázat foglalja össze:

		A-1 változat	B-1 változat
			
Általános szempontok	IMCS helyszíne	Ola megállóhely	Batthyány u. új vasúti megállóhely
	Vonatfordítás	Andráshida	Andráshida
	Nettó beruházási költség	5,48 Mrd Ft	8,22 Mrd Ft
	Kisajátítás mértéke	A Holt-Zala melletti területen (2 telek, 36.000m <sup>2</sup> )	A teljes „Köbtex” területén szükséges (11 telek, 25.000m <sup>2</sup> )
Közlekedési és városzerkezeti szempontú értékelés	futásteljesítmény változás [km]		
	helyi busz	104	50
	helyközi busz	655	289
	vasút	230	230
	utazási idő megtakarítás (óra/nap)	548	670
	átszállások számának változása	855	287
	IMCS utasforgalom	9.588	12.207
	gyalogos távolság a Dísz tértől	1.400 m	800 m
	500 méteren belül elért lakosság	307	2.178
	1000 méteren belül elért lakosság	7.117	10.539
	500 méteren belül elérhető jelentősebb létesítmények	4	6
	1000 méteren belül elérhető jelentősebb létesítmények	10	18
	10 percen belül elérhető lakosság	19.351	18.497
	Várható társadalmi elfogadottság	<b>Pozitívum:</b> a városmagból kikerülő autóbusz pályaudvar okozta környezeti terhelés megszűnik <b>Negatívum:</b> periférikus helyszínre kerül a létesítmény autóbuszos és vasúti szempontból is	<b>Pozitívum:</b> a városmagból kikerülő autóbusz pályaudvar okozta környezeti terhelés megszűnik <b>Negatívum:</b> a Batthyány utcai társasház a jelenleginél jelentősebb nagyobb környezeti terhelést kap

		A-1 változat	B-1 változat
			
	<b>IMCS helyszíne</b>	<b>Ola megállóhely</b>	<b>Batthyány u. új vasúti megállóhely</b>
<b>Közgazdasági mutatók</b>	Utazási idő - meglévő utasok	545	670
	Környezeti hatások	-43	-17
	Baleseti kockázat	-6	-3
	<b>Hasznok összesen (millió Ft/év)</b>	<b>496</b>	<b>650</b>
	Éves beruházási költség	356	535
	Üzemeltetési költség - jármű	201	140
	Üzemeltetési költség - pálya	50	50
	<b>Költségek összesen (millió Ft/év)</b>	<b>607</b>	<b>725</b>
	Éves "társadalmi Cash Flow"	-111	-75
	<b>Éves haszon/költség</b>	<b>0,82</b>	<b>0,90</b>
	<b>Hatékonysági mutató (millió Ft/utas)</b>	<b>0,57</b>	<b>0,67</b>

Szövegesen is összefoglalva a főbb eredményeket:

- **Mindkét változat** maximálisan **figyelembe veszi** a város **funkcionális fejlesztési irányait és távlati közlekedésfejlesztési célkitűzéseit** és annak **projektjeit**.
- Utazási időmegtakarítás tekintetében a két változat közel azonos (a B-1 változat kicsit kedvezőbb), **mindkettő érdemi időmegtakarítást okoz** a jelenlegi állapothoz képest.
- A **kedvezőbb elérhetősége a B-1 változatnak van**, a város észak-déli tengelyében helyezkedik el, számos jelentősebb intézmény és létesítmény közel fekszik, a vonzaskörzeti lefedett lakosság is jónak mondható. Az A-1 változat ezen szempontokból némileg kedvezőtlenebb.
- A mindkét változatot érintő vasúti forgalom északra történő átszervezése, valamint az autóbusz pályaudvar áthelyezése a **jelenlegi szolgáltatási színvonal megtartása érdeke miatt üzemeltetési költségtöbbletet** jelent a **jelenlegi állapothoz képest** (minden helyközi autóbusz eléri a belvárost). További teendőket vet fel a decentralizált vasúti üzemeltetés gyakorlati kialakítása, amire Magyarországon nincsen még példa.
- Mind a két változat **beruházási költsége** viszonylag magasnak tekinthető, azonban az **A-1 változaté mindenképpen kedvezőbb**.
- Éves **haszon-költség mutatót** tekintve a **B-1**, míg **hatékonyságban az A-1 változat a kedvezőbb**. A haszon-költség mutatók ugyan némiképp elmaradnak az elvárt 1 értéktől,

azonban a költségek következő tervfázisnak megfelelő szintű pontosításával, a közlekedési hálózat további, még részletesebb vizsgálatával, valamint a preferenciavizsgálat végleges eredményeinek figyelembevételével a részletes megvalósíthatósági tanulmány közgazdasági elemzésében várhatóan ez az érték meg fogja haladni a minimum értéket (jelen tervszinten a mutatószámok elsősorban a változatok egymáshoz képest történő összehasonlítására alkalmasak).

- A **B-1 változat** megvalósítása során jelentős kockázatot jelent a **területszerzés nagysága**, melynek során gyakorlatilag a teljes „Köbtex” területet ki kell sajátítani a Batthyány u. – Budai Nagy Antal u. – 25. sz. vasútvonal által körbezárt területen. Az **A-1 változat** esetén ezzel szemben „csak” **kvázi zöld területen van szükség kisajátításra, továbbá** a beruházás önkormányzati és MÁV területen valósul meg.
- Fontos megjegyezni, hogy az egyeztetések alapján az „A” **helyszínt a MÁV előzetesen nem támogatja**, annak véleményük szerint „*periférikus elhelyezkedése miatt*”. **Ez kockázatot jelent a projekt megvalósítása szempontjából.**
- **A megvalósítás során az intézményi kérdéseket kiemelten kell kezelni.** Rendkívül fontos, hogy a projektben az egyes jogok és felelősségek már az elejétől kezdve tisztázottak és eldöntöttek legyenek. Szintén kiemelt fontosságú az érintett **közlekedési szolgáltatókkal (MÁV Zrt., ÉNYKK Zrt.)** történő folyamatos párbeszéd és **támogatásuk megszerzése.**

A műszaki szempontú vizsgálatok alapján a két változat (A-1 és B-1) között a **hatékonysági mutatók tekintetében jelentős különbség nem mutatkozik, egyértelmű tervezői javaslat nem tehető.** Ennek megfelelően a két változat közötti **Megbízói döntésre van szükség, melyet a város egyes műszaki szempontokhoz való értékrendje és prioritásai, a városfejlesztési elképzelésekhez történő illeszkedés preferencia jellegű értékelése, valamint a felmerülő kockázatok mérlegelése alapján tud megtenni.**