



SZEKSZÁRD MJV

SUMP

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV



2019. június 1.

verzió 1.1

SZEKSZÁRD MJV

SUMP

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV

Megbízó:

Szekszárd MJV Önkormányzata

7100 Szekszárd, Béla király tér 8.



Generáltervezők:

Global Terv Kft.

1134 Budapest, Kassák Lajos utca 69-71.



InnoStruktúra Kft.

1223 Budapest, Halk u. 2. C. ép.



Budapest, 2019. június 1.

SZEKSZÁRD MJV

SUMP

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV

Megbízó:

Szekszárd MJV Önkormányzata

7100 Szekszárd, Béla király tér 8.



Generál tervezők:

GLOBAL TERV Kft.

1134 Budapest, Kassák Lajos utca 69-71.



InnoStruktúra Kft.

1223 Budapest, Halk u. 2. C. ép.



Tervezők:

Mobil City Bt.

Dr. Macsinka Klára irányító tervező

Szücs Gergely tervező



INNOQUALEA Kft.

2837 Vértesszőlős, Kánya utca 20.



Makadám 2000 Kft.

6723 Szeged, Bihari utca 27/b



Gazdasági szakértő:

Raskó Géza

TARTALOM

1	VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ	8
2	BEVEZETÉS	14
2.1	A mobilitási tervezés céljai	14
2.2	A mobilitási tervezés módszere	17
2.2.1	A tervezés folyamata	17
2.2.2	A tervezés során alkalmazott módszerek.....	19
2.2.3	A tervezés adat háttere.....	20
3	A mobilitási terv megalapozása	21
3.1	Térségi szerep, funkcionális várostérség lehatárolása	21
3.1.1	A város térségi szerepe	21
3.1.2	Területlehatárolás.....	21
3.2	Szakpolitikai tervezési keretek.....	23
3.3	Mobilitást befolyásoló háttér	27
3.3.1	Városszerkezeti és környezeti háttér.....	27
3.3.2	Területhasználat.....	28
3.3.3	Társadalmi háttér	29
3.3.4	Gazdasági háttér	35
3.4	Közlekedési igények – kérdőíves felmérés	36

3.5	A közlekedési rendszer kínálata	42
3.5.1	Közúti közlekedés	42
3.5.2	Közösségi közlekedés	45
3.5.3	Kerékpáros közlekedés	47
3.5.4	Parkolás, gépjármű-tárolás	50
3.5.5	Forgalombiztonsági vizsgálatok	53
3.6	A problémák azonosítása	57
4	Célrendszer	60
4.1	Jövőkép.....	61
4.2	Célrendszer	63
4.2.1	Stratégiai célok.....	63
4.2.2	Operatív célok.....	63
5	Eszközrendszer	65
5.1	Beavatkozási területek (intézkedéscsoportok)	65
5.2	Intézkedések részletes bemutatása	65
5.3	Projektek.....	71
5.3.1	Projektek meghatározása	71
5.3.2	Projektek rangsorolása, ütemezése	74
6	A mobilitási terv megvalósítása	82
6.1	Indikátorok	82

6.2	Monitoring rendszer	84
6.3	Értékelési és visszacsatolási rendszer	85
6.4	Cselekvési terv	85
6.5	Költség- és finanszírozási terv	85
6.6	Kockázatkezelési terv	95
6.6.1	Kockázatok azonosítása és kezelése	95
6.6.2	Külső kockázati tényezők.....	95
6.6.3	Technológiai kockázati tényezők	96
6.6.4	Időbeli tényezők kockázata	97
6.6.5	Intézményi, jogi kockázatok	97
7	Mellékletek.....	98

VÁROSVEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

1 VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

A Fenntartható Városi Mobilitási terv (SUMP) egy újszerű, a környezetbarát közlekedési módokra koncentráló közlekedésfejlesztési terv. Egy 30 éves távlatra kitékintő stratégia, amely ugyanakkor egy rövid távú (5-10 év) intézkedési terv is. A mobilitási terv elsődleges célja az egyéni gépjármű-közlekedés visszaszorítása egyéb, reális alternatívákat kínálatával, a közlekedők szemlélet-váltásának elősegítésével. Ennek következményeként a közlekedési konfliktusok száma csökken, a környezet és a városi élet minősége javul. A tervezés alapelemei a lakossággal, a civil és szakmai közösségekkel való együttgondolkodás, az emberközpontúság és a komplex közlekedési szemlélet.

A fenntartható mobilitási terv céljai:

- fenntartható városi közlekedési rendszer létrehozása
- közlekedésbiztonság javulása
- elérhetőség mindenki számára
- környezetminőség javulása
- környezet- és életminőség javulása
- energiafelhasználás csökkenése
- költséghatékonyság javulása

A fenntartható mobilitási terv főbb jellemzői:

- Stratégiai terv
- Emberközpontú
- Komplex
- Közlekedési módokat integráló
- érintettek bevonásával készül (érdemi partnerség tervezés és megvalósítás során)
- mérhető és elérhető célok
- világos jövőkép
- értékelés (költségek és hasznok számbavétele)
- nyomon követés
- fenntarthatóság iránti elköteleződés

Szekszárd Város Fenntartható Mobilitási Tervének készítése során begyűjtöttük a városra és térségére vonatkozó, mobilitással összefüggő adatokat, a közlekedési szokásjellemzőket, megvizsgáltuk az egyes közlekedési módok, ágazatok helyzetét a városban (közúti, gyalogos és kerékpáros közlekedés, közösségi közlekedés, parkolás), az infrastruktúra kiépítettségét és állapotát, átnéztük az eddig elkészült helyi és felsőbbrendű terveket, dokumentumokat. Kérdőíves kikerdezéssel mértük fel a lakosság közlekedési szokásait és véleményét a közlekedési szolgáltatásokról. Összesen 714 fő adott vett részt a válaszadásban. A helyzetfelmérés után a közlekedési helyzet kiértékelésére és a problémák listázására került sor. Jelentős oka a közlekedési problémáknak, hogy az egyéni gépjármű-közlekedés aránya 59 % a városban, míg a közösségi közlekedés csupán 14 %-ot képvisel. A baleseti adatok kiértékelése megmutatta, hogy a városi úthálózat csomópontjai és a belvárosi utak egyes szakaszai közlekedésbiztonsági beavatkozásokra szorulnak.

A jelenlegi helyzet ismeretében és a civilekből és a város szakembereiből álló munkacsoporttal egyeztetett jövőkép birtokában meghatároztuk azokat a célokat, amelyek leginkább szolgálják az elképzelt jövőkép megvalósulását. Ez a célrendszer a Mobilitási terv egyik legfontosabb alapeleme.

Stratégiai célok:

- Elérhetőség javítása
- Oktatási Intézmények mobilitási fejlesztése
- Biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés
- Egészségesebb környezet
- Növekvő arányú közösségi terek
- Szemlélet-formálás, tudatos közlekedésre nevelés

A célcsoportok meghatározása után négy olyan intézkedéscsoportot alakítottunk ki, amelyek Szekszárd városában hatékonyan segíthetnek a stratégiai és operatív célok elérésében.

I.1. Közúti infrastruktúra fejlesztése

- Tehermentesítő út déli szakaszának megvalósítása
- Gyűjtőúti hálózatok fejlesztése
- Csomóponti átépítések
- Főutca forgalomcsillapítása, humanizálása
- Vasútállomás környékének fejlesztése
- Parkolási rendszer felülvizsgálata, a parkolási politika újradefiniálása

I.2. Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

- Kerékpárforgalmi hálózat bővítése
- Községi kerékpározási rendszer létrehozása
- Gyalogosfelületek arányának növelése
- Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének fejlesztése

I.3. Községi közlekedés fejlesztése

- Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása
- Utastájékoztatás fejlesztése
- Előnyben részesítés feltételeinek vizsgálata
- Elektromos járművek beszerzési lehetőségének vizsgálata

I.4. „Soft” módszerek alkalmazása

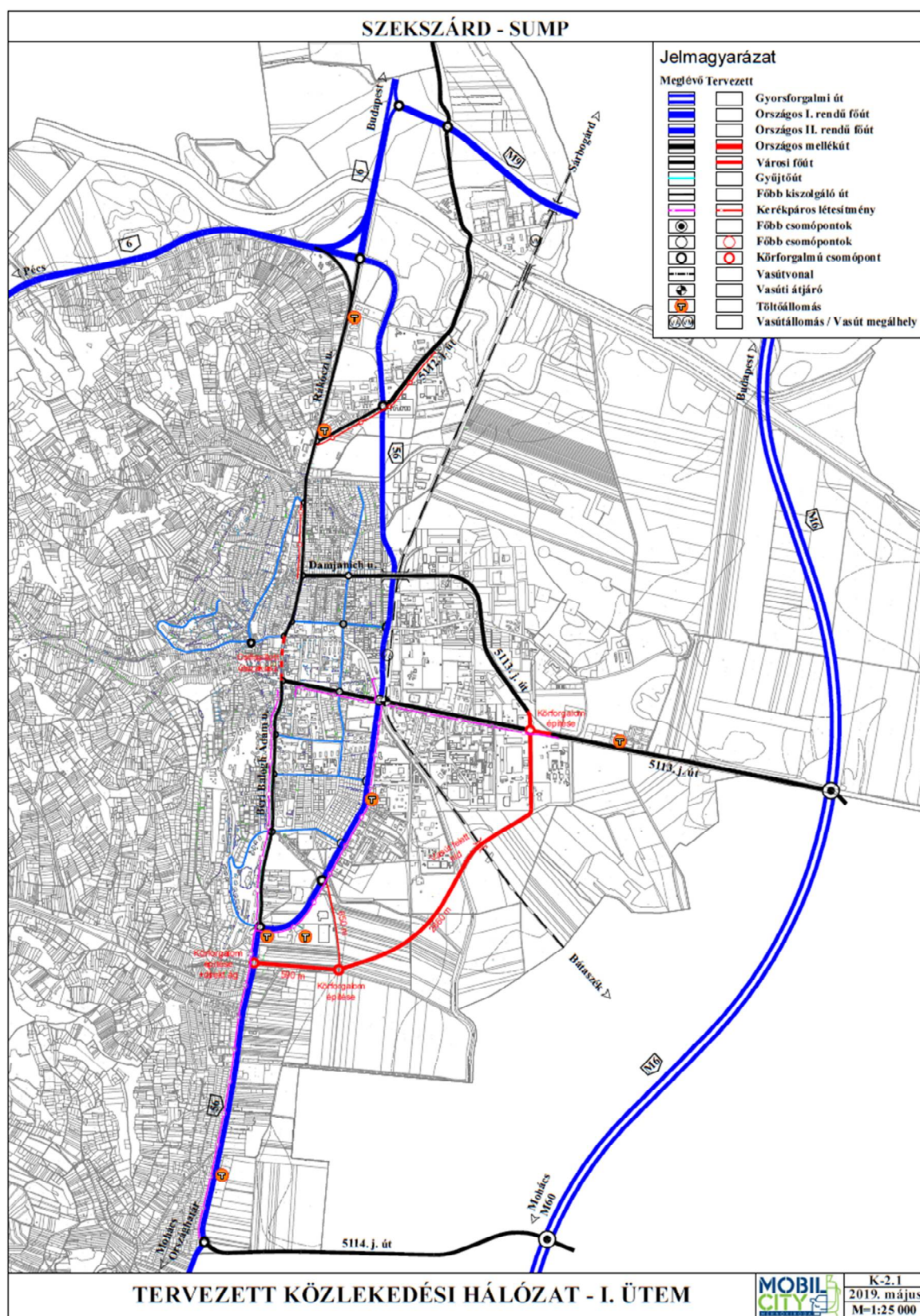
- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Községi kampányok szervezése
- Mobilitási munkacsoport létrehozása
- Közös autóhasználat ösztönzése
- Virtuális mobilitás (táv munka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

Az egyes intézkedéscsomagokat több beavatkozásra, azaz projektekre bontottuk, hogy a megvalósítás ütemezetten történhessen meg. A projekt az intézkedés/intézkedéscsomag megvalósításának eszköze, operatív szintje.

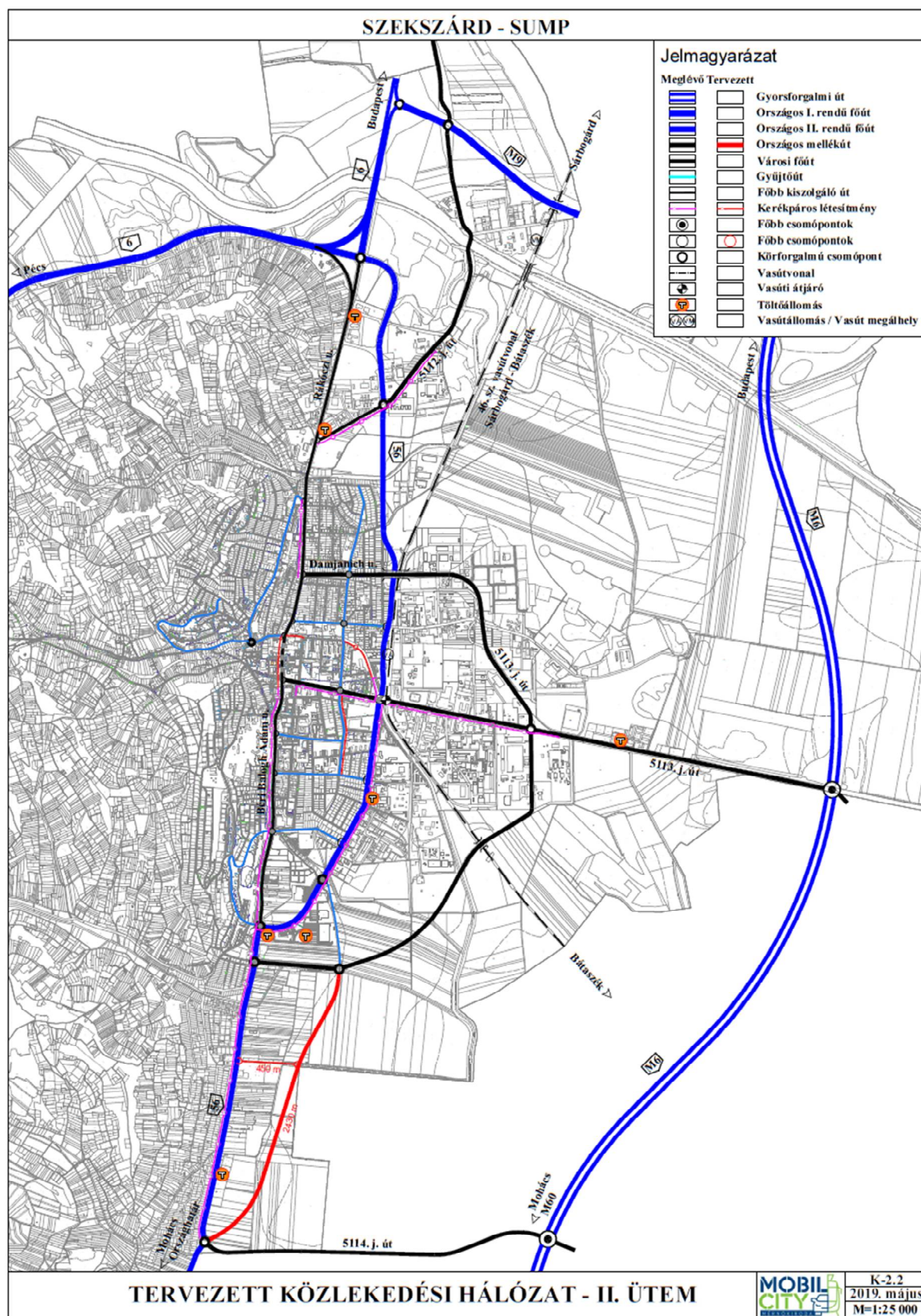
A Mobilitási terv egyik legfontosabb része a Cselekvési Terv, amely nem csupán a megvalósítandó projekteket határozza meg, de javaslatot ad annak ütemezésére (5-10-15 éves időtávban), meghatározza a felelősségi köröket és finanszírozási lehetőségeket. Munkánk során elkészült az egyes projektek beruházási költségbeclése, majd a megvalósíthatóság igazolására CBA-elemzésre is sor került. A közúti beruházások ütemezésének alátámasztására forgalmi modellezés készült, amely a különböző úthálózati ütemek esetében előre becsüli az egyes útszakaszokra terhelődő közúti forgalmat, a belvárosi útszakaszok forgalmának csökkenését. A terv magában foglal egy, a megvalósíthatóság kockázataival foglalkozó fejezetet.

Az első két intézkedéscsomagban javasolt projektelemeket az alábbi tervlapok mutatják. A közösségi közlekedésre és a „soft” (vagyis alacsony finanszírozási igényű, de szemlélet-formáló értékű) beavatkozások a tervlapon nem érzékeltethetők, de nagyon fontos szerepet töltenek be a Mobilitási Terv sikerében, mivel a közlekedési módok választása a jövőben tudatosan kell történjen.

A Mobilitási Terv egy stratégia. Fő célja mindig az, hogy a város lakosai számára a gépjármű-használat mellett alternatív közlekedési módokat is kínáljon, így tegye a városi közlekedést biztonságossá, kényelmesebbé, a környezeti körülmények javulása mellett. Így módon a város élhetősége biztosított.



1. ábra: Javasolt intézkedések (I1 + I2), I. ütem



2. ábra: Javasolt intézkedések (I1 + I2), II. ütem

2 BEVEZETÉS

A motorizáció szintjének folyamatos emelkedése, utazási szokásaink változatlansága és az a tény, hogy nem tudatosan választunk közlekedési módot, társadalmi szinten jellegzetes és nyugtalanító következményekkel jár mobilitásunk területén. A városi közlekedésben már kivétel nélkül minden városunkban uralkodó egyéni gépjárműhasználat miatt bekövetkező torlódások erősen befolyásolják minden napi életünket, a városi lakosság életminősége romlik, növekednek az idővesztések, a légszennyezettség, a közlekedési konfliktusok száma. Mivel a folyamat jól felismerhető és megfigyelhető, már léteznek megfelelő válaszok, eszközök és valós alternatívák az egyéni gépjárműhasználattal szemben.

Ezeknek a válaszoknak gyűjteménye, rendszerbe szervezője a fenntartható városi mobilitási terv, amely Szekszárd városa számára is az elkövetkezendő évek egyik legfontosabb közlekedéstervezési dokumentuma lesz. Az Európai Unió által is szorgalmazott tervezési dokumentum alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó mobilitási terv hasznos dokumentum a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére. A terv nem csupán a megoldások eszköztárát kínálja a közlekedési problémák felszámolására, de világos stratégiát jelöl ki a város élhetőségének megtartására, fejlesztésére.

2.1 A mobilitási tervezés céljai

A Fenntartható Városi Mobilitási terv (SUMP) egy újszerű, a környezetbarát közlekedési módokra koncentráló közlekedésfejlesztési terv. Egy 30 éves távlatra kitékintő stratégia, amely ugyanakkor egy rövid távú (5-10 év) intézkedési terv is. A mobilitási terv elsődleges célja az egyéni gépjármű-

közlekedés visszaszorítása egyéb, reális alternatívákat kínálatával, a közlekedők szemlélet-váltásának elősegítésével. Ennek következményeként a közlekedési konfliktusok száma csökken, a környezet és a városi élet minősége javul.

Az Európai Unió városaiban a Fenntartható Mobilitási Tervek azonos módszertan és ajánlások alapján készülnek. Az Európai Bizottság már 2009-ben kiadta a „Városi mobilitás cselekvési terve” című dokumentumot, amellyel a fenntartható városi mobilitási tervek elkészítését kívánta ösztönözni. Az EU hatályos közlekedéspolitikáját bemutató Fehér Könyv 2011-ben már külön fejezetben tárgyalta a városi mobilitási terveket és egy európai támogatási keret létrehozását sürgette a tervek végrehajtásának elősegítésére. Ugyanebben az évben az EU kiadta irányelveit (útmutató) a fenntartható mobilitási tervek elkészítéséhez és végrehajtásához („Guidelines – developing and implementing a **S**ustainable **U**rban **M**obility **P**lan). Ennek nyomán Magyarországon is megjelent egy „Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről” címet viselő segédanyag, amely ajánlásait az elkészült és készülő mobilitási tervek követik.

A Fenntartható Mobilitási Terv közlekedésfejlesztési terv, de nem a hagyományos értelemben.

A fenntartható mobilitási terv céljai:

- fenntartható városi közlekedési rendszer létrehozása
- közlekedésbiztonság javulása
- elérhetőség mindenki számára
- környezetminőség javulása
- környezet- és életminőség javulása
- energiafelhasználás csökkenése
- költséghatékonyság javulása

A fenntartható mobilitási terv főbb jellemzői:

- Stratégiai terv
- Emberközpontú
- Komplex
- Közlekedési módokat integráló
- érintettek bevonásával készül (érdemi partnerség tervezés és megvalósítás során)
- mérhető és elérhető célok
- világos jövőkép
- értékelés (költségek és hasznok számbavétele)
- nyomon követés
- fenntarthatóság iránti elköteleződés

Azaz a Fenntartható mobilitási terv a hagyományos közlekedéstervezési elvekkel szemben emberközpontú, nem csupán egyetlen közlekedési mód fejlesztésére törekszik a többi figyelmen kívül hagyva és bevonja az érintetteket is a tervezés folyamatába, így növelve a projektek támogatását és elfogadottságát. Nagyon fontos a projektek értékelése és követése megvalósításuk után.

További alapjellemző, hogy a Mobilitási Tervben foglalt intézkedések kiterjednek a városi agglomeráció összes közlekedési ágára. Így a tervben foglalt irányelvek, intézkedések átfogóan érintik a teljes várostérség valamennyi közlekedési módját és típusát: közösségi és egyéni, a motorizált és nem motorizált módok, a személy- és teherszállítás kérdéseit.

A terv 30 évre határoz meg stratégiai célokat és irányvonalakat, amelyeknek megfelelő projektek megvalósítását is javasoljam így középtávú intézkedési tervként is értelmezhető.

A fenntartható mobilitási tervek új szemléletre építő dokumentumok, amelyek alkalmazása elősegíti a meglévő infrastruktúrák és szolgáltatások biztonságosabb, hatékonyabb és fenntarthatóbb használatát.

2.2 A mobilitási tervezés módszere

2.2.1 A tervezés folyamata

Szekszárd város Fenntartható Mobilitási Tervének elkészítése során követtük az EU által meghatározott tervezési módszertan lépéseit. A tervezés egy ciklikus folyamat, amely négy részből áll és az egyes ciklusok végén mindig újraindul, az előző ciklusokban elért eredmények kiértékelése alapján javítva és változtatva a következő lépéseket.

A négy folyamat-rész (a csatolt ábrának megfelelően):

- gondos előkészítés
- ésszerű és átlátható célmeghatározás
- a terv kidolgozása
- a terv végrehajtása.

Az előkészítési folyamat során gyűjtöttük be a városra és térségére vonatkozó, mobilitással összefüggő adatokat, a közlekedési szokásjellemzőket, megvizsgáltuk az egyes közlekedési módok, ágazatok helyzetét a városban (közúti, gyalogos és kerékpáros közlekedés, közösségi közlekedés, parkolás), az infrastruktúra kiépítettségét és állapotát, átnéztük az eddig elkészült helyi és felsőbbrendű terveket, dokumentumokat. Kérdőíves kikérdezéssel mértük fel a lakosság közlekedési szokásait és véleményét a közlekedési szolgáltatásokról. Összesen 714 fő adott vett részt a válaszadásban. A helyzetfelmérés után a közlekedési helyzet kiértékelésére és a problémák listázására került sor.

A jelenlegi helyzet ismeretében és a civilekből és a város szakembereiből álló munkacsoporttal egyeztetett jövőkép birtokában meghatároztuk azokat a célokat, amelyek leginkább szolgálják az elképzelt jövőkép megvalósulását. Ez a célrendszer a Mobilitási terv egyik legfontosabb alapeleme.



3. ábra: A Fenntartható Városi Mobilitási Terv tervezési és megvalósítási folyamata

A célok elérése érdekében intézkedéseket (intézkedéscsomagokat) javasoltunk, amelyeket projektekre bontottunk le. Ezek a projektelemek a város által tervezett, illetve a munkában közreműködők által javasolt infrastrukturális, vagy kisebb költségigényű beavatkozások.

A cselekvési terv a Mobilitási terv másik alapköve, legfontosabb része, mert ütemezetten, a helyi sajátosságoknak és kitűzött céloknak megfelelő módon határozza meg az intézkedések, projektek megvalósításának sorrendjét. A projektekhez költséget is rendel, valamint a nagyobb infrastrukturális beruházások esetén CBA-elemzéssel támasztja alá a javasolt ütemezést.

Az egyes intézkedések hatékonyságának ellenőrzésére indikátorokat (mérhető jellemzőket) javasoltunk az egyes projektekhez, amelyek az utánkövetés, a monitoring során ellenőrizhetők, mérhetők. A monitoring feladatok végrehajtásához egy megfelelő, az üzemeltetést is biztosító intézményrendszer szükséges, amely megfelelő pénzügyi források birtokában van. Az egyes projektek esetében az indikátorok értékeit a megvalósulás után 5 és 10 évvel javasoljuk összevetni a célértékekkel. A célértékek meghatározásához szükséges alapadatok mérését és gyűjtését a projektek keretein belül a projektek indulásától kezdve folyamatosan kell végezni.

A mobilitási terv első ciklusának befejezése után egy új ciklus kezdődik, amelyben a stratégiai célokat és a javasolt intézkedéseket az előző ciklus tapasztalatainak megfelelően az időszerű helyzethez és elvárásokhoz kell igazítani. A Fenntartható Városi Mobilitási Tervet a városnak el kell fogadni, jóvá kell hagyni.

A mobilitási terv készítésének munkaterve

- Adatgyűjtés, helyzetfeltárás
- Egyeztetések (megbízó, munkacsoport, nyílt egyeztetés)
- Célok meghatározása
- Javasolt intézkedéscsomagok meghatározása
- Újabb egyeztetési kör
- Projektek javaslat, terv kidolgozása
- Egyeztetés
- Jóváhagyás
- A terv véglegesítése

2.2.2 A tervezés során alkalmazott módszerek

Adatgyűjtés: rendelkezésre álló előtervek, koncepciók és elképzelések begyűjtése, feldolgozása, kikérdezés lakossági kérdőívvel a közlekedési szokásokra vonatkozóan, forgalomszámlálás.

Közösségi tervezés: két civil és szakmai fórum (munkacsoport), kérdőíves kitöltés és személyes találkozások során ismertük meg a közlekedők véleményét és igényeit, valamint egy lakossági fórum megtartása is tervezett a terv befejezéséig. A terv első fázisában és a javaslatok ismertetésénél megtartott munkacsoport-találkozókra meghívást kaptak a városi önkormányzat képviselői, az őket segítő szakemberek, a szakma helyi képviselői, a közlekedésrendészet, a munkaadók és az oktatási intézmények képviselői is.

Javaslatok alátámasztása: a javasolt intézkedések megfelelőségének igazolására és az ütemezés alátámasztására forgalmi modellezés és költség-haszon elemzést végeztünk.

2.2.3 A tervezés adat háttere

A terv előkészítő fázisában, a meglévő közlekedési helyzet felmérésére és a városi elképzelések megismeréséhez az alábbi adat-források álltak rendelkezésünkre:

- Meglévő statisztikai adatok
- Stratégiai dokumentumok (városfejlesztésre és közlekedésre vonatkozóan)
- Meglévő tervdokumentációk
- Forgalomfelvétel eredményei
- Közlekedési szokásokkal kapcsolatos kérdőívre adott válaszok
- Szakemberektől származó információk

3 A mobilitási terv megalapozása

3.1 Térségi szerep, funkcionális várostérség lehatárolása

3.1.1 A város térségi szerepe

Egy település térségi szerepe a benne található intézményi, kereskedelmi és gazdasági funkcióktól függ, amelyek meghatározzák a térségi (és országos) közlekedés kapcsolati igényeit is. Ugyanakkor a rendelkezésre álló közúti és közösségi közlekedési kapcsolatok befolyásolják a központi szerepkör betöltésének minőségét.

Szekszárd Tolna megye központja, megyei jogú város, ahol a térséget szolgáló oktatási, közigazgatási és egészségügyi intézmények, valamint számos munkalehetőséget kínáló munkáltatók találhatók. A városban 10 általános iskola, 9 középiskola és két felsőoktatási intézmény is működik.

Jelentős térségi együttműködés várható a Paksi Atomerőmű II. blokkjának megépítése során és jövőbeni üzemeltetése idején. A felek kiemelten együttműködnek majd a gazdaság- és térségfejlesztés, munkahelyteremtés és képzés terén, közös tevékenységük kiterjed az egészségügyi, a kulturális, sport- és turisztikai fejlesztésekre is. A két új atomerőművi blokk üzembe helyezése elősegíti a települések gazdasági, kulturális fejlődését, a szakképzett munkaerő megjelenése pozitív hatással lehet a munkaerőpiaci helyzetre. A dolgozók kulturális és szabadidős igényeinek kielégítése szintén a régió feladata lesz.

3.1.2 Területlehatárolás

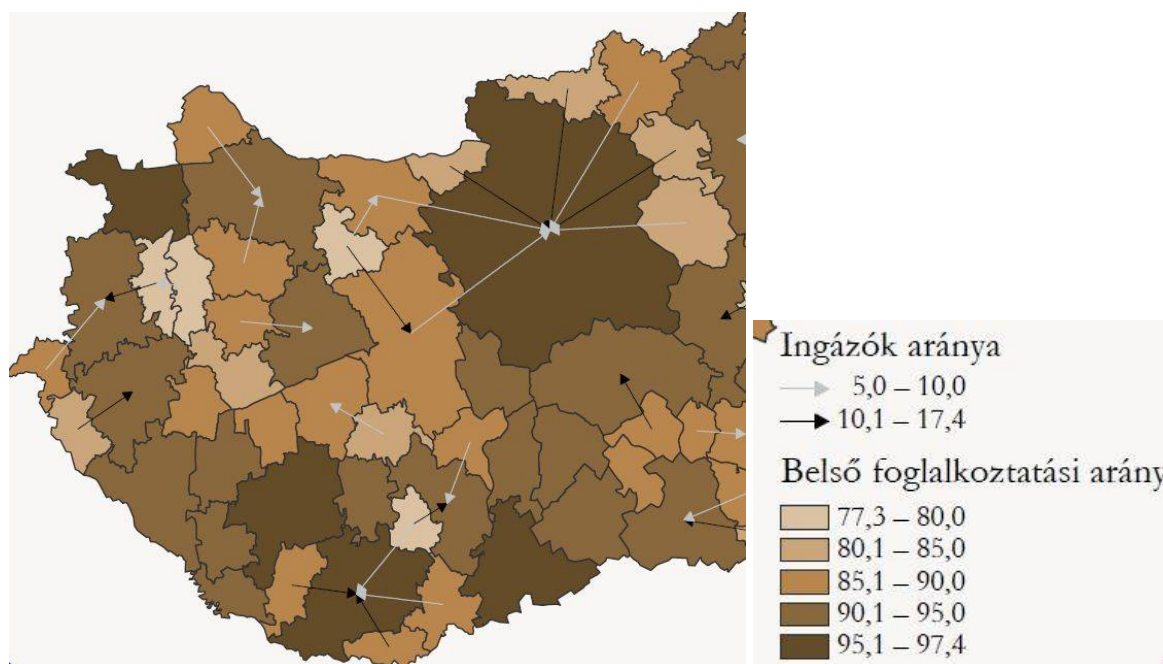
A város megyei és térségi központi szerepköre jelenleg és a jövőben is vitathatatlan.

A KSH adatai szerint a városba napi szinten ingázók aránya északi irányból 10 % alatt, déli és nyugati irányból 15 % alatt marad, a belső foglalkoztatási arány 90

% és 95 % között mérhető. A Fenntartható Mobilitási Tervben azt a területet tekintjük funkcionálisan a várostérség részének, ahonnan 30 perc alatt elérhető a városközpont. A város közúti kapcsolatait az M6 autópálya megépülése (2010.) óta kiválónak tekinthetők, mind a főváros, mind Pécs közvetlen gyorsforgalmi kapcsolattal elérhető. A várost országos főutak is kapcsolják a szomszédos megyékhez és a térséghez. Ugyanakkor a kötöttpályás közösségi közlekedési kapcsolatot adó vasútvonalon mindössze egyetlen, átszállásmentes kapcsolatot biztosító vonatpár indul a főváros irányába.



4. ábra: A szekszárdi kistérség



5. ábra: Ingázók aránya (%) Forrás: KSH

3.2 Szakpolitikai tervezési keretek

A Mobilitási Terv készítése során áttekintettük azokat a fejlesztési dokumentumokat, határozatokat és rendeleteket, melyek hatással lehetnek a város gazdasági, társadalmi fejlődésére. Az egyes dokumentumokban megfogalmazott célok, a mobilitással összefüggő elvek beleépültek a Mobilitási Terv megfogalmazott célrendszerébe.

Nemzetközi szintű dokumentumok

Fehér Könyv (COM (2011) 144) - Az Európai Bizottság közlekedéspolitikájának fő dokumentuma, mely a 2050-re előírányzott közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás csökkentése érdekében fogalmaz meg elvárásokat, szakpolitikai kereteket, melyeken minden tagállami szakági dokumentumnak, így a fenntartható városi Mobilitási Terveknek is alapulnia kell. A közlekedésbiztonság tekintetében a halálos áldozatokkal járó balesetek számának zéróra csökkenését irányozza elő.

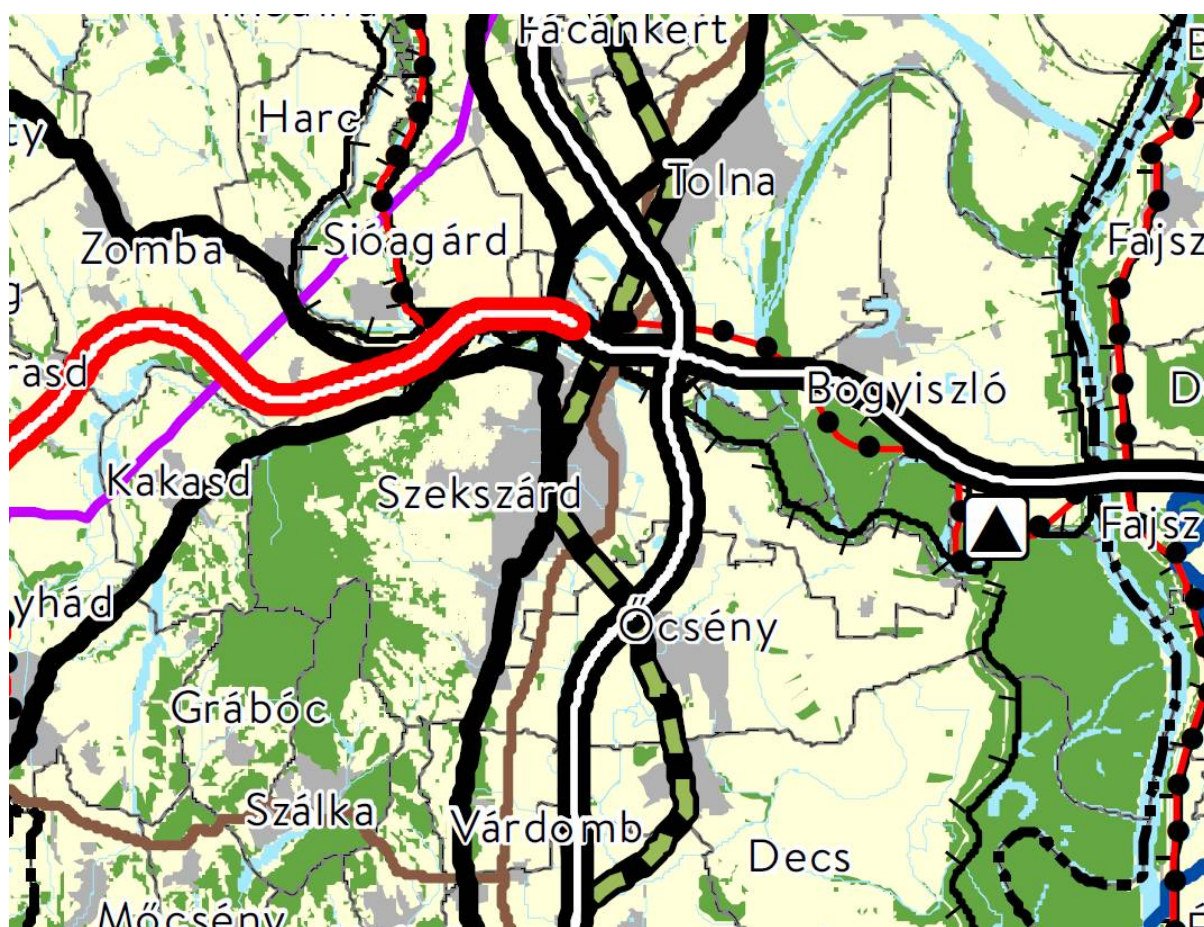
- Zöld Könyv (A városi mobilitás új kultúrája felé)
- A városi mobilitás cselekvési terve

Országos és regionális szintű dokumentumok:

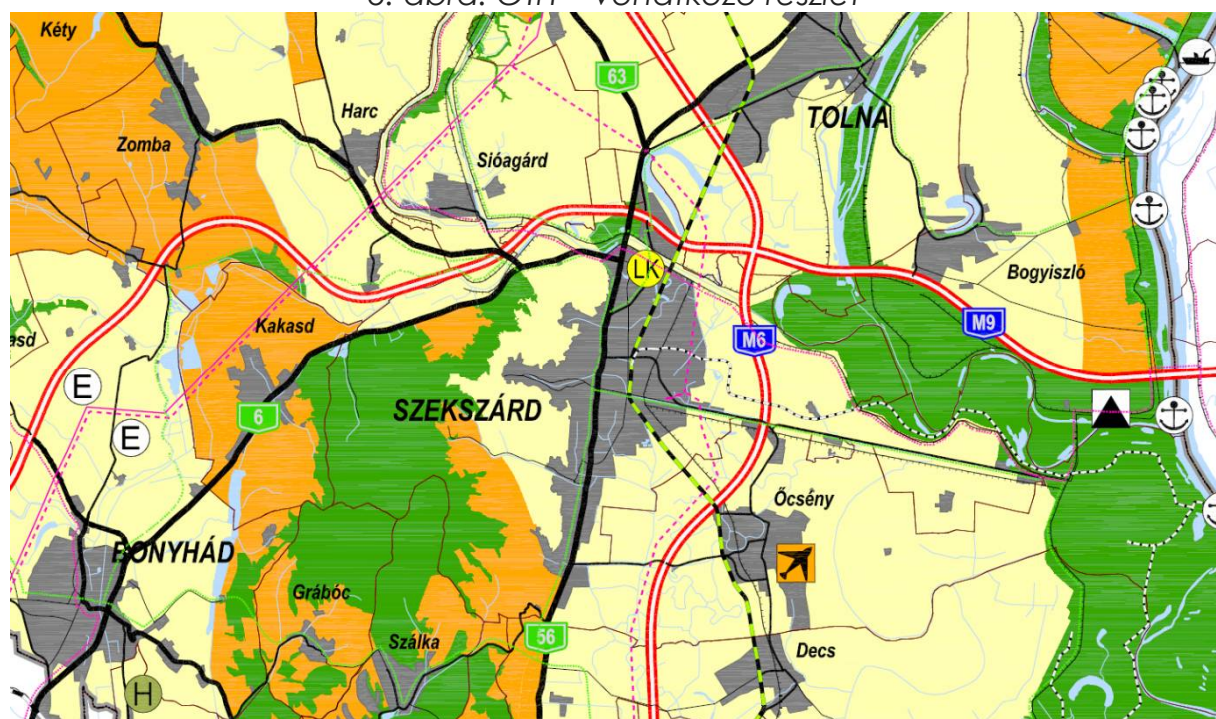
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia - A hazai közlekedésfejlesztés stratégiai alapidokumentuma, mely 2030-ig szól és 2050-ig érvényes távlati kitekintéseket fogalmaz meg. A Mobilitási Tervnek igazodik az NKS által javasolt fejlesztési eszközökhöz.
- Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió - a kormányzati fejlesztéspolitika 2030, illetve 2014-2020 időtávlatában meghatározott stratégiai céljait, prioritásait jelöli ki, amelyek között a fenntartható városfejlesztés témakörében fogalmaz meg ajánlásokat.
- Országos Területrendezési Terv (2003. évi XXVI. törvény) – az OTrT az ország egészére foglalja össze a területfejlesztési irányvonalakat, amelyekhez az egyes városok településrendezési eszközeinek is igazodni kell.
- Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025. - A környezetvédelem stratégiai alapidokumentuma, mely a közlekedésfejlesztés számára is fogalmaz meg intézkedéseket, eszközöket.
- Jedlik Ányos Terv - Az e-mobilitás témakörének fejlesztési alapidokumentuma, melyet a fenntartható közlekedési formák vizsgálatakor a Mobilitási Tervnek is figyelembe kell vennie.

Megyei szintű dokumentumok:

- Tolna Megye Területfejlesztési Konceptiója (2013) - A koncepció célja, hogy kijelölje Tolna megye lehetséges kitörési pontjait, meghatározza azokat a főbb fejlesztési irányokat, amelyekre a 2030-ig terjedő időszakban különös hangsúlyt érdemes fektetni.
- Tolna Megye Területfejlesztési Programja (2014)- a dokumentum kiemelt jelentőségű projekteket határoz meg, amelyek között szerepel az atomerőmű bővítésére, mint az ország legnagyobb beruházása.
- Tolna Megye Területrendezési Terve – a megyei rendezési terv az OTrT-hez igazodva határozza meg a lehetséges fejlesztések szabályozását.



6. ábra: OTrT – vonatkozó részlet



7. ábra: OTrT – vonatkozó részlet

Települési szintű dokumentumok:

- Településfejlesztési koncepció (TFK, 2014-2030)
- Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS, 2014-2020)
- Integrált Területi Program (ITP, 2014-2020)
- Településszerkezeti terv
- Községi közlekedés fejlesztési lehetőségei (KTI, 2018.)
- Kerékpárforgalmi Hálózati Terv, 2018.
- Kerékpárosbarát Szekszárd tervcsomag

Településfejlesztési koncepció célrendszere

- Gazdasági versenyképesség megőrzése

Kedvező gazdasági környezet kialakítása és fenntartásának feltétele a közlekedési infrastruktúra fejlesztése, a megközelíthetőség és a belső közlekedési rendszer javítása, a logisztikai szolgáltatások fejlesztése, az Ipari park fejlesztése (kihasználatlan kapacitások bevonása a termelésbe), turisztikai infrastruktúra fejlesztése (szálláshelyek, attrakciók, sportlétesítmények)

- A tudásalapú gazdaság megteremtése

Tudásintenzív hálózatosodás, K+F központok, élethosszig tanulás, munkahelyteremtés, alternatív helyi és térségi gazdaságfejlesztés

- Kedvező gazdasági környezet kialakítása

Extenzív iparfejlesztés, agrárfeldolgozó ipar, ipari park, városmarketing, atipikus foglalkoztatási formák

- A város hosszútávú fejlesztésének megteremtése
- Stabil város

Ingatlan és vagyongazdálkodás, közüzemi infrastruktúra fejlesztés, pénzgazdálkodás

- Városi értékgazdálkodás, diplomácia
- A központi szerepkör megerősítése

A mobilitási terv célrendszere fenti célrendszerhez igazodik.

3.3 Mobilitást befolyásoló háttér

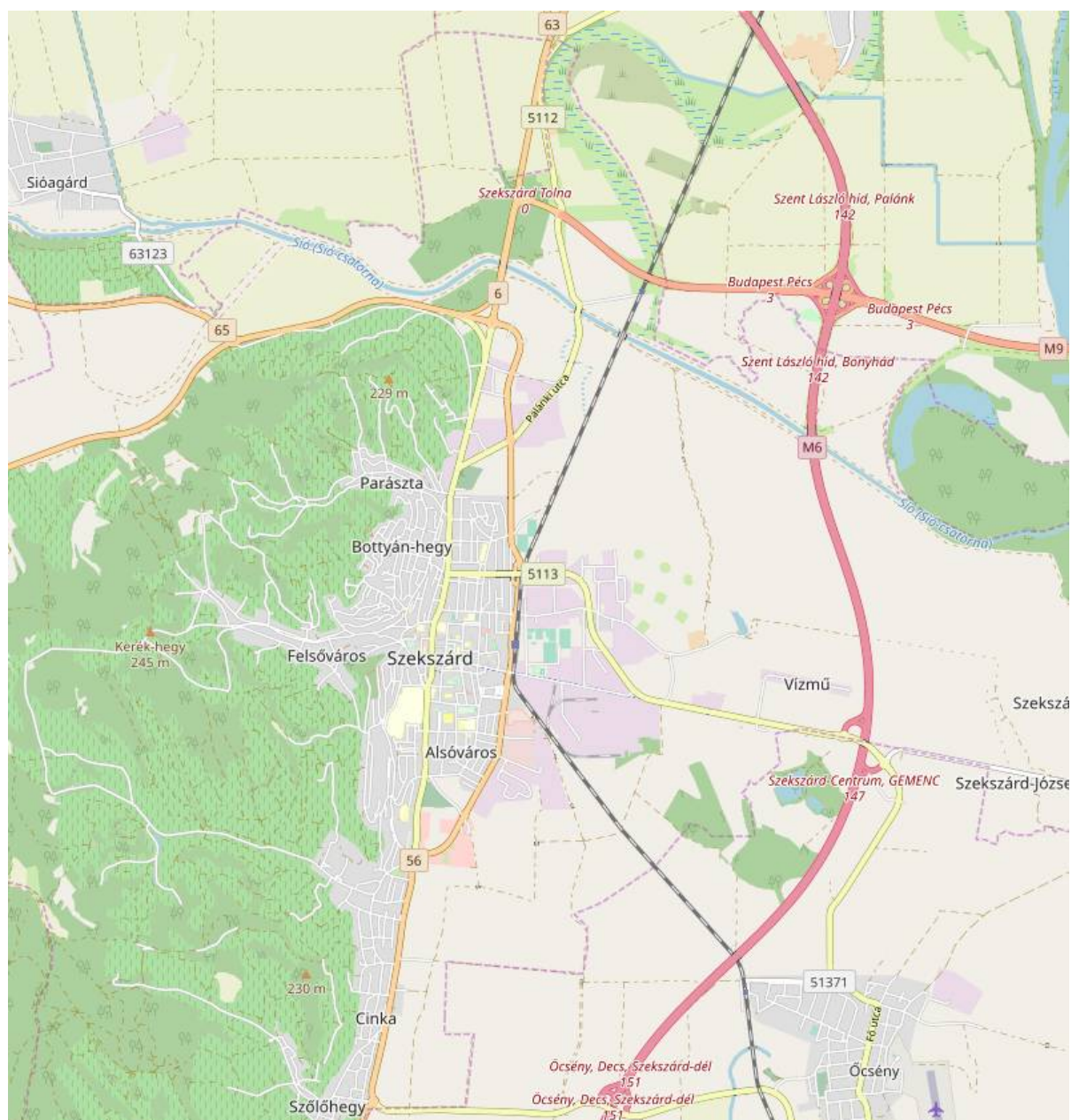
3.3.1 Városszerkezeti és környezeti háttér

Szekszárd hagyományosan mezőváros, amely a Dunántúli dombság és az Alföld találkozásánál fekszik. Magyarország egyik történelmi borvidéke.

A város nagyobb kiterjedése észak-déli irányú. Az áthaladó "főutca" nyomvonal nem csupán a városközpontot szeli ketté, de határozott választóvonalat képez a város topográfiai szempontból is eltérő részei között.

A keleti városrész sík, közutakkal viszonylag jól feltárt területeivel ellentétben, a nyugati városrész dombjai szűk közterületi szélességű, emelkedő útszakaszokkal szabdalnak, viszonylag nehézkes kapcsolatokkal. Ugyanez tapasztalható a közösségi közlekedési feltárásban is.

A várost az országos hálózathoz kapcsoló és belső fő közlekedési nyomvonalai észak-déli irányúak (M6 autópálya, vasútvonal), kivéve a kelet-nyugati irányú kapcsolatokat adó M9 és 6. sz. főúti nyomvonalat. Vasútvonal (és a vasútállomás) a belvárostól kb. 1000 m távolságban található (15 perc gyaloglással elérhető).



8. ábra: Szekszárd város térsége

3.3.2 Területhasználat

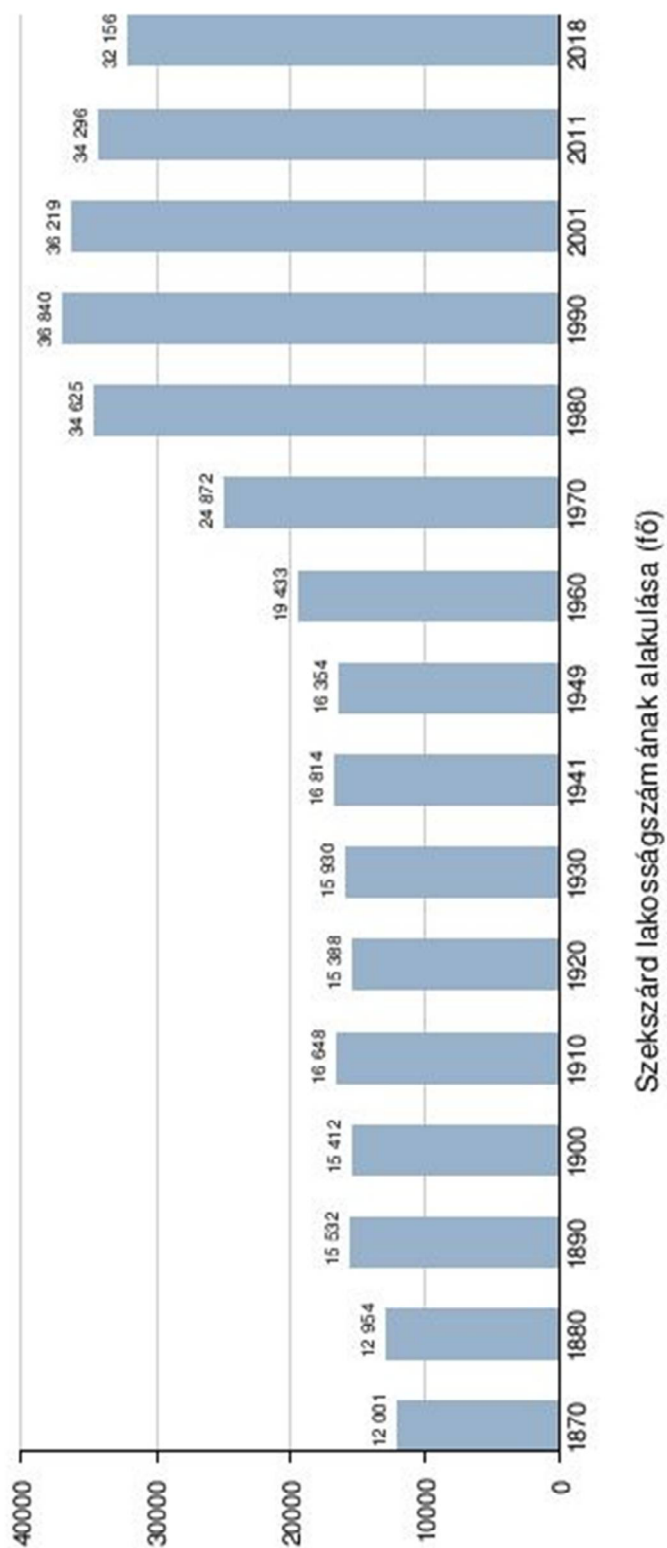
A Belváros viseli a legtöbb intézményi funkciót, ebből következően jelentős a gyalogosforgalma és jelentkező parkolási igények is. Az egyre növekvő arányú, szépen kiépített burkolt felületek nagyrésze továbbra is a gépjárműforgalmat szolgálja.

Lakófunkció a legtöbb városrészben található. A nagyobb lakossűrűségű lakótelepek nagyrésze a városközpont közelében (kivételesen a déli városrész

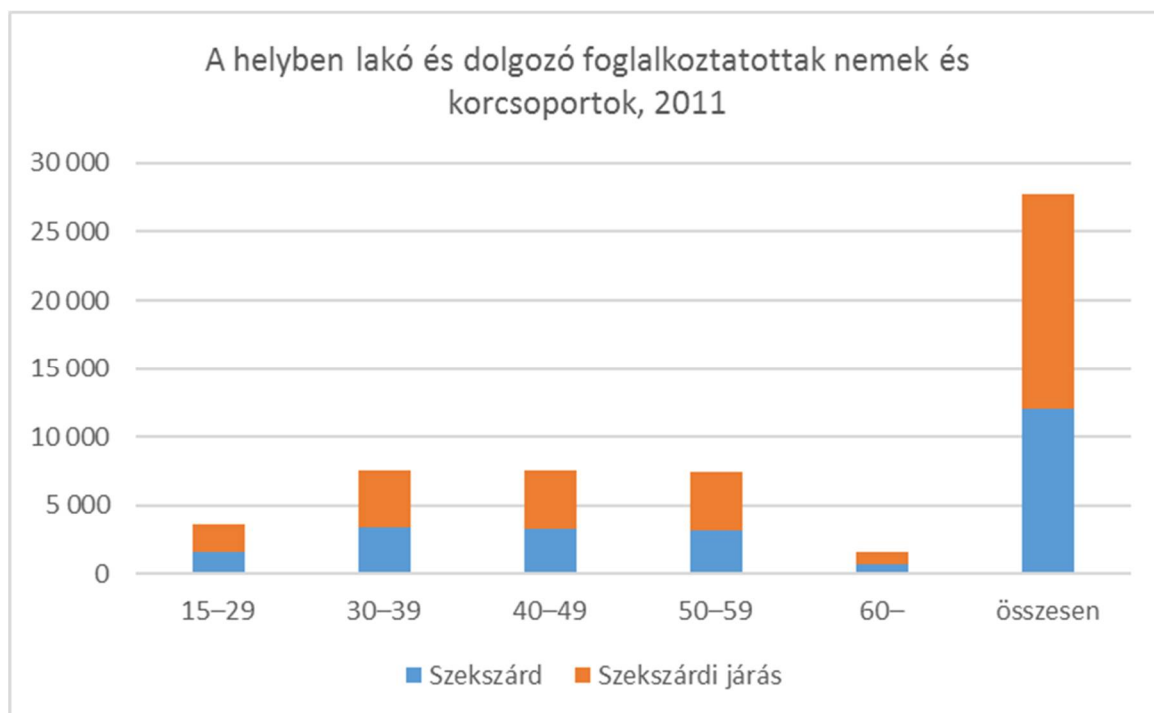
lakótelepei), a kertvárosi lakóterületek a belvárostól kicsit távolabb helyezkednek el. A belváros mellett jelentős forgalomvonzó létesítmény még a városközponttól délre, a Béri Balogh Ádám utca mentén elhelyezkedő, megyei jelentőségű Balassa János kórház, valamint a vasútvonal és a tehermentesítő út (Damjanich utca) között található rekreációs és sportterületek, valamint a város déli részén (de szintén az átmenő „főutca” mellett) elhelyezkedő kereskedelmi létesítmények. A város sík, keleti részén találhatók az ipari/gazdasági funkciók, amelyekhez az M6 autópályáról a városi belterületek érintése nélkül ér el a teherforgalom és a vasútállomás is megfelelő kapcsolatot ad. Az északi oldalról való megközelítés (56. sz. főút tehermentesítő nyomvonala) már több belterületet érint. A város fejlesztési elképzelései között mind az ipari park fejlesztése (innovatív technológiák betelepítése), mind a turizmus arányának növelése szerepel, így a jövő városfejlesztési és rendezési eszközeit ennek megfelelően kell kiválasztani. Minden fejlesztés alapköve a közlekedési kapcsolatok megadása és a kiszolgálhatóság, a szomszédos területek zavarás anélkül.

3.3.3 Társadalmi háttér

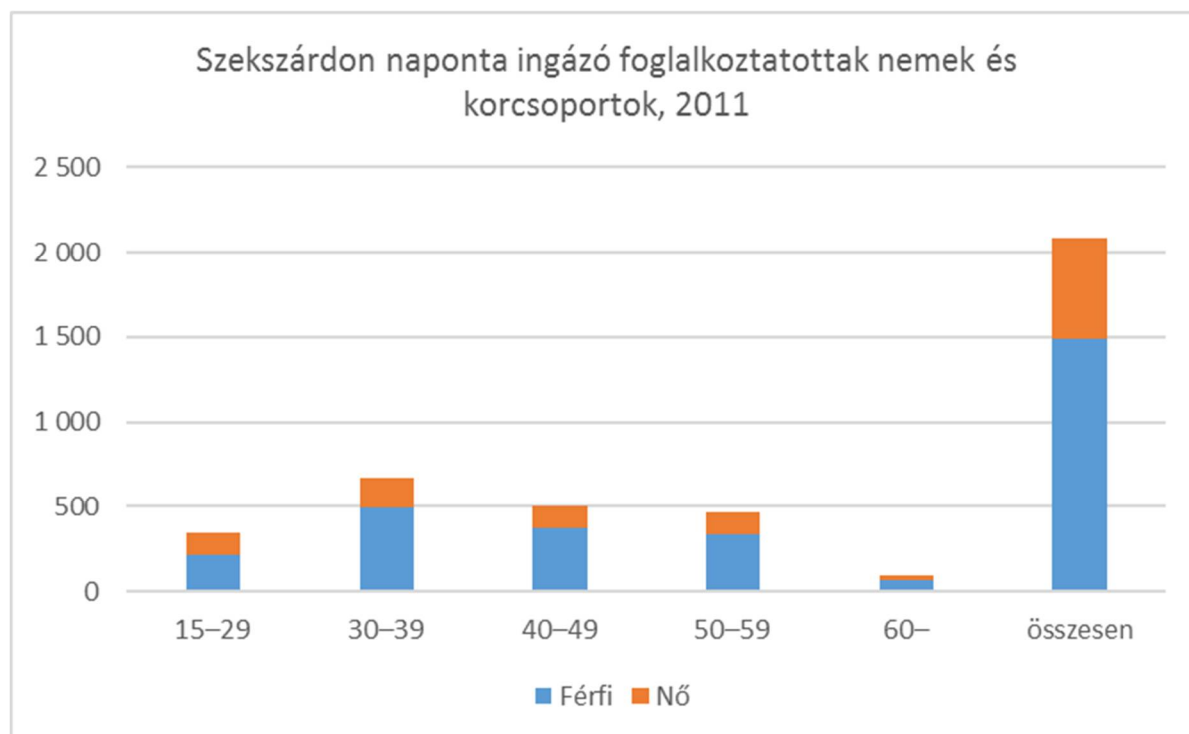
Szekszárd lakosságának változása 1990-ig erősen növekvő, majd (az országos trendekhez hasonlóan) az elmúlt évtizedekben kissé csökkenő tendenciát mutatott. A tavalyi évben Szekszárdon 32156 fő lakott. A jövő tendenciáit, társadalmi és gazdasági változásait a térségben zajló fejlesztések, azok sikere és a közlekedési kapcsolatok határozzák meg. A városból, illetve a városba ingázók száma, közlekedési szokásai alapvetően határozzák meg a városra jellemző közlekedési tendenciákat. A városban lakók, de egyéb településen dolgozók aránya nem magas, de a térségben ingázók (nagy arányban Szekszárdon dolgozók) száma jelentős (bár 10 % alatt marad arányuk). Az ingázók között jelentősen nagyobb a férfiak aránya és jellemzően középkorúak.



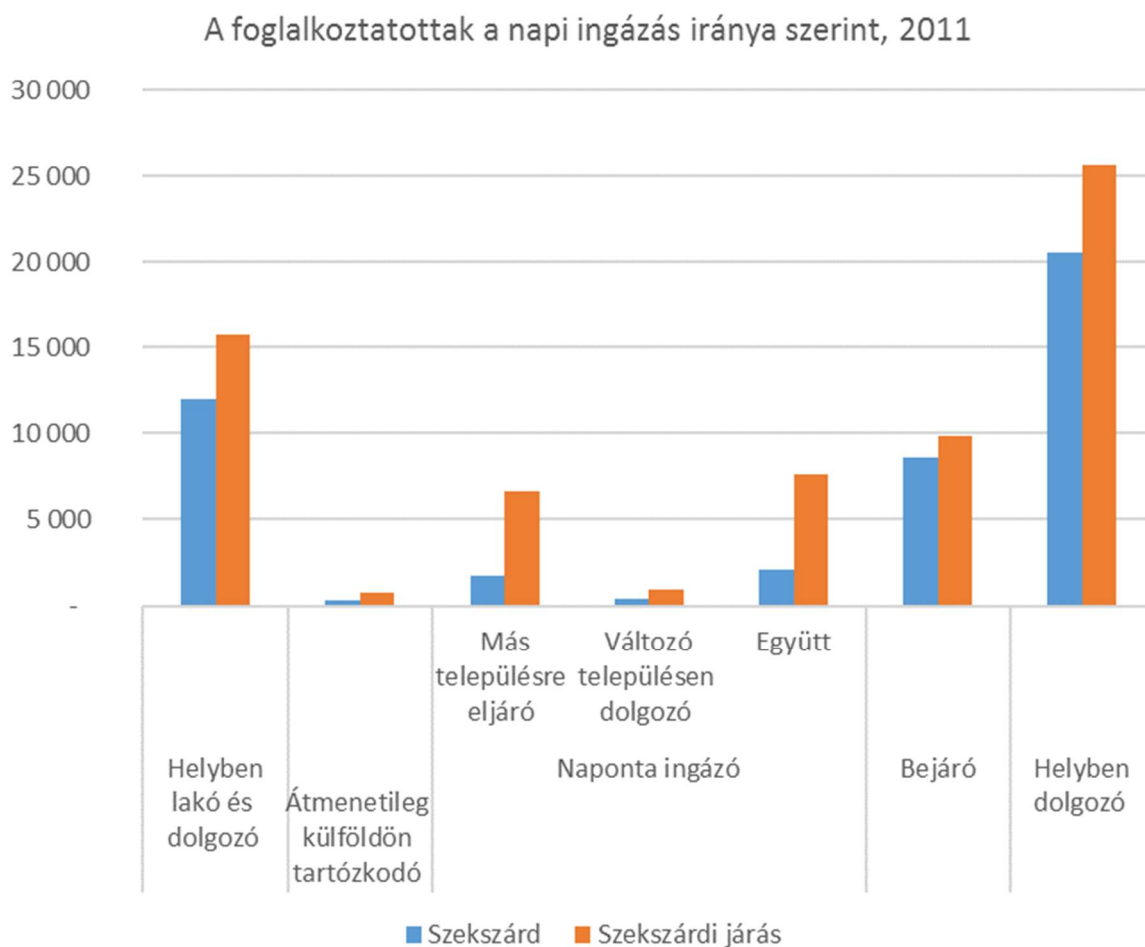
9. ábra: A városi lakosok számának változása (forrás: KSH)



10. ábra: A helyben lakók és dolgozók száma Szekszárdon és a járásban (forrás: KSH)



11. ábra: Az ingázók korcsoportonkénti megoszlása (forrás: KSH)

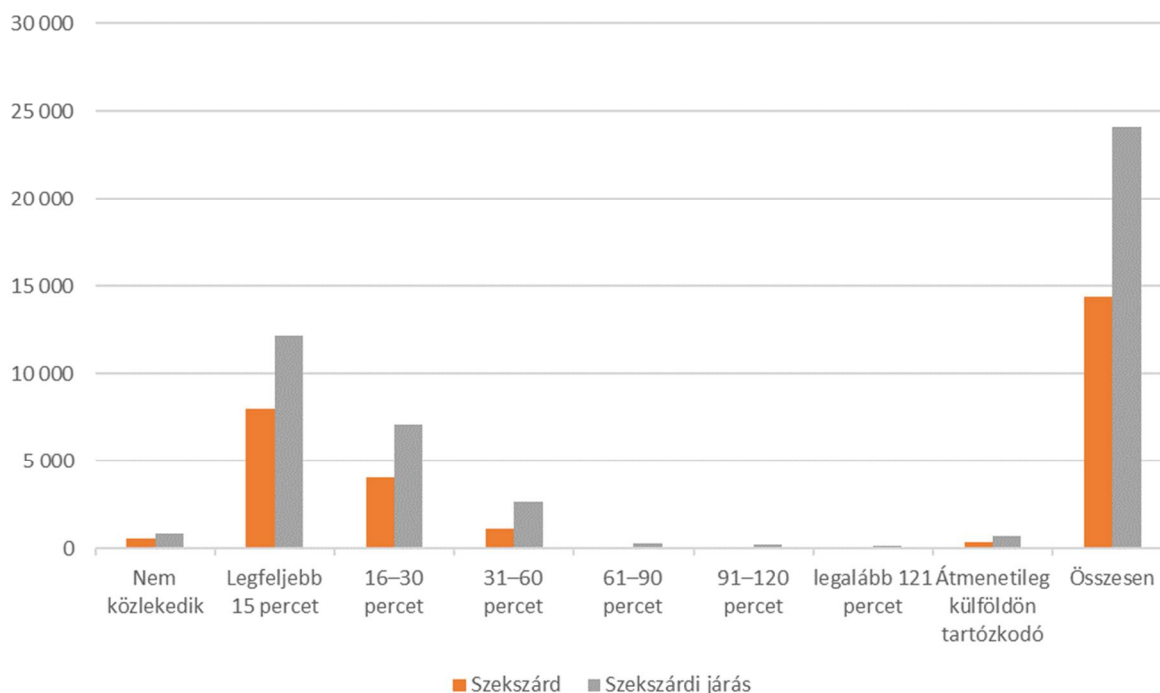


12. ábra: Az ingázók utazási irányai (forrás: KSH)

A fenti ábra szerint a Szekszádról ingázók aránya meglehetősen alacsony, jellemzően a városban dolgoznak a foglalkoztatottak, így a város belső forgalmában vannak jelen napi közlekedésükkel.

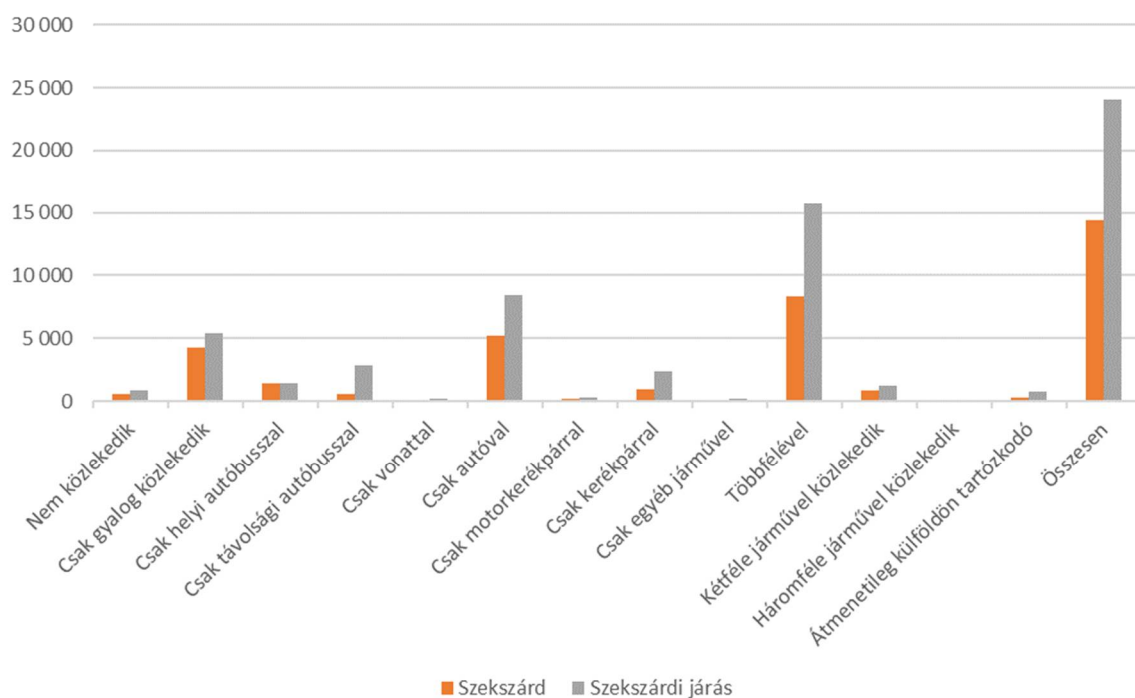
A munkahelyeket a városon belül általában 15-20 perc alatt elérik. A közlekedési eszközválasztásban jellemző a gépjármű és a gyalogos közlekedés (2011. évi KSH adatok szerint).

A foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés időtartama, 2011

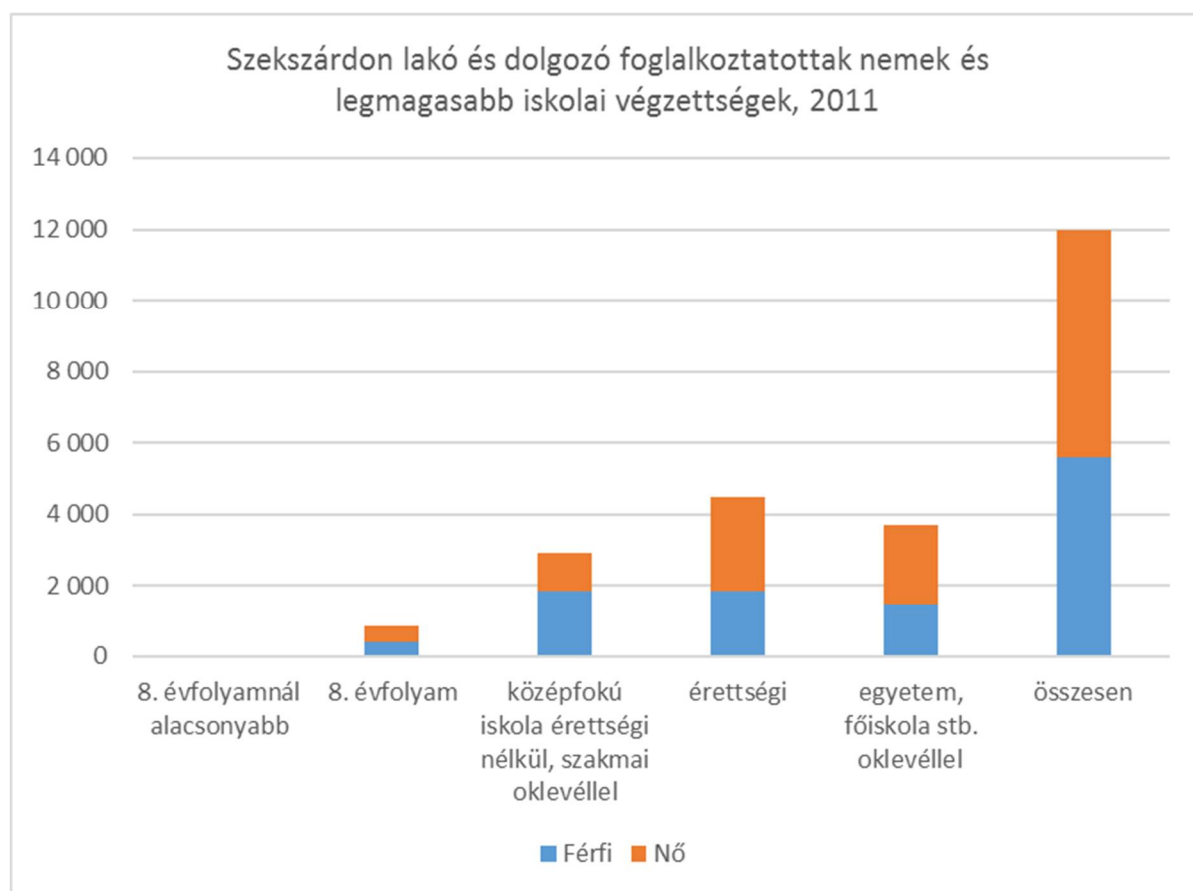


13. ábra: A munkahelyre közlekedés időtartama (forrás: KSH)

A foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja, 2011



14. ábra: A munkába járás módja (forrás: KSH)



15. ábra: A munkavállalók iskolai végzettsége (forrás: KSH)

A városban élők és dolgozók legmagasabb iskolai végzettsége jellemzően legalább középiskolai végzettség (érettségi). Magas a diplomával rendelkezők aránya is (31 %).

Szekszárdon jelenleg is magas az oktatási intézményekben tanulók száma. Ennek a számnak növekedése várható, hiszen a város egyik megfogalmazott stratégiai célja a K+F tevékenységek arányának növelése és az innovatív technológiák alkalmazása (tudásintenzív hálózatosodás, IQ központ megvalósítása).

A turizmus erősödésével (a kínálat bővítésével) a térség még vonzóbbá tehető, a gazdaság erősödését és a lakosság növekedését eredményezve.

3.3.4 Gazdasági háttér

A Szekszárdot övező mezőgazdasági területeken főleg szőlőművelés folyik. Ma Szekszárd és környéke történelmi borvidékként ismert és elismert. 1960 után az élelmiszeripari profil mellett új ágazatok (műbőripar, gépgyártás, műszeripar) jelentek meg. Napjainkban a kereskedelem és vendéglátás fejlődik látványosan. A kisipari hagyományokat sok kis- és középvállalkozás viszi tovább. A nagyvállalkozások mögött többnyire külföldi tőke áll.

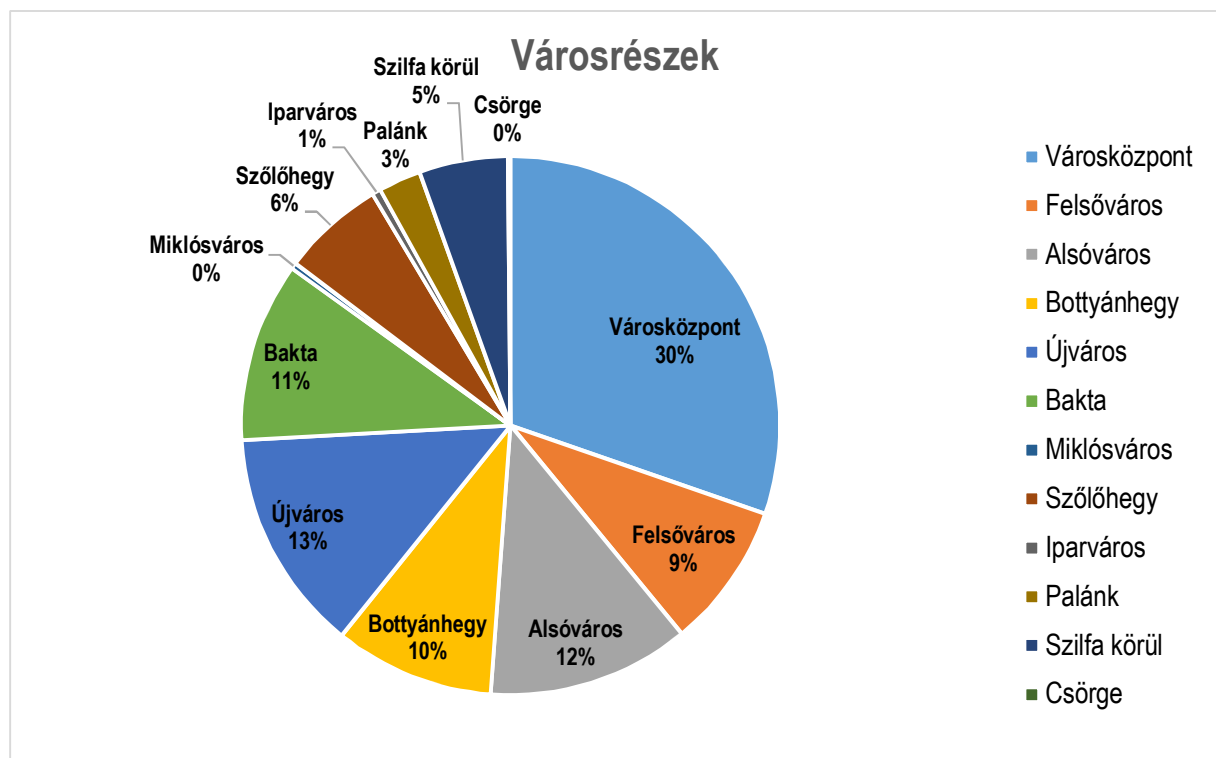
A gazdaság erősödésének egyik alapköve az ipari területek további fejlesztése, amelyek a Paksi Atomerőmű bővítéséhez is megfelelő háttérrel szolgáltathatnának. Az erőmű új blokkjainak megvalósítása a mintegy 35 km távolságban lévő Szekszárdon is a gazdasági lehetőségek megnyílását jelenti, mind az építés, mind az üzemelés időszakában.

Az őcsényi repülőtér közelsége a belföldi légi forgalom felélesztésének lehetőségét kínálja.

3.4 Közlekedési igények – kérdőíves felmérés

A Mobilitási Tervben javasolt célrendszer és intézkedéscsomagok megalapozásához a meglévő közlekedési helyzet alapos ismeretére volt szükség. Ennek egyik része a közlekedési szokások felmérése volt, amelyhez a városlakók segítségét kértük. Egy kérdőív kitöltésével (ezek mind egy internetes felületen elérhetőek voltak, mind személyes kikérdezést is tartottunk) több, mint 700 ember adta meg közlekedési szokásait és nyilvánított véleményt a város közlekedési infrastruktúrájáról.

A válaszadók mindegyike Szekszárdon belüli lakóhelyet adott meg, legtöbben a városközpontban (vagy közelében élnek).

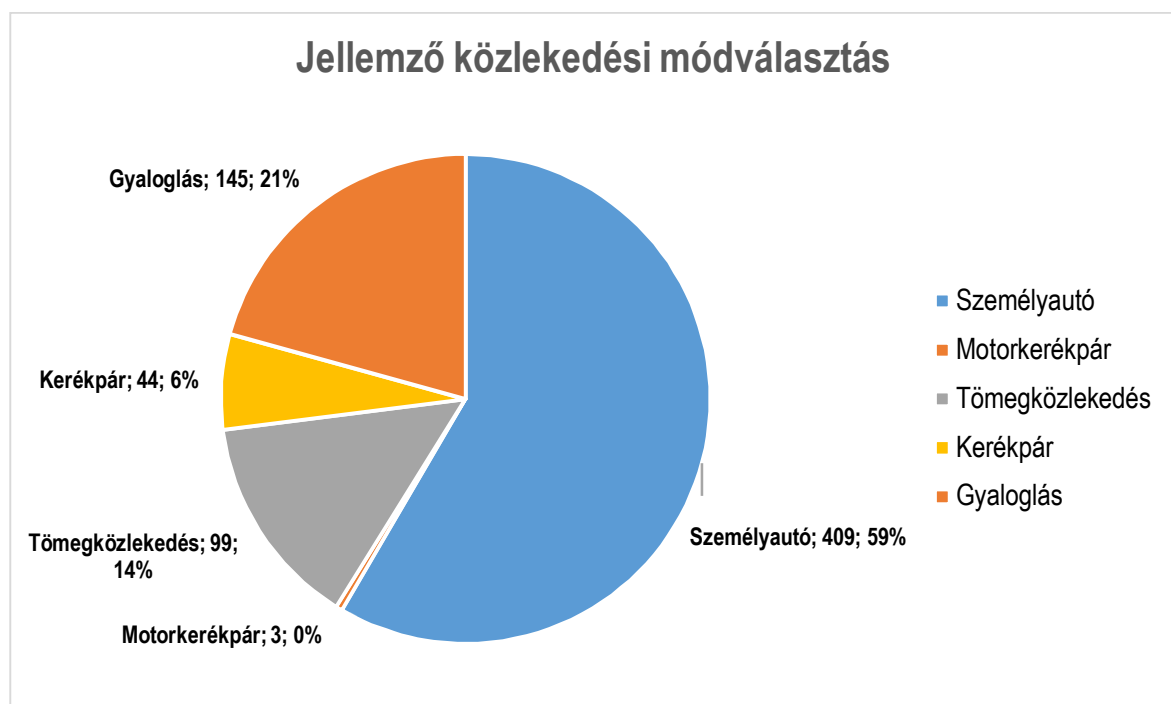


16. ábra: A válaszadók lakhelyének megoszlása

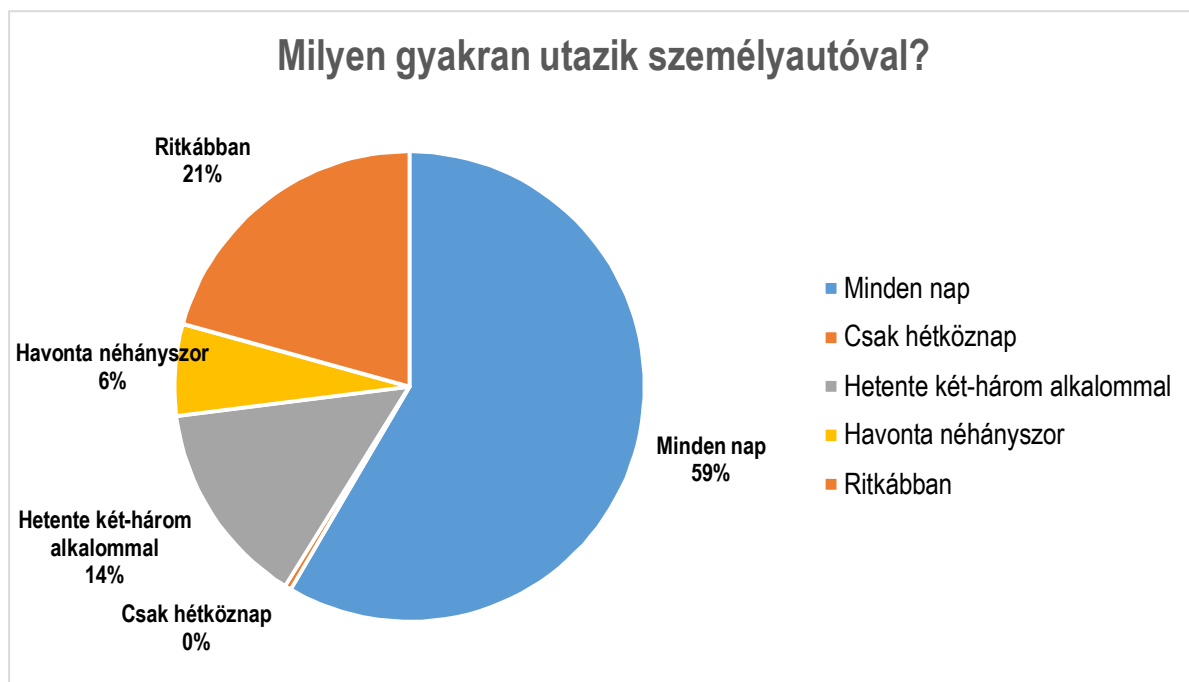
A kérdőív egyik legfontosabb kérdése a közlekedési módválasztásra vonatkozott, mivel ebből szűrhető le a városra jellemző, úgynevezett modal

split, azaz a használt közlekedési módok aránya. Az eredmény egyértelműen az egyéni gépjárműközlekedés túlsúlyát és a közösségi közlekedés visszaszorult jellegét mutatta. Öröndetesen magas a gyaloglás és a kerékpározás részaránya, még akkor is, ha a városban viszonylag korlátozott a biztonságos kerékpáros infrastruktúra kiépítettsége. Az 59 %-os gépjármű-közlekedési arány egy Szekszárd méretű, nagyrészt könnyen gyalogolható városban rendkívül magasnak tekinthető és valószínűsíti a torlódások és a parkolási nehézségek jelentkezését.

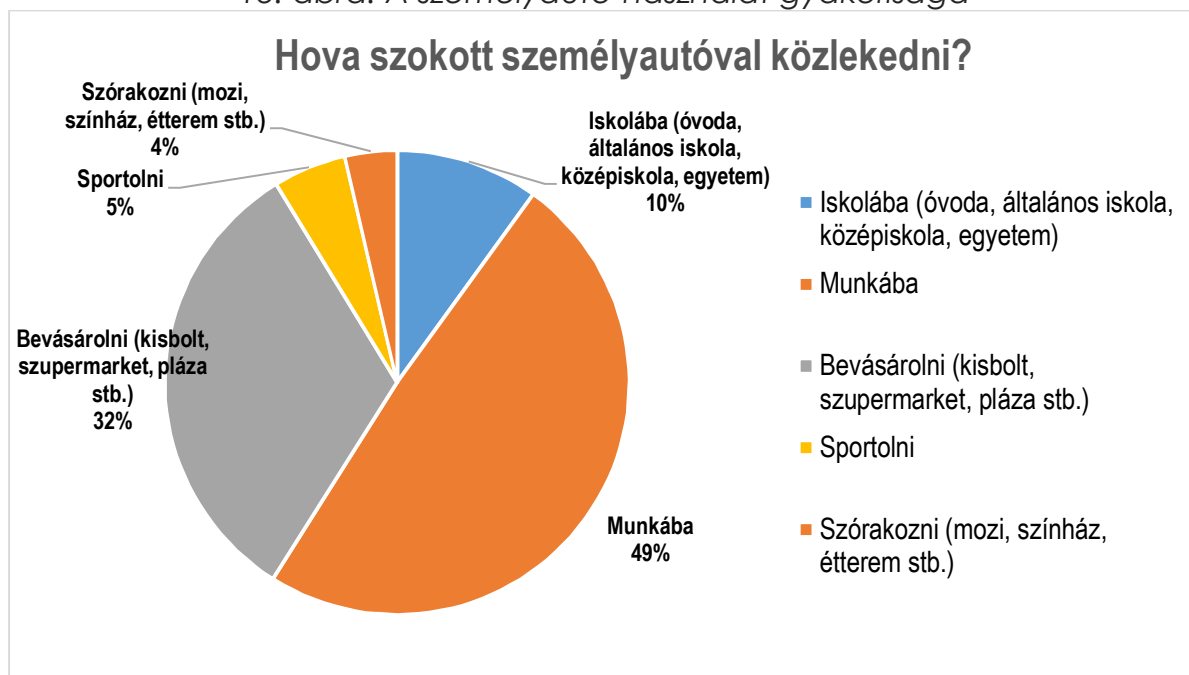
A kikérdezettek több, mint 70 %-a hetente többször is használja a gépjárművét, 59 %-a pedig minden nap azzal közlekedik.



17. ábra: A válaszadók módválasztás



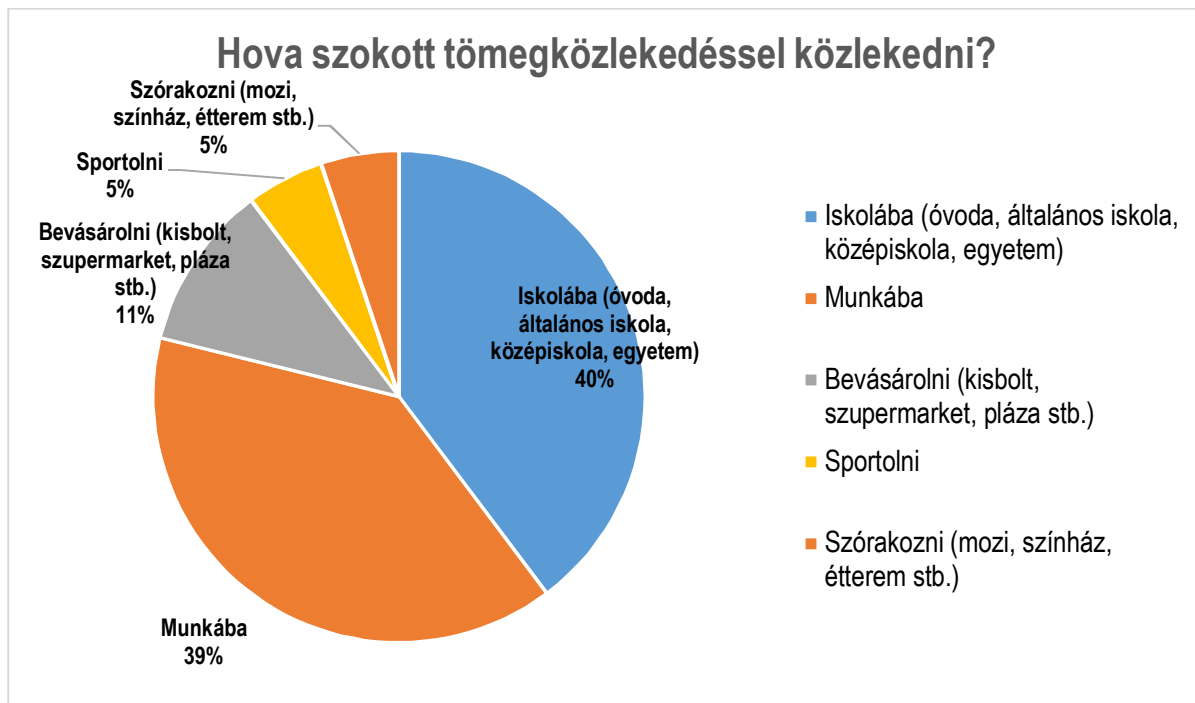
18. ábra: A személyautó-használat gyakorisága



19. ábra: Az utazás célja (egyéni gépjármű használat esetén)

Érdekes, hogy az úti célok megjelölésénél mind a személyautót, mind a közösségi közlekedést használók körében magas volt a munkába járók száma. Az iskolába közlekedés jellemzően busszal történik, és a 10 %-os gépjármű-használati arány mégis jelentős problémákat okoz az oktatási intézmények

környékén az iskolakezdés időpontjában. A gyalogos közlekedés fő céljaként a bevásárlást és a munkahelyet jelölték meg a válaszadók.



20. ábra: Az utazás célja (közösségi közlekedés igénybe vétele esetén)

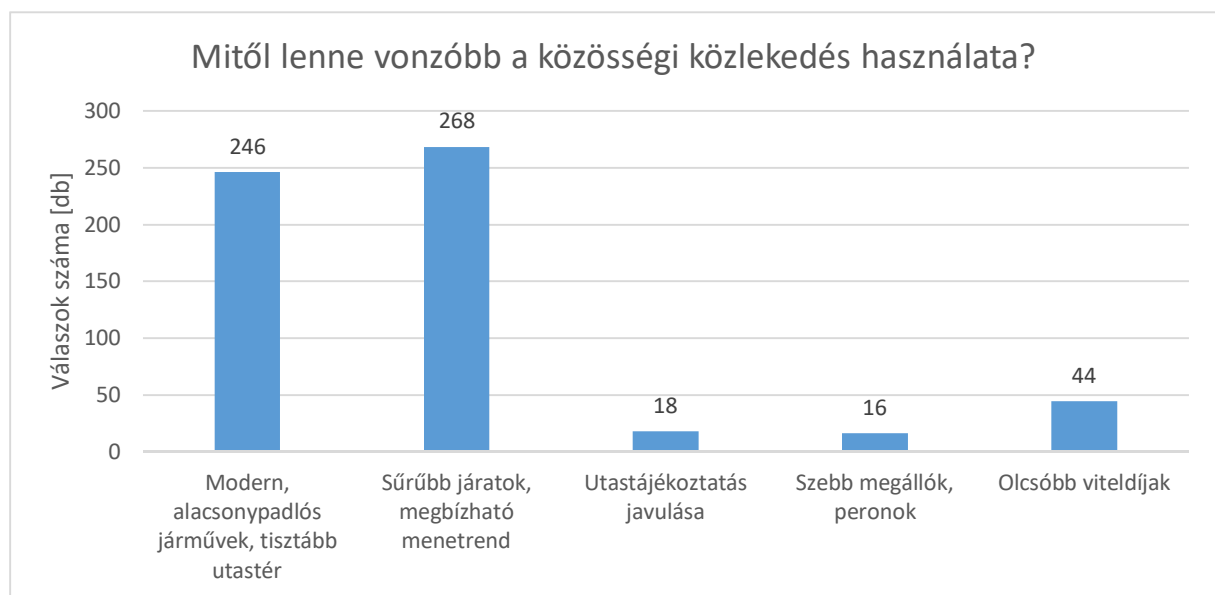


21. ábra: Az utazás célja (közösségi közlekedés igénybe vétele esetén)

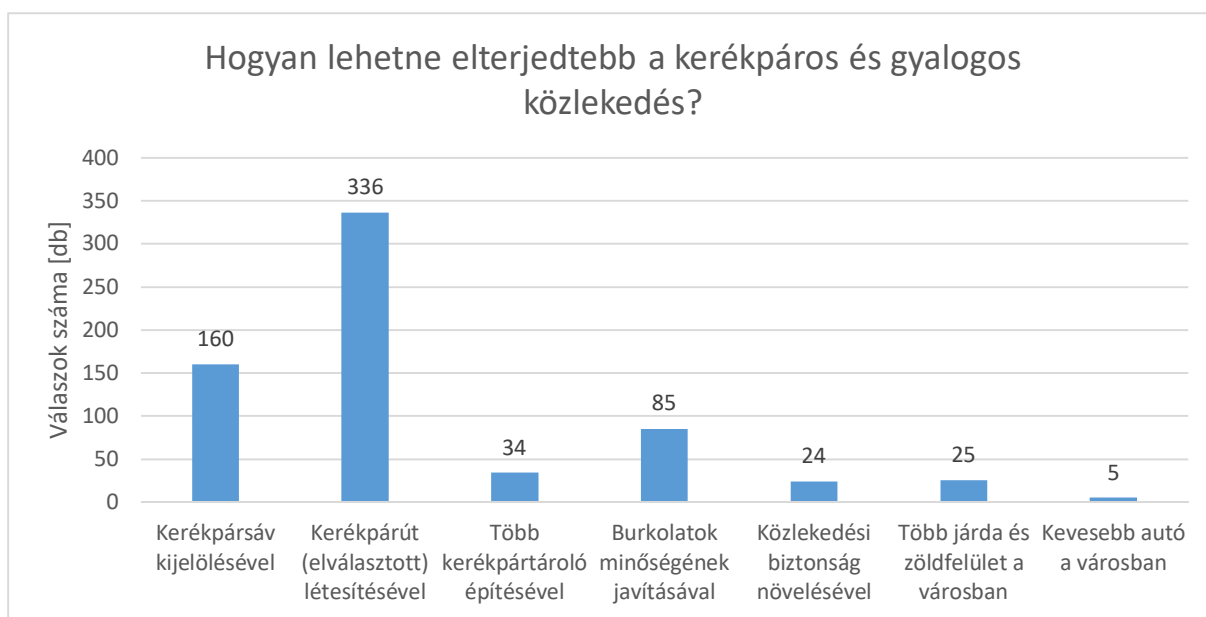
Megkérdeztük a válaszadók véleményét a legfontosabb közlekedési problémákkal kapcsolatban is.

A közösségi közlekedés még vonzóbbá tételének feltételeként a modern járművek és a sűrűbb, megbízható járatokat jelölték meg a válaszadók. A kerékpározás és gyaloglás arányának növeléséhez egyértelműen nagyobb kiterjedésű, biztonságosabb és megfelelő burkolatminőségű infrastruktúrára lenne szükség.

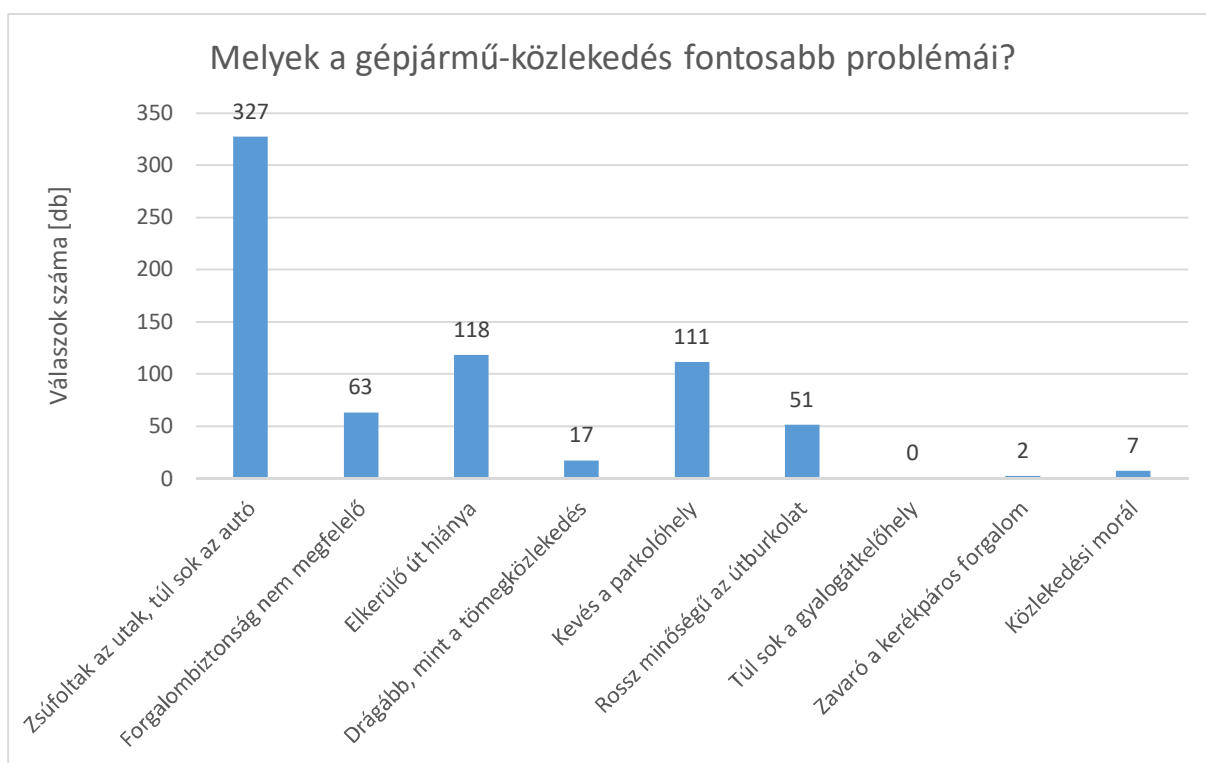
A gépjármű-közlekedés legfontosabb problémájaként a túlszűfolt utakat, a parkolóhelyek hiányát és a nem megfelelő forgalombiztonságot említették sokan. Jelentős volt az elkerülő utat hiányolók és a burkolatminőséget kifogásolók száma.



22. ábra: Vélemények 1.



23. ábra: Vélemények 2.



24. ábra: Vélemények 3.

Néhány kiegészítő hozzászólás is érkezett, a legtöbb – a fentiekén kívül további körforgalmak építését, iskolabuszok közeledtetését, a car—sharing

(közös gépjárműhasználat) lehetőségét, olcsóbb tömegközlekedést és a közlekedési morál alacsony szintjét említették.

3.5 A közlekedési rendszer kínálata

3.5.1 Közúti közlekedés

Országos közúti kapcsolatok

Szekszárd városának gyorsforgalmi elérhetőségét erősen javította a 2010-ben átadott M6 autópálya, amelynek nyomvonala a várostól keletre, kb. 4 km távolságban húzódik. Szekszárd több csomóponton kapcsolódik a gyorsforgalmi úthoz, az M9-es északi és az 5114. j. út déli csatlakozása között a városközpont közvetlen kapcsolata a Keselyűsi úti csomópontnál található.

Az M6 autópálya mind Budapest, mind Pécs felé közvetlen gyorsforgalmi kapcsolatot ad és nemzetközi elérhetőséget is biztosít Horvátország irányába. A gyorsforgalmi úthálózat egyéb elemei nemcsak az M6, de a várostól északra húzódó M9 autópálya (Szent László Duna-híd) kapcsolatrendszerén is elérhetők. Az M9 autóút továbbépítése a jövőben fontos kelet-nyugati kapcsolatokat nyit majd meg Szekszárd számára, mind a Dunántúlon, mind az Alföld felé.

Térségi kapcsolatok

Az országos kapcsolatokon kívül jelentős a térségi kapcsolatok száma is. Szekszárdot az 56. sz. másodrendű főút észak-déli irányban szeli át. Az átmenő forgalom számára egy tehermentesítő útszakasz áll rendelkezésre a 6. sz. főút és a Béri Balogh Ádám utca között. A tehermentesítő út déli szakasza még hiányzik, így az átmenő forgalom egy része továbbra is a belterületeken halad keresztül. További térségi kapcsolatok adóttak a szomszédos települések és a Gemenci erdő felé.

Szekszárd közigazgatási területét érintő **országos úthálózati elemek:**

- M6 autópálya (Budapest – Bóly)
- M9 autóút
- 6. sz. (Budapest-Pécs-Barcs) elsőrendű főút
- 65. sz. (Szekszárd-Tamási-Siófok) másodrendű főút
- 56. sz. (Szekszárd-Mohács) másodrendű főút
- 5112. j. (Dunaszentgyörgy-Fadd-Szekszárd) összekötő út
- 5113. j. (Szekszárd-Decs-Várdomb) összekötő út
- 51369. j. Keselyűs hajóállomáshoz vezető út

Szekszárd közigazgatási területét érintő országos úthálózati elemek **fő csomópontjai:**

- M6 autópálya – M9 autóút csomópontja (különszintű)
- M6 autópálya – 5113 j. összekötő út csomópontja (különszintű)
- M9 autóút – 6. sz. főút csomópontja (körforgalom)
- M9 autóút – 5112. j. összekötő út csomópontja (körforgalom)
- 6. sz. főút – 56. sz. főút csomópontja (körforgalom)
- 6. sz. főút – 65. sz. főút csomópontja (körforgalom)
- 56. sz. főút – 5112. j. összekötő út csomópontja (körforgalom)
- 56. sz. főút – 5113. j. összekötő út csomópontja (különszintű)
- 56. sz. főút – Béri Balogh Ádám utca csomópontja (körforgalom)
- 5113. j. összekötő út – Rákóczi utca csomópontja (jelzőlámpás)

Városi úthálózat

A városi főúthálózat elemei az országos fő- és mellékutak átkelési szakaszaiból épülnek fel. A legfontosabb főút a város belső forgalma szempontjából a Rákóczi utca - Széchenyi utca - Béri Balogh Ádám utca nyomvonal, ami a Belvároson átvezető útszakasz, így erős belső forgalom is terheli. Tekintettel arra,

hogy a tehermentesítő út nyomvonala beépített területeken halad keresztül, mindkét észak-déli nyomvonal forgalombiztonsági felülvizsgálatra szorul és a forgalom csökkenése lenne kívánatos az útszakaszokon.

Jelentős a kelet-nyugati irányú gyűjtőutak forgalmi terhelése is és a nyugati területeken a közúthálózat korlátozott (topográfiai okokból.)



25. ábra: Úthálózati hierarchia

A város szerkezetének és közlekedési hálózatának megismerésével párhuzamosan a forgalom felvételére is sor került a város úthálózatán. A jellemző forgalmi értékeket és arányokat az alábbi ábra mutatja. A részletes

forgalmi és modellezési munkarész a melléletek között, külön dokumentációban található.



26. ábra: Közúthálózat jelenlegi forgalmi terhelése

3.5.2 Közösségi közlekedés

Kötőpályás közlekedés

A várost a 46. sz. (Sárbogárd – Bátaszék) vasútvonal szolgálja ki között, amely egyvágányú, felsővezetékkel nem ellátott nyomvonal, a megengedett sebesség: 80-100 km/h.

A település közigazgatási határain belül egy vasútállomás és egy vasúti megállóhely található:

- Szekszárd állomás
- Szekszárd-Palánk megállóhely

Budapest és Szekszárd között csak napi egy közvetlen vonatpár közlekedik. A többi esetben Sárbogárdon a Pécsi IC-ről át kell szállni a Sárbogárd – Baja IC vonatra. A menetidő a 145 km hosszú útvonalon kb. 2,0 óra.

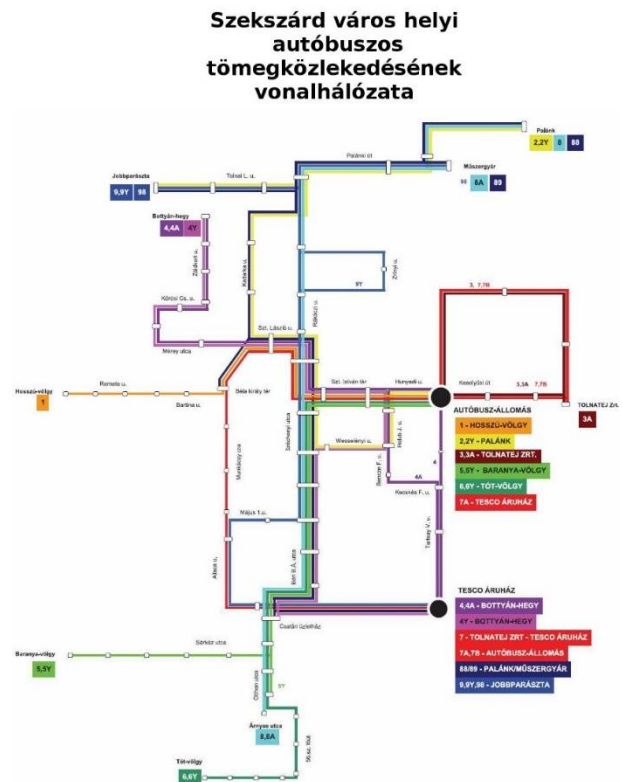
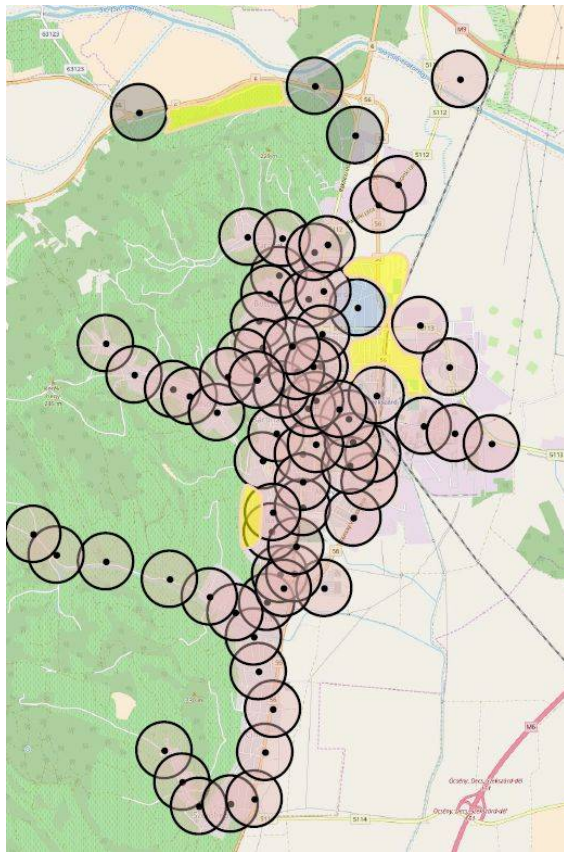
A vasútvonalon a térség kiszolgálásának érdekében napi 10 személyvonat jár.

A vasútállomás a városközpontból gyaloglási távolságon belül elérhető. Kiépített P+R és B+R parkoló szolgálja az utazókat, de a szolgáltatás kínálatának szűkössége inkább a közúti távolsági közlekedést támogatja.

Közúti közösségi közlekedés

A város helyi közösségi közlekedését autóbuszok közlekedése szolgáltatja. A város lefedettsége jónak tekinthető, csak az iparterület egy részén és a dombvidéki területeken kell 300 m gyaloglási távolságnál többet megtenni a megállóig. Az utastájékoztatás korszerűsítése és a megállóhelyek modernizálása a belvárosban megtörtént.

A közösségi közlekedés igénybe vételének aránya csökkent az utóbbi években, a lakosok nem elégedettek a szolgáltatás megbízhatóságával és a járatok sűrűségével. Az autóbusz közlekedés jelenleg a város egészét tekintve veszteséges. A település közösségi közlekedés hálózatát vizsgáló tanulmány szerint a gazdaságosabb üzemelés érdekében az autóbuszforgalom csökkentésére lenne szükség. Ugyanakkor a kínálat, szolgálat csökkentése magával vonzaná az utasok elpártolását, ez a veszteség növekedéséhez, az autóbuszos közlekedés további romlásához vezetne. Ez nem megengedhető, a szolgáltatási szint nem csökkenthető a tanulmány következtetése szerint.



27. ábra: Közösségi közlekedési hálózat és elátottság

3.5.3 Kerékpáros közlekedés

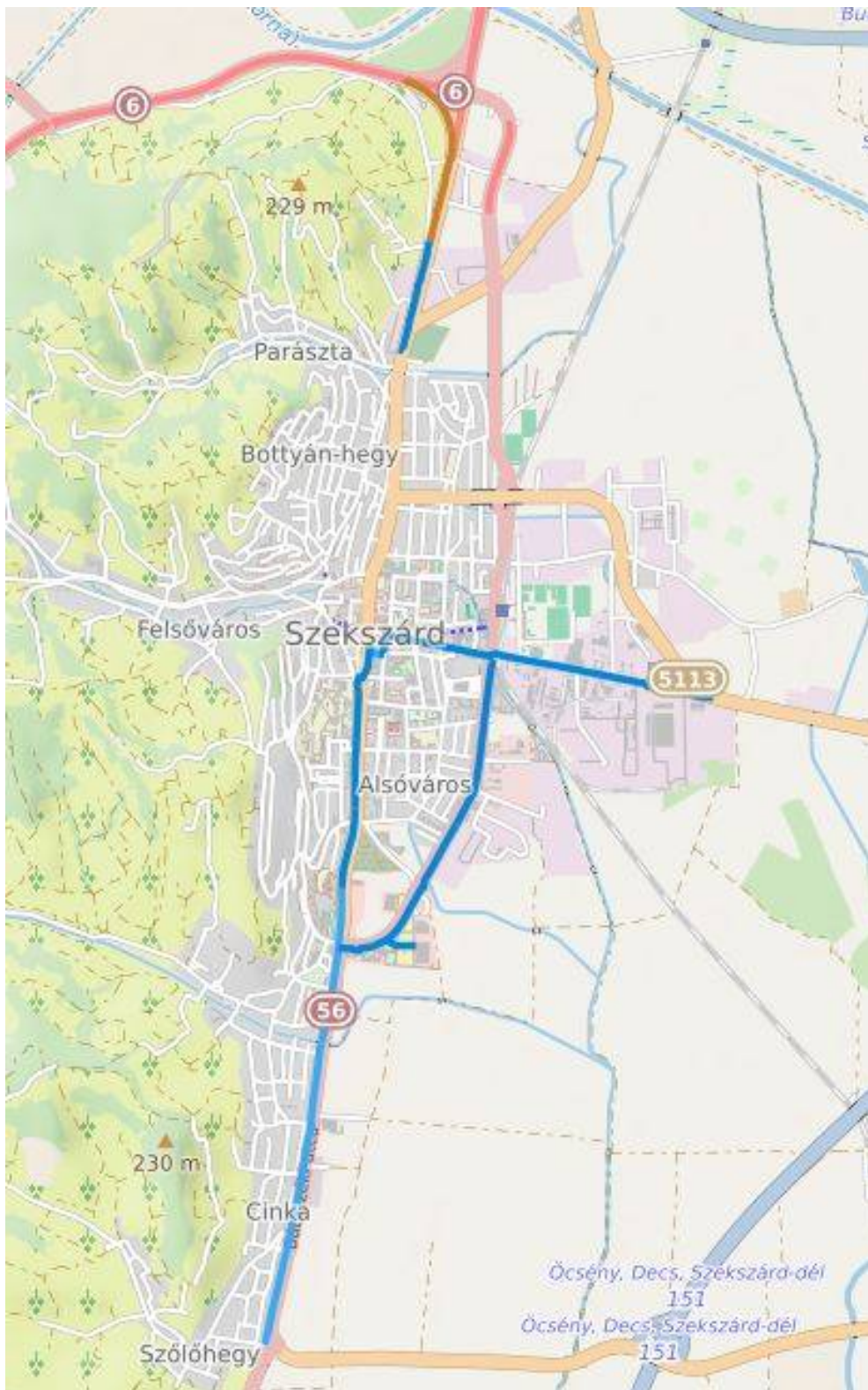
Kerékpárutak:

- Arany János utca mentén (Hunyadi utca és Szentgáli Gyula utca között)
- Tartsay Vilmos utca mentén (Keselyűsi út és Halas utca között)

Gyalog- és kerékpárutak

- Hunyadi utca mentén (Arany János utca és Tartsay Vilmos utca között)
- Szekszárdi-séd mentén (Hunyadi utca és Bajcsy-Zsilinszky utca között)
- Keselyűsi út mentén (Pollack Mihály utca és 5113. j. összekötő út között)
- Tartsay Vilmos utca mentén (Béris Balogh Ádám u. és Halas utca között)
- Bátaszéki út és Béris Balogh Ádám u. mentén (Szőlő u. és Bezerédj u. között)
- Széchenyi utca mentén (Bezerédj utca és Szent István tér között)

- o Tartsay Vilmos utca és Tesco között



28. ábra: Kerékpárforgalmi hálózat

Gyalogos közlekedés

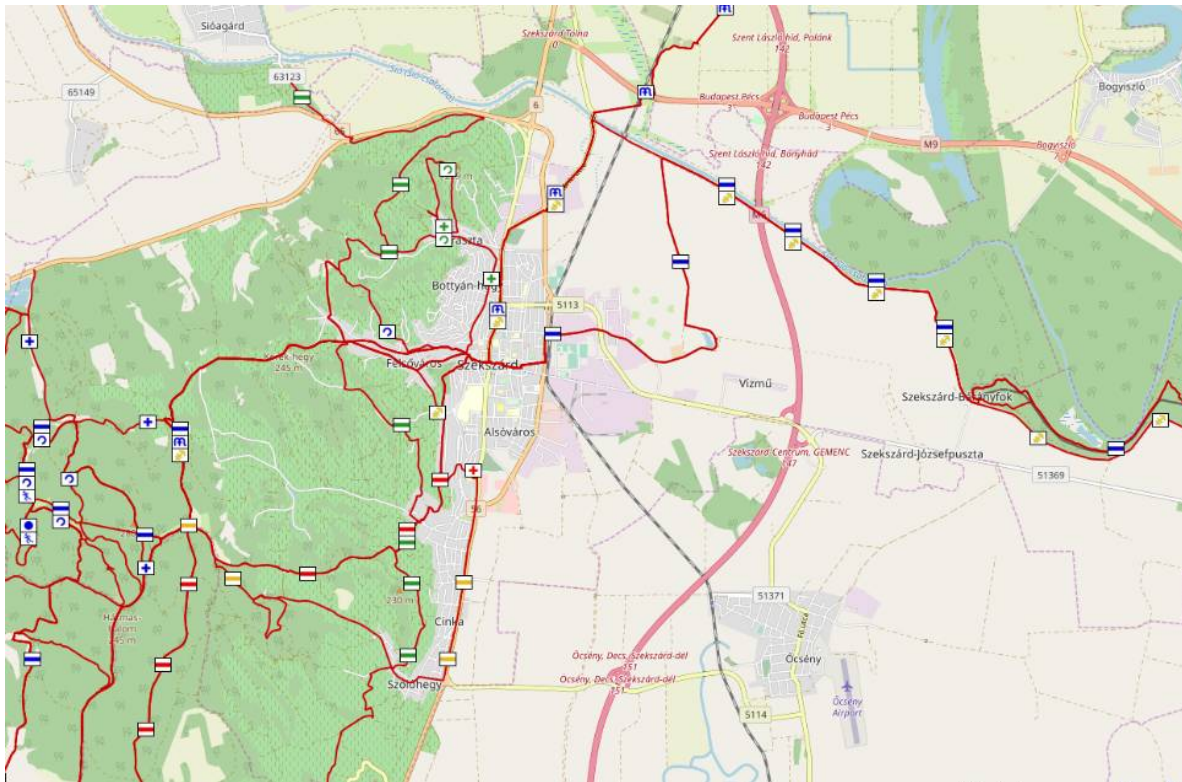
A városban viszonylag kevés, csak gyalogosforgalom számára rendelkezésre álló burkolatfelület (gyalogos tér) található.

Gyalogos felületek

- Garay tér
- Béla király tér



Érdemes megnézni a város közvetlen közelében található túraútvonalakat, amelyek rekreációs célú igénybe vétele ösztönözheti a városi gyaloglási arány növelését is.



29. ábra: Szekszárd város közvetlen környezetében fekvő túraútvonalak

3.5.4 Parkolás, gépjármű-tárolás

Szekszárdon, az egyéni gépjárműhasználat és a motorizációs szint következtében jelentős parkolási problémák jelentkeznek mind az intézményekkel zsúfolt belváros, mind a magas lakósűrűségű lakótelepek közelében.

Két épített parkolási létesítmény található a városközpontban. A piacátépítése során létesült egy kétszintes parkolóház, ahol szombaton is díjköteles a parkolás. A piachoz érkező lakosok többsége panaszkodott arra, hogy a parkolóház helyeit a kofák gépjárművei foglalják el, és így nem tudják azok használni, akiknek készült. Mélygarázs épült a Kiskorzó téren található kereskedelmi létesítmény alatt.

A belváros parkolási igényeinek kielégítése és a rövidebb ott tartózkodási idők elérése érdekében a belvárosban (és a kórház melletti parkolóban) díjfizető

parkolás van életben. A parkolásszabályozást és a zónák használatát parkolási rendelet szolgálja.

Parkolási rendelet

„Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzata közgyűlésének 5/2015. (II. 11.) önkormányzati rendelete a közterületi parkolók üzemeltetéséről és a parkolási díjakról”

Fizetős parkolás:

I. zóna (munkanapokon 7:30-17:30, szombaton 7:30-12:00, 250 Ft/óra)

- Várköz
- Béla király tér
- Bezerédj utca
- Arany János utca
- Kiskorzó tér
- Találka tértől délre lévő parkolók
- Augusz I. utca nyugati oldala
- Kiskorzó tér
- Korzó Áruház mögötti parkolók
- Kölcsey ltp. 1-2. szám előtti parkolók
- Babits Mihály Kulturális Központ nyugati oldalán lévő parkoló
- Arany j u. Tömb belső. (NAV-OTP-Széchenyi 42.-Nyomda által határolt terület.)



30. ábra: Parkolási zónák

I. zóna (munkanapokon 7:30-17:30 , 125 Ft/óra)

- Csokonai utca a Mikes utcáig terjedően
- Babits Mihály Kulturális Központ keleti oldalán lévő parkolók a Mészáros L. utcáig terjedően
- Augusz I. utca keleti oldala
- Wosinsky ltp. 1-11
- Kölcsey ltp.
- Tinódi utca
- Bezerédj utca - Garay tér - Széchenyi utca által határolt tömbbelső
- Wesselényi utca (Dália áruházról a volt SZÜV székházig terjedő parkolók)
- Perczel M. utca

- Dr. Szentgáli Gy. utca
- Kórház parkoló

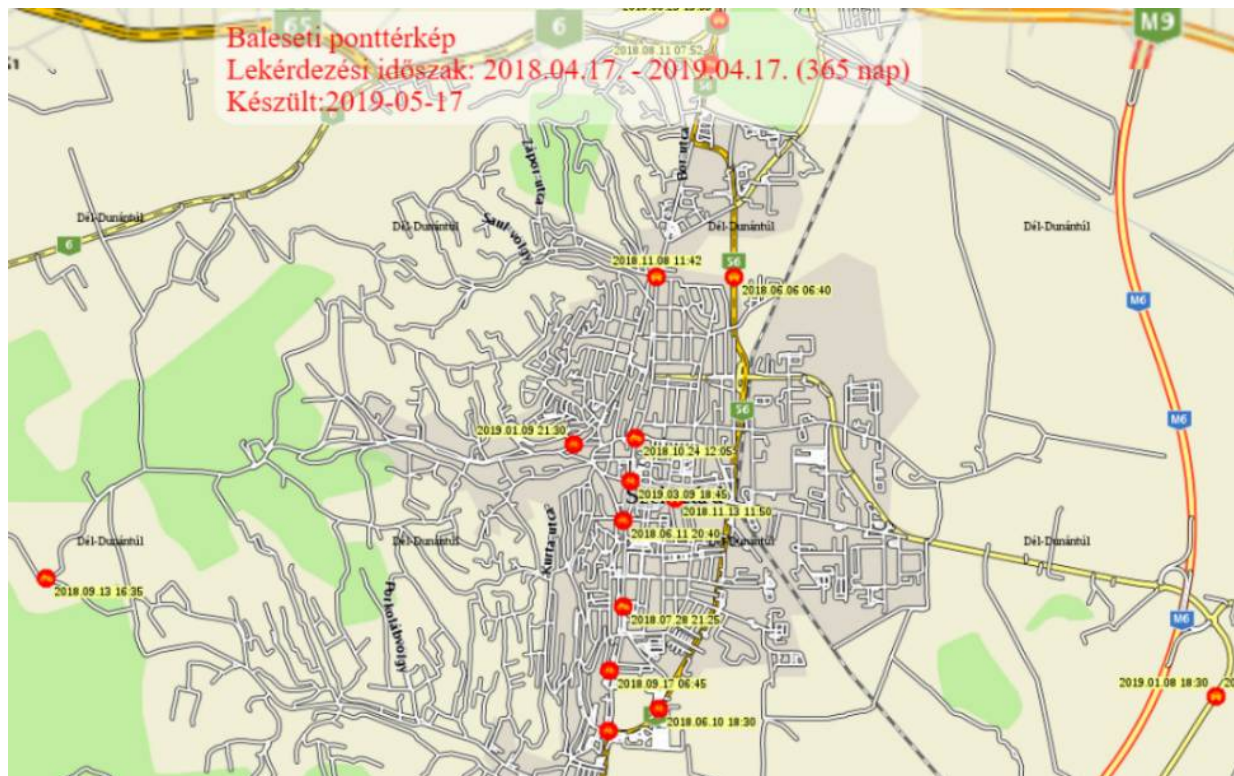


31. ábra

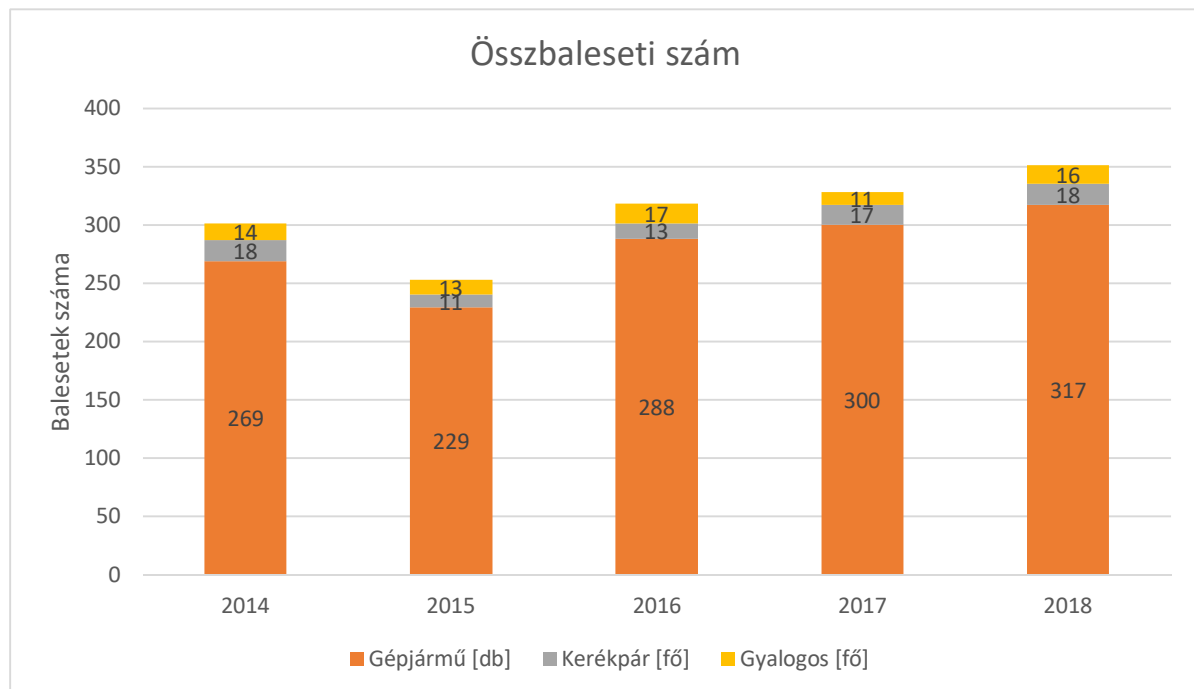
3.5.5 Forgalombiztonsági vizsgálatok

A városban jelenleg fennálló közlekedésbiztonsági állapot legjobb megismerése érdekében megnéztük a rendőrség honlapján elérhető baleseti térképet, amely a 2018. év baleseti helyszíneinek feltüntetésével kijelöli a városi úthálózat leginkább problémás elemeit. Jól látszik, hogy a legnagyobb közúti és gyalogosforgalmat lebonyolító észak-déli irányú „főutca” csomópontjaiban, valamint a tehermentesítő út ipari és kereskedelmi létesítmények közelében lévő csomópontjaiban történik a legtöbb baleset, konfliktus.

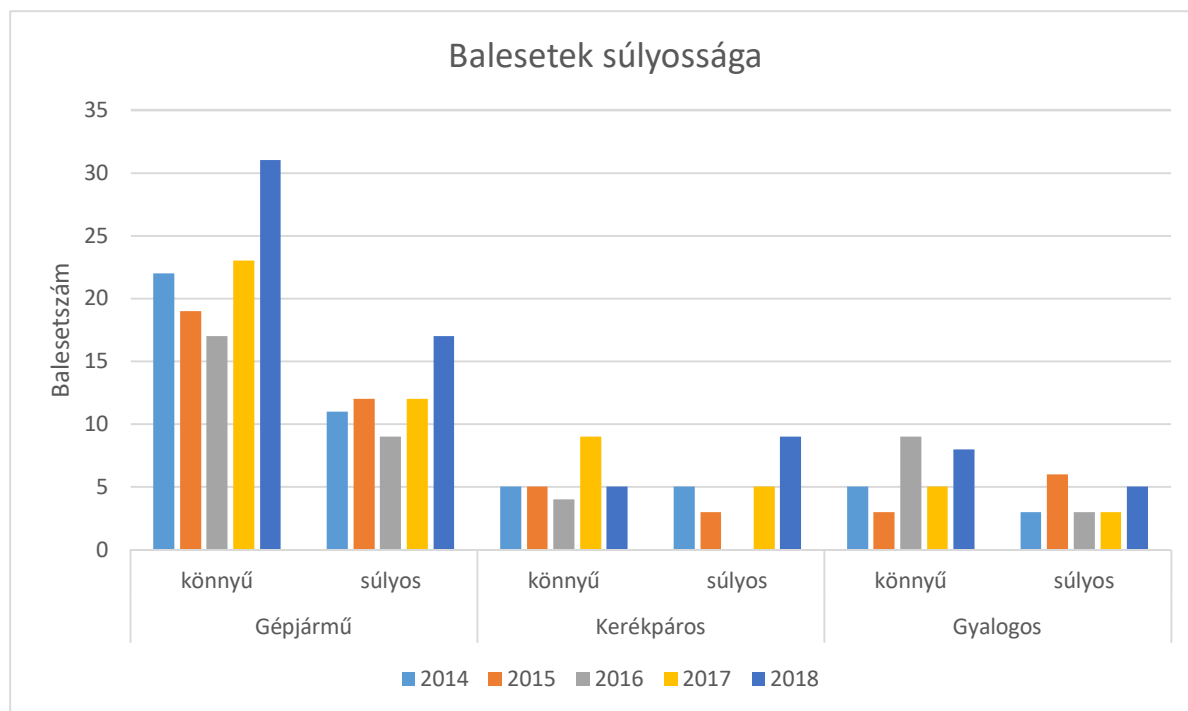
A Megbízónktól kapott baleseti adatokat, idősorokat feldolgozva kiderült, hogy az utóbbi öt évben a balesetek számának emelkedése jellemző a városban, ami a motorizációs szint növekedésével is magyarázható. A balesetek kb. 10 %-ban érintettek a közlekedés legsérülékenyebb résztvevői a gyalogosok és kerékpárosok. A balesetek súlyosságát vizsgálva elmondható, hogy bár a balesetek száma minden súlyossági típusban emelkedést mutat, de főleg a könnyű sérüléssel járó baleset szám nőtt.



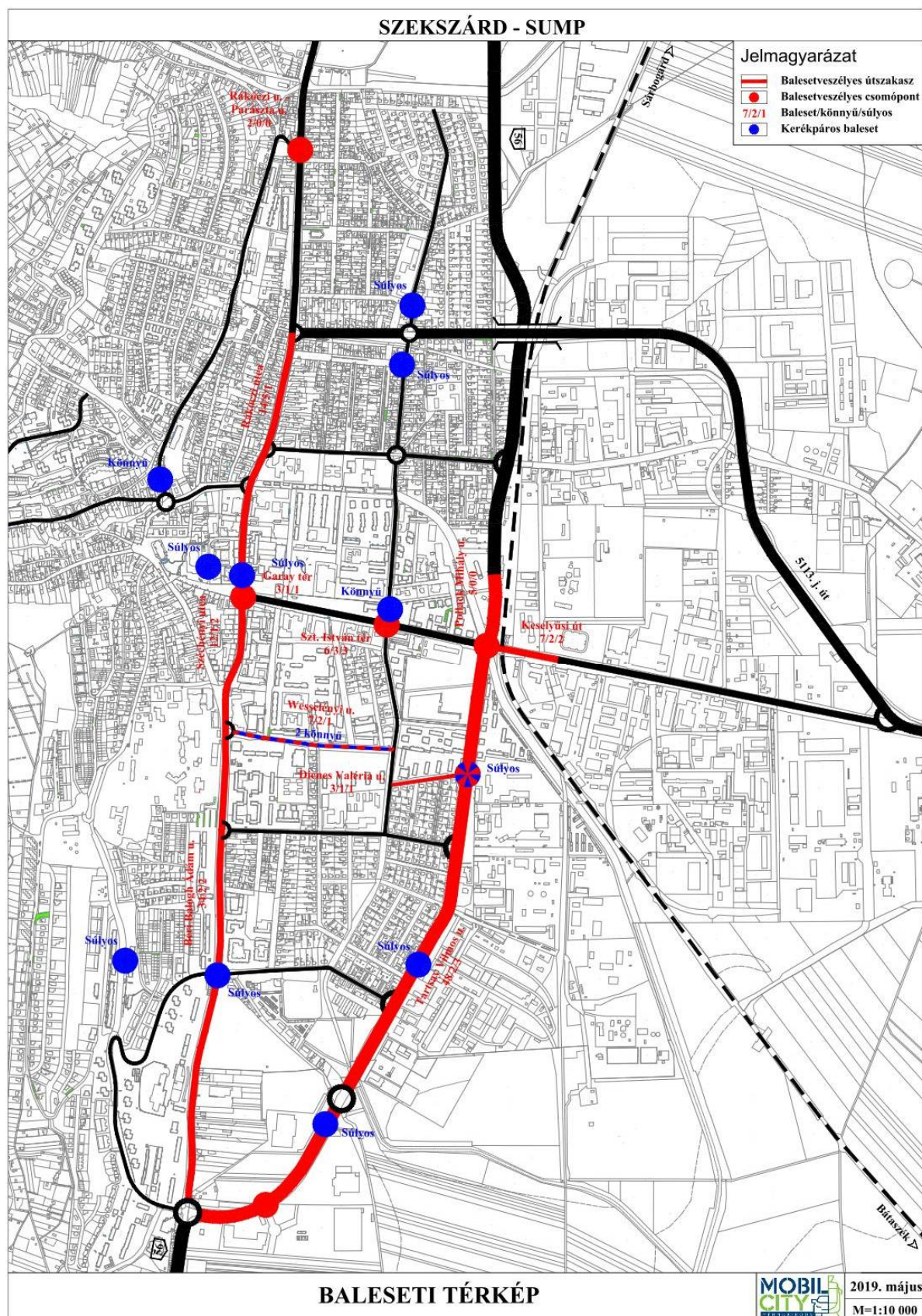
32. ábra: Baleseti helyszínek, 2018. (forrás: www.police.hu)



33. ábra: Balesetek számának változása, Szekszárd



34. ábra: Balesetek számának változása típus szerint, Szekszárd



35. ábra: Baleseti térkép

3.6 A problémák azonosítása

Közlekedési konfliktusok

Közúti közlekedés:

- a „főutcán” a forgalombiztonság rosszabb, mint a város egyéb részein
- torlódások, időveszteségek
- túlzottan nagyarányú a gépjárműforgalom (a város méreteihez képest)
- hiányzó elkerülő úti kapcsolat a város délkeleti részén
- a jelentősebb csomópontok forgalomtechnikai felülvizsgálata szükséges
- okos eszközök használatának hiánya
- burkolatok leromlott állapota

Közösségi közlekedés:

- az utasok véleménye szerint nem megfelelő a járatsűrűség, az utazáskényelem
- ellátatlan területek
- felújításra szoruló infrastruktúra
- a vasúti járatsűrűség nem elegendő

Kerékpáros és gyalogos közlekedés:

- hiányzó biztonságos, kiépített kerékpáros infrastruktúra városon belül
- hiányzó kerékpáros térségi kapcsolatok
- a nagyforgalmú közutakon való biztonságos gyalogos átkelés nem mindenhol megoldott
- hiányzó gyalogjárdák

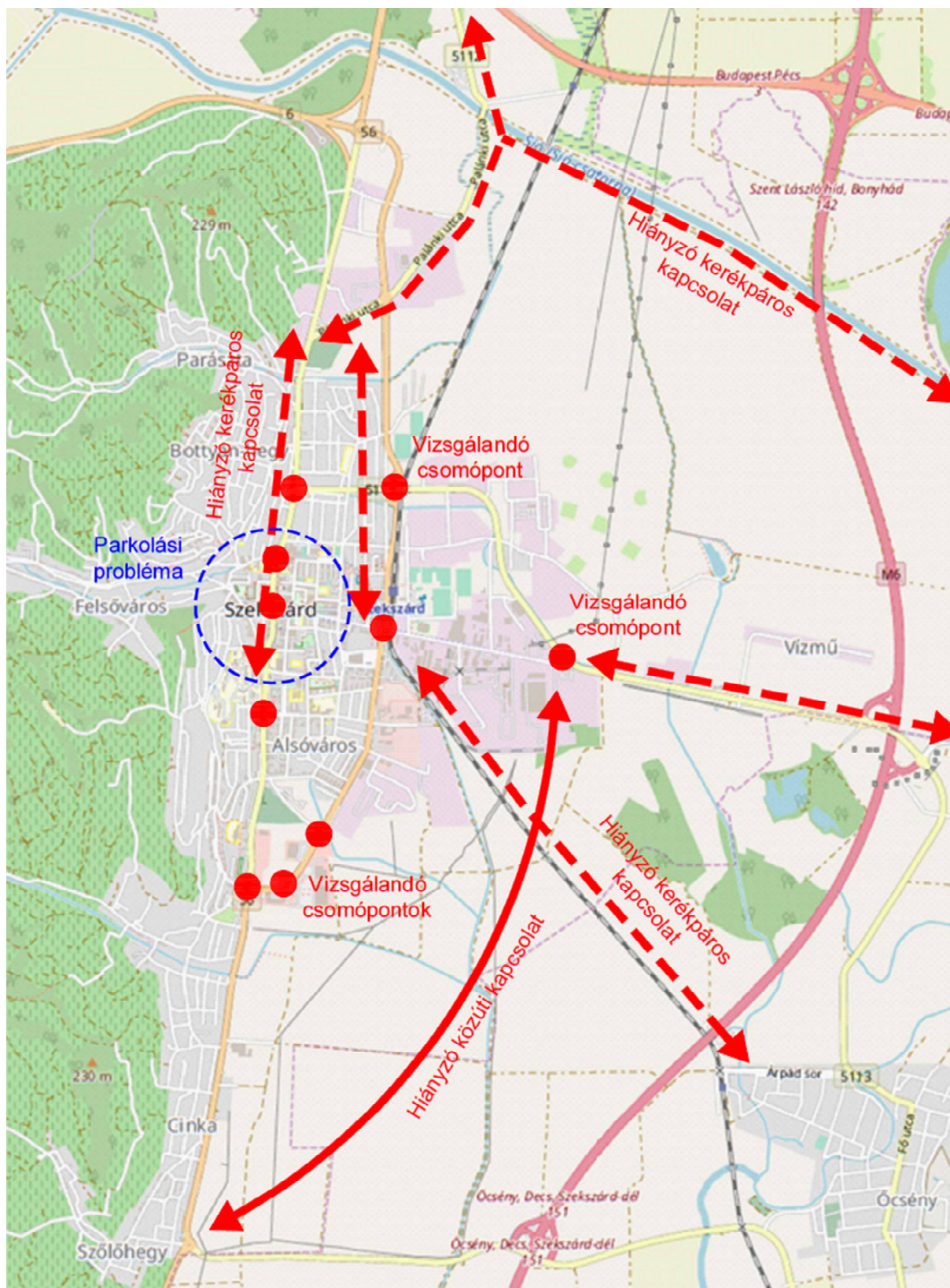
Parkolás

- túlzott parkolási igények
- megoldatlan gépjármű-tárolás
- szabálytalan várakozások

Fenntartható közlekedés elemei:

- szemlélet-formálás hiányzik
- tudatos közlekedési mód választás hiányzik

A sok konfliktus ellenére a város szerkezete, beépítettsége, topográfiai viszonyai és stratégiai céljai rengeteg lehetőséget rejtenek magukban a fenntartható közlekedés fejlesztése során. A város nagyon jól gyalogolható lesz, ha még több gyalogos felület áll majd rendelkezésre és az emberek szívesen választják a rövid utakra a gyaloglást a gépjármű-használat helyett. A kerékpározás iránt már ma is nagy az igény, de visszatartja a közlekedőket a biztonságos, jó minőségű, elválasztott infrastruktúra hiánya. Megfelelő szemléletformáló kampányok vonhatják bele a lakosokat a gépjármű-közlekedés növekvő hátrányainak és következményeinek felismerésébe, ami segíti a tudatos közlekedési mód választást.



36. ábra: Problématérkép

4 Célrendszer

Elsődleges cél: a város élhetőségének fenntartása.

Ez azt jelenti, hogy olyan közlekedési rendszert kell működtetni a városban, hogy támogatni tudja az egészséges, biztonságos és kellemes (élhető) környezet fennmaradását és tovább élését. A meghatározandó stratégiai célok, azok komplex rendszere ezt az alapvető célt fogja szolgálni.

Elsőként meg kell vizsgálni, milyen fejlődési lehetőségek (trendek) képzelhetők el a jövőre nézve.

1) Közúti közlekedés támogatása elsősorban (Trend1)

Amennyiben a fenntartható közlekedés alapelvei nem érvényesülnek a közlekedési hálózat fejlesztésénél a következő években és a "hagyományos" (közúti közlekedésre építő, közúti kapacitásokat növelő) beruházások valósulnak meg, a közlekedési rendszer használhatatlanná válik, a torlódások állandósulnak, emelkedni fog a konfliktusok és a környezetszennyezés aránya. Ez a scenárió nem elfogadható és nem is valószínű.

2) A közlekedési módok integrált fejlesztése, szemléletformálás nélkül (Trend2)

A fejlesztésekhez szükséges közúti és a város fontos célterületeit összekapcsoló biztonságos kerékpáros infrastruktúra építése, a gyalogosfelületek növelése, a közösségi közlekedés utasbarát fejlesztése lehetőséget ad a lakosok számára a közlekedési módok közötti választásra. Az intelligens közlekedési rendszerek ("okos" megoldások) alkalmazása növeli a közlekedési hálózatok hatékonyságát. Ugyanakkor ennél a változatnál a közlekedési mód választás valószínűsíthetően nem volna tudatos, a torlódások nem csökkennének, a közlekedési rendszer hatékonysága messze alulmaradna ez elvárható mértékhez viszonyítva.

3) A közlekedési módok integrált fejlesztése, szemléletformálással (Trend3)

Ha az integrált közlekedésfejlesztés és a fenntartható közlekedési módok támogatása, terjesztése, intelligens közlekedési rendszerek („okos”

megoldások) alkalmazása együtt jár a szemléletformálással (kampányok, folyamatos kommunikáció, megfelelő szabályozás) akkor érezhető változás következhet be a környezetbarát közlekedési módok arányában. Várhatóan eleinte csak érzékelhető, egy 5-10 év távlatában jelentős változás következik be.

A következmények, kockázatok átgondolása után egyedül az utolsóként felvázolt jövőkép fogadható el a város számára. Ha mégsem erre halad majd a fejlődés, a jelenlegi trendek folytatódnak (a motorizáció mértéke nő, az egyéni gépjárműhasználat aránya nő, a közösségi közlekedést használók aránya csökken, a parkolási helyzet egyre romlik, a kerékpárosok és gyalogosok számára egyre kisebb hely marad a biztonságos közlekedésre). Amennyiben nem épülnek meg azok az infrastruktúra elemek amelyek a városközpont és a lakóterületek forgalmát csökkentik, a környezeti károk emelkedni fognak és a város élhetősége lassan megszűnik. Ez semmiképpen sem elfogadható változat.

4.1 Jövőkép

Az előző fejezetekben bemutatott várospolitikai és közlekedésfejlesztési dokumentumok alapján és az elemzett trend-változatok szerint Szekszárd a következő évtizedekben egy fenntartható, biztonságos és környezetbarát fejlődési folyamatot kíván követni. Ennek megfelelően a közlekedési jövőkép egyértelműen a fenntartható mobilitás megteremtése.

Az ITS-ben és a Települési koncepcióban megfogalmazott jövőkép a következő:

„Szekszárd város a jövőben olyan város lesz:

- ahol az elkövetkező években is jó lesz élni, ahol tiszta és egészséges a környezet, jó a levegő, sok a park, ahol megoldott a hulladékkezelés, modern és jól működő a város kommunális infrastruktúra-hálózata, ahol

fejlett, racionális és biztonságos a tömegközlekedés, s végül, ahol megvalósult a különböző városrészek – különösen a belváros – rehabilitációja.

- amely teljes körű és magas városi szolgáltatásokat nyújt lakóinak, mindenekelőtt megfelelő lakáskörülményeket, stabil és elérhető egészségügyi és szociális ellátást, és jól működő városgazdálkodást és igazgatást.
- ahol a stabil helyzetű kulturális és közművelődési intézményekben magas színvonalú és sokoldalú programok várják és elégítik ki a város és környéke lakóinak igényeit, ahol egy regionális, többkarú modern főiskola van, s ahol a jobb feltételekkel rendelkező oktatási intézmények a gazdaság és a társadalom elvárásainak megfelelő végzettségű szakembereket bocsátanak ki a munkaerőpiacra.
- amelynek tudásalapú, fejlett és versenyképes a gazdasága, ahol jelentősen megerősödött és magas színvonalú a turisztikai, gazdasági-pénzügyi és üzleti szolgáltatás, ahol erősek a kis- és középvállalkozások, s ahol a megújult városközpont tele van élettel.
- ahol hangsúlyos az egészséges életmód, és sportolási, szabadidős infrastrukturális háttérrel biztosít a lakosság számára
- ahol a hátrányos helyzetű társadalmi rétegek integrálódnak
- amely megerősödött térségi szerepköreiből fakadóan térségi jelentőségű várossá vált, s amely vonzáskörzetével korrekt, kiegyensúlyozott kapcsolatban áll, annak magas színvonalú városi szolgáltatásokat nyújtó központja."

A Településfejlesztési koncepció 2. prioritási tengelyében megfogalmazott cél:
 „Közlekedési infrastruktúra fejlesztése: külső (megközelíthetőség) és belső – a város elérhetőségének és megközelíthetőségének javítása”.

A külső megközelítések közül főleg a közösségi közlekedés fejlesztendő tovább. A belső közlekedési rendszer forgalombiztonságának növelése, a kerékpáros és gyalogosfelületek hálózatának bővítése, a gazdaságfejlesztéssel és a turizmus arányának növelésével járó közlekedési következmények előre becslésével és a fenntarthatóság irányába terelésével a stratégiai célok követhetők anélkül, hogy a városi élet nehezebbé válna.

4.2 Célrendszer

A hosszútávú jövőkép elérése érdekében olyan átfogó fejlesztési célokat szeretnénk megfogalmazni, amelyek nem korlátozódnak a közlekedési témakörre és széles körben elfogadottá válhatnak. Ezek a célok illeszkednek az országos, térségi és városi fejlesztési dokumentumokban meghatározott célokhoz és választ adnak a feltárt problémákra. A megfogalmazott célrendszer megfelel a versenyképesség növelése, az életminőség javulása és a fenntarthatóság hármas feltételrendszerének.

4.2.1 Stratégiai célok

- Elérhetőség javítása
- Oktatási Intézmények mobilitási fejlesztése
- Biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés
- Egészségesebb környezet
- Növekvő arányú közösségi terek
- Szemlélet-formálás, tudatos közlekedésre nevelés

4.2.2 Operatív célok

1. Elérhetőség javítása

A város közlekedési rendszere feleljen meg a fejlesztési pólussá válás célkitűzéseinek.

- Forgalombiztonság növelése

- Infrastrukturális fejlesztések
- Üzemeltetés hatékonysága
- Okos megoldások a közlekedési hálózaton (ITS)
- Parkolási megoldások korszerűsítése
- Turisták mobilitását segítő eszközök alkalmazása

2. Oktatási Intézmények mobilitási fejlesztése

- Forgalombiztonság növelése
- Intézményi elérhetőség javítása
- Iskolai kampányok

3. Biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés

- Biztonságos infrastruktúra fejlesztése
- Oktatások, közlekedési tudatosság kialakítása

4. Növekvő arányú közösségi terek

- Gyalogos- és zöldfelületek arányának növelése
- Gépjármű-forgalomtól mentes közterületek kiépítése

5. Egészségesebb környezet

- Fenntartható közlekedési módok használatának támogatása
- Forgalm nagyság csökkenjen a belvárosban
- Versenyképes, utasközpontú közösségi közlekedés
- Elektromos járművek térnyerésének támogatása

6. Szemlélet-formálás (tudatos közlekedés)

- Oktatások, közlekedési tudatosság kialakítása
- Mobilitási felelős kijelölése a Polgármesteri Hivatalban és az iskolákban
- Munkacsoport létrehozása

5 Eszközrendszer

5.1 Beavatkozási területek (intézkedéscsoportok)

A fent megfogalmazott stratégiai célok elérése érdekében négy csoportba foglaltuk a lehetséges intézkedések körét. Ezek részletes ismertetését a következő alfejezet tartalmazza.

Intézkedés-csoportok:

I/1. Közúti infrastruktúra fejlesztése

I/2. Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

I/3. Közösségi közlekedés fejlesztése

I/4. „Soft” módszerek alkalmazása

5.2 Intézkedések részletes bemutatása

I.1 Közúti infrastruktúra fejlesztése

A város közúti infrastruktúráját ezekkel az intézkedésekkel és projektekkel a fejlesztések és a megközelíthetőség kritériumait kielégítő, elvárható, „minimális” szintre lehet hozni anélkül, hogy a városi lét ellehetetlenülne a növekvő forgalom miatt. Ide tartoznak a fejlesztési területek megközelítését biztosító gyűjtőutak, az átmenő forgalom belterületen kívülre terelésére alkalmas elkerülő útszakaszok és a biztonságos közlekedési feltételeket nyújtó forgalomcsillapítási és csomópont-átépítési projektek. Szintén ebbe az intézkedéscsoportba tartotik a „smart” megoldásokat tartalmazó technológiák

bevezetése a közúthálózat üzemeltetésébe és a parkolási rendszer felülvizsgálata is. K+R parkolók kijelölése az oktatási intézmények közelében segíti az iskolák környékén tapasztalható közlekedési problémákat.

- Tehermentesítő út déli szakaszának megvalósítása
- Gyűjtőúti hálózatok fejlesztése
- Csomóponti átépítések
- Főutca forgalomcsillapítása, humanizálása
- Vasútállomás környékének fejlesztése
- Parkolási rendszer felülvizsgálata, a parkolási politika újradefiniálása

I.2 Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

A biztonságos, megfelelő minőségű, a nagyvolumenű közúti forgalomtól elválasztott kerékpáros infrastruktúra mindig vonzó a használók számára, így a kerékpározási arány növekedése várható. A város igényitől függően, a turizmus fejlesztése együttjárhat egy közösségi kerékpározási rendszer kiépítésével és elmaradhatatlan a kerékpártárolás lehetőségeinek bővítése. A gyalogosforgalom számára további csak gyalogosok számára használható felületek, közösségi terek létrehozása nem csupán a gyaloglást ösztönzi, de további társadalmi haszonnal is járnak. Egy Szekszárd méretű város esetén, a városközpontban való gyaloglás „újrafelfedezése” nagymértékben függ a rendelkezésre álló gyalogosfelületek minőségétől és környezetüktől.

- Kerékpárforgalmi hálózat bővítése
- Községi kerékpározási rendszer létrehozása
- Gyalogosfelületek arányának növelése
- Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének fejlesztése

I.3 Községi közlekedés fejlesztése

Bár az előzetes tanulmányok szerint a közúti közösségi közlekedési rendszer útvonalhálózatának bővítésére, illetve a járatsűrűség növelésére nincs jelenleg megtérülő lehetőség, az utastájékoztató rendszerek fejlesztése, az akadálymentesítés teljes körű megteremtése, a megállóhelyek korszerűsítése, igény-vezérelt szolgáltatás bevezetése, a jegyrendszer újradefiniálása szintén utasvonzó hatású lehet.

I.4 „Soft” módszerek alkalmazása

A kis költségigényű beruházások, a kommunikáció, a mobilitási kapcsolatok és a tudatformáló kampányok és ezek folyamatos utánkövetése nagyon fontosak a fenntartható közlekedési rendszer tervezésében. Ha a közlekedők nem kívánják igénybe venni az új, környezetbarát szolgáltatásokat, mert nem is gondolnak arra, hogy a gépjárművön kívül egyéb közlekedési lehetőség is létezik, a fenntartható közlekedési beruházásoktól elvárt eredmények el fognak maradni. Nagyon fontos a lakosság (különösen a gyermekek) bevonása a projektek előkészítő munkáiba, hogy magukénak érezhessék a fejlesztést.

- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Községi kampányok szervezése
- Mobilitási munkacsoport létrehozása
- Közös autóhasználat-sharing ösztönzése
- Virtuális mobilitás (távmunka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

Fenti intézkedések célcsoportokhoz való igazodását az alábbi táblázat szemlélteti, amelyben a színezés sötétsége a kapcsolódás erősségét mutatja (sötétkék: erős kapcsolat, világoskék: gyengébb kapcsolat).

Célok	Elérhetőség javítása	Oktatási intézmény ek mobilitási fejlesztése	Biztonságos gyalogos és kerékpáros közlekedés	Egészségese bb környezet	Növekvő arányú közösségi terek	Szemléletformál ás, tudatos közlekedésre nevelés
Intézkedések						
Tehermentesítő út déli szakaszának megvalósítása						
Gyűjtőúti hálózatok fejlesztése						
Csomóponti átépítések						
Főutca forgalomcsillapítása, humanizálása						
Vasútállomás környékének fejlesztése						

Parkolási rendszer felülvizsgálata						
Kerékpárforgalmi hálózat bővítése						
Közösségi kerékpározási rendszer létrehozása						
Gyalogosfelületek arányának növelése						
Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének fejlesztése						
K+R parkolók kijelölése						

Közösségi közlekedési rendszer fejlesztése						
Jegyrendszer modernizálása						
Iskola mobilitási kampányok szervezése						
Közösségi kampányok szervezése						
Mobilitási munkacsoport létrehozása						

5.3 Projektek

Az egyes intézkedéscsomagok több beavatkozásra, azaz projektekre kell bontani, hogy a megvalósítás ütemezetten történhessen meg. A projekt az intézkedés/intézkedéscsomag megvalósításának eszköze, operatív szintje.

5.3.1 Projektek meghatározása

I.1 Közúti infrastruktúra fejlesztése

- Tehermentesítő út déli szakasza („Keleti elkerülő út”) : 56. sz. főút – Vitéz utca csomópontja és 5113. j. út - Keselyűsi út csomópont között (vasútnál külön szintű keresztezéssel)
 - Gyűjtőút (Keleti elkerülő – 56.sz. út): 56. sz. főút – Alkony utca csomópontjában található körforgalom negyedik ágán gyűjtőút kiépítése a keleti elkerülőhöz, az üzletközpontoktól keletre elvezetve
 - Körforgalom építése az 56. sz. főútnál a Keleti elkerülő útra, direkt ággal déli irányból
 - Alkony utcai gyűjtőút és a keleti elkerülő út csomópontjában körforgalom építése
 - 5113. j. út – Keselyűsi út csomópontban körforgalom építése
 - Forgalomcsillapítás bevezetése a belvárosban a Keselyűsi út – Szent László utca között a Széchenyi utcán, a szélső forgalmi sávok párhuzamos parkolósávvá alakítása burkolati jelekkel és táblákkal. (Átépítésig ideiglenes állapot.)
 - Déli elkerülő út építése a már megépült 56. sz. főút – 5114. j. út csomópont körforgalma és az előző ütemben épült Keleti elkerülő – Alkony utcai gyűjtőút körforgalma között.
 - Gyűjtőút építése a Bátaszéki út és a Déli elkerülő út között
-

- Belvárosi átkelési szakasz forgalomcsillapítása, hat csomópont körforgalommá átépítésével, növénytelepítéssel, sávszámok csökkentésével, közterületrendezéssel
- Gyűjtőút építése délen, a Déli elkerülő úttal párhuzamosan, a tervezett gazdasági területek feltárására
- Gyűjtőutak építése északon a vasútvonallal párhuzamosan, a tervezett gazdasági területek feltárására
- Vasútállomás térségének fejlesztése (közterületrendezés)
- Parkolási stratégia készítése
- Fizetőparkoló övezetek felülvizsgálata és felhasználóbarát kommunikációja
- Parkolásirányítási rendszer létrehozása
- P+R parkolófelület növelése
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Utak felújítása
- Damjanich utca – Pollack Mihály utca csomópontjának teljes értékűvé kiépítése
- Mátyás király utcai vasúti átkelő megnyitásának vizsgálata
- K+R parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél

Körforgalmi csomópontok kiépítése az alábbi csomópontokban javasolt (Kerékpárforgalmi hálózati terv alapján elfogadva):

- Rákóczi utca - Damjanich utca
- Széchenyi utca - Rákóczi utca - Szent László utca
- Széchenyi utca - Szent István tér
- Széchenyi utca - Bezerédj utca
- Béri Balogh Ádám utca - Wesselényi utca
- Béri Balogh Ádám utca - Szentgyörgyi Albert utca

I.2 Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

Tervezett kerékpáros létesítmények:

- Palánki utca mentén (Rákóczi utca és Metalloglobus Fémipari és Kereskedelmi Zrt. között)
- Rákóczi utca mentén (Bor utca és Szent László utca között)
- Széchenyi utca mentén (Szent László utca és Szent István tér között)
- Szent László utca mentén (Kadarka utca és August Imre utca között)
- Damjanich utca mentén (Rákóczi utca és Pollack Mihály utca között)
- Csaba utca meghosszabbítása mentén (Mátyás király u. és Tinódi utca között)
- Szekszárdi-Séd mentén (Meglévő létesítmény és Zrínyi utca között)
- Pollack Mihály utca mentén (Tompai utca és Mátyás király utca között)
- Mészáros Lázár utca mentén (Bajcsy-Zsilinszky utca és Hunyadi utca között)
- Holub József utca mentén (Hunyadi utca és Wesselényi utca között)
- Bencze Ferenc utca mentén (Wesselényi utca és Szent-Györgyi Albert utca között)
- Gemenci erdő felé kerékpáros kapcsolat kiépítése
- Kerékpártárolók elhelyezése fontosabb úti céloknál
- Községi kerékpározási rendszer létrehozása
- Gyalogosfelületek arányának növelése (városközpontban, egyéb nagyforgalmú célpontoknál)
- Vasútállomás térségének fejlesztése
- Meglévő infrastruktúra burkolatának felújítása

I.3 Községi közlekedés fejlesztése

- Jegyrendszer modernizálása
- Utastájékoztatás fejlesztése
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Helyi megálló fejlesztése
- Elektromos járművek beszerzési lehetőségének felmérése
- Előnyben részesítés lehetőségének vizsgálata

I.4 „Soft” módszerek alkalmazása

- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Községi kampányok szervezése (forgalombiztonság, fenntartható közlekedés)
- Mobilitási munkacsoport létrehozása (civil és szakmai csoport, önkormányzati szakértők)
- Polgármesteri hivatalban mobilitási felelős kijelölése
- Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének vizsgálata
- iskolai koordinátorok kijelölése és kapcsolattartás
- nagyobb munkáltatói képviselőkkel való kapcsolatfelvétel, konzultációk
- Közös autóhasználat-sharing ösztönzése
- Virtuális mobilitás (távmunka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

5.3.2 Projektek rangsorolása, ütemezése

A projektek megvalósítását három ütemben javasoljuk elvégezni. Főleg a nagy költségű infrastrukturális beavatkozásoknál kell különös gondossággal előkészíteni a beruházást. Az ütemezés a projektek megvalósíthatósága (előkészítettség, társadalmi támogatottság, finanszírozási lehetőségek) és a társadalmi hasznosság alapján indokolható.

A jelentős költségű közúti és kerékpárforgalmi hálózati építések értékeléséhez CBA elemzés is készült, amely a mellékletben található. A közúti projektek igazolására forgalmi modellezést végeztünk, amely a bemutatott ütemeknek megfelelően forgalmi ráterheléseket végzett a tervezett hálózatokon. A munkarész a mellékletekben látható részletesen.

Ütem (2025-ig)

I/1. Közúti infrastruktúra fejlesztése

- Tehermentesítő út déli szakasza („Keleti elkerülő út”) : 56. sz. főút – Vitéz utca csomópontja és 5113. j. út - Keselyűsi út csomópont között (vasútnál külön szintű keresztezéssel)
- Gyűjtőút (Keleti elkerülő – 56.sz. út): 56. sz. főút – Alkony utca csomópontjában található körforgalom negyedik ágán gyűjtőút kiépítése a keleti elkerülőhöz, az üzletközpontoktól keletre elvezetve
- Körforgalom építése az 56. sz. főútnál a Keleti elkerülő útra, direkt ággal déli irányból
- Alkony utcai gyűjtőút és a keleti elkerülő út csomópontjában körforgalom építése
- 5113. j. út – Keselyűsi út csomópontban körforgalom építése
- Forgalomcsillapítás bevezetése a belvárosban a Keselyűsi út – Szent László utca között a Széchényi utcán, a szélső forgalmi sávok párhuzamos parkolósávvá alakítása burkolati jelekkel és táblákkal. (Átépítésig ideiglenes állapot.)
- Parkolási stratégia készítése
- Fizetőparkoló övezetek felülvizsgálata és felhasználóbarát kommunikációja
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Utak felújítása
- Mátyás király utcai vasúti átkelő megnyitásának vizsgálata
- K+R parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél

I/2. Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

- Rákóczi utca, északi szakasz (Kapisztrán utca – Bor utca) kerékpárút építése
- Palánki út mentén kerékpárút építése (Rákóczi utca – iparterület északi határa)
- Forgalomtechnikai beavatkozások (Kossuth utcában kerékpáros nyom felfestése és az egyirányú utcák kétirányban kerékpározhatóvá tétele)
- Széchenyi utca mentén (Szent László utca és Szent István tér között)
- Szent László utca mentén (Kadarka utca és August Imre utca között)
- Damjanich utca mentén (Rákóczi utca és Pollack Mihály utca között)
- Kerékpártárolók elhelyezése fontosabb úti céloknál
- Gyalogosfelületek arányának növelése (városközpontban, egyéb nagyforgalmú célpontoknál)
- Meglévő infrastruktúra burkolatának felújítása

I/3. Közösségi közlekedés fejlesztése

- Jegyrendszer modernizálása
- Utastájékoztatás fejlesztése
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Helyi megálló fejlesztése

I/4. „Soft” módszerek alkalmazása

- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Közösségi kampányok szervezése (forgalombiztonság, fenntartható közlekedés)
- Mobilitási munkacsoport létrehozása (civil és szakmai csoport, önkormányzati szakértők)
- Polgármesteri hivatalban mobilitási felelős kijelölése
- Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének vizsgálata
- iskolai koordinátorok kijelölése és kapcsolattartás

- Virtuális mobilitás (távmunka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

II. ütem (2030-ig):

I/1. Közúti infrastruktúra fejlesztése

- Déli elkerülő út építése a már megépült 56. sz. főút – 5114. j. út csomópont körforgalma és az előző ütemben épült Keleti elkerülő – Alkony utcai gyűjtőút körforgalma között.
- Gyűjtőút építése a Bátaszéki út és a Déli elkerülő út között
- Belvárosi átkelési szakasz forgalomcsillapítása, hat csomópont körforgalommá átépítésével, növénytelepítéssel, sávszámok csökkentésével, közterületrendezéssel
- P+R parkolófelület növelése
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Utak felújítása

I/2. Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

- Tinódi utcán kerékpárút építése (Széchenyi utca - August Imre utca) és kerékpáros nyom kialakítása
- Sió menti kerékpárút (Tinódi utca – Hunyadi utca)
- „Főutca” forgalomcsillapított szakaszán kerékpársávok kijelölése
- Holub József úton kerékpársávok kialakítása
- Kisforgalmú utcák kerékpárosbarát kialakítása, főleg forgalomtechnikai beavatkozásokkal
- Csaba utca meghosszabbítása mentén (Mátyás király u. és Tinódi utca között)
- Szekszárdi-Séd mentén (Meglévő létesítmény és Zrínyi utca között)
- Pollack Mihály utca mentén (Tompai utca és Mátyás király utca között)

- Mészáros Lázár utca mentén (Bajcsy-Zsilinszky utca és Hunyadi utca között)
- Bencze Ferenc utca mentén (Wesselényi utca és Szent-Györgyi Albert utca között)
- Gemenci erdő felé kerékpáros kapcsolat kiépítése

I/3. Közösségi közlekedés fejlesztése

- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Elektromos járművek beszerzési lehetőségének felmérése
- Előnyben részesítés lehetőségének vizsgálata

I/4. „Soft” módszerek alkalmazása

- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Közösségi kampányok szervezése (forgalombiztonság, fenntartható közlekedés)
- nagyobb munkáltatói képviselőkkel való kapcsolatfelvétel, konzultációk
- Közös autóhasználat-sharing ösztönzése
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

III. Ütem:

I/1. Közúti infrastruktúra fejlesztése

- Gyűjtőút építése délen, a Déli elkerülő úttal párhuzamosan, a tervezett gazdasági területek feltárására
- Gyűjtőutak építése északon a vasútvonallal párhuzamosan, a tervezett gazdasági területek feltárására
- Vasútállomás térségének fejlesztése (közterületrendezés)
- Parkolásiirányítási rendszer létrehozása
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása
- Utak felújítása
- Damjanich utca – Pollack Mihály utca csomópontjának teljes értékűvé kiépítése

I/2. Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

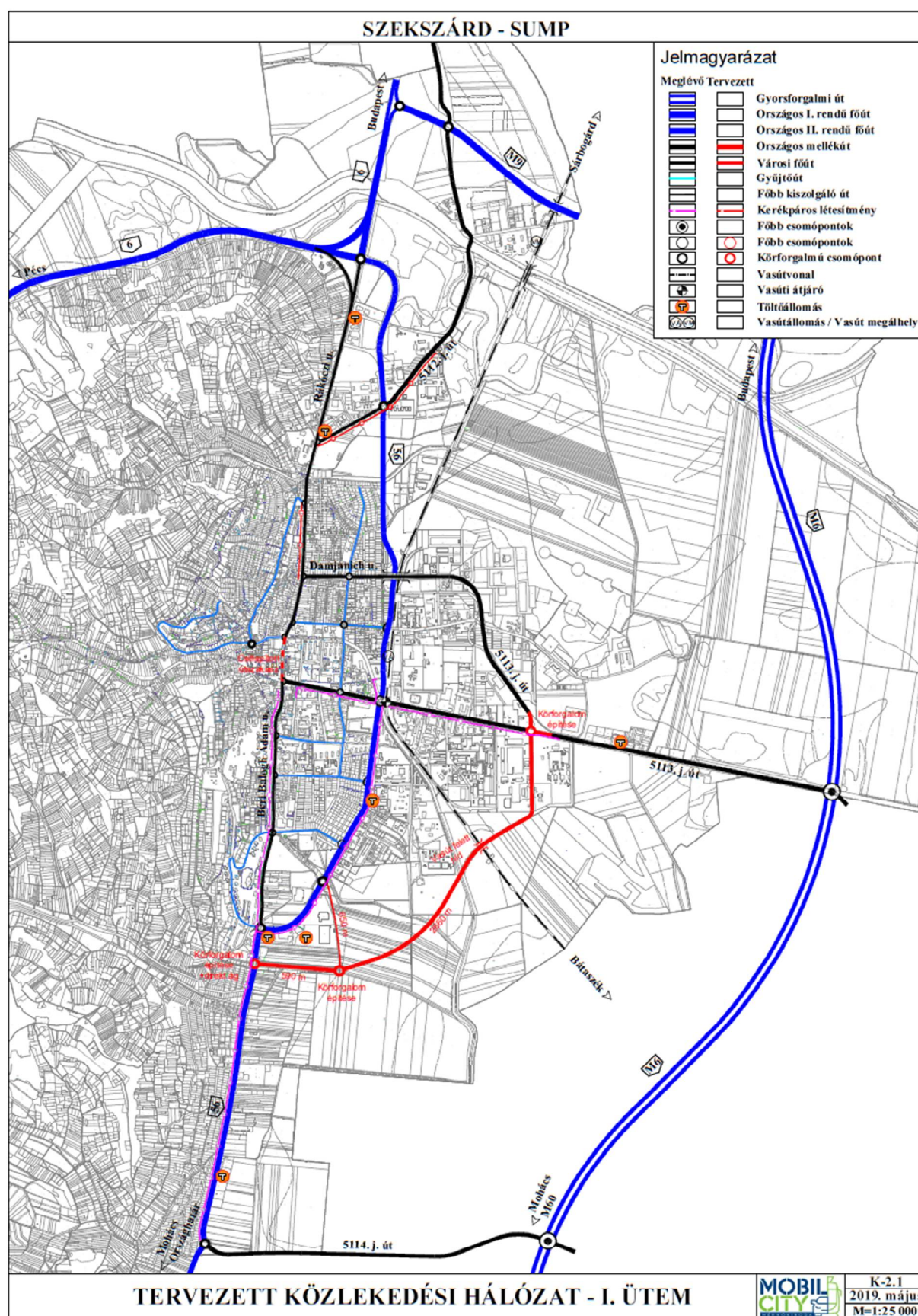
- Közösségi kerékpározási rendszer létrehozása
- Gyalogosfelületek arányának növelése (városközpontban, egyéb nagyforgalmú célpontoknál)

I/3. Közösségi közlekedés fejlesztése

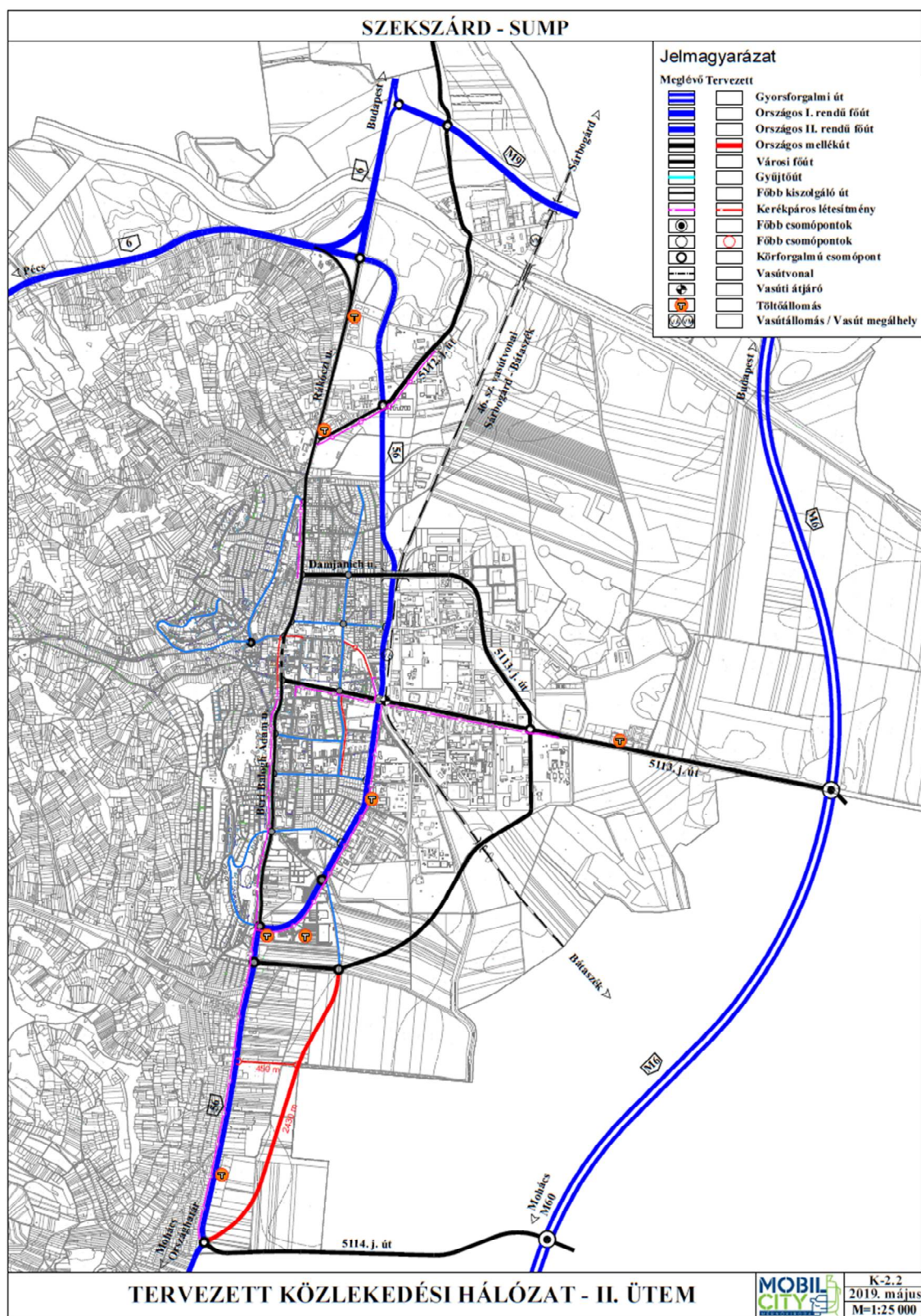
- ITS és „okos” megoldások alkalmazása

I/4. „Soft” módszerek alkalmazása

- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Közösségi kampányok szervezése (forgalombiztonság, fenntartható közlekedés)
- Közös autóhasználat-sharing ösztönzése
- Virtuális mobilitás (távmunka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;
- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által



37. ábra



38. ábra

6 A mobilitási terv megvalósítása

6.1 Indikátorok

Az indikátorok mérőszámok, amelyek a megvalósult projektek, beavatkozások hatását és az elvárt eredmények (célok) teljesülését számszerűen megmutatják. Egy indikátor akkor alkalmas fenti feladatára, ha releváns, érzékeny, specifikus, megalapozott és megbízható. Fontos a mérőszám érthetősége és az összehasonlítás lehetősége is.

A Mobilitási Tervben az egyes intézkedésekhez általános indikátorokat határoztunk meg. Az indikátorok pontos definiálása, számításának vagy mérésének részletes leírása kulcsfontosságú a projektek sikeres megvalósítása érdekében, hiszen ezekkel mérhető a projektben megfogalmazott célok mérése. Az indikátorok definiálását követően meg kell határozni az adatok forrását, a bázisértékeket és a mérés gyakoriságát. A kiválasztandó indikátorokat módszertannal együtt szükséges rögzíteni. Ezt a **feladatot** a projektek kidolgozása során a **projektgazdának** kell elvégeznie, felhasználva például a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program indikátor definíciós lapjában szereplő releváns indikátorokat.

I.1 Közúti infrastruktúra fejlesztése

- Tehermentesítő út déli szakaszának megvalósítása
- Gyűjtőúti hálózatok fejlesztése
- Csomóponti átépítések
- Főutca forgalomcsillapítása, humanizálása
- Vasútállomás környékének fejlesztése
- Parkolási rendszer felülvizsgálata, a parkolási politika újradefiniálása

Az infrastruktúra-építés indikátora lehet:

- a megépített közútszakaszon haladó forgalom (MOF, vagy ÁNF érték)

- a utazási idők csökkenése egyes útvonalakon (perc)
- a „főutca” forgalmának csökkenése (%)
- a balesetek számának csökkenése a belvárosban (%)

I.2 Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

- Kerékpárforgalmi hálózat bővítése
- Községi kerékpározási rendszer létrehozása
- Gyalogosfelületek arányának növelése
- Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének fejlesztése

Lehetséges indikátorok:

- a kerékpárosok arányának növekedése (%)
- a személygépjárművek arányának csökkenése (%)
- a kerékpáros balesetek számának csökkenése (%)
- a belvárosi gyalogosok számának növekedése (fő/nap)
- a gyalogosbalesetek számának csökkenése (%)

I.3 Községi közlekedés fejlesztése

Lehetséges indikátorok:

- - utasszám növekedése (%)
- - napi utasszám-változás (fő/nap)
- - a személygépjárművek arányának csökkenése (%)

I.4 „Soft” módszerek alkalmazása

- Iskola mobilitási kampányok szervezése
- Községi kampányok szervezése
- Mobilitási munkacsoport létrehozása
- Közös autóhasználat ösztönzése
- Virtuális mobilitás (távmunka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása;

- Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

Lehetséges indikátorok:

- kerékpárral, vagy gyalogosan iskolába járók számának változása (fő/nap)
- a környezetbarát közlekedést használók arányának változása (%)
- a személygépjármű forgalom csökkenése az iskolák környékén (%)
- a kampányokban részt vevők száma (fő/kampány)
- a közös autóhasználat növekedésének mértéke egy év alatt (%)
- a távmunkát végzők számának növekedése (fő/év)

6.2 Monitoring rendszer

Az eredményes monitoring tevékenység feltétele, hogy a nyomon követés rendszerének kialakítása az előkészítés és a megvalósítás integráns részét képezze. A monitoring tevékenység alapvetően belső feladat, azaz a Mobilitási Terv végrehajtásáért felelős szervezet (pl. önkormányzat, közlekedési központ, vagy városfejlesztő társaság) felelősségi körébe tartozik. A monitoring eszköze az előzőek alapján meghatározott indikátorok alakulásának ütemezett mérése. Lényege, hogy az egyes célokhoz kapcsolt indikátorok előre definiált célértékei és az aktuális érték közötti reláció vissza-jelzést ad a célok teljesülésének mértékéről.

A Mobilitási Tervben feltárt célok, a rövid- és középtávon tervezett fejlesztések, beruházások nyilvános szakmai megvitatását éves gyakorisággal javasolt lebonyolítani. A város felelős munkatársai ekkor áttekintik a Mobilitási Terv lényegi elemeit (célrendszer, számszerűsített célok megvalósulása, fejlesztési tevékenységek), elemzik a megvalósult vagy az elkövetkező időszakban tervezett fejlesztési elképzeléseket, meghatározzák a feladatokat, s ha szükséges, elvégzik a megfelelő korrekciókat.

6.3 Értékelési és visszacsatolási rendszer

Javasoljuk a Mobilitási Terv minimum négyévenkénti felülvizsgálatát, melynek során figyelembe kell venni az éves monitoring-jelentések megállapításait, vizsgálni kell továbbá a Mobilitási Tervben megfogalmazott célok és prioritások megvalósulásának eredményességét, a tervezett projektek szükségességét, valamint az új igények megjelenését. Ezek figyelembevételével kell elvégezni a szükséges kiegészítést, átdolgozást, illetve korrekciót.

6.4 Cselekvési terv

A cselekvési terv fontos része a Fenntartható mobilitási tervnek. Ütemezetten határozza meg a feladatokat és felelősöket. Az 5.3 Projektek fejezetben javasoltuk a megvalósítandó projektek sorrendjét, egymásra épülését, a megvalósulás feltételeit és hasznait áttekintve.

A megvalósítás során fontos a szervezeti keret, a felelősségi körök és a lehetséges partnerségek meghatározása. A javasolt projektelemek esetében számos helyen az önkormányzat a projektgazda, de sok esetben (pl. az országos utak továbbépítésénél, vagy a térségi kerékpárutak megvalósításánál) lehetőség van partnerségre lépni az állammal. A „soft” intézkedések esetében gyakran kerülhet sor civil szervezetekkel, iskolákkal, közösségekkel való együttműködésre. Az egyes projektelemekhez tartozó felelősségi köröket és finanszírozási lehetőségeket a csatolt táblázatokban foglaltuk össze.

6.5 Költség- és finanszírozási terv

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása, amely alapját a projektek, projektcsomagok képezik. A minél

jobb igazolhatóság és pénzügyi tervezhetőség érdekében a nagy költségigényű projektekhez CBA elemzés is készült.

Természetesen a tervezői költségbecslések (a leggondosabb előkészítés ellenére) bizonytalansággal terheltek. Ennek oka, hogy nem ismerjük a megvalósítás valódi időszakát, az akkori gazdasági feltételeket, a támogatási feltételek változását és nem ismerjük a projektek pontos műszaki jellemzőit. Így csak általános adatokból tudunk becsülni.

A megadottnál pontosabb költségek felmérésére, előrebecslésére a projektek részletes tervezése során nyílik lehetőség. Nem csupán a beruházási, de az üzemeltetési költségek is pontosabban tervezhetők előre az előkészítés időszakában.

Az egyes projektelemekhez tartozó költségbecslést és finanszírozási lehetőséget az alábbi táblázatok összesítik.

I/1. Közúti infrastruktúra fejlesztése

Pr.szám	Projekt neve	Hatáskör	Becsült költség	Finanszírozás
P.1/1.	Tehermentesítő út déli szakasza („Keleti elkerülő út”)	állami	1.300.000 eFt	állami
P.1/2.	Gyűjtőút (Keleti elkerülő – 56.sz. út)	Önkormányzati	400.000 eFt	Pályázati
P.1/3.	Körforgalom építése az 56. sz. főútnál a Keleti elkerülő útra	állami	400.000 eFt	állami
P.1/4.	Alkony utcai gyűjtőút és a keleti elkerülő út csomópontjában körforgalom építése	Önkormányzati, állami	195.000 eFt	Pályázati, állami
P.1/5.	5113. j. út – Keselyűsi út csomópontban körforgalom építése	állami	300.000 eFt	Állami, pályázati
P.1/6.	Forgalomcsillapítás bevezetése a Széchenyi utcán (forgalomtechnikai beavatkozás)	Önkormányzati	80.000 eFt	Saját forrás
P.1/7.	Déli elkerülő út építése	állami	730.000 eFt	Állami, pályázati

P.1/8.	Gyűjtőút építése a Bátaszéki út és a Déli elkerülő út között	Önkormányzati	120.000 eFt	Pályázati
P.1/9.	Belvárosi átkelési szakasz forgalomcsillapítása (körforgalmak építése)	Önkormányzati	840.000 eFt	Saját forrás
P.1/10.	Gyűjtőút építése délen, a Déli elkerülő úttal párhuzamosan	Önkormányzati	560.000 eFt	Pályázati
P.1/11.	Gyűjtőutak építése északon a vasútvonallal párhuzamosan	Önkormányzati, magán	760.000 eFt	Pályázati
P.1/12.	Vasútállomás térségének fejlesztése (közterületrendezés)	Önkormányzati, állami	100.000 eFt	Pályázati
P.1/13.	Parkolási stratégia készítése	Önkormányzati	8.000 eFt	Saját forrás
P.1/14.	Fizető parkolási rendszer felülvizsgálata	Önkormányzati	15.000 eFt	Saját forrás
P.1/15.	Parkolásirányítási rendszer létrehozása	Önkormányzati	30.000 eFt	Saját forrás
P.1/16.	ITS és „okos” megoldások alkalmazása	Önkormányzati	10.000 eFt/év	Pályázati

P.1/17.	P+R parkolófelület növelése	Önkormányzat, MÁV	50.000 eFt	Pályázati
P.1/18.	Közutak felújítása	Önkormányzat, állam	100.000 eFt/év	Saját forrás
P.1/19.	Damjanich utca – Pollack Mihály utca csomópontjának teljes értékűvé kiépítése	állami	300.000 eFt	Állami, pályázati
P.1/20.	Mátyás király utcai vasúti átkelő megnyitásának vizsgálata	Önkormányzati	5.000 eFt	Saját forrás
P.1/21.	K+R parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél	Önkormányzati	3.000 eFt	Saját forrás

I/2. Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése

Pr.szám	Projekt neve	Hatáskör	Becsült költség	Finanszírozás
P.2/1.	Rákóczi utca mentén (Bor utca és Szent László utca között) nyomvonal építése	állami	84.000 eFt	Pályázati
P.2/2.	Palánki utca mentén nyomvonal építése	Önkormányzati	90.000 eFt	Pályázati

P.2/3.	Széchenyi utca mentén (Szent László utca és Szent István tér között)	Önkormányzati	20.000 eFt	Pályázati
P.2/4.	Szent László utca mentén (Kadarka utca és Augusz Imre utca között)	Önkormányzati	20.000 eFt	Pályázati
P.2/5.	Damjanich utca mentén (Rákóczi utca és Pollack Mihály utca között)	állami	20.000 eFt	Pályázati
P.2/6.	Csaba utca meghosszabbítása mentén (Mátyás király u. és Tinódi utca között)	Önkormányzati	15.000 eFt	Pályázati
P.2/7.	Szekszárdi-Séd mentén (Meglévő létesítmény és Zrínyi utca között)	Önkormányzati	22.000 eFt	Pályázati
P.2/8.	Pollack Mihály utca mentén (Tompai utca és Mátyás király utca között)	állami	30.000 eFt	Pályázati
P.2/9.	Mészáros Lázár utca mentén (Bajcsy-Zsilinszky utca és Hunyadi utca között)	Önkormányzati		Pályázati
P.2/10.	Bencze Ferenc utca mentén (Wesselényi utca és Szent-Györgyi Albert utca között)	Önkormányzati	30.000 eFt	Pályázati

P.2/11.	Gemenci erdő felé kerékpáros kapcsolat kiépítése	Megyei, állami	300.000 eFt	Pályázati
P.2/12.	Kerékpártárolók elhelyezése fontosabb úti céloknál	Önkormányzati	3.000 eFt/év	Saját forrás
P.2/13.	Közösségi kerékpározási rendszer létrehozása	Önkormányzati	30.000 eFt	Saját forrás
P.2/14.	Gyalogosfelületek arányának növelése a városközpontban	Önkormányzati	30.000 eFt	Saját forrás
P.2/15.	Meglévő infrastruktúra burkolatának felújítása	Önkormányzati, állami	20.000 eFt/év	Saját forrás
P.2/16.	Holub József utca mentén (Hunyadi utca és Wesselényi utca között)	Önkormányzati	9.000 eFt	Pályázati

I.3 Közösségi közlekedés fejlesztése

Pr.szám	Projekt neve	Hatáskör	Becsült költség	Finanszírozás
---------	--------------	----------	-----------------	---------------

P.3/1.	Utastájékoztató fejlesztése	Közösségi közlekedési szolgáltató	10.000 eFt	Pályázati
P.3/2.	Jegyrendszer modernizálása	Közösségi közlekedési szolgáltató	10.000 eFt	Pályázati, vagy saját forrás
P.3/3.	ITS és „okos” megoldások alkalmazása	Közösségi közlekedési szolgáltató, önkormányzat	5.000 Ft/év	Pályázati
P.3/4.	Helyi megállók fejlesztése	Közösségi közlekedési szolgáltató, önkormányzat	5.000 Ft/év	Pályázati
P.3/4.	Elektromos járművek beszerzési lehetőségének felmérése	Közösségi közlekedési	3.000 eFt	Saját forrás

		szolgáltató, önkormányzat		
P.3/4.	Előnyben részesítés lehetőségének vizsgálata	Közösségi közlekedési szolgáltató, önkormányzat	5.000 eFt	Saját forrás

I.4 „Soft” módszerek alkalmazása

Pr.szám	Projekt neve	Hatáskör	Becsült költség	Finanszírozás
P.4/1.	Iskola mobilitási kampányok szervezése	Iskolák	2.000 eFt/év	Saját forrás
P.4/2.	Közösségi kampányok szervezése	Önkormányzat, civil szervezetek	2.000 eFt/év	Saját forrás
P.4/3.	Mobilitási munkacsoport létrehozása	Önkormányzat	500 eFt	Saját forrás
P.4/4.	Polgármesteri hivatalban mobilitási felelős kijelölése	Önkormányzat	-	-

P.4/5.	Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének vizsgálata	Önkormányzat	3.000 eFt	Saját forrás
P.4/6.	Iskolai koordinátorok kijelölése és kapcsolattartás	Önkormányzat, iskolák	-	-
P.4/7.	Nagyobb munkáltatói képviselőkkel való kapcsolatfelvétel, konzultációk	Önkormányzat	-	-
P.4/8.	Közös autóhasználat ösztönzése	Önkormányzat, civil szervezetek	1.000 eFt/év	Saját forrás, beruházói tőke
P.4/9.	Virtuális mobilitás támogatása	Önkormányzat, civil szervezetek	2.000 eFt/év	Saját forrás
P.4/10.	Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által	Önkormányzat, civil szervezetek	2.000 eFt/év	Saját forrás

6.6 Kockázatkezelési terv

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése során szükséges számba venni a megvalósítás kockázatait is. Ennek oka, hogy a viszonylag hosszú időtáv, az intézményi és finanszírozási keretek változásai még előre nem látható és az egyes intézkedések megvalósíthatóságát befolyásoló problémák kockázatát hordozza. A kockázatkezelési tervben felmérjük a leggyakoribb és legvalószínűbb kockázatokat, amelyek a tervezés, előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során jelentkezhetnek, és amelyek hatással lehetnek a terv végrehajtására. A terv célja az esetleg bekövetkező kockázatok hatásának minimalizálása.

6.6.1 Kockázatok azonosítása és kezelése

Emberi, társadalmi kockázatok

Jelentős kockázatot hordoz magában az egyes projekt-elemek műszaki megvalósításán kívül annak társadalmi elfogadottsága is. Ha a mobilitási intézkedések fő célcsoportja (közlekedők) nem ért egyet bizonyos intézkedésekkel, nincs felkészülve a változásokra és nem választ tudatosan közlekedési módot, az elvárható eredmények elmaradnak, mind a közlekedési rendszer fenntarthatóvá tételében, mind pedig a környezeti tényezők javulásában.

Ezt a kockázatot egy jól felépített kommunikációval, közösségi tervezéssel és a célcsoportok tervezésbe és megvalósításba vonásával könnyű elkerülni. Ugyanakkor reális megoldásokat, valódi közlekedési alternatívákat kell biztosítani a terv megvalósulásával.

6.6.2 Külső kockázati tényezők

Ezekre a tényezőkre a Fenntartható Mobilitási Terv nincs hatással. Ebbe a csoportba tartoznak bizonyos nemzetközi események, a gazdasági helyzet

változása, a befektetési hajlandóság csökkenése, politikai döntések, egyéb külső történések (pl. szélsőséges időjárási viszonyok).

Mivel ezen kockázati tényezőkre a terv nem tud hatással lenni, a kockázat bekövetkezésének esélye úgy csökkenthető, hogy a célok és intézkedések a lehető legjobban illeszkedjenek az országos és nemzetközi irányelvekhez, elvárásokhoz.

A külső kockázati tényezőkhez tartoznak az **anyagilag jellegű kockázatok** is. A finanszírozási rendszer megváltozása, az EU-s támogatási rendszer kedvezőtlen átalakulása a terv megvalósításához szükséges összegek hiányát, vagyis a terv megghiúsulását, de legalábbis ütemezéstől való eltérését eredményezi. Kockázat, de némileg tervezhető a költségigény folyamatos növekedése, a becsült költségkerettől való eltérés (jellemzően az anyagárak és bérek emelkedése, valamint előre nem látható műszaki problémák felmerülése miatt).

Mivel a Mobilitási Terv elfogadása bizonyos EU-s forrásokhoz való hozzáférés feltétele, a támogatás elmaradása, megszűnése nem tekinthető reális kockázatnak. Az egyes projektek megvalósításának gondos megtervezése és menedzselése biztosíthatja a költségek kereten belül tartását.

6.6.3 Technológiai kockázati tényezők

A leggondosabb stratégiai tervezés sem alkalmas (nem is feladata) műszaki részletkérdések tárgyalására. Előfordulhat, hogy az egyes projektelemek tervezése, illetve megvalósítása során olyan műszaki problémák jelentkeznek, amelyek (módosítás nélkül) lehetetlenné teszik egyes projektek megvalósítását. A műszaki problémák kezelése mindig többlet anyagi és időráfordítást kíván. A bekövetkezés kockázata csökkenthető alapos tervezéssel és gondos előkészítéssel, amely folyamatok magukba foglalják különböző változatok átgondolását, tartalékkeretek kijelölését (mind finanszírozási, mind ütemezési oldalról).

6.6.4 Időbeli tényezők kockázata

A mobilitási tervben meghatározott ütemezéstől való eltérés eredményezheti az egyes indikátorok nem teljesülését határidőre. Ez (projektelemtől függően) jelentheti a források elmaradását, megvonását, kötbér-fizetési kötelezettséget és a lakosság elégedetlenségének folyamatos növekedését is.

A kockázat csökkenthető a projektek alapos tervezésével, folyamatos követésével, a megfelelő szakemberek kiválasztásával.

6.6.5 Intézményi, jogi kockázatok

A Mobilitási Terv készítése, és a végrehajtása és az elkészült projekt üzemeltetése során is nagyon fontos az egyes feladatkörök, felelősségi körök lehatárolása, a hatáskörök tisztázása, a megvalósítás végző szervezet működése. Az egyes projektelemekhez mindig felelőst kell rendelni a megvalósítás során, aki képes gyors döntések meghozatalára. Legnagyobb kockázata általában a közbeszerzések lebonyolítási idejének betartásában lehet, amelyek néha sikertelenek és újabb eljárást kell indítani.

Ezt a kockázatot a projektmenedzsment megfelelő megválasztásával, munkacsoport létrehozásával, a humán erőforrásokkal való reális gazdálkodással és a jogszabályok maximális betartásával lehet csökkenteni.

7 Mellékletek

1) Lakossági kérdőív

2) Költség-haszon elemzés (CBA) – közúti projektek

3) Költség-haszon elemzés (CBA) – kerékpáros projektek

4) Forgalmi vizsgálatok