

SZEKSZÁRD FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP) FELÜLVIZSGÁLAT

Készült: 2025 NOVEMBER

Következő felülvizsgálat esedékes: 2030

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK	1
1. ÖSSZEFOGLALÁS	2
2. BEVEZETÉS	16
2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJA ÉS A JELEN FELÜLVIZSGÁLAT MIBENLÉTE	16
2.2. A MOBILITÁSI TERVEZÉSRŐL RÖVIDEN	16
Alapfogalmak	16
Tervezési folyamat	17
Adatháttér	18
3. SUMP 1.0 MEGVALÓSÍTÁSA	19
3.1. A SUMP 1.0 DOKUMENTUM FŐBB ISMÉRVEI	19
3.2. A SUMP 1.0 JAVASLATOK MEGVALÓSULÁSÁNAK VIZSGÁLATA	21
4. A SUMP 2.0 HÁTTERE	41
4.1. STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR	41
Európai Uniói szakpolitikai dokumentumok	41
Országos, regionális és egyéb térségi szakpolitikai dokumen-tumok	42
Szekszárdi szakpolitikai dokumentumok	43
4.2. MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR	44
Szekszárdi térségi szerepe	44
Szekszárdi vonzáskörzete az ingázás alapján	45
Szerkezeti és környezeti viszonyok	48
4.3. SZEKSZÁRD ÉS VONZÁS-KÖRZETÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE	53
Közösségi közlekedés	53
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	60
Egyéni motorizált közúti közlekedés	64
Horizontális témák	71
4.4. A PROBLÉMÁK ÖSSZEGZÉSE	78
5. CÉLRENDSZER	85
5.1. JÖVŐKÉP	85
5.2. A CÉLRENDSZER ÁTTEKINTÉSE	86
Átfogó társadalmi célkitűzések	86
Közlekedés stratégiai célkitűzések	86
6. ESZKÖZRENDSZER	89
6.1. ESZKÖZÖK ÉS A CÉLOKKAL ÖSSZEFÜGGŐ KAPCSOLATUK	89
6.2. ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA	91
Fejlesztési eszközök	91
Menedzsment eszközök	96
6.3. PROJEKTEK	97
Projektek meghatározása	97
Projektek értékelése	139
7. A SUMP 2.0 MEGVALÓSÍTÁSA	144
7.1. INDIKÁTOROK ÉS MONITORING	144
Indikátorok	144
Monitoring	146
7.2. CSELEKVÉSI TERV	147
A megvalósítás szervezeti keretei	147
SUMP 2.0 Intézkedési Ütemterv	147
SUMP felülvizsgálat ütemezése	153
7.3. KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV	154
Költségterv	154
Finanszírozási terv	154
7.4. KOCKÁZATKEZELÉSI TERV	156
Műszaki, technológiai kockázatok	156
Pénzügyi-gazdasági kockázatok	156
Jogi-közbeszerzési kockázatok	157
Intézményi kockázatok	157
Környezeti kockázatok	157
Társadalmi kockázatok	158
MELLÉKLETEK	159
1. RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK	160
2. FOGALOMTÁR	163
3. ÁBRAJEGYZÉK	165
4. TÁBLÁZATJEGYZÉK	167

1. ÖSSZEFOGLALÁS

Szekszárd Megyei Jogú Város 2019-ben készítette el a Fenntartható Városi Mobilitási Tervét (SUMP)¹, amely **30 év távlatra kitekintő** mobilitási stratégia. Célja, hogy fenntartható és integrált megoldásokat kínáljon a városi közlekedési problémákra, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez.

Illeszkedve az európai Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (Sustainable Urban Mobility Plan – röviden SUMP) második kiadásában szereplő gondolatokhoz elengedhetetlen, hogy a 2019-ben készült stratégia - amelyet továbbiakban SUMP 1.0 dokumentumnak nevezünk - felülvizsgálatát megtegyük, amely egyrészt magába foglalja az intézkedések nyomon követése alapján azok megvalósításának kiértékelését, jelen állapothoz való adaptálását, a tanulságok levonásával a jelenleg fennálló problémák azonosítását.

A 2019-en elkészült SUMP 1.0 dokumentum felülvizsgálata, aktualizálása során a keretfeltételek és a megkötések miatt nincs mód olyan komplex anyag elkészítésére, amely 2025-ben pl. teljeskörű forgalomfelvételt, vagy utasfelmérést esetleg háztartásfelvételt is magában foglalt volna, ugyanakkor jelen dokumentum önálló Fenntartható Városi Mobilitási Terv, melyet a továbbiakban **SUMP 2.0** néven illetünk.

HELYZETFELTÁRÁS, PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA ÉS A JÖVŐBENI KIHÍVÁSOK

A Helyzetértékelés munkarészben a 2019-es Mobilitási Terv (SUMP 1.0) óta eltelt több mint 5 év során bekövetkezett változások feldolgozása történt meg. Áttekintésre került a SUMP 1.0 eszközrendszere és projektjei, megvizsgálva, hogy a 2019-ben javasolt fejlesztések közül ezidáig melyek valósultak meg teljes egészében vagy részben, illetve mely projektek

esetében nem történtek lépések a javasolt beavatkozás megvalósítása terén. Ezt az állapotot a 3. fejezet foglalja össze.

A SUMP 1.0 elfogadása óta az **országos trendekkel megegyezően Szekszárdon is további motorizációs és közúti forgalmi növekedés tapasztalható**. Ezen általános folyamatot tovább erősítette a 2020-ban kezdődött COVID járvány is, amelynek hátránya viszont a közösségi közlekedésben jelentkezett, számottevő utasvesztéssel. Ugyanakkor a mobilitás tekintetében a közúti közlekedésen kívül a COVID járvány kedvező helyzetet is teremtett, mégpedig a kerékpáros és a gyalogos közlekedés lendülete által.

Szekszárd közlekedési rendszer kínálatában a legjelentősebb előrelépés a helyi menetrend-szerinti buszközlekedés vonatkozásában történt, amelynél a szolgáltatóval az elmúlt években sikerült, ha nem is nagy léptékű, de látványos fejlesztéseket megvalósítani (járműmegújítás, hálózati és menetrendi fejlesztések, megálló korszerűsítése stb.). A városi közúti infrastruktúra vonatkozásában ilyen nagyobb léptékű beavatkozásról nem lehet számot adni, de kisebb útépitések, út- és járdakorszerűsítések megtörténtek. A közterületi parkolás ugyanakkor még mindig kifejezetten neuralkikus problémája a városnak.

A kerékpáros infrastruktúra terén is voltak térségi és települési kerékpáros fejlesztések, amelyek a fenntartható mobilitás mérlegét segítették. Ugyanakkor a településre még számos kihívás nehezedik a városi úthálózat kerékpárosbaráttá alakítása kapcsán. Szekszárd a közterületek rendezésével egyre méltóbbá válik a zöld város megteremtéséhez, de ez nem azt jelenti, hogy e témában nem lenne még a városvezetés előtt álló feladat.

Továbbá a városnak számos XXI. századi kihívásra is megoldást kell találnia: elektromobilitás vagy a megosztott mobilitás terjedése, automatizált és összekapcsolt, intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS, „Okos” megoldások), új üzleti koncepciók az áru- és személyszállításban (MaaS, fuvarcsere platformok stb.), adatgazdaság, ill. integrált

¹ Szekszárd MJV SUMP – Fenntartható Városi Mobilitási Terv (Generáltervező: Global terv Kft., InnoStruktúra Kft. 2019. június 1.)

térhasználkodás (városi járműhasználat szabályozása, téralkotás stb.), hogy csak a legismertebbeket említsük.

Mindezek mellett nem mehetünk el tétlenül a gondolkodásmód és viselkedésminták változása mellett sem: új mobilitási mintázatok a fiatalok körében, nagyobb elvárások az azonnali kiszállásban stb.

Ha mindhez még azt is megnézzük, hogy A következő közel három évtizedben Dél-Dunántúlon mintegy 25–30%-os népességcsökkenés várható 2050-ig az alapforgatókönyv szerint (forrás: KSH), akkor ez előrevetíti, hogy **Szekszárd népessége kapcsán sem várható elemi növekedés, kedvező helyzetben inkább stagnálás prognosztizálható.**

CÉL- ÉS ESZKÖZRENDSZER

A jövőkép és a célok a SUMP sarokkövét képezik. Az ITS-ben és a Települési koncepcióban megfogalmazott jövőképre alapozva a SUMP 1.0 dokumentumban összegzésként **a város élhetőségének fenntartása, a fenntartható mobilitás megteremtése**, mint elérendő cél került vázolásra. A Településfejlesztési koncepció 2. prioritási tengelyében megfogalmazott cél: „Közlekedési infrastruktúra fejlesztése: külső (megközelíthetőség) és belső – a város elérhetőségének és megközelíthetőségének javítása”.

Mindezen gondolatok alapján a mobilitás szemszögéből leginkább az alábbi jövőkép kerülhet megfogalmazásra:

FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÚ VÁROS

A Mobilitási terv - a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiához hasonlóan - kétszintű célrendszert tartalmaz, azaz egyrészt:

- ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLOK, másrészt
- KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIAI CÉLOK.

A szekszárdi SUMP 2.0 **átfogó társadalmi céljai** három tématerületen kerültek megfogalmazásra, mindegyiknél 4 rész cél kijelölésével.

1. A helyi adottságokra épülő gazdasági szerkezet erősítése

2. A minőségi települési környezet alapjainak biztosítása

3. A társadalmi jólét megteremtése

1. ábra Átfogó társadalmi célok

A **közlekedés-stratégiai célkitűzések** egyrészt a város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és a szekszárdi mobilitási helyzet megismerésének eredményeire alapozva, a város fenntartható mobilitási jövőképét figyelembe véve határozhatók meg, másrészt figyelembe kell, hogy vegyék mindazon mobilitási kihívásokat, amelyek a jelen és jövőbeni életünk meghatározó trendjei. Mindezek alapján **Szekszárd Mobilitási terve öt közlekedés stratégiai célt** tűz ki a mobilitásfejlesztés kapcsán:



Elérhetőség javítása



Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak mérséklése



Fenntartható közlekedési módok használatának segítése



Intelligens közlekedési háttér megteremtése



Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele

Az 5 közlekedés stratégiai cél 18 operatív részcélt foglal össze. A célok elérését 16 eszköz- és ezeken belül 61 projektjavaslat szolgálja. A Mobilitási terv céljainak megvalósulását biztosító eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában foglaltaknak megfelelően fejlesztési (FE) és menedzsment (ME) eszközökre oszthatók. Szekszárdon **13 fejlesztési eszköz és 3 menedzsment eszköz** került meghatározásra.

Kód	Eszköz megnevezése	Közlekedés stratégiai cél				
		I. Elérhetőség javítása	II. Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak mérséklése	III. Fenntartható közlekedési módok használatának segítése	IV. Intelligens közlekedési háttér megteremtése	V. Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele
Fejlesztési eszközök						
FE1	A közösségi közlekedési szolgáltatások erősítése					
FE2	Helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztése					
FE3	Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása					
FE4	Városrészek gyalogos-kerékpáros kapcsolatainak javítása					
FE5	A belváros összefüggő gyalogos-kerékpáros övezetének kialakítása					
FE6	Kerékpáros és gyalogos közterületi eszközök és jelzések fejlesztése					
FE7	Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok kialakítása, fejlesztése					
FE8	Közüti kapcsolatok bővítése					
FE9	Biztonságosabb, hatékonyabb csomópontok kialakítása					
FE10	Forgalomcsillapítás					
FE11	Parkolásszabályozás, parkoló lehetőségek bővítése					
FE12	Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása, fejlesztése					
FE13	Elektromobilitást támogató infrastruktúra- és rendszerfejlesztések					
Menedzsment eszközök						
ME1	ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása					
ME2	Döntéstámogató háttér fejlesztése informatikai adatbázisokkal					
ME3	Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok					

1. táblázat Az eszközök kapcsolódása a közlekedés stratégiai célokhoz (saját szerkesztés)

PROJEKTEK, PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

A SUMP 2.0 tervben szereplő projektek a cél- és eszközrendszerből kerültek levezetésre, hosszú iterációs folyamat eredményeként. A projektek az eszközök (intézkedések) megvalósítása során elvégzendő konkrét feladatokat rögzítik. A projektek – tartalmukat tekintve – előzetesen 3 ütembe kerültek besorolásra.

- I. ütem: 2030-ig
- II. ütem: 2031 és 2040 között
- III. ütem: 2041 után (30 év távlatában kb. 2055-ig)

A SUMP projektlistával összefüggően meghatározásra kerültek a projektek tervezett becsült költsége, továbbá a kompetencia, azaz a megvalósításért-, finanszírozásért felelős szervezet: ami szerint állami, önkormányzati, vagy közös állami és önkormányzati kompetencia kijelölése.

Az eszközökhöz kapcsolódóan **61 db projekt** megvalósítása javasolt.

Közlekedési halmaz	I. ütem (2030-ig)	II. ütem (2031- 2040 között)	III. ütem (2041 után kb. 2055- ig)	Fejlesztési program (mindhárom ütemben érintett)
Közösségi közlekedés	1	3	1	
Kerékpáros- mikromobilis és gyalogos közlekedés	6	11	3	3
Egyéni motorizált közúti közlekedés	6	13	3	2
Összközlekedés	2	1		2
Menedzsment		1		3
ÖSSZESEN	15	29	7	10

2. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db)

Látható, hogy a halmazok között megjelenik az „Összközlekedés” kifejezés, amely projektek célja egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztése, azaz több közlekedési mód kapcsán fejt ki erőteljes változást.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

A **projektjavaslatokat** a költségek és a várható használók becslése alapján, társadalmi hatékonyság (társadalmi haszon) és megvalósíthatóság szerint **többszempontú elemzéssel** (Multi-Criteria Analysis, MCA) **értékeltek**, majd ez alapján megvalósítást célzó **prioritási ütemekbe soroltuk**. Az MCA elemzéssel a projekteket **társadalmi hasznosság és megvalósíthatóság szerint** vizsgáltuk. Az értékelés eredményeként e két mutatószám szerint a projektek rangsorolhatók, prioritálhatók.

Az értékelés lépéseit a következő ábra szemlélteti, módszertanát az 5.3 fejezet ismerteti. A projektlista elemei és főbb ismérvei, a projektértékelés eredményei részletesen a jelen dokumentum 5.3 Projektek fejezetében, valamint a 6.2 Cselekvési terv fejezetében kerülnek bemutatásra.

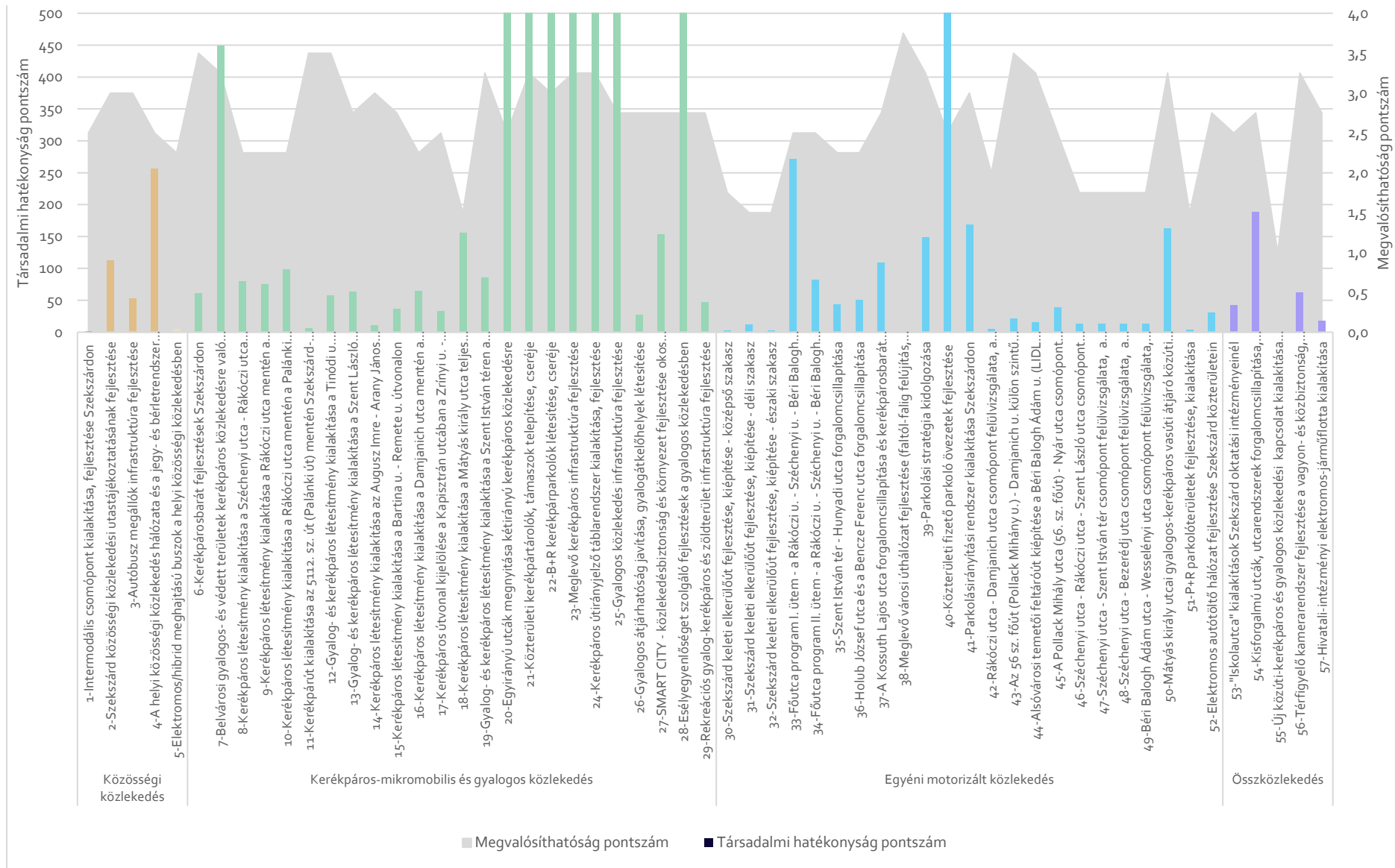


2. ábra Projektek értékelésének főbb lépései (saját szerkesztés)

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

A projektek értékelési eredményét a következő ábra foglalja össze. A menedzsment eszközökhöz kapcsolódó projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság tekintetében nem kerültek értékelésre.

A projektértékelés eredményeit bemutató ábra két fő dimenzióban mutatja az eredményeket: a társadalmi hatékonysági pontszámokat a bal oldali tengelyen látható pontszámskála alapján a színes oszlopok jelenítik meg, míg a megvalósíthatósági értékeket a jobb tengelyen ábrázolt mértékek szerint a halmozott szürke terület jelzi.



3. táblázat Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye (menedzsment projektek nélkül)

A **közösségi közlekedés halmazba** tartozó projektek vegyes képet mutatnak, vannak társadalmilag hatékonyabb és kevésbé hatékony projektek is, a megvalósíthatóságuk azonban kifejezetten magas értéket ér el. Kifejezetten kedvező a helyi közforgalmú közlekedés hálózati és jegy/bérletrendszerének fejlesztését célzó projekt. Az intermodális csomóponti fejlesztés megvalósíthatóság szempontjából jelentős előrelépést mutathat, azonban magas költségigénye miatt a társadalmi hatékonysága minimális.

A **kerékpáros–mikromobilis és gyalogos közlekedési halmaz** projektjei kiemelkedő eredményeket értek el mindkét dimenzióban. Ezek között jelennek meg az egyszerű beavatkozásokat reprezentáló fejlesztések: pl. kerékpártámaszok, B+R parkolók kialakítása, egyirányú utcák kétirányú kerékpározásra való kialakítása, vagy a biciklis útirányjelzések fejlesztése, valamint az esélyegyenlőségű közlekedést segítő kiépítések a gyalogos létesítményeknél. A közlekedési mód tehát egyszerre jelent alacsony költséggel megvalósítható és széles társadalmi támogatottságot élvező beavatkozásokat. A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése rövid távon is kézzelfogható eredményeket hoz a fenntartható mobilitás területén.

Az **egyéni motorizált közlekedési halmaz** projektjei jóval alacsonyabb társadalmi hatékonysági értékeket értek el, megvalósíthatóságuk ugyanakkor mérsékelt. E két mutató együttes értelmezése alapján elmondható, hogy ide tartoznak a magasabb költségű projektek, melyek társadalmi hatékonysága emiatt alacsonyabb szintet ér el. Mindezeket túl az egyéni motorizált projektek közül kiemelkedik a közterületi fizető parkoló övezet fejlesztése projekt, de a parkolási stratégia és parkoláspolitikai rendszer fejlesztések eredményei sem alacsonyak. Érdemes külön szót említeni a Főutca program ütemeiről, mivel az értékelés alapján nagyon előkelő helyet képviselnek az egyéni motorizált közlekedési módban. Ugyanakkor az egyéb forgalomcsillapítások, és faltól-falig történő közterület felújítások sem elhanyagolhatóak.

Az **összközlekedési** projektek, azaz egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztésének társadalmi hatékonysági pontszáma ugyan nem túl magas, de a megvalósíthatóságuk a 2,5–3,5 közötti értékekkel normál mértéket képvisel. Mindez arra utal, hogy az

alapfeltételek nagyrészt rendelkezésre állnak, ugyanakkor a finanszírozási keretek még intézkedést igényelnek.

Nem csak az összközlekedési projektek közül, de az összes projekt közül is a legalacsonyabb értékeket - mind társadalmi hasznosság, mind megvalósíthatóság tekintetében – az 55. sz., azaz az Új közúti-, kerékpáros és gyalogos kapcsolat kialakítása a Szekszárd-Séd patak lefedésével projekt mutatja.

A MOBILITÁSI TERV (SUMP 2.0) MEGVALÓSÍTÁSA

INDIKÁTOROK, MONITORING

Annak érdekében, hogy a különböző beavatkozások, valamint az egyes projektek megvalósítása kapcsán mérhető legyen, hogy azok mennyiben járultak hozzá a SUMP célok eléréséhez, szükséges stratégiai indikátorokat képezni és ez alapján követni a helyzet alakulását.

SUMP indikátor	értékelési gyakoriság	mértékegység	kiinduló érték 2025	célérték 2030-ig	adatforrás
1 helyi közösségi közlekedéssel utazók száma munkanap	évente	fő/nap	nincs adat	növekszik	szolgáltatói/önkormányzati utasszámlálás
2 új és/vagy fejlesztett buszmegállók száma	évente	db	0	5	szolgáltatói/önkormányzati nyilvántartás
3 újonnan épített és korszerűsített járdák hossza	évente	km	0	20	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
4 új és fejlesztett gyalogátkelőhelyek száma	projekt előtt és után, illetve évente	db	0	5	projekt dokumentáció(k) és felmérés alapján - önkormányzati nyilvántartás
5 megújított közterek nagysága	projekt előtt és után, illetve évente	m2	0	növekszik	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
6 kerékpározható útvonalak aránya a teljes városi közúthálózathoz képest	projekt előtt és után, illetve évente	%	nincs adat	növekszik	projekt dokumentáció(k) és felmérés alapján - önkormányzati nyilvántartás
7 új korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek száma	projekt előtt és után, illetve 5 évente	db	0	2	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
8 új elkerülő úti kapcsolatok hossza	projekt előtt és után, illetve 5 évente	km	0	2,4	projekt dokumentáció(k) alapján
9 új és fejlesztett kőzetek hossza	projekt előtt és után, illetve évente	km	0	3,7	projekt dokumentáció(k) alapján
10 közterületi térfigyelő kamerák száma	projekt előtt és után, illetve évente	db	nincs adat	növekszik	rendőrségi és/vagy önkormányzati nyilvántartás
11 személyi sérülések balesetek száma	évente	db	52	csökken	KSH / Webbal / rendőrségi statisztika
12 általános iskolába gyalogosan, kerékpárral és közösségi közlekedéssel járók aránya	5 évente	%	nincs adat	növekszik	önkormányzati felmérés (kikérdezés) alapján
13 társadalmi elégedettség a város mobilitási élıhetőségére nézve	projekt előtt és után, illetve 5 évente	skálán meghatározva 1-5 pontszám között	módszertan meghatározandó	növekszik	közvéleménykutatás

4. táblázat Szekszárd SUMP 2.0 indikátorok

A monitoring tevékenység az indikátorok rendszeres (meghatározott időközönkénti) mérését, azok kívánt állapothoz való viszonyítását, továbbá a kívánt állapottól való elmaradás esetén a beavatkozásra való javaslattevést foglalja magában.

A monitoring megvalósítása az önkormányzat felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – **a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak.** Éppen ezért elkülönített forrást célszerű biztosítani rá, amelyet jelen SUMP 2.0 projektnél a 60. számú: Adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring c. projekt képviseli.

CSELEKVÉSI TERV

A SUMP 2.0 városi közgyűlési elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek meghatározása. Ehhez kulcsfontosságú olyan munkatárs kijelölése, megnevezése, aki – vélhetően meglevő feladatai mellett - felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és az érintett szervezetek általi feladatok koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért.

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Tekintettel a korábbiaknál is gyorsabban változó világgazdasági és politikai környezetre a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb. A bizonytalanságok kezelése érdekében elengedhetetlen a költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározása az adott projektek részletes tervezésekor, a javasolt megvalósítási ütemterv figyelembevételével.

A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkel, melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források lehívhatók.

SUMP 2.0 INTÉZKEDÉSI ÜTEMTERV

A SUMP ütemterve a projektek értékeléseinek eredményei alapján került összeállításra. A projektek társadalmi hatékonyságának és megvalósíthatóságának értékelése alapján optimális megvalósításra kell törekedni, és ennek értelmében prioritási csoportokat azonosítunk. A vizsgálati kritériumok között a társadalmi hatékonysági pontszám, valamint a megvalósíthatóság pontszáma játszik központi szerepet, melyek alapján az egyes **projektek három prioritási kategóriába kerültek besorolásra:**

- A projektek prioritizálásának **I. prioritási csoportjába** a társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kielégítő projekteket soroljuk. A társadalmi hatékonyság tekintetében a legalább 300 pontot, a megvalósíthatóság kapcsán a minimum 2,4 pontot meghaladó projektek sorolhatók az I. prioritási csoportba.
- A **II. prioritási csoportban** szerepelnek a társadalmi hatékonyságra 80-300 pont közötti és a megvalósíthatóságra a 1,5 pont feletti pontértéket megjelenítő projektek.
- Végül a **III. prioritási csoportban** kapnak helyet az előző két prioritási csoportba nem besorolható projektek, amelyek többnyire távlati beavatkozási lehetőségként értékelhetők.

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
I. Prioritási csoport				
21.	Közterületi kerékpártárolók, támaszok telepítése, cseréje	2 084,60	3,25	0,72
24.	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása, fejlesztése	1 212,27	3,25	3,00
25.	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	2 111,57	2,75	3,49
22.	B+R kerékpárparkolók létesítése, cseréje	1 130,49	3,00	2,40
23.	Meglevő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	530,93	3,25	40,00
20.	Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros közlekedésre	567,19	2,50	10,16
28.	Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a gyalogos közlekedésben	565,73	2,75	25,00
40.	Közterületi fizető parkoló övezetek fejlesztése	708,09	2,50	24,05
7.	Belvárosi gyalogos- és védett területek kerékpáros közlekedésre való megnyitása	450,00	3,25	19,05
II. Prioritási csoport				
27.	SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel	154,12	2,75	60,96
39.	Parkolási stratégia kidolgozása	148,75	3,25	25,40

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
41.	Parkolási irányítási rendszer kialakítása Szekszárdon	169,00	3,00	80,00
2.	Szekszárd közösségi közlekedési utastájékoztatásának fejlesztése	113,15	3,00	25,00
54.	Kisforgalmú utcák, utcarendszerek forgalomcsillapítása, kerékpárosbarát kialakítása	189,14	2,75	48,26
33.	Főutca program I. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béni Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (I. ütem)	271,26	2,50	102,87
4.	A helyi közösségi közlekedés hálózata és a jegy- és bérletrendszer fejlesztése	256,49	2,50	85,00
34.	Főutca program II. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béni Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (II. ütem)	82,50	2,50	338,25
10.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Palánki út - Bor u. között	98,86	2,25	130,87
19.	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent István tér és az Arany János u. között	86,21	3,25	30,38

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
37.	A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása és kerékpárosbarát átalakítása	108,85	2,75	78,17
18.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Mátyás király utca teljes hosszában a Rákóczi utcától a Bogyiszlói útig	155,73	1,50	60,24
50.	Mátyás király utcai gyalogos-kerékpáros vasúti átjáró közúti gépjárműforgalomra történő megnyitásának vizsgálata	163,33	3,25	19,05
8.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Széchenyi utca - Rákóczi utca mentén a Szent István tér-Damjanich u. (5113. j.u.) között	80,47	2,25	160,78
III. Prioritási csoport				
11.	Kerékpárút kialakítása az 5112. sz. út (Palánki út) mentén Szekszárd-Palánk városrészhez	5,97	3,50	1 524,00
12.	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Tinódi u. folytatásában az Augusz Imre u. - Széchenyi u. között	57,54	3,50	29,79
44.	Alsóvárosi temetői feltáróút kiépítése a Béri Balogh Ádám u. (LIDL parkoló mellett) - Tartsay	15,30	3,25	300,00

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
	Vilmos u. körforgalom (OBI parkoló) között			
3.	Autóbusz megálló infrastruktúra fejlesztése	52,53	3,00	100,00
13.	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent László utcában a Széchenyi utca - Kadarka u. között	63,27	2,75	57,21
14.	Kerékpáros létesítmény kialakítása az Augusz Imre - Arany János utca útvonalon, a Tinódi utcától a Wesselényi u. - Alkotmány u. (Vízvilág játszótér) között	11,40	3,00	159,45
15.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Bartina u. - Remete u. útvonalon	36,78	2,75	54,39
16.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Damjanich utca mentén a Rákóczi utca és az 56. sz. út (Pollack Mihály utca) között	65,07	2,25	144,17
17.	Kerékpáros útvonal kijelölése a Kapisztrán utcában a Zrínyi u. - Rákóczi u. között	33,59	2,50	85,08
1.	Intermodális csomópont kialakítása, fejlesztése Szekszárdon	0,80	2,50	10 000,00
26.	Gyalogos átjárhatóság javítása, gyalogátkelőhelyek létesítése	26,91	2,75	337,82

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
29.	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése	47,22	2,75	31,75
30.	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - középső szakasz	3,06	1,75	10 650,00
31.	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - déli szakasz	11,67	1,50	6 527,80
32.	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - északi szakasz	3,36	1,50	24 782,78
35.	Szent István tér - Hunyadi utca forgalomcsillapítása	43,74	2,25	216,15
36.	Holub József utca és a Bencze Ferenc utca forgalomcsillapítása	50,85	2,25	185,93
38.	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (faltól-falig felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció)	0,75	3,75	6 489,00
43.	Az 56 sz. főút (Pollack Mihály u.) - Damjanich u. külön szintű csomópont útirányjelzéseinek fejlesztése	21,93	3,50	107,95
53.	"Iskolautca" kialakítások Szekszárd oktatási intézményeinél	42,45	2,50	121,92
52.	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése Szekszárd közterületein	30,76	2,75	190,50
42.	Rákóczi utca - Damjanich utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési	4,88	2,00	508,00

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
	környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése			
5.	Elektromos/hibrid meghajtású buszok a helyi közösségi közlekedésben	5,19	2,25	2 000,00
45.	A Pollack Mihály utca (56. sz. főút) - Nyár utca csomópont forgalombiztonsági fejlesztése	38,57	2,50	209,55
56.	Térfigyelő kamerarendszer fejlesztése a vagyon- és közbiztonság, forgalombiztonság érdekében	61,87	3,25	45,72
6.	Kerékpárosbarát fejlesztések Szekszárdon	61,58	3,50	600,00
9.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Damjanich u. (5113. j.u.) - Palánki út között	75,30	2,25	171,83
57.	Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása	18,42	2,75	74,70
46.	Széchenyi utca - Rákóczi utca - Szent László utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	13,63	1,75	508,00

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
47.	Széchenyi utca - Szent István tér csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	13,63	1,75	508,00
48.	Széchenyi utca - Bezerédj utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	13,63	1,75	508,00
49.	Béri Balogh Ádám utca - Wesselényi utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	13,63	1,75	508,00
51.	P+R parkolóterületek fejlesztése, kialakítása	4,15	1,50	1 460,50
55.	Új közúti-kerékpáros és gyalogos közlekedési kapcsolat kialakítása a Szekszárd Séd patak	0,31	1,00	2 159,00

Az I. prioritási csoport jellemzően a megvalósításra legoptimálisabb beavatkozásokat tartalmazza, ilyenek az alacsony költségigényű, nagy hasznosságú és megvalósításra már előkészített projektek.

A II. prioritási csoportba foglalnak helyet azok a projektek, amelyek megvalósíthatósági pontszáma magas, de magasabb beruházási költségükből adódóan a társadalmi hasznosság pontszáma alacsonyabb. Megtalálható ezek között közösségi közlekedés fejlesztést tartalmazó

Ssz.	Projekt megnevezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
	zártrendszerű átépítésével (lefedésével)			
58.	Közösségi kampányok a mobilitás, forgalombiztonság, fenntartható közlekedés témakörében	0	0	36,00
59.	Iskola mobilitási kampányok	0	0	9,00
60.	Adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring	0	0	3,00
61.	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	0	0	45,00
Végösszeg				72 823,10

5. táblázat Projekt prioritási csoportok a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (nem értékelve a menedzsment jellegű projekteket)

beavatkozás (pl. utastájékoztató fejlesztés, vagy hálózati és tarifát érintő fejlesztés).

A II. projektcsoportban is számos gyalogos, kerékpáros és mikromobilis projekt kapott helyet (pl. ebben jelenik meg az engedélyes és kiviteli tervvel rendelkező Palánki út menti kerékpárút kiépítés, vagy az „Okos” eszközös fejlesztések is). Az egyéni motorizált közúti közlekedéssel összefüggésben itt kell kiemelni a Főutca program ütemezett - két

mélységű tartalommal - megvalósításra javasolt forgalomcsillapítását, valamint az egyik összközlekedési projektet, a kisoralmú utcák kerékpárosbarát kialakítását – az utcák forgalomcsillapítással vegyítve.

A **III. prioritási csoportba** kerültek az előző csoportokba nem besorolható projektek. A legtöbb egyéni motorizált közúti közlekedési projekt ezen csoportban jelenik meg. De olyan projektet is tartalmaz a csoport, amely már támogatást nyert, ugyanakkor magas költséget ölel fel (a 6. Kerékpárosbarát fejlesztések Szekszárdon c. projekt). Az összközlekedési beavatkozások közül külön szükséges megemlíteni az „Iskolautca” fejlesztéseket, amely során először egy pilot projektfejlesztés javasolt a Dienes Valéria általános iskolánál a Szent-Györgyi Albert utca környezetében. Továbbá ebben a csoportban jelenik meg a térfigyelő kamerarendszer fejlesztés. A közösségi közlekedés szempontjából az 1. Intermodális csomópont kialakítása, fejlesztése, vagy az 5. Elektromos/hibrid meghajtású buszok beszerzése projektek éppen magas beruházási költségük miatt jelenik meg a III. prioritási csoportban, mivel ezek forrásának megteremtése igencsak jelentős erőfeszítéseket igényel, ugyanakkor mindenképpen javasolt előre lépések lehetnek.

Itt kell ismét szót említeni az 55. projektről, a **Szekszárd-Séd patak lefedésével kiépítendő közúti-gyalogos és kerékpáros kapcsolati fejlesztésről, amely a teljes projektlistában a legkedvezőtlenebb értékelést érte el, ami felveti az 55. projekt realitásának újragondolását.** Szakmai tapasztalatokra alapozva az újragondolás olyan irány felé lenne szükséges, hogy **a közút helyett csak a gyalogos és kerékpáros létesítmény fejlesztése** valósuljon meg a **Szekszárd-Séd patak, mint rekreációs terület meghagyásával, a patak mindkét oldalán.**

Összegzésül elmondható, hogy a fenti prioritási csoportok képviselik azt az ütemezést, hogy az adott beavatkozás megvalósítása milyen prioritással javasolható. Ugyanakkor ettől természetesen bármely döntéshozó eltérhet, mivel egy-egy projekt megvalósítását számos olyan körülmény is befolyásolhatja, amely vagy jelentős kihatással van az adott projekt szükségességének időzítése folytán, vagy előre nem volt látható és nyomatékkaal bír a projekt tervezett kialakítására.

A kedvező eredményű projektek a prioritási ütemezésüktől függően elindíthatók, a kedvezőtlenek tartalma felülvizsgálható, a

hatékonyságuk, megvalósíthatóságuk javítható. Ezen kívül az elkészítésre és a forrásbiztosításra vonatkozóan is további lépések tehetők.

KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A költségterv célja a vizsgált projekthalmazok beruházási költségeinek prioritási csoportok szerinti bemutatása.

	I. prioritási csoport (bruttó mFt)	II. prioritási csoport (bruttó mFt)	III. prioritási csoport (bruttó mFt)	ÖSSZESEN (bruttó mFt)
Egyéni motorizált közlekedés	24	644	53 660	54 328
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	104	443	3 195	3 743
Közösségi közlekedés	0	110	12 100	12 210
Összközlekedés	0	48	2 401	2 450
Menedzsment	48	45	0	93
MINDÖSSZESEN	176	1 290	71 357	72 823

6. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft)

A finanszírozási tervben az egyes projektekkal kapcsolatban **jelenleg rendelkezésre álló információk alapján** kerültek meghatározásra a lehetséges finanszírozási források:

- Finanszírozással várhatóan rendelkező projektnek tekinthetők azok, melyek megvalósításának forrása várhatóan rendelkezésre áll önkormányzati, EU-s, központi költségvetési vagy egyéb forrásból.
- A Finanszírozással nem rendelkező projektnek azok, amelyek megvalósítása érdekében további fejlesztési forrás bevonása szükséges. Az alábbi táblázat az önkormányzati, illetve az önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektelemek becsült összköltségét mutatja be finanszírozási forrás szerint.

Kompetencia	I. prioritási csoport (bruttó mFt)	II. prioritási csoport (bruttó mFt)	III. prioritási csoport (bruttó mFt)
Állam	0	0	1 524
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	0	0	1 524
Állam és önkormányzat	0	25	708
Egyéni motorizált közlekedés	0	0	108
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	0	0	600
Közösségi közlekedés	0	25	0
Önkormányzat	20	56	2 678
Egyéni motorizált közlekedés	0	25	2 389
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	20	30	189
Közösségi közlekedés	0	0	100
MINDÖSSZESEN	20	81	4 910

7. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)

A fenti táblázatokból látható, hogy a finanszírozással rendelkező, vagy várhatóan rendelkező projektek többségében önkormányzati kompetenciába tartoznak. Ugyanakkor közel azonos költséget képviselnek az állami vagy közös (állami és önkormányzati) kompetencia szerinti projektek, amelyek pl. támogatást nyert, vagy már megfelelő előkészítéssel, vagy döntési helyzettel rendelkező projektek okán jelennek meg.

Kompetencia	I. prioritási csoport (bruttó mFt)	II. prioritási csoport (bruttó mFt)	III. prioritási csoport (bruttó mFt)
Állam	0	0	41 961
Egyéni motorizált közlekedés	0	0	41 961
Állam és önkormányzat	27	19	14 167
Egyéni motorizált közlekedés	0	19	1 670
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	27	0	338
Közösségi közlekedés	0	0	10 000
Összközlekedés	0	0	2 159
Önkormányzat	129	1 190	10 319
Egyéni motorizált közlekedés	24	599	7 533
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	57	413	544
Közösségi közlekedés	0	85	2 000
Összközlekedés	0	48	242
Menedzsment	48	45	0
MINDÖSSZESEN	156	1 209	66 447

8. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)

A finanszírozással nem rendelkező projektek többsége állami kompetenciába tartozik. Ez természetes is, hiszen a legnagyobb költségigényű projektek állami beruházásban jelentkezők, a nagyobb projektelemek előkészítése és megvalósítása is meghaladja az önkormányzati kereteket. Emellett számos projektelem megvalósítása az önkormányzati kereteken belül lehetséges, amennyiben azokra forrás biztosítottá válik.

A SUMP 2.0 TÁRSADALMI EGYEZTETÉSE, ELFOGADÁSA ÉS TOVÁBBI ÉLETÚTJA

A szakmai egyeztetések végig kísérték a jelen dokumentum megszületését. **A szélesebb körű társadalom bevonására nyílt egyeztetés keretében került sor 2025. novemberének első három hetében.** Ennek során nem csak a szakmai, civil és egyéb szervezeteknek, hanem bárkinek lehetősége adódott egyrészt megismerni ezt a stratégiai anyagot, másrészt észrevételt tenni. A beérkezett általános és részletes észrevételek többsége a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos, ösztönözve, javasolva a biztonságos biciklizést megteremtő kialakításokat, intézkedéseket. A véleményezők a keleti elkerülőút tervezett kialakítása mellett a város útjainak forgalomcsillapítási témakörében és csomóponti átalakításokkal kapcsolatosan is több visszajelzést adtak. Ezek figyelembevételével került sor a SUMP 2.0 véglegesítésére, illetve Szekszárd MJV Közgyűlése általi elfogadásra.

Ugyanakkor egy városi SUMP nem lehet örökérvényű. Szekszárd demográfiai-, gazdasági körülményeinek változása, a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat. Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálatát meghatározott időközönként megtenni, amihez a bemenő adatokat a monitoring tevékenység szolgáltatja.



A SUMP 2.0 dokumentum Szekszárd Közgyűlésének jóváhagyásával nem ér véget a Mobilitási terv életciklusa, a kitűzött célok megvalósulásának folyamatos nyomon követésével és a terv rendszeres felülvizsgálatával a **Mobilitási terv a város közlekedési fejlesztéseire hosszú ideig irányítónak szolgálhat.** Szekszárd esetében a **SUMP felülvizsgálatot** – a fejlesztésekhez és az ütemezéshez igazodva – **minimum 3, de maximum 5 évenként javasolt megtenni**, azaz 2030-ig mindenképpen.

Így a SUMP 2.0 dokumentum elkészítése a további kezdetét jelenti a város összehangolt mobilitási-, közlekedésfejlesztési folyamatának, mintsem a végét.



3. ábra Városi mobilitási jövőképek a szakpolitikai intézkedések jellemző típusaival (forrás: Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához második kiadás)

2. BEVEZETÉS

2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJA ÉS A JELEN FELÜLVIZSGÁLAT MIBENLÉTE

A városokban egyre nagyobb kihívást jelentenek a forgalmi torlódások, a közlekedésből eredő károsanyag kibocsátás és a zajterhelés, illetve a közlekedési balesetek. A mobilitás kezelése és a város hatékony működtetése egyre nehezebb feladat elé állítja a városvezetőket, problémaként jelentkezik az is, hogy a városi mobilitás még mindig erősen támaszkodik a hagyományos tüzelőanyaggal működő személyautókra a környezetkímélő, energiatakarékos rendszerek helyett. A fenntartható város megvalósíthatóságának fontos alapfeltétele a hatékony közösségi közlekedés, valamint a nem motorizált kerékpáros, mikromobilis és a gyalogos közlekedés is.

A városi mobilitáshoz kapcsolódó kihívások kezelését már nem a hagyományos módokon célszerű megközelíteni, hanem ritmusváltásra van szükség a fenntarthatóbb fejlődés, a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszerekkel kapcsolatos célok teljesülése érdekében.

Szekszárd MJV 2019-ben készítette el korábbi Fenntartható Városi Mobilitási Tervét (továbbiakban SUMP 1.0), melynek generáltervezője a Global terv Kft. és az InnoStruktúra Kft., közreműködő tervezők: Mobil City Bt., INNOQUALEA Kft., Makadám 2000 Kft. Jelen **Mobilitási terv feladata** ezen **előzmény dokumentum feldolgozása, az eltelt időszak alapján a változások aktuális követése, a felülvizsgálat, illetve a meghatározott célkitűzésekkel, projektekkel elért eredmények összegzése, a jelenleg fennálló problémák azonosítása.**

A keretfeltételek és a megkötések miatt nem volt mód minden tekintetben frissített komplex anyag elkészítésére (elsősorban a nyári időszakból adódóan, valamint a rendelkezésre álló időtartam alatti adatfelvételek elmaradása miatt). A Mobilitási terv frissítése kapcsán újragondolásra kerül a Cél és eszközrendszer, a SUMP projektek, mely

aktualizált projektek értékelése is megtörténik. Majd mindezek alapján meghatározásra kerül az aktualizált Mobilitási terv (továbbiakban SUMP 2.0) megvalósítása érdekében a cselekvési terv, azaz a projektek prioritizálása alapján javasolható intézkedések sorozata, ütemezése és azok költségeinek, finanszírozhatóságának ismérvei. Végül a beavatkozásokat jelentő kockázatok is számbavételre kerülnek.

2.2. A MOBILITÁSI TERVEZÉSRŐL RÖVIDEN

ALAPFOGALMAK

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv szöveggörnyezetében használt alapfogalmak, kifejezések, rövidítések a dokumentum 2. Mellékletében – Fogalomtár - kerülnek kifejtésre. Ugyanakkor néhány fontos alapfogalmat a dokumentum közérthetősége érdekében itt is kiemelünk:

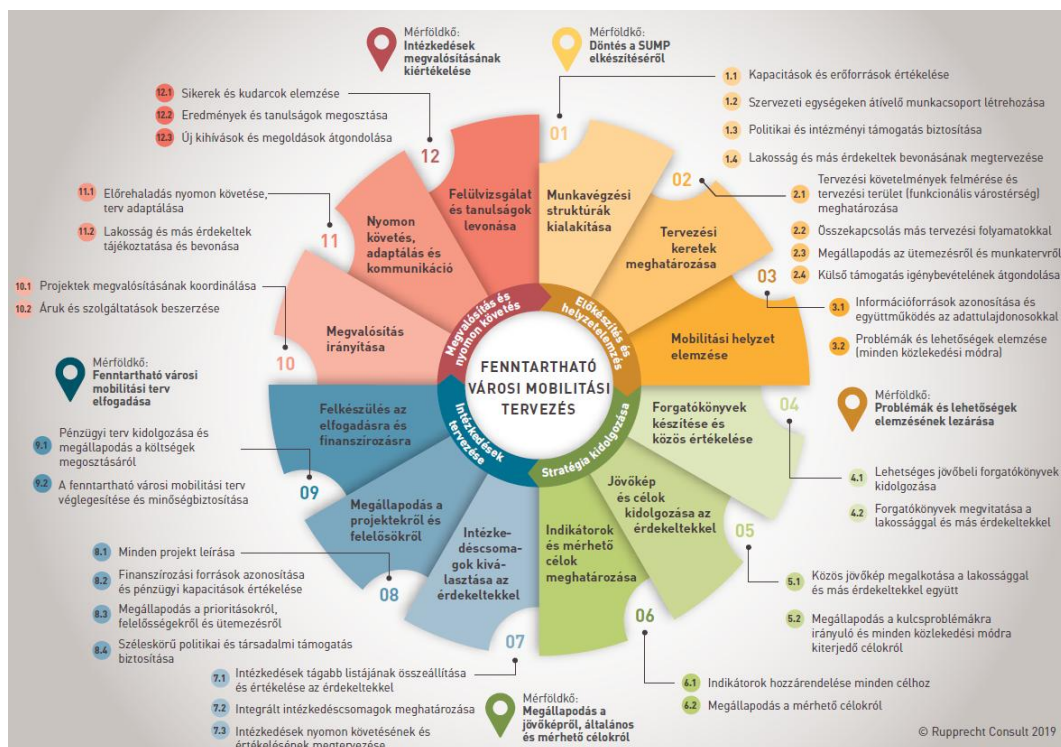
- **MOBILITÁS:** a mobilitás eredetileg mozgékonytságot, mozgásképességet jelent, a SUMP-ban a felmerülő helyváltoztatási, közlekedési igények általános, összefoglaló fogalmaként használjuk, függetlenül attól, hogy a helyváltoztatás milyen indokkal, hol, mikor és milyen eszközzel valósul meg.
- **KÖZLEKEDÉSI MÓDOK:** a közlekedés eszköze szerint a **motorizált egyéni közúti közlekedés** (személygépjárművel végzett utazások), a **nem motorizált egyéni közlekedés** (gyaloglás és kerékpározás, mikromobilitás), a **közösségi közlekedés** és azon belül ez esetben a vasúti, az autóbusszos közúti, vagy a légi (esetleg vízi) közlekedés.
- **KÖZLEKEDÉSI CSOPORTOK (SZEGMENSEK):** a közlekedés alanya (személy- vagy áruszállítás), a helyváltoztatás-, szállítás távolsága (települési helyi, elővárosi vagy országos) és a fent említett közlekedési mód alapján képzett csoportok, mint pl. helyi (települési) közösségi közlekedés, elővárosi, regionális, illetve országos közforgalmú személyszállítás, ahol a két utóbbit távolsági közösségi közlekedésnek is nevezzük, továbbá a városi áruszállítás.

TERVEZÉSI FOLYAMAT

A Mobilitási tervek kidolgozásához és végrehajtásához készített európai uniós módszertan a tervezést önmagába visszatérő, ciklikus folyamatként határozza meg. A SUMP életciklusa, a kitűzött célok megvalósulásának folyamatos nyomon követésével és a terv rendszeres felülvizsgálatával a Mobilitási terv a város közlekedési fejlesztéseihez hosszú ideig iránytűként szolgálhat.

Szekszárd esetében 2025-ben a nyomon követés és a tanulságok levonásának fázisa szerinti feladatok jelentkeznek, amely a 2019-es SUMP dokumentum újragondolását és a felülvizsgálat általi kiigazítását jelenti.

A mobilitási tervezés során fontos szempont az **érdemi partnerség** megvalósítása a tervezés és a megvalósítás fázisában egyaránt.



Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is nagyobb legitimitációt nyer, elfogadottsága támogatottsága erősödik. A szakmai egyeztetések végig kísérték a jelen dokumentum megszületését. Ennek keretében figyelembevételre kerültek a korábban a lakosságtól származó problémák, melyek feldolgozása történik a SUMP 2.0 mobilitási tervezésekor. A tájékoztatás elsődleges eszköze a városi honlap, ahonnan bárki folyamatosan tájékozódhat a fenntartható mobilitás tervezés előrehaladásáról, főbb eredményeiről.

A szélesebb körű társadalom bevonására **nyílt egyeztetés** keretében került sor **2025. november első három hetében**, melynek során a helyi lakosság, a közvetlenül megkeresett szakmai, civil és egyéb szervezetek észrevételt tehettek a Mobilitási tervvel kapcsolatosan. A beérkezett általános és részletes észrevételek többsége a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos, ösztönözve, javasolva a biztonságos biciklizést megteremtő kialakításokat, intézkedéseket. A véleményező a keleti elkerülőút tervezett kialakítása mellett a város útjainak forgalomcsillapítási témakörében és csomóponti átalakításokkal kapcsolatosan is több visszajelzést adtak. Mindezek figyelembevételével került sor a dokumentum véglegesítésére, amelynek jóváhagyása a városi Közgyűlés által 2025. évben várható.

4. ábra A SUMP tervezési ciklus 4 fő tevékenységére és annak 12 fő lépése (forrás: Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához második kiadás)

ADATHÁTTÉR

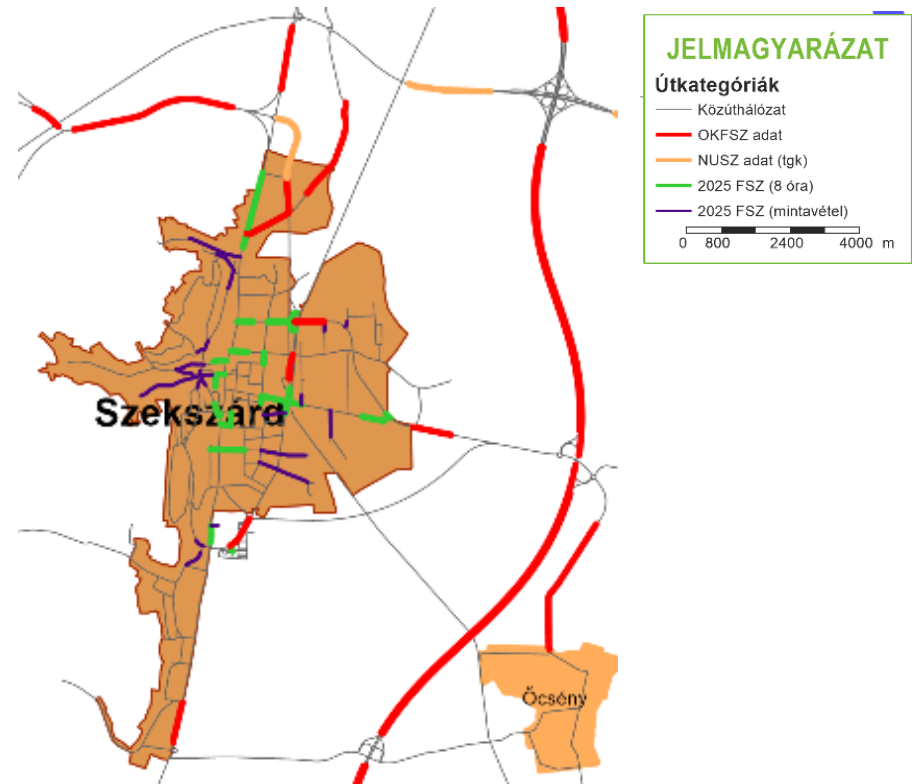
A SUMP épít Szekszárd, a Szekszárdi kistérség, Tolna vármegye, illetve az ország meglévő koncepcióira, stratégiai dokumentumaira, különböző terveire, az azokban összegyűjtött és a mobilitás tervezés során releváns, használható adat- és információ tartalomra.

Mindezek mellett figyelembe veszi valamely szervezet /intézmény/ egyéb érintett nyilvántartása alapján rendelkezésre álló adatait, mint pl.:

- A Központi Statisztikai Hivatal éves adatai és 2022-es népszámlálási adatbázisa
- az Önkormányzatnál rendelkezésre álló alapadatok és adatbázisok
- a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Országos Közúti Adatbank adatai
- a városi szolgáltatók és üzemeltető cégek, mint a közösségi közlekedésért felelős szolgáltatók adatai
- további egyéb, szakemberektől származó, vagy pl. helyi szervezetek mennyiségi és minőségi adatai, információi
- Tervező helyszíni tapasztalati információi.

A fentiek alapján a Mobilitási terv felülvizsgálata során – a tervezési időtartam alapján, amelybe 2025. nyara is beleértendő - csak a szükséges mértékű új adatgyűjtésre került sor az alábbiak szerint:

- Forgalomfelvétel keretében közúti forgalomszámlálás történt 2025.06.04 és 06.11-12. napokon: 16 helyszínen 2x4 órás felvétel, 30 keresztmetszeten rövid idejű mintavételes felvétel készült.
- Rendelkezésre állnak a 2019.01 hónapban végzett korábbi forgalomszámlálások (26 helyszín, nagyrészt 3 órás minta felvétel) adatai.
- Felhasználásra került a Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2023. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” kiadvány és a 2024. évi kiadvány előzetes adatai, a NUSZ Zrt. értékesítési adatai 2023-2024. évekre (tehergépjárművek, gyorsforgalmi és főutak külterületi szakaszai).



5. ábra Forgalmi adatok, 2025. évi forgalomfelvételek helyszínei (saját szerkesztés)

Tekintettel a mobilitási tervezési feladatokra, illetve azok meghatározott időtartamára – aminél a Helyzetértékelési munkafázis jelentős része 2025 nyári időszakára esett – a közösségi közlekedés utasforgalma kapcsán új felvételre nem került sor. Így csak a szolgáltatók által rendelkezésre álló adatok kerültek figyelembevételre. A megfelelő elemzések elvégzése érdekében a várost és közvetlen környezetét felölelő Forgalmi modell felállítására és használatára kerül sor. A modell figyelembe veszi a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (2014-2050) kidolgozása során felállított összközlekedési forgalmi modell Szekszárd és vonzáskörzetét érintő jellemzőit is, továbbá a 2025 tavaszán készített közlekedési felmérések eredményeit.

A 2019-ben feltárt problémák a jelen helyzetfeltárás alapján felülvizsgálatra kerülnek, melyek kapcsán az aktuális problémátartat a 3.4 A problémák összegzése című fejezet tartalmazza.

A helyzetrétékelés és a felvázolt kihívások alapján a SUMP 1.0 anyagban a következő fő stratégiai célok kerültek megfogalmazásra:

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

A célrendszerhez igazodva négy intézkedés-csomagot határozott meg a dokumentum, és ezen beavatkozási területek alá lettek besorolva az eszközök, illetve azok alá rendelve a konkrétumokat tartalmazó projektek.

A projektek értékelése költség-haszon elemzés alapján, a „fejlesztési különbözet” figyelembe-vételével készült, azaz a fejlesztési változat, illetve a fejlesztés nélküli állapot összevetésével. A hatások elemzését a Forgalmi modellből kinyerhető adatok segítették. A költség-haszon elemzés külön a közútfejlesztési projektekre, külön a kerékpárforgalmi projektekre került elvégzésre.

A projektek 3 ütemben kerültek besorolásra: I. ütem (1-5 év) 2025-ig; II. ütem (6-10 év) 2030-ig; valamint III. ütem (11-15 év) 2030 után. Az ütemezés alapját a projektek megvalósíthatósága (előkészítettség, társadalmi támogatottság, finanszírozási lehetőségek) és a társadalmi hasznosság eredményeként keletkezett rangsor képezte. Ennek figyelembevételével állt össze a költség- és finanszírozási terv.

Beavatkozási területek	Eszközök
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
Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése	• Kerékpárforgalmi hálózat bővítése • Közöségi kerékpározási rendszer létrehozása • Gyalogosfelületek arányának növelése • Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének fejlesztése
Közöségi közlekedés fejlesztése	• Utastájékoztató rendszerek fejlesztése • Akadálymentesítés teljes körű megteremtése • Megállóhelyek korszerűsítése • Igény-vezérelt szolgáltatás bevezetése • Jegyrendszer újradefiniálása
„Soft” módszerek alkalmazása	• Iskola mobilitási kampányok szervezése • Közöségi kampányok szervezése • Mobilitási munkacsoport létrehozása • Közös autóhasználat-sharing ösztönzése • Virtuális mobilitás (táv munka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása; • Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által

10. táblázat Beavatkozási területek és eszközök a SUMP 1.0 dokumentumban

3.2. A SUMP 1.0 JAVASLATOK MEGVALÓSULÁSÁNAK VIZSGÁLATA

A 2019-ben készített dokumentum projektjavaslatainak megvalósulási állapotát a következő táblázat foglalja össze.

A táblázatban feltüntetésre került a korábbi meghatározás során a megvalósítás 2019-ben tervezett ütemezése (I. / II. vagy III. ütem), az adott projekt költségkerete (2019. évi árképzés alapján).

A megvalósulás állapotát 2025. évre három helyzetre értelmeztük:

- teljes mértékben elkészült
- részben elkészült
- nem valósult meg

A projekttel kapcsolatos fontosabb információkat a megjegyzés rovat tünteti fel, valamint a Megrendelővel folytatott egyeztetésnek megfelelően előzetesen felmértük, hogy az adott projekt miként értelmezhető a jelen helyzetben, mennyiben lehetséges annak további figyelembevétele a SUMP 2.0 projektlista összeállításához.

Szükséges azonban itt kiemelni, hogy az alábbi táblázat nem értelmezhető a SUMP 2.0 aktuális projektlistájának, hanem a SUMP 1.0 dokumentumban megcélzott projektek megvalósulásának egyszerű helyzetképét összegzi.



Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem	(ezer Ft)	teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
I.1.	Közúti infrastruktúra fejlesztés									
1.	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)	X			1 300 000			X	Keleti elkerülő út, amelynek további részei a 2-3-4-5. projektek	aktuális egy projektként szerepel az állami építési beruházások rendjéről szóló 2023. évi LXIX. törvény szerinti ágazati beruházási tervek és a 2035. december 31. napjáig szóló állami beruházási keretprogram elfogadásáról szóló kormányhatározat 1. mellékletében
2.	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	X			400 000			X	Összefügg a 4. projekttel Csatlakozik a keleti elkerülő út középső részéhez (egyben értelmezendő az 1-2-3-4-5 projektek, mint ahhoz kiépítendő csatlakozó út)	
3.	Körforgalom építése az 56. sz. főútnál a Keleti elkerülő útra, direkt ággal déli irányból	X			400 000			X	Keleti elkerülő út, amelynek további részei az 1-2 és 4-5. projektek	
4.	Alkony utcai gyűjtőút és a keleti elkerülő út csomópontjában körforgalom építése	X			195 000			X	Keleti elkerülő út, amelynek további részei az 1-2-3 és 5. projektek	
5.	5113. j. út – Keselyűsi út csomópontban körforgalom építése	X			300 000			X	Keleti elkerülő út, amelynek további	

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
									részei az 1-2-3-4. projektek	
6.	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.)	X			80 000			X	Ez a projekt a 9. projekt részét képezi	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
7.	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.		X		730 000			X	Keleti elkerülő út déli része	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
8.	Gyűjtőút építése a Báticaszéki út és a Déli elkerülő út között		X		120 000			X	Azonos a 10. projekttel Csatlakozik a Keleti elkerülő út déli részéhez (egyben értelmezendő a 7-8-10 projektek, mint ahhoz kiépítendő csatlakozó út)	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
9.	Belvárosi átkelési szakasz forgalomcsillapítása, hat csomópont körforgalommá átépítésével, növénytelepítéssel, sávszámok csökkentésével, közterületrendezéssel		X		840 000			X	Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béri Balogh Ádám u. (észak-déli) tengely, a csomópontok átstruktúrálásával ezen projekt részét képezi a 6. projekt	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
10.	Gyűjtőút építése délen, a Déli elkerülő úttal párhuzamosan, a tervezett gazdasági területek feltárására			X	560 000			X	Azonos a 8. projekttel csatlakozik a keleti elkerülő út déli részéhez (egyben értelmezendő a 7-8-10 projektek, mint ahhoz kiépítendő csatlakozó út)	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
11.	Gyűjtőutak építése északon a vasútvonallal párhuzamosan, a tervezett gazdasági területek feltárására			X	760 000			X	Nem beaznosítható tartalmú projekt	szükségessége vizsgálandó
12.	Vasútállomás térségének fejlesztése (közterületrendezés)			X	100 000			X	A vasútállomás térségének fejlesztése 2025-ben előkészítés alatt: MÁV-Csoport projektjeként	aktuális
13.	Parkolási stratégia készítése	X		X	8 000			X	Nem egyértelmű, hogy miért szerepel a III. ütemben is.	aktualitása vizsgálandó

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
14.	Fizetőparkoló övezetek felülvizsgálata és felhasználóbarát kommunikációja	X			15 000			X	I. ütemben: A Szekszárdi Vagyongkezelő Kft. 2025 évi felülvizsgálata, előterjesztése alapján lehetséges a parkolási zónák átalakítása (két zónához képest több részre tagolás)	aktualitása vizsgálandó
15.	Parkolásiirányítási rendszer létrehozása			X	30 000			X	Összefügg a 13. projekttel (A parkolási stratégia alapján lehetséges a parkolásiirányítási rendszer bevezetésének megalapozása, hely/terület kijelölése és a bevezetés)	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
16.	P+R parkolófelület növelése		X		50 000			X	Összefügg a 12. és 13. projektekkal (A parkolási stratégia alapján lehetséges a P+R helyek kijelölése és az előkészítés, építés)	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
17.	ITS és „okos” megoldások alkalmazása	X	X	X	140 000			X	A projekt közutakat érintő pontos tartalma nem egyértelmű (nem beazonosítható tartalom)	aktualitása vizsgálandó
18.	Utak felújítása	X	X	X	1 400 000		X			aktualitása vizsgálandó
19.	Damjanich utca – Pollack Mihály utca csomópontjának teljes értékűvé kiépítése			X	300 000			X	A projekt közutakat érintő pontos tartalma nem egyértelmű (nem beazonosítható tartalom)	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
20.	Mátyás király utcai vasúti átkelő megnyitásának vizsgálata	X			5 000			X	A vasúti átkelőhely jelenleg gyalogos és kerékpáros forgalom átvezetésére kiépített. Közúti forgalom nem lehetséges. Ennek okán a javaslat a közúti forgalom számára történő kiépítés vizsgálata.	aktualitása vizsgálandó üteme átgondolást igényel
21.	K+R parkolók kijelölése az oktatási intézményeknél	X			3 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
22.	Körforgalmi csomópont: Rákóczi utca - Damjanich utca				n.a.			X	Jelenleg jelzőlámpás csomópont, kanyarodó sávokkal	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
23.	Körforgalmi csomópont: Széchenyi utca - Rákóczi utca - Szent László utca				n.a.			X	Jelenleg jelzőlámpás csomópont, kanyarodó sávokkal	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
24.	Körforgalmi csomópont: Széchenyi utca - Szent István tér				n.a.			X	Jelenleg jelzőlámpás csomópont, kanyarodó sávokkal	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
25.	Körforgalmi csomópont: Széchenyi utca - Bezerédj utca				n.a.			X	Jelenleg jelzőlámpás csomópont, kanyarodó sávokkal	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
26.	Körforgalmi csomópont: Béri Balogh Ádám utca - Wesselényi utca				n.a.			X	Jelenleg jelzőlámpás csomópont, kanyarodó sávokkal	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
27.	Körforgalmi csomópont: Béri Balogh Ádám utca - Szentgyörgyi Albert utca				n.a.			X	Jelenleg jelzőlámpás csomópont, kanyarodó sávokkal	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem	(ezer Ft)	teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
I.2.	Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztés									
28.	Palánki utca mentén (Rákóczi utca és Metalloglobus Fémipari és Kereskedelmi Zrt. között)	X			90 000	X			Megépült az 5112 j. út (Palánki u.) mentén, a Rákóczi u.-tól északi irányban a Sió felé a Szekszárd lakott terület vége helységnév tábláig.	
29.	Rákóczi utca mentén (Bor utca és Szent László utca között)		X		84 000			X	Önálló projekt, melynek egyik szakaszát a 44. projekt képezi.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
30.	Széchenyi utca mentén (Szent László utca és Szent István tér között)	X			20 000		X		előkészítése folyamatban	aktualitása vizsgálendő
31.	Szent László utca mentén (Kadarka utca és Augusz Imre utca között)	X			20 000			X	Két különböző beépítettségű szakasz: Kadarka u. - Rákóczi u. között; ill. Rákóczi u. - Augusz I. u. között (forgalomtól elzárt gyalogos terület)	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
32.	Damjanich utca mentén (Rákóczi utca és Pollack Mihály utca között)	X			20 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
33.	Csaba utca meghosszabbítása mentén (Mátyás király u. és Tinódi utca között)		X		15 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
34.	Szekszárdi-Séd mentén (Meglévő létesítmény és Zrínyi utca között)		X		22 000			X	A Szekszárdi-Séd mentén a Séd-patak nyílt szakasza mentén értendő, csatlakozva a Hunyadi u.-Bajcsy Zs.u. között meglévő gyalog- és kerékpárúthoz	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
35.	Pollack Mihály utca mentén (Tompai utca és Mátyás király utca között)		X		30 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
36.	Mészáros Lázár utca mentén (Bajcsy-Zsilinszky utca és Hunyadi utca között)		X		n.a.			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
37.	Holub József utca mentén (Hunyadi utca és Wesselényi utca között)		X		9 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
38.	Bencze Ferenc utca mentén (Wesselényi utca és Szent-Györgyi Albert utca között)		X		30 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
39.	Gemenci erdő felé kerékpáros kapcsolat kiépítése		X		300 000	X			Megépült az 51369 sz. út mentén (Keselyűsi út városon kívüli szakaszán, a Tolle-Tolna Tej Zrt. Telephelyétől a Gemenci erdő felé) önálló, egyoldali kétirányú kerékpárút.	

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
40.	Kerékpártárolók elhelyezése fontosabb úti céloknál	X			15 000		X		A Zöld Város program keretében telepítésre került néhány helyen korszerű, a kerékpár vázának rögzítését lehetővé tevő kerékpártámasz. A korábban létesült nem korszerű kerékpártámaszok cseréjére nem került sor.	aktuális
41.	Közösségi kerékpározási rendszer létrehozása			X	30 000			X		megtartása vizsgálandó a város léptékében külön (tanulmányterv keretében) vizsgálható a Közbringa rendszer szükségessége
42.	Gyalogosfelületek arányának növelése (városközpontban, egyéb nagyforgalmú célpontoknál)	X		X	30 000			X		aktualitása vizsgálandó
43.	Meglévő infrastruktúra burkolatának felújítása (gyalogos, kerékpáros)	X			100 000		X		A Zöld Város program keretében történtek burkolatfelújítások a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra vonatkozásában.	aktuális

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
44.	Rákóczi utca, északi szakasz (Kapisztrán utca – Bor utca) kerékpárút építése	X						X	Nem értelmezhető külön projektként, mivel része a 29. projektben azonosított fejlesztési szakasznak.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
45.	Forgalomtechnikai beavatkozások (Kossuth utcában kerékpáros nyom felfestése és az egyirányú utcák kétirányban kerékpározhatóvá tétele)	X			50 000			X	A KHT a Főutcán nem csak kerékpársávot, hanem kerékpárutat és a központi csendesített szakaszon külön vizsgálat alapján meghatározandó kerékpáros infrastruktúra létesítését tervezi.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
46.	Tinódi utcán kerékpárút építése (Széchenyi utca - Augusz Imre utca) és kerékpáros nyom kialakítása		X		8 000			X	A Szekszárdi-Séd mentén a Séd-patak zárt (lefedett) szakasza mentén értendő. Összefügg a 34. projekttel.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő
47.	Kisforgalmú utcák kerékpárosbarát kialakítása, főleg forgalomtechnikai beavatkozásokkal		X		40 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
48.	Kerékpársávok kijelölése a főutcán		X		18 000			X	A Béri Balogh Ádám u.-ban nem kerékpársáv, hanem gyalog- és kerékpárút épült meg (az út nyugati oldalán). A Rákóczi utcán tervezett kerékpáros fejlesztés a 29. projekt részét képezi. A Széchenyi utcában történő kerékpáros beavatkozás nem történt meg.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv alapján vizsgálendő

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem	(ezer Ft)	teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
I.3.	Közösségi közlekedés fejlesztése									
49.	Jegyrendszer modernizálása	X			10 000		X		2024.03.01-től közösségi közlekedést érintő új tarifarendszer jegyrendszer került bevezetésre hazánkban (ország- és vármegye bérletek). Ezen kívül a Volánbusz fejlesztések (jegyvásárlás mobil applikációval) elérhetőbbé tették a modern jegyvásárlást. Továbbá - az Önkormányzattal való tárgyalások alapján - a buszközlekedésben a közlekedési mobiljegy applikációban váltott jegyek és bérletek a helyi lakosság számára jelentős kedvezménnyel vehetők igénybe.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
50.	Utastájékoztatás fejlesztése	X			10 000		X		A MÁV Csoport fejlesztése révén web oldalon (utas.hu) keresztül, illetve a mobilapplikáció használatával elérhetők a szekszárdi helyközi autóbuszok valós idejű közlekedési adatai, a járművek helyzete. A helyi járatok esetében a megállóba az autóbuszok érkezésének időpontjairól lehet tájékozódni a menetrend alapján. A járműveken külső elektronikus kijelzők kerültek felszerelésre.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
51.	ITS és „okos” megoldások alkalmazása	X	X	X	75 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
52.	Helyi megállók fejlesztése	X			25 000		X		A szekszárdi megállók többségében korszerű, fedett utasváró létesítmény épült, egyes helyeken kamerás megfigyeléssel. Néhány nagyobb forgalmú szekszárdi megállóban elektronikus kijelzők kerültek telepítésre, de azoknál még nem a valós idejű információk jelennek meg.	aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
53.	Elektromos járművek beszerzési lehetőségének felmérése		X		3 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó
54.	Előnyben részesítés lehetőségének vizsgálata		X		5 000			X		aktualitása és a fejlesztés pontos tartalma vizsgálandó

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		(ezer Ft)	teljes mértékben elkészült	részben elkészült		
I.4.	„Soft” módszerek alkalmazása									
55.	Iskola mobilitási kampányok szervezése	X	X	X	30 000		X		Több országos és városi esemény kapcsán (pl. Mobilitási Hét) kifejezetten az iskolásoknak és szüleiknek szerveznek aktív kampányokat. A Rendőrség közreműködésével rendszeres iskolai foglalkozások keretében ismertetik meg a KRESZ és a megfelelő, biztonságos közlekedés alapjait.	aktualitása és a projekt pontos tartalma vizsgálandó
56.	Közösségi kampányok szervezése (forgalombiztonság, fenntartható közlekedés)	X	X	X	30 000		X		Az országos eseményekhez kapcsolódva kerültek megszervezésre szekszárdi közösségi kampányok.	aktualitása és a projekt pontos tartalma vizsgálandó
57.	Mobilitási munkacsoport létrehozása (civil és szakmai csoport, önkormányzati szakértők)	X			500			X		
58.	Polgármesteri hivatalban mobilitási felelős kijelölése	X			0			X	nem tekinthető projektnek (feladat)	

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
59.	Városközpont biztonságos gyalogos megközelíthetőségének vizsgálata	X			3 000			X		aktualitása és a projekt pontos tartalma vizsgálendő
60.	Iskolai koordinátorok kijelölése és kapcsolattartás	X			0			X		
61.	Nagyobb munkáltatói képviselőkkel való kapcsolatfelvétel, konzultációk		X		0			X	nem tekinthető projektnek (feladat)	
62.	Közös autóhasználat-sharing ösztönzése		X	X	10 000			X		
63.	Virtuális mobilitás (távmunka, e-vásárlás, e-közigazgatás, e-ügyintézés) támogatása	X		X	20 000		X		Városi szinten bár nem jellemzők kifejezett intézkedések a virtuális mobilitás támogatására, ugyanakkor a környezetben, a vállalatok napi munkavégzésében, a kereskedelmi szolgáltatások terén, valamint a közügyek intézése vonatkozásában a távmunka, az e-vásárlás, e-ügyintézés terén jelentős előre lépések történtek.	aktualitása és a projekt pontos tartalma vizsgálendő

Kód	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
64.	Vezetési szokások javítása továbbképzés, szemléletformálás által	X	X	X	30 000		X		Nem értelmezhető külön projektként, mivel alapvetően része az 56. projektben azonosított tevékenységnek.	aktualitása és a projekt pontos tartalma vizsgálandó

11. táblázat A SUMP 1.0 dokumentumban megcélzott projektek megvalósulásának 2025. évi helyzetállapota

A SUMP 1.0 dokumentum kapcsán az eltelt időszak (2019-2025 között) helyzetelemzése kapcsán megvizsgáltuk azt is, hogy milyen olyan fejlesztések valósultak meg Szekszárdon, amelyek a mobilitás szempontjából relevánsak, ugyanakkor nem szerepeltek a fentiekben összegzett projektek között. Ezeket foglalja össze az alábbi táblázat.

Kód	2019-2025 között megvalósult Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret (ezer Ft)	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem		teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
	Parkolók kialakítása Szekszárdi sűrűn lakott területein					X			Közüti infrastruktúra fejlesztés:	

Kód	2019-2025 között megvalósult Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 tervezett költség- keret	Megvalósulási helyzet 2025			Megjegyzés	SUMP 2.0 projektlistában figyelembevételre, illetve vizsgálatra javasolt projekt
		I. ütem	II. ütem	III. ütem	(ezer Ft)	teljes mértékben elkészült	részben elkészült	nem valósult meg		
									'-Wesselényi u. 3-9. (4536/20 hrsz.) 17 férőhely '-Zöldkert u. 8-10. (6708/21 hrsz.) 22 férőhely '-Kadarka lakótelep (404/1 hrsz.) 18+10 férőhely	
	Kerékpárút az Újvárosi temetőtől a Palánki városrészig (Rákóczi u.)								Kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztés: 2024. évben került megvalósításra	

12. táblázat Jelentősebb, a SUMP 1.0 dokumentumban nem jelölt további projektfejlesztések 2019-2025 között

Összegzőként elmondható, hogy a 2019-es SUMP 1.0 dokumentumban megfogalmazott projektjavaslatok közül több van olyan, amelynek megvalósítására nem került sor. Ezek többségében a közúti infrastruktúra fejlesztéseit célozták meg, amelyek költsége jelentős mértékű, amihez állami és/vagy önkormányzati forrás pedig korlátozottan vagy egyáltalán nem állt rendelkezésre. A folyamatos út- és járdakarbantartáson túl tehát jelentős nagyságú városi fejlesztésre nem került sor.

Ugyanakkor pl. kifejezett előrelépés történt a közösségi közlekedés vonatkozásában, mely leginkább az Önkormányzat aktivitásának köszönhető, a szolgáltató partneri bevonása és közreműködése mellett. Ehhez csatlakoztak az országos szinten bevezetett új rendszerek (ország- és vármegye bérletek stb.) kedvező intézkedései is. A kerékpáros közlekedés terén nagy előrelépést hoz a Kerékpárforgalmi Hálózati Terv 2024. évi elkészítése, amely iránytűként szolgálhat a jövőbeni fejlesztésekhez, a fenntartható közlekedési mód további népszerűbb használatához.

4.A SUMP 2.0 HÁTTERE

4.1. STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTER

EURÓPAI UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

ZÖLD KÖNYV: A VÁROSI MOBILITÁS ÚJ KULTÚRÁJA FELÉ (2007)

Az Európai Bizottság által kiadott Zöld Könyv az európai városok közös eredetű közlekedési problémáira, kihívásaira (forgalmi torlódások, fenntartható-, intelligens-, digitális-, akadálymentes- és biztonságos városok) keresi a közös európai válaszokat, megoldási javaslatokat. Hangsúlyozza az egyéni és közforgalmú közlekedési módok közötti átjárhatóság, a kombinált használhatóság fontosságát, kiemeli a személyautó igénybevételét kiváltó közlekedési módok használatának biztonságossá és vonzóvá tételét, az átszállási kapcsolatot, a lágy közlekedés népszerűsítését stb.

A VÁROSI MOBILITÁS CSELEKVÉSI TERVE (2009)

A Zöld Könyv utáni konzultációra támaszkodva keretet határoz meg a városi mobilitásban folyó uniós kezdeményezésekhez, javaslatokat fogalmaz meg a rövid-, közép- és hosszú távú gyakorlati intézkedésekre, amelyben integrált módon kezeli a városi mobilitás különböző kérdéseit, kitérve az EU lehetséges szerepére is.

FEHÉR KÖNYV: ÚTITERV AZ EGYSÉGES EURÓPAI KÖZLEKEDÉSI TÉRSÉG MEGVALÓSÍTÁSÁHOZ (2011)

A Fehér Könyv többek között célokat fogalmaz meg a teljes közlekedési rendszer átfogó újragondolása és fejlesztése kapcsán, nagy hangsúlyt fektetve az üvegházhatású gázok, valamint egyéb közlekedési eredetű szennyező anyagok kibocsátásának jelentős mérséklésére. A

dokumentum nagy mértékben számít a technológiai újításokra, a járművek hajtásrendszereinek változására, az informatikai rendszer adta jobb optimalizálási lehetőségek felhasználására, a pénzügyi befolyásolás, differenciált árképzés bővülésére, a közlekedésről alkotott tudatos gondolkodás népszerűsítésére.

EGYÜTT A VERSENYKÉPES ÉS ERŐFORRÁS-HATÉKONY VÁROSI MOBILITÁS FELÉ (2013)

A becslések szerint 2050-re az uniós polgárok 82%-a városi területen fog élni. Ez a feltételezhető jelentős városi növekedés társadalmi-, az életszínvonalat és a fenntartható fejlődést érintő kihívások elé állítja a környezetet, ami tervezési intézkedéseket tesz szükségessé. A jelentés szerint az európai polgárok az alacsonyabb közlekedési viteldíjakat (59%), a jobb tömegközlekedési szolgáltatásokat (56%) és a jobb kerékpáros infrastruktúrát (33%) tekintik hatékony módszereknek a városi mobilitás javítására. A dokumentum a következő beavatkozásokra irányítja a figyelmet: A tér és az infrastruktúra visszaszolgáltatása valamennyi polgárnak és az akadálymentesítés javítása; A környezet, az életminőség és az egészség javítása; Energiamegtakarítás és éghajlatvédelem; Innováció az intelligens mobilitási megközelítéseket célzó kutatási politika központjában; A városi mobilitás fenntarthatóbbá, megbízhatóbbá és biztonságosabbá tétele; Innováció a fenntartható teherszállítás területén; Külső költségek minimalizálása és jobb minőségű beruházások; Hatékony mobilitási rendszerek hálózatainak integrációja és az együttműködés ösztönzése.

FENNTARTHATÓ ÉS INTELLIGENS MOBILITÁSI STRATÉGIA (2020)

A 10 kiemelt célterületet tartalmazó dokumentum ütemtervet határoz meg az európai közlekedés vonatkozásában a fenntarthatóság és az intelligens jövő felé történő előmozdítása érdekében. Igazodik az éghajlat-politikai célokhoz, mely 2030-ig 55%-kal, 2050-ig pedig 90%-kal csökkenteni tervezi a közlekedési szektor kibocsátását.

ORSZÁGOS, REGIONÁLIS ÉS EGYÉB TÉRSÉGI SZAKPOLITIKAI DOKUMEN- TUMOK

NEMZETI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA (2013)

Országos szinten a 2014-2050-es időszakra vonatkozó közlekedési szakpolitikai alapidokumentum, amely stratégia célja a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. Célkitűzései alapján a versenyképesség növelésével egyenértékű feladat a természeti és humán értékek, illetve erőforrások megőrzésének, a fenntartható növekedés feltételeinek biztosítása, az esetenként egymással is konfliktusban lévő környezeti és gazdasági, nemzeti és uniós célkitűzések összehangolása.

A stratégiában minden közlekedési módhoz kapcsolódnak célok, intézkedések, amelyeknél hangsúlyozásra kerülnek a fenntarthatóság növeléséhez szükséges lehetőségek, lépések, célok, kiemelve az összközlekedési szemléletet, valamint a társadalmi hasznosságot és megvalósíthatósági szempontokat.

ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ -OFTK (2013)

A koncepció az ország társadalmi, gazdasági, valamint ágazati és területi fejlesztési szükségleteiből kiindulva egy hosszú távú jövőképet, valamint fejlesztéspolitikai célokat és elveket határoz meg. Közlekedési szempontból az OFTK szerint *„kiemelkedően fontos szempont a közlekedési rendszer fenntarthatóságának biztosítása gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból is. A beruházásoknál a gazdasági és társadalmi jólét maximalizálására, valamint a negatív környezeti hatás minimalizálására kell törekedni”*.

NEMZETI KERÉKPÁROS STRATÉGIA – 2030

A dokumentum a 2021-2030 időszakra határoz meg jövőképet a hazai kerékpározás szempontjából. Két fő eleme a kerékpáros közlekedés részarányának 25%-ra történő növelése, valamint a kerékpárosbiztonság javítása, a kerékpározás pozitív és biztonságos lakossági megítélésének kialakítása.

A fenntartható városi közlekedés egyik alapjaként a kerékpározás részarány növelését a városi közúthálózat kerékpározhatóvá tételével, a kerékpárparkolás és -tárolás munkahelyen, lakóhelyen és csomópontokban történő fejlesztésével, integrált kerékpármegosztó rendszerek kialakításával, kerékpár és e-kerékpár vásárlások támogatásával, céges flották ösztönzésével, kerékpáros útvonaltervező fejlesztésével, kampányokkal, pénzügyi ösztönzőkkel javasolja elérni.

HAZAI ELEKTROMOBILITÁSI STRATÉGIA - JEDLIK ÁNYOS TERV 2.0 (2015, 2019)

A terv célja, hogy az elektromos mobilitás fejlődésének stratégiai irányait kijelölje az egyes szakpolitikák és jövőbeni intézkedések számára. A program tervezése során a kormány egyszerre irányozta elő a károsanyag-kibocsátás jelentette környezeti terhelések csökkentését, az innovatív technológiák bevezetését, valamint a városi, elővárosi közlekedés modernizálását. Az is szempont, hogy az elektromos járművek térnyerését tervszerűen összhangba kell hozni a hazai energetikai szektor fejlődési irányával is. A terv alapján készült Cselekvési terv szerinti beavatkozások hozzájárulnak az elektromobilitás gyorsabb terjedéséhez.

A szakterület környezetvédelmi vonatkozásaira a következő országos stratégiák és programok térnek ki:

- NEMZETI FENNTARTHATÓ FEJLŐDÉSI KERETSTRATÉGIA (NFFK)
- NEMZETI KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAM (NKP-5)
- A NEMZETI ENERGIASZTRATÉGIA 2030 (NES)
- MÁSODIK NEMZETI ÉGHAJLATVÁLTOZÁSI STRATÉGIA 2018-2030 KÖZÖTT, KITEKINTÉSSEL 2050-IG

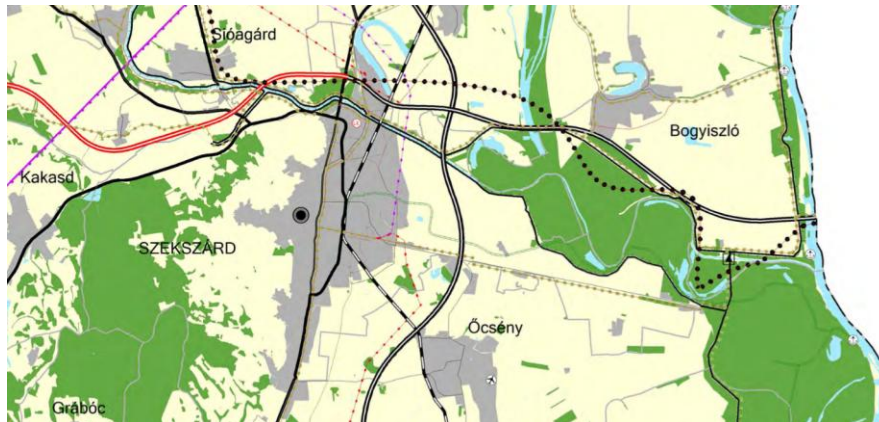
Tolna Vármegye stratégiai dokumentumai között a témában meghatározók az alábbiak:

TOLNA VÁRMEGYE TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA 2021-2030 (2021)

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 VÁRMEGYE TERÜLETRENDEZÉSI TERVE

A vármegyei rendezési tervét Tolna Megye Önkormányzata a 8/2020. (X.29.) sz. Önkormányzati rendeletével alkotta meg. A rendelet a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényben foglalt Országos Területrendezési Tervvel (OTrT) összhangban, annak pontosításával és kiegészítésével készült. A terv térségi szinten rögzíti a megye jövőbeni térszerkezetét, illetve a tervezett fejlesztéseket.



7. ábra Tolna Megye Területrendezési terve Szerkezeti terv Szekszárd és környéke

SZEKSZÁRD SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

A legfőbb települési szintű szakpolitikai dokumentumok a következők:

- **TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ, 2014-2030 (TFK 2014)**
- **INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA MÓDOSÍTÁSA, 2021-2027 (ITS 2022)**
- **FENNTARTHATÓ VÁROSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA 2021-2027 - 3. SZÁMÚ MÓDOSÍTÁS (2025 JÚNIUS)**
- **SZEKSZÁRD MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA TOP PLUSZ VÁROSFEJLESZTÉSI PROGRAMTERV 2021-2027 (2025)**
- **INTEGRÁLT TERÜLETI PROGRAM 2022-2027 (2022)**
- **SZEKSZÁRD MEGYEI JOGÚ VÁROS KLMASTRATÉGIÁJA (2020)**
- **SZEKSZÁRD MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATÁNAK GAZDASÁGI PROGRAMJA 2025-2029 (2025)**
- **TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV (2004)**
- **KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI (KTI, 2018)**
- **KERÉKPÁRFORGALMI HÁLÓZATI TERV (2024)**
- **AZ ÖNKORMÁNYZATI TULAJDONÚ UTAKON A BEHAJTÁSI ENGEDÉLYEK KIADÁSÁNAK ÉS FELHASZNÁLÁSÁNAK RENDJÉRŐL SZÓLÓ¹⁰2022. (VI.28.) ÖNK. REND.**

4.2. MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR

SZEKSZÁRD TÉRSÉGI SZEREPE

REGIONÁLIS, MEGYEI ÉS JÁRÁSKÖZPONTI SZEREP

Szekszárd az ország legkevesebb lakosú, Tatabánya és Eger után a harmadik legkisebb területű vármegye székhelye; területi kiterjedés szempontjából még Tolna vármegyén belül is csak a negyedik helyen áll.

Az örökségükkel felelősen gazdálkodó szekszárdiak őrzik és gyarapítják értékeiket. Garay János és Babits Mihály szülővárosa méltán lett a dél-dunántúli régión belüli térség oktatási- és kulturális központja, a népművészetéről híres Sárközt is felölelve.

A vármegye településszerkezete jellemzően kis- és középfalvas jellegű, ezért Szekszárd a városban élő és a környező agglomerációban élő lakosság számára gazdasági-, pénzügyi szolgáltatási-, szolgáltatási-, foglalkoztatási-, közoktatási-, közigazgatási-, közösségi-, humán szolgáltatási-, szociális- és kulturális-, igazságszolgáltatási centrum szerepkörét látja el, mint pl. a Szekszárdhoz közeli Őcsény, Decs, Kakasd, Sióagárd, Tolna, Mözs, Szálka, Várdomb, Szedres, Bogyiszló, Fácánkert, Zomba, Harc, Bába települések esetében.

Tolna vármegye államigazgatási intézményrendszere, egészségügyi ellátórendszere szintén Szekszárd központú. A vármegye székhelyén található a Megyei Balassa János Kórház Rendelőintézete és az Országos Mentőszolgálat vármegyei állomása. Szekszárd 10 általános iskolával, 9 középiskolával és 2 felsőoktatási intézménnyel rendelkezik. A középfokú iskolákba az egész vármegyéből járnak tanulni. Öt középiskolának saját kollégiuma van. Az Illyés Gyula Pedagógiai Főiskola a Pécsi Tudományegyetem része. Szekszárdon működik a Gábor Dénes Főiskola kihelyezett tagozata, ahol informatikai oktatás folyik.

Szekszárd járási szerepe alapján itt székel a Szekszárdi Járási Ügyészség, valamint a Járási Hivatal, mely kormányhivatali ügyekben szolgálja ki a környező lakosságot.

A Szekszárdtól 37 km-re fekvő Pakson, az MVM Paksi Atomerőmű Zrt. a vármegye legnagyobb foglalkoztatója, és a köréje szerveződött beszállítói társaságok jelentős szerepet játszanak a munkaerő-piacon a megyeszékhely mellett. Jelentős térségi együttműködés várható a Paksi Atomerőmű II. blokkjának megépítése után, jövőbeni üzemeltetése idején. Az új atomerőművi blokk(ok) üzembe helyezése elősegíti a környező települések gazdasági, kulturális fejlődését, a szakképzett munkaerő megjelenése pozitív hatással lehet a munkaerőpiaci helyzetre. Ha csak arra gondolunk, hogy az építkezés időszakában, csúcsidőben mintegy tízezer embernek ad majd munkát, és további 10-15 ezer munkahely létesülhet a kapcsolódó feladatoknak és munkáknak köszönhetően országszerte, akkor kijelenthetjük, hogy az új atomerőművi blokkok létesítése az évszázad ipari beruházása Magyarországon, amely fellendíti a régiót, a vármegye gazdaságát, és hozzájárul a térség erősödéséhez.

SZEKSZÁRD KÖRNYÉKI AGGLOMERÁCIÓ

A Szekszárdi kistérség egykori közigazgatási egység volt Tolna megyében, de 2014-ben megszűnt, amikor a kistérségeket járásokká szervezték át. A járás területe 656,18 km², és a 2022. évi népszámlálás szerint 53.521 fő népességgel, 91 fő/km² laksűrűséggel rendelkezik. A Szekszárdi járáshoz 2 város és 15 község tartozik.



8. ábra A Szekszárdi járás elhelyezkedése Magyarországon és Tolna vármegyén belül

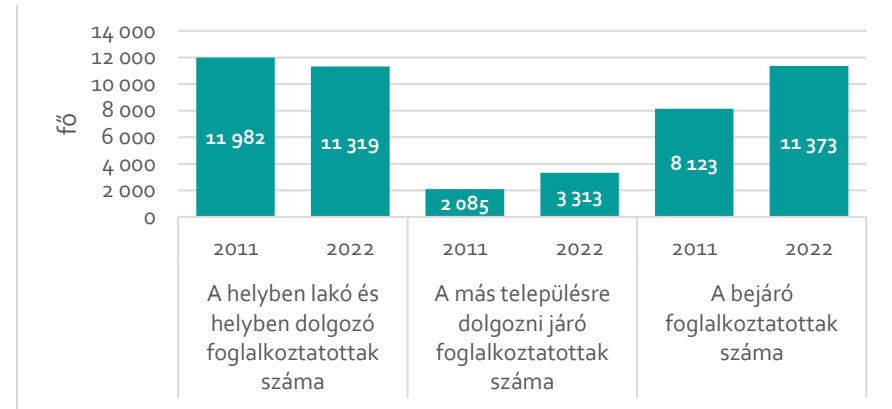


Szekszárd környezetében meghatározó nagyobb települések Bonyhád, Kalocsa, Paks, ismertebb vonzaskörzeti kapcsolattal rendelkezik Tolna, Bogyiszló, Fadd, Decs, Bátaszék, Kakasd, Sióagárd, Szedres Szekszárdal.

SZEKSZÁRD VONZÁSKÖRZETE AZ INGÁZÁS ALAPJÁN

A napi ingázásra vonatkozó adatok a KSH népszámlálásaiból állnak rendelkezésre.

A 2019-es SUMP esetében a 2011-es KSH adatok voltak a legfrissebbek, míg mostanra elérhetővé váltak a 2022-es népszámlálási eredmények. Ezek összehasonlítását mutatja az alábbi ábra.



9. ábra Szekszárdon napi rendszerességgel ingázók száma (forrás: KSH népszámlálások)

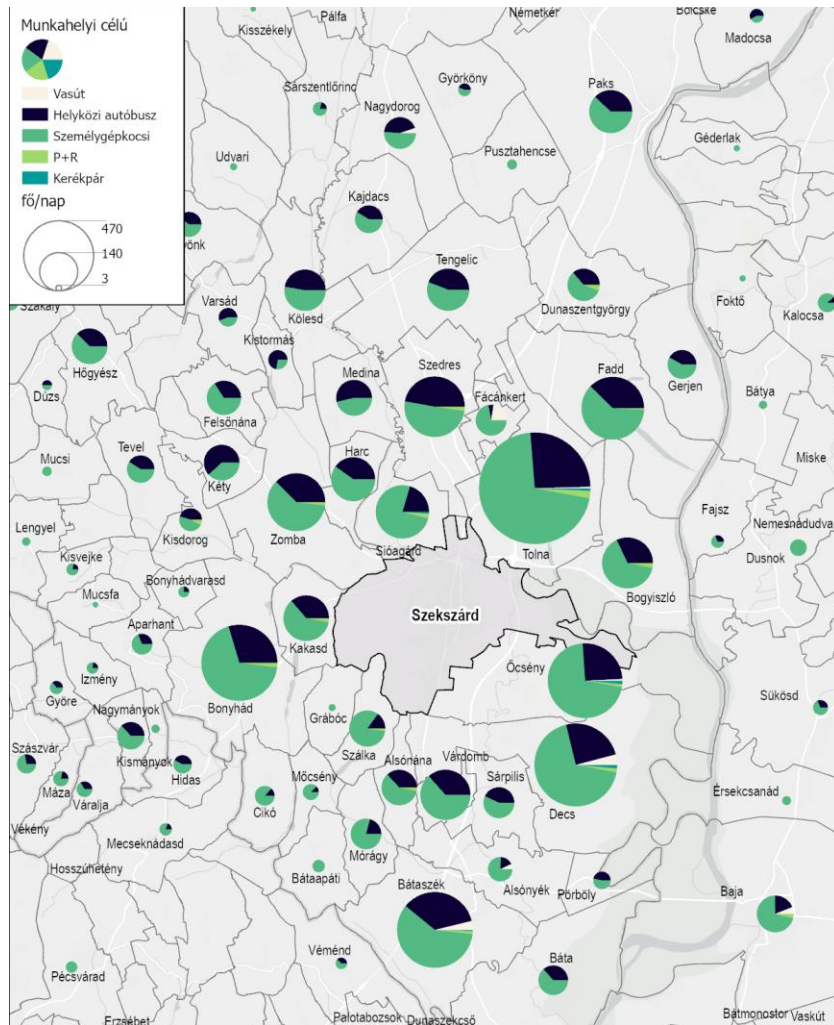
Látható, hogy a helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatottak száma enyhén – pár száz fővel – csökkent, ám ezt bőven ellensúlyozza a bejáró foglalkoztatottak számának jelentős bővülése. Szintén nőtt a más településre járók száma.

MUNKÁBA JÁRÁS

A **munkába járás szempontjából** legtöbben, napi 500 fő fölött Tolna, Decs, Bátaszék, Bonyhád és Ócsény településekről ingáznak Szekszárdra. Azok a települések, ahonnan jelentősebb a napi munkába járó közlekedés – amint azt a következő térkép is szemlélteti – **a város 30 km-es körzetén belül** találhatók.

A **munkába járásnál** a mód szerinti megoszlás tekintetében a **személygépkocsival történő ingaközlekedés a meghatározó, mintegy 66%-kal, de a munkába ingázók 31%-a helyközi autóbust** vesz igénybe.

A munkába járás esetében a többi közlekedési mód szerepe nem jelentős: pl. a vasúti közlekedés 1%, ami egyrészt abból is adódik, hogy egy vasútvonal érinti Szekszárdot, ugyanakkor a mérsékelt használat rámutat a szolgáltatás nem elégséges vonzerejére is.

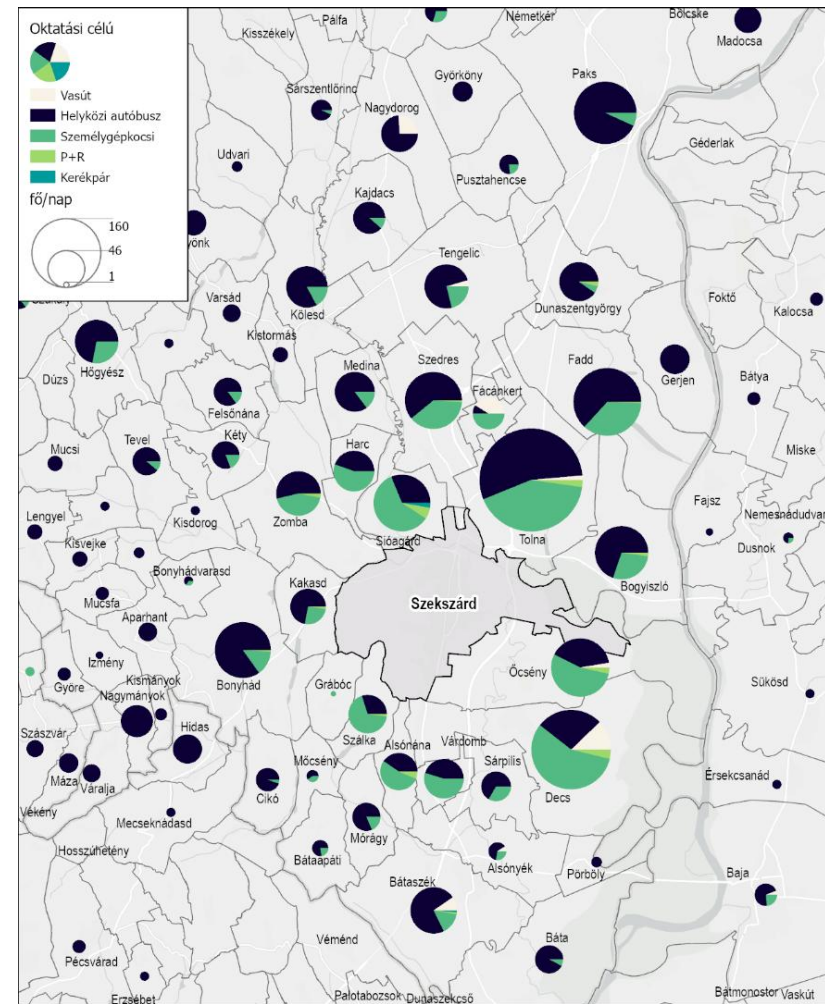


10. ábra Munkahelyi célú ingázás Szekszárdra (saját szerkesztés, forrás: KSH, népszámlálás 2022)

A kerékpáros közlekedés a város és környezete vonatkozásában minimális mértéket képvisel (1% alatti), ennek oka egyrészt a környező települések

távolságból adódik, másrészt a hiányzó biztonságos kerékpáros infrastruktúra is befolyásoló tényező.

OKTATÁSI CÉLÚ INGÁZÁS



11. ábra Oktatási célú ingázás Szekszárdra (saját szerkesztés, forrás: KSH, népszámlálás 2022)

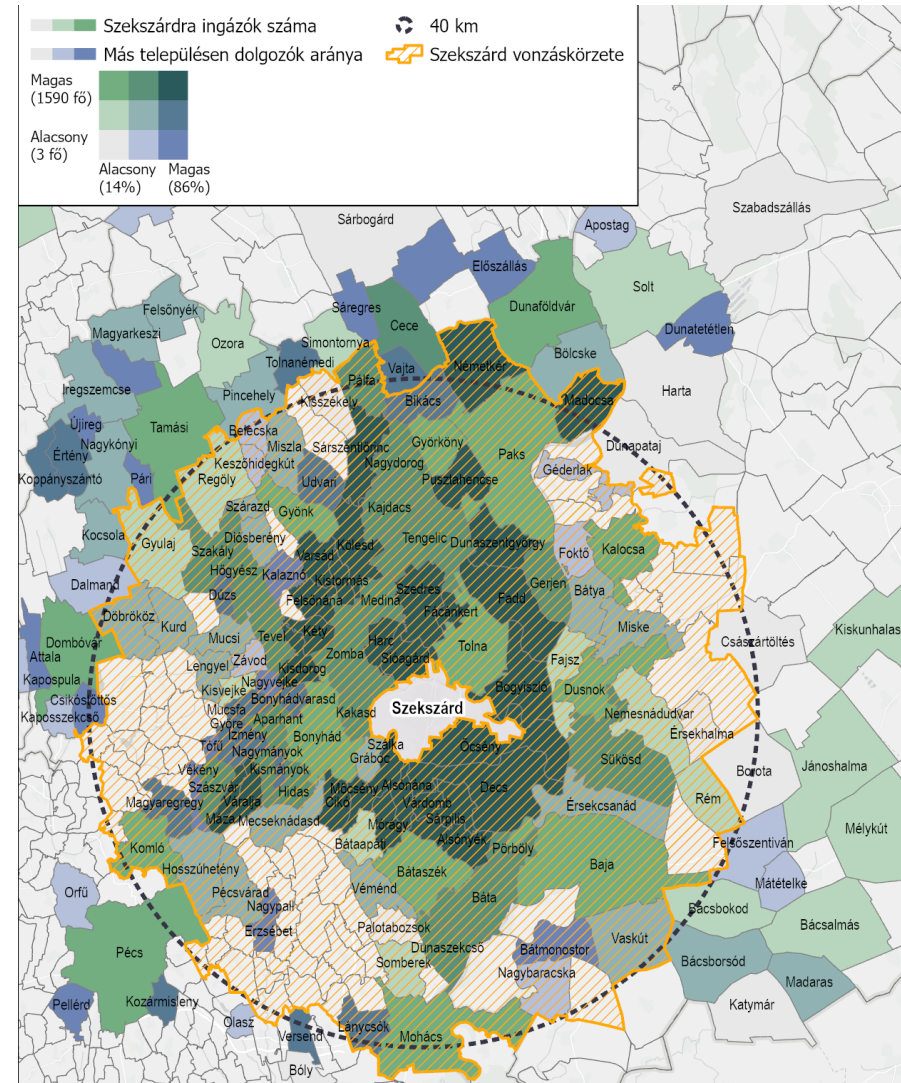
Oktatási célú ingázás tekintetében a következő települések említendők, mint ahonnan napi 100 fő fölött ingáznak Szekszárdra: Tolna, Decs, Fadd, Paks, Őcsény, Szedres, Sióagárd és Bonyhád, melyek a város mintegy **40 km-es körzetét jelentik**.

Az oktatási céllal ingázók esetében a mód szerinti megoszlás más képet mutat, a közösségi közlekedés használata sokkal erőteljesebb, ami nagy valószínűséggel az életkorból is adódik. **Itt a fő ingaközlekedés (66%) helyközi busszal történik, de sokakat személygépkocsival visznek a szekszárdi oktatási intézményhez (30%).** A többi közlekedési mód szerepe ez esetben is minimális, ugyanakkor oktatási céllal a vonattal való utazás több mint a munkába járó ingázók esetében: 3%. A kerékpárral való város és környéki település közötti ingaközlekedés azonban hasonló nagyságrendű a munkába járással, itt is 1% körüli.

SZEKSZÁRD VONZÁSKÖRZETÉNEK LEHATÁROLÁSA

A fent leírtak figyelembevételével, valamint a KSH 2022-es népszámlálásának foglalkoztatottsági adatai alapján került meghatározásra Szekszárd vonzaskörzete, amelyet a következő térkép szemléltet.

Látható, hogy a Szekszárdra történő ingázás, ill. az adott település foglalkoztatottjain belül, a más településre ingázók részarányának alapján kb. **a város 40 km-re lévő települések** képviselnek szoros vonzaskörzeti kapcsolatot a várossal, amely a térképen körvonallal került jelölésre. Ugyanakkor az érintett települések egyes helyeken kinyúlnak a szabályos 40 km-es körvonalból, így a vizsgálat szempontjából releváns szekszárdi vonzaskörzetet az ábrán a narancssárga színű vonalkázással szimbolizált terület mutatja. Az így meghatározott, a **mobilitás szemszögéből tekintett szekszárdi vonzaskörzet összesen 168 települést foglal magába**, amely 13 várost, 7 nagyközséget és 148 községet ölel fel.



12. ábra Szekszárd vonzaskörzete (saját szerkesztés, forrás: KSH, népszámlálás 2022)

SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

SZEKSZÁRD VONZÁSKÖRZETE

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

Tolna vármegye székhelye a Dunántúli-dombság és az Alföld találkozásánál fekszik. A Szekszárdi-dombság és a Sárköz határolta település a Remete-patak (Séd-patak) völgyében találta meg helyét. A várost ma északról a Sió-csatorna határolja.

Szekszárd hagyományosan mezőváros. A környező mezőgazdasági kultúra, főként a szőlőművelés a vidék természetes növénytakaróját kiszorította, ma Szekszárd és környéke történelmi borvidékként ismert és elismert.

TELEPÜLÉSHÁLÓZATI JELLEMZŐK

Szekszárd vonzáskörzete Tolna megye Keleti felén helyezkedik el, amelyet elsősorban a megyeszékhely térszervező szerepe határoz meg. Szekszárd közvetlen vonzáskörzetére kisváros nélküli, jellemzően aprófalvas szerkezet a meghatározó; a központi városon kívül a térségen belül nem alakult ki érdemi ellensúly, bár megyei szinten Bonyhád és Paks különálló térszervező szerepet töltenek be. Szekszárd közvetlen környezetében néhány közepes lélekszámú település (pl. Decs) mellett jellemzően kisebb falvak találhatók (pl. Ócsény, Sióagárd), míg a távolabbi peremterületeken a települések elérhetősége is gyengébb. A térség több irányban is zártabb jellegű, különösen a Sárköz és a Tolnai-hegyhát egyes részein, amit a közlekedési hálózat korlátozottsága és a domborzati adottságok is befolyásolnak. A településhálózati kapcsolatok centrális elrendezésűek: Szekszárd, mint közigazgatási, oktatási, egészségügyi és gazdasági központ alapvető szolgáltatásokkal látja el a környező falvakat, bár a települések közötti közvetlen (horizontális) kapcsolatok viszonylag gyengék és ritkán intézményesültek.

A megyén belüli kapcsolatok főként észak–déli irányban érvényesülnek: Bonyhád és Paks saját térségeikre koncentrálnak szerepkört töltenek be. Szekszárd gravitációs övezete a megye középső részét fogja át, és más városokkal való térségi átfedése csak kis mértékben jelentkezik. A megye határain túlnyúló kapcsolatok közül jelentősek a Duna túlsópartjára, különösen Baja és Kalocsa térségébe irányulók. E kapcsolatokat a Szekszárdnál található M9-es Duna-híd (Szent László híd) műszakilag biztosítja, ugyanakkor a kapcsolódó mellékúthálózat korlátozott fejlettsége miatt a térségi integráció csak részben valósul meg. A Pécs felé mutató kapcsolat közúton és vasúton egyaránt nehézkes, amit részben a domborzat, részben a hiányos hálózati összeköttetések magyaráznak. Az M6-os autópálya nagymértékben javította Szekszárd fővárosi és részben regionális elérhetőségét, ugyanakkor a településhálózat belső szerkezetét csak mérsékelten befolyásolta. Szekszárd így elsősorban megyei szintű központi szerepet tölt be, miközben regionális kapcsolatai – főként közlekedési szempontból – fokozatosan erősödnek.

SZEKSZÁRD VÁROS

A 32.126 főt számláló lakosságával² Szekszárd a korszerű kisváros kényelmét nyújtja. Szekszárd méltán híres borkultúrája a természet kínálta lehetőségekkel élők bölcsességét és hozzáértését dicséri. Amit felkínált a természet, gyakran elvették háborúk és kudarcok, mégis él és fejlődik a város.

1960 után az élelmiszeripari profil mellett új ágazatok (műbőripar, gépgyártás, műszeripar) jelentek meg. Napjainkban a kereskedelem és vendéglátás folyamatosan fejlődik. A kisipari hagyományokat sok kis- és középvállalkozás viszi tovább. A nagyvállalkozások mögött többnyire külföldi tőke áll.

² forrás: <https://nepeseginfo.hu/szekszard-nepessege-lakossaga/>

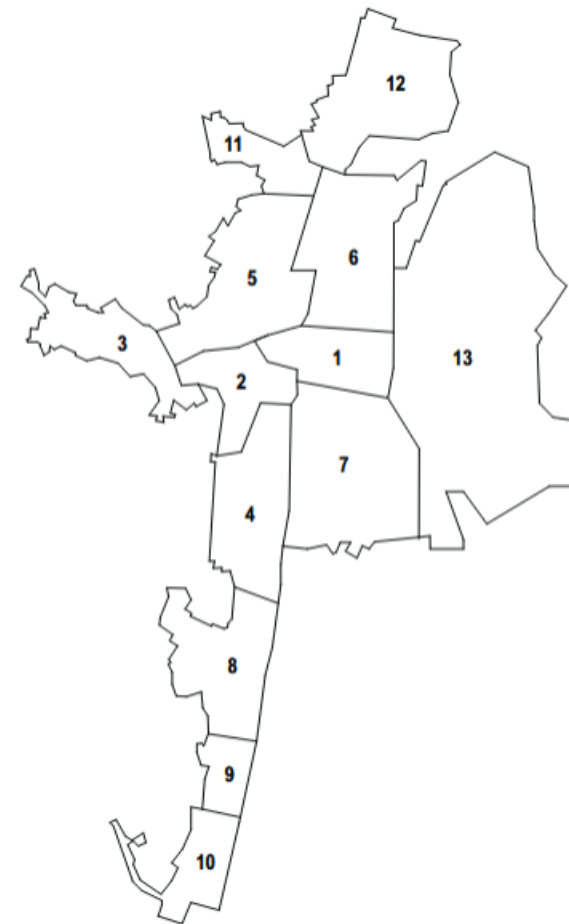


TELEPÜLÉSSZERKEZET, TERÜLETJELLEMZŐK

A város jellemző fekvése észak-déli irányban elterjedt. Az észak-dél irányban a településen áthaladó 56. sz. főút a lakóterületek keleti határvonala, a főúttól keletre fekvő terület rész elsősorban az ipari, gazdasági tevékenységeknek nyújt helyet. A szintén észak-dél irányú "főutca" (Béri Balogh Ádám u. – Rákóczi u.) de határozott választóvonalat képez a város topográfiai szempontból is eltérő részei között, egyúttal kettészeli a városközpontot is.

A keleti városrész sík és közutakkal elég jól feltárt területek jellemzik. A nyugati városrész dombos, ezáltal szűkebb és kanyargó közutakkal szabdalva, sok emelkedővel-lejtővel, ami összességében jelentős helyismeretet igényel. Ugyanakkor ezen nyugati terület rész kedvező élőhelye a zöldnövények kapcsán emelkedik ki.

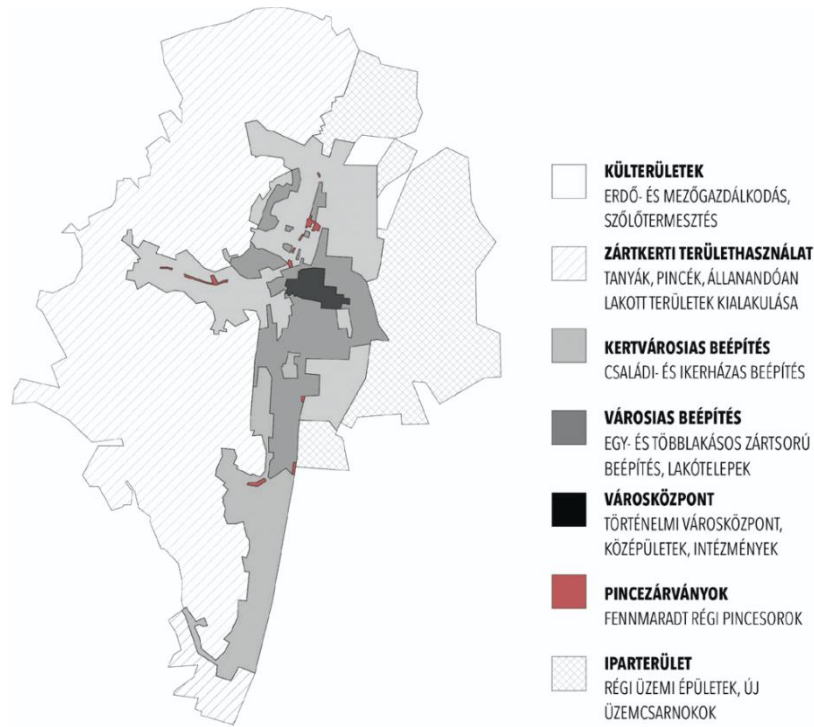
A város keleti tengelye (Béla Király tér - Hunyadi u. – Keselyűsi út) a Hosszúvölgytől a Gemenci erdőn keresztül egészen a Dunáig vezet.



Szekszárd kialakult városrészei

- | | |
|----|--------------|
| 1 | VÁROSKÖZPONT |
| 2 | BARTINA |
| 3 | FELSŐVÁROS |
| 4 | BAKTA |
| 5 | BOTTYÁNHÉGY |
| 6 | ÚJVÁROS |
| 7 | ALSÓVÁROS |
| 8 | CSATÁR |
| 9 | CINKA |
| 10 | SZŐLŐHEGY |
| 11 | PARÁSZTA |
| 12 | MIKLÓSVÁROS |
| 13 | IPARTERÜLET |

13. ábra Szekszárd városrészei (forrás: Szekszárd Településképi Arculati Kézikönyv)



14. ábra Szekszárd homogén karakterű területei (forrás: Szekszárd Településképi Arculati Kézikönyv)

Szekszárd jelentős nagyságú külterülettel rendelkezik, a belterületi lakóterületeknél megtalálható mind a kertvárosias (családi és ikerházas), mind a városias (egy- és többlakásos, illetve lakótelep) beépítés. Szekszárd sajátos klasszicista városközpontja a Béla király tér és Garay tér együttese. A történelmi városközpont számos középületnek, intézménynek ad helyet. A városközpont téregyüttese a rendezvények minőségi helyszíne. Itt kapnak helyet a Szekszárdi Szüreti Napok, a Pünkösdi Hal- és Vadünnep, az Adventi kirakodóvásár és egyéb rendezvények.

Szekszárd vonatkozásában szót kell ejteni a jellemzően családi bortertermeléshez hozzátartozó a város határában még mai is megtalálható présházak és pincék soráról. Továbbá az M6 autópálya megépülésével a

keleti városrész fejlődése lassan, de megindult, melynek eredményét a számos cég mellett az Ipari Park képviseli.

TÁRSADALMI HÁTTÉR

DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Szekszárd lakosságának változása 1990-ig erősen növekvő, majd (az országos trendekhez hasonlóan) az elmúlt évtizedekben kissé csökkenő tendenciát mutatott. Amint azt az alábbi táblázat is mutatja **2025-ben újra növekedésnek indult a település lakossága**, mely a legutóbbi adat szerint 32 126 fő volt.

Év	Férfi lakosság	Női lakosság	Változás az előző évhez képest (%)	Teljes lakosság
2025	15 050	17 076	7,23	32 126
2024	14 035	16 071	-1,06	30 106
2023	14 186	16 221	-1,93	30 407
2022	14 465	16 498	-2,28	30 963
2021	14 803	16 792	-1,64	31 595
2020	15 050	17 076	–	32 126

13. táblázat Szekszárd lakosságának alakulása (forrás: BM NYHÁT)

NÉPESSÉG ELŐREJELZÉS

A KSH Népeségtudományi Kutatóintézetének 2021-ben megjelent „Demográfiai portré - Jelentés a magyar népesség helyzetéről” c. tanulmánykötete alapján a hazai népesség csökkenése az elmúlt időszakhoz képest nagyobb ütemben folytatódik a következő évtizedekben. A legutolsó hivatalos adatok szerint 2019-ben 9,8 millióan éltek az országban, az alapforgatókönyv alapján ez a szám 2050-re 8,5 millióra csökken. Ez nagyjából három évtized alatt 13%-os fogyásnak felel meg. Ha a demográfiai folyamatok közül a fertilitás érdemben magasabb lesz a következő évtizedekben, akkor a magas termékenységgű forgatókönyv megvalósulása esetén 2050-ben 8,8 millióan élnek majd

Magyarországon, ami a következő 31 év alatt 10%-os népességcsökkenést jelent.

A következő közel három évtizedben Dél-Dunántúlon mintegy 25–30%-os népességcsökkenés várható 2050-ig az alapforgatókönyv szerint (forrás: KSH). Ez előrejelíti, hogy **Szekszárd népessége kapcsán sem várható elemi növekedés, kedvező helyzetben inkább stagnálás prognosztizálható.**

GAZDASÁGI HÁTTÉR

VÁLLALKOZÁSI STRUKTÚRA ÉS FOGLALKOZTATÁSI SZERKEZET

Szekszárdon 2023 végén 4 354 vállalkozás volt regisztrálva, amelyek **döntő többségét a kis- és mikrovállalkozások alkotják.** A vállalkozások tevékenységi szerkezetében **az ipari és feldolgozóipari tevékenységeknek kiemelt szerepük van,** de egyre bővül a szolgáltató- és kereskedelmi szektor aránya.

Szekszárd kiemelt gazdasági társaságai között tartják számon a következő cégeket: Tolnatej Zrt., az autóipari beszállító, mint a CabTec Szekszárd Kábelkonfekció gyártó Kft., Prettl-Hungária Kábelgyártó Kft., és a BHG-ASZ Kft., a Jako Fémárugyár Kft., a táska és a bőröndgyártással foglalkozó nagynevű Samsonite Hungária Kft., vagy a térség nagyobb borászata az Eszterbauer Borászat.

ÁGAZATI JELLEMZŐK, FŐBB FOGLALKOZTATÓK

IPARI PARK

A város északi területén található a Szekszárd Ipari Park, amely az utóbbi idők beruházásainak köszönhetően teljesen közművesített telkeket foglal magába.

Kibővült a villamos energia kapacitás, kiépült a víz-, szennyvíz, tűzvízhálózat, a csapadékvíz elvezető rendszer, internet és vezetékes telefonhálózat, továbbá biztosított a gázellátás is. A Park jó megközelíthetőségét a 1,5 km-re lévő M6 és M9 gyorsforgalmi utak biztosítják. A Park elsősorban a környezetet nem jelentős mértékben zavaró üzemek (könnyűipar, logisztikai központok) betelepülését tűzte ki célul.



15. ábra Szekszárd Ipari Park

TURIZMUS

Ami a város térségét, annak turisztikai és rekreációs lehetőségeit illeti, a térség változatos természeti környezete, különösen az érintetlen Duna menti erdők és holtágak övezete jelentheti a fő vonzerőt, azonban a **Gemenci erdőben** való túrázás elég korlátozott.

A több mint 180 km² gemenci természetvédelmi területen, ill. annak Szekszárdhoz közeli északi részén – különösen a Duna menti zónában – a jelenleginél valószínűleg több rekreációs célt szolgáló infrastruktúra (túraútvonal, esőbeálló, padok, asztalok, tájékoztató táblák és mellékhelyiségek) is szolgálhatná a természetbe vágyókat.



16. ábra Gemenci kisvasút

Szekszárdon található a hazánkban egyedülálló, német nemzetiségi értékeket is közvetítő Magyarországi Német Színház. A szintén német nemzetiségi értékekhez kötődő Mondschein Kórus Egyesület a német származású lakosság hagyományait, népdalait közvetíti bel- és külföldön egyaránt, valamint a Bartina Néptánc Együttes Tolna vármegye és a Sárköz hagyományait népszerűsíti világszerte.

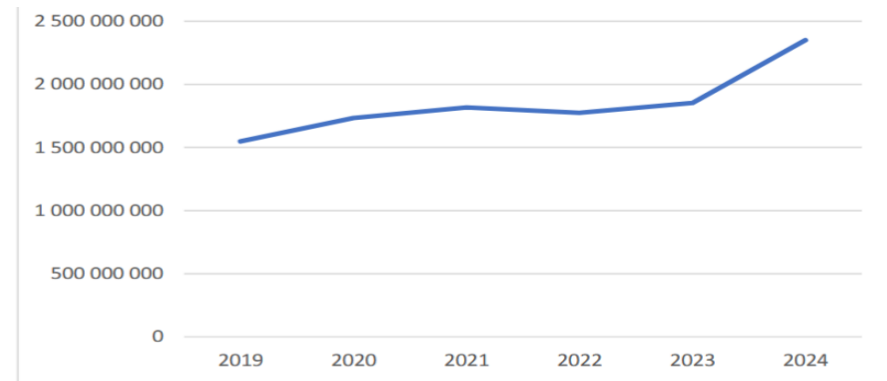
A másik eléggé kihasználatlan és automatikusan adódó lehetőség a szőlőkkel tarkított dombvidék bebarangolása, a borturizmus szekszárdi értékeinek megőrzése és fejlesztése.

Szekszárd a Világörökségi és világörökségi várományos terület övezetében tartozik és része „A római limes magyarországi szakasza -A Ripa Pannonica Magyarországon” elnevezésű világörökségi várományos helyszínnek. A város történelmi múltjának köszönhetően számos épített környezeti elemet mondhat magáénak: Vármegyeháza, Városháza, a Belvárosi plébánia, a Szentháromság szobor, a Garay épületkomplexum, Babits Mihály Emlékház, Wosinsky Mór Múzeum, Művészetek Háza vagy az Auguszt ház, amelyek célpontjai is egyben az ide látogató turistáknak.

Emellett a város gazdag kulturális életéhez hozzá tartoznak visszatérő nagyrendezvényei: Szekszárdi Pünkösdi Fesztivál; Szekszárdi Szüreti Fesztivál; FIAT Gemenci Nagydíj Nemzetközi Országúti Kerékpárverseny; Duna-menti Nemzetközi Folklórfesztivál.

ADÓERŐKÉPESSÉG

A koronavírusjárvány és az ennek következtében kedvezőtlenül alakuló gazdasági környezet hatásaként 2021-ről 2022-re megfigyelhető némi visszaesés az adóerőképességben, de 2022-től a város adóerőképessége évről évre újra emelkedett. Szekszárd iparűzési adóerőképessége évek óta jelentős mértékben meghaladja a támogatásra jogosító mindenkorai összeghatárt, melynek oka leginkább a lakosok számának jelentős csökkenése évről évre, a helyi iparűzési adóbevétele mérsékelt emelkedése mellett.



17. ábra Adóerőképesség alakulása 2019-2024 között, Ft (forrás: Szekszárd MJV Gazdasági Programja 2025-2029)

4.3. SZEKSZÁRD ÉS VONZÁS-KÖRZETÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

Jelen fejezetben **Szekszárd mobilitási rendszerének bemutatása történik, elsősorban a 2019 óta történt változásokra fókuszálva**, valamint a 2019-ben készült SUMP 1.0 dokumentum által kevésbé érintett témakörökben.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

VASÚTI KÖZLEKEDÉS

HÁLÓZAT, INFRASTRUKTÚRA

A legjelentősebb vasúti összeköttetés a Budapest-Dombóvár (Kaposvár-Gyékényes, illetve Pécs) vonal, mely déli irányba – Horvátország, Szlovénia – azaz az Adriai tengerrel teremt kapcsolatot. Nemzetközi jelentőségét az adja, hogy az orosz, ukrán, lengyel és szlovák területek kapcsolatát biztosítja az adriai kikötőkkel. Ez a vasúti vonal az európai törzshálózati fővonalak közé tartozik, de műszaki-, forgalmi kapacitása és teljesítménye elmarad a többi magyarországi fővonaltól. A megyeszékhelyről Paks azonban már vasúton nem érhető el. A Dombóvár-Bonyhád-Bátaszék-(Baja) vasútvonal gazdasági szerepe jelentős.

Szekszárd vasúti kapcsolatát az észak-dél irányú 46 sz. vasútvonal képviseli, amelynek folytatásában (40-es vonal) a 144 km-re fekvő Budapest érhető el, illetve a 45-ös vonal révén Székesfehérvár is megközelíthető vonattal. Szekszárd Budapesttel történő vasúti összeköttetése megoldott ugyan, de a személy-forgalom csak átszállással tud kapcsolódni a fővároshoz.



18. ábra A szekszárdi állomás peronja (forrás: www.teol.hu)

A vasútvonal egyvágányú, nem villamosított, a megengedett sebesség: 80-100 km/h. A település közigazgatási határain belül egy vasútállomás és egy vasúti megállóhely található:

- Szekszárd állomás és
- Szekszárd-Palánk megálló

A Szekszárd-Palánk megálló Szekszárdtól északra, Palánk község nyugati szélén található, a Sió partján. Az M9 autópálynak a 6 sz. közutat és a Duna túlsó partján lévő 51 sz. utat összekötő szakasza itt halad el a megálló közelében.



19. ábra Szekszárd és környékének vasúti hálózata (forrás: MÁV Csoport)

A szekszárdi vasútállomás az 56. sz. főút mellett (Pollack Mihály utca) érhető el, a belvárostól mintegy 1 km-re.



20. ábra Szekszárd vasútállomás főépülete a Pollack Mihály u. felől (felső), a vágányok felől (bal alsó), illetve a Szekszárd-Palánk megálló (jobb alsó kép)

VASÚTI SZOLGÁLTATÁS

A 46. sz. vasútvonal a Sárbogárd-Szekszárd-Baja vonal. A MÁV-START kezelésében levő vonalon napi 8 pár távolsági GEMENC InterRégió vonat közlekedik Baja és Szekesfehervár között, emellett minden vasárnap egy SUGOVICA Expresszvonat is indul Bajáról Budapestre.

A GEMENC InterRégiókon és a SUGOVICA expresszvonaton is Siemens Desiro motorvonatok közlekednek. Munkanapokon a helyi betét személyvonatokon Bzmot motorvonatok is megjelennek. Régebben az InterRégió járatokon „Uzsgyi” motorvonatok jártak.

Szekszárd Budapest távolság vonattal 2 óra 58 perc alatt érhető el. A megyeszékhely és Dombóvár közötti útvonal 2 óra 5 perc alatt tehető meg. Szekszárd-Kaposvár között 3 óra 8 perc. Szekszárd és Pécs között nincs közvetlen vonatközlekedés.

A vasútvonalakon áthaladó vasúti járatok színvonala sem a kényelem, sem a menetidő szempontjából nem felelnek meg a kor elvárásainak. Ebből adódóan – még ha csak ez az egy vonal érinti Szekszárdot az nem vonzó a városközeli ingázók számára sem, ez látható szemléletesen a korábban bemutatott ingázási szokásoknál is. Talán mindezekből adódik, hogy a vasútállomás munkanapi utasforgalma csupán 1.500 utas/nap.

A vasútállomás mellett egy nagy közúti parkoló terület van, amelyen rendszeresen parkolnak autók, igaz egy részük nem feltétlenül a vasúti továbbutazás céljából. A parkolóterület jelentős része nem szilárd burkolatú, illetve a korábbi, jelenleg már nem működő vasúti oldal- és homlokrakodó miatt a parkoló jelentős részét még mindig a rámpás felhajtó és a szintkülönbséggel kialakított rakodófelület alkotja, amelyen szintén parkolnak gépjárművek.



21. ábra Szekszárd vasútállomás melletti parkolóterület

A fenti fotó is szemlélteti, hogy a területen jellemző parkolást hatékonyabban, szervezettebben is ki lehetne alakítani, megfelelő színvonalú P+R parkoló fejlesztéssel.

A P+R parkoló kialakítása érdekében ugyanakkor szükséges tisztázni a terület jogi viszonyait is, ugyanis a parkolóterületnél ma egy egyedi tábla jelzi a terület viszonyát.



A vasútállomási épület másik oldalán taxiállomás található.

22. ábra A vasútállomási parkolónál kihelyezett tábla

Kerékpáros parkolására a vasútállomási épület bejárata közelében nem található kerékpártámasz, ami igencsak szükséges lenne.

Szerencsés helyzet ugyanakkor, hogy az autóbusz állomás a vasútállomás közelében fekszik, igaz ugyan, hogy a két területet az 56. sz. főút elválasztja egymástól. Emiatt az intermodalitás teljes fizikai megvalósulásáról nem lehet beszélni. Az intermodalitás további helyzetéről a 3.3 fejezet Horizontális témák részben lehet olvasni.

HELYKÖZI AUTÓBUSZ KÖZLEKEDÉS

Szekszárd helyközi buszközlekedését a MÁV Csoportba tartozó VOLÁNBUSZ Zrt. szolgáltatja.

AUTÓBUSZOS TÁVOLSÁGI, HELYKÖZI SZOLGÁLTATÁS

A távolsági-helyközi állomás a szekszárdi vasútállomás mellett, a Pollack Mihály utcában található. Itt található az egyik helyi járatos végállomás is. Ez az állomás a több mint 320 km hosszú, a Tolna, Baranya és Somogy vármegyéken áthaladó Dél-dunántúli Pirostúra egyik induló, vagy végpontja.

A városnak az ország számos iránya, települése felé van autóbuszos menetrendszerinti közlekedési kapcsolata, melyet a következő táblázat

szemléltet. A honnan-hova utazás előre tervezhető a www.menetrendek.hu, valamint a MÁV Csoport által üzemeltetett EMMA rendszerben, illetve a www.utas.hu weboldáról. Ezutóbbi honlapon megjelenik az is, hogy melyik megállót melyik helyi és helyközi busz érinti. A buszok valós idejű közlekedését csak a helyközi járatok esetében lehet nyomon követni.

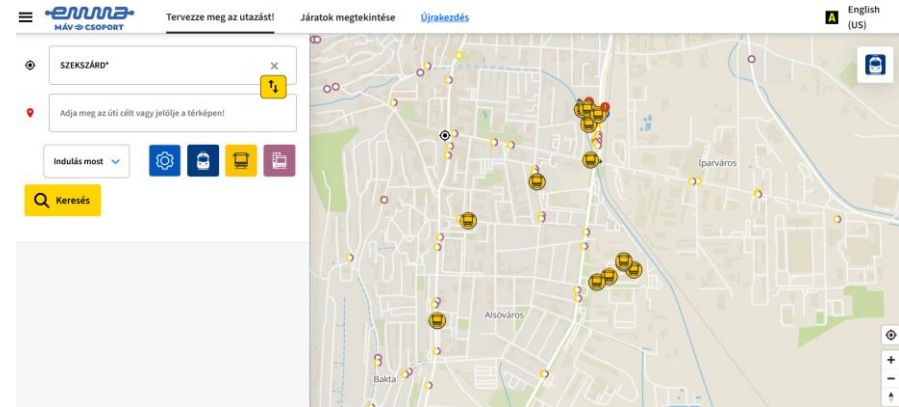
1121	Budapest - Dunaújváros - Bölske - Tolna - Szekszárd
1125	Budapest - Dunaújváros - Dunaföldvár - Paks - Szekszárd
1131	Budapest - Dunaújváros - Szekszárd - Mohács - Harkány
1134	Budapest - Dunaújváros - Szekszárd - Pécs - Siklós
1136	Budapest - Szekszárd - Bonyhád - Komló
1506	Szeged - Baja - Szekszárd - Siófok - Hévíz
1547	Szekszárd - Paks - Kecskemét
1566	Pécs - Kalocsa - Kecskemét
1568	Pécs - Szekszárd - Dunaföldvár - Kiskőrös
1652	Kaposvár - Szekszárd - Baja - Szeged
1707	Győr - Székesfehérvár - Szekszárd - Pécs
1731	Veszprém - Enying - Szekszárd - Baja
1843	Tatabánya - Székesfehérvár - Szekszárd - Pécs
5353	Kalocsa - Szekszárd
5359	Kecskemét - Kalocsa - Szekszárd
5377	Kalocsa - Gerjen - Fadd - Tolna - Szekszárd

5400	Szekszárd - Tolna - Paks
5403	Szekszárd - Paks - Némethér - Cece
5404	Szekszárd - Paks - Bölske - Dunaföldvár
5405	Szekszárd - Paks - Dunaföldvár
5406	Szekszárd - Tolna - Bogyiszló
5407	Szekszárd - Tolna - Fácánkert
5408	Tolna - Mőzs - Szekszárd
5410	Szekszárd - Bátaszék - Baja
5411	Szekszárd - Bátaszék - Mohács - Harkány
5412	Szekszárd - Alsónána - Bátaszék - Dunaszekcső
5413	Szekszárd - Alsónána - Mórág - Bátaszék
5414	Szekszárd - Alsónána - Mórág - Bataapáti - Möcsény
5415	Szekszárd - Decs - Bátaszék
5416	Bátaszék - Sárpilis - Szekszárd - Várdomb - Bátaszék/Sárpilis
5417	Sárpilis - Várdomb/Decs - Szekszárd, szőlőhegy/ - Szekszárd - Decs - Sárpilis
5420	Szekszárd - Bonyhád - Nagymányok - Szászvár

5420	Szekszárd - Bonyhád - Nagymányok - Szászvár
5421	Szekszárd - Bonyhád - Kurd - Dombóvár
5422	Szekszárd - Sióagárd - Harc
5423	Szekszárd - Keselyűs/Őzsápuszta - Szekszárd (körjárat)
5424	Szekszárd - Decs - Bátaszék
5425	Szekszárd - Alsónána - Bátaszék - Bata
5426	Szekszárd - Szálka - Möcsény - Bonyhád
5427	Szekszárd - Bonyhád, Gimnázium
5428	Szekszárd-/Szálka/Öcsény
5429	Szekszárd - Tolna - Fadd - Paks/Fadd - Dombóvár
5430	Szekszárd - Kakasd - Bonyhád
5431	Szekszárd - Bonyhád - Kurd - Dombóvár
5434	Szekszárd - Bonyhád - Nagymányok - Izmény - Kárász
5435	Szekszárd - Zomba - Hőgyész
5436	Szekszárd - Hőgyész - Tamási - Iregszemcse
5438	Szekszárd - Hőgyész - Dombóvár

5439	Baja - Szekszárd - Tamási - Siófok
5440	Szekszárd - Harc - Kölesd - Gyöng
5441	Szekszárd - Zomba - Tevel - Lengyel
5442	Szekszárd - Zomba - Hőgyész - Gyöng
5445	Szekszárd - Szedres - Medina
5446	Szekszárd - Kölesd - Gyöng - Simontornya
5447	Szekszárd - Nagydorog - Simontornya - Székesfehérvár
5448	Szekszárd - Szedres - Tengelice
5458	Szekszárd - Tolna - Paks - Enying - Siófok
5624	Pécs - Szászvár - Bonyhád - Szekszárd
5630	Pécs - Pécsvárad - Bonyhád - Szekszárd
5631	Pécs - Szekszárd - Nagydorog
5634	Pécs - Szekszárd - Paks
5923	Kaposvár - Dombóvár - Szekszárd

14. táblázat Szekszárd helyközi és távolsági autóbusz viszonylatai



23. ábra A helyközi autóbuszok valós helyzetét is mutató lekérdezése az Egységes Menetrendi keresőn, az EMMA-n (forrás: MÁV-Csoport)

Emellett a buszokban található globális helymeghatározáson alapuló (GPS) utastájékoztató rendszert összehangolták a főbb megállókban 2015-ben kiépített LED-es elektronikus utastájékoztató kijelző táblákkal, melyek jelezhetik, hogy hány perc múlva érkezik a következő busz az adott megállóba. A szekszárdi megállóhelyeken lévő elektronikus utastájékoztató rendszerek azonban 2021 óta nem üzemelnek.

HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A helyi közszolgáltatást a jogelőd DDKK Zrt-t követően 2021-től a Volánbusz Zrt. üzemelteti. A 2022-ig veszteséges közszolgáltatás kezelése érdekében az Önkormányzat a szolgáltatóval közösen 2022. augusztus 28-tól új menetrendet és vonalhálózatot vezetett be. Lényege, hogy a helyi szolgáltatásba több, a környező településekre induló, illetve onnan érkező helyközi járatokat vontak be, továbbá egyes vonalakat összevontak, egyes járatok megszüntetésre kerültek, illetve több autóbusz típus is selejtezésre került. 2023. augusztus 12-től új menetrend került elfogadásra, amely visszafogta a szolgáltatási kínálatot. 2024-ben a város rendezte a korábbi években a szolgáltató felé felhalmozódó több száz milliós tartozását és ezen döntés mellett 2024. október 7-től a szolgáltatás bővítéseként új menetrend és vonalhálózat került bevezetésre.

SZOLGÁLTATÁSI JELLEMZŐK

2023-ban Szekszárdon a helyi tömegközlekedésben több buszjárat megszűnt (3, 13, 7A, 8, 18), és egyes járatok útvonala is megváltozott, jellemzően lerövidült. A 6A járat ismét 6-os, a 4A pedig 4B jelzéssel közlekedik.

Új 4-es és 4B jelzésű körjáratokat vezettek be a Liszt Ferenc tér, Szent László utca, Fürdőház utca, Nefelejcs utca (új megálló), Zöldkert utca, Kőrösi utca, Mérey utca útvonalon. Egyes 4-es járatok a Keselyűsi úti ipartelepig, a 4B jelzésűek pedig a Tartsay úton át a Tesco áruházig közlekednek.

Ezután 2024-ben a szolgáltatást növelő változások röviden az alábbi helyeket érintették (a teljesség igénye nélküli felsorolás):

- Felsőváros (Bartina u. és Remete u.): 1-es járatok útvonal változása a rendelőintézet elérése érdekében; 1B jelzésű járat munkanapokon kétóránként és szombaton a Tesco áruházig; új 17-es viszonylat
- Munkácsy u. környéke: Egyes időszakokban az 1-es buszok betéréssel érintik a Kilátó u. (korábbi Fűtőmű u.) és Munkácsy u. megállókat

- Mérey utca, Kőrösi utca, Bottyán-hegyi lakótelep környéke: új 4-es és 4B körjáratok (Belváros és a Bottyán-hegy, illetve Kőrösi és Mérey lakótelep között); néhány busz a Keselyűsi úti ipartelepig jár; Nefelejcs u. megálló újbóli üzembe helyezése; új 13-as járat (munkanap hajnalban és szombaton reggel)
- Csatári-völgyek és Faluhely Baranya-völgygel: Járatsűrítések
- Bor utca: Járatsűrítés hétfőtől szombatig
- Ipartelep: műszakkezdéshez igazított indulások
- Jobbparászta és Kadarka u.: új 13-as járat
- Zrínyi u.: napközben az 5422-es járatok is érinti a környéket
- Szőlőhegy: Járatsűrítés és közlekedés a Bevásárlóközpontokhoz.

A bekövetkezett hálózátváltozásoknak köszönhetően jelenleg egy átszállással a város számos területére el lehet jutni.

A jelenlegi díjszabás 2023. szeptember 1-jétől van érvényben, amely a szekszárdi állandó lakcímmel rendelkező lakosoknak 75%-os viteldíjkedvezményt nyújt, kifejezetten annak érdekében, hogy minél többen vegyék igénybe a helyi buszokat.

2024-ben a Volánbusz Zrt. a járműveken lévő korábbi (csak számjegyből álló ledes) viszonylatjelzőket, a viszonylati szám mellett a végállomást is kijelző többsoros ledes kijelzőkre cserélte, ezzel is segítve az utazóközönséget a tájékozdásban.



25. ábra Alacsonypadlós MB Conecto típusú autóbusz a helyi közlekedésben

A járművek alacsonypadlósak, azonban nem rendelkeznek légkondicionálással. A város helyi szolgáltatását 8 db busz látja el.

A szekszárdi helyi autóbuszokra történő felszállás csak és kizárólag az első ajtón történik (kivéve a kerekesszékekkel közlekedők és babakocsival közlekedők). Menetjegyet a gépkocsivezetőtől, illetve 2020. márciusától már mobil applikáció segítségével is meg lehet vásárolni. A mobiljeggyel utazóknak a mobiljegyet az autóbuszra történő felszálláskor az autóbuszon elhelyezett QR-kód leolvasásával kell érvényesíteni, amely képet a járművezetőnek felmutatva lehetséges a buszra a felszállás, de az alkalmazást futtatni kell az utazás végéig.

Bérleteket az autóbuszon nem lehet venni, az autóbusz állomáson és egyes szekszárdi üzletekben lehet megvásárolni, sőt 2020 áprilisától mobilapplikáció segítségével okostelefonra is beszerezhetők a bérletek.

A városi buszmegállók kifejezetten kedvező infrastruktúrával rendelkeznek más hasonló városokhoz képest, a megállók többségében fedett utasváró épült.

Ugyanakkor ez nem jelenti azt, hogy nincsen további teendő, szükséges lenne minden megállót ilyen létesítményekkel kialakítani, a peronok akadálymentes megközelítését minden helyen biztosítani.



29. ábra Szekszárd Szent István téri megálló

EGYÉB KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Szekszárd ipari-kereskedelmi területeinek munkaerőpiaca kapcsán nincs tudomásunk a cégek által biztosított munkavállalói buszjáratok közlekedéséről. Ugyanakkor kisebb munkavállalói társaságok utazása valamely munkavállaló telekocsi közlekedése eseti jelleggel előfordul, de ezt nem lehet általános jelenségnek tekinteni.

A budapesti utazások kapcsán – kifejezetten a nem kedvező vasúti és autóbuszos távolsági közlekedés okán – tapasztalhatók az Oszkár-, vagy BlaBlaCar telekocsikkal történő utazás, melyek közül Szekszárd vonatkozásában talán az első általánosabban igénybe vett szolgáltatás.

KERÉKPÁROS-MIKROMOBILIS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

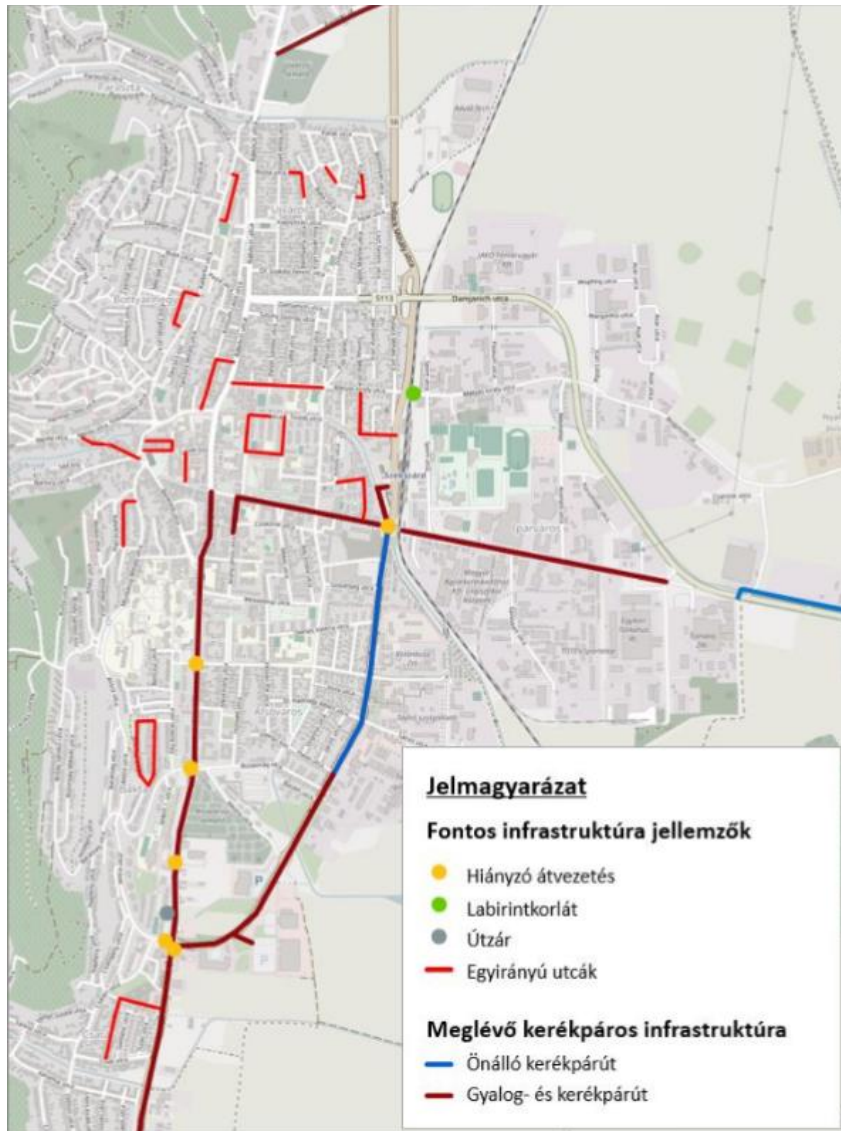
ÉS

KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS, MIKROMOBILITÁS

Szekszárd város rendelkezik Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel (röviden KHT), mely a 2018-ban készült dokumentum (TRENECON Kft.) alapján 2024. áprilisában felülvizsgálatra került (Bonum Via Kft.). A KHT célja, hogy útmutatóként szolgáljon minden olyan jövőbeni fejlesztésnél, amely bármilyen módon érinti a kerékpárral közlekedők helyzetét, így a terv megállapításait, javaslatait nem csak a kifejezetten kerékpáros célú fejlesztések során célszerű figyelembe venni, hanem minden közlekedési és közterületfejlesztést célzó beruházás során.

Szekszárd területén a kerékpáros közlekedést segítő infrastruktúra az utóbbi években fejlődött, ami leginkább épített kerékpárutak kapcsán tapasztalható, ugyanakkor még mindig elmaradás mutatkozik a térség turisztikai attraktivitásához és a kerékpározásra irányuló lakossági igényhez képest. Bár **a város domborzata a nyugati területén nehézkesé teszi a biciklis közlekedést**, ugyanakkor biztonságos infrastruktúra kínálat esetén a kerékpározási igény növelhető. A város vonzáskörzeti településeinek többségével nincs kerékpáros infrastruktúra kapcsolat, ezért a biciklivel való városkörnyéki elérhetőség is fejlesztésre szorul.

A meglévő kerékpáros létesítmények kapcsán azonban különböző tapasztalatok vannak. A legrégebben épült kerékpárutak burkolathibái a balesetveszély csökkentése érdekében rendszeres felújításra szorulnak, de legalább szükséges lenne a burkolati jelek időszakonkénti (lehetőleg évenkénti) felújítása. A hosszirányban vezetett kerékpárutak esetében a problémásabb keresztezésekkel elengedhetetlen lenne a kanyarodó gépjárművezetők figyelmének felhívása valamely jelzéssel (jelzőtábla és/vagy burkolati jel). Így az ilyen konfliktus helyzetek, balesetek száma csökkenthető lehetne.



30. ábra Szekszárd fontosabb kerékpáros infrastruktúra jellemzői (forrás: Kerékpárforgalmi Hálózati Terv 2024.)



31. ábra Gyalog- és kerékpárút a Béri Balogh Ádám út mentén



32. ábra Gyalog- és kerékpárút az 56 sz. főút (Tartsay Vilmos u.) deli szakaszán



33. ábra Gyalog- és kerékpárút (bal kép), ill. önálló kétirányú kerékpárút az 5113 sz. főút (Keselyűsi út) belső és külső szakaszán (jobb kép)



A város belső területén jelenleg számos fő- és gyűjtőút nehéz kerékpározhatósága jelent visszatartó erőt a bicikli használatához. A helyközi relációkban pedig az országos közutak egyre nagyobb forgalma és az elválasztott kerékpározás lehetőségének hiánya.

A városban vannak kijelölt kerékpárutak, a forgalmasabb utcákon a kerékpárosoknak a közúti forgalommal kell osztozniuk. A forgalmi kialakítások elsődlegesen az autósoknak kedveznek, értsük ezen akár a parkolási megoldásokat, így **kevésbé kerültek előtérbe a közutak kerékpározhatóságának segítése**. A városban sok egyirányú utca van, ugyanakkor nem jellemző az ellenirányú kerékpáros forgalom biztosítása, kijelölése. Az utcák szélessége és a minimális forgalom okán a legtöbb egyirányú utca alkalmas lehetne ilyen forgalmi rend bevezetésére.

A kerékpáros parkolás kínálati helyzetét összességében nem lehet kedvezőnek nevezni. Bár **megtalálhatók kerékpártárolók a városban**, ugyanakkor **többségük régi, vagy elavult kialakításúak, amelyeknél csak az első kerék befogásával van lehetőség a bicikli elhelyezésére**. Ezen „küllőgyilkos” támaszok pozicionálása is kivetnivalót hagy maguk után, a Vármegyei önkormányzat, a Pécsi Tudományegyetem, vagy a Garay gimnáziumnál levő támaszok olyan „holt” helyekre kerültek kihelyezésre, amely a használók számára nem nyújt biztonságot, számuk pedig nem elégséges. A vasútállomásnál és az autóbusz állomásnál az elavult tárolókon túl probléma, egyrészt a kínálati mennyiség, másrészt a nem vonzó területen történt elhelyezés (hosszabb gyaloglás stb.), pedig utóbbinál fedett tároló épült.



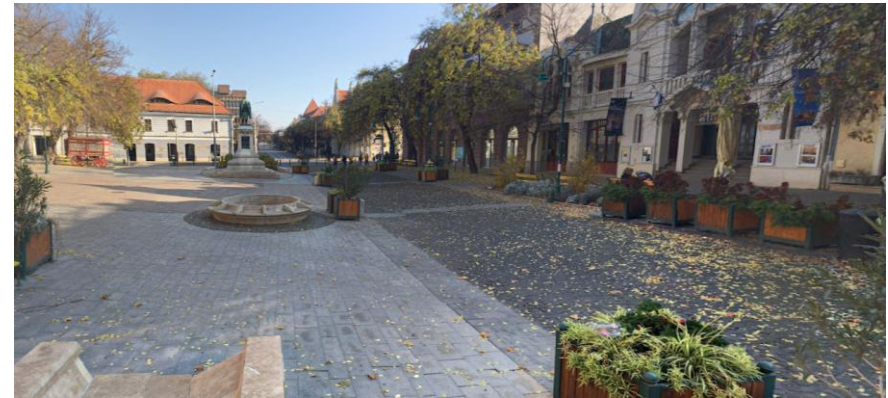
34. ábra Elégtelen mennyiségű, rossz helyre pozícionált, „küllőgyilkos” kerékpártámaszok (forrás: Szekszárd KHT 2024)

Újdonságnak számít az Összkerék néven 2022-től elérhető elektromos kerékpár kölcsönző, amelyekkel felfedezhetők a környékbeli dombok, tájak, emellett a szolgáltatás vezetett kerékpáros túrákat is szervez.

Szekszárdon nem került kialakításra klasszikus közbringa rendszer (kerékpáros közösségi Közlekedési rendszer – KKKR), illetve elektromos közroller rendszer sem (LIME, TIER stb.).

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Szekszárdon korlátozott sebességű (20 km/h) és forgalomcsillapított terület a **Garay tér**. Ide csak engedéllyel rendelkező gépjárművek hajthatnak be, és **még a kerékpárral közlekedőknek sem megengedett a biciklivel való behajtás**, ami közel ekkora városoknál viszont alapból nem tiltott. Ugyanakkor számtalanszor lehet találkozni a területen kerékpározókkal, még a Várköz utcában is, hiszen **nem életszerű a jelenlegi forgalmi szabályozás** (Mindkét irányból behajtani tilos jelzőtábla, kivéve engedéllyel). Már csak azért sem a tér számtalan városi rendezvénynek biztosít helyszínt.



35. ábra A Garay tér a Széchenyi u. felé

A Garay tér észak-nyugati vége a Béla Király térhez csatlakozik, amelyet körülölelő épületek között megtalálható egyrészt a város Polgármesteri hivatala, a Vármegyeház és az Ügyészség épülete, a téren pedig a Szekszárdi Urunk Mennybemenetele templom.



36. ábra A Béla király tér a Garay tér északi vége felől

A Béla király tér jelenleg szintén gyalogos közlekedési tér, számos gyönyörű zöldfelülettel.

A Garay térhez hasonló a helyzet a védett övezetbe tartozó Wosinsky Mór lakótelep belső, keskeny útjainál, a Dienes Valéria u. 6–20. sz., a Wesselényi u. 2–12. sz., vagy a Bezerédi u. 28–32. sz. épületekhez vezető utaknál, ahova csak engedéllyel hajthat be közúti jármű, így kerékpáros is. Szabályosan tehát csak tolva lehetne bejárni biciklivel, ami valóban nem járható mód az ottlakók szerint.

A városban egyébként kevés hagyományos forgalomcsillapított zóna került kijelölésre (Lakó-pihenő övezet, vagy Tempo 30 övezet).

A városban a gyalogos közlekedést a kiépített járdák segítik, amelyek aszfalt burkolatúak, vagy betonlapokkal kialakítottak. Sajnálatos azonban, hogy az **akadálymentesítés csak a kiemeltebb útvonalakon és helyeken jellemző**, leginkább a kijelölt gyalogátkelőhelyeknél. Kiépített taktilis jelekkel is alig lehet találkozni a közterületeken.

A járdák műszaki állapota évente felülvizsgálásra kerül, ezt követően fontossági sorrendben kerülnek sorra az elvégzendő járdafelújítások. Az önkormányzat a leromlott állapotú beton és aszfaltos járdák újra betonozása helyett a javításoknál a térköves megoldásokat részesíti előnyben.

A forgalmas közúton való gyalogos átközlekedés biztonságát a kialakított gyalogátkelőhelyek segítik. Azonban több olyan hely is van, ahol pl. a kijelölt gyalogátkelőhelynél lehetőség lenne középsziget kialakítására, amely a két autóforgalmi irány közötti odafigyelést biztonságosan segíthetné a gyalogos számára, emellett a gépjárművezetők számára is biztonságot nyújtana az átkelő gyalogos megfelelő megközelítéséhez, átengedéséhez, szabályos közlekedési viselkedés betartására.



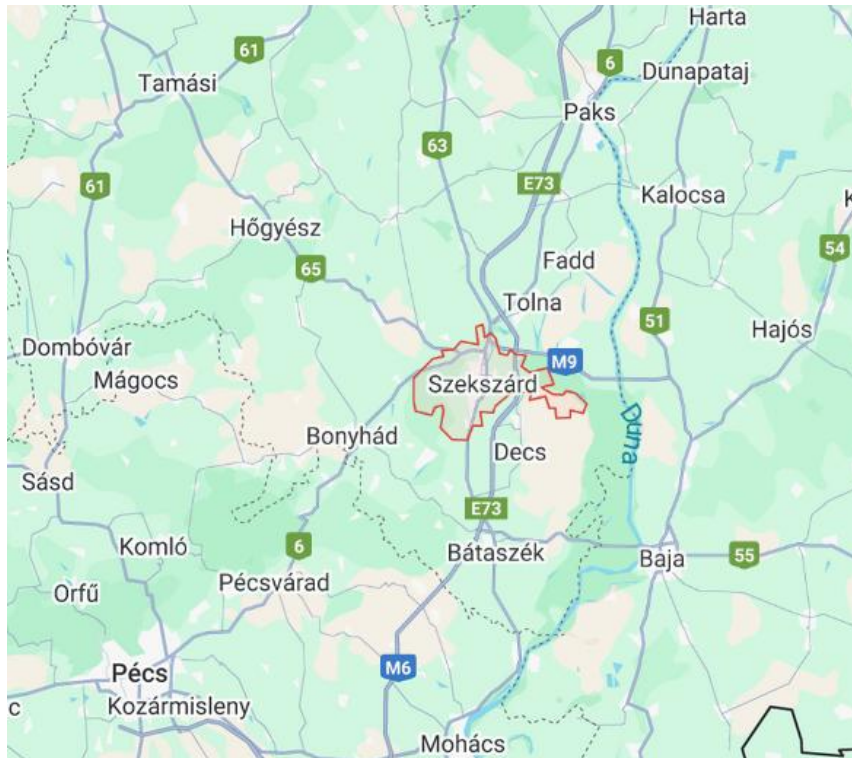
37. ábra Tartsay V. u. – Hadnagy A. u. kereszteződésében kijelölt gyalogátkelőhely

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSE

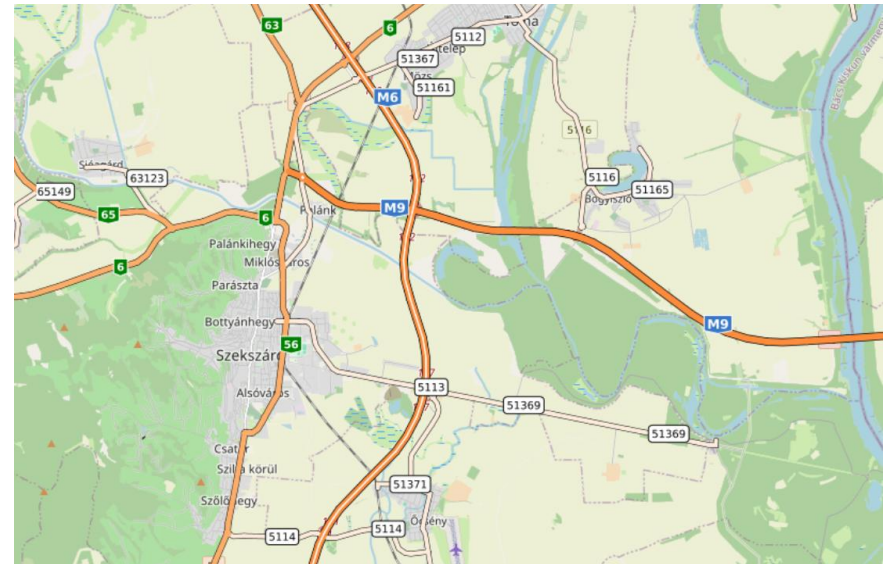
SZEKSZÁRD KÖRNYÉKI KÖZÚTHÁLÓZAT JELLEMZŐI

Szekszárdot az M6 autópályán és az M9 gyorsforgalmi úton, valamint a Budapest-Pécs közötti 6. számú főúton, Baja felől az 56. számú közúton lehet gépjárművel megközelíteni. A város mellett elhaladó 6-os útról a 63. számú székesfehérvári és a 65. számú siófoki útvonalak is elérhetők.



38. ábra Szekszárd tágabb környékének közúti közlekedési úthálózata (forrás: Google)

Az M6 autópálya a várostól keletre, közel, mintegy 4 km távolságban halad el, amelyet Szekszádról több csomópontnál is el lehet érni: északon az M9 gyorsforgalmi útról, délen az 5114 sz. útról, míg a városközponttól a Keselyűsi úton keresztül. Az M6 autópálya révén gyorsan elérhető Budapest, illetve Pécs is, de a horvát határ is. Az M9 gyorsforgalmi út a Szent László Duna-hídon keresztül nyújt kapcsolatot az ország keleti, alföldi területeivel.



39. ábra Szekszárd közvetlen környékének közúti közlekedési úthálózata (forrás: Magyar Közút NZrt.)

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI FORGALMA

A térség közúti forgalmát „Az országos közutak 2023. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” c. kiadvány és a 2024. évi kiadvány előzetes adatai alapján mutatjuk be. Egyes útszakaszokra csak régebbi, felszorzott vagy becsült adat áll rendelkezésre.

A térség meghatározó úthálózati eleme az M6 autópálya, melynek 2024. évi forgalma a 6. sz. út csomópontjától (Szekszárd-észak – Tolna) északra 16.400 Ejm/nap, a Szekszárdot elkerülő szakaszán és délebbre az M60 csomópontig jellemzően 11.000-12.000 Ejm/nap³ az átlagos napi forgalom.

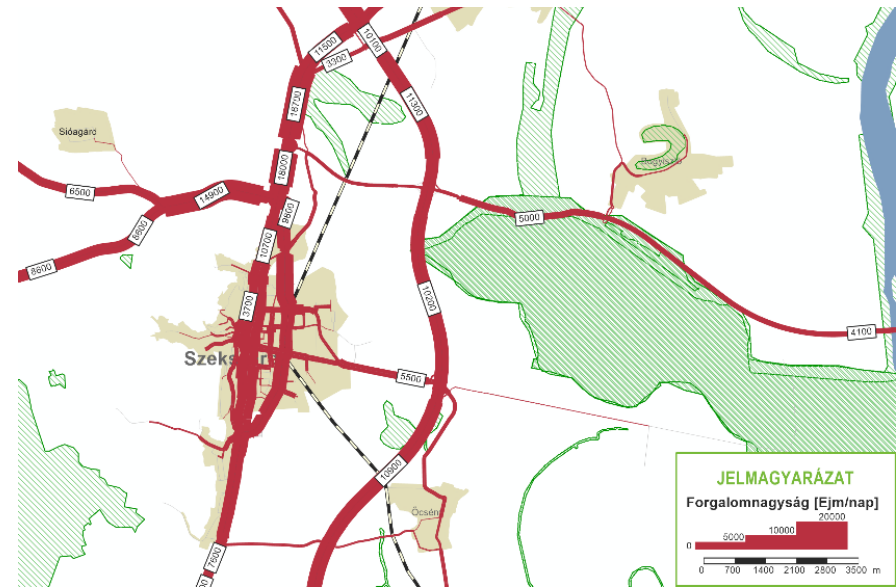
A 6. sz. főút forgalma az M6 csomóponttól északra 5.800 Ejm/nap (felszorzott, becült adat), az 5112. sz. út vele párhuzamos szakaszán (Tolna, Mözs irányában) 6.400 Ejm/nap mértékű a forgalomnagyság. A 6. sz. főúton Szekszárd-észak – Tolna M6 csomópont és a 65. sz. út csomópontja között (a 5112. j. út, M9 gyorsforgalmi út, 56. sz. út csomópontok érintésével) 15.000-16.000 Ejm/nap forgalom bonyolódik.

A modellezett közúti forgalom (előzetes modell állapot) látható a jobb oldali ábrán.

Az 56. sz. út vezet Szekszárd irányába, melynek forgalma 8.900 Ejm/nap a 6. sz. főút csomópontjánál, ugyanakkor a Damjanich u. után meghaladja a 10.000 Ejm/nap forgalmat. Az 56-os út legforgalmasabb szakasza a Tartsay Vilmos u., a Keselyűsi úttól délre 13.400 Ejm/nap átlagos napi forgalommal. A kereskedelmi egységek térségében 11.500 Ejm/nap, a Bátaszéki úton 9.500 Ejm/nap nagyságú a forgalom.

Szekszárdtól délre, az 5114. sz. út (Decsi út) után a jelenlegi forgalom már mérsékeltebb, 6.500 Ejm/nap.

Az 5113. út (Damjanich utca) forgalma 6.100 Ejm/nap (becült, felszorzott adat), azonban a jelen munka keretében végzett forgalomszámlálás magasabb forgalmat mutat: 7.600 Ejm/nap. Az út forgalma az M6 gyorsforgalmi út térségében 5.300 Ejm/nap, Decs felé 1.800 Ejm/nap (becült adat) mértékre tehető.

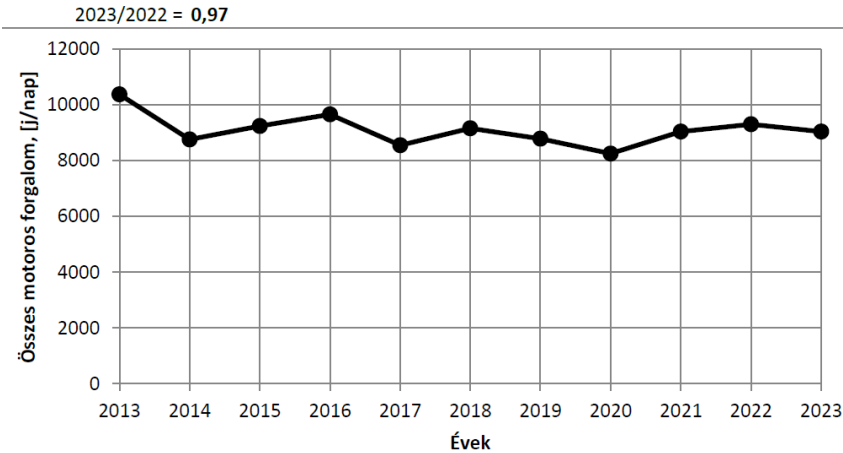


40. ábra Szekszárd és környezete modellezett jelenlegi közúti forgalma (TRENECON Forgalmi modell)

Az M9 autót út mért forgalma a közeli szakaszon 4.600 Ejm/nap. A 63. sz. úton 4.300 Ejm/nap, míg a 65. sz. főúton 6.600 Ejm/nap a becült átlagos forgalomnagyság.

Az 56. sz. főút Bátaszéki úti keresztmetszeténél forgalomszámláló főállomás (berendezés) működik. Az elmúlt tíz év mért forgalma ebben a keresztmetszetben stagnáló forgalom nagyságot mutat, ahogy azt a következő ábra is szemlélteti.

³ Ejm/nap – Egységjármű/nap az átlagos napi forgalom mértékegysége, ami az egyes járműkategóriákban számlált jármű-darabszámok egységjárműszorzóval felszorzott értékeinek összege.



41. ábra Forgalom fejlődés 2013-2023 között az 56. út 7+926 km szelvényben - Bátaszéki úti keresztmetszetről (forrás: OKA)

SZEKSZÁRD KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSE

ÚTHÁLÓZAT

A városi főúthálózat elemei az országos fő- és mellékutak átkelési szakaszaiból épülnek fel. A város belső forgalma szempontjából a legfontosabb útvonal a Rákóczi utca - Széchenyi utca - Béni Balogh Ádám utca, ami a Belvároson átvezető útszakasz.

A város észak-déli tengelyét meghatározó Rákóczi utca az 56. sz. főúti körforgalomtól 2x1 sávon vezet dél felé, majd az 56601 sz. úti becsatlakozástól (a MOL benzinkút vonalától) 2x2 sávval éri el belvárost. Egyes kereszteződésekénél külön kanyarodó sávok is kiépítésre kerültek.

A Rákóczi u. folytatásában a Széchenyi u. továbbra is 2x2 sávossal kialakítású, ugyanakkor pl. a Bezerédj utcánál az északi belső sáv csak kanyarodásra kijelölt. E kereszteződéstől a főút déli folytatása a Béni-Balogh Ádám u., amely a Wesselényi u-l csomóponttól déli irányban már csak 2x1 forgalmi sávval vezet, egyes kereszteződésekénél külön kanyarodó sávokkal kiegészülve.

Az 56-os úti déli csomóponttól (Tartsay Vilmos u. – Alisca u. körforgalom) déli irányban, mint kétszámjegyű, 56 sz. országos főút halad tovább.

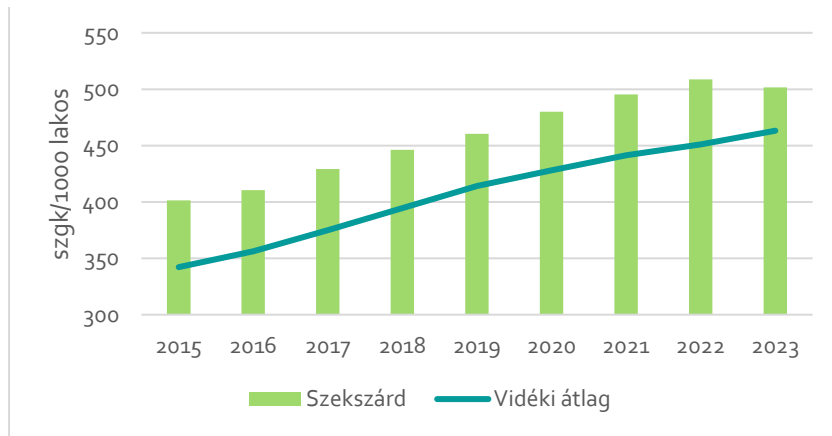
A város kelet-nyugati legfőbb útjai közül a Szent István tér és keleti folytatása a Hunyadi utcai szakasz is 2x2 sávossal, ami egyes kereszteződésekénél a kanyarodáshoz való felállást vagy további külön sáv, vagy az egyik sávból kanyarodásra kijelölt sáv segíti. Az 56 sz. főúti kereszteződéstől keletre a Keselyűsi út újra 2x2 sávossal kialakított, ami az iparterület keleti végénél már 2x1 sávossal csatlakozik a Damjanich utcához, az 5113 sz. úthoz.

Az 5113. sz. országos út 2x1 forgalmi sávossal, amelyen a jelentősebb csomópontoknál külön kanyarodósávok is épültek. A város egyéb útjai többségében két forgalmi irányú közlekedést biztosítanak, azonban szűkebb úthálózat elsődlegesen a nyugati területeken jellemzők, egyes szűk keresztmetszetek okán egyirányú közlekedéssel (Bakta, Bottyánhegy, Szőlőhegy, Parászta településrészekén).

Szekszárdon mind az utak, mind a gyalogjárda általános állapota nem mondható kedvezőnek, összességében számos út jelentős felújításra szorul. Az elmúlt öt évben útfelújítás igen kevés helyen történt, az is leginkább balesetveszély elhárítás okán. A város a közutakon csak kátyúzást, részleges javításokat tudott elvégezni, nagy, egybefüggő rekonstrukcióra nem állt rendelkezésre elégséges saját forrás. Ugyanakkor öröndetes, hogy több helyszínen, több száz folyóméter járda viszont meg tudott épülni Belügyminisztérium és Jövők Energiája Térségfejlesztési Alapítvány forrásaiból.

MOTORIZÁCIÓ

A város motorizációs szintje – amint azt a következő ábra is mutatja – igen magas, jóval megelőzi a vidéki átlagot, ráadásul folyamatosan növekvő tendenciát mutat.



42. ábra Szekszárd motorizációs szintjének alakulása (forrás: KSH)

VÁROSON BELÜLI KÖZÚTI FORGALOM

Szekszárd város és térségére Forgalmi modell készült a rendelkezésre álló statisztikai adatok és az elvégzett forgalomszámlálások alapján. A Forgalmi modell eredményei egy munkanap forgalmát jelenítik meg.

A város észak-déli fő tengelyén, a Rákóczi út – Béri Balogh Ádám u. szakaszain adódik a legnagyobb forgalmi terhelés, a jellemző érték 15.000-18.000 Ejm/nap, jellemzően személygépjármű-forgalom. Az 56. sz. út városi szakaszain megközelíti, illetve meghaladja a forgalom a 10.000 Ejm/nap értéket. A város „hegy felőli” oldalán vezető Kadarka – Flórián – Bezerédj utcák jellemző átlagos forgalma 5.000-6.000 Ejm/nap, a Herman Otto u. – Szent László u. – Béla király tér szakaszon megközelíti a 8.000 Ejm/nap értéket.

A Munkácsy u. – Alisca út forgalma 3.000 Ejm/nap körüli. A Zrínyi u. – Mészáros Lázár u. – Holub J. u. tengely forgalma a Séd patak – Mátyás király u. környezetében a legmagasabb, 7.000 Ejm/nap mértékű, többi szakaszán 4.000 Ejm/nap a forgalmi terhelés.



43. ábra Modellezett forgalmi állapot Szekszárd város térségében (TRENCON Forgalmi modell)

A Rákóczi úthoz csatlakozó gyűjtőutak forgalma (Damjanich u., Szent László u.) 6.000 Ejm/nap érték körül alakul. A Mátyás király út csatlakozó szakasza egyirányú, forgalma így fele a fenti utaknak.

A Béri Balogh Ádám utca csomópontjaiban (Bezerédj u., Wesselényi u. Szent-Györgyi Albert u.) is az átlagos napi forgalom 6.000 Ejm/nap érték körüli, a Május 1. u. – Búzavirág u. forgalma alacsonyabb. Jelentős forgalmat képvisel azonban ó a Lild áruház parkolója.

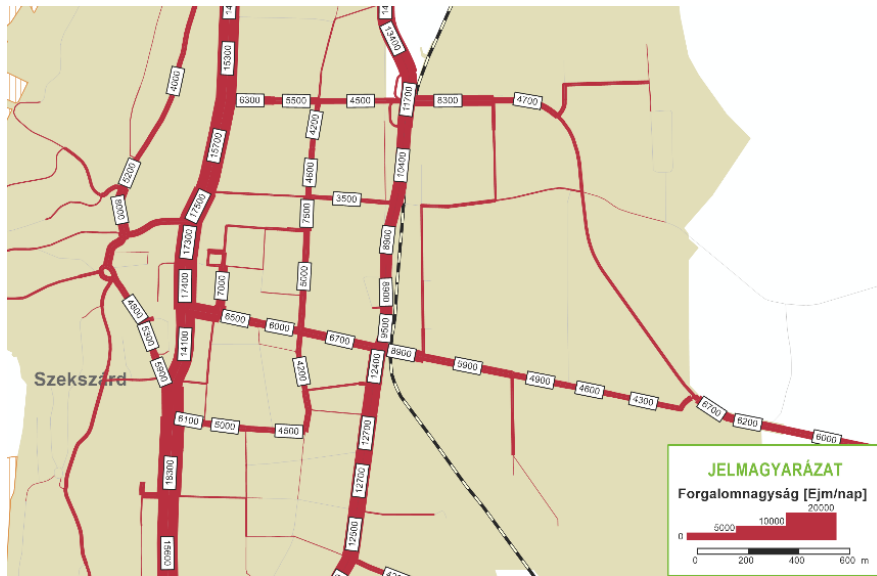
A vasút két városi átkelési pontján (Damjanich u. felüljáró, Keselyűsi út) 8.000-9.000 Ejm/nap forgalom mérték jelenik meg.

Jelentősebb forgalmú útszakasz még a Palánki út, Keselyűsi út, a Tesco bekötő útja, a Csatári út.

A város úthálózatán az 56. sz. főút Tartsay Vilmos u. – Keselyűsi út csomópontja okoz elsősorban torlódást. A kiemelkedő közúti forgalom mellett a közvetlenül a csomópontnál található szintbeni vasúti átjáró (lezárás utáni lökésszerű terhelés), a buszállomásra tartó nagymértékű

autóbuszforgalom, a főként a Hunyadi utcát keresztező erős gyalogosforgalom is a csomópontot terheli.

A Rákóczi út – Béri Balogh Ádám u. jelzőlámpás csomópontjaiban időszakosan egy-egy irány torlódik. A Bezerédj utca csomópontjában a geometria kialakítás (adottság) teszi nehezebbé a haladást.



44. ábra Modellezett forgalmi állapot Szekszárd belváros (TRENECON Forgalmi modell)

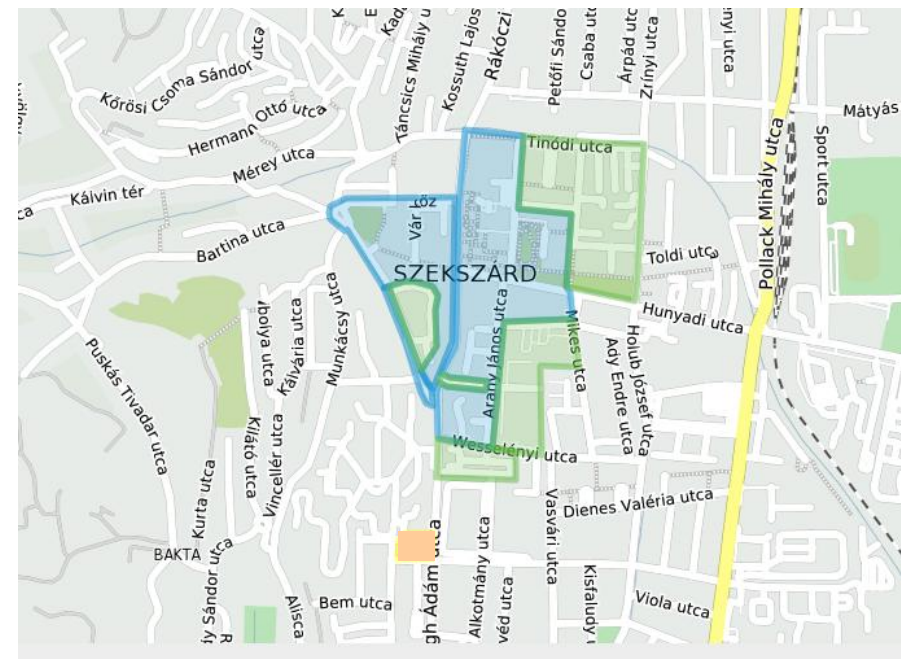
PARKOLÁS

PARKOLÁSI RENDSZER

Szekszárd évről évre egyre nehezebben birkózik meg a növekvő számú gépjárműpark befogadásával. A parkolás — különösen a belvárosi övezetben és a társasházak közelében — mostanára mindennapos gondot jelent. A város fizetős közterületi parkolási zónáit a következő ábra szemlélteti.

A város területén három díjövezet került kijelölésre. A 7101-es számmal azonosított parkolóövezetben a közterületi parkolás díja hétköznapontként 07:30-17:30 között 500 Ft/óra (az ábrán kék szín jelöli). A 7102 számú övezetben szintén 07:30- 7:30 között díjköteles a közterületi parkolás, 240 Ft/óra (zöld színnel) és a 7103 sz. területen, ugyancsak 07:30-17:30 között 240 Ft/óra (narancssárga színnel jelölve az ábrán). Mindezek mellett számos, fizető zónán kívül eső utcában, meghatározott nappali időszakban maximum 2 óra parkolás engedélyezett.

Parkolójegy váltására az utcai automatákon kívül lehetőség van mobiltelefonon keresztül is SMS-ben vagy egyéb mobilapplikációkkal. Két épített parkolási létesítmény található a városközpontban. A piac átépítése során létesült egy kétszintes parkolóház, ahol szombaton is díjköteles a parkolás, valamint mélygarázs épült a Kiskorzó téren található kereskedelmi létesítmény alatt.



45. ábra Szekszárd közterületi parkolási zónáinak térképe (forrás: Nemzeti Mobilfizetési Zrt.)

Jelenleg összesen 9 db **elektromos autótöltő** működik a városban (a villanyautosok.hu weboldala szerint.) Az önkormányzat helyi parkolási rendelete mentesíti az elektromos autók tulajdonosait, azaz a zöld rendszámú környezetkímélő járműveket a parkolási díjfizetés alól a város területén. "A" típusú 22 kW-os AC elektromos autótöltők telepített helyszínei a belvárosban a 7101 sz. parkoló övezetben találhatók: a Polgármesteri Hivatal előtt, a kórház bejáratánál lévő parkolóban, illetve Babits Mihály Kulturális Központ és a Szent István tér 18. sz. épület közötti parkolóban.



46. ábra "A" típusú elektromos autótöltő Szekszárdon

EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

TAXI SZOLGÁLTATÁS

Szekszárdon több taxitársaság is működik: Gábrriel-, 6x5-, Korrekt -, vagy a Party taxi.

LÉGI KÖZLEKEDÉS

A vármegyeszékhelytől 7,6 km-re fekvő Ócsény településen található a megye egyetlen belföldi, légi közlekedésre alkalmas repülőtere, amelynek személyszállításra alkalmassá tételéhez jelentős infrastrukturális beruházás megvalósítására lenne szükség. A repülőtér turisztikai szempontú fejlesztése igényként és egyben lehetőségként jelentkezik a térségben.

ÁRUSZÁLLÍTÁS

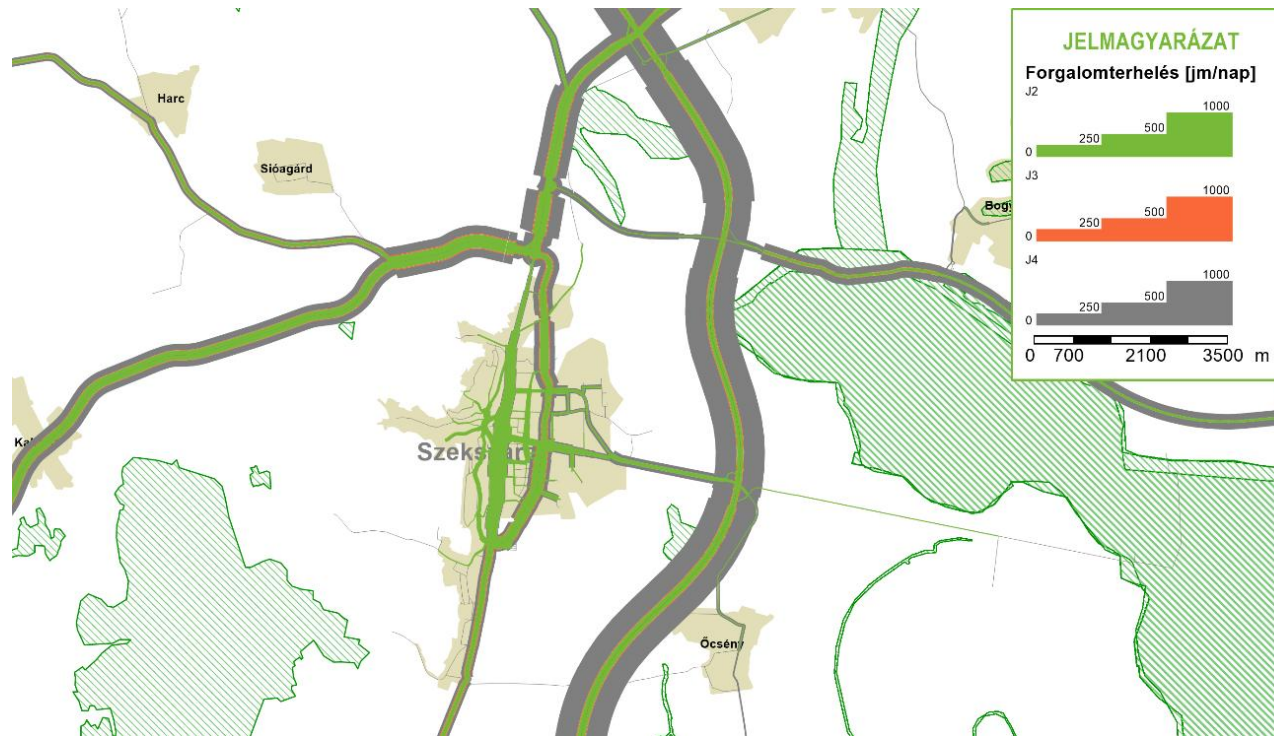
A térség távolsági áruforgalmában az M6 autópálya használata mentesíti a várost a jelentős átmenő forgalomtól. A város északi részén logisztikai központ kialakítása tervezett, kihasználva az M6-M9 autópálya találkozási pontjának stratégiai előnyeit.

A jelenlegi ipari és kereskedelmi területek okán azonban a városi közúti áruszállítás megjelenik, amely elsődlegesen az 56 sz. főút, valamint az 5113 sz. utat, a városi szakaszán a Keselyűsi út forgalmát növeli.

Az elvégzett forgalomfelvételek alapján a fenti úthálózati elemek, valamint az iparterületek közvetlen kapcsolatát biztosító utcák (Palánki út, Keselyűsi út, Sport u., Epreskert u., Páskum u., Mátyás Király u (keleti szakasza), Damjanich u., Bogyiszlói út, Sárvíz u., Szent-Györgyi u. (keleti szakasza) érintettek nagyobb mértékű teherforgalomban.

A legnagyobb teherforgalom az 56. út (Tartsay Vilmos u) egyes szakaszain adódik (>400 jármű/nap). Az itt megjelenő teherforgalom is a városhoz köthető (kiinduló, vagy célforgalom), az 56. úton átmenő teherforgalom nem jellemző (Szekszárdtól délre eső szakaszán a teherforgalom minimális). Jelentős még az 5113. út és a Keselyűsi út teherforgalma, melyek megközelítik a 300 jármű/nap mértéket.

A Rákóczi út tengelye, és a város 56. úttól nyugatra eső részein csak az adott területhez kapcsolódó kiinduló- és célforgalomban közlekednek teherszállító járművek.



47. ábra Tehergépjárműforgalom (TRENCON Forgalmi modell)

Az észak-déli belvárosi tengelyen (Béri Balogh Ádám u. – Széchenyi u. – Rákóczi u.) súlykorlátozások és behajtási engedélykötelezettség van érvényben, így csak engedéllyel megengedett a 12 tonnánál nehezebb tehergépjárművek behajtása.

Az önkormányzati rendelet szerint a védett övezetekbe is csak engedéllyel lehet behajtani, amelyet különböző kategóriákban (építkezés, áruszállítás, szolgáltatási tevékenység) adnak ki.

HORIZONTÁLIS TÉMÁK

A PANDÉMIA HATÁSA ÉS TÁRSADALMI KÖVETKEZMÉNYEI

A COVID-19 járvány alatt számos gyors és váratlan hatás érte a közlekedési szektort elsősorban az utazásszámok tekintetében. A járványok ugyan bizonyos rendszerességgel folyamatosan megjelennek, ugyanakkor az utóbbi időben elszórtunk ettől, ezért nem fordítottunk kellő figyelmet az előzetes felkészülésre, így nem voltak meg a megfelelő, azonnal életbe léptethető protokollok a kezelésére. Ezen időszak ezzel együtt lehetőséget biztosított a közlekedési rendszerünk átfogóbb áttekintésére, korrekciók meghozatalára.

A pandémia különböző szakaszai alatt eltérő jogi szabályozások voltak érvényben. A szigorúbb időszakokban kijárási korlátozás, amely alatt a közlekedők száma minimalizálódott, a közlekedés káros hatásai jelentősen lecsökkentek, amelynek számos természeti és környezeti kedvező hatását sokan megtapasztalhatták. A kedvező környezeti hatás mellett a társadalmi hatások komoly károkat jelentettek. Az emberek számára biztonságosnak mondható élettér az otthonuk méretére csökkent, így a közlekedéssel, mint a térbeli pontok összekapcsolását biztosító rendszerrel jelentős bizalmatlanság alakult ki.

A minimalizált mobilitási igények kielégítésére elsősorban az olyan közlekedési eszközök tudtak lehetőséget biztosítani, amelyek zárt térben biztosítják a másoktól való szeparáltságot. Ennek legjobban az egyéni gépjárművek tudtak eleget tenni, így jelentősen felértékelődött a szerepe.

A személygépjárművek mellett az aktív közlekedési eszközök is jelentős népszerűség növekedésen mentek át, ugyanis a szabad levegőn tartózkodás sokak számára csillapította a veszélyérzetet, amelyet tovább segített, hogy a közterületi kötelező maszk-használat időszakában a mikromobilitási eszközökkel közlekedőkre a szabály nem vonatkozott, így kényelmesebb használatot biztosított.

A pandémia az utóbbi évek kerékpáros közlekedés elterjedésének (a klímaváltozáshoz, a fenntarthatósághoz, az egészséges élethez kapcsolódóan már régebb óta tartó folyamat) jelentős lökést adott. A mikromobilitás támogatására számos infrastrukturális fejlesztés is megvalósult, amelyek implementációja és népszerűvé tétele a kialakult helyzet miatt egyszerűbb volt, mára pedig állandósultnak tekinthetők.

A pandémia nagy vesztese sajnálatosan a közösségi közlekedés volt, amelynek utasszámai jelentősen visszaestek, és jellemzően a mai napig nem érik el a járvány előtti utasforgalmi szintet. A közösségi közlekedés módot váltó utasai (pl. azok, akik gépjárműre váltottak) valószínűleg nem, vagy csak nehezen csábíthatók vissza a közforgalmú eszközök igénybevételére. A távmunkában dolgozók pedig nem igényelnek a korábbiaknak megfelelő kínálatot.

A pandémiához kapcsolódóan egyéb, hosszabb távú hatások is jelentkeznek. A digitális fejlődés egyre nagyobb lehetőséget biztosít a munkavégzési szokások átalakítására. A járvány kezdetekor jelentős digitalizáció indult el sok szektorban, egyre több ügyintézés, és egyéb szolgáltatás igénybevétele lett elérhető online formában. Jellemzően az online térbe költözés mindenhol távlati fejlesztésként szerepelt, azonban nem volt igény a gyors átalakításra, ami a járvány alatt végül megtörtént.

Az ügyintézési mellett a munkavégzési szokások is változtak a home office előnyeinek megtapasztalásával. Míg korábban a munkavállalók kb. 0,6-0,8 %-a dolgozott rendszeresen és kb. 1,5 %-a alkalmanként távmunkában, addig a pandémia időszakában az arányok jelentősen megugrottak és a különböző rendszerességű távmunkával a munkavállalók közel 17 %-a volt érintett. A változó jogszabályi keretek miatt eltérően alakult az arány (pl. oktatás működési módja ezt jelentősen befolyásolta), de a munkavállalók egy jelentős része továbbra is megmaradt távmunkában.

A távmunka és a széleskörű online ügyintézés csökkenti a helyváltoztatási igényt, amellyel a közlekedési rendszer káros hatásai is mérsékelhetőek.

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEKAPCSOLÁSA

KÖZÖSSÉGI EGYÜTTMŰKÖDÉSE KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓK

A MÁV-VOLÁN Csoport 2021. januári létrehozásával Magyarországon is megkezdődött a magasabb fokú integráció, melynek eredménye hosszabb távon a várhatóan magasabb színvonalú szolgáltatásban jelenik meg.

Továbbá a MÁV Személyszállítási Zrt. 2025. január 1-jei létrejöttével a MÁV-START Zrt., a Volánbusz Zrt. és a MÁV-HÉV Zrt. egy társaságban integráltan nyújtja a helyközi, és számos településen – így Szekszárdon is – a helyi közösségi közlekedési közszolgáltatást. Az egyesüléssel szükségszerűvé vált a társaságok eddig, a szokásjogon is alapuló, de emiatt részben különböző gyakorlatainak egységesítése, így a tanulók, hallgatók által igénybe vehető kedvezmények igazolásáé is.

Ennek alapján 2025. július 1-jétől a MÁV online felületein (vasúti és helyközi közlekedés kapcsán) a megszemélyesítési adatokat minden esetben személyazonosító okmánnyal kell igazolni, a kedvezményre való jogosultság igénybevételehez pedig a diákigazolvány is szükséges.

A város esetében az 5420-as és 5421-es járatok jelentik a fő helyközi kapcsolatokat. Az 5420-as járat: Szekszárd-Bonyhád-Nagymányok-Szászvár útvonalat szolgálja ki, míg az 5421-es járat: Szekszárd-Bonyhád-Kurd-Dombóvár kapcsolatot biztosítja. Ezek a járatok helyi tarifával is igénybe vehetők Szekszárdon belül.

A város és vonzáskörzete közlekedési rendszerének fejlesztésére vonatkozó, 2009-ben készült tanulmány⁴ is hangsúlyozta az intermodális kapcsolatok (autóbusz-vasút) fejlesztésének szükségességét. A közlekedésben jellemző intermodalitás a közösségi közlekedési eszközök (pl. vonat, busz, villamos, metró stb.) és más közlekedési módok (pl. kerékpározás, gyaloglás, autóhasználat) közötti zökkenőmentes átjárhatóságot, valamint az utazó személy napi életébe való integrációt jelenti, ami megkönnyíti az utazást és a közlekedést. Célja, hogy az utazó az általa igénybe vett közlekedési módok között könnyen, gyorsan és kényelmesen tudjon váltani, összehangolva az utazást a mindennapi tevékenységeivel.

Az intermodális szolgáltatás nem csupán a közlekedési módok közötti közvetlen fizikai kapcsolatot jelentheti, hanem beleértendők az egymáshoz illeszkedő menetrendi kínálatok, járatkapcsolatok, de akár a komplex tarifakínálatok, valamint a közös, kölcsönös utastájékoztatás is. Emellett az **intermodalitás** fogalomkörében az akadálymentes szolgáltatási kapcsolatok, átszállások biztosítása is jelentős részt képeznek. Ilyen megoldás, amikor azonos peronon, illetve gyalogos felületen biztosított pl. a buszra, illetve a vonatra való átszállás, azaz nincs az átszállási mozgást nehezítő akadály, pl. egy közút, amelyet keresztezni szükséges. **Ennek megoldása, a XXI. századnak megfelelő közlekedési szolgáltatás megteremtése még ma is helytálló igény Szekszárd vasúti és autóbuszos közlekedése kapcsolatában. És nem csak a közösségi közlekedési rendszerek kapcsolatában, hanem a közösségi közlekedés és az egyéni motorizált és nem motorizált (gyalogos, kerékpáros) közlekedés együttműködése terén is.** Így pl. szükséges a vasútállomás környezetében meglevő parkolóterületen színvonalas P+R parkoló kialakítása, valamint minőségi fedett B+R kerékpáros parkoló létesítése is, de a menetrendi összehangoltság és a komplexebb utastájékoztatás is (pl. hogy az autós parkolásnál vagy a buszállomásnál is láthatóvá váljon az érkező és továbbinduló vonat pontos ideje, valamint fordítva a vasútállomásnál észlelhető legyen az buszok valós indulási ideje).

⁴ DDOP-5.1.2/A – 2009-0003 jelű pályázat, Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának megbízásából

FORGALOMIRÁNYÍTÓ ÉS KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓS RENDSZEREK

JELZŐLÁMPÁS FORGALOMIRÁNYÍTÁS

A város közlekedésbiztonságát javító intézkedésekre az egyre szaporodó, esetlegesen személyi sérüléssel járó balesetek miatt feltétlenül szükség van. Szekszárdon az 56 sz. országos főúton, valamint a belváros észak-déli önkormányzati kezelésű főútvonalán (Rákóczi u. – Széchenyi u. – Bérei Balogh Ádám u.) kerültek kialakításra jelzőlámpás irányítású kereszteződések.

A jelzőlámpás forgalom irányítása leginkább fix programokkal működnek, éjjel pedig "sárga villogó" üzemmóddal, a csomópontok között nincs összehangolás. **A város forgalomirányító jelzőlámpás csomópontjai felújításra szorulnak.** Az utóbbi években a kopott, elhasználódott jelzőtáblákat folyamatosan cserélte az önkormányzat, az elkövetkezendő években is további jelzőtábla cserék válnak időszerűvé.

UTAZÁSI ÉS KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓK

Szekszárd közúti útirányjelző táblái megfelelnek a hasonló nagyságrendű városokban jellemző állapotoknak.

A városban kihelyezett közösségi közlekedés elektronikus utastájékoztató táblák a korábbi években működtek, azonban 2021 óta nincs működő elektronikus utastájékoztató az ilyen létesítménnyel rendelkező megállóban, ami sajnálatos.

A menetrendszerinti autóbuszok többsoros elektronikus viszonylatjelzőkkel vannak felszerelve, amelyek jelzik az útvonal számát és a végállomást, valamint GPS-alapú valós idejű utastájékoztató rendszert használnak.

A város kerékpáros túraútvonalai jellemzően nincsenek kitáblázva, amely a hálózati hiányokon túl tovább hátráltatja a kerékpáros turizmus fejlődését. Így hiába rendelkezik Szekszárd és környéke jelentős turisztikai potenciállal, az még nem válhatott teljeskörűen közismertté.

Friss városi kezdeményezés a *"Tervezzük közösen Szekszárd új túraútvonalait!"* akció, melynek keretében a lakosság javaslatai alapján kerülnek meghatározásra a legközkedveltebb kerékpáros túraútvonalak. Ezeket útirányjelző táblákkal, pihenőpontokkal, esőbeállókkal stb. kívánja az Önkormányzat megerősíteni, illetve hivatalossá tenni.

A gyalogos túrázást a Szekszárdi-dombságban jól jelzett turistautak (Bartina-kör, Kerék-hegy, Sötétvölgy, Bati-kereszt stb.) segítik, míg a közúti közlekedésben az előírt barna turisztikai táblák terelik a közúton érkezőket a városi és a borvidéki látnivalók (múzeumok, kilátók, pincék) felé, de ezek további fejlesztése szükséges lenne.

PARKOLÁSIRÁNYÍTÁS

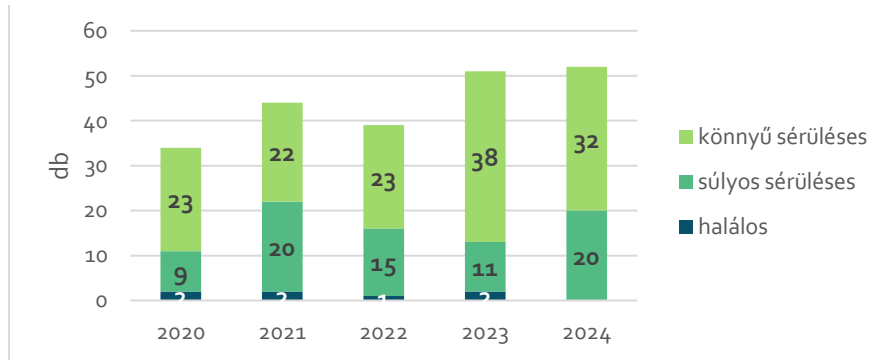
A közterületi parkolásról korábbi alfejezetekben tettünk említést.

A parkolóhelyek foglaltságára vonatkozó IT rendszer a város területén csak a piac téri parkolóban áll rendelkezésre. A nagyobb parkolóterületeken, pl. a vasútállomás környezetében lévő parkolónál sem épült ki ilyen jellegű parkolásirányítási rendszer.

KÖZBIZTONSÁG, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

KÖZÚTI BALESETI HELYZET

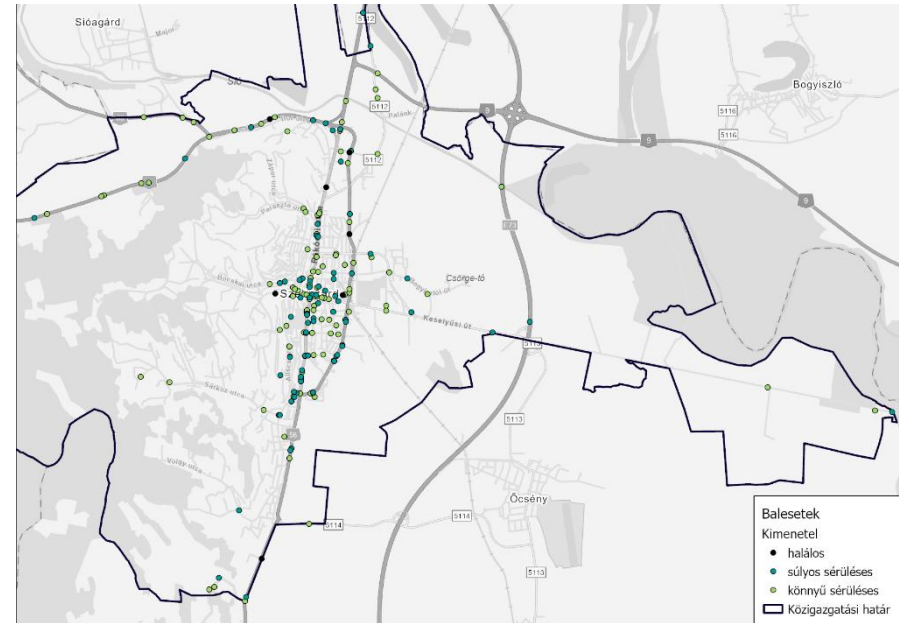
A térség baleseti elemzéséhez a rendőrség által regisztrált és a Magyar Közút NZrt. által nyilvántartott baleseti adatbázist (WEB-BAL) használtuk fel. A rendelkezésre álló nyilvántartási adatok között csak a személyi sérüléssel járó balesetek szerepelnek, így az elemzés folyamán – információ hiányában – a pusztán anyagi káros baleseteket nem tudtuk figyelembe venni.



48. ábra Személyi sérülések közlekedési balesetek számának alakulása Szekszárd közigazgatási területén (forrás: WEB-BAL)

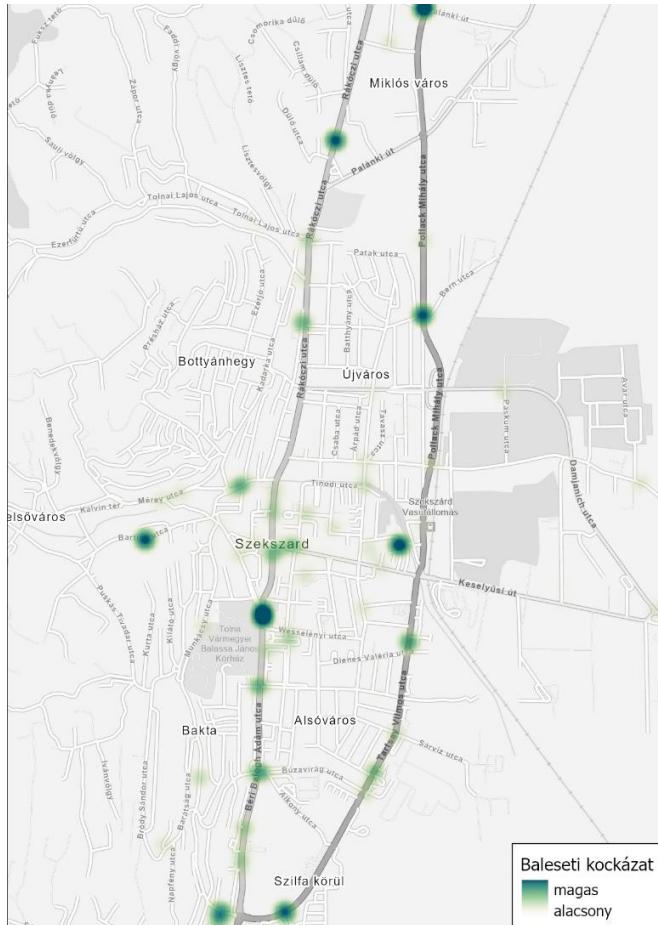
Az utóbbi öt évben a bekövetkezett személyi sérüléssel járó balesetek száma folyamatosan emelkedett. Egyedül a halálos balesetek száma mutatott 1-2 eset körüli stagnálást, de szerencsés, hogy a legutóbbi évben (2024-ben) nem történt halálos baleset Szekszárdon.

A személyi sérülések balesetek bekövetkezési helyét és súlyosságát szemlélteti a következő (jobb oldali) térkép.



49. ábra Az elmúlt öt év személyi sérülések közlekedési baleseteinek területi megoszlása és súlyossága (saját szerkesztés)

A baleseti góchelyek meghatározásához megvizsgáltuk, hogy 100 m-es körzetekben hogyan alakul a baleseti helyzet, ha a balesetek súlyosságát is figyelembe vesszük (minél súlyosabb kimenetelű a baleset, nyilvánvalóan annál nagyobb súllyal kerül figyelembevételre), ezen elemzés szerinti térképet mutatja a következő ábra.



50. ábra Baleseti góchelyek Szekszárd területén (saját szerkesztés, forrás: WEB-BAL)

Jelentős mértékű baleseti góchelyként a következő utak és csomópontok azonosíthatók:

- A Béri Balogh Ádám utcának a Dr. Szentgáli Gyula u. – Wesselényi u. közötti szakasza
- Béri Balogh Ádám u. – Szent-Györgyi Albert u. kereszteződés

- Béri Balogh Ádám u. – Búzavirág u. csomópont
- A Szent László utcának a Fürdőház u. – Táncsics M. u. közötti szakasza
- A Tartsay Vilmos utcának a Tartsay Vilmos ltp – Dienes Valéria u. közötti szakasza
- Tartsay Vilmos u. – Park Center kereszteződés.

A közlekedésbiztonság javítása érdekében ezen helyekre célszerű koncentráltabb vizsgálatot végezni és a megfelelően szükséges beavatkozásokat megtenni.

KÖZVILÁGÍTÁS, TÉRFIGYELÉS

A közbiztonságot és a közlekedésbiztonságot jelentős mértékben befolyásolhatja a közterületek megvilágítottsági állapota. 2014-ben pályázati konstrukcióban megújult a szekszárdi közvilágítás, mintegy 4.300 db lámpatest került lecserélésre korszerű LED típusúra, melynek eredményeképpen jelentősen csökkent a közvilágításra fordítandó költségvetés. A megtakarításból és külső források bevonásával volt lehetséges több közvilágítási fejlesztés a városban (pl. északi és déli bejáró a kerékpárúttal, Sárköz utca). A rendszer fenntartása azóta is folyamatos, nagyobb bővítés az elmúlt években nem történt.

Szekszárdon a közbiztonság növelése érdekében 2012-től működik közterület figyelő kamerarendszer. A város közterületein 46 db térfigyelő kamera üzemel. Ebből 14 db, a közösségi közlekedési buszmegállókban a digitális utastájékoztató rendszer vagyonvédelmét ellátó kamera. A rendszert a szekszárdi Városi Rendőrkapitányság működteti, de a kameraképek láthatóságát a Polgármesteri Hivatalnál a közterület felügyelők részére is biztosították. A kamerák között megtalálható fixen telepített eszköz, de a forgalmas kereszteződések, nagy terek megfigyelésénél forgatható, zoom-olható speed dome kamerák üzemelnek.

A vagyonvédelmi és forgalomfigyelő kamerarendszer segítséget jelentett az elmúlt időszakban a köz- és közlekedésbiztonsági problémák gyors kezelésében, de a közlekedési morál javításában is, ugyanakkor szükséges lenne a rendszer további fejlesztése, a térfigyelő rendszerek rohamos

technikai fejlődése következtében a meglévő hálózatban lévő kamerák felülvizsgálata, cseréje, illetve továbbiak telepítése.

SZEMLELTFORMÁLÁS, OKTATÁS, KÉPZÉS

Szekszárd város sok éve aktív résztvevője az Autómentes nap és a Mobilitási hét rendezvényeinek. A programok összeállításában jelentős hangsúlyt kap a fenntartható, környezet-tudatos közlekedés.

2023-ban például a Mobilitási Héthez igazodva hirdették meg a "Kerékpárosbarát" Szekszárd elnevezésű programokat, amely számos eseményt foglalt magába.

Az ifjúság közlekedési nevelésének fontos létesítménye Szekszárdon a Béri Balogh Ádám u. és a Május 1. u. közötti Gyermek KRESZ Park, amelynek felújítására 2019 végén került sor. A KRESZ Park az iskolai foglalkozásokon túl népszerű célpontja a kisgyermekes családoknak is.



51. ábra A szekszárdi Gyermek KRESZ Park (forrás: Google)

A Rendőrkapitányság baleset-megelőzési munkája során – a gyalogos és kerékpáros közlekedés veszélyeire koncentrálna – rendszeresen tartanak előadásokat a helyi iskolákban és vesznek részt rendezvényeken (közlekedési láthatósági akciók, közlekedési versenyek szervezése), ahol a megfelelő közlekedési magatartás mikéntjét és a KRESZ legelemibb tudnivalóit lehet megismerni.

A közösségi közlekedési szolgáltatók rendszeresen képezik munkavállalóikat, beleértve a járművezetők közlekedésbiztonsági és kompetencia javítását, környezetbarát vezetési stílus fejlesztését, a háttér személyzet (forgalmi, műszaki, irodai dolgozók) szakmai és utasbarát továbbképzését is.

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi közutak, kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, a közvilágítás stb. alkotják. A helyi utak-, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján az Önkormányzat feladata. Szekszárdon e fenntartási feladatokat a 100 %-ban önkormányzati, vagy többségi tulajdonában álló szervezetei látják el. Ezek közül a mobilitási infrastruktúra kapcsán kiemelkedők a:

Szekszárdi Vagyonkezelő Kft., Szekszárdi Víz- és Csatornamű Kft., Re-Víz Duna-menti Regionális Víz- és Csatornamű Kft., Szekszárdi Távhőszolgáltató Nonprofit Kft., Alisca Terra Regionális Hulladékgazdálkodási Nonprofit Kft. Szekszárdi Meliorációs Nonprofit Kft., ill. a Szekszárd Borvidék Fejlesztési és Integrációs Szolgáltató és Kereskedelmi Nonprofit Kft.

Az országos főutak kezelése és ennek finanszírozása a Magyar Közút Nonprofit Zrt-n keresztül a központi költségvetést terheli.

A Szekszárd környezetében meglévő gyorsforgalmi utak közül az M6 autópálya üzemeltetését, fenntartását több társaság végzi, a Dunaújváros – Szekszárd szakaszt az M6 Tolna Autópálya Koncessziós Zrt., a Szekszárd – Bóly szakaszt pedig a Mecsek Autópálya Koncessziós Zrt. látja el. Az M9 gyorsforgalmi út jelenlegi üzemeltetője a Magyar Közút NZrt.

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető MÁV Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

FENNTARTHATÓSÁG

Az Önkormányzat Fenntartható Energia Akciótervvel (SEAP-pal) rendelkezik, azonban a tervek között szerepel a Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (SECAP) elkészítése, illetve a város Klímastratégiájának felülvizsgálata.

Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának Közgyűlése 2022. májusban fogadta el Szekszárd Megyei Jogú Város Fenntartható Városfejlesztési 2021-2027 stratégiáját. Részben ehhez kapcsolódva 2025. márciusában került elfogadásra (88/2025. (III.27. határozat) Szekszárd Megyei Jogú Város TOP Plusz Városfejlesztési Programtervének 5. verziója.

Ebben rögzítésre került, hogy *“Szekszárd legfőbb kihívása a kompakt középváros megerősítése, élhetőségének és életminőségének folyamatos fejlesztése, mellyel egyre vonzóbbá válik mind a fiatalok számára a Szekszárdon való letelepedésre, mind más korosztályok számára a beköltözésre, vagy Szekszárdon maradásra. Ennek érdekében a megfelelő munkahelyek biztosításán túl a megfelelő, és klímaváltozáshoz is alkalmazkodó települési környezet, rekreációs, szabadidő eltöltését biztosító szolgáltatások és infrastruktúrák, a városi élhetőséget megalapozó zöldfelületek magas minőségű biztosítása jelenik meg célként”.*

Kitűzésre került, hogy a város a CO₂ egyenértékű kibocsátást 30%-kal csökkenteni kívánja 2030-ig a 2019-es bázisévhez képest. “A minőségi települési környezet alapjainak biztosítása” stratégiai cél megvalósítását szolgáló részcélok:

- A városi területhasználat élhetőséget erősítő optimalizálása
- A zöldfelületi rendszer klímareziliens fejlesztése
- A város karbonlábnomának csökkentése
- A mobilitási, infrastrukturális és digitális rendszerek korszerűsítése.

Fenti gondolatok keretében a városvezetés döntése értelmében **több beavatkozás kapcsán**, mint pl. a szekszárdi belterületi utak fejlesztése, valamint a kerékpárosbarát fejlesztések Szekszárdon vagy a Hegyenvölgyön Szekszárdon címmel **pályázatok benyújtása történt, illetve várható a közeljövőben.**

A társadalmilag fenntartható közlekedési rendszert úgy kell kialakítani, hogy az fizikailag elérhető és rendeltetés-szerűen használható legyen minden társadalmi csoport számára, így a sajátos igényekkel rendelkező vakok és gyengén látók, a siketek és hallássérültek, a mozgásukban korlátozottak, a kisgyermekes családok, a gyermekek vagy akár az idősek számára is. Szekszárdon ugyanakkor **nagyrészt még hiányoznak a teljes esélyegyenlőség fizikai feltételei**, így számos feladat jelentkezik még a biztonságos, akadálymentes közlekedés megteremtése érdekében (pl. járdaállapot javítása, középületek és gyalogátkelőhelyek akadálymentesítése stb.).

A gazdasági fenntarthatóság igénye a közlekedési rendszerek fejlesztésével kapcsolatban is elvárt. A közlekedési rendszerek gazdasági fenntarthatósága az egyes beruházások megtérülésének vizsgálatával jól árnálható.

Ezen vizsgálatokat a beavatkozások társadalmi és környezeti aspektusait is értékelő elemzések révén lehet elvégezni, amelyeknél a társadalmi és környezeti hatásokat célszerű számszerűsíteni. A hosszú távú fenntarthatóság értékelése során a közvetlen infrastruktúra fejlesztés költségein túl, a kapcsolódó üzemeltetési, karbantartási, fenntartási és pótlási (felújítási) költségekkel is szükséges számolni, illetve emellett elengedhetetlen a közlekedési rendszerek hosszú távú pénzügyi fenntartásának biztosítása is.

4.4 A PROBLÉMÁK ÖSSZEGEZÉSE

Szekszárd és környezete mobilitási helyzetének vizsgálata alapján adott a lehetőség a problémák elemzésére. Az elemzését nem csupán a jelen, 2025. évi állapotra vonatkozóan összegezzük, hanem megnézzük, hogy a 2019-ben azonosított probléma továbbra is fennáll-e 2025-ben, illetve jelentkeznek-e újabb problémák.

A 2019-ben megjelenített problémák többsége túl általánosan került megfogalmazásra. Ezért azon problémák esetében, ahol az ok, vagy az abból fakadó probléma jobban pontosítható, ott a problémátár kiegészül pl. konkrét információkkal.

Az elemzés az alábbi forrásokra támaszkodva történt:

- a helyzetfeltárás adat- és dokumentum elemzése
- a Forgalmi modellből levonható következtetések
- a helyszíni tapasztalatok és a tervezők szakmai rálátása
- a Megrendelővel folytatott egyeztetések, illetve a korábbi lakossági visszajelzések alapján.



Tématerületek	Problémák 1.o	Probléma státusza, ill. új probléma 2.o	Megjegyzés
Közösségi közlekedés	az utasok véleménye szerint nem megfelelő a járatsűrűség, utazáskényelem	<u>részben fennálló korábbi probléma:</u> korszerűbben felszerelt járműpark, ill. elektromos járművek hiánya a helyi ellátásban	
	ellátatlan területek	<u>részben fennálló korábbi probléma:</u> - Alsóváros (Szent-Györgyi Albert u.) kiszolgálása a helyi hálózat fejlesztésével - Strand- és élménycsúszda és a Sport telep kiszolgálása a helyi hálózat fejlesztésével	
	felújításra szoruló infrastruktúra	<u>részben fennálló korábbi probléma:</u> helyi megállók infrastruktúra állapotának problémái (utasváró hiány, burkolati állapot problémák stb.)	
		<u>új probléma:</u> akadálymentesítési hiányok a megállók megközelítésénél és a peronok elérésében	
		<u>új probléma:</u> egyes helyi megállók megvilágítottságának hiánya	
	a vasúti járatsűrűség nem elegendő	<u>fennálló probléma</u>	
		<u>új probléma:</u> nem működik a valós idejű utastájékoztató a helyi közlekedésben	
		<u>új probléma:</u> nincs elégséges ITS és „okos” megoldási lehetőség, elérhetőség	
		<u>új probléma:</u> intermodalitási szolgáltatás hiánya a vasúti és az autóbuzos közlekedés integrációjában	

Tématerületek	Problémák 1.o	Probléma státusza, ill. új probléma 2.o	Megjegyzés
Kerékpáros- mikromobilis és gyalogos közlekedés	hiányzó biztonságos, kiépített kerékpáros infrastruktúra városon belül	<u>fennálló probléma</u> - nem összefüggő, hiányos kerékpáros hálózat - a régebben kiépült kerékpárutakon rossz állapotú burkolatok - csomóponti átvezetés hiányok	A Kerékpár Forgalmi Hálózati Terv (KHT) szerint meghatározott problémák
		<u>új probléma:</u> közúti gépjárműforgalomtól elzárt területeken a kerékpározás tiltásának problémája	
		<u>új probléma:</u> egyirányú utcák „korlátozzák” a kerékpáros közlekedést, többletútvonalat gerjesztve	
	hiányzó kerékpáros térségi kapcsolatok	<u>fennálló probléma</u>	A Kerékpár Forgalmi Hálózati Terv (KHT) szerint meghatározott problémák
	a nagyforgalmú közutakon való biztonságos gyalogos átkelés nem mindenhol megoldott	<u>fennálló probléma</u>	
		<u>új probléma:</u> kevés és nem megfelelő kialakítású kerékpártámasz, közterületi kerékpártároló	
		<u>új probléma:</u> a kerékpársáv és kerékpáros nyom lakossági elfogadottsága nem teljeskörű	
	hiányzó gyalogjárdák	<u>fennálló probléma:</u> hiányzó, vagy bővítésre szoruló járdák <u>új probléma:</u> egyes helyeken rossz állapotú, felújításra szoruló gyalogjárdák	

Tématerületek	Problémák 1.o	Probléma státusza, ill. új probléma 2.o	Megjegyzés
		<u>új probléma:</u> gyalogátkelőhelyek megvilágítotttsága nem minden helyen elégséges minőségű (kiemelt megvilágítás hiánya)	
		<u>új probléma:</u> akadálymentes közlekedés biztosításának hiánya több helyen a gyalogos és kerékpáros közúton történő átvetésekénél	
		<u>új probléma:</u> fejlesztésre szoruló közterületek (utcabútorok, szemetes edények pótlása, cseréje, zöldterületek rekonstrukciója stb.)	
Egyéni motorizált közúti közlekedés és parkolás	a „főutcán” a forgalombiztonság rosszabb, mint a város egyéb részein	fennálló probléma	(Béri Balogh Ádám u.- Széchenyi u.-Rákóczi u.)
	torlódások, időveszteségek	<u>fennálló probléma:</u> a főutakon a jelzőlámpás csomópontok felülvizsgálatának szükségessége, és összehangolási hiányok	
	túlzottan nagyarányú a gépjárműforgalom (a város méreteihez képest)	<u>fennálló probléma:</u> - probléma a gépjármű orientált szemlélet a forgalmi rend kialakításoknál a fenntartható közlekedési módok hátrányára - forgalomcsillapítás nem jellemző a belvárosi útvonalakon	
	hiányzó elkerülő úti kapcsolat a város délkeleti részén	<u>fennálló probléma:</u> keleti elkerülőút hiánya	
	a jelentősebb csomópontok forgalomtechnikai felülvizsgálata szükséges	<u>fennálló probléma:</u> nagyobb forgalmú utakon a csomóponti kialakítás gátja a lebonyolódó képességnek	a csomóponti forgalom-irányítás és a kanyarodó sávok felülvizsgálata szükséges stb.

Tématerületek	Problémák 1.o	Probléma státusza, ill. új probléma 2.o	Megjegyzés
	okos eszközök használatának hiánya	<u>fennálló probléma:</u> közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése érdekében nincs okos eszközökkel kialakított rendszer	
	burkolatok leromlott állapota	<u>fennálló probléma:</u> rossz minőségű útburkolat	
	túlzott parkolási igények	<u>fennálló probléma</u> - nincs parkolási stratégia a városra - nem elégségesen átgondolt a közterületi parkolásszabályozás	
	megoldatlan gépjármű-tárolás	<u>fennálló probléma:</u> - nincs parkolási stratégia a városra - nem elégségesen átgondolt a közterületi parkolásszabályozás - egyes lakóhelyeken nem elegendő a parkolóhely	
	szabálytalan várakozások	<u>fennálló probléma</u> <u>új probléma:</u> <i>egyes helyeken, területeken rossz, gyenge a közvilágítás</i>	
Fenntartható közlekedés*	szemléletformálás hiányzik	<u>fennálló probléma</u>	
	tudatos közlekedési mód választás hiányzik	<u>fennálló probléma</u>	
		<u>új probléma:</u> <i>romló forgalombiztonság a közutakon, számos balesetveszélyes hely a városban</i> <u>új probléma:</u> <i>kevés a kamerával megfigyelt terület, emiatt köz- és közlekedésbiztonsági problémák lépnek fel</i>	

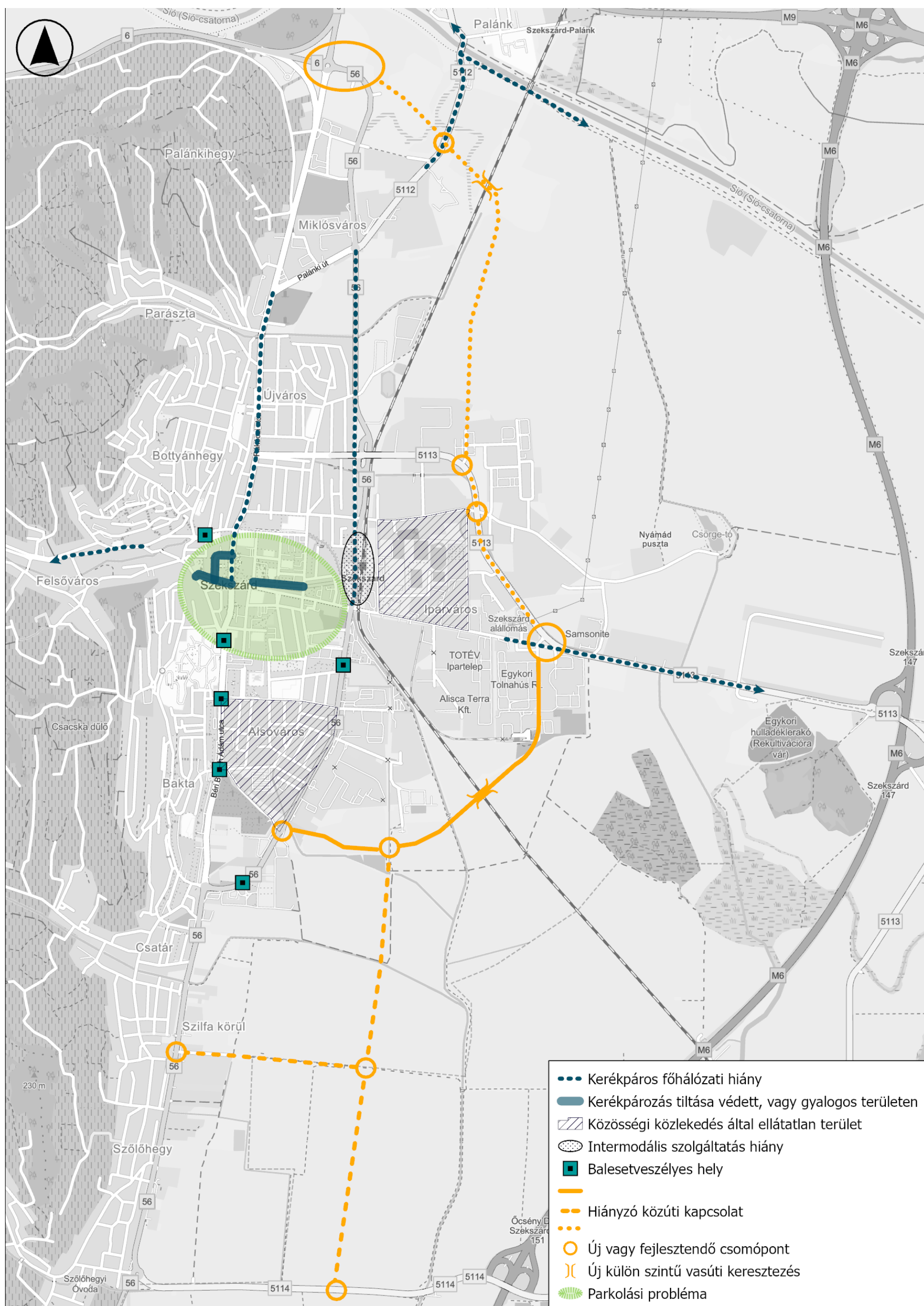
Tématerületek	Problémák 1.0	Probléma státusza, ill. új probléma 2.0	Megjegyzés
		új probléma: <i>hiányoznak ösztönzők, szabályozók a környezetkímélő megoldások támogatására</i>	

*Megjegyzés: A "Fenntartható közlekedés" kifejezés a SUMP 1.0 dokumentumban szerepel, amely kb. megfeleltethető az egyéb, társadalmi, intézményi, komplex fogalomkörnek.

15. táblázat Szekszárd mobilitási problémáira 2025

Az azonosított problémák egy része területileg lehatárolható konkrét nyomvonalként, pontként vagy területegységként, míg másik részük általános jellegű, mely térképen nem jeleníthető meg.

A térképen beazonosítható és ábrázolható problémák alapján készült el a problémákat bemutató Problématérkép, amely útmutatóul szolgálhat majd a következő munkafázisban a szükséges főbb beavatkozások meghatározásához.



52. ábra Szekszárd mobilitási problématérképe: konkrét nyomvonalként, pontként vagy területegységként beazonosítható főbb problémák (saját szerkesztés)

5. CÉLRENDSZER

A jövőkép és a célok a SUMP sarokkövét képezik. A jövőkép a város kívánt jövőbeli mobilitási helyzetének minőségi leírása, amit aztán olyan konkrét célok határoznak meg pontosabban, melyek a változás elérendő célját mutatják.

5.1 JÖVŐKÉP

Az előző fejezetekben bemutatott stratégiai, térségi szakpolitikai és várospolitikai dokumentumok alapján, valamint a mobilitást befolyásoló háttér és a várható trendek figyelembevételével Szekszárd a következő évtizedekben egy fenntartható, biztonságos és környezetbarát fejlődési folyamatot kíván követni.

Az ITS-ben és a Települési koncepcióban megfogalmazott jövőkép szerint: „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 elégitik 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, gazdaságipénzügyi 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 háttér 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.”

Ennek megfelelően a SUMP 1.0 dokumentumban összegzésként **a város elérhetőségének fenntartása, a fenntartható mobilitás megteremtése,** mint elérendő cél került vázolásra.

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.

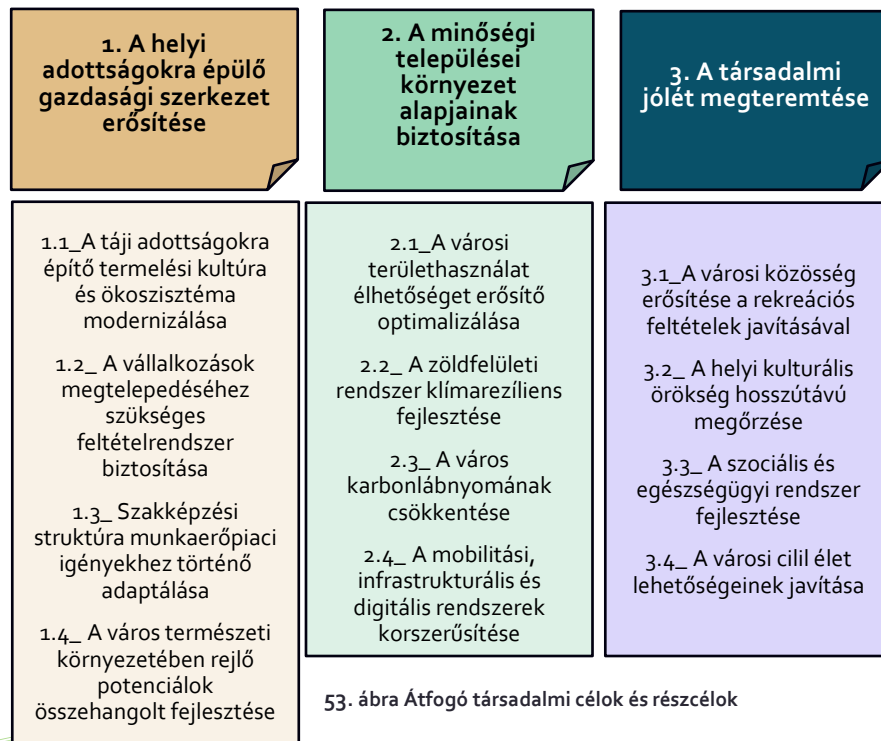
Mindezen gondolatok alapján a mobilitás szemszögéből leginkább **az alábbi jövőkép kerülhet megfogalmazásra:**

**FENNTARTHATÓ MOBILITÁSÚ
VÁROS**

5.2 A CÉLRENDSZER ÁTTEKINTÉSE

ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLKITŰZÉSEK

Az átfogó célok kijelölésekor a helyzet- és problémaértékelésen túl a város aktuális, átfogó stratégiáit is figyelembe vettük. A célok így illeszkednek a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 dokumentumban, valamint a 2025. májusban elfogadott Szekszárd Megyei Jogú Város Önkormányzatának Gazdasági Programja 2025-2029 programban rögzítettekhez is. A szekszárdi SUMP 2.0 **átfogó társadalmi céljai** (a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája céljaival megegyezően) három tématerületen kerültek megfogalmazásra, mindegyiknél 4 részcel kijelölésével.



53. ábra Átfogó társadalmi célok és részcelok

Az átfogó célok olyan társadalmi célok, melyek eléréséhez a közlekedés is hozzájárul. Az átfogó társadalmi célok a cél és intézkedésrendszer valamennyi szintjét érinthetik, a beavatkozási logika minden szintjére hatással vannak, de az átfogó célok egymással is összefüggnek. Az egyszerűbb és könnyebb nyomon követhetőség érdekében e célokat azonos szinten szükséges kezelni.

KÖZLEKEDÉS STRATÉGIAI CÉLKITŰZÉSEK

A közlekedés stratégia célok mindegyike a fenti társadalmi célok, tehát a fenntartható működés elérése érdekében kerültek megfogalmazásra. A közlekedés stratégia célok rendszere nem hierarchikus, hiszen egyes közlekedési cél több társadalmi célt is szolgálhat.

A közlekedés-stratégiai célkitűzések egyrészt a város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és a szekszárdi mobilitási helyzet megismerésének eredményeire alapozva, a város fenntartható mobilitási jövőképét figyelembe véve határozhatók meg. Másrészt figyelembe kell, hogy vegyék mindazon mobilitási kihívásokat, amelyek a jelen és jövőbeni életünk meghatározó trendjeit jellemzik, olyanok mint:

- Elektromobilitás és nettó zéró mobilitás
- Megosztott mobilitás (autómegosztás /ún. free-floating/ és kerékpármegosztás stb.)
- Aktív mobilitás (gyaloglás és kerékpározás, és az új mikromobilitási elképzelések terjedése)
- Automatizálás és összekapcsolt, intelligens közlekedési rendszerek (C-ITS)
- Gondolkodásmód és a viselkedésminták változása (új mobilitási mintázatok a fiatalok körében, nagyobb elvárások az azonnali kiszállásban stb.)
- Adatgazdaság (integrációs platformok, szabályok és előírások meghatározása algoritmusok segítségével)
- Új üzleti koncepciók az áru-és személyszállításban (MaaS, fuvarcsere platformok stb.)

- Integrált térgazdálkodás (téralkotás /placemaking/, városi járműhasználat szabályozása, városi egyéb mobilitási szolgáltatások (pl. drónokkal)

Mindezek alapján **Szekszárd Mobilitási terve öt közlekedés stratégiai célt** tűz ki a mobilitásfejlesztés kapcsán:



ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSA

Az első közlekedés stratégiai cél Szekszárdnak az országos hálózatokhoz, a Dunán túli térséghez, valamint saját vonzáskörzetéhez való kapcsolódásának mobilitás erősítését célozza meg.

NÖVEKVŐ MOTORIZÁCIÓ KEDVEZŐTLEN HATÁSAINAK MÉRSÉKLÉSE

A város élhetősége szempontjából szükséges a növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentésével kapcsolatos célt kijelölni, amely a város életét megnehezítő, környezeti, baleseti és egészségi szempontból is károkat okozó gépjárműforgalom megfelelő kezelését szolgálja. Kifejezett cél a közterületek használatával kapcsolatos új lehetőségek térnyitása.

FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI MÓDOK HASZNÁLATÁNAK SEGÍTÉSE

A stratégiai cél elsődlegesen a környezetbarát, hely- és energiatakarékos közlekedési módok feltételeinek javítását szolgálja, a vonzóbb gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési lehetőségek kialakításával. A cél egyúttal a különböző közlekedési módok kapcsolatának fejlesztését is magába foglalja.

INTELLIGENS KÖZLEKEDÉSI HÁTTÉR MEGTEREMTÉSE

A stratégiai cél az okos megoldások elterjesztésével és más szolgáltatási szint javító eszközökkel olyan attraktív és hatékony rendszerek létrehozása, amelyek révén a közlekedők, felhasználók könnyebben, hatékonyabban és összességében elégedettebben vehetik igénybe a fenntartható közlekedési eszközöket. Emellett cél a közlekedés ellátásáért, működtetéséért felelős szervezetekre közvetítendő hatás, amely fejlesztésekkel javíthatja a közigazgatás hatékonyságát, szervezettségét, az intézmények együttműködését, mindehhez korszerű informatikai támogatást biztosítva.

KÖZLEKEDŐK DÖNTÉSEINEK, MAGATARTÁSÁNAK FENNTARTHATÓBBÁ TÉTELE

A közlekedés-stratégiai cél egyrészt magába foglalja a mobilitás-tudatosság erősítését a fenntartható mobilitási döntések arányának növelését, másrészt javítani kívánja a közlekedésben résztvevők együttműködését, a közlekedési morál, közlekedési kultúra javításával.

Az 5 közlekedés stratégiai cél 18 operatív részcélt foglal össze, melyet a következő táblázat szemléltet.



54. ábra A közlekedés stratégiai célok és az azok alá tartozó operatív részcélok összefoglalása

6. ESZKÖZRENDSZER

Az 5 kitűzött közlekedés stratégiai célnak, illetve 18 részcélnak megfelelő megoldások érdekében összesen 16 eszköz került megfogalmazásra, a helyzetértékelés és a célrendszer figyelembevételével.

Az eszközök azon beavatkozásokat határozzák meg, melyek keretében megszülető intézkedések elősegítik a célok teljesülését. Az egyes eszközök több közlekedés-stratégiai cél elérését is szolgálhatják, így egymás hatását kiegészítve és erősítve járulnak hozzá azok eléréséhez.

A Mobilitási terv céljainak megvalósulását biztosító eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában foglaltaknak megfelelően fejlesztési és menedzsment eszközökre oszthatók.

A **FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK** elsődlegesen infrastrukturális jellegű, az infrastruktúra fejlesztését tartalmazó, vagy éppen eszközállomány beszerzését, valamint egyéb beruházásokat foglalnak magukban. **Szekszárdon 13 fejlesztési eszköz** került rögzítésre.

A **MENEDZSMENT ESZKÖZÖK** alapvetően a közlekedési rendszer szabályozási, működési, intézményi és finanszírozási jellegű beavatkozásait jelenítik meg. A menedzsment eszközök lényegükből fakadóan kisebb részben fejlesztési elemeket is tartalmazhatnak, melyek a technikai háttérét biztosítják az adott intézkedéseknek. Szekszárd mobilitásával kapcsolatosan **3 menedzsment eszköz** került meghatározásra.

6.1 ESZKÖZÖK ÉS A CÉLOKKAL ÖSSZEFÜGGŐ KAPCSOLATUK

Az eszközöket és a közlekedés stratégiai célrendszerhez való kapcsolódásukat az alábbi ábra mutatja.

A fejlesztési eszközök „FE”, míg a menedzsment eszközök „ME” betűkkel kerültek megjelölésre, a kapcsolódást a színes cellák jelzik. A táblázatból egyértelműen kitűnik, hogy egy-egy eszköz akár több közlekedési célhoz is kapcsolódhat.

Kód	Eszköz megnevezése	Közlekedés stratégiai cél				
		I. Elérhetőség javítása	II. Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak méréséklése	III. Fenntartható közlekedési módok használatának segítése	IV. Intelligens közlekedési hátér megteremtése	V. Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele
Fejlesztési eszközök						
FE1	A közösségi közlekedési szolgáltatások erősítése					
FE2	Helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztése					
FE3	Vonzáskörzet kerékpáros elérhetőségének javítása					

Kód	Eszköz megnevezése	Közlekedés stratégiai cél				
		I. Elérhetőség javítása	II. Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak méréséklése	III. Fenntartható közlekedési módok használatának segítése	IV. Intelligens közlekedési hátter megteremtése	V. Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétéle
FE4	Városrészek gyalogos-kerékpáros kapcsolatainak javítása					
FE5	A belváros összefüggő gyalogos-kerékpáros övezetének kialakítása					
FE6	Kerékpáros és gyalogos közterületi eszközök és jelzések fejlesztése					
FE7	Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok kialakítása, fejlesztése					
FE8	Közüti kapcsolatok bővítése					
FE9	Biztonságosabb, hatékonyabb csomópontok kialakítása					
FE10	Forgalomcsillapítás					
FE11	Parkolásszabályozás, parkoló lehetőségek bővítése					
FE12	Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása, fejlesztése					
FE13	Elektromobilitást támogató infrastruktúra- és rendszerfejlesztések					
Menedzsment eszközök						
ME1	ITS és SMART megoldások széleskörű alkalmazása					
ME2	Döntéstámogató háttér fejlesztése informatikai adatbázisokkal					
ME3	Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok					

16. táblázat Az eszközök kapcsolódása a közlekedés stratégiai célokhoz (saját szerkesztés)

6.2 ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

FE1: A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁSOK ERŐSÍTÉSE

A közösségi közlekedési szolgáltatások egyik fejlesztési eleme az intermodalitás megteremtése Szekszárdon az autóbuzsos és vasúti közlekedés, valamint az egyéni gépjárművel és a kerékpárral közlekedők kapcsolatának fejlesztése révén. A fizikai lehetőségek javítása a különböző eszközökről való átszállás biztonságos és átlátható infrastruktúra kialakítását igényli, még ha pl. a két közösségi közlekedési szolgáltató területét egy országos út át is szeli. A P+R és B+R parkolás fejlesztésén túl az intermodalitás magába foglalja a menetrendi összehangolásokat, valamint a tarifa-kombinációk fejlesztését a közszolgáltatások kapcsán, illetve a kombinált utastájékoztatás kialakítását is.

A közösségi közlekedés kényelmi szolgáltatásának javítása érdekében a megállóhelyek, csomópontok és járművek fejlesztése kiemelt jelentőséggel bír. Így a közösségi közlekedési szolgáltatások erősítése fizikai formában elengedhetetlen: a nem megfelelő kialakítású megállók fejlesztése az utasok kényelme és biztonsága érdekében: a megállók infrastruktúra fejlesztése, akadálymentes peron és járdakapcsolatok kialakítása, jelentősebb utasszám esetében fedett és lehetőség szerint szélvédett utasvárók, a megvilágítás fejlesztése, vagy korszerű megállóhelyi eszközök elhelyezése (szemetes edény, esetleg gyorstöltők stb.). Emellett szükségszerű intézkedés az utastájékoztatás javítása, fejlesztése: új, valós idejű digitális kijelzők, ITS megoldások stb.).

Kapcsolódó projektek:

- 1. Intermodális csomópont kialakítása, fejlesztése Szekszárdon
- 2. Szekszárd közösségi közlekedési utastájékoztatásának fejlesztése

- 3. Autóbusz megállók infrastruktúra fejlesztése

FE2: HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÁS FEJLESZTÉSE

A helyi közforgalmú közlekedés hálózatának folyamatos illeszkedése szükséges a városrészek fejlődéséhez igazodva, amelyből az Alsóváros, valamint a Strand és élményszálló, illetve a sportterületek (pl. atlétikai centrum) és a vásártér közösségi közlekedéssel való kiszolgálása elsődleges feladatként jelentkezik.

Szükséges új tarifatermékek, kombinált megoldások kialakítása, amelyek fokozhatják a helyi közösségi közlekedés nagyobb igénybevételét (pl. városkártya jellegű, egyéb szolgáltatások igénybevételére jogosító jegy- vagy bérlet típus). Továbbá távlatban a járműállomány modernizálása érdekében új elektromos autóbuszok beszerzése javasolt.

Kapcsolódó projektek:

- 4. A helyi közösségi közlekedés hálózata és a jegy- és bérletrendszer fejlesztése
- 5. Elektromos/hibrid meghajtású buszok a helyi közösségi közlekedésben

FE3: VONZÁSKÖRZET KERÉKPÁROS ELÉRHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA

Kiemelt cél a városkörnyékéről és a különböző településrészekből kerékpárral munkába járás biztosítása városközpontba, valamint a nagyobb vállalatok, szolgáltató központok és ipari területek irányába. A hálózatot úgy szükséges fejleszteni, hogy végig kijelölt, biztonságos útvonalakon tudjanak közlekedni a kerékpárosok.

Kapcsolódó projekt:

- 11. Kerékpárút kialakítása az 5112. sz. út (Palánki út) mentén Szekszárd-Palánk városrészhez

FE4: VÁROSRÉSZEK GYALOGOS-KERÉKPÁROS KAPCSOLATAINAK JAVÍTÁSA

A meglévő kerékpáros hálózat további fejlesztése, a hálózati kapcsolati hiányok kialakítása szükséges annak érdekében, hogy a kerékpáros hálózat kihasználtsága növekedhessen és a kerékpározás minden szekszárdi lakos számára biztonságos és kényelmes közlekedési lehetőséggé váljon.

Azt, hogy a kerékpáros létesítmény milyen módon kerüljön kialakításra, azt az adott útszakasz, a konkrét helyszín vizsgálata alapján szükséges meghatározni. A cél a kerékpárosbarát útszakaszok rendszerének megteremtése Szekszárdon. A hálózatot úgy szükséges fejleszteni, hogy végig kijelölt, biztonságos útvonalakon tudjanak közlekedni a kerékpárosok, kiemelt figyelemmel az útkereszteződéseket való egyenes vagy kanyarodó átvezetésekre, kapcsolatokra is.

Kapcsolódó projektek:

- 6. Kerékpárosbarát fejlesztés Szekszárdon
- 8. Kerékpáros létesítmény kialakítása a Széchenyi utca - Rákóczi utca mentén a Szent István tér-Damjanich u. (5113. j.u.) között
- 9. Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Damjanich u. (5113. j.u.) - Palánki út között
- 10. Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Palánki út - Bor u. között
- 12. Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Tinódi u. folytatásában az Augusz Imre u. - Széchenyi u. között
- 13. Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent László utcában a Széchenyi utca - Kadarka u. között
- 14. Kerékpáros létesítmény kialakítása az Augusz Imre - Arany János utca útvonalon, a Tinódi utcától a Wesselényi u. - Alkotmány u. (Vízvilág játszótér) között
- 15. Kerékpáros létesítmény kialakítása a Bartina u. - Remete u. útvonalon

- 16. Kerékpáros létesítmény kialakítása a Damjanich utca mentén a Rákóczi utca és az 56. sz. út (Pollack Mihály utca) között
- 17. Kerékpáros útvonal kijelölése a Kapisztrán utcában a Zrínyi u. - Rákóczi u. között
- 18. Kerékpáros létesítmény kialakítása a Mátyás király utca teljes hosszában a Rákóczi utcától a Bogyzslói útig
- 20. Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros közlekedésre

FE5: A BELVÁROS ÖSSZEFÜGGŐ GYALOGOS-KERÉKPÁROS ÖVEZETÉNEK KIALAKÍTÁSA

Szekszárd belvárosa számos olyan területre rendelkezik, ahol vagy eleve gépjárműforgalom mentes, azaz csak a gyalogos közlekedés megengedett, vagy egyedi engedély alapján lehet behajtani. Ezen helyek megnyitása szükséges a kerékpárosok számára. Továbbá a Szekszárdi-Séd, mint természetes képződmény kifejezetten alkalmas rekreációs területrészként a gyalogos közlekedésen kívül a kerékpáros útvonal, pihenőhely megteremtésére.

Kapcsolódó projektek:

- 7. Belvárosi gyalogos- és védett területek kerékpáros közlekedésre való megnyitása
- 11. Gyalog- és kerékpárút kialakítása a Szekszárdi-Séd mentén a meglévő létesítmény és a Zrínyi utca között
- 12. Gyalog- és kerékpárút kialakítása a Szekszárdi-Séd mentén a Tompa utca és a Zrínyi utca között
- 19. Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent István téren a Garay tér és az Arany János u. között

FE6: KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KÖZTERÜLETI ESZKÖZÖK ÉS JELZÉSEK FEJLESZTÉSE

A kerékpárok közterületen való parkolásánál a tulajdonosok számára a biztonság és az állagmegőrzés (esővédelem) kiemelt szempontok. Ezt elsősorban megfelelő minőségű kerékpártárolók, illetve B+R

kerékpármegőrzők létesítésével lehet elérni. Ilyen megoldásokra a jelentős forgalomvonzó körzetekben, helyszíneken van szükség.

Ezek mellett forrásokat kell biztosítani a kisebb forgalmú helyszíneken is a biztonságos kerékpártárolási lehetőségek bővítésére is, segítséget nyújtani az üzletek, éttermek és vállalkozások részére, hogy saját boltjuk előtt kerékpárparkolókat alakítsanak ki. Ehhez célszerű egységes minőségi követelményeket meghatározni, emellett gyors és egyszerű engedélyeztetéssel is segíthető a közterület-használati engedélyek beszerzése.

A kerékpáros hálózat bővítése, fejlesztése mellett kiemelt figyelmet érdemel a megfelelő jelzések, vagy az akadálymentes közlekedés feltételeinek kialakítása, megteremtése is. A gyalogos infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatban az egyik fontos feladat biztosítani a közösségi tereken a biztonságos és akadálymentes infrastruktúrát a közlekedésükben akadályozottak számára. Ezt elsősorban a megfelelő helyeken rámpák és taktilis jelzések létrehozásával lehet elérni. Fontos az is, hogy a gyalogosok szokásos útvonalában ne legyenek olyan terepakadályok, amelyek problémát jelenthetnek a közlekedésben (pl. virágládák, utcabútorok), ezeket a járdák szélén célszerű elhelyezni.

Az eszköz része a közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel- Ezek „okos” eszközök lehetnek pl. „okoszebra” kialakítások, valamint a nagyobb közterületi gyalogos felületeknél, így a Béla király téren, a Gray téren, vagy Szekszárd-Séd patak mentén – akár mobiltelefonfeltöltésre alkalmas - „okospadok” telepítése, esetleg „okos-szemetes” edények kihelyezése, üzemeltetése.

A különböző pl. útirányjelzések nem csak a turisták számára fontosak, hanem a Szekszárdon élők, de nem gyakran biciklizők részére is. A kerékpáros közterületi eszközök (pl. pumpa, szerszámkészlet) mellett a gyalogosok által is szükségesnek ítélt közterületi eszközök bővítése is kellemesebbé teszi a környezetet (szemetes edények, padok stb.).

Kapcsolódó projektek:

- 21. Közterületi kerékpártárolók, támaszok telepítése, cseréje
- 22. B+R kerékpárparkolók létesítése, cseréje

- 24. Kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása, fejlesztése
- 27. SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel
- 28. Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a gyalogos közlekedésben
- 29. Rekreatív gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése

FE7: BIZTONSÁGOS ÉS AKADÁLYMENTES GYALOGOS KAPCSOLATOK KIALAKÍTÁSA, FEJLESZTÉSE

Javítani kell a gyalogosok észlelhetőségét, a forgalmas és nagy sebességű utakat keresztező átgyaloglások körülményeinek javítását. A gyalogos balesetek helyszíneit érdemes megvizsgálni, figyelembe véve a lakossági panaszokat. Ezek alapján lehet meghatározni a szükséges beavatkozásokat, amelyek alapján pl. gyalogátkelőhely kialakítására kerülhet sor, a koncentrált átkelés helyén a szegélyszüllyesztésekkel, taktilis jelek létesítésével, a megfelelő megvilágítás kialakításával, a járdacsatlakozás és annak környező állapotának javításával. Mindezek a gyalogos közlekedés biztonságának alapelemei.

Kapcsolódó projekt:

- 26. Gyalogos átjárhatóság javítása, gyalogátkelőhelyek létesítése

FE8: KÖZÚTI KAPCSOLATOK BŐVÍTÉSE

A külső közlekedési folyosó keleti szakaszának kiépítése csökkentheti a város észak-dél irányú két főközlekedési útvonalán az átmenő forgalmat, javítva a városi belső forgalom állapotát, mérsékelve annak kedvezőtlen környezeti hatásait. Egy teljes keleti elkerülő közlekedési folyosó megépítésével a bevezető utak belvároshoz közelebbi szakaszai még inkább tehermentesíthetők a városon belüli észak-dél irányú forgalom alól.

Bár a fenntartható közlekedés nem elsősorban az egyéni gépjárműforgalom számára szeretné megnyitni az újabb közúti kapcsolatokat, ezáltal növelni a gépjárműves forgalmat, ugyanakkor van

nak a közúti hálózat szempontjából olyan hiányzó kapcsolatok, amelyek megvalósításával a környező utak forgalmi terheltsége, többletutak mérsékelhetők, ilyen pl. az Alsóvárosi temető megfelelő megközelítésének problematikája. Emellett a vasút területeket elvágó hatásának csökkentése érdekében a lakosság által felmerült a korábban lezárásra került Mátyás király utcai átjáró gépjárműforgalomra történő megnyitás lehetőségének vizsgálata.

Kapcsolódó projektek:

- 30. Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - középső szakasz
- 31. Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - déli szakasz
- 32. Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - északi szakasz
- 44. Alsóvárosi temetői feltáróút kiépítése a Béri Balogh Ádám u. (LIDL parkoló mellett) - Tartsay Vilmos u. körforgalom (OBI parkoló) között
- 50. Mátyás király utcai gyalogos-kerékpáros vasúti átjáró közúti gépjárműforgalomra történő megnyitásának vizsgálata
- 55. Új közúti-kerékpáros és gyalogos közlekedési kapcsolat kialakítása a Szekszárd Séd patak zártrendszerű átépítésével (lefedésével)

FE9: BIZTONSÁGOSABB, HATÉKONYABB CSOMÓPONTOK KIALAKÍTÁSA

A jelentősebb forgalmú és balesetveszélyes csomópontok állandó forgalomtechnikai felülvizsgálatot igényelnek. Szükség esetén a geometria vagy a forgalmi rend módosításával biztonságosabbá lehet tenni a közlekedést. A beavatkozás módja és mértéke különböző lehet, mindig az adott helyszín részletes vizsgálata alapján tervezhető meg a javasolt módosítás. Így például a több ágú csomóponton körforgalom kialakítása, vagy a jelzőlámpás irányítás módosítása, illetve kialakítása, de nem utolsósorban a forgalmi sávok újragondolása, akár sávmegszüntetésekkel, akár új pl. kanyarodó sávok építésével, vagy a csomóponton új középszigetek kialakításával, amelyek a gyalogosok biztonságos átvezetésének segítségét is tudják nyújtani.

Lényeges, hogy a csomópont felülvizsgálata során megfelelő figyelem fordítódjon a kerékpáros és a gyalogos átközlekedés megoldásaira is,

valamint közösségi közlekedéssel járt útvonala esetében a fejlesztés során akár a csomópont közeli megállóhelyek kialakítása, esetleg áthelyezése is szóba kerülhet.

Kapcsolódó projektek:

- 42. Rákóczi utca - Damjanich utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése
- 45. A Pollack Mihály utca (56. sz. főút) - Nyár utca csomópont forgalombiztonsági fejlesztése
- 46. Széchenyi utca - Rákóczi utca - Szent László utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése
- 47. Széchenyi utca - Szent István tér csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése
- 48. Széchenyi utca - Bezerédj utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése
- 49. Béri Balogh Ádám utca - Wesselényi utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése

FE10: FORGALOMCSILLAPÍTÁS

A forgalomcsillapítás különböző módjainak kiterjesztése révén egy élhetőbb és az aktív közlekedési módok számára kedvezőbb városi környezet alakulhat ki. Az észak-déli Főutca tengely meglévő forgalmi sávjainak forgalmi indokoltasági újragondolásával lehetőség nyílik a város vérkeringési útvonalának átalakítására, forgalomcsillapítására. A forgalomcsillapítással több tér biztosítható a gyalogosok számára, a kerékpározásnak megfelelő útvonal kialakításával és a parkolási lehetőségek megengedésével a forgalom távolabb kerülhet a lakóházaktól, mely környezeti szempontból kedvezőbb az ott lakók számára.

A forgalomcsillapítás egyes kelet-nyugati tengelyű útvonalak esetében is vizsgálható, a mérsékelt forgalmú útvonalakon negatív buszöblökkel nagyobb hely adható a várakozó utasok részére, illetve az átkelő gyalogos számára rövidebb útkereszteződéssel teljesíthető az út másik oldalára való átgázolás. Ezeken túl beavatkozások lehetnek a lakó-pihenő övezetek és a 30-as zónák kijelölése is.

Az „Iskolautca” kialakítás célja az iskola bejárat környezeti biztonság növelése, a gépjárművek korlátozásával csökken a reggeli és délutáni torlódások miatti balesetveszély, valamint a szabálytalan parkolás okozta problémák is elkerülhetők. Az időszakos (vagy teljes) autómentes időszak csökkenti a levegőszennyezettséget és a zajt az iskola közvetlen környezetében. Az „Iskolautca” kialakítás egyedibb, játékosabb és barátságosabb atmoszférát teremt a diákoknak és a szülőknek. Ezen beavatkozást célszerű először ún. mintaprojektként megvalósítani és a tapasztalatok kiértékelése alapján folytathatók a hasonló intézkedések Szekszárdon.

Kapcsolódó projektek:

- 33. Főutca program I. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béni Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (I. ütem)
- 34. Főutca program II. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béni Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (II. ütem)
- 35. Szent István tér - Hunyadi utca forgalomcsillapítása
- 36. Holub József utca és a Bencze Ferenc utca forgalomcsillapítása
- 37. A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása és kerékpárosbarát átalakítása
- 53. "Iskolautca" kialakítások Szekszárd oktatási intézményeinél
- 54. Kisforgalmú utcák, utcarendszerek forgalomcsillapítása, kerékpárosbarát kialakítása

FE11: PARKOLÁSSZABÁLYOZÁS, PARKOLÓ LEHETŐSÉGEK BŐVÍTÉSE

A parkolás szabályozása, a parkolási zónák kijelölése, a parkolási díjak szabályozása olyan eszköz, amelynek kiemelten fontos a rendszeres

felülvizsgálata. A parkolási díjak többszintűvé tétele - amennyiben egy régió belül telítődnek a parkolóhelyek - elősegítheti a parkolással töltött idő csökkentését és a forgalomtól védendő területeken az egyéni nem gépjárműves közlekedés előtérbe helyezését.

Szükséges a város parkolási stratégiájának kialakítása, megtervezése, hogy a különböző intézkedések ne ad-hoc módon, hanem előre tervezhetően kerüljenek megvalósításra. A stratégia keretében vizsgálandó és indokoltság esetén megvalósítandó a meglévő parkolóterületek fejlesztése, illetve új parkolóterületek kijelölése olyan megoldásokkal, melyek lehetővé teszik a helyi lakók számára akár a kedvezményes igénybevételt. A nagyobb parkolóterületeknél a parkolásiirányítási rendszer kialakításával a szenzoros adatok szolgáltatni képesek a külső rendszerek irányába, így a közlekedők megfelelő információkat kaphatnak a parkolók foglaltsági helyzetéről, szabad parkolóhelyek rendelkezésre állásáról. A parkolásiirányítási rendszer révén – az adatok alapján - az üzemeltető megismerheti a parkolási szokásokat (foglaltság időigénye, egy parkolóhely napi használati jellemzői stb.), melyek feldolgozásával további parkolást érintő beavatkozások tehetők, pl. akár a városkörnyékéből érkezőket a parkolási konstrukciókkal és kombinált termékekkel a centrumok igénybevételére átirányítani.

Kapcsolódó projektek:

- 39. Parkolási stratégia kidolgozása
- 40. Közterületi fizető parkoló övezetek fejlesztése
- 41. Parkolásiirányítási rendszer kialakítása Szekszárdon
- 51. P+R parkolóterületek fejlesztése, kialakítása

FE12: MEGLÉVŐ INFRASTRUKTÚRA TERVSZERŰ FELÚJÍTÁSA, FEJLESZTÉSE

A város közlekedési infrastruktúrája beavatkozást igényel. Ezekkel az intézkedésekkel és projektekkel a fejlesztések és a megközelíthetőség kritériumait kielégítő, elvárható, „optimális” szintre lehet hozni anélkül, hogy a városi lét ellehetetlenülne a növekvő forgalom miatt.

Ide tartoznak mind a gépjármű közlekedést biztosító közutak, a meglévő kerékpárutak, valamint a gyalogutak, járdák burkolatának tervszerű felújítása, de azok újragondolásával a kismértékű fejlesztések is (pl. járdaszegély kiigazítások, burkolatállapot és lejtés korrekciók, vízelvezetési problémák megoldása, akár közműfedlapok igazítása stb.),

Kapcsolódó projektek:

- 23. Meglevő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése
- 25. Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése
- 38. Meglevő városi úthálózat fejlesztése (faltól-falig felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció)
- 43. Az 56 sz. főút (Pollack Mihány u.) - Damjanich u. külön szintű csomópont útirányjelzéseinek fejlesztése

FE13: ELEKTROMOBILITÁST TÁMOGATÓ INFRASTRUKTÚRA- ÉS RENDSZERFEJLESZTÉSEK

Az elektromobilitás terjedésének ösztönzéséhez hozzájárulhatnak olyan intézkedések, mint a taxiközlekedés környezetvédelmi szabályozásának szigorítása, elektromos töltőpontok kialakítása, vagy szélsőséges esetben a környezetvédelmi célú behajtási korlátozások bevezetése.

Az elektromobilitás ugyanakkor hozzásegítheti a város üzemeltetésében érintett szervezetek környezettudatos példamutatását is, pl. a hivatali intézményeknél a különböző elektromos-járművek beszerzésével, működtetésével. Ezek között nem csak gépjárművek, hanem elektromos meghajtású kisbuszok, vagy teherjárművek, de elektromos rásegítésű kerékpárok hivatalos használata is felmerül. Ezen eszköz keretében a biztonságos közlekedést megteremtő egyéb fejlesztések is beleértendők, mint pl. a városi térfigyelő rendszer fejlesztése.

Kapcsolódó projektek:

- 52. Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése Szekszárd közterületein
- 56. Térfigyelő kamerarendszer fejlesztése a vagyon- és közbiztonság, forgalombiztonság érdekében
- 57. Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása

MENEDZSMENT ESZKÖZÖK

ME1: ITS ÉS SMART MEGOLDÁSOK SZÉLESKÖRŰ ALKALMAZÁSA

A városvezetés számos intézkedéssel segítheti a jó gyakorlatok helyi alkalmazásának támogatását, a helyi innovációk, smart megoldások szélesebb körű használatának elterjesztését. A szabályzók, ösztönzők megalkotása révén közvetlen és közvetett módon is megtörténhet a közlekedés támogatása a felhasználók számára (városi wifi, közlekedési eszközökön wifi elérhetőség, jegykiadó automaták, okos zebra stb.). Gazdasági, adminisztratív és IT jellegű ösztönzők bevezetése, az elektromos töltőhálózati rendszer bővítésének adókedvezményekkel, adminisztrációs díjkedvezménnyel való segítése vagy közvetlen támogatás nyújtása is az intézkedés részét képezheti.

Kapcsolódó projektek:

- 61. Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására

ME2: DÖNTÉSTÁMOGATÓ HÁTTÉR FEJLESZTÉSE INFORMATIKAI ADATBÁZISOKKAL

Az önkormányzat a szabályozói jogkörébe tartozó kérdésekben hozzájárulhat a fenntarthatósági szempontok érvényesüléséhez és a mobilitási tervben megfogalmazott egyes speciális célok eléréséhez.

Jelenleg a település nem rendelkezik olyan digitális utcatérképpel, vagy digitális közlekedési modellel, melyek az alapvető tervezési feladatokat segítenének gyorsítani, illetve egy-egy nagyobb mértékű beruházás közlekedésre gyakorolt tovagyűrűző hatását segítene vizsgálni.

A mobilitással összefüggő vizsgálatok, adatgyűjtések ezért is nagyon fontosak, hogy megalapozott döntéseket lehessen meghozni.

A forgalomszámlálások legtöbbször ad-hoc módon történtek, nem rendszeres feladatként, holott szükséges lenne rendszeres időközönként (1-2 évente) ilyen felmérésekre, valamint azon adatok megfelelő szintű kiértékelésére, hogy az intézkedések megfelelő adatokra támaszkodva kerüljenek megvalósításra.

Kapcsolódó projektek:

- 60. Adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring

ME₃: FENNTARTHATÓ MOBILITÁST NÉPSZERŰSÍTŐ PROGRAMOK

A helyi civil szervezetek és vállalkozások részvételével közösségi programok és rendezvények keretében is népszerűsíthetők a fenntarthatósági szempontok. Ezeken az eseményeken érdemes népszerű közéleti szereplőket is bevonni a tájékoztató és szemléletformáló üzenetek átadásába. Szükségesek a nem motorizált és környezetbarát közlekedési módok használatának előnyeit és a gyakori aggályokra adható válaszokat bemutató kampányok. Fontosak a helyes közlekedési szokások, viselkedésminták, módszerek átadását segítő multimédiás és interaktív események is. A települési/intézményi szereplők energia- és klímatudatos szemléletének fejlesztése is fontos feladat, melynek során a SUMP-elvek bemutatására gyakorlati képzések, workshopok és tréningek is szervezhetők.

Kapcsolódó projektek:

- 58. Közösségi kampányok a mobilitás, forgalombiztonság, fenntartható közlekedés témakörében
- 59. Iskola mobilitási kampányok

6.3 PROJEKTEK

PROJEKTEK MEGHATÁROZÁSA

A Mobilitási tervben szereplő projektek a cél- és eszközrendszerből kerültek levezetésre, hosszú iterációs folyamat eredményeként. A projektek az eszközök (intézkedések) megvalósítása során elvégzendő konkrét feladatokat rögzítik.

A projektlista alapját:

- a helyi jelentőségű fejlesztések vonatkozásában Szekszárd módosított Integrált Településfejlesztési Stratégiájában, Szekszárd Gazdasági Programjában (2025-2029), Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében, módosított Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában, Integrált Területi Programjában, Településrendezési Tervében, Klímastratégiájában, valamint a város egyéb stratégiai dokumentumaiban és közgyűlési határozataiban elfogadott releváns fejlesztési elképzelések
- Szekszárd és vonzáskörzetét érintő országos és regionális jelentőségű projektek tekintetében pedig egyrészt a Tolna vármegyei és térségi stratégiai dokumentumok, illetve a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, illetve a fejlesztési kereteket meghatározó kormányhatározatokban nevesített projektek, valamint
- a SUMP 1.0 dokumentumban meghatározott projektlista szerint megtartott, vagy aktuálisan - jellegében, pontosított tartalmában vagy ütemezésében - újraértelmezett projektek, továbbá
- a Mobilitási terv beavatkozási logikájához kapcsolódóan a Vállalkozó és az Önkormányzat által megfogalmazott új projektek jelentették.

Az átfedések szűrését és az érintett szereplőkkel történő áttekintését követően a letisztított projektlista a cél és eszközrendszerrel való összevetésére került sor, melynek eredményeként a beavatkozási logikához illeszkedő SUMP 2.0 projekt adatbázis került kialakításra.

Itt szükséges megjegyezni, hogy a SUMP 2.0 projektlistában is fellelhetők a SUMP 1.0 dokumentumban már felvett, meg nem valósult, de szükségessége folytán továbbra is beavatkozást igénylő fejlesztések, azonban sok esetben az aktuális kiegészítésekkel együtt.

Az így összeállt SUMP projektlista kapcsán rögzítésre került a projekt rövid tartalma, a prioritása, azaz a megvalósítás tervezett ütemezése. A projektek 3 ütembe kerültek besorolásra:

- **I. ütem: 2030-ig**
- **II. ütem: 2031 és 2040 között**
- **III. ütem: 2041 után (30 év távlatában kb. 2055-ig)**

A SUMP projektlistával összefüggően meghatározásra kerültek a projektek tervezett becsült költsége, továbbá a kompetencia, azaz a megvalósításért-, finanszírozásért felelős szervezet: ami szerint állami, önkormányzati, vagy közös állami és önkormányzati kompetencia kijelölése.

Az eszközökhöz kapcsolódóan 61 db projekt megvalósítása javasolt.

A SUMP projektek kompetencia és ütemezés szerinti megosztását a következő táblázat szemlélteti. Azon projektek, amelyek megvalósítása együttesen két ütemben érintett, azok a nagyobb megvalósítási %-kal esedékes ütemben kerültek a táblázatban feltüntetésre (pl. az előző ütemben csak előkészítése történik, de a következő ütemben releváns a kivitelezése, ott a következő ütemnél jelenik meg a projekt, de amelynél mindkét ütemben erőteljes beavatkozás történik, azoknál már az elsődleges ütemben kerül feltüntetésre a beavatkozás). Azokat a projekteket, amelyek mindhárom ütemet érintik, a fejlesztési program oszlopban tüntetjük fel.

Megjegyezzük, hogy a következő táblázat, mind a fejlesztési, mind a menedzsment eszközökhöz tartozó projektek csoportosítását tartalmazza.

Kompetencia	I. ütem (2030-ig)	II. ütem (2031- 2040 között)	III. ütem (2041 után kb. 2055- ig)	Fejlesztési program (mindhárom ütemben érintett)
önkormányzat	8	26	4	9
állam és önkormányzat	5	2	2	1
állam	2	1	1	
ÖSSZESEN	15	29	7	10

17. táblázat Az egyes csoportokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma kompetencia szerint (db)

Ha a SUMP 2.0 projektek javasolt ütemezési megvalósítását a közlekedési halmazok szerint vizsgáljuk, akkor a következő táblázat foglalja össze a projektek számát. Látható, hogy a halmazok között megjelenik az „Összközlekedés” kifejezés, amely projektek célja egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztése, azaz több közlekedési mód kapcsán fejt ki erőteljes változást.

Közlekedési halmaz	I. ütem (2030-ig)	II. ütem (2031- 2040 között)	III. ütem (2041 után kb. 2055- ig)	Fejlesztési program (mindhárom ütemben érintett)
Közösségi közlekedés	1	3	1	
Kerékpáros- mikromobilis és gyalogos közlekedés	6	11	3	3
Egyéni motorizált közúti közlekedés	6	13	3	2
Összközlekedés	2	1		2
Menedzsment		1		3
ÖSSZESEN	15	29	7	10

18. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db)

A projektek tartalmának rövid ismertetését a következőkben felsorolt projektlista tartalmazza, a javasolt megvalósítási ütemezéssel és kompetenciával együtt. Emellett megjelenik az adott projektre vonatkozó eszköz kapcsolódása is.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
Közösségi közlekedés								
1	Intermodális csomópont kialakítása, fejlesztése Szekszárdon	<u>I. ütem:</u> A projekt I. ütemében az autóbusz állomás és környezete teljes felújítása valósul meg az autóbusz járműpark folyamatos cseréréjével egyetemben. Emellett a szomszédos vasútállomás fejlesztése, a környezetében lévő parkolóterületen P+R és B+R parkoló kiépítésével. és az intermodális szolgáltatások kialakításával, fejlesztésével. <u>II. ütem:</u> A projekt II. üteme a teljes intermodalitás megvalósításához szükséges további fejlesztéseket tartalmazza. Így a vasútállomás és a P+R parkoló továbbfejlesztését (építési beavatkozások, akadálymentesítési megoldások, parkolásirányítási rendszer kialakítása, K+R parkolóhelyek stb.) öleli fel, a főúton való gyalogos átközlekedés biztonságos megoldásának kialakítását foglalja magába, valamint tartalmazza a menetrendek felülvizsgálatát, összehangolását és a közös utastájékoztatási elemek kialakítását, a közös szolgáltatási platformok bővítését, megvalósítását, mindezeket ITS és "okos" megoldások alkalmazásával is.	FE1	X	X		állam és önkormányzat	I. ütemű beavatkozás a MÁV Csoport fejlesztése keretében valósul meg, önkormányzati segítség mellett.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
2	Szekszárd közösségi közlekedési utastájékoztatásának fejlesztése	A projekt egyrészt a buszmegállókban már kiépítésre került kijelzők valós idejű információk megjelenítésének működtetését célozza mind a helyközi, mind a helyi közlekedésben. Másrészt további digitális kijelzők telepítése és rendszerbe történő működtetése a fejlesztés további eleme, ITS megoldások alkalmazásával.	FE1		X		állam és önkormányzat	
3	Autóbusz megállók infrastruktúra fejlesztése	A fejlesztés tartalma a szekszárdi buszmegállók infrastruktúra fejlesztése: akadálymentes peron és járdakapcsolatok kialakítása, burkolatfelújítások, fedett utasváró létesítmények telepítése, megvilágítás fejlesztése stb.	FE1	X	X		önkormányzat	
4	A helyi közösségi közlekedés hálózata és a jegy- és bérletrendszer fejlesztése	A projekt egyrészt a helyi közösségi közlekedéssel kapcsolatos hálózat fejlesztését célozza, területileg az Alsóváros, valamint a Strand és élménypark, illetve a sportterületek (pl. atlétikai centrum), valamint a vásártér közösségi közlekedéssel való elérését jelenti. Másrészt a projekt része a menetrendi kínálat fejlesztése, sűrítése a versenyképes közösségi közlekedés érdekében. Harmadrészt a projekt a helyi közforgalmú közlekedés jegy- és bérletrendszer fejlesztésére fókuszál, amelynek olyan további tarifatermékek, kombinált megoldásokat kínálhat, amelyek fokozhatják a helyi közösségi közlekedés nagyobb igénybevételét (pl. városkártya jellegű, egyéb szolgáltatások	FE2		X	X	önkormányzat	A helyközi autóbuszos és vasúti közlekedés kapcsán érvényben lévő, ill. további fejlesztésre kerülő jegy- és bérletrendszer fejlesztése állami feladat, mely ugyan csatlakozó téma, de nem képezi a jelen tárgyú projekt részét.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		igénybevételére jogosító jegy- vagy bérlet(típus).						
5	Elektromos/hibrid meghajtású buszok a helyi közösségi közlekedésben	Elektromos járműbeszerzési lehetőségek feltárása, beszerzése és működtetése a helyi közforgalmú közlekedésben. A várható hálózatfejlesztés figyelembevételével 10 db jármű beszerzése tervezett. A projekt része az elektromos járművek üzemeltetéséhez szükséges háttérbázis, a buszgarázs infrastruktúra fejlesztése és eszközbeszerzés is.	FE2			X	önkormányzat	A költségviselés az önkormányzaton túl a helyi szolgáltatót (jelenleg Volánbusz Zrt.) is terheli, mivel a járműveken kívüli buszgarázst érintő fejlesztések tulajdona a szolgáltatót érintheti. A járműbeszerzés eredményeként a az új járművek tulajdona az önkormányzat és a tulajdonos közötti megállapodás alapján történhet.
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés								
6	Kerékpárosbarát fejlesztések Szekszárdon	A fejlesztés a kerékpáros közlekedési hálózat bővítését jelenti észak-dél irányú tengelyben az 56 sz. főút mentén. • Pollack M.u. -Keselyűsi út csomópontnál a meglévő gyalog- és kerékpáros létesítményekhez megfelelő átvezetésű kapcsolat és a vasútállomás mentén a kerékpáros hálózat kialakítása. A szakasz északi részén a fejlesztés magába foglalja a Mátyás kir. utcánál a Pollack M. utcai kereszteződésig való elvezetés kiépítését is. • Az egyirányú Tompa utcában ellenirányban	FE4	X			állam és önkormányzat	A TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SE1-2025-00002 azonosítószámmal támogatást nyert projekt. Tanulmányterv rendelkezésre áll, de engedélyes és kiviteli terv készítés a projekt részét képezi. Az elfogadott Kerékpárforgalmi

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		kerékpáros közlekedés kerül kijelölésre. A Pollack M. utcában a Tompa utca - Nyár utca között az útvonal forgalomcsillapítási beavatkozásain túl kerékpáros nyomvonallal, ill. gyalog- és kerékpárútként kerül kialakításra a kerékpáros útvonal. • Önálló, kétirányú kerékpárút kiépítése a főút nyugati oldalán, a Nyár u. és a Palánki úti körforgalmú kereszteződés között, az 56-os út belterületi és külterületi szakaszán. A patak keresztezésénél új kerékpáros híd épül. A Palánki úti körforgalmi csomópontnál az új kerékpáros létesítmény összekapcsolásra kerül a meglévő Palánki úti gyalog- és kerékpárúthoz.						hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
7	Belvárosi gyalogos- és védett területek kerékpáros közlekedésre való megnyitása	A fejlesztés keretében forgalomtechnikai eszközökkel (jelzőtábla, burkolati jelek) lehetőség teremthető a gyalogos, illetve védett területek kerékpárral való igénybevételére (Garay tér, Béla király tér, Várköz u., Wosinszky M. ltp.vonalában a Széchenyi u. - Mészáros Lázár u. között). A fejlesztésnek része az érintett területen korszerű kerékpártámaszok telepítése is.	FE5		X		önkormányzat	
8	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Széchenyi utca - Rákóczi utca mentén a Szent István tér-Damjanich u. (5113. j. u.) között	A fejlesztés célja a Széchenyi utca déli szakaszán meglévő kerékpáros útvonal északi irányban történő tovább vezetése. A kialakításra kerülő kerékpáros létesítmény típusának meghatározása a tervezési feladat keretében történik, azaz a létesítmény lehet irányonkénti kerékpársáv, kétoldalon	FE4		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		kialakításra kerülő irányhelyes kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút, vagy szélsőséges esetben egyoldali kétirányú kerékpárút. A fejlesztés része a kerékpáros létesítmény megfelelő átvezetése a kereszteződéseknel, kapcsolódva a meglévő kerékpáros hálózathoz is (pl. Szent István tér). A kialakításnál kiemelt figyelemmel kell lenni a megállóhelyeknél való átvezetés folytonosságára is.						
9	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Damjanich u. (5113. j.u.) - Palánki út között	A kialakításra kerülő kerékpáros létesítmény típusának meghatározása a tervezési feladat keretében történik, azaz a létesítmény lehet irányonkénti kerékpársáv, kétoldalon kialakításra kerülő irányhelyes kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút, vagy szélsőséges esetben egyoldali kétirányú kerékpárút, akár szakaszonként eltérő kialakításokkal, illeszkedve a hely adottságaihoz, kööttségeihez. Amennyiben a jelenlegi közúti területen kívüli létesítmény épül (pl. külön kerékpárút), úgy a patak keresztezésénél műtárgy építése is elengedhetetlen. A fejlesztés része a kerékpáros létesítmény megfelelő átvezetése a kereszteződéseknel. A kialakításnál kiemelt figyelemmel kell lenni a megállóhelyeknél való átvezetés folytonosságára is.	FE4		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
10	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi	A fejlesztés a Rákóczi utca Palánki úti kereszteződésétől északra, a Bor utcai kereszteződésig teremtheti meg a	FE4		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
	utca mentén a Palánki út - Bor u. között	biztonságos kerékpározás feltételeit. Ezen a szakaszon az út nyugati felén, a keskeny járdafelületen, ill. kitaposott nyomvonalon most is jellemző biciklivel tekerni, így a megfelelő kialakításra mindenképpen van igény. A kialakításra kerülő kerékpáros létesítmény típusának meghatározása a tervezési feladat keretében történik, azaz a létesítmény lehet akár kerékpársáv, vagy kétoldalon kialakításra kerülő irányhelyes kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút, vagy szélsőséges esetben egyoldali kétirányú kerékpárút, illeszkedve a hely adottságaihoz, kötöttségeihez. A fejlesztés része a kerékpáros létesítmény megfelelő átvezetése a kereszteződéseknel.						összhangban javasolt nyomvonal.
11	Kerékpárút kialakítása az 5112. sz. út (Palánki út) mentén Szekszárd-Palánk városrészhez	A projekt a Palánki úton (5112. sz. út) meglévő önálló kétirányú kerékpárút folytatásának kiépítését tartalmazza Szekszárd-Palánk városrész felé. A kialakítás része a Sió-csatorna keresztezése okán önálló kerékpáros híd építése.	FE3	X			állam	A fejlesztés engedélyes és kiviteli tervei rendelkezésre állnak. A teljes nyomvonal Mözs településig vezet. Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
12	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Tinódi u. folytatásában az Augusz Imre u. - Széchenyi u. között	A fejlesztés a meglévő járda felhasználásával, annak bővítésével kiépíti a várhatóan közös gyalog- és kerékpár úti kapcsolatot az eddig csak gyalogosok számára meglévő területrészen.	FE4		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
13	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent László utcában a Széchenyi utca - Kadarka u. között	A fejlesztés a Tinódi utcai létesítmény nyugati irányú folytatása a Kadarka utcai körforgalmú csomópontig. A fejlesztés magába foglalja a körforgalmú csomóponton való különböző irányú kerékpáros továbbvezetés kijelölését (pl. kerékpáros nyommal).	FE ₄		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
14	Kerékpáros létesítmény kialakítása az August Imre - Arany János utca útvonalon, a Tinódi utcától a Wesselényi u. - Alkotmány u. (Vízvilág játszótér) között	A kerékpáros létesítmény az útvonal különböző szakaszain eltérő kialakítású lehet (közúton való kerékpársáv vagy kerékpáros nyom kialakítás, járda gyalogos- és kerékpáros kijelölés stb.). Az észak-dél irányú kerékpárosbarát kialakítás kifejezetten a nagyobb forgalmú közutak igénybevételének elkerülésével kívánja az északi-déli lakossági, családok biciklis igényeket kielégíteni. A fejlesztés igényli a Szent István téri keresztezés, átvezetés megoldását.	FE ₄		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
15	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Bartina u. - Remete u. útvonalon	A kelet-nyugat irányú tengely a belvárosi Béla király tér felől létesít kapcsolatot a Kápolna térig, amely turisztikai jelentőségű hely.	FE ₄		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
16	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Damjanich utca mentén a Rákóczi utca és az 56. sz. út (Pollack Mihály utca) között	A Damjanich utcai tengely a város kelet-nyugat irányú kapcsolatát biztosítja, amely az iparterületek kerékpáros elérésében játszik fontos szerepet.	FE ₄			X	önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
17	Kerékpáros útvonal kijelölése a Kapisztrán utcában a Zrínyi u. - Rákóczi u. között	A Kapisztrán utcai kelet-nyugati irányú mellékútvonal a Kadarka ltp. Zrínyi utca közötti kerékpáros kapcsolatát hivatott megteremteni. A fejlesztés része a Rákóczi utcai kerékpáros keresztezés kialakítása (véltetően a gyalogátkelőhely vonalában).	FE4			X	önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
18	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Mátyás király utca teljes hosszában a Rákóczi utcától a Bogyiszlói útig	A kerékpáros útvonal kialakítása, kijelölése az egyirányú utca szakaszon ellenirányú kerékpáros közlekedés kialakítását is igényli, a kétirányú szakaszon a kerékpáros létesítmény kialakítása a parkolás átgondolásával szükséges. A vasútvonal keresztezésénél a jelenleg gyalogos közlekedésre kialakított vasúti átgázoló kerékpáros átgázolást is biztosító fejlesztését jelenti. A Mátyás kir. u.-Damjanich u. - Bogyiszlói u-i kereszteződésen szükséges a kerékpáros létesítmény biztonságos átvezetésének megoldása a főút keresztezésével, valamint a Bogyiszlói úton kb 50-100 m hosszban a kp-os létesítmény kijelölése az ipari területek elérése érdekében. A nyomvonal segíti az iparterületek és az egyetemi létesítmény kerékpáros megközelítését is.	FE4		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
19	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent István téren a Garay tér és az Arany János u. között	A fejlesztés a Szent István téren, az Arany János utcától keletre már meglévő gyalog- és kerékpárút folytatásában a Garay tér felé biztosítja a kerékpáros hálózat kialakítását. A beavatkozásnak része a gyalogos- kerékpáros nyomvonal átvezetése a Széchenyi utcán	FE5		X		önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.

Ssz.	SUMP2.0 Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		keresztezésével a Garay térhez, a közúti forgalomtól mentes területre.						
20	Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros közlekedésre	Elsősorban forgalomtechnikai beavatkozásokkal kialakításra kerülő útszakaszok, I. ütemben: • Babits Mihály utca • Kölcsey lakótelepen az Augusz Imre utca felé • Szövetség utca (Tartsay lakótelep) • Tompa utca • Tinódi utca • Wosinszki Mór utca	FE4	X			önkormányzat	Az elfogadott Kerékpárforgalmi hálózati tervvel összhangban javasolt nyomvonal.
21	Közterületi kerékpártárolók, támaszok telepítése, cseréje	Közterületi kerékpártárolók, támaszok telepítése a forgalomvonzó létesítményeknél. Olyan "U" vagy "P" alakú kerékpártámaszok telepítendőek, amelyek lehetővé teszik a bicikli vázának rögzítését is. A fejlesztés magába foglalja a támaszok telepítésénél szükség szerint (pl. zöldterület esetén) szilárd burkolat kiépítését is. <u>I. ütem:</u> • Vármegyei Önkormányzat előtt • Pécsi Tudományegyetem épületénél • Garay gimnáziumnál • további 5 helyen <u>II. ütem:</u> • 10 helyen	FE6	X	X		önkormányzat	A telepítendő kerékpártámaszokkal kapcsolatosan célszerű figyelembe venni a Magyar Kerékpárosklub "Kerékpárparkolókhöz műszaki ajánlás"-át
22	B+R kerékpárparkolók létesítése, cseréje	Fedett B+R kerékpártárolók építés, bővítése, cseréje: • Szekszárd vasútállomás (16 férőhely) • Szekszárd autóbusz állomás (20 férőhely)	FE6	X			állam és önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
23	Meglevő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	A fejlesztés a meglévő kerékpárutak burkolatának és jelzéseinek felújítását foglalja magába. A fejlesztés minden ütemben jelentkezik.	FE12	X	X	X	önkormányzat	
24	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása, fejlesztése	Szekszárdon egységes városi kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása, fejlesztése, különösen a főbb kerékpáros útvonalak jelzésére és a helyi célok, forgalomvonzó létesítmények irányainak megjelölésére (a városi arculat figyelembevételével, tervekészítéssel együtt). A városi kerékpáros létesítményeknél elengedhetetlen a helyet kevésbé ismerő látogatók és biciklis turisták számára megfelelő iránytájékoztatások a kerékpáros létesítmények hatékony igénybevétele, ill. a forgalombiztonság növelése érdekében. (mintegy 30 db tábla + oszlop)	FE6	X			önkormányzat	
25	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	Új gyalogutak, járdák kiépítése, burkolatfelújítások, valamint a gyalogos közlekedésbiztonságot szolgáló közvilágítás kiépítése, fejlesztése, illetve a gyalogos környezet javítása: fasorok, zóldsávok kialakítása, utcabútorok telepítése a város közigazgatási területén. <u>I. ütem:</u> • Járdák burkolatfelújítása és közvetlen környezetük rendezése, hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (össz. 15 km hosszban) • Hiányzó járdák építése, gyalogos sétány	FE12	X	X	X	önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		felújítása a közvilágítás fejlesztésével (kb 5 km hosszban) <u>II. ütem:</u> - Járdák burkolatfelújítása és közvetlen környezetük rendezése, hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (össz. 25 km hosszban) - Hiányzó járdák építése (kb 5 km hosszban) <u>III. ütem:</u> - Járdák burkolatfelújítása és közvetlen környezetük rendezése, hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (össz. 10 km hosszban)						
26	Gyalogos átjárhatóság javítása, gyalogátkelőhelyek létesítése	Forgalomtechnikai vizsgálatokkal megalapozva új kijelölt gyalogátkelőhelyek létesítése a szükséges építési, vízelvezetési, közvilágítás és jelzőlámpa fejlesztési, valamint zöldterület rendezési munkákkal <u>I. ütem:</u> 3 db <u>II. ütem:</u> 4 db	FE7	X	X		állam és önkormányzat	
27	SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel	Városi okoseszközök kialakítása, telepítése <u>I. ütem:</u> - Okoszebra kialakítás 2 helyen - Okospadok kihelyezése 2 helyen <u>II. ütem:</u> - Városi okoseszközök telepítése további 4 helyen <u>III. ütem:</u> - Városi okoseszközök telepítése további 4 helyen	FE6	X	X	X	önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
28	Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a gyalogos közlekedésben	A mozgáskorlátozottak, vakok-gyengén látók, siketek-hallássérültek, gyermekek-idősek és kisgyermekkel közlekedők esélyegyenlőségének biztosítása a gyalogos és közösségi közlekedésben, akadálymentesség és a szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférés. • jelzőlámpa hangjelzés • taktilis jelek, piktogramok kialakítása • szegélyszüllyesztések	FE6	X	X	X	állam és önkormányzat	
29	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése	A projekt főbb tartalma: • KRESZ-park rehabilitáció, zöldterület fejlesztés • Új pihenőpark sétányok kialakítása, utcabútorok telepítése, megújított zöldterülettel	FE6		X		önkormányzat	
Egyéni motorizált közúti közlekedés								
30	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - középső szakasz	A fejlesztés keretében kiépül a keleti elkerülőút középső szakasza az 5113 j. út (Damjanich u.) - Keselyűsi út csomópont és az 56 sz. főút (Tartsay V. u.) - Alkony u-i (OBI) körforgalmú kereszteződése között a vasút külön szintű keresztezésével, a Szekszárdi-Séd patak áthidalásával, valamint a szükség szerinti csomópontok kiépítésével. A fejlesztés része a megvalósításhoz szükséges előkészítés is.	FE8	X			állam	1308/2024. (X. 9.) Korm. határozat az állami építési beruházások 2035. december 31. napjáig szóló szakpolitikai-ágazati beruházási koncepcióinak elfogadásáról 1. mellékletben foglaltak szerint Engedélyezési terv rendelkezésre áll.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
31	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - déli szakasz	A fejlesztés keretében kiépül a keleti elkerülőút déli szakasza a keleti elkerülőút - Alkony u. keleti irányban meghosszabbított vonalában, a középső szakasz kapcsán előzetesen megépülő csomópont és az 5114 j. út, azaz a Szőlő u-i körforgalmú csomóponttól keletre továbbvezető szakasza között, észak-déli irányban. A fejlesztés része a keleti elkerülőút déli szakaszán az Ebespuszta mentén lévő iparterületek elérése, útkapcsolat kialakítással, a szükség szerinti csomópontok kiépítésével.	FE8		X		állam	
32	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - északi szakasz	A fejlesztés keretében kiépül a keleti elkerülőút északi szakasza az 5113 j. út (Damjanich u.) Keselyűsi úti csomópontja és az 56 sz.-6. sz. főutak körforgalmi csomópontja között a vasút külön szintű keresztezésével, valamint szintbeni csomóponttal az 5112 sz. úttal (Palánki út). Az elkerülőút Keselyűsi út - Rosner Gy.u. közötti szakasza az 5113 j. út (Damjanich utcai) jelenlegi nyomvonalán kerülhet vezetésre, elkerülőúti szintű fejlesztésével, felújításával. A fejlesztés része a szükség szerinti csomópontok és útkapcsolatok kiépítése is. <u>II. ütem:</u> előkészítési feladatok (területszerzés, tervezés stb.) <u>III. ütem:</u> megvalósítás	FE8		X	X	állam	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
33	Főutca program I. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Bérei Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (I. ütem)	A Főutca projekt I. üteme projekt keretében először tanulmányterv készül, mely a tervezett keleti elkerülőút ütemezett kialakítására figyelemmel célja meghatározni a belváros észak-déli úttengelyének jövőbeni szerepét, forgalomcsillapítási kialakítási lehetőségeit. A tanulmányterv szerinti forgalomcsillapítási elképzelések társadalmi egyeztetése kiemelt fontosságú feladata a projektnek. Majd a tanulmányterv javaslatai alapján a keleti elkerülőút középső szakaszának kiépítésével összhangban első lépésként a jelenleg 2x2 sávós Széchenyi u., Szent László u. - Bezerédj u. között először forgalomtechnikai beavatkozásokkal forgalomcsillapítás kerül bevezetésre (parkolósáv-, kerékpársáv kialakítás, útszűkületes telepített zöldszigetek stb.).	FE10	X			önkormányzat	
34	Főutca program II. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Bérei Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (II. ütem)	A Főutca program II. ütemében a Széchenyi u., Szent László u. - Bezerédj u. közötti szakaszán - a készült tanulmányterv alapján - faltól-falig átépül a közterület, nagyobb teret biztosítva a gyalogos és kerékpáros közlekedésnek (negatív buszöböl, útszegély, közművek, akadálymentes gyalogos átvezetések stb.). Szintén ezen projekt részét képezi a 2x2 sávós Rákóczi utca, Szent László u. - Damjanich u. közötti szakaszán forgalomcsillapítás	FE10		X		önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		bevezetése a tanulmányterv javaslatai alapján infrastruktúra építési beavatkozásokkal.						
35	Szent István tér - Hunyadi utca forgalomcsillapítása	A fejlesztés célja a Szent István tér - Hunyadi u. útvonalon a közúti útpálya forgalmi átstrukturálásával annak forgalomcsillapítása a Széchenyi u. és az 56-os főút (Tartsay V. u.) között. A közösségi közlekedéssel is járt széles útszakaszon a buszmegállók megfelelő átalakításával (pl. negatív buszöböl) és a parkolás lehetőségének biztosításával, utcabútorok felhasználásával csillapítható a közúti forgalom, a meglévő gyalogátkelőhelyeknél szűkíthető az útpályát keresztező átkelés hossza, amely biztonságosabb helyzetet teremt. A fejlesztés keretében az útszakaszon meglévő gyalog- és kerékpárút hiányzó, vagy elégtelen közúti jelzéseinek (jelzőtáblák, burkolati jelek) pótlására is sor kerül.	FE10		X		önkormányzat	
36	Holub József utca és a Bencze Ferenc utca forgalomcsillapítása	A fejlesztés a közösségi közlekedéssel is járt Holub József utca, valamint a Bencze Ferenc u. forgalomcsillapítását jelenti. A forgalomcsillapítás a széles utca újraosztásával történik, ahol a megállók megfelelő kialakítása (pl. negatív buszöböl) és a parkolás átgondolása révén helyet biztosít a forgalom vizsgálata alapján a szükséges kerékpáros létesítmény (pl. kerékpársáv) kialakítására, kijelölésére is.	FE10		X		önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
37	A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása és kerékpárosbarát átalakítása	A Kossuth utca egyirányú szakaszán a kialakítás célja kétirányban kerékpározhatóvá tenni az útszakaszt, elsődlegesen forgalomtechnikai eszközökkel. A kétirányú Kossuth Lajos utcai szakaszon a forgalomcsillapítás érdekében egyirányú forgalmi rend kerülhet bevezetésre, biztosítva a parkolást és itt is a kétirányú kerékpáros közlekedést.	FE10		X		önkormányzat	
38	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (faltól-falig felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció)	A közúti közlekedési szolgáltatások és ezzel a város forgalmának gördülékeny levezetése érdekében a leromlott állapotú utak felújítása, rekonstrukciója. <u>I. ütem:</u> - Kálvária dombra felvezető út (Kurta utcának a kőburkolattal ellátott szakasza) - Újfalussy Imre u. (Kadarka u. és a Csapó Dániel u. között) - Szőlőhegy utca (Szőlő u. és a buszforduló között) - Mérey utca (Körösi Csoma S. u. és a Szent László u-i körforgalom között) - Fürdőház utca (Szent László u-i körforgalom és az Újfalussy Imre u. között) - Munkácsy utca (Alisca u. és a Béla király tér között) - Szent Györgyi Albert utca (Béri Balogh Ádám u. és a Tartsay V. u. között) - Kerékhegy utca (Kápolna tér és a Hosszúvölgy u. között, valamint a Hosszúvölgy u. közel 60 m-es szakasza)	FE12	X	X	X	önkormányzat	<u>I. ütem:</u> TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SE1-2025-00001 azonosítószámmal támogatást nyert projekt, amely az úthálózat fejlesztéseken túl tartalmazza a Szekszárd Fenntartható Mobilitási Terv (SUMP) felülvizsgálatával kapcsolatos feladatokat is.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		II. ütem: 10 km III. ütem: 10 km						
39	Parkolási stratégia kidolgozása	A projekt keretében elkészül a város parkolási stratégiája. A stratégia része a helyzetelemzés, a parkolási állapot vizsgálata, majd ütemezett intézkedési csomagok meghatározása. A stratégia keretében vizsgálandó a közterületi parkolóhelyek kialakításának, átalakításának szükségessége, a parkolózóna átalakítás szükségessége, a parkolók műszaki megoldásai és forgalmi és társadalmi hatása, figyelembe véve a városban tervezett forgalomcsillapítási intézkedéseket is. A vizsgálat során figyelembe kell venni az elektromobilizációs igényeket is. A parkolási stratégia részeként vizsgálható a belvárosi parkolóház kiépítésének indokoltsága.	FE11	X			önkormányzat	
40	Közterületi fizető parkoló övezetek fejlesztése	A parkolási stratégiában megfogalmazottakkal összhangban, a meglévő közterületi fizető parkolórendszer (3 zóna) felülvizsgálata és fejlesztése (pl. övezeti felosztás módosítása, övezetek kiterjesztése, felhasználóbarát kommunikáció, IT technológia alkalmazása stb.). A fejlesztéseknek a város hosszútávú céljaival összhangban szükséges lenniük. I. ütem: a Szekszárdi Vagyonkezelő Kft. 2025 évi felülvizsgálata, előterjesztése alapján	FE11	X	X		önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		lehetséges a parkolási zónák módosítása (több részre tagolás) II. ütem: előzetes vizsgálat alapján a közterületi fizető parkoló zónák területi kiterjesztése						
41	Parkolási irányítási rendszer kialakítása Szekszárdon	A projekt keretében vizsgálatra kerül a parkolási irányítási rendszer bevezetésének lehetősége, a rendelkezésre álló parkoló kapacitásának kihasználtságának növelése érdekében, a tervezett parkolási stratégiával összhangban. A vizsgálat alapján a projekt részeként a meghatározott parkoló területeken kiépül(nek) a parkolási irányítási rendszer.	FE11		X		önkormányzat	A projektben szükséges meghatározni és megvalósítani a rendszer üzemeltetésének intézményi, szervezeti és költség feltételeit.
42	Rákóczi utca - Damjanich utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	A Főutca program II. ütemének forgalomcsillapításával összhangban a jelenlegi jelzőlámpás csomópont átalakítása, átépítése. Forgalmi indokoltaság szerint akár körforgalmi csomópont kialakításával biztosítva a megfelelő színvonalú gyalogos és kerékpáros átvezetéseket.	FE9		X		önkormányzat	
43	Az 56 sz. főút (Pollack Mihály u.) - Damjanich u. külön szintű csomópont útirányjelzéseinek fejlesztése	Előzetes útirányjelzések fejlesztése az 56 sz. főút (Pollack Mihály u.) - Damjanich u. külön szintű csomópont korlátozott forgalmi kapcsolatai okán (ajánlott útvonalak, Belváros megközelíthetősége az 56. sz. útról északi és déli irányból stb.).	FE12	X			állam és önkormányzat	Magyar Közút NZrt. közreműködő bevonásával valósítandó meg.

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
44	Alsóvárosi temetői feltáróút kiépítése a Béri Balogh Ádám u. (LIDL parkoló mellett) - Tartsay Vilmos u. körforgalom (OBI parkoló) között	Közúti feltáróút kiépítése az alsóvárosi temető mellett, a temető területének és a kereskedelmi létesítmények parkolóinak jobb megközelíthetősége érdekében.	FE8	X			önkormányzat	A fejlesztés engedélyes és kiviteli tervei rendelkezésre állnak.
45	A Pollack Mihály utca (56. sz. főút) - Nyár utca csomópont forgalombiztonsági fejlesztése	A Pollack M. u. - Nyár u. - Bern u. kereszteződés csomóponti kialakításának fejlesztése a balesetveszély csökkentése érdekében. A Nyár utca felől korlátozott rálátás, mint balesetveszély mérséklése, a Pollack M. u. közúti forgalmának sebességcsökkentése érdekében szükséges meghatározni a beavatkozás jellegét (pl. középszigetek kialakítása, jelzőlámpázás stb.). A csomópont forgalombiztonsági fejlesztése során megoldást kell találni a Nyár u. - Bern u. közötti biztonságos gyalogos átkelésre, illetve átkerékpározásra is, a Pollack M. u. keresztezésével.	FE9	X			állam és önkormányzat	Magyar Közút NZrt. közreműködő bevonásával valósítandó meg.
46	Széchenyi utca - Rákóczi utca - Szent László utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	A Főutca program II. ütemének forgalomcsillapításával összhangban a jelenlegi jelzőlámpás csomópont átalakítása, átépítése. Forgalmi indokoltaság szerint akár körforgalmi csomópont kialakításával biztosítva a megfelelő színvonalú gyalogos és kerékpáros átvezetéseket.	FE9		X		önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
47	Széchenyi utca - Szent István tér csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	A Főutca program II. ütemének forgalomcsillapításával összhangban a jelenlegi jelzőlámpás csomópont átalakítása, átépítése. Forgalmi indokolttság szerint akár körforgalmi csomópont kialakításával biztosítva a megfelelő színvonalú gyalogos és kerékpáros átvezetéseket.	FE9		X		önkormányzat	
48	Széchenyi utca - Bezerédj utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	A Főutca program II. ütemének forgalomcsillapításával összhangban a jelenlegi jelzőlámpás csomópont átalakítása, átépítése. Forgalmi indokolttság szerint akár körforgalmi csomópont kialakításával biztosítva a megfelelő színvonalú gyalogos és kerékpáros átvezetéseket.	FE9		X		önkormányzat	
49	Béri Balogh Ádám utca - Wesselényi utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	A jelenlegi jelzőlámpás csomópont felülvizsgálata. A fenntartható közlekedés prioritása érdekében a csomópont szükségszerű átalakítása, átépítése, indokolttság szerint akár körforgalmi csomópont kialakításával biztosítva a megfelelő színvonalú gyalogos és kerékpáros átvezetéseket.	FE9		X		önkormányzat	A keleti elkerülőút I. ütemű, középső szakaszának kiépítésével összefüggően várható a Béri Balogh Ádám u. tehermentesítése, ennek okán javasolt a csomópont felülvizsgálata

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	Megjegyzés
50	Mátyás király utcai gyalogos-kerékpáros vasúti átgátló közúti gépjárműforgalomra történő megnyitásának vizsgálata	III. ütem: Megvalósíthatósági tanulmány (MT) készítése, amelynek célja a vasút elvágó hatásának csökkentése érdekében a Mátyás király utcai jelenleg gyalogos és kerékpáros közlekedést biztosító vasúti átgátló közúti gépjármű forgalomra történő megnyitása, kialakítása.	FE8			X	állam és önkormányzat	Tekintettel arra, hogy a vasúti átgátló közúti gépjárműforgalom előli lezárásának okai nem ismertek, valamint a Szekszárd vasútállomás vágányhálózata és vágánykapcsolatai, így vasúti irányítása is érintett lehet az átgátló kibővítése miatt, így a Megvalósíthatósági tanulmány több tényezőre kiterjedő, a szolgáltatóval egyeztetendő részletes vizsgálatot igényel.
51	P+R parkolóterületek fejlesztése, kialakítása	P+R parkolók kialakítása a Főutca programmal összefüggően a belváros gépjárműforgalmi terhelésének csökkentése érdekében. A parkolási stratégia irányelvei szerint a P+R parkolók megfelelő közösségi kapcsolati helyeken kerülnek kialakításra, pl. kiemelten a vasútállomás melletti (jelenleg MÁV tulajdonú) parkolónál (parkoló bővítés), parkoló foglaltság kijelzési rendszerrel együtt.	FE11		X	X	állam és önkormányzat	Amennyiben indokolt parkoló kialakítás (kb 50-60 férőhely), az esetben I. ütemben 1 helyszín és II. ütemben 1 helyszín került figyelembevételre, tervezésekkel együtt
52	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése Szekszárd közterületein	Új városi töltőpontok létesítése közterületeken, férőhelyszám bővítése II. ütem: 5 töltőpont III. ütem: 10 töltőpont (töltőpontként 2 új férőhely)	FE13		X	X	önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
	Összközelekedés							
53	"Iskolautca" kialakítások Szekszárd oktatási intézményeinél	"Iskolautcák" kialakításával az iskolák (leginkább általános iskolák) bejárata előtti utca érintett szakaszára időszakosan (a reggeli érkezéskor és a délutáni távozáskor) csak gyalog, vagy mikromobilitási eszközökkel (pl. kerékpárral vagy rollerrel) lehet behajtani a gyermekek és kísérőik számára, az átmenő autóforgalomtól az útszakasz mentesítésre kerül. Az "Iskolautca" program keretében önmagát magyarázó utcakepek kialakítására kerül sor, amelyek egyértelművé teszik minden, az iskola környezetében közlekedő számára, hogy olyan területre érkezett, ahol különös figyelemmel kell viselkednie. <u>I. ütem:</u> 1 db mintaprojekt kialakítása, megvalósítás a Dienes Valéria ált. iskolánál a Szent-Györgyi Albert utcában, a bevezetés kapcsán különböző kommunikációs eseményekkel, programokkal, illetve a projekt értékelése <u>II. ütem:</u> további 1 szekszárdi iskolánál az "Iskolautca" megvalósítása	FE10	X	X		önkormányzat	A projekt magába foglalja a beavatkozások meghatározását és az elsősorban forgalomtechnikai jellegű kialakításokat, valamint a bevezetéssel összefüggő kommunikációt és az eredmények felmérését is.
54	Kisforgalmú utcák, utcarendszerek forgalomcsillapítása, kerékpárosbarát kialakítása	A projekt a kisforgalmú utcák, utcarendszerek kapcsán forgalomcsillapítási zónák (Lakó-pihenő övezet, Tempo 30 övezet) kijelölését célozza. A beavatkozások kifejezetten előnyös helyzetet teremtenek a gyalogos és kerékpáros közlekedők számára, a megvalósí-	FE10	X	X		önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		tás elsődlegesen forgalomtechnikai eszközökkel történik.						
55	Új közúti-kerékpáros és gyalogos közlekedési kapcsolat kialakítása a Szekszárd Séd patak zártrendszerű átépítésével (lefedésével)	Az új közúti-kerékpáros és gyalogos közlekedési kapcsolat a Tartsay V. u. (56. sz. út) - Hunyadi u.-Keselyűsi út csomóponttól kerül kialakításra a Zrínyi u. - Tinódi u-i kereszteződésig a Szekszárd Séd patak zártrendszerű átépítésével (lefedésével). Az új közlekedési kapcsolat jobb elérhetőséget biztosít kelet-nyugati irányban a város keleti területrészei felé (iparterületek, strand és élményfürdő, sportlétesítmények stb.), illetve az autóbusz állomás és vasúti pályaudvar megközelítéséhez.	FE8			X	állam és önkormányzat	hrs.: 3912 és 3810
56	Térfigyelő kamerarendszer fejlesztése a vagyon- és közbiztonság, forgalombiztonság érdekében	Közterületi térfigyelő kamerarendszer bővítése és fejlesztése, amely beavatkozás célja: • lefedett területek növelése • közúti, gyalogos, kerékpáros helyek közlekedésbiztonságának elősegítése • balesetek, bűncselekmények és szabálysértések résztvevőinek azonosítása • aktuális forgalmi helyzet észlelése • statisztikai elemzések támogatása	FE13	X	X	X	önkormányzat	
57	Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása	Hivatali és intézményi elektromos járműflotta kialakítása <u>I. ütem:</u> 2 db elektromos rásegítésű kerékpár <u>II. ütem:</u> 4 db (1 db kisbusz, 1 db tehergk., további 2 db elektromos rásegítésű kerékpár) <u>III. ütem:</u> további 5 db (3 db szgk., 2 db elektromos rásegítésű kerékpár)	FE13	X	X	X	önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
	Menedzsment							
58	Közösségi kampányok a mobilitás, forgalombiztonság, fenntartható közlekedés témakörében	A projekt célja a témák népszerűsítése: - szemléletformáló programok, rendezvények a fenntartható közlekedési módok (gyalogos, kerékpáros, közösségi közlekedés) népszerűsítése érdekében különös tekintettel a gyalogosok, a kerékpárosok, a potenciális kerékpárosok és a gépjárművel közlekedők célcsoportjaira (civil szervezetek bevonásával) - közlekedési ismeretek oktatása: képzés, ismeretterjesztés, érzékenyítés a balesetmegelőzés és a közlekedési kultúra javítása érdekében - tájékoztatás: a város honlapján a legfontosabb közlekedést érintő információk közzé tétele (kerékpáros infrastruktúra hálózat, közösségi közlekedés, kapcsolódó szolgáltatások, időjárás, a folyamatban lévő fejlesztések, forgalomterelések, általános információk, GYIK stb.) - munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése, propagálása - az aktuális állapot folyamatos frissítése az országos nyilvántartásokban	ME3	X	X	X	önkormányzat	
59	Iskola mobilitási kampányok	A projekt kifejezetten az általános és középiskolások célcsoportját kívánja megszólítani. A programok a tantestületek és a helyi rendőrkapitányság bevonásával kerülnek összeállításra, lebonyolításra (esetleg civil szervezetek közreműködésével is).	ME3	X	X	X	önkormányzat	

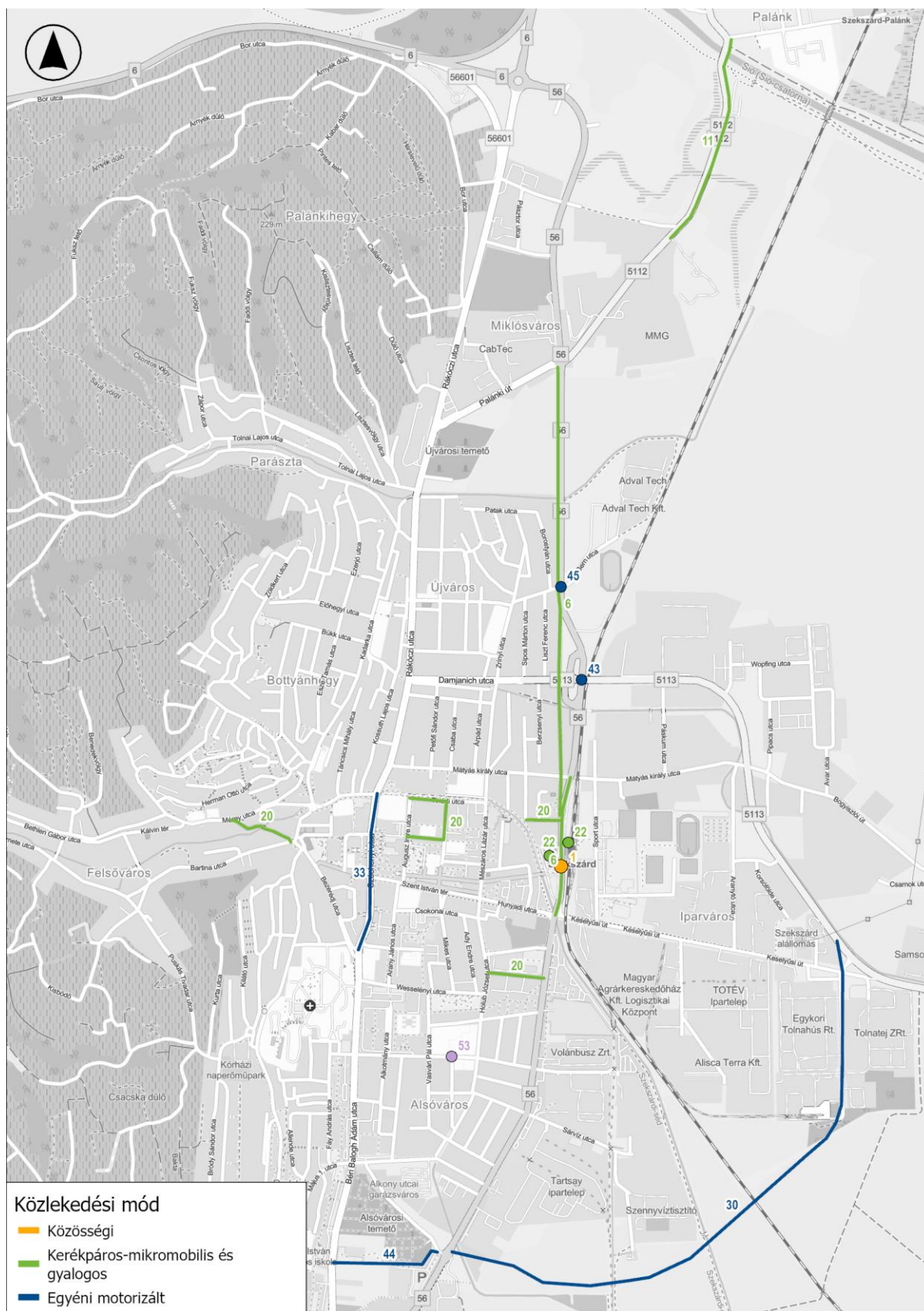
Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
		• közlekedési ismeretek, közlekedésbiztonsági szemlélet elsajátítása gyakorlatban, gyakorlati foglalkozások • gyalogos és kerékpáros magatartás, láthatósági figyelemfelhívó ruházat a közlekedésben • "Iskolautca" lényegének bemutatása, ötletbörze a saját iskolával kapcsolatosan stb. • igényfelmérés az iskola környezetében javasolt beavatkozások érdekében (akár a szülők bevonásával) • egyéb mobilitási programok szervezése, lebonyolítása a fenntartható közlekedés, a forgalombiztonság témakörében						
60	Adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring	A fejlesztés mindhárom ütemet átfogja: I., II. és III. ütemben. A tevékenység a város megfelelő döntéseihez szükséges adatgyűjtéseket, forgalomszámlálásokat foglalja magába. A közúti-, kerékpáros és gyalogos forgalomszámlálások leginkább a főbb önkormányzati útvonalakon és csomópontokban történhetnek, a feladat része annak kiértékelése is. Az időközönkénti (min. 2-max.5 évente) szükséges adatfelvételek (ez lehet kikérdezéses adatfelvétel is) és a forgalomszámlálások a SUMP monitoring elvégzéséhez is segítséget jelentenek. Célszerű ezen tevékenységgel összefüggésben az Önkormányzatnál felelőst kijelölni.	ME2	X	X	X	önkormányzat	
61	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő	• Kedvezményezett célcsoportok prioritási hozzáféréseinek biztosítása környezetkímélő	ME1		X		önkormányzat	

Ssz.	SUMP2.o Projekt megnevezése	Projekt rövid tartalma	Eszköz	Előzetesen tervezett ütem			Kompetencia	Megjegyzés
				I.ütem	II.ütem	III.ütem	állam / állam és önkormányzat / önkormányzat	
	megoldások támogatására	közszolgáltatásokhoz (önk. szabályzókkal) • Virtuális mobilitás erősítése: e-ügyintézés, távmunka ösztönző szabályozás • Taxi közlekedés környezetvédelmi rendszerének felülvizsgálata • Klímavédelmi és energetikai szervezetrendszer fejlesztése: a város mindenkori klíma- és energetikai céljai teljesítésének érdekében hozott döntések előkészítésének, végrehajtásának és monitoringjának a biztosítása • Intelligens energiagazdálkodás irányítási program kidolgozása az okos-mérési program részeként						

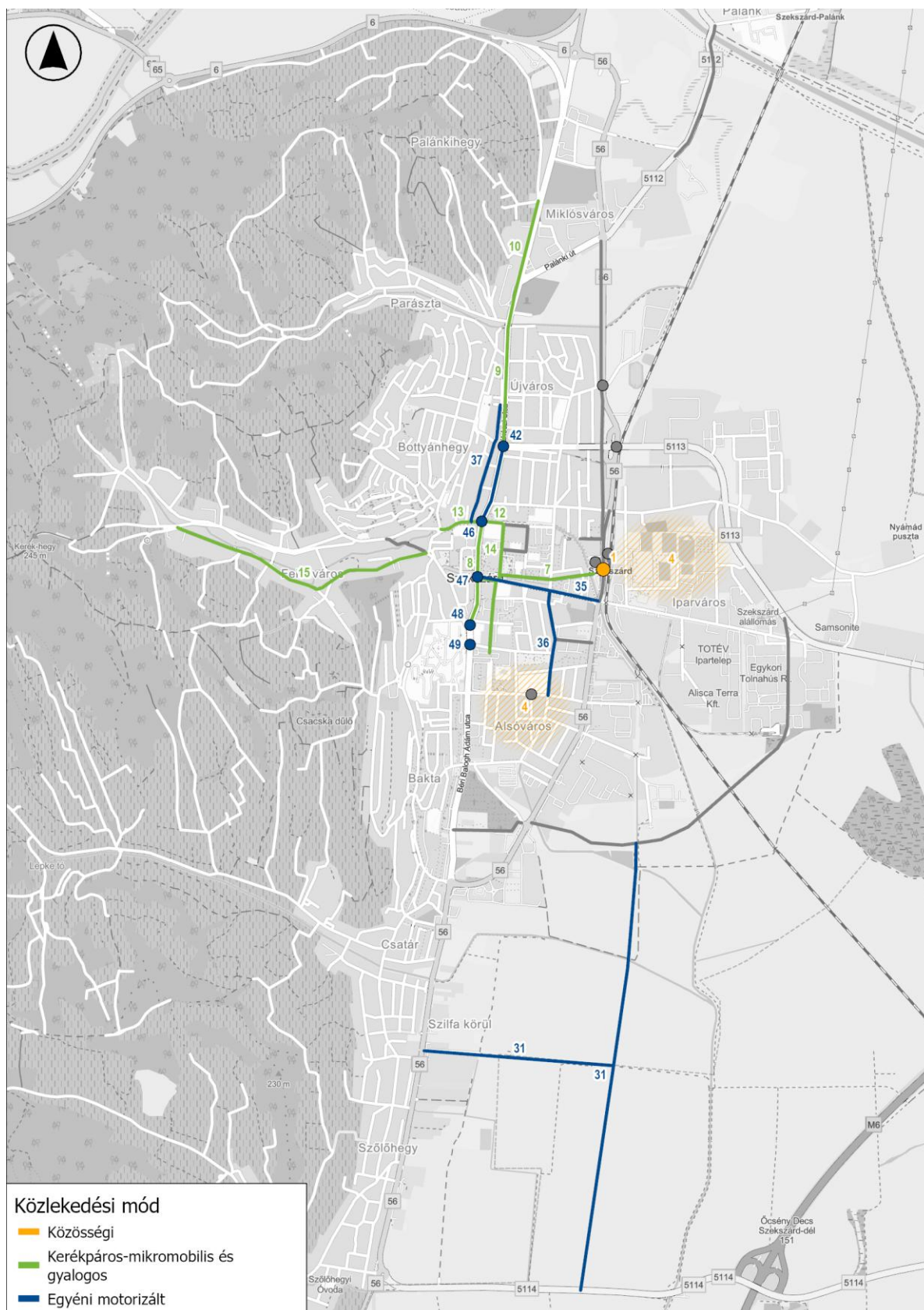
19. táblázat Szekszárd SUMP 2.o projektlista

Azon fejlesztési projekteket, amelyek jellegüknél fogva helyszínhez köthetők a következő **projektterképek** szemléltetik **a három előzetes ütemnek megfelelő bontásban: I., II. és III. ütem.**

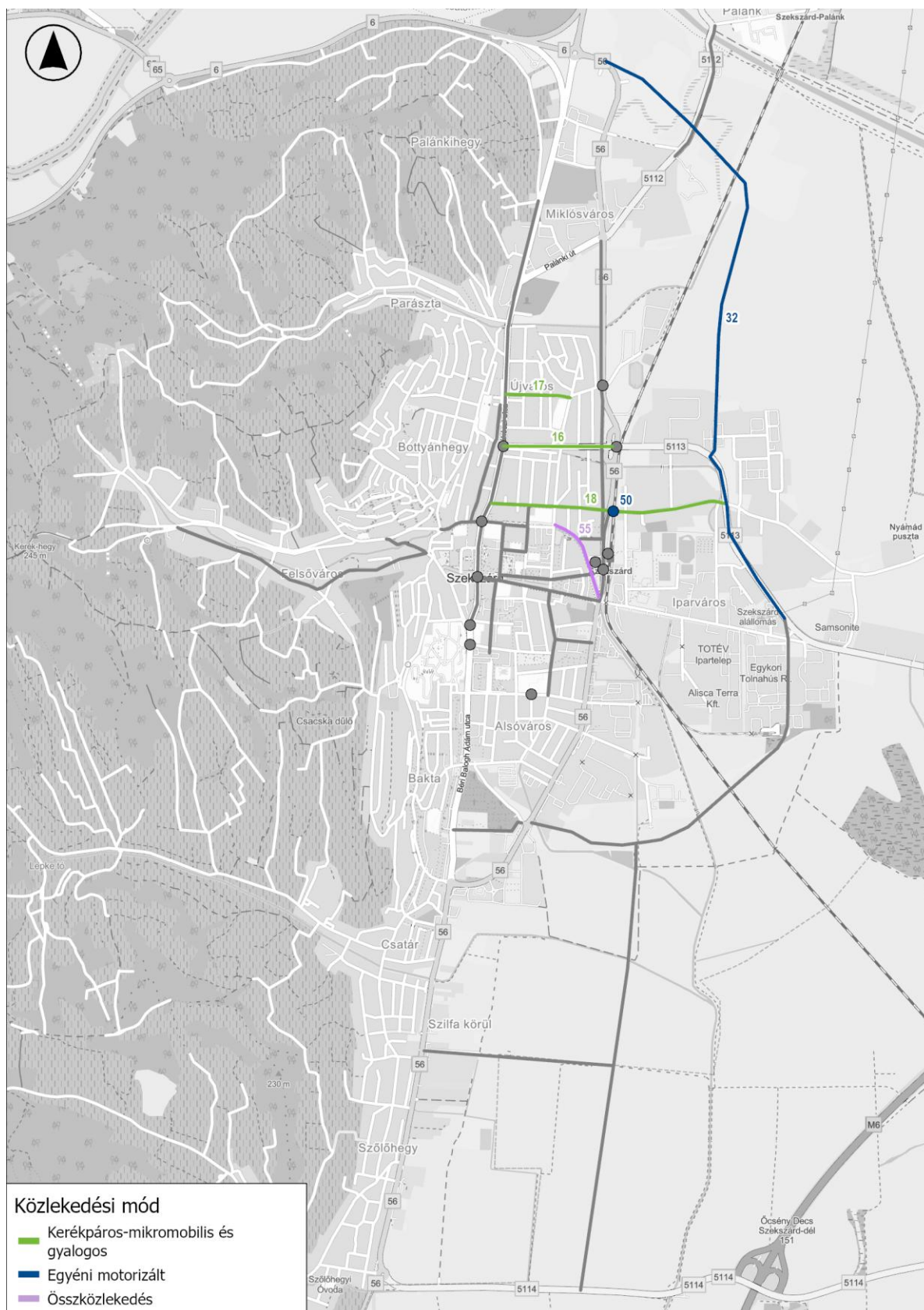
Ennek értelmében az ábrák nem jelenítik meg a nem konkrét, nem adott helyszínhez kötött fejlesztési projekteket, de a menedzsment típusú projekteket sem.



55. ábra Konkrét helyszínhez köthető fejlesztési projektek az előzetes I. ütem szerint (saját szerkesztés)



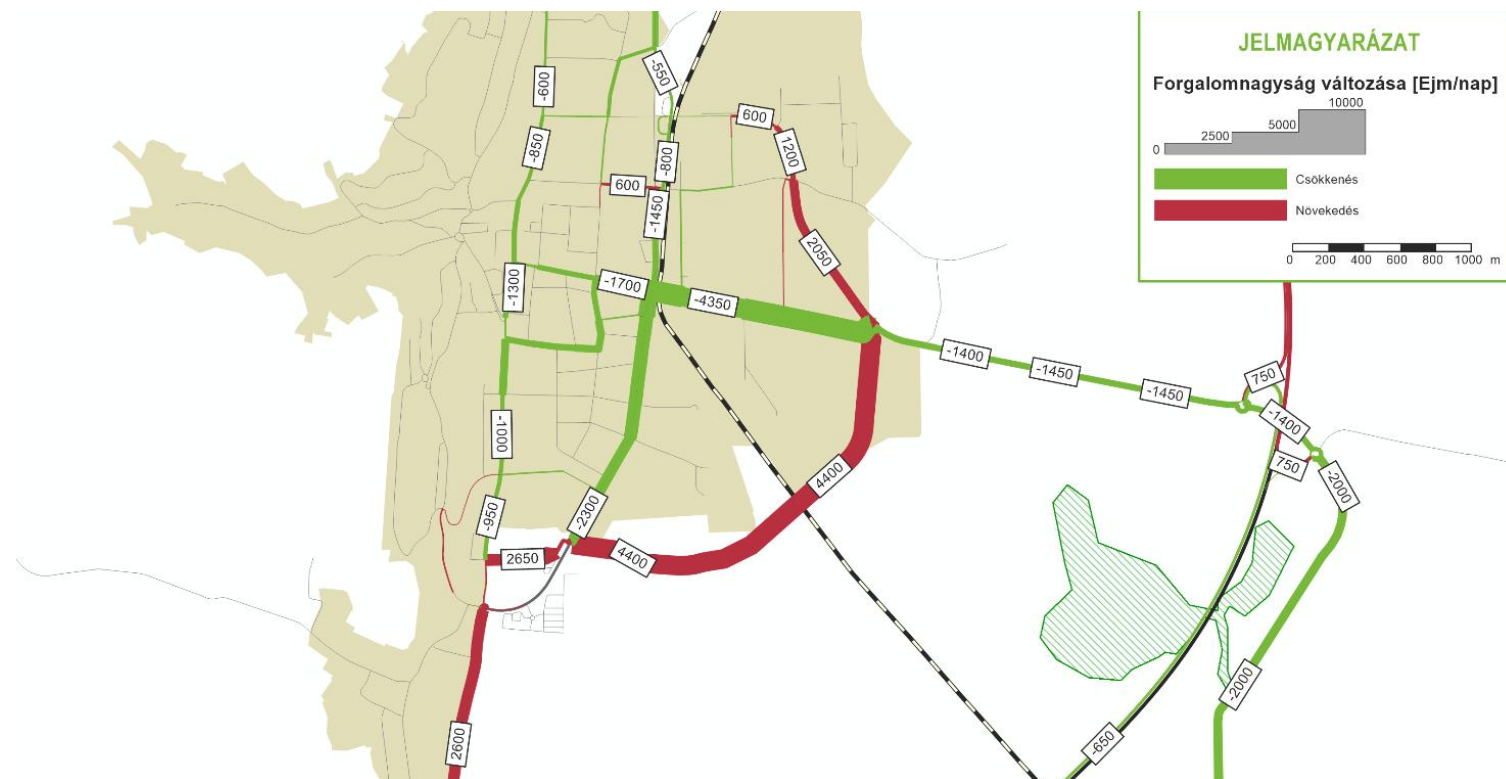
56. ábra Konkrét helyszínhez köthető fejlesztési projektek az előzetes II. ütem szerint (saját szerkesztés)



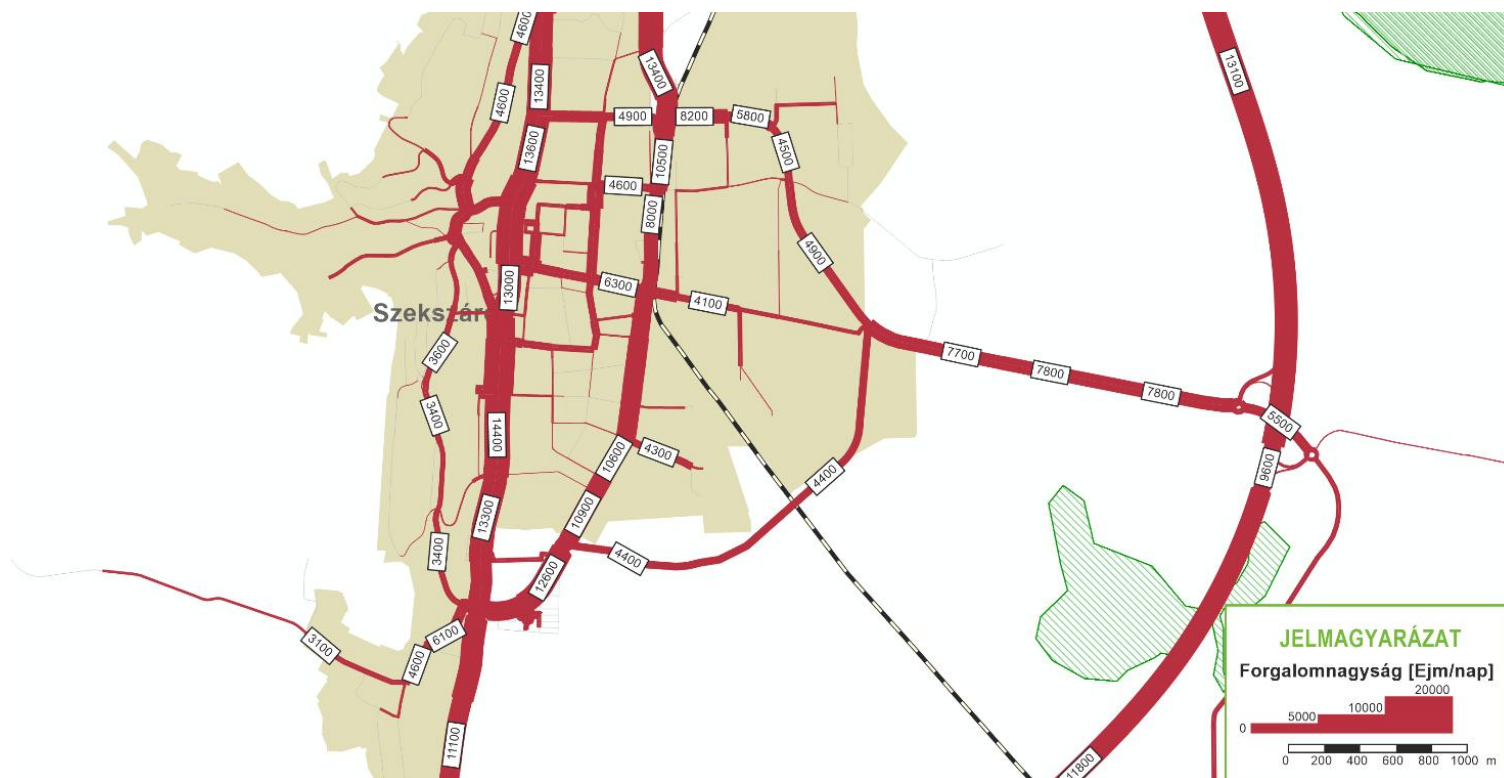
57. ábra Konkrét helyszínhez köthető fejlesztési projektek az előzetes III. ütem szerint (saját szerkesztés)

A következőkben egyes közúti fejlesztések várható forgalmi hatásainak modellezési eredményei láthatók.

KELETI ELKERÜLŐ ÚT HÁROM SZAKASZA (30., 31. ÉS 32. PROJEKTEK)



58. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbség I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által a projektek nélküli állapothoz képest (TRENECON Forgalmi modell)



59. ábra Várható forgalom (ÁNF) I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által a projektek nélküli állapothoz képest (TRENECON Forgalmi modell)

Az ábrákról kitűnik, hogy a **Keleti elkerülő út középső szakaszának kiépítése és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása** projektfejlesztések – amennyiben 2030-ig megvalósulnak - **leginkább az 56. sz. út városi átkelési szakaszát (Tartsay Vilmos u.), illetve a Keselyűsi útnak az 56-os főút és az 5113 sz. főút közötti szakaszát tehermentesítik**, továbbá ezzel összefüggésben a város talán legnagyobb forgalmú kereszteződését, a Tartsay Vilmos u. – Keselyűsi út csomópontjának forgalmát mérséklük. Ezen csomópontba belépő forgalom 27 %-kal (11.700 Ejm/nap) csökkenhet 2030-ig a projekt nélküli esetben várható forgalomhoz képest, és 21 %-kal kisebb a jelenlegi forgalmi terhelésnél.

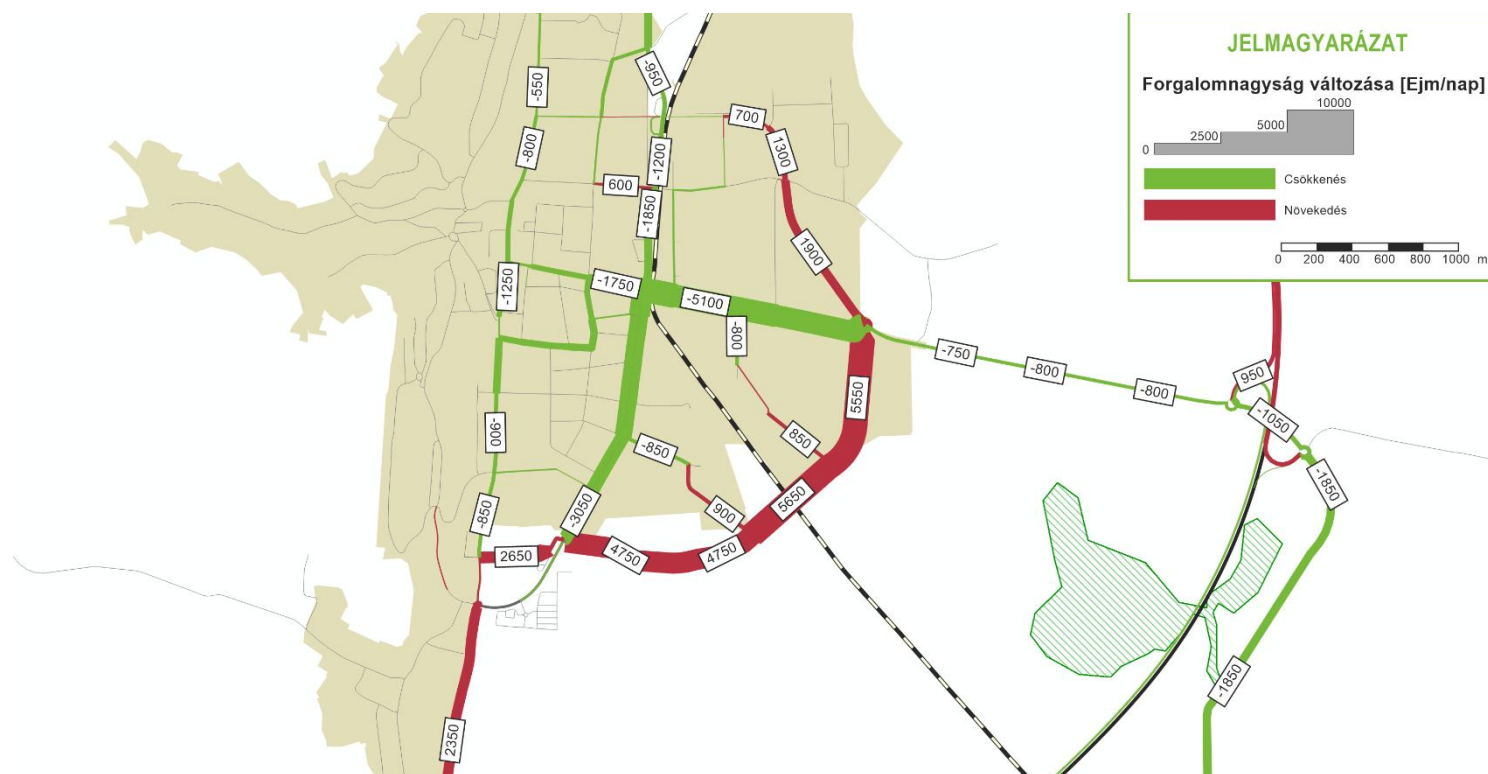
További városi útszakaszokon várhatóan 1.500-4.700 Ejm/nap mértékben csökkenhet a forgalom. A Keselyűsi úton a várható forgalom mérséklés a vasúti keresztezés okán forgalombiztonsági okból is kedvező helyzetet teremt. Emellett forgalmi átrendeződés várható Decs / Ócsény irányából az 5114. út - 56. út – Keleti elkerülő út felé. A Rákóczi u. – Széchenyi u. – Béri Balogh Ádám u. tengelyen és a Hunyadi utca, Wesselényi utca térségében kisebb mértékű forgalommérséklés valószínűsíthető (1.000-1.700 Ejm/nap), ami a meglévő forgalom 5-10%-a.

A Keleti elkerülő út középső szakaszának várható forgalma 4.400 Ejm/nap, az 56. úti meglévő körforgalmú csomópont várható forgalma (15.300

Ejm/nap) és a Keselyűsi útnál létesítendő csomópont (forgalmi modell szerint körforgalom) ~ 10.100 Ejm/nap mértékű forgalma kezelhető. A Keleti elkerülő út középső szakaszának üzemelése a Damjanich utca külterületi jellegű útszakaszának forgalmát is növeli (2000 Ejm/nap), ez a feltárt terület célforgalmából adódik. Ugyanakkor az elkerülő út középső szakaszának várható teherforgalmi terhelése nem jelentős (150 jármű/nap), mivel az nem kapcsolódik közvetlenül a nagyobb teherforgalmú ipari területekhez (Sárvíz u., Epreskert u.).

A Béri B. Á. utca – Obi között I. ütemben megvalósításra tervezett feltáró út várható forgalma 2.650 Ejm/nap, de ez nagyban függ az út csomóponti kialakításától. A forgalmi modellben körforgalmú kialakítást feltételeztünk, amelynek 5. ága a Lidl áruház parkolója, ahol jelentős a forgalmi igény.

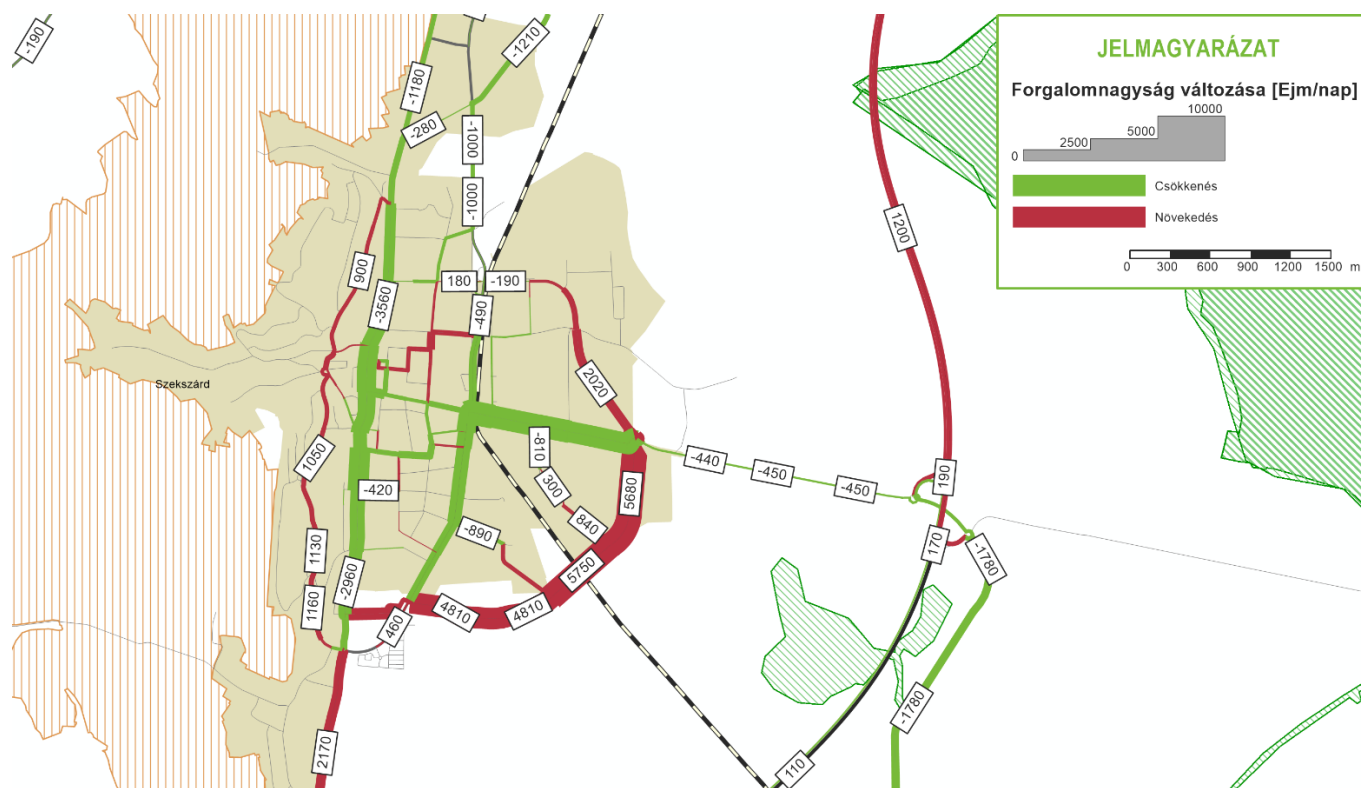
A következő ábrán az látható, hogy miként alakulhat a várható forgalom, amennyiben a Keleti elkerülő út középső szakaszának további közúti kapcsolatot biztosítunk a Sárvíz utca, valamint az Epreskert utca vonalában.



60. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által, amennyiben a Sárvíz utcánál és az Epreskert utcánál is biztosított közúti kapcsolat a projektek nélküli állapothoz képest (TRENECON Forgalmi modell)

Ha a Sárvíz u., Epreskert u. is kap kapcsolatot a Keleti elkerülő középső szakaszára, akkor a kelet-nyugati Keselyűsi út– Hunyadi utcai tengely, valamint az észak-déli Tartsay Vilmos utcai főút (56. sz. főút) forgalma még jobban tehermentesül, ugyanis az új kapcsolatokkal az iparterületek elérésében az elkerülő út nagyobb szerepet képes betölteni. Ez akár lehetővé teheti a teherforgalom korlátozását ezeken az útszakaszokon.

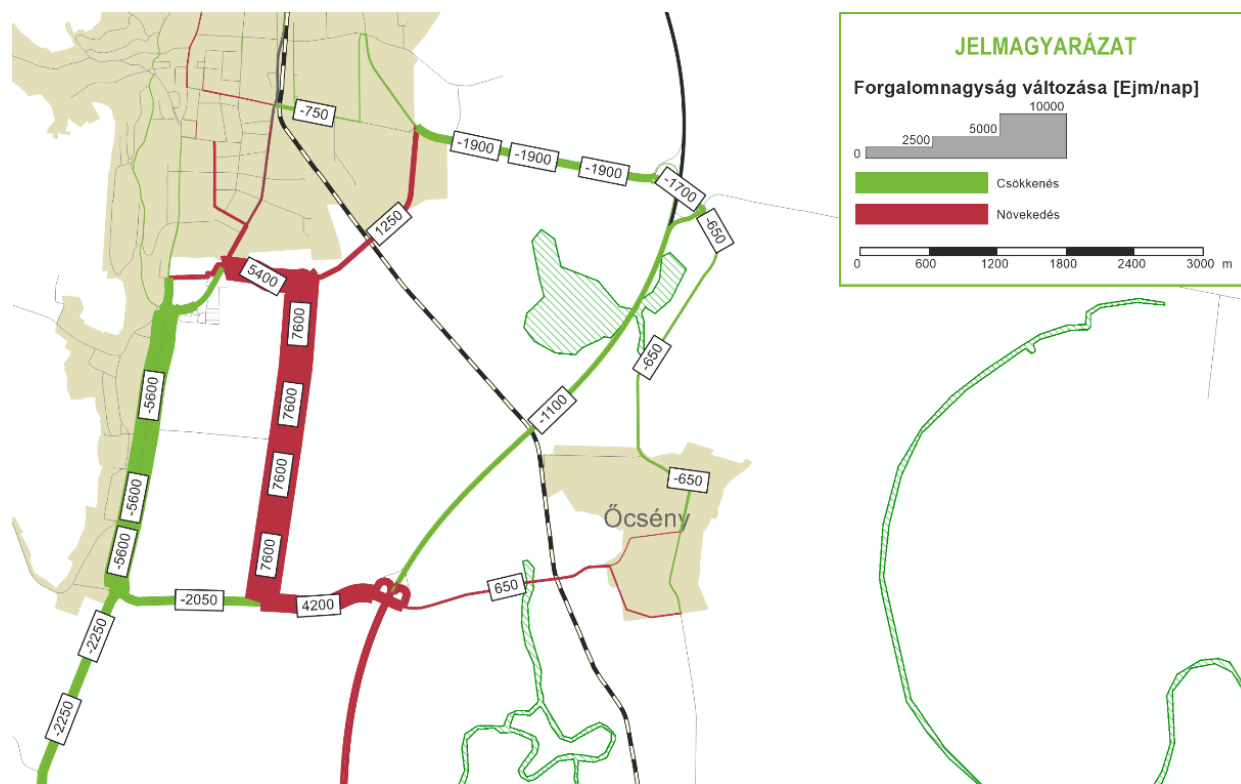
Megvizsgáltuk azt is, hogy a Keleti elkerülő út középső szakaszának megépítésével egyidejűleg mit jelentene, ha a belvárosi észak-déli tengelyen – a Rákóczi u. – Széchenyi u. útvonalon – forgalomcsillapítás kerülne bevezetésre (forgalmi sávszámok csökkentése, csomóponti forgalmi rend módosítása stb.). Ezt mutatja az alábbi ábra.



Az ábráról szemléletesen kitűnik, hogy a belvárosi forgalomcsillapítás további forgalmi átrendeződést generál, kismértékben növelve a Keleti elkerülő út kiépített szakaszát és a Damjanich utca forgalmát.

Emellett a modell ábrán az is látható, hogy az ilyen jellegű forgalomcsillapítás hatásaként előre láthatóan a forgalom alternatív útvonalat keres, pl. a Kadarka u. – Munkácsy u. – Alisca utca útvonalon. Ugyanakkor ez a prognosztizált forgalom nem olyan mértékű, hogy az ne lenne elviselhető ezen szakaszokon. Kismértékű útvonalkereső forgalom várhatóan megjelenik a Mátyás király utcán is.

61. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltárási út kialakítása által, amennyiben a Sárvíz utcánál és az Epreskert utcánál is biztosított közúti kapcsolat és a belvárosi észak-déli tengely forgalomcsillapítása is egyidejűleg megvalósul (TRENECON Forgalmi modell)

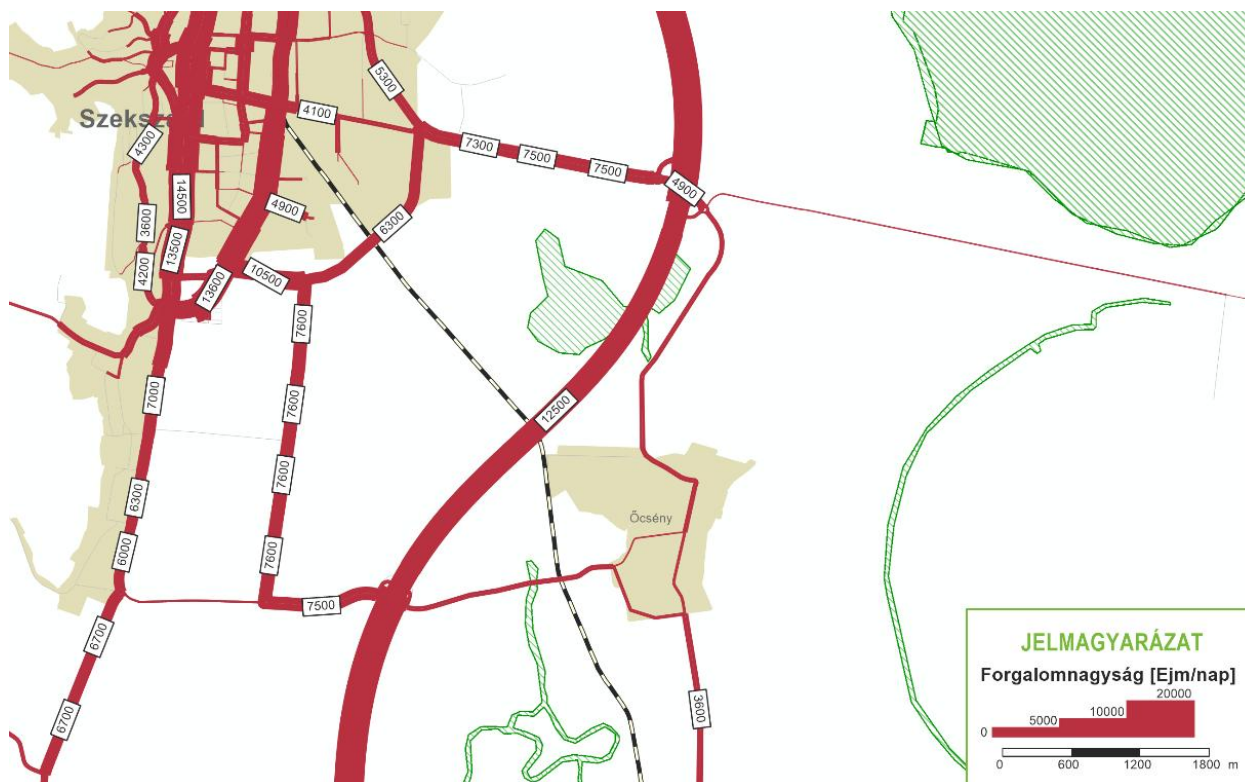


62. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet II. ütemben (2040-ig) a Keleti elkerülő út déli szakaszának fejlesztése révén az I. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)

Megvizsgáltuk a II. ütemben (2031 után 2040-ig) megvalósításra tervezett Keleti elkerülő út déli szakaszának forgalmi hatását is, figyelembe véve, hogy az elkerülő út középső szakasza azelőtt már megvalósul. Így a 2040. távlati év forgalmi modellezésénél a kiinduló állapot az I. ütem fejlesztéseit már tartalmazza, azaz már, mint használt szakaszok működnek.

A Keleti elkerülő út déli szakasza, mint új útkapcsolat lehetőséget ad fejlesztési területek kialakítására, valamint tehermentesíti az 56. sz. út déli városszélén vezető útszakaszát (Béri Balogh Á. u. - Bátaszéki út), amely belterületi útszakaszon 60/70 km/h megengedett sebesség van érvényben. Az új Keleti elkerülő déli útszakaszt a modellezés során külterületi, 90 km/h megengedett sebességű útszakasznak feltételeztük. 70 km/h megengedett sebesség esetén a hatások hasonlóak, de az átkerelő mértéke kisebb (5.200 Ejm/nap). A forgalmi adatok a terület esetleges további beépülésének forgalmi hatását nem tartalmazzák, azok nem kerültek figyelembevételre.

Az elkerülő út déli szakaszának forgalma várhatóan 7.600 Ejm/nap mértékre tehető.



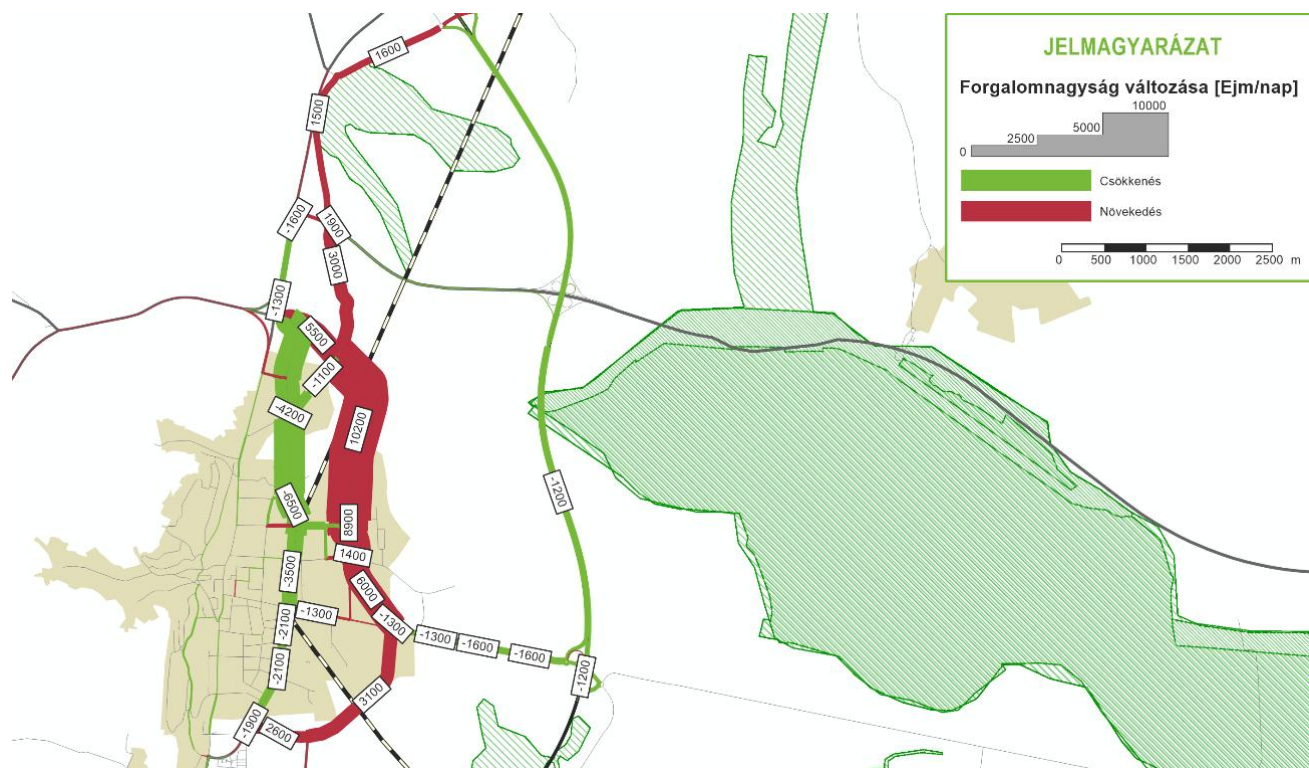
63. ábra Várható forgalom (ÁNF) II. ütemben (2040-ig) a Keleti elkerülő út déli szakaszának fejlesztése révén az I. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)

A II. ütemű fejlesztések további forgalomnövekedést generálnak az I. ütemben kiépülő középső szakasz déli, kelet-nyugat irányú útszakaszán, amely így már 10.500 Ejm/nap forgalmat érhet el. De kisebb mértékű többletforgalom jelenhet meg az I. ütemű középső szakasz észak-dél irányú útszakaszán is, ahol a Keselyűsi út felé 6.300 Ejm/nap forgalom prognosztizálható 2040-re. Sőt még az I. ütemben kiépítendő Béri B. Á. utca – Obi közötti feltáró út várható forgalma is kismértékben növekedhet, 4.100 Ejm/nap nagyságot elérve.

A forgalmi áttelődés a Keleti elkerülő út 56. úti csomópontjára van a legnagyobb hatással, ahol a körforgalmú csomópontban a 2040-re várható belépő forgalom 19.000 Ejm/nap, így feltételezhető, hogy a körforgalomban a forgalmi körülmények romlanak a meglévő állapothoz képest.

Mindezekon túl a Keleti elkerülő út és a kereskedelmi területek közötti közúti kapcsolat létesítése (pl. Ebespusztai u.) csökkenthetné az 56. sz. út körforgalmi csomópontjának feltételezett terhelését.

Rátekintettünk a **III. ütemben (2041 után) megvalósításra tervezett Keleti elkerülő út északi szakaszának** várható forgalmi állapotára is. A 2041 utáni, jelen állapothoz képest 30 év távlatára kitekintő, azaz 2055-ig prognosztizálható távlati év forgalmi modellezésénél a kiinduló állapotot mind az I. mind a II. ütemek fejlesztéseit már tartalmazza.



64. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) különbözet III. ütemben (2055-ig) a Keleti elkerülő út északi szakaszának kiépülésének figyelembevételével a II. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)

A Keleti elkerülő északi szakaszának kiépítése (6. sz. főút – Keselyűsi út között) jelentősen tehermentesíti a város észak-déli, városon átvezető úthálózatát.

Az elkerülő út északi szakasza leginkább 3.500-6.500 Ejm/nap mértékben az 56. sz. főutat (Pollack M. út - Szentmihályi út) tehermentesíti, aminek eredményeként a projekt nélkül várható forgalomnál 30-42 %-kal kisebb forgalmak prognosztizálhatók ezen útszakaszon.

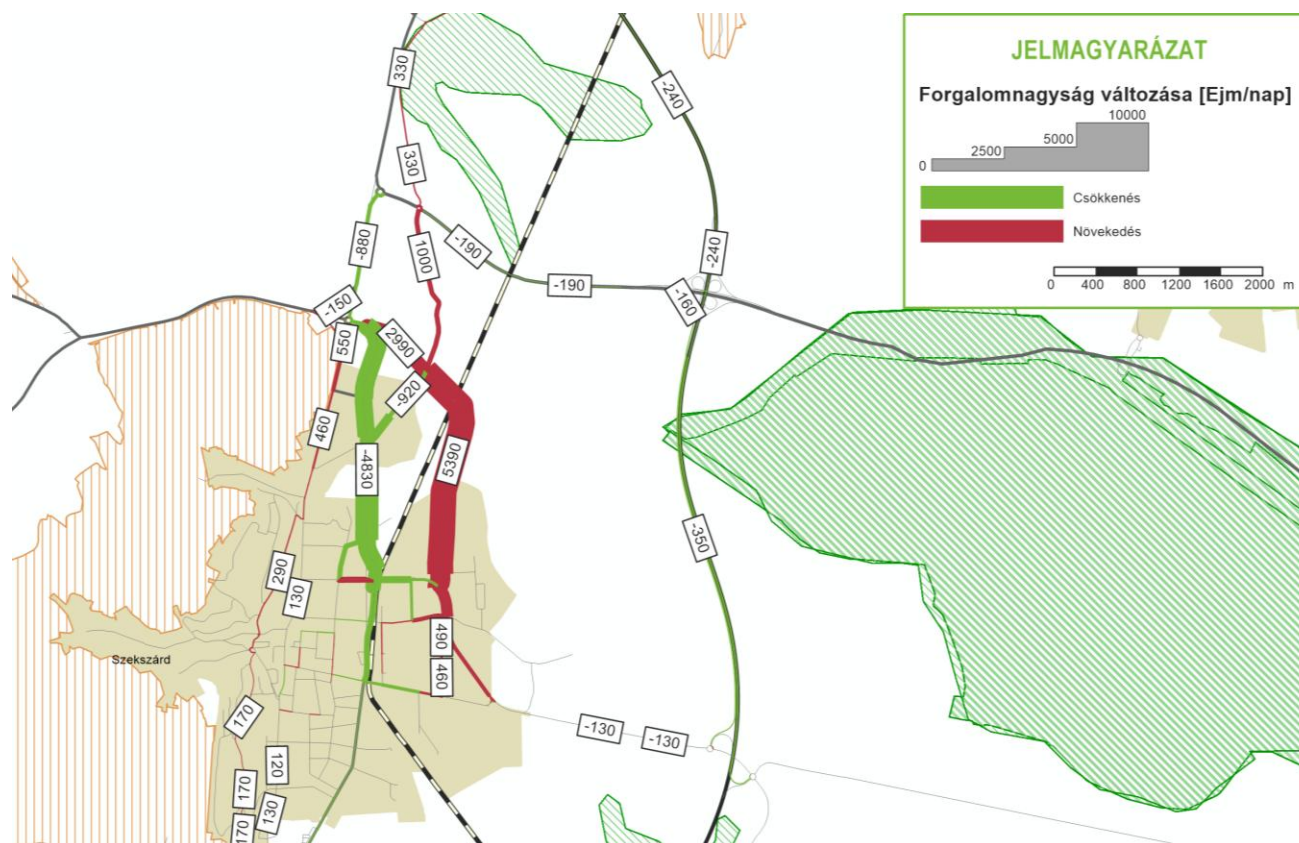
Emellett kisebb mértékben várható forgalomcsökkenés az 56-os úton a Damjanich utcai kereszteződéstől délre 1.500 – 3.500 Ejm/nap mértékben, 12-21 %-os tehermentesítést jelent, illetve ilyen hatást fejt ki a Damjanich utcai felüljáró vonatkozásában. Ezeken kívül a fejlesztés kisebb forgalommérséklést okozhat a Tartsay Vilmos utcán is.



65. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) III. ütemben (2055-ig) a Keleti elkerülő út északi szakaszának kiépülésének figyelembevételével a II. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)

A Keleti elkerülő út északi szakaszának várható átlagos napi forgalma 2055-re 10.200 Ejm/nap nagyságra tehető, a Damjanich u. érintett szakaszán 11.300 - 12.700 Ejm/nap forgalom prognosztizálható. Az elkerülő út I. szakaszának forgalma ezidőtájt 9.400 Ejm/nap mértékűre prognosztizálható a Keselyűsi út felé.

A Keselyűsi út csomópontjának távlati forgalma – az észak-dél irányban érintett elkerülő út kapcsán – 16.000 Ejm/nap nagyságra tehető. Ez egyúttal azt is megerősíti, hogy a **Keleti elkerülő út tervezett csomóponti kialakítását** – az éppen aktuálisan kiépülő útszakasztól függetlenül – célszerű a távlati forgalom nagyság lebonyolítására alkalmasan kialakítani.



66. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet III. ütemben (2055-ig) a Keleti elkerülő út északi szakaszának kiépülésének figyelembevételével (TRENECON Forgalmi modell)

Mindezekről függetlenül megvizsgáltuk azt a helyzetet is, hogy milyen mértékű tehermentesítést közvetít az a beruházás, hogy ha a **Keleti elkerülő út északi útszakasza önállóan épülne meg elsőként az I. ütemben**. Ennek forgalmi helyzetét mutatja a bal oldali ábra.

Az ábrán egyértelműen kitűnik, hogy az elkerülő út északi szakasza a város jelentősebb útjain, így a belváros tehermentesítésében szinte semmiféle módon nem vesz részt. Az önállóan megépítésre kerülő északi útszakasz főként az 56. sz. főút külterületi jellegű szakaszait tehermentesíti. Ebből a szempontból is az rögzíthető, hogy **nem célszerű ezen északi szakaszt korábban megépíteni a középső vagy a déli elkerülő úti szakaszokhoz képest**.

SZEKSZÁRD-SÉD PATAK LEFEDÉSÉVEL KIÉPÍTENDŐ KÖZÚTI-KERÉKPÁROS ÉS GYALOGOS KAPCSOLAT (55. PROJEKT)

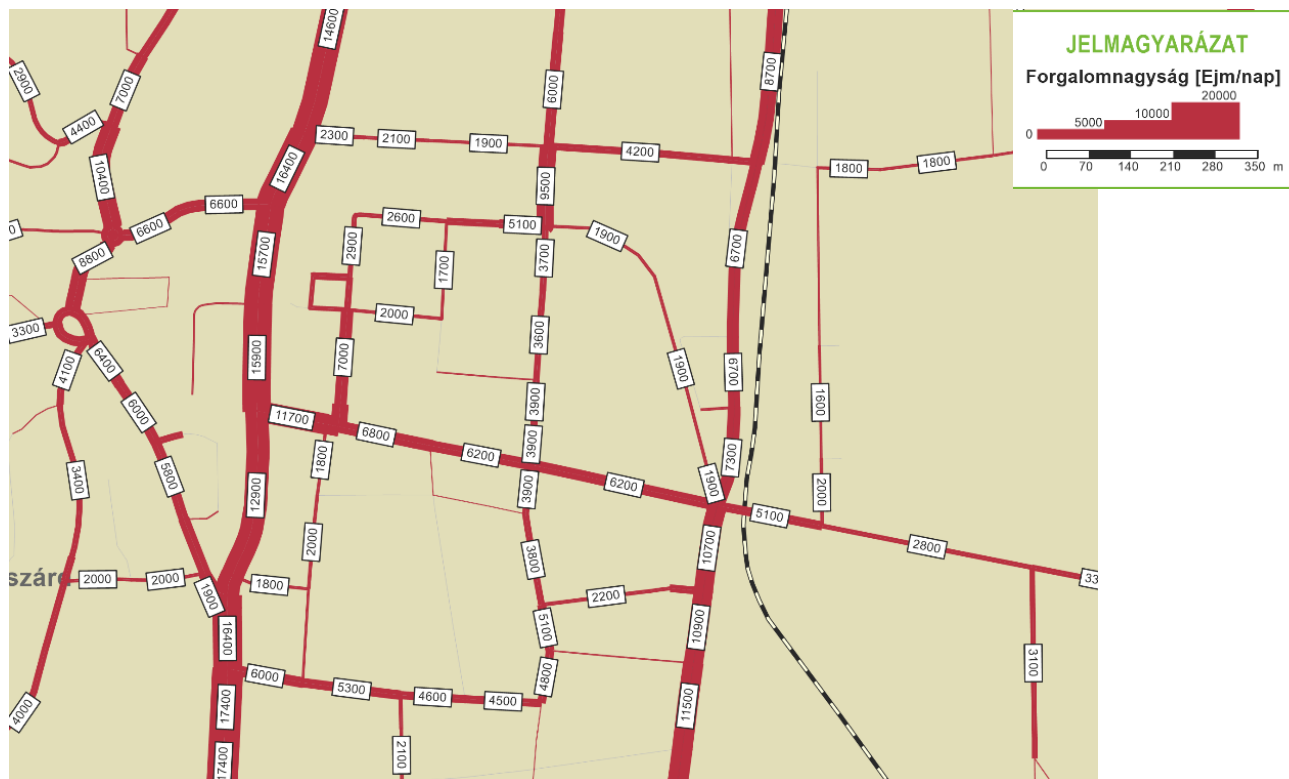


67. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) különbség III. ütemben (2055-ig) a Szekszárd-Séd patak lefedésével kiépítendő közúti kapcsolat figyelembevételével (TRENÉCON Forgalmi modell)

A modellezés kapcsán külön rátekintettünk azon projektekre, amely a **Szekszárd-Séd patak lefedésével közúti kapcsolatot alakítana ki a Zrínyi u. és a Keselyűsi úti csomópontok között.** Ennek, mint önálló beavatkozásnak a forgalmi hatására voltunk kíváncsiak.

A bal oldalon feltüntetett forgalmi modell ábra azt mutatja, hogy az új közúti kapcsolat legfőképp a Mészáros Lázár u. és a Hunyadi u. forgalmában fejthet ki tehermentesítő hatást. A Mátyás király utcán pedig csak elenyésző mértékű forgalomcsökkenés jelentkezhet. Ugyanakkor az új közúti kapcsolaton prognosztizálható forgalom sem jelentős mértékű, mintegy 1.900 Ejm/h átlagos napi forgalomra tehető.

A közúti kialakítás egyik legnagyobb nehézsége a jelenleg négy ágú Tartsay V. u. (56. sz. főút) - Keselyűsi úti csomóponti csatlakozás, melyet a forgalmi modellezésben a jelenlegi jelzőlámpás irányítás helyett, mint körforgalmú csomóponti kialakítást feltételeztünk.



68. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) III. ütemben (2055-ig) a Szekszárd-Séd patak lefedésével kiépítendő közúti kapcsolat figyelembevételével (TRENECON Forgalmi modell)

Ha rátekintünk a város egyéb útjainak várható forgalom alakulására, akkor az látszik (a bal oldali ábrán), hogy **Szekszárd-Séd patak menti új közút nem képvisel jelentős kapcsolati többletet városi szinten.**

Ez és annak tényét tekintve, hogy a megvalósítás jelentős nehézséget képvisel (a patak lefedésének engedélyeztetése vízügyi hatósági szempontból, és megfelelő statikai-, műszaki megoldás kialakítása a hosszútávú, hatékony üzemeltetés érdekében) **felveti a projekt realitásának újragondolását.** Mindezt együttesen kifejezi egyébként a projekt értékelési eredménye is, mivel mind társadalmi hatékonyság, mind megvalósíthatóság szempontból igen csekély mértékű pontszámot ért el a fejlesztés.

Az újragondolás olyan irány felé lenne szükséges, hogy a közút helyett csak a gyalogos és kerékpáros létesítmény fejlesztése valósulhasson meg a Szekszárd-Séd patak, mint rekreációs terület meghagyásával, a patak mindkét oldalán.

PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE

A PROJEKTÉRTÉKELÉS CÉLJA ÉS MÓDSZERE

A projektértékelés elsődleges célja a meghatározott projektek részletesebb vizsgálata. A jelen SUMP 2.0 projektértékelés módszere eltér a SUMP 1.0 stratégiai anyagban alkalmazott módszertől. A SUMP 1.0 tervezés során költség-haszon elemzéssel történt a projektértékelés. Figyelembe véve azonban azt, hogy a projektek többsége nem rendelkezik még semmiféle előkészítettséggel, így igencsak bizonytalanul eredményeket mutathat a becsült költség és becsült haszon nagyságokra alapozó elemzés. Ezért - hasonlóan más városoknál alkalmazott mobilitási tervezési módszer esetében – Szekszárd vonatkozásában, **a SUMP 2.0 során a projektek hasznosságának**

összehasonlítása érdekében az összes fejlesztési projektet átfogóan, **egységesen többszempontú elemzéssel** (Multi-Criteria Analysis, MCA) **értékeljük**. Ennek segítségével azonos szempontok mentén vehetők össze az egyes projektek.

Az MCA elemzéssel **a projekteket társadalmi hasznosság és megvalósíthatóság szerint vizsgáltuk**. Az értékelés eredményeként e két mutatószám szerint a projektek rangsorolhatók, prioritizálhatók (lásd majd a 6.2 Cselekvési tervben). A kedvező eredményű projektek a prioritási ütemezésüktől függően elindíthatók, a kedvezőtlenek tartalma felülvizsgálható, a hatékonyságuk, megvalósíthatóságuk javítható. Ezen kívül az elkészítésre és a forrásbiztosításra vonatkozóan is további lépések tehetők.

A projektek értékelésének lépéseit a következő ábra szemlélteti.



69. ábra Projektek értékelésének főbb lépései (saját szerkesztés)

TÁRSADALMI HASZNOSSÁG ÉRTÉKELÉSE

A társadalmi hasznosság értékelése a projektek várható társadalmi hasznosságának és költségének egyszerűsített értékeléséből áll elő. A társadalmi hasznosság mutató a várható hasznok és a hasznokhoz társuló költségek hányadosaként számítható.

A társadalmi hasznok értékelésekor a projekt várható hatásai kerültek értékelésre, figyelembe véve a **projekt által érintett használók számát**. Ezáltal azonos társadalmi hatása lehet egy kisebb hatású, de sok használót elérő fejlesztésnek és egy nagy hatású, viszont csak kisebb használói kört elérő projektnek.

A fejlesztés az általa elért használószám alapján lehet pontszerű (mint például egy megállóhely létesítése vagy fejlesztése), vonali szintű (pl. egy belterületi út rekonstrukciója, kerékpáros létesítmény kialakítása), városrész, illetve városi szintű (pl. menetrend átszervezés, intermodális csomópont kialakítása, területi forgalomcsillapítás stb.) vagy térségi szintű fejlesztés (pl. elkerülő út építése).

A közvetlen és közvetett hatások különböző súlyokkal jelennek meg a vizsgálatban. A súlyozás célja, hogy a projektértékelés során az egyes hatások fenntartható közlekedési célok elérésében gyakorolt hozzájárulását megfelelően tükrözze.

A közlekedési rendszerbe történő beavatkozások közvetett hatásának a következők kerültek figyelembevételre:

- keresletbe történő beavatkozás (hozzáférés, ár, szabályozás)
- szemléletformálás, intelligens közlekedési megoldások hosszú távú hatása.

A közvetlen és közvetett hatások között az alábbi szempontokat, a következő súlyozás szerint vesszük figyelembe. A társadalmi hatékonyság mérése az alábbi szempontok alapján pontozással történik, amely a projekt jellege alapján becsült használószámmal felszorozásra kerül. Így a pontszám a nulla és a (+) végtelen értékek között mozog, ahol a legnagyobb értékkel rendelkező projekt bír a legnagyobb társadalmi hatékonysággal.

Szempont	Súlyozás (%)
Utazási idő változása (a fejlesztés hatására fellépő utazási időmegtakarítás vagy többlet)	20
Baleseti kockázat változása	15
Környezeti hatás (klíma, levegő, zaj)	15
Használó által érzékelt szolgáltatási színvonal és az elégedettség változása	15
Használói közlekedési költség változása	5
Városfejlesztés, gazdaságfejlődés	15
Kereslet mértékére és összetételére gyakorolt hatás	10
Szemléletformáló hatás	5

20. táblázat A társadalmi hasznosság értékelésnél figyelembe vett közvetlen és közvetett hatások és súlyozásuk

A társadalmi hatékonyság értékelésének másik része a **projekt szintű beruházási költség**, valamint az egyes projektelemek hatására fellépő, jelenlegi helyzethez képest a **működési költségben bekövetkezett változás** mértékének becslése:

- a beruházási költségek projektekre vonatkozóan kerültek meghatározásra a rendelkezésre álló előkészítési adatok (terv, vagy támogatási összeg stb.) alapján, vagy ennek hiányában tervezői költségbecslés alapján
- a működési költségben bekövetkező változás a projekt beruházási költségének arányában került tervezői becsléssel meghatározásra.

Mivel a társadalmi hasznosság értékelése során a projekt hatásai és költségei egyaránt figyelembevételre kerültek, az eredmény, azaz a kapott **társadalmi hatékonyság mutató** már mutat némi képet a projektek rangsorolásához.

MEGVALÓSÍTHATÓSÁG ÉRTÉKELÉSE

A projektek megvalósíthatóságának értékelése a következő főbb szempontok szerint történt:

- előkészítettség mértéke, időigénye
- területhasználat (nagyság) változása
- társadalmi elfogadottság mértéke
- hosszú távú finanszírozhatóság (beruházási és működési forrásigény szerint).

A megvalósíthatóság pontszáma 1 és 4 érték között változik, ahol a 4-es értékkel rendelkező projekt a leginkább megvalósítható.

A négy megvalósíthatósági szempont egyenlő súllyal kerül figyelembevételre és az így képzett mutató szerint hasonlítható össze a projektek megvalósíthatósága. A pontszámok segítséget nyújtanak az előzetes ütemezés felülvizsgálatánál és a kockázatkezelési terv készítésekor.

Az MCA elemzés során a lehető legtöbb, Szekszárd mobilitás fejlesztése szempontjából releváns szempontot kívántuk figyelembe venni. Az adatok során a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől, illetve szakértő munkatársaitól származott.

Ugyanakkor az MCA többszempontú elemzés – elsősorban a projektek jelentős számából és azok eltérő jellegéből fakadóan – bizonytalanságokat is hordoz magában. Ezen bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket érdemes fenntartással kezelni, de az eredmények iránymutatásként mindenképpen alkalmazhatók a lehetséges prioritási sorrend kijelöléséhez és a projektek ütemezett megvalósítási lépéseinek meghatározásához.

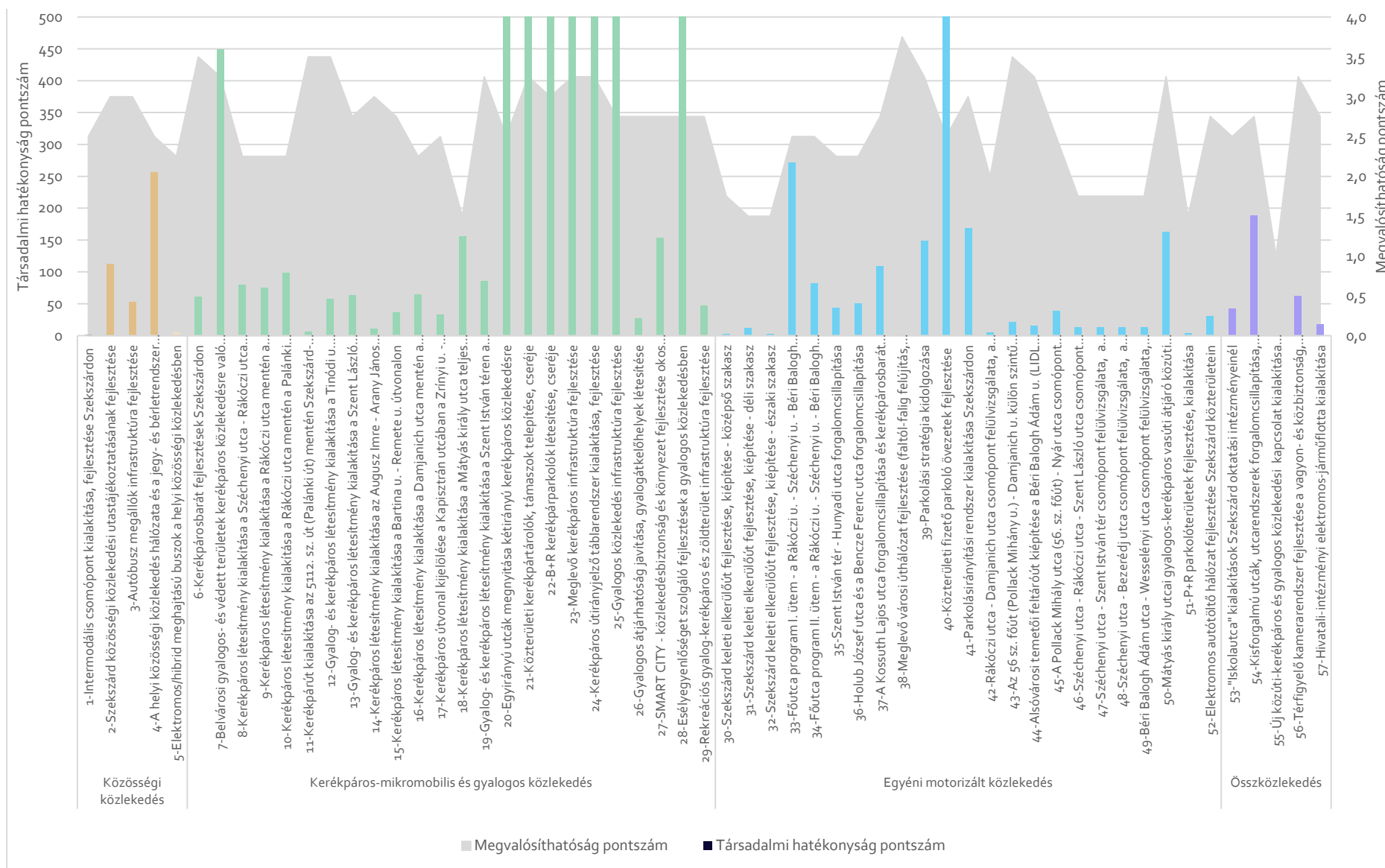
ÉRTÉKELÉS EREDMÉNYE

A menedzsment eszközökhöz kapcsolódó projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság tekintetében nem kerültek értékelésre.

A projektértékelések eredményét a következő ábra mutatja be.

A projektértékelés eredményeit bemutató ábra két fő dimenzióban mutatja az eredményeket: a társadalmi hatékonysági pontszámokat a bal oldali tengelyen látható pontszámskála alapján a színes oszlopok jelenítik meg, míg a megvalósíthatósági értékeket a jobb tengelyen ábrázolt mértékek szerint a halmozott szürke terület jelzi.

A négy közlekedési halmaz (közösségi közlekedés; kerékpáros–mikromobilis és gyalogos közlekedés; egyéni motorizált közlekedés; összközlekedés) eredményei jól tükrözik a beavatkozások különböző jellegét, társadalmi hatásait és a megvalósíthatóság kereteit.



21. táblázat Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye - menedzsment projektek nélkül (saját szerkesztés)

A **közösségi közlekedés halmazba** tartozó projektek vegyes képet mutatnak, vannak társadalmilag hatékonyabb és kevésbé hatékony projektek is, a megvalósíthatóságuk azonban kifejezetten magas értéket ér el, így ezen projektek a stratégiai tervezés során külön figyelmet érdemelnek.

Kifejezetten kedvező a helyi közforgalmú közlekedés hálózati és jegy/bérletrendszerének fejlesztését célzó projekt. Az intermodális csomóponti fejlesztés megvalósíthatóság szempontjából jelentős előrelépést mutathat, azonban magas költségigénye miatt a társadalmi hatékonysága minimális.

A **kerékpáros–mikromobilis és gyalogos közlekedési halmaz** projektjei kiemelkedő eredményeket értek el mindkét dimenzióban. A társadalmi hatékonysági pontszámok itt a legmagasabbak, több projekt is elérte, meghaladta a 400–500 pontos értéket, miközben a megvalósíthatóság is kedvező, gyakran 3,5–4 pont körül alakul. Ezek között jelennek meg az egyszerű beavatkozásokat reprezentáló fejlesztések: pl. kerékpártámaszok, B+R parkolók kialakítása, egyirányú utcák kétirányú kerékpározásra való kialakítása, vagy a biciklis útirányjelzések fejlesztése, valamint az esélyegyenlőségű közlekedést segítő kiépítések a gyalogos létesítményeknél.

A gyalogos-kerékpáros és mikromobilis közlekedési mód tehát egyszerre jelent alacsony költséggel megvalósítható és széles társadalmi támogatottságot élvező beavatkozásokat. A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra fejlesztése rövid távon is kézzelfogható eredményeket hoz a fenntartható mobilitás területén.

Az **egyéni motorizált közlekedési halmaz** projektjei jóval alacsonyabb társadalmi hatékonysági értékeket értek el, jellemzően 150 pont alatt. A megvalósíthatóságuk ugyanakkor mérsékelt, jellemzően 2,5–3,5 közötti értékekkel. E két mutató együttes értelmezése alapján elmondható, hogy ide tartoznak a magasabb költségű projektek, melyek társadalmi hatékonysága emiatt alacsonyabb szintet ér el. Mindezeket túl az egyéni motorizált projektek közül kiemelkedik a közterületi fizető parkoló övezet fejlesztése projekt, de a parkolási stratégia és parkolásirányítási rendszer fejlesztések eredményei sem alacsonyak. Érdemes külön szót említeni a Főutca program ütemeiről, mivel az értékelés alapján nagyon előkelő

helyet képviselnek az egyéni motorizált közlekedési módban. Ugyanakkor az egyéb forgalomcsillapítások, és faltól-falig történő közterület felújítások sem elhanyagolhatóak, még ha költségük kicsit magasabb, de megvalósíthatósági értékük kedvező képet mutat.

Az **összközlekedési** projektek, azaz egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztésének társadalmi hatékonysági pontszáma ugyan nem túl magas, jellemzően 50 pont körüli, de a megvalósíthatóságuk a 2,5–3,5 közötti értékekkel normál mértéket képvisel. Mindez arra utal, hogy az alapfeltételek nagyrészt rendelkezésre állnak, ugyanakkor a finanszírozási keretek még intézkedést igényelnek.

Nem csak az összközlekedési projektek közül, de az összes projekt közül is a legalacsonyabb értékeket - mind társadalmi hasznosság, mind megvalósíthatóság tekintetében - az 55. sz., azaz az Új közúti-, kerékpáros és gyalogos kapcsolat kialakítása a Szekszárd-Séd patak lefedésével projekt mutatja, ami a fejlesztés szükségességének újragondolását, az indokoltság meggondolását vetíti előtérbe.

Mindezen gondolatok folytatása a 6.2 Cselekvési terv fejezetben történik, amelyben az értékelés következő lépéseként meghatározásra kerül a SUMP 2.0 intézkedési ütemterv.



7. A SUMP 2.0 MEGVALÓSÍTÁSA

7.1 INDIKÁTOROK ÉS MONITORING

INDIKÁTOROK

Annak érdekében, hogy a különböző beavatkozások, valamint az egyes projektek megvalósítása kapcsán mérhető legyen, hogy azok mennyiben járultak hozzá a SUMP célok eléréséhez, szükséges stratégiai indikátorokat képezni és ez alapján követni a helyzet alakulását.

Így a javasolt indikátorok olyan mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását, illetve a célok teljesülését számszerű vagy tendencia formában mutatják meg, milyen mértékben sikerült elérni a cél- és eszközrendszerben kitűzött kedvező állapotot.

Fontos megjegyezni, hogy a célok mindig egyfajta változást fejeznek ki valamilyen alapállapothoz képest, egy adott időtávon. Utóbbi alapállapotot a projekt nélküli eset határozza meg. Az indikátoroknál 3 típus jellemző:

- Az **OUTPUT INDIKÁTOROK** a beavatkozások egyszerű, gyakran fizikailag is megfogható eredményeit számszerűsítik. Ilyenek pl. az épített vagy korszerűsített infrastruktúra hossza, a megvalósult fejlesztések darabszáma, vagy a szolgáltatási teljesítményre (pl. férőhelykilométer) vonatkozó értékek.
- Az **EREDMÉNYINDIKÁTOROK** a közvetlen, a mobilitás jellemzőiben bekövetkező változásokat jelenítik meg (pl. járműkilométer változás, menetidő változás, vagy forgalom mértékének, összetételének változásai stb.).
- A **HATÁSINDIKÁTOROK** jellemzően a fejlesztések tágabb, társadalmi hatásait mérik. Számításuk leginkább a környezetgazdaságtan módszertana szerint történik, így pl.

szükségessé teszi az egyedi, érzékelt színvonalra vagy hasznosságra vonatkozó elemeket is tartalmazó helyi felmérések készítését.

Az indikátorok meghatározása elvárás a SMART kritériumoknak való megfelelés, azaz minden indikátornak az alábbiakat kell teljesítenie:

- **SPECIFIKUS** (specific): jól definiált, körülhatárolt
- **MÉRHETŐ** (measurable): az eredmény számszerűsíthető és az értelmezhető
- **ELÉRHETŐ** (achievable): a jelenlegi színvonalnál jobb, erőfeszítésekkel, de reálisan elérhető
- **RELEVÁNS** (relevant): a szereplő kompetens, valós jogkörrel rendelkezik a cél elérését illetően
- **IDŐBEN KORLÁTOZOTT** (time bounded): határidőhöz, mérföldkőhöz rendelhető.

A Mobilitási tervben alkalmazott indikátor készlet számára a fentiek felül további szempont, hogy valamennyi érdekelt (döntéshozók, lakosság és egyéb szervezetek stb.) számára is értelmezhetők és érzékelhetők legyenek.

A következő táblázat a Szekszárd Mobilitási tervvel (SUMP 2.0) összefüggő, a monitoring alapját képező SUMP indikátorokat tartalmazza.

Megjegyzendő, hogy a következő táblázatban megjelenített indikátorok nem egy az egyben azonosak a SUMP 1.0 dokumentumban szereplő indikátorokkal, ugyanakkor annak számos eleme átvételre került a SUMP felülvizsgálat során.

SUMP indikátor	értékelési gyakoriság	mértékegység	kiinduló érték 2025	célérték 2030-ig	adatforrás
1 helyi közösségi közlekedéssel utazók száma munkanap	évente	fő/nap	nincs adat	növekszik	szolgáltatói/önkormányzati utasszámlálás
2 új és/vagy fejlesztett buszmegálló száma	évente	db	0	5	szolgáltatói/önkormányzati nyilvántartás
3 újonnan épített és korszerűsített járdák hossza	évente	km	0	20	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
4 új és fejlesztett gyalogátkelőhelyek száma	projekt előtt és után, illetve évente	db	0	5	projektdokumentáció(k) és felmérés alapján - önkormányzati nyilvántartás
5 megújított közterek nagysága	projekt előtt és után, illetve évente	m ²	0	növekszik	projektdokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
6 kerékpározható útvonalak aránya a teljes városi közúthálózathoz képest	projekt előtt és után, illetve évente	%	nincs adat	növekszik	projektdokumentáció(k) és felmérés alapján - önkormányzati nyilvántartás
7 új korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek száma	projekt előtt és után, illetve 5 évente	db	0	2	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
8 új elkerülő úti kapcsolatok hossza	projekt előtt és után, illetve 5 évente	km	0	2,4	projektdokumentáció(k) alapján
9 új és fejlesztett közutak hossza	projekt előtt és után, illetve évente	km	0	3,7	projektdokumentáció(k) alapján
10 közterületi térfigyelő kamerák száma	projekt előtt és után, illetve évente	db	nincs adat	növekszik	rendőrségi és/vagy önkormányzati nyilvántartás
11 személyi sérüléses balesetek száma	évente	db	52	csökken	KSH / Webbal / rendőrségi statisztika
12 általános iskolába gyalogosan, kerékpárral és közösségi közlekedéssel járók aránya	5 évente	%	nincs adat	növekszik	önkormányzati felmérés (kikérdezés) alapján
13 társadalmi elégedettség a város mobilitási élehetőségére nézve	projekt előtt és után, illetve 5 évente	skálán meghatározva 1-5 pontszám között	módszertan meghatározandó	növekszik	közvéleménykutatás

22. táblázat Szekszárd SUMP 2.0 indikátorok

A jelen állapotot kifejező érték nem minden esetben ismert pontosan ebben a fázisban. Így ezeknek az értékeknek a meghatározása még a projektek megvalósítása előtt meg kell, hogy történjen. Figyelemmel arra, hogy az eredmény- és hatásindikátorok esetében gyakran nem áll rendelkezésre adat a jelenlegi állapotra, ezért ezek esetében a kitűzött cél csak a fejlődés kívánt irányára vonatkozhat.

A **kiinduló érték** a jelen dokumentum készítésének éve, azaz **2025**. A célérték jelen SUMP 2.0 dokumentum kapcsán az I. ütem végére, azaz 2030-ra került meghatározásra.

Alapvetően a jelenlegi feltételek hosszútávú fennállásával számoltunk (közúti-, gyalogos és kerékpáros infrastruktúra és közösségi közlekedési hálózat stb.), azaz az indikátorok olyan módon kerültek kiválasztásra, hogy garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését, azaz a következő időszaki felülvizsgálat kapcsán is ugyanazon indikátor jellemző vizsgálható, aktualizált kiinduló és cél-évnek megfelelően.

Fontos megjegyezni, hogy a SUMP keretében tervezett intézkedések rendkívül sokrétűek és mivel külön-külön megvalósítva is sokféle hatást fejtenek ki, ezek a hatások több projekt együttes megvalósítása esetén halmozódnak. Ebből következik, hogy a beavatkozások által okozott változások, hosszú távú hatások pontos, számszerű előre jelzése (a célértékek meghatározása) nagy bizonytalanságot hordoz magában. Éppen ezért is került célértékként az I. ütem vége rögzítésre, hiszen a SUMP Útmutató javaslatával egyetértve közel 5 év elteltével célszerű a Szekszárd Mobilitási tervének (SUMP 2.0) ismételt felülvizsgálata.

MONITORING

A monitoring rendszer célja a Mobilitási tervben megfogalmazott beavatkozási logika megvalósulásának nyomon követése. A monitoring rendszer alapját az indikátor rendszer jelenti. A monitoring tevékenység az indikátorok rendszer mérését, azok kívánt állapothoz való viszonyítását, továbbá a kívánt állapottól való elmaradás esetén a beavatkozásra való javaslatot foglalja magában.

A monitoring megtervezésének részét képezi a jelenlegi és a későbbi célérték rögzítése, valamint a meghatározás módjának kijelölése is. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javasolunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt jellegének megfelelően kell megválasztani. Az egyes indikátorokhoz javasolt mérési mód és gyakoriság az Indikátorok táblázatban látható.

A projekt-monitoring részét képezi az adatgyűjtés, az adatok feldolgozása és elemzése, valamint a projektek eredményességének és hatásainak értékelése a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából.

A monitoring első lépése a jelenlegi állapotot tükröző értékek teljes körű meghatározása, és ezekből az adatokból egy dokumentáció összeállítása, még a SUMP projektek megvalósításának megkezdése előtt.

A monitoring megvalósítása az önkormányzat felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – **a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak.** Éppen ezért elkülönített forrást célszerű biztosítani rá, amelyet jelen SUMP 2.0 projekteknél a 60. számú: Adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring c. projekt képviseli.

7.2 CSELEKVÉSI TERV

A MEGVALÓSÍTÁS SZERVEZETI KERETEI

A SUMP 2.0 városi közgyűlési elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek meghatározása. Ehhez kulcsfontosságú olyan munkatárs kijelölése, megnevezése, aki – vélhetően meglevő feladatai mellett - felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és az érintett szervezetek általi feladatok koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért. Ez a feladat várhatóan a Stratégiai Tervezési Osztályhoz tartozik majd.

„Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozása, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek, biztosítva ezáltal a Mobilitási terv szemléletével való azonosulásukat, azok megvalósítása iránti erős elköteleződésüket.”⁵

Szekszárd és vonzáskörzetének mobilitási helyzetének fejlesztése elképzelhetetlen a szereplők közötti szoros együttműködés, partnerség kialakítása nélkül. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig. Az Önkormányzat, a döntéshozók egyik legfontosabb feladata a partnerségi folyamat szervezőjeként a fenntartható városi mobilitás értékrendjét a külső szervezetek irányába gesztorként közvetíteni.

A partnerség további fontos, új színterét jelentik a Szekszárdot érintő releváns internetes fórumok, közösségi oldalak. Javasolt, hogy a városvezetés megfigyelőként kövesse az egyes projektekre, illetve beavatkozásokra vonatkozó lakossági vélemények alakulását és a legfontosabb kérdésekben választ, illetve tájékoztatást nyújtson.

A megvalósítás időszakára vonatkozó partnerségi lépések keretei, eszközei és cselekvési terve részletesen Partnerségi Tervben kerülhetnek meghatározásra. 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 fejlesztésénél, vagy a térségi kerékpárutak kialakításánál) lehetőség van partnerségre lépni az állami szervezetekkel (minisztériummal). A „soft” intézkedések esetében gyakran kerülhet sor civil szervezetekkel, iskolákkal, egyéb közösségekkel való együttműködésre. Az egyes projektekhez tartozó felelősségi köröket célszerű Partnerségi tervben összefoglalni, illetve, ha korábban készült ilyen, akkor azt aktualizálni.

SUMP 2.0 INTÉZKEDÉSI ÜTEMTERV

A SUMP ütemterve a projektek értékeléseinek eredményei alapján került összeállításra. A projektek társadalmi hatékonyságának és megvalósíthatóságának értékelése alapján **optimális megvalósításra kell törekedni, és ennek értelmében prioritási csoportokat azonosítunk.**

A projektek aszerint kerültek rangsorolásra, hogy milyen mértékben járulnak hozzá a város közlekedési fejlesztéseéhez, figyelembe véve a közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi, gazdasági és infrastrukturális szempontokat (összességében társadalmi hasznosság). A vizsgálati kritériumok között a társadalmi hatékonysági pontszám, valamint a megvalósíthatóság pontszáma játszik központi szerepet, melyek alapján az egyes projektek **három prioritási kategóriába kerültek besorolásra.**

⁵ Útmutató a fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához – második kiadás

A prioritási csoportok kialakításához a pontszám korlátokat a következőképpen rögzítettük:

- **Megvalósíthatóság:** A projektcsoport értékelés során elért legmagasabb megvalósíthatósági pontszám 4 pont, melynek legalább 60%-át (2,4 pont) elérő projektcsoportok tekinthetők megvalósíthatóság szempontjából hatékonyak.
- **Társadalmi hatékonyság:** A társadalmi hasznosság pontszámokban tapasztalt eloszlás, valamint a megvalósíthatósági pontszám figyelembevétele mellett a társadalmi haszon pontszám korlátját 300 és 80 pontban határoztuk meg.

Mindezek alapján a **3 prioritási csoport** azonosítása az alábbiak szerint történik:

- A projektek prioritizálásának **I. prioritási csoportjába** a társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kielégítő projekteket soroljuk. A társadalmi hatékonyság tekintetében a legalább 300 pontot, a megvalósíthatóság kapcsán a minimum 2,4 pontot meghaladó projektek sorolhatók az I. prioritási csoportba.
- A **II. prioritási csoportban** szerepelnek a társadalmi hatékonyságra 80-300 pont közötti és a megvalósíthatóságra a 1,5 pont feletti pontértéket megjelenítő projektek.
- Végül a **III. prioritási csoportban** kapnak helyet az előző két prioritási csoportba nem besorolható projektek, amelyek többnyire távlati beavatkozási lehetőségként értékelhetők.

A projektcsoportok prioritási vizsgálatának eredményeit a következő táblázat mutatja.

Sor sz.	Projekt megnevezése	Előzetes ütemezés	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
I. Prioritási csoport					
21.	Közterületi kerékpártárolók, támaszok telepítése, cseréje	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	2 084,60	3,25	0,72
24.	Kerékpáros útirányjelző táblarendszer kialakítása, fejlesztése	I.ütem (2030-ig)	1 212,27	3,25	3,00
25.	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	2 111,57	2,75	3,49
22.	B+R kerékpárparkolók létesítése, cseréje	I.ütem (2030-ig)	1 130,49	3,00	2,40
23.	Meglevő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	530,93	3,25	40,00
20.	Egyirányú utcák megnyitása kétirányú kerékpáros közlekedésre	I.ütem (2030-ig)	567,19	2,50	10,16

Sor sz.	Projekt megnevezése	Előzetes ütemezés	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
28.	Esélyegyenlőséget szolgáló fejlesztések a gyalogos közlekedésben	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	565,73	2,75	25,00
40.	Közterületi fizető parkoló övezetek fejlesztése	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	708,09	2,50	24,05
7.	Belvárosi gyalogos- és védett területek kerékpáros közlekedésre való megnyitása	II.ütem (2031 és 2040 között)	450,00	3,25	19,05
II. Prioritási csoport					
27.	SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	154,12	2,75	60,96
39.	Parkolási stratégia kidolgozása	I.ütem (2030-ig)	148,75	3,25	25,40
41.	Parkolási irányítási rendszer kialakítása Szekszárdon	II.ütem (2031 és 2040 között)	169,00	3,00	80,00
2.	Szekszárd közösségi közlekedési utastájékoztatásának fejlesztése	II.ütem (2031 és 2040 között)	113,15	3,00	25,00
54.	Kisforgalmú utcák, utcarendszerek forgalomcsillapítása, kerékpárosbarát kialakítása	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	189,14	2,75	48,26
33.	Főutca program I. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béni Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (I. ütem)	I.ütem (2030-ig)	271,26	2,50	102,87
4.	A helyi közösségi közlekedés hálózata és a jegy- és bérletrendszer fejlesztése	II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	256,49	2,50	85,00
34.	Főutca program II. ütem - a Rákóczi u. - Széchenyi u. - Béni Balogh Ádám u. belvárosi szakaszának forgalomcsillapítása (II. ütem)	II.ütem (2031 és 2040 között)	82,50	2,50	338,25
10.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Palánki út - Bor u. között	II.ütem (2031 és 2040 között)	98,86	2,25	130,87
19.	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent István téren a Garay tér és az Arany János u. között	II.ütem (2031 és 2040 között)	86,21	3,25	30,38
37.	A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása és kerékpárosbarát átalakítása	II.ütem (2031 és 2040 között)	108,85	2,75	78,17
18.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Mátyás király utca teljes hosszában a Rákóczi utcától a Bogyzslói útig	II.ütem (2031 és 2040 között)	155,73	1,50	60,24

Sor sz.	Projekt megnevezése	Előzetes ütemezés	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
50.	Mátyás király utcai gyalogos-kerékpáros vasúti átjáró közúti gépjárműforgalomra történő megnyitásának vizsgálata	III.ütem (2041 után)	163,33	3,25	19,05
8.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Széchenyi utca - Rákóczi utca mentén a Szent István tér-Damjanich u. (5113. j.u.) között	II.ütem (2031 és 2040 között)	80,47	2,25	160,78
III. Prioritási csoport					
11.	Kerékpárút kialakítása az 5112. sz. út (Palánki út) mentén Szekszárd-Palánk városrészhez	I.ütem (2030-ig)	5,97	3,50	1 524,00
12.	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Tinódi u. folytatásában az Augusz Imre u. - Széchenyi u. között	II.ütem (2031 és 2040 között)	57,54	3,50	29,79
44.	Alsóvárosi temetői feltáróút kiépítése a Béri Balogh Ádám u. (LIDL parkoló mellett) - Tartsay Vilmos u. körforgalom (OBI parkoló) között	I.ütem (2030-ig)	15,30	3,25	300,00
3.	Autóbusz megálló infrastruktúra fejlesztése	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	52,53	3,00	100,00
13.	Gyalog- és kerékpáros létesítmény kialakítása a Szent László utcában a Széchenyi utca - Kadarka u. között	II.ütem (2031 és 2040 között)	63,27	2,75	57,21
14.	Kerékpáros létesítmény kialakítása az Augusz Imre - Arany János utca útvonalon, a Tinódi utcától a Wesselényi u. - Alkotmány u. (Vízvilág játszótér) között	II.ütem (2031 és 2040 között)	11,40	3,00	159,45
15.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Bartina u. - Remete u. útvonalon	II.ütem (2031 és 2040 között)	36,78	2,75	54,39
16.	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Damjanich utca mentén a Rákóczi utca és az 56. sz. út (Pollack Mihály utca) között	III.ütem (2041 után)	65,07	2,25	144,17
17.	Kerékpáros útvonal kijelölése a Kapisztrán utcában a Zrínyi u. - Rákóczi u. között	III.ütem (2041 után)	33,59	2,50	85,08
1.	Intermodális csomópont kialakítása, fejlesztése Szekszárdon	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	0,80	2,50	10 000,00
26.	Gyalogos átjárhatóság javítása, gyalogátkelőhelyek létesítése	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	26,91	2,75	337,82
29.	Rekreációs gyalog-kerékpáros és zöldterület infrastruktúra fejlesztése	II.ütem (2031 és 2040 között)	47,22	2,75	31,75
30.	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - középső szakasz	I.ütem (2030-ig)	3,06	1,75	10 650,00
31.	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - déli szakasz	II.ütem (2031 és 2040 között)	11,67	1,50	6 527,80

Sor sz.	Projekt megnevezése	Előzetes ütemezés	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
32.	Szekszárd keleti elkerülőút fejlesztése, kiépítése - északi szakasz	II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	3,36	1,50	24 782,78
35.	Szent István tér - Hunyadi utca forgalomcsillapítása	II.ütem (2031 és 2040 között)	43,74	2,25	216,15
36.	Holub József utca és a Bencze Ferenc utca forgalomcsillapítása	II.ütem (2031 és 2040 között)	50,85	2,25	185,93
38.	Meglevő városi úthálózat fejlesztése (faltól-falig felújítás, kiskorrekció, rekonstrukció)	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	0,75	3,75	6 489,00
43.	Az 56 sz. főút (Pollack Mihány u.) - Damjanich u. külön szintű csomópont útirányjelzéseinek fejlesztése	I.ütem (2030-ig)	21,93	3,50	107,95
53.	"Iskolautca" kialakítások Szekszárd oktatási intézményeinél	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között)	42,45	2,50	121,92
52.	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztése Szekszárd közterületein	II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	30,76	2,75	190,50
42.	Rákóczi utca - Damjanich utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	II.ütem (2031 és 2040 között)	4,88	2,00	508,00
5.	Elektromos/hibrid meghajtású buszok a helyi közösségi közlekedésben	III.ütem (2041 után)	5,19	2,25	2 000,00
45.	A Pollack Mihály utca (56. sz. főút) - Nyár utca csomópont forgalombiztonsági fejlesztése	I.ütem (2030-ig)	38,57	2,50	209,55
56.	Térfigyelő kamerarendszer fejlesztése a vagyon- és közbiztonság, forgalombiztonság érdekében	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	61,87	3,25	45,72
6.	Kerékpárosbarát fejlesztések Szekszárdon	I.ütem (2030-ig)	61,58	3,50	600,00
9-	Kerékpáros létesítmény kialakítása a Rákóczi utca mentén a Damjanich u. (5113. j.u.) - Palánki út között	II.ütem (2031 és 2040 között)	75,30	2,25	171,83
57.	Hivatali-intézményi elektromos-járműflotta kialakítása	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	18,42	2,75	74,70
46.	Széchenyi utca - Rákóczi utca - Szent László utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	II.ütem (2031 és 2040 között)	13,63	1,75	508,00

Sor sz.	Projekt megnevezése	Előzetes ütemezés	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósít-hatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
47.	Széchenyi utca - Szent István tér csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	II.ütem (2031 és 2040 között)	13,63	1,75	508,00
48.	Széchenyi utca - Bezerédj utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	II.ütem (2031 és 2040 között)	13,63	1,75	508,00
49.	Béri Balogh Ádám utca - Wesselényi utca csomópont felülvizsgálata, a fenntartható közlekedési környezet alapján a csomópont átalakítása, átépítése	II.ütem (2031 és 2040 között)	13,63	1,75	508,00
51.	P+R parkolóterületek fejlesztése, kialakítása	II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	4,15	1,50	1 460,50
55.	Új közúti-kerékpáros és gyalogos közlekedési kapcsolat kialakítása a Szekszárd Séd patak zártrendszerű átépítésével (lefedésével)	III.ütem (2041 után)	0,31	1,00	2 159,00
58.	Közösségi kampányok a mobilitás, forgalombiztonság, fenntartható közlekedés témakörében	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	0	0	36,00
59.	Iskola mobilitási kampányok	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	0	0	9,00
60.	Adatgyűjtés, forgalomszámlálás és monitoring	I.ütem (2030-ig) II.ütem (2031 és 2040 között) III.ütem (2041 után)	0	0	3,00
61	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	II.ütem (2031 és 2040 között)	0	0	45,00
Végösszeg					72 823,10

23. táblázat Projekt prioritási csoportok a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (nem értékelve a menedzsment jellegű projekteket)

A fenti táblázatban az adott prioritási csoporton belül megjelenített sorok nem értelmezhetők prioritási sorrendnek, csak maguk az I., a II. és a III. prioritási csoportok.

Az I. prioritási csoport jellemzően a megvalósításra legoptimálisabb beavatkozásokat tartalmazza, ilyenek az alacsony költségigényű, nagy hasznosságú és megvalósításra már előkészített projektek. Ezek

többnyire a kisebb költségű, a fenntarthatóságot reprezentáló kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedési módba tartozó projektek, amelyek könnyen véghez vihetők, emellett az egyéni

motorizált közlekedés kapcsán a közterületi fizető parkoló övezetek újragondolása, fejlesztése jelenik meg még szintén az I. prioritási csoportban.

A II. prioritási csoportba foglalnak helyet **azok a projektek, amelyek megvalósíthatósági pontszáma magas, de magasabb beruházási költségükből adódóan a társadalmi hasznossági pontszáma alacsonyabb.** Számos városi, illetve városrész szintű fejlesztést célzó projektek jelennek meg ebben a csoportban. Megtalálható ezek között közösségi közlekedés fejlesztést tartalmazó beavatkozás (pl. utastájékoztató fejlesztés, vagy hálózati és tarifát érintő fejlesztés). A II. projektcsoportban is számos gyalogos, kerékpáros és mikromobilis projekt kapott helyet (pl. ebben jelenik meg az engedélyes és kiviteli tervvel rendelkező Palánki út menti kerékpárút kiépítés, vagy az „Okos” eszközös fejlesztések is). Az egyéni motorizált közúti közlekedéssel összefüggésben itt kell kiemelni a Főutca program ütemezett - két mélységű tartalommal - megvalósításra javasolt forgalomcsillapítását, valamint az egyik összközlekedési projektet, a kisforgalmú utcák kerékpárosbarát kialakítását – az utcák forgalomcsillapítással vegyítve.

A III. prioritási csoportba kerültek az előző csoportokba nem besorolható projektek, amelyeknek vagy a megvalósíthatósága bizonytalan, vagy igen alacsony társadalmi hasznosságot eredményeznek. A legtöbb egyéni motorizált közúti közlekedési projekt ezen csoportban jelenik meg. De olyan projektet is tartalmaz a csoport, amely már támogatást nyert, ugyanakkor magas költséget ölel fel (a 6. Kerékpárosbarát fejlesztések Szekszárdon c. projekt). Számos gyalogos-kerékpáros fejlesztés is ebben a csoportban kapott helyet, amelyek használószáma előreláthatóan nem képvisel jelentős mértéket, így az értékelési eredmény is ennek megfelelően alakult.

Az összközlekedési beavatkozások közül külön szükséges megemlíteni az „Iskolautca” fejlesztéseket, amely során először egy pilot projektfejlesztés javasolt a Dienes Valéria általános iskolánál a Szent-Györgyi Albert utca környezetében. Továbbá ebben a csoportban jelenik meg a térfigyelő kamerarendszer fejlesztés. A közösségi közlekedés szempontjából az 1. Intermodális csomópont kialakítása, fejlesztése, vagy az 5. Elektromos/hibrid meghajtású buszok beszerzése projektek éppen magas

beruházási költségük miatt jelenik meg a III. prioritási csoportban, mivel ezek forrásának megteremtése igencsak jelentős erőfeszítéseket igényel, ugyanakkor mindenképpen javasolt előre lépések lehetnek. Itt kell ismét szót említeni az 55. projektről, a **Szekszárd-Séd patak lefedésével kiépítendő közúti-gyalogos és kerékpáros kapcsolati fejlesztésről, amely a teljes projektlistában a legkedvezőtlenebb értékelést érte el** (a legalacsonyabb mind a társadalmi hatékonysági, mind a megvalósíthatósági pontjai). **Ez felveti az 55. projekt realitásának újragondolását.** Szakmai tapasztalatokra alapozva az újragondolás olyan irány felé lenne szükséges, hogy a közút helyett csak a gyalogos és kerékpáros létesítmény fejlesztése valósulhasson meg a Szekszárd-Séd patak, mint rekreációs terület meghagyásával, a patak mindkét oldalán.

Összegzésül elmondható, hogy a fenti prioritási csoportok képviselik azt az ütemezést, hogy az adott beavatkozás megvalósítása milyen prioritással javasolható. Ugyanakkor ettől természetesen bármely döntéshozó eltérhet, mivel egy-egy projekt megvalósítását számos olyan körülmény is befolyásolhatja, amely vagy jelentős kihatással van az adott projekt szükségességének időzítése folytán, vagy előre nem volt látható és nyomatékkal bír a projekt tervezett kialakítására.

A kedvező eredményű projektek a prioritási ütemezésüktől függően elindíthatók, a kedvezőtlenek tartalma felülvizsgálható, a hatékonyságuk, megvalósíthatóságuk javítható. Ezen kívül az elkészítésre és a forrásbiztosításra vonatkozóan is további lépések tehetők.

SUMP FELÜLVIZSGÁLAT ÜTEMEZÉSE

A SUMP nem lehet örökérvényű. Szekszárd demográfiai-, gazdasági körülményeinek változása, a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat. A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás és annak biztosítása, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálatát meghatározott időközönként megtenni, mivel a város közgyűlésének jóváhagyásával nem ér véget a Mobilitási terv életciklusa, a kitűzött célok megvalósulásának folyamatos

nyomon követésével és a terv rendszeres felülvizsgálatával a Mobilitási terv a város közlekedési fejlesztéseihez hosszú ideig iránytűként szolgálhat. Szekszárd esetében a SUMP felülvizsgálatot – a fejlesztésekhez és az ütemezéshez igazodva – minimum 3, de maximum 5 évenként javasolt megtenni, azaz következőleg 2030-ig mindenképpen.

7.3 KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

KÖLTSÉGTERV

A költségterv célja a stratégia által javasolt projekthalmazok finanszírozásának, vagy meglévő finanszírozás hiányában a jövőbeni támogatási lehetőségeinek a bemutatása.

Projekthalmazok	I. prioritási csoport (bruttó mFt)	II. prioritási csoport (bruttó mFt)	III. prioritási csoport (bruttó mFt)	ÖSSZESEN (bruttó mFt)
Egyéni motorizált közlekedés	24	644	53 660	54 328
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	104	443	3 195	3 743
Közösségi közlekedés	0	110	12 100	12 210
Összközlekedés	0	48	2 401	2 450
Menedzsment	48	45	0	93
MINDÖSSZESEN	176	1 290	71 357	72 823

24. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft)

A projektek költségeinek legnagyobb részét az egyéni motorizált közlekedési mód teszi ki.

A projektek túlnyomó többsége, így a költségek nagy része is a III. prioritási csoportban jelenik meg.

Az alacsonyabb költségű kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedési halmazba tartozó projektek azonban komoly hangsúlyt kapnak már az első prioritási ütemben is, míg az egyéni motorizált közlekedés halmaz főleg a III. prioritási csoportban meghatározó.

A közösségi közlekedési beavatkozások – leginkább jelentős mértékű költségük okán – kismértékben a II., de jellemzően a III. prioritási csoportban jelennek meg.

A menedzsment eszközök fontosságuk miatt az I. és részben a II. prioritási csoportba kerültek, hogy ezzel folytonosságot és folyamatos kontrollt biztosítsanak a teljes időtávon.

FINANSZÍROZÁSI TERV

A finanszírozási tervben az egyes projektekkel kapcsolatban **jelenleg rendelkezésre álló információk alapján** kerültek meghatározásra a lehetséges finanszírozási források:

- Finanszírozással várhatóan rendelkező projektnek tekinthetők azok, melyek megvalósításának forrása várhatóan rendelkezésre áll önkormányzati, EU-s, központi költségvetési vagy egyéb forrásból.
- A Finanszírozással nem rendelkező projektnek azok, amelyek megvalósítása érdekében további fejlesztési forrás bevonása szükséges. Az alábbi táblázat az önkormányzati, illetve az önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektelemek becsült összköltségét mutatja be finanszírozási forrás szerint.

A következőkben ezen két szempontból tekintjük át a prioritási csoportokba sorolt projektköltségeket táblázatos formában.

Kompetencia	I. prioritási csoport (bruttó mFt)	II. prioritási csoport (bruttó mFt)	III. prioritási csoport (bruttó mFt)
Állam	0	0	1 524
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	0	0	1 524
Állam és önkormányzat	0	25	708
Egyéni motorizált közlekedés	0	0	108
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	0	0	600
Közösségi közlekedés	0	25	0
Önkormányzat	20	56	2 678
Egyéni motorizált közlekedés	0	25	2 389
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	20	30	189
Közösségi közlekedés	0	0	100
MINDÖSSZESEN	20	81	4 910

25. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)

A fenti táblázatokból látható, hogy a finanszírozással rendelkező, vagy várhatóan rendelkező projektek többségében önkormányzati kompetenciába tartoznak. Ugyanakkor közel azonos költséget képviselnek az állami vagy közös (állami és önkormányzati) kompetencia szerinti projektek, amelyek pl. támogatást nyert, vagy már megfelelő előkészítéssel, vagy döntési helyzettel rendelkező projektek okán jelennek meg.

Kompetencia	I. prioritási csoport (bruttó mFt)	II. prioritási csoport (bruttó mFt)	III. prioritási csoport (bruttó mFt)
Állam	0	0	41 961
Egyéni motorizált közlekedés	0	0	41 961
Állam és önkormányzat	27	19	14 167
Egyéni motorizált közlekedés	0	19	1 670
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	27	0	338
Közösségi közlekedés	0	0	10 000
Összközlekedés	0	0	2 159
Önkormányzat	129	1 190	10 319
Egyéni motorizált közlekedés	24	599	7 533
Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	57	413	544
Közösségi közlekedés	0	85	2 000
Összközlekedés	0	48	242
Menedzsment	48	45	0
MINDÖSSZESEN	156	1 209	66 447

26. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)

A finanszírozással nem rendelkező projektek többsége állami kompetenciába tartozik. Ez természetes is, hiszen a legnagyobb költségigényű projektek állami beruházásban jelentkeznek, a nagyobb projektelemek előkészítése és megvalósítása is meghaladja az önkormányzati kereteket. Emellett számos projektelem megvalósítása az önkormányzati kereteken belül lehetséges, amennyiben azokra forrás biztosítottá válik. Minden esetre a táblázatok irányadók az elkövetkező időtávok városi fejlesztéseinek pénzügyi hátterének megteremtéséhez.

7.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A Mobilitási terv megvalósítását számos lehetséges negatív esemény, körülmény befolyásolhatja, melyeket kockázatként szükséges figyelembe venni és kezelni. A Kockázatkezelési tervben azon kockázati elemek kerültek azonosításra, melyek a Mobilitási terv beavatkozási logikájában megfogalmazott célok elérését veszélyeztetik.

Ugyanakkor jelen Mobilitási terv, mint stratégiai dokumentum nem tartalmaz projektszintű kockázatelemzést. A projektek megvalósíthatósági pontszáma tartalmaz olyan szempontokat, melyek figyelembe veszik a projekt esetében várhatóan felmerülő főbb kockázatokat. A projektek esetében egyedileg felmerülő kockázatok azonosítására és azok kezelésének részletes meghatározására a projektelőkészítési szakaszban kerülhet sor.

MŰSZAKI, TECHNOLÓGIAI KOCKÁZATOK

A technológiák egyediségéből, újszerűségéből, illetve a műszaki megoldások összetettségéből számos kockázat fakadhat mind az előkészítés, mind a megvalósítás során. Az előzetes engedélyeztetés, a kivitelezés és az üzemeltetés során is károkat okozhat, ha a céloknak nem megfelelő megoldások kerülnek kiválasztásra.

Műszaki kockázatok mind a projektek megvalósítása, mind későbbi üzemeltetése során is felléphetnek, amelyek növelhetik a beruházás költségét, illetve az üzemeltetési költségeket is, sőt szélsőséges esetben akár el is lehetetleníthetik az adott fejlesztést. Ilyen például amikor az építéskor értékes régészeti leletre bukkannak, melynek feltárása egyrészt időigényes, másrészt új műszaki megoldások alkalmazása válhat szükségessé, aminek időbeli és pénzügyi vonzata is jelentkezik.

Az ilyen típusú kockázatok megelőzése a részletes és körültekintő módon történő tervezéssel, a releváns változók különböző forgatókönyveknek megfelelő vizsgálatával lehetséges, kezelése tartalékkeret beállításával, illetve szükség szerinti felhasználásával történhet.

Fontos az is, hogy a választott megoldások időtállóak legyenek, legyen lehetőség a jövőben azonos eszközökkel történő bővítésre. Kiemelt szempontként kell kezelni azt is, hogy biztosítva legyen a beszállítók, gyártók részéről a garancia és a támogatás, különösen a szoftveres megoldások esetében. A megfelelő szakértők bevonása, a beszállítók és kivitelezők körütekintő kiválasztása, valamint a projekt- és minőségmenedzsment terén az iparági jó gyakorlatok alkalmazása is szükséges a fenti intézkedések sikeres megvalósításához.

PÉNZÜGYI-GAZDASÁGI KOCKÁZATOK

A pénzügyi-gazdasági kockázatok megjelenhetnek mind a fejlesztések megvalósításának finanszírozásakor, valamint az üzemeltetési szakaszban egyaránt.

A beruházási forrás hiánya vagy bizonytalansága számos okból előfordulhat. Ilyenek lehet többek között: az európai uniós, a saját forrás előteremtésének kérdései, illetve az önkormányzati, a központi költségvetési források vagy az érintett gazdasági szereplők finanszírozási képességeinek hiánya vagy bizonytalansága, a makrogazdasági helyzet változása (pl. kamatkörnyezet változás stb.) vagy más, specifikus probléma. Ezek a kockázatok a fejlesztés halasztását, vagy szélsőséges esetben egyes projektek elmaradását eredményezhetik.

Hasonlóan problémát jelenthet a beszerzések megdrágulása is. A kockázatokat csökkenti, ha a tervezési és előzetes engedélyezési fázis után a lehető leghamarabb megkezdődik a kivitelezés tervezése, így kisebb az esély a peremfeltételek változására.

A működési forrásokkal kapcsolatos kockázatok ezzel szemben a fejlesztés megvalósulását követően merülhetnek fel. Ezen kockázatok a fejlesztés hosszútávú fenntarthatóságát, a megvalósulástól várt előnyök csökkenését vagy elmaradását okozhatják. A Mobilitási terv projektértékelésében a pénzügyi-gazdasági kockázatokat két helyen is figyelembe vettük. Egyrészt a társadalmi hatékonyság mutató számításánál, ahol a társadalmi hasznosság pontszámot korrigáltuk a működési költség, illetve a beruházási költség figyelembevételével. Másrészt a megvalósíthatóság elemzése magába foglalta a várható

beruházási és működési finanszírozás biztosíthatóságának feltételezhető állapotát.

JOGI-KÖZBESZERZÉSI KOCKÁZATOK

Az infrastruktúrával kapcsolatos beruházások kapcsán kiemelt figyelmet kell fordítani a kapcsolódó szabályozók tartalmára és várható változására is. A jelenlegi jogszabályi környezet időközben történő megváltozása a Mobilitási terv végrehajtására, illetve az egyes projektek megvalósíthatóságára nézve egyaránt kockázatot jelenthet. A jogszabályi változások hatásaiból eredő kockázat elkerülése nem lehetséges, hatásainak minimalizálása legfeljebb a lehető legkorábbi, körültekintő felkészüléssel lehetséges.

A projektek egyes fázisaiban meg kell vizsgálni, hogy a korábbi eredménytermékek milyen szabályozók figyelembevételével készültek, hogy ezek időközbeni változása esetén a megfelelő módosítások elvégezhetők legyenek. Azoknál a projekteknél, ahol a szabályozási környezet változása valószínűbb, az időbeli és anyagi tartalékok képzésénél is figyelembe kell venni ezt a körülményt.

A jogszabályi környezet változásaiból, illetve egyéb problémákból is adódó közbeszerzési eljárás elhúzódása a projektek megvalósulását nagy mértékben képes időben elhúzni, befolyásolni. A közbeszerzési eljárások részletes előkészítése, a megfelelő tervezői költségbecslés, a dokumentációk alapos kidolgozása, a jogszabályok alapján történő lebonyolítása csökkenti a közbeszerzési eljárás elhúzódásának kockázatát, de teljes mértékben azonban nem küszöbölhető ki, ezért a projekt(ek) ütemezésének tervezése során javasolt tartalékidővel számolni.

INTÉZMÉNYI KOCKÁZATOK

A fejlesztések megvalósításának sikeressége függ a Megrendelő intézményi működésétől, a megvalósításra bevont közreműködők és a kivitelezőktől is.

A megrendelői oldalon gondoskodni kell a felelősségi körök pontos kijelöléséről és figyelmet kell fordítani arra is, hogy a szervezeti

átalakulások során ezek maradéktalanul újra osztásra kerüljenek. Ennek érdekében célszerű a projekteket csoportokban, programok szintjén is menedzselni, így a kapcsolódó projektek kockázatait nemcsak az adott projekt tekintetében, hanem a program többi elemére nézve is kezelni lehet.

A megvalósításkor bevont érintett szervezetek oldaláról a szükséges intézményi háttér problémái, hiányosságai is kockázatot jelenthetnek. Ez alatt értjük elsősorban a hatáskörök tisztázatlanságát, vagy átfedését a szervezeti kultúra-, a humán kapacitás minőségében fellelt problémákat, a fenntartható mobilitás-fejlesztés témakörét érintő, nem elégséges szintű hozzáállást vagy tapasztalatlanságot stb.

A kivitelezői oldalon a sikerhez elsősorban a megfelelő tapasztalat, jártasság és kompetenciák szükségesek. Ezt elsősorban a közbeszerzések során, a referencia-követelmények megfelelő meghatározásával lehet biztosítani. További kritikus elem a vállalkozói likviditás, amely biztosítja a folyamatos, ütemszerű kivitelezést. Az ajánlattevők korábbi beszámolóinak elemzése szükséges a megfelelő, stabil tőkével és likviditással rendelkező kivitelező kiválasztásához.

KÖRNYEZETI KOCKÁZATOK

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. mert talaj- vagy talajvízszennyezést idéznek elő, illetve légszennyezést vagy zajszennyezést okozhatnak, esetleg ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

Már az előkészítés első fázisában, a tervezés során a tervezők nagy figyelmet fordítanak egy-egy projekt vagy technológia kockázatainak vizsgálatára, így a tervezés ezeknek a kockázatoknak a mérséklése figyelembevételével történik. Az engedélyezés során is kiemelt figyelmet kap a környezeti kockázatok előre látható kezelése. Így pl. a KHV-köteles projektekre (például infrastruktúrafejlesztések esetén) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni.

Ugyanakkor fontos kiemelni, hogy éppen a SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, így a projektek többsége éppen a

környezetterhelés mérséklését célozza a fenntartható közlekedési módok előmozdításával. Természetesen minden projekt esetén törekedni kell a környezeti hatások minimalizálására, például az építőanyagok helyes megválasztásával, vagy járműbeszerzés esetén a magas szintű környezetvédelmi követelményeinek rögzítésével és teljesítésével.

TÁRSADALMI KOCKÁZATOK

Társadalmi kockázatok több szempontból is jelentkezhetnek.

A társadalmi kockázat legnagyobb részét a lakosság vagy egyes szervezetek, cégek, érdekképviselők egy adott projekttel szembeni esetleges ellenállása teheti ki. Negatív lakossági hozzáállás esetén az egyébként támogatott beruházások elfogadottsága is csökkenhet, szélsőséges esetben akár olyan mértékben, hogy el kell állni az adott projekt megvalósításától. Ugyanakkor a lakossági ellenállás oka leggyakrabban az ismerethiányból vagy téves információk terjedéséből fakadó félelem, illetve a projektek pozitív hatásainak figyelmen kívül maradása.

Az előkészítési és megvalósítási szakaszban történő, érintettekkel való folyamatos konzultáció segítségével ezek a lakossági ellenállásból vélelmezhető társadalmi kockázatok minimalizálhatók. A folyamatos lakossági kapcsolattartással, tájékoztatással, valamint egyes szervezetekkel (pl. közútkezelő, közlekedési társaság stb.), cégekkel, érdekképviselői és/vagy civil szervezetekkel – a lakosság bevonása mellett - közösen kompromisszumos megoldásra célszerű jutni az egyes fejlesztések kimenetelét érintően.

Megfelelő figyelmet kell szánni, előzetes tájékoztatással azon projektek esetében, amelyek megvalósításának idején a lakosság számára terhet jelenthetnek. Ilyenek pl. a lezárások, a zaj, a por és más, kivitelezéssel járó ideiglenes környezeti hatások. Hangsúlyozni szükséges, hogy ezek ideiglenes állapotok, amelyek nélkül a kitűzött projekt végeredménye nem érhető el. A kommunikációs eszközöknek a helyi lakosság és az érintett korcsoportok igényeihez és preferenciáihoz kell igazodniuk, például online vagy személyes fórumokkal, lakossági workshopokkal, vagy gamification elemekkel tehető hatásosabbá az eszköztár.



MELLÉKLETEK

1. Rövidítésjegyzék

2. Fogalomtár

3. Ábrajegyzék

4. Táblázatjegyzék

1. RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

RÖVIDÍTÉS	JELENTÉS
B+R	Bike and Ride, módváltás céljából fenntartott kerékpáros parkolóhely közösségi közlekedési csomópont közelében
C-ITS	Cooperative Intelligent Transport Systems / Együttműködő Intelligens Közlekedési Rendszerek
EMMA	Egységes Menetrend Magyarországon (vasúti utazástervező)
EU	Európai Unió
ÉKM	Építési és Közlekedési Minisztérium
GDP	Gross Domestic Product / Bruttó Hazai Termék
GV	Gazdasági Vasút
IC	Intercity (kiemelt színvonalú gyorsvonati vonatnem)
IKIM	Ipari, Kereskedelmi és Idegenforgalmi Minisztérium
IR	InterRégió (kiemelt színvonalú regionális-távolsági vonatnem)
IT	Information Technology / Információs Technológiák
ITS	Integrált Településfejlesztési Stratégia
IT / ITS	Intelligent Transport Systems / Intelligens Közlekedési Rendszerek
K+R	Kiss and Ride, megállás és az utasra várakozás idejére igénybe vehető parkolóhely közösségi közlekedési csomópontban
KENYI	Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer
KRESZ	Közúti Rendelkezők Egységes Szabályozása, 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet
KHT	Kerékpárforgalmi Hálózati Terv
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
KSH-NKI	Központi Statisztikai Hivatal Népeségtudományi Kutatóintézete
KTi NKft.	KTi Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft.
KTM	Közigazgatási és Területfejlesztési Minisztérium
MaaS	Mobility as a Service / Mobilitás, mint Szolgáltatás
MABISZ	Magyar Biztosítók Szövetsége
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt.

RÖVIDÍTÉS	JELENTÉS
MÁV-START Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt. pályafenntartó és személyszállítással foglalkozó leányvállalata
MJV	Megyei Jogú Város
MK NZrt.	Magyar Közút Nonprofit Zrt.
MKIF Zrt.	Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
MTÜ	Magyar Turisztikai Ügynökség
NATÉR	Nemzeti Adaptációs Térinformatikai Rendszer
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NHSZ Kft.	Nemzeti Hulladékgyűjtési Szolgáltató Kft.
NKIS	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
NM Zrt.	Nemzeti Mobilfizetés Zrt.
NTAK	Nemzeti Turisztikai Adatszolgáltató Központ
OKA	Országos Közúti Adatbank
OTrT	Országos Területrendezési Terv
P+R	Park and Ride, módváltás céljából fenntartott közúti parkolóhely közösségi közlekedési csomópont közelében
Poly-SUMP	Policentrikus régiókra vonatkozó Fenntartható Mobilitási Terv
RAM	Regional Air Mobility / Regionális légi mobilitás
SECAP	Sustainable Energy and Climate Action Plan/ Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan / Fenntartható Városi Mobilitási Terv
szgk	Személygépkocsi
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats / Erősségek, Gyengeségek, Lehetőségek és Veszélyek
tgk	Tehergépkocsi
UAV	Unmanned Aerial Vehicle / Ember nélküli légi jármű, amely távoli (látótávolságon belüli, vagy akár azon túli) irányítással rendelkezik
UME	Útügyi Műszaki Előírás
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization / az Egyesült Nemzetek Nevelésügyi, Tudományos és Kulturális Szervezete
UTINFORM	A Magyar Közút Nonprofit Zrt. szervezetén belül működő, az ország közúthálózatával kapcsolatos (a közúti közlekedés folyamatosságát, biztonságát befolyásoló körülményekről, eseményekről) közlekedési információkat szolgáltató egység

RÖVIDÍTÉS	JELENTÉS
ÜHG	Üvegházhatású gázok
VÉDA	Közúti Intelligens Kamerahálózat
VGT	Magyarország Vízgyűjtő-gazdálkodási Terve
WEB-BAL	Baleseti adatok megjelenítésért felelős térinformatikai rendszer

2.FOGALOMTÁR

FOGALOM	MAGYARÁZAT
Agglomeráció	Olyan többségében egy (de akár több) központú településrendszer, amelyben a települések egymással szoros infrastrukturális, gazdasági, szolgáltatási és kulturális kapcsolatban állnak. Az agglomerációkat általában magas népsűrűség és gazdasági aktivitás jellemzi.
Aktív mobilitás	Aktív közlekedési módon végzett helyváltoztatás: gyaloglás, kerékpározás, egyéb mikromobilis eszközökkel történő közlekedés stb.
Carsharing	A carsharing egy olyan innovatív, környezetbarát közösségi autóhasználat, mely rendszer során a város különböző pontjain elhelyezett, internetes foglalás után lehet használatba venni a közösségi autókat.
E-mobilitás	Az e-mobilitás vagy elektromobilitás a fosszilis energiahordozóval működő gépjárművek elektromos meghajtással való kiváltására törekvő, nagyszabású beavatkozást jelent.
Intelligens közlekedési rendszerek (ITS)	„Az intelligens közlekedési rendszerek/szolgáltatások (ITS) információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén (beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és az úthasználókat) a forgalomszabályozásban és a mobilitás kezelésében, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódáshoz.”
Intermodalitás	Közlekedési módok egymáshoz kapcsolódása egy helyváltoztatáson belül. Többféle közlekedési módot összekapcsoló olyan közlekedési rendszer vagy megoldás, amelyben különböző szállítási módok (pl. vasút, közút, vízi út) kombinálva vannak egyetlen szállítási láncban vagy útvonalon, valamint az általuk nyújtott szolgáltatások terén is kapcsolódások vannak (menetrendi hangolás, utastájékoztató stb.).
Intermodális csomópont	A különböző közlekedési módok térben és időben összeszervezett átszállási lehetőséget biztosító pontja, helye.
Havária	Természeti csapás, vagy emberi tevékenység során előállt vészhelyzet: pl. szállítási kár, üzemzavar, üzemi vagy egyéb baleset. A havária általában ipari létesítményekben, közlekedési rendszerekben vagy más nagy infrastruktúrákban bekövetkezett váratlan esemény, ami az emberi életre, a környezetre vagy az anyagi javakra nézve jelentős kockázatot jelent.
Heliport	Olyan kis repülőtérterület, amely helikopterek, motoros felvonó és különböző típusú függőleges felvonó repülőgépek számára alkalmas fel- és leszállóhelyet biztosít. (A kifejezés az angol HELicopter és airPORT („repülőtér”) szavak kiemelt betűiből került összeállításra)
Járat	A törvény keretében meghatározott jármű a menetrendben meghatározott útvonalon és időrendben történő közlekedése
Kompakt város	Olyan városi forma, amely a magas laksűrűséget és vegyes területhasználatot helyezi előtérbe. Az elképzelés alapja, hogy a város felépítése az aktív közlekedési módok használatára ösztönözze az ott élőket, amit az elérhető szolgáltatások közelségével ér el. Egyik fontos eleme a hatékony közösségi közlekedési rendszer, a cél a városi energiafelhasználás, és ezáltal a környezetterhelés minimalizálása.
Közforgalmú közlekedés	Az a közlekedési rendszer, amelyet „a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében - bárki igénybe vehet”.

FOGALOM	MAGYARÁZAT
Közösségi közlekedés / közösségi közforgalmú közlekedés	Az a közlekedési mód, amely közösségi közlekedési eszközzel bonyolódik le. Közösségi közlekedésnél (szemben az egyéni közlekedéssel) az utasnak – utazásának időpontja és útvonala tekintetében – alkalmazkodnia kell mások igényeihez, mivel a személyszállítás másokkal együtt, a közforgalmú közlekedési eszköz megosztott használatával történik, útvonalhoz és menetrendhez illesztetten.
Mikromobilitás	A mikromobilitás az olyan könnyű és kisebb méretű járművek használatára vonatkozik, melyek kis sebességgel közlekednek és felhasználó személyesen vezeti azokat. A mikromobilitás eszközei közé tartoznak a kerékpárok, az elektromos meghajtású kerékpárok, rollerek, elektromos rollerek, különféle gördeszkák és a közösségi robogók is stb.
Mobilitási igény	Az emberek közlekedési, helyváltoztatási igényei, mennyiségi és a velük szemben támasztott minőségi elvárás leképezésével.
Mobilitás menedzsment	A mobilitás-szervezés a közlekedési módválasztásra, illetve a mobilitási igény nagyságára is jelentős befolyással bír. A mobilitás menedzsment a fenntartható közlekedés népszerűsítése, valamint a gépkocsi használatnak az utazók szemléletének, hozzáállásának és viselkedésének a megváltoztatásával történő visszaszorítása is egyben. A mobilitás-menedzsment a keresletre irányul, nem a kínálatra, és magába foglalja nem csak a személyszállítást, hanem az áruszállítást is.
Modal split	A modal split, vagy közlekedési munkamegosztás a forgalom különböző közlekedési módok közötti megoszlását jelenti.
Motorizált egyéni közlekedés	Mindazon személyszállítási módok összessége, amelyek nem tartoznak a közösségi közlekedés és a nem motorizált egyéni közlekedési formák (aktív- és mikromobilitás) közé. A motorizált egyéni közlekedés ezen értelmében szerint magába foglalja az egyéni gépjármű-közlekedést, a taxizást vagy pl. minden olyan beépített erőgéppel hajtott jármű közlekedését, amelyet személyszállításra más módon – pl. megosztással – vesznek igénybe.
Multimodális utazástervező	A különböző közlekedési eszközök elérését az érintettek számára a multimodális utazástervező alkalmazás segítheti. A különböző lehetőségek közötti választást olyan személyes preferenciák kiválasztásával könnyítheti meg, mint például az ár vagy a kényelem. A felhasználók egyetlen fiókkal rendelkeznek az összes közlekedési formához, így az egész útjukat kifizethetik egy kattintással, attól függetlenül, hogy egyfajta közlekedési eszközt vesznek igénybe (pl. közforgalmú autóbusz) vagy több különbözőt (pl. közösségi autóhasználat, közforgalmú autóbusz, vonat, közösségi kerékpárkölcsonzó stb.). A rendszer valós idejű adatokon alapul, melyeket a különböző közlekedési partnerek szolgáltatnak.
„Okos Zebra” gyalogosvédelmi rendszer	Az Okos Zebra (Safecross) egy olyan közlekedésbiztonsági rendszer, mely az útpályán átkelő gyalogosok balesetvédelmének érdekében kerülhet kialakításra. Kialakítására többféle megoldás létezik, pl. az útburkolatban elhelyezett aktív LED prizmák segítségével, villogó fénnel, vagy a jelzőtáblák aktuális felvillantásával esetleg mozgó fizikai elemek működésbe hozásával hívja fel az autósok figyelmét a kijelölt gyalogátkelőn éppen áthaladni szándékozó gyalogosokra. A rendszer csak akkor lép működésbe, amikor a gyalogátkelőhelyet közvetlenül megközelíti, illetve ténylegesen áthalad azon.
Parkolásiirányítási rendszerek	A parkolásiirányítási rendszerek, támogatják az egyéni utazói döntéseket a parkolás előtt és közben. Információval látják el az utazót az egyéni igények kielégítése érdekében, és közben olyan dinamikus díjszabást működtetnek, amely kedvezőbb parkolási kapacitáskihasználást eredményez.
SMART CITY	Olyan településfejlesztési koncepció, amelyben átgondoltan és innovatív módon alkalmazzák az infokommunikációs eszközöket és technológiákat (ICT) a település erőforrásainak hatékony kiaknázása, a költségek mérséklése, a helyi gazdaság élénkítése, a vállalkozások versenyképességének növelése, illetve a lakosság életminőségének javítása érdekében.

3. ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra Átfogó társadalmi célok	3	20. ábra Szekszárd vasútállomás főépülete a Pollack Mihály u. felől (felső), a vágányok felől (bal alsó), illetve a Szekszárd-Palánk megálló (jobb alsó kép)	54
2. ábra Projektek értékelésének főbb lépései (saját szerkesztés)	5	21. ábra Szekszárd vasútállomás melletti parkolóterület	55
3. ábra Városi mobilitási jövőképek a szakpolitikai intézkedések jellemző típusaival (forrás: Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához második kiadás)	15	22. ábra A vasútállomási parkolónál kihelyezett tábla	55
4. ábra A SUMP tervezési ciklus 4 fő tevékenység-része és annak 12 fő lépése (forrás: Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához második kiadás)	17	23. ábra A helyközi autóbuszok valós helyzetét is mutató lekérdezése az Egységes Menetrendi keresőn, az EMMA-n (forrás: MÁV-Csoport)	56
5. ábra Forgalmi adatok, 2025. évi forgalomfelvételek helyszínei (saját szerkesztés)	18	24. ábra Helyközi autóbusz megállóhelyek munkanapi fel- és leszálló utasszáma (saját szerkesztés, forrás: VOLÁNBUSZ Zrt.)	57
6. ábra Szekszárd környéke	19	25. ábra Alacsonypadlós MB Conecto típusú autóbusz a helyi közlekedésben	58
7. ábra Tolna Megye Területrendezési terve Szerkezeti terv Szekszárd és környéke	43	26. ábra Szekszárd helyi autóbusz hálózata (forrás: MÁV Csoport)	59
8. ábra A Szekszárdi járás elhelyezkedése Magyarországon és Tolna vármegyén belül	45	27. ábra Szekszárd helyi buszközlekedésének igénybevétele a menetrend.app szolgáltatás használatával (forrás: www.menetrend.app)	59
9. ábra Szekszárdon napi rendszerességgel ingázók száma (forrás: KSH népszámlálások)	45	28. ábra A szekszárdi autóbusz állomás egyik útja az 56 sz. főút vasútállomással szembeni oldalán	59
10. ábra Munkahelyi célú ingázás Szekszárdra (saját szerkesztés, forrás: KSH, népszámlálás 2022)	46	29. ábra Szekszárd Szent István téri megálló	60
11. ábra Oktatási célú ingázás Szekszárdra (saját szerkesztés, forrás: KSH, népszámlálás 2022)	46	30. ábra Szekszárd fontosabb kerékpáros infrastruktúra jellemzői (forrás: Kerékpárforgalmi Hálózati Terv 2024.)	61
12. ábra Szekszárd vonzáskörzete (saját szerkesztés, forrás: KSH, népszámlálás 2022)	47	31. ábra Gyalog- és kerékpárút a Béni Balogh Ádám út mentén	61
13. ábra Szekszárd városrészei (forrás: Szekszárd Településképi Arculati Kézikönyv)	49	32. ábra Gyalog- és kerékpárút az 56 sz. főút (Tartsay Vilmos u.) deli szakaszán	61
14. ábra Szekszárd homogén karakterű területei (forrás: Szekszárd Településképi Arculati Kézikönyv)	50	33. ábra Gyalog- és kerékpárút (bal kép), ill. önálló kétirányú kerékpárút az 5113 sz. főút (Keselyűsi út) belső és külső szakaszán (jobb kép)	61
15. ábra Szekszárd Ipari Park	51	34. ábra Elégtelen mennyiségű, rossz helyre pozícionált, „küllőgyilkos” kerékpártámaszok (forrás: Szekszárd KHT 2024.)	62
16. ábra Gemenci kisvasút	52	35. ábra A Garay tér a Széchenyi u. felé	62
17. ábra Adóerőképeség alakulása 2019-2024 között, Ft (forrás: Szekszárd MJV Gazdasági Programja 2025-2029)	52	36. ábra A Béla király tér a Garay tér északi vége felől	63
18. ábra A szekszárdi állomás peronja (forrás: www.teol.hu)	53	37. ábra Tartsay V. u. – Hadnagy A. u. kereszteződésében kijelölt gyalogátkelőhely	63
19. ábra Szekszárd és környékének vasúti hálózata (forrás: MÁV Csoport)	54	38. ábra Szekszárd tágabb környékének közúti közlekedési úthálózata (forrás: Google)	64
		39. ábra Szekszárd közvetlen környékének közúti közlekedési úthálózata (forrás: Magyar Közút NZrt.)	64

40. ábra Szekszárd és környezete modellezett jelenlegi közúti forgalma (TRENECON Forgalmi modell)	65	60. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által, amennyiben a Sárvíz utcánál és az Epreskert utcánál is biztosított közúti kapcsolat a projektek nélküli állapothoz képest (TRENECON Forgalmi modell)	130
41. ábra Forgalom fejlődés 2013-2023 között az 56 sz. út 7+926 km szelvényben - Bátaszéki úti keresztmetszetenél (forrás: OKA)	66	61. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által, amennyiben a Sárvíz utcánál és az Epreskert utcánál is biztosított közúti kapcsolat és a belvárosi észak-déli tengely forgalomcsillapítása is egyidejűleg megvalósul (TRENECON Forgalmi modell)	131
42. ábra Szekszárd motorizációs szintjének alakulása (forrás: KSH)	67	62. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet II. ütemben (2040-ig) a Keleti elkerülő út déli szakaszának fejlesztése révén az I. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)	132
43. ábra Modellezett forgalmi állapot Szekszárd város térségében (TRENECON Forgalmi modell)	67	63. ábra Várható forgalom (ÁNF) II. ütemben (2040-ig) a Keleti elkerülő út déli szakaszának fejlesztése révén az I. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)	133
44. ábra Modellezett forgalmi állapot Szekszárd belváros (TRENECON Forgalmi modell)	68	64. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) különbözet III. ütemben (2055-ig) a Keleti elkerülő út északi szakaszának kiépülésének figyelembevételével a II. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)	134
45. ábra Szekszárd közterületi parkolási zónáinak térképe (forrás: Nemzeti Mobilfizetési Zrt.)	68	65. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) III. ütemben (2055-ig) a Keleti elkerülő út északi szakaszának kiépülésének figyelembevételével a II. ütemhez képest (TRENECON Forgalmi modell)	135
46. ábra "A" típusú elektromos autótöltő Szekszárdon	69	66. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet III. ütemben (2055-ig) a Keleti elkerülő út északi szakaszának kiépülésének figyelembevételével (TRENECON Forgalmi modell)	136
47. ábra Tehergépjárműforgalom (TRENECON Forgalmi modell)	70	67. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) különbözet III. ütemben (2055-ig) a Szekszárd-Séd patak lefedésével kiépítendő közúti kapcsolat figyelembevételével (TRENECON Forgalmi modell)	137
48. ábra Személyi sérüléssel közlekedési balesetek számának alakulása Szekszárd közigazgatási területén (forrás: WEB-BAL)	74	68. ábra Várható távlati forgalom (ÁNF) III. ütemben (2055-ig) a Szekszárd-Séd patak lefedésével kiépítendő közúti kapcsolat figyelembevételével (TRENECON Forgalmi modell)	138
49. ábra Az elmúlt öt év személyi sérüléssel közlekedési baleseteinek területi megoszlása és súlyossága (saját szerkesztés)	74	69. ábra Projektek értékelésének főbb lépései (saját szerkesztés)	139
50. ábra Baleseti góchelyek Szekszárd területén (saját szerkesztés, forrás: WEB-BAL))	75		
51. ábra A szekszárdi Gyermek KRESZ Park (forrás: Google)	76		
52. ábra Szekszárd mobilitási problématerképe: konkrét nyomvonalként, pontként vagy területegységként beazonosítható főbb problémák (saját szerkesztés)	84		
53. ábra Átfogó társadalmi célok és részcélok	86		
54. ábra A közlekedés stratégiai célok és az azok alá tartozó operatív részcélok összegzése	88		
55. ábra Konkrét helyszínhez köthető fejlesztési projektek az előzetes I. ütem szerint (saját szerkesztés)	125		
56. ábra Konkrét helyszínhez köthető fejlesztési projektek az előzetes II. ütem szerint (saját szerkesztés)	126		
57. ábra Konkrét helyszínhez köthető fejlesztési projektek az előzetes III. ütem szerint (saját szerkesztés)	127		
58. ábra Várható forgalom (ÁNF) különbözet I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által a projektek nélküli állapothoz képest (TRENECON Forgalmi modell)	128		
59. ábra Várható forgalom (ÁNF) I. ütemben (2030-ig) a Keleti elkerülő út középső szakaszának és a Béri Balogh Á. utca – Obi közötti feltáró út kialakítása által a projektek nélküli állapothoz képest (TRENECON Forgalmi modell)	129		

4. TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat Az eszközök kapcsolódása a közlekedés stratégiai célokhoz (saját szerkesztés).....	4
2. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db)	4
3. táblázat Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye (menedzsment projektek nélkül)	6
4. táblázat Szekszárd SUMP 2.0 indikátorok	7
5. táblázat Projekt prioritási csoportok a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (nem értékelve a menedzsment jellegű projekteket)	12
6. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft)	13
7. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)	14
8. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft).....	14
9. táblázat SUMP 1.0 dokumentumban rögzített főbb problémák	19
10. táblázat Beavatkozási területek és eszközök a SUMP 1.0 dokumentumban	20
11. táblázat A SUMP 1.0 dokumentumban megcélzott projektek megvalósulásának 2025. évi helyzetállapota	39
12. táblázat Jelentősebb, a SUMP 1.0 dokumentumban nem jelölt további projektfejlesztések 2019-2025 között.....	40
13. táblázat Szekszárd lakosságának alakulása (forrás: BM NYHÁT)	50
14. táblázat Szekszárd helyközi és távolsági autóbusz viszonylatai	56
15. táblázat Szekszárd mobilitási problémáira 2025.....	83
16. táblázat Az eszközök kapcsolódása a közlekedés stratégiai célokhoz (saját szerkesztés)	90
17. táblázat Az egyes csoportokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma kompetencia szerint (db).....	98
18. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db)	98
19. táblázat Szekszárd SUMP 2.0 projektlista.....	124
20. táblázat A társadalmi hasznosság értékelésnél figyelembe vett közvetlen és közvetett hatások és súlyozásuk	140
21. táblázat Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye - menedzsment projektek nélkül (saját szerkesztés)	142
22. táblázat Szekszárd SUMP 2.0 indikátorok	145
23. táblázat Projekt prioritási csoportok a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (nem értékelve a menedzsment jellegű projekteket)	152
24. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft).....	154
25. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)	155
26. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)	155

Megrendelő: SZEKSZÁRD Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.



2025. NOVEMBER