



ZALAEGRSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP) I. ÜTEM

ZALAEGERSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

I. ütem

Helyzetelemzés és helyzetértékelés

Megbízó:

Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Városkutató Kft.



Ekés András

Gertheis Antal

Sipos Zsófia

Szabó Noémi

Zalaegerszeg, 2015

Tartalom

1	Bevezetés	7
1.1	A fenntartható városi mobilitás-tervezés (SUMP)	7
1.1.1	Fenntartható városi mobilitás-tervezés az európai szakpolitikában	7
1.1.2	A fenntartható városi mobilitás-tervezés fogalma, céljai és jellemzői	8
1.1.3	Fenntartható városi mobilitás-tervezés a hazai tervezési rendszerben	10
1.2	A városi mobilitás-tervezés gyakorlata Zalaegerszegen	12
1.2.1	Elkötelezettség a fenntarthatóság iránt	12
1.2.2	A stratégiai tervezés és a városi mobilitás-tervezés gyakorlata	13
1.3	Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve	15
1.3.1	Szakmai és társadalmi részvétel folyamata	16
2	Helyzetelemzés és helyzetértékelés	21
2.1	Mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezők.....	21
2.1.1	Zalaegerszeg szerkezeti és környezeti viszonyai.....	21
2.1.2	A város jövőjét meghatározó társadalmi folyamatok.....	27
2.1.3	Gazdasági folyamatok	30
2.1.4	Zalaegerszeg vonzáskörzetének lehatárolása.....	33
2.2	Közlekedés	39
2.2.1	Általános közlekedési szokásjellemzők.....	39
2.2.2	Közösségi közlekedés	47
2.2.3	Közúti közlekedés.....	69
2.2.4	Lágy közlekedési módok	78
2.2.5	Problémafa.....	97
3	Tervelőzmények felülvizsgálata	99
3.1	Tervelőzmények értékelése	99
3.2	Intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése és első körös értékelése.....	101

1 BEVEZETÉS

1.1 A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS-TERVEZÉS (SUMP)

1.1.1 FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS-TERVEZÉS AZ EURÓPAI SZAKPOLITIKÁBAN



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

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

Tekintettel arra, hogy **ezeknek a problémáknak a megelőzésében és kezelésében az egyes városok között jelentős különbségek vannak**, megfogalmazódott az a javaslat, hogy a városi mobilitás-tervezés legsikeresebb gyakorlatait összegyűjtsék, szintetizálják, és elérhetővé tegyék minden európai város számára. **Fontos lépés a megoldás felé, ha a városok, várostárségek szintjén a közlekedéstervezés szemléletében és módszereiben is meg tud újulni;** ezért került az európai közlekedéspolitika napirendjére a fenntartható városi mobilitás-tervezés.

Ennek megfelelően *A városi mobilitás cselekvési terve (2009)* 1. intézkedésként nevesíti a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásának felgyorsítását útmutatók kidolgozásával, a tapasztalatcsere elősegítésével, ösztönzőkkel és ajánlásokkal, és erre bátorítja a tagállamokat is.¹ A közlekedéspolitikai *Fehér Könyv (2011)* már felveti – az uniós iránymutatásoknak megfelelő nemzeti szabványokra épülő – városi mobilitási tervek esetleges kötelezővé tételét bizonyos méretű városok esetében, valamint a regionális fejlesztési és kohéziós alapok támogatásainak

¹ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. **A városi mobilitás cselekvési terve**, Brüsszel, 30.9.2009 COM(2009) 490 végleges. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>

ezen feltételhez kötését.² Az erre épülő *Városi mobilitási csomag (2013)* részletesebben is meghatározza a fenntartható városi mobilitási terv fogalmát, céljait és jellemzőit, egyúttal hangsúlyozza, hogy a tagállamok feladata a koncepció helyi adottságokhoz illesztése, és a városok elérésében is jelentős a szerepük.³

Az Európai Bizottság létrehozta az Európai SUMP Platformot,⁴ a legjobb gyakorlatok alapján nemzetközi szakértői csapattal **kidolgoztatott egy Útmutatót**,⁵ számos módszertani és tapasztalatcsere projektet támogat (pl. ELTIS-Plus SUMP, CH4ALLENGE, BUMP) többek között magyar városok részvételével, valamint évente SUMP konferenciát szervez (a legutóbbit 2015 júniusában, Bukarestben).

1.1.2 A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS-TERVEZÉS FOGALMA, CÉLJAI ÉS JELLEMZŐI

A fenntartható városi mobilitás-tervezés alapja az embert, a városlakót középpontba helyező szemlélet

A **fenntartható városi mobilitás-tervezés** (*sustainable urban mobility planning, SUMP*) fogalma egyszerre takarja a következőket:

- szemlélet, melynek középpontjában az ember, a városlakó áll (nem pedig az infrastruktúra vagy a forgalom);
- a legjobb európai gyakorlatokon alapuló, de a hazai és helyi adottságokhoz igazított tervezési folyamat, módszer;
- és maga a stratégiai terv (lényegében közlekedésfejlesztési stratégia), amely a folyamat eredménye, és a város közlekedési fejlesztéseinek alapja.

² **Fehér Könyv** - Útiter az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé. Brüsszel, 2011.3.28. COM(2011) 144 végleges. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=EN> 2.3. pont. 31.: Városi mobilitási tervek

³ A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának. **Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé**, Brüsszel, Brüsszel, 2013.12.17. COM(2013) 913 final. [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913_hu.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913_hu.pdf) Melléklet: **Koncepció a fenntartható városi mobilitási tervek**re. Brüsszel, 2013.12.17. COM(2013) 913 final ANNEX 1. Online: [http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com\(2013\)913-annex_hu.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com(2013)913-annex_hu.pdf)

⁴ **Guidelines** – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. January 2014. <http://www.eltis.org/hu/mobility-plans>

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



A SUMP célja a minőségi és fenntartható, a városlakókat szolgáló közlekedési rendszer

Célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta (környezetkímélő) és (terület- és energiafelhasználását, költségeit tekintve) hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre, a városlakók életminőségét, jóllétét szolgálva. A városok számára számára kiemelt jelentőségű, hogy lakóik, a városban dolgozók és a turisták egy élhető, közlekedési szempontból is biztonságos, korszerű mobilitási rendszerrel találkozzanak, ahol a különböző közlekedési módok használói kölcsönösen elfogadják egymást.

A fenntartható városi mobilitás-tervezés **főbb jellemzői** az alábbiak:

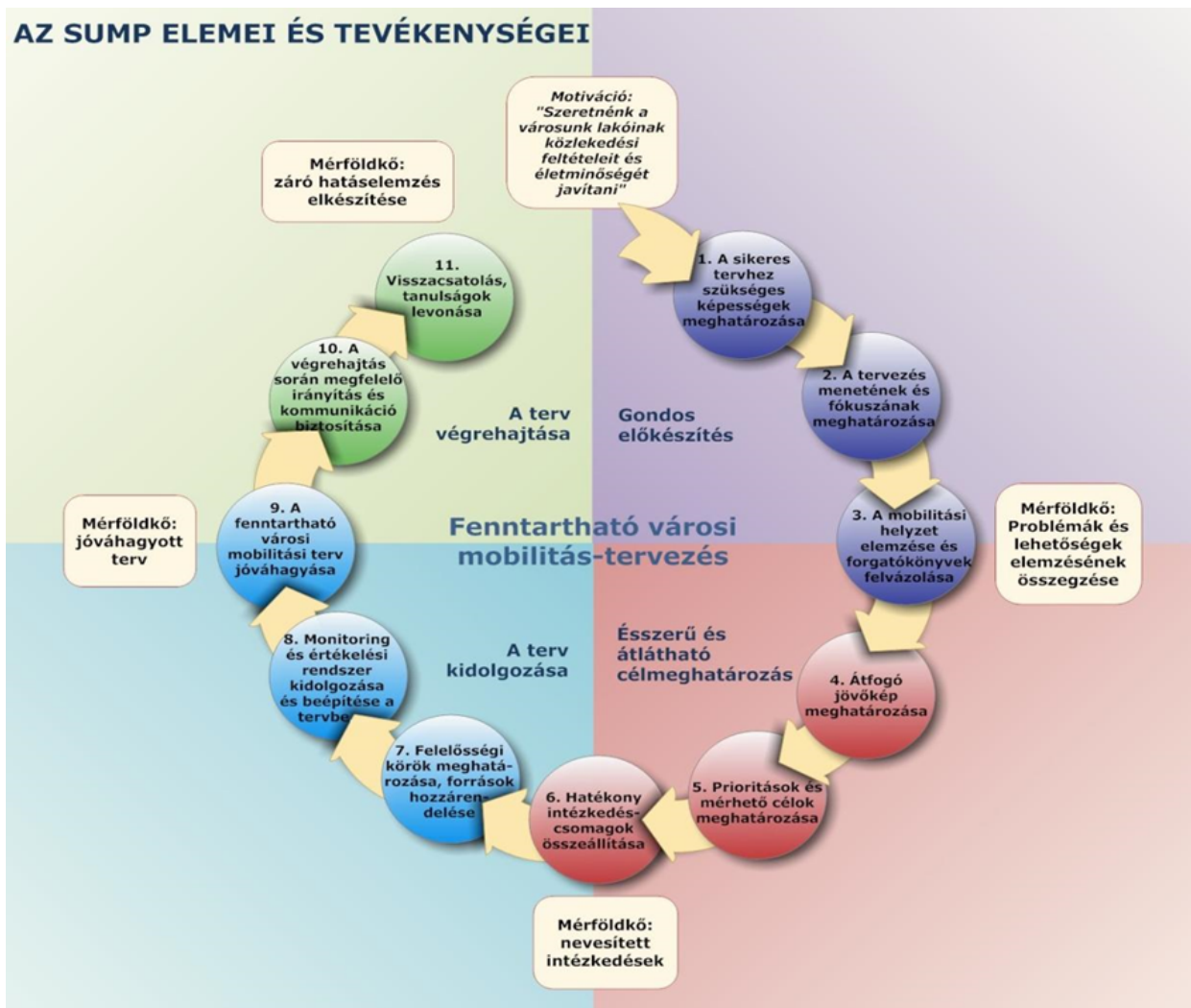
- **látóköre a városra és környékére is kiterjed**, hiszen az emberek sem közigazgatási határok szerint szervezik az életüket;
- **integrált szemléletű**, figyelembe veszi más szakterületek céljait is;
- **a tervezés és megvalósítás során bevonja az érintetteket** (a városlakókat, a civil társadalom és a gazdaság szereplőit);
- **a városi közlekedési rendszer értékelésén alapul**, és a jövőre nézve konkrét, mérhető célokat tűz ki;
- **minden közlekedési módra kiterjed, de ösztönzi a fenntarthatóbb módok térnyerését**;
- az igazán **hatékony, a célokat szolgáló intézkedésekre fókuszál**.

A városi mobilitási terveknek **összhangban kell állniuk az integrált városfejlesztési tervekkel.**⁶

A terv életciklusa nem ér véget a jóváhagyással, hanem folyamatosan a városi közlekedéspolitika irányítúje marad

A fenntartható városi mobilitási terv Európai Unió által kidolgozott módszertana a tervezést egy **önmagába visszatérő tervezési folyamatként** határozza meg. Ennek értelmében **a terv életciklusa nem ér véget a jóváhagyással, hanem a megvalósítás során és rendszeres felülvizsgálat révén folyamatosan a városi közlekedéspolitika irányítúje marad**. A megvalósítás tapasztalatai és az értékelés eredményei pedig beépülnek a következő időszakra vonatkozó tervbe.

⁶ Koncepció a fenntartható városi mobilitási tervekre pp. 1-5.



1.1.3 FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁS-TERVEZÉS A HAZAI TERVEZÉSI RENDSZERBEN

A hazai szakpolitika késve reagált a SUMP koncepcióra

Jóllehet az uniós szakpolitika már régóta zászlajára tűzte a fenntartható városi mobilitás-tervezést, és 2013-ban részletesen rámutatott a tagállamok szerepére, **a hazai városok sokáig csak az uniós módszertani és tapasztalatcsere projektek révén (pl. ELTIS-Plus SUMP, CH4ALLENGE, BUMP) találkozhattak a SUMP koncepciójával.** A 2014-ben elkészült Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia például nem tesz említést a fenntartható városi mobilitási tervekről.⁸ **Egységes nemzeti iránymutatás**

⁷ Guidelines

⁸ **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia** – stratégiai dokumentum, 2014. augusztus
http://www.kkk.gov.hu/remos_downloads/Strategiai_dokumentum_jovahagyott.424.pdf

hiányában előremutató, de elszigetelt kezdeményezések születtek, például Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája, a Balázs Mór Terv.⁹

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

„Az IKOP 3. prioritástengelyében a projektek kiválasztásának az alábbi fő vezérelvei vannak:

1. kivitelezési projektek esetén: [...]

b. A városi közlekedési projektek szerepeljenek az adott település fenntartható városi mobilitási tervében (SUMP), [...]"¹⁰

A tervezés a TOP-ból finanszírozható, de hazai útmutató még nem áll rendelkezésre

A tervezés finanszírozására az önkormányzatoknak a **TOP 6.4. intézkedése keretében** nyílik lehetősége.¹¹ Jelenleg (2015. novemberében) ugyanakkor **továbbra sem áll rendelkezésre hivatalos hazai iránymutatás a fenntartható városi mobilitási tervek elvárt tartalmi és módszertani követelményeire vonatkozóan.**

A JASPERS által megfogalmazott szempontok szerint világos tervezési struktúrára van szükség az európai folyosókra és az országos szintre koncentráló nemzeti közlekedési stratégiától a térségi és a helyi szintekre vonatkozó funkcionális térségi koncepciókig. A SUMP az utóbbihoz jól illeszkedhet, figyelembe véve azt is, hogy a közlekedés rengeteg szálon függ össze más ágazatok (gazdaság, turizmus, oktatás, egészségügy stb.) fejlesztéseivel.

Egy jól elkészített terv ugyanakkor nem csak az uniós forrásokhoz való hozzáférés feltétele, hanem segít minden – uniós, hazai és városi – forrást okosan, költséghatékonyan, a város céljait valóban előmozdítva felhasználni.



⁹ Budapest közlekedésfejlesztési stratégiája 2014–2030: **Balázs Mór Terv.** <http://www.bkk.hu/bmt/>

¹⁰ **Integrált Közlekedés-fejlesztési Operatív Program (IKOP)** 2014-2020. 4.38. verzió. pp. 11, 49.

¹¹ **Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP).** 6.0. verzió, 2014. november 17. (tervezet).

1.2 A VÁROSI MOBILITÁS-TERVEZÉS GYAKORLATA ZALAEGERSZEGEN

1.2.1 ELKÖTELEZETTSÉG A FENNTARTHATÓSÁG IRÁNT

Zalaegerszeg elkötelezett a fenntarthatóság mellett

Zalaegerszeg MJV Önkormányzatának fenntarthatóság és fenntartható mobilitás iránti elkötelezettségét jelzi, hogy számos ezzel kapcsolatos kezdeményezésben vesz részt:

- 2011-ben fogadták el **Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Települési Környezetvédelmi Programját** a környezetvédelmi törvény alapján, a 2011-2016-os időszakra vonatkozóan. **Az ökovárossá válást megcélzó program a közlekedés környezeti aspektusaira is kiterjed**, melynek keretében többek között biogáz-üzem épült a szennyvíztisztító területén, amely helyi és helyközi autóbuszoknak, valamint a vízmű haszongépjárműveinek biztosít üzemanyagot, illetve elektromos autók számára gyorstöltőt telepítettek;^{12 13 14 15}
- 2013-ban készült el **Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Local Agenda 21 Fenntartható Fejlődés Helyi Programja**, mely (társadalmi, gazdasági és környezeti) fenntarthatóság stratégiáját határozza meg minden ágazatra kiterjedően;
- **az Európai Mobilitási Héthez** kapcsolódóan, a helyi járműiparra és műszaki felsőoktatásra építve népszerűsíti az elektromos mobilitást (MobElitás programsorozat szakmai konferencia, elektromos autók versenye);
- **alapító tagja a fenntartható városi mobilitást előmozdító Magyar CIVINET térségi CIVITAS hálózatnak**, Vadvári Tibor alpolgármester személyében az Elnökségben is képviselteti magát, és 2015 szeptemberében házigazdája volt az alternatív hajtású járművek közösségi közlekedési alkalmazásáról szóló szakmai találkozónak;¹⁶
- csatlakozott a Magyar Kerékpárosklub és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedési célú kerékpározást népszerűsítő **Bringázz a Munkába!** kampányához.¹⁷

¹² Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Települési Környezetvédelmi Programja, http://zalaegerszeg.hu/tart/index/106/Kornyezetvedelmi_program

¹³ A civilekkel, egyénekkel közösen hajtják végre a környezetvédelmi programot (Videó), 2013.10.22. http://zalaegerszeg.hu/cikk/21387/A_civilekkel_egyenekkel_kozosen_hajtiak_vegre_a_kornyezetvedelmi_programot_Video

¹⁴ Egy helyett már négy ökobusz járja a város utcáit (Videó), 2013.12.18. http://zalaegerszeg.hu/cikk/21825/Egy_helyett_mar_negy_okobusz_jarja_a_varos_utcait_Video

¹⁵ Elektromos töltőállomás Zalaegerszegen (Videó), 2014.09.19. http://zalaegerszeg.hu/cikk/23167/Elektromos_toltoallomas_Zalaegerszegen_Video

¹⁶ Magyar CIVINET, civitas.eu <http://civitas.eu/civinet/magyar-civinet>

¹⁷ Zalaegerszegen is Bringázz a munkába! (Videó), 2013.11.20. http://zalaegerszeg.hu/cikk/21625/Zalaegerszegen_is_Bringazz_a_munkaba_Video

1.2.2 A STRATÉGIAI TERVEZÉS ÉS A VÁROSI MOBILITÁS-TERVEZÉS GYAKORLATA

Zalaegerszeg stratégiai céljait friss dokumentumok rögzítik, kiemelten a TFK és az ITS

Zalaegerszeg stratégiai céljait friss dokumentumok rögzítik:

- a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 140/2014. (IX.18.) sz. határozatával elfogadott Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója (TFK), Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS), valamint a kapcsolódó ágazati dokumentumok, úgy mint:
 - Zalaegerszeg gazdaságfejlesztési stratégiája;
 - Zalaegerszeg intézményi stratégiája;
 - Zalaegerszeg megújuló energia stratégiája;
 - Zalaegerszeg MJV közműrendszerének fejlesztési stratégiája;¹⁸
- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 184/2014. (XI.13.) sz. határozatával elfogadott **Zalaegerszeg MJV Integrált Területi Programja 2014-2020 (ITP).**¹⁹
- **Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója** (2014. március), valamint az ezen alapuló megvalósíthatósági tanulmányok:
 - „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0016) Részletes megvalósíthatósági tanulmány (2015. június);
 - „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019) Részletes megvalósíthatósági tanulmány.

A TFK és az ITS tervezése széleskörű partnerségben történt, a helyi gazdasági és társadalmi szereplők bevonásával. Ennek keretében felmérésekre (igényfelmérés a gazdasági szereplők körében, mélyinterjúk, ötletláda kihelyezése), workshopokra (két körben 7+2 workshop, 106+59 résztvevővel), folyamatosan frissülő internetes aloldal létrehozására, valamint a sajtó folyamatos tájékoztatására került sor a 314/2012 Korm. rendeletben előírt kötelezettségek figyelembevételével.²⁰ **Az elkészült és elfogadott dokumentumok jelenleg is elérhetők a város honlapján.**

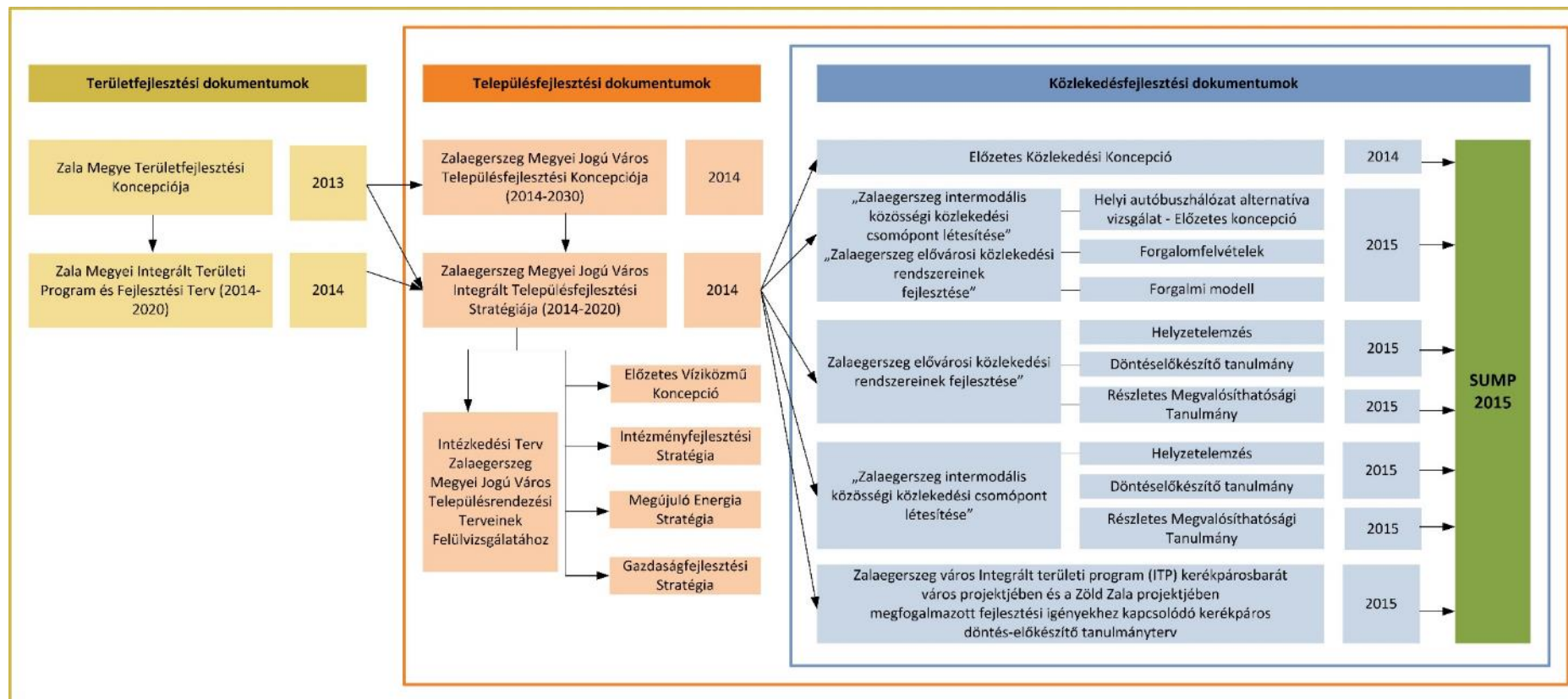
¹⁸ Integrált Településfejlesztési stratégia (ITS)

http://zalaegerszeg.hu/tart/index/211/Integralt_Telepulesfejlesztesi_Strategia

¹⁹ Integrált Területi program (ITP)

http://zalaegerszeg.hu/tart/index/249/Integralt_Teruleti_Program

²⁰ ITP 3-4. old.



2. ábra: A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedése Zalaegerszeg meglévő terveihez

1.3 ZALAEGRSZEG FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

Zalaegerszeg Magyarországon az
elsőik között készit fenntartható
városi mobilitási tervet

A fenntarthatóság iránti elkötelezettségére és stratégiai tervezési gyakorlatára építve Zalaegerszeg Magyarországon az elsőik között vágott bele fenntartható városi mobilitási tervének elkészítésébe.

A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedik a friss városfejlesztési dokumentumokhoz – különösen a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 140/2014. (IX.18.) sz. határozatával elfogadott *Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiójához, Integrált Településfejlesztési Stratégiájához*, valamint a kapcsolódó ágazati dokumentumokhoz – és épít is rájuk.

Ugyancsak **figyelembe veszi a mobilitási terv az előkészített vagy előkészítés alatt álló közlekedési projektek jelenlegi állását**, különös tekintettel az intermodális csomópont és a kerékpárút-hálózat terveire; szükség és lehetőség esetén azonban ezekben korrekciót vagy hangsúlyeltolódást javasolhat.

Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási tervé illeszkedik a friss várostervezési dokumentumokhoz, és épít is rájuk. Célja, hogy szakmai és lakossági együttműködéssel, valamint a döntéshozók bevonásával olyan iránymutatást adjon a város számára, mely a fenntarthatósági szempontok szem előtt tartásával és emberközpontú mobilitási megoldások megfogalmazásával alapozza meg a minőségi és fenntartható közlekedési rendszer kialakítását Zalaegerszegen.

Zalaegerszeg fenntartható
mobilitási tervez az embert, a
városlakót helyezi a középpontba

Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási tervé – az uniós iránymutatásokkal összhangban – **az infrastruktúra és a forgalom helyett az embert, a városlakót helyezi a középpontba**. Ennek megfelelően az alábbi szempontok szem előtt tartásával készül:

- bár Zalaegerszegenre fókuszál, látóköre a teljes funkcionális várostérségre kiterjed;
- integrált, ágazatokon átívelő szemléletű;
- az érintettek (döntéshozók, szakmai partnerek, lakosság) folyamatos bevonásával készül, különösen a problémafeltérési fázisban (lásd a következő fejezetet);
- a városi közlekedési rendszer alapos értékelésén alapul – nem csak az infrastruktúrára, de a szolgáltatásokra, intézményrendszerre, sőt a használók szemléletére és viselkedésére is kiterjedően;
- minden közlekedési módra kiterjed, de ösztönzi a fenntarthatóbb módok térnyerését.

A későbbi fázisokban szintén a SUMP alapelveinek figyelembe vételével kell készülni a terv:

- világos értékválasztással, prioritásokkal rendelkezik a jövőképpel összhangban;

- a jövőre nézve **konkrét, mérhető célokat** tűz ki;
- az igazán **hatékony, a célokat szolgáló intézkedésekre** fókuszál, a **prioritások mentén szűri az intézkedéseket** – összhangban a város léptékével és pénzügyi realitásaival;
- az infrastrukturális beruházások mellett nagy **hangsúlyt helyez a szolgáltatások, a szabályozási-intézményi környezet szerepére, valamint a szemléletformálásra.**

Mindezek teljesülésével nem csak az uniós forrásokhoz való hozzáférést segíti, hanem **segít minden – uniós, hazai és városi – forrást okosan, költséghatékonyan, a város céljait valóban előmozdítva felhasználni.**

1.3.1 SZAKMAI ÉS TÁRSADALMI RÉSZVÉTEL FOLYAMATA

A SUMP kulcseleme a részvétel és a partnerség

A fenntartható városi mobilitás-tervezés folyamatában kulcsfontosságú a **szakmai és társadalmi részvétel folyamatos biztosítása**, kiemelten a problémafeltárás fázisában.

1.3.1.1 ITS-hez érkezett vélemények figyelembe vétele

Az ITS partnerségi egyeztetése során **érkezett vélemények**²¹ egy része túlzottan specifikus volt ahhoz, hogy ott konkrétan figyelembe vehető legyen. A **közlekedési relevanciájú vélemények lehetőség szerint beépítésre kerülnek** a fenntartható városi mobilitási tervbe, amennyiben annak céljaival és szemléletével összhangban vannak.

1.3.1.2 Külön aloldal az önkormányzat honlapján

A tervezési folyamat részeként **az önkormányzat honlapján külön aloldalt hozott létre www.zalaegerszeg.hu/kozlekedes címen**, ahol folyamatosan megjelennek a mobilitás-tervezéssel kapcsolatos aktuális információk. A szintén a tervezési folyamathoz kapcsolódva létrehozott kozlekedes@zalaegerszeg.hu e-mail címen szintén eljuttathatók a részletesebb észrevételek.

1.3.1.3 Lakossági problémafeltáró kérdőív

Interneten és papíron is kitölthető lakossági problémafeltáró kérdőív készült

Az Európai Mobilitási Héthez kapcsolódóan az önkormányzat és a tervező egy egyszerű, de minden közlekedési módra kiterjedő problémaérzékelési kérdőívet állított össze, mely a városlakók közlekedéssel kapcsolatos szokásaira és az általuk érzékelt problémákra kérdez rá.

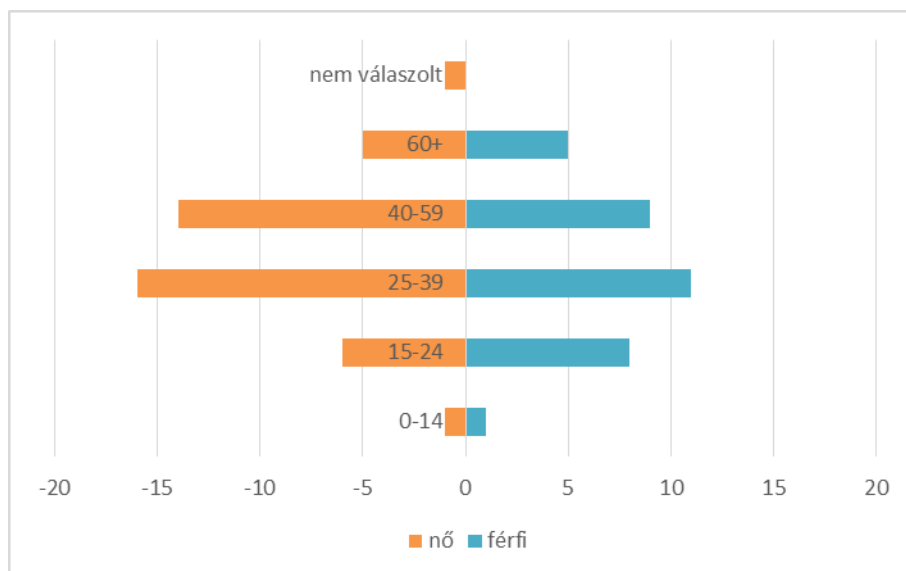
²¹ Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020: **Partnerségi egyeztetés során beérkezett vélemények** és észrevételek összefoglalója



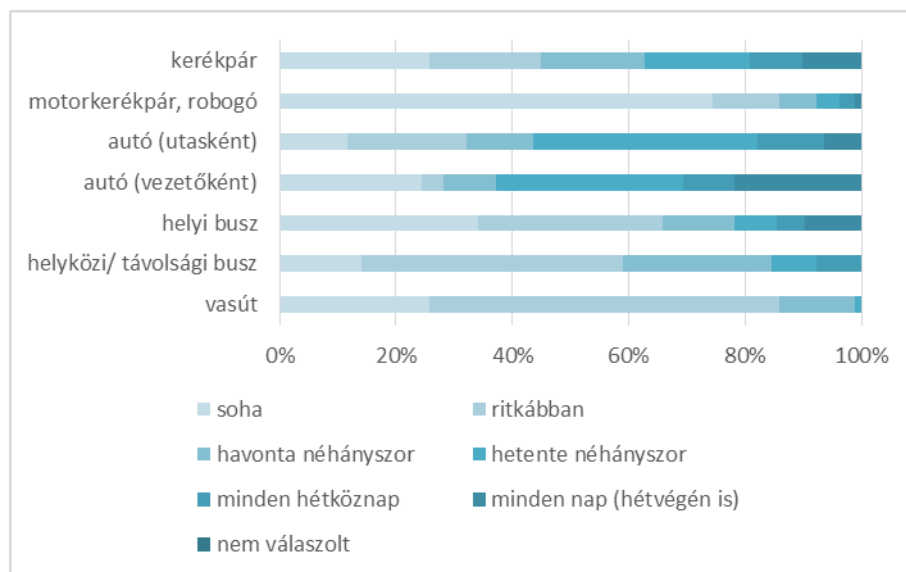
A kérdőív elérhető volt az Európai Mobilitási Hét központi rendezvényén a plázáján, valamint 2015. október 9-ig a város honlapján (a fenti aloldalon) és a városháza portáján. A kitöltők között városi rollert sorsoltak ki, bátorítandó a részvételt; erről többek között a Lánchíd Rádió is beszámolt.



A kérdőívet a határidőig 79-en töltötték ki (37-en az interneten, 42-en papíron). A kitöltők ugyan nem reprezentálják a város és térsége lakosságát, de nem és korcsoport szerinti megoszlásuk megfelelő. Aktivitás szempontjából az aktív dolgozók és a tanulók, lakóhely szempontjából a Belváros és Kertváros felülreprezentált, de minden jelentősebb városrészből érkeztek válaszok. Ugyancsak viszonylag jól lefedik a válaszadók a különböző módválasztási szokásokat.



3. ábra: A lakossági kérdőív válaszadóinak nem és korcsoport szerinti megoszlása



4. ábra: A lakossági kérdőív válaszadóinak módválasztási szokásai

A válaszok részben megerősítették, részben kiegészítették a feltárt problémákat

A válaszok nagyrészt megerősítették a tervelőzmények feldolgozása, az egyeztetések és a bejárások során tapasztalt problémákat, valamint számos specifikus nehézségre világítottak rá. Az eredményeket a helyzetelemző fejezetekben felhasználtuk.

1.3.1.4 Szakmai és társadalmi egyeztetések

Folyamatosak a szakmai, döntéshozói és társadalmi egyeztetések

A tervezés folyamán a következő szakmai, ágazati és társadalmi egyeztetésekre került sor a helyzetértékelési szakaszban:

- 2015.08.17. Szakmai, megbírói egyeztetés (ZMJV PH Műszaki Osztály, 4 fő)
- 2015.09.02. Szakmai, megbírói egyeztetés (ZMJV PH Műszaki Osztály, 4 fő)
- 2015.09.24. Döntéshozói egyeztetés (Gecse Péter alpolgármester, 7 fő)
- 2015.09.25. Helyi közösségi közlekedés (ÉNYKK Zrt., 7 fő)
- 2015.09.25. Kerékpáros közlekedés (Egerszegi Bringaklub és Természetjáró SE, Zala Megyei Rendőr-főkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály, ZMJV PH Műszaki Osztály Városüzemeltetési csoport, 7 fő)
- 2015.09.25. Helyi közösségi közlekedés (ZMJV PH Műszaki Osztály Városüzemeltetési csoport, 3 fő)
- 2015.10.19. **Lakossági fórum a helyzetelemzés megállapításairól** a Városi Hangverseny- és Kiállítóteremben (volt zsinagóga; 35-45 fő). A fórum előzetesen széles körben meghirdetésre került: a Zalai Hírlap megyei napilapban több alkalommal, a Zalaegerszegi 7 Nap hetilapban, a Helikon Rádióban, valamint az Egerszeg Rádióban és a Zalaegerszegi TV-ben.

A tervező rövid összefoglalóját követően a résztvevők három tematikus asztalnál (közösségi közlekedés, közúti közlekedés, gyalogos és kerékpáros közlekedés) oszthatták meg észrevételeiket,

javaslataikat. A résztvevők minden közlekedési módot reprezentáltak.²² A fórumról a helyi sajtó is beszámolt.^{23 24}



- 2015.10.20. **Szakmai fórum a helyzetelemzés megállapításairól** (ÉNYKK, KTI-ÉNYMKI, MÁV, MÁV-START, ZMKH, Magyar Közút, Zalaegerszegi Rendőrkapitányság, Zalaegerszegi Városfejlesztő Zrt., KTE, tervezői szakma képviselői, ZMJV PH több osztálya, 29 fő)

A helyzetfeltárás elmélyítése mellett a célrendszer megalapozását szolgálták a következő egyeztetések:

- 2015.11.12. Városfejlesztési egyeztetés
- 2015.11.12. Térségi fórum (lásd alább; vonzáskörzet településeinek képviselői, Zala Megyei Közgyűlés képviselői, ZMJV PH, 20 fő)

A személyes egyeztetéseken felül további kerékpáros érintetteket (Zalaegerszegi Kerékpáros SE, Magyar Kerékpárosklub helyi aktivistái, Zalaegerszegi Rendőrkapitányság) **telefonon és e-mailben is megkerestük**, hogy osszák meg tapasztalataikat a város kerékpározhatóságával kapcsolatban. A problémafeltárás során mind erre válaszul, mind a nyilvános e-mail címre több részletes, de jól strukturált, konstruktív vélemény és javaslat érkezett.

1.3.1.5 Térségi egyeztetések

A SUMP tervezése során fontos szempont **a teljes funkcionális várostérségre kitekintő** látásmód. Ennek érdekében a teljes, 111 településből álló vonzáskörzet önkormányzatai lehetőséget kaptak a tervezési folyamatba való bekapcsolódásra, a következő módon:

- 2015.11.06-án **mind a 110 vonzáskörzetbe eső település** (a 2.1.4. fejezetben az EU-OECD definíciónak megfelelően lehatárolva) – a polgármester, jegyző, vagy az önkormányzat más nyilvánosan

²² Jellemző közlekedési mód szerint: gyaloglás 7 fő, kerékpározás 5 fő, helyi autóbusz 5 fő, személygépkocsi 11 fő, motorkerékpár 1 fő, egyéb 3 fő (ebből 1 roller)

²³ Fenntartható mobilitás – Fórum Zalaegerszeg közlekedésfejlesztési stratégiájáról, Zalai Hírlap Online <http://zaol.hu/hirek/fenntarthato-mobilitas-forum-zalaegerszeg-kozlekedesfejlesztesi-strategiajarol-1733952>

²⁴ Közlekedés korszerűsítés – Zalaegerszegi televízió http://zegtv.hu/index.php?mod=hr&hr_id=14355

megadott e-mailes elérhetőségén keresztül – **felkérést kapott egy egyszerű online kérdőív kitöltésére**, ahol nyitott kérdésekre válaszul megoszthatták a térség közlekedésében tapasztalt problémákat, illetve releváns céljaikat, terveiket, projektjeiket.

- Ezen felül Zala Megye Önkormányzata, valamint 42 település – a Zalaegerszeggel határos települések, valamint azok, ahonnan a foglalkoztatottak legalább 30%-a, de minimum 100 fő a megyeszékhelyre ingázik – **meghívást kapott a térségi fórumra**.

2 HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS

2.1 MOBILITÁSI FOLYAMATOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

2.1.1 ZALAEGRSZEG SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI

2.1.1.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

Zalaegerszeg a Nyugat-dunántúli régióban, Zala megyében helyezkedik el. A közel 60 000 fős megyeszékhely a szlovén határtól légvonalban 40 km-re, a Balatontól 30 km-re fekszik. A fővárostól való közúti távolsága 220 km.

A város közúti kapcsolatait az észak-déli irányú 74-es, illetve a kelet-nyugat irányú, az M7-es autópályához csatlakozó 76-os út jelenti. Zalaegerszeg a Budapestet Szlovéniával összekötő vasútvonal mellett fekszik, azonban a térségen áthaladó észak-déli irányú Szombathely-Nagykanizsa vasútvonalat csak a várostól keletre fekvő Zalaszentivánon való átszállással lehet elérni.



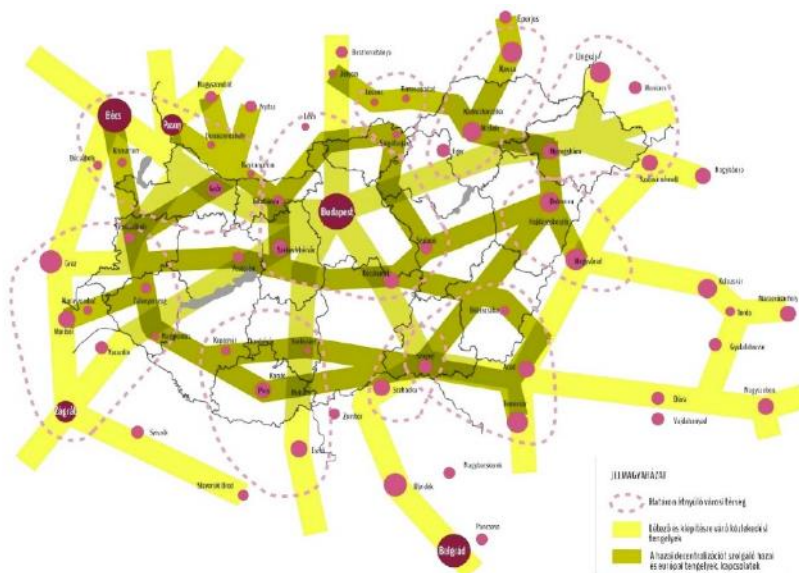
5. ábra: A város vasúti kapcsolatai (forrás: Wikimedia Commons)

Zalaegerszeg az országon belül és azon kívül is egyaránt jelentős térségi kapcsolatrendszerrel bír. A különböző együttműködések a város jövője szempontjából is jól kiaknázható lehetőségeket jelentenek. Zalaegerszeg Szombathellyel, Szentgotthárddal és Nagykanizsával együtt része a 2012-es kormányhatározattal kiemelt járműipari központtá minősített Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központnak²⁵, mely szerveződés célja a térségben jelenlévő és a betelepíteni kívánó gépipari, járműipari és

²⁵ <http://pannonjmk.hu/>

elektronikai cégek számára a versenyképes gazdasági és társadalmi háttér biztosítása. Az együttműködésben a városok mellett vállalatok, szakmai szervezetek, illetve oktatási intézmények is részt vesznek.

Zalaegerszeg határmenti fekvése, Ausztriához, Szlovéniához és Horvátországhoz való közelsége révén erősen kötődik az Alpok-Adria térséghez. A városon keresztülhaladó szlovén vasútvonalnak jelenleg csekély gazdasági hatása van, melynek oka, hogy Zalaegerszeg nem rendelkezik valódi megállító funkcióval. A vasútvonal a Balti-tenger – Koper viszonylatban, a szlovákiai nehézipari központokat és Budapestet is érintve elsősorban tranzit szállítás jelleggel üzemel, azonban egy megfelelő logisztikai központ kiépülése esetén a város gazdaságában is komoly szerepe lehetne. Zalaegerszeg aktívan részt vesz a szlovén-magyar határmenti programok szervezésében, emellett része az OFTK²⁶-ban kijelölt európai decentralizációt szolgáló Zalaegerszeg - Muraszombat - Maribor tengelynek, illetve a Szombathely – Graz – Maribor – Zágráb – Zalaegerszeg városi térségnek.



6. ábra: A város stratégiai kapcsolatai (forrás: OFTK)

A várostól nyugat fele, Zalalövő területén halad át az E65-ös, a Baltikumot az Adriával összekötő tranzitút, mely Európa egyik legforgalmasabb közlekedési folyosója. Az út által érintett régiók létrehozták a Közép-Európai Közlekedési Folyosó (CETC) kezdeményezést azzal a céllal, hogy a közúti, a vasúti, a vízi, és a légi szállítási útvonalakat modernizálják.

²⁶ Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció

Zalaegerszeg az E65-ös nemzetközi főútvonal és az Adria felé tartó nemzetközi vasútvonal találkozásának térségében fekszik, mely jó alapot jelent logisztikai szerepének erősítésére.



7. ábra: Az E65-ös nemzetközi főútvonal nyomvonala (forrás: Wikipédia)

Szombathely és Győr – a régió másik két megyeszékhelye - mind méretükben nagyobbak, mind gazdasági pozíciójukat tekintve erősebbek, mint Zalaegerszeg. A város regionális, illetve nemzetközi szerepe a jövőben a regionális repülőtérre fejlődött Balaton Airport nagyobb forgalma, az M9-es, Szombathelyet Szegeddel összekötő gyorsforgalmi út megépülése, illetve a logisztikai szerepkör bővítése következtében növekedhet.

Zala megye a többi magyarországi megyéhez képest kevésbé városias, a dombságra a kistelepülések magas aránya jellemző. A megye két megyei jogú városából Nagykanizsa közúti elérhetősége az M7-es autópálya megépülésének köszönhetően lényegesen jobb Zalaegerszegnél, ám közigazgatásilag, gazdaságilag, oktatásban Zalaegerszeg megyei szerepe a meghatározó, mely Vas megye déli területeire, elsősorban a Vasvári és kistérségre is kiterjed.

2.1.1.2 Természeti adottságok

Zalaegerszeg a Zalai-dombság három kistájának találkozásánál fekszik. A város délnyugati területei a felkúsznak a Göcseji dombokra, középső és északi területei a Felső-Zala völgyben fekszenek, keleti területei pedig a Kelet-zalai dombság Söjtöri hátának vonulatain húzódnak. A város szerkezetét, fejlődésének lehetőségeit és határait mind a múltban, mind a jelenben domborzati adottságai alapvetően meghatározzák.

A város térbeli fejlődésének lehetőségeit domborzata alapvetően meghatározza.

Zalaegerszeg a Zala folyó jobb partja menti sík terepen jött létre, majd fokozatosan terjeszkedett dél és nyugat felé, felkúszva az észak-déli irányú dombvonulatokra, ennek máig ható következményeivel. A településszerkezetet meghatározó természeti elemek között alapvető fontosságú a várost 11,2 km hosszan átszelő Zala folyó, mely választóvonalat



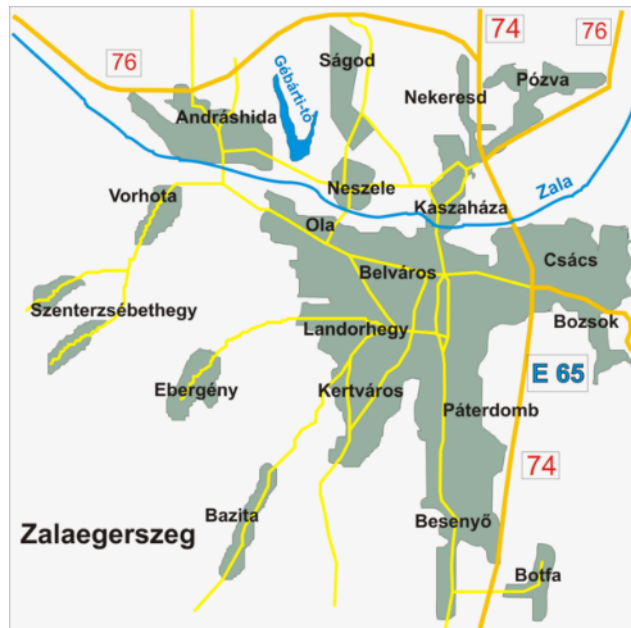
jelent a tőle északra fekvő fennsík és a tőle délre fekvő tagolt domborzatú területek között. A Zalába a várostól keletre a Válicka patak fut be, a nyugati oldalon pedig a Vizsla patak. A természeti elemek között megemlíthető még a Ságod mellett található 31 ha-os Gébárti-tó, mely 1979-ben két patak felduzzasztásával jött létre. A városszerkezetet és a beépítés lehetőségeit nagyban meghatározzák az észak-déli irányú dombvonulatok. Ezek nyugaton a Gógánhegy, az Öreghegy és az Egerszeghegy, délen a Jánkahegy, a Lukahegy és a Gévahegy, keleten a Henye-, a Kisfaludi- és a Csácsi dombláncolat.

Zalaegerszegen a zöldfelületek aránya nagy, a legfontosabbak a 83 ha-os parkerdő, a Dózsa-, a Béke-liget, a Vizsla park és a Május 1. liget. Ezeken felül megemlíthető még a Gébárti-tó környéki közpark és a volt laktanya területének erdős részei. A parkok mellett a városlakók egyik legkedveltebb kirándulóhelye az Alsóerdő, mely a Válickától nyugatra, a város déli peremén fekszik.

A zöldfelületek nagy aránya mellett a település természeti értékekben is gazdag. A Zala-völgy kiemelt jelentőségű természet-megőrzési terület és jelentős része NATURA 2000 védettséget is élvez.

2.1.1.3 Épített környezet, a településszerkezet és konfliktusai

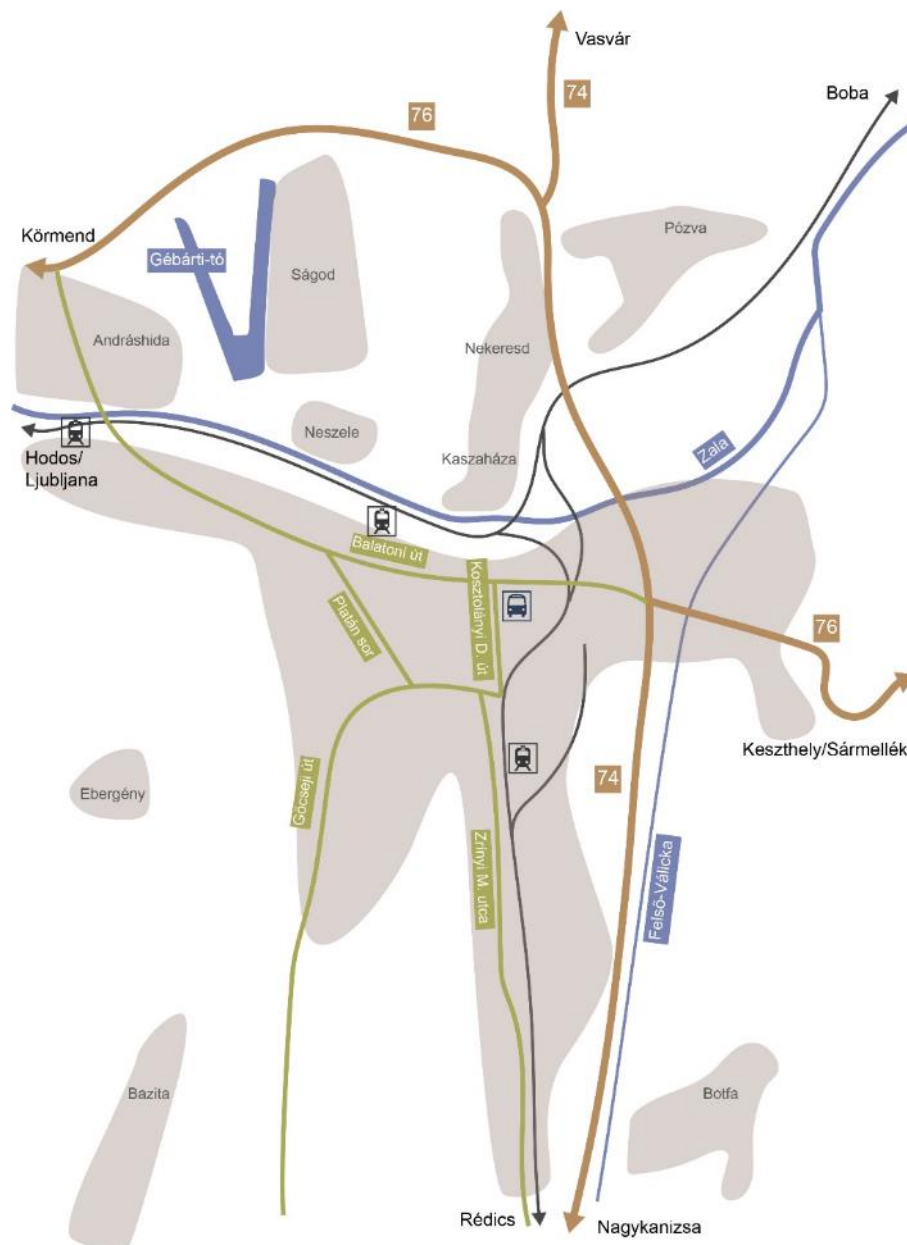
Zalaegerszeg a Zala folyó jobb partján lévő sík területen alakult ki. A várost 1887-ben egyesítették a szomszédos Ola faluval, az egyesített település ezután tovább növekedve felkúszott a déli dombhátakra, a Zala folyó által jelölt határt északon azonban nem lépte át. Ola után az 1900-as évek folyamán a következő szomszédos településeket is a városhoz csatolták; Andrásbuda, Vorhota, Szenterszéthegy, Ebergény, Bazita, Zalabesnyő, Botfa, Csácsbozsok, Pózva, Nekeresd, Kaszaháza, Neszele és Ságod, melyek közül azonban csak négy településsel, Kaszaházával, Csácsbozsokkal, Zalabesnyővel és Vorhotával nőtt össze Zalaegerszeg. A városhoz csatolt települések ma többnyire alvóvárosként funkcionálnak.



8. ábra: Zalaegerszeg városrészei (forrás: Wikipédia)

A régi és új városmagot elválasztó Rákóczi Ferenc utca forgalomterhelése jelentős problémát jelent a városközpontban.

A város úthálózata a 726-os út, a Platán sor, a Göcseji út és a vasútvonal által határolt városközponti területen szabályos, raszteres rendszerű, míg azonkívül jellemzően szabálytalan, a domborzati viszonyokhoz illeszkedő. A város keleten és északon megépült elkerülő útja jelentősen csökkentette a belvároson átmenő forgalmat, ám a városközpontot keresztülszelő, Balatoni út/Rákóczi Ferenc utca forgalma ma is jelentős terhelést jelent a városmagban.



9. ábra: Zalaegerszeg településszerkezete

Zalaegerszegen hagyományos kisvárosias zárt sorú beépítés csak a település központi területén a Széchenyi tér, illetve a Piac tér környékén található, a városra a földszintes családi házas és a lakótelepes beépítés keveréke jellemző. **A két legnagyobb lakótelep, a Landorhegyi és a Kertvárosi lakótelep az 1970-es években épült, ma ebben a két városrészben él a település lakosságának több mint 40%-a, körülbelül 25 000 fő.**

A városban négy jelentősebb, egybefüggő gazdasági terület van:

- A **keleti iparterület** a Balatoni úttól délre, a központi várostest és Csács városrész között helyezkedik el. A 74-es és a 76-os utak találkozásából származó előnyökre építkezve **a város legfontosabb kereskedelmi körzete jött létre.**

- A Zrínyi Miklós út mentén elhelyezkedő **déli iparterület** a vasútállomás adta lehetőségeket kihasználva jött létre. Területén található többek között Zalaegerszeg jelenlegi legnagyobb foglalkoztatójának, a Flextronics Kft-nek valamint a MOL-nak a telephelye.
- Az ipari vágánnyal szintén rendelkező **nyugati iparterület** a központi várostest és Vorhota városrész között, a 762-es út, illetve a Teskándi út mentén alakult ki.
- Az **északi ipari park** Ságod városrésztől keletre, a 74-es út mentén két oldalt került kijelölésre. A területen már megtelepedett néhány vállalkozás és 2010-ben megépült egy inkubátorház is, azonban a park még jelentős, a jövőben jól kihasználható kapacitásokkal rendelkezik.

A fent említett négy ipari terület mellett a Göcsej út mentén, a Vizsla patak völgyében található még egy kisebb iparterület, ahol a GE Hungary Zrt, a város második legnagyobb foglalkoztatójának telephelye található.

Zalaegerszeg dél felé történő növekedésének a déli dombvonulat szab határt. A dombokon korábban zártkerti területek voltak, majd fokozatosan jelentek meg az állandó lakhelyül szolgáló házak, a sűrűbb városi környezetből kitelepülni vágyók otthonai. A terület infrastruktúrája és úthálózata azonban jelenleg nem megfelelő a lakóterületté váláshoz, s ez jelentős problémákat szül.

A településszerkezet legfontosabb közlekedési vonatkozású konfliktusai a következők:

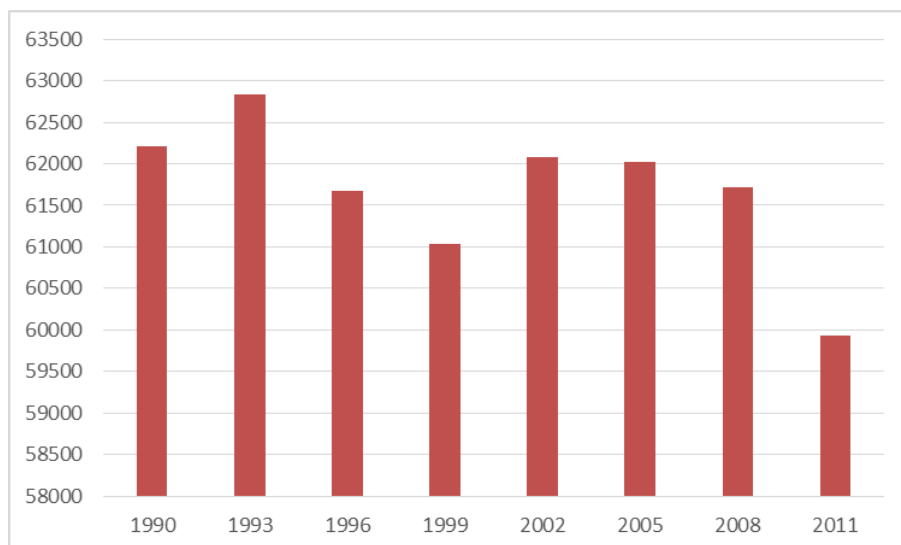
- a nagy forgalmú Balatoni út, mely kettévágja a városmagot;
- a Göcseji út és a Kertváros kapcsolatát szolgáló utak hiánya;
- Páterdomb városrész nyugati (a vasutat keresztező) kapcsolatainak hiánya;
- zártkerti területek lakóterületté válása megfelelő úthálózat és tömegközlekedés nélkül.

2.1.2 A VÁROS JÖVŐJÉT MEGHATÁROZÓ TÁRSADALMI FOLYAMATOK

A népesség száma Zalaegerszegen, illetve egész Zala megyében az országos trendekhez hasonlóan folyamatosan csökken. A megye lakosszáma 2000-ben 300 496 fő volt, 2013-ban 279 623 fő, tehát az ezredforduló és 2013 között a Zala megye népességének majdnem 7%-át veszítette el. A csökkenés mértéke közel duplája az országosnak. A megyében tíz város található, melyek közül az említett időszakban csupán kettő, Hévíz és Zalakaros népessége gyarapodott, a másik nyolc város lakosszáma átlagosan 10%-kal csökkent.

Zalaegerszeg népessége 1990-ben 62.212 fő, az ezredfordulón 60.422 fő, 2014-ben pedig 59 275 fő volt. A város népességszáma nem monoton módon, de folyamatosan csökken. 1990 óta lakosságának körülbelül 5%-át veszítette el. Összességében elmondható, hogy Zalaegerszeg

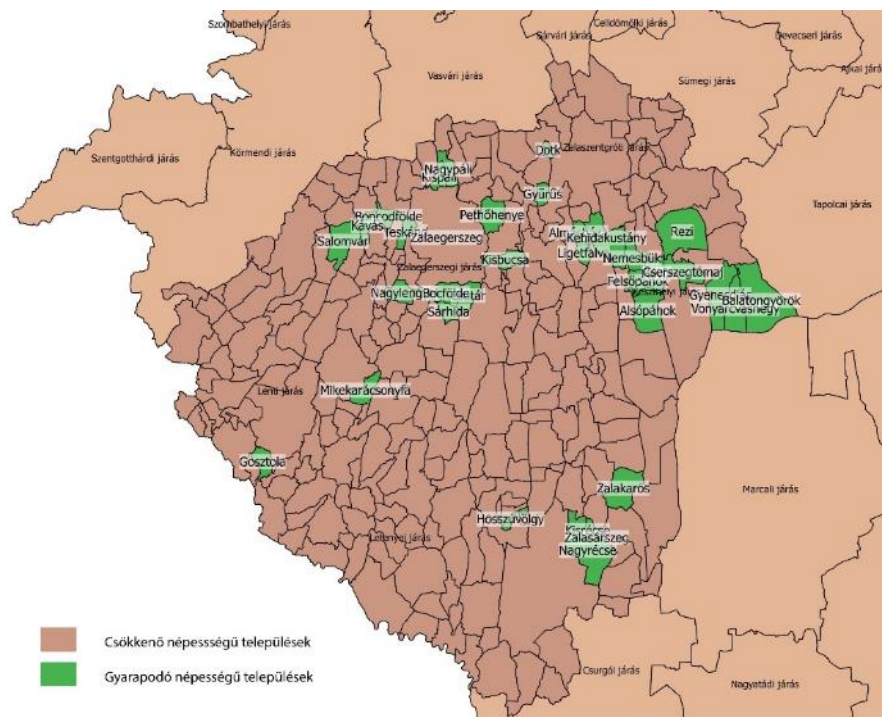
népességfogyásának üteme az országosnál gyorsabb, de a megyei átlagnál és a megyei városok fogyási üteménél lassabb.



10. ábra: A város lakosságának alakulása (adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal – Helységnévtár)

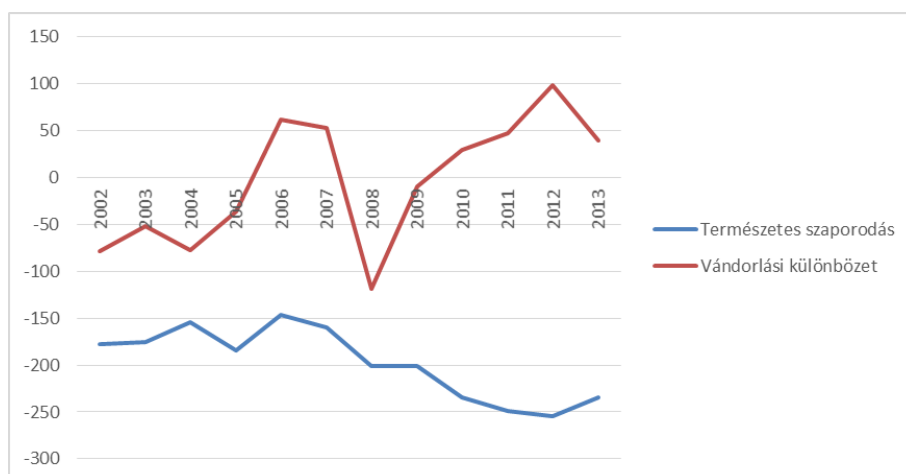
A környező falvak elmúlt években történt népességnövekedése Zalaegerszeg gazdasági vonzerejét bizonyítja.

Zala megye falvaira szintén a népességcsökkenés jellemző, a megye 249 községéből 2000 és 2013 között csupán 31-nek gyarapodott a lakossága. A gyarapodó falvak egyik csoportja Hévíz környékén, illetve a Balaton-part mentén található, a másik csoport a megyeszékhely, Zalaegerszeg környékén. A város környéki falvak növekvő lélekszáma arra enged következtetni, hogy Zalaegerszeg gazdasági szerepe és súlya a népességvesztés ellenére nem csökkent. A városból a környező falvakba kiköltözők, illetve a máshonnan beköltözők jelentős része feltételezhetően naponta ingázik Zalaegerszegre.



11. ábra: Gyarapodó népességű települések Zala megyében 2000 és 2013 között
(adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal – Tájékoztató adatbázis)

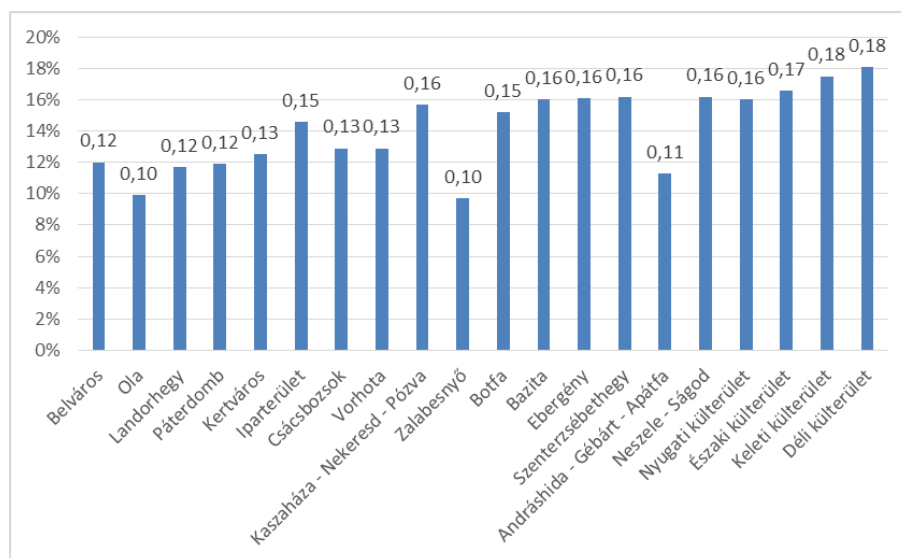
A városra az elmúlt bő tíz évben a természetes fogyás volt jellemző, tehát a születések száma egyetlen évben sem múlta felül a halálozások számát. Az elvándorlások és odavándorlások számának alakulása már vegyesebb képet mutat. Míg a 2000-es években többnyire az elvándorlás jellemezte a várost, 2009 óta a bevándorlások száma minden évben meghaladta az elvándorlások számát. Az említett években Zalaegerszeggel ellentétben a megye második legnagyobb városát, a 48 000 fős Nagykanizsát a folyamatos és jelentős mértékű elvándorlás jellemezte.



12. ábra: A természetes fogyás, az odavándorlások és elvándorlások különbségének alakulása Zalaegerszegen (adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal – Tájékoztató adatbázis)

Az országos tendenciákhoz hasonlóan jellemző az elöregedés

A város népességére az országos tendenciákhoz hasonlóan az elöregedés jellemző. Zalaegerszegen a 0-14 év közöttiek aránya a teljes népességből 13,6%, ami jóval alacsonyabb, mint az országos átlag (16%). A városrészek közül a magas gyerekszám a külterületek mellett Kaszaháza – Nekeresd – Pózva, Botfa, Bazita, Ebergény és Szentertszébethegy városrészekre, míg a különösen alacsony gyerekszám Ola, Zalabesnyő és Andrásida – Gébárt – Apátfa városrészekre jellemző. A város legnagyobb népességű városrészeire, a Belvárosra, Landorhegyre és Kertvárosra szintén a gyermekek viszonylag kis aránya jellemző. A városhoz tartozó, de azzal területileg nem összeépült településrészek magasabb gyerekszáma, valamint a környező falvak emelkedő lakosszáma egy városhatáron belüli belső szuburbanizációs, illetve egy szuburbanizációs folyamatra engednek következtetni.



13. ábra: A 0-14 évesek aránya a városrész népességében (%) (adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal – Tájékoztató adatbázis)

Zalaegerszeg iskolázottsági mutatói jobbak az országos és a megyei átlagnál, valamint a megye másik nagy városának, Nagykanizsának az eredményeinél is. A mutatók azonban alatta maradnak a szomszédos megyeszékhely, Szombathely mutatóinak. Zalaegerszegen az egyetemi, főiskolai oklevéllel rendelkezők aránya a 25 év fölötti népesség körében 22,4%, míg Szombathelyen 23,6%, Nagykanizsán pedig 16,7%. A viszonylag magas iskolai végzettséggel összefüggésben a város munkanélküliségi rátája is alatta marad a megyei és az országos átlagnak.

2.1.3 GAZDASÁGI FOLYAMATOK

A Nyugat-dunántúli régió az ország egyik legerősebb gazdaságú területe. A régió három megyéje közül Zala megye gazdaságilag gyengébb, mint a Budapest – Bécs tengelyhez jobban kapcsolódó másik két megye, Vas és Győr-Moson-Sopron megye. Zalaegerszeget helyzete és gazdasági kapcsolatrendszerei jobban kötik az Alpok-Adria térséghez és a szomszédos Burgenland tartomány gazdaságához, mint a Bécs-Pozsony-Budapest által meghatározott gazdasági területhez. Az osztrák munkaerőpiac erős elszívó

**A hagyományos iparágak
térvesztése és a 2008-as válság
következményei után az elmúlt
években újra erősödik
Zalaegerszeg gazdasági szerepe.**

hatása Zalaegerszegen is érezhető. A 2008-as válság következtében a két térség közti különbségek tovább erősödtek, ami a jövőben is jelentős mennyiségű hazai munkavállaló ausztriai munkába állását eredményezheti. Az elszívó hatás különösen az ipari, a mechatronikai és az egészségügyi területeken jelentkezik. Az osztrák munkaerőpiac széleskörű kisugárzásával szemben a város környezetére kiható gazdasági szerepe csekély, a Zalaegerszeg és a környező települések közti gazdasági kapcsolatok nem alakultak ki megfelelően.

Az országban a főváros és a 19 megye rangsorában Zala megye a fajlagos GDP értéke alapján a 7. helyen állt 2011-ben. A megyét megelőzte a főváros, a régió másik két megyéje, Győr-Moson-Sopron és Vas megye, illetve Pest, Fejér és Komárom-Esztergom megye. A 2008-as válság azonban a megye gazdaságát nagyon érzékenyen érintette, míg 2005 előtt a megye teljesítménye az országos növekedéssel körülbelül azonos mértékben növekedett, a válság után a visszaesés jelentősebb volt, mint az országos gazdasági visszaesés mértéke. 2011 óta azonban újra növekszik a vállalkozások nettó árbevétele, ami pozitív gazdasági változásokat jelez.

A város gazdaságát a régió másik két megyeszékhelyével összevetve megállapítható, hogy azok gazdaságilag erősebbek Zalaegerszegnél. Győr mind gazdaságának súlyában, mind a kutatás-fejlesztés területén felmutatott eredményit tekintve egyértelműen előnyben van, a várost jelentősen lemaradva követi Szombathely, majd Zalaegerszeg.

A megye kistérségei közül az egy főre jutó GDP a Zalaegerszegi kistérségben a legnagyobb, a Nagykanizsai kistérségben pedig a második legnagyobb. Nem túl jó jel azonban, hogy 2005 és 2010 között a Zalaegerszegi kistérség GDP-je nagyon lassan növekedett (105%), szemben például a Letenyei kistérséggel, mely GDP-je a két év között 186%-os növekedést mutatott.

Mutató megnevezése	Zalaegerszeg	Győr	Szombathely
Beruházások nagysága (eFt/lakos, 2011)	2930	30 426	81 850
HVG TOP 500 vállalatok összesen (db, 2006-2011)	6	20	8
HVG TOP 500 vállalatok összes árbevétele éves átlagban (Mrd Ft, 2006-2011)	42,1	1841,3	266,6
Vállalkozói aktivitás (regisztrált vállalkozás/1000 fő, 2011)	170	171	168
1 lakosra jutó Szja alap (eFt/lakos, 2011)	886,9	960,9	915
1 lakosra jutó iparüzési adó (eFt/lakos, 2010)	63	123,8	64,5
K+F tevékenységgel foglalkozó vállalkozások száma (db, 2011)	5	24	11
K+F tevékenységgel foglalkozó vállalkozások száma 100 ezer lakosra (db/100 lakos, 2011)	8,08	18,24	13,86
Bankfiókok száma 100 ezer lakosra (db/100 lakos, 2012)	43,7	47,9	34

14. ábra: Összehasonlító gazdasági adatok a Nyugat-dunántúli régió megyeszékhelyeire, 2010-2011 (forrás: Integrált Településfejlesztési Stratégia, 2014)

A város gazdasági szerkezetére elsősorban a helyi kis- és középvállalkozások túlsúlya jellemző. Zalaegerszeg tradicionálisan jelentős iparágai, az élelmiszeripar, a bútorgyártás és a textilipar az ezredforduló után visszaszorultak. A nagyobb cégek helyett kis utódcégek jöttek létre, melyek a válság okozta bizonytalanságok után 2011 óta újra megerősödni látszanak. A

város iparában a gépgyártás (járműipar, mechatronika) valamint az elektronika a meghatározó. Az ipar összetételében emellett még a közúti áru fuvarozás jelentős, melynek az elmúlt években a felfutása figyelhető meg. A szállítmányozó cégek közül több a környező kistépülésekre települt ki az iparűzési adó fizetés elkerülése végett. Zalaegerszegen alapvetően magas a vállalkozói aktivitás, nagy mikro- és a kisvállalkozások száma. A turizmus-, vendéglátás területén az elmúlt években megfigyelhető a minőségi helyek fogyatkozása, ami a kereskedelem városhatárhoz való kitepülésével együtt a városközpont funkcióvesztésének veszélyét hordozza magában.

A városban két jelentősebb multinacionális cég található, a Flextronics és a GE Hungary. Az elmúlt években zajló létszámleépítések ellenére a két cég még mindig Zalaegerszeg két legnagyobb adófizetője. A Flextronics körülbelül 1500 főt, a GE Hungary körülbelül 400 főt foglalkoztat. Megemlítendő még a városban a MOL és az OTP jelenléte. A MOL a zalai olajra települt, azonban a kitermelés volumene ma már alacsony, így a vállalat egyéb tevékenységeket is végez. Az OTP helyi bázisát a város pénzügyi képzésére alapozva erősítette meg. A nagyobb vállalkozások között megemlítendő még a Ganzeg Gép- és Acélszerkezetgyártó Kft, a bútorgyártással foglalkozó Forest Hungary Kft, valamint az elektronikai profilú Schneider Electric Zrt.

Az elmúlt években a gazdaságon belül az ipar részarányának csökkenése eredményeként üres ipari csarnokok és telephelyek jöttek létre. A barnamezős területek mellett jelentős zöldmezős ipari kapacitása is van a városnak, elsősorban az északi ipari park területén.

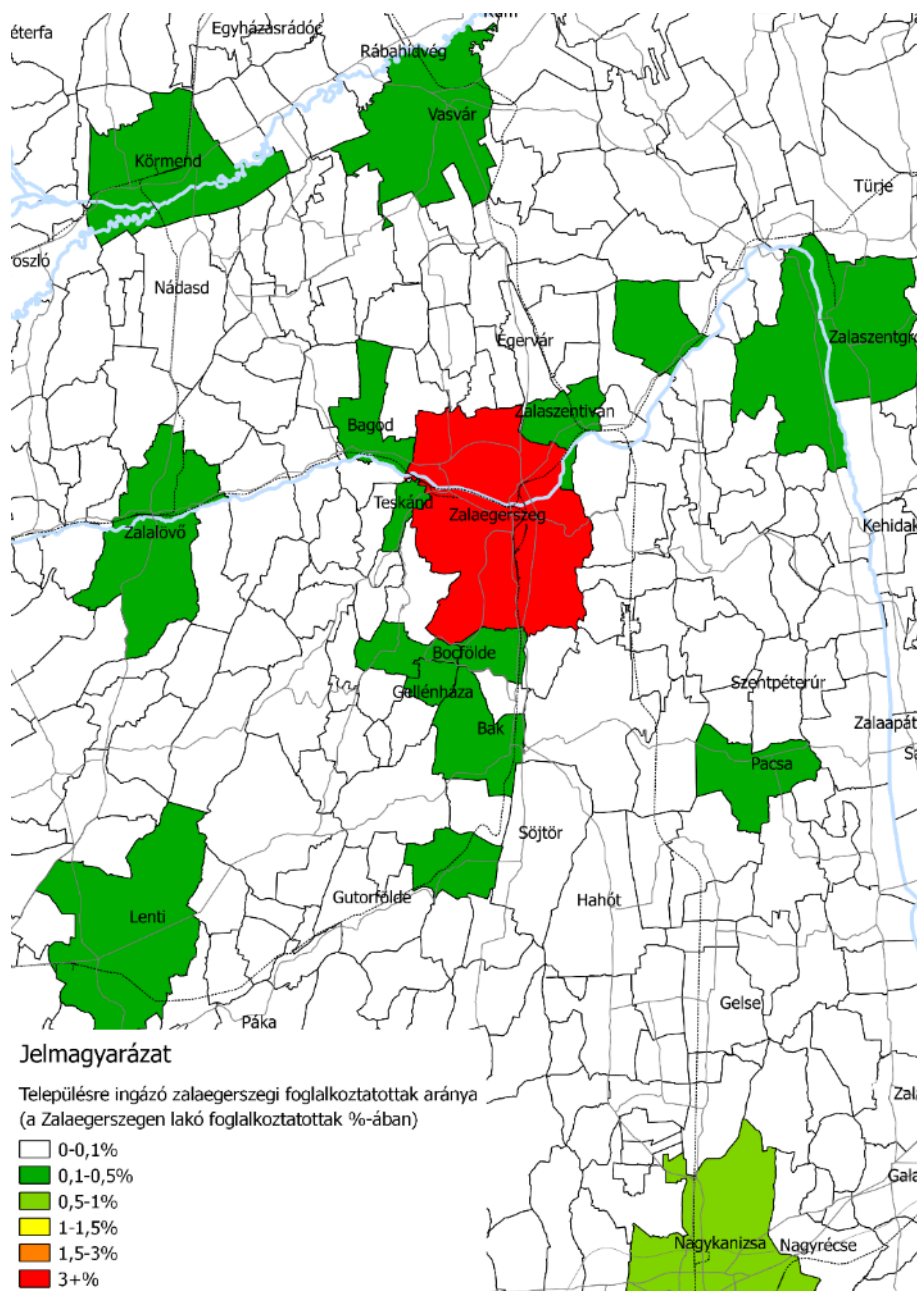
A lakosság munkanélküliségi rátája az elmúlt években növekedett. A 2000-es évek elején a munkanélküliségi ráta 2-3% volt, a válság előtt 5-6%, a válság után pedig 8-10%. Az ipar visszaszorulása mellett a munkanélküliség növekedésének oka, hogy a város gazdasága egyre inkább egy magasabb hozzáadott értékű gazdaság felé tolódott el. Ennek erősítése és a kutatás-fejlesztés területén mozgó vállalkozások részarányának növelése érdekében a város 2010-ben létrehozott egy 22 műhellyel és 5 irodával működő inkubátorházat az északi ipari területen.

2.1.4 ZALAEGRSZEG VONZÁSKÖRZETÉNEK LEHATÁROLÁSA

Zalaegerszeg saját vonzaskörzettel rendelkező térségi központ, ami a közlekedési igényeket (munkába és iskolába járás, városi szolgáltatások elérése) is meghatározza.

2.1.4.1 Zalaegerszegről történő eljárás

A 2011-es népszámlálás adatai alapján a Zalaegerszegen lakó foglalkoztatottak mintegy csaknem 90%-a a városban dolgozik. Kiemelkedő eljárási célpontok nincsenek: Nagykanizsára, Teskándra és Szombathelyre is csak 0,5% körüli arányban ingáznak a Zalaegerszegiek.

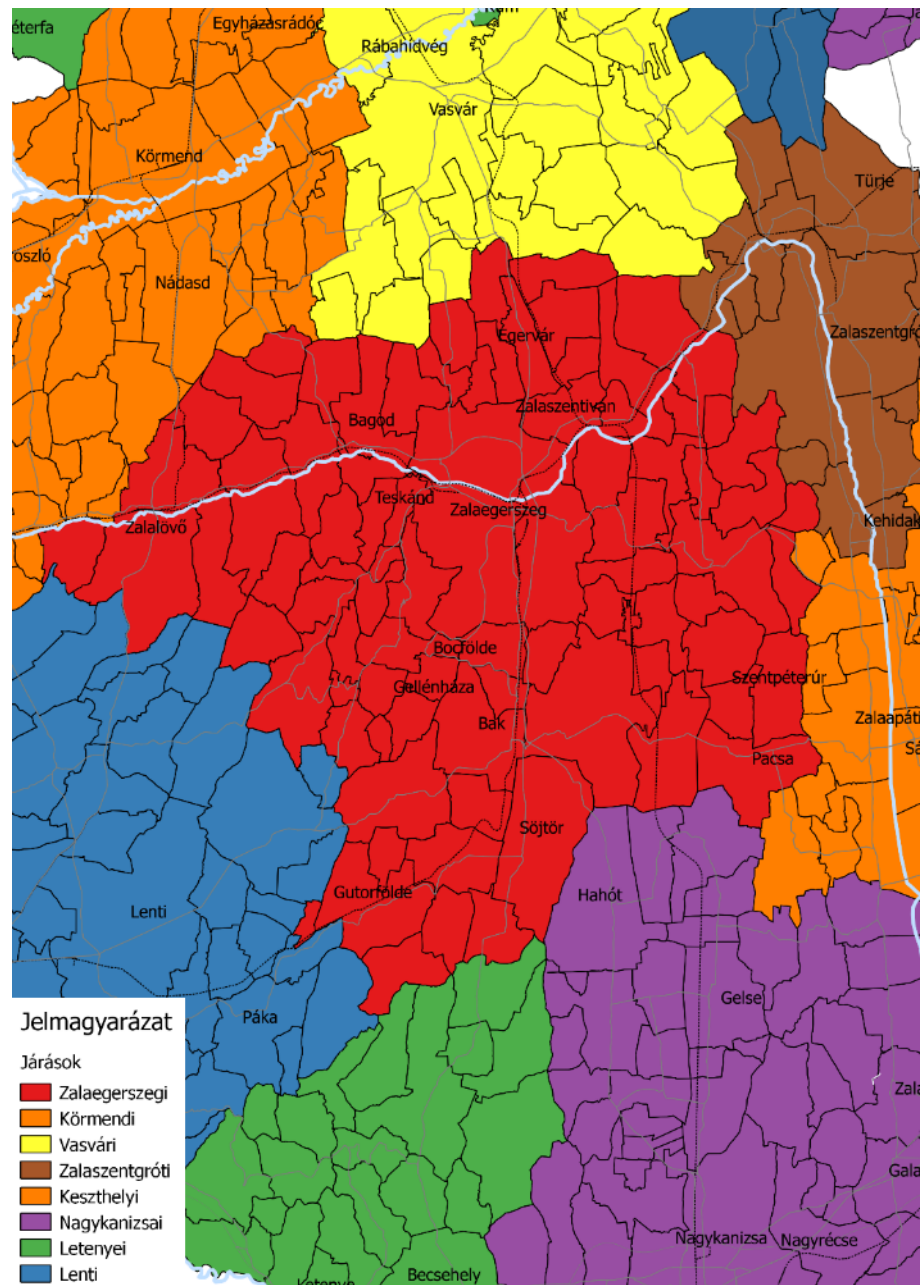


15. ábra: Településre ingázó zalaegerszegi foglalkoztatottak aránya
(a Zalaegerszegen lakó foglalkoztatottak %-ában)

Az iskolába járás terén hasonlóak a mintázatok, de az arányok mások, még erősebb a területi koncentráció. **A Zalaegerszegen lakó közoktatásban résztvevők (általános és középiskolások) 98%-a helyben tanul;** a napi ingázás Teskánd, Keszthely, Nagykanizsa, Szombathely felé is minimális (0,1-0,3%).

2.1.4.2 Közigazgatási szerepkör

Zalaegerszeg közigazgatási szerepkörét meghatározza, hogy megye- és járási székhely. A Zalaegerszegi járás 84 települést foglal magába.

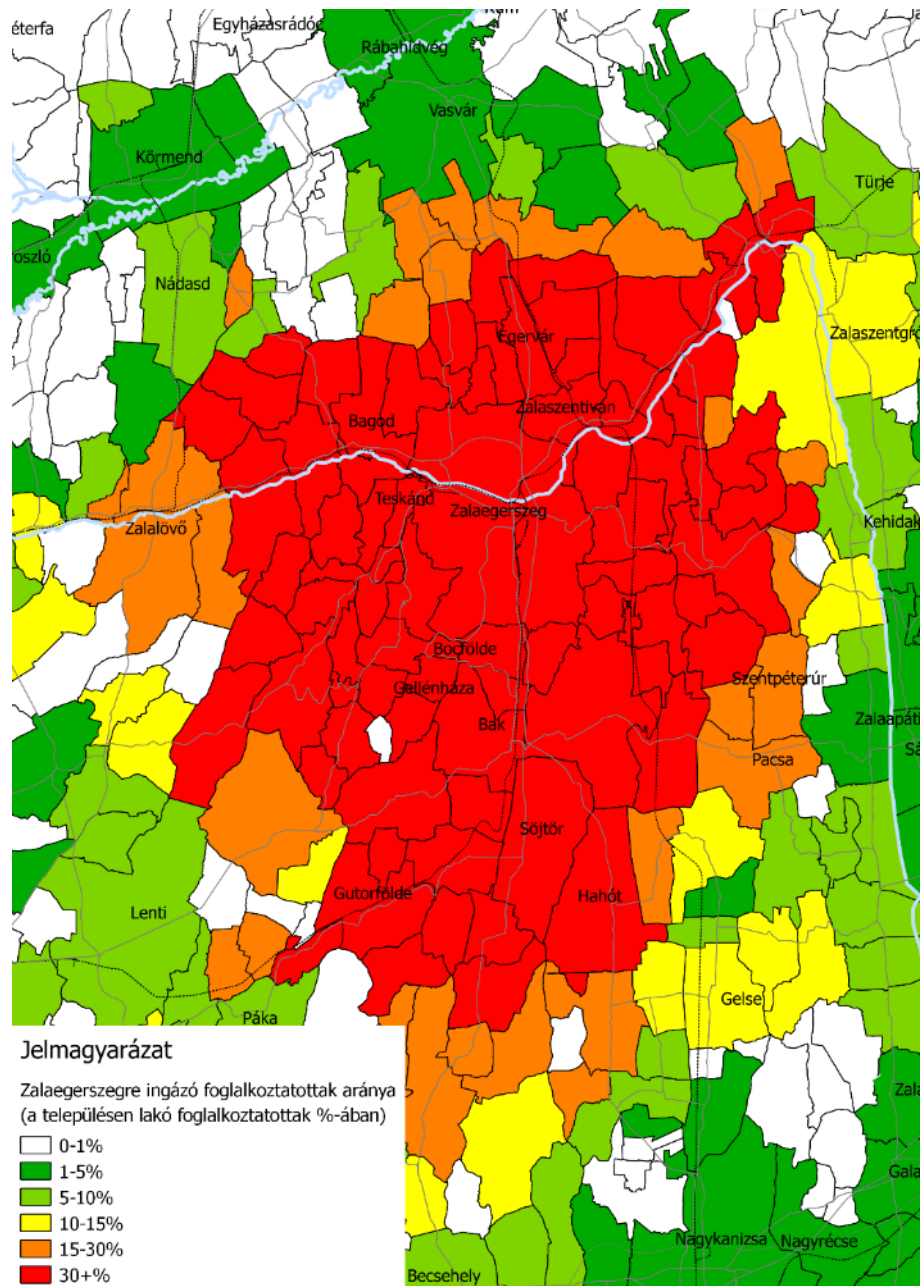


16. ábra: Járások Zalaegerszeg térségében

2.1.4.3 Foglalkoztatási szerepkör

Zalaegerszeg nem csak közigazgatási, de **jelentős foglalkoztatási központ is: egy jól lehatárolható körben nagyon erős (30% feletti), illetve erős (10-15% feletti) a foglalkoztatottak körében a naponta Zalaegerszегre ingázók aránya.**

Abszolút értékben az látható, hogy a kb. 27 000 zalaegerszegi foglalkoztatott közül mintegy 3000-en járnak el, és 24 000-en dolgoznak helyben; ők a 14 600 bejáróval együtt adják ki a kb. 38 600 Zalaegerszegen foglalkoztatottat.

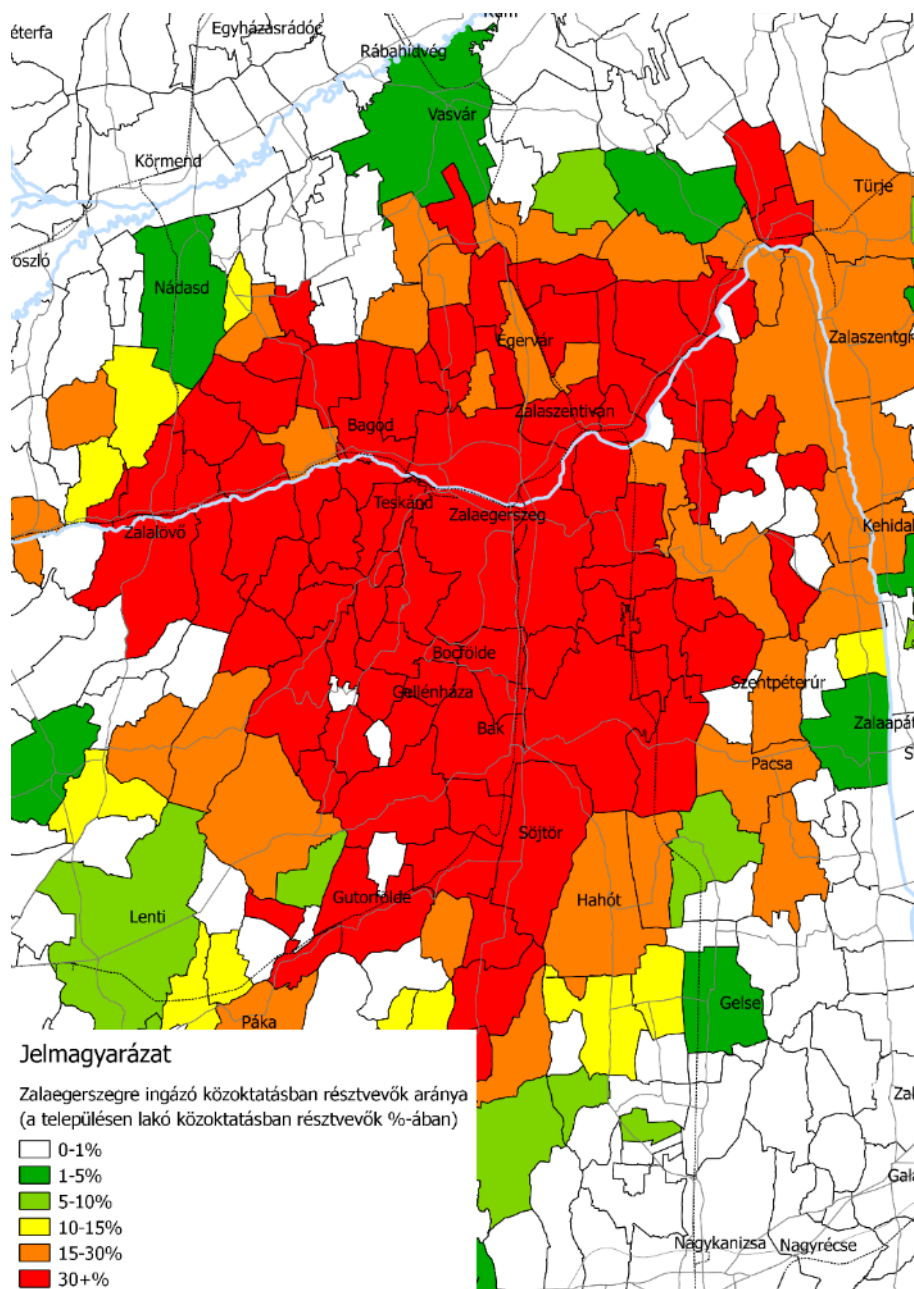


**17. ábra: Zalaegerszегre ingázó foglalkoztatottak aránya
(a településen lakó foglalkoztatottak %-ában)**

2.1.4.4 Oktatási szerepkör

A város **oktatási vonzáskörzete még kiterjedtebb és erősebb.**

Abszolút értékben az látható, hogy a kb. 7340 zalaegerszegi iskolás közül mintegy 140-en járnak el, és 7200-an tanulnak helyben; ők a 3400 bejáróval együtt adják ki a kb. 10 600 Zalaegerszegen tanuló iskolást.



18. ábra: Zalaegerszetre ingázó közoktatásban résztvevők aránya (a településen lakó közoktatásban résztvevők %-ában)

2.1.4.5 Zalaegerszeg vonzáskörzetének lehatárolása

A fentiek alapján lehatároltuk Zalaegerszeg vonzáskörzetét a közlekedési vizsgálatok céljából. **Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város vonzáskörzetébe azok a települések számítanak bele, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a a városba ingázik.**²⁷ Zalaegerszeg esetében ez a következőket foglalná magában (a foglalkoztatási térképen piros és narancssárga színnel jelölve):

- 30+%-: Sárhida, Csatár, Nagypáli, Pálfiszeg, Pethőhenye, Alsónemesapáti, Zalaszentiván, Bocföldre, Nemesapáti, Babosdöbréte, Zalaboldogfa, Hottó, Dobronhegy, Vasboldogasszony, Alibánfa, Böde, Nagykutas, Zalaszentlőrinc, Kispáli, Lakhegy, Kemendollár, Kiskutas, Teskánd, Nemeshetés, Milejszeg, Németfalu, Szentkozmadombja, Vöckönd, Csonkahegyhát, Orbányosfa, Kisbucsa, Bak, Egervár, Zalaistvánd, Padár, Pusztaszentlászló, Zalaszentgyörgy, Gombosszeg, Boncodföldre, Pókaszepetk, Almásháza, Becsvölgye, Söjtör, Gellénháza, Petrikeresztúr, Pakod, Búcsúszentlászló, Nemesszentandrás, Nagypapornak, Kávás, Bagod, Lickóvadamos, Nagylengyel, Misefa, Hagyárosbörönd, Gősfá, Salomvár, Zalacséb, Szentpéterföldre, Vaspör, Kustánszeg, Pölöske, Pusztamagyaród, Baktúttós, Zalaháshágy, Nemessándorháza, Zalatárnok, Szilvágy, Zalaszentmihály, Barlahida, Batyk, Nemesrádó, Zalabér, Ozmánbük, Hahót, Tófej, Pusztaderics, Bezeréd, Ormándlak, Gutorföldre, Ortaháza (81 település)
- 15+%-: Szentlisló, Andrásfa, Keménfa, Zalavég, Bucsuta, Tilaj, Győrvár, Zalalövő, Pacsa, Nova, Gyűrűs, Pötréte, Petőmihályfa, Szentpéterúr, Nagytilaj, Bocska, Bánokszentgyörgy, Kallósd, Felsőjánosfa, Hegyhátszentpéter, Csömödér, Zalaigrice, Zalaszentbalázs, Telekes, Várföldre, Hegyhátsál, Kíssziget (27 település)

Ez a kör nagyrészt átfed a Zalaegerszegi járással (84 települését 3 kivétellel magában foglalja), emellett a szomszédos járások közelebbi településeit is tartalmazza.

A vonzáskörzet területi kompaktsága érdekében a vonzáskörzetnek a fentiek közül nem képezi részét Hegyhátsál (1 település), részét képezi viszont Iborfia (1 település).

A Zalaegerszegi járás kimaradó településeit hozzávéve:

- Csertalajos, Csöde (2 település)

összesen 111 település alkotja a vonzáskörzetet (Zalaegerszeget beleértve).

²⁷ Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.

2.2 KÖZLEKEDÉS

2.2.1 ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSJELLEMZŐK

A Zalaegerszegen és vonzáskörzetében élők közlekedési szokásjellemzőire, utazási szokásaira és a módválasztást befolyásoló tényezőkre vonatkozó információk elsődleges alapja a 2015-ben Zalaegerszeg MJV Önkormányzata megbízásából elvégzett (kb. 2000 zalaegerszegi és 1000 környékbeli háztartásra kiterjedő, rendre 8 ill. 6%-os mintanagyságú) háztartásfelvétel.²⁸

2.2.1.1 Helyváltoztatási igények

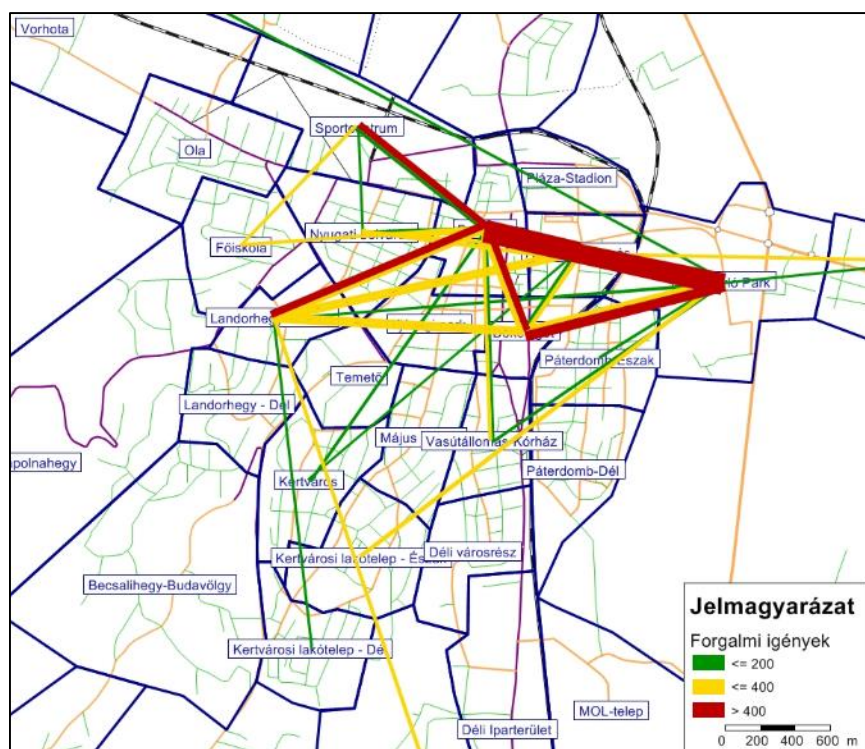
A háztartásfelvétel eredményei alapján a Zalaegerszegen és vonzáskörzetében élők átlagos napi utazásszáma 2,69 (Zalaegerszegen 2,82, vonzáskörzetében 2,53). Ezen belül a Zalaegerszeget érintő utazások átlagos napi száma rendre 2,79, ill. 1,05.

A 2011-es népszámlálás adatai szerint **a Zalaegerszegre naponta ingázó foglalkoztatottak száma kb. 14 600 fő, a közoktatásban tanulóké kb. 3400 fő**; az eljárók száma ennél jóval alacsonyabb, mintegy 3000, illetve 140 fő körüli.

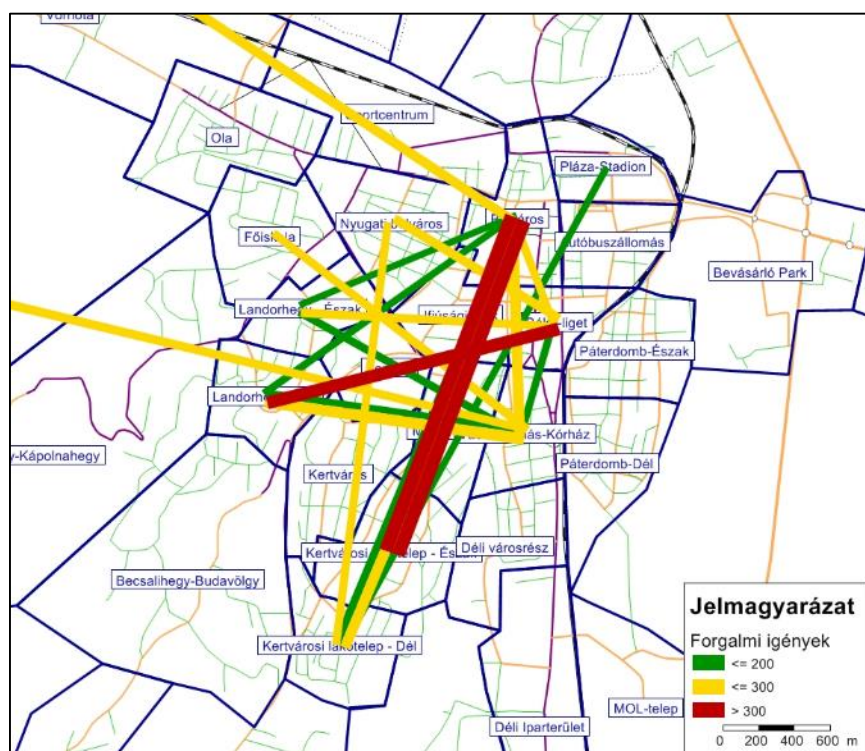
A helyváltoztatási igények területi leképeződése a háztartásfelvételből és a kikérdezésekből nyerhető ki. Ezek alapján a személygépkocsival, illetve helyi autóbusszal megtett utazások körzetek közötti relációit az alábbi – a 2015-ben Zalaegerszeg MJV Önkormányzata megbízásából készített forgalmi modellből²⁹ származó – ábrák szemléltetik.

²⁸ „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019), „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0016) – **Forgalomfelvételek**. FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT Konzorcium, 2015. január. 80-102. old.

²⁹ „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019), „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0016) – **Forgalmi modell**. FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT Konzorcium, 2015. január.



20. ábra: A személygépkocsi-közlekedés jelentősebb célforgalmi relációi Zalaegerszegen belül³⁰



21. ábra: A helyi autóbusz-közlekedés jelentősebb célforgalmi relációi Zalaegerszegen belül³¹

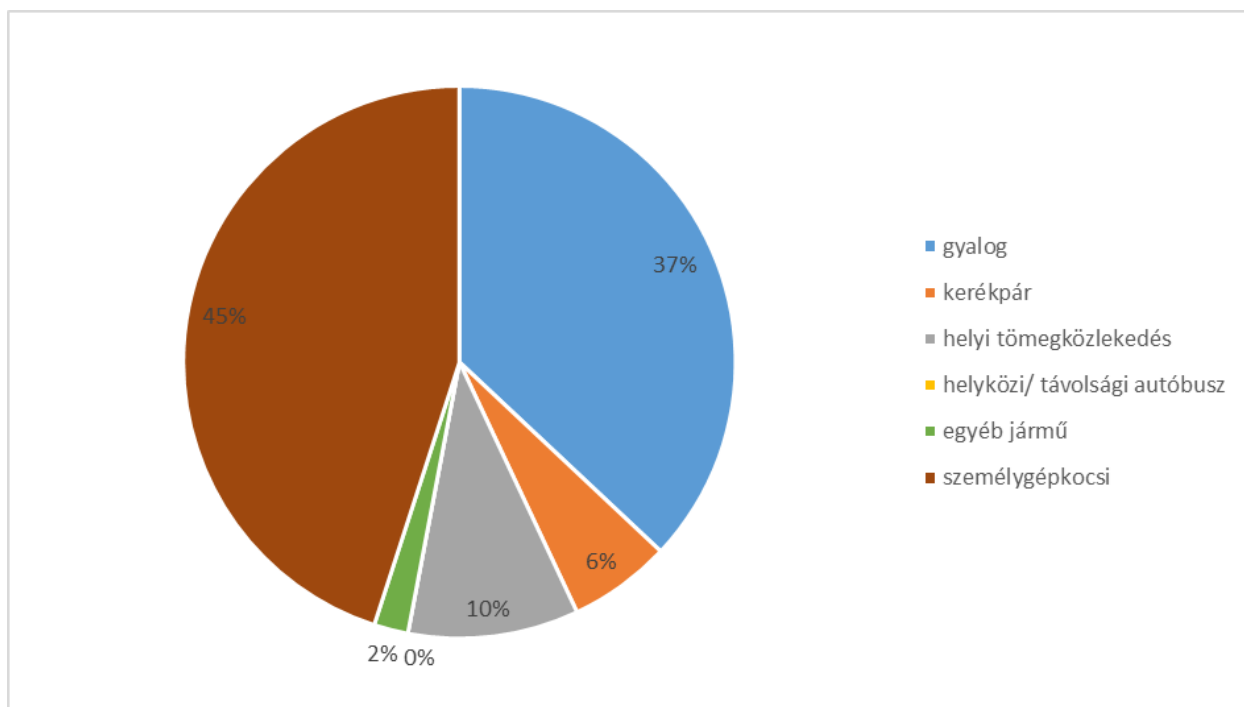
³⁰ Forgalmi modell, 45-47. old.

³¹ Forgalmi modell, 45-47. old.

2.2.1.2 Módválasztás

A módválasztásban a személygépkocsi és a gyaloglás dominál

A Zalaegerszegen belüli utazások közlekedési módok szerinti megoszlását (modal split) az alábbi ábra mutatja. Ez alapján az utazások 45%-a történik személygépkocsival, de a rövid távolságoknak köszönhetően 37% a gyalog megtett utak aránya is. A helyi autóbust az utazások 10%-ához, a kerékpárt 6%-ához választják a városon belül (ugyanakkor ebben az is szerepet játszik, hogy a felmérés télen készült; az év többi részében ez az arány értelemszerűen magasabb).

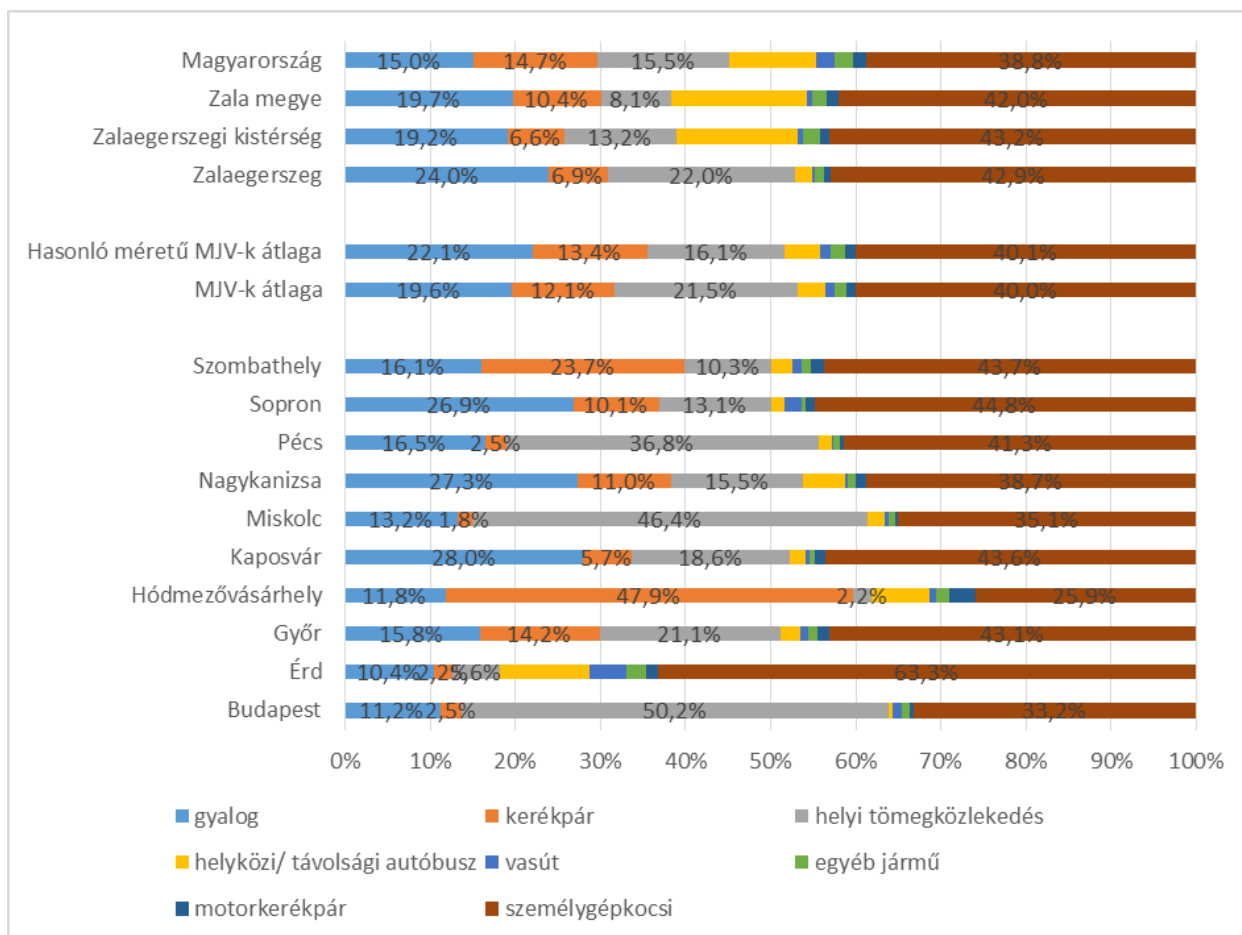


22. ábra: Napi utazások megoszlása közlekedési módonként (Zalaegerszegen belüli utazások esetén)³²

A hasonló méretű MJV-khez képest kevesebben kerékpároznak, és többen utaznak a helyi buszokkal

A foglalkoztatottak munkahelyre közlekedés módja szerinti eloszlását mutató (2011-es népszámlálási adatokon alapuló) ábrán látható, hogy ebben a szegmensben alacsonyabb a gyaloglás, ugyanakkor magasabb a helyi közösségi közlekedés részaránya. A többi megyei jogú város átlagához viszonyítva nincsenek jelentős eltérések, csak a gyaloglás részaránya magasabb és a kerékpározásé alacsonyabb jelentős mértékben. A hasonló méretű (80 000 fő alatti lakosságú) megyei jogú városok átlagához képest a kerékpározás alacsonyabb és a helyi tömegközlekedés magasabb aránya emelkedik ki.

³² Forgalomfelvételek, 88. old.



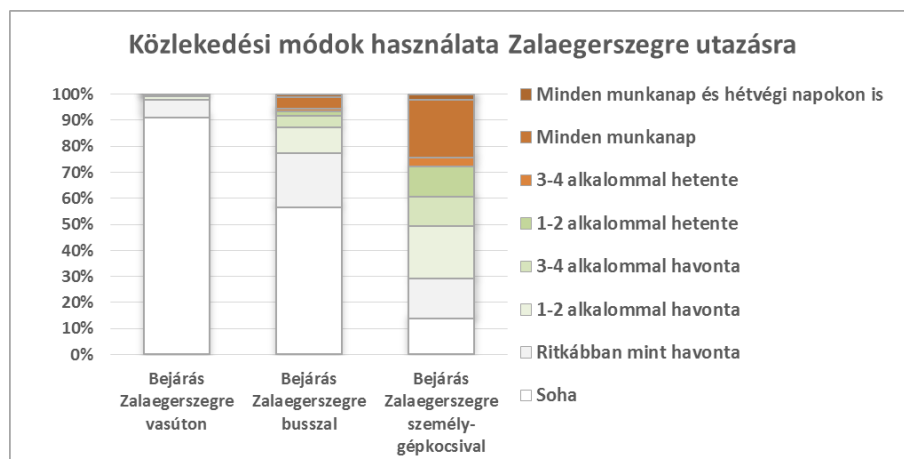
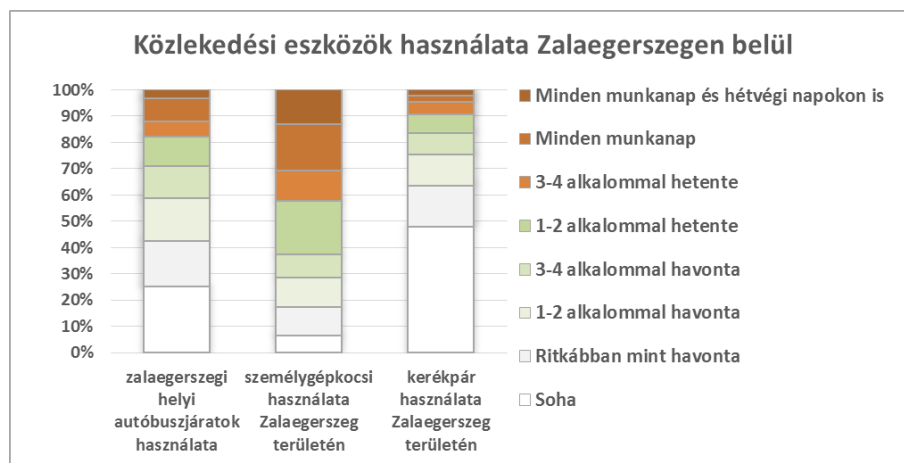
23. ábra: Foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja szerint (gyalog, ill. egyféle járművel közlekedők)³³

A háztartásfelvétel kérdései kiterjedtek az egyes közlekedési módok használatának gyakoriságára is. Az eredményekből látható, hogy városon belül a zalaegerszegiek 40%-a használ napi rendszerességgel személygépkocsit (vezetőként vagy utasként), míg kb. hatoduk csak havonta 1-2 alkalommal vagy ritkábban. A helyi közösségi közlekedést napi szinten a lakosság hatoda használja, negyede soha. A napi szinten kerékpározók aránya 10% körüli, míg a soha nem kerékpározók aránya csaknem a lakosság fele.

A vonzaskörzetben lakók több mint negyede napi szinten ingázik a városba személygépkocsival, míg 10% alatti arányban használják napi szinten a közösségi közlekedést (ezen belül 1% alatti arányban a vasutat) bejárásra. A vasutat mintegy 90%-uk, az autóbuszt több mint felük soha nem veszi igénybe a Zalaegerszегre utazáshoz.

A vasút szerepe gyenge az elővárosi forgalomban

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

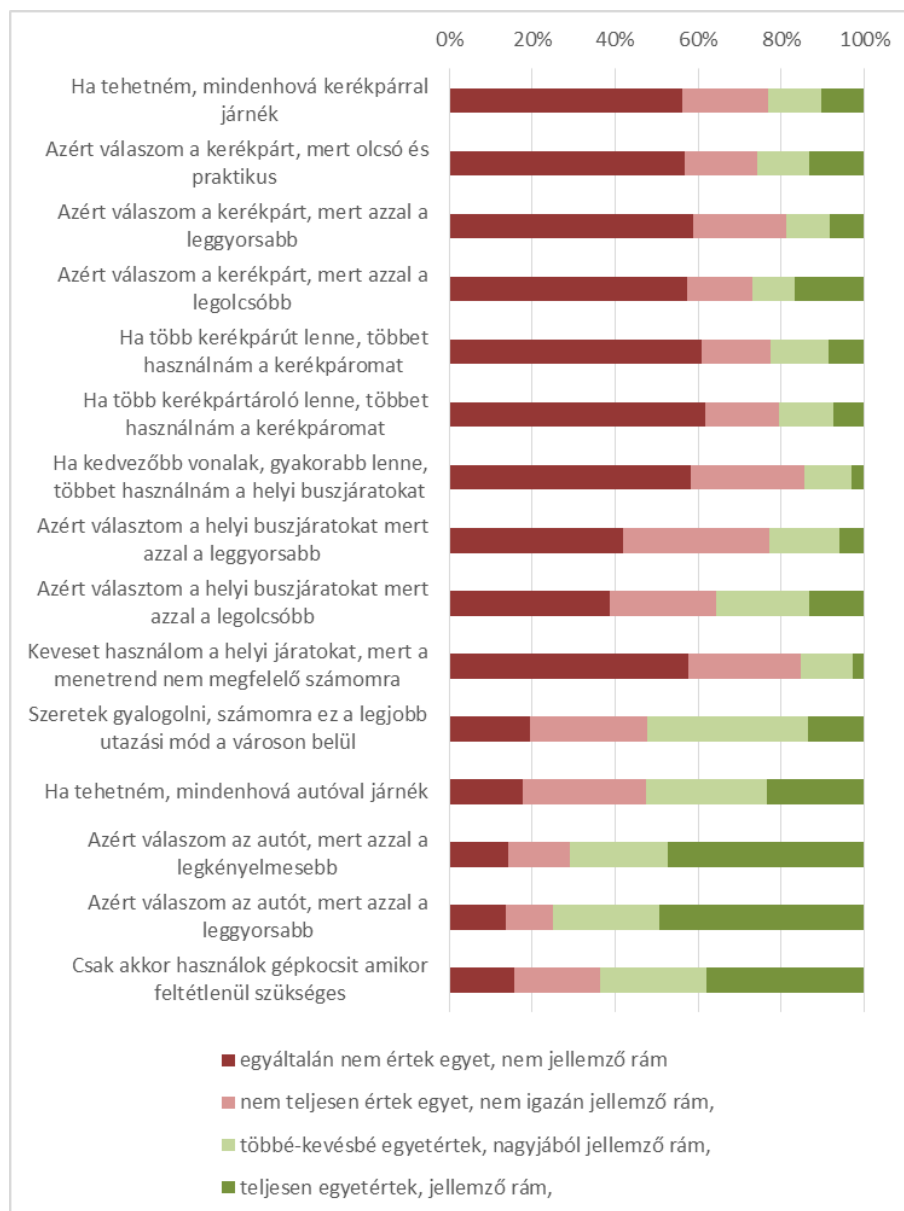


24. ábra: Közlekedési módok használatának gyakorisága (Zalaegerszegen belüli utazásoknál, illetve Zalaegerszetre történő bejárásnál) ³⁴

2.2.1.3 Módválasztási szempontok

A módválasztási szempontokra vonatkozó válaszokból az rajzolódik ki – összhangban a módválasztási szokásokkal –, hogy a személygépkocsi, mint gyors és kényelmes közlekedési mód népszerű a zalaegerszegiek (és még inkább a városkörnyéken élők) körében. A közösségi közlekedés és különösen a kerékpározás előtérbe kerülésére van potenciál, de nagyobb arányú térnyerésük szemléletváltást is igényel.

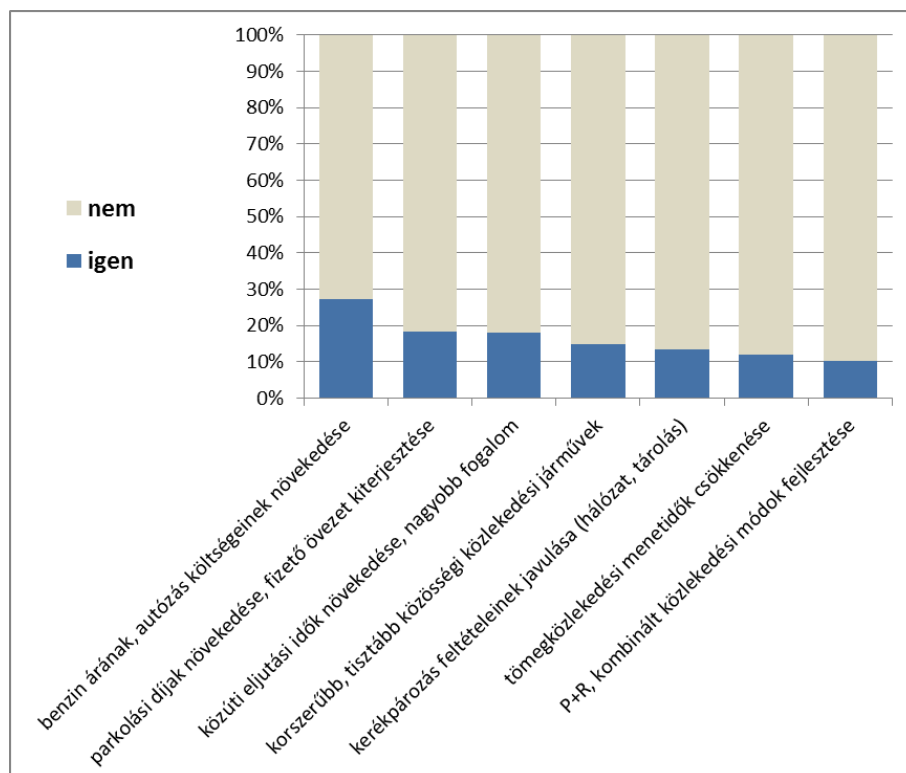
³⁴ Forgalmfelvételek, 89-90. old.



25. ábra: Módválasztási szempontok (Zalaegerszegen élők) ³⁵

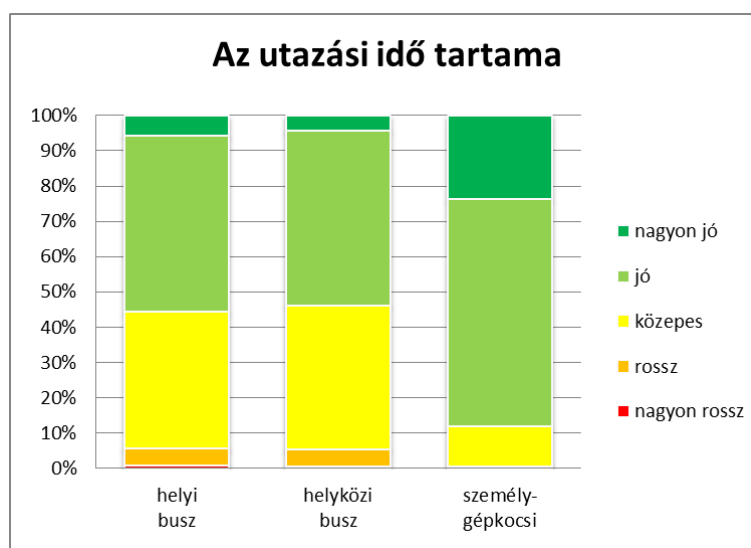
A személygépkocsi-használat csökkenésének legerősebb ösztönzői a válaszok alapján a költségek, illetve az időigény növekedése lennének, de a válaszadók 48%-a semmilyen változás esetén nem választotta a személygépkocsi-használat mérséklését.

³⁵ Forgalomfelvételek, 91-92. old.

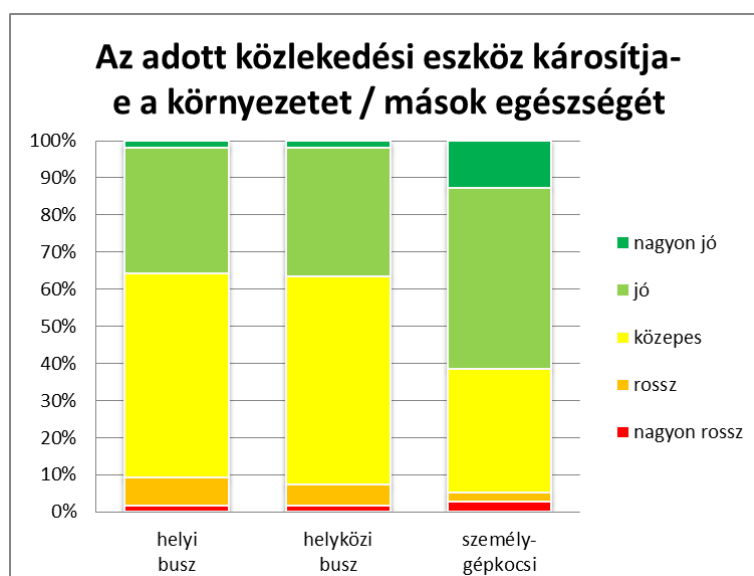
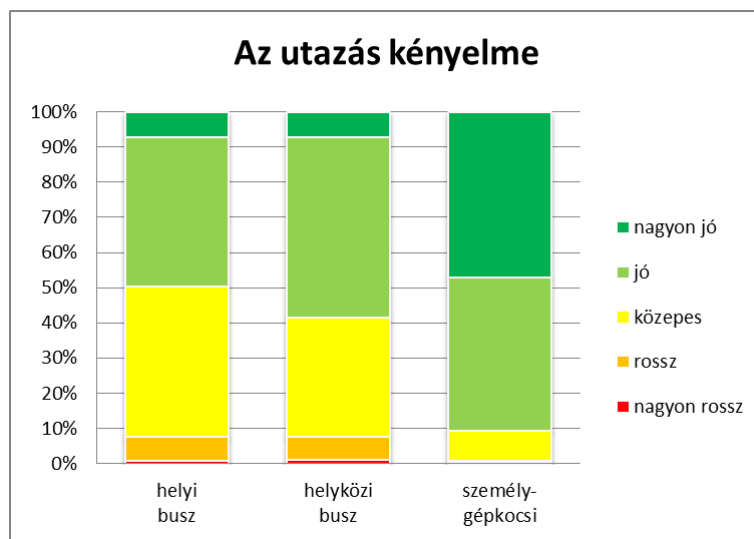


26. ábra: Személygépkocsi-használat csökkentésére való hajlandóság feltételei³⁶

Az egyes közlekedési módokat különböző szempontok szerint összehasonlító kérdésekre adott válaszokból jól látható, hogy a helyi és helyközi autóbuszos közlekedés megítélése mind kényelem, mind menetidő (és annak kiszámíthatósága) szempontjából jelentősen elmarad a személygépkocsiétól. Ennél is figyelemre méltóbb, hogy az autóbusz a válaszadók tudatában a személygépkocsinál környezetszennyezőbb és egészségkárosítóbb közlekedési eszközként jelenik meg.



³⁶ Forgalomfelvételek, 93. old.



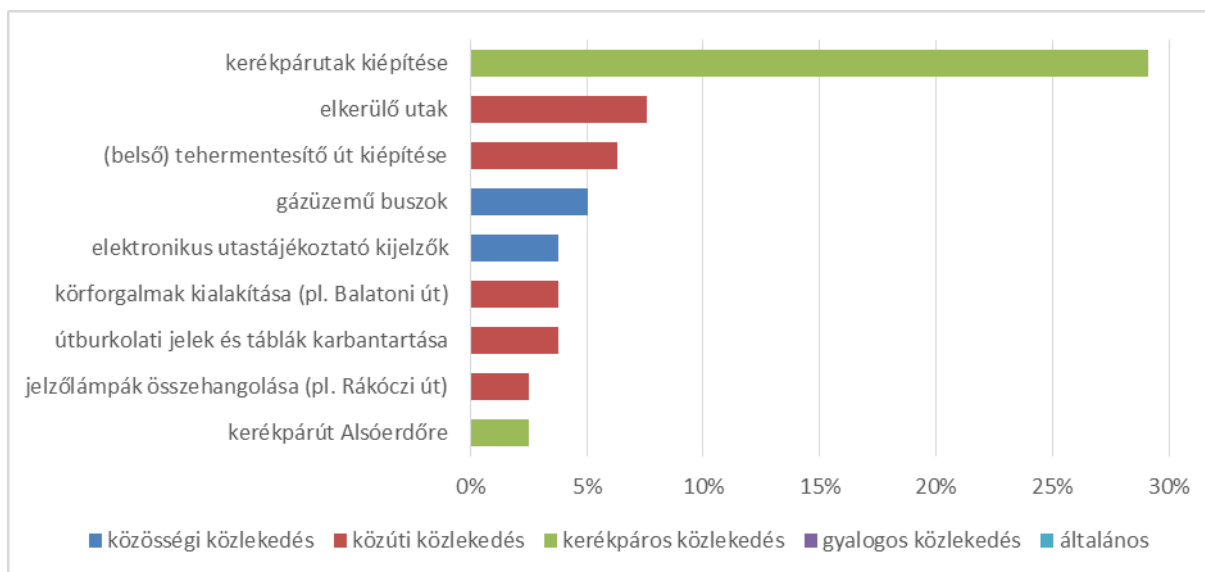
27. ábra: Az utazási módok értékelése³⁷

2.2.1.4 Szemléletformálás

A legnagyobb sikernek a kerékpárút-hálózat bővítését tekintik

A lakossági kérdőívben nem csak a problémákra, hanem a zalaegerszegi sikerekre, folytatandó és követendő megoldásokra is rákérdeztünk. Az eredményekből messze kiemelkedik a kerékpárút-hálózat kiépítése, ezt a válaszadók csaknem 30%-a kiemelte – függetlenül attól, hogy milyen közlekedési módot használnak a mindennapokban. Emellett a közúti fejlesztések közül az elkerülő és (belső) tehermentesítő utak fejlesztése, a közösségi közlekedés terén pedig a biogáz üzemű buszok beszerzése és az elektronikus kijelzők telepítése kapta a legtöbb említést.

³⁷ Forgalomfelvételek, 94-96. old.



28. ábra: Mit tart Zalaegerszeg közlekedésében sikeresnek, eredményesnek, követendőnek? (emlékek a válaszadók %-ában)

Zalaegerszegen **több, egymástól jellemzően független szemléletformáló, illetve a közlekedési ismeretek és kultúra javítását szolgáló kezdeményezés** működik. Ezek közé tartozik az **Európai Mobilitási Hét** köré szervezett programsorozat, melynek egyik fókuszpontja az elektromos mobilitás (MobElitás programsorozat szakmai konferencia, elektromos autók versenye); a rendőrség és a városi baleset-megelőzési bizottság közlekedésbiztonsági oktatási és tájékoztatási tevékenysége; a kerékpáros és városvédő civil szervezetek programjai; valamint olyan országos programok helyi jelenléte, mint a Magyar Kerékpárosklub és a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium közlekedési célú kerékpározást népszerűsítő „Bringázz a Munkába!” kampánya (illetve ennek részeként bringásreggeli) vagy a Magyar Autóklub „Biztonságosan közlekedni egy életúton” programja.

2.2.2 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

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

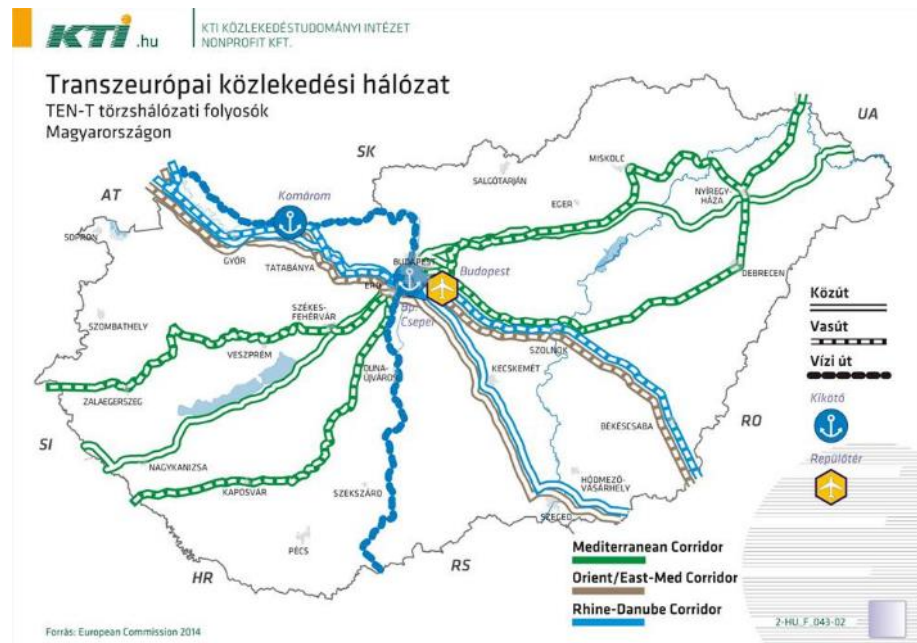
2.2.2.1 Vasúti közlekedés

Vasútvonalak

A város vasúti pozíciója nem kedvező, az észak-déli vasútvonal elkerüli

Zalaegerszeg országos vasúti elérhetősége és térségi vasúti kapcsolatai **nem kielégítőek**. A vasútvonalak történelmi kiépítése okán az **észak-déli (17-es számú)** egyvágányú, nem villamosított **Szombathely – Nagykanizsa vasútvonal nem érinti Zalaegerszeget**, Zalaszentivánon metszi a Celldömölk – Hodoš fővonalat.

A várost érintő 25-ös számú fővonal egyvágányú, villamosított, és Magyarország egyetlen Szlovénia felé vezető vasúti kapcsolatát jelenti, egyúttal a 6-os számú (mediterrán) TEN-T törzshálózati folyosó része. Budapest és Zalaegerszeg között a vasúti személyforgalom e vonalon keresztül bonyolódik, Bobánál csatlakozva a Székesfehérvár – Szombathely (20-as) vasúti fővonalba. **2009-ben a vasútvonal Zalaegerszeg területén új nyomvonalra került.**



29. ábra: TEN-T törzshálózati folyosók Magyarországon (forrás: KTI)

Zalaegerszegről indul ki a 23-as számú, rédicsi mellékvonal, amely egykor Lendva felé biztosított kapcsolatot, jelenleg azonban zsákvonal. Fentiekből adódóan **Zalaegerszeg vasúti hálózati szerepe alacsony, nem alakul ki érdemi hálózati csomóponti jelleg.**

Állomások, megállóhelyek

Zalaegerszeg közigazgatási területén három vasútállomás, illetve vasúti megálló található.

Zalaegerszeg vasútállomása a 23-as számú vasútvonalon, a Zrínyi Miklós utcában található, a városmagtól délkeletre. Az állomáson valamennyi személy-, sebes- és gyorsvonat megáll, jelenleg minden irányból végállomási funkciót lát el.



30. ábra: Zalaegerszeg vasútállomás az Őriszentpéteri személyvonattal (balra) és a budapesti gyorsvonattal (jobbra)

Zalaegerszeg-Ola vasúti megálló a Vágóhíd utca északi oldalán található, a Zala folyó közvetlen közelében, a belvárostól északnyugatra. A megállóhelyen a 25-ös vonal Hodoš/Őriszentpéter – Zalaegerszeg viszonylatú vonatai állnak meg, valamint **az irányonként napi egy alkalommal közlekedő Citadella nemzetközi gyorsvonat**. A megállóhely áthelyezése 2009-ben valósult meg a nyomvonal-módosítás részeként.



31. ábra: Zalaegerszeg-Ola vasúti megálló az Őriszentpéter felől érkező Bz motorkocsival / Andrásida állomás a Budapest felé haladó Citadella EuroCity vonattal

A 2009-ben átadott **Andrásida vasútállomás** Teskánd település és Andrásida városrész között található az új nyomvonalra helyezett 25-ös vonalon. A Hodoš, illetve Őriszentpéter – Zalaegerszeg vonatok állnak meg az állomáson.

A városon belül hiányoznak vasúti megállók a lakóterületek és a munkahelyi zónák térségében

A város több pontján annak ellenére nincs vasúti megálló, hogy maga a vasútvonal beépített lakó-, vagy munkahelyi területekhez közel halad. Ilyen a 23-as (rédicsi) vonal mentén a város legnagyobb foglalkoztatója, a Flextronics két telephelye, Zalabesenyő, valamint a Berzsényi Dániel utca térsége a deltától délre.

Hálózat, menetrend

A vasúti közlekedési kínálat Zalaegerszeg periferikusabb hálózati adottságai, valamint a térség városhálózatának alacsony sűrűsége miatt **nem kielégítő**. További versenyhátrányt jelent, hogy a **távolsági és regionális autóbusz-közlekedés jelenleg hálózatilag, rugalmasságát tekintve, menetidőben és járműállományában is vonzóbb**.

„Távolságira nem használom, inkább busszal járok.”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A vasút jelentős idővesztéssel közlekedik Zalaegerszeg és Budapest között a felújított infrastruktúra adottságaihoz képest

A 25-ös vasútvonalon kétórás ütemben napi hét pár gyorsvonat közlekedik Budapest és Zalaegerszeg között, ezek közül három Boba és Zalaegerszeg között személyvonatként. Utóbbiak 3 óra 42 perces, a gyorsvonatok 3 óra 26 perces menetidővel közlekednek. Fentiek felül **napi egy pár nemzetközi járat (Citadella EC)** közlekedik Zalaegerszeg felé 3 óra 6 perces menetidővel, amely járat Ljubljanába közlekedik tovább. A menetrendi változások és a pályaépítési munkák függvényében e járat bizonyos időszakokban nem érinti Zalaegerszeg állomást, Zalaegerszeg-Ola felől érhető el a belváros. **A leggyorsabb menetidővel a Göcsej IC közlekedik, amely 3 óra 3 perc alatt éri el a fővárosból Zalaegerszeget.** Kisebb időbeli eltérések a folyamatosan változó menetrendek miatt előfordulnak.

Boba és Zalaegerszeg között a budapesti gyorsvonatokon felül további személyvonatok is közlekednek, jobbra órák ütemre sűrítve a kínálatot, a napközbeni órákban vonatmentes időszakokkal. **Közvetlen Zalaegerszeg – Szombathely személyvonatok is közlekednek napi négy alkalommal,** jellemzően a munkahelyi hivatásforgalomhoz igazodva 63-71 perces menetidőkkel. A budapesti gyorsvonatok a főváros és Boba között a szombathelyi gyorsvonatokkal egyesítve közlekednek, amely hátránya Bobán mintegy 10 perc idővesztés a vonatok szétválasztása és egyesítése, valamint az irányváltás miatt.

A 25-ös vonal Zalaegerszeg és Hodoš közötti szakaszán **hat pár személyvonat közlekedik, ebből három csak Őriszentpéter állomásig.** Ezen felül a Citadella EC közlekedik a vonalon Ljubljana felé.

A 23-as, rédicsi vonalon **napi négy vonatpár közlekedik, napközben közel hét és fél órák vonatmentes időszakkal,** amely nem tekinthető kínálati szolgáltatásnak, és a munkába járási igényeket sem elégíti ki (nem igazodik a munkakezdéshez és –végzéshez).

Járművek

A Zalaegerszeget érintő vasúti járműpark elavult, az InterCity és EuroCity járatok kivételével kevésbé komfortos

A Zalaegerszeget érintő vasútvonalakon **a 2009-es villamosítás óta jelentős változás nem történt a személyszállító vonatok összeállításában.** A 25-ös

vasútvonal Zalaegerszegtől keletre eső szakaszán jellemzően 431-es (V43-as) villamos mozdonyok által továbbított szerelvények közlekednek 2-3 másodosztályú kocsival. Első osztály kizárólag a Göcsej IC-n és a Citadella EC-n található.

A 23-as vonalon, valamint a 25-ös vonal Zalaegerszegtől nyugatra eső szakaszán jellemzően Bz motorkocsik közlekednek.



32. ábra: Bz motorkocsi a 25-ös vonalon, Zalaegerszeg-Ola megállóhelyen

Az InterCity és EuroCity vonatokat leszámítva a Zalaegerszetre közlekedő valamennyi vasúti jármű korszerűtlen, elavult, komfortos alternatívát a távolsági autóbusz-közlekedéssel szemben sem kínál.

Kereslet, igények

A Zalaegerszeget érintő vasútvonalak utasforgalma jelenleg rendkívül alacsony. A legutóbbi utasforgalmi felmérések során **a 25-ös vonal Boba és Zalaegerszeg közötti szakaszán kb. 1000 felszállót számláltak,** amelyből Zalaegerszeg állomás forgalma mintegy napi 400 fő Zalaszentiván irányából. Pénteki és vasárnapi napokon ez a szám vélhetően jóval erősebb a megnövekedő diákforgalom miatt.

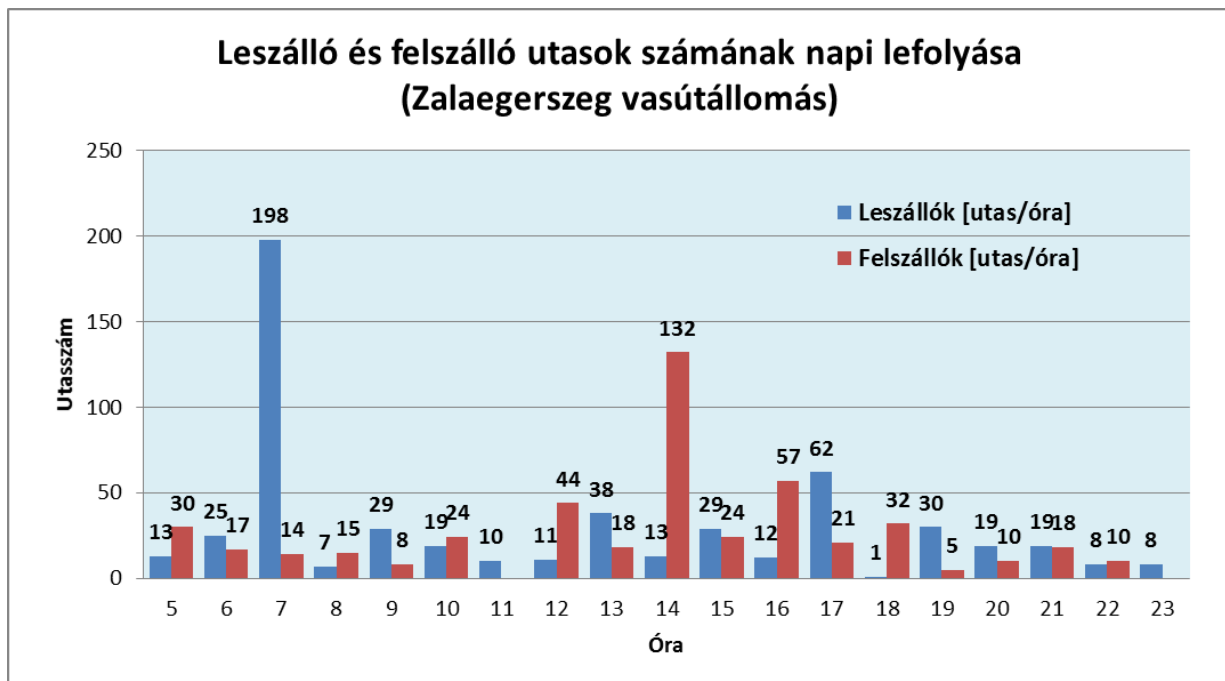
A 25-ös vonal Őriszentpéteri ágán a teljes utasforgalom mintegy 140 fő, amelyből Zalaegerszegen 50, Ola megállóhelyen 10 utas fordul meg egy nap. **A 23-as, rédicsi vonalon az utasszám 130 fő,** amely 80%-a Zalaegerszetre közlekedik.

Az alacsony utasszámok mögött a következők állnak:

- ritka városhálózat, alacsony lakosszámú települések a térségben, alacsony mobilitási igények;

- Nagykanizsa felé nincs, Szombathely felé pedig nem kínálati a közvetlen vasúti kapcsolat;
- a vasúti szolgáltatás rugalmatlan, különösen a 23-as vonalon, a megrendelő (NFM) alacsony szintű kínálatot rendel meg;
- hiányzik a valóban gyors, az autóbuszos eljutásnál hatékonyabb és komfortban is versenyképes vasúti kapcsolat Budapest felé, a napi 2 pár IC/EC és a vasárnapi többlet IC vonaton kívül;
- a budapesti vonatok a szombathelyi vonatrésszel történő egyesítés és az irányváltás, valamint a Zalaegerszeg és Boba közötti személyvonati közlekedési rend miatt időben versenyképtelenek az autóbusszal szemben;
- a vasúti járműpark elavult, utasvonzó hatása érdemben nincs;
- valamennyi vonalon egyes megállóhelyek, állomások elhelyezkedése kedvezőtlen (pl. Őriszentpéter, Andrásida), illetve hiányoznak Zalaegerszegen belül is megállók a 23-as vonalon;
- akadálymentes vasúti jármű Zalaegerszeget nem éri el;
- a vasút és a csatlakozó helyi, helyközi buszok között tarifális átjárhatóság nincs, minden szolgáltató szolgáltatására külön jegy, bérlet szükséges.

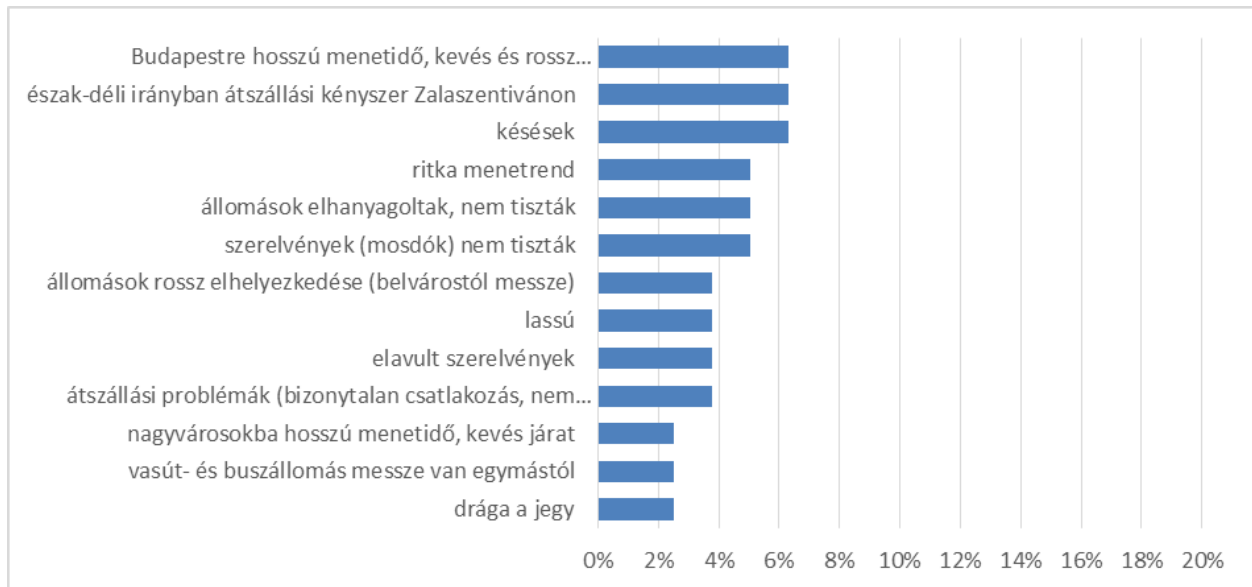
A 2014-es felmérések alapján Zalaegerszeg vasútállomásra reggel 7-8 óra között közel 200 fő érkezik, míg délután, a 14 órás iskola- és munkavégzést követően mintegy 130, a 16 órás munkavégzést követően további 60 fő felszálló van a vasútra. Ezen púpokat leszámítva az állomás forgalma közel kiegyenlített órákon keresztül.



33. ábra: Le- és felszálló utasok számának napi lefolyása Zalaegerszeg vasútállomáson³⁸

³⁸ Forgalomfelvételek

A lakossági problémafeltáró kérdőív ide vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be. Jól látható, hogy a **fő problémacsoportok a főváros és a környező nagyvárosok rossz elérhetősége** (menetidő, járatsűrűség), az **átszállási kényszer és abból adódó problémák** (csatlakozások bizonytalansága), a késések, **valamint az állomások és szerelvények állapota**, tisztasága. Kritika éri az állomások városközponttól távoli elhelyezkedését, valamint a vasút- és autóbusz-állomás távolságát is.



34. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke vasúti közlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

2.2.2.2 Autóbusz-közlekedés

Zalaegerszeg központi szereppel bír a helyközi autóbusz-közlekedésben, illetve a városon belüli saját hálózattal rendelkezik.

Infrastruktúra

A helyközi és távolsági autóbusz-közlekedés központja, valamint néhány helyi járat végállomása a Balatoni úti autóbusz-állomás. A helyi hálózaton további két decentrum található, a vasútállomáson, a Zrínyi Miklós úton és a Kertvárosban, a Köztársaság utcában. Illetve az autóbusz-állomás mellett, a Kovács Károly téren egy kisebb, érdemi tárolásra és végállomásoztatásra nem alkalmas megállóhely-csoport található. A vasútállomási autóbusz végállomás további viszonylatok fogadására nem alkalmas, kapacitása véges. Jegy- és bérletvásárlási lehetőséggel rendelkezik. A kertvárosi autóbusz végállomás megfelelő kialakítású, és kapacitástartalékokkal is rendelkezik, csak időszakos jegy- és bérletvásárlási lehetőség adott.

„Az autóbusz-pályaudvar kialakítása nem komfortos (huzatos, hideg, nem véd a csapadéktól). Messze van egymástól a vasúti és autóbusz pu.”

(válasz a lakossági kérdőívből)



35. ábra: Zalaegerszeg autóbusz-állomása a Balatoni úton

A helyi autóbusz-megállók egy része az elmúlt években uniós forrásból megújult, akadálymentesítésre került. **10 nagy forgalmú megállóhelyen dinamikus utastájékoztató kijelzőket** helyeztek üzembe, melyek a járműfedélzeti eszközöktől kapott információk alapján valós idejű indulási időket jelenítenek meg.



36. ábra: A 10-es járat Landerhegyen, felújított autóbusz-megállóban

Hálózat, menetrend, intézményrendszer

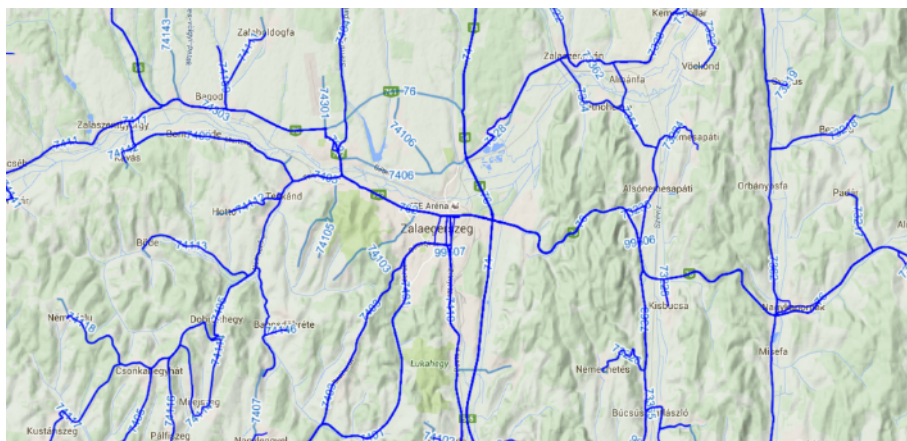
A helyközi (regionális) és távolsági autóbusz-közlekedést állami (minisztériumi) megrendelésre az ÉNYKK Zrt. (Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ) látja el, amely Zala megyében a Zala Volán Zrt. jogutódja. Az ÉNYKK Zrt. a Bakony, a Balaton, a Kisalföld, a Somló, a Vasi és a Zala Volán Zrt. régiós volán társasággá alakulásával jött létre, elsősorban az üzemeltetői feladatok optimalizálására.

A vasút gyengesége miatt a távolsági autóbuszok gyakran másod- és harmadrészekkel közlekednek

A távolsági közlekedésben a **Zalaegerszeg és Budapest között**, a vasút mellett két cég kínál közvetlen eljutási lehetőséget: **Az ÉNYKK Zrt. járatai a budapesti Népliget és Zalaegerszeg autóbusz-állomás között közlekednek, napi 8 alkalommal (pénteken 11 alkalommal), 2:55 perc és 4:10 perc közötti menetidővel**, útvonaltól függően. Pénteken és vasárnap a nagy kereslet miatt másod- és harmadrészek is közlekednek, azaz egy indulás alkalmával 2-3 autóbusz is szállít utasokat. A teljes árú jegy 4305 Ft, amely megegyezik a vasúti jegy árával. A GRATIS Közlekedési Kft. (Gratisbusz) a budapesti Déli pályaudvar (Krisztina körút) és a zalaegerszegi vasútállomás között közlekedtet autóbusz-járatokat napi egy alkalommal, pénteken és vasárnap két alkalommal, 3 órás menetidővel. A teljes árú jegy 3950 Ft. A gyorsjáratok a Zalaegerszeg és Budapest közötti kapcsolat megteremtését jellemzően közbelső megállások nélkül teljesítik, szemben a vasúttal, amely jelentősebb településeket fűz fel és szolgál ki (pl. Ajka, Veszprém, Várpalota, Székesfehérvár), ezzel is növelve az eljutási időt.

Zalaegerszeg autóbusz-állomásról egy hétköznap közel 340 helyközi és távolsági járat indul, pénteki napokon 355, szombaton 144, vasárnap és munkaszüneti napokon 134. **A járatok eloszlása elsősorban keresleti jellegű, leginkább az iskola- és műszakkezdési és –végzési időpontokhoz kapcsolódik a járatindítások és –fogadások legnagyobb része.** Míg a délelőtti órákban átlagosan kilenc járat indul óránként, addig 14-15 óra között közel ötven járat indul el. Hasonlóan keresleti jellegű az érkezések eloszlása is, a reggeli iskola- és munkakezdéshez közel 60 járat fut be Zalaegerszeg autóbusz-állomására 7 és 8 óra között. Valamennyi műszakváltási időponthoz kiugróan magas az érkező- és induló járatok száma, lefedve minden fő irányba és irányból a keresleti igényeket. **A kisebb forgalmú időszakokban ezzel szemben alacsony szintű szolgáltatás** (például több településen vasárnap nincsen járat, ami elsősorban a diákokat érinti hátrányosan), a vonzáskörzet településeiről érkező járatok és a távolsági járatok közötti csatlakozás pedig rendszerszinten nem biztosított. **A helyközi járatok gyakran hosszú menetidővel közlekednek** a zsáktelepülésekre való betérések miatt.

A helyközi autóbusz-közlekedés a keresleti igényekhez igazodik



37. ábra: Zalaegerszeg környéki helyközi autóbusz-hálózat³⁹



38. ábra: Helyközi autóbuszok a Rákóczi Ferenc utcán

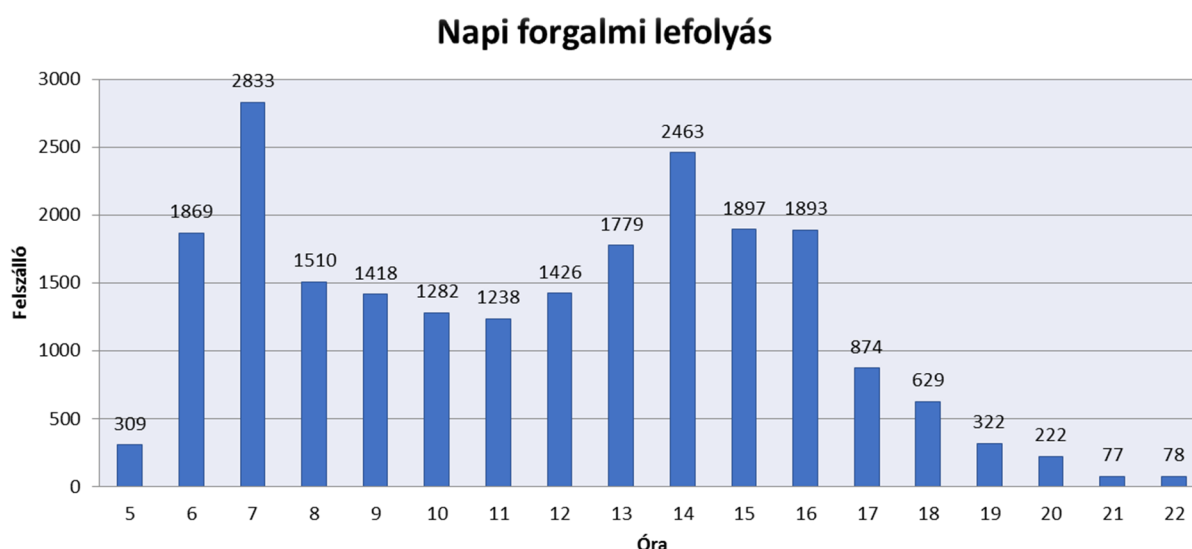
A helyi közlekedésben 44 különböző, számozott viszonylat létezik, ezek azonban nagyrészt 13 alapviszonylat alváltozatai. A helyi autóbusz-közlekedést szintén az ÉNYKK Zrt. üzemelteti, a szolgáltatás megrendelője Zalaegerszeg MJV Önkormányzata. A helyi járatokon felül helyközi járatok is besegítenek, háromoldalú megállapodás alapján (NFM, Zalaegerszeg MJV Önkormányzata, ÉNYKK Zrt.). Ezek a viszonylatok H-s utótaggal megjelölve közlekednek a városi szakaszokon, Andrásida, Csács, Botfa, Pózva felől.

Jellemző a helyi járatok esetén a **betétjáratok, eltérő útvonalon vagy célállomást elérő járatok betűjeles megkülönböztetése. A legsűrűbben közlekedő viszonylatok a 8-as, 10-es és 11-es járatok (és betétjárataik),**

³⁹ <http://kira.gov.hu/kira/index.jsp>

amelyek jellemzően a reggeli csúcsidőben 15, délután 20 percenként közlekednek.

A viszonylatok forgalmi terhelése reggel 7-8 óra között a legmagasabb (2833 fő / óra), majd 14-15 óra között mutatja a második legmagasabb értéket (2463 fő/óra), elsősorban az iskola- és munkakezdéshez és – végzéshez igazodva.



39. ábra: Zalaegerszeg helyi autóbusz hálózat napi forgalomlefordása⁴⁰

A ritkább viszonylatok jellemzően 30-60 percenként, illetve esetileg meghirdetett menetrendi struktúra alapján közlekednek. A C-vel jelölt járatok a nagyobb foglalkoztatók munkarendjéhez igazodva céljáratként közlekednek.

A helyi közlekedésben alkalmazott menetrendek, a viszonylatszámozási rendszer és az esetileg eltérő útvonalak az utasok számára nem könnyen értelmezhetők.

A helyi közlekedési hálózattal kapcsolatban a következő főbb megállapítások tehetők:

- a viszonylatok és betétjáratok száma összességében magas, a rendszer az eseti igények lekövetése miatt rendkívül bonyolult;
- a járatok egy része nem éri el a belvárost, emiatt átszállási kényszerek alakulnak ki akár a belváros elérésére is (pl. 2-es járat Csácsbózsok, 4-es járat Zrínyi út, 9-es járat Páterdomb felől);
- a menetrendi struktúra nem könnyen tekinthető át, nem utasbarát;
- nagyon magas az eseti megjegyzésekkel közlekedő indulások száma, ahol az adott induláshoz akár 3-4, a viszonylatvezetést, a végállomást, a betéréseket és a közlekedési rendet módosító feltétel is tartozik, emiatt áttekinthetetlen;
- a helyi közlekedés teljesítményének magas százaléka a Zalaegerszeghez tartozó, de a városközponttól távoli és alacsony lakosszámú településrészek kiszolgálására irányul,

⁴⁰ Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése - Részletes megvalósíthatósági tanulmány

- a korábban alkalmazott kijelzők korlátozott megjelenítési képességeihez igazítva kerültek egyes betűjelzések meghatározásra, amelyek nem adnak egyértelmű utalást a viszonylat jellegére (pl. U -> vasútállomás, C -> gyorsjárat);

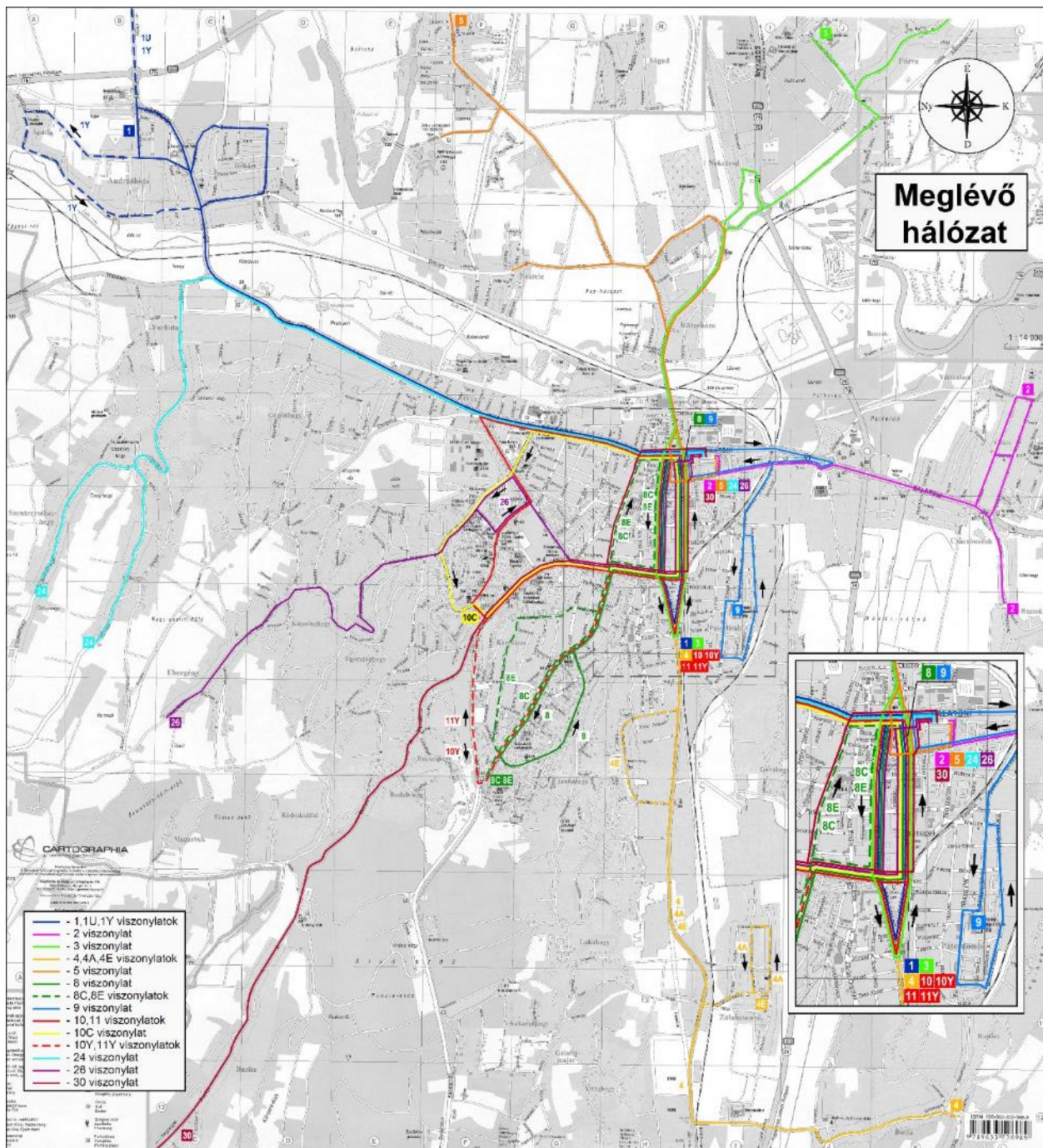
„Az 5-ös busz menetrendjének olvasása felér egy keresztretjvény megfejtésével. Katasztrófális. C, Y, bemegy, nem megy be...”

(válasz a lakossági kérdőívből)



40. ábra: Helyközi és helyi járatok indulási idejét is tartalmazó utastájékoztató az autóbusz-állomáson

A helyi közösségi közlekedés teljesítménye az utóbbi évtizedben folyamatosan csökkent. 2004 és 2014 között az utasszám a felére csökkent, egyedül 2013-2014 között mutat stagnálást.



41. ábra: A jelenlegi helyi közösségi közlekedési hálózat⁴¹

Feltételezhetően azon utasok pároltak át a közösségi közlekedésről más módokra, akik

- a folyamatosan növekvő tarifákat nem tudták már megfizetni;
- a szolgáltatás minőségét a csökkenő teljesítmények mellett már nem találták elfogadhatónak és más közlekedési módot választottak.

⁴¹ Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése, RMT

A menetdíjbevételek (és az állami normatíva) folyamatos csökkenése a veszteségfinanszírozási szükséglet növekedéséhez vezetett.

1. táblázat: A helyi autóbusz közlekedés főbb teljesítménymutatói az elmúlt 10 évre vonatkozóan

	2004	2005	2006	2007	2009	2013	2014
Utasszám (ezer fő)	24 278	22 072	21 477	19 127	15 699	11 813	11 412
Utaskm (ezer)	68 623	62 349	60 654	53 940	44 338	33 231	32 589
Teljesített (ezer) km	na	1 906	1 885	1 880	1 805	1 674	1 655
Hasznos (ezer) km	1 830	na	na	na	1 657	1 529	1 508
Férőhelykm (ezer)	224 627	220 862	216 127	218 090	215 946	181 946	163 567
Férőhely kihasználás (%)	30,50%	28,20%	28,10%	24,70%	20,50%	18,20%	19,9
Hálózathossz (km)	72,3	na	na	na	70,1	71,3	71,3

Járművek

A helyközi és távolsági autóbusz-közlekedés járműparkja vegyes, az országos átlagnak megfelelően számos gyártó fő- és altípusai megtalálhatók. Az utóbbi évek új autóbusz beszerzési korlátozásai miatt jellemzően **használt, de jó állapotú autóbuszokkal frissült a flotta.**

A helyi járműpark 34 autóbuszból áll (15+2 csuklós, 12 szóló), amelyből a napi forgalomban 27+2 jármű vesz részt, valamint 2 helyközi jármű a helyi közlekedésben is megjelenik. **A flotta átlagéletkora közel 12 év, összetétele vegyes, kilenc eltérő típus alkotja. A járművek jelentős része alacsonypadlós vagy alacsony belépésű.**

Három szóló és egy csuklós, a helyi közlekedésben használt autóbusz biogáz üzemű. Ezen járművek üzemkésztsége azonban – elsősorban a kis darabszám miatt nem optimális alkatrészellátás miatt – nem megfelelő.

„A biogázzal működő buszok alkalmazása szuper, követendő példa.”

(válasz a lakossági kérdőívből)



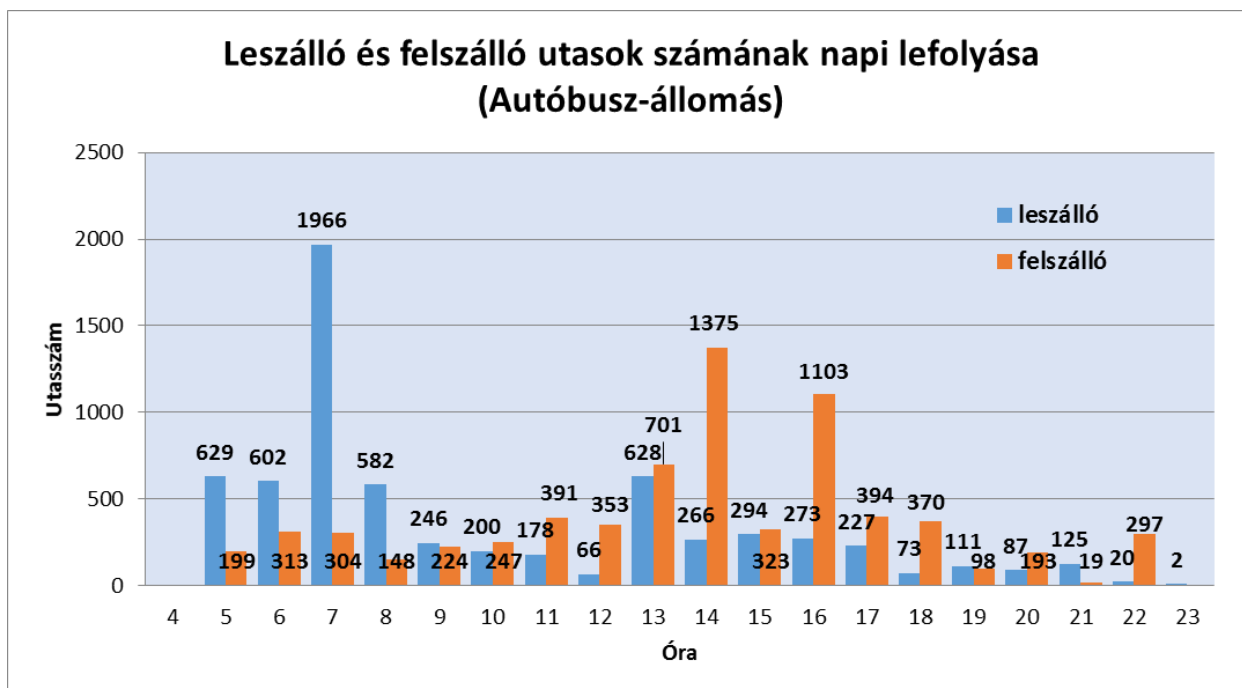
42. ábra: Biogáz üzemű helyijáratú autóbusz / Korszerű, alacsonypadlós Mercedes autóbusz, az útírányt jelző homlokfali utastájékoztató eszköz nélkül

A 34 helyi autóbust uniós pályázati forrásból GPS alapú fedélzeti egységgel, valamint elektronikus utastájékoztató kijelzőkkel szerelték fel, ezzel megvalósult a valós idejű utastájékoztató lehetőség. A költségtakarékossági okból megmaradt homlokfali kijelzők ugyanakkor az útírányt nem, csak a viszonylat jelzését mutatják, és tábla sincs, amely támpontot adna az utazóközönségnek.

Kereslet, igények

A 2014-es őszi közösségi közlekedési felmérések szerint a Zalaegerszегre bejáró forgalom jelentős részét a helyközi autóbuszok bonyolítják le, a vasút elenyésző szereppel bír. A munkanapi forgalomfelvétel adatai szerint a városhatárt munkanapokon 8 350-en lépik át a helyközi buszokkal.

A legnagyobb forgalmat az autóbusz-állomás bonyolítja, ahová helyközi járatokkal reggel 7-8 óra között közel 2000 fő érkezik, és ahonnan délután, a 14 órás iskola- és munkavégzéshez kapcsolódóan közel 1400, a 16 órás munkavégzéshez kapcsolódóan további 1100 fő indul. Az autóbuszok utasforgalma a legnagyobb terhelésű időszakban (az autóbusz-állomás és a vasútállomás utasforgalmát összevetve) mintegy tízszerese a vasúti forgalomnak, amely különbség még számottevőbb, ha a helyközi viszonylatok városon belüli főbb megállóhelyi utasadatait is figyelembe vesszük.

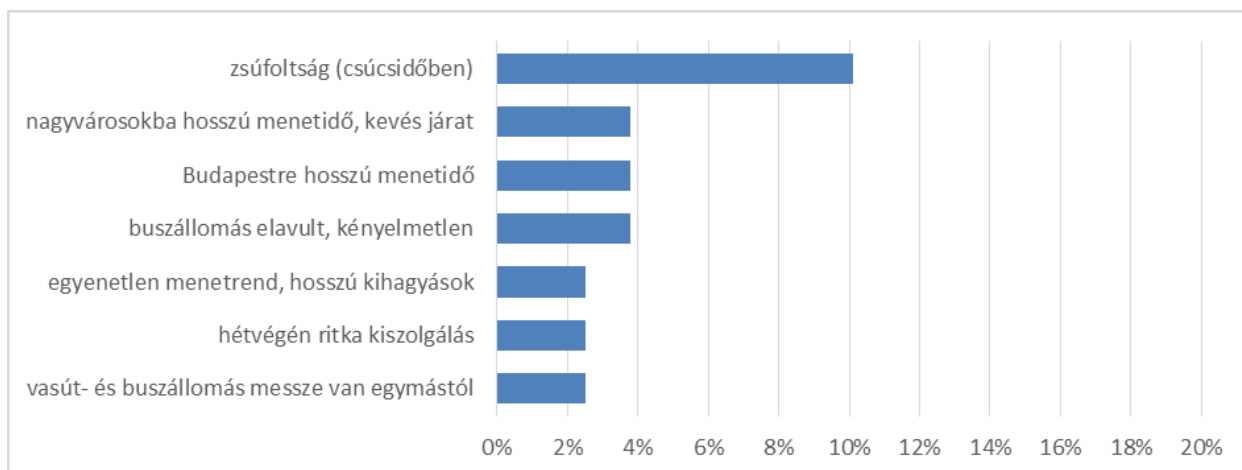


43. ábra: Le- és felszálló utasok számának napi lefolyása Zalaegerszeg autóbusz-állomáson⁴²

A helyközi autóbusz-forgalom négy fő irányból érkezik a városba: észak és dél felől a 74-es, kelet és nyugat felől a 76-os úton. Az utasforgalom nagyságát tekintve is a Balatoni út (76-os út keleti ága) a legjelentősebb, ahonnan több mint 3600 utas érkezik Zalaegerszegre.

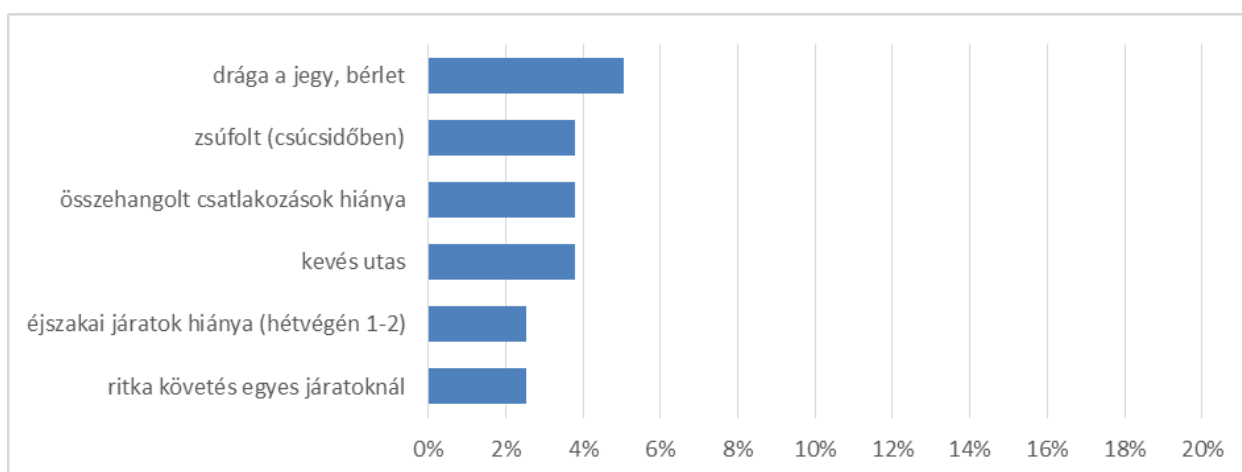
A lakossági problémafeltáró kérdőív ide vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be. Jól látható, hogy **a fő problémacsoportok a helyközi és távolsági buszközlekedés esetében a csúcsidei járatok zsúfoltsága, a főváros és a környező nagyvárosok elérhetősége** (hosszú menetidő), az egyenetlen (hosszú kihagyásokkal terhelt) és hétvégén ritka menetrend, de többen említették az autóbusz-állomás elavultságát és vasútállomástól való távolságát is.

⁴² Forgalomfelvételek



44. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke helyközi/távolsági buszközlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

A helyi közlekedésben a jellemző problémák a jegyek és bérletek megfizethetősége, a csúcsidei zsúfoltság (más időszakokban ugyanakkor kihasználatlanság), a járatok összehangolásának, csatlakozásának hiánya, emellett említették az éjszakai közlekedés hiányát is (hétvégénként néhány indulás erejéig).



45. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke helyi buszközlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

2.2.2.3 Egyéb közösségi közlekedési módok

Zalaegerszeg a nagy forgalmú, számos irányba kapcsolatot biztosító repülőterektől távol fekszik. A térség legjelentősebb légikikötője a sármelléki Hévíz-Balaton nemzetközi repülőtér. 2014-ben 6 légitársaság indított szezonális, túlnyomórészt charter járatokat; összesen 28 500 utast szállítottak, és 795 gépmozgás történt. Az Andráshidán található Zalaegerszegi repülőtér nem nyilvános repülőtér, polgári kisgépes forgalomra alkalmas.

Jelentős a közösségi közlekedésen kívüli, a foglalkoztatók által szervezett utasszállítás, amely a helyi és helyközi autóbusz-közlekedés bevételeit csökkenti.

A vasút és a közúti közösségi közlekedés egyik feladata a munkahelyek elérésének segítése megfelelően rugalmas közlekedési kínálat

megteremtése révén. Ugyanakkor a vasút a rugalmatlansága és a központosított, helyben alig befolyásolható kínálata miatt érdemben nem ad vonzó szolgáltatást az ingázó forgalom számára. (Nem reális alternatíva pl. Rédics felől a napi négy pár vonat közlekedése úgy, hogy közel nyolc óras vonatmentes időszak is van napközben.) A helyközi autóbusz-közlekedés rugalmasabb, de nehezen tud igazodni a munkáltatók gyakran változó mennyiségi és időbeli igényeihez. Részben a rugalmasság iránti igény, részben a közszolgáltatást végző cégek díjaihoz képest kedvezőbb költségek miatt terjedt el – az ország más foglalkoztatási központjaihoz hasonlóan – a **nagyfoglalkoztatókhoz történő szerződéses dolgozói szállítás.**

E rendszer jellegzetessége, hogy **a foglalkoztatók igényeihez maximálisan igazodva, az ő megrendelésükre szállítják a dolgozókat az egyes cégekhez, akár 50-100 km távolságból is,** függően az adott cég profiljától, a munkaerő-ellátottságtól és az igényelt munkahelyhez szükséges munkaerő elvart képzettségi szintjétől. Mivel e foglalkoztatók termelési kapacitása, így az alkalmazandó munkaerő nagysága és az igényelt munkaerő területi lefedettsége is változó, rugalmas szállítási megoldásokra van szükség. Zalaegerszegen is jelen van (pl. a Flextronics) esetén a nagy-, kis- és mikrobuszos utasszállítás. E rendszer kedvező a munkáltató számára, mert **nem kell a helyközi közlekedési bérletek jogszabályban meghatározott részét a munkavállaló felé megfizetni. A munkavállaló pedig kedvezőbb esetben a műszakjához igazodó háztól-házig közlekedtetésben részesül.**

Ez az utasszállítási mód viszont azt eredményezi, hogy az alkalmazottak, tehát **a potenciális fizető utasok sem a helyi, sem a helyközi közösségi közlekedési rendszerben nem fognak megjelenni.** Ezen utasok kiesésével esnek a bevételek, melyre a megrendelők reakciója általában a menetrendi kínálat szűkítése, a szolgáltatások színvonalának csökkentése. Ezzel a spirállal azonban egyre alacsonyabb színvonalú közösségi közlekedés irányába indul a rendszer, amely különösen a városon belüli, helyi közlekedés esetén érezhető, ahol az önkormányzat egyre magasabb mértékű finanszírozása (illetve a díjak emelése) szükséges az autóbusz-közlekedés változatlan mértékű fenntartásához. Ez az országos probléma Zalaegerszegen is megfigyelhető, és hatással van a közfinanszírozásból működő közösségi közlekedési rendszerek teljesítőképességére.

Zalaegerszegen jelenleg **nincs igényvezérelt közlekedési rendszer,** amely akár az útvonalát, akár a közlekedési rendjét, akár az alkalmazott járműméretet érintené.

Egyre jelentősebb a telekocsi alapú közlekedési rendszerek elterjedése, amelyek eljutási időben és árban is kedvezőbb feltételeket kínálnak, mint a vasút vagy a távolsági autóbusz-közlekedés. Ezzel az új közlekedési alternatívával a távolsági közlekedésben a tarifális kérdések újragondolása még időszerűbbé válik.

Folyamatosan teret nyernek a telekocsi rendszerek

16:30	Zalaegerszeg - Budapest  19:30   	2650 Ft 3 hely
2015. október 29, Csütörtök		
11:00	Zalaegerszeg - Budapest  14:30  	2650 Ft 1 hely
2015. november 01, Vasárnap		
17:00	Zalaegerszeg - Budapest  19:25  	2650 Ft 1 hely
2015. november 02, Hétfő		
10:00	Zalaegerszeg - Budapest IX.  13:00   	2650 Ft 3 hely
14:00	Zalaegerszeg - Budapest  16:30   	2650 Ft 3 hely
2015. november 04, Szerda		
14:00	Zalaegerszeg - Budapest  16:30   	2650 Ft 3 hely

46. ábra: Telekocsi kínálat Zalaegerszeg – Budapest között az egyik szolgáltatónál

2.2.2.4 A közösségi közlekedés integrációja

A vasút, a helyközi és a helyi közösségi közlekedés megrendelői és szolgáltatói oldalon is elkülönül. Megrendelő oldalon a vasút és a helyközi, illetve a távolsági autóbusz-közlekedés a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) hatáskörébe tartozik. A helyi autóbusz-közlekedés Zalaegerszeg MJV Önkormányzata megrendelésére közlekedik. Szolgáltatói oldalon viszont a helyi és a helyközi, illetve távolsági autóbusz-közlekedés kerül azonos üzemeltető alá, az ÉNYKK Zrt. mindkét rendszerben a szolgáltató (a közszolgáltatási szerződések érvényben maradásának időpontjáig, amely a helyközi közlekedés esetén 2016.12.31.).

Annak ellenére, hogy közös a szolgáltató a helyi és a helyközi autóbusz-közlekedésben, illetve közös a megrendelő a vasút és a helyközi autóbusz szolgáltatás esetén, **érdemi tarifális integráció nincs; ez alól a helyközi járatok egy részének helyi igénybevételi lehetősége a kivétel** (valamint a rédicsi vasútvonalon a buszbérletek elfogadása a minimálisra csökkentett kínálat miatt). A környéki települések ugyanakkor már helyközi tarifával érhetők el, amely különösen olyan esetekben jelentenek problémát, mint Gellénháza, amely szinte megegyezik távolságban több, Zalaegerszeg közigazgatási területéhez tartozó városrészszel, ahol helyi autóbusz-közlekedés üzemel.

„Gellénházára is érvényes lehetne a helyi jegy, hiszen nincs olyan messze...”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A közösségi közlekedési rendszerek integrációja sem hálózati, sem menetrendi, sem tarifális értelemben nem valósul meg.

A három elkülönülő rendszer integrációjának hiánya miatt **a hálózatok, a menetrendek, a szolgáltatások és a díjszabások összehangolása elmarad az elvárható szinttől**, és jellemzően eseti kapcsolatokat kínál rendszerszintű megoldások helyett. Jelentős részben ezek a problémák Zalaegerszezen túlnyúlnak, országosan jelen vannak és főként a szabályozás korszerűtlenségéből erednek.

Ma egy „A” pontból „B” pontba irányuló utazásra szóló, az utazás egészére érvényes jegy- vagy bérlet megvásárlása helyett az adott szolgáltatóhoz tartozó járatra történő vásárlás lehetséges csak, így több szolgáltatás igénybe vétele esetén (pl. vasút – busz; helyi busz – helyközi busz) több jegy vagy bérlet vásárlása szükséges. Ez azt jelenti, hogy az utazások komplikáltabbak, költségesebbek, mint egy korszerű, egységes, integrált közlekedési rendszer megléte esetén lennének. Így valamennyi közösségi közlekedési mód esetén utasvesztő hatású az integráltság hiánya.

Mindemellett érezhető a már korábban vázolt konkurencia, amelyben **az egyes közösségi közlekedési módok (pl. Zalaegerszeg és Budapest között a vasút és a busz) egymással párhuzamosan fenntartott rendszerek**, valódi verseny és szolgáltatási integráció nélkül. Valódi versenyben a kínálat erősítése, a vasút preferenciája és maximálisan megadható időnyerése, komfortja lenne a kívánatos, különösen a szinte teljes szakaszon felújított vasúti pálya adottságainak ismeretében.

Az integráció hiányának fizikai megjelenése az intermodális kapcsolatokban érzékelhető. **A vasútállomás és az autóbusz-állomás egymástól elkülönül**, csak gyaloglással vagy helyi autóbusz igénybe vételével érhető el egyik állomásról a másik. Intermodalitás közeli módváltási lehetőség a helyi és helyközi autóbuszok közötti átszállásban létezik, illetve a vasút és a helyi autóbuszok között a vasútállomáson. Sem a vasútállomás, sem az autóbusz-állomás nem minősül intermodális központnak sem a területi széttagoltság, sem a létesítmények funkciószegénysége miatt.

2.2.2.5 A közösségi közlekedés összegző értékelése

Zalaegerszeg közösségi közlekedése sok szempontból hátrányosabb helyzetben van, mint az ország számos megyeszékhelyének közlekedési rendszerei, vagy azon más városok, amelyek egyben nagy vasúti csomópontok is. A vasúti infrastruktúra évszázados kiépítéséből adódóan az észak-déli és a kelet-nyugati irányok találkozása nem Zalaegerszezen, hanem Zalaszentivánon van. Ezzel **érdemi csomóponti jelleg nem alakul ki a városban** még akkor sem, ha a 25-ös fővonal Szlovénia felé teremt közvetlen – de személyforgalom szempontjából nagyon alulhasznosított – kapcsolatot. A közúti periferikus elérhetőség az autóbusz-közlekedés szempontjából is nehézséget jelent, de az M7-es megléte, és a 76-os, 760-as főútvonalak jó minősége miatt így is **gyorsabb eljutást biztosít az expressz autóbusz-**

A vasút rugalmatlanságával szemben a távolsági és helyközi autóbusz-közlekedés jelentősen kereslet-orientáltabb és rugalmasabban igazodik az igények napszakonkénti változásához.

közlekedés, mint a vasúti kapcsolat. Holott szinte teljes hosszában, a Boba és Székesfehérvár közötti szakasz kivételével, felújított vasútvonal és a bobai deltavágány biztosítaná a főváros felé a gyors elérést, amely révén a mai expressz autóbusz-járatoknál gyorsabb menetidő lenne elérhető.

A vasút ma rugalmatlan, és bár a kétórás ütemes közlekedés a főváros felől jobbra megvalósul, mégsem vonzó a szolgáltatás. Az elavult, kényelmi szolgáltatások nélküli, **nem akadálymentes járműpark,** a Boba és Zalaegerszeg közötti személyvonati megállási rend egyes gyorsvonatoknál, az irányváltás idővesztése Bobán, valamint a vasútállomás városközponttól távolabbi elhelyezkedése együttesen a busz felé irányítják a közösségi közlekedést választó, távolsági utast. Az autóbuszok légkondicionáltak, wi-fi-vel felszereltek, és a pénteki és vasárnapi megnövekedő diák utazási igényekhez igazodnak másod- és harmadrészekkel. Továbbá a járatok megállnak az ELTE és a BME szomszédságában, amely a diákok számára vonzó (háztól-házig szolgáltatás egy jeggyel) szolgáltatást nyújt.

A helyi közlekedésben a hálózat és a viszonylatok, valamint a menetrendi struktúra túlbonyolítása, a tradíciók és az eseti igények integrálásának öszvér megoldása érzékelhető.

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

A vasúti, a helyközi és helyi autóbusz-közlekedés integrációja sem térben, sem tarifálisan, sem intézményrendszer szintjén nem valósul meg. A probléma országos, de Zalaegerszeg is kellően kitett e széttagoltság utasokra nézve negatív következményeinek. A nagy közlekedési rendszerek valódi reformjáig a közösségi közlekedés utasvesztése nehezen fékezhető, az egyéni közlekedés komfortja, rugalmassága, együttutazások esetén a relatív olcsósága hatalmas kihívást jelent a közlekedési megrendelőknek és szolgáltatóknak.

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
- Kiépült vasúti infrastruktúra, villamosított vasúti fővonal és szlovén kapcsolat jelenléte (25-ös vasútvonal) - A zalaegerszegi deltavágány révén Ola megállóhely is elérhető Zalaszentiván felől irányváltás nélkül - A közúti közösségi közlekedésben az iskola- és műszakkezdésekhez, valamint – végzésekhez valamennyi irányból és irányban biztosított a közszolgáltatás - Expressz autóbusz-járatok közlekedése Zalaegerszeg és a főváros között	- Nagykanizsa felé nincs, Szombathely felé nem kínálati a közvetlen vasúti kapcsolat, Budapest felé időben nem versenyképes - A vasúti szolgáltatás rugalmatlan, különösen a 23-as vonalon, jelentős vonatmentes időszakokkal - A Zalaegerszeget érintő gyors- és személyvonatok alacsony vagy közepes komfortfokozatot képviselnek, a vonatok nem akadálymentesek - Kedvezőtlen elhelyezkedésű, illetve hiányzó vasúti megállóhelyek

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • A helyi autóbuszok között 4 jármű CNG hajtásrendszerű, magas az alacsonypadlós járművek aránya • Dinamikus utastájékoztató rendszer a helyi hálózat főbb megállóiban • Helyi tarifa érvényes egyes helyközi járatok Zalaegerszegen belüli szakaszain | <ul style="list-style-type: none"> • Hiányzik a vasút, a helyközi és a helyi autóbusz-közlekedés hálózati, menetrendi és tarifális integrációja • A módváltási lehetőségek korlátozottak • A helyi hálózat túlbonyolított, viszonylatszervezése, menetrendi struktúrája nehezen áttekinthető • A helyi közlekedéssel kapcsolatos internetes utastájékoztatás nem felel meg a kor követelményeinek • Helyi autóbusz-közlekedés járműmérete nincs összhangban a napon belüli eltérő utazási igényekkel • Gyenge megrendelői érdekérvényesítés és alulfinanszírozottság a helyi közlekedésben • A belváros egyes városrészekből csak átszállással érhető el • A munkába járást (vagy hazajutást) a helyi közlekedési rendszer egyes városrészekben nem szolgálja megfelelően. |
|--|--|

LEHETŐSÉGEK

- A közlekedési rendszerek országos szintű integrációjának pozitív hatásai Zalaegerszegre és térségére
- A 20-as vonal felújítását követően a vasúti eljutási idő csökken Zalaegerszeg és Budapest között
- IKOP finanszírozás rendelkezésre állása az intermodalitás fejlesztésére

VESZÉLYEK

- A 20-as vasútvonal felújítása miatti átszállási kényszer és hosszabb menetidők miatti utasvesztés a vasúton
- Vasúti menetrendi változások révén Zalaegerszeg – Budapest között az eljutási idő növekedése
- Helyi és helyközi közlekedésben további utasvesztés, a negatív közlekedési spirál felgyorsulása
- A közösségi közlekedés részarányának csökkenése
- A közösségi közlekedéshez kötődő költségek növekedése
- Községi közlekedés működési finanszírozásának szűkülése
- Jelentős a közösségi közlekedésen kívül eső foglalkoztatói utasszállítás
- Telekocsi alapú rendszerek térnyerése okozta versenyhelyzet

2.2.3 KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

2.2.3.1 A közúthálózat jellemzői

Zalaegerszeget elhelyezkedése és domborzati viszonyai miatt elsőrendű főút vonal és autópálya nem érinti.

Zalaegerszeg közúton való megközelíthetőségét és elérhetőségét elsősorban elhelyezkedése, domborzati viszonyai és a történelmileg kialakult közúthálózata határozzák meg. **Két főút vonal, a 74-es és a 76-os országos főút vonalak találkozásánál fekszik, autópálya és elsőrendű főút vonal nem érinti.**

A főváros leggyorsabban a 76-os (illetve 760-as) utakon, majd az M7-es autópályán keresztül érhető el – a domborzati viszonyokhoz igazodva kisebb kerülőkkel. Komoly hiányosság, hogy a 76-os út csak kerülővel, a 71-es úton keresztül éri el az autópályát, valamint több településen áthalad (Nagykapornak, Zalacsány, Balatonszentgyörgy), így az eljutási idő jelentősen nő. **A szomszédos nagyvárosok elérhetősége kedvező,** Szombathely a 74-76-86-os útvonalon kb. 1 óra alatt, Nagykanizsa a 74-esen kb. 45 perc alatt, Keszthely pedig a 76-os úton kb. 40 perc alatt közvetlenül és gyorsan elérhető Zalaegerszegről. A város elhelyezkedéséből adóan Szlovénia a 75-ös úton, Ausztria pedig a 76 – 86 – 8-as útvonalon kb. 1 óra alatt elérhető személygépkocsival. **Ezek a főút vonalak ugyanakkor több települést érintenek** (ami lassítja a forgalmat és jelentős terhet ró az adott településre). A 76-os Körment felé vezető szakasza emellett rossz állapotú.

A térség településszerkezete és domborzata miatt **jelentős a zsákfalvak száma,** minek következtében egyes szomszédos, **egymástól mindössze néhány kilométerre fekvő települések között csak jelentős kerülővel lehet eljutni** (ami az autóbuszos kiszolgálás lehetőségeit is meghatározza). Az alsóbbrendű közutak állapota gyakran leromlott.

Páterdomb a vasút, Kertváros a domborzat miatt elszigeteltek, közúti elérhetőségük korlátozott.

Strukturális probléma, hogy mind az észak-déli, mind a kelet-nyugati irányú forgalom (elsődlegesen nem a tranzit, hanem a városrészek, illetve Zalaegerszeg és a közeli települések közötti mozgás) **a belvárost, illetve annak határoló útjait terheli. Jelenleg építés alatt áll a belváros rehabilitációjának részeként az északi tehermentesítő út**, amely 2x1 sávós városi gyűjtőútként hivatott csökkenteni a Rákóczi utca forgalmát. Az egykori 25-ös vasútvonal városi szakaszának nyomvonalán épülő útvonal a Malom utca és a Vágóhíd utca közötti szakaszon kivitelezés alatt áll, a Vágóhíd utcától keletre pedig már átadásra került.

A város északi részén és a belváros környékén az egyes városrészek könnyen átjárhatók. Nem mondható el azonban ugyanez a déli városrészekre, ahol **a benyúló Jánkahegy a kelet-nyugati irányú mozgásokat jelentősen korlátozza** a Landerhegy déli része, a Kertváros és az iparterületek között. A Kertvárosnak nyugat felé nincs személygépkocsival vagy nagyobb járművel járható összeköttetése, csak délen a Köztársaság útja, vagy északon a Gorkij utca és a Köztársaság útja felől közelíthető meg. Kelet felől is hasonló a helyzet, a Zrínyi Miklós utca felől is csak az északi részen lehet megközelíteni a városrészt.

„A kelet-nyugati közúti kapcsolatok hiányoznak, például a Landerhegy és a nyugati iparterület között”

(megjegyzés a lakossági fórumon)

A város másik elszigetelt városrésze a Páterdomb, melyet a rédicsei vasútvonal (és a 25-ös vonal állomásra bevezető szakasza) választ el a városmagtól. A viszonylag ritka vonatközlekedés ellenére a vasút elválasztó hatása jelentős, és ezt tovább erősíti, hogy a belvárost mindössze két szintbeli átjárón lehet megközelíteni közúton: északon a Berzsényi D. utcánál, valamint ettől délre a Wlassics Gyula utcánál.

2.2.3.2 Kereslet, igények

Zalaegerszegen kis távolságok jellemzők, ezért sok személygépkocsival megtett út kiváltható lenne gyaloglással, kerékpározással, vagy közösségi közlekedéssel.

Az egyéni gépjármű-közlekedés és főleg az általa okozott torlódások kérdése ugyanúgy, mint más városokban, Zalaegerszegen is problémákat okoz. Az IMCS-hez készült **forgalmi felvételek megmutatják a kritikus útszakaszokat, és kirajzolják a város fő közlekedési útvonalait: Platán sor, Göcseji út, a 762-es út (amely jelentős átmenő forgalmat is bonyolít), illetve észak-déli irányban a Batthyány út – Kosztolányi u. / Kossuth u. – Zrínyi u.** A Kossuth Lajos utca egyirányúsítása és forgalomcsillapítása óta **a forgalom egy része ráterhelődött a Mártírok útjára.** A Mártírok útja a lakossági fórumon is kiemelésre került:

„A Kossuth Lajos utca átépítése óta a Mártírok útján nagyobb lett a forgalom, ami nagyon zavaró.”

(megjegyzés a lakossági fórumon)

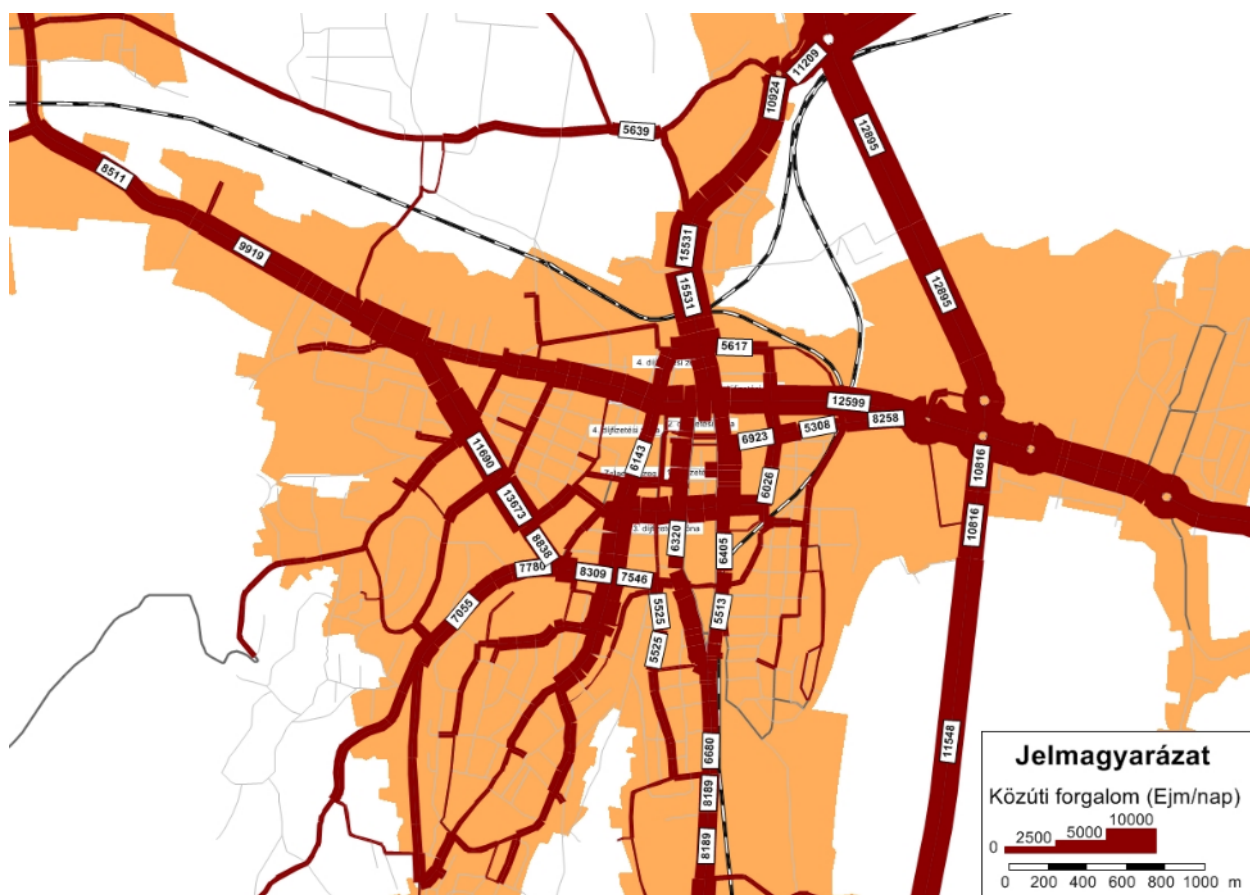
A forgalmi torlódások egy része azon okokból adódik, hogy **az autóhasználók jelentős része egyedül közlekedik a járművével**, illetve hogy akkor is az egyéni közlekedést választják, amikor más, alternatív közlekedési eszközzel

ugyanúgy, vagy sokszor gyorsabban is elérhetnék céljukat. Zalaegerszeg jellegéből és méretéből adódóan az utazások jelentős része rövid távolságot ível át, ezért sok utazást valószínűleg felválthatna a gyaloglás vagy a kerékpározás, illetve az autóbusszal való közlekedés a városon belül. Ezek az alternatív közlekedési módok gyakran gyorsabbak, és költség-hatékonyabbak tudnak lenni, mint a torlódásokban való araszolás vagy a parkolóhely-keresés során felhalmozott idővesztés.

A forgalmi torlódások hatása a csomópontok környékén fokozottan jelentkezik, melynek oka lehet csomópont nem megfelelő kialakítása, vagy kis kapacitása is.

„A Balatoni út – Berzsenyi utca – Sport utca csomópont balesetveszélyes, kapacitása kicsi, délután 4 körül hatalmas a dugó, a felüljáróig áll a sor.”

(megjegyzés a lakossági fórumon)

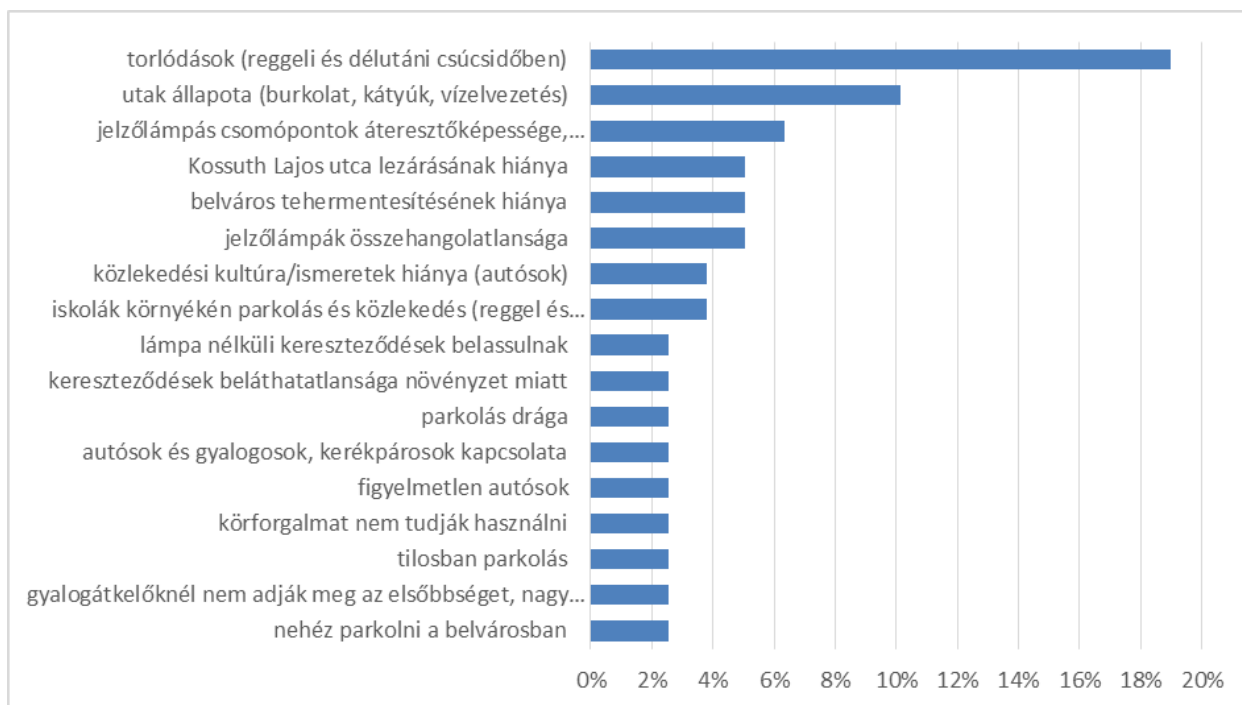


48. ábra: A közúti forgalom nagysága (2014)⁴³

⁴³ Forrás: Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése – Helyzelelemzés, FŐMTERV–TRENECON COWI–NOX–ÚT–TESZT Konzorcium 2015. [p.163]

A csúcsidei torlódások jelentik a legjelentősebb érzékelt problémát

A lakossági problémafeltáró kérdőív vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be, amely részben a fenti problémákat is tükrözi. Jól látható, hogy a **jelentősebb problémacsoportok a belváros környéki főbb útvonalakon tapasztalható torlódások** (elsősorban a reggeli és délutáni csúcsidőben), **az utak állapota, a jelzőlámpás csomópontok áteresztőképessége**. Részben egymáshoz kapcsolódó problémák a Kossuth Lajos utca lezárásának hiánya és a belváros tehermentesítésének igénye. Kritika éri ugyanakkor a közlekedők szabályismeretét és közlekedési kultúráját is, de **az iskolák környezetében is jelen vannak közlekedési problémák** a reggeli és délutáni időszakban.



49. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke autós és motorkerékpáros közlekedésében? (említések a válaszadók %-ában)

Elindult a belvárosban egy olyan fejlesztés, amely biztonságos közlekedési felületeket, kellemes találkozási pontokat és élhető, barátságos környezetet biztosít

A fejlesztéseket tekintve Kossuth Lajos utca felújításával, egyirányúsításával, és a belvárosi terek rehabilitációjával **elindult egy olyan folyamat, amely a Belvárosban egy olyan közlekedési teret hoz létre**, amely megfelelő háttérrel nyújt az élhető belvárosi terület létrehozásához, amely biztonságos közlekedési felületeket, kellemes találkozási pontokat és élhető, barátságos környezetet biztosít a városlakók számára.

2.2.3.3 Parkolás

Zalaegerszegen a **parkolást önkormányzati rendelet szabályozza, amely négy zónára osztott fizetési rendszert tartalmaz**. Az első zónába a belvárosi területek tartoznak, ahol a hosszú idejű parkolások és személygépkocsi tárolásának megakadályozására a maximális parkolási időt 1 órára korlátozták. Az egyes parkolási zónák a díjszabásban térnek el egymástól. A fizető parkoló övezetekben a lakosság úgynevezett „korlátozott területre érvényes” bérlettel kedvezményesen és időkorlátozás nélkül vehet igénybe

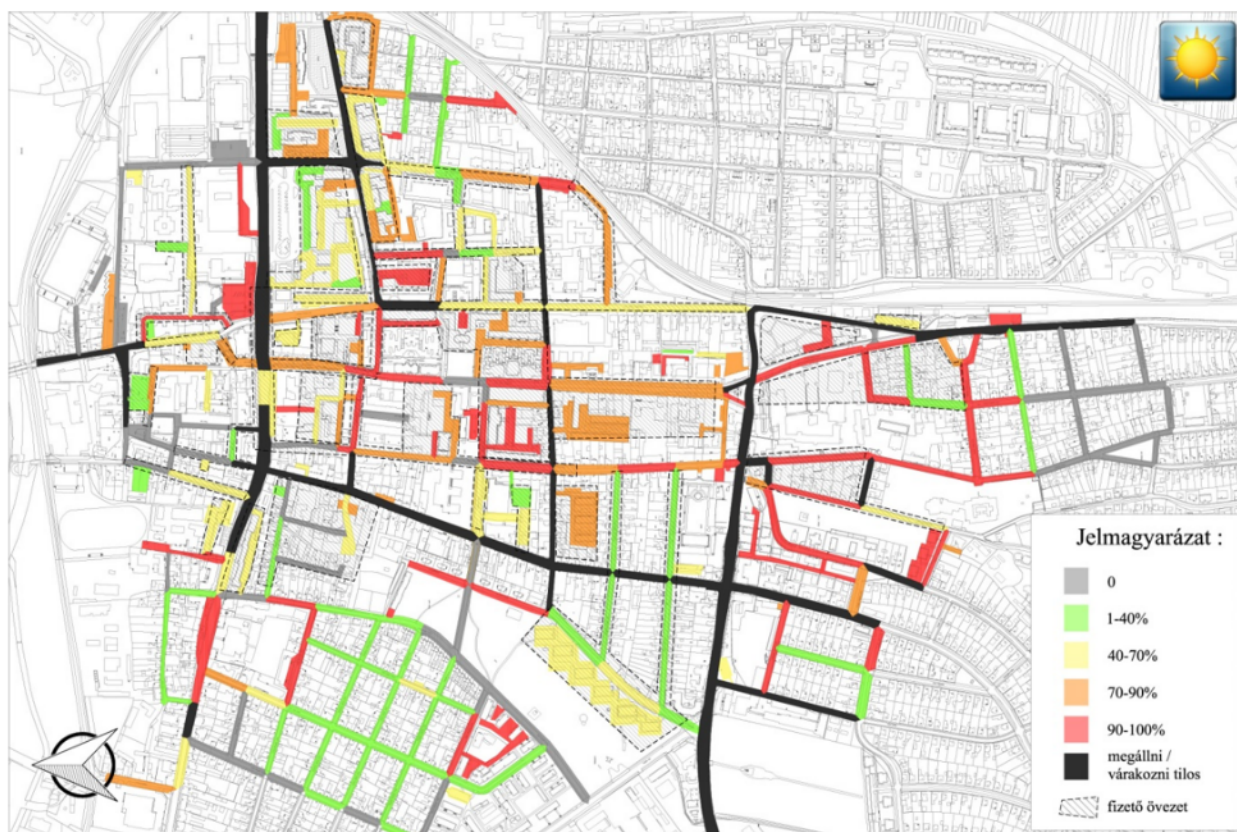
parkolóhelyet, háztartásonként maximum 2 személygépkocsi számára. A fizető parkolókat a Városgazdálkodási Kft. az Önkormányzattal kötött közszolgáltatási szerződés alapján üzemelteti. **A fizetési időszak hétköznapokon 8:00-18:00-ig, szombaton 8:00-14:00-ig tart,** kivétel a piac környéke, ahol már 6:30-tól fizetős a parkolás.

2. táblázat Parkolási övezetek díjszabása

Díjövezet	Óradíj (Ft)
1. díjövezet	360
2. díjövezet	280
3. díjövezet	240
4. díjövezet	160

A városban egyetlen parkolóház található, a Kosztolányi Dezső utcában, a Csipke-házak mögötti Csipke parkolóház, amely 24 órás parkolási lehetőséget biztosít. A díjszabás hétköznapi napközben 240 Ft/óra (ami egyébként a 3. díjövezet árának felel meg), éjszaka és hétvégén pedig 100 Ft/óra.

2014-ben az Intermodális Csomópont előkészítése során parkolásfelvétel is készült, melynek eredményeként látható, hogy **a belváros napközben jelentősen terhelt, 70-100%-os foglaltsággal,** illetve kivehető a lakóterületek, ahol éjszaka tárolják a gépkocsijukat a lakosok, napközben pedig azzal járnak dolgozni.



50. ábra Parkolóhelyek foglaltsága nappal⁴⁴

⁴⁴ A két parkolási ábra forrása: Forrás: Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése – Helyzetelemzés, FŐMTERV-TRENECON COWI-NOX-ÚT-TESZT Konzorcium 2015. [p.114]



51. ábra Parkolóhelyek foglaltsága éjszaka

2.2.3.4 A közúti közlekedés összegző értékelése

Zalaegerszeget az ország jelenlegi fő közúti irányai elkerülik, **nagyteréségi közúti kapcsolatai gyorsforgalmi út hiányában nem megfelelőek**. Jelenleg Budapest felől a leghosszabb idő alatt elérhető megyeszékhely, ami versenyhátrányt jelent. Zalaegerszeg lefedettsége térségen belüli közúthálózati szempontból viszont már kielégítőbb.

A 74-es és 76-os főút elkerülő szakaszainak megépültével, valamint a belső tehermentesítő út fejlesztésével **a belváros forgalmi terhelése csökkent, ezzel együtt a belváros kelet-nyugati és észak-déli útvonalai túlterheltek**, a reggeli és délutáni csúcsidőben jelentős torlódások vannak a városban. Ezt erősítik a földrajzi adottságok, **a domborzat és a vasútvonalak elválasztó hatása**.

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

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

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
• Ausztria és Szlovénia felé a határok közelsége miatt megfelelő kapcsolatok állnak rendelkezésre • A felújított 76-os (és a 760-as) út révén a 71-es útig tartó szakasz gyorsan megtehető • Az északi elkerülő (761-es út) megépülésével csökkent a belváros terhelése • A Kossuth Lajos utca egyirányúsítása és rehabilitációja előirányozza az élhetőbb belvárosi környezet kialakítását	• Gyorsforgalmi út nem érinti a várost, ezáltal az országos kapcsolatok gyengébbek, relatív versenyhátrány alakul ki. • Hiányzik a 76-os út megfelelő bekötése az M7-es autópályába (gyorsforgalmi út) • Az úthálózat adottságai miatt mind az észak-déli, mind a kelet-nyugati irányú forgalom a belvárost, illetve annak határoló útjait terheli • A főbb városi útvonalakon, részben a domborzati, részben a hálózati adottságok miatt, a reggeli és délutáni csúcsidőben torlódások alakulnak ki • Kertváros és Páterdomb városrészek elszigeteltek, korlátozott közúti kapcsolattal rendelkeznek a szomszédos városrészek felé
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
• Az épülő tehermentesítő út révén csökkenhet a belváros forgalma • Lakossági igény erősödése a belváros közúti terhelésének csökkentésére, az élhetőbb felületek kialakítására • Az egyéni közlekedéshez kötődő költségek emelkedése révén a fenntartható módok előtérbe kerülése • A közösségi közlekedés tarifarendszerének ésszerűsítése révén az egyéni közlekedés terhelésének csökkenése	• Modal split további eltolódása az egyéni közlekedés irányába • Hatékony forgalomcsökkentő beruházások elmaradása a belvárosi területen • A tehermentesítő útvonalak átadásával a belvárosi kapacitások szűkítésének elmaradása

2.2.4 LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

2.2.4.1 Kerékpáros közlekedés

Térségi kapcsolatok

A térségi kapcsolatok hiányoznak

Zalaegerszeg jelenleg nem csatlakozik az országos kerékpárút-törzshálózatba: az **Északnyugat-dunántúli kerékpárút várost érintő szakasza még nem épült meg**. Szintén **hiányoznak a várost a külső településrészekkel és a környező településekkel összekötő kapcsolatok**. A forgalmasabb országos közutakon hiányoznak a kerékpározást segítő megoldások (pl. burkolt padka). A főbb irányok helyzete a következő:⁴⁵

- **Északnyugat-dunántúli kerékpárút (Zala-völgyi kerékpárút):** 2006-ban épült ki Zalalövő és Bagod között a felhagyott vasúti töltésen; a Bagod és Tescánd közötti 4,1 km hosszú szakasz 2014-2015-ben épült meg 280 millió forintos költséggel Zalaegerszeg határáig.^{46 47}
A 7328. sz. közút nagy forgalmú, de mellette ki van jelölve kerékpáros útvonal kis forgalmú utakon Zalaszentivánig, ahol meglévő kerékpárúthoz csatlakozik; ennek egy 800 m-es szakasza ugyanakkor kőzúzalékkal burkolt.



- **régi 76. sz. főút átkelési szakasza** (Ola utca – Rákóczi út – Balatoni út): külterületen 2x1, belterületen 2x1, 2x2 sávossal kialakítású, kanyarodó- és parkolósávokkal. Nagy forgalma (napi 6000-16 500 ej) ellenére külterületi szakaszain nincs kerékpárforgalmi létesítmény. Keleti szakaszán (Csács és Bozsok felé) átlagos napi forgalma 8978 ej, napi kerékpáros forgalma 2.⁴⁸
- **Nyugati irány:** a 7405. sz. közút (Tescánd felé) átlagos napi forgalma 2334 ej, napi kerékpáros forgalma 29. A Tescándnál kiágazó 7409. sz. közút (Boncodföldre felé) átlagos napi forgalma 596 ej.

⁴⁵ EKK alapján

⁴⁶ Zalaegerszegi Televízió http://www.zegtv.hu/index.php?mod=hr&hr_id=10645

⁴⁷ Zalai Hírlap online <http://zaol.hu/teskand/szalag-hordo-unnep-atadtak-a-kereparutat-1725515>

⁴⁸ Országos Közutak 2012 évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma (OKA)

- **Északi irány:** a 7409. sz. közút (Kiskutas felé) átlagos napi forgalma alacsony, 546 ej, ugyanakkor Zalaegerszeghez csak a 76. sz. főúton keresztül kapcsolódik. Kispáli felé a Ságodi út alacsony forgalmú. A 74. sz. főúton (Egervár felé) nincs kerékpárforgalmi létesítmény.
- **Déli irány:** a 7410. sz. közút (Bocfölde, Bak felé) 2x1 sávós, szűk (burkolatszélessége 6,00-6,50 m). Napi kerékpáros forgalma 33. A 7401. sz. közúton (Gellénháza felé) az OKA adatai szerint nincs mérhető kerékpáros forgalom. Belőle ágazik ki a 7403. sz. közút (Bazitán át Gellénháza felé), melynek kb. 6 m széles burkolata előregedett, repedezett. Átlagos napi forgalma alacsony, 1178 ej, napi kerékpáros forgalma 59.

Városon belüli hálózat

A kerékpáros főhálózat lefedettsége jó, de nem teljes

A város forgalmasabb útjai mentén az elmúlt években jelentős hosszúságban épültek kerékpárutak (a 2013-ban befejeződött fejlesztésekkel együtt 13,4 km), melyek nagyjából kapcsolódnak egymáshoz, de **vannak hálózati hiányok**, hiányzó összeköttetések. Egyes városrészek (pl. parkerdei városrész, Kertváros, az Alsóerdő felé eső városrész, illetve a Zrínyi Miklós utca irányában a déli városrész és ipari park), általában véve **a déli városrészek belvárosi kapcsolatait a meglévő kerékpárutak nagyrészt kiszolgálják, míg más városrészek esetében ezek a kapcsolatok hiányoznak.** A kerékpározást egyes városrészek, illetve irányok esetében a domborzati viszonyok korlátozzák.

„Egyre több a kerékpárút, aminek nagyon örülök. Csak így tovább!! Hajrá Zalaegerszeg!”

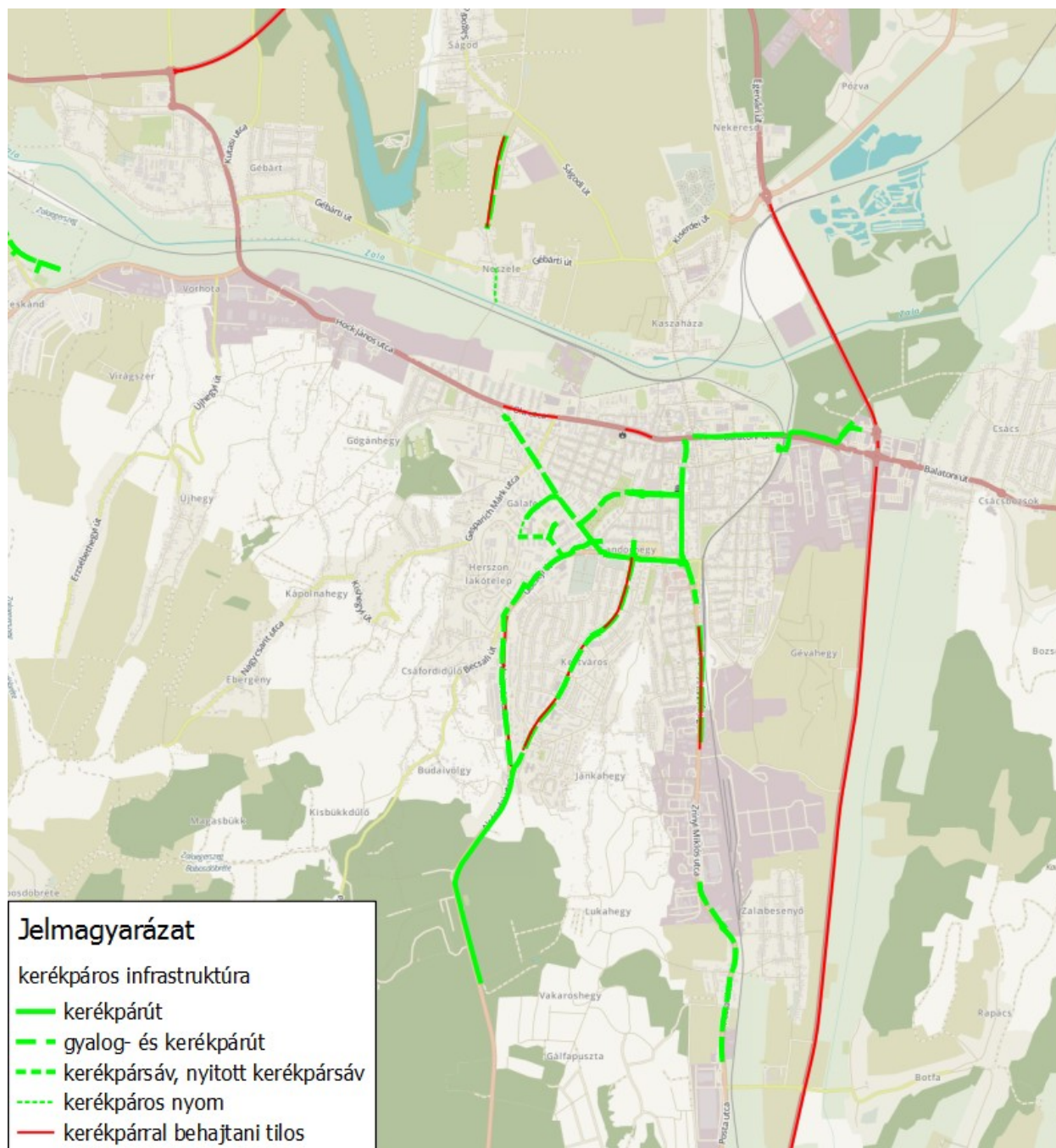
(válasz a lakossági kérdőívből)

A meglévő kerékpárutak kialakítása problémákkal küzd (nem irányhelyes, gyalogosokkal konfliktusos, átvezetések veszélyesek)

Az elsődleges cél a gépjármű – kerékpáros konfliktusok csökkentése volt, ezért **egyoldali, kétirányú kerékpárutak, illetve gyalog- és kerékpárutak épültek; ez a kialakítás ugyanakkor a csomópontokban okoz veszélyes helyzeteket, illetve a gyalogosokkal vezetett konfliktusokhoz;** emellett a szakaszok végén a továbbhaladás sem megoldott. A burkolat minősége, a burkolati jelek állapota, illetve a jelzésrendszer (burkolati jelek, táblázás, az átvezetéseknel is) következetessége sokhelyütt nem megfelelő. Javasolt (hivatásforgalmi vagy turisztikai) **kerékpáros útvonalak** sem a kiépített hálózati elemeken, sem azokon kívül **nincsenek kijelölve** (pl. táblázással, térképekkel). A kerékpározás az úthálózat nagy részén engedélyezett; **tiltás** jellemzően azokon a szakaszokon van, ahol van kiépített kerékpárút, de néhol (pl. **Ola utca – Rákóczi út** a Platán sortól keletre) ennek hiányában is.

2015-ben az önkormányzat megbízásából **döntéselőkészítő tanulmányterv készült a kerékpáros főhálózat bővítésére vonatkozóan,**⁴⁹ mely az összes jelentős kapcsolati iránnyal foglalkozik.

⁴⁹ Zalaegerszeg város Integrált Területi Program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó **kerékpáros döntéselőkészítő tanulmányterv.** Pannonway Építő Kft., 2015. június



52. ábra: Zalaegerszeg kerékpáros főhálózata (alaptérkép és adatok: OpenStreetMap)

A meglévő kerékpáros főhálózati elemek az alábbiak:

A **Platán sor** mentén teljes hosszában (Ola utca – Göcseji út) egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárutat alakítottak ki. A kialakítás következtelen (néhol kerékpárút, néhol gyalog- és kerékpárút). A kerékpárút-átvezetések megoldása sem mindenütt jó; kiemelt példa erre a Gasparich Márk utca keresztezése, ahol az egyik irány a zebrára vezet rá.



53. ábra: Platán sori gyalog- és kerékpárút

A **Göcseji út – Alsóerdei utca** mentén (Zrínyi Miklós utca/Csány tér – Aranyoslapi pihenő között) az alábbi kerékpáros létesítmények találhatók:

- Göcseji út (Zrínyi Miklós utca/Csány tér – Platán sor között): kb. 1,2 km hosszú, 1,5+2,0 m széles egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút a Göcseji út déli oldalán. 2013-ban épült a „Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen” című projekt keretében.⁵⁰ A templom mögötti önálló szakasza aszfaltburkolatú kerékpárút; onnan a Zárda utcáig térkő burkolatú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, majd aszfaltburkolatú elválasztott gyalog- és kerékpárút. Jelentős a gyalogosforgalom. Platán sori átvezetése nem megoldott (csak gyalogátkelő van.) Az útpályán a kétirányú forgalom napi 9-13 000 ej körüli.
- Göcseji út (Platán sor – Becsali utca): egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. Aszfaltburkolatú, egyenetlen minőségű, egyes szakaszokon járdán került kijelölésre; nyomvonala néhol kisebb kerülőket tesz, amit használói gyakran járdán rövidítenek le. A burkolati jelek állapota megfelelő; Déryné utcai átvezetése piros burkolatfestést kapott. Csertán Sándor utcán való átvezetése nem megoldott (csak gyalogátkelő van). A Becsali úti átvezetés beláthatósága a dél felől érkező gépjárművek számára korlátozott. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 6000 ej körüli.
- Alsóerdei utca (Becsali utca – Köztársaság útja között): egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. Aszfaltburkolatú, egyenetlen minőségű, egyes szakaszokon járdán került kijelölésre, van ahol buszmegállón vezet át. Táblázása nem koherens, a külső szakaszon néhol (egyik irányból) önálló kerékpárútként van kijelölve, de járda hiányában gyalogútként is funkcionál. Alsóerdei úton való átvezetése nem megoldott (csak gyalogátkelő van). Az útpályán a kétirányú forgalom napi 1-4000 ej körüli; a kerékpározást tábla tiltja.

⁵⁰ Sajtóközlemény – **Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen,** NYDOP-4.3.1/B-11-2011-0006 sz. projekt.
<http://zalaegerszeg.hu/dokumentum/19571/kereparut.pdf>

- Alsóerdei út (Köztársaság útja – Aranyoslapi pihenő között): egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. Elsősorban szabadidős célokat szolgál. Aszfaltburkolatú, egyenetlen minőségű. A burkolati jelek sokhelyütt lekoptak. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 1000 ej alatti.



54. ábra: Göcseji út menti gyalog- és kerékpárút és az Alsóerdei úti kerékpárút vége a Köztársaság útjánál

A **Köztársaság útja** mentén (Göcseji út – Alsóerdei utca között) kialakított létesítmények kialakítása nem következetes (néhol elválasztott, néhol elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút). Az útsatlakozások mellett a kapubehajtók és a buszmegállókon való átvezetések is konfliktusosak. Ezen az útvonalon az alábbi kerékpáros létesítmények találhatók:

- Mártírok útja (Botfy Lajos utca – Göcseji út között): egyoldali kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút. A Mártírok útja – Botfy Lajos utca kereszteződésben továbbvezetése nem megoldott. A Göcseji útnál jelzőlámpa-oszlop képez akadályt. Az úttesten a kerékpározás tiltott.
- Köztársaság útja (Göcseji út – Pálóczi Horváth Ádám út között): 1162 m hosszú, 1,5+2,0 m széles elválasztott gyalog- és kerékpárút. A zeneiskola és Pálóczi Horváth Ádám út közötti szakasza 2013-ban épült a „Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen” című projekt keretében, 53,4 millió Ft költséggel. A Csalogány utcánál és az Erkel Ferenc utcánál buszmegálló öböl miatt összeszűkül, itt a buszmegállón át vezető elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 1-8000 ej közötti.
- Köztársaság útja (Pálóczi Horváth Ádám út – Alsóerdei utca között): egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 1000 ej alatti.

„Az autósok előtt a járdára számúzték a bicikliseket, ez állandó konfliktusok forrása a gyalogosokkal.”

(válasz a lakossági kérdőívből)



55. ábra: Köztársaság útja menti gyalog- és kerékpárút

A **Zrínyi Miklós utca** mentén a belvárostól a Flextronics „B” telephelyig vezet kerékpárút, azonban nem folytonos, több helyen (a vasútállomásnál és a Csörge utca után) megszakad.

- Zrínyi Miklós utca (Göcseji út – Kosztolányi Dezső utca között): egyoldali kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút, térkő burkolattal. A vasútállomás előtt véget ér, a szabályos továbbhaladás nem megoldott. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 6-7000 ej körüli.
- Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – MOL finomító bekötőút között): egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút. Aszfaltburkolatú, egyenetlen minőségű, buszmegállóknál szűkülettel. A burkolati jelek sokhelyütt lekoptak. A MOL finomító bekötőút előtt véget ér és járdában folytatódik, a szabályos továbbhaladás nem megoldott. Az úttesten a kerékpározás tiltott, a kétirányú forgalom napi 8-10 000 ej körüli.
- Zrínyi Miklós utca (Flextronics „A” déli szervízút – Flextronics „B” között): egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog-és kerékpárút. Aszfaltburkolatú, egyenetlen minőségű, buszmegállóknál szűkülettel. A burkolati jelek sokhelyütt lekoptak. A Csörge utca előtt oldalt vált, de a Csörge utcát elérve biztosítja Zalabesenyő kapcsolatát is. A Flextronics „B” elérése előtt egy szűkületnél véget ér és járdában folytatódik, a szabályos továbbhaladás nem megoldott.



56. ábra: Zrínyi Miklós utca: gyalog- és kerékpárút vége a vasútállomásnál; széles útfelület a kerékpározás tiltásával (bal oldali járdán a kerékpárút)

A **Széchenyi tér – Kossuth Lajos utca** mentén egyoldali kétirányú kerékpárút épült ki több ütemben, az útvonal forgalomcsillapításának és átépítésének részeként. A kerékpárút térkő burkolatú (nem sima), az útpályától jellemzően domború elválasztó sáv, míg a gyalogosfelülettől egyes szakaszokon csak a burkolat színe választja el. Utóbbi helyeken – különösen, ahol a járda keskeny – gyakori a gyalogosforgalom.

- Széchenyi tér – Kossuth Lajos utca (Kazinczy tér – Kisfaludy Sándor utca között): egyoldali kétirányú kerékpárút. A Kazinczy térenél nem csatlakozik a közeliben induló parkerdei kerékpárúthoz. Kialakítása nem mindenütt szerencsés, például a Berzsényi Dániel utca keresztezésénél (a postánál) geometriája életszerűtlen. Az útpályán a forgalom napi 6-7000 ej körüli.
- Kossuth Lajos utca (Kisfaludy Sándor utca – Petőfi utca között): 112 m hosszú egyoldali kétirányú kerékpárút. 2010-ben épült a „Zalaegerszeg történelmi városközpont rehabilitációs és revitalizációs programja” című projekt keretében.⁵¹ Az útpályán a forgalom napi 6-7000 ej körüli.
- Kossuth Lajos utca (Petőfi utca – Hunyadi János utca között): 395 m hosszú egyoldali kétirányú kerékpárút. 2010-ben épült a „Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen” című projekt keretében, 44 millió Ft költséggel. Az érintett kapubejáróknál szintben kiemelésre került, így folytonossága biztosított, és forgalomcsillapító szerepet is betölt. A Hunyadi János utcai csomópontban jelzőlámpás forgalomirányítást alakítottak ki.⁵² A kerékpárút kialakítása több helyütt kompromisszumos (például egy

⁵¹ Sajtóközlemény – **Zalaegerszeg történelmi városközpont rehabilitációs és revitalizációs programja**, NYDOP-4.3.1/B-11-2011-0006 sz. projekt. http://zalaegerszeg.hu/dokumentum/14772/varoskozpont_rehab_nyito.pdf, http://zalaegerszeg.hu/dokumentum/14776/kossuthu_avatas.pdf

⁵² Zárórendelevény – **Belvárosi kerékpárút folytatása a Petőfi-Hunyadi u. közötti szakasz megépítésével**, NYDOP-4.3.1/B-09-2009-0002 sz. projekt. http://zalaegerszeg.hu/dokumentum/14682/kerekparut_zaro.pdf

fa kétoldali kerülése révén); déli végén egy rosszul belátható szűkületnél véget ér és járdában folytatódik, így a szabályos továbbhaladás nem biztosított. Az útpályán a forgalom napi 6-7000 ej körüli.



57. ábra: Kossuth Lajos utca - gyalogosforgalommal terhelt szakasz, illetve átvezetés a postánál

A **Balatoni út** mentén (parkerdei kerékpárút, Batthyány Lajos utca – Parkerdei utca között) egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárút vezet kelet felé. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 15 000 ej körüli.

- Balatoni út (Batthyány Lajos utca – Stadion utca között): egyoldali kétirányú elválasztott gyalog- és kerékpárút, piros aszfaltburkolattal.
- Balatoni út (Stadion utca – Október 6. tér között): egyoldali kétirányú önálló kerékpárút, aszfaltburkolattal, a gépjárműforgalomtól szűkítő elemekkel védve. Járda hiányában gyalogosok is használják. Az Október 6. térnél megszűnik.
- Balatoni út (Október 6. tér – Damjanich utca): a Balatoni út déli oldalán indul újra önálló kerékpárútként. A vasút feletti közúti felüljárón nincs átvezetve, a vasutat jelentős kerülővel szintben keresztezi a Berzsényi Dániel utcánál (labirintkorláton átvezetve), majd visszavezetve a Balatoni út északi oldalára a parkerdőn át vezet a Damjanich utcáig (közvillágítás van).
- Damjanich utca, Átkötő utca (Balatoni út – Lidl): a Damjanich utcán való átvezetéstől elválasztás nélküli egyoldali kétirányú gyalog- és kerékpárútként folytatódik a Lidl bekötőútjáig. Az Átkötő utca felé való továbbhaladás nem megoldott.
- A Berzsényi Dániel utca mentén, a Tesco áruháznál 150 m hosszan épül 2015-ben elválasztott gyalog- és kerékpárút.⁵³

⁵³ Új szakasszal bővül Zalaegerszeg kerékpárút-hálózata (Videó), Zalaegerszeg http://zalaegerszeg.hu/cikk/25045/Uj_szakasszal_bovul_Zalaegerszeg_kereparuth_alozata_Video



58. ábra: Parkerdei kerékpárút a Kazinczy térnél és a Stadion utcánál

Az **Arany János utca – Kisfaludy Sándor utca** mentén az alábbi kerékpáros létesítmények találhatók:

- Arany János utca (Platán sor – Kisfaludy Sándor utca között): egyoldali kétirányú elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút. Táblázása néhol következetlen. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 1300 ej körüli.
- Kisfaludy Sándor utca (Vizslaparki út – Kossuth Lajos utca között): összesen (két irány együtt) 744 m hosszú irányhelyes, kétoldali egyirányú kerékpárút a járda szélesítésével (0,8-1,0 m biztonsági sáv, 1,0 m kerékpárút, 1,5-2,2 m járda). A Mártírok útja és az Ady Endre út között pirosra festett aszfalt, a többi szakaszon térkő burkolatú. 2013-ban épült a „Belvárosi kerékpárút folytatása a Petőfi-Hunyadi u. közötti szakasz megépítésével” című projekt keretében, 24,8 millió Ft költséggel. A járdán való vezetés okoz konfliktusokat (pl. az Ady iskola bejáratánál). Kapcsolata a Kossuth Lajos utcánál nem irányhelyes, így a dél felé kanyarodáshoz magát a Kisfaludy Sándor utcát is keresztezni kell északi irányban. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 2000 ej körüli.



59. ábra: A Kisfaludy Sándor utcai kerékpárút és Kossuth Lajos utcai csatlakozása

Landorhegyi út (Déryné utca – Platán sor között): kerékpáros nyom, gyalog- és kerékpárút, valamint önálló kerékpárút. 2013-ban épült a „Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen” című projekt keretében. Felső szakaszán széles úttesten kerékpáros nyom, lejjebb egyoldali kétirányú, járdán kijelölt elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, majd önálló kerékpárút. Utóbbi szakaszon jelentős a gyalogosforgalom. A Platán soron való átvezetése és a kerékpárúthoz csatlakozása nem megoldott (csak gyalogátkelő van). Az útpályán a kétirányú forgalom napi 5-6000 ej körüli.

Déryné utca (Landorhegyi út – Göcseji út között): nyitott kerékpársáv. 2013-ban épült a „Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen” című projekt keretében. Az útszakaszon elhelyezett forgalomlassító küszöb a kerékpársávba is belóg. A Lidl felé vezető gyalog- és kerékpárút csatlakozása nem megoldott. Az útpályán a kétirányú forgalom napi 1000 ej alatti.

A Zalától északra csak **Neszele–Ságod** között található elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút, mely elsősorban a Gébárti tó és az Aquacity elérését biztosítja, de a városi főhálózathoz nem kapcsolódik. A Neszele út ellenirányú kerékpáros forgalom számára megnyitott kis forgalmú egyirányú utca. Az Aquacity felé vezető szakasz nincsen kitáblázva.

Ezen kívül ki van jelölve a **Nekeresd–Pózva kerékpáros útvonal**, melyen a Pózva utca egy rövid szakaszán (74. sz. főút alatti átvezetés) van kiépített kerékpáros infrastruktúra.



60. ábra: Gyalog- és kerékpárút Neszele és Ságod között, illetve a Neszelei utca

A nagy forgalmú utak közül nincs kerékpáros infrastruktúra a következők mentén:

- **Ola utca – Rákóczi Ferenc utca – Kazinczy tér** (kétirányú forgalom napi 11-15 000 ej körül),
- **Balatoni út külső szakasza** (kétirányú forgalom napi 13-14 000 ej körül),
- **Batthyány Lajos utca – Kaszaházi út** (kétirányú forgalom napi 9-12 000 ej körül), itt a Zala-híd szűk keresztmetszet,

- Kosztolányi Dezső utca (kétirányú forgalom napi 6-8000 ej körül),
- Mártírok útja (kétirányú forgalom napi 3-6000 ej körül).

A kisebb forgalmú utak, utcák kerékpározhatósága általában megfelelő, de **ritkák a kerékpározást segítő, bátorító megoldások** (kerékpársávok, nyitott kerékpársávok, kerékpáros nyomok, előretolt kerékpáros felállóhelyek, csomóponti megoldások). **Az egyirányúsítás csaknem mindenütt kiterjed a kerékpárosokra is** (gyakran feleslegesen akadályozva a kerékpározást); kivétel ez alól a Kelemen Imre utca (és a fent említett Neszele út).

Speciális probléma, hogy **a hurokdetektorral irányított jelzőlámpák jellemzően nem érzékelik a kerékpárosokat**.



61. ábra: Kelemen Imre utca

Parkolás

A belvárosban sok jó
kerékpárparkolót telepítettek, de
máshol még sok a hiányosság

A közterületi kerékpártámaszok rendelkezésre állása elsősorban a **belvárosban jellemző**, ahol az elmúlt évek fejlesztései során **viszonylag nagy számú és biztonságos kerékpártámaszt** (főként P-támaszokat) telepítettek. Ezek térbeli eloszlása is alapvetően kedvező (elszórtnan, viszonylag sok célpontot szolgálnak ki). Ezen kívül részben a belvárosban, de a város többi részén is találhatók elavult (csak a kerék megtámasztására alkalmas, biztonságos rögzítést lehetővé nem tevő) kerékpárparkolók, jellemzően üzletek, intézmények előtt, vélhetően egyedi alapon kihelyezve. Számos célpontnál (többek között a nagy bevásárlóközpontoknál) azonban megoldatlan a kerékpárparkolás lehetősége.



62. ábra: P támaszok a posta előtt, illetve hagyományos támaszok az autóbusz-állomásonál (utóbbinál csak az első kerék lakatosolható, a váz nem)

A zalaegerszegi vasútállomásokon és megállóhelyeken rendelkezésre állnak B+R kerékpárparkolók, azok kapacitása a jelenlegi igényeket kielégíti. A vasútállomás előterében félreeső helyen található a kerékpárparkoló, és nincsenek fedél alatt. A minimális utasforgalmú András hidán és Olán fedett helyen vannak a B+R támaszok, de az állomások kihasználtsága miatt biztonságuk nem garantált.



63. ábra: B+R kerékpárparkoló Olán és a vasútállomásonál

Kerékpárkölcsonzási lehetőség egyedül a főiskolán van.

Kereslet, igények

A 2015-ös háztartásfelvétel adatai szerint a Zalaegerszegen belüli utazások 6%-ához választják a kerékpárt (ugyanakkor ebben az is szerepet játszik, hogy a felmérés télen készült; az év többi részében ez az arány értelemszerűen magasabb).⁵⁴ A foglalkoztatottak munkahelyre közlekedésében (a 2011-es népszámlálás adatai szerint) 6,9% a kerékpárral megtett utak aránya (a gyalog, ill. egyféle járműve közlekedőkre vetítve). Ez

⁵⁴ Forgalomfelvételek, 88. old.

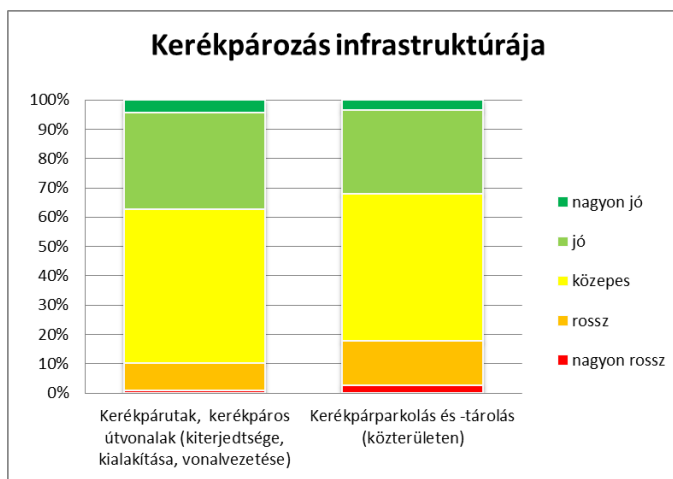
elmarad a megyei jogú városok 12,1%-os, illetve a 80 000 fő alatti megyei jogú városok 13,4%-os arányától.

A zalaegerszegiek 20-25%-a tekinti reális alternatívának a kerékpárt

A háztartásfelvétel adatai szerint napi szinten kerékpározók aránya 10% körüli, míg a soha nem kerékpározók aránya csaknem a lakosság fele. **Jelenleg a zalaegerszegiek 20-25%-a, a vonzáskörzetből bejárók kb. 10%-a tekinti reális alternatívának a kerékpárt:** ők azok, akik szívesen kerékpároznak, és kedvezőbb feltételek esetén nagyobb arányban választanák a kerékpárt napi utazásaikhoz.⁵⁵

A 2015-ös közúti forgalomszámlálások keretén belül sor került a kerékpáros forgalom számlálására, valamint a vasúti utasszámlálások és kikérdezések keretében a B+R kerékpárparkolási igény felmérésére is. Zalaegerszegen a vasútra szállók 4%-a, a vonzáskörzet állomásain 6%-a érkezett kerékpárral.⁵⁶

A jelenlegi kerékpáros infrastruktúra megítélése közepes, ezen belül a közterületi kerékpárparkolásé valamivel rosszabb, mint a kerékpáros úthálózaté.



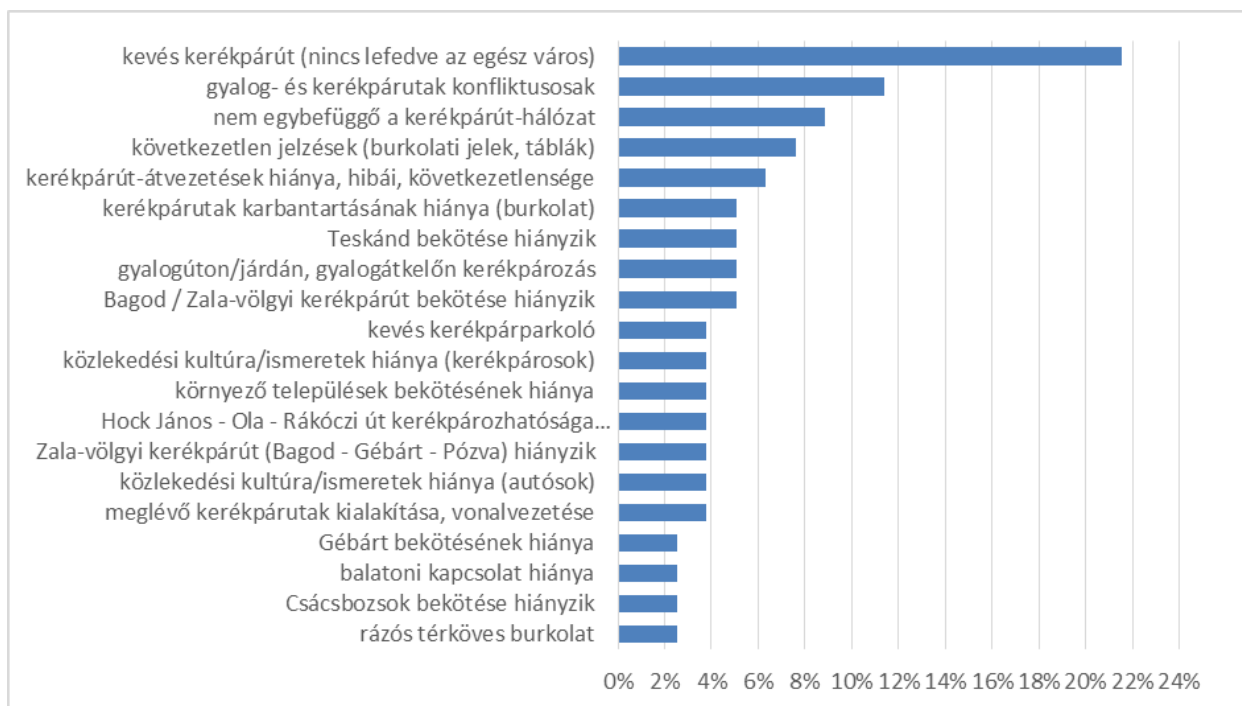
64. ábra: A kerékpáros infrastruktúra megítélése⁵⁷

A lakossági problémafeltáró kérdőív ide vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be. Jól látható, hogy sokan keveslik a kerékpárút-hálózat lefedettségét (jóllehet sokan fejezték ki elismerésüket az addigi fejlesztésekért), valamint a meglévő hálózat folytonossági hiányait. A meglévő kerékpárutak kialakítását azonban sok kritika éri: **a gyalog- és kerékpárutakon sok a konfliktus a gyalogosokkal** – ennek oka részben a **következtelen, gyakran hibás jelzésrendszer**, amit külön is sokan nehezményeznek –, **a csomópontokban a kerékpárút-átvezetések hiánya vagy hibái** okoznak konfliktusokat, de a kerékpárutak burkolatállapota, karbantartása sem ideális. Hiányoznak a környező településekkel való kapcsolatok is.

⁵⁵ Forgalomfelvételek, 88-93. old.

⁵⁶ Forgalomfelvételek, 65-66. old.

⁵⁷ Forgalomfelvételek, 99. old.



65. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke kerékpáros közlekedésében? (említek száma)

2.2.4.2 Gyalogos közlekedés

A város életében a gyalogos közlekedés jelentős szerepet játszik a relatív kis távolságok miatt: a 2015. évi háztartásfelvétel eredményei szerint a városon belüli utazások 37%-a gyalogosan történik.

Infrastruktúra

Nincsen sétálóövezet, de a forgalomcsillapítás megkezdődött a belvárosban

A megyei jogú városok közül egyedül Zalaegerszegen **nincsen kijelölt sétálóövezet**; a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása (egy forgalmi sávra csökkentés, átépítés díszburkolattal, nyomvonalelhúzások), a Dísz tér, illetve a városközpont északi részén a Piac tér gyalogos felületté alakítása révén **2011-re a város jelentős lépést tett egy élhetőbb belváros irányába**, de a megmaradt jelentős forgalom miatt ez nem hozott igazi áttörést. A Kossuth Lajos utca időszakos (rendezvényekhez, fesztiválokhoz kapcsolódó) lezárásai és a sétálóutcává alakítás korábbi (több hónapig részletesen egyeztetett) tervei ugyanakkor vegyes fogadtatásra találtak, többek között az alternatív útvonalak terheltsége és az érintett kiskereskedelmi egységek forgalomvesztéstől való félelme miatt.

Forgalomcsillapított övezetek (tempo 30, lakó-pihenő övezet) csak esetileg (lakótelepek belső útjain – pl. a Kertvárosban –, egyes kertvárosi utcákban) kerültek kijelölésre, gyakran mindössze táblázással. A **lakóterületek rendszerszintű, összefüggő forgalomcsillapítása nem valósult meg. A gyalogos útvonalakat, átkelőhelyeket ritkán védik fizikai elemekkel** (pl. kisebb forgalmú utak torkolatában szintben átvezetett járda, kereszteződés kiemelése).

A járdák és gyalogutak hossza 226,5 km. Jelentős hiányzó járdaszakaszok Botfa, Szentersébethegy, Ebergény és az Északi Ipari Park környezetében található (de az új tehermentesítő út is járda nélkül épült meg), de sokhelyütt – elsősorban a külsőbb városrészekben – a járdák állapota, karbantartása sem kielégítő. **Az akadálymentesítés sem teljeskörű, különösen a külső városrészekben.**

A gyalog- és kerékpárutakon (részben a célszerűtlen kialakítás, részben a következtelen jelzések, részben a használók közlekedési ismereteinek hiányosságai miatt) **gyakoriak a konfliktusok a különböző használói csoportok között.**

„Kevés a zebra. Több helyen kellene közlekedési lámpa, hogy a gyalogosok átjussanak.”

(válasz a lakossági kérdőívből)

A vasútvonalak és forgalmasabb utak városrészeket vágnak el egymástól

Más városokhoz hasonlóan **probléma a nagyobb vonalas létesítmények – vasútvonalak, forgalmasabb utak** (különösen az országos főutak átkelési szakaszai) **elválasztó hatása**. Ezek közül kiemelendő a **Rákóczi Ferenc utca – Kazinczy tér – Balatoni út, mely az északi belvárost választja el a városmagtól**: a viszonylag ritkán elhelyezkedő gyalogátkelők, a széles (2x2 sáv + kanyarodósávok) és középszigettel nem tagolt úttest keresztezésére ritkán és rövid átkelési lehetőséget biztosító jelzőlámpák komoly akadályt képeznek. Különösen igaz ez azokban a csomópontokban, ahol **a négy csomóponti ág közül csak három estében jelölték ki gyalogátkelőt**, így bizonyos irányokban rendkívül körülményes az eljutás. **A jelzőlámpaprogramok nem igazodnak az igényekhez** (pl. piacnapokon nem segítik a piac megközelítését).

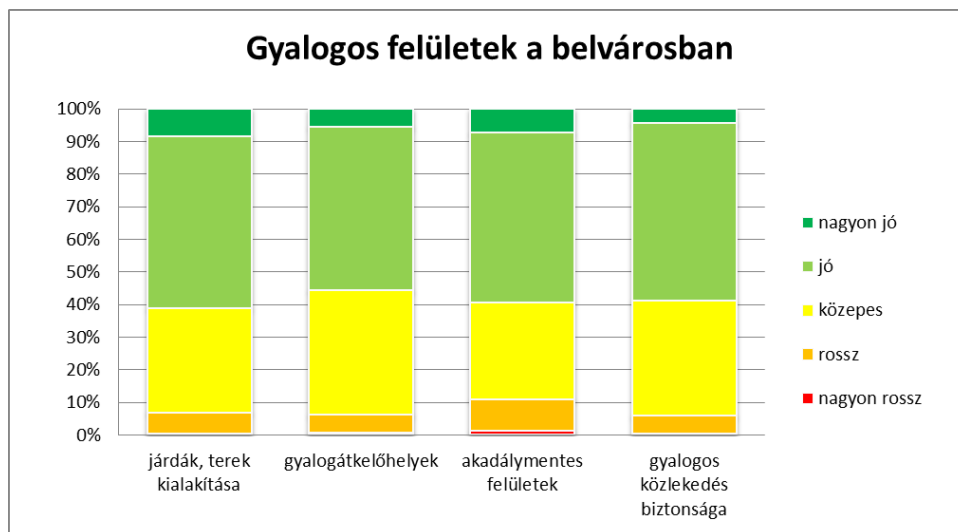
Gyalogos szempontból is probléma, hogy a vasút elvágja a páterdombi városrészt a belvárostól; különösen a vasútállomásnál balesetveszélyes, hogy az autóbusszal, vonattal érkezők (különösen a páterdobi iskolákba tartó diákok) a hosszú kerülő helyett a vágányokon kelnek át.



66. ábra: Kazinczy tér

Kereslet, igények

A jelenlegi gyalogos infrastruktúrával a megkérdezettek több mint fele alapvetően elégedett, de magas a közepes megítélés aránya is, az akadálymentesítés terén pedig 10% kimondottan rossznak ítéli meg a helyzetet (ez önmagában nem sok, de ha épp az érintetteket fedi, akkor nem hagyható figyelmen kívül).



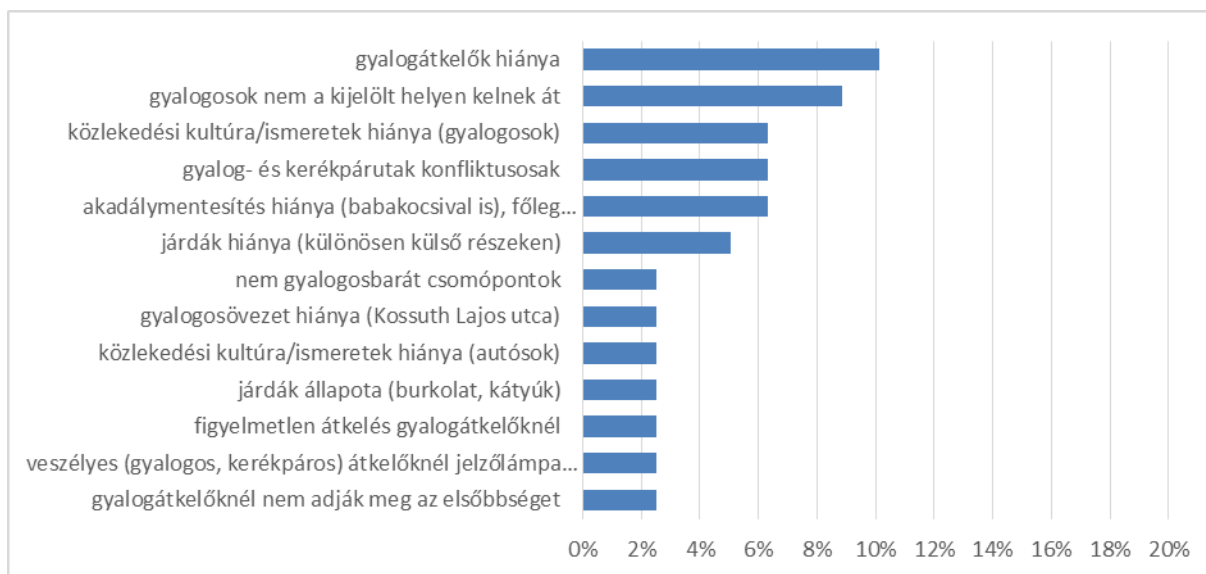
67. ábra: A gyalogos infrastruktúra megítélése⁵⁸

A lakossági problémafeltáró kérdőív ide vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be. A két legjellemzőbb válasz ugyanannak a problémának két aspektusát mutatja be: **kevés a gyalogátkelő (jellemzően a fő közlekedési útvonalakon), a gyalogosok pedig nem a kijelölt helyeken kelnek át.** Gyalogos szempontból is **konfliktusosak a gyalog- és kerékpárutak.**

*„A gyalogosok mindig a kerékpárúton járnak.”
„Járdán a biciklisek majdnem elütnek, zebrán is!”
(válaszok a lakossági kérdőívből)*

Itt is megjelenik a **közlekedési ismeretek és kultúra hiánya** mind a gyalogosok, mind a járművezetők részéről, elsősorban a fenti problémagócokhoz kapcsolódóan.

⁵⁸ Forgalomfelvételek, 99. old.



68. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke gyalogos közlekedésében? (említések száma)

2.2.4.3 Lágy közlekedési módok összegző értékelése

Zalaegerszeg jelenleg nem csatlakozik az országos kerékpárút-törzshálózatba: az **Északnyugat-dunántúli kerékpárút várost érintő szakasza még nem épült meg**. Szintén **hiányoznak a várost a külső településrészekkel és a környező településekkel összekötő kapcsolatok**.

A város forgalmasabb útjai mentén az elmúlt években jelentős hosszúságban épültek kerékpárutak, melyek nagyjából kapcsolódnak egymáshoz, de **vannak hálózati hiányok**, hiányzó összeköttetések. Általában véve **a déli városrészek belvárosi kapcsolatait a meglévő kerékpárutak nagyrészt kiszolgálják**, míg más városrészek esetében ezek a kapcsolatok **hiányoznak**. A kerékpározást egyes városrészek, illetve irányok esetében a domborzati viszonyok korlátozzák.

Legnagyobb részben **egyoldali, kétirányú kerékpárutak**, illetve **gyalog- és kerékpárutak épültek**; ez a kialakítás ugyanakkor a csomópontokban okoz **veszélyes helyzeteket**, illetve a **gyalogosokkal vezetett konfliktusokhoz**; emellett a szakaszok végén a továbbhaladás sem megoldott. A jelzésrendszer (burkolati jelek, táblázás, az átvezetésekénél is) sokhelyütt következtelen.

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

Jelenleg is releváns a kerékpározás részaránya, de **a rövid utazások nagy aránya mellett a lakosság 20-25%-a nyitott a kerékpárral való közlekedésre a feltételek javulása esetén**.

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

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

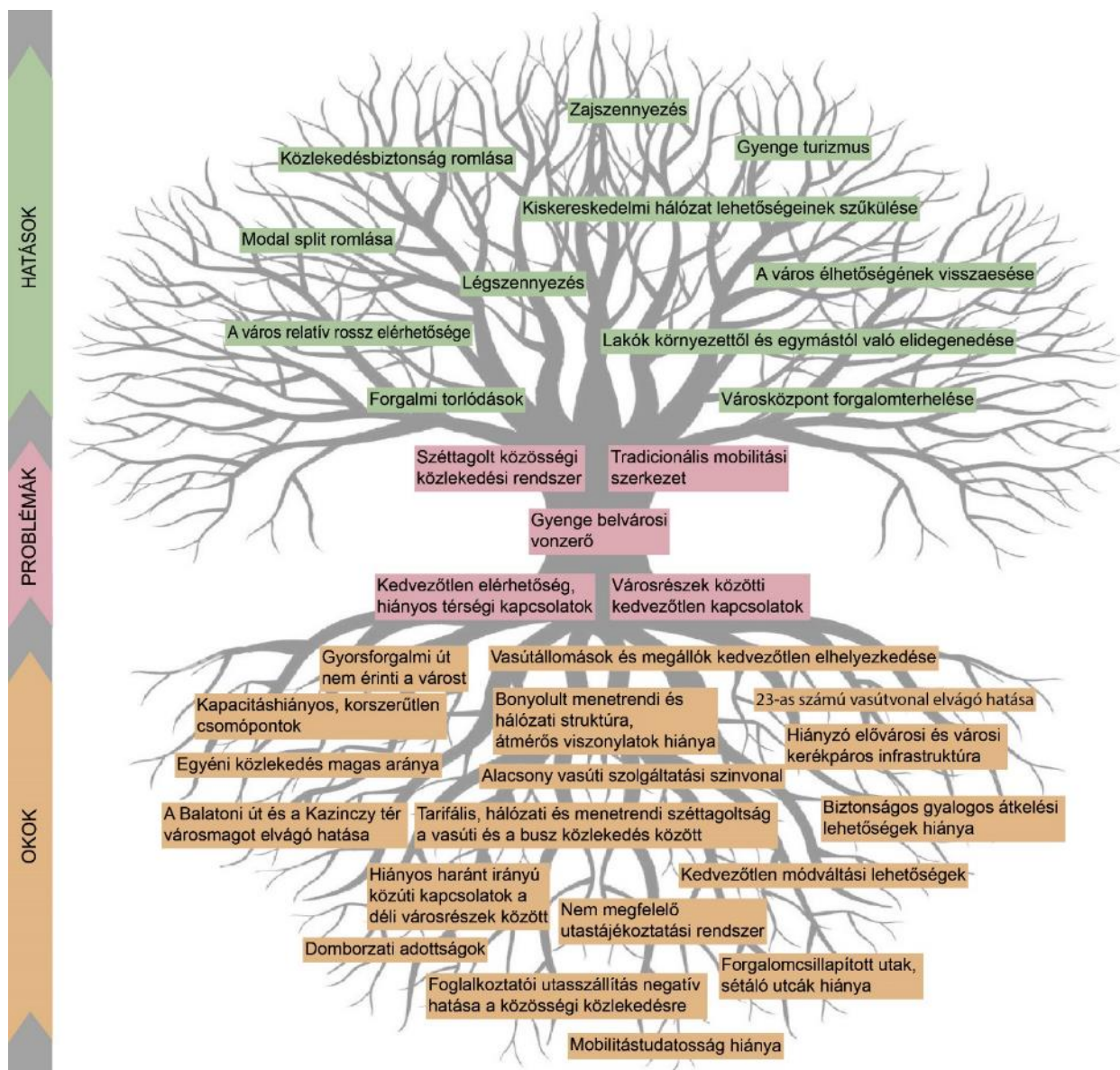
A közlekedési ismeretek és kultúra hiányosságai minden közlekedői csoportban megfigyelhetők, gyakran ezek is konfliktusokhoz vezetnek.

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
• Város jelentős részét lefedő kerékpáros főhálózat • Belváros jó kerékpárparkoló-ellátottsága • Meglévő forgalomcsillapított, gyalogosbarát közterületek (pl. Kossuth Lajos utca, Dísz tér, Piac tér)	• Térségi és elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiányoznak • Kerékpáros főhálózat hiányzó szakaszai, kapcsolatai • Meglévő kerékpárutak kialakítása gyakran nem szerencsés (nem irányhelyes, csomóponti kapcsolatok és gyalogosokkal közös használat problémás) • A kisebb forgalmú utakon kevés a kerékpározást segítő megoldás (burkolati jelek, egyirányú utcák megnyitása stb.) • Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolás lehetőségei sok célpontnál nem adóttak (különösen a belvároson kívül) • Vasútvonalak, főútvonalak elválasztó hatása (keves gyalogátkelő, ott is nehéz átkelés) • Gyalogosövezet hiánya • Komplex forgalomcsillapítás hiánya • Közterületek akadálymentesítése nem teljes körű • Közlekedési ismeretek és kultúra gyengeségei

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
• Városon belül jellemzően rövid utazási távolságok • Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre (városon belül potenciálisan 20-25%) • Zala-menti kerékpárút nyugati csatlakozása a városhatárnál • TOP források kerékpáros és közlekedésbiztonsági fejlesztésekre • B+R kerékpárparkolók kiépítése az IMCS projekt keretében	• Csak infrastruktúrára (és azon belül csak a főhálózatra) koncentráló tervezés • Meglévő elemek karbantartásának, felülvizsgálatának elhanyagolása • Szemléletformálás és képzés szerepének alulbecslése

2.2.5 PROBLÉMAFA

A város közlekedésének fejlesztésekor követendő irányok meghatározásának és a szükséges változtatások megtételének elengedhetetlen feltétele a jelenlegi közlekedési helyzetben jelentkező problémáknak, azok okainak és a köztük lévő összefüggéseknek a megértése. Fontos elkülöníteni a közlekedés terén megjelenő problémák okait és következményeit.



A fent látható problémafán a gyökerek jelképezik az okokat, a törzs az alapvető problémákat, a lombkorona pedig az ezekből eredő következményeket. A lombkorona tehát azokat az általános nehézségeket és negatív hatásokat jelenti, amelyek rontják a város megítélését, s a közlekedés problémáinak kezelése nélkül a jövőben tovább erősödve komoly veszély jelentenek a város élhetőségének szempontjából. A helyzetet azonban nem ezen a szinten kell kezelni, hanem a gyökereket kell elvágni illetve megszüntetni számukra a táptalajt.

A különböző okok esetében különböző a város mozgástere is. Van olyan közlekedést nehezítő tényező (pl. domborzati adottságok), amely nem befolyásolható, illetve olyanok is (pl. gyorsforgalmi út nem érinti a várost), amelyek kezelése nem, vagy csak részben tartozik a város hatáskörébe. Zalaegerszeg felelőssége, hogy megtalálja a lehető leghatékonyabb ösztönzési módszereket és eszközöket azoknak az okoknak a megszüntetése vagy mérséklése végett, melyek ténylegesen a város hatáskörébe esnek, ezzel indukálva az élhetőbb, tisztább és vonzóbb Zalaegerszeg megszületését.

3 TERVELŐZMÉNYEK FELÜLVIZSGÁLATA

3.1 TERVELŐZMÉNYEK ÉRTÉKELÉSE

Zalaegerszeg stratégiai céljait friss dokumentumok rögzítik:

- a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 140/2014. (IX.18.) sz. határozatával elfogadott Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Településfejlesztési Konceptiója (TFK), Integrált Településfejlesztési Stratégiája (ITS), valamint a kapcsolódó ágazati dokumentumok, úgy mint:
 - Zalaegerszeg gazdaságfejlesztési stratégiája;
 - Zalaegerszeg intézményi stratégiája;
 - Zalaegerszeg megújuló energia stratégiája;
 - Zalaegerszeg MJV közműrendszerének fejlesztési stratégiája;⁵⁹
- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 184/2014. (XI.13.) sz. határozatával elfogadott **Zalaegerszeg MJV Integrált Területi Programja 2014-2020 (ITP).**⁶⁰
- **Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója** (2014. március), valamint az ezen alapuló megvalósíthatósági tanulmányok:
 - „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0016) Részletes megvalósíthatósági tanulmány (2015. június);
 - „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019) Részletes megvalósíthatósági tanulmány.

A TFK és az ITS tervezése széleskörű partnerségben történt, a helyi gazdasági és társadalmi szereplők bevonásával. Ennek keretében felmérésekre (igényfelmérés a gazdasági szereplők körében, mélyinterjúk, ötletláda kihelyezése), workshopokra (két körben 7+2 workshop, 106+59 résztvevővel), folyamatosan frissülő internetes aloldal létrehozására, valamint a sajtó folyamatos tájékoztatására került sor a 314/2012 Korm. rendeletben előírt kötelezettségek figyelembevételével.⁶¹ **Az elkészült és elfogadott dokumentumok jelenleg is elérhetők a város honlapján.**

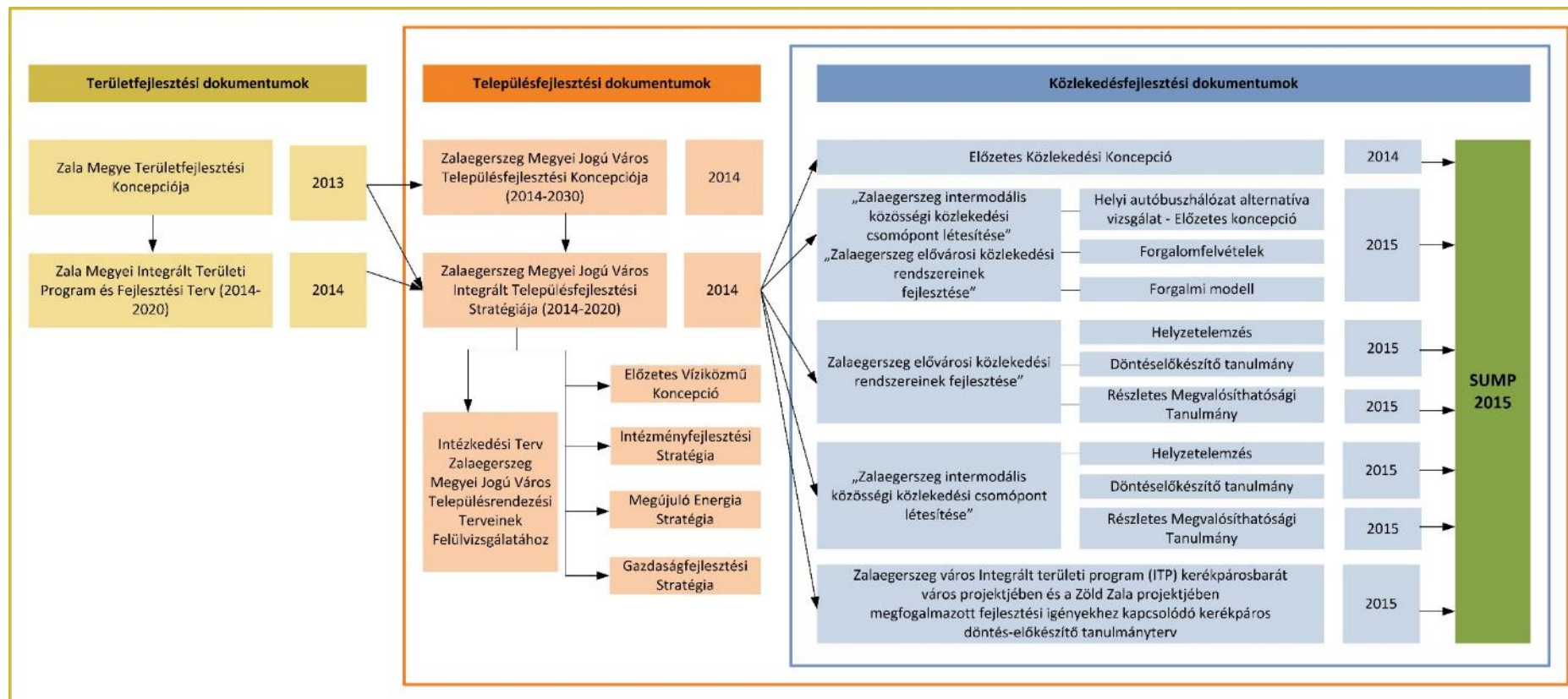
⁵⁹ Integrált Településfejlesztési stratégia (ITS)

http://zalaegerszeg.hu/tart/index/211/Integralt_Telepulesfejlesztesi_Strategia

⁶⁰ Integrált Területi program (ITP)

http://zalaegerszeg.hu/tart/index/249/Integralt_Területi_Program

⁶¹ ITP 3-4. old.



69. ábra: A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedése Zalaegerszeg meglévő terveihez

3.2 INTÉZKEDÉS- ÉS PROJEKTJAVASLATOK ÖSSZEGYŰJTÉSE ÉS ELSŐ KÖRÖS ÉRTÉKELÉSE

A város településfejlesztési és közlekedésfejlesztési dokumentumaiban sok közlekedésfejlesztési projektötlet és elképzelés szerepel, melyek közül a fontosabbak értelemszerűen több dokumentumban is megjelennek. A komplex és körültekintő jövőbeli tervezés feltétele, hogy felülvizsgálatra kerüljön ez a lista, és a már megvalósult, valamint az esetlegesen már aktualitásukat veszített projektjavaslatokat kiszűrve azonosíthatók legyenek az élő fejlesztési szándékok. Ennek érdekében Zalaegerszeg fejlesztési dokumentumaiból kigyűjtésre, majd rendszerezésre kerültek a különböző közlekedésfejlesztési projektek. A dokumentumok frissek, 2014, illetve 2015 során készültek, így a projektjavaslatok nagy többsége jelenleg is aktuálisnak mondható.

A közlekedésfejlesztési ötletek és tervek kigyűjtése, szelektálása és rendezése után megszületett egy projektjavaslat-összesítő táblázat. A projektek kategorizálásra kerültek az alapján hogy a közúti közlekedést, a közösségi közlekedést vagy a gyalogos és kerékpáros közlekedést érintik, valamint kaptak egy egyedi azonosítót, és a könnyebb megérthetőség és a tervek térbeli viszonyainak bemutatása végett térképen is megjelenítésre kerültek. A térképen ábrázolt elemek között vannak lineárisak (pl. utak, kerékpárutak), pontszerűek (pl. körforgalom), illetve területi jellegűek (pl. tér).

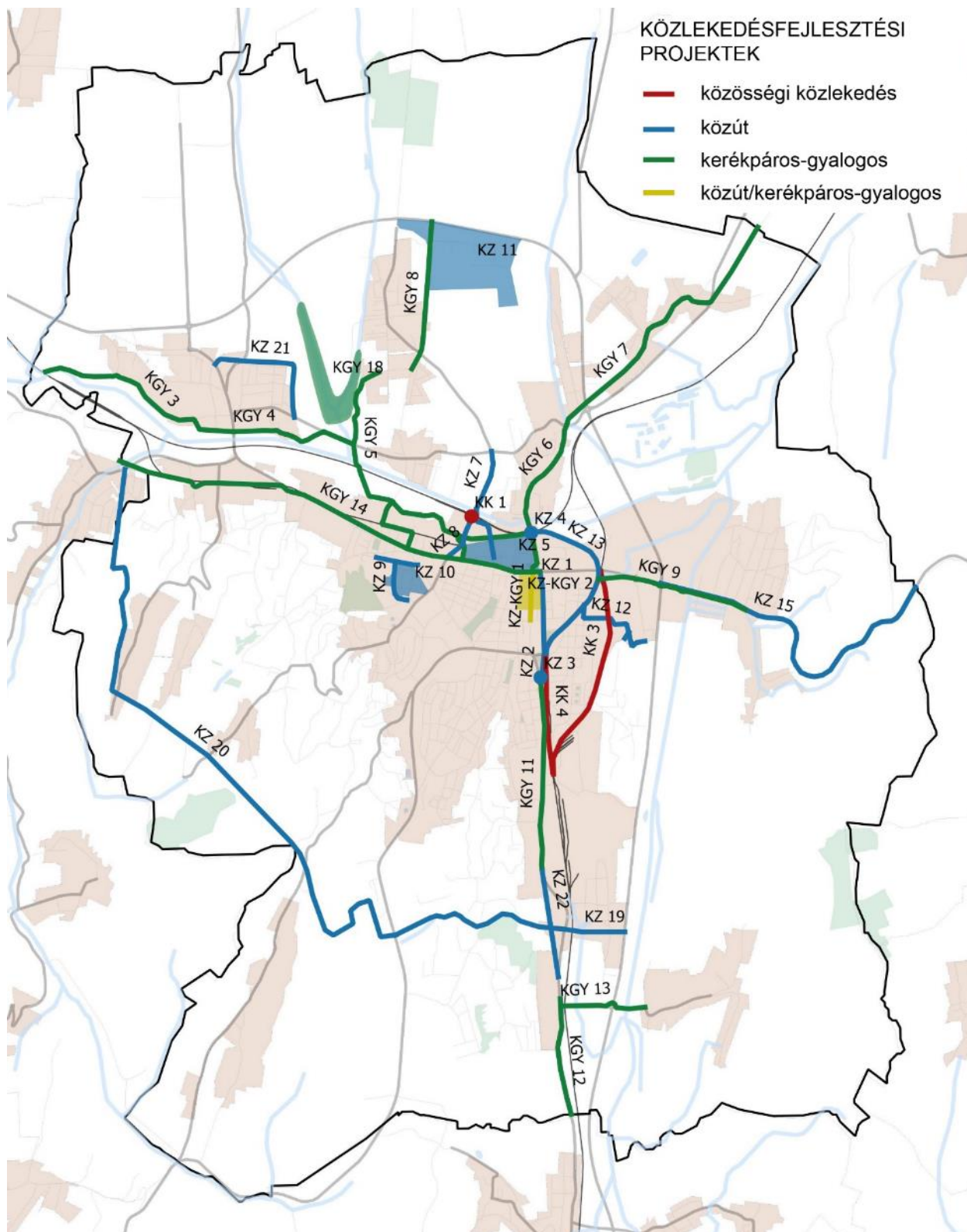
3. táblázat: Projektjavaslat-összesítő táblázat

Egyedi azonosító	Projekt neve	Projektet tartalmazó dokumentum neve	Dokumentum készítésének ideje
KZ 1	Zalaegerszeg egykori korzójának újrapozicionálása, funkcióbővítése: Kazinczy tér forgalomcsillapítása, átépítése , valamint a zöldfelület növelése	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015 /2014
KZ 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros közlekedési feltételeinek megteremtése: Kosztolányi utca kétirányúsítása	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015 /2014
KZ 3	Zrínyi utca – Kosztolányi utcai körforgalom megépítése	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015 /2014
KZ 4	Batthyány Lajos utca , valamint az új elkerülő út és a vasútvonal keresztezésének biztonságos megoldása	ITS	2014
KZ 5	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és az új elkerülő út közötti terület belső úthálózatának , közmű infrastruktúrájának kiépítése	ITS	2014
KZ 6	A forgalomtól mentes belvárosi sétaövezet peremén parkolók létesítése (6x50 férőhely)	ITS / ITP	2014/2014
KZ 7	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az északi ipari zóna között vasúti felüljáró és Zala híd építésével (a tervezett intermodális csomópont szomszédságában)	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015 /2014
KZ 8	A városközpontot körülvevő körgyűrű befejező (észak-nyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utca és a Vágóhíd utca összekötésével	ITS / Forgalmi modell	2014/2015
KZ 9	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	ITS	2014
KZ 10	Volt Honvédségi laktanya - Belső infrastruktúra kiépítése	ITS	2014
KZ 11	Északi ipari zóna - a belső infrastruktúra kiépítése a koncepcióterv által meghatározott területen	ITS / ITP	2014/2014
KZ 12	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	ITS	2014

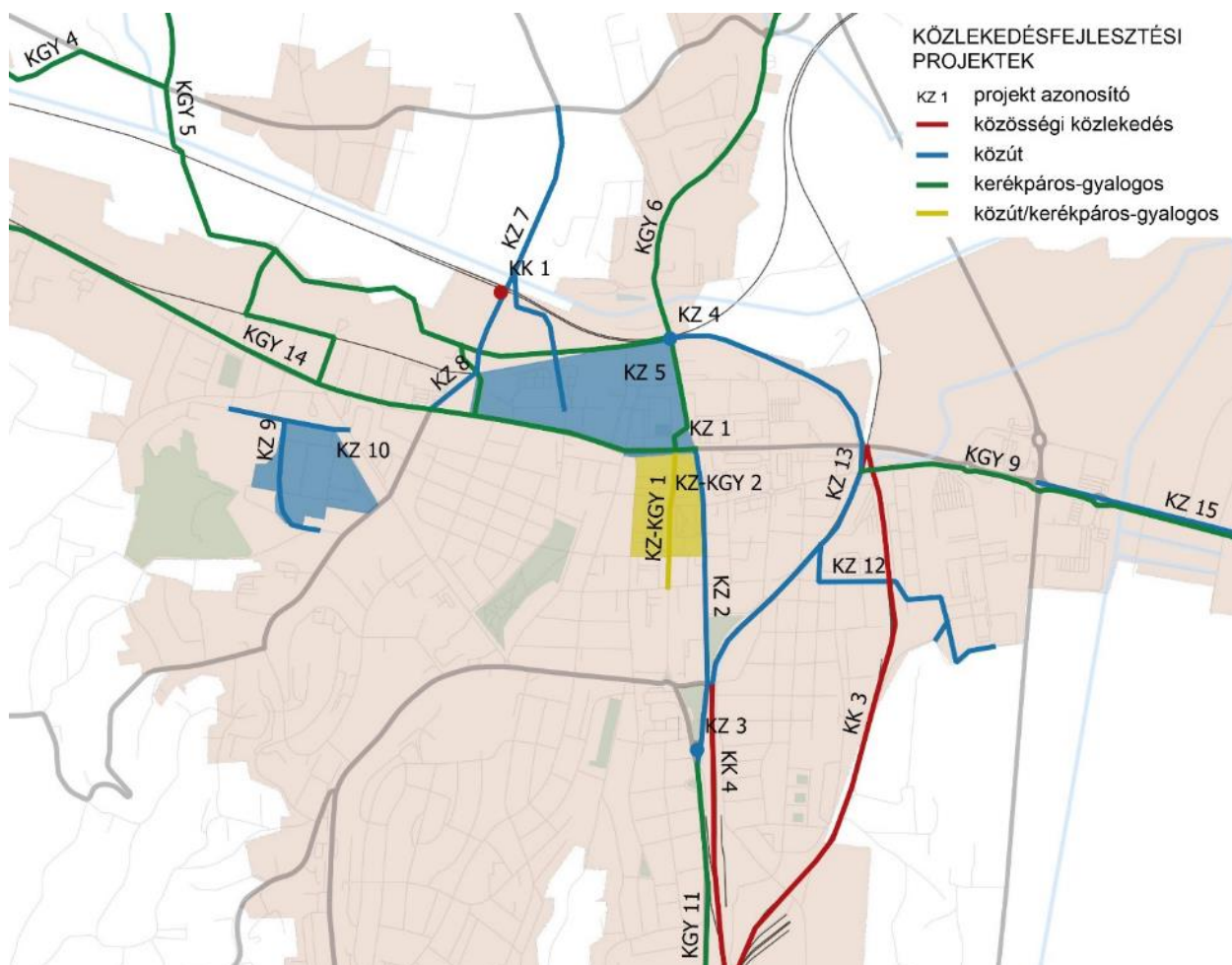
"RING" projekt: A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése (A megszűnő vasútvonal helyén épül meg a Belvárost elkerülő körgyűrű keleti szakasza.)			
KZ	13		ITS / ITP 2014/2014
KZ	14	86-os főút Zalalövő elkerülő	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt) 2015
KZ	15	2x2 sávú autót a 76-os nyomvonalán Zalaegerszeg - M7-es autópálya között	Modern Városok program 2015
KZ	16	Zalaegerszeg-Vasvár autópálya (M9)	Modern Városok program 2015
KZ	17	Utak tehermentesítése	Fenntartható fejlődés helyi programja 2013
KZ	18	Önkormányzati tulajdonú kül- és belterületi meglévő közutak fejlesztése, földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	Fenntartható fejlődés helyi programja 2013
KZ	19	Déli összekötő projekt - I. ütem	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány / ITP 2015
KZ	20	Déli elkerülő út keleti vége	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány 2015
KZ	21	Andráshia elkerülő	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány 2015
KZ	22	Déli iparterület elérhetőségének javítása	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány 2015
KZ-KGY	1	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros: a városközpont funkcióinak gazdagítása és gépjárműforgalomtól való mentesítése Kossuth Lajos utca Kazinczy tér és Petőfi utca közötti szakaszának forgalommentesítése a gyalogos övezet kreatív-innovatív térelemeinek kialakítása	ITS / Forgalmi modell / ITP 2014/2015 /2014

KZ-KGY	2	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között (gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítése)	ITS / ITP	2014/2014
KZ-KK	1	Logisztikai Kiválósági Központ - Vasúti- és közúti terminál kialakítása	ITS / ITP	2014/2014
KK	1	IMCS (Intermodális Közlekedési csomópont): a helyközi autóbusz-pályaudvar és a vasútállomás nemzetközi vasútvonal mellé telepítése, korszerű közúti, vasúti, kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedési csomópont kialakítása	ITS / Modern Városok Program	2014/2015
KK	2	Északi Ipari Zóna vasúti bekötése iparvágánnyal (4000 m hosszú pálya építése)	ITS / Modern Városok Program / ITP	2014/2015
KK	3	Az észak-déli irányú vasútvonal a jelenlegi – megszűnő – nyomvonaláról a Páterdombi iparvágányra kerül áthelyezésre .	ITS	2014
KK	4	A Belvárost keletről, Péterdombot nyugatról határoló vágány megszüntetése	ITS	2014
KK	5	Bajánsenye-Boba ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt)	2015
KK	6	Szombathely-Zalaszentiván vasútvonal korszerűsítése	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt)	2015
KK	7	Zalaszentiván-Nagykanizsa szűk kereszt-metszet kiváltás és villamosítás	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt)	2015
KK-KGY	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	ITP	2014
KGY	1	„Kerékpáros-barát város”: a kerékpáros infrastruktúra törzshálózatának kialakítása, az aktív turisztikai célterületek kerékpáros biztosítása	ITS / ITP	2014/2014
KGY	2	Zala völgye kerékpárút (14 km-es szakasz kiépítése Bagod és Zalaszentiván között /	ITS/ ITP / Kerékpáros döntéselőkészítő	2014/2014 /2015
KGY	3	Bagod - Andrásida kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015
KGY	4	Északnyugat-Dunántúli kerékpárút	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015
KGY	5	Gébárti-tó - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015
KGY	6	Kaszaháza - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal és ennek részeként a Mindszenty tér és a kaszaházi Zala híd közti kerékpáros infrastruktúra (2,3 km) kiépítése	Kerékpáros döntéselőkészítő/ITP	2015/2014
KGY	7	Zalaszentiván - Pózva kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015

KGY	8	Északi Ipari Zóna kerékpáros elérhetőségének biztosítása	ITS / ITP	2014/2014
KGY	9	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása / Csácsbozsok-Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	ITS/ Kerékpáros döntéselőkészítő / ITP	2014/2015 /2014
KGY	10	Zalaegerszegi Kerékpáros Közösségi rendszer kialakítása (200 db biciklivel)	ITS/ITP	2014/2014
KGY	11	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás - Flextronics "A") kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő/ITP	2015/2014
KGY	12	Flextronics "B" - Bocfölde kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015
KGY	13	Flextronics "B" - Botfa kerékpáros nyomvonal (Ennek részeként Botfa és Zalabesenyő városrészek közötti kerékpárforgalmi útszakasz megépítése (1,5 km))	Kerékpáros döntéselőkészítő/ITP	2015/2014
KGY	14	Teskánd - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal és ennek részeként az Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	Kerékpáros döntéselőkészítő/ITP	2015/2014
KGY	15	Lakossági járdaépítési Program	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013
KGY	16	A városközpont járdáinak egységesítése	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013
KGY	17	A biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítása	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013
KGY	18	A Gébárti-tó - körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	ITP	2014
KGY	19	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között.	ITP	2014



70. ábra: Zalaegerszeg közlekedésfejlesztési projektjavaslatai



71. ábra: A városmagot érintő közlekedésfejlesztési projektek