



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

ZALAEGRSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

I. ütem

Helyzetelemzés és helyzetértékelés

Megbízó:

Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Városkutatás 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	77
2.2.5	Problémafa.....	96
3	Tervelőzmények felülvizsgálata	98
3.1	Tervelőzmények értékelése	98
3.2	Intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése és első körös értékelése.....	100
4	Szakpolitikai, tervezési keretek.....	110
4.1	Uniós szakpolitikai dokumentumok.....	110
4.1.1	Zöld könyv – 2007	110
4.1.2	Bizottsági közlemény – 2009.....	110
4.1.3	Fehér könyv – 2011.....	111
4.2	Országos és megyei szakpolitikai dokumentumok és tervek.....	112
4.2.1	Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK, 2013) 112	
4.2.2	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia	114

4.2.3	Nemzeti Közlekedési Stratégia - Nemzeti Vasútfejlesztési Konceptió	115
4.2.4	Zala Megye Területfejlesztési Konceptiója közlekedési vonatkozásai	116
4.2.5	Jedlik Ányos Terv.....	117
4.3	Városi szakpolitikai dokumentumok és tervek	118
4.3.1	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése és Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése RMT	118
4.3.2	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város előzetes közlekedésfejlesztési konceptiója	119
4.3.3	Kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv.....	120
4.4	Kapcsolódó projektek	121
4.4.1	Európai Unió támogatást kapott projektek a 2007-2013-as ciklusban	121
4.4.2	IKOP kiemelt projektek	126
4.4.3	Modern Városok programban szereplő projektek.....	127
4.5	Finanszírozási keretek.....	127
4.5.1	Hazai források	128
4.5.2	CEF, IKOP	130
4.5.3	TOP	134
4.5.4	Egyéb uniós források.....	136
4.5.5	Egyéb finanszírozási formák.....	137
5	Célrendszer	139
5.1	Jövőkép	141
5.2	Prioritások kijelölése	144
5.3	Beavatkozási területek előzetes meghatározása.....	145

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 ezen feltételhez kötését.² Az erre épülő *Városi mobilitási csomag (2013)* részletesebben is meghatározza a fenntartható városi mobilitási terv

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>

² **Fehér Könyv** - Útiterv 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

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.



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,

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

egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre, a városlakók életminőségét, jóllétét szolgálva. A városok számára számukra 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:

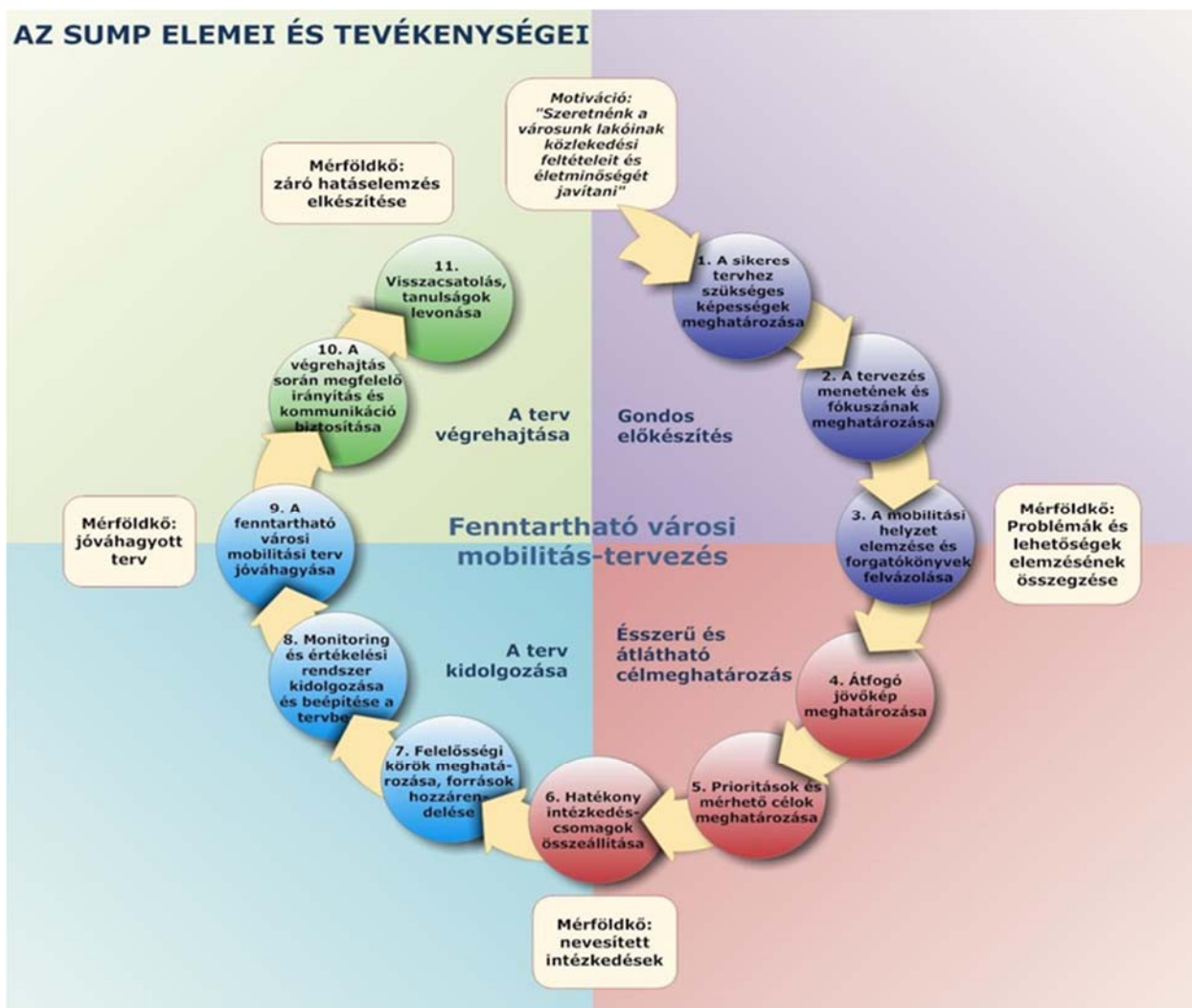
- **látóköre a városra és környékére is kiterjed**, hiszen az emberek sem közigazgatási határok szerint szervezik az életüket;
- **integrált szemléletű**, figyelembe veszi más szakterületek céljait is;
- **a tervezés és megvalósítás során bevonja az érintetteket** (a városlakókat, a civil társadalom 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 kidolgoztatott 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 hálózathoz**, 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.**

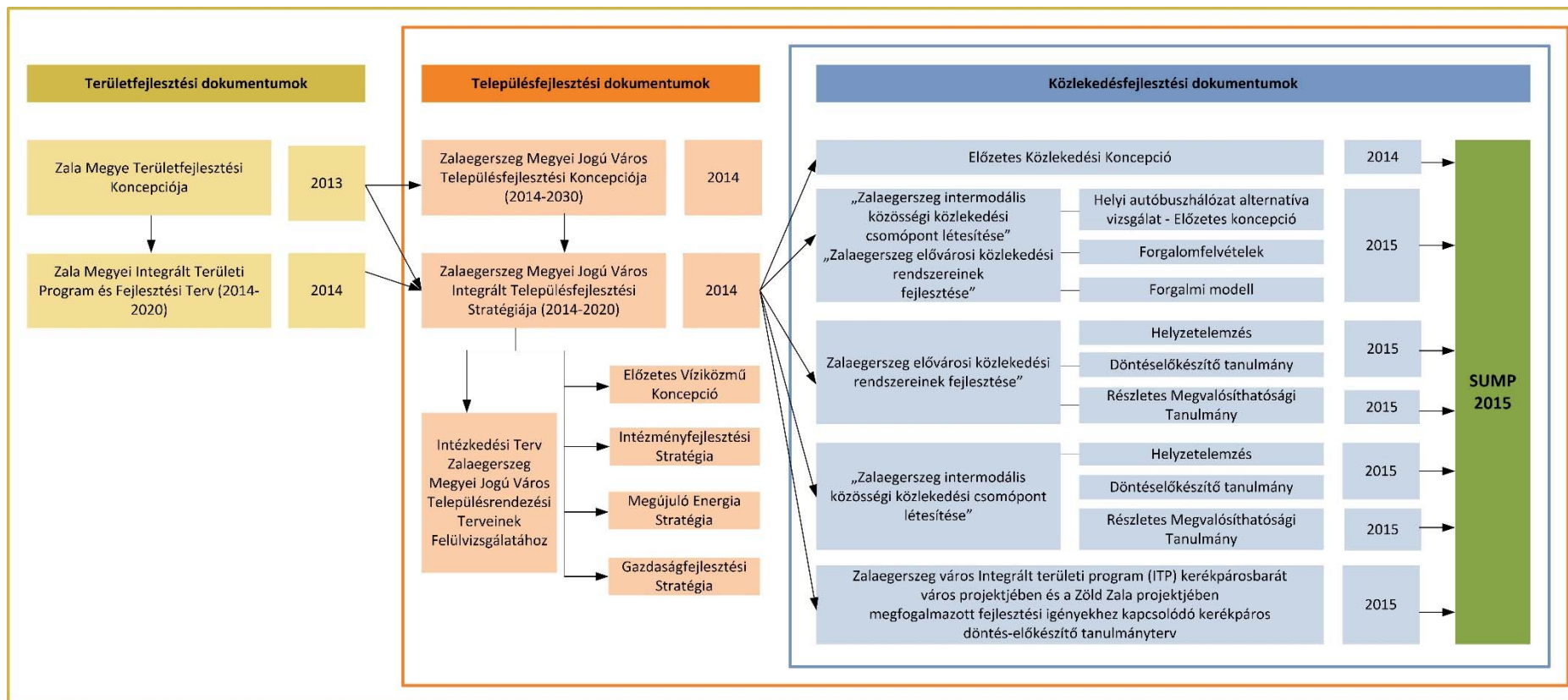
¹⁸ Integrált Településfejlesztési stratégia (ITS)

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 terve 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 terve – 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 várostérre 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 értékvalasztással, 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** vélemények²¹ 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.

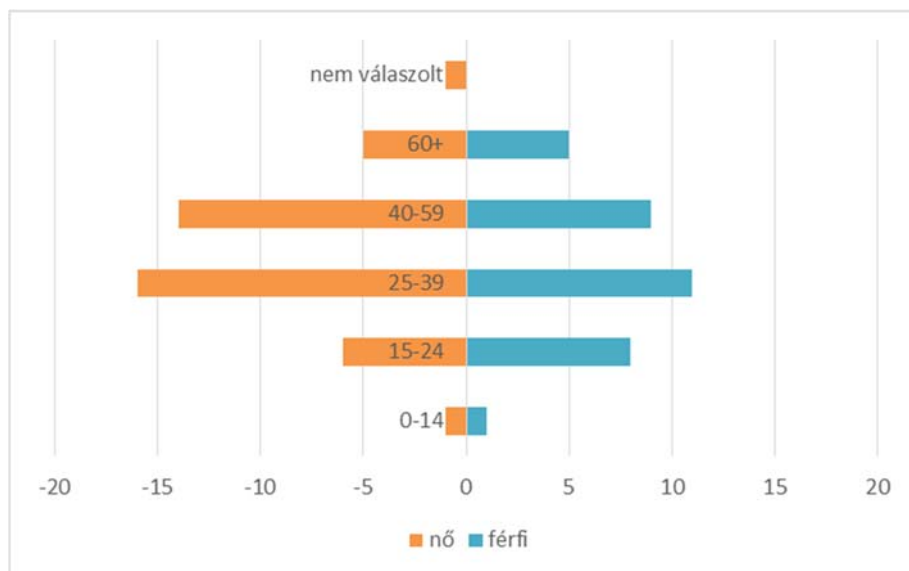
²¹ Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020: **Partnerségi egyeztetés során beérkezett vélemények** és észrevételek összefoglalója



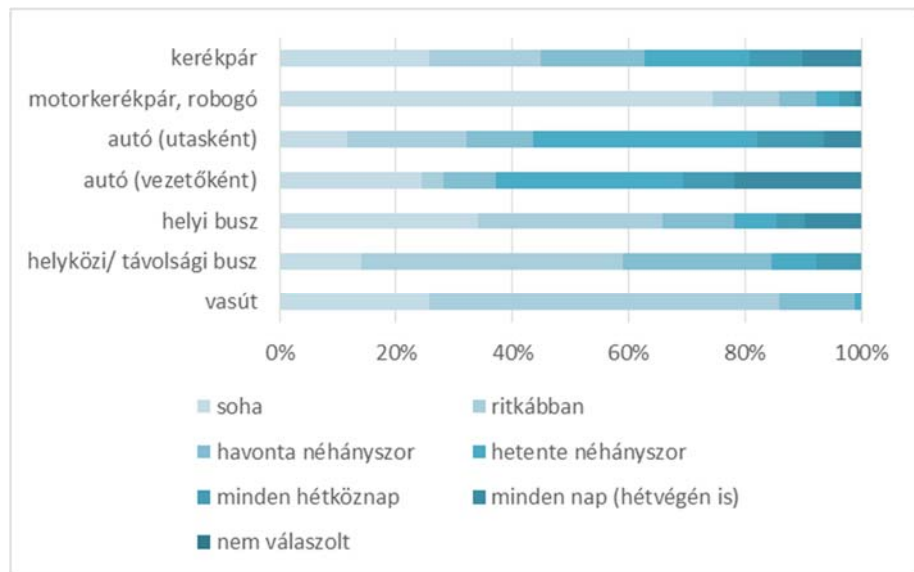
A kérdőív elérhető volt az Európai Mobilitási Hét központi rendezvényén a plázáján, valamint 2015. október 9-ig a város honlapján (a fenti aloldalon) és a városháza portáján. A kitöltők között városi rollert sorsoltak ki, bátorítandó a részvételt; erről többek között a Lánchíd Rádió is beszámolt.



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 válaszol 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

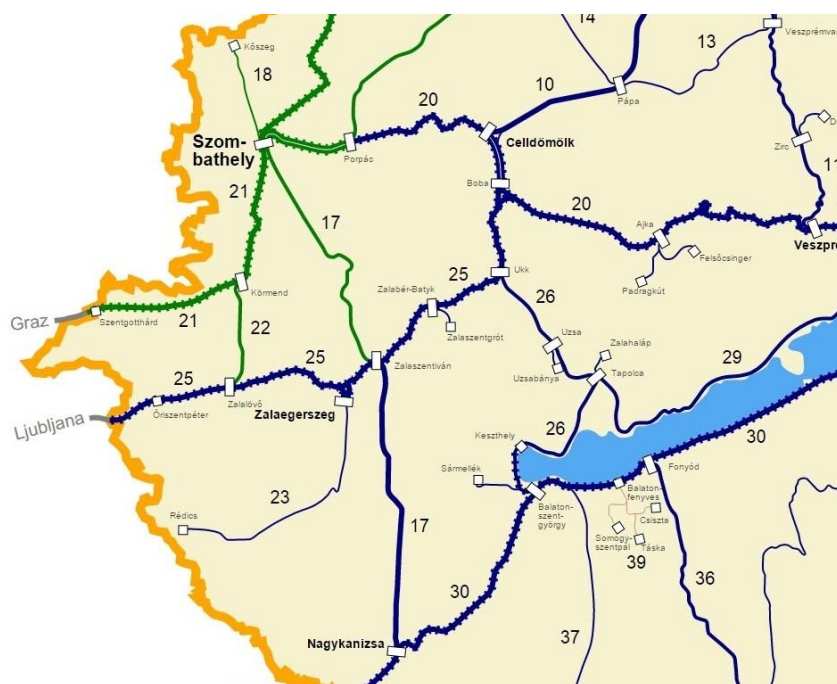
2.1 MOBILITÁSI FOLYAMATOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

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.

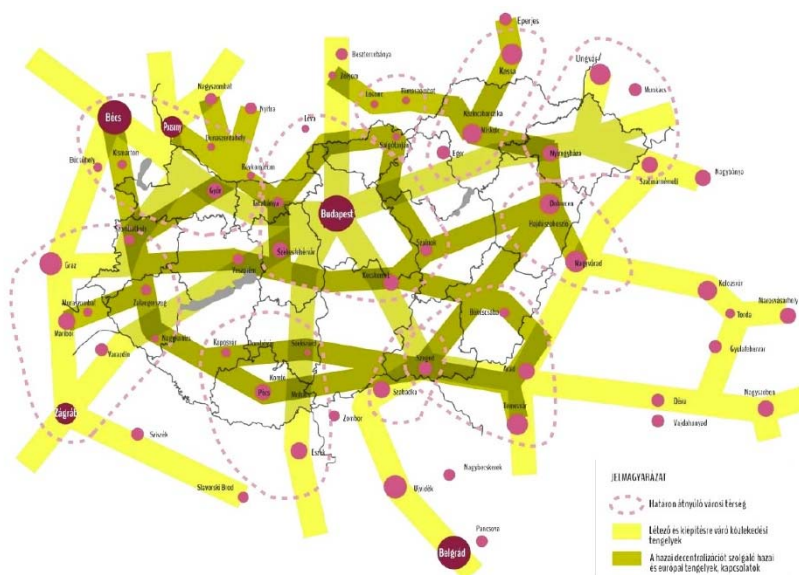


5. ábra: A város vasúti kapcsolatai (forrás: Wikimedia Commons)

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/>

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.



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.

22

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



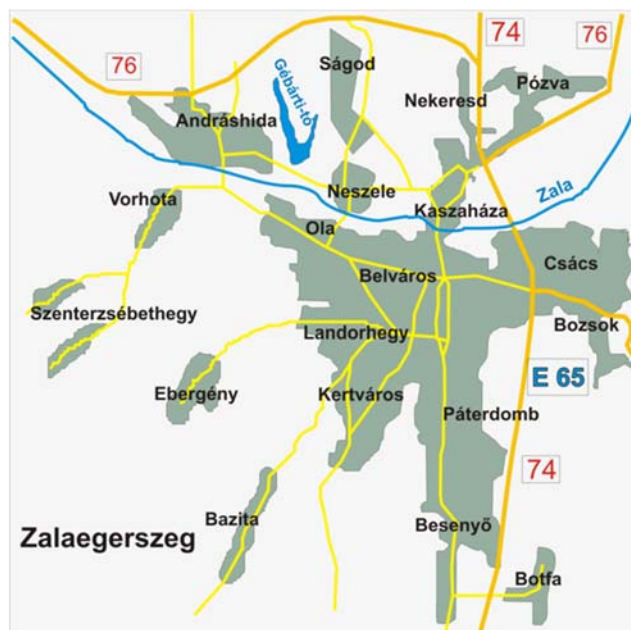
jelent a tőle északra fekvő fennsík és a tőle délre fekvő tagolt domborzatú területek között. A Zalába a várostól keletre a Válicka patak fut be, a nyugati oldalon pedig a Vizsla patak. A természeti elemek között megemlítendő még a Ságod mellett található 31 ha-os Gébárti-tó, mely 1979-ben két patak 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 megemlítendő 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

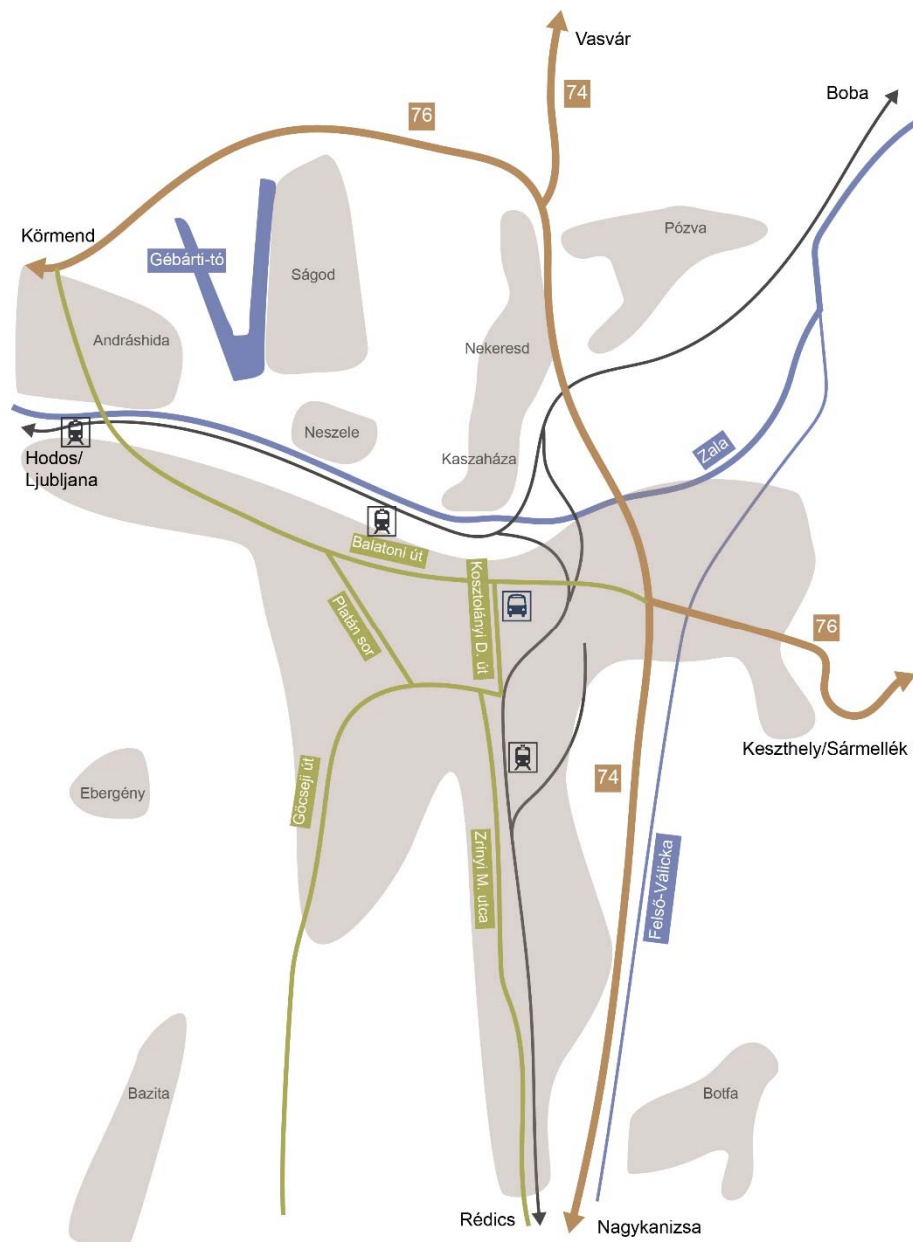
Zalaegerszeg a Zala folyó jobb partján lévő sík területen alakult ki. A várost 1887-ben egyesítették a szomszédos Ola faluval, az egyesített település ezután tovább növekedve felkúszott a déli dombhátakra, a Zala folyó által jelölt határt északon azonban nem lépte át. Ola után az 1900-as évek folyamán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

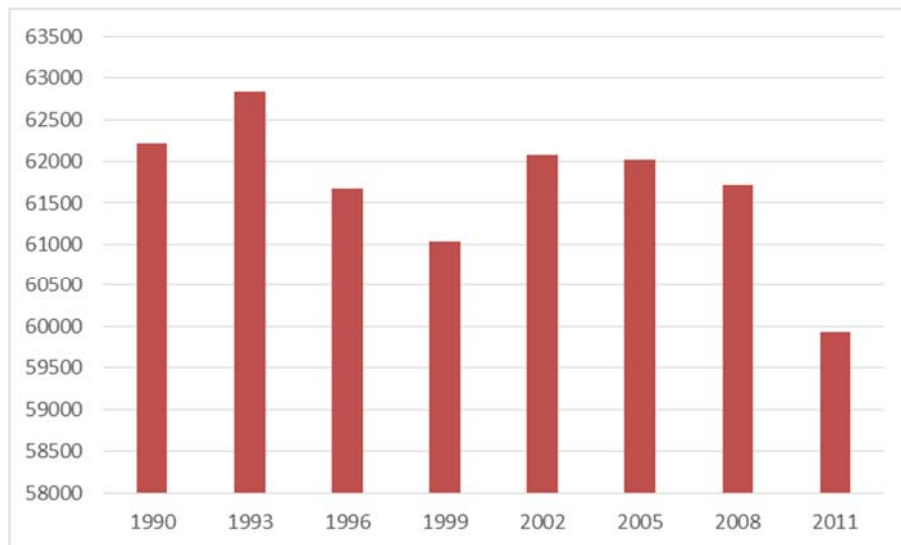
- a nagy forgalmú Balatoni út, mely kettévágja a városmagot;
- a Göcseji út és a Kertváros kapcsolatát szolgáló utak hiánya;
- Páterdomb városrész nyugati (a vasutat keresztező) kapcsolatainak hiánya;
- zártkerti területek lakóterületté válása megfelelő úthálózat és tömegközlekedés nélkül.

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.



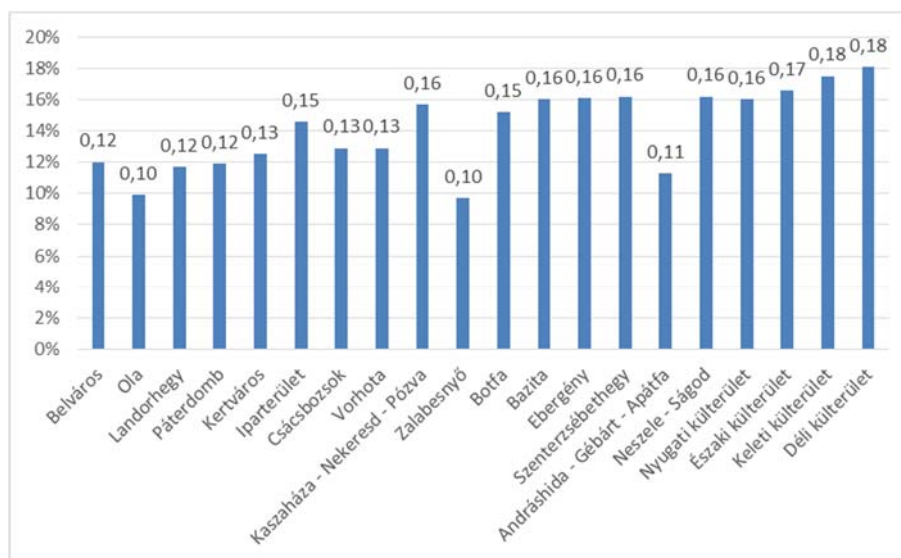
10. ábra: A város lakosságának alakulása (adatok forrása: Központi Statisztikai Hivatal – Helységnévtár)

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.

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 Andránhida – 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 – Tájékoztatási 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 iparűzési 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 fogyasztása, 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. Megemlítenéd 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 megemlítenéd 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.

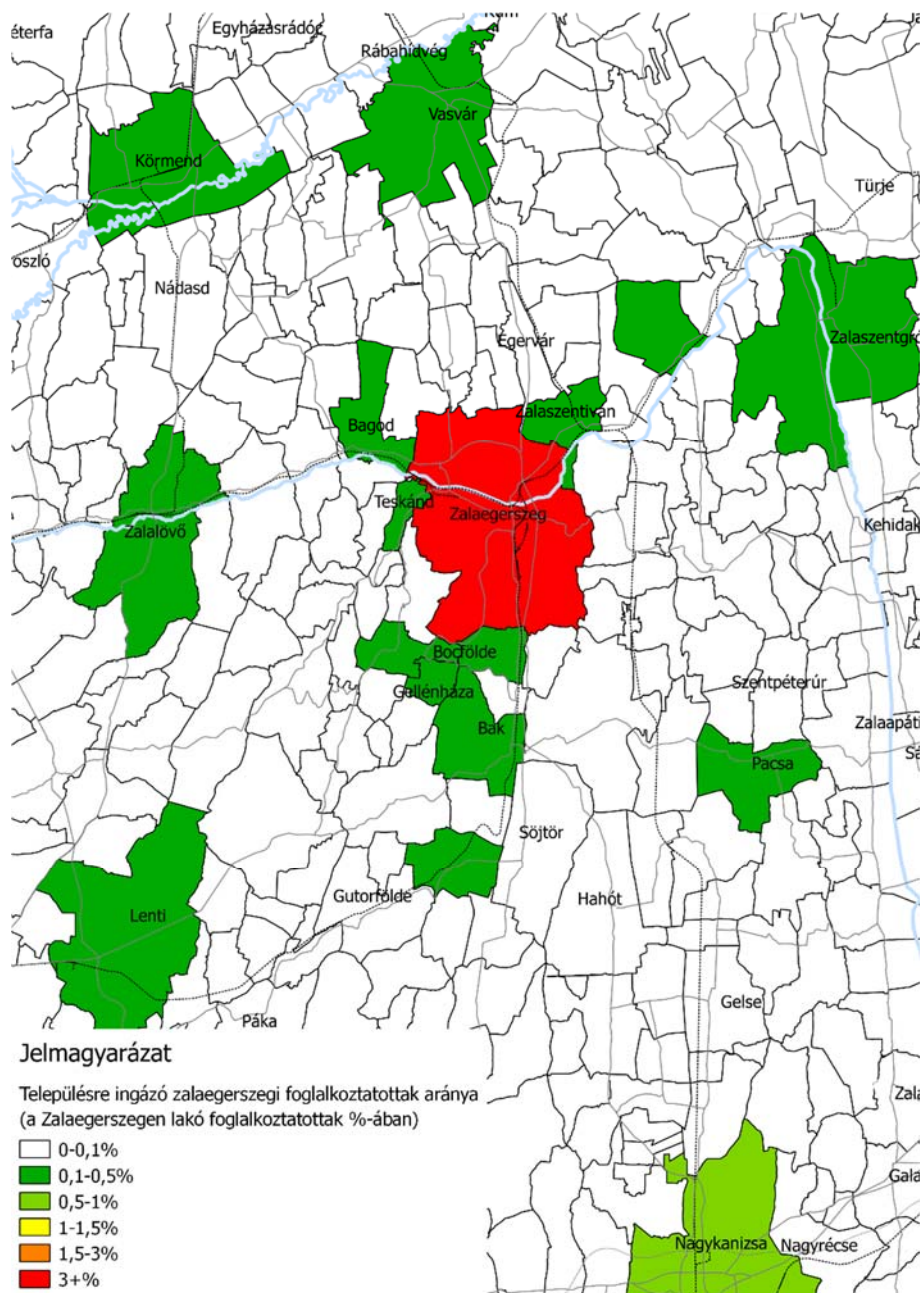
A lakosság munkanélküliségi rátája az elmúlt években növekedett. A 2000-es évek elején a munkanélküliségi ráta 2-3% volt, a válság előtt 5-6%, a válság után pedig 8-10%. Az ipar visszaszorulása mellett a munkanélküliség növekedésének oka, hogy a város gazdasága egyre inkább egy magasabb hozzáadott értékű 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, Tescándra és Szombathelyre is csak 0,5% körüli arányban ingáznak a Zalaegerszegiek.

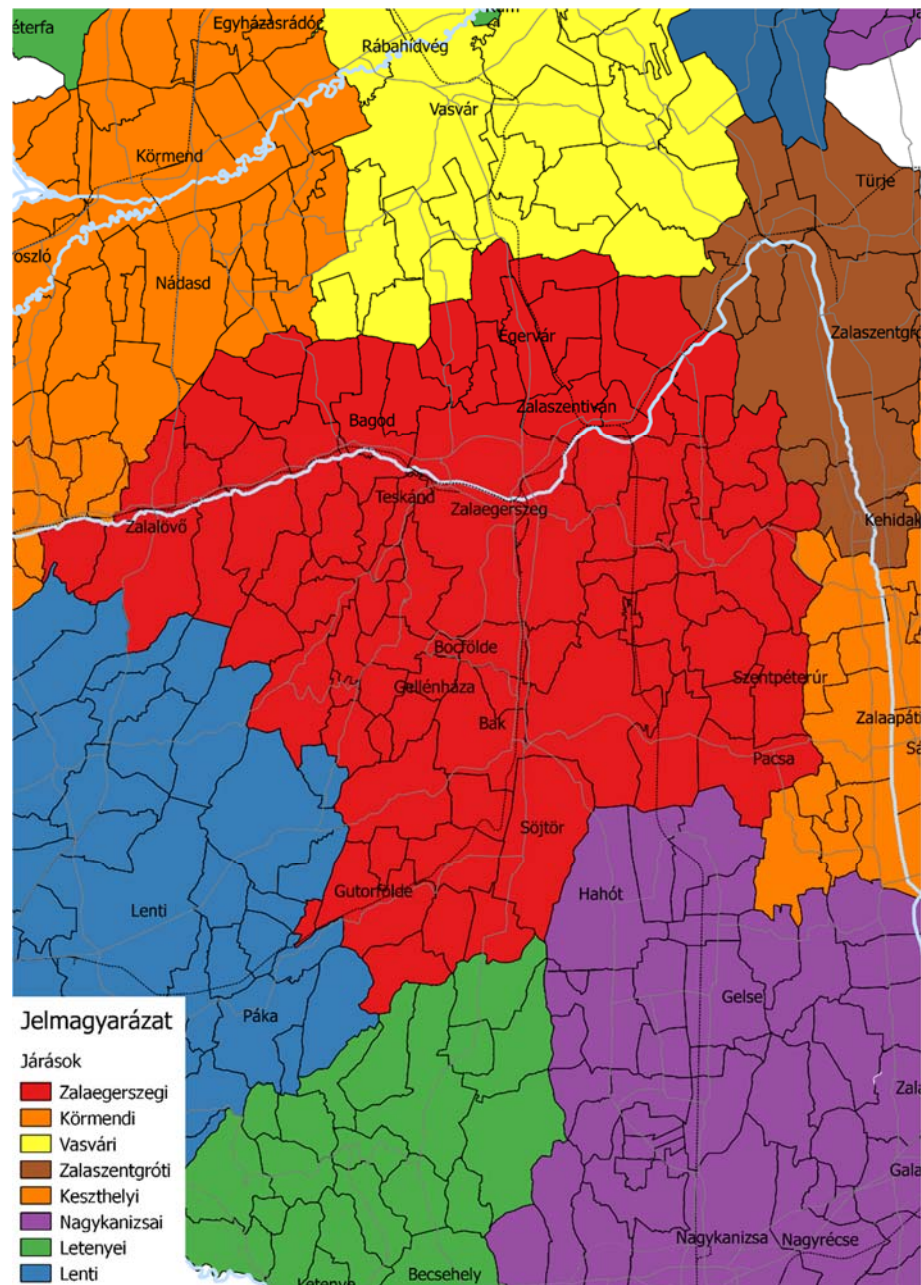


15. ábra: Településre ingázó zalaegerszegi foglalkoztatottak aránya
(a Zalaegerszegen lakó foglalkoztatottak %-ában)

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.

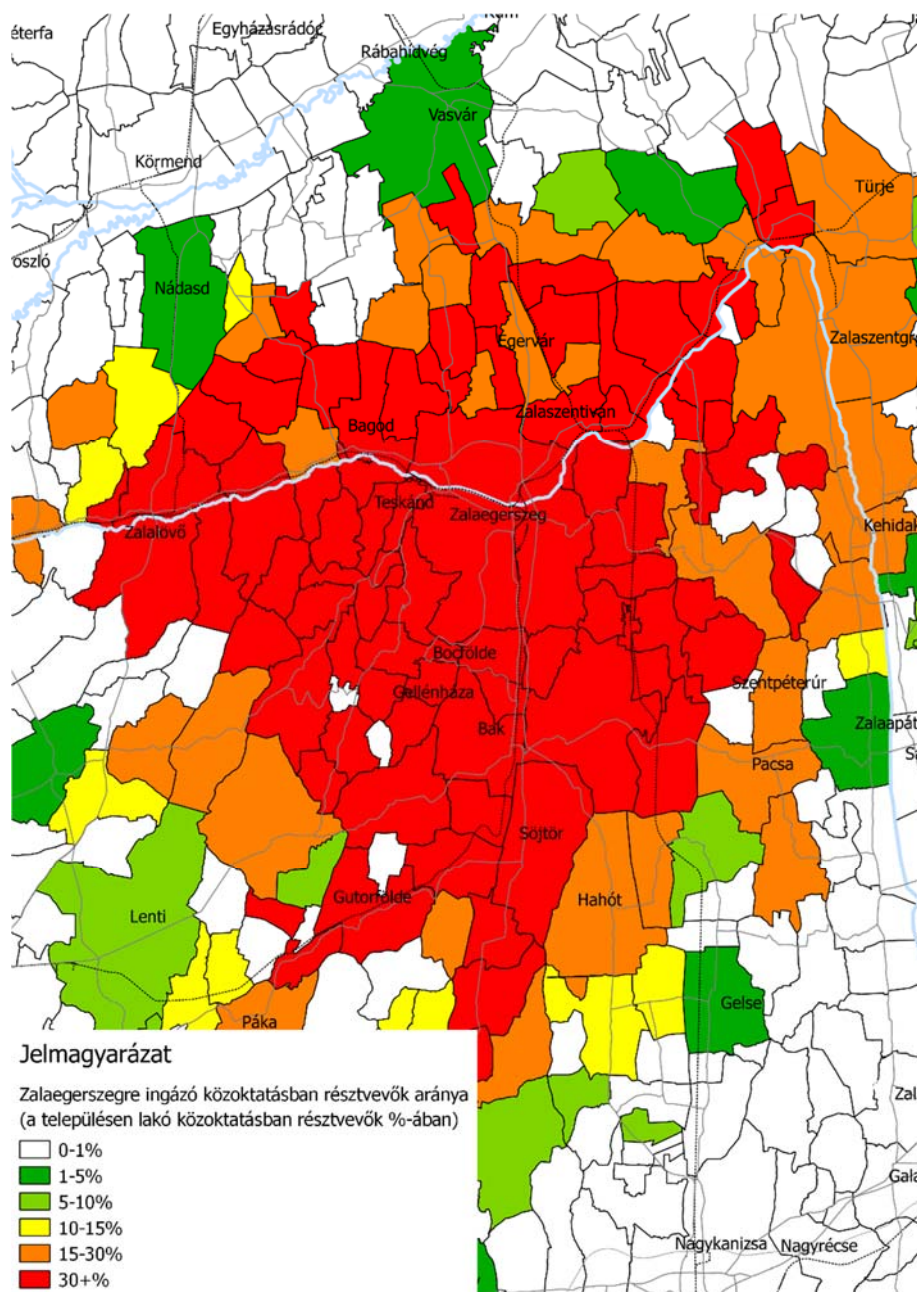


16. ábra: Járások Zalaegerszeg térségében

2.1.4.4 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: Zalaegerszegen 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, Bocfőde, 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, Boncodfőde, Pókaszepetk, Almásháza, Becsvölgye, Söjtör, Gellénháza, Petrikeresztúr, Pakod, Búcsúszentlászló, Nemesszentandrás, Nagypapornak, Kávás, Bagod, Lickóvadamos, Nagylengyel, Misefa, Hagyárosbörönd, Gősfá, Salomvár, Zalacséb, Szentpéterfőde, Vaspör, Kustánszeg, Pölöske, Pusztamagyaród, Baktúttós, Zalaháshágy, Nemessándorháza, Zalatárnok, Szilvágy, Zalaszentmihály, Barlahida, Batyk, Nemesrádó, Zalabér, Ozmánbük, Hahót, Tófej, Pusztaderics, Bezeréd, Ormándlak, Gutorfőde, Ortaháza (81 település)
- 15+%: Szentlisló, Andrásfa, Keménfa, Zalavég, Bucsuta, Tilaj, Győrvár, Zalalövő, Pacsa, Nova, Gyűrűs, Pötréte, Petőmihályfa, Szentpéterúr, Nagytilaj, Bocskai, Bánokszentgyörgy, Kallósd, Felsőjánosfa, Hegyhátszentpéter, Csömödér, Zalaigrice, Zalaszentbalázs, Telekes, Várfőde, 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.

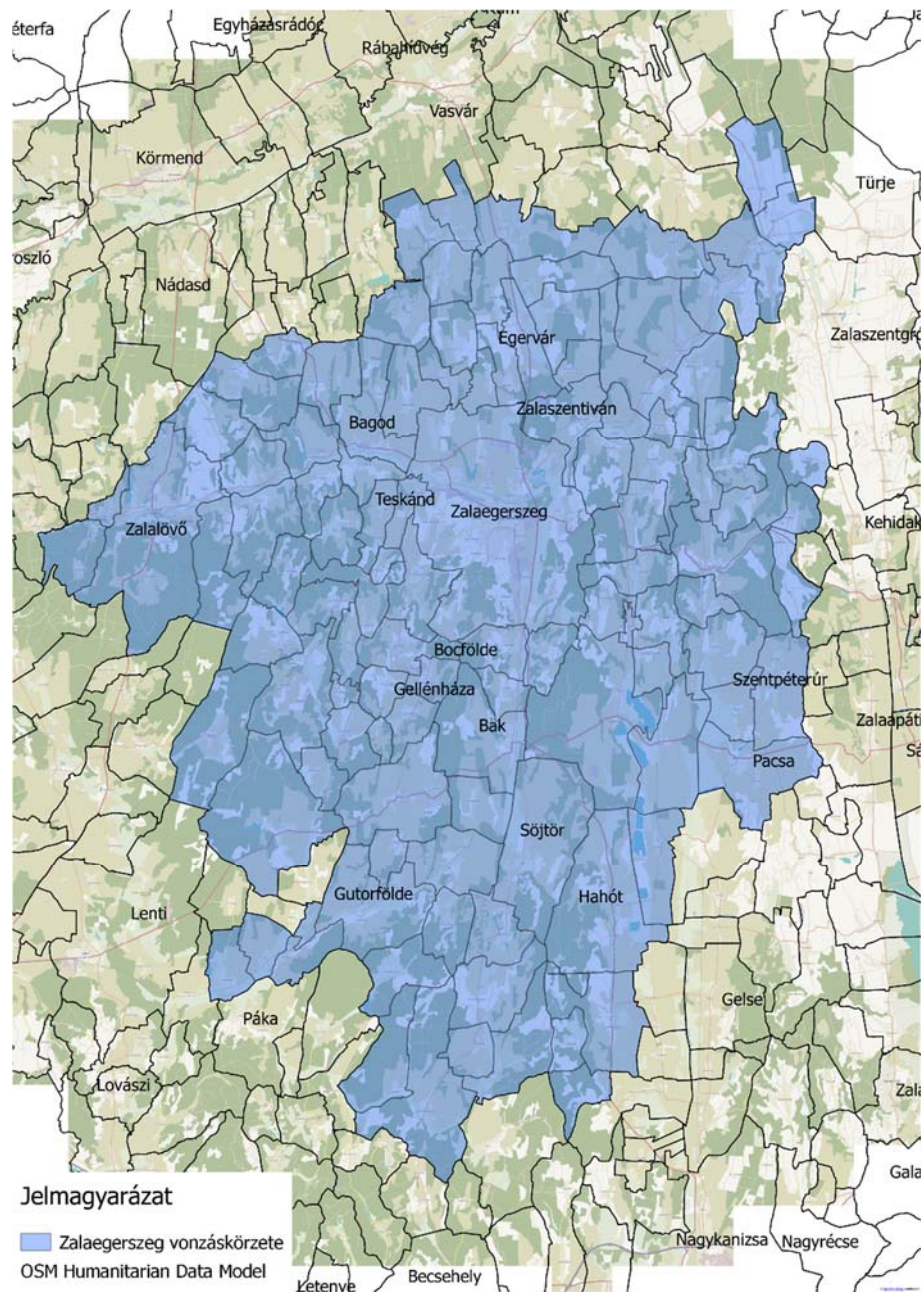
A vonzáskörzet területi kompaktsága érdekében a vonzáskörzetnek a fentiek közül nem képezi részét Hegyhátsál (1 település), részét képezi viszont Iborfia (1 település).

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.



19. ábra: Zalaegerszeg vonzáskörzete

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

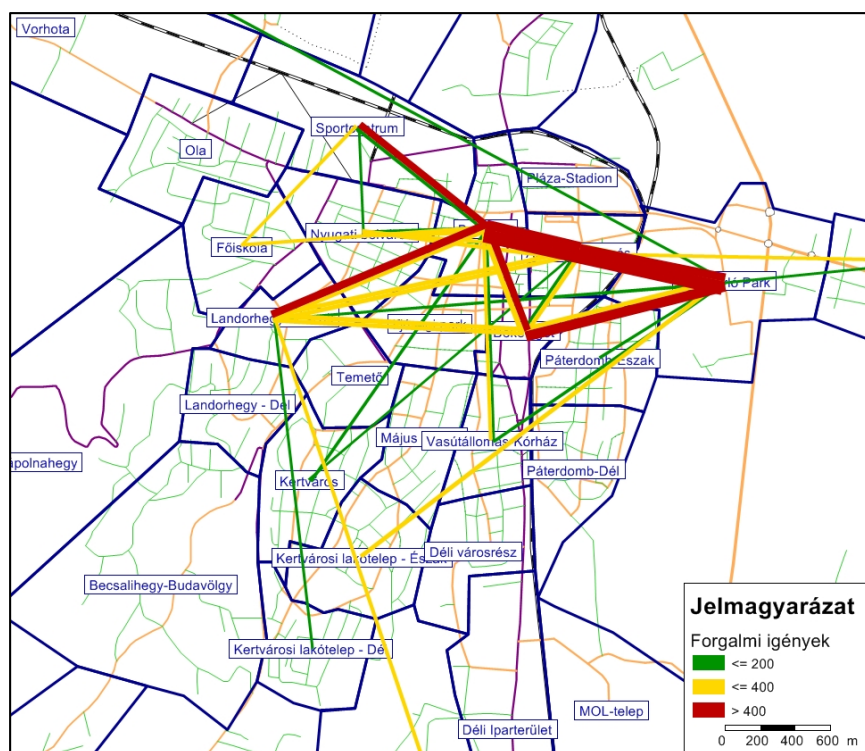
A háztartásfelvétel eredményei alapján a Zalaegerszegen és vonzáskörzetében élők átlagos napi utazásszáma 2,69 (Zalaegerszegen 2,82, vonzáskörzetében 2,53). Ezen belül a Zalaegerszeget érintő utazások átlagos napi száma rendre 2,79, ill. 1,05.

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.

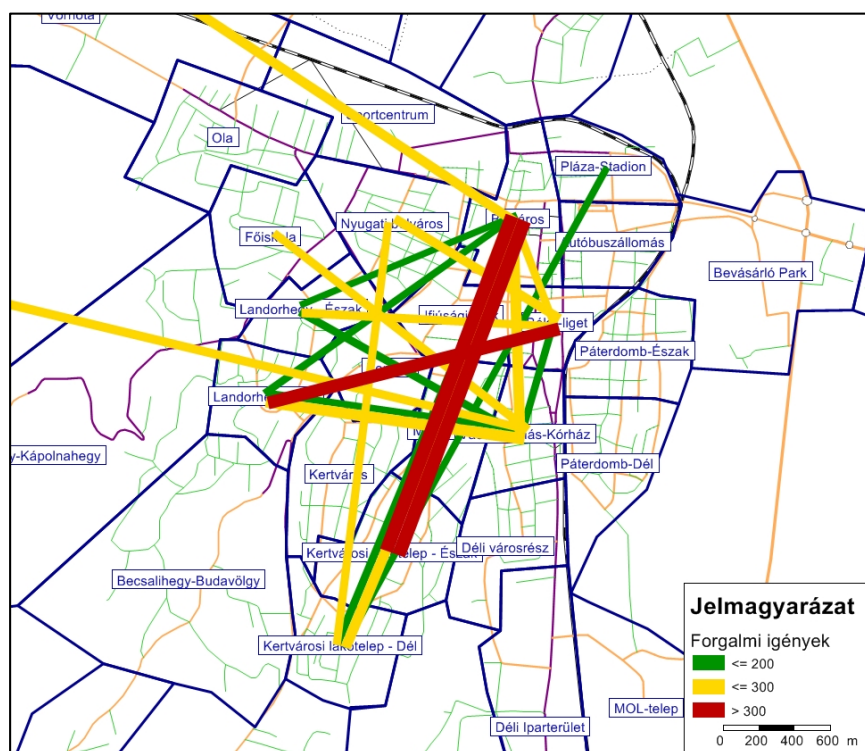
A helyváltoztatási igények területi leképeződése a háztartásfelvételtől és a kikérdezésekből nyerhető ki. Ezek alapján a személygépkocsival, illetve helyi autóbusszal megtett utazások körzetek közötti relációit az alábbi – a 2015-ben Zalaegerszeg MJV Önkormányzata megbízásából készített forgalmi modellből²⁹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

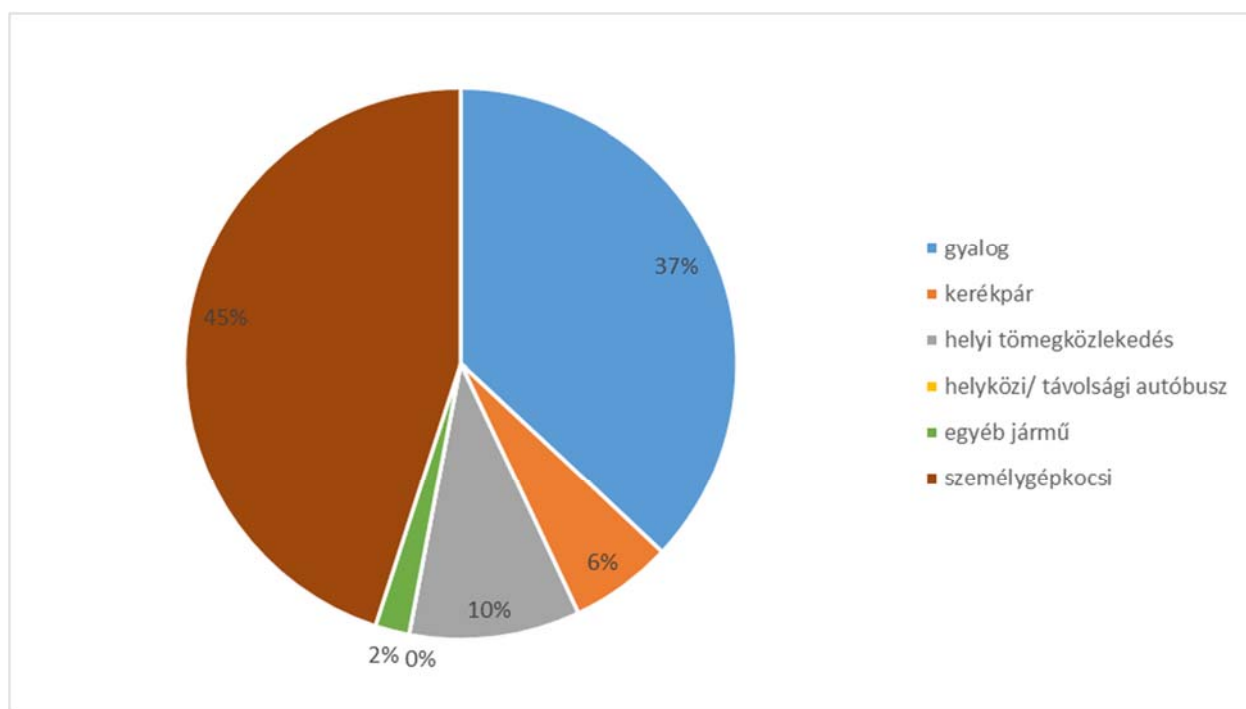
³⁰ Forgalmi modell, 45-47. old.

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).

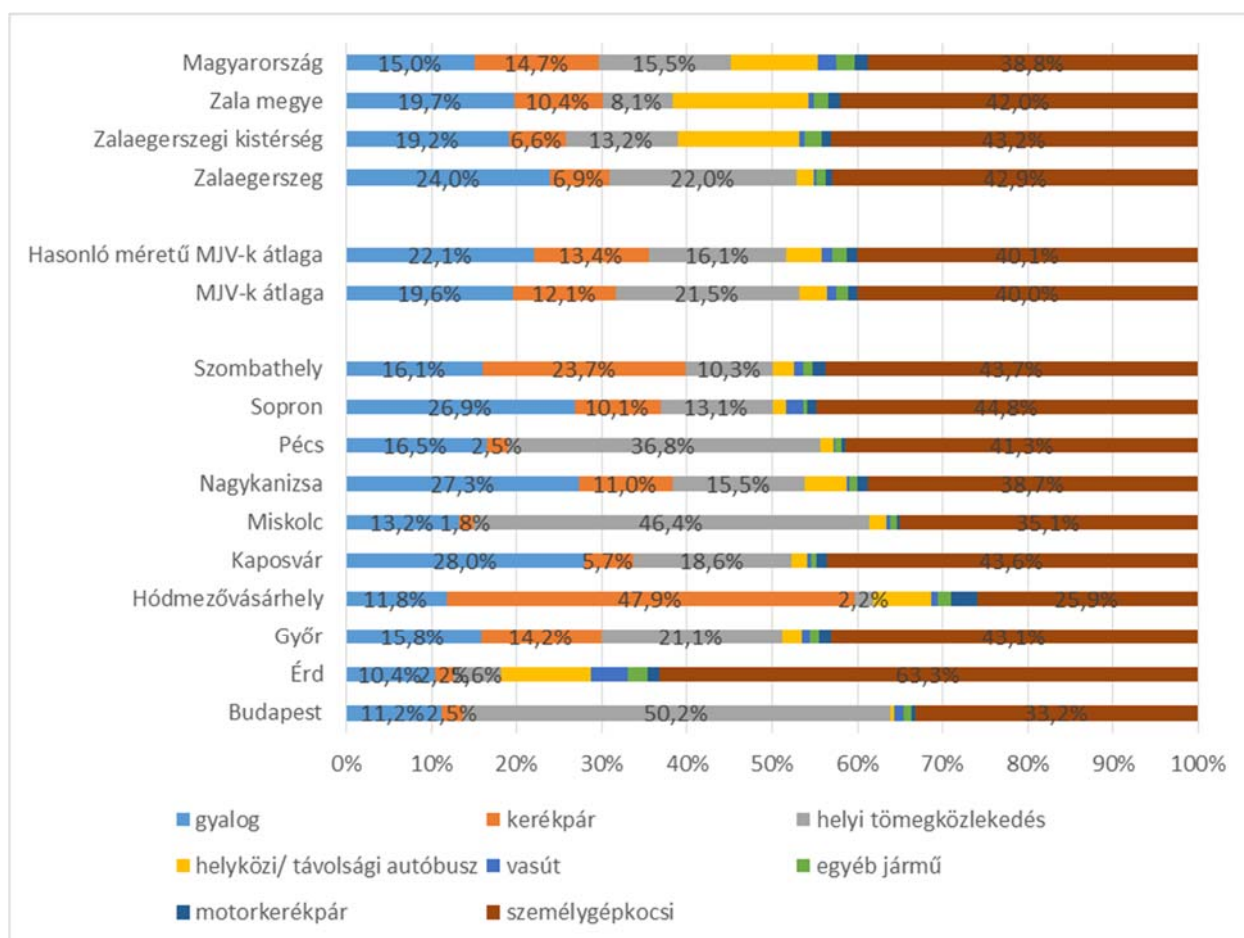


22. ábra: Napi utazások megoszlása közlekedési módonként (Zalaegerszegen belüli utazások esetén)³²

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.



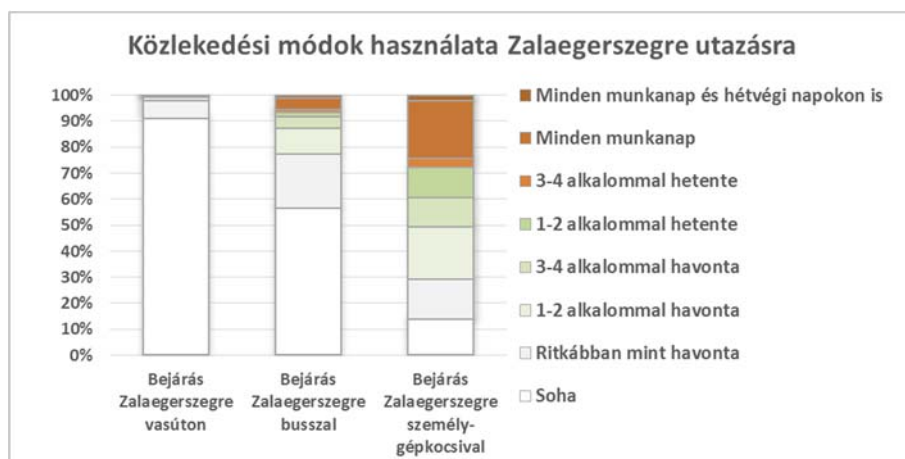
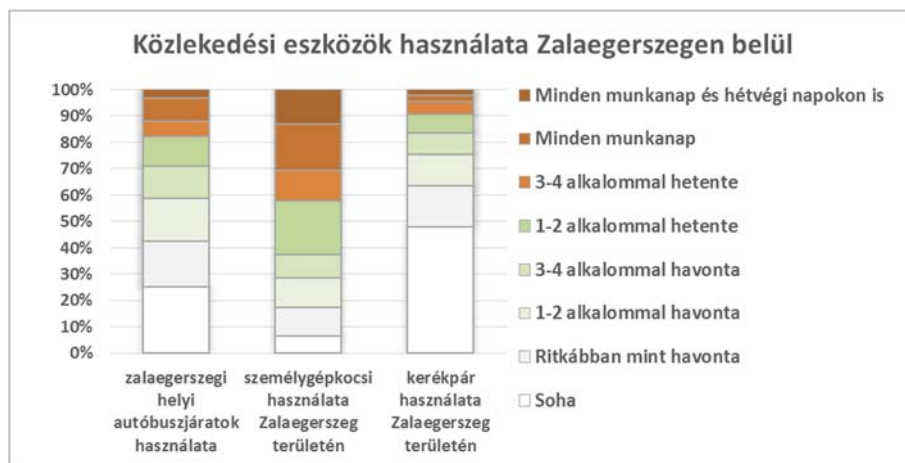
23. ábra: Foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja szerint (gyalog, ill. egyféle járművel közlekedők)³³

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 vasút szerepe gyenge az elővárosi forgalomban

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 autóbust több mint felük soha nem veszi igénybe a Zalaegerszetre utazáshoz.

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

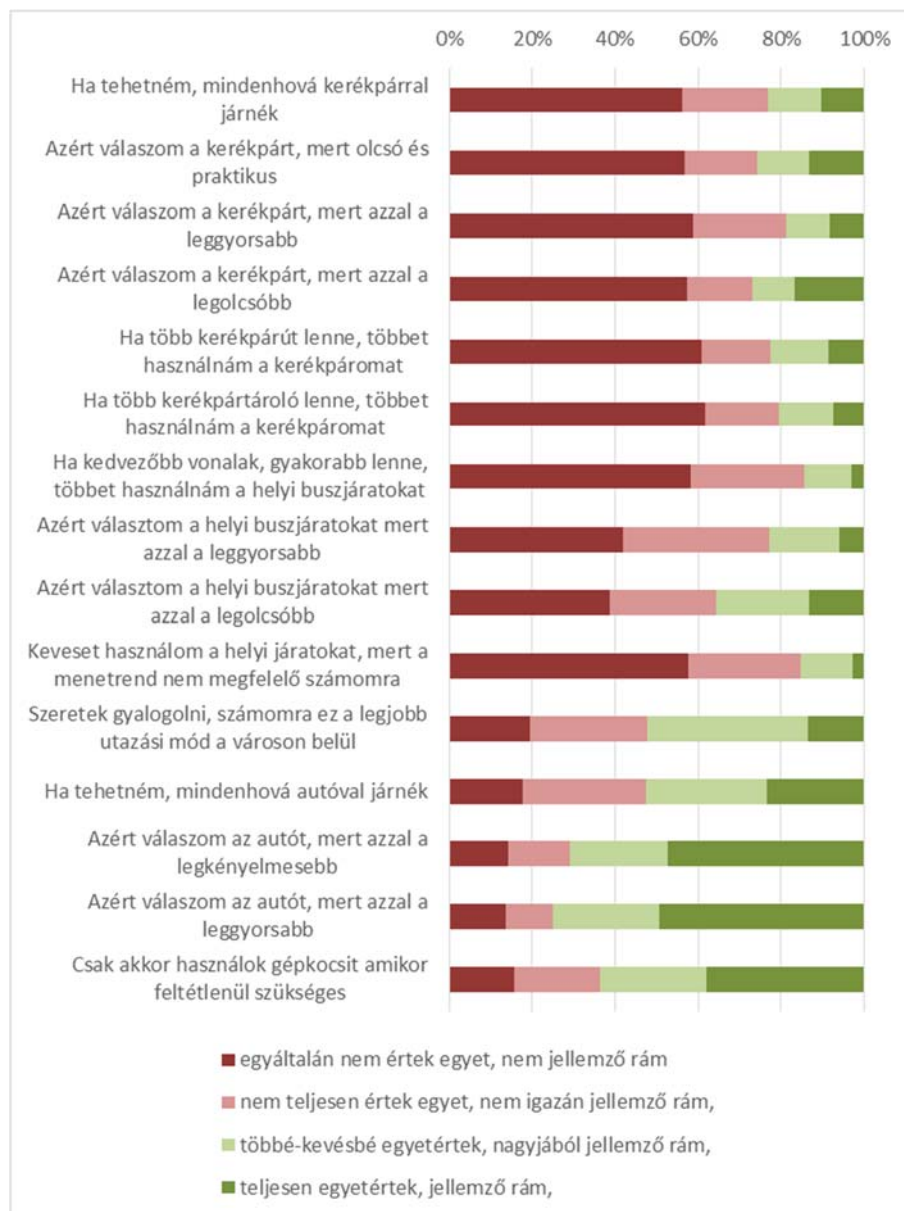


24. ábra: Közlekedési módok használatának gyakorisága (Zalaegerszegen belüli utazásoknál, illetve Zalaegerszetre történő bejárásnál) ³⁴

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.

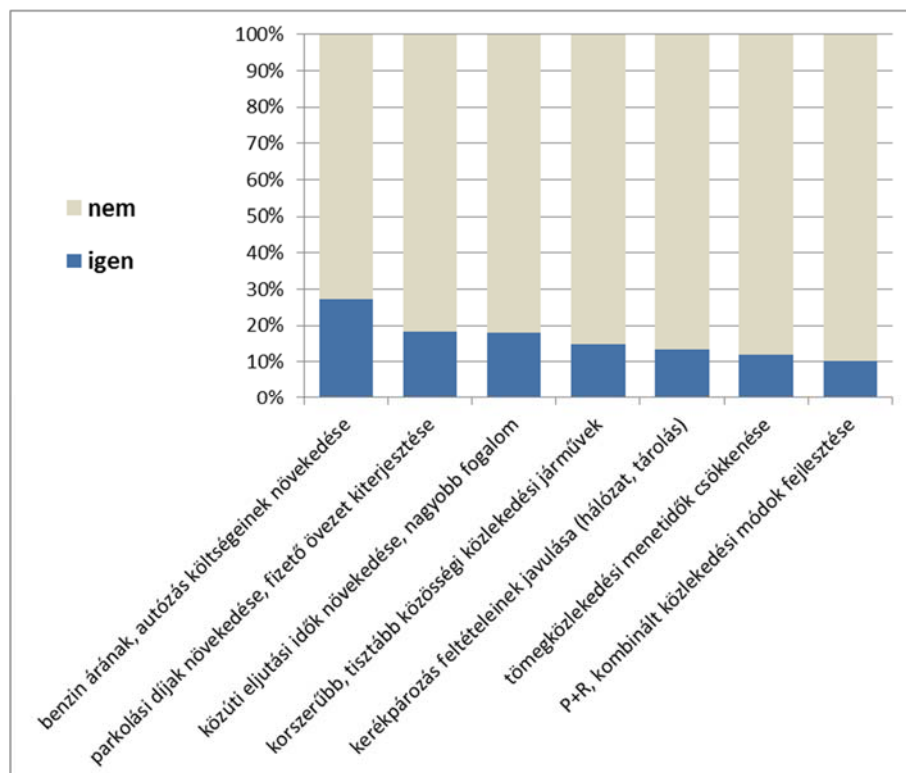
³⁴ Forgalmfelvételek, 89-90. old.



25. ábra: Módválasztási szempontok (Zalaegerszegen élők)³⁵

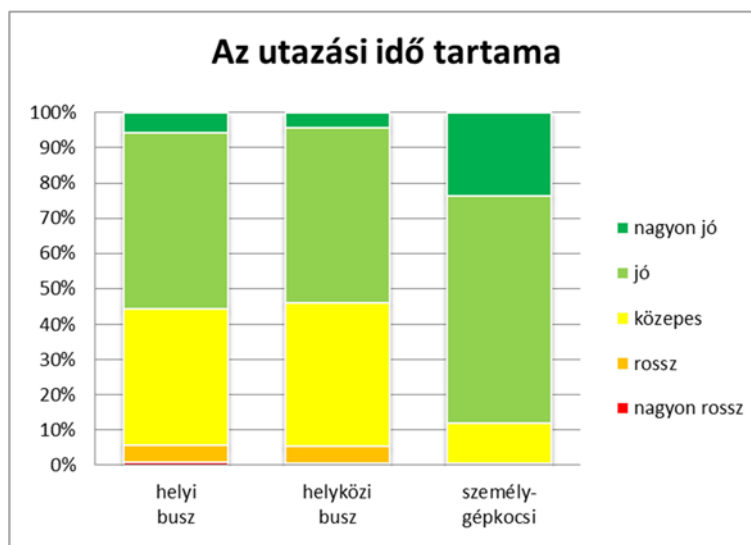
A személygépkocsi-használat csökkenésének legerősebb ösztönzői a válaszok alapján a költségek, illetve az időigény növekedése lennének, de a válaszadók 48%-a semmilyen változás esetén nem választotta a személygépkocsi-használat mérséklését.

³⁵ Forgalomfelvételek, 91-92. old.

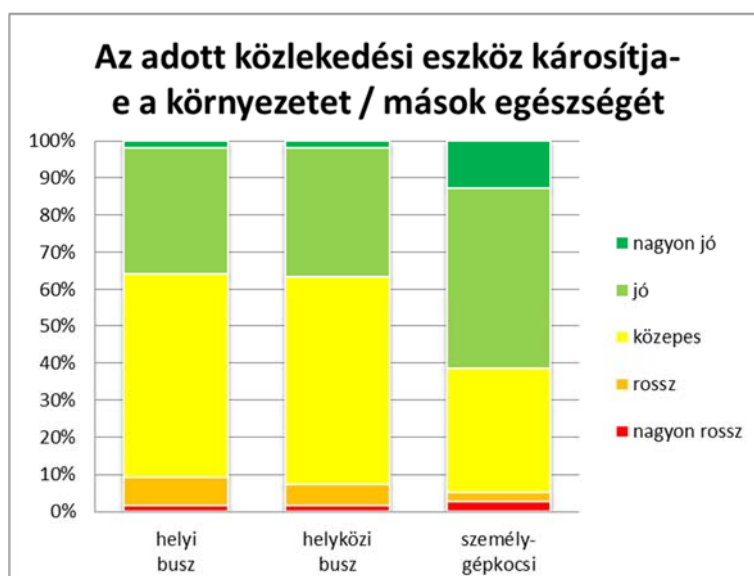
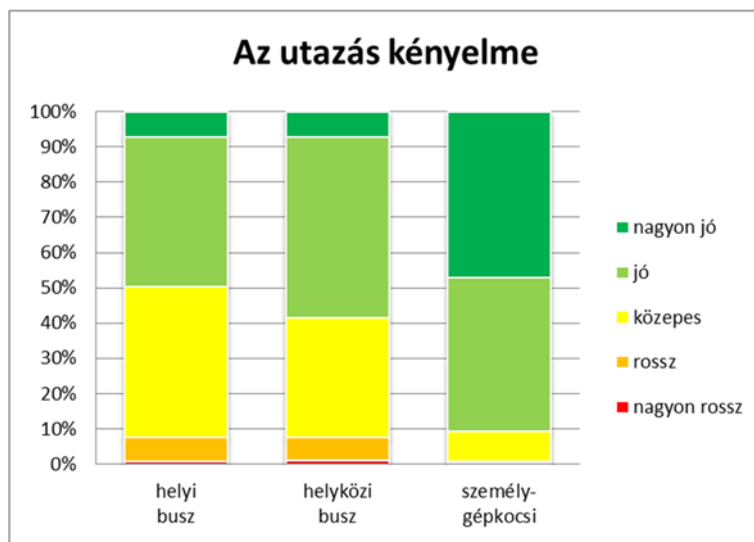


26. ábra: Személygépkocsi-használat csökkentésére való hajlandóság feltételei³⁶

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.



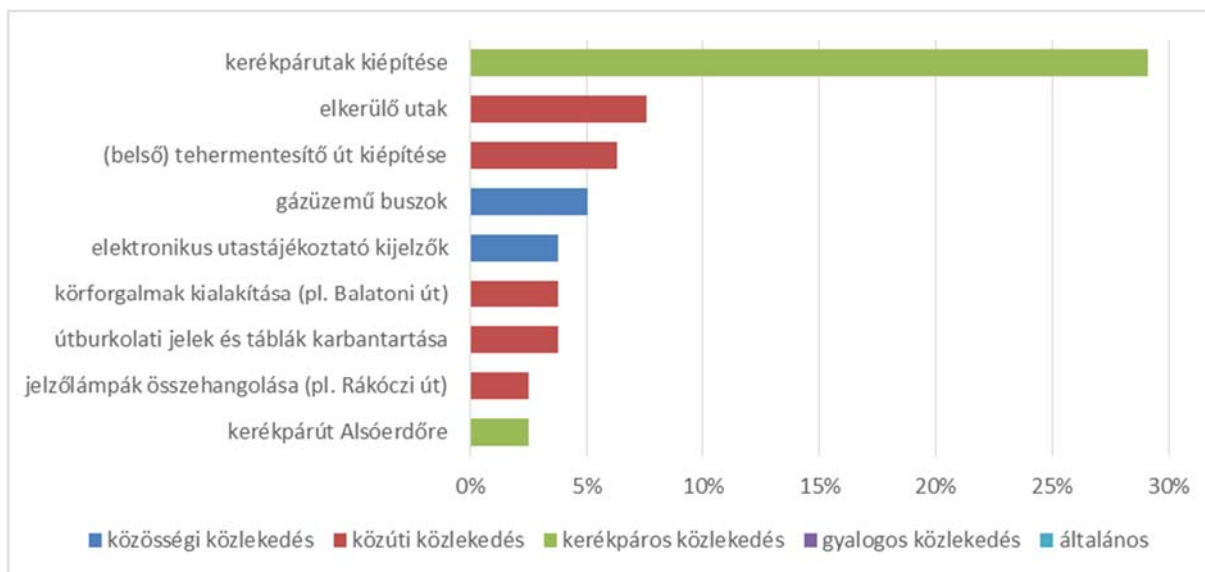
27. ábra: Az utazási módok értékelése³⁷

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.

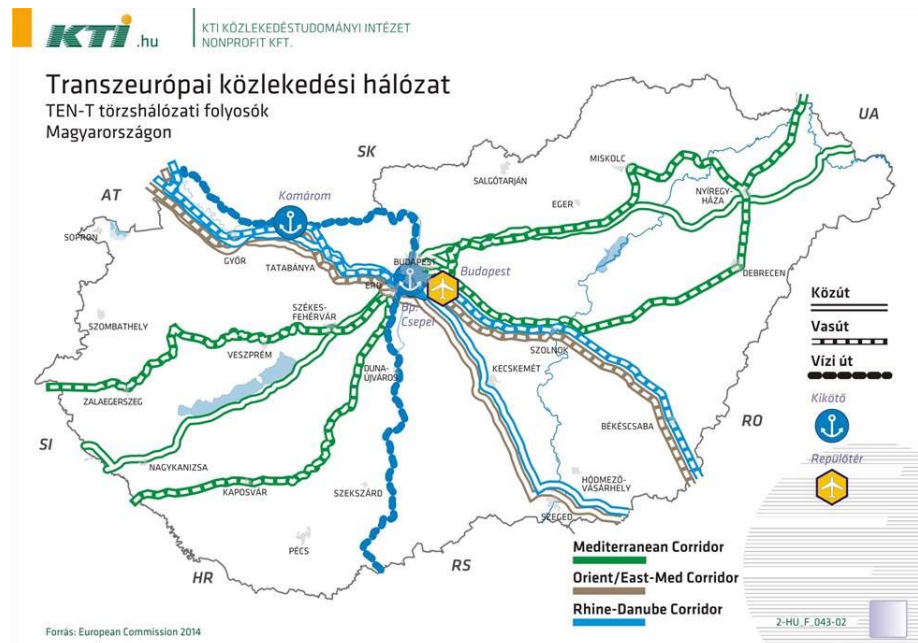
2.2.2.1 Vasúti közlekedés

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

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

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.

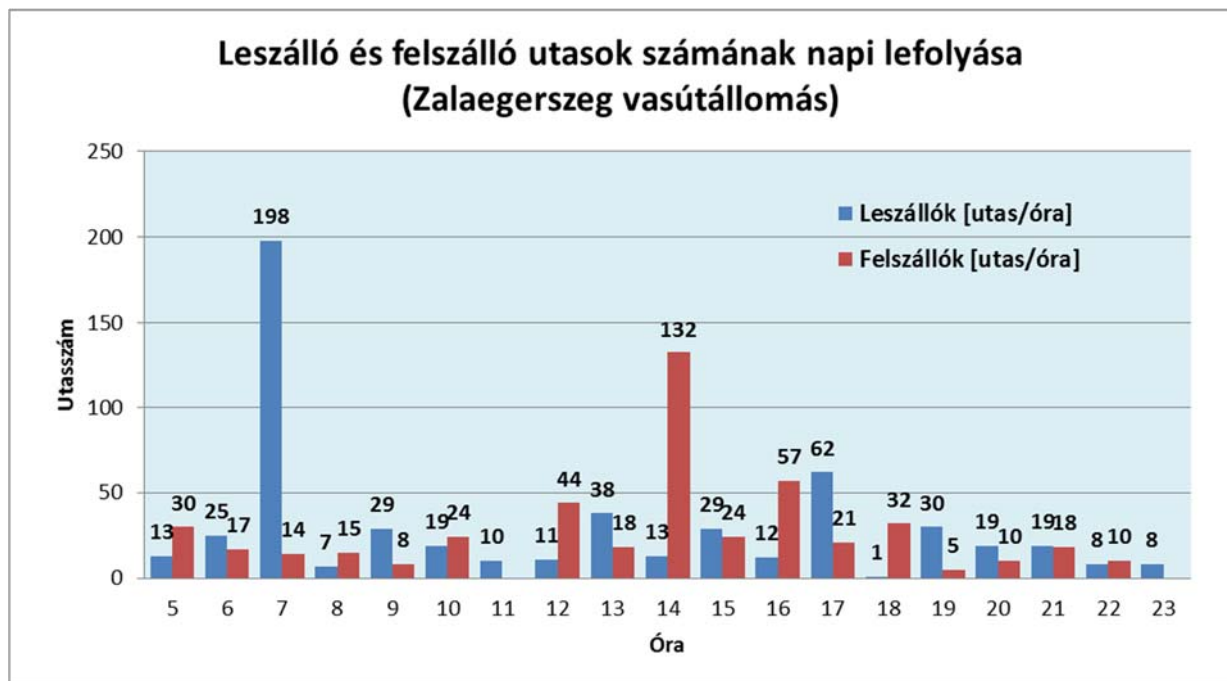
A 25-ös vonal Őriszentpéteri ágán a teljes utasforgalom mintegy 140 fő, amelyből Zalaegerszegen 50, Ola megállóhelyen 10 utas fordul meg egy nap. **A 23-as, rédicsi vonalon az utasszám 130 fő,** amely 80%-a Zalaegerszetre közlekedik.

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.

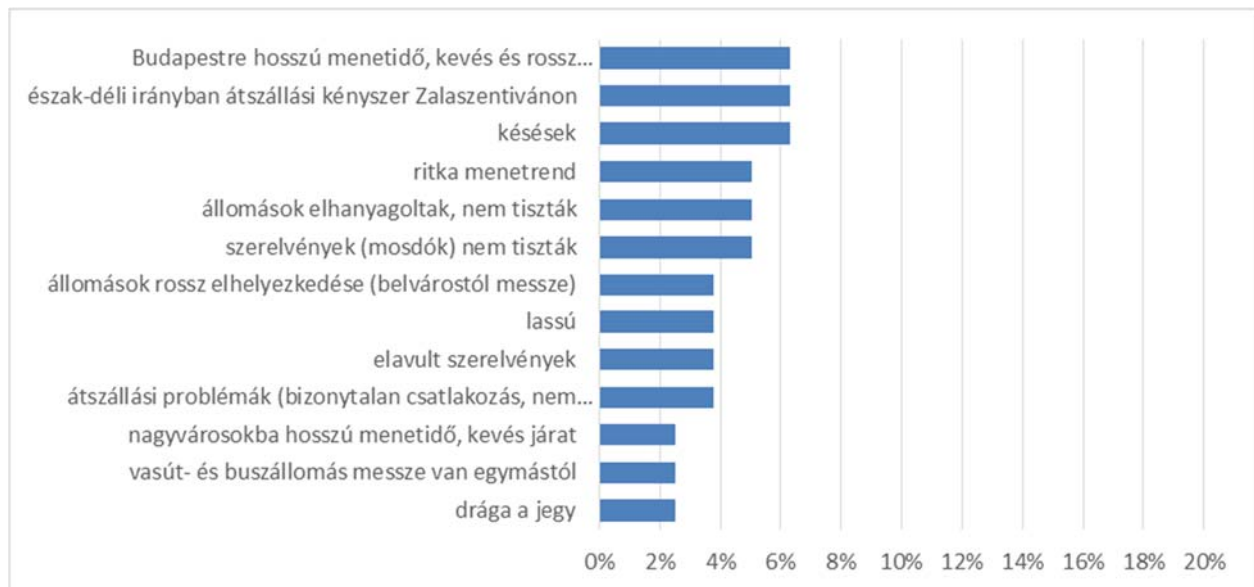
A 2014-es felmérések alapján Zalaegerszeg vasútállomásra reggel 7-8 óra között közel 200 fő érkezik, míg délután, a 14 órás iskola- és munkavégzést követően mintegy 130, a 16 órás munkavégzést követően további 60 fő felszálló van a vasútra. Ezen púpokat leszámítva az állomás forgalma közel kiegyenlített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

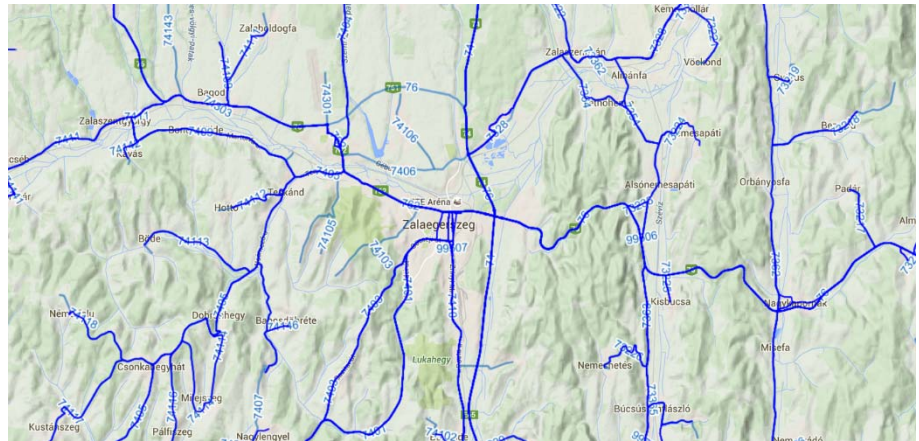
A helyközi (regionális) és távolsági autóbusz-közlekedést állami (minisztériumi) megrendelésre az ÉNYKK Zrt. (Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ) látja el, amely Zala megyében a Zala Volán Zrt. jogutódja. Az ÉNYKK Zrt. a Bakony, a Balaton, a Kisalföld, a Somló, a Vasi és a Zala Volán Zrt.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



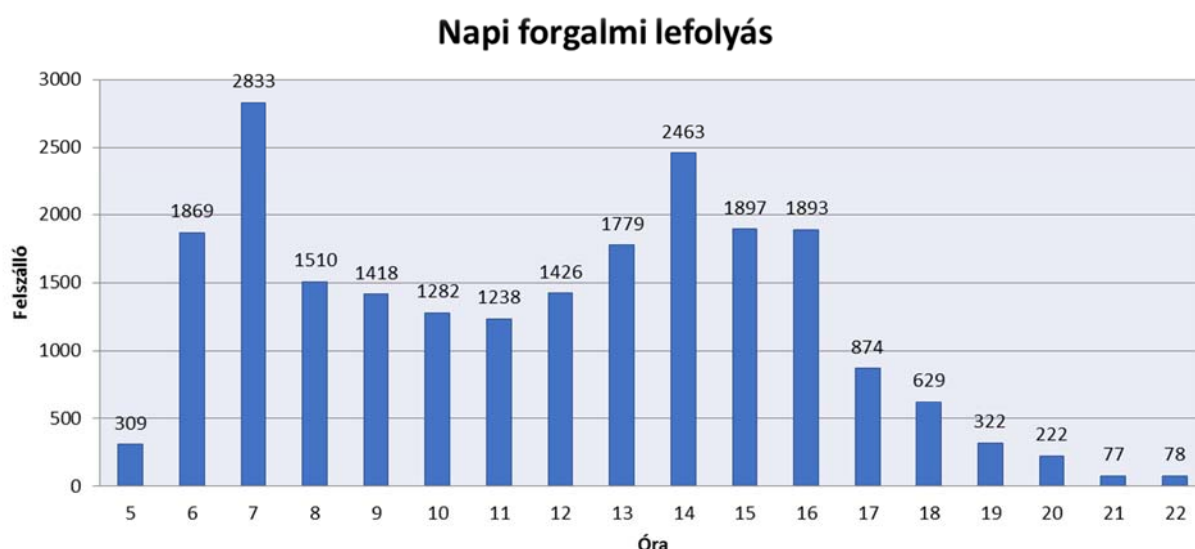
A helyi közlekedésben 44 különböző, számozott viszonylat létezik, ezek azonban nagyjából 13 alapviszonylat alváltozatai. A helyi autóbusz-közlekedést szintén az ÉNYKK Zrt. üzemelteti, a szolgáltatás megrendelője Zalaegerszeg MJV Önkormányzata. A helyi járatokon felül helyközi járatok is besegítenek, 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 Csácsbozsok, 4-es járat Zrínyi út, 9-es járat Péterdomb 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);

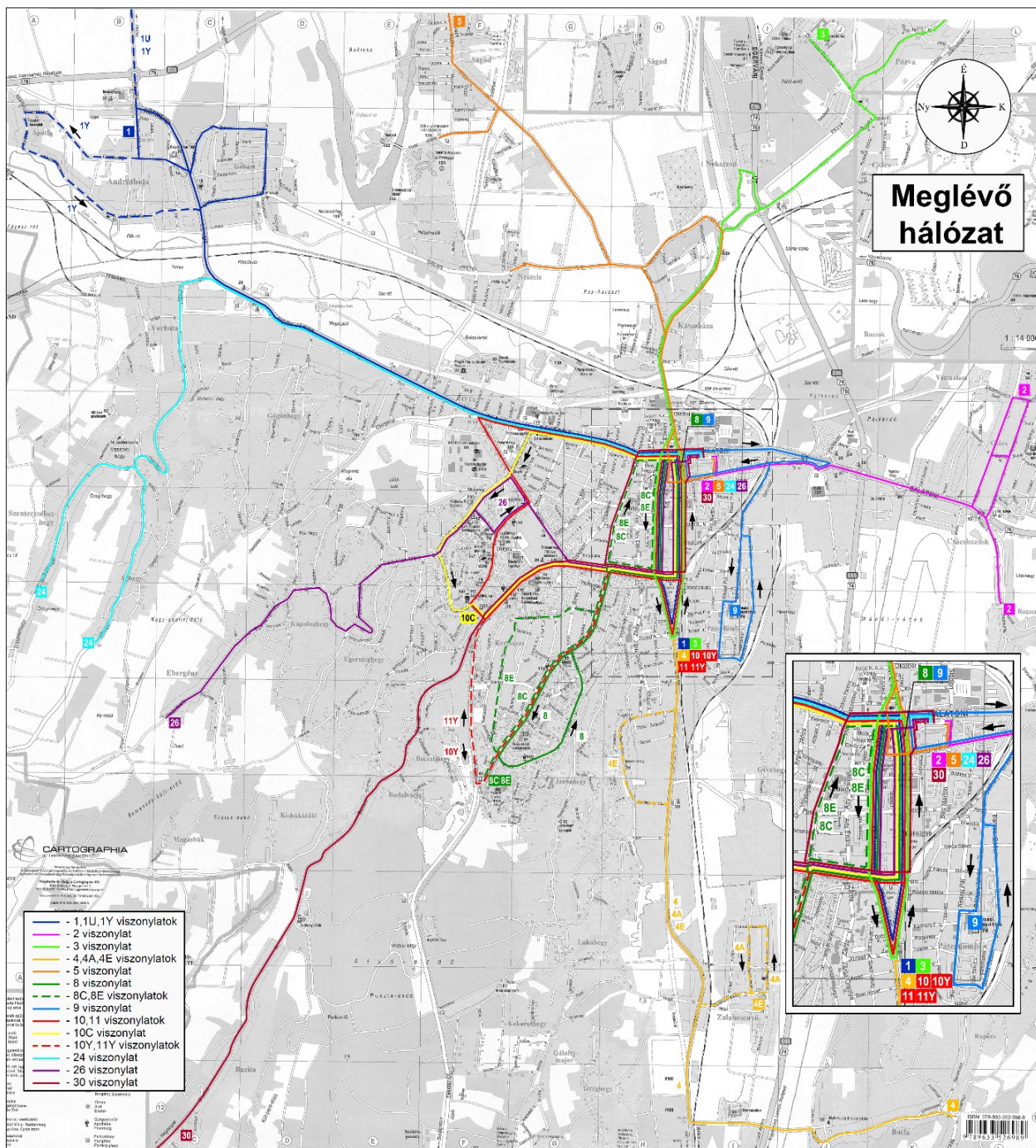
„Az 5-ös busz menetrendjének olvasása felér egy keresztretjvény megfejtésével. Katasztrófális. C, Y, bemegy, nem megy be...”

(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 üzemkézsége azonban – elsősorban a kis darabszám miatt nem optimális alkatrészellátás miatt – nem megfelelő.

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

(válasz a lakossági kérdőívből)



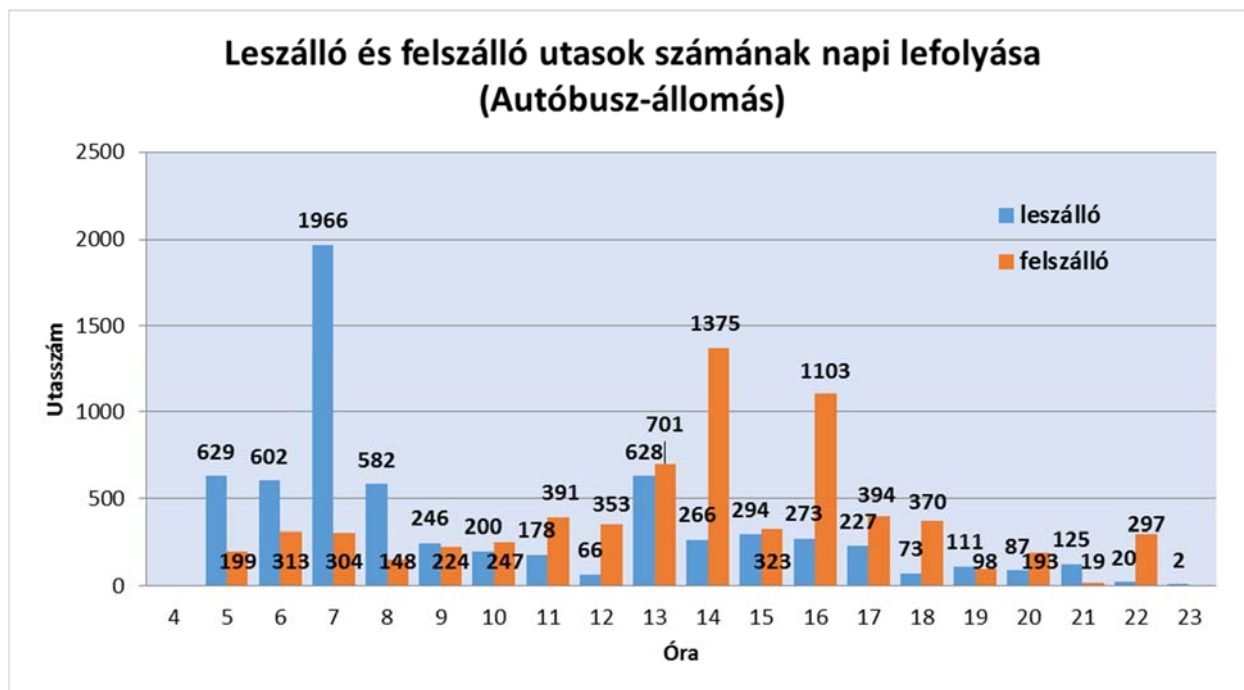
42. ábra: Biogáz üzemű helyijáratú autóbusz / Korszerű, alacsonypadlós Mercedes autóbusz, az útírányt jelző homlokfali utastájékoztató eszköz nélkül

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.

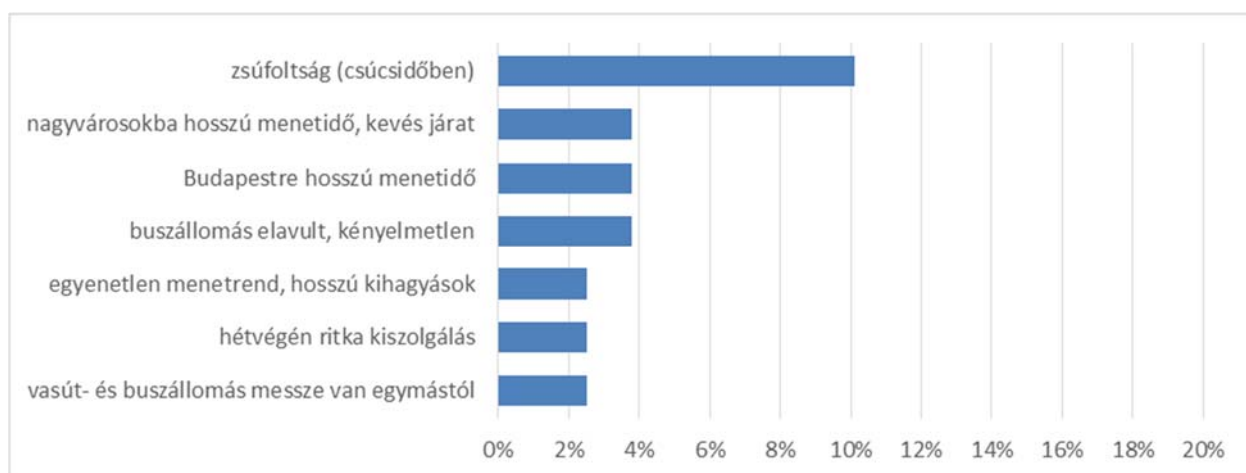


43. ábra: Le- és felszálló utasok számának napi lefolyása Zalaegerszeg autóbusz-állomáson⁴²

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.

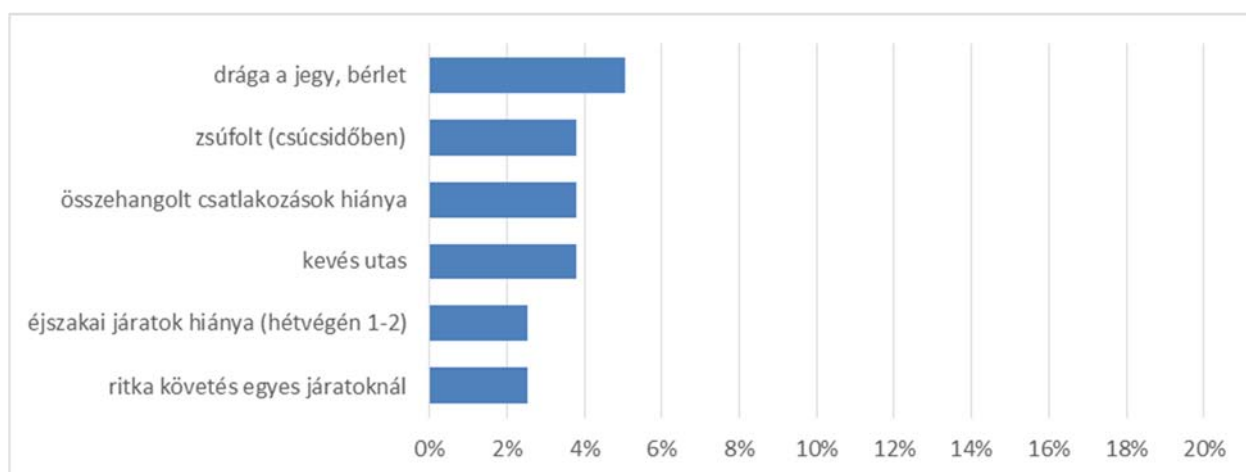
A lakossági problémafeltáró kérdőív ide vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be. Jól látható, hogy **a fő problémacsoportok a helyközi és távolsági buszközlekedés esetében a csúcsidei járatok zsúfoltsága, a főváros és a környező nagyvárosok elérhetősége** (hosszú menetidő), az egyenetlen (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 elvárt 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 periférikus 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 bőven 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

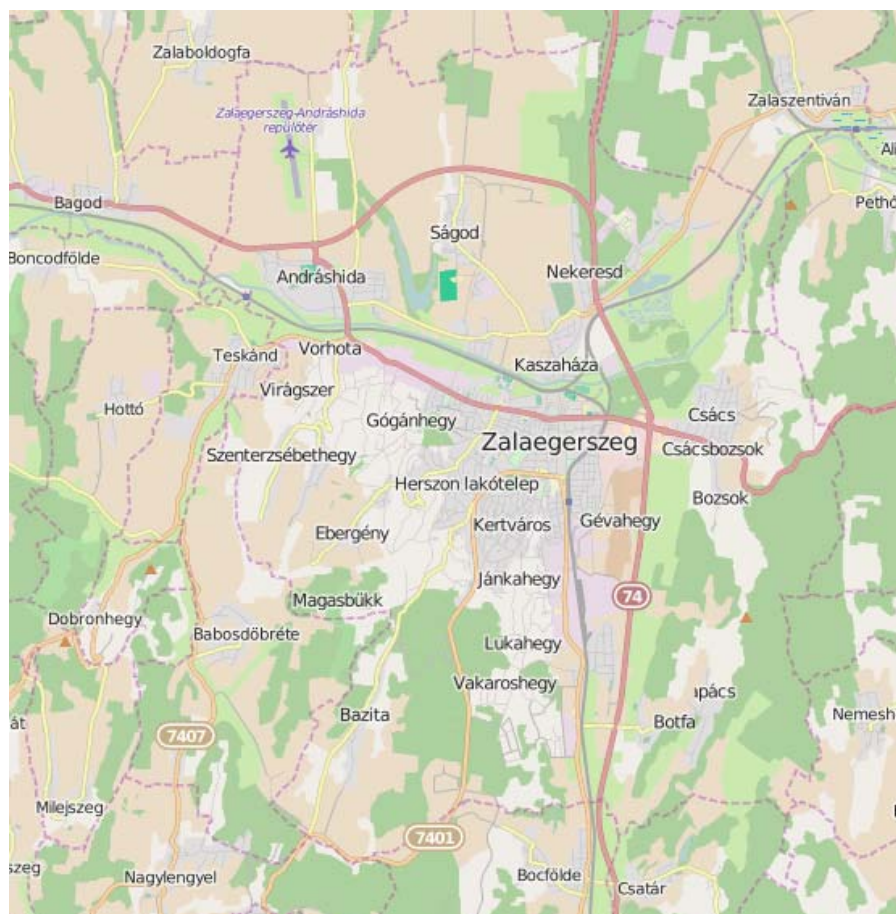
2.2.3.1 A közúthálózat jellemzői

Zalaegerszeget elhelyezkedése és domborzati viszonyai miatt elsőrendű főútvonal és autópálya nem érinti.

Zalaegerszeg közúton való megközelíthetőségét és elérhetőségét elsősorban elhelyezkedése, domborzati viszonyai és a történelmileg kialakult közúthálózata határozzák meg. **Két főútvonal, a 74-es és a 76-os országos főútvonalak találkozásánál fekszik, autópálya és elsőrendű főútvonal 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 főútvonalak ugyanakkor több települést érintenek** (ami lassítja a forgalmat és jelentős terhet ró az adott településre). A 76-os Kőrmend 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.



47. ábra Zalaegerszeget érintő regionális közutak hálózata (forrás: OpenStreetMap)

A 2004-ben átadott északi elkerülő az átmenő forgalom egy részétől tehermentesítette a belvárost.

A városon átmenő forgalom számára, a **belvárosi szakaszok kikerülésére a 74-es úton és a 76-os út északi elkerülőjén van lehetőség**, amelyet 2004-ben adtak át, és amely a belváros forgalmi terhelésének egy részét azóta átvette, főként a **teherforgalmat tekintve**.

A város úthálózata a domborzati viszonyokhoz alkalmazkodott. A belvárosi részen a legnagyobb forgalmat a városmagot körülölelő Platán sor – Göcseji út – Kossuth L. u. / Kosztolányi D. u. – Kazinczy tér – Rákóczi F. u. – Ola u. gyűrű vezeti le. Ezen kívül az észak-déli irányban a Göcseji út – Alsóerdei út útvonalon, valamint a Mártírok útján és a Zrínyi Miklós utcán jellemző jelentős gépjárműforgalom.

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 sávos 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.

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

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 rédicsi 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 Berzsenyi 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:

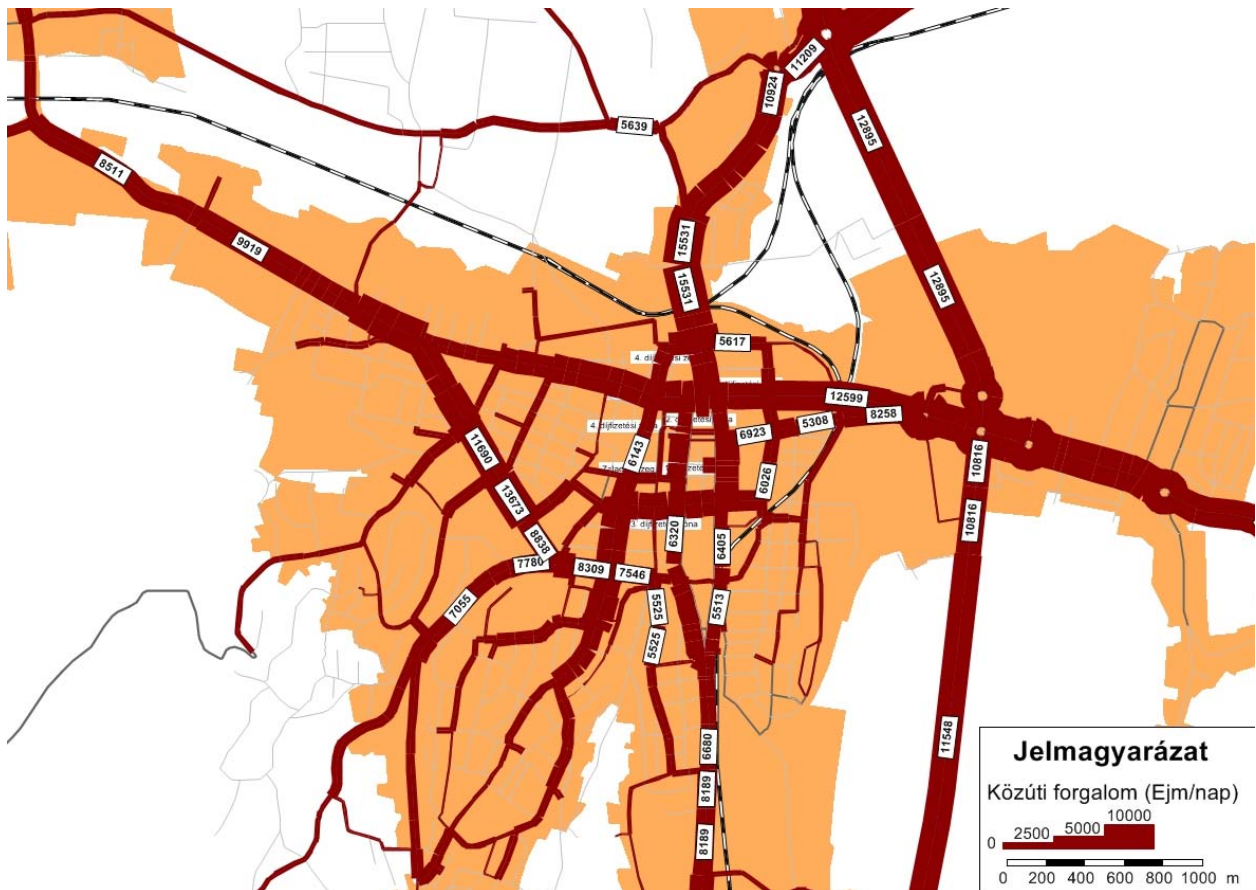
„A Kossuth Lajos utca átépítése óta a Mártírok útján nagyobb lett a forgalom, ami nagyon zavaró.”

(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)*



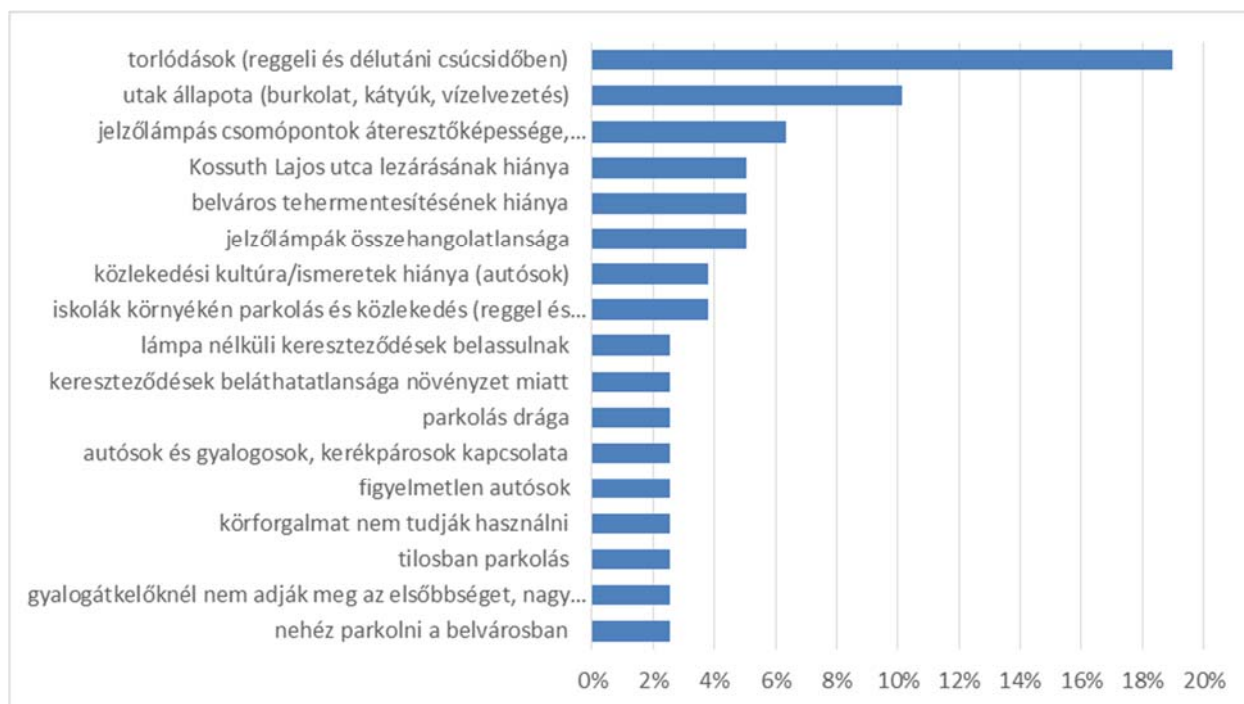
48. ábra: A közúti forgalom nagysága (2014)⁴³

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

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

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 díjsabása

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 díjsabás hétköznap 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 kivehetők 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-kerekparutat-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!”

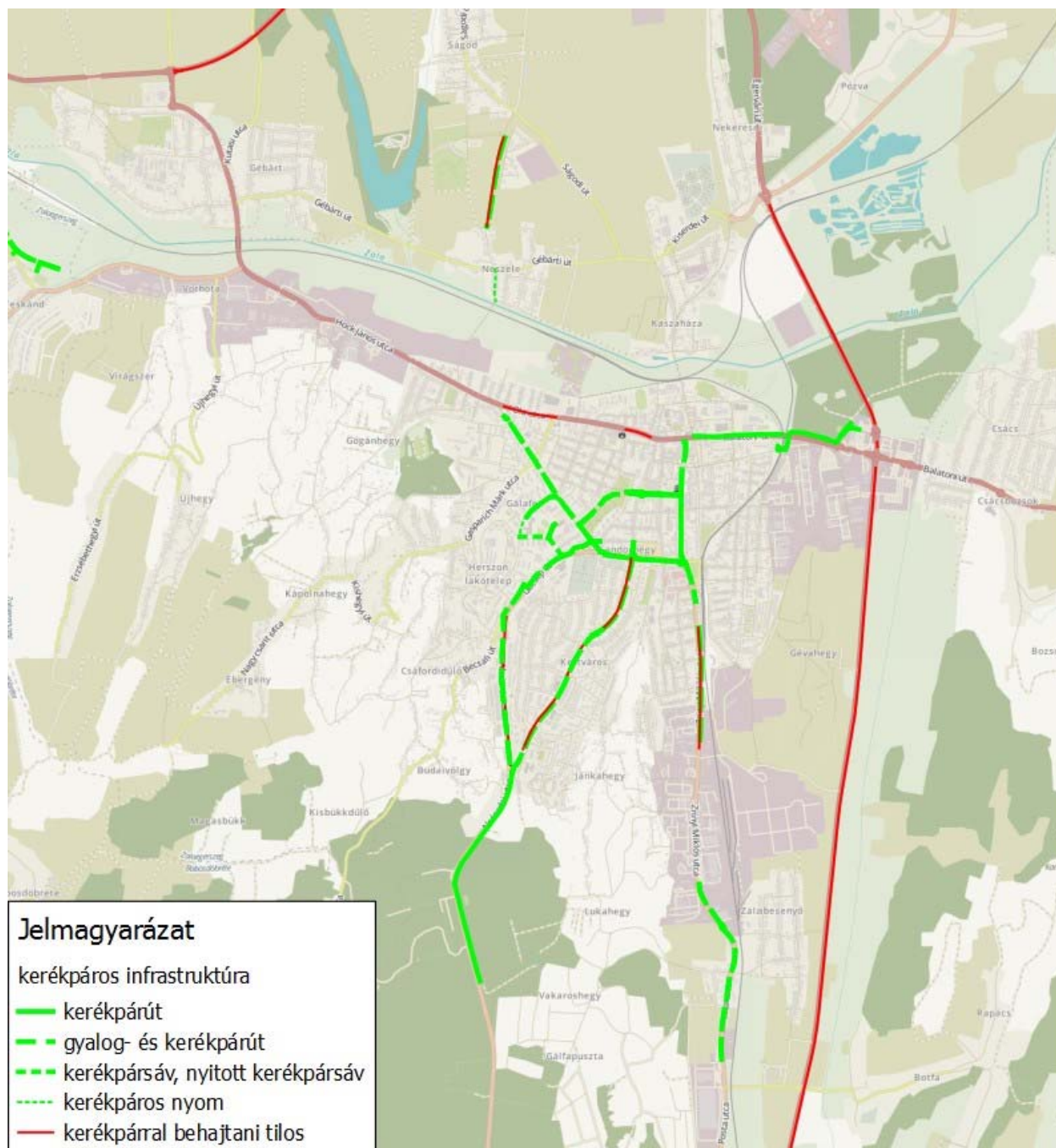
(válasz a lakossági kérdőívből)

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 **döntésselőkészítő 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 döntésselőkészítő 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/kerekparut.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 kapubeajtók 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 térnél 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 Zárórendezvény – **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-állomásnál (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 vasútállomásnál

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 értelem szerűen 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 Forgalm felvételek, 88. old.

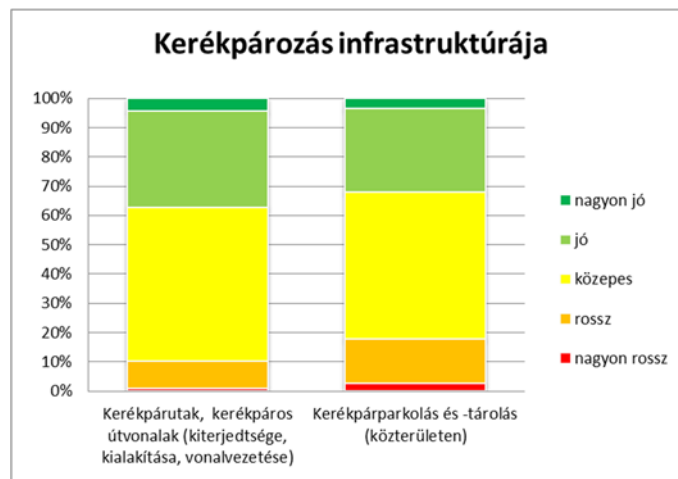
elmarad a megyei jogú városok 12,1%-os, illetve a 80 000 fő alatti megyei jogú városok 13,4%-os arányától.

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.



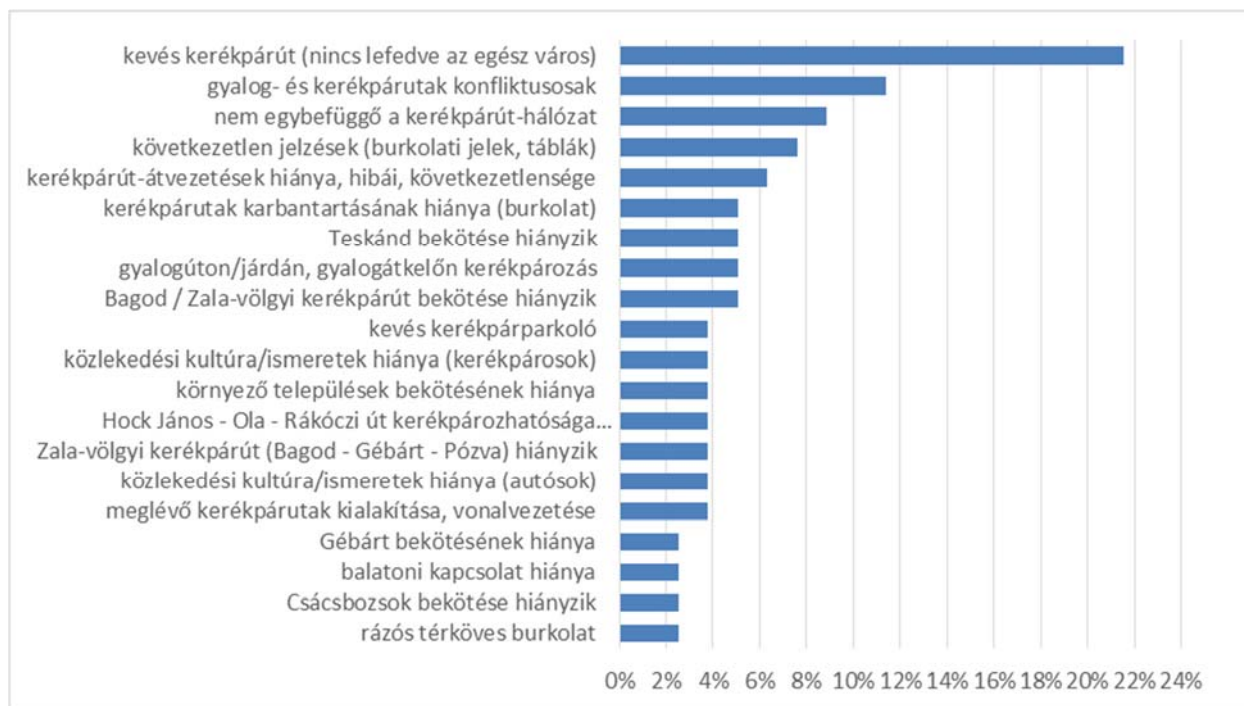
64. ábra: A kerékpáros infrastruktúra megítélése⁵⁷

A lakossági problémafeltáró kérdőív ide vonatkozó jellemzőbb válaszait az alábbi ábra mutatja be. Jól látható, hogy **sokan keveslik a kerékpárút-hálózat lefedettségét (jöllehet 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? (említések 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).

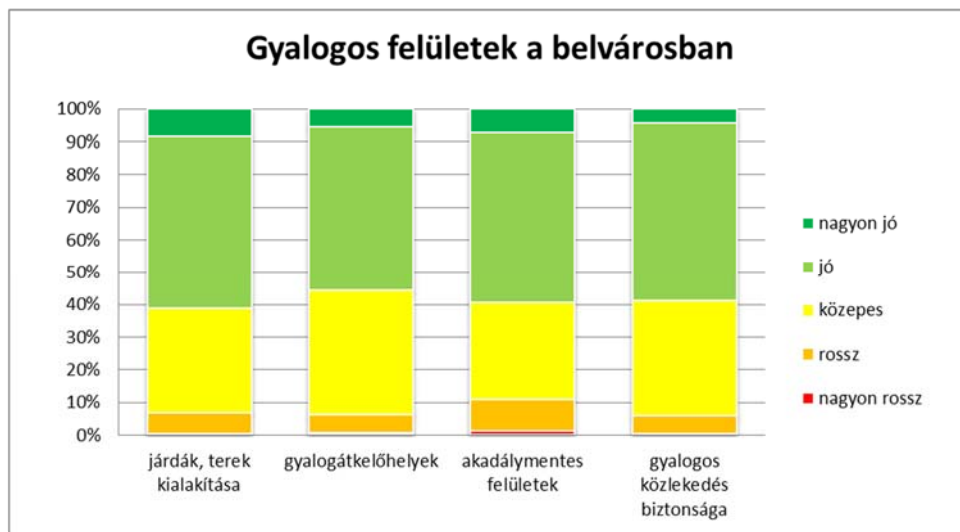
Gyalogos szempontból is probléma, hogy a vasút elvágja a páterdombi városrészt a belvárostól; különösen a vasútállomásnál balesetveszélyes, hogy az autóbusszal, vonattal érkezők (különösen a páterdobi iskolákba tartó diákok) a hosszú kerülő helyett a vágányokon kelnek át.



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).



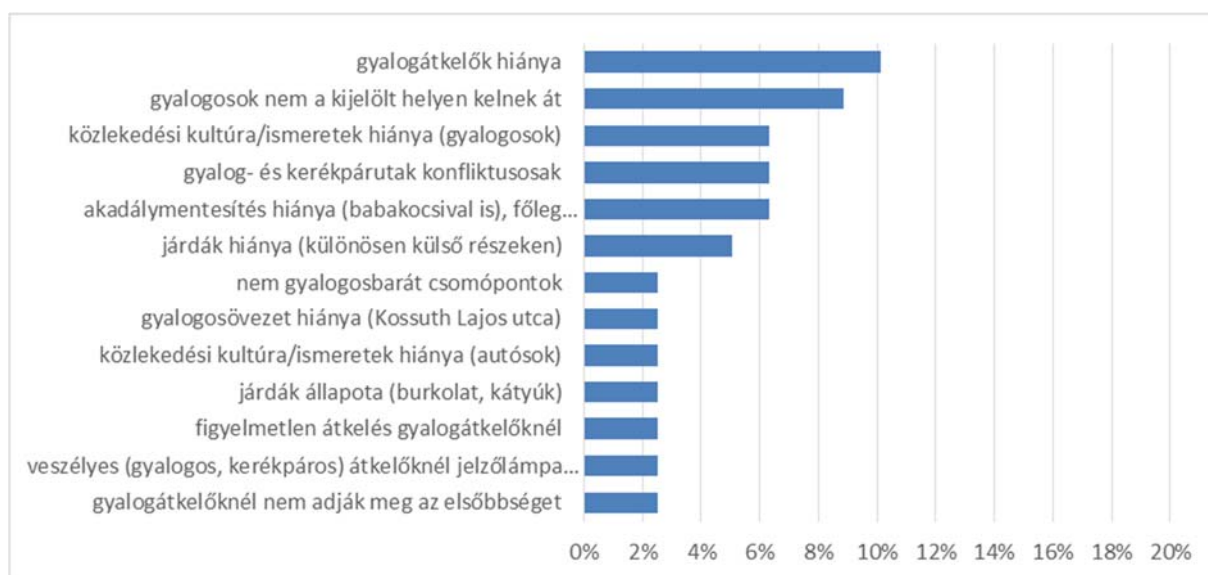
67. ábra: A gyalogos infrastruktúra megítélése⁵⁸

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 Lágymű 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).

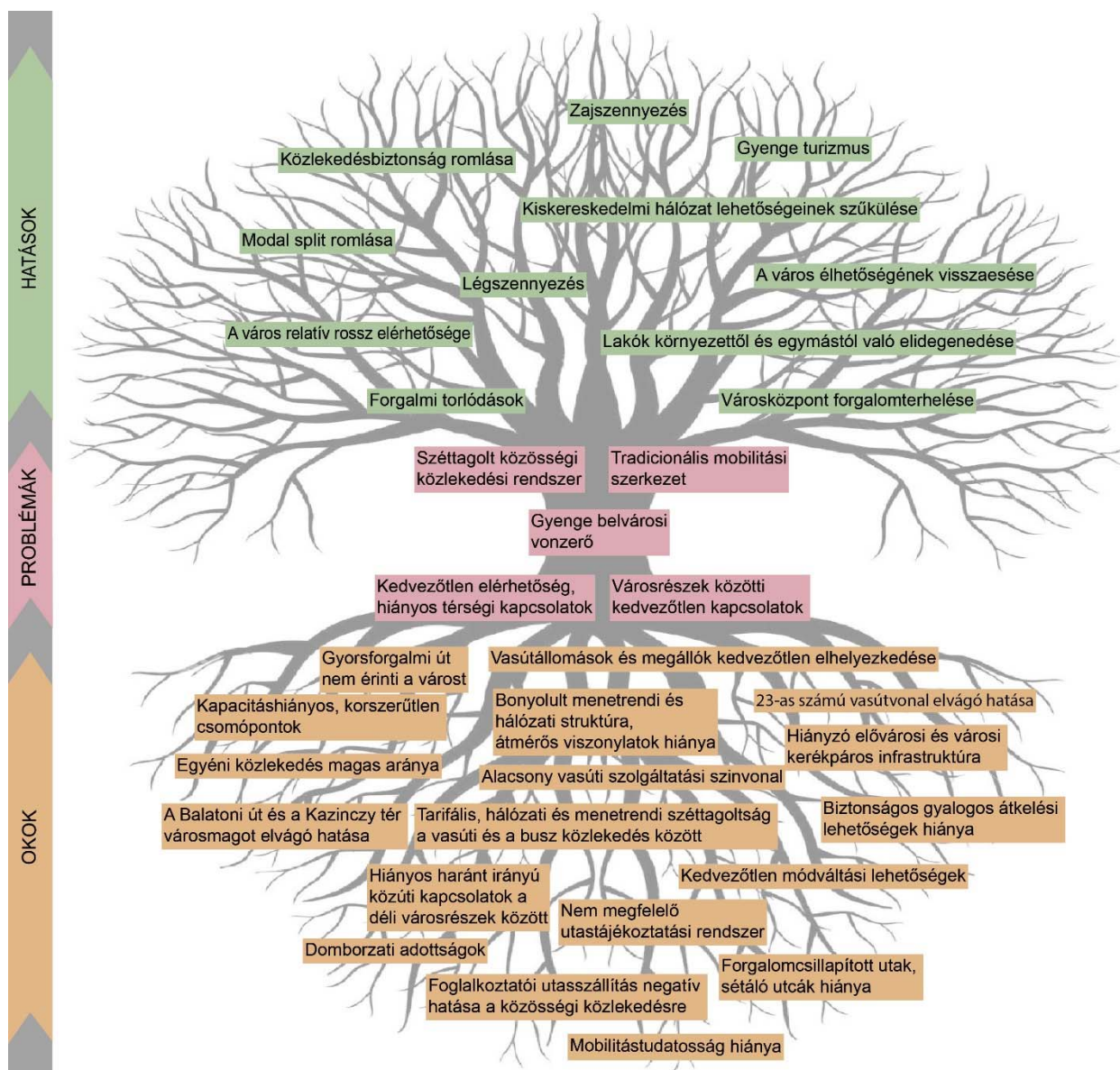
A közlekedési ismeretek és kultúra hiányosságai minden közlekedői csoportban megfigyelhetők, gyakran ezek is konfliktusokhoz vezetnek.

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 mobilitásának fejlesztése során 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 mobilitásban megjelenő problémák okait és következményeit (hatásait).



A fent látható problémafán a gyökök jelképezik az okokat, a törzs az alapvető problémákat, a lombkorona pedig az ezekből eredő következményeket, hatásokat. 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 veszélyt jelentenek a város élhetőségének szempontjából. A helyzetet azonban nem ezen a szinten kell kezelni, hanem a gyökereknél

kell beavatkozni, azaz az okok felől feltárni a problémák kialakulását és megtenni a szükséges beavatkozásokat.

A különböző okok esetében különböző a város felelőssége is. Vannak olyan, közlekedést nehezítő tényezők (pl. domborzati adottságok), amelyek nem befolyásolhatók, 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, amelyek ténylegesen a város hatáskörébe esnek, ezzel indukálva az élhetőbb, tisztább és vonzóbb Zalaegerszeg megszületését.

3 TERVELŐZMÉNYEK FELÜLVIZSGÁLATA

Jelen fejezet célja, hogy feltárja a Zalaegerszeg Megyei Jogú Város település- és közlekedésfejlesztési dokumentumainak összefüggés-rendszerét, valamint összegyűjtse az azok által megfogalmazott intézkedés- és projektjavaslatokat.

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 (igénymérés 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.**

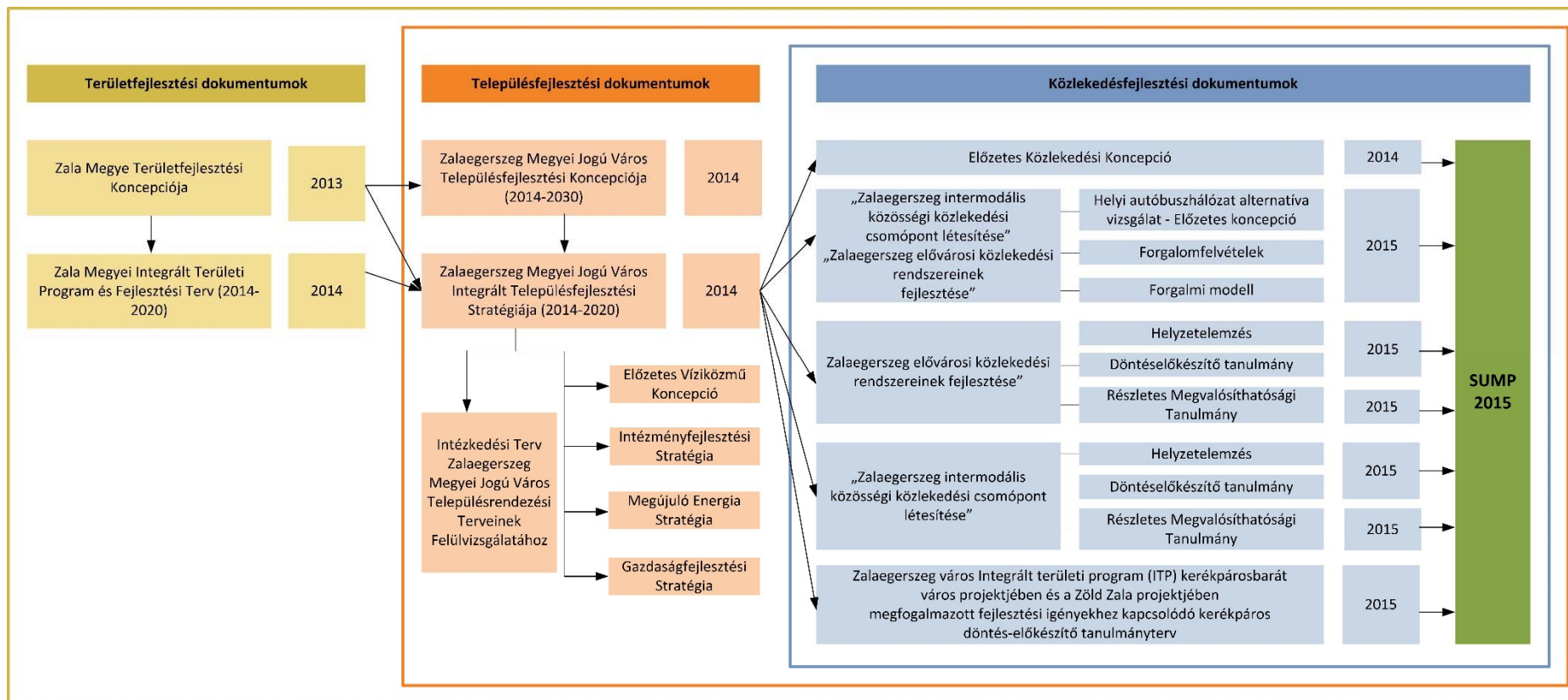
⁵⁹ Integrált Településfejlesztési stratégia (ITS)

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

⁶⁰ Integrált Területi program (ITP)

http://zalaegerszeg.hu/tart/index/249/Integralt_Teruleti_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 javaslatok és tervek kigyűjtése, szelektálása és rendezése után **létrejött egy projektjavaslat-összesítő táblázat.** A projektek kategorizálásra kerültek az alapján hogy a közúti közlekedést, a közösségi közlekedést vagy a gyalogos és kerékpáros közlekedést érintik, illetve kaptak egy egyedi azonosítót is.

3. táblázat: Projektjavaslat-összesítő táblázat

Egyedi azonosító	Projekt neve	Projektet tartalmazó dokumentum neve	Dokumentum készítésének ideje	Projekt státusza	Jelenlegi indokoltság	Fontosság ⁶²	Tervezett időtáv
KZ 1	Zalaegerszeg egykori korzójának újrapozícionálása, funkcióbővítése: Kazinczy tér forgalomcsillapítása, átépítése , valamint a zöldfelület növelése	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015/2014	Engedélyezési terv készült	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KZ 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros közlekedési feltételeinek megteremtése: Kosztolányi utca kétirányúsítása	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015/2014	Engedélyezési terv készült	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KZ 3	Zrínyi utca – Kosztolányi utcai körforgalom megépítése	ITS / Forgalmi modell / ITP	2014/2015/2014	Engedélyezési terv készült	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KZ 4	Batthyány Lajos utca, valamint az új elkerülő út és a vasútvonal keresztezésének biztonságos megoldása	ITS	2014	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KZ 5	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és az új elkerülő út közötti terület belső úthálózatának , közmű infrastruktúrájának kiépítése	ITS	2014	Kezdeti fázisban van	Nem indokolt	3	2020 után
KZ 6	A forgalomtól mentes belvárosi sétaövezet peremén parkolók létesítése (6x50 férőhely)	ITS / ITP	2014/2014	Részben megvalósult	Változatlan formában indokolt	2	2020-ig
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	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020 után
KZ 8	A városközpontot körülvéő körgyűrű befejező (észak-nyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utca és a Vágóhíd utca összekötésével	ITS / Forgalmi modell	2014/2015	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	2	2020 után
KZ 9	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	ITS	2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Módosításokkal indokolt	2	2020 után
KZ 10	Volt Honvédségi laktanya - Belső infrastruktúra kiépítése	ITS	2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Módosításokkal indokolt	2	2020 után
KZ 11	Északi ipari zóna - a belső infrastruktúra kiépítése a koncepcióterv által meghatározott területen	ITS / ITP	2014/2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig

⁶² 1: magas prioritás, 2: közepes prioritás, 3: alacsony prioritás

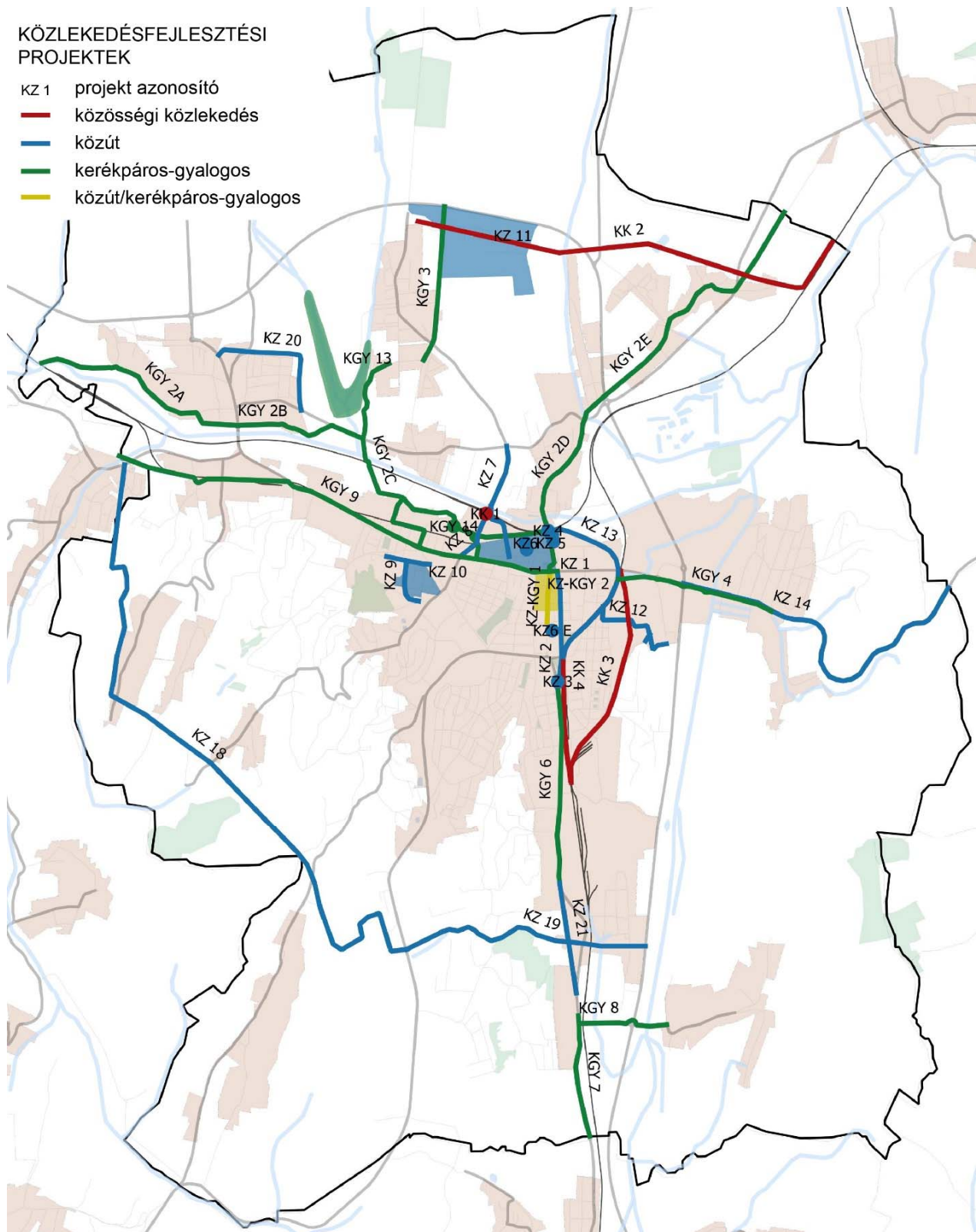
Egyedi azonosító	Projekt neve	Projektet tartalmazó dokumentum neve	Dokumentum készítésének ideje	Projekt státusza	Jelenlegi indokoltság	Fontosság ⁶²	Tervezett időtáv
KZ 12	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	ITS	2014	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KZ 13	"RING" projekt: A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése (A megszűnő vasútvonal helyén épül meg a Belvárost elkerülő körgyűrű keleti szakasza.)	ITS / ITP	2014/2014	Részben megvalósult	Változatlan formában indokolt	1	2020 után
KZ 14	2x2 sávós autótút a 76-os nyomvonalán Zalaegerszeg - M7-es autópálya között	Modern Városok program	2015	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KZ 15	Zalaegerszeg-Vasvár autópálya (M9)	Modern Városok program	2015	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KZ 16	Utak pormentesítése	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	3	2020-ig
KZ 17	Önkormányzati tulajdonú kül- és belterületi meglévő közutak fejlesztése, földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	2	2020-ig
KZ 18	Déli összekötő projekt - I. ütem	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány / ITP	2015	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	2	2020 után
KZ 19	Déli elkerülő út keleti vége	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány	2015	Kivitelezés alatt	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig

Egyedi azonosító	Projekt neve	Projektet tartalmazó dokumentum neve	Dokumentum készítésének ideje	Projekt státusza	Jelenlegi indokoltság	Fontosság ⁶²	Tervezett időtáv
KZ 20	Andráshia elkerülő	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány	2015	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	3	2020 után
KZ 21	Déli iparterület elérhetőségének javítása	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése - Döntés-előkészítő tanulmány	2015	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	3	2020-ig
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	Engedélyezési terv készült	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
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	Engedélyezési terv készült	Módosításokkal indokolt	1	2020 után
KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ - Vasúti- és közúti terminál kialakítása	ITS / ITP	2014/2014	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
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	Tanulmányterv vagy RMT készült	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KK 2	Északi Ipari Zóna vasúti bekötése iparvágánnyal (4000 m hosszú pálya építése)	ITS / Modern Városok Program / ITP	2014/2015	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	3	2020-ig
KK 3	Az észak-déli irányú vasútvonal a jelenlegi – megszűnő – nyomvonaláról a Páterdombi iparvágányra kerül áthelyezésre .	ITS	2014	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020 után
KK 4	A Belvárost keletről, Páterdombot nyugatról határoló vágány megszüntetése	ITS	2014	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020 után

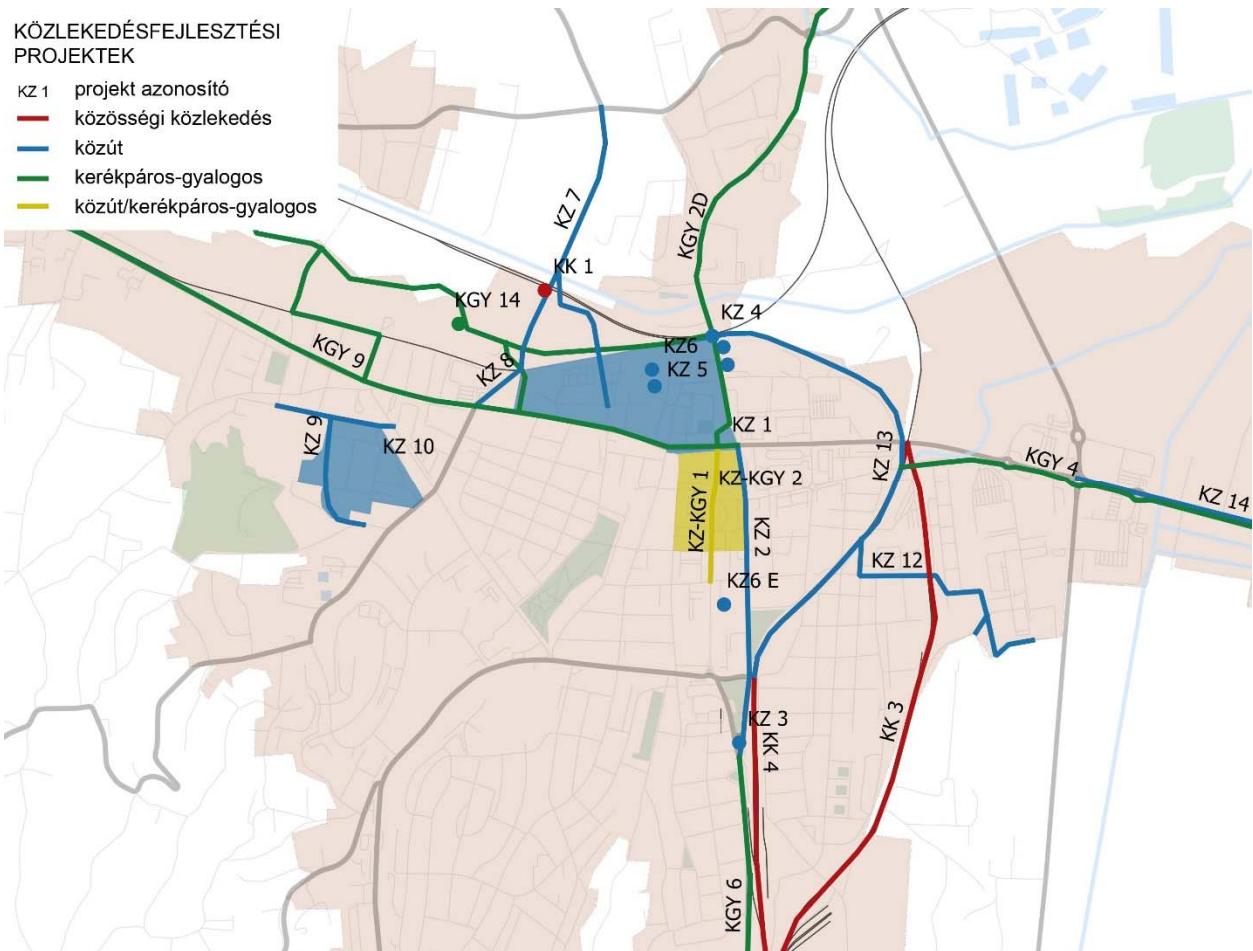
Egyedi azonosító	Projekt neve	Projektet tartalmazó dokumentum neve	Dokumentum készítésének ideje	Projekt státusza	Jelenlegi indokoltság	Fontosság ⁶²	Tervezett időtáv
KK 5	Bajánsenye-Boba ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt)	2015	Kivitelezés alatt	Változatlan formában indokolt	1	2017-ig
KK 6	Szombathely-Zalaszentiván vasútvonal korszerűsítése	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt)	2015	Kivitelezés alatt	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KK 7	Zalaszentiván-Nagykanizsa szűk kereszt-metszet kiváltás és villamosítás	Forgalmi modell (KÖZOP/IKOP projekt)	2015	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KK-KGY 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	ITP	2014	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KGY 1	„Kerékpáros-barát város”: a kerékpáros infrastruktúra törzshálózatának kialakítása, az aktív turisztikai célterületek kerékpáros biztosítása	ITS / ITP	2014/2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 2	Zala völgye kerékpárút (14 km-es szakasz kiépítése Bagod és Zalaszentiván között /	ITS/ ITP / Kerékpáros döntéselőkészítő	2014/2014/ 2015	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 2A	Bagod - Andrásida kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 2B	Északnyugat-Dunántúli kerékpárút	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 2C	Gébárti-tó - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 2D	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	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 2E	Zalaszentiván - Pózva kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéselőkészítő	2015	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 3	Északi Ipari Zóna kerékpáros elérhetőségének biztosítása	ITS / ITP	2014/2014	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig

Egyedi azonosító	Projekt neve	Projektet tartalmazó dokumentum neve	Dokumentum készítésének ideje	Projekt státusza	Jelenlegi indokoltság	Fontosság ⁶²	Tervezett időtáv
KGY 4	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása / Csácsbozsok-Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	ITS/ Kerékpáros döntéshozókészítő / ITP	2014/2015/ 2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 5	Zalaegerszegi Kerékpáros Közösségi rendszer kialakítása (200 db biciklivel)	ITS/ITP	2014/2014	Kezdeti fázisban van	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 6	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás - Flextronics "A") kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéshozókészítő/ ITP	2015/2014	Engedéllyel rendelkezik	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 7	Flextronics "B" - Bocfölde kerékpáros nyomvonal	Kerékpáros döntéshozókészítő	2015	Engedéllyel rendelkezik	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 8	Flextronics "B" - Botfa kerékpáros nyomvonal (Ennek részeként Botfa és Zalabesenyő városrészek közötti kerékpárforgalmi útszakasz megépítése (1,5 km))	Kerékpáros döntéshozókészítő/ ITP	2015/2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 9	Teskánd - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal és ennek részeként az Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	Kerékpáros döntéshozókészítő/ ITP	2015/2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 10	Lakossági járdaépítési Program	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	1	2020-ig
KGY 11	A városközpont járdáinak egységesítése	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013	Kezdeti fázisban van	Módosításokkal indokolt	3	2020-ig
KGY 12	A biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítása	Fenntartható fejlődés helyi programja	2013	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 13	A Gébárti-tó - körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	ITP	2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig
KGY 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között.	ITP	2014	Tanulmányterv vagy RMT készült	Változatlan formában indokolt	1	2020-ig

A város közlekedésfejlesztési elképzeléseinek jobb átláthatósága és a területi, térbeli viszonyok szemléltetése végett a projektek térképes formában is ábrázolásra kerültek. A különböző kategóriákhoz tartozó projektek különböző színekkel kerültek megjelenítésre.



70. ábra: Zalaegerszeg közlekedésfejlesztési projektjavasatai



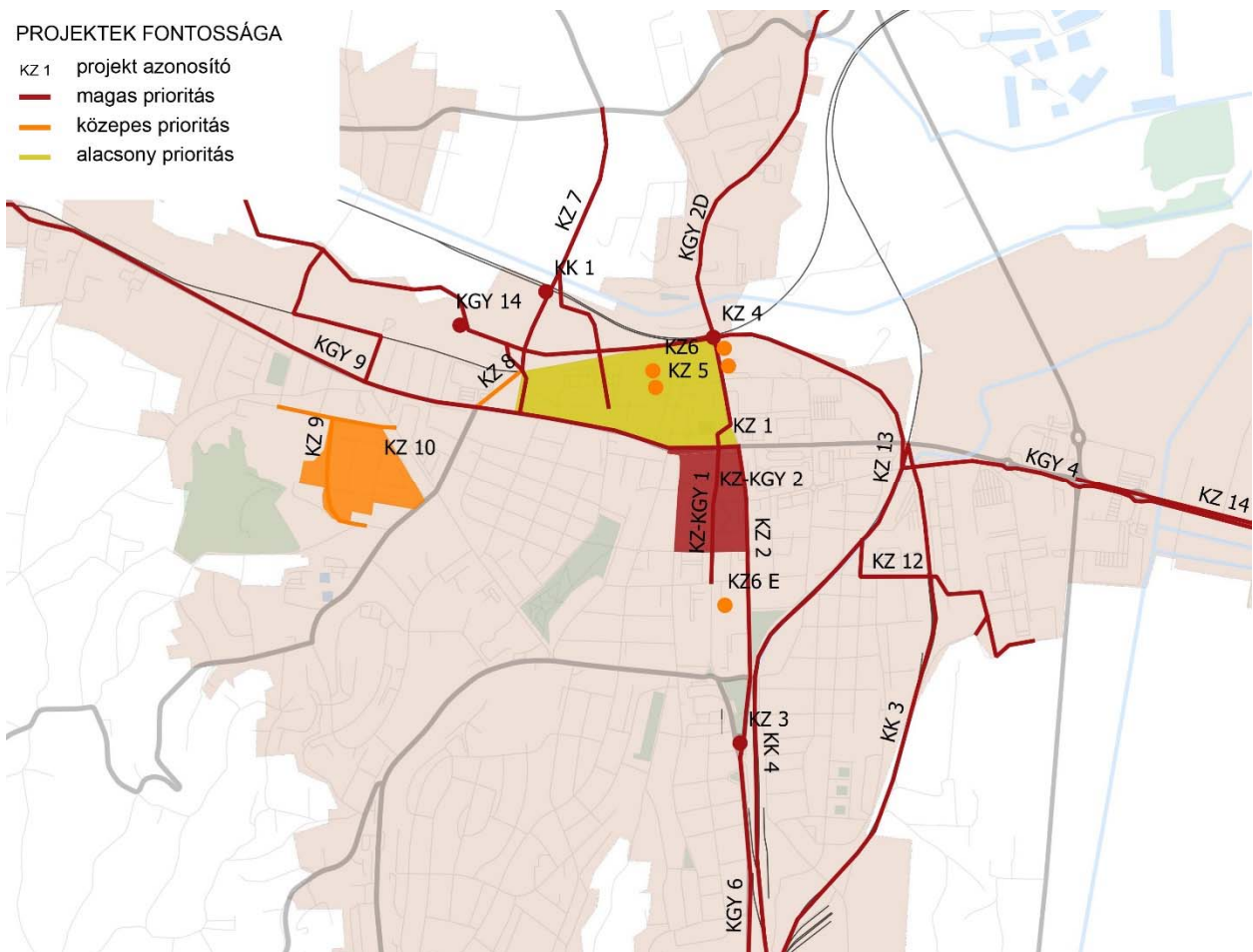
71. ábra: A városmagot érintő közlekedésfejlesztési projektek

PROJEKTEK FONTOSSÁGA

- KZ 1 projekt azonosító
- magas prioritás
- közepes prioritás
- alacsony prioritás

The map displays the city of Székesfehérvár with various project locations marked. The legend indicates three levels of project importance: high (red), medium (orange), and low (yellow). Projects are identified by codes such as KZ 1, KZ 2, KGY 1, KGY 2, etc. The map shows the city's layout with roads and green spaces.

108



73. ábra: A városmagot érintő projektek prioritás szerint

4 SZAKPOLITIKAI, TERVEZÉSI KERETEK

4.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

4.1.1 ZÖLD KÖNYV – 2007

A városi közlekedésről szóló Zöld Könyv - A városi mobilitás új kultúrája felé (Európai Községek Bizottsága [2007]⁶³) megállapítja, hogy *„a városokban és a nagyvárosokban a fő környezetvédelmi problémát a közlekedésben túlnyomó többséggel használt kőolaj alapú üzemanyag okozza, amely légszennyezést eredményező szén-dioxid-kibocsátással és zajjal jár.”*

Ezzel összhangban, a környezetbarát közlekedési módokat kell erősíteni, így *„a személyautó használatát kiváltó lehetőségeket, a gyaloglást, a kerékpározást, a kollektív közlekedést [...] vonzóvá és biztonságossá kell tenni. Lehetővé kell tenni, hogy a polgárok a különböző közlekedési módok közötti hatékony kapcsolatok révén optimálisan szervezhessék meg közlekedésüket. A hatóságok feladata a kombinált közlekedési módok használatának bátorítása”.*

„Magas színvonalú városi infrastruktúrára van szükség [...]. Szükség van továbbá a nagyvárosokon vagy a városokon belüli, a nagyvárosokat a környező régióval összekötő, a városi és a városközi hálózatok közötti, illetve a Transz-európai Közlekedési Hálózatokhoz (TEN-T) kapcsolatot biztosító hatékony összeköttetésekre. A repülőterekhez, a vasútállomásokhoz [...] különösen fontos a jó közlekedés, amely összeköti a különböző közlekedési módokat.”

Felhívja a figyelmet arra, hogy *„az új technológiák piacra való széles körű bevezetésének elősegítésére gazdasági eszközöket lehet alkalmazni, például ösztönözni kell, hogy a hatóságok tiszta és energiahatékony járműveket vásároljanak és üzemeltessenek”*

Megfogalmazásra kerül, hogy *„nem kap elegendő figyelmet a közlekedési módok kombinálása és nincsenek integrált tömegközlekedési megoldások, mint a külvárosi vasúti rendszerek, a villamost és a vonatot összekapcsoló rendszerek, és megfelelően elhelyezkedő P+R létesítmények a tömegközlekedési végállomások mellett a városok és nagyvárosok külvárosi részein”.*

4.1.2 BIZOTTSÁGI KÖZLEMÉNY – 2009

A Bizottság 2009-es közleménye - A közlekedés fenntartható jövője: útba az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé

⁶³ COM(2007) 551 végleges

(Európai Községek Bizottsága [2009]⁶⁴) kiemeli, hogy „*egyre sürgetőbb a közlekedési ágazattal szemben támasztott igény a környezeti hatások enyhítésére. Az EU által a közelmúltban elfogadott éghajlat-változási és energiacsomag az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának – az 1990-es szinthez viszonyított – 20%-os csökkentését tűzi ki célul. A közlekedési ágazat szerepe kulcsfontosságú e cél elérésében, és ehhez több jelenlegi tendenciát meg kell fordítani.*”

Az intermodalitás terén megfogalmazza, hogy „*különösen fontosak a csomópontok, amelyek a hálózat logisztikai központjait jelentik, kapcsolatot és választási lehetőséget biztosítva mind a személy-, mind az áruszállítás számára. Az intermodális és átrakodási platformok fejlesztését mindenütt elő kell mozdítani, ahol lehetőség van az áru- és személyforgalom konszolidációjára és optimalizálására. Ez különösen azokra a helyekre vonatkozik, ahol nagyon aktív személy- és áruforgalom zajlik, pl. a városi területeken.*”

4.1.3 FEHÉR KÖNYV – 2011

A 2001-es fehér könyv utódjaként szolgáló, 2020-ig szóló közlekedéspolitikai fehér könyv (Európai Bizottság [2011]⁶⁵), *Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé* globális trendekből és az európai közlekedési térség előkészítésének szükségességéből vezeti le a következő évtizedek feladatait. A kőolaj szűkössége, az üvegházhatású gázok kibocsátásának veszélyei, a zaj- és légszennyezés csökkentésének szükségessége, valamint a torlódások jelentős problémája adják a kiindulási feltételeket. Ahhoz, hogy a közlekedési rendszer európai szinten versenyképes és fenntartható legyen, szükség van a személyszállításban az autóbusz, a vasúton és a repülés részarányának növelésére.

„Az Európa 2020 stratégiában⁶⁶ ismertetett „Erőforrás-hatékony Európa” kiemelt kezdeménnyel és az új, 2011. évi energiahatékonsági tervvel⁶⁷ összhangban az európai közlekedéspolitika elsődleges célja annak elősegítése, hogy olyan közlekedési rendszer jöjjön létre, amely hozzájárul a gazdasági fejlődéshez, növeli a versenyképességet, magas színvonalú mobilitási szolgáltatásokat nyújt, és emellett az erőforrásokat is hatékonyabban használja fel.” Ehhez a közlekedési ágazat érintettjeinek kevesebb és tisztább energiát kell felhasználnia, valamint csökkenteni kell a környezetre gyakorolt káros hatásokat. Külön kiemeli a fenntartható hajtásrendszerek kifejlesztését és bevezetését, valamint a városi

⁶⁴ COM(2009) 279 végleges

⁶⁵ SEC(2011) 359 végleges; SEC(2011) 358 végleges; SEC(2011) 391 végleges

⁶⁶ COM(2010) 2020.

⁶⁷ COM(2011) 109.

közlekedésben az ilyen járművek energiaellátását hatékonyan biztosító infrastruktúrát is.

A versenyképes közösségi közlekedési szolgáltatás jellemzőit a következőkben foglalja össze a fehér könyv: „Vonzó járatsűrűség, kényelem, könnyű elérhetőség, megbízhatóság és intermodális integráltság: ezek a minőségi szolgáltatás fő jellemzői.” Ennek érdekében „a hagyományos tüzelőanyaggal működő gépjárművek használatát 2030-ig felére kell csökkenteni, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni; a jelentősebb városközpontok logisztikáját alapvetően szén-dioxid-mentesíteni kell 2030-ra”.

A dokumentumban megfogalmazottakkal kapcsolatban a „Bizottság gondoskodni fog arról, hogy intézkedései növeljék a közlekedési ágazat versenyképességét, és ezzel együtt teljesüljön a 2050-re kitűzött azon cél, hogy a közlekedésből származó ÜHG-kibocsátás legalább 60%-kal csökkenjen”.

4.2 ORSZÁGOS ÉS MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

4.2.1 NEMZETI FEJLESZTÉS 2030 – ORSZÁGOS FEJLESZTÉSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (OFTK, 2013)⁶⁸

Az OFTK hosszú távú jövőképet és fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg. Tizenhárom specifikus cél, köztük hét szakpolitikai és hat területi cél jelenik meg a tervben. A terület specifikus célok közül a 6. *Összekapcsolt terek: az elérhetőség és a mobilitás biztosítása* célja „...egy olyan közlekedési struktúra kialakítása, ami elősegíti a társadalmi mobilitást, a különböző területi szintek gyors és könnyű elérhetőségét, ezáltal kialakítva egy dinamikus térségi kapcsolatrendszert, amelynek révén valamennyi szolgáltatás elérhetővé válik egy település vagy térség szűkebb és tágabb környezetének egyaránt. ...”

Megfogalmazza, hogy „kiemelkedően fontos szempont a közlekedési rendszer fenntarthatóságának biztosítása gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból is. A beruházásoknál a gazdasági és társadalmi jólét maximalizálására, és a negatív környezeti hatás minimalizálására kell törekedni.” A területi fejlesztések kiegyensúlyozása érdekében szorgalmazza, hogy a „közlekedéshálózat országos és nemzetközi jelentőségű elemeinek kialakításakor is a többközpontú fejlődést kell szem előtt tartani, melynek legfontosabb eleme a centralizáltság oldása, a vidéki nagyvárosok erősítése. Kulcsfontosságú a saját városaink bekapcsolása az európai és a globális közlekedési hálózatokba, a hazai és a globális jelentőségű európai és nemzetközi nagyvárosok közötti közlekedési kapcsolat megteremtésével, az elérhetőség javításával.” Zalaegerszeg

⁶⁸ Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata által elfogadva

szempontjából jelentős, hogy az OFTK szellemisége alapján: „a regionális jelentőségű központok összekapcsolásán túl biztosítani kell, hogy a kis- és középvárosok – csakúgy, mint azok a települések, amelyeket maguk köré szerveznek – egymással is minél jobban összekapcsolódjanak annak érdekében, hogy a térségen belül külön-külön rendelkezésre álló erőforrások minél nagyobb mértékben kombinálhatók és helyben tarthatók legyenek.”

„Beavatkozási területek:

- helyi szinten egyrészt a városon belüli közlekedés fejlesztése, másrészt a város és vonzáskörzete közötti mobilitás biztosítása,
- térségi szinten a foglalkoztatási központok elérhetőségének biztosítása,...

Az OFTK által meghatározott ún. nemzeti prioritások közül a 3. prioritás (Útban az erőforrás- és energiahatékonyság, illetve az energiafüggetlenség felé) relevánsnak tekinthető:

„A közösségi és az alternatív, egyéni nem motorizált közlekedés újbóli térnyerése a településeken belüli és települések közötti közlekedésben, valamint a kötöttpályás közlekedés preferálása a komplexebb élethez szükséges fenntarthatósági szempontok mellett az energiaigényünk csökkentésére is nagymértékben kihat.”

Az „Összekapcsolt terek: az elérhetőség és a mobilitás biztosítása”, mint területspecifikus cél tekintetében „Kiemelkedően fontos szempont a közlekedési rendszer fenntarthatóságának biztosítása gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból is.”

Az összekapcsolt terek: az elérhetőség és a mobilitás biztosítása, mint területspecifikus célon belül az OFTK kiemeli a hatékony és fenntartható helyi és agglomerációs mobilitás fontosságát, mely során:

- „Szakítva az egyoldalú mobilitási szemlélettel, az elérhetőséget az utazási igények és távolságok csökkentésével is javítani kell...”
- „... növelni kell a fenntartható közlekedési módok (kiemelten a kötöttpályás, valamint egyéni fenntartható formák, például kerékpáros közlekedés) szerepét a helyi közlekedésben...”
- „Az infrastruktúrafejlesztésnek ezen túlmenően a közlekedési módok közötti zökkenőmentes váltás biztosítására is tekintettel kell lennie (intermodális csomópontok, P+R és B+R parkolók, összehangolt menetrend).”
- „A napi mobilitási-ingázási igények kielégítését mindenekelőtt a fenntartható közösségi közlekedési megoldások (kötött pályás, kerékpáros közlekedés) alkalmazásával kell megvalósítani.”
- A kapcsolódó fejlesztéspolitikai feladatok többek között az RMT szempontjából:
- A városi közösségi közlekedés fejlesztése, intermodális csomópontok, P+R, B+R parkolók kiépítése.
- Szakpolitikai prioritások - Közlekedéspolitika

- A Stratégiában szereplő közlekedéspolitikai feladatok közül az alábbiak a legjelentősebbek Vác szempontjából:
- vasúti pályaudvarok rekonstrukciója, a parkolási lehetőségek fejlesztése, a helyi közösségi közlekedés elérhetőségének biztosítása;
- pénzügyileg önfenntartó közlekedési rendszer kialakítása;
- az ország agglomerációiban az elővárosi közlekedési rendszerek, a funkcionálisan összetartozó térségeiben integrált közlekedési rendszerek fejlesztése;
- intermodális csomópontok létrehozása;
- „A helyi és helyközi közösségi közlekedés összehangolása, korszerűsítése, fejlesztése a környezetbarát és az alágazatok együttműködése (a járműpark, kiszolgáló létesítmények és az utastájékoztatás) révén kombinált közlekedési módok előtérbe helyezésével.
- Szükséges a közösségi közlekedés akadálymentesítése, az egyenlő esélyű hozzáférés biztosításának elvének érvényre juttatása.
- A kerékpáros közlekedés részarányának növelése [...] a kis- és közepes településeken pedig 30%-ra; mintegy 2000 km kerékpárút megépítésével, valamint a kerékpározás népszerűsítésével és az úthálózat kerékpáros-barát fejlesztésével.”
- „A közösségi közlekedés fejlesztése, korszerűsítése”, ennek érdekében „kötőtpályás és autóbuszos személyszállítás menetrendi összehangolása, racionalizálása, párhuzamosságok felszámolása; [...] a kötőtpályás személyszállítás előnyben részesítése, közút rá és elhordási szerepének erősítése; a közlekedési módok közötti zökkenőmentes váltás biztosítása (intermodális csomópontok, P+R és B+R parkolók, ütemes menetrend); a közösségi közlekedési rendszer egészében az átlagsebességek növelése; az elavult eszközpark igényeknek és költségvetési helyzetének megfelelő megújítása, különös tekintettel a környezetkímélő megoldások és az akadálymentesítés biztosítására”.

4.2.2 NEMZETI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSI STRATÉGIA

A 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)** középtávra (2020), hosszú távra (2030) és nagytávra (2050) fogalmazza meg a közlekedés koncepcionális célkitűzéseit.⁶⁹ Az NKS-t a Kormány 2014. augusztus 28-án a 1486/2014.(VIII.28.) számú határozatával hagyta jóvá⁷⁰. Az NKS célja a gazdaság és a jólét mobilitási feltételeinek biztosítása. A fenntartható közlekedési módok preferenciája iránti

⁶⁹ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. <http://nkfi.gov.hu/download.php?docID=28327>

⁷⁰ Nemzetközi Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ Online {http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/1486_2014._VIII.%2028._Korm.hatarozat.417.pdf }

elkötelezettség mellett gyakorlati szempont az átfogó ágazati stratégia megléte a 2014-2020-as uniós tervezési időszak során. A dokumentum feltétele a közlekedés fejlesztéseit támogató „Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)” uniós elfogadásának is. A dokumentum egyik fontos feladata a **2014-2020-as uniós ciklus közlekedési projektjavaslatainak megalapozása stratégiai szinten.**

A Stratégia figyelembe vette a korábbi, uniós és hazai, a közlekedési ágazatban készült stratégiákat, koncepciókat, valamint a nagyobb városok, térségek terület- és közlekedésfejlesztési dokumentumait.

A fejlesztési eszközöket az NKS **társadalmi hasznosság és megvalósíthatóság szempontjából kategorizálta**, és ezek alapján sorolták be elsődleges megvalósítású, javasolt megvalósítású, előkészítési igényű és távlati lehetőségek kategóriákba. Zalaegerszeg szempontjából lényeges, hogy a Stratégia a kiemeli a megyeszékhelyek hiányzó folyosószakaszainak pótlását a főváros, vagy más nagyváros irányából, azaz törekszik a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésére. 2020-ig kiemelt hasznosságúnak tartja az NKS a **módváltó (P+R és B+R) rendszerek építését**. Nagy hasznosságúnak tekinti a Stratégia az **intermodális infrastruktúra fejlesztését, a kötöttpályás rendszerek integráló fejlesztését**, valamint a **hiányzó gyorsforgalmi út kapcsolatok építését** megyeszékhelyekre, továbbá a személyszállító vasúti jármű és **autóbusz csere** programot.

4.2.3 NEMZETI KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIA - NEMZETI VASÚTFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ⁷¹

2013-ban készült el az NKS szakági dokumentumaként a Nemzeti Vasútffejlesztési Koncepció Magyarország jelenlegi vasúti helyzetének feltárására. A dokumentum feltárta a személyszállítás, az áruszállítás és a vasúti infrastruktúra adottságait és lehetőségeit. A személyszállításban feltérképezte a nemzetközi távolsági személyszállítás, a belföldi távolsági személyforgalom, a regionális személyforgalom, az elővárosi személyforgalom szegmenseit, áruszállításban a nemzetközi távolsági teherszállítás, valamint a belföldi teherszállítás paramétereit. Kiemelte a nyugati országrészen végighúzódó járműipari tengelyt és a kapcsolódó szállítási folyosót, a Győr, illetve a Szentgotthárd – Szombathely – Zalaegerszeg – Nagykanizsa térség szerepét a teherszállítás szempontjából.

A személyszállítás vonatkozásában felhívja a figyelmet a távolsági közlekedésben nem a vasútra alapozott munkamegosztás veszélyeire: „a közösségi utazások vizsgálatánál megállapítható, hogy országos viszonylatban a 150km távolság feletti buszos utazások száma jelentősen lecsökken, kivéve az Eger, Salgótarján, Veszprém, Zalaegerszeg viszonylatban, ahol a buszos közlekedés aránya sokkal magasabb.” A Budapest-Zalaegerszeg viszonylatban a vasúti részarány az összes közösségi közlekedési utazáson belül 9,9%, amely rendkívül alacsony. 2020-ra ezt az

⁷¹ Nemzeti Közlekedési Stratégia (NKS) – Országos Vasútffejlesztési Koncepció (OVK), Stratégia Konzorcium, 2013. október

arányt 13%-ra, 2050-re 40%-ra kívánja emelni a koncepció. Tovább árnyalja a képet, hogy az egy lakosra jutó budapesti vasúti utazások száma Zalaegerszeg esetén csak 0,47, ugyanez Győr esetén 5,49, Szolnok esetén 4,64. A napi közvetlen vonatpárok száma is rendre 7; 26; 51 a koncepcióhoz felhasznált 2013-as adatok alapján.

A koncepció főbb javaslatai a Zalaegerszeg-Budapest relációban a következők:

- a székesfehérvári és veszprémi (bobai) fejlesztéseken kívül:
- szűk keresztmetszetek felszámolása / korszerűsítés útján jelentős menetidő csökkenés elérése
- új menetrendszerkezet

Székesfehérvár – Boba vonalszakaszon emelt sebességű közlekedés biztosítása.

4.2.4 ZALA MEGYE TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA KÖZLEKEDÉSI VONATKOZÁSAI⁷²

A koncepció 2030-ra a „Gazdag és harmonikusan fejlődő zöld Zala” jövőképet fogalmazza meg. Az átfogó célok a *jól működő, fejlett gazdaságra, a foglalkoztatás bővítésére és a társadalmi kohézióra*, valamint az *élhető Zala megyére* vonatkoznak. Horizontális cél a „fenntartható közlekedés támogatása, szűk keresztmetszetek felszámolása kulcsfontosságú infrastrukturális hálózatokban”.

Fentiek elérése érdekében megfogalmazza, hogy a „közlekedési fejlesztéseknek segítenie kell, hogy a népesség helyben ki nem elégíthető szükségletei időben és távolságban rövidülő utazási kényszerrel legyenek teljesíthetőek, melynek fejlesztésén belül”.

Ennek érdekében „elsődleges prioritással bír a nem motorizált (gyalogos és kerékpáros) közlekedés”. Középtávon elsődleges prioritásúnak tekinti a közösségi közlekedés fejlesztését: „valódi, az igényekhez igazodó szolgáltatásként az agglomerációs és vidéki lakosság szempontjából”. Leszögezi, hogy „ahol még mindig rendelkezésre áll a vasúti közlekedés, ott annak a közösségi közlekedési rendszerbe történő integrálása egyedi (személyautó, kerékpár – „parkolj és utazz”) vagy közösségi (autóbusz) ráhordással (őrzött P+R; B+R parkolók kialakításával) akkor is középtávú prioritás, ha a vasúti közlekedés motorizált, és nem villamosított, megoldással működik”. Ezzel párhuzamosan jelentős az „autóbuszos közösségi közlekedésre épülő kombinált (parkolj és utazz) rendszerek fejlesztése” [...] és csak ezt követően szorgalmazza az „egyéni motorizált közúti közlekedési lehetőségek” fejlesztését.

⁷² Zala Megye Területfejlesztési Koncepciója, Javaslattevő fázis – Városfejlesztés Zrt., 2013. szeptember

Az „Összehangolt infrastrukturális fejlesztések a területi kohézió erősítése érdekében” cél elérésére a következő főbb, Zalaegerszeg szempontjából is jelentős fejlesztéseket nevezi meg:

- Zalaegerszeg MJV és Nagykanizsa MJV közötti 2X2 sávós gyorsforgalmi út kiépítése, az M9-es gyorsforgalmi út Zalaegerszeg-Nagykanizsa közötti szakaszának megvalósításával
- 76. sz. főút fejlesztése, a szükséges, településeket elkerülő útszakaszok (Bagod, Hagyárosbörönd) kiépítése
- Szombathely – Zalaszentiván (Zalaegerszeg) – Nagykanizsa vasúti kapcsolat integrált agglomerációs közlekedési rendszerré fejlesztése
- Nagykanizsa - Zalaszentiván (Zalaegerszeg) - Szombathely vasútvonal villamosítása
- Rédics-Lendva vasútvonal kiépítése
- Zalaegerszegen [...] intermodális csomópont kialakítása
- Helyi és térségi kerékpárutak fejlesztése
- Környezetbarát városi közlekedés

4.2.5 JEDLIK ÁNYOS TERV

A Kormány 2015. júliusában fogadta el a Jedlik Ányos Tervhez kapcsolódó jogalkotási feladatokról szóló kormányhatározatot, és az annak mellékletét képező Jedlik Cselekvési Tervet. Ez a kormányhatározat döntött arról is, hogy az NGM a kvótabevételek terhére megkezdi az elektromos töltőinfrastruktúra fejlesztését, valamint **mintaprojekteket indít** elsődlegesen az egészségügy, **a városi és elővárosi közösségi közlekedés és a kommunális hulladékgyűjtés területén.**⁷³

Az uniós irányelvnek való megfelelést is szolgáló **Jedlik Ányos Terv célja, hogy Magyarország versenyképessé váljon az elektromos mobilitás terén.** Ennek érdekében – a K+F+I és más gazdaságfejlesztési vonatkozások mellett – támogatná az infrastruktúra (töltőhálózat) kiépítését, valamint **pénzügyi és szabályozási ösztönzők széles skálájával támogatná az elektromos járművek hazai elterjedését.** (Ezek egy részét 2015. november 30-ig kell kidolgozniuk az érintett minisztériumoknak.) Megvalósításához elsősorban a GINOP és a kvótaértékesítés bevételeiből rendel forrást.⁷⁴

⁷³ **1487/2015. (VII. 21.) Korm. határozat** a Jedlik Ányos Tervhez kapcsolódó jogalkotási feladatokról. Hatályos: 2015.07.21 -, Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=176836.296554

⁷⁴ A zöld rendszám csak a kezdet - Bemutatjuk a Jedlik Ányos Tervet. Portfolio, 2015.08.17. http://www.portfolio.hu/vallalatok/autoipar/a_zold_rendszam_csak_a_kezdet_be_mutatjuk_a_jedlik_anyos_tervet.218329.html

4.3 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

4.3.1 ZALAEGRSZEG ELŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RENDSZEREINEK FEJLESZTÉSE⁷⁵ ÉS ZALAEGRSZEG INTERMODÁLIS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONT LÉTESÍTÉSE RMT⁷⁶

„Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” és „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” projektek összehangoltan és párhuzamosan készültek el a FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT Konzorcium által Zalaegerszeg MJV megbízásából. A **két dokumentum közös célrendszerrel** dolgozik:

- A helyváltoztatás és az elérhetőség körülményeinek javítása
- Forgalmi körülmények célzott javítása
- A rendelkezésre álló eszközök, infrastruktúra és források optimális felhasználása
- A közlekedés okozta környezeti hatások mérséklése

Az elővárosi dokumentum feladata, hogy „*az egyes alágazatokra vonatkozó lehetséges fejlesztési projekteket számba vegye, azokon belül meghatározza a közlekedési szempontból indokolt, valamint a hasznok és költségek figyelembevételével a támogatható projekteket. A folyamat végső lépése olyan projekt vagy projektcsomag kiválasztása, melyre vonatkozóan a tervezési feladat harmadik szakaszában a KÖZOP útmutató alapján részletes megvalósíthatósági tanulmány készítenőd.*” A vizsgálat kiterjed a zalaegerszegi agglomeráció településeire, melyek a Zalaegerszegre ingázók száma alapján kerültek lehatárolásra: 20% vagy 150 fő ingázó fölötti települések kerültek a vizsgálat területére, amely így 62 települést tartalmaz.

A intermodális csomópont tanulmány több lehetséges változatot vizsgál meg az IMCS elhelyezésére, majd a kiválasztott változatot műszaki, társadalmi, közgazdasági és pénzügyi szempontból is elemzi. A dokumentum szerint Zalaegerszeg városának fő célja, hogy egy olyan létesítmény megvalósítását készítse elő az tanulmány, amely kapcsolatot teremt a különböző közlekedési módok között, előtérbe kerülnek különböző kiegészítő funkciók (pl. utastájékoztatás, információ, parkolás, építészeti harmónia, akadálymentesség stb.), hosszútávon fenntartható, környezettudatosan és hatékonyan üzemeltethető, valamint egy közösségi pont szerepét is betöltse.

⁷⁵ „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0016), FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT Konzorcium, 2015. május, [p. 5-7.]

⁷⁶ „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” (KÖZOP-5.5.0-09-11-2012-0019) Részletes megvalósíthatósági tanulmány, FŐMTERV – TRENECON COWI – NOX – ÚT-TESZT Konzorcium, 2015. június, [p. 19., 160-161.]

A két dokumentum célrendszere megegyezik, átfogó célja:

„Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése, elővárosi közösségi közlekedési rendszereinek fejlesztése”

Ez alá három csoportban sorolódnak be az operatív célok: az elővárosi közlekedés fejlesztése, a városi közlekedés fejlesztése, valamint az ezekhez kapcsolódó területi, gazdasági és intézményi fejlesztések.

Ezekon kívül a dokumentum a következő célokat is megfogalmazza, melyek a SUMP szempontjából is relevánsak:

„Olyan intézkedések történjenek melyek a modal-split további romlását megakadályozzák és lehetségessé teszik a módváltást.”

„A város közlekedésének fejlesztése a hosszú távú fenntarthatóság jegyében történjen meg.”

„A területi, gazdasági és intézményi fejlesztések minden esetben legyenek részei a fenntartható tömegközlekedésnek.”

„A közlekedési légszennyezés és zaj mérséklése megfelelő, a belterületek elkerülését lehetővé tevő kapacitásokat és torlódásmentes lebonyolódást biztosító forgalomszabályozási megoldások alkalmazásával.”

4.3.2 ZALAEGERSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS ELŐZETES KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA⁷⁷

2014 márciusában készült el az Integrált Városfejlesztési Stratégia kiegészítéseként a város Előzetes közlekedési koncepciója. A dokumentum célja a város és térségének társadalmi-gazdasági funkcionális térségi kapcsolatainak feltárása, a közlekedés keresleti és kínálati oldalának bemutatása, a közlekedési rendszer fejlesztési irányainak, célkitűzéseinek meghatározása, valamint a közlekedési rendszerrel kapcsolatos menedzsment és fejlesztési (beruházási) típusú beavatkozások meghatározása.

A dokumentum fő célként a következőt fogalmazza meg:

„A távolsági és regionális elérhetőség javítása és a fenntartható közlekedési módok erősítése révén a város és környékének közlekedésszerkezeti átalakítása, versenyképességének fokozása”

A fő cél alatt 3 csoportra osztja a dokumentum az egyes beavatkozási területeket:

- közlekedési kapcsolatok: a nagytérségi, regionális és városi közlekedési kapcsolatok fejlesztése

⁷⁷ „Zalaegerszeg Megyei Jogú Város előzetes közlekedésfejlesztési koncepciója” – FŐMTERV, 2014. március [p. 12., 77-79.]

- társadalom: a közlekedés fejlesztése társadalmi szempontok alapján (ez a SUMP emberközpontú szemléletével van részben átfedésben)
- költségek: a közlekedési rendszer költséghatékonyágának javítása

A Tervező kidolgozott egy olyan eszközrendszert, amely megkülönbözteti a menedzsment típusú és a fejlesztési (infrastrukturális, beruházási típusú) eszközöket, és társadalmi hasznosság, valamint a megvalósíthatóság kockázata szerint értékeli az egyes beavatkozásokat. Ennek eredményeképpen a menedzsment típusú beavatkozások (pl. parkolásszabályozás, gyalogos közlekedési koncepció, szemléletformáló kampányok) kiemelt hasznosságúaknak bizonyultak, mivel *„megvalósításuk jellemzően rendkívül alacsony költséggel megvalósítható és közvetlen társadalmi hasznokat eredményez”*

A dokumentum kiemelt fejlesztésként külön foglalkozik a tehermentesítő és városrészeket összekötő közúti infrastruktúrák fejlesztésével, az intermodális csomóponttal, az északi ipari zóna vasúti iparvágányának bekötésével, valamint a kerékpáros közlekedés fejlesztésével.

4.3.3 KERÉKPÁROS DÖNTÉS-ELŐKÉSZÍTŐ TANULMÁNYTERV⁷⁸

Zalaegerszeg Integrált Területi Programjának keretein belül a kerékpáros-barát város és a Zöld Zala projektekhez kapcsolódóan készült el a város kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterve. A tanulmány *„felhasználja és továbbfejleszti az elmúlt években a kerékpáros infrastruktúra tárgyban készült korábbi tanulmányokat, javaslatokat tesz az alább részletezendő fő fejlesztési irányok megvalósításának alternatíváira és azok bekerülési költségeire megbízható becslést ad.”* „A tanulmány célja a kerékpározható város érdekében Zalaegerszeg kerékpáros hálózatának fejlesztése, a hiányzó kerékpárút – hálózat elemek kiépítése. Cél, hogy magas szolgáltatási szintű, harmonikus vonalvezetésű és biztonságos létesítmények épüljenek, ezáltal a városban a hivatásforgalmú kerékpározás elterjedése további teret nyerjen.” A dokumentum a fejlesztések céljait tekintve kiemeli a zajterhelés és a baleseti kockázatok csökkentését, a fenntarthatóság biztosítását, illetve a versenyképes gazdasági környezet kialakítását, amely hozzájárul a foglalkoztatottság növeléséhez.

⁷⁸ Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpáros-barát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv, Pannonway Építő Kft., 2015. június [p. 5-6.]

4.4 KAPCSOLÓDÓ PROJEKTEK

4.4.1 EURÓPAI UNIÓS TÁMOGATÁST KAPOTT PROJEKTEK A 2007-2013-AS CIKLUSBAN

Zalaegerszeg jövőbeli közlekedésfejlesztési irányainak meghatározásakor a város jövőképe és céljai mellett fontos látni, hogy a településen és vonzáskörzetében az elmúlt években milyen projektek valósultak meg, milyen fejlesztések történtek. Erről az európai uniós támogatással megvalósuló beruházások értékelése átfogó képet ad.

A következő táblák a 2007-2013-as európai uniós finanszírozási ciklus alatt támogatást nyert jelentősebb projekteket mutatják. A táblák a palyazat.gov.hu adatai, azon belül elsősorban a térképtéren megtalálható információk alapján készültek. A honlapon a sikeres pályázatokról területi összesítés nem található, a projektek a térképekről egyenként kerültek leválogatásra.

Az első táblázat a városi és a kistérségi közlekedésfejlesztési projekteket mutatja, illetve a megyei projektek közül az 500 millió Ft fölötti összköltségűeket. A városban nyolc, a kistérségben további négy közlekedésfejlesztési projekt kapott uniós támogatást. A két legjelentősebb ezek közül a több mint 9 milliárd Ft összköltségű *76. sz. főút Zala megyei szakasz 11,5 t-s burkolat erősítése a 27+217- 53+933 km sz. szakaszon* című, illetve a közel 7,5 milliárd Ft összköltségű *Bajánsenye-Boba vasútvonal ETCS 2 telepítése* című projekt. Több mint 100 millió Ft összköltség felett további öt közlekedésfejlesztési projekt van, melyek közül a legjelentősebb *A helyi és helyközi közösségi közlekedés fejlesztése a Nyugat-dunántúli Régióban* című 600 millió Ft összköltségű projekt.

A megyében tíz további 500 millió Ft feletti összköltségű közlekedésfejlesztési projekt valósult meg. Ezek közül a két legjelentősebb a több mint 10 milliárd Ft összköltségű *76. sz. főút Hévíz elkerülő 2. és 3. szakasz építése a 0+000 - 7+100 km között* című, illetve a 7 milliárd Ft összköltségű *86. sz. főút Zala megyei szakasz 11,5 t-s burkolat erősítése a 0+000-37+774 km sz. szakaszhatáron belül* című projekt volt.

A második táblázat az 500 millió forintnál nagyobb összköltségű zalaegerszegi és kistérségi projekteket mutatja. A projektek közül a város közlekedésére is jelentősen kiható, illetve azzal kapcsolatban lévő két projekt a következő: *Komplex belváros rehabilitációs program Zalaegerszegen*, ill. *Zalaegerszeg történelmi városközpont rehabilitációs és revitalizációs program*. Az első összköltsége körülbelül 800 millió Ft, a másodiké körülbelül 1,5 milliárd Ft. Ezeken felül két további 1 milliárd Ft összköltség feletti és a közlekedésre szintén hatással lévő projekt kap támogatást a városban: *a Kardiológia és Szívsebészeti Centrum kialakítás és infrastruktúrafejlesztés a Zala Megyei Kórházban* című, illetve az *Edelmann Hungary Packaging Zrt. új telephelyének létesítése* című projekt.

4. táblázat: Európai Unió támogatással megvalósuló közlekedésfejlesztési projektek a 2007-2013-as pénzügyi ciklusban Zalaegerszegen és környékén

		Felhívás száma	Kedvezményezett neve	Projekt címe	Projekt összköltsége (Ft)	Megvalósulás	Megvalósulás dátuma
Közlekedési projektek - Zalaegerszeg		NYDOP-4.3.1/C_2-09	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	A zalaegerszegi Hock János út - Bíbor utca közlekedési csomópont átépítése	170 433 050 Ft	x	2013.03.06
		NYDOP-4.3.1/C-09	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	A Göcseji út, Mártírok útja, Köztársaság út, csomópontja átépítése	228 228 813 Ft	x	2012.09.20
		NYDOP-3.2.1/B	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	Autóbusz-öblök építése Zalaegerszegen	83 826 920 Ft	x	2011.06.01
		NYDOP-3.2.1/B-12	ZALAEGERSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	A helyi és helyközi közösségi közlekedés fejlesztése a Nyugat-dunántúli Régióban	599 168 227 Ft		
		KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	76. sz. főút Zala megyei szakasz 11,5 t-s burkolat erősítése a 27+217- 53+933 km sz. szakaszon	9 285 194 267 Ft		
		NYDOP-4.3.1/B	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	Kerékpárút építése Zalaegerszegen, a 76-os számú főút átkelési szakasza mellett	76 379 500 Ft	x	2009.05.25
		NYDOP-4.3.1/B-11	ZALAEGERSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA	Hiányzó kerékpárút-kapcsolati elemek létrehozása Zalaegerszegen	199 971 357 Ft	x	2013.08.31
		NYDOP-4.3.1/B-09	Zalaegerszeg Megyei jogú Város Önkormányzata	Belvárosi kerékpárút folytatása, a Petőfi-Hunyadi u. közötti szakasz megépítésével.	35 425 000 Ft	x	2010.09.17
Közlekedési projektek - Zalaegerszegi kistérség		KÖZOP-3.2.0/c-08-11	Teskánd Község Önkormányzata	Bagodot Teskánddal összekötő, az OTrT 8. sz. útvonal Zalalövő - Zalaegerszegi szakaszának részeként, a 76-os út kiváltására, felhagyott vasúti töltésen vezetett kerékpárút-fejlesztés előkészítése	10 601 450 Ft	x	2013.10.31
		KÖZOP-2.1.0-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	Bajánsenye-Boba vasútvonal ETCS 2 telepítése	7 489 783 410 Ft		

		Felhívás száma	Kedvezményezett neve	Projekt címe	Projekt összköltsége (Ft)	Megvalósulás	Megvalósulás dátuma
		NYDOP-4.3.1/B-09	Zalaszentiván Község Önkormányzata	Kerékpárút-hálózat fejlesztés a Zala Völgyében Zalaszentivánon	265 434 803 Ft	x	2011.10.12
		KÖZOP-3.5.0-09	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	86. sz. főút Zalalövő elkerülő szakasz 25+400-35+500 km sz. között	0 Ft	x	2013.10.29
500 000 000 ft feletti támogatással rendelkező közlekedési projektek - Zala megye (a kistérség nélkül)	Nagykanizsa	KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	74. sz. főút Nagykanizsa-Palin elkerülő szakasz építése az 1+437-5+800 km között	1 997 964 576 Ft	x	2013.12.30
		KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	61. sz. főút Nagykanizsa elkerülő szakasz építése a 189+925-193+216 km között	4 399 691 193 Ft		
		KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	61. sz. főút Zala megyei szakaszának 11,5 t-s megerősítése a 186+694-189+925 km között	639 887 339 Ft	x	2013.05.16
	Lenti	KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	86. sz. főút Zala megye i szakasz 11,5 t-s burkolat erősítése a 0+000-37+774 km sz. szakaszhatáron belül	7 132 158 892 Ft	x	2014.09.12
	Letenye	NYDOP-4.3.1/A-11	Magyar Közút Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság	Térségi elérhetőség javítása a 7343 j. és 6835 j. utakon	1 235 817 718 Ft	x	2014.12.17
	Zalakaros	NYDOP-3.2.1/B-09	Zalakaros Kistérség Többcélú Társulása	Közösségi közlekedés komplex fejlesztése Keszthelyen és a Zalakarosi kistérségben	688 699 453 Ft	x	2015.07.31
	Keszthely	KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	71. sz. főút Keszthely elkerülő szakasz építése a 102+435 - 108+200 km között	3 236 050 112 Ft	x	2015.05.31
	Hévíz	KÖZOP-3.1.1-07	Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.	76. sz. főút Hévíz elkerülő 2. és 3. szakasz építése a 0+000 - 7+100 km között	10 775 458 985 Ft		
	Zalaszentgrót	NYDOP-4.3.1/A	Magyar Közút Nonprofit Zrt.	Térségi elérhetőség javítása A 7328.j. úton	1 341 422 567 Ft	x	2010.11.09
		NYDOP-4.3.1/A-11	Magyar Közút Nonprofit Zártkörűen Működő Részvénytársaság	Térségi elérhetőség javítása a 7352 j. úton	923 727 440 Ft	x	2015.05.27

**5. táblázat: Európai Unió támogatással megvalósuló 500 millió Ft feletti összköltségű projektek a 2007-2013-as pénzügyi ciklusban
Zalaegerszegen és környékén**

		Felhívás száma	Kedvezményezett neve	Projekt címe	Projekt összköltsége (Ft)	Megvalósulás	Megvalósulás dátuma
500 000 000 ft feletti támogatással rendelkező projektek - Zalaegerszeg (a közlekedési projektek nélkül)	Településfejlesztés	NYDOP-3.1.1/B1-13-k	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	Komplex belváros rehabilitációs program Zalaegerszegen	792 678 800 Ft		
		NYDOP-3.1.1/B	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	Zalaegerszeg történelmi városközpont rehabilitációs és revitalizációs program	1 514 723 350 Ft	x	2015.04.30
	Környezetfejlesztés	KEOP-1.3.0/09-11	Önkormányzati Társulás Zalaegerszeg és térsége Ivóvízminőségének javítására	A ZALAVÍZ Zrt. szolgáltatási területén lévő településeinek ivóvízminőség javítása és vízellátás fejlesztése	4 269 729 057 Ft	x	2015.09.30
		KEOP-2.4.0/B/2F/10-11	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	Zalaegerszeg Búslakpusztai bezárt hulladéklerakó okozta szennyezés lokalizációja	758 846 485 Ft	x	2015.07.24
		KEOP-5.6.0/12	Zala Megyei Kormányhivatal	Zala Megyei Kormányhivatal épületeinek energiahatékonysági beruházása	1 061 821 065 Ft		
	Humánfejlesztés	HEFOP-4.1.1-P	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata	Térségi Integrált Szakképző Központ szakképzési fejlesztési programjának végrehajtása Zalaegerszegen	769 633 705 Ft	x	2007.10.31
		HEFOP-1.1.1-K	(Zala) Nyugat-dunántúli Regionális Munkaügyi Központ	A munkanélküliség megelőzése és kezelése Zala megyében	756 045 165 Ft	x	2008.11.30
		TIOP-1.3.1-07/2/2F	Budapesti Gazdasági Főiskola	Információtechnológiai és Gazdasági Információs Tudásközpont (Infocentrum) barnamezős fejlesztése	622 000 000 Ft	x	2010.12.15
		TÁMOP-4.1.1.C-12/1/KONV	Nyugat-Magyarországi Egyetem	TÁMOP 4.1.1/C - NyME - BGF - PTE - ZFOK - PTC - Gépészeti mechatronikai hálózati kutatás és képzési együttműködés	748 335 652 Ft	x	2015.08.31
		TIOP-2.2.2-08/2	Gyógyszerészeti és Egészségügyi Minőség- és Szervezetfejlesztési Intézet	Sürgősségi centrum (SO1) kialakítása a Zala Megyei Kórházban	707 696 111 Ft	x	2011.12.15

		Felhívás száma	Kedvezményezett neve	Projekt címe	Projekt összköltsége (Ft)	Megvalósulás	Megvalósulás dátuma
500 000 000 ft feletti támogatással rendelkező projektek - Zalaegerszegi kistérség (Zalaegerszegen kívül)		TIOP-2.2.4-09/1	Állami Egészségügyi Ellátó Központ	Kardiológia és Szívsebészeti Centrum kialakítás és infrastruktúrafejlesztés a Zala Megyei Kórházban	5 468 343 280 Ft	x	2015.08.31
	Gazdaságfejlesztés	NYDOP-1.3.1/DE-13	Edelmann Hungary Packaging Zártkörűen Működő Részvénytársaság	Edelmann Hungary Packaging Zrt. új telephelyének létesítése	1 841 501 719 Ft		
	Környezetfejlesztés	KEOP-1.2.0/2F/09	Önkormányzati Társulás Vaspör és térsége szennyvízelvezetésének megoldására	Vaspör és térsége szennyvízelvezetése	686 949 000 Ft	x	2015.08.18
	Turizmusfejlesztés	NYDOP-2.1.1/D-09	Egervár Község Önkormányzata	"MINDENNAPI ÉLET A KÉSŐRENE SZÁNSZ VÁRKASTÉLYOKBAN" Élményturisztikai, színházi, kulturális, oktatási és látogatóközpont az egervári Nádasdy-Széchenyi-várkastélyban	638 588 640 Ft	x	2014.08.26

4.4.2 IKOP KIEMELT PROJEKTEK

A Kormány 2015. novemberében az 1844/2015. Kormányhatározattal⁷⁹, annak 2. mellékletében 83 kiemelt projektet nevesített az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban (IKOP). Ezek közül a Zalaegerszeget – közvetlenül vagy közvetetten – érintő projekteket az alábbi táblázat foglalja össze.

S. sz.	Felhívás azonosító jele	Projekt megnevezése	Támogatást igénylő neve	Projekt támogatása legfeljebb (Mrd Ft)	Szakmai elvárások
18.	IKOP-1.1.0-15	M9 Vasvár és Zalaegerszeg közötti szakasz előkészítése	NIF Zrt.	3,96 (90,0% becsült támogatási intenzitás szerint csökkentett összeg)	2x2 sávós, leállósáv nélküli autópálya építésének előkészítése.
25.	IKOP-2.1.0-15	Bajánsenye–Boba ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése – szakaszolt projekt	NIF Zrt.	0,9	Egységes Európai Vonatbefolyásoló Rendszer 2. szintjének megfelelő (a továbbiakban: ETCS2) biztosítóberendezés telepítése.
29.	IKOP-2.1.0-15	Ferencváros–Székesfehérvár ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése – szakaszolt projekt	NIF Zrt.	2,6	ETCS2 biztosítóberendezés telepítése.
30.	IKOP-2.1.0-15	Székesfehérvár vasútállomás korszerűsítése – szakaszolt projekt	NIF Zrt.	11,04	Az állomás vasúti pályájának és biztosítóberendezésének korszerűsítése, valamint ETCS2 biztosítóberendezés kiépítése.
32.	IKOP-2.1.0-15	Szombathely–Zalaszentiván vasútvonal korszerűsítése	GYSEV Zrt.	15,0	Villamosítás, szükséges mértékben peron-, pályaeépítés és biztosítóberendezés átalakítása.
71.	IKOP-3.2.0-15	A személyszállítási közszolgáltatások hatékonyabb ellátását célzó integrált utastájékoztatási, jegyértékesítési és forgalomirányítási rendszerek fejlesztése	A KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társaság és a Nemzeti Mobilfizetési Zártkörűen Működő Részvénytársaság konzorciuma	10,0	A személyszállítási közszolgáltatások lebonyolításához szükséges a) állomási, megállóhelyi vagy járműveken elhelyezendő utastájékoztatási rendszerek (hardver, szoftver), és a központi rendszerek, b) forgalomirányítási rendszerek (járművek fedélzeti egységei, egyéb kiszolgáló infrastruktúrák és központi forgalomirányító rendszerek), c) jegy- és bérletrendszerekhez szükséges állomási, megállóhelyi, járműven elhelyezendő eszközök (automaták, fedélzeti egységek, jegykiadók, validátorok stb.), illetve a kapcsolódó infrastruktúrák és központi rendszerek (hardver és szoftver) fejlesztése.

⁷⁹ 1844/2015. (XI. 24.) Korm. határozat az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2015. évre szóló éves fejlesztési keretének megállapításáról. Magyar Közlöny 2015. 181. szám, 22758. old.

S. sz.	Felhívás azonosító jele	Projekt megnevezése	Támogatást igénylő neve	Projekt támogatása legfeljebb (Mrd Ft)	Szakmai elvárások
72.	IKOP-3.2.0-15	Megyei jogú városok vasútállomásai intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása megyeszékhelyek vasúti elővárosi körzetében I. ütem	NIF Zrt.	42,0	Utazási módváltási kapcsolatok fejlesztése, P+R parkolók kiépítése megyeszékhelyekhez kapcsolódó elővárosi vasútvonalak megállóhelyeinél.

4.4.3 MODERN VÁROSOK PROGRAMBAN SZEREPLŐ PROJEKTEK

Zalaegerszeg a harmadik város volt, mely a Modern Városok program keretében együttműködési megállapodást kötött a kormánnyal a város helyzetének fellendítése és az országos vérkeringésbe való bekapcsolása céljából.⁸⁰ A megállapodásban megjelenő projektek a Kormány kiemelt támogatását élvezik. A projektek közül nem kifejezetten közlekedési témájú, de arra a jövőben hatással lévő projektek a következők:

- egy új logisztikai központ, valamint tudományos és technológiai park létesítése,
- az uszoda fejlesztése, illetve bővítése 50 méteres medencével,
- Alsóerdő megújítása sport- és rekreációs központtal, illetve
- a Mindszenty zárandokközpont kialakítása.

4.5 FINANSZÍROZÁSI KERETEK

A mai gazdasági környezetben bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg, a legfontosabb feltétel a források rendelkezésre állása. Az utóbbi évek tapasztalatai jól mutatják, hogy jelentős közlekedési beruházások elsősorban uniós forrásból remélhetők; az önkormányzati saját finanszírozású beruházások elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, vagy az amortizációs növekmény leküzdését szolgálják. Csökkenő források mellett egyre több az elhúzó, elmaradó közösségi beruházás (pl. közutak felújítása), így a közösségi infrastruktúravagyonban egyre nagyobb szakadék képződhet a valós igények és a lehetőségek között. Zalaegerszeg szempontjából ez azt jelenti, hogy a rendelkezésre álló forrásokat nagyon jól kell fókuszálni ahhoz, hogy hasznosulásuk a leghatékonyabb lehessen. A forrásoldalt a következő főbb paraméterek határozzák meg az elkövetkező években.

⁸⁰ Forrás: http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=175240.292307

4.5.1 HAZAI FORRÁSOK

A magas államadósság leépítésének szükségessége és az ezt szolgáló szigorú költségvetési politika keretei között korlátozottan állnak rendelkezésre hazai költségvetési források. Közlekedési területen a meglévő infrastruktúra fenntartása és szinten tartása is több forrást igényelne a rendelkezésre állókhoz képest, ami szűkíti a lehetőségeket.

A kormány 2020-ig **750 milliárd Ft költségvetési forrást biztosít közútfejlesztésre** (az uniós forrásból rendelkezésre álló 450 milliárd Ft-on felül). A nevesített beruházások Zalaegerszeget nem érintik.⁸¹ Hazai költségvetési forrásból kaphat ugyanakkor támogatást a *71. számú főút Keszthely déli elkerülő út új 76. számú bekötés (Fenekpuszta) megépítése és a Balatonszentgyörgy elkerülő szakaszok (M7 csomóponttal) tervezése* (4 Mrd Ft), illetve *Hévíz-Balaton Airport és a kapcsolódó sármellék-zalavári iparterületek fejlesztése* (5 Mrd Ft).⁸²

Az **EU-ETS rendszerben történő kvótaértékesítésből** Magyarország 2014-ben 17,5 Mrd Ft bevételre tett szert (2015-ben már szeptember 30-ig meghaladta a bevétel ezt az összeget). Ennek 50%-a a központi költségvetésbe kerül, míg 25-25%-a az energiapolitikáért felelős minisztériumhoz (NFM) tartozó Zöldgazdaság Finanszírozási Rendszer, illetve az államháztartásért felelős minisztériumhoz (NGM) tartozó Gazdasági Zöldítési Rendszer (GZR) előirányzatát növeli.^{83 84 85}

Az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezményének Kiotói Jegyzőkönyve értelmében bevezetett kvótakereskedelemből „2015. január 1-jét követően keletkezett bevétel a) 50%-ának felhasználásáról a miniszter a Zöld Beruházási Rendszer keretében, b) 50%-ának felhasználásáról az

⁸¹ **1010/2015. (I. 20.) Korm. határozat** A központi költségvetésből finanszírozott kiemelt közúti beruházásokról, Nemzeti Jogszabálytár
http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=173808.288478

⁸² **1821/2015. (XI. 12.) Korm. határozat** a Balaton Területfejlesztési Konceptió (2014–2030) és a Balaton Területfejlesztési Stratégiai Program elfogadásáról, valamint a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén a 2014–2020-as uniós és hazai forrásokból megvalósuló beruházásokról. Magyar Közlöny 2015. 171. szám, 21597. old.

⁸³ NGM Tállai András miniszterhelyettes, parlamenti és adóügyekért felelős államtitkár: Válasz K/6953. számú írásbeli kérdésre: „Mire költi az Orbán-kormány az ország kvótabevételeit?” Országgyűlés,
<http://www.parlament.hu/irom40/05441/05441-0001.pdf>

⁸⁴ **2015. évi C. törvény** Magyarország 2016. évi központi költségvetéséről. Hatályos: 2016.01.01 – 2019.12.31. Nemzeti Jogszabálytár,
http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=176535.295774

⁸⁵ **2012. évi CCXVII. törvény** az üvegházhatású gázok közösségi kereskedelmi rendszerében és az erőfeszítés-megosztási határozat végrehajtásában történő részvételről. Hatályos: 2015.07.10 – Nemzeti Jogszabálytár,
http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=157827.295524

államháztartásért felelős miniszter a Gazdasági Zöldítési Rendszer keretében az Éghajlatváltozási Stratégiával összhangban gondoskodik.”⁸⁶

- A **Zöldgazdaság Beruházási Rendszer (ZBR)**, korábban Új Széchenyi Terv (ÚSZT) Zöld Beruházási Rendszer⁸⁷ kezelő szerve az ÉMI Nonprofit Kft. vagy az NFSI Kft.^{88,89}
Ennek keretében pl. 2013-ban (ÚSZT-ZBR-CNG-2013) 1,6 milliárd FT keretösszeggel az árkülönbözetre, 2014-ben (ÚSZT-ZBR-CNG-2014) 1,6 milliárd FT keretösszeggel a teljes vételár 30%-ára támogatást nyújtottak új CNG autóbuszok beszerzésére, állami vagy önkormányzati tulajdonú közszolgáltató társaságok számára,⁹⁰ melyből például Miskolc 75 db autóbust vásárol.⁹¹
- A **Zöldgazdasági Finanszírozási Rendszer (ZFR)** bevételeit az NFM az eddigiekben lakossági energiahatékonysági pályázatokra fordította, és a jövőben is ez az elsődleges célja. Elméletben ugyanakkor támogatás nyújtható alacsony ÜHG kibocsátású közlekedésre és tömegközlekedési eszközökre történő átállás ösztönzésére is.⁹²
- A **Gazdasági Zöldítési Rendszer (GZR)** fedezetet biztosíthat a kibocsátás-csökkentést és az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodást célzó kutatás és fejlesztés, valamint demonstrációs projektek finanszírozására, a megújuló energiaforrásból megvalósuló energiatermelés fejlesztésére és energiahatékonyság növelésére, az alacsony kibocsátású közlekedésre és tömegközlekedési eszközökre történő átállás ösztönzésére, valamint az előirányzat kezelésével és működtetésével járó költségekre.⁹³
A GZR-be befolyt bevételt az NGM az elektromobilitás fejlesztését – a hazai kibocsátásmentes elektromos közlekedés elterjedését, valamint az elektromos közösségi közlekedési eszközökre történő átállást – kívánja támogatni a **Jedlik Ányos Terv** keretében: 2015-ös

A GRZ felhasználásának súlypontja az elektromobilitás és a kibocsátásmentes közösségi közlekedés lehet, a Jedlik Ányos terv keretében

⁸⁶ **2007. évi LX. törvény** az ENSZ Éghajlatváltozási Keretegyezménye és annak Kiotói Jegyzőkönyve végrehajtási keretrendszeréről. Hatályos: 2015.07.10 - Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=110384.295515

⁸⁷ Zöld Beruházási Rendszer, Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
<http://zbr.kormany.hu/>

⁸⁸ **26/2015. (VII. 28.) NFM utasítás.** Hatályos: 2015.11.20 -. Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=177037.314303

⁸⁹ <http://nfsi.hu/>

⁹⁰ Községi közlekedésben üzemeltetett gázüzemű (CNG) autóbuszok beszerzését elősegítő alprogram, ÉMI

<http://www.emi.hu/emi/web.nsf/pub/cng-busz-palyazat.html>

⁹¹ III. CNG és LNG konferencián vett részt az MVK Zrt., MVK

<http://www.mvkzrt.hu/aktualis/iii-cng-es-lng-konferencian-vett-reszt-az-mvk-zrt>

⁹² **28/2015. (VI. 3.) NFM rendelet** a fejezeti kezelésű előirányzatok kezeléséről és felhasználásáról. Hatályos: 2015.09.19 – Nemzeti Jogszabálytár,

http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=175958.298470

⁹³ **16/2015. (V. 29.) NGM rendelet** a fejezeti kezelésű előirányzatok kezeléséről és felhasználásáról. Hatályos: 2015.11.20 – Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=175855.314289

7 milliárd Ft-os keretéből például 150 töltőállomást létesítenek országszerte, többek között megyei jogú városokban.⁹⁴

Az **MFB Községi Közlekedésfejlesztés Finanszírozási Program** kedvezményes kamatozású hitel- és lízinglehetőség a közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztésére, új és használt eszköz beszerzésére, használt jármű felújításának valamint jegykezelő rendszer bevezetésének finanszírozására. Célcsoportja a közlekedési szolgáltatók köre.^{95,96}

4.5.2 CEF, IKOP

Nagy volumenű fejlesztések 2020-ig elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.⁹⁷

Az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF)** a TEN-T törzshálózati folyosók kiépítését tartalmazza.⁹⁸ Zalaegerszeg esetében ez a Budapest – (Boba-) Zalaegerszeg – Bajánsenye vasútvonal fejlesztését jelentheti. Az IKOP 5. mellékletében található CEF projektlista erre vonatkozóan a következőt tartalmazza: „Székesfehérvár - Veszprém - Boba korszerűsítése és ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése (2018-2020)”.

Az **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP)** Magyarország (és az Európai Bizottság 2014-2020-as időszakra szóló) Partnerségi Megállapodásban megcélzott fenntartható, magas hozzáadott értékű termelésre és foglalkoztatás bővítésére épülő gazdasági növekedést szolgálja. Prioritási tengelyei a következők:⁹⁹

⁹⁴ 150 elektromos töltőállomás létesül országszerte, Nemzetgazdasági Minisztérium <http://www.kormany.hu/hu/nemzetgazdasagi-minisiterium/hirek/elektromobilitas-150-toltoallomas-letesul-orszagszerte>

⁹⁵ MFB Községi Közlekedésfejlesztés Finanszírozási Program. MFB, <https://www.mfb.hu/tevekenyseg/nagyvallalatok/mfb-kozossegi-kozlekedesfejlesztes-finanszirozasi-program>

⁹⁶ **1111/2012. (IV. 12.) Korm. határozat** az MFB Községi Közlekedésfejlesztési Hitelprogram átalakításáról. Hatályos: 2012.04.13 – Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=147480.215695

⁹⁷ Az Európai Bizottság által elfogadott operatív programok (2014-20). Széchenyi 2020, <https://www.palyazat.gov.hu/az-europai-bizottsag-által-elfogadott-operativ-programok-2014-20>

⁹⁸ Az Európai Hálózatfejlesztési Eszköz (CEF) közlekedési forrásairól szóló szakmai nap. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. Online: <http://www.kkk.gov.hu/index.php/en/az-europai-halozatfejlesztesi-eszkoef-cef-kozlekedesi-forrasairol-szolo-szakmai-nap.html>

⁹⁹ Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP), az Európai Bizottság által elfogadott verzió, 2014-2020

Prioritási tengely	Alap	Unió támogatás (EUR)	Az operatív programhoz nyújtott összes uniós támogatás részaránya	Tematikus célkitűzés / Beruházási prioritás / Egyedi célkitűzés	Közös és program-specifikus eredménymutatók, amelyekre célértéket határoztak meg
1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítása	KA	863 122 401	25,91%	7.Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából 7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén” 1.1. Az országhatárok elérésének javítása a magyarországi TEN-T úthálózaton	P1.11 Az országhatárt elérő gyorsforgalmi vagy emelt szintű utak száma
2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása	KA	1 259 035 159	37,79%	7.Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából 7i - „a multimodális egységes európai közlekedési térség támogatása a TEN-T-be történő beruházás révén” 2.1. A hazai TEN-T vasútvonalakon az utazási idő csökkentése 2.2. A dunai hajózás biztonságának javítása	P2.1. Utazási idő a magyarországi TEN-T vasúthálózaton P2.2. Dunai hajózási balesetek száma
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	ERFA	327 625 419	9,83%	7. Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából 7c - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében” 3.2. A vidéki városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítmény megőrzése	P321 A vidéki elővárosi vasúti és városi személyszállítási teljesítmény és P31 A városi közösségi közlekedés PM10, és NOx emissziója
3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése és elővárosi vasúti elérhetőség javítása	KA	578 551 389	17,36%	7. Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából 7ii - „környezetbarát (többek között alacsony zajkibocsátású) és alacsony szén-dioxid kibocsátású közlekedési rendszerek, többek között belvízi és tengeri hajózási útvonalak, kikötők, multimodális összeköttetések és repülőtéri infrastruktúrák fejlesztése és korszerűsítése, a fenntartható regionális és helyi mobilitás előmozdítása érdekében” 3.1. A Közép-Magyarország Régió városi-elővárosi közösségi közlekedési teljesítményének megőrzése	P311 A Közép-Magyarország Régió elővárosi vasúti és városi személyszállítási teljesítménye és P31 városi A közösségi közlekedés PM10, és NOx emissziója

Prioritási tengely	Alap	Unió támogatás (EUR)	Az operatív programhoz nyújtott összes uniós támogatás részaránya	Tematikus célkitűzés / Beruházási prioritás / Egyedi célkitűzés	Közös és program-specifikus eredménymutatók, amelyekre célértéket határoztak meg
4. TEN-T hálózat közúti elérhetőségének javítása	ERFA	303 473 857	9,11%	7. Fenntartható közlekedés támogatása és a szűk keresztmetszetek eltávolítása az alapvető fontosságú hálózati infrastruktúrából 7b - „a regionális mobilitás fokozása a másodrangú és harmadrangú csomópontok TEN-T infrastruktúrához – többek között a multimodális csomópontokhoz – történő kapcsolásával” 4.1A Megyei jogú városok közúti elérhetőségének javítása	P411 Gyorsforgalmi vagy emelt szintű útkapcsolattal nem rendelkező megyei jogú városok száma

Zalaegerszeg szempontjából az 1. és 4. prioritás elvben a város gyorsforgalmi úton történő elérhetőségét, a 2. prioritás a vasúti elérhetőség (elsődlegesen a Budapest – (Boba-) Zalaegerszeg – Bajánsenye vasútvonal) fejlesztését szolgálhatja.

Az intermodális központok keretéből Zalaegerszeg is jó eséllyel részesedhet

Városi és elővárosi közlekedés szempontjából a 3. prioritás (azon belül a vidéki városokra vonatkozó rész) releváns. Itt jelenleg 42 milliárd Ft-os keret áll rendelkezésre intermodális központok kialakítására – mely államtitkári szintű nyilatkozat alapján a zalaegerszegi intermodális központ költségeire is forrást biztosít –, de a keret megduplázására is van törekvés. A támogatható intézkedések köre a következő:

1. „A kapcsolódó infrastruktúrakorszerűsítésekkel, fejlesztésekkel (pl. megálló, üzemanyagtöltés) együtt olyan **városi/helyi buszok beszerzése, amelyek a lecserélendő közösségi közlekedési járművekhez képest a helyi légszennyezők (különösen szálló por és nitrogén-oxidok) fajlagos kibocsátását csökkentik.**
2. közlekedési láncok összekapcsolását segítő fejlesztések:
 - i. **Intermodális személyszállítási csomópontok** kialakítása.
 - ii. **a különböző utastájékoztató, forgalomirányító és egyéb közlekedési informatikai rendszerek összekapcsolása** (pl. e-jegyrendszerek, interfacek, közösségi közlekedés előnyben részesítése).
 - iii. **utazási láncok összekapcsolása, intermodális átszállókapcsolatok fejlesztése.** (pl. vasútállomások, megállóhelyek P+R, B+R parkolók, különböző közösségi közlekedési szolgáltatók együttműködése)
3. Az 1315/2013/EU rendelet I. melléklet 6.2 és 6.3 részeiben meghatározott, a magyarországi TEN-T hálózat részét nem képező, a 2012. évi XLI. törvény 2. § (6) pontja alapján **elővárosinak minősülő vasútvonalakon:**

Vannak kezdeményezések IKOP
forrásból történő buszbeszerzésre
(elektromos, CNG)

- a. **szűk keresztmetszeteinek felszámolása**, mely elsősorban a lassújelek megszüntetésével, a hidak rekonstrukciójával és a vonalak villamosításával történne. [...]
- b. **a közlekedésbiztonság javítása** érdekében tett beavatkozások, például közúti átjárók, vonatérzékelés korszerűsítése.
- c. **Állomáskorszerűsítések** (pl. megállóhely, közepes forgalmú állomás). Ez kiterjedne a felvételi épület rekonstrukciójára, szükség esetén új megállóhelyek létesítésére, [...]

5. **A közösségi közlekedést népszerűsítő kampányokat.** ¹⁰⁰

Az IKOP elektromos autóbuszok, ill. (autók és kerékpárok számára) elektromos töltőhálózat kiépítését is finanszírozhatja. Nyíregyháza például 6+6 db elektromos midi autóbusz és a kapcsolódó töltőoszlopok beszerzésére indított közbeszerzési eljárást, bár támogatási döntéssel nem rendelkezik. ^{101 102}

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

1. **kivitelezési projektek esetén:**

- a. **a 2014-2020-as EU támogatások ex-ante feltételét jelentő Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia legalább közepes társadalmi hasznosságú projektjei közé tartozzon.** A közlekedési stratégia által kiemelt hasznosságúnak (társadalmi költség/haszon (BCR) mutatóval meghatározott) ítélt fejlesztési eszközeibe sorolható projektek előnyt élveznek a nagy hasznosságúakkal, azok pedig a közepes hasznosságúakkal szemben. Azonos beavatkozási kategórián belül a projektek rangsorát a közlekedési stratégia társadalmi és üzemeltetői hasznosság (utasszám, menetidő megtakarítás, bevételnövelés), illetve a megvalósíthatósági tényezői (környezeti, hatósági kockázat, fajlagos beruházási költség) adják meg.
- b. **A városi közlekedési projektek szerepeljenek az adott település fenntartható városi mobilitási tervében (SUMP), a buszbeszerzések megfelelő koncepció keretében történhetnek** (pl. korlátozott mobilitású emberek mozgásának megkönnyítése egy adott zónában, útvonalon).
- c. **A 2014-es ország-specifikus ajánlásokra tekintettel az önkormányzatok a településük helyi közösségi közlekedését kiszolgáló városi buszok, villamosok stb. teljes életciklus alatti működtetési ráfordításait kizárólag saját költségvetésükből fedezzék.**
- d. **teljesítsék az Európai Bizottság által megkövetelt „kidolgozott projektcsatorna” feltételeket.** A kiválasztás során különös

¹⁰⁰ IKOP 47. old.

¹⁰¹ Magyarország-Nyíregyháza: Alacsony padlójú buszok 2015/S 213-388390
Ajánlati/résztvételi felhívás. TED, <http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:388390-2015:TEXT:HU:HTML&src=0>

¹⁰² 1821/2015. (XI. 12.) Korm. határozat

hangsúlyt kap a projekt pénzügyi életképességének igazolása, azaz a megvalósult beruházás működtetési finanszírozhatóságának bemutatása.”

Az IKOP 2015. évre szóló éves fejlesztési kerete az 1. prioritásban 314,89, a 2. prioritásban 459,33, a 3. prioritáson belül a Közép-Magyarországi régióban 211,07, azon kívül 119,53, a 4. prioritásban 110,71 milliárd Ft. Az érintett felhívások meghirdetésének tervezett ideje 2015. november. Az ugyanezen kormányhatározatban közzétett nagyprojekt-lista Zalaegerszeget érintő elemeit a 4.4.2. fejezet tartalmazza.¹⁰³

4.5.3 TOP

„A 2014-2020-as a területi operatív programok is hozzájárulnak egyes közlekedési beruházásokhoz, amelyek keretét a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia jelenti. A Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) az alábbi beavatkozásokat tervezi:

1. *A munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés keretében alacsonyabb rendű utak bel- és külterületi felújítását és fejlesztését annak érdekében, hogy a kisebb települések munkavállalói számára a betelepülő vállalkozások és a fejlesztett üzleti infrastruktúra elérhetővé váljon, a vállalkozások pedig megfelelő mértékben találjanak munkavállalókat, másrészt a TEN-T hálózaton kívüli főúti szakaszok, települési elkerülő utak kiépítését, fejlesztését a településeken átmenő gépjárműforgalom mérséklése érdekében. Ennek keretében támogatni tervezik a(z):*
 - *Közcélú (közforgalmú) infrastruktúra fejlesztését, köztük kerékpáros közlekedés infrastruktúráját*
 - *Ipari parkhoz vezető utak fejlesztését, felújítását, építését*
2. *A fenntartható települési közlekedésfejlesztés keretében:*
 - *Nem kötöttpályás közösségi közlekedésfejlesztések (pl. utastájékoztató, e-jegyrendszer, autóbusz pályaudvarok, megállóhelyek korszerűsítése, kapcsolódó B+R, P+R parkolók, buszsávok létrehozása), gyalogos közlekedés fejlesztése*
 - *Városi közúti közlekedésbiztonság fejlesztése, forgalomcsillapítás, közlekedési felületek akadálymentesítése*
 - *Hivatásforgalmú kerékpárforgalmi hálózatok, kerékpár-tárolási lehetőségek, kerékpáros közösségi közlekedési rendszerek fejlesztése (pl. közbringa rendszer)*
 - *fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP-ok) kidolgozásának támogatása (városi vagy járási szinten)*
 - *Igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás kialakítása”¹⁰⁴*

A TOP prioritási tengelyei a következők:

¹⁰³ 1844/2015. (XI. 24.) Korm. határozat 1. melléklet

¹⁰⁴ IKOP 64. old.

A TOP forrásai nagyban segíthetik a város kerékpárosbaráttá válását

1. Térségi gazdasági környezet fejlesztése a foglalkoztatás elősegítésére
2. Vállalkozásbarát, népességmegtartó településfejlesztés
3. Alacsony széndioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés kiemelten a városi területeken
4. A helyi közösségi szolgáltatások fejlesztése és a társadalmi együttműködés erősítése
5. Megyei és helyi emberi erőforrás fejlesztések, foglalkoztatás-ösztönzés és társadalmi együttműködés
6. **Fenntartható városfejlesztés a megyei jogú városokban**¹⁰⁵
7. Községi szinten irányított városi helyi fejlesztések (CLLD)

Az 1-5. prioritások forrásait (798,68 Mrd Ft) a megyei ITP-k, a 6. prioritás forrásait (387,02 Mrd Ft) a megyei jogú városok ITP-i kötik le.

Zala Megye Integrált területi programjának hét éves forráskerete 23,05 Mrd Ft. Ezen belül a TOP 1–5. prioritások intézkedéseinek területi forrásallokációja a következő:

Területi szereplő megnevezése	Zala Megyei Önkormányzat
1.1. Helyi gazdasági infrastruktúra fejlesztése (Mrd Ft)	2,862
1.2. Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés (Mrd Ft)	2,075
1.3. A gazdaságfejlesztést és a munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés (Mrd Ft)	1,475
1.4. A foglalkoztatás segítése és az életminőség javítása családbarát, munkába állást segítő intézmények, közszolgáltatások fejlesztésével (Mrd Ft)	1,779
2.1. Gazdaságélénkítő és népességmegtartó településfejlesztés (Mrd Ft)	4,732
3.1. Fenntartható települési közlekedésfejlesztés (Mrd Ft)	2,172
3.2. Önkormányzatok energiahatékonyságának és a megújuló energia-felhasználás arányának növelése (Mrd Ft)	3,628
4.1. Egészségügyi alapellátás infrastrukturális fejlesztése (Mrd Ft)	0,621
4.2. A szociális alapszolgáltatások infrastruktúrájának bővítése, fejlesztése (Mrd Ft)	0,493
4.3. Leromlott városi területek rehabilitációja (Mrd Ft)	0,669
5.1. Foglalkoztatás-növelést célzó megyei és helyi foglalkoztatási együttműködések (paktumok) (Mrd Ft)	1,867
5.2. A társadalmi együttműködés erősítését szolgáló helyi szintű komplex programok (Mrd Ft)	0,249
5.3. Helyi közösségi programok megvalósítása (Mrd Ft)	0,427

A TOP 1. prioritásból támogathatók a GINOP-ot kiegészítő turisztikai célú kerékpárutak ráhordó szakaszai.

¹⁰⁵ Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) Európai Bizottság által elfogadott verzió, 2014-2020. 35. old.

Zalaegerszeg MJV Integrált területi programjának hét éves forráskerete 11,20 Mrd Ft. Ezen belül a TOP 6. prioritás intézkedéseinek területi forrásallokációja a következő:^{106 107}

Területi szereplő megnevezése	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata
6.1 Gazdaságfejlesztés	4,117
6.2 Családbarát, munkába állást segítő intézmények, közszolgáltatások fejlesztése	0,869
6.3 Gazdaságélénkítő és népességmegtartó városfejlesztés	0,982
6.4 Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	0,997
6.5 Önkormányzatok energiahatékonyságának és a megújuló energia-felhasználás arányának növelése	2,414
6.6 Városi közszolgáltatások fejlesztése	0,553
6.7 Leromlott városi területek rehabilitációja	0
6.8 Gazdaságfejlesztéshez kapcsolódó foglalkoztatás fejlesztés	0,934
6.9 Társadalmi kohéziót célzó helyi programok	0,33

4.5.4 EGYÉB UNIÓS FORRÁSOK

A **Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP)** 7. prioritásában támogathatóak az EuroVelo kerékpárutakhoz kapcsolódó fejlesztések, ezek azonban Zalaegerszeget közvetlenül nem érintik.¹⁰⁸

A **Horizont 2020** az Európai Unió 2014-2020 közötti kutatás-fejlesztési és innovációs programja. Forrásai nemzetközi versenyben, közvetlenül Brüsszelből érhetők el. A hangsúlyt a társadalmi kihívások – köztük a közlekedés – kezelésére helyezi.¹⁰⁹ „A H2020 Közlekedés program célja az európai közlekedéssipar versenyképességének fellendítése és egy olyan integrált európai közlekedési rendszer kialakítása, amely forráshatékony, környezetbarát, biztonságos, gördülékeny és az egyes polgárok, a gazdaság és a társadalom javát szolgálja.” A célokat három pályázati felhívás szolgálja, köztük a „Mobilitás a növekedésért” és a „Környezetkímélő járművek”.¹¹⁰

¹⁰⁶ **1702/2014. (XII. 3.) Korm. határozat** a 2014–2020 közötti programozási időszakban a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program tervezésének egyes szempontjairól, valamint az operatív programhoz tartozó megyék megyei önkormányzatai és a megyei jogú városok önkormányzatai tervezési jogkörébe utalt források megoszlásáról. Hatályos: 2014.12.04 – Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=172783.285337

¹⁰⁷ **1562/2015. (VIII. 12.) Korm. határozat** a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében megvalósuló integrált területi programok jóváhagyásáról

¹⁰⁸ Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program (GINOP) Európai Bizottság által elfogadott verzió, 2014-2020. 35. old.

¹⁰⁹ Horizont 2020, NKFIH, <http://www.h2020.gov.hu/horizont2020-program>

¹¹⁰ A 4. társadalmi kihívás: Intelligens, környezetkímélő és integrált közlekedés, NKFIH, <http://www.h2020.gov.hu/iii-tarsadalmi-kihivasok/4-tarsadalmi-kihivas>

Előbbinek része a fenntartható városi mobilitás innovatív megoldásainak tesztelését szolgáló **CIVITAS 2020** program.

A **LIFE** program környezetvédelmi és éghajlatpolitikai hangsúlyú. A LIFE Környezetvédelem alprogram „Környezet és erőforrás-hatékonyság” témaköre kísérleti és demonstrációs projekteket támogat, városi levegőminőség és kibocsátáscsökkentés terén érintőlegesen a fenntartható közlekedést, várostervezést is magába foglalva.¹¹¹

Az **Európai Területi Együttműködés (ETE)** határon átnyúló, transznacionális és – alapvetően tapasztalatcserét szolgáló – interregionális együttműködési programokat tartalmaz, többek között az alábbiakat.¹¹²

- **Interreg CENTRAL EUROPE:** négy prioritása közül a 4. a közlekedés. Ezen belül két specifikus cél a regionális személyszállítás tervezésének és koordinálásának javítása a TEN-T hálózatokhoz való kapcsolódás javítása érdekében, valamint a teherszállítási szektor szereplői közötti koordináció javítása a környezetbarát multimodális megoldások érdekében.
- **DUNA:** négy prioritása közül a 3. a közlekedés és energia. Ezen belül az egyik specifikus cél a környezetbarát és biztonságos közlekedési rendszerek és a városi és vidéki területek kiegyensúlyozott elérhetősége.¹¹³
- **URBACT:** városok együttműködését, közös kihívásokra való megoldáskeresését támogatja hálózatépítés és tapasztalatcsere révén.¹¹⁴ Az integrált városfejlesztés keretében többek között a városi közlekedéssel is foglalkozik.¹¹⁵
- **Határon átnyúló programok** (Magyarország-Ausztria, Magyarország-Szlovénia).¹¹⁶

Európai Mobilitási Héthez kapcsolódó pályázatok: a kampány az Európai Bitottság Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóság főkoordinációjában zajlik, magyarországi koordinátora a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium, a pályázatkezelő az NFSI Kft.¹¹⁷

4.5.5 EGYÉB FINANSZÍROZÁSI FORMÁK

Hitelek (pl. Európai Beruházási Bank, Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank): a hitelfelvétel kockázatait és a szigorú költségvetési politika egyaránt arra

¹¹¹ LIFE információs nap 2015, Klímapolitika, <http://klima.kormany.hu/life-informacios-nap-2015>

¹¹² Európai Területi Együttműködési Programok, Regionális Politika, <http://regionalispolitika.kormany.hu/europai-teruleti-egyuttmukodesi-programok2>

¹¹³ Programme Priorities, Interreg Danube Transnational Programme, <http://www.interreg-danube.eu/about-dtp/programme-priorities>

¹¹⁴ URBACT at a Glance, URBACT, <http://urbact.eu/urbact-glance>

¹¹⁵ Urban Mobility, URBACT <http://urbact.eu/urban-mobility>

¹¹⁶ Határon átnyúló programok, Regionális Politika, <http://regionalispolitika.kormany.hu/hataron-atnyulo-programok>

¹¹⁷ <http://nfsi.hu/mobilitas/>

mutat, hogy ez az opció pénzügyileg is megtérülő projektek esetén lehet megfelelő alternatíva.

Magánforrások bevonhatósága az ingatlanfejlesztési piac válság utáni lassú újjáéledése miatt egyelőre nagyobb volumenben nem reális, de hosszabb távon a város léptékéhez mérten mindenképpen szükséges lesz, ezért az erre vonatkozó stratégiát ki kell dolgozni.

5 CÉLRENDSZER

Zalaegerszeg terület- és településfejlesztési dokumentumai meghatározzák a város jövőképét. A hosszú távú vízió az az állapot, melynek elérése érdekében a város megfogalmazza a fejlesztési célokat, azok teljesülése révén pedig közelebb lehet jutni a jövőképhez. **A SUMP célrendszere épít a településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott jövőképre,** és mint tematikus dokumentum, a mobilitás fejlesztésének eszközeivel segíti Zalaegerszeget és térségét a jövőkép eléréséhez.

A célrendszer egy, **a város jövőképéből levezett átfogó célon, majd prioritások és beavatkozási területek rendszerén keresztül fogalmazza meg a fenntartható városi mobilitás fejlesztési irányait.** Az alábbi ábra bemutatja a hatályos településfejlesztési dokumentumok célrendszerét és a fenntartható városi mobilitáshoz való kapcsolódási pontjait.

Településfejlesztési koncepció (TFK)	Jövőkép	A gazdaság és társadalom fejlődése eredményeként Zalaegerszeg tartósan Magyarország egyik legjobb életminőséget nyújtó településévé válik az életminőség minden lényeges tényezője tekintetében.			
	Átfogó általános cél	Zalaegerszeg MJV társadalmának hosszú távú közös célja, hogy a város, kiemelkedő természeti adottságaira, gazdasági szereplőinek képességeire és ambícióira, valamint az itt élő emberek kultúrájára, tudására, Zalaegerszeg fejlődése iránti aktív elkötelezettségére és értékteremtő munkájára építve tartósan Magyarország egyik legjobb életminőséget nyújtó településévé váljon, az életminőség minden lényeges, a koncepcióban azonosított tényezője tekintetében.			
	Átfogó tematikus célok	1. TÁRSADALOM Magas színvonalú és elérhető közszolgáltatások a városban és térségében élő emberek számára	2. GAZDASÁG A városban működő gazdasági szereplők által biztosított jövedelmek és a foglalkoztatottság szintjének tartós emelése	3. KÖRNYEZET Az épített és természeti környezet kiválóságának biztosítása	4. KÖZLEKEDÉS A város külső megközelíthetőségének és belső közlekedési rendszerének javítása
Integrált település-fejlesztési stratégia (ITS)	Középtávú célok	1.1. Intézményi infrastruktúra és szolgáltatás-fejlesztés 1.2. Sport és rekreációs, kulturális célú területek fejlesztése	2.1. Gazdasági környezet fejlesztése 2.2. Idegenforgalomi Fejlesztések	3.1. Épített környezet védelme, fejlesztése 3.2. Természeti környezet védelme, fejlesztése 3.3. Energiahatékonyság fejlesztése	4.1. Külső közlekedési kapcsolatok fejlesztése 4.2. Belső közlekedési kapcsolatok fejlesztése
	Fenntartható városi mobilitást támogató középtávú célok	1.2.2. Sport és rekreációs célú infrastruktúra fejlesztése	2.1.2. Innovációs és logisztikai képességek fejlesztése 2.2.1. Turisztikai szolgáltatások fejlesztése 2.2.2. Hatékony városmarketing	3.1.1. Városmagközponti és városrészmagközponti fejlesztések 3.2.3. Környezeti elemek védelme 3.3.1. Megújuló energiák demonstratív használata 3.3.2. Épületállomány és közszolgáltatások energiatudatos fejlesztése	4.1.1. Külső kapcsolatok fejlesztése 4.2.1. Belvárosi forgalomcsillapítása 4.2.2. Városrészek közötti kapcsolatok javítása 4.2.3. Városkörnyékre is kiterjedő multimodális közösségi és egyéni közlekedési rendszer fejlesztése 4.2.4. A kerékpáros infrastruktúra hálózatos bővítése
	SUMP	Célok	1. JAVULÓ NAGYTÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG ÉS ERŐSÖDŐ GAZDASÁGI POZÍCIÓ 2. ÉLHETŐ, VONZÓ ÉS FUNKCIÓGAZDAG VÁROSI KÖRNYEZET 3. VÁROSON BELÜLI MOBILITÁSI KAPCSOLATOK JAVÍTÁSA 4. INTEGRÁLT VÁROSI-ELŐVÁROSI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER 5. FENNTARTHATÓ, KÖRNYEZETBARÁT MOBILITÁSI RENDSZER		
SUMP időtáv (15-20 év)					
					KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉS
TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS					

5.1 JÖVŐKÉP

A jövőkép meghatározása a fenntartható városi mobilitási terv egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy milyen Zalaegerszegen szeretnénk élni, a város milyen irányba kíván fejlődni a jövőben. Ez az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknak a jövőkép elérését kell szolgálniuk.

Zalaegerszeg jövőképét Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Területfejlesztési Konceptiója (2014-2030) határozza meg, melyet Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Közgyűlése 140/2014. (IX.18.) sz. határozatával fogadott el. A város stratégiai dokumentumai szerint Zalaegerszeg hosszú távú jövőképe:¹¹⁸

A gazdaság és társadalom fejlődése eredményeként Zalaegerszeg tartósan Magyarország egyik legjobb életminőséget nyújtó településévé válik az életminőség minden lényeges tényezője tekintetében:

- *A jövedelmek és a foglalkoztatottság szintje magas, a gazdaság működése stabil.*
- *A városi épített és természeti környezet magas minőségű, vonzó.*
- *A város a benne és vonzáskörzetében élő minden polgára számára elérhető és kiváló minőségű szolgáltatásokat nyújt.*
- *A város változatos kulturális és szabadidős kínálatot nyújt lakóinak és az idelátogatóknak egyaránt.*

A TFK részletesebben is tartalmazza a jövőkép mögött meghúzódó gondolatokat, amelyek támpontul szolgálhatnak a fenntartható városi mobilitási terv célrendszerének felépítéséhez:

„A város jövőképében egyenrangú fontosságú és egymást erősítő szempontként jelenik meg egyrészt a település környezeti fenntarthatósága, másrészt pedig a gazdaság – elsődlegesen a helyi ipar és a termeléshez kapcsolódó szolgáltatások - által hozzáadott érték növelése.

Zalaegerszeg – építve kiváló adottságaira – európai összehasonlításban is a legkiválóbbak közé tartozó település a megújuló energiák termelése és alkalmazása terén, és ezáltal kiemelkedő környezeti és szolgáltatási minőséget nyújt a városban megtelepülő vállalkozások, illetve a városlakók

¹¹⁸ Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Területfejlesztési Konceptiója (2014-2030) 6-7. oldal

számára. Ennek kereteit a „Zalaegerszeg Ökováros” koncepció határozza meg.

Felsőoktatási kapacitásainak fokozatos fejlesztésével valamint a gazdasági szereplők és a felsőoktatás közötti kapcsolatok erősítésével, együttműködve a környező hasonló adottságú magyar, valamint – kivételes földrajzi adottságait kihasználva – osztrák horvát és szlovén városokkal, **fokozatosan növeli a település gazdaságának és társadalmának innovációra való képességét**, ezzel teremtve meg a helyi gazdaság által megtermelt hozzáadott érték fenntartható és tartós növekedését. Az együttműködésben **kiemelt helyet kap a Nagykanizsa – Zalaegerszeg – Szentgotthárd – Szombathely városok közötti együttműködés**, amely – túllépve a jelenleg a járműipai és mechatronikai kiválóságra koncentráló együttműködési célon – hosszú távon rugalmas munkaerőpiaccal bíró, valamint a gazdaság és a társadalom életének számos lényeges területén együttműködő térségként működik. Zalaegerszeg ezen térség markáns gép- és járműipari profillal rendelkező, de mind iparági, mind vállalatméret tekintetében diverszifikált gazdasággal bíró meghatározó városa. E gazdaság fontos eleme a város különleges földrajzi fekvésének kihasználásán alapuló logisztikai központ és vasúti megállító funkció.

[...] **A város kedvelt célpontja a térségbe látogató hazai és külföldi turistáknak egyaránt**, akiket az aktív kikapcsolódás lehetőségeinek gazdag kínálata mellett, a színvonalas kulturális események vonzanak a városba. Jellemző célpontja a város a nyugat-európai sportturizmusnak is, ehhez is kapcsolódóan a városban fejlett rekreációs és egészségügyi szolgáltatások vehetők igénybe. Az Aktív Város koncepció jegyében a település változatos és a helyi gazdasági szereplők igényeinek figyelembe vételével kialakított képzési és továbbképzési kínálatot nyújt lakosai és a tanulni ide érkezők számára.

A város **közlekedési rendszere jól szolgálja mind a városi ipartelepek zavartalan megközelítését, mind a domborzati adottságok által erősen meghatározott településszerkezet egyes elemei közötti belső közlekedés céljait**, emellett **a közlekedés okozta terhelések nem akadályozzák a belváros kulturális, közösségi és kereskedelmi – vendéglátó funkcióinak kiteljesedését**, folyamatos bővülését. Az „Ökováros” koncepcióhoz illeszkedően jelentős a kerékpáros közlekedés aránya a városban és agglomerációjában-, hiszen erős a városlakók környezettudatossága, a fizikailag is aktív élet melletti elkötelezettsége -, és minden lényeges városi funkció kerékpáros megközelíthetősége is biztosított.

Lényeges feltétele annak, hogy a város jövője a fentiek szerint jövőkép szerint alakuljon – azaz a város maximálisan kihasználhassa fejlődési potenciálját - az, hogy **Zalaegerszeg külső elérhetősége mind vasúton, mind közúton lényegesen javuljon**. A jövőkép része tehát, hogy olyan jelentős, a várost érintő vasúti és közúti fejlesztések valósulnak meg, mint az M9 gyorsforgalmi

út, Zalaegerszeg - Zalalövő - Szlovénia új főúti kapcsolat, jó minőségű
Nagykanizsa - Zalaegerszeg - Szombathely vasúti összeköttetés, Zalaegerszeg
- Rédics - Lendva - Csáktornya vasúti kapcsolat újjáélesztése - ezáltal:

- a regionális társközpontok – Nagykanizsa és Szombathely – közötti elérési ideje csökken
- a térségi autópályák – kiemelten az M7 és a készülő M8, valamint az osztrák A4– elérési ideje számottevő mértékben csökken
- Zalaegerszeg Budapesttel való közúti és vasúti összeköttetése javul, a menetidő lényegesen csökken.”¹¹⁹



A TFK-hoz illeszkedve a **Fenntartható városi mobilitási tervnek és az abból levezethető intézkedéseknek is Zalaegerszeg lakóinak életminőségét – a gazdaság sikerességét és a munkahelyteremtést, az épített és természeti környezet minőségének megőrzését, az egész térség számára nyújtott szolgáltatások elérhetőségét – kell szolgálnia.** A Fenntartható városi mobilitási terv átfogó célja ezek alapján a következőképpen fogalmazható meg:

¹¹⁹ Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Területfejlesztési Koncepciója (2014-2030) 6-7. oldal

Zalaegerszeg és térsége országos vérkeringésbe történő bekapcsolódását, gazdasági erősödését, valamint lakói életminőségének javítását kiegyensúlyozottan és hatékonyan szolgáló minőségi, innovatív és integrált mobilitási rendszer megteremtése.

A SUMP átfogó célja a mobilitási rendszer innovatív és integrált fejlesztése révén egyszerre járul hozzá a kis- és nagytérségi kapcsolatrendszer fejlesztéséhez, valamint a lakosság életminőségének javításához, miközben támogatja a térség gazdasági potenciáljának erősítését. A SUMP célrendszere, valamint beavatkozási területei és majdani intézkedései révén lehetőség lesz elmozdulni az embert, a városlakót középpontba állító tervezés irányába.

5.2 PRIORITÁSOK KIJELÖLÉSE

A vízió meghatározza Zalaegerszeg elérni kívánt jövőbeli állapotát. Ennek elérése érdekében konkrét célokat kell meghatározni, amelyek elérésével a kívánt irányba fejlődhet a város mobilitási rendszere. A koncepció célrendszere **a jövőképek alárendelve, az ITS közlekedési céljaihoz illeszkedve, a helyzetfeltárás során azonosított problémákra fókuszálva** készült.



1. Javuló nagytérségi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció



2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet



3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása



4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer



5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer

5.3 BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK ELŐZETES MEGHATÁROZÁSA

A fő célokhoz különböző beavatkozási területek tartoznak. A célrendszer azonban nem mereven hierarchikus: egyes beavatkozási területek (illetve a hozzájuk kapcsolt intézkedések) egyszerre több magasabb rendű célt is szolgálhatnak.

1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció

- 1.1 A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével
- 1.2 Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba
- 1.3 A gazdasági területek elérhetőségének javítása

2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet

- 2.1 A belváros komplex forgalomcsillapítása
- 2.2 Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése
- 2.3 Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása
- 2.4 A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása

3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása

- 3.1 A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása
- 3.2 A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele
- 3.3 Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése

4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer

- 4.1 A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja
- 4.2 Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése

5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer

- 5.1 Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése
- 5.2 Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése
- 5.3 Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése
- 5.4 Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása

Az intézkedési területek alá besoroltuk a 3.2. fejezetben összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokat az alapján, hogy elsődlegesen mely célokat szolgálják (miközben egyidejűleg más beavatkozási területeket is érinthetnek). Ezen felül **további javaslatokat is megfogalmaztunk** olyan beavatkozás-típusokra vonatkozóan, amelyek a korábbi dokumentumokban nem jelentek meg hangsúlyosan, de hozzájárulhatnak a fenntartható mobilitás céljaihoz.

Ezek az intézkedésjavaslatok a tervezés jelen szintjén nem véglegesek: részletesebb vizsgálatukra, szűrésükre és rangsorolásukra, ütemezésükre a fenntartható városi mobilitási terv elkészítésének II. ütemében kerülhet sor.

1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció

1.1 A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével

Azonosító	Projekt neve	További érintett beavatkozási terület(ek)
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	2.1 4.1 5.2
KK 2	Északi Ipari Zóna vasúti bekötése iparvágánnyal (4000 m hosszú pálya építése)	
KK 5	Bajánsenye-Boba ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése	
KK 6	Szombathely-Zalaszentiván vasútvonal korszerűsítése	1.3
KK 7	Zalaszentiván-Nagykanizsa szűk kereszt-metszet kiváltás és villamosítás	1.3

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana-) Zalaegerszeg-Budapest viszonylatban (pl. menetrendi fejlesztések az eljutási idő csökkentése és a kínálat növelése érdekében; utasbarát járműállomány)
- Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg-Nagykanizsa viszonylatban (Zalaszentiváni deltavágány kiépítése, menetrendi fejlesztések)

1.2 Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba

Azonosító	Projekt neve	További érintett beavatkozási terület(ek)
KZ 14	2x2 sávos autópályát a 76-os nyomvonalán Zalaegerszeg - M7-es autópálya között	
KZ 15	Zalaegerszeg-Vasvár autópálya (M9)	

1.3 A gazdasági területek elérhetőségének javítása

Azonosító	Projekt neve	További érintett beavatkozási terület(ek)

KZ	11	Északi ipari zóna - a belső infrastruktúra kiépítése a koncepcióterv által meghatározott területen	
KZ	12	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	
KZ	21	Déli iparterület elérhetőségének javítása	
KZ-KK	1	Logisztikai Kiválósági Központ - Vasúti- és közúti terminál kialakítása	
KGy	3	Északi Ipari Zóna kerékpáros elérhetőségének biztosítása	3.2

2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet

2.1 A belváros komplex forgalomcsillapítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási terület(ek)
KZ	1	Zalaegerszeg egykori korzójának újrapozicionálása, funkcióbővítése: Kazinczy tér forgalomcsillapítása, átépítése , valamint a zöldfelület növelése	3.3
KZ	6	A forgalomtól mentes belvárosi sétaövezet peremén parkolók létesítése (6x50 férőhely)	2.4
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	2.4
KZ-KGY	2	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között (gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítése)	
KGY	11	A városközpont járdáinak egységesítése	2.4

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- A belváros kerékpárosbaráttá alakítása

2.2 Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros közlekedési feltételeinek megteremtése: Kosztolányi utca kétirányúsítása	2.1 2.4
KZ	3	Zrínyi utca – Kosztolányi utcai körforgalom megépítése	2.4
KZ	8	A városközpontot körülvevő körgyűrű befejező (észak-nyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utca és a Vágóhíd utca összekötésével	3.3
KZ	13	"RING" projekt: A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése (A megszűnő vasútvonal helyén épül meg a Belvárost elkerülő körgyűrű keleti szakasza.)	3.3 2.1
KZ	18	Déli összekötő projekt - I. ütem	3.3
KZ	19	Déli elkerülő út keleti vége	3.3
KZ	20	Andráshida elkerülő	

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon: pl. felhasználóbarát tájékoztatás minden platformon, parkolásirányítási rendszer a koncentrált parkolókhöz kapcsolódóan, egységes – akár magántulajdonú parkolókat is integráló – díjrendszer)
- Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása és megvalósítása

2.3 Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein (tempo 30, lakópihenő övezet; kitáblázáson felül burkolati jelekkel, épített forgalomcsillapító elemekkel)
- A teljes úthálózat kerékpárosbaráttá alakítása

2.4 A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása

Azonosító	Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ 5	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és az új elkerülő út közötti terület belső úthálózatának , közmű infrastruktúrájának kiépítése	3.3
KZ 16	Utak pormentesítése	
KZ 17	Önkormányzati tulajdonú kül- és belterületi meglévő közutak fejlesztése, földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	
KGY 10	Lakossági járdaépítési Program	

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése
- Közterületek akadálymentesítése

3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása

3.1 A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti kapcsolatok javítása
- Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására

3.2 A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele

Azonosító	Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGY 1	„Kerékpáros-barát város”: a kerékpáros infrastruktúra törzshálózatának kialakítása, az aktív turisztikai célterületek kerékpáros biztosítása	4.2
KGY 2B	Északnyugat-Dunántúli kerékpárút	

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	4	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása / Csácsbozsok-Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	
KGy	6	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás - Flextronics "A") kerékpáros nyomvonal	1.3
KGy	8	Flextronics "B" - Botfa kerékpáros nyomvonal (Ennek részeként Botfa és Zalabesenyő városrészek közötti kerékpárforgalmi útszakasz megépítése (1,5 km))	1.3
KGy	9	Teskánd - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal és ennek részeként az Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	4.2
KGy	13	A Gébárti-tó - körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	2.4

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése
- Kerékpárparkolás feltételeinek javítása

3.3 Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	4	Batthyány Lajos utca, valamint az új elkerülő út és a vasútvonal keresztezésének biztonságos megoldása	5.4
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)	2.4 1.1
KZ	9	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	
KZ	10	Volt Honvédségi laktanya - Belső infrastruktúra kiépítése	2.4
KK	3	Az észak-déli irányú vasútvonal a jelenlegi – megszűnő – nyomvonaláról a Páterdombi iparvágányra kerül áthelyezésre .	
KK	4	A Belvárost keletről, Péterdombot nyugatról határoló vágány megszüntetése	

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Forgalmas közutakon való gyalogos átjutás lehetőségeinek javítása (pl. új gyalogátkelők kijelölése, jelzőlámpaprogramok felülvizsgálata, gyalogátkelők védelme)
- Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)

4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer

4.1 A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja

Ehhez a beavatkozási területhez a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- A regionális és elővárosi vasúti szolgáltatás fejlesztése, a vasúti és autóbuzsos szolgáltatás egységes szemléletű, összehangolt újragondolása (pl. vasúton új megállóhelyek kialakítása, menetrendi kínálat bővítése; menetrendi összehangolás – kiegészítés és átszállási kapcsolatok; autóbuzsos eljutás gyorsítása, falubuszok rendszerbe integrálhatóságának vizsgálata)
- Integrált tarifarendszer kialakítása (vasút és autóbusz, helyi és elővárosi-regionális)
- Integrált, utasbarát utastájékoztatás minden platformon
- Az integráció intézményi feltételeinek megteremtése (pl. regionális közlekedésszervező létrehozásával)
- Községi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)

4.2 Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	2A	Bagod - Andrásfida kerékpáros nyomvonal	
KGy	2C	Gébárti-tó - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	3.2
KGy	2D	Kaszaháza - Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal és ennek részeként a Mindszenty tér és a kaszaházi Zala híd közti kerékpáros infrastruktúra (2,3 km) kiépítése	3.2
KGy	2E	Zalaszentiván - Pózva kerékpáros nyomvonal	
KGy	7	Flextronics "B" - Bocsfölde kerékpáros nyomvonal	1.3

5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer

5.1 Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KK-KGY	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	
KGY	5	Zalaegerszegi Kerékpáros Közösségi rendszer kialakítása (200 db biciklivel)	3.2
KGY	14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között.	3.2

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Fenntartható mobilitási kampányok kezdeményezése és koordinálása
- Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése
- Közlekedésbiztonsági és KRESZ oktatás, képzés
- Önkormányzati részvétel és együttműködés a mobilitást érintő nemzetközi projektekben
- Gyalogos koncepció készítése
- Tematikus kerékpáros útvonalak kijelölése

5.2 Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése

Ehhez a beavatkozási területhez a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Az autóbusz-állomány megújítása korszerű, utsabarát, akadálymentes járművekkel
- A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével
- Közöségi közlekedés infrastrukturális elemeinek fejlesztése (pl. megállóhelyek utasbarát és akadálymentes kialakítása, autóbusz-öblök kialakítása)

5.3 Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése

Ehhez a beavatkozási területhez a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek alkalmazása az autóbusz- közlekedésben (pl. biogáz/földgáz a meglévő gyakorlatra építve, elektromos hajtás)
- Az elektromobilitás elterjedésének ösztönzése a helyi szaktudásra és K+F potenciálra is építve, a Jedlik Ányos tervvel összhangban (pl. zöld rendszámú járműveknek adott helyi kedvezményrendszer kidolgozásával, töltőinfrastruktúra fejlesztésével, önkormányzati beszerzésekkel)

5.4 Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	12	A biztonságos kerékpáros közlekedés feltételeinek biztosítása	5.4

Az összegyűjtött intézkedés- és projektjavaslatokon felül a következőket javasoljuk megvizsgálni:

- Konfliktusos csomópontok felülvizsgálata
- Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével