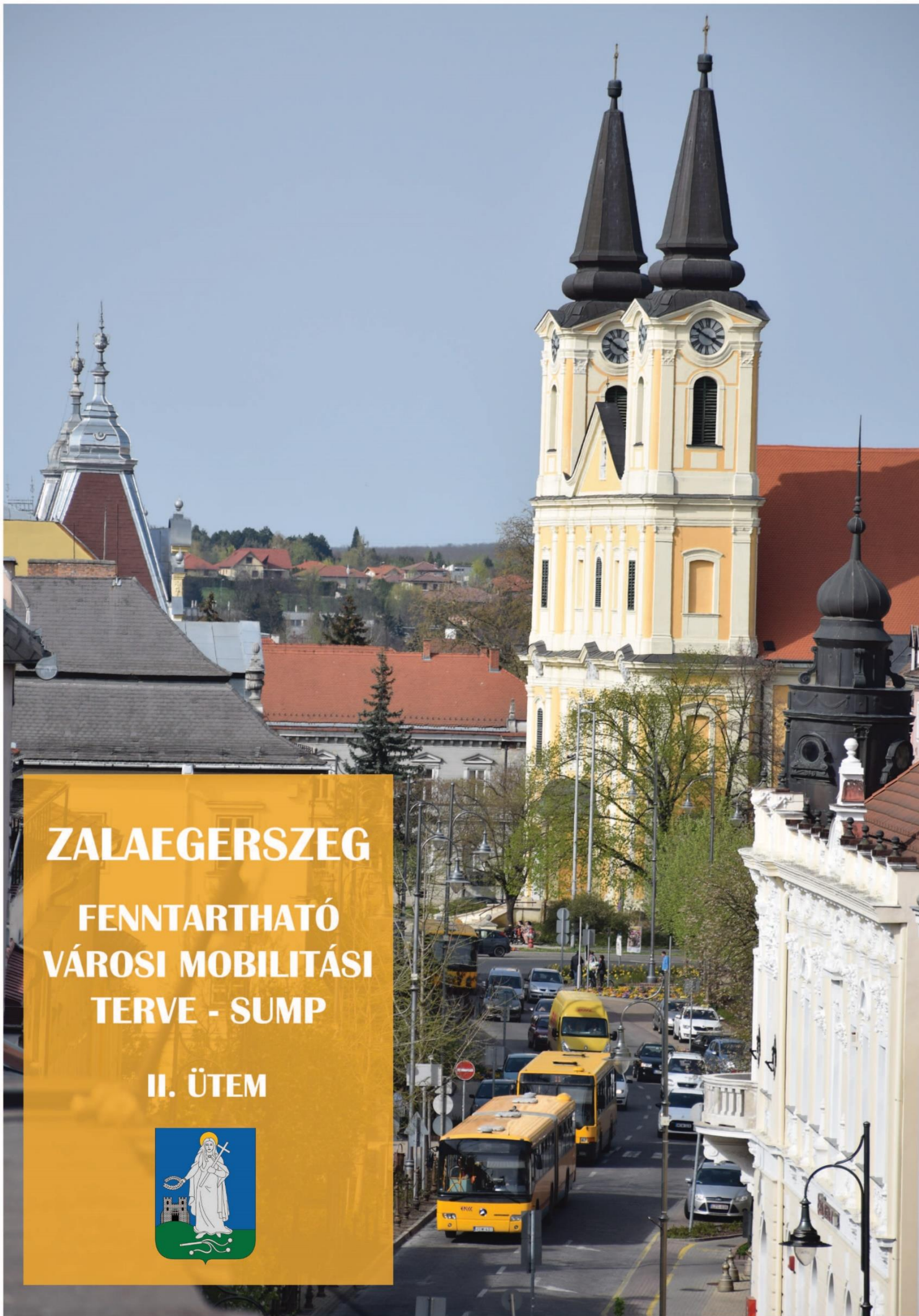


ZALAEGERSZEG

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE - SUMP

II. ÜTEM



ZALAEGRSZEG FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

II. ÜTEM



MEGRENDELŐ:

ZALAEGRSZEG MEGYEI JOGÚ VÁROS
ÖNKORMÁNYZATA

VÁLLALKOZÓ:

MOBILISSIMUS KFT.



Derts Zsófia

Ekés András

Gertheis Antal

Sipos Zsófia

Szabó Noémi

ALVÁLLALKOZÓ:



TRENECON TANÁCSADÓ ÉS TERVEZŐ KFT.

Nagy Dániel

Szőke Bálint

Zalaegerszeg, 2016. július

TARTALOM

1	BEVEZETÉS	7
2	HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS KIEGÉSZÍTÉSE	10
2.1	A SUMP I. üteme helyzetelemzésének összefoglalója	10
2.2	A fejlesztési környezet változásai	16
2.3	Kiegészítő forgalomszámlálások	18
2.4	Kiegészítő helyszíni és online kikérdezések	30
2.5	Forgalmi modellezés	40
3	JÖVŐKÉP ÉS CÉLRENDSZER	45
3.1	Jövőkép	47
3.2	Célrendszer	50
4	ESZKÖZRENDSZER: A PROJEKTEK KIJELÖLÉSE	54
4.1	A projektek felülvizsgálata	55
4.2	A projektek részletes ismertetése	63
5	A PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE	126
5.1	A projektek értékelése forgalmi modellezés alapján	127
5.2	A projektek értékelése egyszerűsített költség-haszon elemzéssel	188
5.3	A projektek többszemponú értékelése	196
6	A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA	208
6.1	Projektek rangsorolása, projektcsomagok kialakítása	209
6.2	Cselekvési terv	216
6.3	Költség- és finanszírozási terv	227
6.4	Kockázatkezelési terv	236
6.5	A projektek eredményességének nyomon követése	253

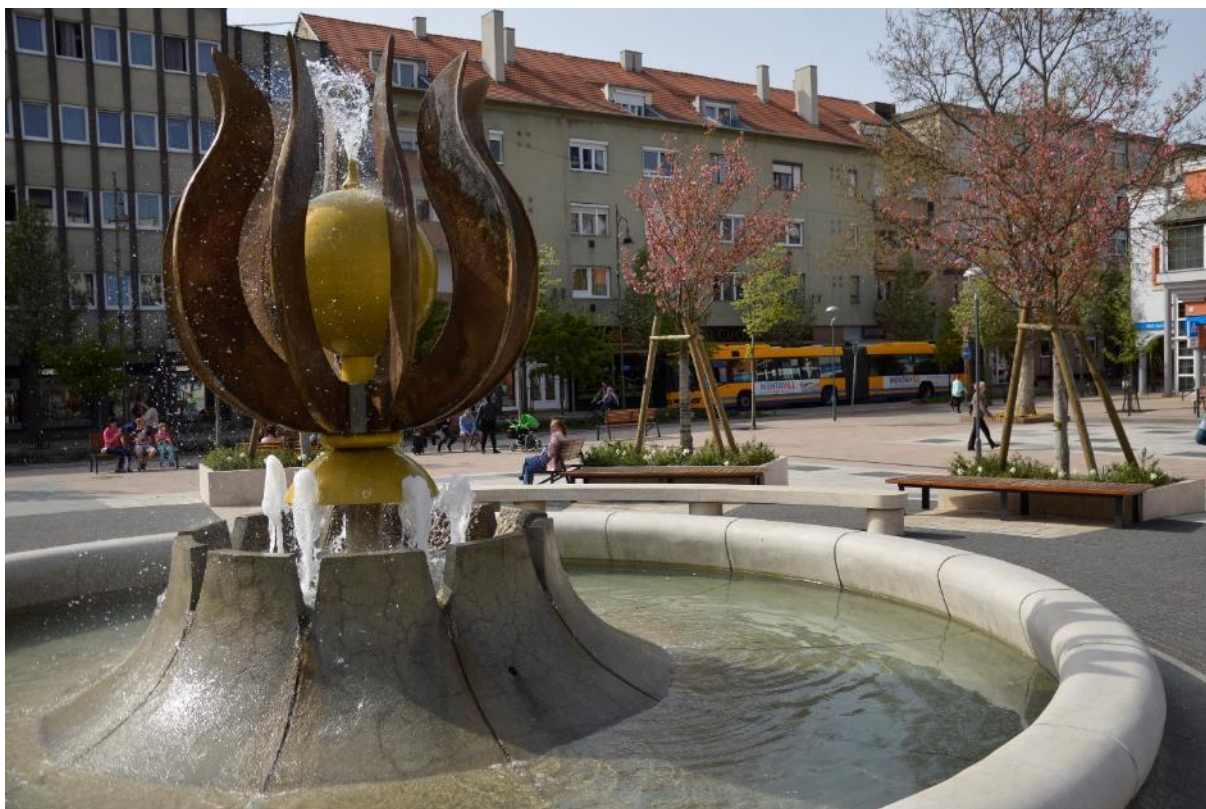
6.6	A SUMP felülvizsgálata	256
7	MELLÉKLETEK	258
7.1	Kerékpáros forgalomszámlálások	258
7.2	Helyszíni kikérdezés és online felmérés – részletes eredmények	286
7.3	A forgalmi modell és a modellezés folyamatának leírása	344
7.4	A projektek kiválasztásának nemzetközi módszertani háttere	365
7.5	A többszemponú elemzés részletes eredményei	376
7.6	A projekt monitoringhoz szükséges indikátorok	382

1 BEVEZETÉS

Jelen dokumentum Zalaegerszeg Megyei Jogú Város fenntartható városi mobilitási tervének (SUMP) II. üteme. A 2015 novemberében a Városkutatás Kft. által készített I. ütem révén a hazai megyei jogú városok közül Zalaegerszegen készült el az első SUMP helyzetfeltárás, amely mutatja a város elkötelezettségét a környezetbarát közlekedési módok iránt, valamint az igényt az uniós források elérhetőségének hatékonyabbá tételére.

A SUMP II. ütemének kiindulópontja az I. ütemben elkészült helyzetértékelés volt, továbbá a célrendszerrel foglalkozó munkarészek, figyelembe véve az azóta eltelt időszak Zalaegerszeget érintő változásait, valamint a SUMP-ok készítésére vonatkozó iránymutatások hazai megszületését és evolúcióját.

A II. ütem elkészítése révén válik teljes értékűvé Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve, nevezetesen a helyzetértékelés frissítésével, a cél- és eszközrendszer pontosításával, a projektek értékelésével és rangsorolásával, a megvalósítás előre vetítésével, valamint a kitűzött célok mérhetővé tételével.



2016 tavaszán elkészült a SUMP-ok összeállításának módszerét meghatározó hazai útmutató, amelynek kidolgozásában a jelen munkával megbízott Mobilissimus Kft. is részt vett. Zalaegerszeg MJV Fenntartható városi mobilitási terve figyelembe vette az útmutató ajánlásait: az I. és II. ütem együttesen megfelel az abban foglalt elvárásoknak.

A mobilitási terv időtávja több szakaszra bontható. Rövid távon a következő két évet vette figyelembe, középtávon a jelen uniós ciklus pénzügyi értelemben 2022-ig tartó fejlesztései lehetőségeit vette alapul, hosszabb távon pedig a 2022 utáni időszakra tekintett ki.

Jelen fázisban a lényeges volt a helyzetértékelést elmélyítő felmérések készítése. A számlálások és kikérdezések célja az volt, hogy a 2014–2015 során az intermodális központhoz és az elővárosi közlekedési rendszer fejlesztéséhez készült megvalósíthatósági tanulmányokban végzett méréseken túl a SUMP megalapozásához szükséges további, kiegészítő adatok rendelkezésre álljanak.

A számlálások elsősorban a kerékpáros közlekedésre, valamint a közúti forgalom változásaira fókuszáltak a tehermentesítő út forgalomba helyezését követően. A kikérdezések az egyes közlekedői csoportok utazási szokásaik, preferenciáik, megítélt problémáik megismerésére és az általuk megfogalmazott javaslatokra mint a társadalmasítás és bevonás fontos lépcsőire összpontosítottak.

A II. ütem pontosítja, finomítja a célrendszert, erősebb hangsúlyt fektetve az innovatív mobilitási megoldásokra. A célrendszer pontosításával a beavatkozási területek és az intézkedések frissítése is megtörtént.



A II. ütem szemlélete a társadalmasítás, a nyílt tervezés terén azonos a korábbival. Arra épít, hogy a közlekedéssel, városi mobilitással kapcsolatos problémákra adandó válaszok vonatkozásában az érintett csoportok bevonásával eredményesebb és elfogadottabb megoldások szülessenek, mint

ha a társadalmasítás a tervezés teljes folyamatában nem történik meg. Erre fontos visszajelzés volt a közterületi és online kikérdezések közel 2000 fős mintája, illetve a sok száz javaslat a város közösségi közlekedésével, kerékpáros és közúti közlekedésével kapcsolatban.

Az intézkedések kiválasztását több irányból közelítettük meg. Forgalmi modellezés révén, a 2016-os frissített adatfelvételek felhasználásával felmértük azon projektek forgalmi hatásait, amelyek összvárosi szinten meghatározóak, és külön-külön és együtt is befolyásolják a város mobilitási helyzetét. A tervezett forgalomcsillapítással érintett belvárosi terület vonatkozásában mind a Kossuth Lajos utca – Kosztolányi Dezső utca és a kapcsolódó észak-déli közlekedési útvonalak, mind a Kazinczy tér környezetének modellezése megtörtént. A különböző vizsgált változatokat önállóan, majd a kiválasztott változatokat egymással összefüggésben is vizsgáltuk. A modellezés belvárosi elemein túl az északi bekötő és a déli elkerülő út hatásait is figyelembe vettük.

A projektek meghatározása és a megvalósításra javasolt beavatkozások szűrése során – a számszerűsíthető műszaki szempontok értékelése mellett – kiemelten fontos volt a városvezetéssel történő folyamatos egyeztetés, és a város részéről érkező javaslatok figyelembevétele. A javasolt beavatkozások kijelölésekor általánosságban a nemzetközi szakirodalmi ajánlásokat is figyelembe vettük.

A megvalósításra javasolt intézkedéslista minden különálló projektjét részletesen vizsgáltuk a tartalmuk tekintetében, majd további elemzésnek vetettük alá: egyszerűsített költség-haszon elemzést végeztünk a modellezett projektek esetében, és többszempontú elemzést hajtottunk végre a teljes intézkedéslista vonatkozásában. A projektek értékelésének a költségek mellett kiemelten fontos részét képezték a megvalósíthatóság feltételei, valamint a fenntarthatósággal összefüggő hosszú távú hatások.

Előbbi eredmények alapján alakult ki a projektek prioritási sorrendje, és meghatározhatóvá váltak az egymással összefüggő intézkedéseket tartalmazó projektcsomagok.

A SUMP attól vált teljessé, hogy a javasolt intézkedések megvalósításának megalapozása érdekében megtörtént a megvalósítás feltételek és az ütemezés meghatározása, a költségek megtervezése és a finanszírozási lehetőségek feltárása. A SUMP emellett előre vetíti a projektek eredményeinek utólag nyomon követését, azonosítja a kockázatokat és javaslatot tesz azok kezelésére.

A SUMP I. és II. üteme együtt alkotja Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási tervét, ezért a két részletes, teljes tartalmat rögzítő dokumentációból egy rövidebb közérthető összefoglaló is készül a városvezetés és más érintett szereplők számára.

2 HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS KIEGÉSZÍTÉSE

A jelen fejezetben mindazokat az információkat foglaljuk össze, amelyek műszaki, gazdasági, társadalmi és környezeti szempontból megalapozzák a SUMP II. ütemének elkészítését. Az első alpontban röviden összefoglaljuk a SUMP I. ütemében már részletezett és figyelembevett helyzetelemzést; a többi alpont az I. ütemhez képest bekövetkezett változásokkal és új vizsgálati eredményekkel foglalkozik.

2.1 A SUMP I. ÜTEME HELYZETELEMZÉSÉNEK ÖSSZEFOGLALÓJA

2.1.1 MOBILITÁSI FOLYAMATOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

Zalaegerszeg 60 000 fős megyeszékhely, amely Budapesttől 220 km, szlovén határtól légvonalban 40 km, a Balatontól 30 km távolságban helyezkedik el.

Jelentős térségi kapcsolatrendszerrel rendelkezik az országhatáron belül és kívül egyaránt, amiben fontos szerepe van az Ausztriához, Szlovéniához és Horvátországhoz való közelségének, valamint a Balaton Airport megnövekedett forgalmának. Mindehhez hozzájárul továbbá, hogy a város az E65-ös nemzetközi főútvonal és az Adria felé tartó nemzetközi vasútvonal találkozásának térségében fekszik. Elhelyezkedése tehát jó lehetőséget jelent a gazdasági fejlődéshez.

Szombathely és Győr – a régió másik két megyeszékhelye – mind méretükben nagyobbak, mind gazdasági pozíciójukat tekintve erősebbek, mint Zalaegerszeg, emellett a megye tekintetében általánosságban igaz, hogy a többi magyarországi megyéhez képest kevésbé városias. A város szerkezetét és térbeli fejlődésének lehetőségeit a Zala folyó elhelyezkedése mellett a domborzati adottságok is alapvetően befolyásolják.



A megyére és a városra egyaránt jellemző a népességszám csökkenése az utóbbi 15 évben. Zala megye lakosságszáma 2000-ben 300 496 fő volt, 2013-ban 279 623 fő, ami 7%-os csökkenést jelent, ugyanakkor Zalaegerszegen 2000-ben 60 422-en laktak, 2014-ben pedig 59 275 fő, ami a megyei átlagnál lényegesen kisebb, 2%-os csökkenésnek felel meg.

A város a környező települések között központi szerepet tölt be mind a gazdaság, mind pedig az oktatás terén. 27 000 zalaegerszegi foglalkoztatott közül mintegy 3000-en járnak el, tehát 90%-uk a városban dolgozik, miközben 14 600-an a környező településekről járnak be. Így összesen mintegy 38 600 foglalkoztatott dolgozik Zalaegerszegen. A zalaegerszegi lakosok közül 7340-en vesznek részt a közoktatásban, akik közül összesen mintegy 140-en járnak el más településre, így mintegy 98%-uk helyben tanul. Eközben 3400 általános és középiskolás jár be a környező településekről, így összesen mintegy 10 600 diák tanul Zalaegerszegen.

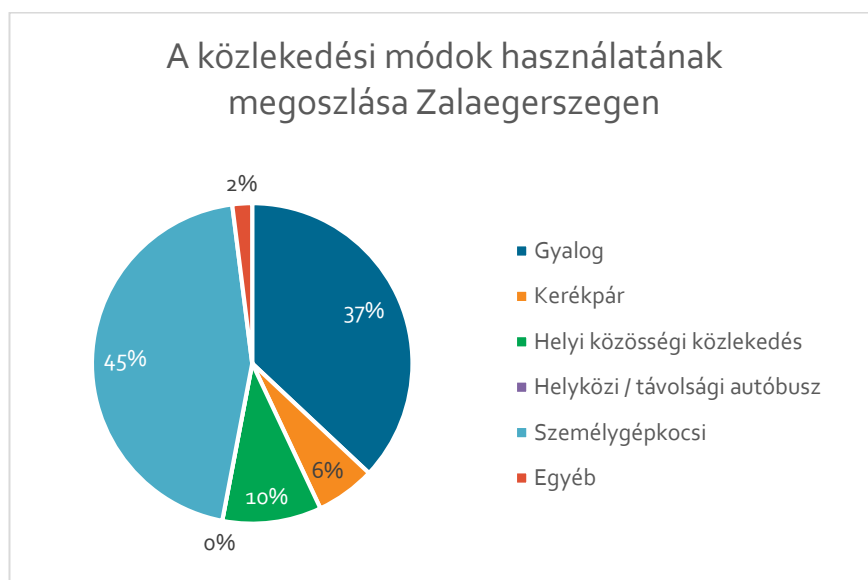
Az OECD definíciója szerint egy város vonzáskörzetét azok a települések jelentik, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a az adott városba ingázik. Ennek megfelelően Zalaegerszeg vonzáskörzete összesen 110 településből áll, amelyek közül 81 esetén rendkívül magas, 30% fölötti a Zalaegerszegen dolgozók száma.

A város elhelyezkedése és kapcsolatai, természetes adottságai és épített környezete, valamint gazdasági helyzete jelentősen befolyásolja a közlekedés működését mind a mennyiségi igények, mind pedig a közlekedési módokkal kapcsolatos szokások és preferenciák tekintetében.

2.1.2 KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK ÉS SZOKÁSJELLEMZŐK

A mobilitási igényeket az országos és nemzetközi kapcsolatok mellett döntően befolyásolja Zalaegerszeg központi szerepe a foglalkoztatás és oktatás terén. A közlekedési rendszer felmérése során világossá vált, hogy a vasút szerepe gyenge az elővárosi forgalomban, és ennek megfelelően a személygépkocsi mint gyors és kényelmes közlekedési mód népszerű a zalaegerszegiek (és még inkább a városkörnyéken élők) körében. A felmérésből az is kiderült, hogy a hasonló méretű megyei jogú városokhoz képest Zalaegerszegen kevesebben kerékpároznak, és többen utaznak a helyi buszokkal.

A közlekedési módok megoszlását az alábbi ábra szemlélteti.



A közlekedési hálózat és a mobilitási szokások részletes felmérése alapján meghatároztuk minden közlekedési mód esetén az erősségeket és gyengeségeket, valamint lehetőségeket és veszélyeket (SWOT elemzés). A következő ábra a zalaegerszegi közlekedés egészére vonatkozó, összevont elemzés eredményeit mutatja be.



2.1.3 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA

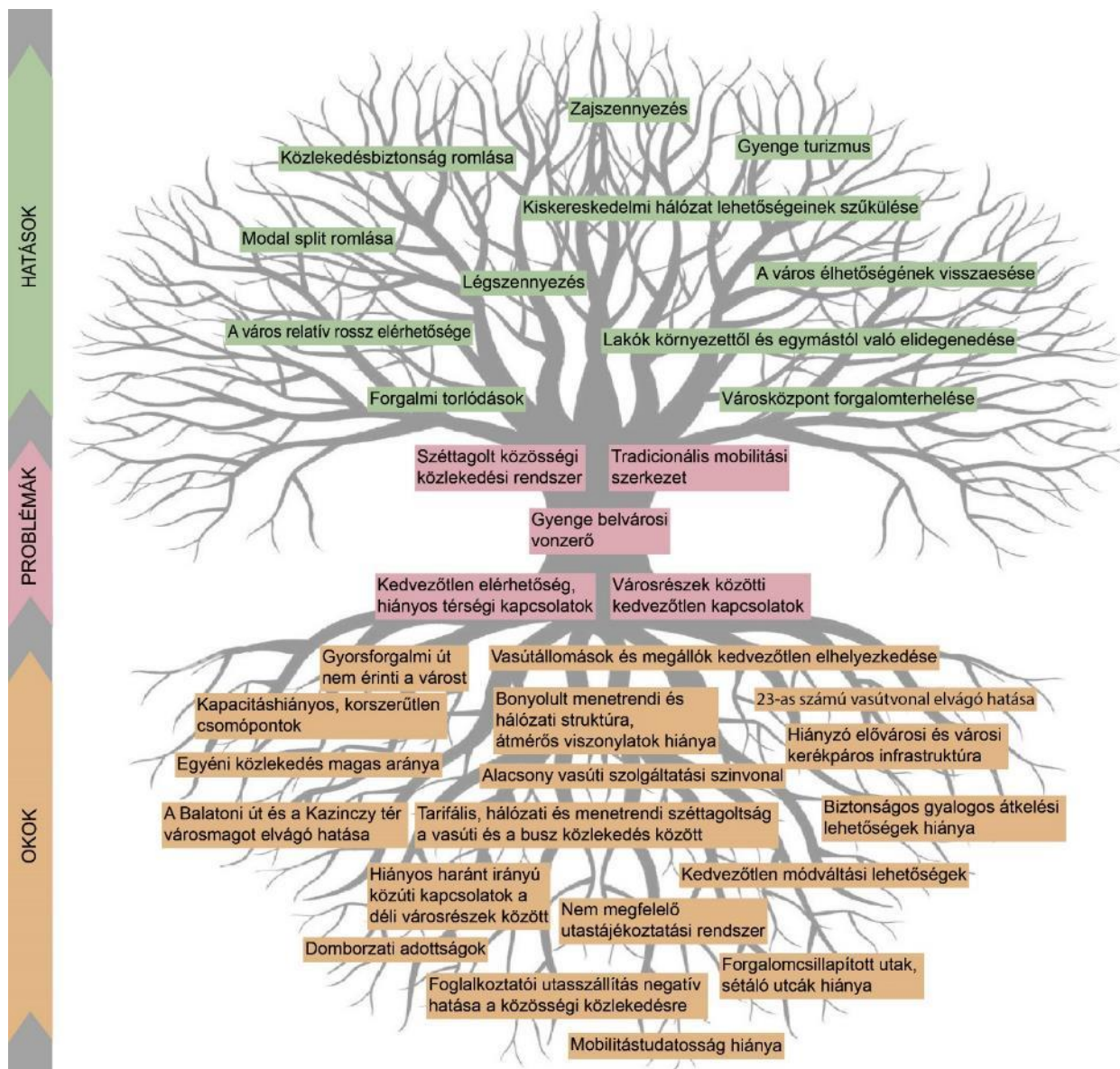
A SUMP I. ütemének helyzetelemzésről szóló 2. fejezete minden közlekedési mód esetében külön foglalkozott a városi és városkörnyéki közlekedési igényekből, a város adottságaiból és a közlekedési kínálatból következő kihívásokkal. A jelen pont az egyes közlekedési módok tekintetében megállapított legmeghatározóbb kedvező körülmények és legégetőbb problémák összefoglalását tartalmazza.

SWOT ELEMZÉS

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
- Kiépült vasúti infrastruktúra, villamosított vasúti fővonal és szlovén kapcsolat - A közúti közösségi közlekedés biztosított a közszolgáltatás a munkahelyek és oktatási intézmények elérésére - Expressz autóbusz-járatok Zalaegerszeg és a főváros között - Dinamikus utastájékoztató rendszer több megállóban - Ausztria és Szlovénia felé a határok közelsége miatt megfelelő közúti kapcsolatok állnak rendelkezésre - A 76-os és 760-as út felújítása, valamint a 761-es út megépüléséből származó előnyök - A város jelentős részét lefedő kerékpáros főhálózat - Belváros jó kerékpárparkoló-ellátottsága - Meglévő forgalomcsillapított, gyalogosbarát közterületek	- A vasúti kapcsolat hiányosságai és gyengeségei Nagykanizsa, Szombathely és Budapest felé - A vasúti szolgáltatás rugalmatlansága és gyenge komfortja - A belváros egyes városrészekből csak átszállással érhető el - Az országos közúti kapcsolatok hiányosságai - Torlódások a reggeli és délutáni csúcsidőben - Kertváros és Páterdomb városrészek közúti közlekedés szempontjából elszigeteltek - Térségi és elővárosi kerékpáros kapcsolatok hiánya - Meglévő kerékpárutak kialakítása gyakran nem szerencsés - A kerékpár-parkolási lehetőségek hiányosságai - Gyalogosövezet hiánya
LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
- A közlekedési rendszerek országos szintű integrációjának pozitív hatásai Zalaegerszegré és térségére - A 20-as vonal felújítását követően a vasúti eljutási idő csökken Zalaegerszeg és Budapest között - Az épülő tehermentesítő út révén csökkenhet a belváros forgalma - Lakossági igény erősödése az élhetőbb belvárosi felületek kialakítására - Városon belül jellemzően rövid utazási távolságok - Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre	- Felújítás és menetrendváltozások miatt hosszabb menetidők a vasúton, ami utasvesztéshez vezethet - A közösségi közlekedés részarányának csökkenése - A közösségi közlekedéshez kötődő költségek növekedése - Telekocsi alapú rendszerek térnyerése okozta versenyhelyzet - Hatékony forgalomcsökkentő beruházások elmaradása a belvárosi területen - Meglévő elemek karbantartásának, felülvizsgálatának elhanyagolása

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 gyökek 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, és a közlekedés problémáinak kezelése nélkül a jövőben tovább erősödve kiemelt veszélyt jelentenek a város élhetősége szempontjából. A

megoldás kulcsa, hogy a gyökereknél kell beavatkozni, azaz az okok felől feltárni a problémák kialakulását és megtenni a szükséges intézkedéseket.

A különböző okokat eltérő mértékben tudja befolyásolni a város: a domborzati adottságokon nem lehet változtatni, de a gyorsforgalmi út vonalvezetésében van ráhatása a városnak. 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.



2.2 A FEJLESZTÉSI KÖRNYEZET VÁLTOZÁSAI

Jelen fejezet célja, hogy definiálja a SUMP I. ütemének elkészülése óta Zalaegerszegen belül és a várostól függetlenül fennálló tényezőket, amelyek meghatározzák az aktuális fejlesztési környezetet. A változások részben a városon belüli fejlesztési preferenciákra vonatkozó hangsúlyok eltolódásából, részben a hazai és uniós intézményrendszer fejlődéséből, változásaiból erednek.

A külső tényezők azok, amelyek a várostól független léptékben befolyásolják a SUMP-ban érintett fejlesztési lehetőségeket vagy akár magát, a SUMP készítését.

Az I. ütem készítésekor nem állt rendelkezésre a hazai tervezési rendszerben intézményesíthető SUMP útmutató. Az uniós, e tárgyban készült tervezési

dokumentumok és az utóbbiak magyar fordításai csak támpontokat adtak a tervezőknek. Részben jelen dokumentum tervezőinek részvételével készült el az „A Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről” című, frissített dokumentum, amely a SUMP tartalmi felépítésére vonatkozóan nyújt ajánlást. Zalaegerszeg Megyei Jogú Város mobilitási terve tartalmában és struktúrájában figyelembe veszi az útmutatóban megfogalmazott ajánlásokat.

A külső környezet változását jelenti, hogy a 2013–2020-as uniós programozási időszak pályázatait, dedikált forrásai jelenleg jobban láthatóak, mint az I. ütem készítésekor. A TOP közlekedési vonatkozású projektjeinek pontosításához és benyújtásához fontos, hogy a SUMP háttértámogatást adjon, iterációs folyamatot kezdeményezve a TOP elvárásai és a SUMP szellemiségéből adódó projektjavaslatok között. Mivel a két folyamat párhuzamosan halad, a tervezés nem tud a rövid távú, már rögzített projektek esetében előkészítő jellegű lenni, ugyanakkor támogatást nyújt a projektek és projektcsomagok definiálásához és pontosításához.

A belső környezet változása részben a várost érintő nagyobb léptékű és helyben meghatározó projektekkel kapcsolatos tényezők módosulásában nyilvánul meg. Az egyik legfontosabb az utóbbiak közül az intermodális központ fejlesztésének terve, amelyet az elkészült megvalósíthatósági tanulmány mellett megalapozó döntések és is alátámasztanak. A SUMP II. ütemének készítése során a központ megvalósítására vonatkozóan számos ellentmondó információ látott napvilágot. Jelen munkarész készítésének idejében az IMCS az országosan, IKOP forrásból támogatott projektek listáján már nem szerepel. Ugyanakkor, mint városi projekt, a SUMP-nak továbbra is részét képezi.

További változást jelent, hogy az elmúlt időszakban megerősödött a logisztikai és gazdasági területek fejlesztése, bővítése iránti igény az északi területeken (Északi gazdaságfejlesztési terület), illetve Zalaszentivánnal közösen a logisztikai funkciók fejlesztése is nagyobb hangsúlyt kapott. A munkahelyteremtő beruházások felértékelődésével a kapcsolódó mobilitási szempontok is erősödnek.

¹ <https://www.palyazat.gov.hu/node/54834>



Szintén a belső környezet változását jelzi, hogy aktív kérdéssé és megoldandó problémává vált a Kossuth Lajos utca jövője. A SUMP II. üteméhez kapcsolódó munkarészek készítésével párhuzamosan készült az Önkormányzat megbízásából telefonos kikérdezés arra vonatkozóan, hogy a városlakók milyen funkciót látnának szívesen a Kossuth Lajos utcában: támogatnák-e, és ha igen, milyen mértékben tartanák célszerűnek a sétálóutca kialakítását. E felmérés és a városvezetői szándék a változtatásokra jelentős háttérrel ad a mobilitási terv készítéséhez, hiszen az egyik legfontosabb beavatkozási terület a belváros forgalomcsillapítása, figyelembe véve a szükséges projektelemeket és -csomagokat.

2.3 KIEGÉSZÍTŐ FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK

Jelen fejezet a forgalomszámlálások előkészítésével, lebonyolításával és feldolgozásával kapcsolatos tevékenységeket és eredményeket ismerteti.

2.3.1 A FELMÉRÉSEK JELENTŐSÉGE A SUMP SZÁMÁRA

A felmérések célja, hogy a korábban az intermodális központhoz és az elővárosi közlekedés fejlesztéséhez készült megvalósíthatósági tanulmányokat megalapozó adatfelvételeket a SUMP szellemiségéhez nélkülözhetetlen, a fenntarthatóbb közlekedési módokra jobban fókuszáló felmérési adatok egészítsék ki, valamint az azóta megvalósult fejlesztések hatásait számszerűsítsék (Belső tehermentesítő út átadása). A felmérések

forgalomszámlálásokból és kikérdezésekből álltak. A kelet-nyugati tengelyen a tehermentesítő út mindkét szakaszának forgalomba helyezése megváltoztatta a Hock János utca – Ola utca – Rákóczi Ferenc utca terhelését, így szükség volt a módosult forgalmi adatok megismerésére. A számlálások másik fókuszja a kerékpáros forgalom mértékének megismerése volt részben a kelet-nyugati tengelyek főbb csomópontjain, részben a kerékpáros-infrastruktúra jellemző keresztmetszetein.

A felmérések célja a különböző közlekedői csoportok módválasztási és használati szokásainak és preferenciáinak megismerése volt, elsősorban a belvárosban történő kikérdezéssel, valamint a városi honlapon történő online kitöltési lehetőséggel.

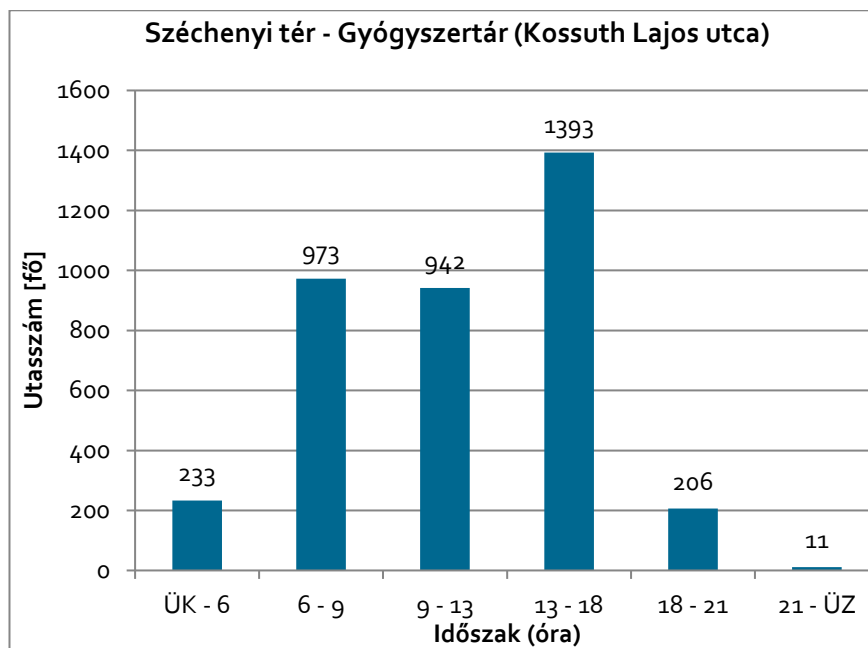
2.3.2 KIEGÉSZÍTŐ KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI ADATFELDOLGOZÁSOK



A közösségi közlekedési adatfeldolgozás célja az volt, hogy a 2014 decemberében végzett teljes körű utasszámlálás eredményei részletesebben megismerhetők legyenek. A fenntartható városi mobilitási terv készítése kapcsán kiemelten fontos az utazási szokások megismerése azokon a területeken, ahol a mobilitási terv jelentős beavatkozásokat javasol. A közösségi közlekedési felmérések alkalmával sor került 2014 decemberében a helyi hálózat valamennyi viszonylatának egész napos forgalmi felvételére. Az így kapott nyers adatok alapján meghatározhatóvá váltak tetszőleges két megálló között az utasforgalom adatai órák és napi bontásban egyaránt.

A SUMP szempontjából a legfontosabb a belvárosi zóna utasforgalma és annak napi lefolyása volt. A belváros forgalomcsillapításával összefüggő projektek előkészítése miatt lényeges annak megismerése, hogy a felmérések alapján milyen utasforgalom közlekedik a belvárosi területen. A jelen tanulmánnyal párhuzamosan készülő, a helyi közösségi közlekedési hálózat és szolgáltatások megújítására vonatkozó munka során bemutatásra került, hogy a jelenlegi és a tervezett hálózatban a belvárosi területeket milyen mértékben érinti a forgalom változása.

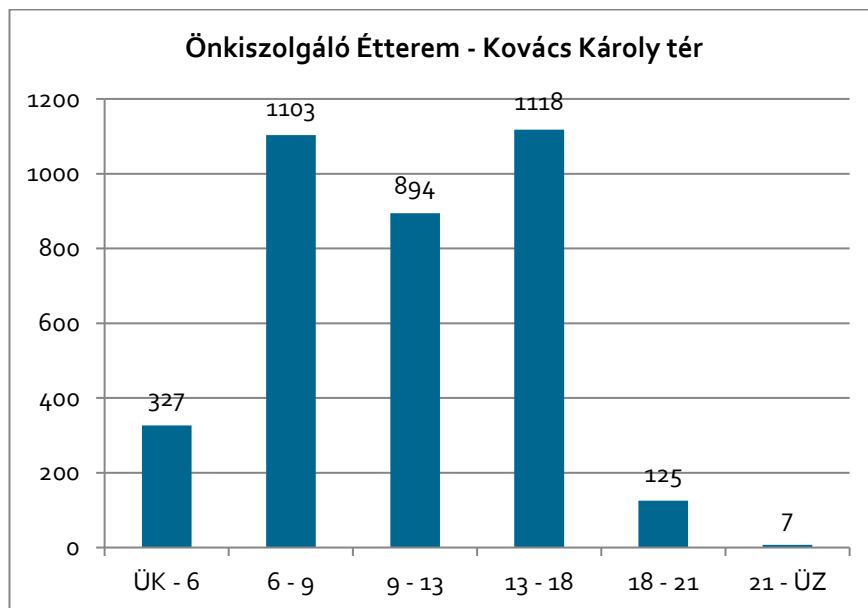
Az alábbi grafikonok a belváros szempontjából releváns utasforgalmi adatokat mutatják.²



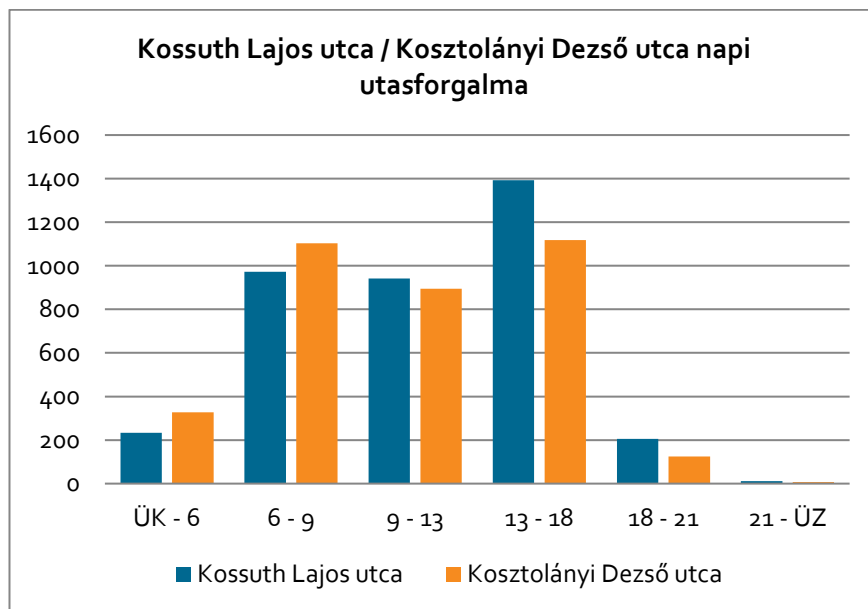
A Kossuth Lajos utcán, a helyi autóbuszokon 3768 fő utazik déli irányban. Bármilyen forgalmi rend módosítás lép életbe, amely érinti a Kossuth Lajos

² ÜK: üzemkezdet, ÜZ: üzemzárás.

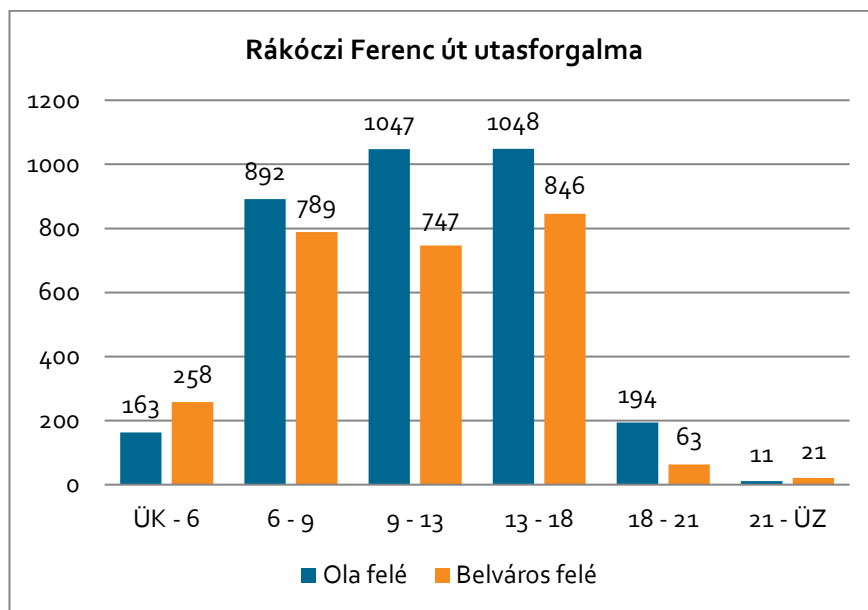
utcát, közel négyezer fő napi közlekedési szokását kell figyelembe venni a közösségi közlekedésben is.



A Kosztolányi Dezső utcában, északi irányban a napi utasszám a 2014-es felmérés alapján 3574 fő, amely közel egyezik a Kossuth Lajos utcáéval. A kisebb értéket az magyarázza, hogy bár a 10C csak északi irányban közlekedik a Belvárosban, a Kossuth Lajos utcán a 8C és 8E déli irányban jelentős forgalmat bonyolít, e járatok pedig észak felé a Mártírok útján közlekednek.



A fenti grafikon a Kossuth Lajos utca és a Kosztolányi Dezső utca napon belüli forgalmi különbségeit mutatja.



A kelet-nyugati tengelyen az utasforgalom napi 3355 fő kifelé, 2721 fő befelé. A különbség a nyugati irányban erősebb buszközlekedés miatt van elsősorban.



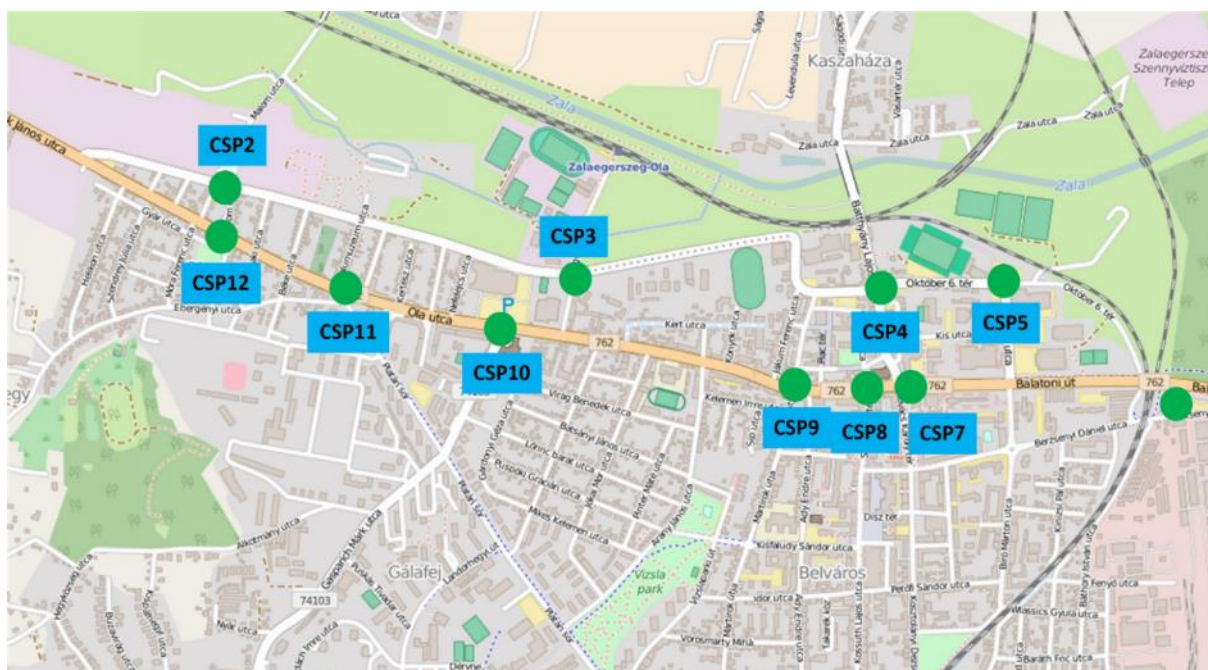
2.3.3 KÖZÚTI CSOMÓPONTI FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK

A csomóponti forgalomszámlálásokra 2016. március 9-én került sor. A számlálások azért készültek, hogy a 2014-ben végzett közúti felmérésekhez

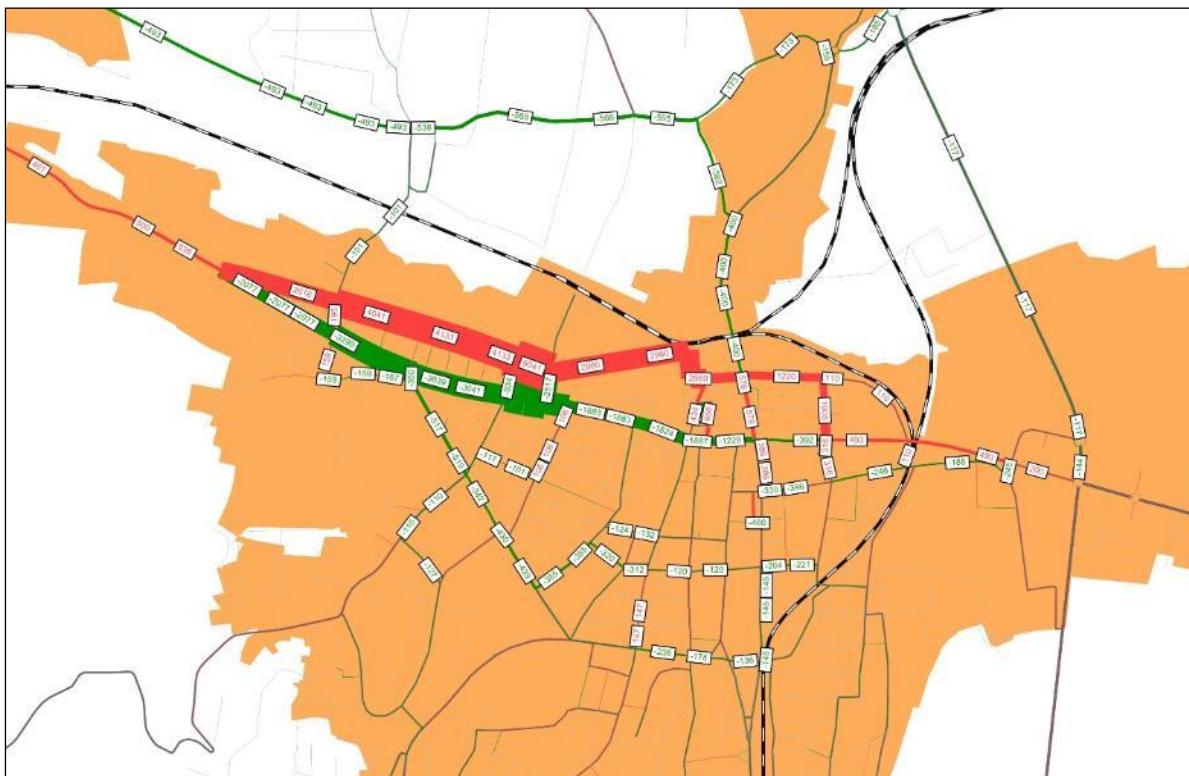
képest megjelenő főbb változások beépíthetővé váljanak a forgalmi modellbe. A tehermentesítő út két szakaszának forgalomba helyezése átrendezte a kelet-nyugati tengely közlekedési szokásait, ezért fontos volt megismerni a változásokat, illetve a közúti közlekedési járműkategóriák megoszlását a Hock János utca – Ola utca – Rákóczi Ferenc utca – Balatoni út, valamint a tehermentesítő út igénybevétele szerint.

Összesen tíz csomópontban, csomópontonként minden lehetséges irányban, hét járműkategóriára bontva (a kerékpáros forgalmat is beleértve) végeztük a méréseket reggel 6 és 10, valamint délután 14 és 18 óra között.

A mérési eredményeket a modellezéshez használtuk fel, hogy pontos képet kapjunk a jelenlegi forgalmi helyzetről, amely megfelelő alapot szolgáltat a fejlesztési változatok kialakításához.



A felmérések nem önmagukban mutatnak érdemi információkat, hiszen nem a város minden főbb csomópontján készültek új adatfelvételek, hanem a forgalmi modellt erősítették meg. A kelet-nyugati tengelyen a következő főbb változások voltak a tehermentesítő út hatására:



A 2014-es és 2016-os forgalomfelvételek közötti átrendeződés a kelet-nyugati tengelyen

A Hock János utca tehermentesítő út előtti szakaszán a forgalom változása 1,3 % növekedést mutat, amely jóval a kézi számlálásos hibahatára alatt van. A forgalmi modell nagyobb (500 egységjármű/nap, 4%) forgalomnövekedést mutat, amely elsősorban a Gébárti út forgalmának visszatérőrelődéséből adódik.

A legnagyobb mértékű forgalmi változások a Hock János utca – Rákóczi Ferenc út – Balatoni út tengelyen tapasztalhatók. A forgalom 20–22%-al, 2100 egységjármű/nap mértékben csökkent, így a Platán sor csomópontjában a Platán sor felé vezető irány (és annak ellentétes forgalmú párja) már erősebb, mint a belváros felé tovább vezető ág.

A Rákóczi Ferenc úton Platán sor és Vágóhid utca között a forgalom csökkenése 32–35%-os, a változás meghaladja a 3040 egységjármű/nap értéket.

A tehermentesítő út új szakaszának forgalma mintegy 4000 egységjármű/nap, amelyből körülbelül 1200 egységjármű/nap az Október 6. tér – Stadion utca útvonalon is megjelenik, ahol érdemi tehermentesítő útvonal nem áll rendelkezésre.

Az Arany János utca, Mártírok útja, Széchenyi tér, Kovács Károly tér csomópontokban a fő irány forgalmának változása kisebb, 10% körüli.

A forgalom növekedése jelentős a tehermentesítő út – Batthyány utca csomópontban (szinte minden irányban), amely már a forgalmi modellben is a terület kisebb utcáira terel forgalmat (Sütő utca, Munkácsy Mihály utca).

2.3.4 KERÉKPÁROS FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK

A kerékpáros forgalomszámlálásokra 2016. május 26-án került sor a kerékpáros közlekedés szempontjából releváns 12 helyszínen, amelyeket az alábbi térképen ábrázoltuk.

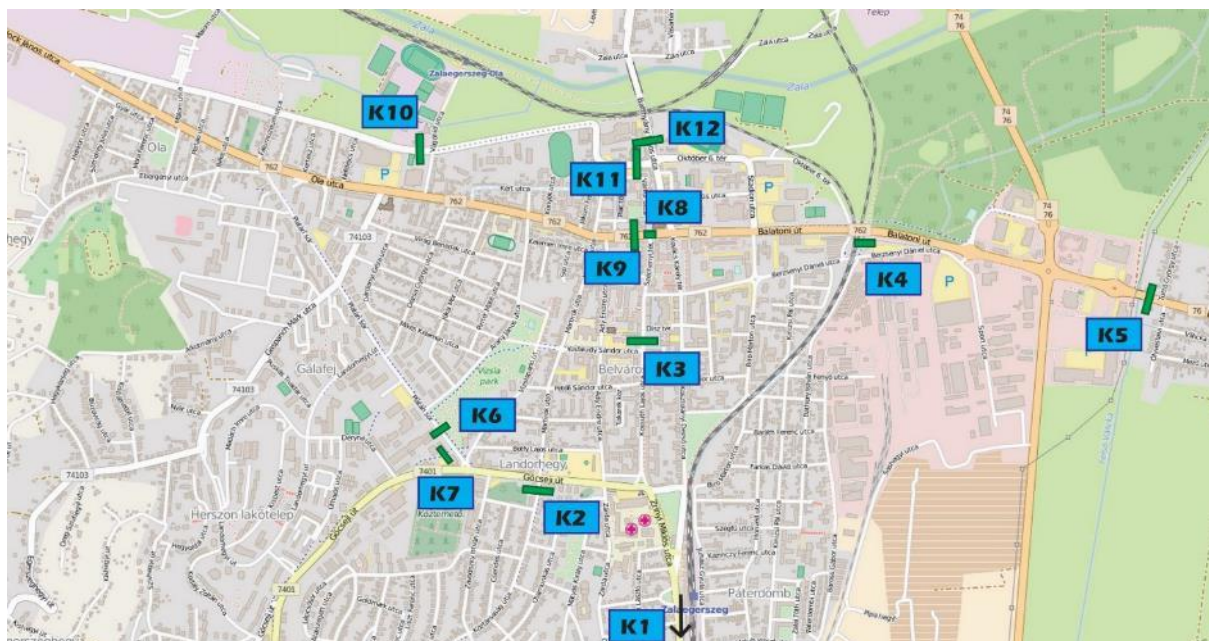
A mérések célja többértű volt. Egyrészt a város kerékpáros fejlesztéssel kapcsolatos projektjeinek megalapozott kiválasztásához szükség van arra, hogy a jelenlegi állapotot pontosan ismerjük. Másrészt a SUMP-ban rögzített projektek eredményeinek jövőbeli nyomon követéséhez kívántunk adatot gyűjteni a kiindulási állapotról.



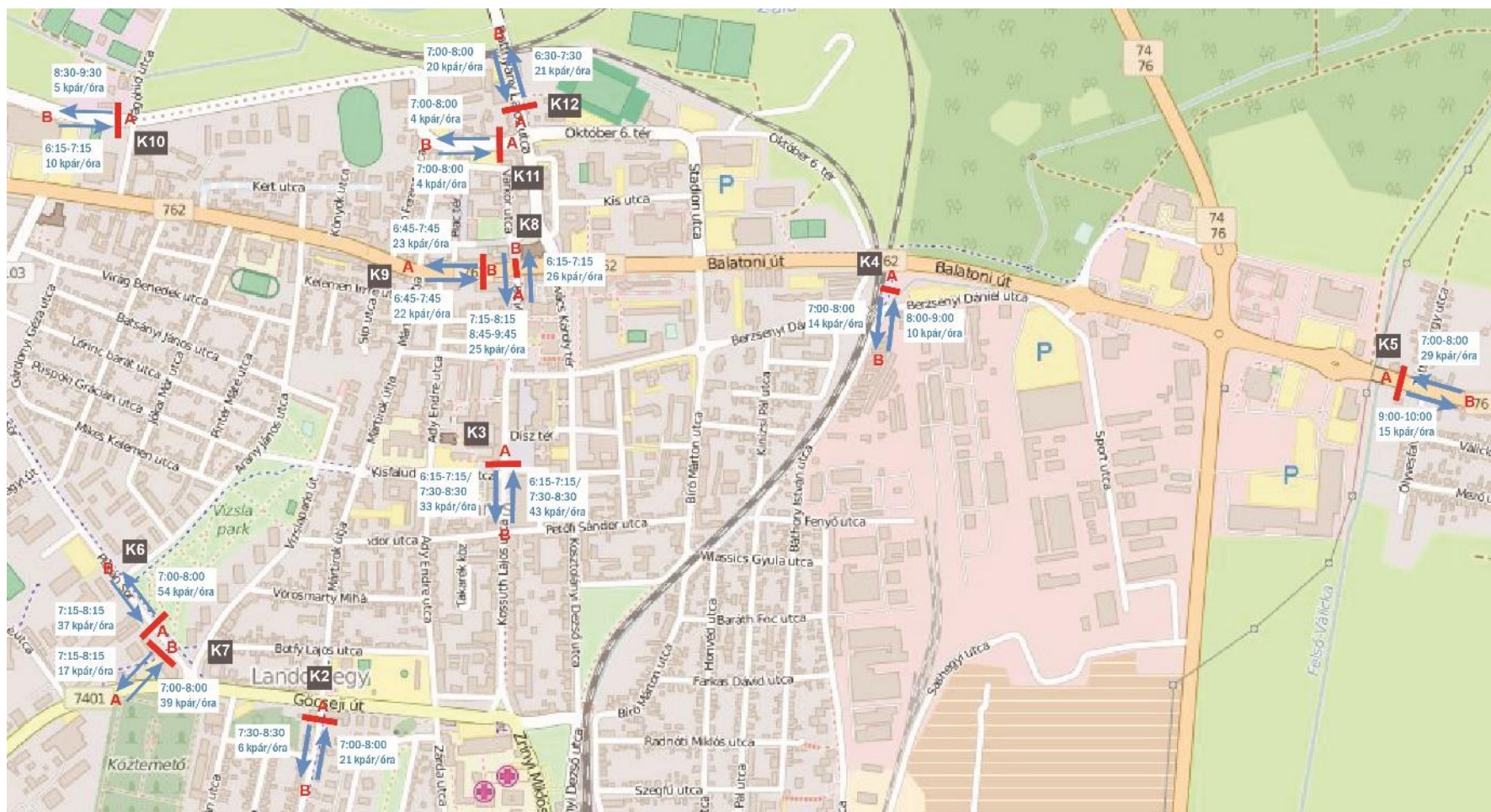
A felmérés reggel 6 és 10 óra között, valamint délután 14 és 18 óra között, tehát kétszer négy órás időtartamban történt, és minden keresztmetszetnek mindkét irányában történt forgalomfelvétel. Az adatok rögzítése negyedórás intervallumokban történt meg, és minden keresztmetszet minden irányában a délelőtti és a délutáni időszakra is külön-külön meghatároztuk a legnagyobb terhelésű órát, illetve az abban az órában felvett terhelést.

A kerékpáros mérések rendkívül érzékenyek az időjárásra, és arra, hogy az év mely szakában történnek a felmérések. A május 26-i felmérések napja

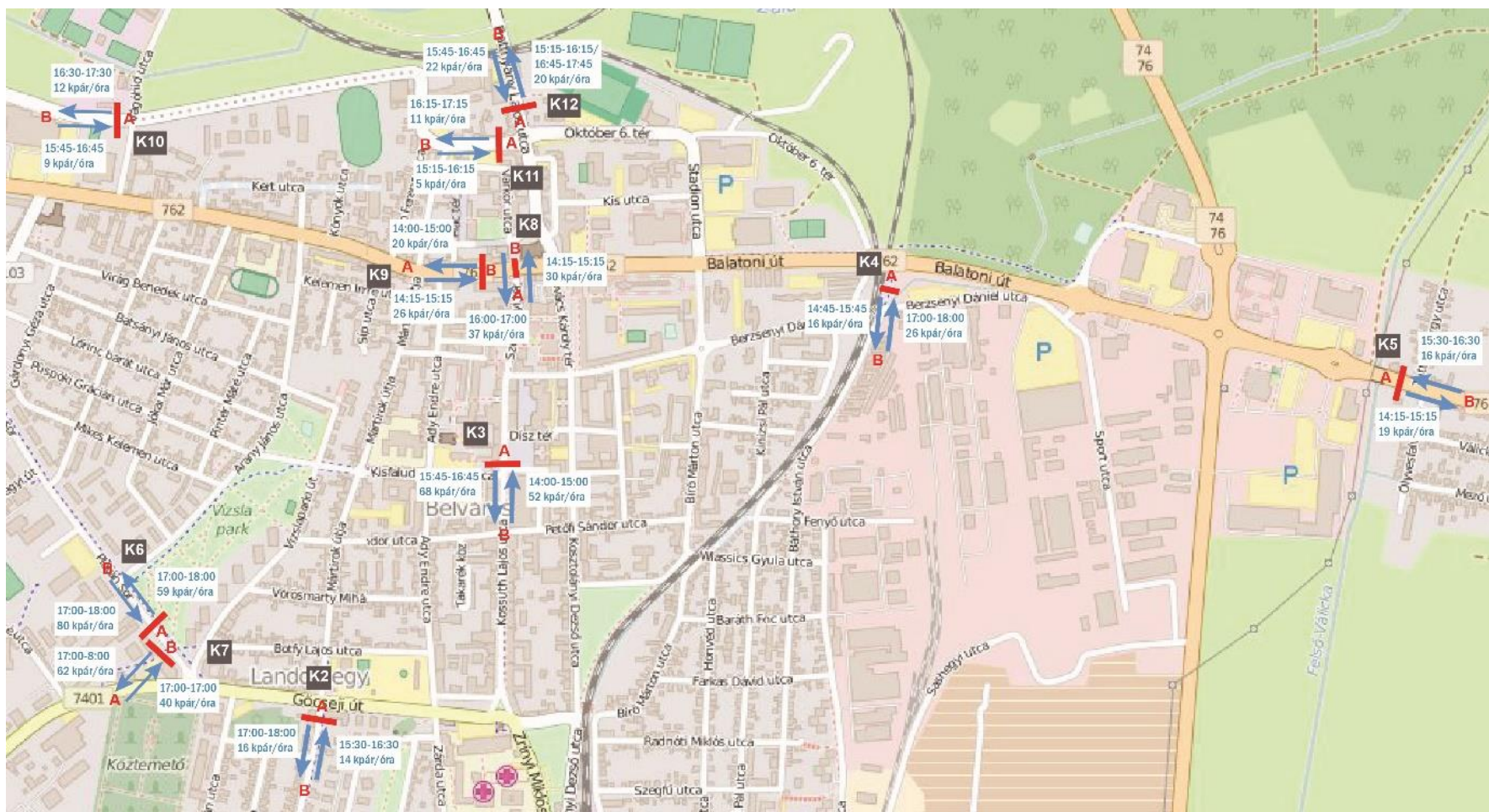
csütörtöki munkanapra esett, tanítási napra. Napos, tavaszi időjárás révén jól mérhető és kerékpáros szempontból reprezentatív mérési környezet volt.



A kerékpáros felmérések helyszínei



Dél felől irány szerinti csúcs négynegyedórás kerékpáros forgalom az egyes keresztmetszetekben



Délutáni irány szerinti csúc négynegyedórás kerékpáros forgalom az egyes keresztmetszetekben

A fenti térképeken jól látszik, hogy a kerékpározás szempontjából a város egyik fő iránya a Kossuth Lajos utca, amely a közúttól és a gyalogosoktól is elválasztott kerékpárúttal és belvárosi elhelyezkedésével kedvelt kerékpáros irány. Délelőtt 30–40, délután 50–70 kerékpáros haladt át a Dísz téri keresztmetszeten irányonként a legforgalmasabb órában. Jellemző belvárosi keresztmetszet még a Kazinczy tér – Kossuth Lajos utca csomópontjában található gyalogos átkelőhely, ahol jelenleg nincs kerékpáros átvezetés, viszont jelentős városi kerékpáros fővonalak találkoznak itt. A felmérés során rögzítettük azt is, hogy hány kerékpáros tolja át szabály szerint a gyalogos átkelőn a kerékpárt, és hányan vannak, akik átkerékpároznak. A mérések az életszerűséget igazolták: mindössze a kerékpárosok 20%-a tolta a kerékpárt a zebrán.

A másik legmagasabb forgalmú keresztmetszet a Platán sor – Göcseji út kereszteződésének közelében található K6-os és K7-es keresztmetszetek. Délelőtt a Platán soron 30-50, a landorhegyi irányban a Spar mögött 20-40 kerékpáros halad át. Délután pedig a Platán soron 60-80-an, a landorhegyi irányban 40-60-an kerékpároznak. A tehermentesítő út kerékpáros forgalma a Vágóhíd utcánál délelőtt 5-10 kerékpáros/csúcsóra, délután kicsit magasabb 10-12 kerékpáros/csúcsóra. A városba bevezető fő útvonalakat vizsgálva észak felől a Batthyány úton a délelőtti és délutáni csúcsórában is 20-22 kerékpáros volt mindkét irányban. Csácsbozsok felé a bevásárló központok utáni K5-ös keresztmetszetben a hivatásforgalom szépen kirajzolódik: délelőtt a városba vezető, délután a kifelé vezető irány az erősebb.



2.4 KIEGÉSZÍTŐ HELYSZÍNI ÉS ONLINE KIKÉRDEZÉSEK

A fenntartható városi mobilitástervezés elengedhetetlen eleme a várost és annak közlekedési rendszerét használók véleményének, preferenciáinak és módválasztási döntéseinek megismerése. Ebből a célból felmérést készítettünk, amelyek során az egyes közlekedési módokat külön kezelve kérdéseket tettünk fel a közlekedők szokásai és igényei vonatkozásában.

A helyszíni kikérdezésekre 2016. március 22–23-án került sor. Az említett felmérés feltételeit illetően meg kell jegyezni, hogy a közösségi közlekedéssel kapcsolatban buszmegállóknál és buszjáratokon, az egyéni gépjármű-használat tekintetében parkolóknál, a kerékpáros közlekedés vonatkozásában pedig kerékpáros létesítményeknél történt a kikérdezés.

A helyszíni felméréssel párhuzamosan, 2016. március 22. és 2016 április 4. között a lakosoknak online kitöltésre is lehetőségük volt. Az interneten közzétett kérdőívek tartalma megegyezett a helyszíni felmérés kérdéseivel, így a feldolgozott válaszok összehasonlíthatók voltak.

Hangsúlyozzuk, hogy a felmérés nem reprezentatív, tehát a helyi és környéki lakosok válaszai az életkor, nemek eloszlása, a lakóhely és más feltételek tekintetében nem tükrözi a Zalaegerszegre és vonzáskörzetére jellemző demográfiai és szociális körülmények statisztikai eloszlását. Mindazonáltal – a 2 400 válaszadó részvételének köszönhetően – a felmérés eredményei kulcsfontosságú információval szolgálnak a lakossági igények figyelembevételéhez és a közlekedési módok eloszlásának javításához a város mobilitástervezési folyamata során.

A felmérés eredményeinek részletes elemzését a Mellékletben található 7.1. pont tartalmazza; a jelen pontban a legfontosabb megállapításokat, következtetéseket foglaljuk össze.

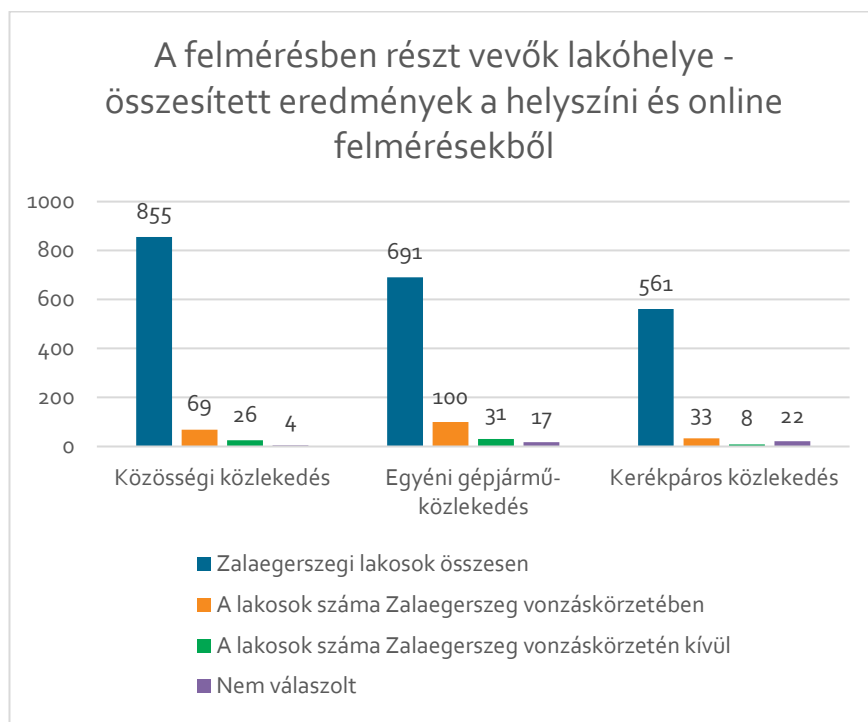
2.4.1 A KÖZLEKEDŐK LAKÓHELYE

A válaszadók lakóhelye tekintetében három főbb kategóriát különböztettünk meg:

- Zalaegerszegi lakosok,
- Zalaegerszeg vonzáskörzetében élők,³
- egyéb településeken élők.

³ Zalaegerszeg vonzáskörzete településeinek leválogatásához az OECD meghatározását használtuk, amely szerint egy város vonzáskörzete azon települések halmazát jelenti, ahonnan a foglalkoztatottak legalább 15%-a ingázik a vizsgált városba. Lásd még: 2.1.1. pont.

A válaszadók legnagyobb része minden felmérés esetében zalaegerszegi lakos.



Az autósok körében legnagyobb a Zalaegerszeg vonzáskörzetéből és az egyéb településekről érkező közlekedők aránya, ami pedig arra enged következtetni, hogy ezek azok az irányok, amelyek esetén a lakosok hiányosságokat vagy nehézségeket tapasztalhatnak a közösségi és kerékpáros közlekedési módok vonatkozásában. A Zalaegerszegen élők lakóhelyének vizsgálatához elkülönített városrészeket vettünk figyelembe, ami a városon belüli közlekedési kapcsolatok elemzéséhez nyújt fontos információt. A teljes felmérés eredményei alapján az összes válaszadó 60%-a a Belvárosban, a Kertvárosban vagy Landerhegyen él. A további részleteket a 7.2.1. pont tartalmazza.

2.4.2 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

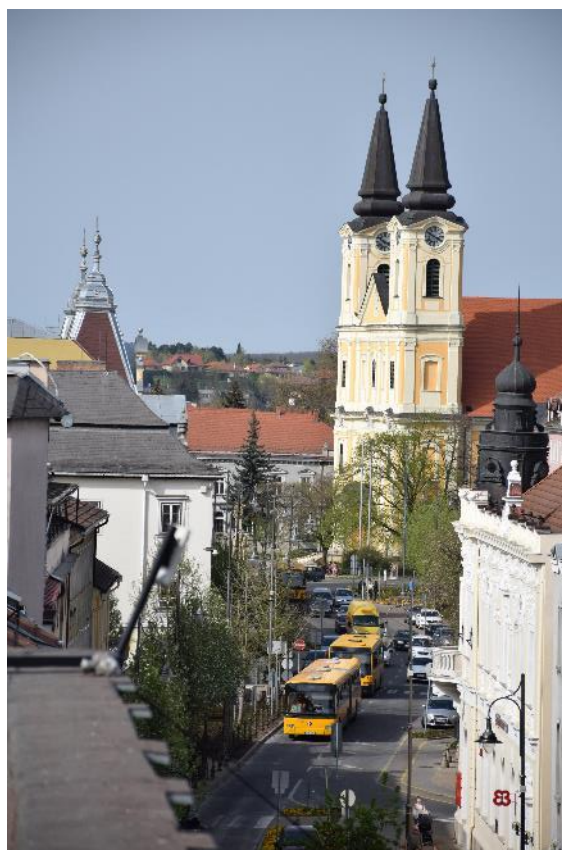
A hálózatfejlesztés szempontjából kiemelten fontos a közlekedők minden olyan megállapítása, amely a helyi hálózatra, a menetrendekre, az utastájékoztatásra és a tarifarendszerre vonatkozik.

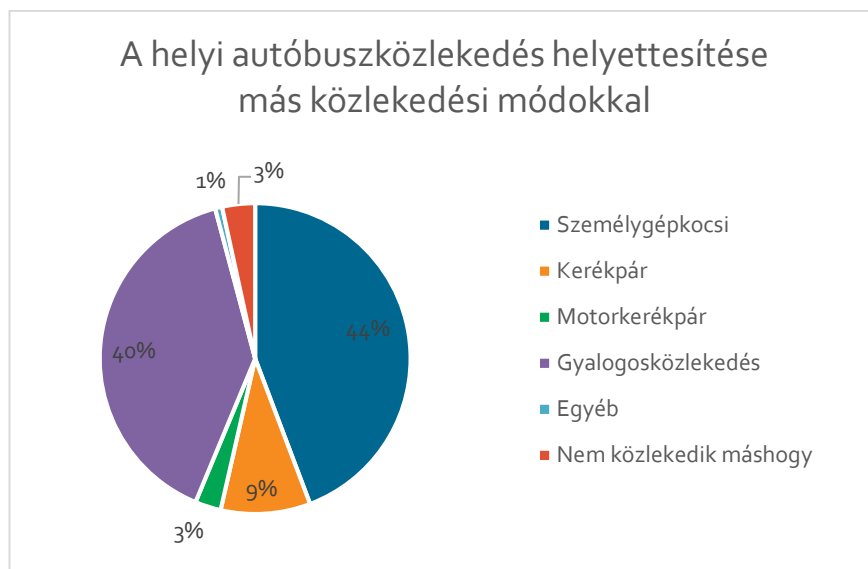
KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK



A közösségi közlekedéssel kapcsolatban a helyszíni és az online kérdőívekre összesen több mint 950 válasz érkezett. A válaszadók mintegy fele nem mindennapos használója a közösségi közlekedésnek. Ennek ellenére a felmérésben résztvevők háromnegyede rendelkezik valamilyen havi bérlettel vagy utazik díjmentesen (7.2.2. pont).

Az alábbi ábra azt mutatja be, milyen egyéb módokat választanak a buszközlekedés mellett.

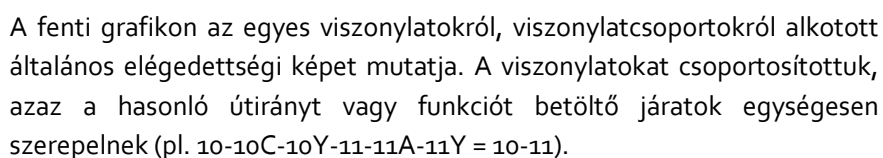
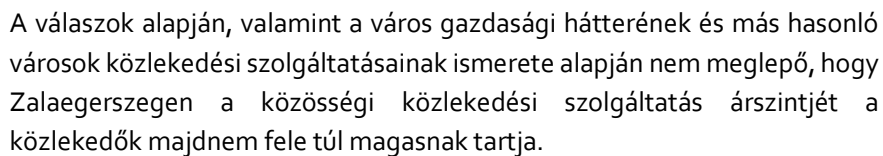




Amikor a megkérdezett közlekedők nem a helyi buszokat használják, a legnagyobb részük személygépkocsiba ül vagy gyalogosan éri el az úti céljait.

ELÉGEDETTSÉG

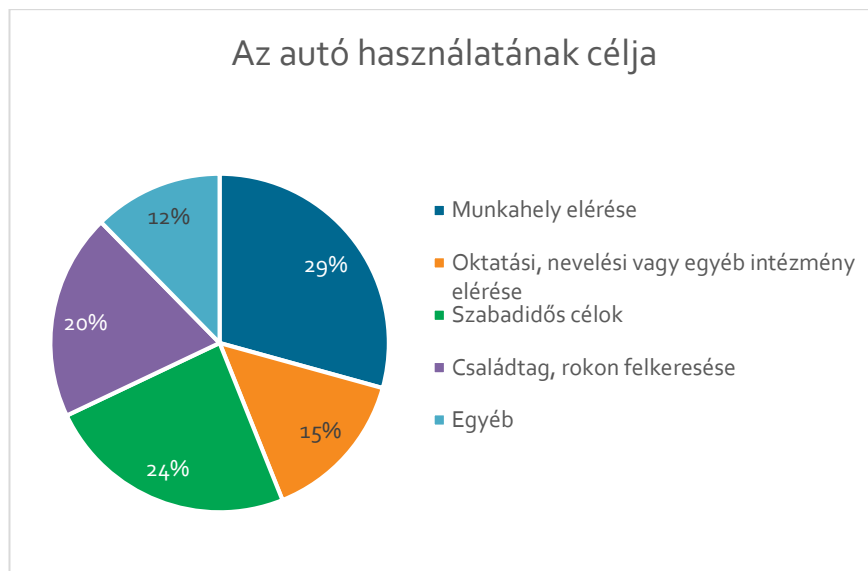
A kérdőívekben külön blokkot szenteltünk az elégedettséggel kapcsolatos kérdésekre. Egyrészt felmértük az autóbusz-hálózat egészére vonatkozóan, hogy a különböző szempontok szerint mi az utasok véleménye. Másrészt pedig a főbb viszonylatcsoportokra nézve meghatároztuk az általános elégedettség szintjét. A hálózat egésze tekintetében a menetrendek értelmezhetősége kapta a legjobb értékelést, 87%-os arányú pozitív válasszal – ugyanakkor kiderült, hogy a ritkán közlekedők közül sokak számára nehézséget jelent, hogy kiigazodjanak a menetrendeken, így a kedvező visszajelzés háttérében lényeges szerepe lehet a megszokásnak. A menetrend megfelelősége, a szolgáltatás megbízhatósága, valamint a járművek komfortja és tisztasága 70% körüli vagy azt meghaladó pozitív értékelést kapott, ami viszont azt is jelenti, hogy a közlekedők 20-30%-a elégedetlen ezekkel a jellemzőkkel. Az átszállások megtervezése az utasok majdnem 40%-a számára jelent nehézséget – ez összefüggésben áll a menetrendek megfelelőségével is. A legrosszabb értékelést a csúcsidei zsúfoltság kapta: ebben a kérdésben a közlekedők több mint 80%-a adott negatív visszajelzést.



2.4.3 EGYÉNI AUTÓS KÖZLEKEDÉS

A helyszíni és online gépjármű-használati kikérdezésben összesen mintegy 840 fő vett részt.

KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK



A válaszadók több mint 40%-a számára az autó a munkahely és különböző intézmények elérésének eszköze, így a napi rutin részét képezi, hogy autóba ülnek. Az egyéb kategórián belül a bevásárlás vonatkozásában lényeges, hogy a Zalaegerszeg keleti részén található bevásárlóközpont irányába sem a kerékpáros infrastruktúra, sem pedig a közösségi közlekedési szolgáltatás nem érhető el megfelelő szinten.

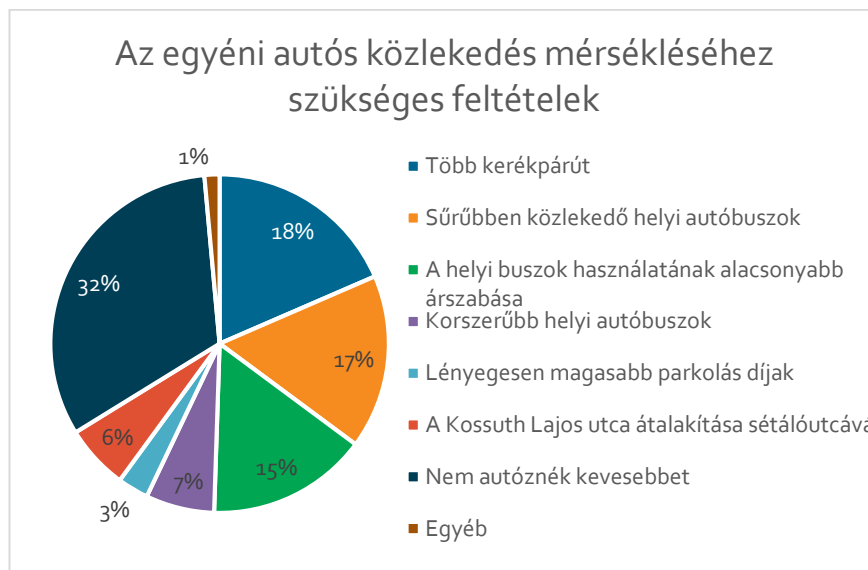


Az egyéni autós közlekedés gyakoriságának vizsgálatokor kiderült, hogy – ahogyan arra a gépjármű-használat célja is következtetni enged – a

válaszadók több mint fele minden nap vagy minden hétköznapi gépkocsiba ül.



A felmérésben résztvevőknek összesen a 26%-a nem tudná más közlekedési móddal helyettesíteni az autózást, tehát majdnem a háromnegyedük ki tudná váltani a gépkocsi használatát.



A gépkocsihasználat kiváltására a válaszadók kétharmada lát lehetőséget, akik közül legtöbben a kerékpárút-hálózat bővítését és a közösségi közlekedési szolgáltatás javítását, illetve alacsonyabb árszabását várnák el.

PREFERENCIÁK

A kérdőívben felmértük, hogy az egyéni autós közlekedést választók számára melyek azok a szempontok, amelyeket fontosnak tartanak a mobilitás terén. Kiemelten fontos szempontnak bizonyult az utazási idő

hossza, az utazás időpontjainak rugalmassága, valamint a kényelem; az ár-érték arány és az egyedüli utazást kevésbé tartják lényegesnek az autósok.

ELÉGEDETTSÉG

A közösségi közlekedés megítéléséhez képest az autós közlekedés terén összességében kedvezőtlenebb volt az átlagos visszajelzés. Az autósok több mint 70%-a elégedetlen a torlódásokkal és a közutak állapotával, és több mint 60%-uk magasnak tartja a parkolási díjakat. A válaszadók majdnem felének három percnél több időre van szüksége, hogy a belvárosban találjon szabad parkolóhelyet.



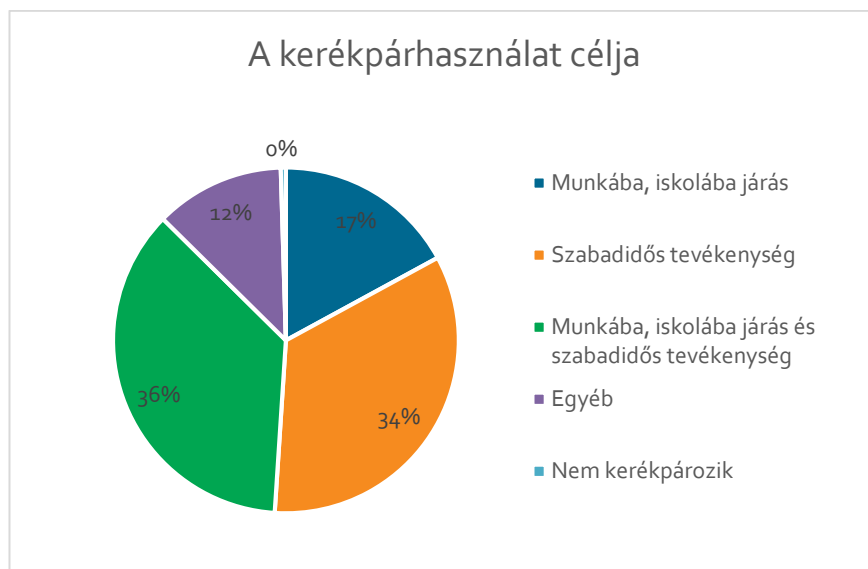
Az autós közlekedéssel kapcsolatos felmérés eredményeinek további részleteit a 7.2.3. pont tartalmazza.

2.4.4 KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A kerékpáros közlekedésről szóló kérdőívet a helyszíni és online felmérés során összesen 627-en töltötték ki.

KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

Az alábbi diagramon a kerékpárhasználat céljának vonatkozásában feltett kérdésünk eredményeit mutatjuk be.

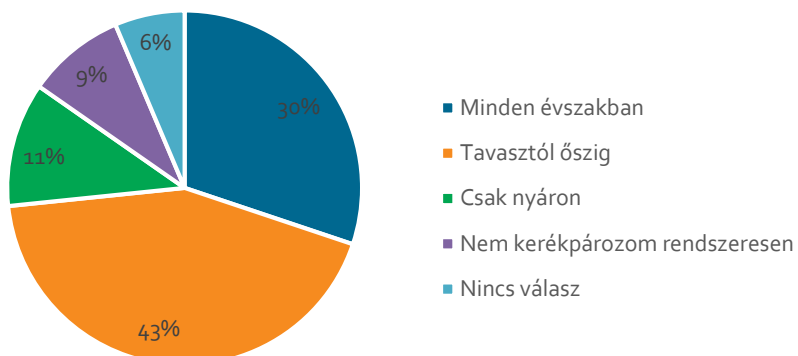


A válaszadók több mint fele számára a kerékpár a munkahely, illetve oktatási intézmény elérésének eszköze, ami arra enged következtetni, hogy számukra a kerékpárhasználat a napi rutin része. A válaszadók az „egyéb” kategóriában általában más létesítmények elérését vagy sportolást jelöltek meg. A döntő többség általában legfeljebb 10 km-es távolságokon használja a kerékpárját.



Az előbbi megállapítással összhangban áll, hogy a válaszadók mintegy háromnegyede legalább hetente többször kerékpárra ül, ráadásul – ahogy az alábbi grafikonon látszik – a megkérdezettek 30%-a minden évszakban kerékpározik, ami magas arálynak számít.

Szezonális a kerékpárhasználatban



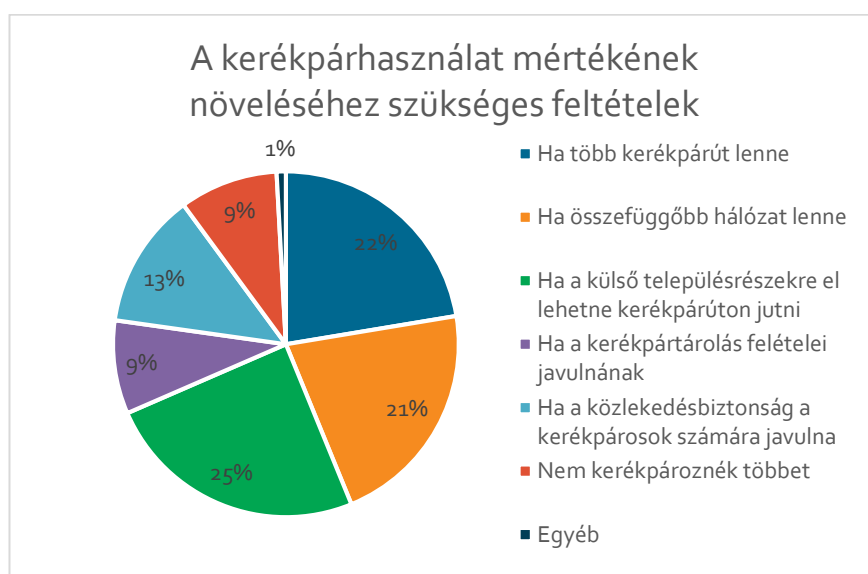
A kerékpárosok számára rendszeresen fordulhatnak elő olyan mozgások, amelyekhez más közlekedési eszközt kell választaniuk a lakosoknak – a kerékpárosok több mint 40%-a ilyen esetekben autóba ül. (7.2.4. pont)

ELÉGEDETTSÉG



A tervezéshez elengedhetetlen információt nyújt a kerékpárhálózat és kerékpáros szolgáltatások használóitól származó visszajelzés. A zalaegerszegi kerékpárút hálózat egészének kiépítettségével 42%, a belvárosi kiépítettséggel 51%, a válaszadó által kifejezetten használt rész kiépítettségével pedig 33% elégedett a válaszadók közül. A kerékpárutak állapotát, a kerékpáros átvezetések kialakítását és a belvárosi kerékpártárolási lehetőségeket alig több mint a válaszadók fele tartja megfelelőnek. A legjobb értékelést a kerékpáros jelzésekkel kapcsolatban rögzítettük: utóbbiakat 63% tartja következetesnek.

A kerékpáros közlekedők elégedettségével összefüggésben megkérdeztük a felmérésben résztvevőktől, hogy milyen feltételekkel kerékpároznának többet (több választ is meg lehetett jelölni).



A diagramon látható, hogy a kerékpárosok legnagyobb része a hálózat kiépítettségének fejlesztését várná el.

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos felmérési eredmények részletes elemzése a 7.2.4. pontban található.

2.5 FORGALMI MODELLEZÉS

2.5.1 A FORGALMI MODELL ÉS JELENTŐSÉGE A SUMP SZÁMÁRA

A forgalmi modell egy eszköz annak érdekében, hogy a mobilitáshoz kötődő fejlesztések értékelhetők, mérhetőek legyenek. A SUMP egyik legfontosabb eredménye, hogy objektív, mérhető célokra alapuló fejlesztéseket határoz meg és rendezi azokat sorrendbe. A forgalmi modell ehhez jelent szakmai támpontot, iránymutatást bizonyos fejlesztéstípus esetén.

A forgalmi modell alapját a 2014-es, az intermodális központhoz kapcsolódó forgalomfelvételek, utasszámlálások és háztartásfelvétel eredményei képezik. A megvalósíthatósági tanulmányokhoz (IMCS és elővárosi

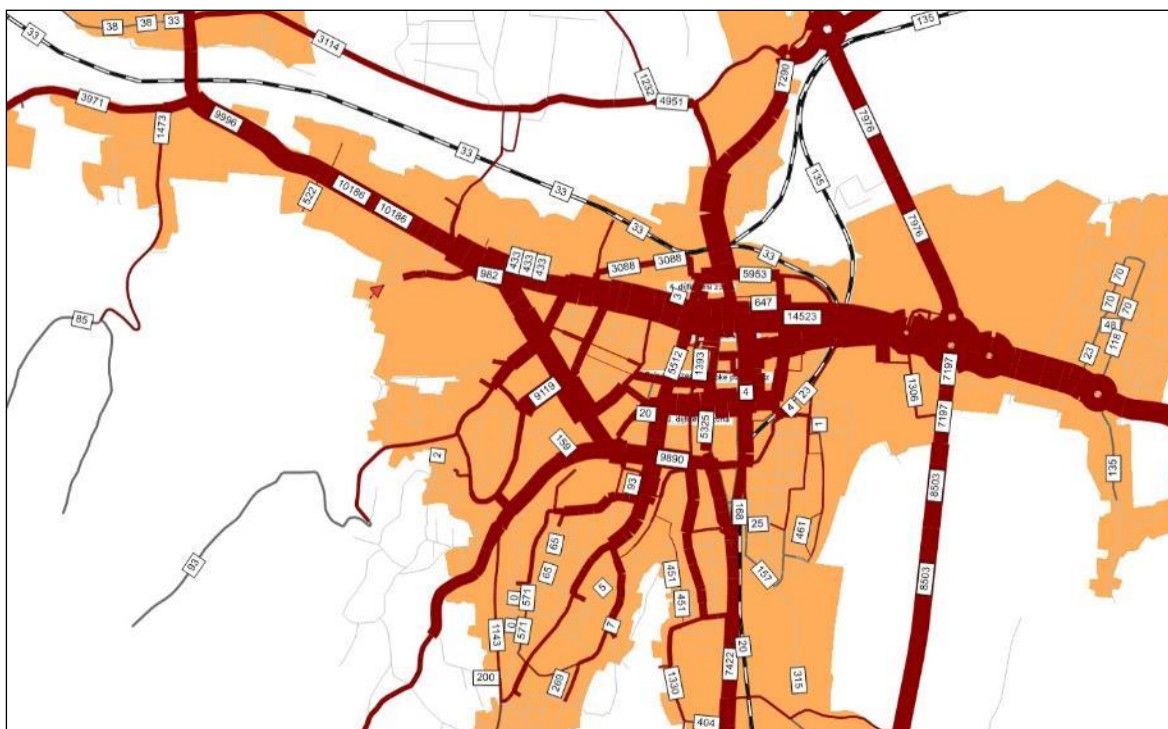
közlekedés) forgalmi modell készült, amely az akkori állapotnak megfelelően megjelenítette a közúti és a közösségi közlekedés főbb paramétereit. A város főbb útszakaszaira és a közösségi közlekedésre elkészültek a terheléseket bemutató ábrák, illetve az akkor tervezett projekteket figyelembe véve a jövőre vonatkozóan a változásokat prognosztizálták.

A SUMP jelen fázisában arra volt szükség, hogy a 2014-es modellezett állapothoz képest a jelen, 2016-os helyzet számszerűsíthető legyen. Ehhez a kiindulási állapot modellezésére volt szükség, annak az állapotnak a beépítésével, amely a 2014-es modell adatokhoz képest változást jelentett. Ezek közül a legjelentősebb a tehermentesítő út forgalomba helyezése volt, amely elsősorban a kelet-nyugati irányú közúti forgalomban okozott változásokat a két tengely közötti forgalmi átrendeződést illetően.

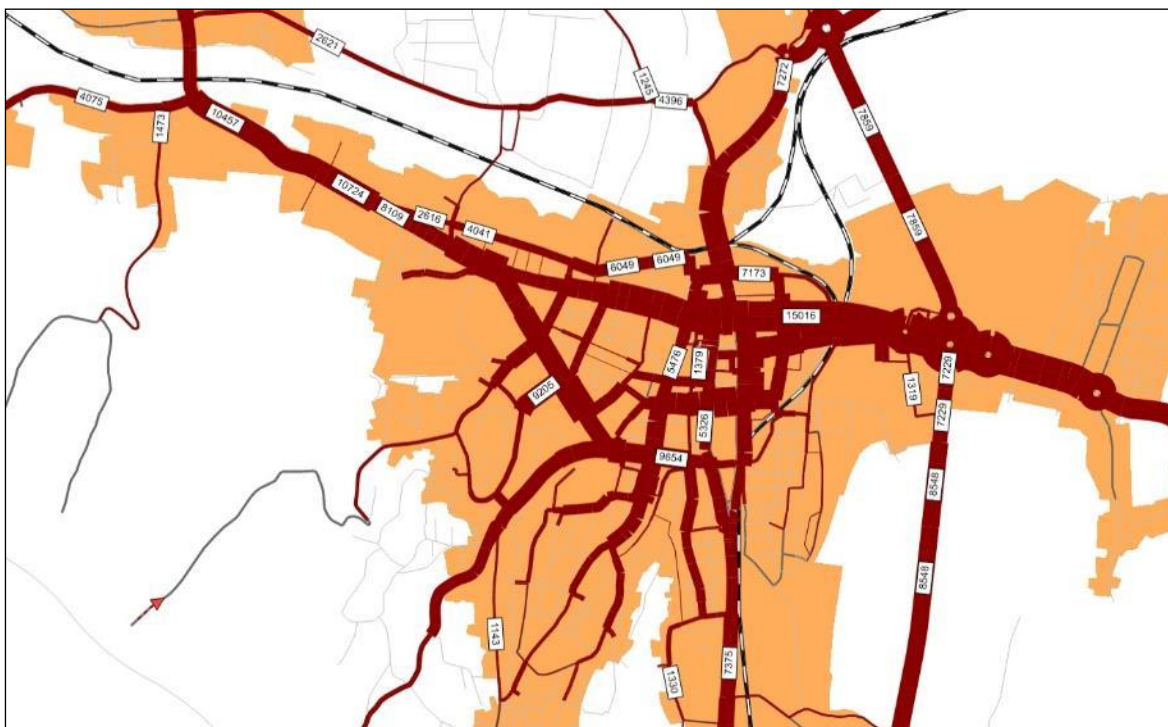
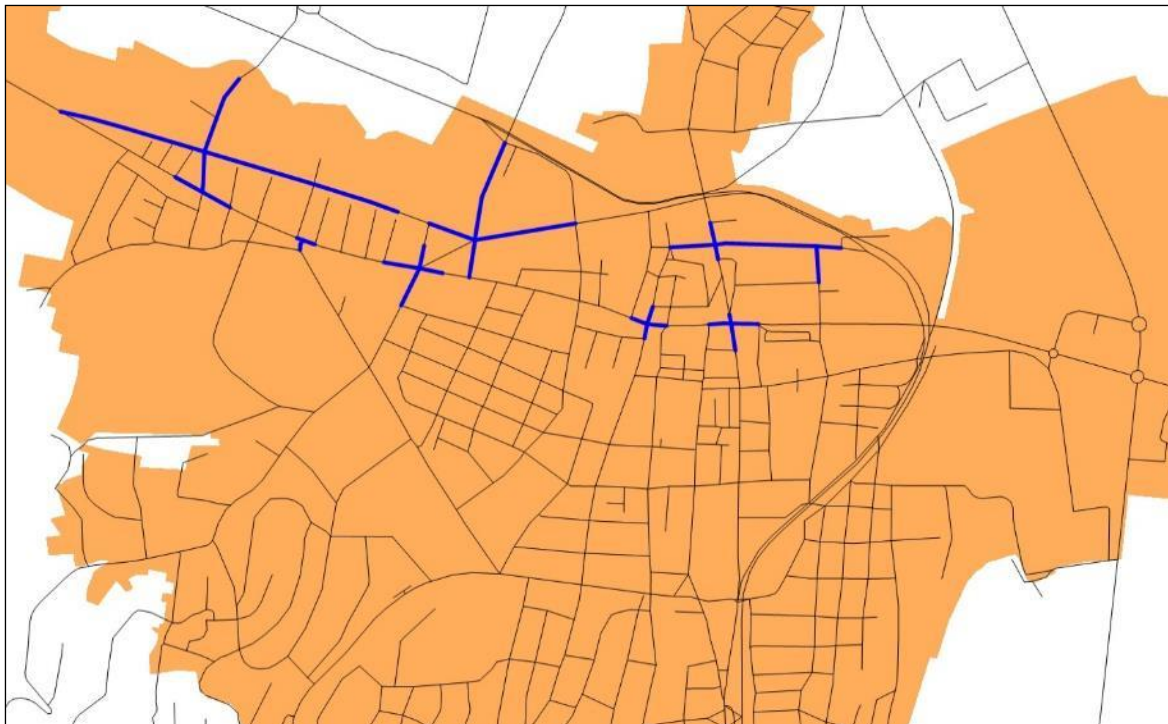
A SUMP kapcsán a modellezés hivatott arra, hogy egyfelől a 2014 óta eltelt változásokat bemutassa, és felhívja a figyelmet az átrendeződés okozta hatásokra és lehetőségekre, másfelől a leendő intézkedések, projektek, projektsomagok objektív összehasonlíthatóságát lehetővé tegye.

2.5.2 A FORGALMI MODELLEZÉS EREDMÉNYEI - A 2016. ÉVI KÖZÚTI FELVÉTELEK BEÉPÍTÉSE A FORGALMI MODELLBE

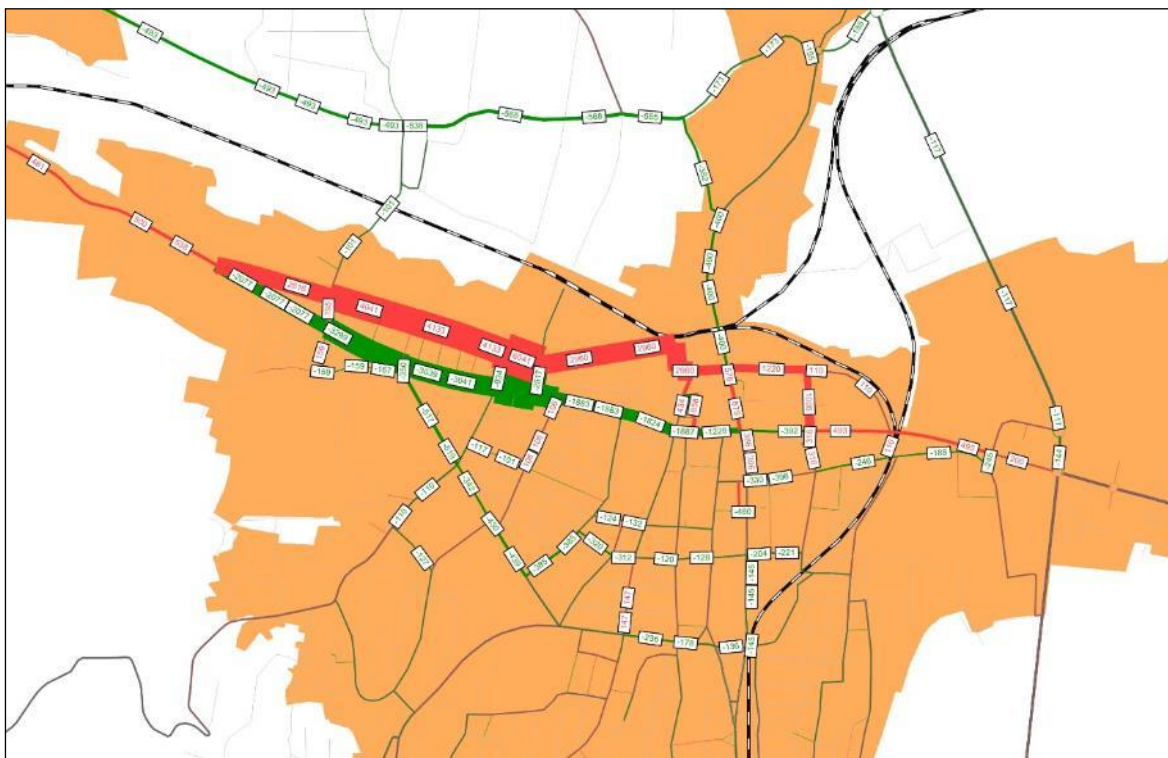
Az alábbi terhelési ábra a 2014-es forgalomfelvételekből származó kétirányú, napi forgalomnagyságot mutatja. Látható, hogy a Hock János utcán 10 000 egységjármű (Ejm/nap) feletti a napi, kétirányú forgalom nagysága – még a tehermentesítő út átadása előtt.



2016. év elején átadásra került a tehermentesítő út II. üteme. A 2016. március hónapban végzett kézi forgalomszámlálás idejére a közlekedők kitapasztalhatták az új út előnyeit, így a mérés során rögzített forgalmak kialakult forgalomnak tekinthetők.



A két úthálózati állapotot a forgalmi modell segítségével összehasonlítottuk, a változások az alábbi különbségábrán láthatók.



A 2014. és 2016. évi adatok közül néhány keresztmetszet közvetlenül is összehasonlítható. A Hock János utca tehermentesítő út előtti szakaszán a forgalom változása 13 %-kal növekedett, amely jóval a kézi számlálások hibahatára alatt van. A forgalmi modell nagyobb (500 Ejm/nap, 4%) forgalom-növekedést mutat, amely elsősorban a Gébárti út forgalmának átertelődéséből adódik.

A Malom utca (vasúti átjáró) forgalma < 1 % csökkenést mutat, amely 3200 Ejm/nap forgalom mellett csekély, és a számlálások hibahatára alatti arány. A forgalmi modell ennél némileg nagyobb (100 Ejm) változást mutat, azonos irányban.

A Batthyány Lajos út (vasúti átjáró) forgalma a számlálások szerint 4%-ot csökkent, a csökkenés mértéke mintegy 650 Ejm/nap. A modell hasonló, 400 Ejm/nap csökkenést mutat.

A legnagyobb mértékű forgalmi változások a Hock János utca – Rákóczi Ferenc út – Balatoni út tengelyen tapasztalhatók.

A Hock János utcán, a tehermentesítő út a csomópont és a Platán sor között a forgalom 20–22%-al, 2100 Ejm/nap mértékben csökkent. A Platán sor csomópontjában a Platán sor felé vezető irány (és annak ellentétes forgalmú párja) erősebb, mint a belváros felé tovább vezető ág.

A Rákóczi Ferenc úton a Platán sor és a Vágóhid utca között a forgalom csökkenése 32–35%, meghaladja a 3040 Ejm/nap értéket. A Vágóhid utca forgalma a tehermentesítő átadásával jelentősen lecsökkent, a csomópontjában is megváltoztak a forgalmi igények.

A Vágóhid utca – Batthyány L. utca között a csökkenés aránya (kb. 12%) és mértéke (1200–1900 Ejm/nap) is kisebb (a tehermentesítő I. szakasz már üzemelt a korábbi forgalomfelvétel idején).

A tehermentesítő út új szakaszának forgalma mintegy 4000 Ejm/nap, az I. szakasz forgalomművekedése körülbelül 3000 Ejm/nap, amelyből hozzávetőlegesen 1200 Ejm/nap az Október 6. tér – Stadion utca útvonalon is megjelenik. A tehermentesítő út forgalmi hatásai a Platán sor és a Gébárti út közötti útvonalakon jelentkeznek, a szélső területeken a forgalom változásának aránya kicsi (1–5%), 200–500 Ejm/nap.

Az érintett jelentősebb csomópontok közül a Platán sor, Gasparich Márk, Vágóhid utca csomópontokban jelentősen, a közlekedők számára is érezhetően csökkent a fő irány forgalma. Az Arany J. utca, Mártírok útja, Széchenyi tér, Kovács Károly tér csomópontokban a fő irány forgalmának változása kisebb (kb. 10%), ami a közlekedők számára, pl. csúcsidőben kevésbé érzékelhető.

A forgalom növekedése jelentős a tehermentesítő út – Batthyány Lajos utca csomópontban (szinte minden irányban), amely már a forgalmi modellben is a terület kisebb utcáira terel forgalmat (Sütő utca, Munkácsy utca).

2.5.3 A KIINDULÁSI ÁLLAPOT MEGHATÁROZÁSA

Az aktuális kiindulási állapot meghatározása alapot biztosít a SUMP-ban tervezett fejlesztések vizsgálatához. Egyrészt a modellezéshez határozza meg azt az állapotot, amellyel összevethetők a fejlesztések eredményei és hatásai, másrészt a döntéshozatal és a szakmai gondolkodás számára teszi lehetővé, hogy a város reális, mai helyzetének meghatározó kereteit számba vegye.

A vizsgált alapállapotban tehát nem szerepelnek fejlesztések. Ez hosszú távra kivetítve a projekt nélküli eset forgatókönyvét jelentené, amelyben a jelenlegi helyzet szinten tartása folyamatos marad. A projekt nélküli esetben nem kerül sor a belváros forgalomcsillapítására, nem épül meg a tehermentesítő út harmadik üteme, nem valósul meg az intermodális központ, illetve ugyanez igaz a többi, jelentősebb közúti és közösségi közlekedési beruházási projektre.

A különböző projektváltozatok modellezési eredményei a kiindulási állapotra kapott eredményekhez viszonyítva vetítik elő az egyes beavatkozások hatásait a közlekedési rendszer működési hatékonyságára és a gazdasági hasznokra vonatkozóan.

3 JÖVŐKÉP ÉS CÉLRENDSZER

A jövőkép és célrendszer fejezet a fenntartható városi mobilitási terv egyik legfontosabb eleme. A jövőkép a stratégiai fejlesztési dokumentumok alapján a város és térsége következő mintegy 15 évre fogalmazza meg azt az elérendő állapotot, amelyhez a célrendszeren és az abból meghatározható eszközrendszeren keresztül vezet az út.

A jövőkép eléréséhez jelen mobilitási terv elsősorban az elérhetőség, a közlekedés nagytérségi, regionális, városkörnyéki és helyi szintjein történő fejlesztése révén tud hozzájárulni. Azon területeken kíván beavatkozni, amelyek az emberközpontú és élhető városi mobilitás kereteit szolgálják.

A városi mobilitás helyzetének jövője többféle forgatókönyv mentén alakulhat, amit döntően befolyásolnak a városvezetői szándékok, a pénzügyi, finanszírozási lehetőségek, valamint a város és a régió gazdasági és társadalmi helyzete. A SUMP célja annak a forgatókönyvnek a meghatározása, amelyik leginkább megfelel a város adottságainak és lehetőségeinek.

A fenntarthatóság szempontjából pesszimista forgatókönyvet jelent a „*do nothing*”, amelynek esetében nem történik semmilyen beavatkozás a környezetbarát és költséghatékony mobilitás fejlesztése érdekében. Fontos annak megértése, hogy a fenntartható városi mobilitás fejlesztése nélkül azon trendek erősödése várható, amelyek elsősorban az egyéni közlekedésre alapozottak, területigényük pedig városi környezetben is jelentős. Ebben az esetben a forgalomcsillapítási beavatkozások nem vagy alig valósulnak meg, a közúti közlekedés növekvő igényeire pedig kapacitásbővítés ad választ. Ebben az esetben tehát a város mobilitásának alakulása nem az élhetőség irányában hat. A pesszimista scenárió megvalósulása abban az esetben várható, ha gyenge a gazdasági fejlődés, nem állnak rendelkezésre és nem különíthetők el a SUMP gyakorlatnak megfelelő projektek számára fejlesztési források, és ha a városvezetés szellemisége sem támogatja a fenntartható fejlődés irányába történő elmozdulást.

A „*do minimum*” megközelítés esetén már minimális lépések történnek annak érdekében, hogy fennmaradjon a különböző közlekedési módok közötti egyensúly. Érdemi elköteleződés azonban nem történik a fenntartható közlekedési módok irányában. Ennek a forgatókönyvnek a mentén kis léptékű, zömmel lokális beavatkozások megvalósítása valószínűsíthető, amelyek összességében nem hathatnak a SUMP gyakorlatában elvárt hatékonysággal a város mobilitási rendszerének egészére, és annak környezeti és gazdasági fenntarthatóságára. Ennek a forgatókönyvnek a megvalósulása olyan esetben várható, ha a városvezetői, szakpolitikai támogatás ugyan adott, de a gazdasági fejlődés adta háttér és

a helyi és országos szintű források csak a legkisebb költségű intézkedések megvalósítását teszik lehetővé.

Az optimista scenárió esetén a város igényeihez igazított, a környezeti, társadalmi szempontoknak maximálisan megfelelő, magas színvonalú, korszerű, kényelmes és gyors mobilitási rendszer alakul ki. Egyaránt történnek kisebb és nagyobb léptékű, lokális és a város egészét átfogó fejlesztések, amelyek mindegyike nagy hatékonysággal járul hozzá a mobilitási rendszer fenntarthatóságának fejlődéséhez. Ez az eset akkor valósítható meg, ha a fenntarthatóság mellett maximálisan elkötelezett városvezetésnek erős az érdekérvényesítő képessége, és ha a SUMP megalapozásától kezdve az intézkedések megvalósításáig és az eredményességük után követéséig minden szükséges forrás, valamint műszaki és intézményi feltétel rendelkezésre áll.

Zalaegerszeg esetében sem a „do nothing”, sem a „do minimum” forgatókönyv nem cél és nem is reális, az optimista scenáriónak pedig korlátot szabnak egyes tényezők. A jelentős elkötelezettség a városi mobilitás fenntartható fejlesztése érdekében egyértelműen abban az irányban hat, hogy a jövőkép elérését a városi mobilitás tudatos és környezetbarát fejlesztésein keresztül érje el, így alakul ki Zalaegerszeg reálisan megvalósítható forgatókönyve. A SUMP-ban megfogalmazott jövőkép ennek a – város igényeihez és lehetőségeihez leginkább igazodó – forgatókönyvnek a meghatározásában ad támpontot és iránymutatást mind a szakma, mind a döntéshozatal számára. A jövőképre épül a célrendszer, amelyhez illeszkedően projektjavaslatokat fogalmazunk meg, majd – különböző szűrések és értékelések mentén – végül kialakulnak azok a projektcsomagok, amelyek megvalósítása mindenképpen javasolt a SUMP keretében.

3.1 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 megvalósítását kell szolgálniuk.

A SUMP II. üteme az I. ütemben felvázolt jövőképre támaszkodik, azt viszi tovább. A jövőkép megfogalmazása nem változott, a célrendszer egészült ki új elemekkel, amelyek beillenek az alábbi jövőképbe, annak megvalósulását segítik elő.

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:⁴

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 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

⁴ Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Területfejlesztési Konceptiója (2014-2030) 6-7. oldal

nyújt a városban megtelepülő vállalkozások, illetve a városlakók 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 bír, 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 diverzifikált 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 – közúti 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.”⁵

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:

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

3.2 CÉLRENDSZER

Jelen fejezet a SUMP I. ütemének célrendszerét alapul véve, azt kiegészítve, frissítve fogalmazza meg a háttérrel a projektek és intézkedéscsomagok számára, amely a jövőképhez illeszkedve iránymutatásul szolgál az egyes projektek megvalósítása során. A város szakmai és döntéshozói képviselőivel egyeztetve megfogalmazásra került a SUMP II. ütemének célrendszere, amely a SUMP I. ütemének elkészülte óta történt változásokat figyelembe veszi.

3.2.1 PRIORITÁSOK

A jövőkép elérése érdekében konkrét célokat kell meghatározni, amelyek teljesítésével a kívánt irányba fejlődhet a város mobilitási rendszere. A koncepció célrendszere a jövőképhez alárendelve, az ITS közlekedési céljaihoz illeszkedve, a helyzetfeltárás során azonosított problémákra fókuszálva készült, és az alábbi fő prioritási tengelyekre támaszkodik:

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

3.2.2 BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK

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. A SUMP I. üteme az alábbi célrendszert fogalmazta meg:

A SUMP I. CÉLRENDSZERE

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

A megbízási egyeztetések során a célrendszer frissítésére került sor annak érdekében, hogy a város megfelelően pozícionálja magát az elkövetkező években, jobban lefedve a mobilitáshoz közvetlenül és közvetetten kötődő fejlesztési spektrumot. A célrendszer néhány pontja módosult, amely változtatásokat az alábbi ábrán **barnával**, míg az új elemek megjelenését **zölddel** jelöltük.

Módosítások a következő pontok esetében történtek:

- 1.3 A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása

A cél pontosításra került, amely szerint a zalaegerszegi ipari területek jó térségi elérhetősége a város gazdasági fellendülését szolgálja.

- 2.1 A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása

Ezt a pontot a keretfeltételek megfogalmazásának rögzítésével egészítettük ki. Utóbbi olyan projektek előkészítését támogatja, amelyek a belváros tehermentesítéséhez szükségesek a forgalmi viszonyok átrendeződése miatt.

- 5.4 Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása

A cél egy olyan minőségi városi közösségi közlekedési rendszer megteremtése, amelynek szerves része a szolgáltatáson (intézményi háttér, menetrend, utastájékoztatás) kívül a modern, környezetbarát, az utasok igényeit kiszolgáló járműpark.

A célrendszer a következő új elemeket tartalmazza:

- 3.4 Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása

A gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetősége kiemelten fontos. Az adott munkahely minőségét és piaci értékét rendkívül meghatározza, hogy a dolgozó hogyan és mennyi idő alatt tudja elérni a munkahelyét otthonából.

- 5.2 Közösségi használaton alapuló közlekedési módok feltételeinek megteremtése

A fenntartható közlekedési rendszerek alappillérei a közösségi megosztáson alapuló közlekedési módok. Utóbbiakhoz szükséges feltételek megteremtése és alkalmazásuk előkészítése, majd megvalósítása hozzájárul az élhető, tiszta, minőségi városi környezet kialakításához Zalaegerszegen.

- 5.3 Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés

A jövő fenntartható városa az intelligens technológiák elterjedésén alapul. A jövőkép megvalósításának elengedhetetlen feltétele, hogy a város feltérképezze ezen a területen a lehetőségeket, és felkészüljön az alkalmazásukra.

Fentiek alapján a SUMP II. üteme az alábbi módosított, frissített célrendszert fogalmazza meg:

A SUMP II. ÜTEMÉNEK CÉLRENDSZERE

1. Javuló nagytérségi 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 külső elérhetőségének javítása

2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet

- 2.1 A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása
- 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
- 3.4 Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása

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 Közöségi használaton alapuló közlekedési módok feltételeinek megteremtése
- 5.3 Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés
- 5.4 Minőségi közöségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása
- 5.5 Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése
- 5.6 Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása

4 ESZKÖZRENDSZER: A PROJEKTEK KIJELÖLÉSE

A jelen fejezet célja Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitást célzó intézkedéseinek meghatározása, vagyis a SUMP I. ütemében kijelölt projektlista véglegesítése.

Ehhez egyrészt a nemzetközi gyakorlatból ismert módszertani megfontolások biztosítanak iránymutatást. Az elmúlt években az Európai Unió támogatásával ugyanis több olyan program is megvalósult, amely a fenntartható városi mobilitási tervek ösztönzése mellett külön hangsúlyt fektet a megfelelő intézkedések kiválasztásának fontosságára, és ebben szakmai anyagok elkészítésével, interaktív eszközökkel és a tapasztalatcsere ösztönzésével segíti a városokat. Az említett európai uniós projektek a módszertani eredményeken keresztül támogatják a SUMP elkészítésének folyamatában érintett szereplőket abban, hogy a városuk jövőképek, céljainak legmegfelelőbb és egyúttal leghatékonyabb intézkedéseket válasszák ki a fenntartható városi mobilitási tervükben. Az említett európai uniós szakmai ajánlásokról a Mellékletek 7.4. pontjában írunk bővebben. A javasolt projektlista kiválasztásához felhasznált nemzetközi ajánlások közül a KonSULT projekt eredményeit a többszempontú elemzéshez (MCA) is felhasználtuk (5.3. pont).

Az intézkedéslista véglegesítésének az előbbinél talán még fontosabb pillérét a városvezetéssel történő folyamatos egyeztetés jelenti. Egyrészt az intézkedések szakmai megalapozottságához alapvető fontosságúak a városra és közlekedési rendszerére vonatkozó információk, amelyek a SUMP I. üteme óta eltelt időben is módosulhattak – beleértve például egy-egy projekt megvalósításának megkezdését. Másrészt kritikus mindazon tényezőknek az ismerete, amelyek a javasolt intézkedések megvalósíthatóságát befolyásolják – beleértve az aktuálisan ismert kockázatokat, a finanszírozási háttérrel vagy akár a város stratégiai célrendszeréhez való illeszkedést. Az itt bemutatott projektlista tehát a városvezetéssel történő egyeztetés eredményeként készült el.

4.1 A PROJEKTEK FELÜLVIZSGÁLATA

A jelen pont célja az intézkedések listájának véglegesítése. Ehhez a 3.2. pontban felülvizsgáltuk és véglegesítettük a prioritásokhoz kapcsolódó, a SUMP I. ütemében kijelölt beavatkozási területeket, így teljessé vált a SUMP célrendszere.

A SUMP I. ütemének készítése során a projektek kijelölése során elsődleges szempont volt, hogy megjelenjenek a városnak a közlekedéshez kapcsolódó stratégiai terveiben és dokumentumaiban szereplő releváns intézkedések, valamint az országos közlekedési hálózat zalaegerszegi vonatkozású jövőbeli fejlesztései. A már tervben lévő fejlesztéseket további projektek egészítik ki, amelyek együtt a célrendszer teljes körű megvalósítását szolgálják.

Az I. ütemben meghatározott intézkedések előzetes projektlistát jelentettek a tervezési folyamatban: a végleges lista rögzítése a jelen fázisban esedékes. Az előzetesen meghatározott intézkedések közül azokat javasoljuk megvalósítani, amelyek megvalósíthatónak, szakmailag eredményesnek és társadalmi szempontból hasznosnak ítélik.

A SUMP projektek végleges listáját a prioritások, illetve beavatkozási területek nyomán beosztottuk a célrendszer által meghatározott kategóriákba, ami mellett megjelöltük azt is, hogy az adott projekt még milyen beavatkozási terület megvalósulásához járul hozzá.

1. Javuló nagytérési elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció

1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KK	1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	2.1., 4.1., 5.4
KK	2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	
KK	10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	
KK	11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg – Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	

1.2. Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	1.3.
KZ	14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (Mg) megépítése	1.3.

1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	11	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	
KZ	19	Déli iparterület elérhetőségének javítása	
KZ-KK	1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti- és közúti terminál kialakítása	

2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet

2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGY	12	A városközpont járdáinak egységesítése	2.4.
KT	5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása és megvalósítása	5.1.
KZ	1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	3.3.
KZ	5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	2.4.
KZ	20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	5.3.
KZ-KGY	2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	2.4.
KZ-KGY	3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	

2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	2.1., 2.4.
KZ	3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomóponti fejlesztése	2.4.
KZ	7	A városközpontot körülvéő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	3.3.
KZ	12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése	2.1., 3.3.
KZ	16	Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése	3.3.
KZ	17	Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése	3.3.
KZ	18	Andráshida elkerülő megépítése	
KZ	22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	2.1.
KZ	23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jákm Ferenc utca és a Balatoni út között	2.1.

2.3. Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	2.1.

2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGY	11	Lakossági járdaépítési program	
KT	6	A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ	4	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése	3.3.
KZ	15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	

3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása

3.1. A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KK	12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	5.4.
KK	13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	5.4.

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

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	
KGy	2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	
KGy	3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	
KGy	5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	
KGy	7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	1.3., 3.4.
KGy	9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	3.4., 4.2.
KGy	10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	
KGy	13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	2.4.
KGy	15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	2.1.

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	2.1., 2.3.
KGy-KK	1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	

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

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	3.2.
KK	3	Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai	
KZ	6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével	1.1., 2.4.
KZ	8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	
KZ	9	Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése	2.4.

3.4. Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	1.3., 3.2.
KZ	10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	

4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer

4.1. A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KK	9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	5.4.

4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	2	Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése	3.2
KGy	2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal	
KGy	2D	Póza – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	
KGy	8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	1.3, 3.4..
KGy	18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	1.3., 3.4.

5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer

5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	2.1.
KGy	14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között.	3.2.
KT	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	
KT	3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KT	7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	

5.2. Közösségi használaton alapuló közlekedési módok feltételeinek megteremtése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KGy	6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	3.2., 5.1.
KT	4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	5.1., 5.3.

5.3. Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KT	2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	5.4.

5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KK	4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	
KK	5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megálló fejlesztése	3.1.
KK	6	Autóbusz-megálló infrastruktúrális és arculati fejlesztése	2.4.
KK	7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	5.5.

5.5. Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KK	8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	

5.6. Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása

Azonosító		Projekt neve	További érintett beavatkozási területek
KZ-KGY	1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	
KZ-KGY	4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	

4.2 A PROJEKTEK RÉSZLETES ISMERTETÉSE

A jelen pontban a célrendszerhez kapcsolódó projekteket ismertetjük. Ezek egy része a város aktuális stratégiai dokumentumaiból származik, sok esetben átdolgozva, frissítve, míg másokat kifejezetten a SUMP célrendszeréhez kapcsolódóan alkottunk meg a felmérések, egyeztetések, szakmai és civil fórumok eredményeire és a fenntartható városi mobilitás hívószavaira reagálva.

Az alábbi projektlista a várossal történő egyeztetés nyomán készült, ami mellett az intézkedések prioritását és megvalósítási időtávját szintén egyeztettük. A jelen fázisban a projektek különálló intézkedések formájában jelennek meg; a projektcsomagok kialakításához ugyanis szükség van a modellezési eredmények figyelembevételére, valamint további egyeztetésre.

A projektek leírását táblázatos formában állítottuk össze, oly módon, hogy a táblázatok egyenként is értelmezhetők legyenek. A fejlécben látható a projekt SUMP rendszeren belüli azonosítója és megnevezése, majd a célrendszeren belüli prioritás és beavatkozási terület. A projektek egy része további beavatkozási területek céljainak megvalósulásához is hozzájárul – ezt szintén jelöltük. A következő elem a projekt leírása, amely a főbb célkitűzéseket és az intézkedés tartalmi elemeit rögzíti. Utóbbi követi a prioritás (magas, közepes vagy alacsony), valamint a megvalósítás tervezett időtávja (2018-ig, 2022-ig vagy 2022 után). A következő elem a megvalósításban érintett főbb szereplőket tartalmazza – azokat a szereplőket soroltuk ide, akiknek az aktív közreműködésére van szükség az intézkedés kivitelezéséhez. Ezt követi az indokoltság, majd az előzmények ismertetése – utóbbi kettő több esetben összefügg egymással. A projektek szakmai szükségessége mellett ugyanis lényeges szempont, hogy azok illeszkedjenek a város stratégiai céljaihoz, ezért azok alátámasztottságát a releváns stratégiai dokumentumokra történő hivatkozással is erősítjük. Végül az utolsó két tételben a projekt – műszaki, jogi, adminisztratív – előfeltételeit, valamint a kapcsolódó további projekteket rögzítjük.

1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció

1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével

Projekt azonosító és projektnév	KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása 4.1. A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja 5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
Leírás	A vasúti és a közúti közösségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésére, Zalaegerszeg kötőtpályás elérhetőségének előtérbe helyezésére indokolt a módváltást segítő projektek kialakítása. Ennek legfontosabb eleme az intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása. Az IMCS feladata, hogy a városfejlesztés katalizátoraként a vasúti és a városi, illetve elővárosi közlekedési rendszerek, valamint az egyéni és a közösségi közlekedési módok között hatékony átszállási és módváltási lehetőségeket kínáljon. Az IMCS ezen felül a gyalogos és kerékpáros közlekedést támogatja, rendelkezik kiskereskedelmi és szolgáltatói funkciókkal. Az előzménytervek alapján, figyelembe véve a városi döntéseket, az IMCS tervezett helyszíne a szlovén vasúti fővonal melletti Zalaegerszeg-Ola vasútállomás. Az IMCS a helyi, a helyközi és a távolsági autóbusz-közlekedés központi létesítménye, átszállópontja is, amelynek kialakításában kiemelten fontos szerepet játszik az akadálymentesség biztosítása. A központ jelentős városfejlesztési elem.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV Zrt. • MÁV-Start Zrt. • ÉNYKK Zrt. • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszeg vasúti elérhetőségét és a vasút szolgáltatási színvonalát tekintve országos szinten is elmaradott. A vasút versenyhátránya itt minden más közlekedési móddal szemben jelentős. Ugyanakkor az infrastruktúra adottságai és fejlesztési potenciálja révén (pl. Budapest felé, Szombathely felé), utasvonzó szolgáltatással és versenyképes díjszabással, a vasút sokkal erősebb kínálatot tudna nyújtani. A kötőtpályára alapozható elérhetőség fejlesztése révén, a vasút és a regionális, illetve helyi autóbusz-közlekedés szinergiája mellett áthangsúlyozható a közlekedési módok preferenciája, növelhető a közösségi közlekedés vonzereje.	

Projekt azonosító és projekt név	KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Modern Városok Program (együttműködési megállapodás szerinti intézkedések az 1038/2016. (II. 10.) Korm. határozat alapján) - IMCS megvalósíthatósági tanulmány - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	- Zalaegerszeg távolsági elérhetőségének vasútra alapozott fejlesztése - A helyi, helyközi és távolsági közösségi közlekedési rendszerek tarifális és megrendelői szintű összehangolásának megteremtése - A helyi, helyközi buszközlekedés hálózati fejlesztései az IMCS-re alapozott funkciókkal - Az IMCS finanszírozásának megteremtése és az ezzel kapcsolatos kormányzati döntések meghozatala - A helyszínválasztáshoz kapcsolódó bizonytalanságok lezárása	
Kapcsolódó projektek	- KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása - KK 10 – Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana-) Zalaegerszeg-Budapest viszonylatban - KK 11 – Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg-Nagykanizsa viszonylatban - KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása - KT 2 – Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra - KZ 6 – Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével - KZ 7 – A városközpontot körülvéő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig - KZ 20 – Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	

Projekt azonosító és projekt név	KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az Északi Ipari Park Zalaegerszeg északi részén, a Ságodi fennsíkon található. A jelen projekt egy 4000 m hosszú iparvágány megvalósítását foglalja magában, amely az említett terület vasúti összeköttetését biztosítja Zalaszentiván felől az áruszállítási feladatok ellátása céljából.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	

Projekt azonosító és projektnév	KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal
Megvalósításban érintettek	• MÁV Zrt. • Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • nagyvállalkozások • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Az ITS előíranyozza az Északi Ipari Park fejlesztését (A5 jelű akcióterület), amelyhez elengedhetetlen a terület belső infrastruktúrájának és külső elérhetőségének a fejlesztése.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • Modern Városok Program (együttműködési megállapodás szerinti intézkedések az 1038/2016. (II. 10.) Korm. határozat alapján)	
Előfeltételek	Vasúti kiszolgálást igénylő gazdasági szereplő megjelenése az érintett iparterületen.	
Kapcsolódó projektek	Az ITS-ben megjelenő, az Északi Ipari Park (A5 akcióterület) belső és külső mobilitási kapcsolatait biztosító infrastruktúra fejlesztések: • KZ 6 – Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével • KZ 10 – Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés • KGY 4 – Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	

Projekt azonosító és projektnév	KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana-) Zalaegerszeg-Budapest viszonylatban
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja, hogy Zalaegerszeg és Budapest között a vasút legyen a vonzóbb és gyorsabb közösségi közlekedési eszköz. Ennek érdekében szükséges a 20-as vasútvonal tervezett fejlesztése, a járműpark komfortosabbá tétele és a menetrendi kínálat utasbarátabb átalakítása. A fejlesztés kapcsán különös hangsúlyt kell fektetni az akadálymentességre, amely szintén fontos tényezője a versenyképességnek. A fejlesztés elvárt eredménye, hogy a Zalaegerszeg és a főváros között működő közúti és vasúti közösségi közlekedés szolgáltatói ne egymással, hanem az utasokért versengjenek. Ehhez a tarifarendszer attraktivitására is szükség van, hasonló, időalapú megoldások bevezetésével, mint pl. a német vagy az osztrák vasutakon.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• MÁV Zrt. • MÁV-Start Zrt. • ÉNYKK Zrt.	

Projekt azonosító és projekt név	KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana-) Zalaegerszeg-Budapest viszonylatban
	- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Jelenleg a vasúti közlekedés szerepe másodlagos Zalaegerszeg távolsági közösségi közlekedésében. Ennek oka elsősorban a vasúti eljutás lassúsága, amely ma már inkább szervezési és menetrendi, mint infrastrukturális okokra vezethető vissza. A kötőpályás szolgáltatások fejlesztésével, megújuló járműparkkal és menetrendi kínálattal a vasút térnyerése erősíthető.	
Előzmény	- A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbejárások eredményei - IMCS és elővárosi RMT és tervdokumentáció	
Előfeltételek	Szándék és döntés a vasút távolsági közlekedésben való preferenciájáról és a kapcsolódó beruházások (infrastruktúra, járműpark, menetrendi tervezés) megkezdése	
Kapcsolódó projektek	KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	

Projekt azonosító és projekt név	KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg-Nagykanizsa viszonylatban
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja a Zalaegerszeg – Szombathely és a Zalaegerszeg – Nagykanizsa vasúti kapcsolatok fejlesztése. Jelen munka készítésekor megkezdődött a Zalaszentiván – Szombathely vonalszakasz villamosítása, amely révén nem csak a teherforgalomban, hanem a személyforgalomban is hatékonyabban kapcsolható össze a két megyeszékhely. Nagykanizsa felé támogatandó a vasúti infrastruktúra fejlesztése, az állomási és megállóhelyi kiszolgáló infrastruktúra komfortosabbá és akadálymentessé tétele, a közúti közösségi közlekedés és a vasúti közlekedés szinergiájának megteremtése. Kiemelt cél a regionális vasúti közlekedésben is a kiszámítható intézményrendszer, az integrált tarifa, hálózat, menetrend és utaskommunikáció is.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	- MÁV Zrt. - MÁV-Start Zrt. - GYSEV Zrt. - ÉNYKK Zrt. - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - engedélyező hatóságok	

Projekt azonosító és projekt név	KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg-Nagykanizsa viszonylatban
Indokoltság	Zalaegerszeg elérhetősége vasúti szempontból távolsági és regionális értelemben is korlátozott. Az észak-déli kötőpályás kapcsolatai gyengék, mivel nem Zalaegerszegen, hanem Zalaszentivánon halad keresztül a Nagykanizsa – Szombathely vasút. A városközi és regionális kapcsolatok erősítésére fontos lenne a kapacitív vasúti kapcsolatok fejlesztése.	
Előzmény	- A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei - IMCS és elővárosi RMT és tervdokumentáció	
Előfeltételek	Döntés a vasútfejlesztési projektekről és finanszírozásukról	
Kapcsolódó projektek	- KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása - KK 10 – Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana-) Zalaegerszeg-Budapest viszonylatban	

1.2. Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba

Projekt azonosító és projekt név	KZ 13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérségi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.2. Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba	
További beavatkozási területek	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása	
Leírás	Zalaegerszeg gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása céljából a 76. számú út Balatonszentgyörgy – Fenékpusztá – Keszthely elkerülő szakasz és az M7 autópálya közötti szakasz gyorsforgalmi úttá fejlesztése, illetve megépítése. A szóban forgó fejlesztés megvalósítását a 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozat 1. melléklete rögzíti	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - Engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A gazdasági pozíció erősödését megalapozza a térségi elérhetőségek javítása.	
Előzmény	- Modern Városok Program (együttműködési megállapodás szerinti intézkedések az 1038/2016. (II. 10.) Korm. határozat alapján) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) 1371/2016. (VII. 15.) Korm. határozat Magyarország rövid- és középtávú közútfejlesztéséhez kapcsolódó infrastrukturális beruházások összehangolásáról és azok 2022-ig történő megvalósításáról	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) megépítése
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.2. Zalaegerszeg bekapcsolása a gyorsforgalmi úthálózatba	
További beavatkozási területek	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása	
Leírás	Zalaegerszeg gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása céljából a Vasvár – Zalaegerszeg gyorsforgalmi útszakasz megtervezése és kivitelezése.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig és 2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - Engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A gazdasági pozíció erősödését megalapozza a térségi elérhetőség javítása.	
Előzmény	- Modern Városok Program (együttműködési megállapodás szerinti intézkedések az 1038/2016. (II. 10.) Korm. határozat alapján) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása

Projekt azonosító és projektnév	KZ 11	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérégi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az érintett terület a 74-es úttól nyugatra, a Balatoni úttól délre található. A projekt az ipari terület közúti elérhetőségének – és így a munkavállalók közlekedési feltételeinek és az áruszállítási lehetőségeknek – a javítását célozza, 800 m hosszú 2x1 sávos közút építésével, valamint egy új csomópont és egy új vasúti átkelő kialakításával. Mint minden közúti fejlesztés esetében, a jelen projekt vonatkozásában is fontos szempont, hogy a tervezett létesítmény gyalogosokat érintő részei akadálymentesek legyenek.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	Zalaegerszeg MJV Önkormányzata	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 11	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából
	engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A Ganz Ipari Park elérhetőségének javítása a helyi gazdasági fejlődés lehetőségeinek javulásához járul hozzá. A projekt szükségességét az ITS támasztja alá, amely a hálózatos projektek közé sorolja a jelen projekt megvalósítását, H13 jelzéssel.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése – Döntés-előkészítő tanulmány (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 19	Déli iparterület elérhetőségének javítása
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérsegi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja a Zrínyi Miklós utca – Posta utca közötti szakasz átkötésének fejlesztése. A projekt keretében az alábbiak valósulnak meg: 1200 m hosszú 2x1 sávú új út építése - Zrínyi Miklós út csomópont - Hegyi út csomópont - Lukahegy csomópont - Posta utca csomópont Mint minden közúti fejlesztés esetében, a jelen projekt vonatkozásában is fontos szempont, hogy a tervezett létesítmény gyalogosokat érintő részei akadálymentesek legyenek.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Az iparterület mobilitási feltételeinek javításához szükséges ez a fejlesztés. Megvalósulása hozzájárul az eljutási idő csökkenéséhez.	
Előzmény	Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése – Döntés-előkészítő tanulmány (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektneve	KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása
SUMP prioritás	1. Javuló nagytérsegi elérhetőség és erősödő gazdasági pozíció	
Elsődleges beavatkozási terület	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Zalaegerszeg és Zalaszentiván közös Logisztikai és Kiválósági Központot kívánnak kialakítani LOGIN-Z néven. A központ elérhetősége infrastruktúra beruházások megvalósításával biztosítható, amely elsősorban a vasúti és közúti terminál kialakítását foglalja magában a zalaszentiváni vasúti csomópont és a leendő M9 gyorsforgalmi út felhajtójának szomszédságában.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV Zrt. • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A Logisztikai Kiválósági Központ megvalósítása az ITS értelmében a helyi mikro-, kis- és közepes méretű vállalkozások gazdasági fejlődését célozza. A központ működési feltételeinek biztosításához elengedhetetlen a közlekedési kapcsolat megteremtése a személy- és áruszállítás érdekében. A személyszállítást érintő fejlesztésnek fontos szempontja az akadálymentesség biztosítása.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	A LOGIN-Z központ megvalósításában történő előrelépés, valamint a közúti és vasúti hálózatrészek tervezési feladatainak elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	-	

2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet

2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása

Projekt azonosító és projektneve	KGy 12	A városközpont járdáinak egységesítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	

Projekt azonosító és projektnév	KGy 12	A városközpont járdáinak egységesítése
Leírás	A projekt keretében biztonságosan használható, kiselemes térburkolóval kialakított járdák építése valósul meg a városkép szempontjából hangsúlyos területeken. A cél, hogy ezáltal attraktívabbá, egységessé váljanak a városközpont közterületei, külön hangsúlyt fektetve az akadálymentesség biztosítására. A projektben a jelenleg még fel nem újított járdák érintettek.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	folyamatos	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A gyalogosok számára a járdák akadálymentes és biztonságos használata elsődleges a közlekedéshez kapcsolódó életminőség szempontjából. Emellett a belváros közterületei a városról alkotott kép kialakulásában is kiemelten fontos szerepet játszanak, ami pedig hatással van a turisztikai forgalomra.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város – LOCAL AGENDA 21 – A fenntartható fejlődés helyi programja (2013)	
Előfeltételek	Az elvégzendő munka pontos feltárása, tervezési feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	5.1 Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
Leírás	A belváros forgalomcsillapításának része, hogy a terület áruszállítása az átrendezett forgalmi körülmények mellett is zavartalanul biztosított legyen. Ennek érdekében olyan városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozására van szükség, amely modern technológiákra épít, költség-hatékonyra teszi az üzletek kiszolgálását, és mellette csökkenti az árufeltöltést végző járműmozgások számát. Javasolt a nullemisziós szállítójárművek és –eszközök alkalmazása. Cél az összárosi szintű áruszállítási koncepció kidolgozása, majd a következő lépésben a koncepció megvalósítása.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - szállítmányozó és logisztikai cégek - termékforgalmazók és –gyártók - helyi civil szervezetek	
Indokoltság	A belvárosi területen tervezett a forgalomcsillapítás. Ennek egyik eleme az áruszállítási és rakodási rendszer korszerűsítése, amely igényli a modern városi logisztika szemléletét és eszközeit.	

Projekt azonosító és projekt név	KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása
Előzmény	A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei	
Előfeltételek	A belváros forgalomcsillapítása pontos paramétereinek meghatározása	
Kapcsolódó projektek	- KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 2 – A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása - KZ 3 – Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése - KZ 4 – A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése - KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
Leírás	A projekt célja Zalaegerszeg óvárosi hangulatát idéző főterének megvalósítása, a gépkocsiforgalomtól részben vagy teljesen mentesített tér minőségi átépítése ligetes, parkos zöldfelület növelése, kiülő teraszok, pihenő csomópontok, díszburkolatok, vízjátékok, utcabútorok, rendezvény installációk, közvilágítás kialakításával. A projekt első ütemében a fokozatos forgalomcsillapítás a cél, amely során a Stadion utca és a Kovács Károly tér közötti szakasz beszűkítése történik meg a városközpont felé vezető irányban, parkolók és nagyobb zöldfelületek kialakítása érdekében. A későbbi ütemben, a tehermentesítő út III. ütemét követően kerülhet sor a 2x2 sávós keresztmetszet 2x1 sávossá szűkítésére, a csomóponti beavatkozásokkal is lekövetve. A keresztmetszet és a csomópontok kialakítása figyelembe kell, hogy vegyék az észak-déli forgalomcsillapítási tevékenységeket, azzal szinergiát kell, hogy alkossanak. A város céljainak és a SUMP szempontrendszerének megfelelően a fejlesztés során kiemelt hangsúlyt kell fektetni az akadálymentesség biztosítására.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A projekt indokoltságát támasztja alá, hogy az ITS-ben szerepel, nevezetesen a városközpont rehabilitációja (A1 akcióterület).	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Koncepciója (2014)	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése
	„Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” és „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” – Forgalmi modell (2015)	
Előfeltételek	Döntés a belvárosi forgalomcsillapítás megvalósításáról, tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A projekt a belvárosi sétáövezet kialakításához kapcsolódik. Célja: 6x50 parkolóhely létesítése a létesítendő forgalomtól mentes belvárosi terület peremén.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A projekt megvalósítása előfeltétele annak, hogy a gépjárműforgalom mérséklésével élhetővé váljon a belváros: az autóktól mentes sétálóövezet peremén helyet kell biztosítani az oda érkező járművek elhelyezésére. Indokoltságát szintén alátámasztja, hogy az ITS-ben szerepel, nevezetesen a városközpont rehabilitációja (A1 akcióterület) részeként. A fejlesztés során tekintettel kell lenni a forgalomcsillapított belváros akadálymentességére: azzal összhangban kell kialakítani a parkolási feltételeket, különös figyelmet fordítva a mozgásukban akadályozottak számára biztosítandó lehetőségekre.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	A belváros forgalomcsillapításához kapcsolódó egyéb közlekedési intézkedések, beruházások megvalósulása. Döntés a belvárosi forgalomcsillapítás megvalósításáról, tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A projekt a belvárosi közterületek élhetőbbé tételét célzó további projektekhez kapcsolódik, például: - KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 20 – Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése
	- KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével - KZ-KGY 3 – Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	5.3 Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés	
Leírás	A parkolási rendszer fejlesztése részben új parkolóhelyek létesítését, részben a meglévők rendezését, részben a szabályozás felülvizsgálatát jelenti. Cél, hogy az élhetőbb belváros érdekében tervezett forgalomcsillapítási tevékenységekhez egységes parkolási rendszer társuljon, amely szabályozását, tarifarendszerét tekintve a közterületi és közterületen kívüli területeket is érinti. Az alapelv, hogy a belváros belső közterületein csak fizető parkolók üzemeljenek, korlátozott várakozási időtartammal. Ugyanakkor meg kell adni a módváltás lehetőségét a belváros körüli parkolóhelyek kiépítésével, ahonnan gyalog, közösségi közlekedéssel vagy közösségi kerékpárral a belváros gyorsan elérhető lesz. A fejlesztés során a korszerű, intelligens rendszerek alkalmazása indokolt. Emellett különös figyelmet kell fordítani az akadálymentességi szempontokra, amely a forgalomcsillapított belváros kialakításának fontos kritériuma: a mozgásukban akadályozottak számára elegendő számú, megfelelően elhelyezett parkolóhelyet kell biztosítani.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Nemzeti Mobilfizetési Zrt. - parkolóhelyek üzemeltetői - helyi civil szervezetek	
Indokoltság	A belvárosban a különböző városi funkciók magas száma miatt jelentős parkolási igény keletkezik, és a kereslet gyakran meghaladja a kínálatot. A parkolási rendszer újratervezésével és a mennyiségi igények átrendezett kielégítésével a belvárosi parkolás problémái mennyiségi és minőségi szempontból is kezelhetők.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) - A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei	
Előfeltételek	A belváros forgalomcsillapítása pontos paramétereinek meghatározása	
Kapcsolódó projektek	- KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 3 – Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)
	- KZ 4 – A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése - KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	

Projekt azonosító és projekt név	KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	Cél a városközpont funkcióinak gazdagítása és gépjárműforgalomtól való mentesítése. A projekt a Kossuth Lajos utca Kazinczy tér és Petőfi Sándor utca közötti szakaszának forgalommentesítését, valamint a gyalogos övezet kreatív-innovatív térelemeinek kialakítását foglalja magában. A fejlesztés során kiemelt hangsúlyt kap az akadálymentesség teljes körű biztosítása.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszeg élhetőbbé tételének elsődleges feltétele a belváros forgalomcsillapítása és a terület funkcióinak bővítése. Ennek az elsődleges előfeltétele a jelen projekt megvalósítása. Indokoltságát szintén alátámasztja, hogy az ITS-ben szerepel, nevezetesen a városközpont rehabilitációja (A1 akcióterület) részeként, a középtávú beavatkozások között 4.2. sorszámmal jelölve.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” és „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” – Forgalmi modell (2015)	
Előfeltételek	A belváros forgalomcsillapításához kapcsolódó egyéb közlekedési intézkedések, beruházások megvalósulása. Döntés a belvárosi forgalomcsillapítás megvalósításáról, tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A projekt a belvárosi közterületek élhetőbbé tételét célzó további projektekhez kapcsolódik, például: - KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése - KZ 20 – Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	

Projekt azonosító és projektnev	KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével
	KZ-KGY 3 – Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	

Projekt azonosító és projektnev	KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A belváros forgalomcsillapításának egyik sarkalatos eleme a Kossuth Lajos utca kiválthatósága és költséghatékony forgalmi visszapótlása a közúthálózat más elemein át. A forgalomcsillapított belváros két pereme, a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között szükség van egy egységes városarculat és közlekedési funkció-rendszer kialakítására. Jelen SUMP egyik fő eleme azon csomagok és ütemezett fejlesztések definiálása, amelyek a területen belül vagy közvetetten hozzájárulnak a belváros forgalomcsillapításához. Jelenleg forgalmi modellezés révén kerülnek meghatározásra az egyes változatok. A projekt megvalósításakor kiemelt követelmény az akadálymentesség biztosítása, minden szempontra kiterjedően.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszeg élhetőbbé tételének elsődleges feltétele a belváros forgalomcsillapítása és a közterületek rendezése. Indokoltságát szintén alátámasztja, hogy az ITS-ben szerepel, nevezetesen a városközpont rehabilitációja (A1 akcióterület) részeként.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	
Előfeltételek	A belváros forgalomcsillapításához kapcsolódó egyéb intézkedések, beruházások megvalósulása. Döntés a belvárosi forgalomcsillapítás megvalósításáról, tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A projekt a belvárosi közterületek élhetőbbé tételét célzó további projektekhez kapcsolódik, például: - KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése - KZ 20 – Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	

Projekt azonosító és projektnev	KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével
	KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	

2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése

Projekt azonosító és projektnev	KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása 2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A belváros forgalomcsillapításának egyik sarkalatos eleme a Kossuth Lajos utca kiválthatósága és költség-hatékony forgalmi visszapótlása a közúthálózat más elemein át. A Kosztolányi Dezső utca jelenleg csak északi irányban járható. A Kossuth Lajos utca részleges vagy teljes lezárása esetén a Kosztolányi Dezső utca forgalmi rendje meg kell, hogy változzon. Számos változatra készültek vizsgálatok az elmúlt években, amelyek jellemzően a kétirányú kialakítást és a parkolás megtartását célozták. Javasolt ugyanakkor annak vizsgálata is, hogy a Kosztolányi Dezső utca kétirányú közlekedésre alkalmassá tétele mellett költség-hatékony megoldással hogyan készíthető elő a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása. A beruházás korábban vizsgált változatai jelentős költségűek, mivel komoly közműkiváltásokra és -áthelyezésekre van szükség. Ennek költség-hatékonyabb megoldásait keresi a SUMP, és jelenleg a tervezés előkészítése is ebben az irányban halad. A beruházás nem csak a Kossuth Lajos utca, hanem a környező, észak-déli közúti elemek (Bíró Márton utca, Ady Endre utca) forgalmi rendjét is együttesen érinti. Ezek rendszerszintű áttekintését a SUMP forgalmi modellezés segítségével elemzi. Kiemelt követelmény, hogy a fejlesztés gyalogosokat érintő elemei vonatkozásában biztosítva legyenek az akadálymentesség feltételei.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - ÉNYKK Zrt. - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszeg egyik legfontosabb városfejlesztési tevékenysége kell, hogy legyen a következő években a belváros összehangolt forgalomcsillapítása. Ennek része a Kossuth Lajos utca lezárásának, teljes vagy részleges kiválthatóságának vizsgálata és forgalmi visszapótlása. A lehetséges	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása
	megoldások legtöbbje a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítását javasolja, megadva a lehetőséget a dél felé vezető forgalom elvezetésére is.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” és „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” – Forgalmi modell (2015) - A SUMP II. ütemének modellezési eredményei	
Előfeltételek	- A forgalmi modellezés befejezése - A Kossuth Lajos utca paramétereinek és forgalmi szerepének ütemezett meghatározása	
Kapcsolódó projektek	- KK 6 – Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése - KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 3 – Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése - KZ 4 – A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése - KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése - KZ 7 – A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A projekt keretében a vasútállomás környezetében, a Zrínyi Miklós utca és a Kosztolányi Dezső utca találkozásánál új csomópont létesül. A projekt a megtervezést és az előkészítést is tartalmazza, és igazodik a Kossuth Lajos utca és Kosztolányi Dezső utca módosuló forgalmi rendjéhez. A projekt közvetetten hozzájárul a belváros tehermentesítéséhez, és így annak forgalomcsillapításához. A SUMP szempontrendszerének és a város céljainak megfelelően kiemelt szempont az akadálymentesség biztosítása, amit már a tervezés során figyelembe kell venni.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése
Indokoltság	A projekt megvalósítása nélkülözhetetlen a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsításához, valamint a Bíró Márton utca és a déli városrészek közötti kapcsolatok megteremtéséhez.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) • „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” és „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” – Forgalmi modell (2015)	
Előfeltételek	Döntés a belvárosi forgalomcsillapítás megvalósításáról, tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A projekt a belváros tehermentesítését és forgalomcsillapítását érintő egyéb projektekhez kapcsolódik: • KZ 2 – Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása • KZ 22 – Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével • KZ KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
Leírás	A RING projekt célja a városközponton átmenő forgalom mérséklése, az átmenő forgalom számára alternatív útvonalat kínálva. A körgyűrű északi szakasza a tehermentesítő út részeként épült meg a volt vasúti nyomvonalon, az északnyugati szakasz a Gasparich Márk és a Vágóhid utcát (belső tehermentesítő utat) köti majd össze, tehermentesítve a belvárost.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Magyar Közút Nonprofit Zrt. • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszeg történelmi belvárosában a forgalom mérséklése, a területen a gyalogos és kerékpáros közlekedés lehetőségeinek javítása céljából szükséges a körgyűrű továbbépítése.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014)	

Projekt azonosító és projektneve	KZ 7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig
	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	Tervezés, előkészítés	
Kapcsolódó projektek	- KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése - KZ 12 – „RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése - KZ 23 – A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jákmó Ferenc utca és a Balatoni út között - KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével - KZ 9 – Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése - KZ 8 – Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	

Projekt azonosító és projektneve	KZ 12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása 3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
Leírás	A belváros forgalomcsillapításának egyik sarkalatos eleme a Kossuth Lajos utca kiválthatósága és költséghatékony forgalmi visszapótlása a közúthálózat más elemein át. A forgalomcsillapított belváros egyik távlati eleme a RING keleti szakaszának megépítése („Nagy RING”), azaz a vasút páterdombi iparvágányra történő áthelyezését követően a jelenlegi vasút nyomvonalán létesülő tehermentesítő út. Ezen beruházás nem előfeltétele a város belső területei forgalomcsillapításának. A projekt révén megvalósuló a közúti elem a tehermentesítő út folytatásaként, a Stadion utcától a Zrínyi utcáig vezet, részben a mai vasúti területen. Fontos szempont, hogy a fejlesztés eredményeként biztosítható legyen az akadálymentes közlekedés, amelynek követelményeit már a tervezés során figyelembe kell venni.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A körgyűrű hiányzó részének megépítése kiemelten fontos előfeltétele annak, hogy a belváros forgalma mérséklődjön. A projekt indokoltságát alátámasztja, hogy az ITS-ben a belváros forgalomcsillapítását célzó projektsomagban szerepel.	

Projekt azonosító és projektneve	KZ 12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	Döntés a belvárosi forgalomcsillapítás, valamint a tehermentesítéshez kapcsolódó egyéb projektek megvalósításáról, tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	Az ITS alapján az alábbi projekt kapcsolódik még a teljes RING projektcsoomaghhoz: - KK3 – Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai További kapcsolódó projekt: - KZ 23 – A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között	

Projekt azonosító és projektneve	KZ 16	Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
Leírás	Az IMCS elővárosi közlekedésről szóló döntéslőkészítő dokumentuma alapján a tervezett új útszakasz célja a város déli részén kelet-nyugat irányú közúti kapcsolat megteremtése. A szakasz mentesíti a város belső úthálózatát az ilyen irányú forgalmi igényektől, és kapcsolatot teremt a nyugati területek és a 74. számú főút között. Ezzel az összekötő úttal megszűnik a települések zsákjellege, ugyanis már nem csak egy irányból lennének megközelíthetőek. A projekt 7,8 kilométernyi 2x1 sávos közút megvalósítását foglalja magában, 8 darab csomóponttal együtt. A fejlesztés gyalogosokat érintő elemei vonatkozásában biztosítani kell az akadálymentesség feltételeit.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A kelet-nyugat irányú összeköttetés hiányában jelenleg a települések fő utcái túlterheltek. A projekt ezt a túlterheltséget szünteti meg.	
Előzmény	- Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése – Döntéslőkészítő tanulmány - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 16	Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése
Előfeltételek	A körgyűrű létesítéséhez kapcsolódó további projekteket érintő döntések meghozatala, valamint a szükséges tervezői és előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A belváros tehermentesítését célzó további projektek, például: KZ 17 Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése.	

Projekt azonosító és projekt név	KZ 17	Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
Leírás	Az ITS szerint a projekt célja tehermentesítő közútszakasz létesítése Alsóerdő és Zrínyi út között, ezzel megteremtve a közúti közlekedési kapcsolatot Zalabesenyő – Alsóerdő – Ebergény – Senterzsébethegy városrészek és Teskánd között. A projektcsomag elemei: - Megvalósíthatósági Tanulmány készítése, tervezés - Területszerzés - Útépités (I. ütem: Zalabesenyő, a 74-es főút és az Alsóerdei út kapcsolatának megteremtése) A projekt mintegy 2,1 km-nyi közútszakasz és két csomópont megépítését foglalja magában, kapcsolódva a projektelelem nyugati szakaszához. A SUMP szempontjainak és a város céljainak megfelelően a fejlesztés gyalogosokat érintő elemei vonatkozásában különös hangsúlyt kell fektetni az akadálymentesség biztosítására.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A szóban forgó közútszakasz létesítése elengedhetetlen előfeltétele a belváros forgalma mérséklésének.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) - Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése – Döntés-előkészítő tanulmány (2015)	
Előfeltételek	A körgyűrű létesítéséhez kapcsolódó további projekteket érintő döntések meghozatala, valamint a szükséges tervezői és előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A belváros tehermentesítését célzó további projektek, például: KZ 16 Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése.	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 18	Andráshida elkerülő megépítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az elkerülő út megépítését célzó projekt a belváros tehermentesítését érintő projektek részét képezi. 1,6 km 2x1 sávós közút megvalósítását tartalmazza, a szükséges csomópontokkal együtt. A fejlesztés gyalogosokat érintő elemei vonatkozásában teljesíteni kell az akadálymentes közlekedés feltételeit, amire már a tervezés során tekintettel kell lenni.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Az előzményként hivatkozott tanulmány szerint a jövőben megvalósuló területfejlesztések hatására az Andráshidát északon át elkerülő út kiépítését a jelentkező forgalmi igények nagysága indokoltá teheti.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) • Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése – Döntés-előkészítő tanulmány (2015)	
Előfeltételek	A tehermentesítést célzó további közúti projektek megvalósítása. Döntéselőkészítési és tervezői feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	A belváros tehermentesítését célzó további projektek.	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
Leírás	A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása igényli a párhuzamos, észak-déli közlekedési útvonalak újragondolását, fejlesztését. A projekt célja a Bíró Márton utca fejlesztése az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok javítása érdekében. A beruházás során szükséges a Balatoni úti csomópont fejlesztése, valamint a Zrínyi utcába történő bekötés kialakítása úgy, hogy az minél kisebb mértékben érintse a Béke ligetet. A projekt egységes megközelítést feltételez rövidebb távon az Ady Endre utcától a Bíró Márton utcáig, hosszabb távon pedig a vasút vonaláig, figyelembe véve a potenciális RING projekt elemeit, valamint a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítását. A forgalmi szempontok mellett, a fejlesztés gyalogosokat érintő elemei vonatkozásában az akadálymentesség biztosítására is hangsúlyt kell fektetni.	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A belváros forgalomcsillapításának egyik alapja, hogy az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok javuljanak és a Kossuth Lajos utca forgalma csökkenthető legyen. Ennek érdekében olyan, ütemezhető megoldásokra van szükség, amelyek révén a párhuzamos észak-déli útvonalakon egyenletesebben oszlik meg a forgalom, miközben a Kossuth Lajos utca tehermentesítése elkezdődik. A Bíró Márton utca jelenleg alulhasznosított az elvi hálózati lehetőségeihez képest, mivel déli irányban csak jelentős kerülővel, a Petőfi és a Kossuth Lajos utcán át kapcsolódik a Zrínyi Miklós utca felé. Ebből adódóan a Kossuth Lajos utcán át ma gyorsabb és rövidebb eljutni a déli városrészek felé, amely ellentétes a belvárosi forgalomcsillapítás szemléletével.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) - A SUMP II. ütemének modellezési eredményei - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014)	
Előfeltételek	Döntés a belváros forgalomcsillapításáról és elemeiről, ütemezéséről.	
Kapcsolódó projektek	- KK3 – Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai - KZ 23 – A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között - KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.2. Városon belüli tehermentesítő utak fejlesztése	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
Leírás	A meglévő belső tehermentesítő út keleti irányú folytatása a Batthyány utca keresztezésével, a Stadion mögött, elérve a Balatoni út vonalát. A nyomvonal vezetése és a csomópontok kialakításának végleges változata jelen terv készítésének idejében még tervezés alatt áll. Fontos követelmény, hogy a gyalogosokat érintő elemek vonatkozásában biztosítani kell az akadálymentes közlekedés feltételeit.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A belváros tehermentesítésének feltétele, hogy az északi bekötő út teljes hosszában működni tudjon, elősegítve ezzel a belvárosi kelet-nyugat irányú fő útvonal, a Balatoni út – Rákóczi út – Ola utca – Hock János útvonal forgalomcsillapítását.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	Döntés a nyomvonal és a csomópontok kialakításáról.	
Kapcsolódó projektek	- KZ 12 – „RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése - KZ22 – Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Béke liget átvágásával és a Bíró Márton utca fejlesztésével	

2.3. Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása

Projekt azonosító és projektnev	KZ 21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.3. Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
Leírás	A város elsődlegesen lakó funkciójú területein olyan rendszerben kezelhető, egységes forgalomcsillapított övezeteket szükséges létrehozni, amelyek védik a lakók érdekeit és biztosítják számukra a magas minőségű, élhető lakókörnyezetet, továbbá az akadálymentes közlekedés feltételeit.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - helyi civil szervezetek - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A biztonságos város és közlekedés, valamint a csendes, nyugodt és élhető lakóterületek kialakítása iránti igény indokolja a városban a forgalomcsillapított övezetek létrehozását.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	Tervezés, előkészítés	
Kapcsolódó projektek	-	

2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása

Projekt azonosító és projektnév	KGY 11	Lakossági járdaépítési program
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Ahol nincs kiépítve járda, illetve a nem megfelelően kialakított járdák helyett biztonságosan használható, akadálymentes közlekedést biztosító járdák építése, a lakosság bevonásával.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	folyamatos	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A kiépített járdák csökkentik a balesetek számát és növelik a gyalogosan közlekedők arányát a városban.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város – LOCAL AGENDA 21 – A fenntartható fejlődés helyi programja (2013)	
Előfeltételek	Tervezési előkészítés	
Kapcsolódó projektek	KGY 12 – A városközpont járdáinak egységesítése	

Projekt azonosító és projektnév	KT 6	A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja olyan adatbázis létrehozása, amely a város egészének közlekedési- és közmű-infrastruktúráját egységes rendszerben kezeli, naprakész adatokat szolgáltat, és elősegíti a felújítások tervezhetőségét és paraméterezését.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Zalaegerszegen érintett közműcégek	
Indokoltság	A fejlesztés indoka a városi közlekedési infrastruktúra vagyon egységes rendszerben történő megjelenítésének és a kapcsolódó adatbázis létrehozásának igénye.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	A rendszer specifikációjának meghatározása	

Projekt azonosító és projektnév	KT 6	A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 4	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
További beavatkozási területek	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
Leírás	A lehatárolt terület a város központjának északi része. Jelenleg a városközpont déli, Rákóczi Ferenc úttól délre fekvő területe funkcionál elsősorban központként. A városközpont északi részének fejlesztését a város északi irányú növekedési lehetőségei, a Rákóczi Ferenc úttól északra megvalósuló fejlesztések, valamint a történelmi városközpont északi oldalon való elhelyezkedése is indokolja. Az úthálózat és az infrastruktúra hálózat kiépítése a városközpont rehabilitációjának részeként valósul meg, amely segíti a további, vegyes funkciók megtelepedését. A fejlesztésnek kiemelt szempontját képezi az akadálymentesség biztosítása.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	Zalaegerszeg MJV Önkormányzata	
Indokoltság	A városközpont északi részének fejlesztéséhez szükséges a terület infrastruktúrájának és belső úthálózatának kiépítése.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014)	
Előfeltételek	Tervezés, előkészítés Döntések a belváros forgalomcsillapításával kapcsolatban	
Kapcsolódó projektek	- KGy 12 – A városközpont járdáinak egységesítése - KZ 7 – A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig - KZ-KGy 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése
SUMP prioritás	2. Élhető, vonzó és funkciógazdag városi környezet	
Elsődleges beavatkozási terület	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az önkormányzati tulajdonú kül- és belterületi földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése. A gyalogos közlekedést érintő elemek vonatkozásában biztosítani kell az akadálymentesség feltételeit.	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	Zalaegerszeg MJV Önkormányzata	
Indokoltság	A földburkolatú utcákon a forgalom nyomában szálló por negatív, egészségkárosító hatása, a burkolatlan utcákban a kátyúk kialakulásának nagyobb esélye, illetve a burkolásával a közlekedés feltételeinek javítása is indokolja az utak aszfaltozását.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város – LOCAL AGENDA 21 – A fenntartható fejlődés helyi programja (2013)	
Előfeltételek	Az utak felmérése Tervezés, előkészítés	
Kapcsolódó projektek	KT 6 – A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	

3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása

3.1. A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása

Projekt azonosító és projektnév	KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.1. A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása	
További beavatkozási területek	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
Leírás	A helyi hálózat megújításának alapelvei a városrészek közötti erősebb és átszállásmentes kapcsolatok kialakítása, a belváros közvetlen elérhetőségének biztosítása minden irányból. Cél, hogy olyan átmérős és átlapoló viszonylatok jöjjenek létre, amelyek révén a város átszállás nélkül keresztülutazhatóvá válik, a főbb irányok között pedig tervezhető átszállást biztosító kapcsolatok jönnek létre. A menetrendi kínálatban alapvetően ütemes és hangolt közlekedési rendre van szükség, amelyeket a csúcsidei és műszakváltási időszakban további járatok erősítenek meg, lekövetve a pontos utasigényeket. Attraktívabb tarifarendszer és utaskommunikáció megvalósításával a cél, hogy a zalaegerszegi helyi közlekedés vonzó és utasbarát legyen, az akadálymentesség feltételeit is biztosítva. Cél továbbá a gyengén vagy nem kiszolgált területek közösségi közlekedésbe való bevonása, igényvezérelt elemekkel.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	

Projekt azonosító és projektnev	KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • ÉNYKK Zrt. • helyi civil szervezetek • nagyfoglalkoztatók • potenciális egyéb szolgáltatók	
Indokoltság	A zalaegerszegi, helyi autóbusz hálózat ma már nem attraktív, nem kellően utasbarát. Jellemzői a rövid viszonylatok, bizonyos irányokból pedig a belváros nem érhető el, csak átszállással. A főbb lakóterületek közötti kapcsolatok gyengék (pl. Landerhegy és Kertváros között), a lakótelepekről a legfontosabb kereskedelmi zóna csak átszállással érhető el. A menetrendi kínálat és struktúra révén az átszállások nem kiszámíthatóak, az utazások nem tervezhetőek. Fontos, hogy attraktívabb, az egyéni közlekedéssel is versenyképes közösségi közlekedési rendszer jöjjön létre.	
Előzmény	• A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemutatók eredményei • IMCS és elővárosi RMT és tervdokumentáció • A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatai	
Előfeltételek	• Városvezetői döntés a hálózat megújításának bevezetéséről • Lakossági és munkáltatói fórumok • Közszolgáltatási szerződés újratervezése a 2017.01.01. utáni időszakra	
Kapcsolódó projektek	• KK 5 – Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése • KK 6 – Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése • KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása • KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása • KK 13 – Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására • KK 4 – A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	

Projekt azonosító és projektnev	KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.1. A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása	
További beavatkozási területek	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
Leírás	A helyi hálózat megújításának alapelvei a városrészek közötti erősebb és átszállásmentes kapcsolatok kialakítása, a belváros közvetlen elérhetőségének biztosítása minden irányból, valamint a kiszolgáltatlan lakóterületeken a közösségi közlekedési elérhetőség javítása. A projekt célja, hogy kis befogadóképességű járművekkel az eddig közösségi közlekedésbe nem bevont területeken igényvezérelt kiszolgálás valósuljon meg. Az igényvezéreltség jellege (rugalmas útvonal, járműméret, menetrendi kínálat)	

Projekt azonosító és projektnev	KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására
		az egyes útvonalak és napszakok alapján határozandó meg. A főbb területek, ahol igényvezérelt közlekedés bevezetése indokolt: • Gálafej térsége • Toposháza területe • Kertváros déli része, a Cinke utca környéke A szolgáltatás megvalósításakor különös hangsúlyt kell fektetni az akadálymentesség feltételeinek biztosítására.
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • ÉNYKK Zrt. • helyi civil szervezetek • nagyfoglalkoztatók • potenciális egyéb szolgáltatók	
Indokoltság		A zalaegerszegi, helyi autóbusz hálózat ma már nem attraktív, nem kellően utasbarát. Jellemzői a rövid viszonylatok, bizonyos irányokból pedig a belváros nem érhető el, csak átszállással. A főbb lakóterületek közötti kapcsolatok gyengék (pl. Landorhegy és Kertváros között), a lakótelepekről a legfontosabb kereskedelmi zóna csak átszállással érhető el. A menetrendi kínálat és struktúra révén az átszállások nem kiszámíthatóak, az utazások nem tervezhetőek. Fontos, hogy attraktívabb, az egyéni közlekedéssel is versenyképes közösségi közlekedési rendszer jöjjön létre.
Előzmény	• A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei • IMCS és elővárosi RMT és tervdokumentáció • A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatai	
Előfeltételek	• Városvezetői döntés a hálózat megújításának bevezetéséről • Lakossági és munkáltatói fórumok • Közszolgáltatási szerződés újratervezése a 2017.01.01. utáni időszakra	
Kapcsolódó projektek	• KK 6 – Autóbusz-megálló infrastrukturális és arculati fejlesztése • KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása • KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása • KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	

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

Projekt azonosító és projektnév	KGY 2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpáros nyomvonal c. projekt részeként Andráshida és a Belváros közötti kerékpáros nyomvonal kiépítése.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - helyi civil szervezetek - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás, feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése - KGY 2A – Bagod – Andráshida kerékpáros nyomvonal - KGY 2C – Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése - KGY 2D – Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpáros nyomvonal c. projekt részeként a Belváros és Pózva közötti kerékpáros nyomvonal kiépítése Kaszaházán keresztül.	
Fontosság	1 – magas prioritású	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	• KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése • KGY 2A – Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal • KGY 2B – Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGY 2D – Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A Gébárti viszonylat kiépítésének célja elsősorban a városi kerékpáros szabadidős tevékenység, illetve a turista forgalom összekapcsolása a Gébárti-tó, Aquacity – Termálfürdő térségével.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	

Projekt azonosító és projekt név	KGY 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése
	Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése - KGY 2A – Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal - KGY 2B – Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése - KGY 2C – Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	

Projekt azonosító és projekt név	KGY 5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A csácsi és bozsoki városrész, valamint a Csácsi Arborétum kerékpáros elérhetőségének javítása a kerékpáros infrastruktúra kiépítésével.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása 3.4. Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása	
Leírás	A projekt célja a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények összekötése és egy egységes útvonal biztosítása a déli agglomeráció irányába.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a hivatásforgalmi kerékpározás jelentős szerepet játszik, ezért fontos a munkahelyi célterületek elérhetőségének javítása a kerékpárosok számára.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KGy8 – Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal - KGy9 – Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	3.4. Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása 4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
Leírás	A Flex „B” épülete előtti parkoló útsatlakozójánál Botfa felé leágazó szakasz kiépítése. Feladata a déli ipari övezet megközelítésének segítése, valamint a Botfa felől érkező forgalom bekötése a város kerékpáros hálózatába.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a hivatásforgalmi kerékpározás jelentős szerepet játszik, ezért fontos a munkahelyi célterületek elérhetőségének javítása a kerékpárosok számára.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	

Projekt azonosító és projekt név	KGy 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése
	Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KGy 7 – Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése - KGy8 – Flex „B” – Bocsfölde kerékpáros nyomvonal	

Projekt azonosító és projekt név	KGy 10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt megvalósítása a Gasparich Márk utca és a Munkácsy Mihály utca közötti szakaszon jelen dokumentum készítésének idejében folyamatban van. A további szakaszokon is szükséges a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	A jelenleg kivitelezés alatt álló szakaszon kívüli részek: 2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás, feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A Gébárti tó körbejárhatóságának biztosítása (új, impozáns híd építése a Gébárti tó Szentmihályi ágán), a tó és környéke szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítását is beleértve: sétány kiépítése a tó körüli pihenőhelyekkel, családi-baráti összejövetelek lebonyolítására alkalmas eszközökkel (esőbeálló, padok, asztalok, tűzrakó helyek, szelektív hulladékgyűjtők, illemhely), parkoló, kerékpártároló, információs táblák, Kneipp taposó ösvény, felnőtt- és gyermekjátszóter létesítése. A fejlesztés eredményeként biztosítani kell a teljes körű akadálymentességet, amit már a tervezés fázisától kezdve figyelembe kell venni. ECE (Evezős Centrum Egerszeg): csónakház, csónakkikötő, stég kialakítása sárkányhajók, kajakok és kenuk számára. Kapcsolódás az Élménykerület (Gébárti Turisztikai Központ)hoz) élmény- és aktív turisztikai, valamint extrém sport szolgáltatások infrastrukturális feltételeinek megteremtése projekthez.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A Gébárti tó Zalaegerszeg egyik kiemelt turisztikai célpontja.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	KGY3 – Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
Leírás	A projekt célja, hogy Zalaegerszegen vonzó és biztonságos legyen kerékpárral közlekedni. A meglévő kerékpáros infrastruktúra felmérését el kell végezni, és a leendő beavatkozási szükségleteit a hálózat teljessé tétele érdekében meghatározni. A felülvizsgálat célja, hogy költség-hatékony és ütemezhető, a modern kerékpáros közlekedés szempontjait szem előtt tartó megoldások szülessenek. A tervezés eredményeként a projekt keretében megtörténnek azok a kisebb léptékű beavatkozások, amelyek nagy hatékonysággal járulnak hozzá a	

Projekt azonosító és projektnév	KGy 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése
		kerékpárosok közlekedési lehetőségeinek és közlekedésbiztonságának javulásához.
Fontosság		1 – magas prioritású
Becsült megvalósítási időszak		2018-ig
Megvalósításban érintettek		• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Magyar Közút Nonprofit Zrt. • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek • engedélyező hatóságok
Indokoltság		Zalaegerszegen sem a belvárosban sem a városrészek között, illetve a környező települések felé nem átjárható és teljes körű a kerékpáros hálózat. Mind a hivatásforgalmi, mind a rekreációs célú kerékpározás számára hiányos a jelenlegi hálózat.
Előzmény		• Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv • Integrált területi program (ITP)
Előfeltételek		• A kerékpáros közlekedést célzó projektek preferenciája a döntéshozatal során • A belváros komplex forgalomcsillapításának támogatása és a hatékony kerékpáros alternatívák támogatása.
Kapcsolódó projektek		• Hivatásforgalmi és rekreációs célú, városon belüli és térségi kerékpáros projektek • Útfelújítást célzó projektek

Projekt azonosító és projektnév	KGy 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása
SUMP prioritás		3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása
Elsődleges beavatkozási terület		3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele
További beavatkozási területek		2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása 2.3. Lakóterületek komplex forgalomcsillapítása
Leírás		A kerékpáros közlekedés része, hogy a kerékpáros úti célja elérésével a kerékpárját biztonságos kerékpártárolóban tudja lezárni. A megfelelő kerékpártároló jellemzői: • könnyen elérhető, • biztonságos, • igazodik a kerékpárok helyigényéhez, • megtámasztja a kerékpárt (pl. 'U' vagy 'P' alakú kerékpártámaszok), • esztétikus, környezetbe illő, • minimális fenntartási igényű, • hosszabb távú tárolás esetén (pl. munkahelyek, B+R parkolók) védi a kerékpárokat az időjárástól, és kamerás megfigyelés is biztosított a lopás ellen.

Projekt azonosító és projektnév	KGy 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása
	A kerékpártámaszokat a rendszeres kerékpáros célforgalom ismeretében kell meghatározni, figyelembe véve a forgalomvonzó létesítményeket és úti célokat. A projekt célja, hogy körültekintő vizsgálat és tervezés után megteremtse Zalaegerszegen a kényelmes és biztonságos kerékpárparkolás feltételeit.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Helyi civil szervezetek	
Indokoltság	Kerékpáros infrastruktúra fejlesztésének nélkülözhetetlen eleme. A mobilitástudatosság erősítésében is fontos szerepet játszik.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KGy15 – Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése - Egyéb kerékpáros projektek kiegészítéseként	

Projekt azonosító és projektnév	KGy-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatokat javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A módváltás megkönnyítése kiemelten fontos a fenntartható városi mobilitás fejlesztése érdekében. A kerékpáros közlekedés részarányának növelésével, minőségének fejlesztésével meg kell teremteni a kerékpártárolás lehetőségét a közösségi közlekedéssel való kapcsolódási pontokon. Ennek egyik fontos eleme, hogy a helyi autóbusz-hálózat utasforgalmi szempontból indokolt megállóinál és végállomásainál, az autóbusz-pályaudvaron, valamint a vasútállomáson védett, fedett, biztonságos és elegendő kapacitású kerékpárparkolók valósuljanak meg. A B+R tárolók elhelyezésénél fontos szempont, hogy könnyen megközelíthető legyen kerékpárral, és a parkolóból az átszállást biztosító közösségi közlekedési eszköz is egyszerűen elérhető legyen. A projekt része kell, hogy legyen a közösségi közlekedési eszközökön történő kerékpárszállítás fejlesztése.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - MÁV Zrt. - MÁV-Start Zrt. - ÉNYKK Zrt. valamint a társ közlekedési központok - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek	

Projekt azonosító és projektneve	KGY-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)
Indokoltság	A közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés bizonyos utazások esetén egymás kiváló kiegészítői. Ennek érdekében fontos fejleszteni a kerékpáros módváltó utazások lehetőségét a kapcsolódási pontok fejlesztésével és a kerékpárszállítás infrastrukturális feltételeinek erősítésével.	
Előzmény	A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei	
Előfeltételek	- A tárolók létesítése kapcsán a helyszínek vizsgálata és megtervezése - A szállítás feltételeinek megteremtése kapcsán a közösségi közlekedési szolgáltatókkal történő országos és közlekedési központ szintű megállapodások szükségesek	
Kapcsolódó projektek	- KGY 16 – Kerékpárparkolás feltételeinek javítása - KGY 15 – Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	

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

Projekt azonosító és projektneve	KGY 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
További beavatkozási területek	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
Leírás	A projekt javaslat célja, hogy felmérje a legálisan használt és az illegális vasúti átjárókat, azok minőségét és az érintett célcsoportok igényeinek megfelelő használhatóságot. Cél, hogy költség-hatékony megoldásokkal az elválasztott városrészek közötti gyalogos és kerékpáros kapcsolatok javuljanak, biztonságos és teljes mértékben akadálymentes átjárók létesüljenek, megelőzve a szabálytalan átközlekedésből eredő balesetveszélyt.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - MÁV Zrt. - MÁV-Start Zrt. - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszeg területén a vasúti infrastruktúra számos helyen a településrészek közötti kapcsolatok erősödésének korlátja. Az átjárók sűrűsége nem kielégítő, a minőségük elsősorban a kerékpáros közlekedők számára nem megfelelő. Kiemelt probléma a vasútállomás környezetében a páterdombi kapcsolatok teljes hiánya, a kerékpáros átvezetések minősége és mennyisége.	

Projekt azonosító és projektneve	KGY 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)
Előzmény	A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei	
Előfeltételek	Az igényfelmérés elindításához és a megvalósításhoz szükséges döntések meghozatala és a források biztosítása.	
Kapcsolódó projektek	- KGY 15 – Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése - KK 3 – Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai - KT 6 – A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése - KZ-KGY 1 – Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	

Projekt azonosító és projektneve	KK 3	Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az ITS alapján a projekt az észak-déli irányú vasútvonal áthelyezését tartalmazza a jelenlegi – megszűnő – nyomvonaláról a Páterdombi iparvágányra. Kategóriáját tekintve hálózatos projekt, 2500 m-nyi vasútvonal szakasz fejlesztését foglalja magában, és a városon belüli közlekedési kapcsolatok javítása mellett a belváros forgalomcsillapításához is hozzájárul.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - MÁV Zrt. - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A vasút jelenleg kettévágja a belvárost és Páterdombot. A vasút áthelyezésével a két sűrűn beépített városrész átjárhatóvá válik.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	A várost érintő vasútfejlesztésre vonatkozó döntések meghozatala. Tervezési előkészítő feladatok elvégzése.	
Kapcsolódó projektek	Az ITS alapján a projektet a RING projektcsomag részeként említi, így kapcsolódik hozzá az alábbi SUMP projekt: - KZ 12 „RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése Szintén relevánsak a további, belvárosi forgalomcsillapítást és tehermentesítést célzó projektek: - KGY 12 – A városközpont járdáinak egységesítése - KT 5 – Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	

Projekt azonosító és projekt név	KK 3	Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai
		- KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 2 – A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása - KZ 3 – Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése - KZ 5 – Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése - KZ 7 – A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig - KZ 16 – Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése - KZ 17 – Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése - KZ 18 – Andrásida elkerülő megépítése - KZ 20 – Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon) - KZ 22 – Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével - KZ 23 – A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jákmán Ferenc utca és a Balatoni út között - KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével - KZ-KGY 3 – Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével

Projekt azonosító és projekt név	KZ 6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
További beavatkozási területek	1.1. A térségi közösségi közlekedési kapcsolatok erősítése a vasút szerepének növelésével 2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A projekt fő eleme egy olyan új vasúti felüljáró megépítése az újonnan kialakítandó intermodális közösségi közlekedési csomópont szomszédságában, amely egyben biztosítja a Zala folyón való új átkelés lehetőségét is. A fejlesztés során kiemelt figyelmet kell fordítani az akadálymentes közlekedés lehetőségének teljes körű biztosítására. A projekt elemei: - Útépítés: 1520 m hosszú, keresztmetszet 2x1 sáv - Csomópontok: 3 db közúti; 1 db vasúti - Műtárgyak - Zala folyó felett híd és vasúti felüljáró: 12,00 m széles - Bontás: Kert utca, családi ház + ipari épületek	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	Zalaegerszeg MJV Önkormányzata, Magyar Közút Nonprofit Zrt.	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével
Indokoltság	Az Északi Ipari Park, valamint a Zalától északra fekvő lakóterületek belvárossal való kapcsolatának erősítése, a Zalán való átkelési lehetőségek számának növelése.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) „Zalaegerszeg intermodális közösségi közlekedési csomópont létesítése” és „Zalaegerszeg elővárosi közlekedési rendszereinek fejlesztése” – Forgalmi modell (2015)	
Előfeltételek	Tervezés, előkészítés Döntések az IMCS-vel kapcsolatban Az Északi Ipari Park, mint munkahelyi terület betelepülésének gyorsuló üteme	
Kapcsolódó projektek	KK 1 – Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az ITS az A3 akcióterülethez kötődő településfejlesztési akcióként rögzíti a Tudáskerület megvalósítását a volt honvédségi (Petőfi) laktanya területén. A projekt célja egy új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között, a Tudáskerület elérhetőségének javítása céljából. A beruházás egy 750 m hosszú 2x1 sávos közút létesítését foglalja magában. A gyalogos közlekedéshez kapcsolódó elemek kialakításakor teljesíteni kell az akadálymentesség feltételeit.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Az új nemzetközi szolgáltató központ mobilitási igényeinek kiszolgálásához szükséges a projekt megvalósítása.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	
Előfeltételek	A Tudáskerület fejlesztésével kapcsolatos döntések meghozatala. Tervezési és egyéb előkészítő feladatok elvégzése.	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között
Kapcsolódó projektek	KZ 9 – Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése	

Projekt azonosító és projektnev	KZ 9	Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése
SUMP priorítás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.3. Városrészek közötti közúti kapcsolatok javítása, vasútvonalak és főútvonalak elvágó hatásának mérséklése	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A Petőfi laktanya eredeti funkcióját a rendszerváltás után elvesztette, azonban az egykor a város szélén fekvő terület mára a város növekedése következtében a városszövetbe jobban beékelődött, s így – többek között – a terület értékének emelkedése is indokolja a hasznosítás újragondolását. A laktanya területének kis részén jelenleg oktatási tevékenység folyik, jelentős része azonban használaton kívüli. A laktanya hasznosításához szükséges a belső infrastruktúra kiépítése. A SUMP szempontrendszerének megfelelően a terület fejlesztése során teljesíteni kell az akadálymentes közlekedés feltételeit.	
Fontosság	3 – alacsony prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022 után	
Megvalósításban érintettek	Zalaegerszeg MJV Önkormányzata, helyi civil szervezetek	
Indokoltság	A laktanya területének városszövetbe való erősebb integráltsága és a jövőbeli hasznosítás alapfeltételeinek megteremtése céljából szükséges a terület belső infrastruktúra hálózatát kiépíteni.	
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014)	
Előfeltételek	Tulajdonviszonyok rendezése	
Kapcsolódó projektek	KZ 8 – A terület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	

3.4. Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása

Projekt azonosító és projektnev	KGy 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása
SUMP priorítás	4. Integrált városi – elővárosi közlekedési rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
További beavatkozási területek	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása 3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása
Leírás	Az Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségéhez szükséges hiányzó infrastruktúra megépítése (4 km)	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a hivatásforgalmi kerékpározás jelentős szerepet játszik, ezért fontos a munkahelyi célterületek elérhetőségének javítása a kerékpárosok számára.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.4. Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása	
További beavatkozási területek	1.3. A gazdasági területek külső elérhetőségének javítása 4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
Leírás	A viszonylat kiépítésének célja a Flex „B” épülete előtti parkolóig tartó meglévő kerékpárút folytatása Bocfölde irányába, ezáltal az onnan érkező forgalom bekötése a városi kerékpáros hálózatba.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - egyéb érintett települési önkormányzat(ok) - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a hivatásforgalmi kerékpározás jelentős szerepet játszik, ezért fontos a munkahelyi célterületek elérhetőségének javítása a kerékpárosok számára.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KGY 7 – Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése - KGY9 – Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	

Projekt azonosító és projektnév	KZ 10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés
SUMP prioritás	3. Városon belüli mobilitási kapcsolatok javítása	
Elsődleges beavatkozási terület	3.4. Gazdasági területek hivatásforgalmi elérhetőségének javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A Ságodi fennsíkon elterülő, önkormányzati tulajdonú Északi Ipari Park összesen kb. 400 ha. A területet a 74-76-os utak két részre osztják. Az eddigi fejlesztések a déli részen történtek, az északi rész jelenleg beépítetlen, területén mezőgazdasági művelés folyik. Az ITS egy mechatronikai és gépipari központ létrehozását tűzi ki célul az ipari parkban, ahol a magas szintű telephelyi – logisztikai szolgáltatások és az utóbbiakhoz szükséges vonalas infrastruktúra is biztosított. Az ipari park mobilitási lehetőségeinek fejlesztésekor fontos követelmény az akadálymentes közlekedés feltételeinek biztosítása. A 1319/2016. (VII. 1.) Korm. határozat értelmében legkésőbb 2017. év végéig megvalósul továbbá az autonóm járművek tesztelésére létrehozandó járműipari tesztpálya, amelyet szintén erre a területre terveznek.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • köz- és magánberuházók • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • Nemzetgazdasági Minisztérium • Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A megfelelően kiépített infrastruktúra feltétele a vállalkozások területen való megtelepedésének.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • 1319/2016. (VII. 1.) Korm. határozat a járműipari tesztpálya kialakításával kapcsolatos egyes intézkedésekről	
Előfeltételek	Konceptióterv készítése az északi részre (a területen elhelyezendő funkciók tisztázása, a területfelhasználás és a belső infrastruktúra-hálózat rögzítése, szükség esetén a rendezési tervek módosítása)	
Kapcsolódó projektek	• KK 2 Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	

4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer

4.1. A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja

Projekt azonosító és projektnév	KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása
SUMP prioritás	4. Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	4.1. A közösségi közlekedési szolgáltatások hálózati, menetrendi és tarifális integrációja	
További beavatkozási területek	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
Leírás	A távolsági, regionális és helyi közösségi közlekedés megrendelői és szolgáltatói oldalról is rendkívül széttagolt. E projekt nem elsősorban helyben megvalósítható, de jelentősen előmozdítaná Zalaegerszegen és vonzáskörzetében is a közösségi közlekedés használhatóságát. Ennek érdekében támogatni szükséges minden olyan kezdeményezést, amely a közlekedés szervezési feladatait integráltan közelíti meg, és biztosítja a tarifális, hálózati és menetrendi átjárhatóságot a ma egymástól nagyrészt elszigetelt rendszerek között. A tarifaközösség és közlekedési szövetségi rendszer megalapozására Zalaegerszegen belül és az érintett országos és regionális szereplőknél is szakmai és szakmapolitikai kezdeményezésekre van szükség.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV-Start Zrt. • ÉNYKK Zrt. és társzolgáltatói • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • Nemzetgazdasági Minisztérium • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek	
Indokoltság	Jelenleg két szolgáltató, két megrendelő szervezet három elkülönült szolgáltatása biztosít közösségi közlekedést Zalaegerszeg területén. Az NFM megrendelésére közlekedő vasút és regionális, illetve távolsági autóbuszok mellett Zalaegerszeg MJV Önkormányzata megrendelésére közlekednek a helyi autóbuszok. Utóbbi két szolgáltatást az ÉNYKK Zrt. biztosítja. A három szolgáltatás ma menetrendileg, hálózatilag és tarifálisan is széttagolt, nem utasbarát és nem költség-hatékony. E problémák országos, térségi és helyben történő megújítása (is) szükséges.	
Előzmény	• A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei • A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatai • IMCS és elővárosi RMT és tervdokumentáció	
Előfeltételek	Az érintett felek szándéka és elkötelezettsége a közlekedési reformok irányában	
Kapcsolódó projektek	• KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	

Projekt azonosító és projektneve	KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása
	- KT 1 – Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány - KK 14 – A regionális és elővárosi vasúti szolgáltatás fejlesztése (intézményrendszer, tarifa, hálózat, menetrend, utaskommunikáció)	

4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése

Projekt azonosító és projektneve	KGY 2	Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése
SUMP prioritás	4. Integrált városi – elővárosi közlekedési rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
További beavatkozási területek	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
Leírás	Zala völgye kerékpárút hiányzó 14 km-es szakaszának kiépítése Zalaszentiván és Bagod között (valamint alternatívaként Teskánd felé), Zalaegerszeg városán keresztül vezetve. Célja a szabadidős célú kerékpáros igények kielégítése és egy térségen átmenő nyomvonal kialakítása. A projekt hozzájárul a külső városrészek kerékpáros elérhetőségének javításához Andrásbida, Pózza és Kaszabáza irányában. A projekt az alábbi négy elemből tevődik össze, melyek külön-külön, és együtt is megvalósíthatók: - KGY 2A – Bagod – Andrásbida kerékpáros nyomvonal kiépítése - KGY 2B – Andrásbida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése - KGY 2C – Belváros – Pózza kerékpáros nyomvonal kiépítése - KGY 2D – Pózza – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Zala Megyei Önkormányzat - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - Helyi civil szervezetek - Országos civil szervezetek	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési	

Projekt azonosító és projekt név	KGY 2	Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése
		igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek		• KGY 2A – Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGY 2B – Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGY 2C – Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGY 2D – Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése

Projekt azonosító és projekt név	KGY 2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal
SUMP prioritás	4. Integrált városi – elővárosi közlekedési rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpáros nyomvonal c. projekt részeként Bagod és Andrásida közötti kerékpáros nyomvonal kiépítése.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zala Megyei Önkormányzat • Helyi civil szervezetek • Országos civil szervezetek • egyéb érintett települési önkormányzat(ok) • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	• KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése • KGY 2B – Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGY 2C – Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGY 2D – Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	

Projekt azonosító és projektneve	KGy 2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése
SUMP prioritás	4. Integrált városi – elővárosi közlekedési rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A KGy2 – Északnyugat-dunántúli kerékpáros nyomvonal c. projekt részeként Pózva és Zalaszentiván közötti kerékpáros nyomvonal kiépítése.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zala Megyei Önkormányzat • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • Helyi civil szervezetek • Országos civil szervezetek • egyéb érintett települési önkormányzat(ok) • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) • Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) • Zalaegerszeg város Integrált területi program (ITP) kerékpárosbarát város projektjében és a Zöld Zala projektjében megfogalmazott fejlesztési igényekhez kapcsolódó kerékpáros döntés-előkészítő tanulmányterv (2015)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	• KGy2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése • KGy 2A – Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal • KGy 2B – Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése • KGy 2C – Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	

Projekt azonosító és projektneve	KGy 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában
SUMP prioritás	4. Integrált városi – elővárosi közlekedési rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	4.2. Térségi kerékpáros kapcsolatok kiépítése	
További beavatkozási területek	-	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában
Leírás	Kerékpáros nyomvonal kiépítése a 761. sz. közúttól Kispálin és Nagypálin keresztül Egervárig. Ezzel jelentősen javul az Északi Ipari Park kerékpáros elérhetősége a környező északi települések irányból.	
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zala Megyei Önkormányzat • Helyi civil szervezetek • Országos civil szervezetek • egyéb érintett települési önkormányzat(ok) • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra fejlesztése kiemelten fontos.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	Döntés az előkészítésről és a tervezésről a városvezetés és a megyei döntéshozók részéről. Finanszírozási konstrukció meghatározása	
Kapcsolódó projektek	• KGY2 – Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése • KGY 2C – Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	

5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer

5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése

Projekt azonosító és projektnév	KGY 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
További beavatkozási területek	2.1. A belváros komplex forgalomcsillapítása és a szükséges keretfeltételek biztosítása	
Leírás	A gyalogos térkép fő előnye, hogy olyan útvonalakat is tartalmaz, amelyeket a normál térképek nem, mivel azokat főként a járművel való közlekedők számára tervezték. A gyalogos térkép tartalmazhat különböző útvonalakat, és a gyalogosok számára fontos információkat, például: a legkedveltebb útvonal, a legzöldebb útvonal, akadálymentes útvonalak, gyalogoszónák, átjárók, lépcsők, emelkedők, nyilvános WC-k, látványosságok, padok, pihenőhelyek stb. Érdemes megvizsgálni egy kerékpáros térképpel való összevetését, amelyen a kerékpáros hálózat mellett a kerékpártárolók is fel vannak tüntetve.	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése
		A projekt részeként érdemes vizsgálni az adatok és a térkép intelligens technológiákkal való feldolgozását is (pl. telefonos applikáció), amely közvetlenebb és egyszerűbb használatot jelenthet a felhasználók számára. Az akadálymentesség nem csupán a közlekedési infrastruktúra és szolgáltatások tekintetében lényeges: az akadálymentes használat a térkép vizuális tervezésének és a szoftveres megoldás kialakításának is fontos kritériuma.
Fontosság	2 – közepes prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Helyi civil szervezetek	
Indokoltság		Főként Zalaegerszeg méretű városok esetében, ahol a belváros és a fő forgalomvonzó létesítmények akár gyalogosan is viszonylag rövid idő alatt elérhetők, nagy jelentősége lehet egy gyalogos térképnek, főként azok számára, akik nem közlekednek gyalog rendszeresen a városban.
Előzmény	-	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	- KZ-KGY 1 – Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése - KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével - KZ-KGY 3 – Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	

Projekt azonosító és projektnév	KGY 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
További beavatkozási területek	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele	
Leírás		Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között.
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság		A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért a városon belüli és térségi kerékpáros infrastruktúra, valamint a hozzá kapcsolódó intézmények fejlesztése kiemelten fontos.

Projekt azonosító és projektneve	KGY 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között
Előzmény	Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	KGY3 – Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal	

Projekt azonosító és projektneve	KT 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány
SUMP prioritás	Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Az ITP-ben szereplő projekt általános célja, hogy a helyi városi és várostérségi lakosság környezettudatosabbá váljon. A SUMP-hoz kapcsolódóan a fenntartható mobilitás előmozdítása a fő célkitűzés: a közlekedési igények mérséklése és a környezetbarát közlekedési módok használatának előmozdítása. A projekt egy tudatosan felépített tájékoztató és szemléletformáló kampány megtervezését és megvalósítását foglalja magában, beleértve a lakosság és a helyi oktatási intézmények számára tervezett eseményeket, tájékoztató kiadványok publikálását, online közösségi tevékenységeket.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	folyamatos	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - helyi civil szervezetek - helyi oktatási intézmények	
Indokoltság	Az ITP alapján ahhoz, hogy a város valóban érvényesíteni tudja energiahatékonyságra és környezetvédelemre vonatkozó céljait, a SUMP tárgykörét érintően szükség van térségi szintű lakossági felvilágosító kampányokra a fenntartható városi mobilitás tárgyában.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	Az ITP-ben szereplő, környezet- és energiatudatos tudatformálást célzó általános projekt megvalósítása, amelynek részét képezi a jelen SUMP projekt.	
Kapcsolódó projektek	KT 7 – Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	

Projekt azonosító és projekt név	KT 3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A nemzetközi együttműködések révén Zalaegerszeg MJV Önkormányzata és az önkormányzati cégek olyan kapcsolatokra tehetnek szert, amelyek révén a mobilitás területén az elméleti és gyakorlati ismeretek bővülnek. Cél, hogy minél több, a fenntartható és akadálymentes városfejlesztést és mobilitásfejlesztést felkaroló projektben vegyen részt az Önkormányzat vagy valamely cége, elősegítve az innovatív megoldások elterjedését, egyben megosztva a zalaegerszegi eredményeket más városok, projektpartnerek felé.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • önkormányzati közszolgáltató cégek • helyi civil szervezetek	
Indokoltság	Az Európai Unió különböző alapjai és szervezeti által létrehozott nemzetközi együttműködések révén innovatív mobilitási megoldások elméleti előkészítését és akár gyakorlati megvalósítását is finanszírozni lehet, ezzel segítve a város tudatos mobilitásának fejlődését.	
Előzmény	Az Önkormányzat szakmai és döntéshozói szereplői nyitottak a jó példák, sikeres gyakorlatok megismerésére, valamint a tudás bővítésének megszerzésére.	
Előfeltételek	• Témába illő együttműködések felkutatása • Szükség esetén önrész biztosítása • Pályázati részvétel • Projekt nyertesség	
Kapcsolódó projektek	• KT 1 – Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány • KT 2 – Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	

Projekt azonosító és projekt név	KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése
SUMP prioritás	Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja a környezetbarát közlekedési módok használatának előmozdítása a zalaegerszegi munkahelyeken dolgozó alkalmazottak és a zalaegerszegi oktatási intézmények diákjainak és munkavállalóinak körében. A projekt az érintett vállalatok, intézmények körében történő felméréssel kezdődik, amelynek eredményeire alapján tervezési, tanácsadási és kommunikációs tevékenység épül.	

Projekt azonosító és projektnév	KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése
	Az intézményi és munkahelyi mobilitás tekintetében további kiemelt szempont az akadálymentesség feltételeinek biztosítása, amely már a felmérési szakaszban is megjelenik, és a felmerülő igények mentén a tervezésnek és fejlesztésnek is fontos részét képezi.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • helyi oktatási intézmények • helyi vállalkozások • fenntartható mobilitási szakértők	
Indokoltság	Az ITP-ben az általános környezettudatosság növelését célzó projektben helyet kap a fenntartható mobilitás előmozdítása a lakosság körében, de a környezetbarát közlekedési módok használatának előmozdítása érdekében még hatékonyabb megoldást jelent az oktatási intézmények tanulóinak és a Zalaegerszegen dolgozóknak a megszólítása.	
Előzmény	• Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) További előzmény: Az ITP-ben szereplő, környezet- és energiatudatos tudatformálást célzó általános projekt, amely jelzi a város igényét a lakossági tevékenységtől, a lakosok saját szokásaitól függő környezetterhelés mérséklésére.	
Előfeltételek	Az ITP-ben szereplő, környezet- és energiatudatos tudatformálást célzó általános projekt megvalósítása, amelynek részét képezi a jelen SUMP projekt.	
Kapcsolódó projektek	• KT 1 – Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány • KZ-KGY 4 – Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	

5.2. Közösségi használaton alapuló közlekedési módok feltételeinek megteremtése

Projekt azonosító és projektnév	KGY 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.2. Közösségi használaton alapuló közlekedési módok feltételeinek megteremtése	
További beavatkozási területek	3.2. A városi kerékpáros hálózat felülvizsgálata és a kerékpáros rendszer teljessé tétele 5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése	
Leírás	Közösségi kerékpáros rendszer kialakításának előkészítése és megvalósítása, külön kitérve az elektromos kerékpárok alkalmazásának lehetőségeire és költségeire.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	

Projekt azonosító és projektnev	KGy 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A fenntartható közlekedés egyik alapja a kerékpározás; feltételeinek javítása a modern városfejlesztés alapeleme. Zalaegerszegen a város méretét és adottságait tekintve a kerékpározás hivatásforgalmi, turisztikai és rekreációs szempontból is hangsúlyos szerepet játszik, ezért érdemes vizsgálni egy közösségi kerékpáros rendszer kialakítását.	
Előzmény	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014–2020 (ITS) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja 2014–2020 (ITP) (2014) - Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014)	
Előfeltételek	-	
Kapcsolódó projektek	-	

Projekt azonosító és projektnev	KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.2. Közösségi használaton alapuló közlekedési módok feltételeinek megteremtése	
További beavatkozási területek	5.1. Szemléletformálás, mobilitástudatosság erősítése 5.3. Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés	
Leírás	A városi autóhasználat optimalizálásának egyik lehetősége a közösségi autóhasználat, melynek egyik formája a carsharing. Ebben az esetben a használó lemond a járműbirtoklásról, és bérautót használ, amellyel az autó használatáról nem kell lemondania, miközben a tulajdonolt járművek száma csökken, és így a forgalomban kevesebb autó jelenik meg. A rendszer részét képezheti dedikált parkolóhely a carsharing járművek számára, mobil és online alkalmazás, amelyen a felhasználó könnyen információhoz juthat, és bérelhet autót. Ezen kívül a fenntartható közlekedés jegyében a járműflotta állhat alternatív meghajtású járművekből. A közösségi autóhasználat másik formája a carpooling, azaz az autó megosztása, amikor azonos útvonalon lakó és/vagy dolgozó emberek összeülnek egy autóba, amellyel csökken a forgalomban részt vevő autók száma, ezáltal kisebb lesz a környezetterhelés, valamint csökkennek a felhasználók költségei is.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A közösségi autóhasználat formái hozzájárulnak a város fenntartható fejlődéséhez: csökken az autók száma a városban, ezáltal kisebbek lesznek a torlódások, kevesebb a környezetszennyezés, valamint többek között csökkennek a felhasználók költségei is.	

Projekt azonosító és projektnév	KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése
Előzmény	-	
Előfeltételek	• carsharing koncepció • carsharing céggel való kapcsolatfelvétel és szerződés	
Kapcsolódó projektek	• KT 1 – Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány • KT 2 – Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	

5.3. Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés

Projekt azonosító és projektnév	KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.3. Intelligens technológiák alkalmazására való felkészülés	
További beavatkozási területek	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
Leírás	A modern városi mobilitásban egyre inkább teret nyernek az intelligens megoldások, ezeken belül is a nullemisziós és elektromos hajtású eszközök, rendszerek. Zalaegerszeg, mint a Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ egyik kulcsvárosa a járműipari és elektronikai ágazatok képviselői számára olyan gazdasági és társadalmi környezetet biztosít, amely versenyképes feltételeket ad a tartós jelenlét kiépítésére és hosszú távú fenntartására. Cél, hogy a város a klaszter és egyéb szereplők segítségével lehetőséget adjon a leendő fejlesztései során a korszerű technológiák befogadására, tesztelésére. Mind a közösségi közlekedés, mind a közösségi autó- és kerékpárkölcsonzó rendszer esetén a modern technológiai megoldások adaptálását prioritásként kell kezelni.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ • Zala Megyei Önkormányzat • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek • közösségi kerékpáros és autókölcsönző rendszerben érintett szervezetek és cégek • magáncégek, térségi nagyfoglalkoztatók	
Indokoltság	Zalaegerszeg a Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ tagjaként és innovatív városként már eddig is segítette a korszerű technológiák megteremtését a közlekedésben. Az elektromobilitás fejlődésével, az alternatív hajtásrendszerek térnyerésével fel kell mérni, hogy a város és környéke topográfiai adottságait is figyelembe véve milyen korszerű megoldásokra lesz szükség a következő évtizedben, és ehhez milyen előkészítési és együttműködési lépésekre van szükség.	

Projekt azonosító és projektnév	KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra
Előzmény	Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ létrehozása	
Előfeltételek	Együttműködési projektek meghatározása	
Kapcsolódó projektek	- KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása - KK 8 – A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	

5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása

Projekt azonosító és projektnév	KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztatás és a forgalomirányítás fejlesztésével
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	Cél, hogy a zalaegerszegi helyi közlekedés, valamint a regionális és távolsági autóbusz és vasúti közlekedés integrált rendszer legyen. A tarifális, hálózati és menetrendi összehangolás mellett fontos az is, hogy hatékony forgalomirányítás és korszerű utastájékoztatás segítse a közlekedést. Az utastájékoztatás területén mind a hagyományos formák (menetrendi lapok, nyomtatott információk, stb.), mind a modern infokommunikációs eszközök alkalmazását támogatni kell. Fontos, hogy az utazás előtt és alatt minden elérhető információ beszerezhető legyen. Az utastájékoztatásnak mind az interneten, mind a megállóhelyeken, mind a járművek külső és belső felületein hatékonyan kell működnie, segítve az utasok rendszeres és eseti utazásait, külön hangsúlyt fektetve az akadálymentes közlekedés feltételeire, valamint az akadálymentes tájékozódás biztosítására.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - MÁV-Start Zrt. - ÉNYKK Zrt. - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzetgazdasági Minisztérium - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek	
Indokoltság	Mind a városon belüli, mind a helyközi és távolsági közlekedésben vannak kezdemények az utastájékoztatás korszerűsítésére. A helyi közlekedés legfontosabb megállóhelyein digitális utastájékoztató táblák üzemelnek. További folytatás és a rendszer integrált bővítése indokolt.	
Előzmény	A SUMP I. ütemének vizsgálata és a helyszínbemjárások eredményei	

Projekt azonosító és projektnev	KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztatás és a forgalomirányítás fejlesztésével
	- Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Előzetes Közlekedési Konceptiója (2014) - IMCS és elővárosi RMT és tervdokumentáció - A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatai - Utastájékoztatási projekt	
Előfeltételek	Döntések a fejlesztésről	
Kapcsolódó projektek	- KK 6 – Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése - KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása - KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása - KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	

Projekt azonosító és projektnev	KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
További beavatkozási területek	3.1. A helyi közösségi közlekedési hálózat újragondolása	
Leírás	A zalaegerszegi helyi autóbusz-hálózat egyik legfontosabb pontja a Kovács Károly tér, Kazinczy tér, Széchenyi tér területe. A projekt célja, hogy a helyi közlekedésben javuljon a belvárosi autóbuszos elérhetősége és az utaskiszolgálás minősége. Ennek legfőbb eleme a Kovács Károly téri autóbuszmegállók rendezése, arculatának és kiszolgáló létesítményeinek fejlesztése. A projekt megvalósításához figyelembe kell venni az új hálózat paramétereit, a belváros forgalomcsillapításához kapcsolódó elemeket, különös tekintettel a Kossuth Lajos utca, valamint a Kosztolányi Dezső utca jövőbeli forgalmi rendjére. A fejlesztéshez részletes tervezés és előkészítés szükséges, amely során a forgalmi szempontok mellett kiemelt hangsúlyt kell fektetni az akadálymentesség teljes körű biztosítására.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - ÉNYKK Zrt. - helyi civil szervezetek - engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A belváros területét mind a jelenlegi, mind a tervezett helyi buszhálózat esetében szinte valamennyi viszonylat érinti. A leendő hálózatban az átszállások tervezhetővé válnak, és ütemesen ismétlődnek. A hatékonyabb és utasbarát utaskiszolgálás érdekében fontos, hogy kulturált végállomási és megállóhelyi funkciók és kapcsolatok jelenjenek meg a Kovács Károly téren mint kiemelt forgalmú helyi megállócsoporthoz. Ezzel együtt a járművezetői	

Projekt azonosító és projektnév	KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése
	és utaskiszolgáló létesítmények kialakítása is szükséges, a tervezett forgalmi igényekre alapozva.	
Előzmény	A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatok	
Előfeltételek	- Tervezés, előkészítés - A forgalomcsillapított belváros ütemezett beruházásainak ismerete - Új hálózat és menetrendi struktúra bevezetése	
Kapcsolódó projektek	- KK 6 – Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése - KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása - KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása - KK 4 – A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével - KZ-KGY 1 – Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése - KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével - KZ 1 – Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése - KZ 2 – A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	

Projekt azonosító és projektnév	KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
További beavatkozási területek	2.4. A közlekedési infrastruktúra fenntartását szolgáló keretfeltételek javítása	
Leírás	A zalaegerszegi buszmegállók nagyobb része nem felel meg sem az akadálymentesség, sem az arculati igényesség elvárásainak. A fejlesztés célja azoknak a beruházási és arculati elemeknek a meghatározása, amelyek révén egységes és funkcionálisan igényes buszmegállók alakíthatók ki. A megvalósításhoz elsőként a fizikai megállók állapotfelmérése szükséges, majd a felszállóforgalom nagysága és az állapot alapján fontossági sorrend határozható meg. Megálló kategóriák képzése javasolt a forgalomnagyság, városon belüli pozíció, kivitelezhetőség szempontjából. Megálló kategóriáknak meghatározandó, hogy milyen felszereltség és kialakítás szükséges a következő főbb elemeket figyelembe véve: burkolat, szegélyek, utcabútorok, hagyományos és digitális információs és utastájékoztató elemek. A projekt része a jelenlegi és tervezett helyi hálózat hiányzó megállóinak, megállópárjainak megépítése a sűrűbb lefedettség és az intézmények, lakóterületek könnyebb és teljes mértékben akadálymentes elérése érdekében.	
Fontosság	1 – magas prioritású	

Projekt azonosító és projektnev	KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése
Becsült megvalósítási időszak	2022-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Magyar Közút Nonprofit Zrt. • ÉNYKK Zrt. • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	Jelenleg nagyon eltérő arculatú, műszaki állapotú és felszereltségű autóbusz-megálló található Zalaegerszegen. A megállók egy része az akadálymentesítés elvárásainak sem felel meg, nem megfelelő az utastájékoztató és a komfortszint sem (pl. nincs védett várakozóhely, nincs peron, stb.). A megállók egységes, de ütemezett fejlesztésére és a hálózaton szükséges új megállók kialakítására projektcsomag szükséges.	
Előzmény	• A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei • A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatok	
Előfeltételek	• Az új hálózathoz tartozó megálló-kijelölések elvégzése és a tervezés megkezdése • Döntés a megállóhelyek arculati és infrastrukturális fejlesztéseiről	
Kapcsolódó projektek	• KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása • KK 5 – Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	

Projekt azonosító és projektnev	KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.4. Minőségi közösségi közlekedési közszolgáltatás megteremtése, a járműpark megújítása	
További beavatkozási területek	5.5 Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése	
Leírás	Zalaegerszeg helyi autóbusz-állománya folyamatos megújításra szorul. Újra kell gondolni az új hálózat igényeihez igazodóan a flotta összetételét, járműkategória szerint is. Az eddigi szóló és csuklós autóbuszok mellett midi és mini járművek beszerzése is szükséges lesz. A fejlesztés előkészítése során fontos annak vizsgálata is, hogy milyen hajtásrendszerű járművek kerüljenek beszerzésre. A legtöbb jármű dízelüzemű, környezetvédelmi besorolásuk vegyes képet mutat. Ezen felül a jelenlegi 3+1 helyi CNG autóbusz részben már elavult, de a technológia rendelkezésre áll a jövőben is a Zalavíz Zrt. telephelyén, és megfelelő fejlesztés esetén bővíthető is az CNG mennyiség előállítás. Szintén vizsgálatra érdemes a teljesen elektromos és a hibrid technológia is. Azonban olyan megoldás szükséges, amely vagy rendkívül kedvező finanszírozási konstrukció mellett valósítható meg (mint pl. Kaposvár, Miskolc, Nyíregyháza esetén), vagy ütemezetten, a járműpark folyamatos cseréjét eredményezi akár jó állapotú, korszerű, használt autóbuszok beszerzésével.	

Projekt azonosító és projekt név	KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása
	A járműpark megújításának lehetőségeit a beszerzési konstrukción kívül meghatározzák az üzemeltetési konstrukciók körülményei is, figyelembe véve a város és az ÉNYKK között 2016 végén lejárató közszolgáltatási szerződés megújítására vonatkozó paramétereket.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • ÉNYKK Zrt. • KTI-KI • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium	
Indokoltság	Zalaegerszeg helyi autóbusz-közlekedésében jelentős megújításra van szükség a következő években. Ennek egyik eleme a járműpark minőségi fejlesztése, környezetbarát és akadálymentes autóbuszok beszerzése. A jelenlegi forgalomban résztvevő, az ÉNYKK Zrt. helyi állományához tartozó mintegy 30–35 autóbusz átlagéletkora 12 év körüli. Ez országos szinten nem kimagaslóan kedvezőtlen, de a flotta folyamatos megújítása nélkül előregszik a járműpark, és sem az akadálymentesség szempontjainak, sem az Ökováros szemlélet és program környezetvédelmi igényeinek nem fog megfelelni az autóbusz-állomány jelentős része.	
Előzmény	• A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemutatók eredményei • A helyi buszhálózat fejlesztését alátámasztó dokumentáció megállapításai és javaslatok	
Előfeltételek	• A 2017-től tervezett buszhálózattal és üzemeltetési konstrukcióval kapcsolatos döntések meghozatala • A biztosítható források meghatározása	
Kapcsolódó projektek	• KK 6 – Autóbusz-megállóknál infrastrukturális és arculati fejlesztése • KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása • KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása • KT 2 – Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	

5.5. Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése

Projekt azonosító és projekt név	KK 8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.5 Alternatív üzemanyagok és hajtásrendszerek elterjedésének ösztönzése	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A zalaegerszegi Ökováros program része, hogy környezetbarát hajtásrendszerű járművek közlekedjenek a város közösségi közlekedésében és a közszolgáltató cégek flottáiban. Ennek eredményeként már ma is	

	közlekednek CNG autóbuszok, valamint a Zalavíz Zrt-nél CNG üzemű járművek. A projekt célja, hogy korszerű és környezetkímélő, illetve minél nagyobb mértékben nullemisziós járművek kerüljenek beszerzésre azon közszolgáltatást végző cégeknél, amelyek a város működésében jelentős szerepet játszanak. A járműpark megújítása során az alternatív energiaforrásokhoz szükséges technológiát és a területet is biztosítani szükséges.
Fontosság	1 – magas prioritású
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Önkormányzati közszolgáltatók • helyi civil szervezetek
Indokoltság	A megújuló energiaforrások használata a közlekedésben egyre fontosabb követelmény. Amennyiben a város a közszolgáltatói cége esetében erősíti a megújulókat használatát és törekszik a nullemisziós járművek beszerzésére, jó példát mutat a város lakók számára, illetve követendő példát mutat más városok részére is.
Előzmény	• Ökováros program
Előfeltételek	• Szándék a további fejlesztésről a közszolgáltató cégek esetén • CNG technológia esetén az előállító kapacitás technológiai bővítése
Kapcsolódó projektek	• KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása • KT 1 – Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány • KT 2 – Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra • KT 3 – Mobilitási együttműködésekben való részvétel

5.6. Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása

Projekt azonosító és projekt név	KZ-KGY 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.6. Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja egy olyan csomóponti felülvizsgálati dokumentáció elkészítése, amely gyalogos és kerékpáros szempontból feltárja az aktuális kialakítást, és javaslatot tesz a hiányzó kapcsolatok létesítésére, különös tekintettel a közlekedésbiztonság és akadálymentesség feltételeinek biztosítására.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Magyar Közút Nonprofit Zrt.	

Projekt azonosító és projektneve	KZ-KGY 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése
	• országos civil szervezetek • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A főbb közúthálózati elemeken, az évtizedekkel korábbi keresztmetszeti kialakítások miatt a közúti forgalom preferenciája mellett a gyalogos és kerékpáros közlekedés másodlagos szerepet kap. Gyakran hiányoznak közvetlen átvezetések a csomópontok egyes ágaiban (pl. Stadion utca – Balatoni út csomópontjának keleti ágán). Ennek hiányában csak a csomópont másik három ágának bejárásával vagy a szabályokat megszegve teljesíthető az átközlekedés. Más csomópontokban, pl. Széchenyi tér, hiányoznak a kerékpáros átvezetések, így jellemzően szabálytalanul, a gyalogátkelőn kerékpározva közlekednek át.	
Előzmény	• A SUMP I. ütemének vizsgálatai és a helyszínbemjárások eredményei	
Előfeltételek	• A belváros forgalomcsillapítása pontos paramétereinek meghatározása	
Kapcsolódó projektek	• KGY 15 – Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése • KZ-KGY 2 – Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével • KZ-KGY 3 – Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	

Projekt azonosító és projektneve	KZ-KGY 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével
SUMP prioritás	5. Fenntartható, környezetbarát mobilitási rendszer	
Elsődleges beavatkozási terület	5.6. Közlekedésbiztonság feltételeinek javítása	
További beavatkozási területek	-	
Leírás	A projekt célja az iskolák környékének olyan műszaki és infrastrukturális kialakítása, amely lehetővé teszi a diákok biztonságos és akadálymentes gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési eszközzel való utazását, és ezen keresztül csökkenti a gyerekek autóval való iskolába szállításának igényét.	
Fontosság	1 – magas prioritású	
Becsült megvalósítási időszak	2018-ig	
Megvalósításban érintettek	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok	
Indokoltság	A gyermekek biztonságos iskolába járásának, valamint a fenntartható közlekedés részarányának növelése iránti igény indokolja a projektet.	
Előzmény	-	
Előfeltételek	Az iskolák környezetének közlekedésbiztonsági felmérése Tervezés, előkészítés	

Projekt azonosító és projekt név	KZ-KGY 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével
Kapcsolódó projektek	• KGY 6 – Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal • KGY 15 – Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése • KGY 16 – Kerékpárparkolás feltételeinek javítása • KGY – KK 1 Községi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal) • KK 6 – Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése • KK 7 – A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása • KK 9 – Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása • KK 12 – Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása • KK 4 – A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével • KT 1 – Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány • KT 7 – Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése • KZ-KGY 1 – Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	

5 A PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE

Az előző fejezetben rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 71 intézkedést, amelyek mind-mind hozzájárulnak Zalaegerszeg stratégiai célrendszerének teljesítéséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez.

A jelen fejezet témája a javasolt projektek műszaki és gazdasági értékelése. Az értékelést – a projektek jellegétől függően – többféle módszerrel végezzük el. A forgalmi modellezéssel érintett beavatkozások esetében a modellezés eredményeivel vizsgáljuk az intézkedések számszerűsíthető hatásait. (Az 5.1. pont a forgalmi modellezés eredményeit, az 5.2. pont az egyszerűsített költség-haszon elemzést tartalmazza.)

Emellett az összes projekt tekintetében egységesen többszemponútú elemzést végzünk el. Utóbbi módszer segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek (5.3. pont.)

A projektek értékelésére épül a következő lépés: a jelen fejezet eredményei szolgáltatnak alapot a projektek prioritási sorrendjének meghatározásához, a projektcsomagok kialakításához, a megvalósítás megtervezéséhez.

5.1 A PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE FORGALMI MODELLEZÉS ALAPJÁN

Jelen pont célja, hogy a forgalmi modellezés alapján a főbb beruházások mérhető változásait, forgalmi hatásait számszerűsítse.

A modellezés meghatározott paraméterek alapján a közúti beruházások különböző változatainak változásait (hatásait) tudja szemléltetni, különös tekintettel a forgalomnagyság-változásaira, valamint az utazási idő megtakarításaira vagy többletére. Ezen eredmények nem csak a beruházások hatásait tudják számszerűsíteni, hanem alapjául szolgálnak a költség-haszon elemzéseknek is. A SUMP készítése során a modellezés makroszintű változatát alkalmaztuk, azaz egy-egy fejlesztés hatásait a városi, belvárosi területre vizsgáltuk meg, tekintve, hogy a SUMP stratégiai fejlesztési dokumentum. A modellezés főbb eredményei és más, e dokumentumban alkalmazott szűrési paraméterek alapján az egyes közúti beruházások részleteiben, pl. csomóponti szinten tovább vizsgálhatók, azaz mikroszintű modellezéssel elemezhetők. Ez a szint azonban már az egyes projektváltozatok részletes kialakításához (pl. sávok száma, közlekedési lámpák ciklusrendje, kapacitások számítása) járul hozzá, amely túlmutat a SUMP stratégiai keretein.

5.1.1 A MODELLEZÉS DISZPOZÍCIÓJA

A forgalmi modellezés során öt fő projekt vagy projektcsoport elemzését végeztük el. Ezen elemek közös jellemzője, hogy a belváros forgalomcsillapításához kapcsolódik közvetlenül vagy annak háttéréként közvetetten.

A modellezés fő elemei és logikai felépítése az alábbi:

- A belváros forgalomcsillapításához kötődően a Kossuth Lajos utca lezárásának vizsgálata különböző addicionális elemek megléte vagy nem megléte esetén
- A belváros forgalomcsillapításához kötődően a Kazinczy tér forgalomcsillapításának vizsgálata különböző addicionális elemek megléte vagy nem megléte esetén
- A különböző tehermentesítő útvonalak, útszakaszok vizsgálata a belváros térségében (Ring, belső tehermentesítő út)
- Déli elkerülő út egyes szakaszainak vizsgálata
- Északi bekötő út vizsgálata

A modellezés folyamatában elsőként a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításának különböző változatait elemeztük, figyelembe véve a kapcsolódó észak-déli infrastrukturális elemek létét, nem létét. Az egyes változatok összehasonlítását követően került sor a kiválasztott változat meghatározására.

Ezt követően modelleztük a Kazinczy tér forgalomcsillapítását különböző változatokban, figyelembe véve bizonyos, kísérő tehermentesítő elemek létét vagy nem létét.

A belvárosi forgalomcsillapítási projektekhez közvetetten kötődően modelleztük az északi bekötő út és a déli tehermentesítő út hatását.

Az alábbi táblázat a modellezés sorrendiségének és a modellezett változatoknak az áttekintését és főbb jellemzőit tartalmazza:

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Legfőbb jellemzője
Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása - alapváltozatok	1A (buszközlekedéssel)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Petőfi Sándor utca között	Kétirányú Kosztolányi Dezső utca, megmaradó buszközlekedés a Kossuth Lajos utcában
	1A (buszközlekedés nélkül)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Petőfi Sándor utca között	Kétirányú Kosztolányi Dezső utca, megszűnő buszközlekedés a Kossuth Lajos utcában
	1B (buszközlekedéssel)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Göcseji út között	Kétirányú Kosztolányi Dezső utca, megmaradó buszközlekedés a Kossuth Lajos utcában
	1B (buszközlekedés nélkül)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Göcseji út között	Kétirányú Kosztolányi Dezső utca, megszűnő buszközlekedés a Kossuth Lajos utcában
	1C (buszközlekedéssel)	Kossuth Lajos utca lezárása a Berzsényi Dániel utca és a Petőfi u. között	Kétirányú Kosztolányi Dezső utca, megmaradó buszközlekedés a Kossuth Lajos utcában
	1C (buszközlekedés nélkül)	Kossuth Lajos utca lezárása a Berzsényi Dániel utca és a Petőfi u. között	Kétirányú Kosztolányi Dezső utca, megszűnő buszközlekedés a Kossuth Lajos utcában
Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása a Kosztolányi Dezső utca irányváltásával	2A	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között – az átmenő buszforgalom megtartásával	Kosztolányi Dezső utca mai forgalmi rendje mellett a Kossuth Lajos utcán csak a buszforgalom marad, a forgalom a jelenlegi hálózatot terheli
	2A (Béke ligeti átvágással)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között – az átmenő buszforgalom megtartásával, a Béke liget átvágásával	Kosztolányi Dezső utca mai forgalmi rendje mellett a Kossuth Lajos utcán csak a buszforgalom marad, a forgalom a jelenlegi hálózatot terheli

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Legfőbb jellemzője
	2B1	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között a Kosztolányi Dezső utca irányának megfordításával	A Kosztolányi Dezső utca középső szakasza dél felé minden közlekedési mód, észak felé csak az autóbuszok számára járható
	2B2	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között a Kosztolányi Dezső utca irányának megfordításával	A Kosztolányi Dezső utca középső szakasza dél felé minden közlekedési mód, észak felé csak az autóbuszok számára járható, a Berzsényi Dániel u.-tól északra kétirányú marad
Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása továbbfejlesztett változatai	3A	Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth u. lezárása nélkül	A Kosztolányi Dezső utca alternatívaként jelenik meg a Kossuth Lajos utcához képest, de annak lezárása nem történik meg. A buszközlekedés a Kossuth Lajos utcán marad.
	3B	Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth u. lezárása nélkül, a buszközlekedés áthelyezésével	A Kosztolányi Dezső utca alternatívaként jelenik meg a Kossuth Lajos utcához képest, de annak lezárása nem történik meg. A déli irányú buszközlekedés Kosztolányi Dezső utcába kerül át.
	3C	Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth u. lezárásával, módosított csomóponti kialakításokkal	Északi irányban a Béke- ligeti utcán és a Berzsényi Dániel utcán át lehet jobbra kanyarodni a Balatoni út felé, a Kovács Károly téren nem
Új úthálózati elemek	4A	Déli elkerülő út I. ütem	Az elkerülő út keleti szakaszának modellezése
	4B	Déli elkerülő út I. és II. ütem	Az elkerülő út keleti és nyugati szakaszának modellezése

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Legfőbb jellemzője
	4C	Északi bekötő út	A Gasparich utca folytatásaként elkerülő út létesítése a Gébárti út – Ságodi út csomópontjáig
	4D	Tehermentesítő út III. ütem	A tehermentesítő út kiépítése a Járum Ferenc utca és a Stadion utca között, a Batthyány u. külön szintű, csomópont nélküli keresztezésével
	4E	Tehermentesítő út III. ütem + RING	A tehermentesítő út kiépítése a Járum Ferenc utca és a Stadion utca között, majd folytatása a jelenlegi vasútvonal helyén a Zrínyi utcáig
A kelet-nyugati tengely forgalom-csillapítása – a Kazinczy tér beszűkítése	5A	Kapacitás szűkítés a Stadion utca és a Mártírok útja között	Egy-egy forgalmi sáv elvétele egyéb forgalmi beavatkozás és új hálózati elem nélkül
	5B	Kapacitás szűkítés a Stadion utca és a Kovács Károly tér között csak a városközpont irányában, parkolósávval	A városközpont irányú kapacitás csökkentése és a szélső sáv parkolósávval alakítása
	5C	Kapacitás szűkítés a Stadion utca és a Mártírok útja között, valamint a tehermentesítő út III. ütemének megvalósítása	Egy-egy forgalmi sáv elvétele, a tehermentesítő út III. ütemének átadásával egy időben
Összetett modellezési változatok	6A	A 3C változat továbbfejlesztése	Északi irányban a Béke-ligeti utcán és a Berzsenyi Dániel utcán kívül a Kovács Károly téren is lehet jobbra kanyarodni a Balatoni út felé

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Legfőbb jellemzője
	6B	5A és 6A változatok együttes vizsgálata - Kosztolányi Dezső utca és Kazinczy tér együttes forgalmi átrendezése:	Egy-egy forgalmi sáv elvétele egyéb forgalmi beavatkozás és új hálózati elem nélkül a Kazinczy téren, valamint a Kosztolányi Dezső utcában, északi irányban a Béke-ligeti utcán és a Berzsényi Dániel utcán kívül a Kovács Károly téren is lehet jobbra kanyarodni a Balatoni út felé
	6C	A 6B és 4E változatok együttes vizsgálata - Kosztolányi Dezső utca és Kazinczy tér együttes forgalmi átrendezése a tehermentesítő út III. ütemének megépítésével együtt	A forgalomcsillapítást új hálózati elem létesítése ellensúlyozza

5.1.2 ZALAEGRSZEG - KOSSUTH LAJOS UTCA LEZÁRÁSÁNAK VIZSGÁLATA FORGALMI MODELL SEGÍTSÉGÉVEL - A KOSZTOLÁNYI DEZSŐ UTCA KÉTIRÁNYÚ FORGALMI RENDJE ESETÉN

A Kosztolányi Dezső utcában 2x1 forgalmi sávot feltételeztünk, ahol lehetséges, buszsáv létesítésével (elsősorban a Balatoni út irányában). A buszsáv létesítése nem került külön modellezésre, a Kosztolányi Dezső utca úttípusának megválasztásával (folyópálya kapacitás) közelítettük a hatását. A vasútállomás felé haladó irány a modellben magasabb útkategóriába került (főút városi átkelési szakasz), mint a Kossuth Lajos utca (belvárosi forgalomcsillapított övezet), így a közúti hatások kismértékű utazásiidő-nyereséget mutatnak.

A Kovács Károly téren a Batthyány Lajos utcából az egyenes és jobbra kanyarodó forgalmi irányok megadását feltételeztük (a jelenlegi forgalmi sávok átrendezésével megvalósítható). Balra kanyarodás továbbra sem megengedett, a Stadion utcánál lehetséges.

A buszhálózat átszervezése esetén a Balatoni út és Vasútállomás között a jelenlegivel azonos menetidőt feltételeztünk a Kosztolányi Dezső utcán keresztül is. A Petőfi Sándor utcában a csomópont adottságai miatt nem számoltunk a buszforgalom Kossuth Lajos utca felé visszavezetésével, minden változatban a Dózsa ligetig a Kosztolányi Dezső utcán halad mindkét irányban az autóbusz forgalom.

A belvárosi zónákat reprezentáló konnektorok a Kossuth és Kosztolányi Dezső utca között helyezkednek el, a megállóhelyek megközelítése hasonló idő alatt lehetséges a modellben.

1A - LEZÁRÁS A BALATONI ÚT ÉS A PETŐFI SÁNDOR UTCA KÖZÖTT

Ebben a vizsgált változatban a Kossuth Lajos utca lezárásra kerül a forgalom elől egészen a Petőfi Sándor utcáig. A lezárást két fajta forgalmi renddel tovább vizsgáltuk. Az első verzióban a jelenleg a Kossuth Lajos utcát érintő helyi, illetve távolsági autóbuszos forgalom továbbra is használhatja a sétáló utcát, így az csak a személy- és teherforgalomtól mentes övezetté válna.



Forgalmi terhelés 1A változatban – átmenő buszforgalommal

A Kossuth Lajos utca érintett szakaszán a buszok közlekednek (közel 300 járat/nap), a Petőfi Sándor utcától a Göcseji útig mintegy 3000 Ejm/nap forgalom várható. A kétirányú Kosztolányi Dezső utcában körülbelül 18000 Ejm/nap, a Mártírok útján hozzávetőlegesen 8000 Ejm/nap a várható forgalom.



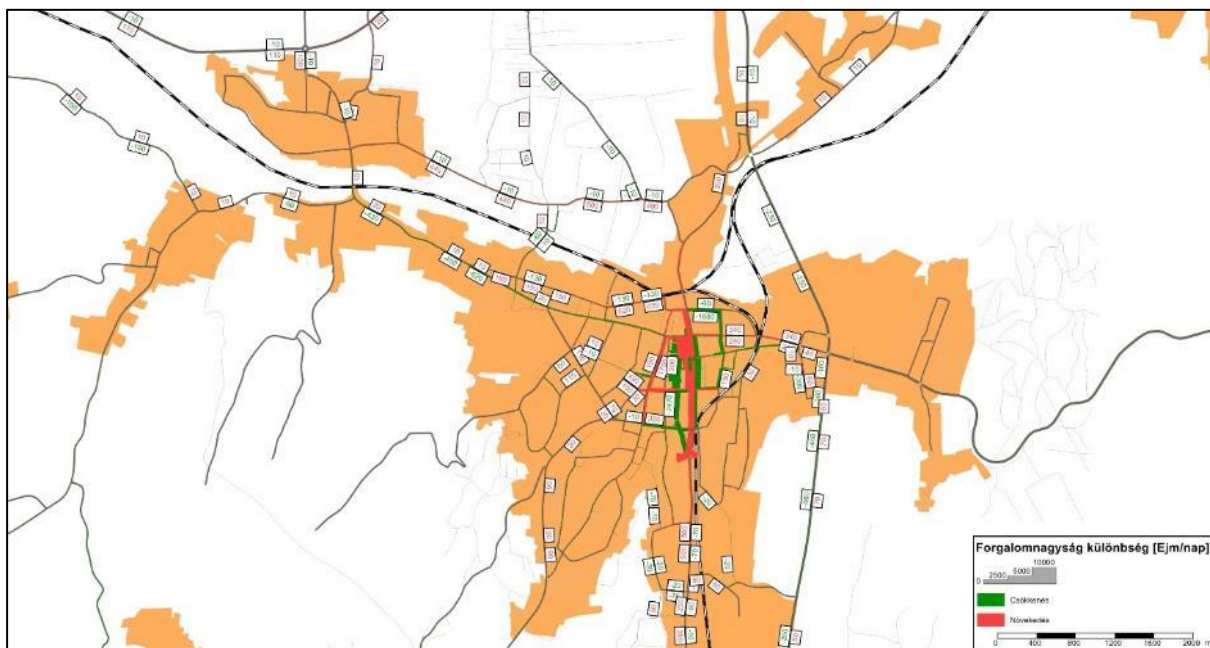
Különbségábra 1A változat – átmenő buszforgalommal

A Batthyány – Kosztolányi Dezső utca útvonal visszaállítása számos városi relációt érint, és alapvetően kedvező változást jelent a város közúti forgalmában (amennyiben a csomópontokban a szükséges kapacitás biztosítható).

A forgalmi rend módosítása nem csak egyszerű áterelődések okoz: a Kosztolányi Dezső utca jelenlegi irányában a forgalom a kapacitásszűkítés miatt csökken, a Mártírok útja felé és a Bíró Márton utca felé terelődik át. Az ellenkező irányban, a Kosztolányi Dezső utcában 10 000 Ejm/nap feletti az új forgalmi irányban a terhelés, a Kossuth Lajos utcából mintegy 7000 Ejm, de még a Bíró Márton utcában is körülbelül 1 500 Ejm/nap csökkenés várható.

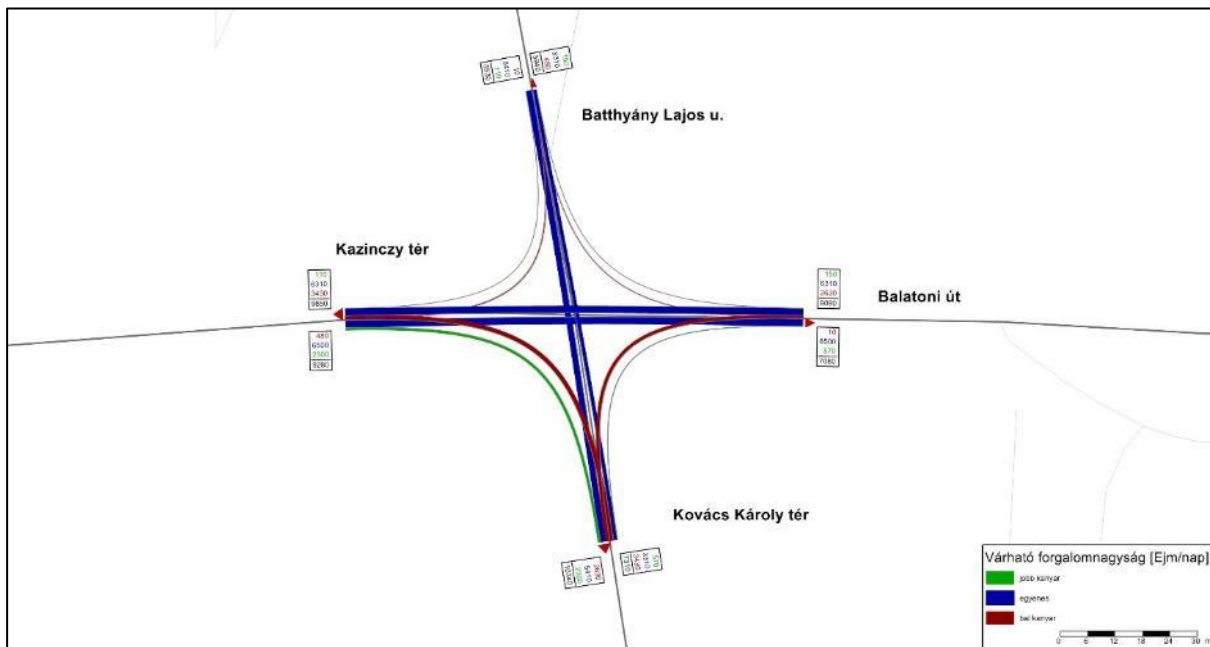
A Petőfi Sándor utca forgalma több mint 30%-al nő, és a csomópontokban jelentősen növekszik a kanyarodó mozgások iránti igény – kiskörűként kezd viselkedni, elosztó szerepet tölt be. Ez a forgalmi rend módosítását jelzi az érintett csomópontokban.

Az új útvonal még a 74. elkerülő szakaszának dél felé tartó forgalmát (a városközpontot inkább elkerülő forgalom) is vonzza, a vasútállomástól délre mintegy 500 Ejm/nap forgalmi többlet várható ebben az irányban. Hasonlóan Andráshegy térségéből a Gébárti úton kerül el 400 Ejm/nap mértékű forgalom a várost: az új kapcsolat révén a Batthyány Lajos – Kosztolányi Dezső utca útvonalat használják.

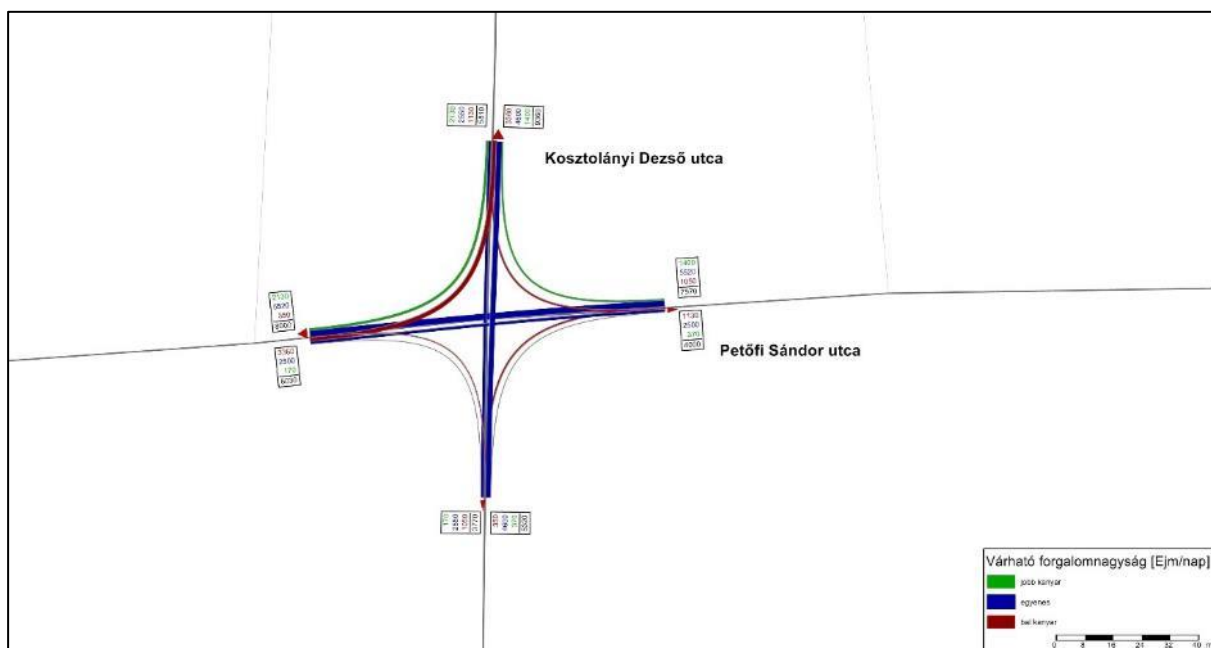


Különbségábra 1A változat – átmenő buszforgalommal – távoli hatások

A forgalmi rend változása a Kovács Károly tér és a Petőfi Sándor utca – Kosztolányi Dezső utca csomópontjában a kritikus. A két csomópont várható forgalmi terhelés [Ejm/nap]. A reggeli és délutáni csúcsórákban a napi forgalom körülbelül 9%-a jelenik meg.



Kovács Károly tér forgalmi terhelés – 1A változat



Petőfi Sándor utca – Kosztolányi Dezső utca csomópont forgalmi terhelése 1A változat

1A - LEZÁRÁS A BALATONI ÚT ÉS A PETŐFI SÁNDOR UTCA KÖZÖTT - BUSZKÖZLEKEDÉS NÉLKÜL

A buszközlekedés átszervezése esetén a helyi és helyközi buszok is a Kosztolányi Dezső utcát használják, a Kossuth Lajos utca érintett szakasza teljes lezárásra kerül.

A buszhálózat átszervezése esetén a Balatoni út és Vasútállomás között a jelenlegivel azonos menetidőt feltételeztünk a Kosztolányi Dezső utcán keresztül is. A Petőfi Sándor utcában a csomópont adottságai miatt nem számoltunk a buszforgalom Kossuth Lajos utca felé visszavezetésével, minden változatban a Dózsa ligetig a Kosztolányi Dezső utcán halad mindkét irányban az autóbusz forgalom.



Közösségi közlekedés – az utasszámok változása

A belvárosi zónákat reprezentáló konnektorok a Kossuth Lajos utca és a Kosztolányi Dezső utca között helyezkednek el, a megállóhelyek megközelítése hasonló idő alatt lehetséges a modellben. Ennek a feltételezésnek az alátámasztására helyi szakértőkkel egyeztetni szükséges.

A fenti feltételezés helyessége esetén a buszközlekedés átszervezésével az utasszámai áramlatok lényegében nem változnak, a belvárosi megállók közül a Kovács Károly tér (jelenlegi is legnagyobb forgalmú helyi megálló) forgalma koncentrálódik.

A vizsgálat kritikus pontjai:

- helyi megállók kialakíthatósága a jelenleginek megfelelő pontokon a Kosztolányi Dezső utcában,
- a menetidő tarthatósága (pl. Petőfi Sándor utcai csomópont).

A közúti hatások szinte megegyeznek az előző változattal, de a Kossuth Lajos utcáról átkerült buszforgalom a Kosztolányi Dezső utca forgalmát tovább növeli.

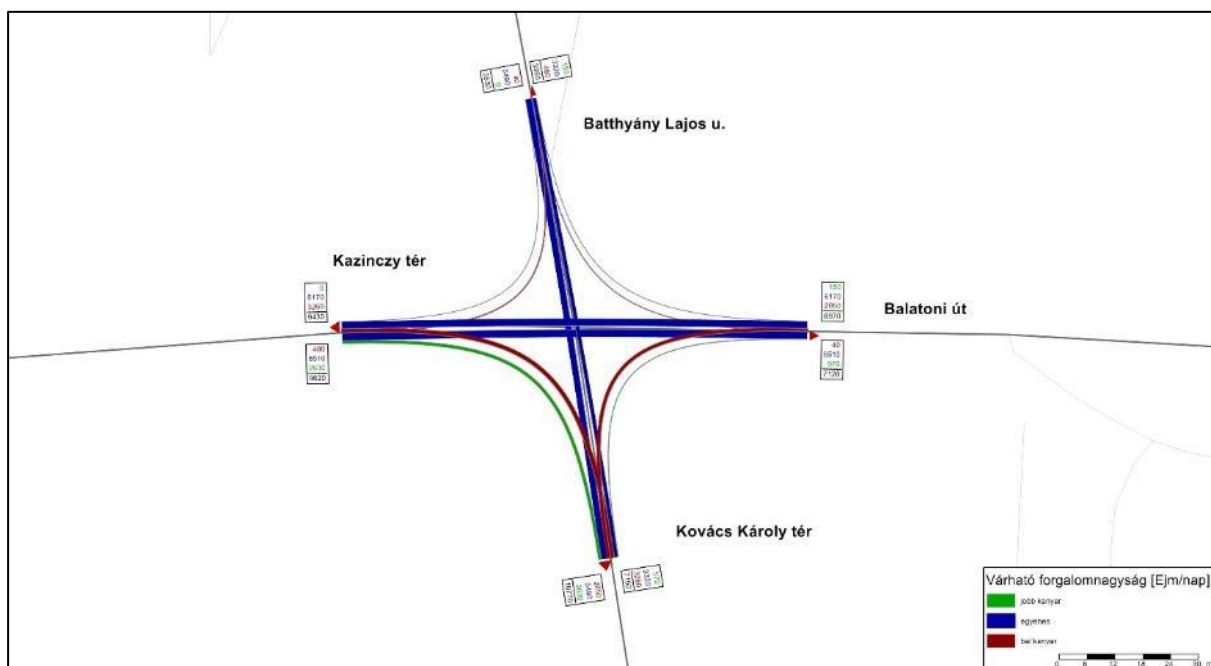


Forgalmi terhelés 1A változatban – buszforgalom átszervezésével

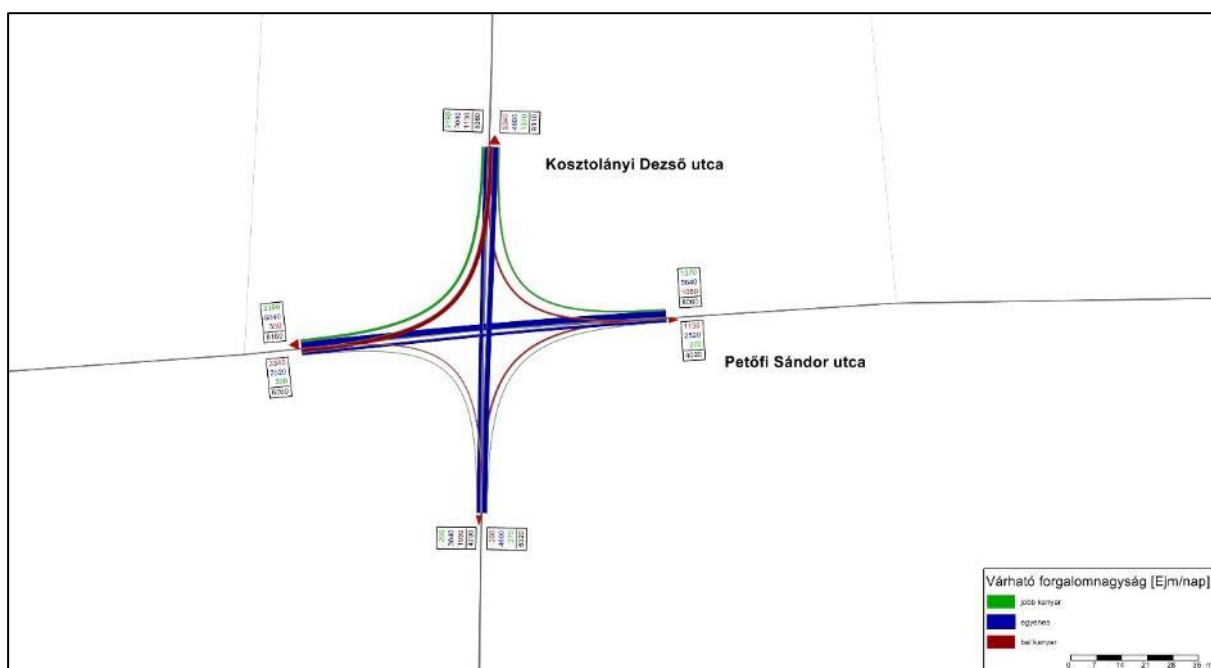


Különbségábra – 1A változat buszforgalom átszervezésével

A Kosztolányi Dezső utca buszforgalma személygépjármű forgalmat terel a Bíró Márton utca és a Mártírok útja felé, ennek mértéke nem jelentős (napi 200–300 Ej/m/nap).



Kovács Károly tér forgalmi terhelés – 1A változat (buszforgalom átszervezve)



Petőfi – Kosztolányi Dezső utcák csomópont forgalmi terhelése 1A változat – buszforgalom átszervezésével

1B VÁLTOZAT - KOSSUTH LAJOS UTCA LEZÁRÁSA A BALATONI ÚT - GÖCSEJI ÚT KÖZÖTT

A Petőfi Sándor utca – Göcseji út közötti parkolóhelyek (jelentős parkolási igény) megközelítése kidolgozandó, a modellben a Göcseji út felől lehetséges.



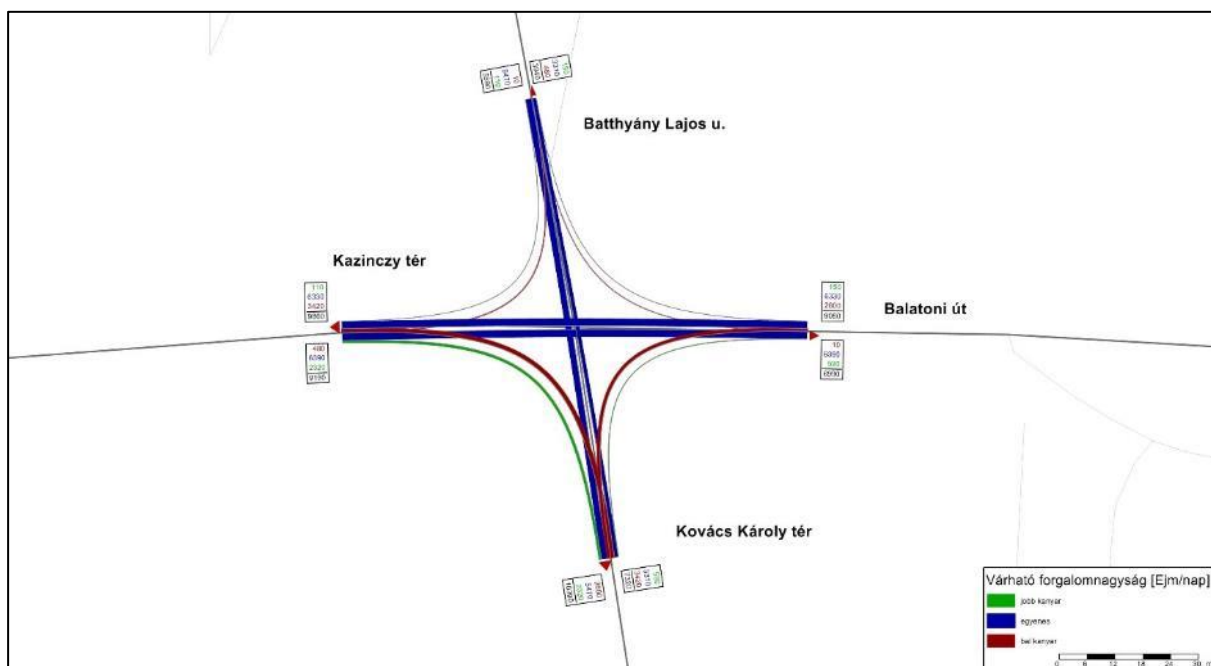
Forgalmi terhelés 1B változatban – átmenő buszforgalommal

A Kossuth Lajos utca forgalma az átmenő buszforgalom, alsó szakasza parkolóhelyek miatt a Göcseji út felől megközelíthető. A Kosztolányi Dezső utca forgalma megközelíti a 18 000 Ejm/nap, a Petőfi Sándor utcában a 14 000 Ejm/nap értéket.

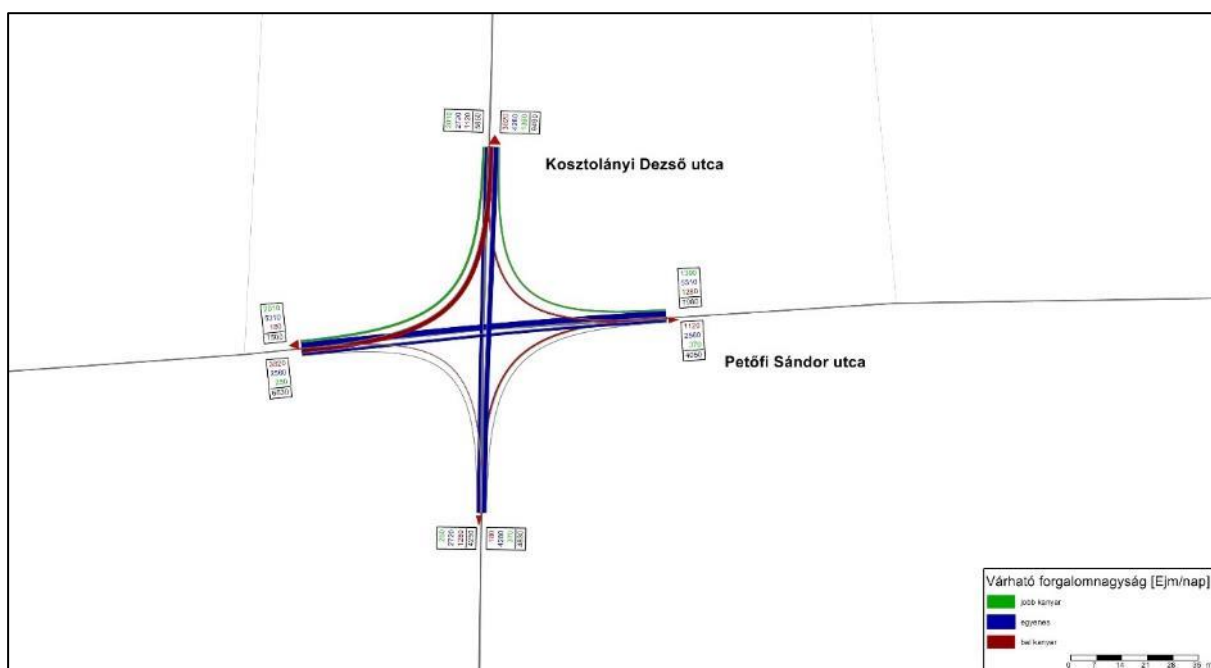


Különbségábra 1B változat – átmenő buszforgalommal

A forgalmi hatások hasonlóak az 1A változathoz, a Petőfi Sándor utca terhelése növekszik. A lezárás a Mártírok útja, Ady Endre utca és Kosztolányi Dezső utca felé tereli a forgalmat, a Bíró Márton utca irányában a jelenlegi forgalmi rend esetén nem terelődik jelentősebb forgalom.



Kovács Károly tér forgalmi terhelés – 1B változat



Petőfi – Kosztolányi Dezső utcák csomópont forgalmi terhelése 1B változat

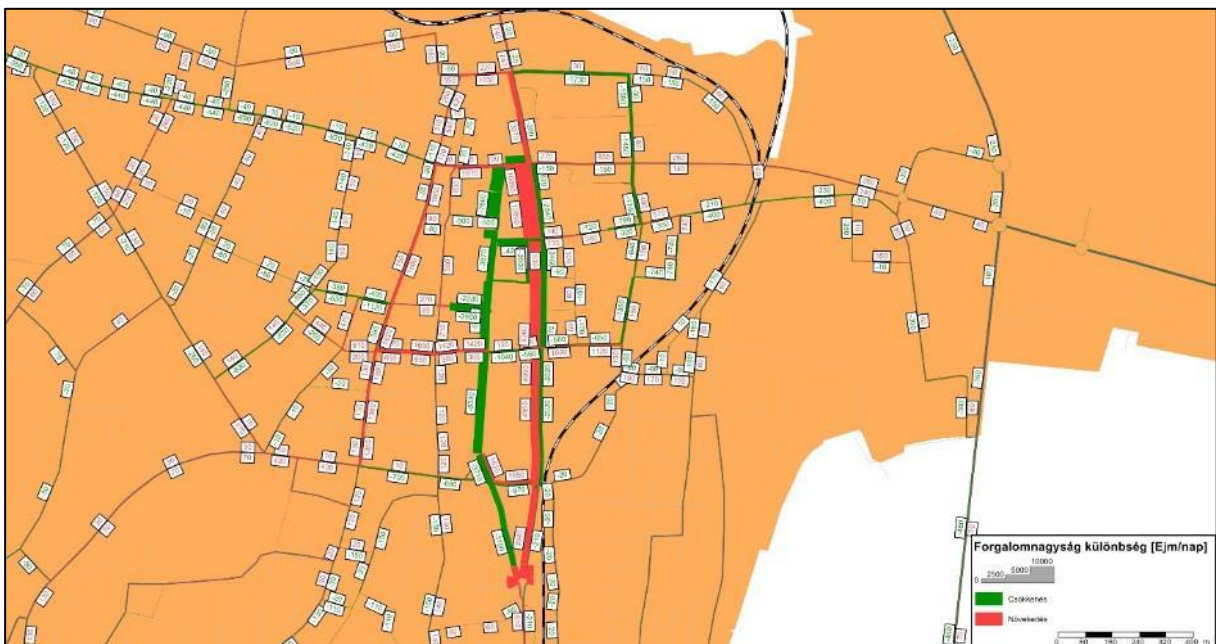
1B VÁLTOZAT - KOSSUTH LAJOS UTCA LEZÁRÁSA A BALATONI ÚT - GÖCSEJI ÚT KÖZÖTT - BUSZFORGALOM ÁTSZERVEZÉSÉVEL

Azonos forgalmi kialakítást feltételeztünk, ezért a közösségi közlekedési hatások megegyeznek az előző változatban leírtakkal.

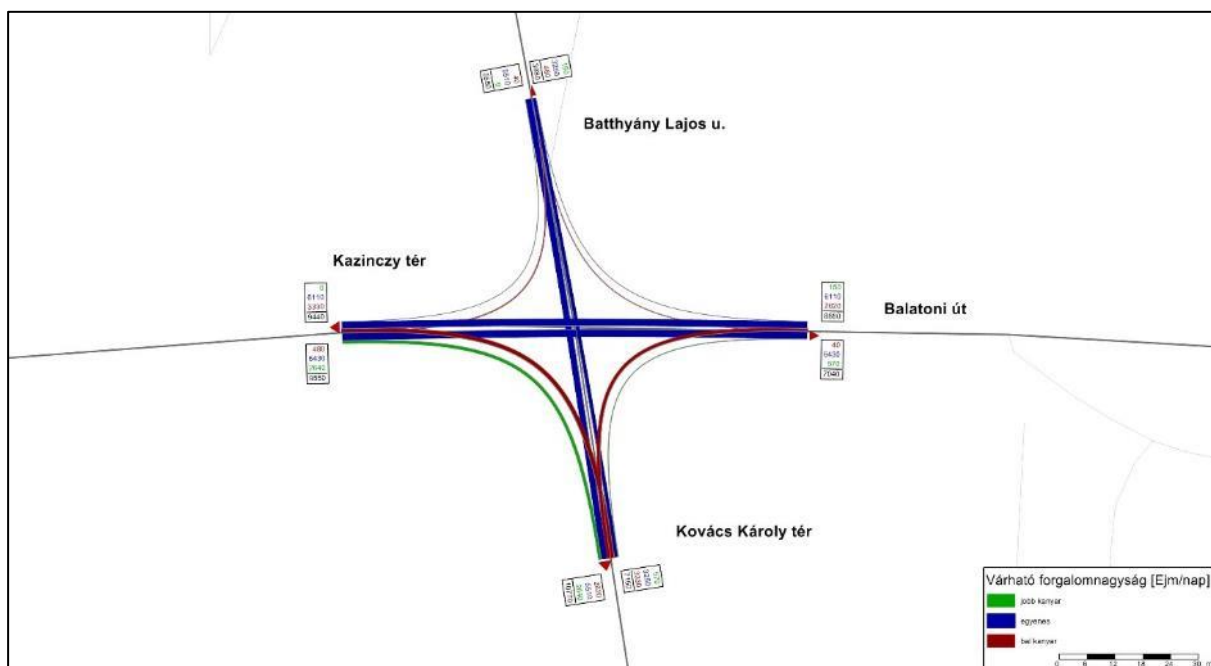
A közúti forgalmi hatások az 1B változat hoz hasonlóak, a Petőfi Sándor utca – Kosztolányi Dezső utca csomópontjában – mivel a Kossuth Lajos utcára a Petőfi úton nincs átvezetés – kevesebb a kanyarodó mozgás, a terhelt csomópontban kedvezőbb forgalmi állapot feltételezhető.



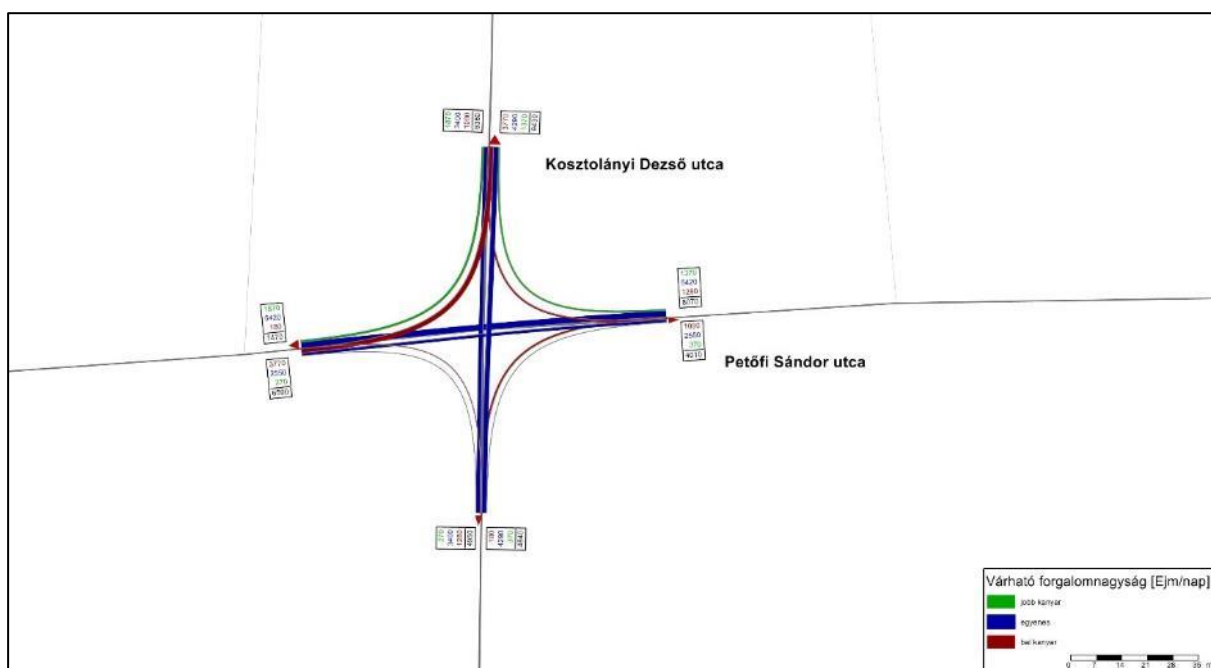
Forgalmi terhelés 1B változatban – buszforgalom átszervezésével



Különbségre – 1B változat buszforgalom átszervezésével



Kovács Károly tér forgalmi terhelés – 1B változat – buszforgalom átszervezésével



Petőfi Sándor utca – Kosztolányi Dezső utca csomópont forgalmi terhelése 1B változat – buszforgalom átszervezésével

1C VÁLTOZAT - KOSSUTH LAJOS UTCA LEZÁRÁSA BERZSENYI DÁNIEL UTCA - PETŐFI SÁNDOR UTCA KÖZÖTT

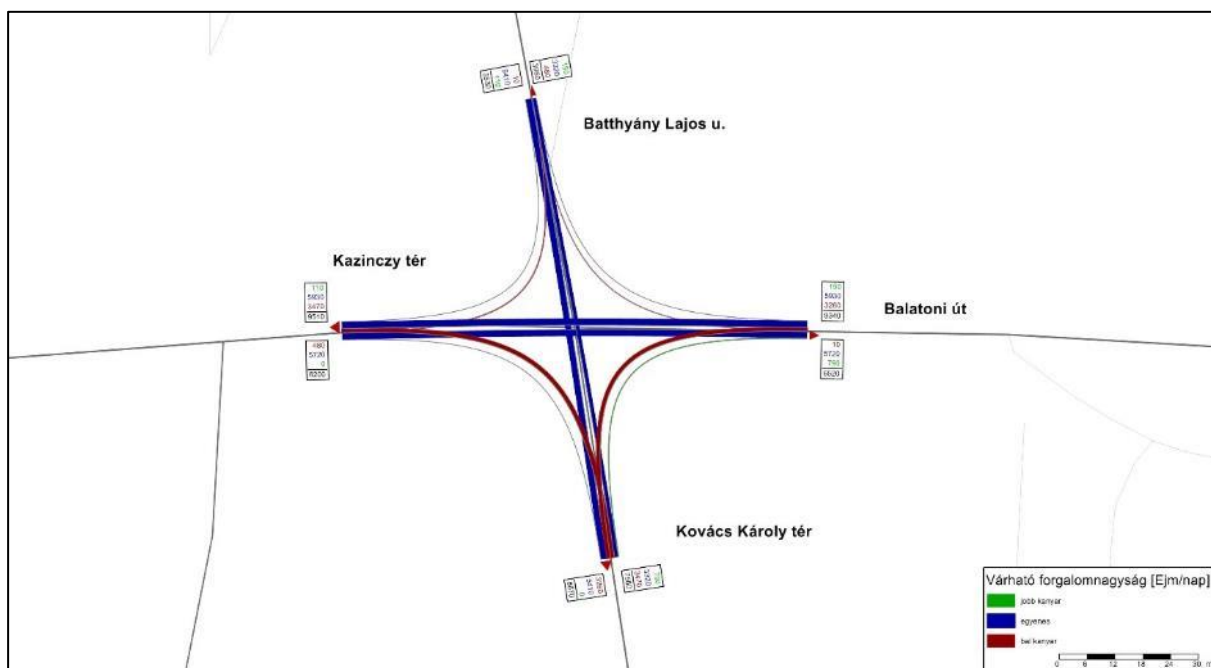
A Berzsényi Dániel utca (parkolóhelyek) a jelenlegi forgalmi rendnek megfelelően megközelíthető, a Kovács Károly téri csomópontban kisebb a forgalmi többlet a jelenlegi forgalmi helyzettel összehasonlítva.



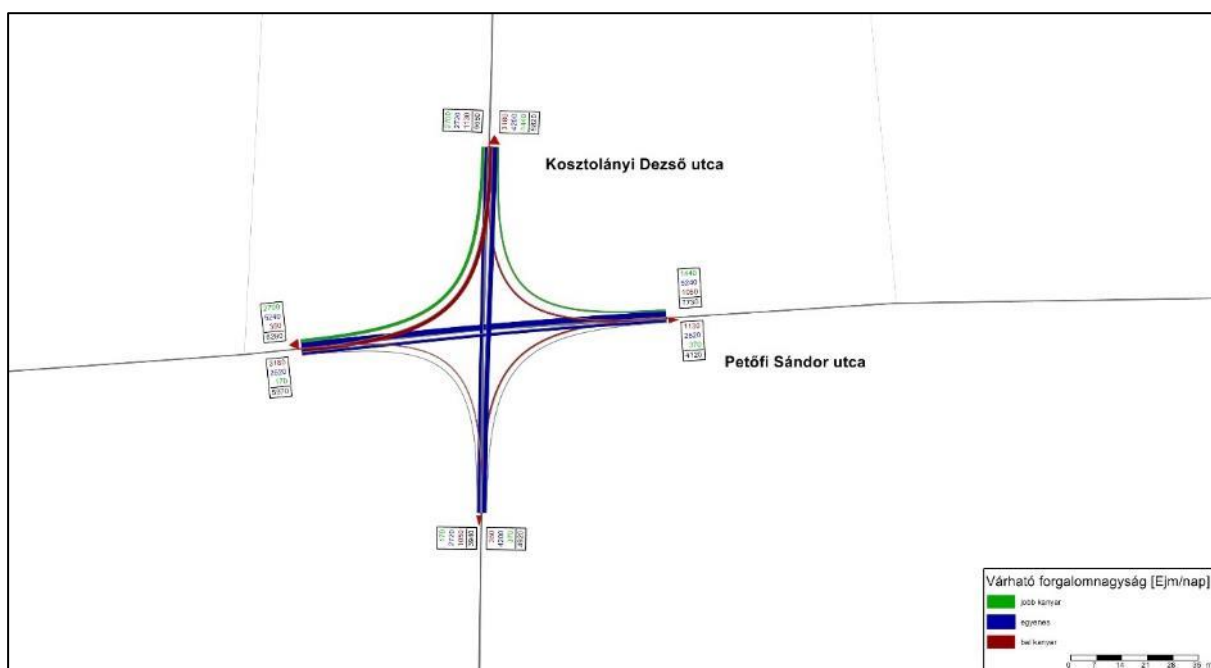
Forgalmi terhelés 1C változatban – átmenő buszforgalommal



Különbségábra 1C változat – átmenő buszforgalommal

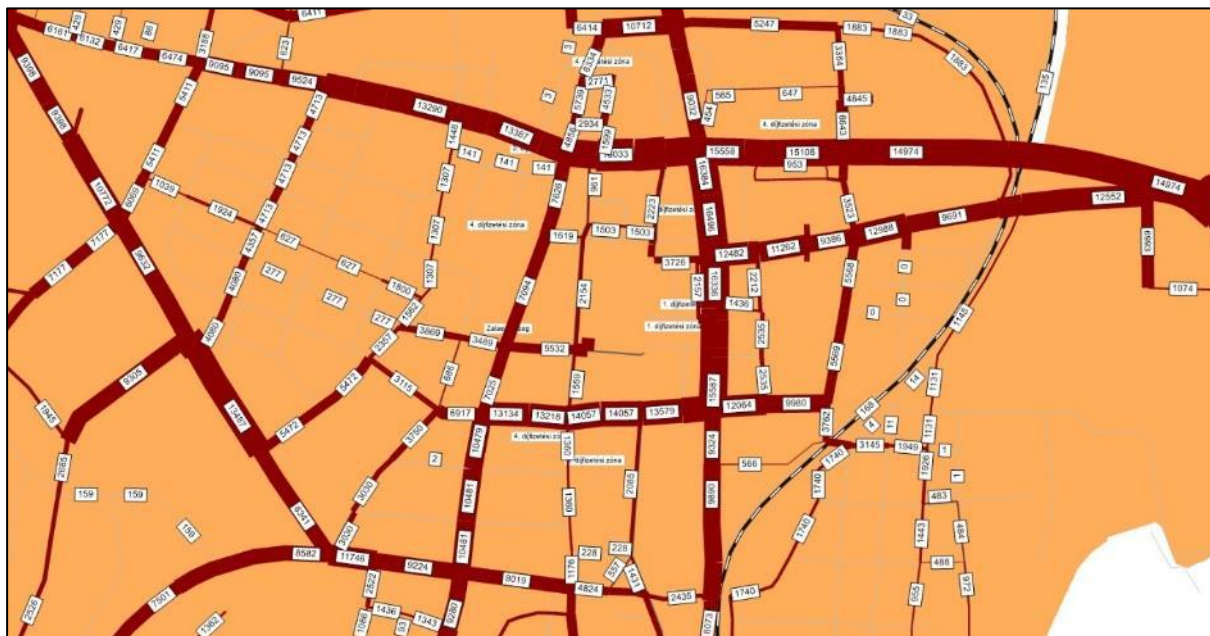


Kovács Károly tér forgalmi terhelés – 1C változat



Petőfi Sándor utca – Kosztolányi Dezső utca csomópont forgalmi terhelése 1C változat

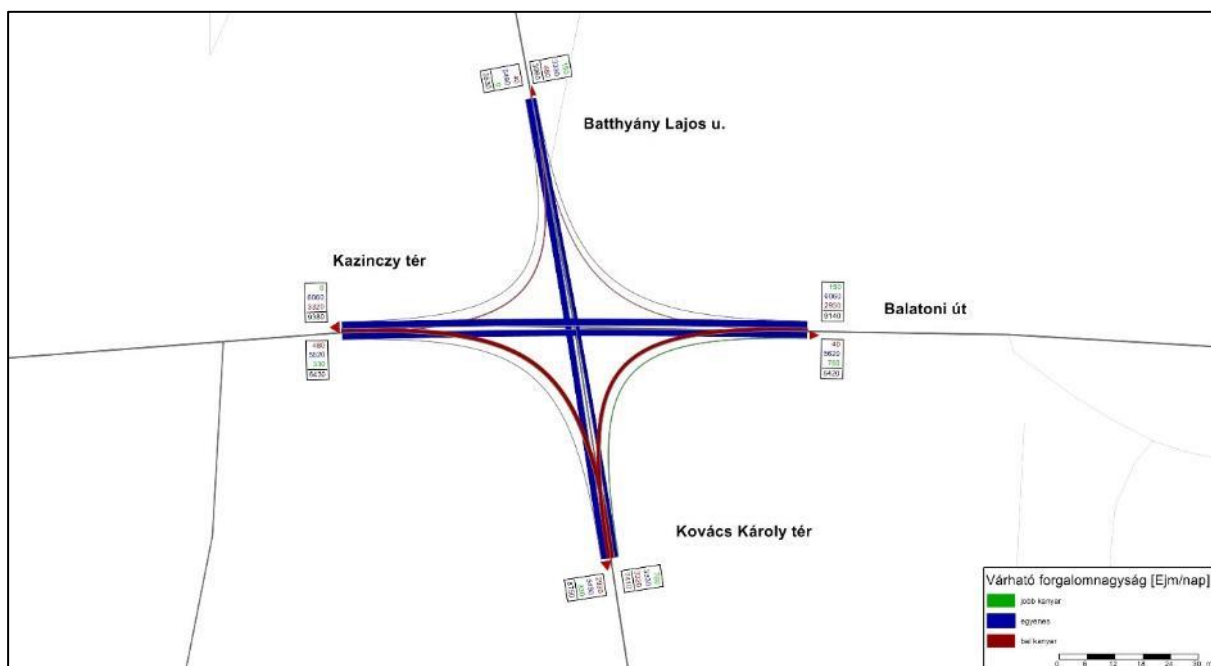
**1C VÁLTOZAT - KOSSUTH LAJOS UTCA LEZÁRÁSA
BERZSENYI DÁNIEL UTCA - PETŐFI SÁNDOR UTCA KÖZÖTT
- BUSZFORGALOM ÁTSZERVEZÉSÉVEL**



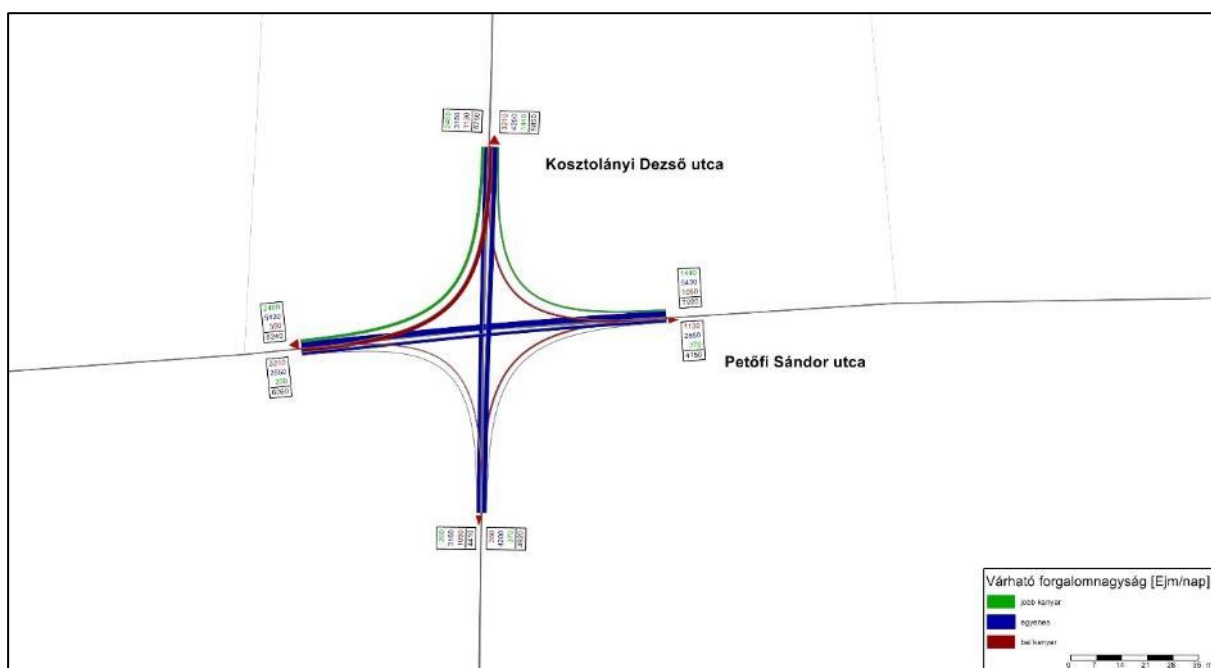
Forgalmi terhelés 1C változatban – buszforgalom átszervezésével



Különbségábra – 1C változat buszforgalom átszervezésével



Kovács Károly tér forgalmi terhelés – 1C változat – buszforgalom átszervezésével



Petőfi Sándor utca – Kosztolányi Dezső utca csomópont forgalmi terhelése 1B változat – buszforgalom átszervezésével

VÁLTOZATOK ÉRTÉKELÉSE

Az utazási idő változása járműkategóriánként az alábbi táblázatban látható. A vizsgált beavatkozások a városi központi részét érinti, a területen a teherforgalom nem jelentős, így a J2-J3-J4 járműkategóriákban a változás jelentéktelen.

Az utazási idő változása járműkategóriánként az összesített eredménytáblában található. A vizsgált változatok a közúti forgalom szempontjából lényegesen nem különböznek, az utazási idő és futásteljesítmény változás alapján sorrendet nem lehet felállítani közöttük.

Megvizsgáltuk a várhatóan a változásban várhatóan leginkább (kedvezőtlenül) érintett csomópontban a közúti forgalom várható alakulását.

Változat (2016)	Változat leírása	Csomópont összes belépő forgalma		Változás %	
		Kovács Károly tér	Petőfi - Kosztolányi u.	Kovács Károly tér	Petőfi – Kosztolányi u.
Po	2016-os hálózat	25324	22668	-	-
1A	Petőfi utcáig lezárás; buszok maradnak	31323	25143	124%	111%
1A	Petőfi utcáig lezárás; buszok átteherelése	31377	25788	124%	114%
1B	Csányi térig lezárás; buszok maradnak	31287	25290	124%	112%
1B	Csányi térig lezárás; buszok átteherelése	31251	25872	123%	114%
1C	Petőfi utca - Berzsenyi utca lezárás; buszok maradnak	28740	25167	113%	111%
1C	Petőfi utca - Berzsenyi utca lezárás; buszok átteherelése	28619	25634	113%	113%

A jármű km teljesítmény változása a vizsgált változatokban:

Változat	Változat leírása	Járműkilométer [km]			
		J1	J2	J3	J4
2016-os alaphálózat	Po	-	-	-	-
1A_busz marad	Petőfi Sándor utcáig lezárás; buszok maradnak	-214	-30	-17	-28
1A_át szervezett	Petőfi Sándor utcáig lezárás; átteherelés	-198	-32	-17	-29

Változat	Változat leírása	Járműkilométer [km]			
		J1	J2	J3	J4
1B_busz marad	Csány László térig lezárás; buszok maradnak	-179	-31	-17	-28
1B_átszervezett	Csány László térig lezárás; áttekintés	-196	-31	-17	-29
1C_busz marad	Petőfi Sándor utca – Berzsényi Dániel utca lezárás; buszok maradnak	-369	-31	-18	-29
1C_átszervezett	Petőfi Sándor utca – Berzsényi Dániel utca lezárás; áttekintés	-442	-31	-18	-29

A C változatok esetén a Kovács Károly tér csomópontban kisebb a forgalom növekedése, amely a további csomópontok (Berzsényi Dániel utca, Kosztolányi Dezső tér, stb.) is kisebb terhelést jelent. A belvárosi parkolási lehetőségek megközelítése miatt is kedvezőbb a C változat.

5.1.3 ZALAEGERSZEG - KOSSUTH LAJOS UTCA LEZÁRÁSÁNAK VIZSGÁLATA - CSÖKKENTETT MŰSZAKI TARTALOM MELLETT

Az első vizsgálati kör a Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendjével számolt. A szükséges beruházás nagyságrendje miatt a meglévő forgalmi rendhez jobban hasonlító változatokban a lezárás forgalmi hatásai kerültek vizsgálatra a forgalmi modell segítségével.

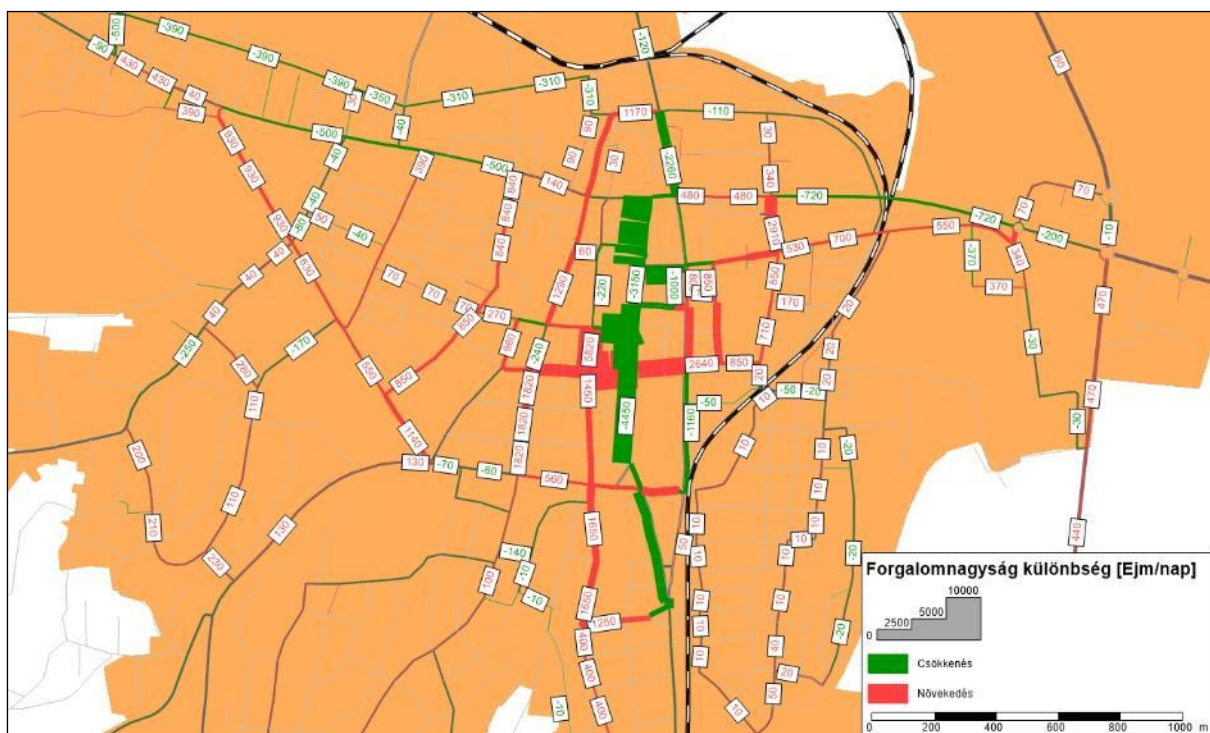
2A - LEZÁRÁS A BALATONI ÚT ÉS A CSÁNY LÁSZLÓ TÉR KÖZÖTT - AZ ÁTMENŐ BUSZFORGALOM MEGTARTÁSÁVAL

Ebben a vizsgált változatban a Kossuth Lajos utca lezárásra kerül a Csány László térig. A helyi, illetve távolsági autóbusszos forgalom továbbra is használhatja a sétáló utcát, így az csak a személy- és teherforgalomtól mentes övezetté válna.

A Kosztolányi Dezső utca forgalmi rendje nem változik ebben a változatban.



Forgalmi terhelés 2A változatban – átmenő buszforgalommal



Különbségábra 2A változat – átmenő buszforgalommal

A lezárás forgalmi hatásai a különbségábrán láthatók. A forgalmi terhelés a távolabbi útvonalakat is érinti (pl. 74-es út elkerülő, Platan sor). A Petőfi Sándor utcán erős forgalmi többlet jelentkezik, ezt a belvárosi parkolási lehetőségek megközelítése miatti körbejárások okozzák. A Stadion utca

csomópont forgalma is jelentősen megnő, a dél felé haladó forgalom itt keres utat a Petőfi Sándor utca felé.

A forgalmi változások a Mártírok útja, Bíró Márton utca mellett a következő utcákat is terhelik (pl. Arany János út, Pázmány utca, Göcseji út és Zárda utca).

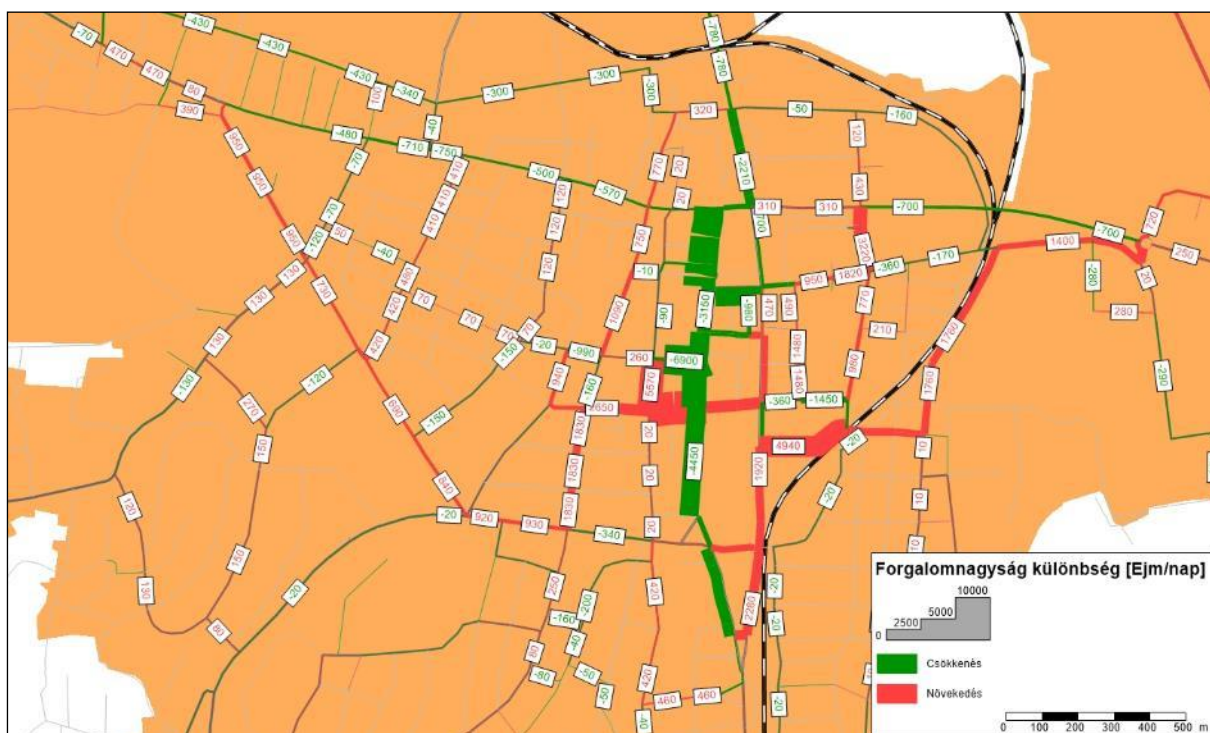
A járművek futásteljesítménye napi 4800 jkm/nap mértékben növekszik, a napi utazási idő 172 járműóra/nap mértékben növekszik, amely a korábbi változatokhoz képest a forgalmi körülmények észrevehető romlását mutatja.

2A - LEZÁRÁS A BALATONI ÚT ÉS A CSÁNY LÁSZLÓ TÉR KÖZÖTT - AZ ÁTMENŐ BUSZFORGALOM MEGTARTÁSÁVAL, BÉKE LIGETI ÁTKÖTÉSSEL

Az észak – déli irányú forgalom számára a Bíró Márton utca jelentene új lehetőséget, a Béke ligeti átkötés létesítése esetén. Ez a megoldás a Kosztolányi Dezső utca alsó szakaszának (Béke liget – Vasútállomás) kétirányúsítását és az érintett csomópontok átépítését igényli.



Forgalmi terhelés 2A változatban – átmenő buszforgalommal + Béke ligeti átkötés



Különbségábra 2A változat – átmenő buszforgalommal + Béke ligeti átkötés

A Bíró Márton út használata erősen függ a kialakítandó forgalmi rendtől, a modellezett forgalmi rendnél – amely a jelenlegi kialakításhoz a legjobban igazodik – nagyobb mértékű átterelés is elérhető. Az átterelés mértékét a csomópontokban kialakított forgalmi rend, fölérendeltségi viszonyok alakítják. Az ábrán lévő megoldásnál megtartottuk a vasúti átjáró elsőbbségét, így a Báthori István utca felé is terelődik a forgalom.

A városi úthálózaton ebben a változatban is sok többletfutás várható (3365 jkm/nap), az utazási idő többlete 90 járműóra/nap, amely jóval kedvezőbb, mint a 2. változatban.

2B1 - LEZÁRÁS A BALATONI ÚT ÉS A CSÁNY LÁSZLÓ TÉR KÖZÖTT - KOSZTOLÁNYI DEZSŐ UTCA FORGALMI IRÁNYÁNAK MEGFORDÍTÁSA

Ebben a vizsgált változatban a Kossuth Lajos utca lezárásra kerül a Csány László térig, az autóbusz forgalom áthelyezésével.

A Kosztolányi Dezső utca irányítása megváltozik, a Balatoni úttól egyirányú a vasútállomás felé használható, végig ellenirányú buszsáv megtartásával.

A Kosztolányi Dezső utca alsó szakasza (Béke ligeti utca – Vasútállomás között) 2x1 sáv, kétirányú forgalommal, a vasútállomás előtt körforgalom létesül. A Hunyadi János utca csomópont fejlesztése is szükséges (balra kanyarodó sáv vasútállomás felől).

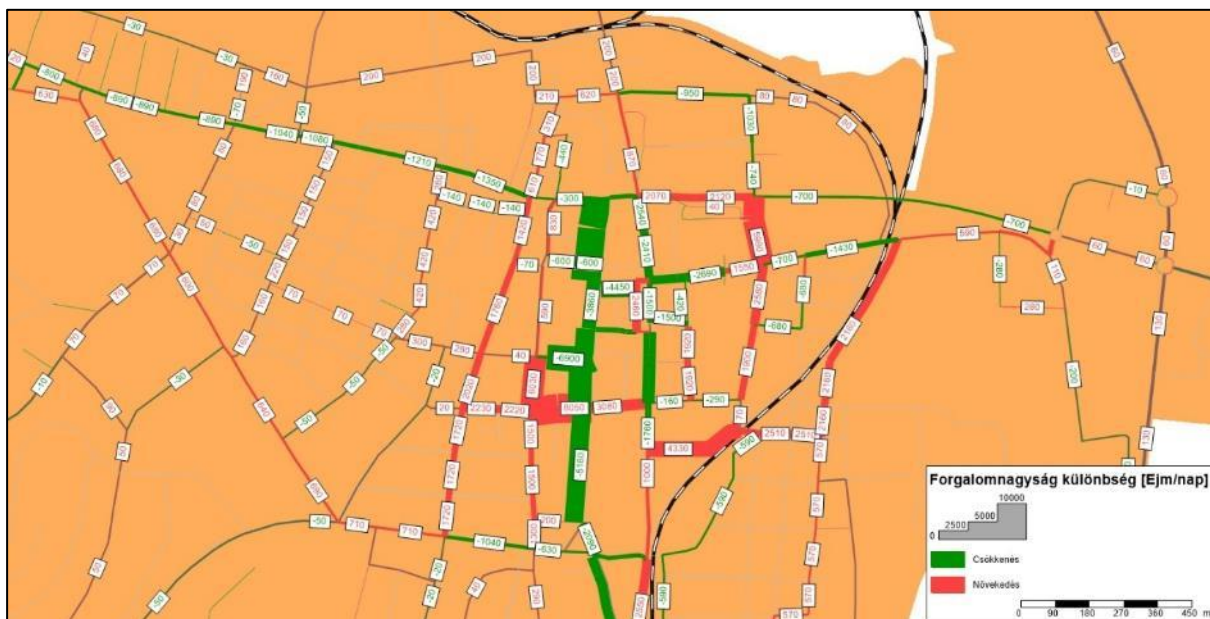
További szükséges forgalmi rend módosítások:

- Mártírok útján balra kanyarodási lehetőség a Balatoni útra;
- Ady Endre utcából a balra kanyarodás lehetősége megvizsgálható, a forgalmi modellben ezt nem vettük figyelembe csak jobbra kihajtás);
- Batthyány Lajos utcából egyenes irány Kosztolányi Dezső utca felé (balra kanyarodás nem megengedett);
- Kosztolányi Dezső utca – Berzsényi Dániel utca balra kanyarodás (jelenleg nem létező irány) tiltása szükséges (Balatoni út felé átmenő forgalom ne jelenjen meg);
- Berzsényi Dániel utcában a Kosztolányi Dezső utca keresztezése megadható (parkolóház jobb elérése);
- Ady Endre útról balra kanyarodási lehetőség a Göcseji útra;
- Göcseji út – Kossuth Lajos utca csomópont módosítása (a Kossuth Lajos utca alsó szakaszának elérhetősége miatt).

A várható forgalmi terhelés:



Forgalmi terhelés 2B1 változatban



Különbségábra 2B1 változat

Az észak-forgalom számára a Kosztolányi Dezső utca kedvező útvonal, forgalma kismértékben erősödik (Kossuth Lajos utca jelenlegi forgalmához képest), ebben az irányban a Bíró Márton utca forgalma csökken.

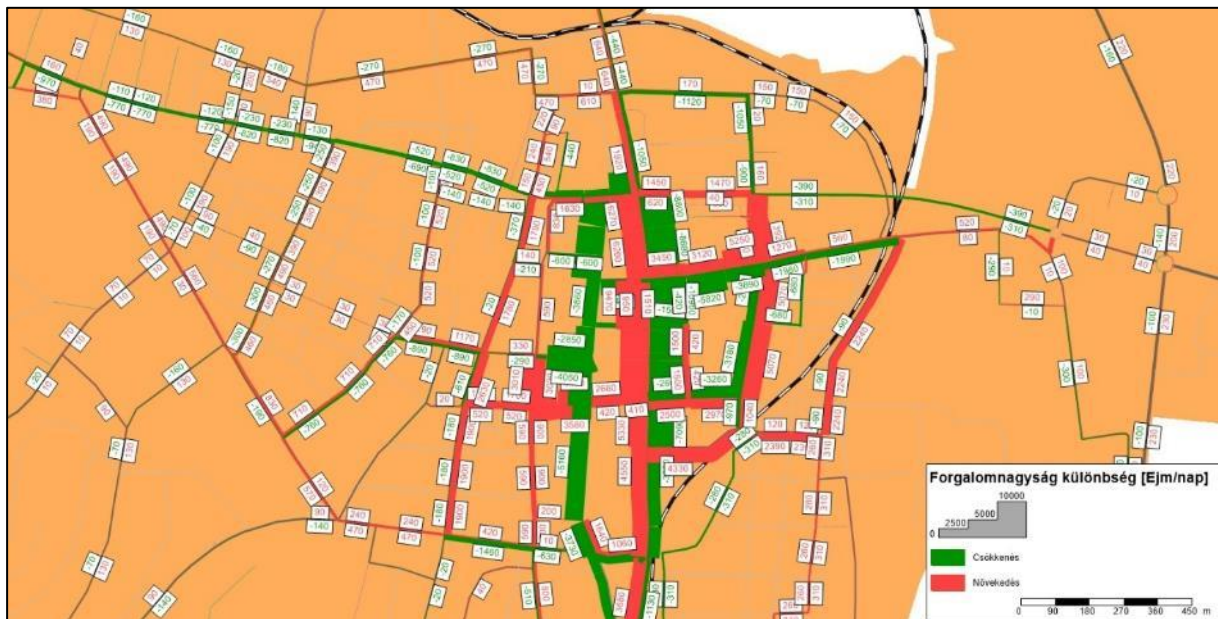
A dél – északi forgalom a megszűnt kapcsolatot több irányban pótolja:

- Báthori István utca felé (itt a Wlassics Gyula utca forgalommnövekedése kritikus a vasúti átjáró – Báthori utca között)
- Bíró Márton utca felé
- Ady Endre u felé
- Mártírok útja felé
- Platán sor felé

A Stadion utca – Balatoni út csomópont forgalmának változása jelentős, a Bíró Márton utcán megjelenő északi irányú forgalmi többlet mellett a belvárosi parkolók forgalmát is ki kell vezetnie a Balatoni útra.

A Petőfi Sándor utcában az elosztó szerep kisebb, mint a korábbi változatokban, a forgalommnövekedés kezelhető. A Berzsényi Dániel utca forgalma is összességében csökken, a belvárosi parkolók megközelítését biztosítja, valamint erős balra kanyarodó forgalom várható.

A futásteljesítmény változása 2200 jkm/nap, az utazási idő változás 72 járműóra/nap (minimális veszteség).

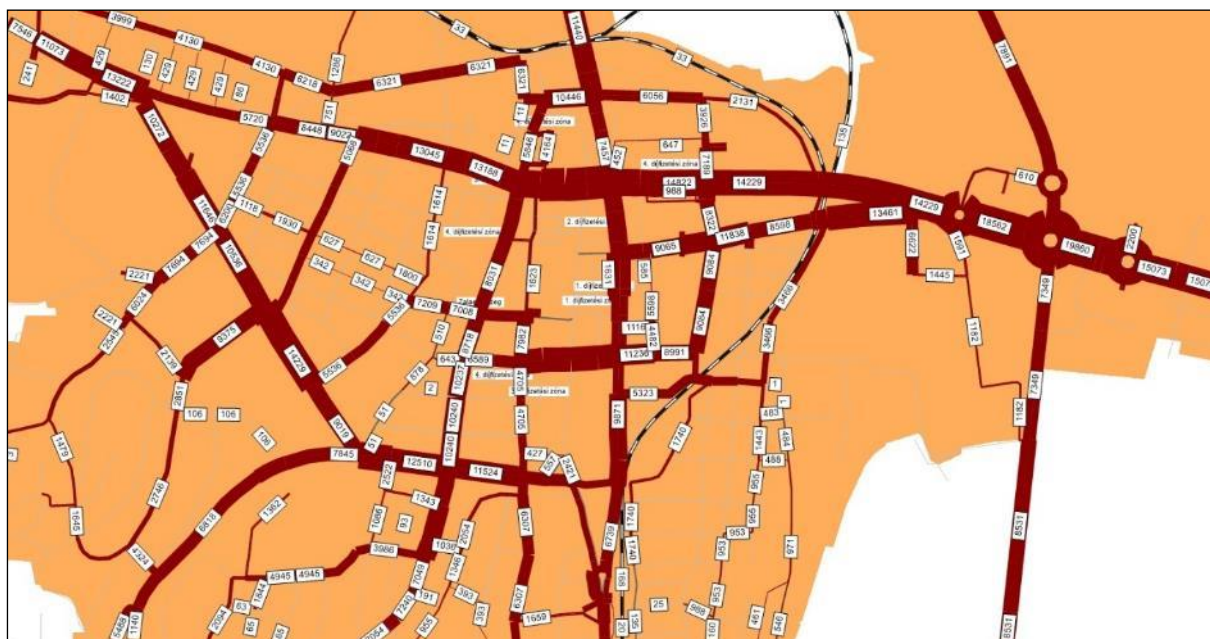


Különbségábra 2B1 változat (irányonkénti forgalomváltozás)

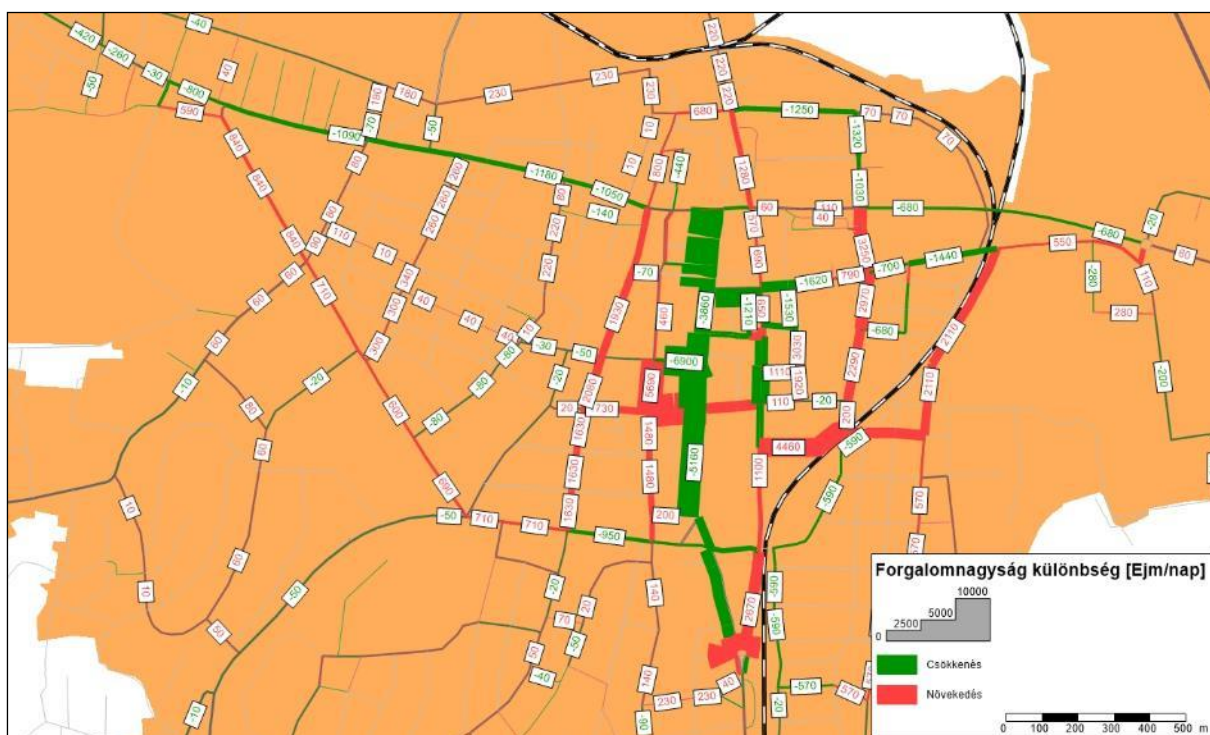
2B2 - LEZÁRÁS A BALATONI ÚT ÉS A CSÁNY LÁSZLÓ TÉR KÖZÖTT - KOSZTOLÁNYI DEZSŐ UTCA FORGALMI IRÁNYÁNAK MEGFORDÍTÁSA, ÉSZAKI SZAKASZ KÉTIRÁNYÚ

Az előző változatban leírt forgalmi rend megtartása mellett a belváros környezetében a kerülő utak csökkentésének lehetőségét kerestük.

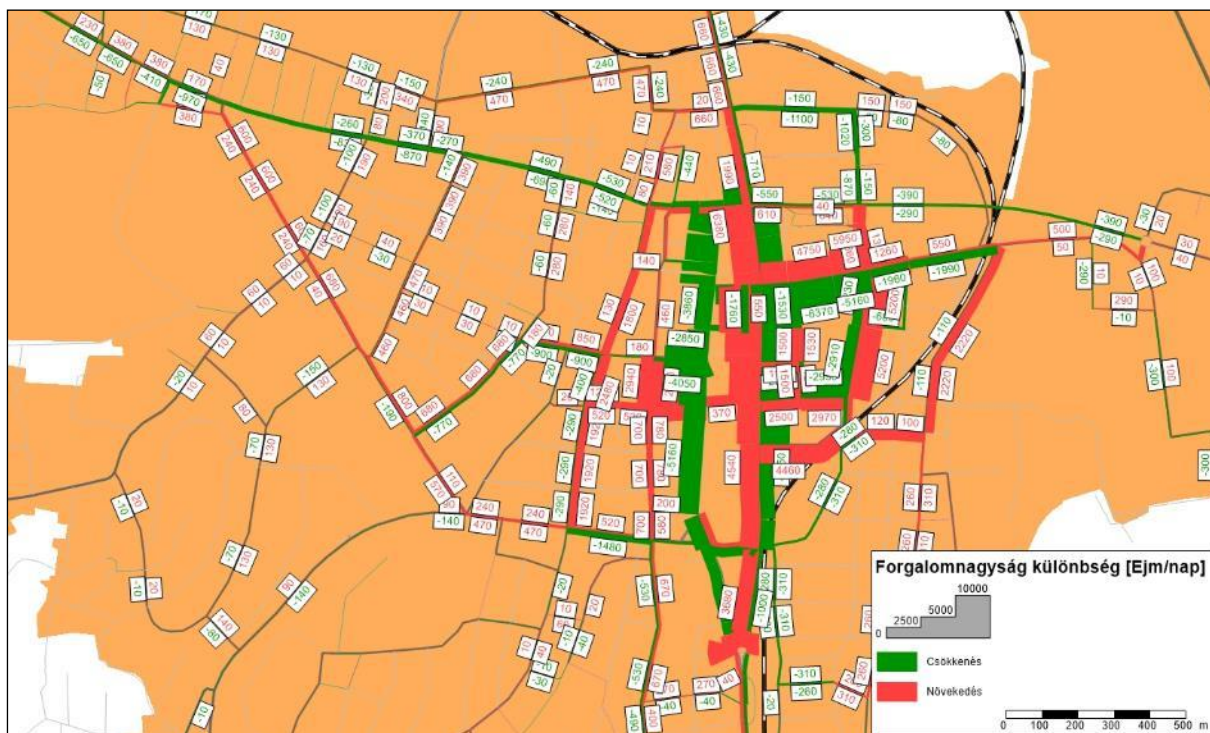
A Kosztolányi Dezső utca északi szakaszán (Kovács Károly tér) négy forgalmi sáv áll rendelkezésre. A belvárosból kilépő forgalom számára a Berzsényi Dániel utcától a Balatoni útig egy forgalmi sáv biztosítható (a Balatoni útra jobbra kanyarodás korlátozható, csak buszok számára). A Stadion utca csomópontja így kisebb terhelés jut, nincsenek felesleges körbejárások a Berzsényi Dániel utcában.



Forgalmi terhelés 2B2 változatban



Különbségábra 2B2 változat



Különbségábra 2B2 változat (irányonkénti forgalomváltozás)

A futásteljesítmény változása 1500 jkm/nap, az utazási idő változás 59 járműóra/nap (minimális veszteség).

A 2. VÁLTOZATOK ÉRTÉKELÉSE

A 2. változatok csomóponti forgalmai

Változat (2016)	Csomópont összes belépő forgalma				Változás %			
	Kovács K. tér	Petőfi - Kosztolányi u.	Kosztolányi - Berzsenyi	Balatoni - Stadion	Kovács K. tér	Petőfi - Kosztolányi u.	Kosztolányi - Berzsenyi	Balatoni - Stadion
P0	25256	21227	18156	22222	-	-	-	-
2A1	23648	24969	16930	23726	94%	118%	93%	107%
2A2	23329	22680	16546	23851	92%	107%	91%	107%
2B1	24819	20032	15730	25463	98%	94%	87%	115%
2B2	25778	19545	16501	22960	102%	92%	91%	103%

Az eredmények alapján a 2B2 változat jár a legkevesebb hátránnyal, a forgalom átrendeződése a lehetőségek között a legkedvezőbb, nem terhel meg feleslegesen úthálózati elemeket.

5.1.4 TOVÁBBFEJLESZTETT VÁLTOZATOK

A Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása különböző fázisainak modellezése kapcsán vizsgáltuk, hogy milyen változásokat okoz, ha kétirányú a Kosztolányi Dezső utca, viszont nem történik meg első körben a Kossuth Lajos utca lezárása. Ez a változat a modellezés szempontjából elsősorban azt szolgálja, hogy mennyiben hathat ösztönzőként, ha a Kossuth Lajos utca helyett a Kosztolányi Dezső utca járható át gyorsabban dél felé. Azaz, sor kerül egy spontán forgalomcsillapításra, amely nulladik ütemben elősegítheti a későbbi lezárás fokozatos bevezetését.

A Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje alapvetően kedvező változásokat okoz a közlekedési rendszerben.

A korábbi változatok eredményei, várható forgalmi hatásai alapján azonban a Kossuth utca lezárása esetén a Petőfi utca erős forgalmi terhelésére lehet számítani (körút jellegű funkció alakul ki) amely az elérni kívánt célokkal ellentétes. Az utca várható túlterhelésének elkerülésére javasolt intézkedések mellett a Kossuth utca forgalmának fokozatos korlátozása került modellezésre.



3A - KOSZTOLÁNYI UTCA KÉTIRÁNYÚ FORGALMI RENDJE, KOSSUTH UTCA LEZÁRÁSA NÉLKÜL

A Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje bevezetésre kerül, de a Kossuth utca forgalmi rendje változatlan, a helyi buszközlekedés is

használja. A Kovács Károly téren a Kosztolányi utcából nem lehet jobbra kanyarodni a Balatoni útra (a jobbra kanyarodási lehetőség biztosított a buszközlekedés számára, az intézkedés célja a kedvező megállóhely kialakítás, és a buszok zavartalan közlekedésének biztosítása). Részleges buszsávok is létesíthetők a csomópontok előtt, valamint jobbra kanyarodó sáv a Béke liget utca és a Berzsenyi utca előtt.

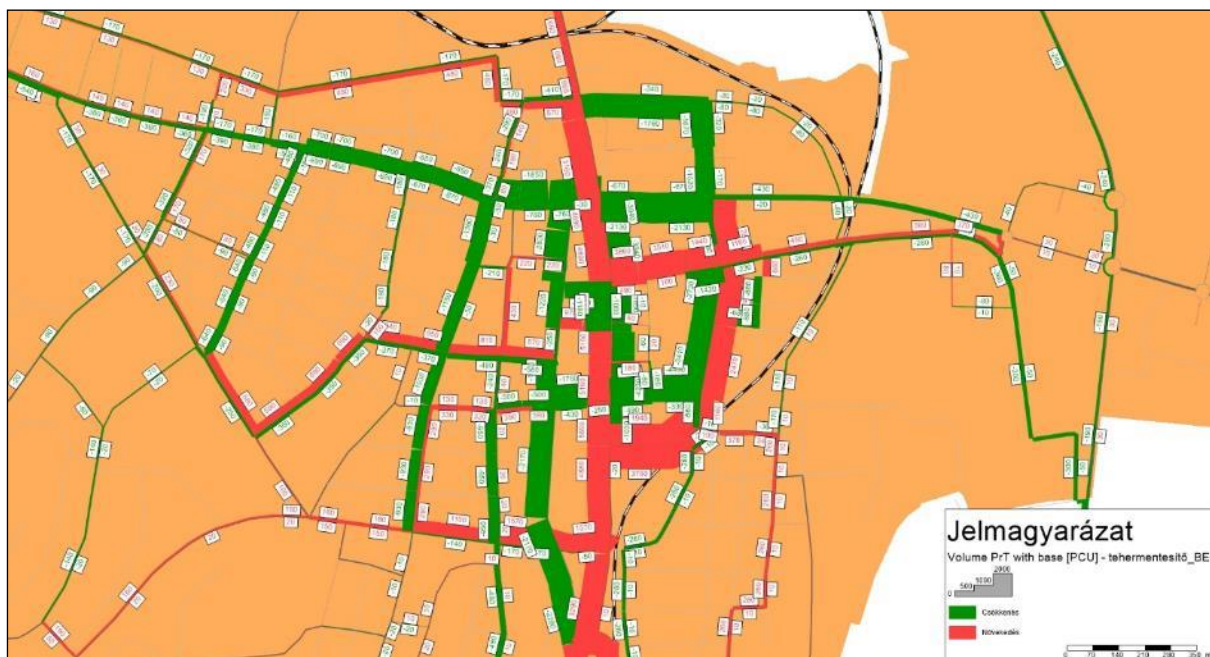
A Petőfi utca forgalmát kanyarodó tiltások Kosztolányi utcából jobbra a Bíró Márton utca felé és Petőfi utcából jobbra a Kosztolányi utca északi irányába felé kanyarodások nem engedélyezettek.

A Bíró Márton utcában a vasúti átjárónál változik a forgalmi rend, a Bíró Márton utca lesz a főirány.

A Kossuth L. utca várható forgalma 4900 Ejm, a jelenlegi forgalom (7600 Ejm) 65%-a.



Forgalmi terhelés 3A változatban



Különbességábra 3A – Po változat (irányonkénti forgalomváltozás)

A Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje átalakítja a belváros forgalmi viszonyait, jelentős forgalom terelődik át a Kossuth utcából.

A Kovács Károly téri jobbra kanyarodás korlátozása miatt Berzsenyi utcába terelődik forgalom a városhatár irányába, de az ellenkező irányban is erősödik a forgalom: a belvárosi parkolási lehetőségek elérhetők ebből az irányból is, továbbá egy kelet-nyugat irányú átjutási lehetőség nyílik meg a forgalom számára a Berzsenyi – Kosztolányi – Dísz tér – Kossuth Lajos utca – Kisfaludy utca útvonalon (közepes forgalmi áramlat, részben a belváros nyugati oldalán lévő célpontok elérése).

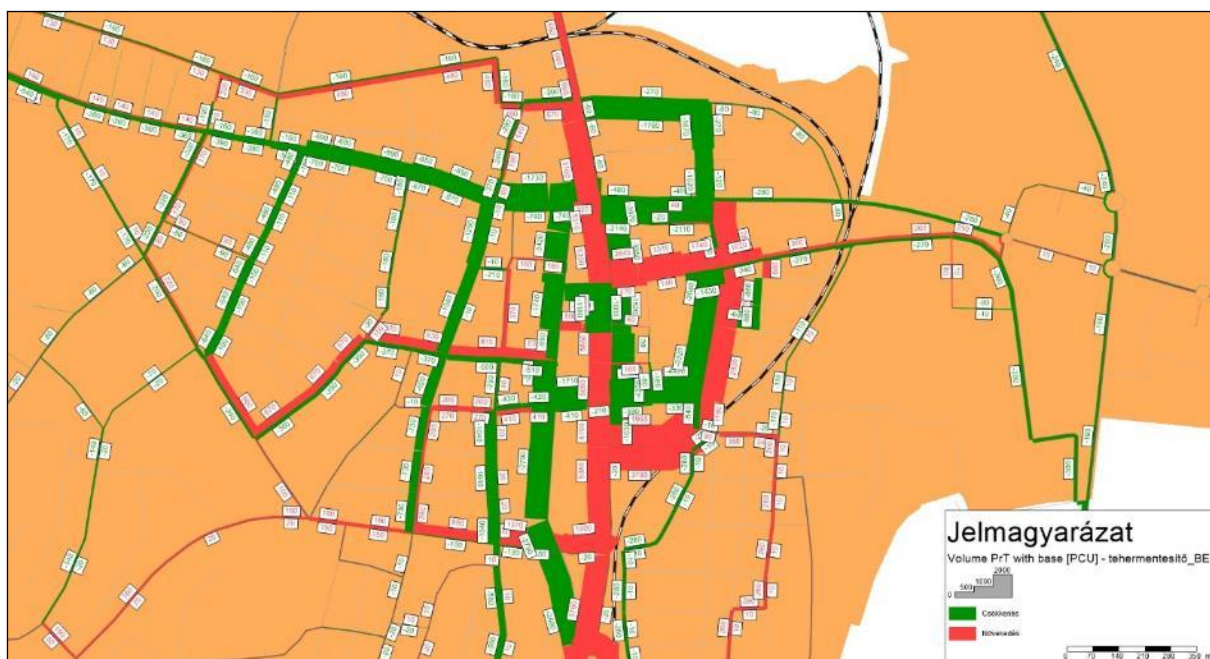
A Petőfi utca forgalmának korlátozása sikeres, a Bíró Márton utca felé terelődik át forgalom. A Kosztolányi utcába, jobbra kanyarodó irány korlátozása miatt azonban a vasúti átjárón áthaladó forgalom jelentős része balra kanyarodva, a Bíró Márton – Béke Liget utca – Kosztolányi utca felé halad, (kikerüli a Petőfi utca tiltott irányt), ezért a vasúti átjárónál lévő csomópont terhelése jelentősen megnövekszik, a lezárások miatt ez az intézkedés átgondolandó, nem biztos, hogy megvalósítható.

3B - KOSZTOLÁNYI UTCA KÉTIRÁNYÚ FORGALMI RENDJE, KOSSUTH UTCA LEZÁRÁSA NÉLKÜL, A BUSZFORGALOM ÁTHELYEZÉSÉVEL

Megegyezik az előző változattal, de a buszközlekedés a Kosztolányi utcára kerül.



Forgalmi terhelés 3B változatban



Különbségábra 3B – Po változat (irányonkénti forgalomváltozás)

A forgalmi hatások megegyeznek az előző változattal, a Kossuth L. utcán maradó forgalom a jelenlegi terhelés 55%-a körül alakul (7600 Ejm helyett 4300 Ejm), jellemzően személygépjármű-forgalom. Az átmenő forgalom megszűnik, a belvárosi parkolási lehetőségek elérése miatt hajtanak be az utcába.

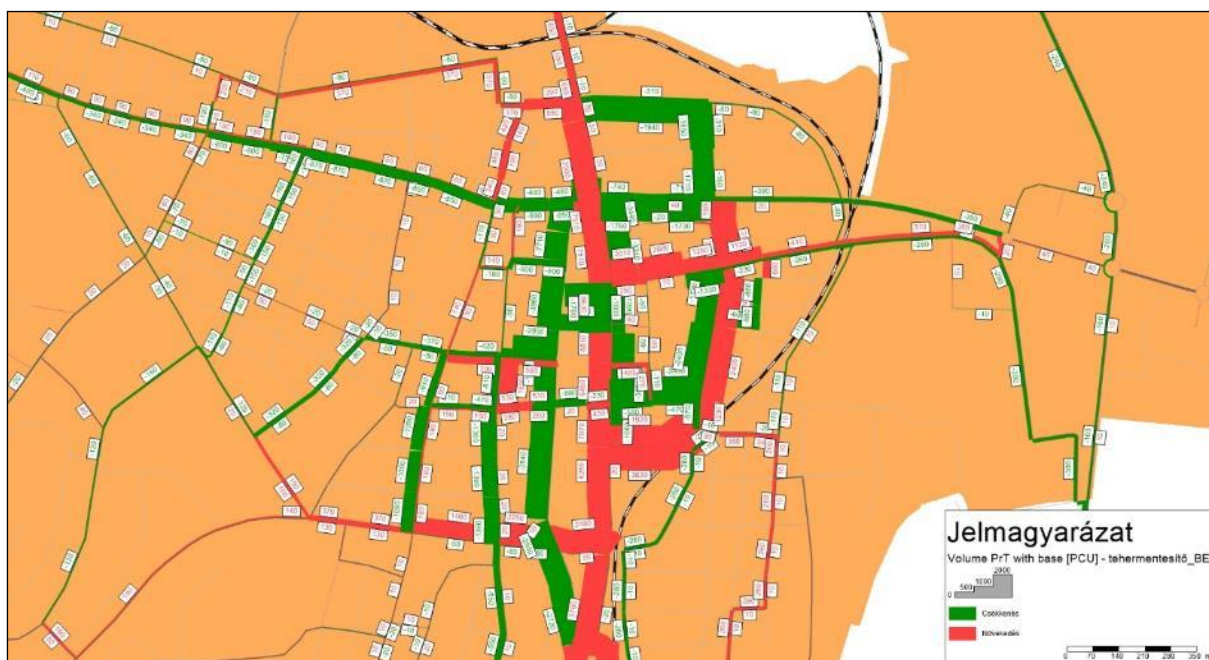
3C - KOSZTOLÁNYI UTCA KÉTIRÁNYÚ FORGALMI RENDJE, KOSSUTH UTCA LEZÁRÁSÁVAL

A Kossuth Lajos utcán átmenő forgalom a Kosztolányi utca kétirányúsítása esetén elkerüli a belvárost, a célforgalom (és más irányú átmenő forgalom) azonban megmarad, a jelenlegi forgalommal még mindig összehasonlítható mértékben.

A Kossuth. Lajos utca későbbi lezárása után várható forgalmi állapot:



Forgalmi terhelés 3C változatban

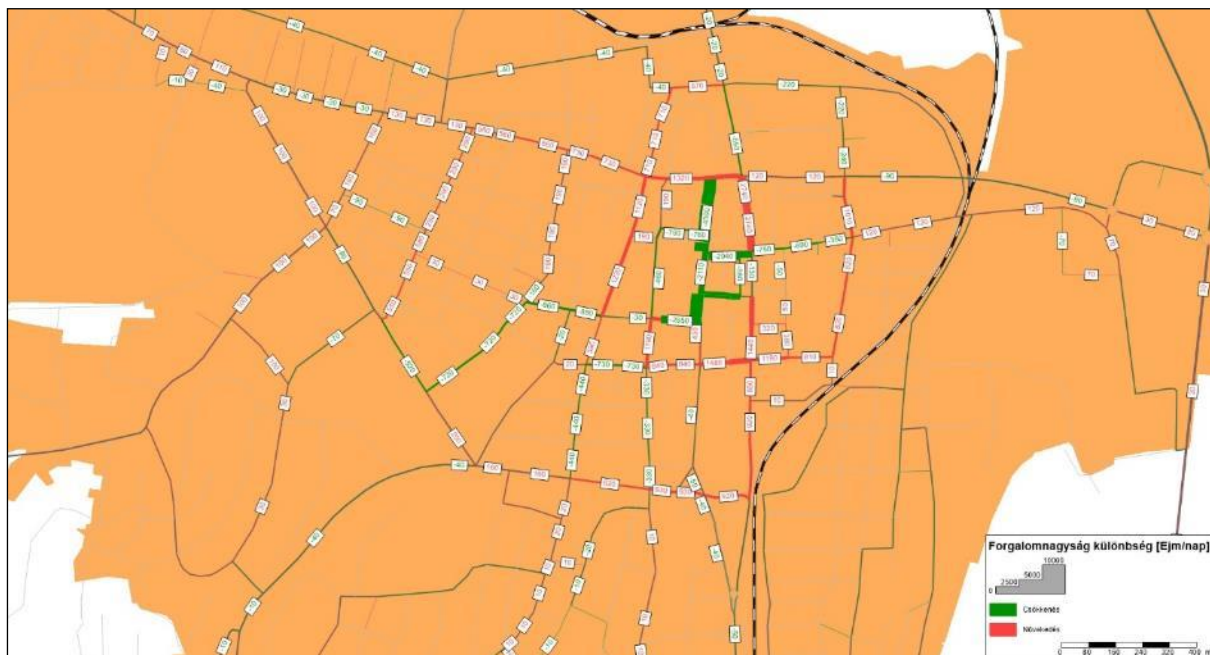


Különbségábra 3C – Po változat (irányonkénti forgalomváltozás)

A jelenlegi forgalmi helyzettel összehasonlítva a Kosztolányi, Bíró Márton utca, Ady Endre utca, Mártírok útja, Berzsényi Dániel utca, Stadion utca, Göcseji út forgalma növekszik. A Petőfi utca forgalma szakaszonként másképp változik, de a jelenlegihez hasonló mértékű forgalom használja.

A Berzsényi utca forgalma jelentősen növekszik, (3A-B-C változatokban egyaránt), ennek elsődleges oka a Balatoni útra jobbra kanyarodás tiltása.

A 3C és 3B változatok összehasonlítása mutatja a korábbi forgalmi rendhez képest a Kossuth Lajos utca lezárásának hatását.



Különbségábra 3C – 3B változat (irányonkénti forgalomváltozás)

A belvárosi parkolási lehetőség elérése miatt a környező utcák forgalmi terhelése növekszik pl. Mártírok útja és a Balatoni út – Kosztolányi utca érintett szakaszai. A Berzsényi utcából már nem járható át a belváros, ez a forgalom a Bíró Márton utca – Petőfi utca felé halad.

5.1.5 ÚJ ÚTHÁLÓZATI ELEMOK VIZSGÁLATA

Ahhoz, hogy Zalaegerszeg forgalomcsillapítási beavatkozásait megfelelően modellezni lehessen, szükség volt olyan, külsőbb elemek modellezésére is, amelyek összvárosi szinten hatást fejtenek ki a forgalom átrendeződésére. Ezen beruházások esetén azt vizsgáltuk, hogy szükséges előfeltételei-e a belváros forgalomcsillapításának, illetve meglétük esetén milyen mértékben hatnak a város forgalmi viszonyaira.

A tervezett északi bekötő út és déli elkerülő út, illetve egyéb tehermentesítő szakaszok vizsgálata a jelenlegi forgalmi állapotból kiindulva készült el. A modellben felvett nyomvonalak részletes tervekkel nem rendelkeznek, csak a várható forgalmi hatások felmérésére alkalmasak.

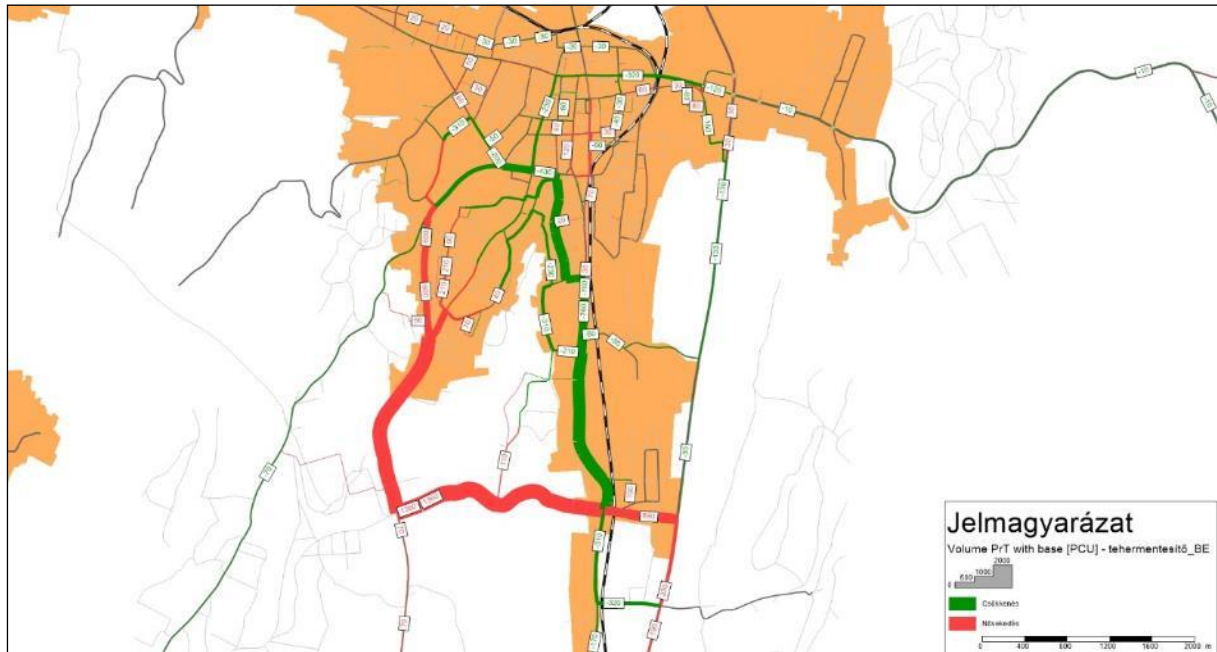
A modell az új útszakaszok terület feltáró/felértékelő hatásával és vonzott forgalmával ezen a vizsgálati szinten nem számol, a meglévő forgalmi áramok átrendeződését mutatja be. Amennyiben az érintett területen a terület-felhasználásban jelentős változás nem történik (övezeti átsorolás, ipari fejlesztés) úgy a távlatban várható forgalmak számíthatók további input adatok megléte esetén.

4A - DÉLI ELKERÜLŐ ÚT I. ÜTEM

A tervezett nyomvonal a 74-es út és az Alsóerdei út között vezet, nagyrészt meglévő utak (Hegyi út) korszerűsítésével, új nyomvonalon és 74-es főúti csomóponttal Zalabesenyő alatt.



Forgalmi terhelés 4A változatban



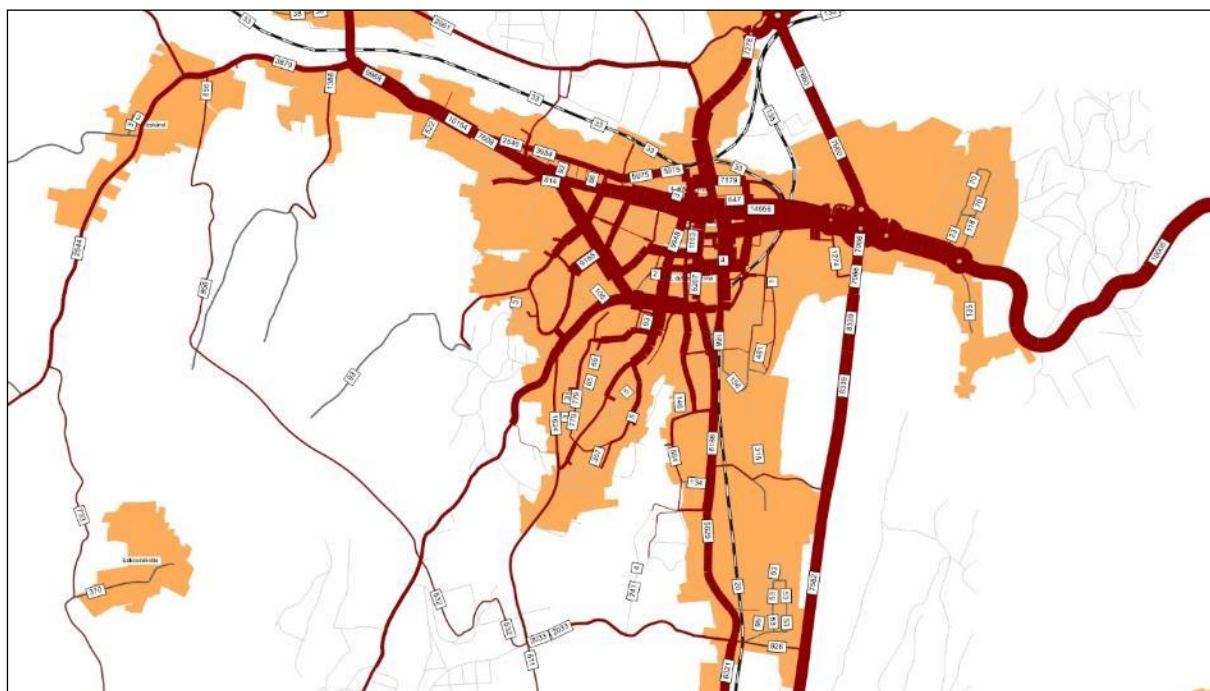
Különbőségábra 4A-Po változat

A tehermentesítő út a 74-es út és Alsóerdei út között a meglévő átjárási lehetőségek forgalmát rendezi át. A Lukahegyen átvezető szakasz – amelyen kiépítése miatt jelenleg csak helyi forgalom halad – kisebb átmenő forgalmat vonz Kertváros, Landorhegy és Jáankahegy térségéből.

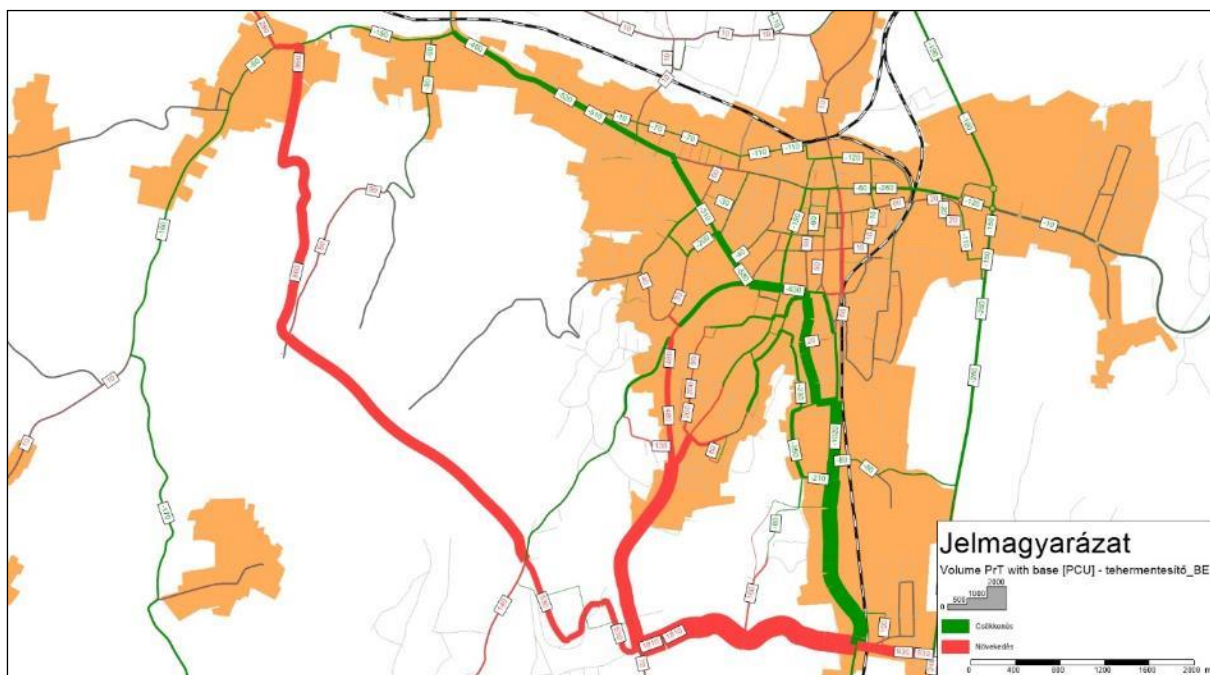
A várható keresztmetszeti forgalom 2000 Ejm/nap érték alatti.

4B - DÉLI ELKERÜLŐ ÚT I. ÉS II. ÜTEM

Az előző változathoz kapcsolódó fejlesztések megvalósulása nyugati irányban a Teskándi útig.



Forgalmi terhelés 4B változatban



Különbségábra 4B-Po változat

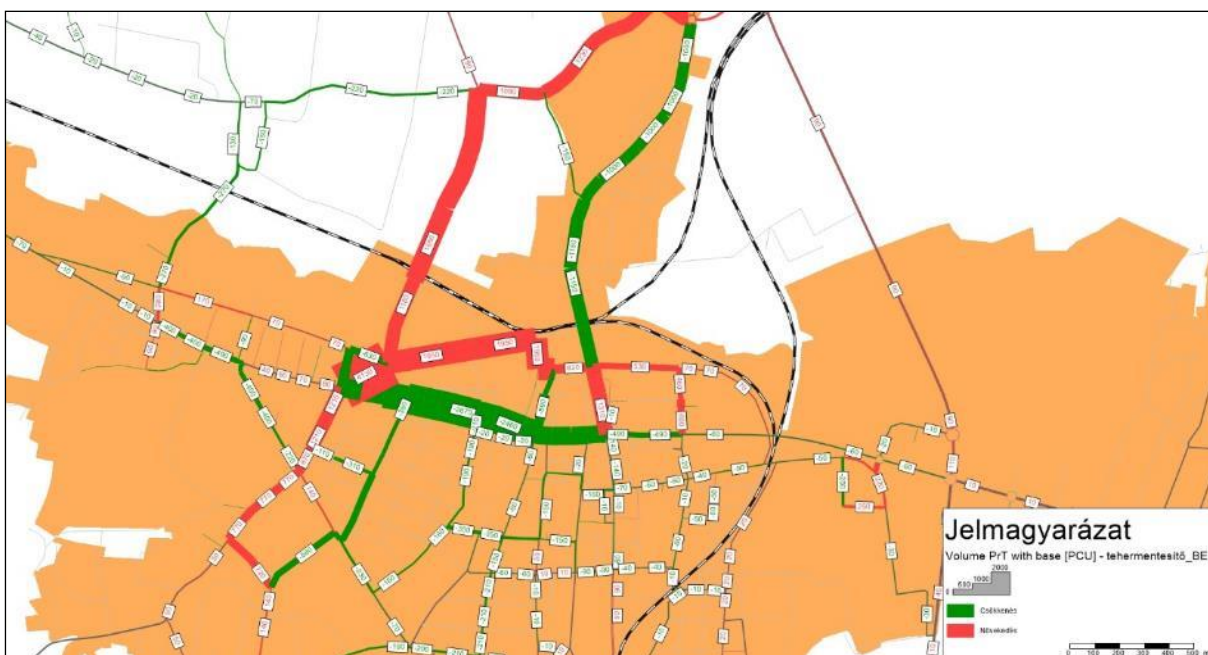
Az út várható forgalma ~ 1000 Ejm/nap, a városi úthálózatról hasonló mértékű forgalmat vonz el, amely a meglévő forgalomi értékek mellett nem jelentős, nem észrevehető változást jelent

4C - ÉSZAKI BEKÖTŐ ÚT

A tervezett út a Gasparich Márk utca – Rákóczi út csomópontból indulva (az InterSpar bevásárlóközpont parkolóterületét felhasználva), a tehermentesítő út Vágóhíd utcai csomópontján át, majd a Vágóhíd utcán halad észak felé. A vasútvonalat külön szintben keresztezve a Gébárti útig vezet.



Forgalmi terhelés 4C változatban



Különbségábra 4C-Po változat

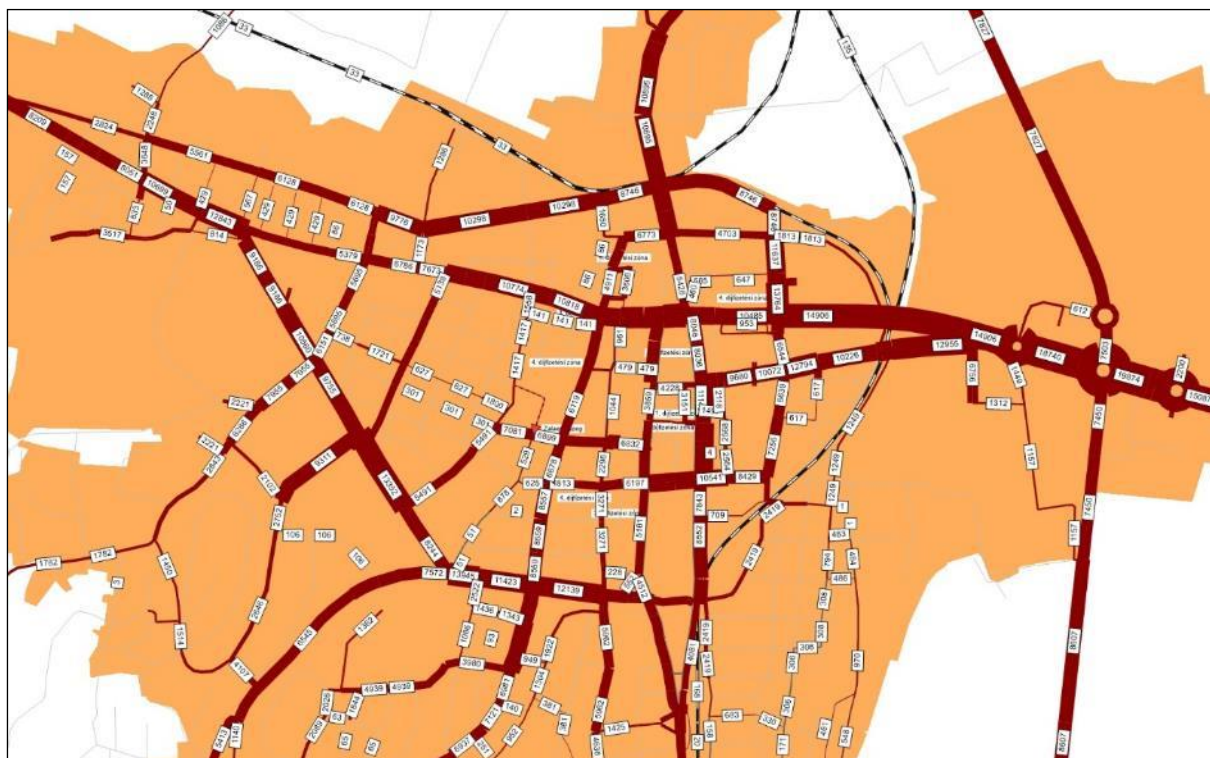
A Gasparich Márk utca – tehermentesítő út átkötés a jelenlegi kialakításnál kedvezőbb, így a belső tehermentesítő útra forgalmat vonz Lendorhegy térségéből (762-es út tehermentesítése), ez látható a Batthyány utca és a Stadion utca forgalmán is.

A Gébárti út felől várható forgalom ~ 1700 Ejm/nap, az elkerülő út és a 762. út között 4000 Ejm/nap feletti érték várható.

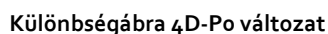
4D - TEHERMENTESÍTŐ ÚT III. ÜTEM FEJLESZTÉSE

A modellezés tárgya a tehermentesítő út kiépítése a Járum Ferenc utca és a Stadion utca között, a Batthyány utca különbszintű, csomópont nélküli keresztezésével. A kanyarodó mozgások a Budai Nagy Antal utca csomópontban valósíthatók meg. Költséghatékonyság miatt ezt a csomóponti megoldást modelleztük a megbízói diszpozíció alapján.

A nyomvonal a Stadion és a Zala Pláza délkeleti oldalán halad el, majd a Stadion utcához csatlakozik.



Forgalmi terhelés 4D változatban



Az átvezetés tehermentesíti a Budai Nagy Antal utcai csomópontot, és a 762-es út csomópontjait is (Batthyány utca). A Stadion utca csomópontjában a forgalom a kanyarodó irányokban erősen megnő, a csomópont átalakítása is szükséges.

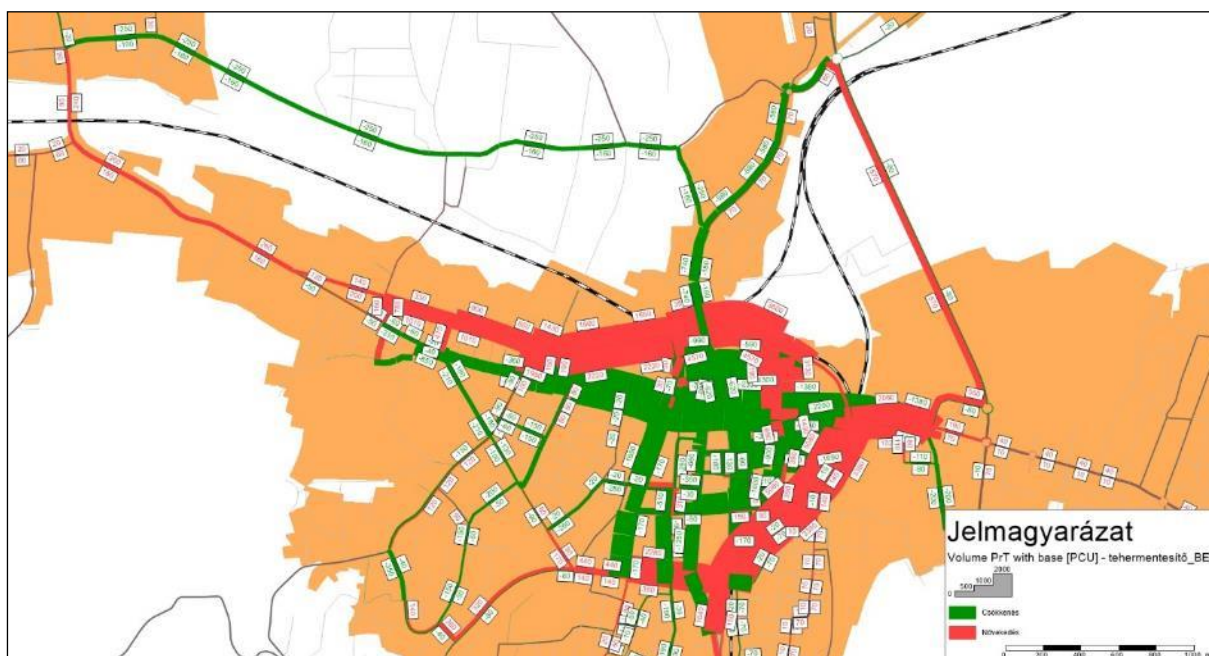
4E - TEHERMENTESÍTŐ ÚT III. ÜTEM + RING

Jelen munkában csak a RING projekt nyomvonalán várható forgalmi hatásokat vizsgáltuk, megvalósíthatóságával, vasút áthelyezés kérdéseivel ez a munkarész nem foglalkozik. Ugyanakkor a megvalósítás terén a két projekt egymástól nem elválasztható.

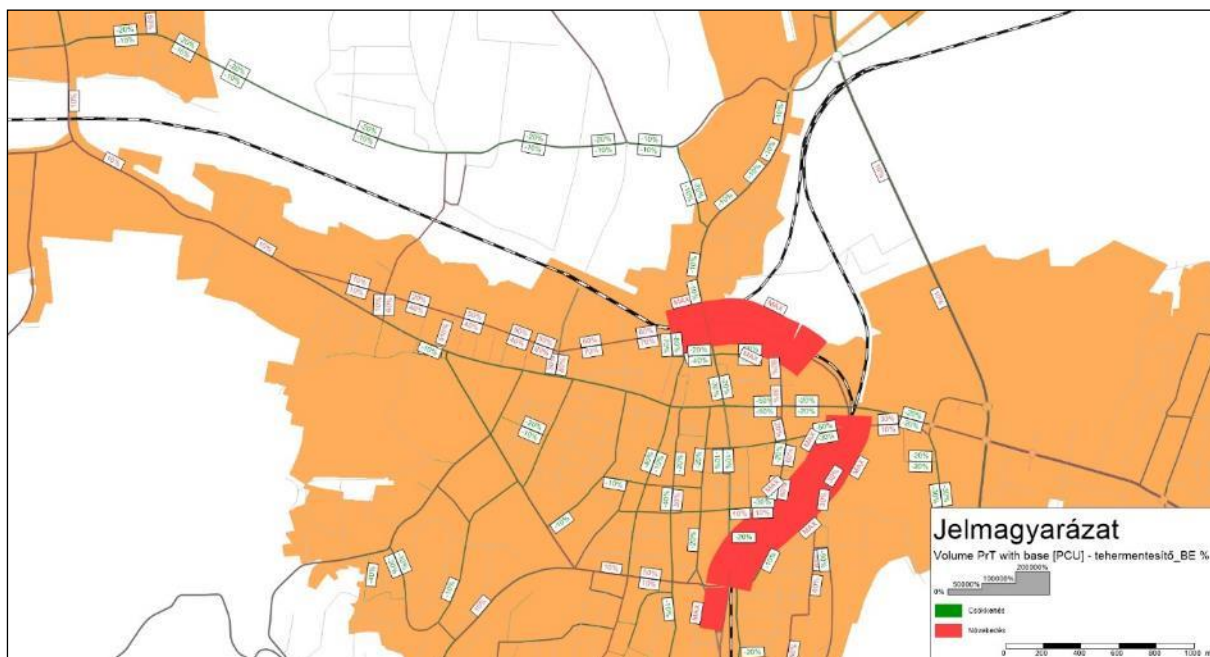


Forgalmi terhelés 4E változatban

A RING forgalma a Berzsényi út és a Stadion között minimális, ebben az irányban a fennálló forgalmi igények alacsonyok – a városi úthálózat érintett szakaszain célforgalom domináns, amely a nyomvonal többi részén markáns forgalmi terhelést mutat.



Különbségábra 4E-Po változat



Különbségábra 4E-Po változat – %-ban kifejezett változások (Po= 100%)

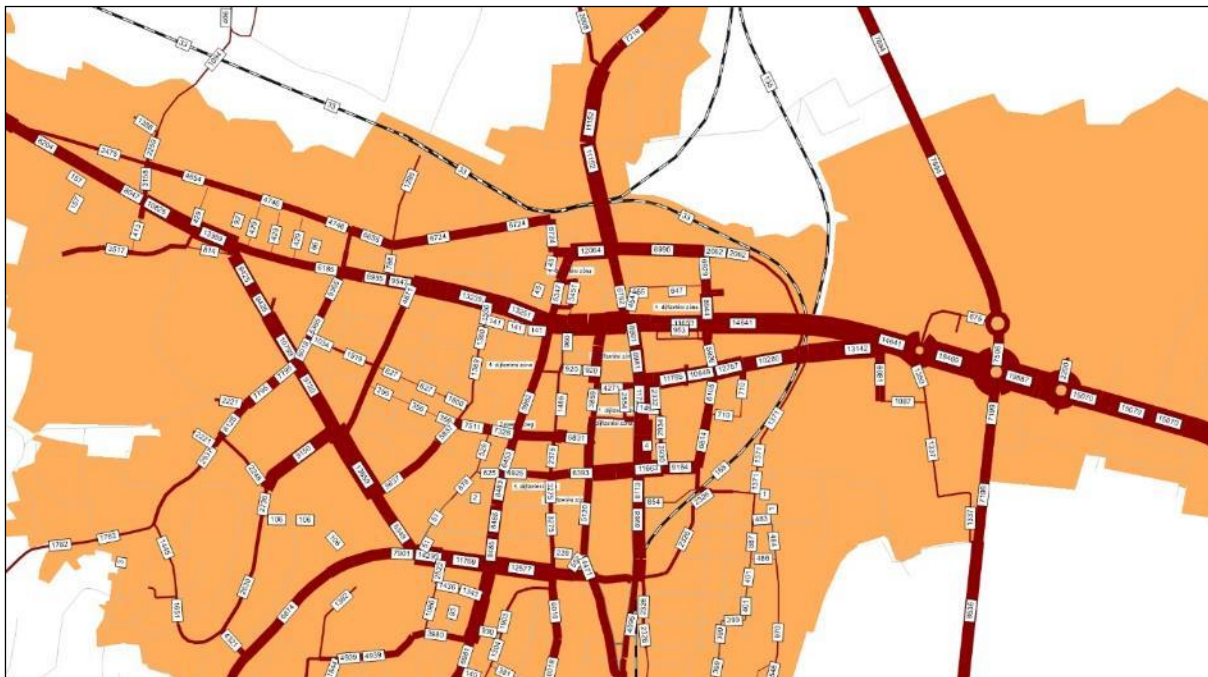
5.1.6 A KAZINCZY TÉR FORGALOMCSILLAPÍTÁSA

A vizsgált változatok egy része a Kazinczy tértől eltérő szakaszokon tervezett beavatkozásokat vizsgált, ezért a továbbiakban 762-es útként (Balatoni út – Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca) hivatkozunk a nyomvonalra.

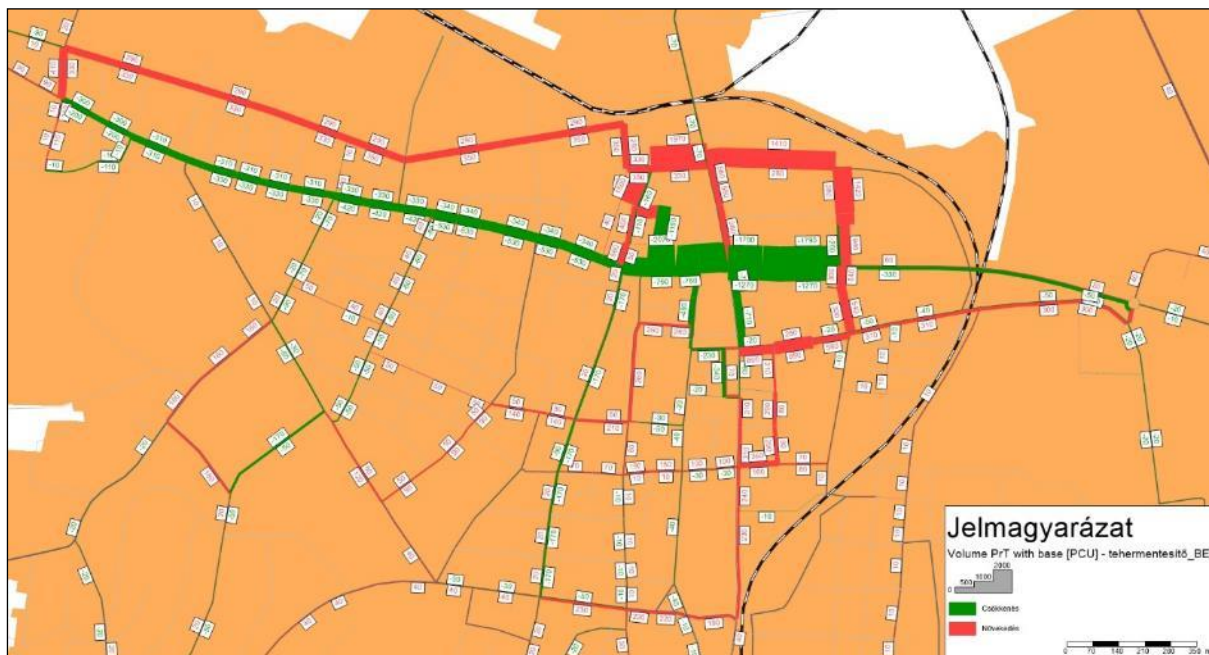


5A - KAPACITÁS SZÜKÍTÉS A STADION UTCA ÉS A MÁRTÍROK ÚTJA KÖZÖTT

A 762-es út Stadion utca és Mártírok útja közötti szakaszán, a haladó sávok csökkentése valósul meg (irányonként egy sávra). Az úthálózat minden más eleme a meglévő forgalmi rend szerint került figyelembe vételre.



Forgalmi terhelés 5A változatban



Különbségábra 5A-Po változat



Különbbségábra 5A-Po változat – %-ban kifejezett változások (Po= 100%)

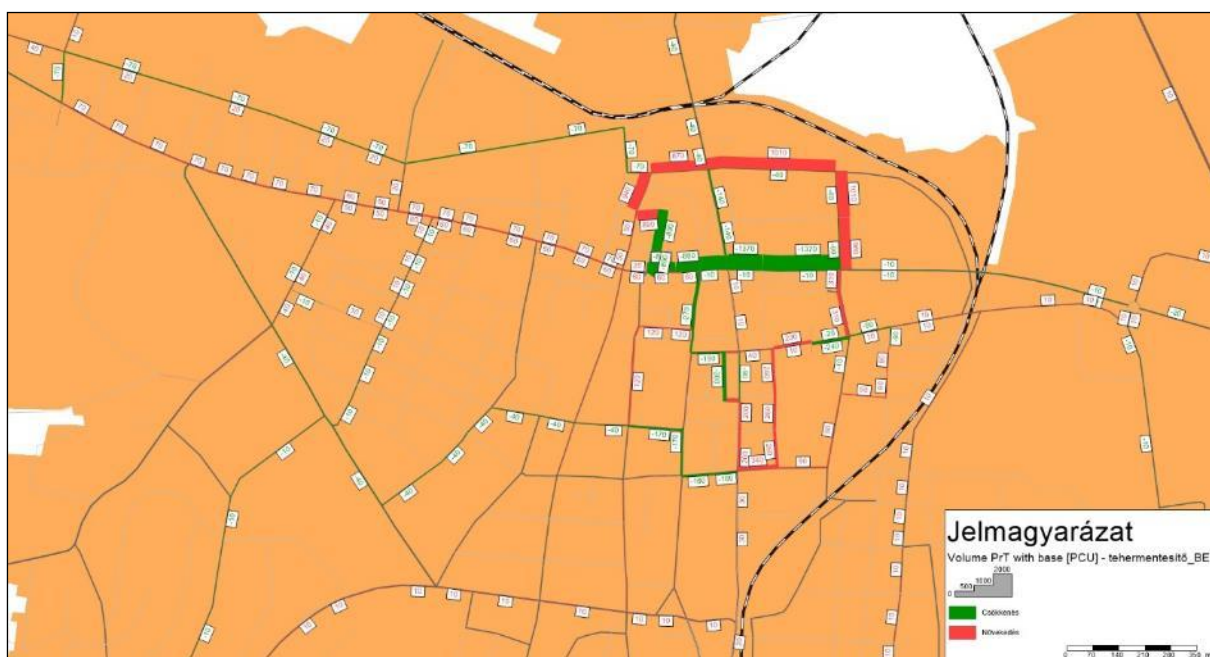
A kapacitás szűkítése esetén (feltételezve, hogy a csomóponti kapacitások a jelenlegivel megegyeznek, csak folyópálya szakaszokon kerül sor a szűkítésre), a 762-es. út forgalma várhatóan ~10%, egyes szakaszokon ~20%-al csökken, a forgalom a tehermentesítő út és a Berzsényi utca felé terelődik át. Az átrendeződés ugyanakkor kerülő-utakkal és utazási idővesztéssel jár, de az élmhetőbb belváros irányában hat.

5B - KAPACITÁS SZŰKÍTÉS A STADION UTCA ÉS A KOVÁCS KÁROLY TÉR KÖZÖTT A VÁROSKÖZPONT IRÁNYÁBAN, PARKOLÓSÁVVAL

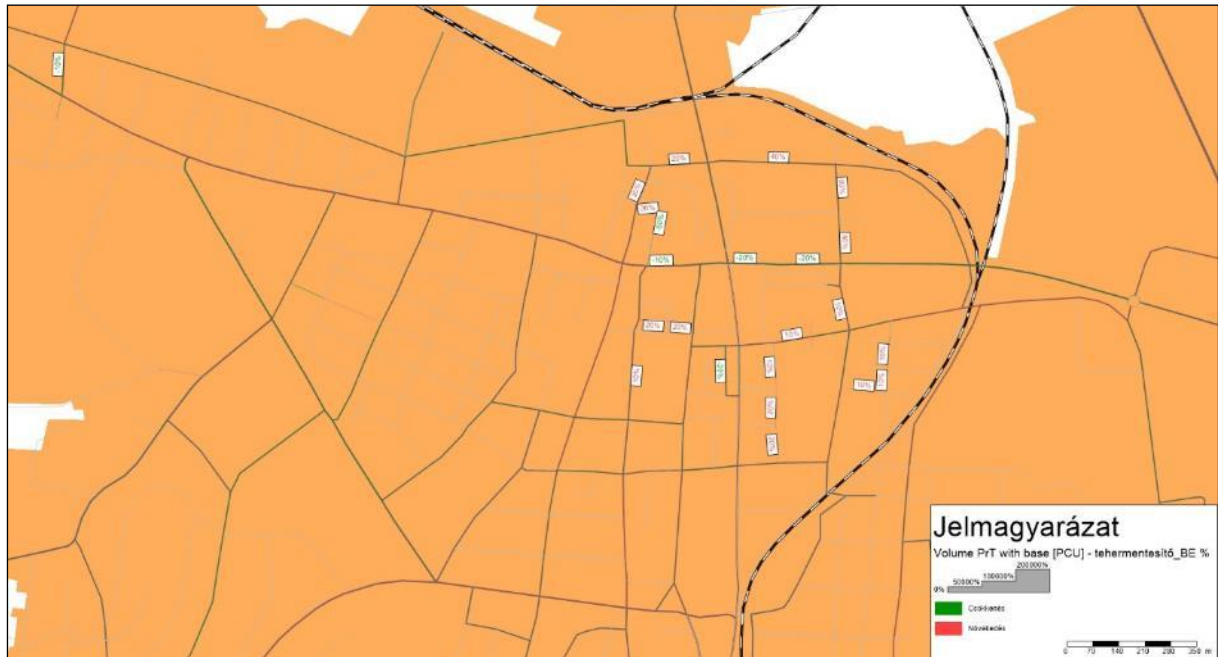
A 762-es út Stadion utca és Kovács Károly tér közötti szakaszán, a befelé irányban a haladó sáv csökkentése történik egy sávra. A belváros irányú szélső sávból a csomópontok között parkolósáv lesz. Az úthálózat minden más eleme a meglévő forgalmi rend szerint került figyelembe vételre.



Forgalmi terhelés 5B változatban



Különbségábra 5B-Po változat

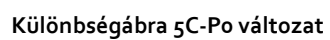


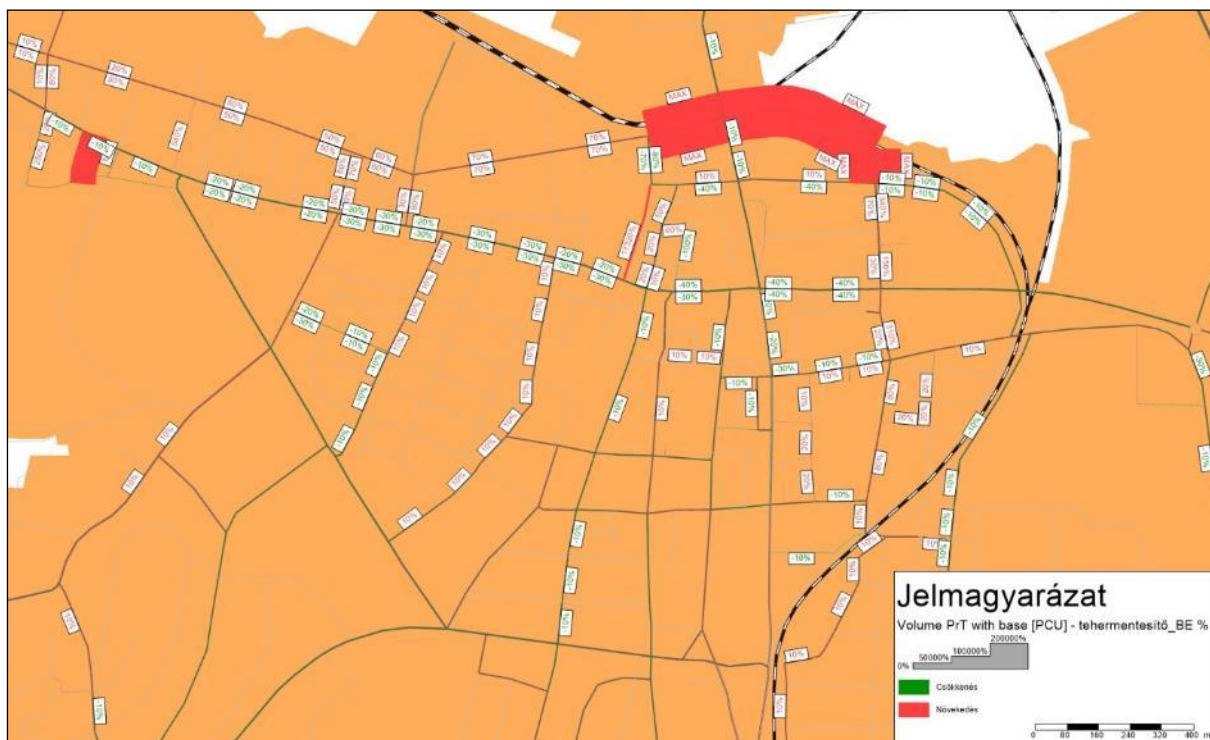
Különbségábra 5B-Po változat – %-ban kifejezett változások (Po= 100%)

A beavatkozás minimális, helyi hatással bír, a vizsgált szakaszt elkerüli néhány forgalmi reláció (pl. belváros északi része felé haladók) a környező utcákon. Sokkal alacsonyabb jelentőségű, mint a kétirányú, 2x1 sávós beszűkítés esetén.

5C - TEHERMENTESÍTŐ ÚT III. ÜTEM + KAPACITÁS SZŰKÍTÉS A STADION UTCA - MÁRTÍROK ÚTJA KÖZÖTT

Jelen változat a 4D és az 5A változatok együttes vizsgálata. A kapacitásszűkítés mellett megjelenik a tehermentesítő út III. üteme.





Különbőségábra 5C-Po változat – %-ban kifejezett változások ($P_o = 100\%$)

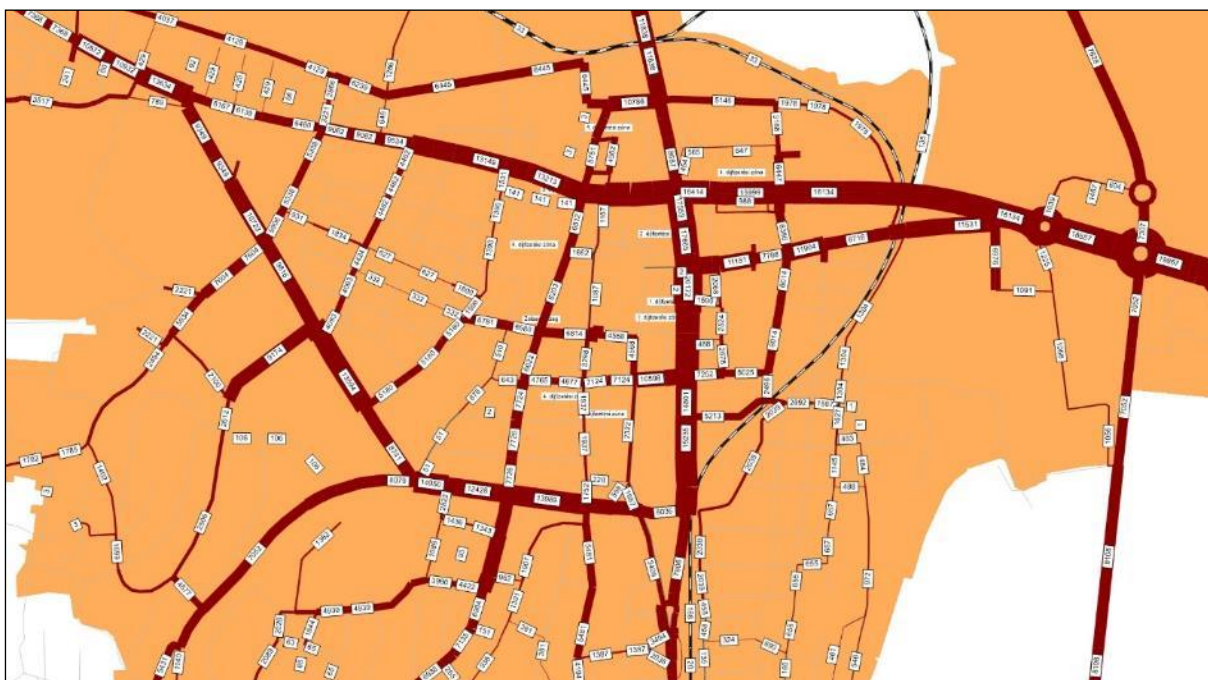
A 762-es út kapacitáscsökkentése erősíti a tehermentesítő út használatát – ugyanakkor az áterelőzés nem minden relációban önkéntes, ez az utazási idő változásán is megfigyelhető. A Stadion utca csomópontban a megváltozó forgalmi áramlatok miatt átalakítás szükséges. A tehermentesítő út III. üteme megléte esetén a kapacitásszűkítés megvalósítható.

5.1.7 ÖSSZETETT VÁLTOZATOK

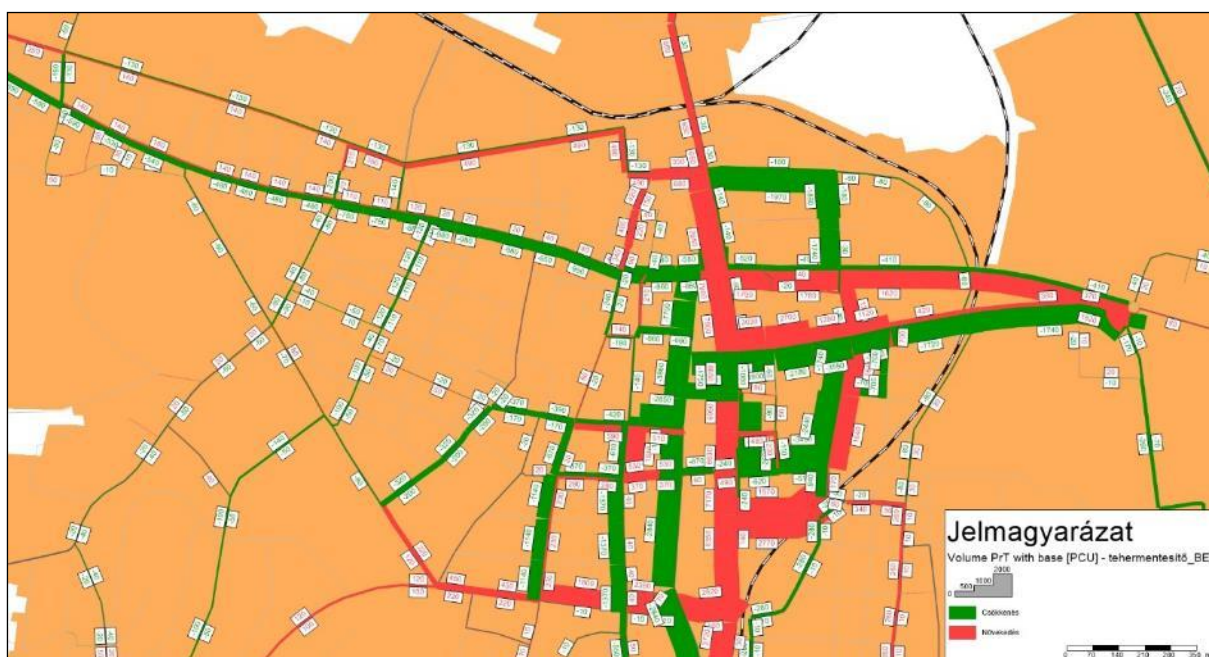
Az önállóan vizsgált forgalomcsillapítási és tehermentesítést szolgáló elemek eredményei alapján kiválasztott változatok együttes hatásait vizsgáltuk a zalaegerszegi közúti hálózatra. A vizsgált fejlesztési irányok kiválasztott elemeinek együttes hatását mutatják be ezek a változatok.

6A - 3C VÁLTOZAT TOVÁBBFEJLESZTÉSE

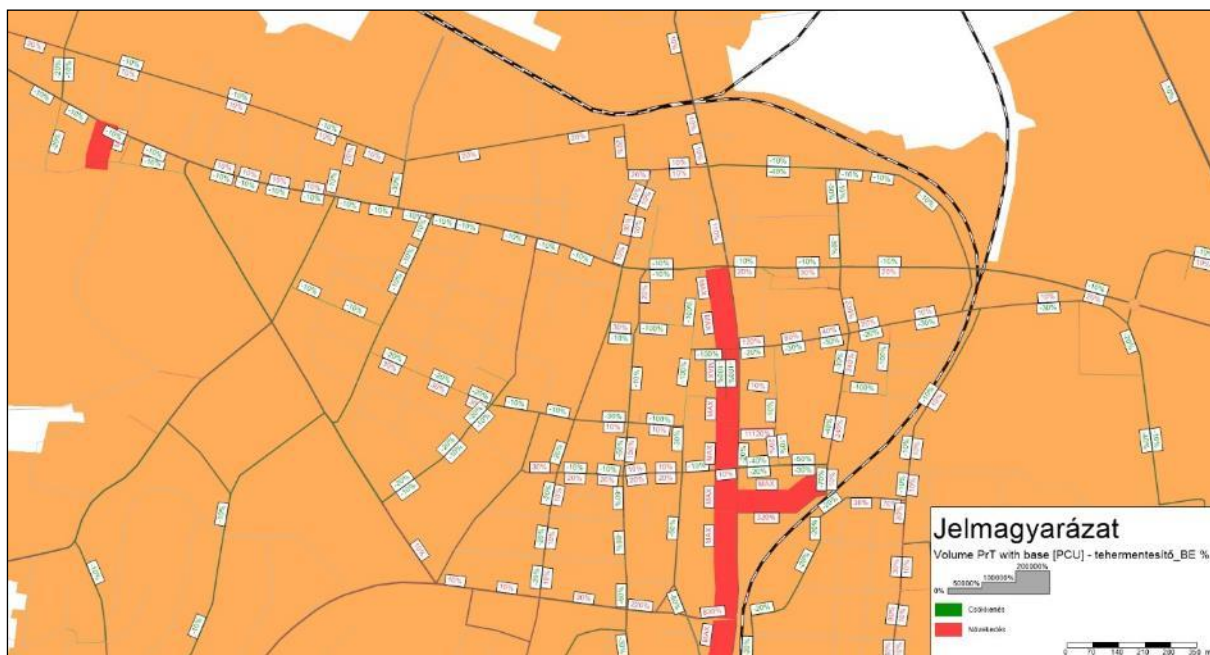
A 3C változat – a belváros tervezett forgalommentesítése esetén a legkedvezőbb alternatívát nyújtja. A Kovács Károly téren a Kosztolányi Dezső utca – Balatoni út jobbra kanyarodási lehetőség tiltását tartalmazta, amely beavatkozás az elérendő célokkal ellentétes hatással jár: felesleges többletforgalom terheli a Berzsényi utca lakóterületét. A 6A változatban ezt a kanyarodási lehetőséget engedélyezzük, a megbízóval előzetesen egyeztetve.



Forgalmi terhelés 6A változatban



Különbségára 6A-Po változat



Különbőségábra 6A-Po változat – %-ban kifejezett változások (Po= 100%)

A forgalmi hatások nagyrészt megegyeznek a 3C változattal. Különbőség a jobbra kanyarodó mozgás engedélyezése, ennek hatását mutatja a következő ábra.

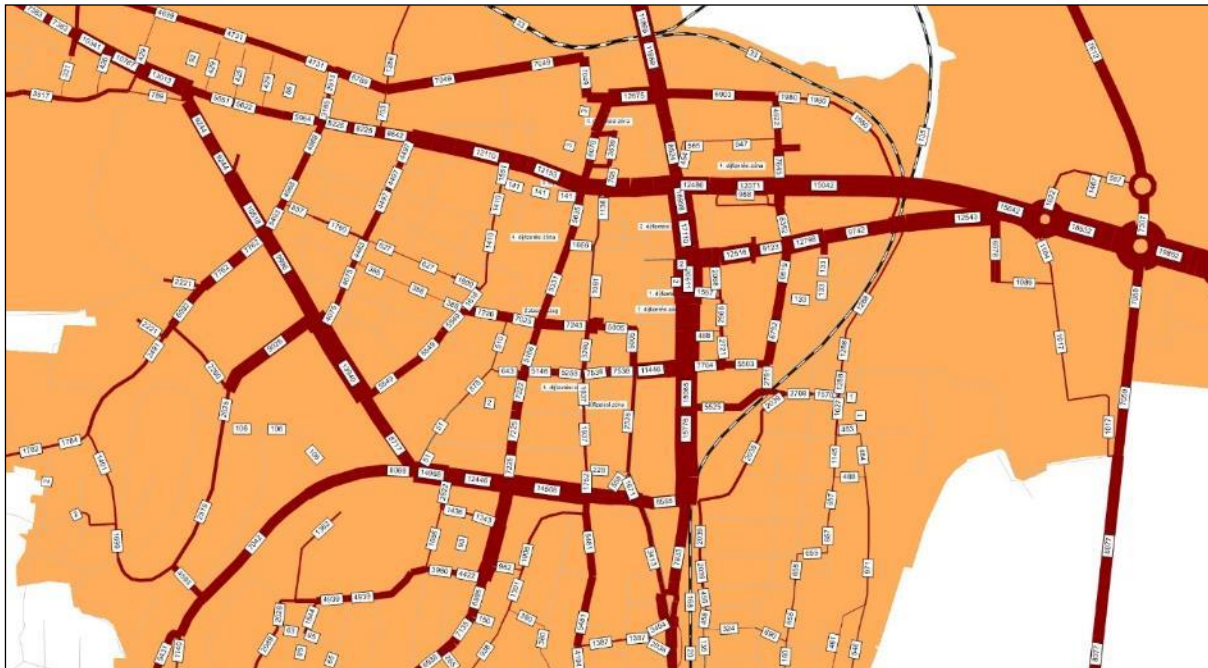


Különbőségábra 6A-3C változat

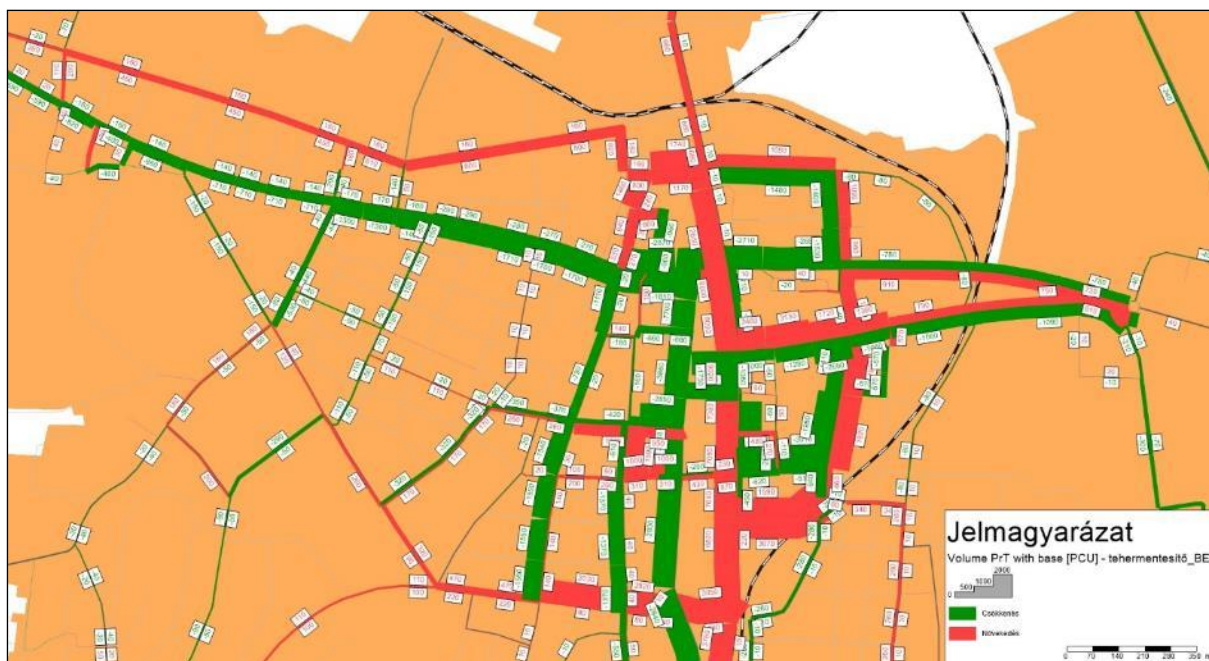
A Berzsényi utca – Bíró Márton utcáról a Kosztolányi Dezső utca – Balatoni út útvonalra terelődő forgalom a logikus útvonalán halad, nem terheli a lakóövezeteket. A különbség a Béke-ligeti utca és a Berzsényi Dániel utca felől a Balatoni útra terelődő forgalomátrendeződésből adódik.

6B - A6A ÉS AZ 5A VÁLTOZATOK EGYÜTTES VIZSGÁLATA

Az előző változat az 5A változattal együtt, a 762-es út egyenes irányában kapacitás szűkítéssel tervezett változata, (tehermentesítő nélkül).



Forgalmi terhelés 6B változatban

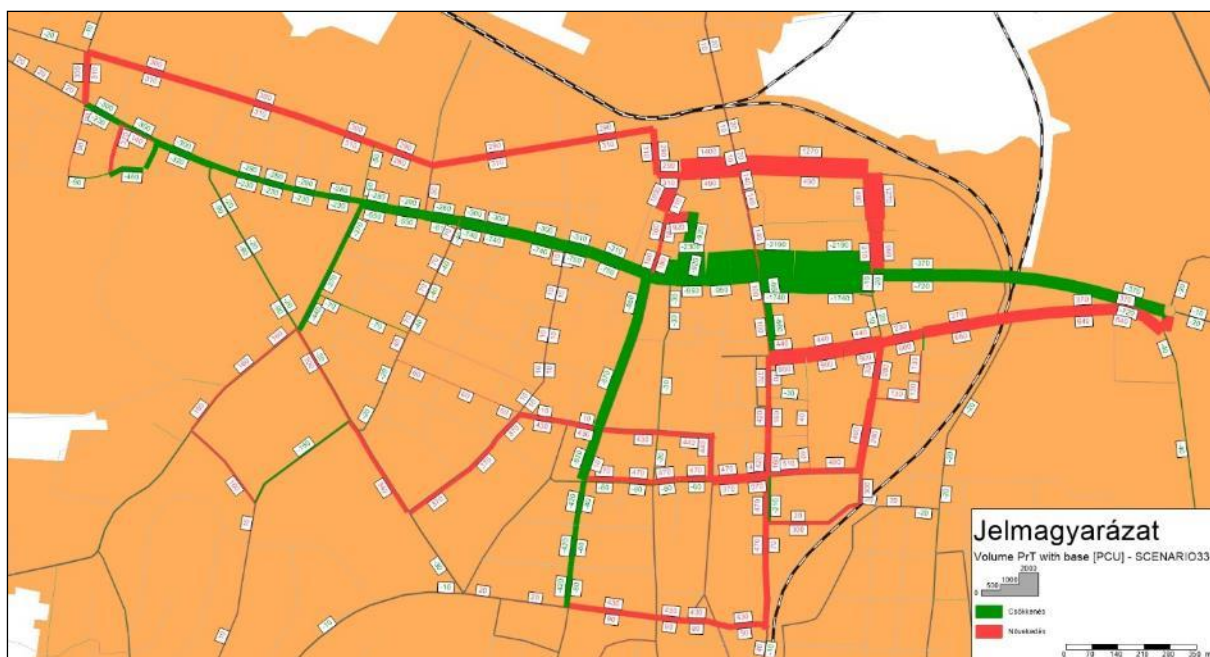


Különbségábra 6B-Po változat



Különbségábra 6B-Po változat – %-ban kifejezett változások (Po= 100%)

A különbség a 6B és a 6A között (kapacitásszűkítés): a 762-es út forgalma csökken, de az átterelődő forgalom a belső tehermentesítő út mellett a belváros környéki úthálózatot is jobban terheli.



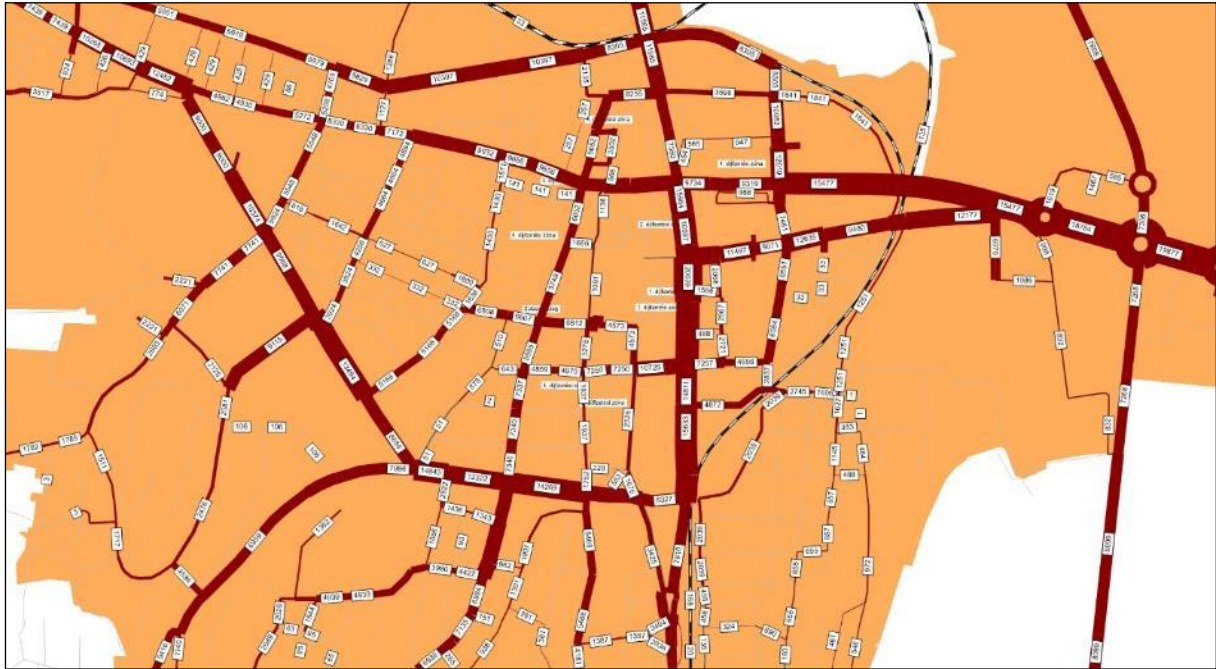
Különbségábra 6B-6A változat között

6C - A 6B ÉS A4E VÁLTOZATOK EGYÜTTES VIZSGÁLATA

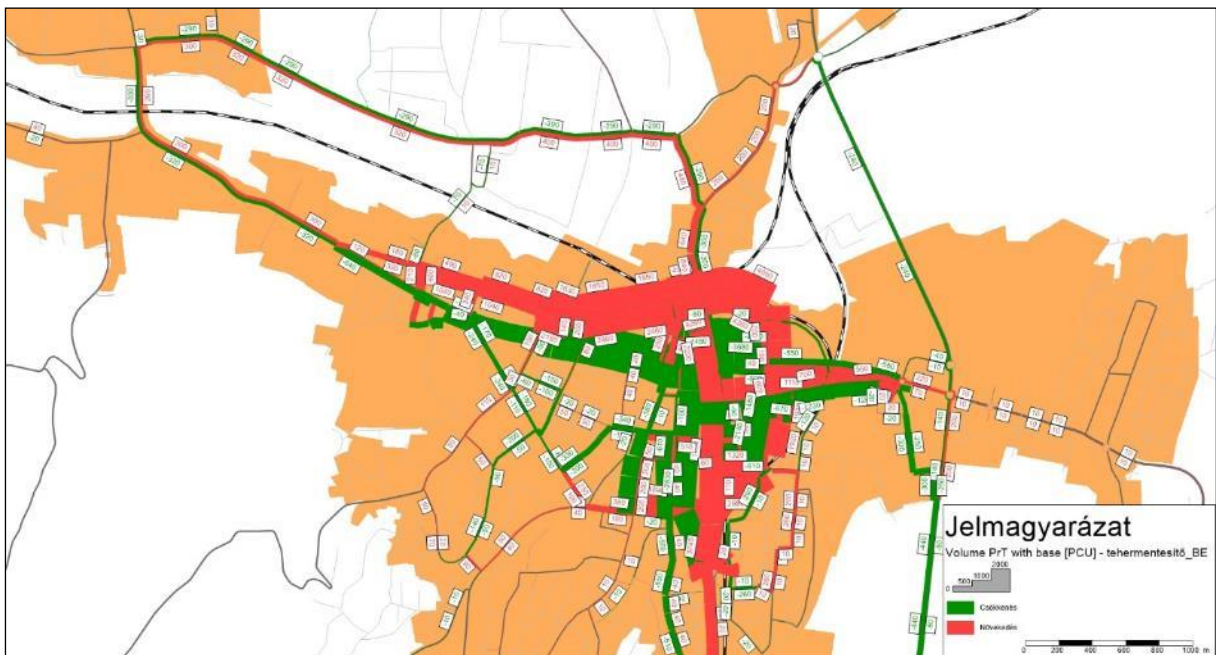
Jelen változat a Kossuth Lajos utca lezárását, valamint a hozzá kapcsolódó forgalmi rend módosítását tartalmazza a Kosztolányi Dezső utcában és a kapcsolódó utcákban. A tehermentesítő út III. üteme, és a tehermentesítő út

által kiváltott szakaszon a 762-es út kapacitáscsökkentése együtt került modellezésre.

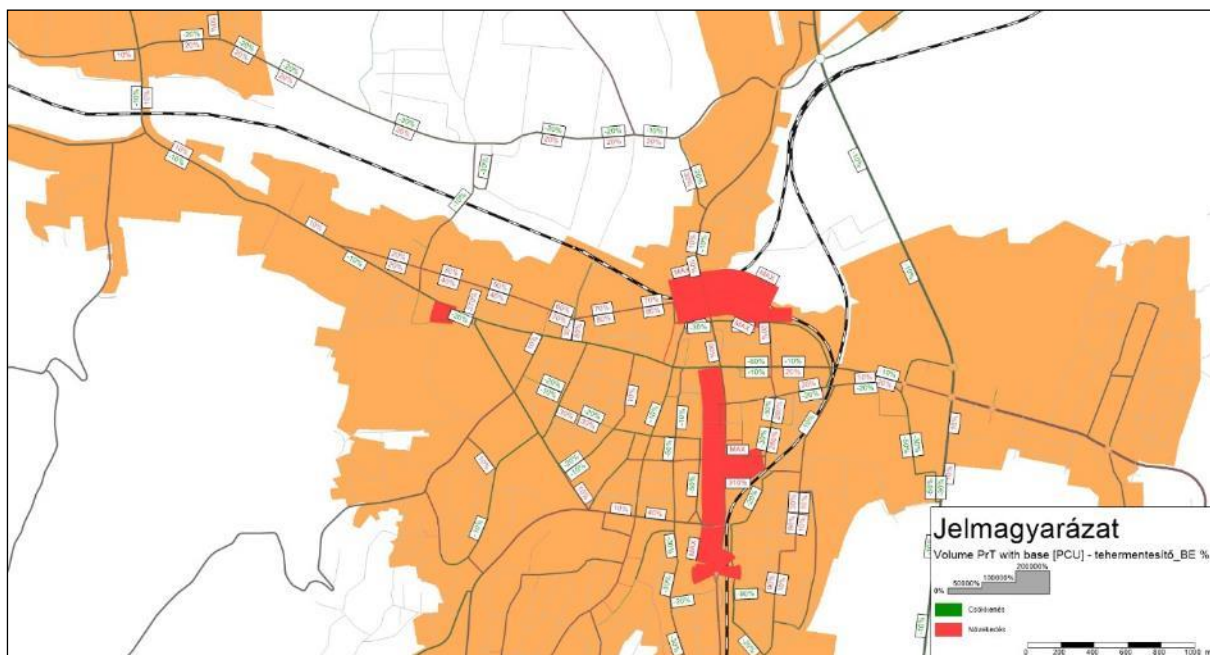
A középtávon megvalósítható forgalmi rend a szűken értelmezett belváros forgalom mentesítését, és a környező utakon a forgalmi alacsony szinten tartását célozza meg.



Forgalmi terhelés 6C változatban

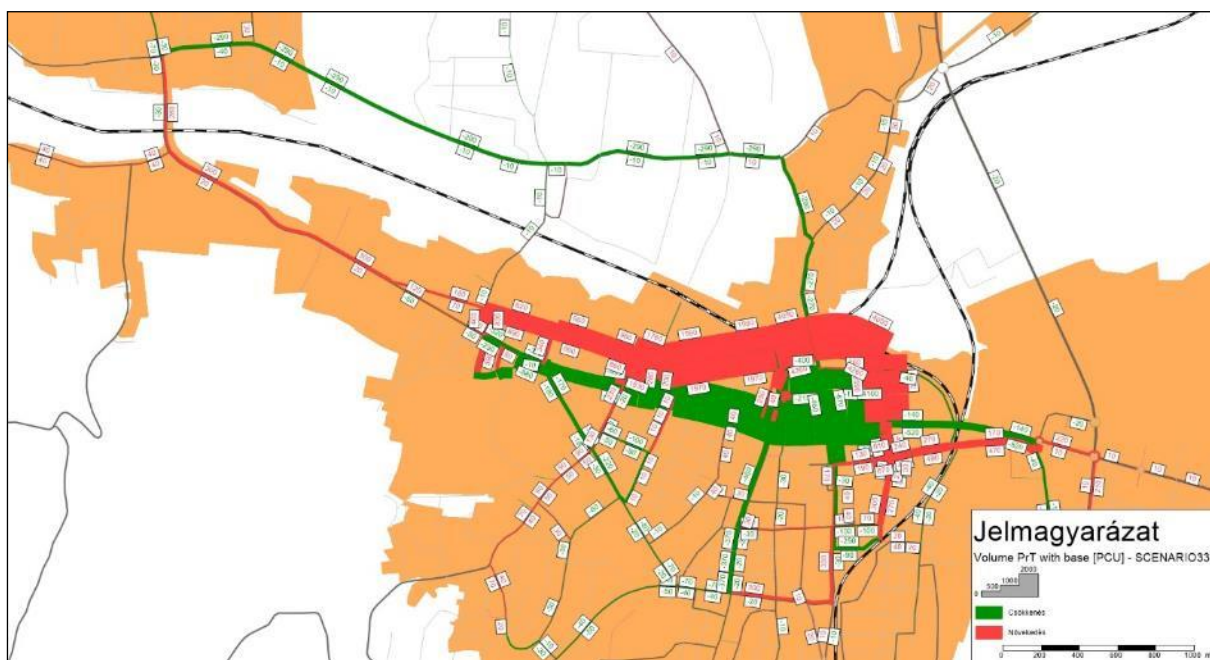


Különbségábra 6C-Po változat



Különbségábra 6C-Po változat – %-ban kifejezett változások (Po= 100%)

Különbség 6A és 6C változatok között:



Különbségábra 6C-6B változat között

5.1.8 A MODELLEZETT VÁLTOZATOK STÁTUSZA

Az alábbi táblázat a modellezés eredményeként az egyes modellezett változatok státuszát tartalmazza.

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Státusz a modellezés eredménye alapján
Kossuth Lajos utca forgalom-csillapítása - alapváltozatok	1A (buszközlekedéssel)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Petőfi Sándor utca között	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	1A (buszközlekedés nélkül)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Petőfi Sándor utca között	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	1B (buszközlekedéssel)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Göcseji út között	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	1B (buszközlekedés nélkül)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Göcseji út között	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	1C (buszközlekedéssel)	Kossuth Lajos utca lezárása a Berzsényi Dániel utca és a Petőfi u. között	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	1C (buszközlekedés nélkül)	Kossuth Lajos utca lezárása a Berzsényi Dániel utca és a Petőfi u. között	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
Kossuth Lajos utca forgalom-csillapítása a Kosztolányi Dezső utca irányváltásával	2A	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között – az átmenő buszforgalom megtartásával	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	2A (Béke ligeti átvágással)	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között – az átmenő buszforgalom megtartásával, a Béke liget átvágásával	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	2B1	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között a Kosztolányi Dezső utca irányának megfordításával	Jelentős közösségi közlekedési preferenciát tartalmazó munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Státusz a modellezés eredménye alapján
	2B ₂	Kossuth Lajos utca lezárása a Balatoni út és a Csány László tér között a Kosztolányi Dezső utca irányának megfordításával	Jelentős közösségi közlekedési preferenciát tartalmazó munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
Kossuth Lajos utca forgalomcsillapítása továbbfejlesztett változatai	3A	Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth u. lezárása nélkül	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	3B	Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth u. lezárása nélkül, a buszközlekedés áthelyezésével	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	3C	Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth u. lezárásával, módosított csomóponti kialakításokkal	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben nem javasolt
Új úthálózati elemek	4A	Déli elkerülő út I. ütem	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	4B	Déli elkerülő út I. és II. ütem	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	4C	Északi bekötő út	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	4D	Tehermentesítő út III. ütem	További modellezésbe bevont változat
	4E	Tehermentesítő út III. ütem + RING	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
A kelet-nyugati tengely forgalomcsillapí	5A	Kapacitás szűkítés a Stadion utca és a Mártírok útja között	További modellezésbe bevont változat

A modellezés tárgya	A változat azonosítója	A modellezett változat	Státusz a modellezés eredménye alapján
tása – a Kazinczy tér beszűkítése	5B	Kapacitás szűkítés a Stadion utca és a Kovács Károly tér között csak a városközpont irányában, parkolósávval	Munkaközi modellezési változat, továbbtervezésre a későbbiekben alkalmas
	5C	Kapacitás szűkítés a Stadion utca és a Mártírok útja között, valamint a tehermentesítő út III. ütemének megvalósítása	További modellezésbe bevont változat
Összetett modellezési változatok	6A	A 3C változat továbbfejlesztése	További modellezésbe bevont változat
	6B	5A és 6A változatok együttes vizsgálata - Kosztolányi Dezső utca és Kazinczy tér együttes forgalmi átrendezése:	További modellezésbe bevont változat
	6C	A 6B és 4E változatok együttes vizsgálata - Kosztolányi Dezső utca és Kazinczy tér együttes forgalmi átrendezése a tehermentesítő út III. ütemének megépítésével együtt	További modellezésbe bevont, javasolt változat

5.1.9 EREDMÉNYTÁBLÁK

Az utazási idő változása járműkategóriánként az alábbi táblázatban látható. A vizsgált beavatkozások Zalaegerszeg központi részét érintik, a területen a teherforgalom nem jelentős, így a J2-J3-J4 járműkategóriákban a változás a legtöbb esetben jelentéktelen.

A táblázat a Po állapothoz (2016. évi forgalmi rend) viszonyított hatásokat mutatja be, a (-) előjel csökkenő eljutási időt, jármű-futás megtakarítást mutat, a (+) értékek növekedést – amely különleges helyzetektől eltekintve romló forgalmi viszonyokat jelentenek.

Utazási idő és jármű futásteljesítmény változása

Változat	Utazási idő [h/nap]				Járműkilométer [km/nap]			
	J1	J2	J3	J4	J1	J2	J3	J4
1A	8	0	0	0	-517	-14	-11	-21
1A_átszervezett	-18	0	0	0	137	-9	-11	-24

Változat	Utazási idő [h/nap]				Járműkilométer [km/nap]			
	J1	J2	J3	J4	J1	J2	J3	J4
1B	0	0	0	0	-491	-14	-11	-21
1B_átszervezett	6	1	0	0	-645	-9	-11	-23
1C	10	0	0	0	-679	-16	-11	-23
1C_átszervezett	18	0	0	0	-729	-14	-11	-22
2A	196	0	0	0	5 577	35	7	6
2A2	114	1	0	0	4 146	30	8	7
2B1	97	1	0	0	2 980	20	6	-4
2B2	84	1	0	0	2 295	17	5	-3
3A	-70	0	0	0	-724	-15	-11	-24
3B	-102	0	0	0	-1 505	-32	-17	-28
3C	-73	0	0	0	-482	-32	-18	-29
4A	-45	-2	0	-1	569	23	2	6
4B	-82	-2	0	-1	-685	-68	-10	-36
4C	-15	0	0	0	509	-4	-6	-11
4D	58	0	0	1	2 199	7	1	5
4E	-91	0	0	1	503	-12	1	5
5A	99	0	0	0	729	-8	0	0
5B	20	0	0	0	150	-8	0	0
5C	117	1	0	1	2 509	0	1	5
6A	-91	0	0	0	85	-25	-18	-29
6B	11	0	0	0	903	-29	-18	-29
6C	24	1	0	1	2 174	-16	-16	-23

A változatok értékelésénél a J1 kategória esetén (személygépjárművek és 3.5 t össztömeg alatti kistehergépkocsik) néhány 10 óra utazási idő változás nem jelentős hatásokat jelent.

Ugyanakkor itt számos reláció utazási idő változásának összességét vizsgáljuk, egyes relációkban jelentősen javulhat, máshol romolhat a kapcsolat minősége – ezt az összesített számok nem mutatják be. 100 óra, vagy magasabb érték már jelentős, számos relációban együtt mozgó változást (romlás/ javulás) jelent.

A jármű futásteljesítménynél 1000 km-nél lehet meghúzni a vizsgált hálózaton azt a határt, amely a jelentősebb változásokat jelenti.

5.2 A PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE EGYSZERŰSÍTETT KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉSEL

5.2.1 AZ EGYSZERŰSÍTETT KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS MÓDSZERTANA

Az egyszerűsített közgazdasági költség-haszon elemzés elsősorban a Módszertani útmutató költség-haszon elemzéshez – KÖZOP támogatások (Nemzeti Fejlesztési Ügynökség / COWI Magyarország, 2011. március; a továbbiakban KHE útmutató) című útmutatóra épül, a vizsgált intézkedések előkészítettségi szintjére való tekintettel jelentős egyszerűsítésekkel.

A költség-haszon elemzés során a KHE útmutatónak megfelelően (18. old.) a fejlesztési különbözet módszerét alkalmazzuk, azaz a vizsgált változatokat a kiindulási állapothoz viszonyítjuk. Az elemzés kezdőéve (amelynek árszintjén az elemzéseket végezzük) 2016, időtávja (referenciaidőszaka) 30 év. Az alkalmazott közgazdasági diszkontráta reálértéken – a KHE útmutató előírásainak megfelelően (26. old.) – 5,5%. A közgazdasági költség-haszon elemzésben ÁFA nem vehető figyelembe. Tételes költségbecslés híján, az egyes beruházási elemek élettartamát nem ismerve maradványértéket nem vettünk figyelembe.

5.2.2 VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ÉS VÁLTOZATOK

A forgalmi modellezés eredményei alapján a következő intézkedéseket, illetve változatokat választottuk ki egyszerűsített költség-haszon elemzés elvégzésére:

- 6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával;
- 5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem;
- 4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring;
- 4A – Déli elkerülő út I. ütem;
- 4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem;
- 4C – Északi bekötő út.

Ezek túlnyomórészt nem egymással versengő változatok, hanem egy-egy intézkedésnek a forgalmi modell eredményei alapján legkedvezőbb, kiválasztott változatai, illetve egyes esetekben annak ütemei.

5.2.3 BERUHÁZÁSI KÖLTSÉGEK

A beruházási költségeket a rendelkezésre álló költségbecslések alapján határoztuk meg.

Becsült beruházási költség változatonként

	Összesen
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	1 360 000 000
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	4 220 000 000
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	10 000 000 000
4A – Déli elkerülő út I. ütem	800 000 000
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	3 800 000 000
4C – Északi bekötő út	2 400 000 000

A több projektelemből összetevődő változatok közül a 6A változat esetében a költségek a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítását (700 MFt), a Bíró Márton utca felújítását (160 MFt) és a Kossuth Lajos utca átalakítását (500 MFt) tartalmazza.

Az 5C változat a Kazinczy tér átalakítását (580 MFt) és a Kis Ring projekt (Bíró Márton utca felújítása nélkül számított) költségeit foglalja magába.

A 4E a vasútvonal áthelyezését is tartalmazza.

5.2.4 MŰKÖDÉSI ÉS PÓTLÁSI KÖLTSÉGEK

A működési költségek becslésének alapja a KHE útmutatóban (88. old.) útkategóriánként meghatározott fajlagos (km-re eső) éves működési költség.

Fajlagos működési költségek (Ft/km/év)

	2016
Út működési költségek - Főút, 2x1 sávos, szintbeni csomópont, sík	3 174 679
Út működési költségek - Főút, 2x1 sávos, szintbeni csomópont, domb	3 907 298
Út működési költségek - 2 sávos folyami híd	292 681 016

A pótlási költségek becslésének alapja a KHE útmutatóban (89. old.) útkategóriánként meghatározott fajlagos (km-re eső), 10 évente esedékes pótlási költség.

Fajlagos pótlási költségek (Ft/km/10év)

	2016
Út pótlási költségek - Főút, 2x1 sávos, szintbeni csomópont, sík	54 213 755
Út pótlási költségek - Főút, 2x1 sávos, szintbeni csomópont, domb	65 813 545
Út pótlási költségek - 2 sávos folyami híd	4 830 030 427

Az egyes vizsgált változatok adatait a fenti bontásban a következő táblázat foglalja össze (a fejlesztési különbözet módszerének megfelelően a kiindulási állapothoz viszonyított többletet számszerűsítve):

Úthosszok változása változatonként (km, a kiindulási állapothoz képest)

	km, sík	km, domb	km, híd
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	0	0	0
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	0,7	0	0
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	2	0	0
4A – Déli elkerülő út I. ütem	0	2,9	0
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	0	11	0
4C – Északi bekötő út	0,65	0	0,35

Ez alapján az éves működési és pótlási költségek, illetve a 30 éves referenciaidőszakra vonatkozó költségek jelenértéke az alábbi.

Működési költségek változatonként (Ft, a kiindulási állapothoz képest)

	Jelenérték	Éves
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	0	0
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	35 869 913	2 222 276
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	102 485 466	6 349 359
4A – Déli elkerülő út I. ütem	182 167 921	11 285 985
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	690 981 770	42 808 910
4C – Északi bekötő út	1 680 180 378	104 093 471

Pótlási költségek változatonként (Ft, a kiindulási állapothoz képest)

	Jelenérték	2016
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	0	0
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	37 600 596	0

	Jelenérték	2016
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	107 430 274	0
4A – Déli elkerülő út I. ütem	188 349 933	0
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	714 430 779	0
4C – Északi bekötő út	1 703 199 274	0

5.2.5 KÖZGAZDASÁGI HASZNOK

A közgazdasági hasznok számszerűsítése során az alábbi hatásokat vettük figyelembe:

- utazásiidő-megtakarítás;
- baleseti kockázat változása;
- járműüzemköltség változása;
- környezeti hatások változása.

A hasznok számszerűsítése a KHE útmutatónak megfelelően, a forgalmi modellből nyert adatok – az utazásiidő-megtakarítás, valamint a járműkategóriánkénti futásteljesítmény-változás – alapján történt.

Az utazásiidő-megtakarítást a forgalmi modell eredményeképpen megkapott, járműórán és utasórán kifejezett hatás és a KHE útmutatónak megfelelően meghatározott időérték szorzataként számítottuk. A forgalmi modellből kapott éves utazásiidő-változást az alábbi táblázat mutatja be:

Éves utazásiidő-változás járműkategóriánként (járműóra/év, ill. utasóra/év)

	szgk. (járműóra)	tgk. (járműóra)	autóbusz (utasóra)
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	-22 750	250	-24 500
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	29 250	500	0
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	-22 750	250	0
4A – Déli elkerülő út I. ütem	-11 250	-250	0
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	-20 500	-250	0
4C – Északi bekötő út	-3 750	0	0

A baleseti kockázat változásának, a járműüzemköltség-változásnak és a környezeti hatásoknak (ezen belül a légszennyezésre, a zajterhelésre és a klímára gyakorolt hatásnak) a számszerűsítése járműkilométer-teljesítmény alapján történt, a KHE útmutatóban meghatározott fajlagos értékekkel

számolva. A forgalmi modellből kapott éves futásteljesítmény-változást (járműkilométerben, jkm) az alábbi két táblázat mutatja be: A bel- és külterület lehatárolása a lakóterületek mentén történt.

Futásteljesítmény változása járműkategóriánként, belterületen (jkm/év)

	szgk.	tgk.	összesen
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	-146 675	25 875	-120 800
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	-1 739 575	-29 450	-1 769 025
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	-2 200 225	-33 775	-2 234 000
4A – Déli elkerülő út I. ütem	-179 575	-600	-180 175
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	-566 225	-28 375	-594 600
4C – Északi bekötő út	-655 575	-6 225	-661 800

Futásteljesítmény változása járműkategóriánként, külterületen (jkm/év)

	szgk.	tgk.	összesen
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	173 150	-42 950	130 200
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	2 371 450	29 325	2 400 775
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	2 319 025	26 850	2 345 875
4A – Déli elkerülő út I. ütem	321 175	11 300	332 475
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	398 400	1 675	400 075
4C – Északi bekötő út	769 225	6 700	775 925

A táblázatokból látható, hogy minden változat (ezen belül elsősorban a tehermentesítő út különböző szakaszai és kapcsolódó projektelemeik) a város belső, lakott területeiről a város peremén futó, külterületi jellegű útvonalakra tereli a forgalom egy részét, ami egyúttal hosszabb útvonalakkal, futásteljesítmény-növekedéssel jár.

A négy számszerűsített tételből adódó közgazdasági hasznokat az alábbi táblázat foglalja össze:

Közgazdasági hasznok összegzése változatonként

	Utazási idő megtakarítás	Járműüzem-költség-megtakarítás	Baleseti kockázat változás	Környezeti hatások változása	összes közgazdasági haszon
6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával	2 928 371 576	33 364 536	762 064	16 760 723	2 979 258 899
5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem	-2 479 757 066	-355 870 447	-2 910 656 956	469 182 025	-5 277 102 444
4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring	1 800 536 239	51 061 408	380 508 781	860 379 639	3 092 486 066
4A – Déli elkerülő út I. ütem	965 326 028	-128 120 835	-816 578 341	-6 505 532	14 121 320
4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem	1 717 803 263	246 986 270	1 427 679 477	389 241 221	3 781 710 231
4C – Északi bekötő út	305 058 338	-50 411 250	-366 170 612	212 690 698	101 167 176

5.2.6 A VIZSGÁLT INTÉZKEDÉSEK ÉS VÁLTOZATOK ÉRTÉKELÉSE

A projekt közgazdasági szempontú értékelését a közgazdasági költségek és közgazdasági hasznok összevetésével kaphatjuk meg.

Közgazdasági teljesítménymutatók – 6A – Kosztolányi Dezső utca kétirányú forgalmi rendje, a Kossuth Lajos utca lezárásával

	Jelenérték
Összes közgazdasági költség	1 360 000 000
Összes közgazdasági haszon	2 979 258 899
ENPV	1 619 258 899
BCR	2,19

Az eredmények alapján az intézkedés számszerűsíthető hasznai több mint kétszeresen meghaladják a költségeit. Ennek oka, hogy a Kosztolányi Dezső út kétirányúsítása révén egyes irányokban nincs szükség a ma meglévő kerülőutakra, és az utazási idő (mind a személygépkocsik, mind az autóbuszok utasai számára) rövidül a sebességkorlátozott Kossuth Lajos utca kihagyásával.

Közgazdasági teljesítménymutatók – 5C – Kapacitás szűkítés Stadion – Mártírok útja között + tehermentesítő út III. ütem

	Jelenérték
Összes közgazdasági költség	4 289 297 686
Összes közgazdasági haszon	-5 277 102 444
ENPV	-9 566 400 130
BCR	-1,23

Az eredmények alapján az intézkedés számszerűsíthető hasznai negatívak. Ez elsősorban annak tudható be, hogy a jelenleg a Kazinczy tér – Rákóczi út útvonalat használók egy része kiszorulna a tehermentesítőre, ami hosszabb utat és több menetidőt jelent. A számítás jelen szintjén az intézkedés több jelentős előnyét (más funkciókra felszabaduló belvárosi területek, biztonságosabb és gyorsabb gyalogos és kerékpáros forgalom stb.) nem volt mód számszerűsíteni.

Közgazdasági teljesítménymutatók – 4E – Tehermentesítő út III. ütem + Ring

	Jelenérték
Összes közgazdasági költség	10 197 993 387
Összes közgazdasági haszon	3 092 486 066
ENPV	-7 105 507 321
BCR	0,30

Az eredmények alapján az intézkedés számszerűsíthető hasznai a költségek kevesebb mint harmadát teszik ki. Ez a rendkívül magas beruházási költségek mellett abból következik, hogy az időmegtakarítás érdemben hosszabbodó útvonalak árán érhető el, ami nagyrészt ellensúlyozza a lakott területek terhelésének csökkenéséből eredő hasznokat.

Közgazdasági teljesítménymutatók – 4A – Déli elkerülő út I. ütem

	Jelenérték
Összes közgazdasági költség	1 149 490 723
Összes közgazdasági haszon	14 121 320
ENPV	-1 135 369 403
BCR	0,01

Az eredmények alapján az intézkedés számszerűsíthető hasznai minimálisak. Ez elsősorban abból következik, hogy az időmegtakarítás érdemben hosszabbodó útvonalak árán érhető el.

Közgazdasági teljesítménymutatók – 4B – Déli elkerülő út I. és II. ütem

	Jelenérték
Összes közgazdasági költség	5 125 654 467
Összes közgazdasági haszon	3 781 710 231
ENPV	-1 343 944 236
BCR	0,74

Az eredmények alapján az intézkedés számszerűsíthető hasznai a költségek mintegy háromnegyedét teszik ki. Bár mind az időmegtakarítás, mind a futásteljesítmény csökkenéséből eredő hasznok kedvezőek, a jelenlegi forgalom mellett nem fedezik a viszonylag magas beruházási költséget. Hosszabb távon, a forgalom növekedése esetén azonban a beruházás a számszerűsíthető társadalmi hasznok alapján megtérülővé válhat.

Közgazdasági teljesítménymutatók – 4C – Északi bekötő út

	Jelenérték
Összes közgazdasági költség	5 591 590 755
Összes közgazdasági haszon	101 167 176
ENPV	-5 490 423 580
BCR	0,02

Az eredmények alapján az intézkedés számszerűsíthető hasznai alacsonyok. Ez elsősorban abból következik, hogy az időmegtakarítás érdemben hosszabbodó útvonalak árán érhető el. A számítás jelen szintjén az intézkedés több jelentős előnyét (gazdaság- és területfejlesztési hatások) nem veszi figyelembe.

Az eredményeket az egyszerűsített költség-haszon elemzés módszerének lehetőségeit és korlátait figyelembe véve kell értékelni. Jelen elemzés nem veszi figyelembe az alábbi szempontokat:

- gazdaság- és területfejlesztési hatások;
- a belvárosi területek más funkciók számára való felszabadulásából, illetve a javuló közterületi minőségből eredő hasznok;
- módváltási hatások (pl. áttérelés környezetbarátabb közlekedési módokra);
- gyorsabb, biztonságosabb gyalogos és kerékpáros közlekedésből fakadó hasznok;
- egyéb közvetett hatások.

Ezen hatások számszerűsítése az intézkedések részletesebb vizsgálata során javasolt, különösen azokban az esetekben, ahol ezek jelentősen befolyásolhatják a projektek értékelését (pl. a gyalogos forgalomra és a belvárosi ingatlanok felértékelődésére gyakorolt hatások a Kazinczy tér esetében, vagy a területfejlesztési hatások az Északi bekötő út esetében).

5.3 A PROJEKTEK TÖBBSZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉSE

A többszemponú elemzés (*multi-criteria analysis*, MCA) egy közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében. Az értékeléshez az értékelendő projektekre nézve releváns, számszerűsíthető szempontok és az utóbbi szempontok fontosságát kifejező súlyszámok szükségesek.

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg.

A SUMP vonatkozásában 69⁶ projekt egymáshoz viszonyított értékelése a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést a jelen keretek között nem tudunk elvégezni. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket. Általában három kategóriát, így háromfajta pontszámot társítunk az egyes szempontokhoz (1-től 3-ig), úgy, hogy minél nagyobb a pontszám, annál kedvezőbb az adott szempont szerinti értékelés.

Az egyes szemponthoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%.

A számítás a szemléltetés megkönnyítése végett az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100. (Az 1 és 3 közötti pontszámok és a súlyszámok szorzatösszegét 100/3-mal szorozzuk meg.)

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára. Bizonyos esetekben az adott projektet az esetleges gyengébb összesített értékelés ellenére is javasoljuk a megvalósítást: ezeknek az eseteknek a magyarázatát az MCA eredményeinek leírásánál közöljük.

⁶ A KGY 2 jelű, Északnyugat-dunántúli kerékpárút kiépítése c. projekt magában foglalja a KGY 2A, KGY 2B, KGY 2C és KGY 2D jelű projekteket, amelyek külön-külön is megvalósíthatók, így a KGY 2 jelű projektek nem értékeljük külön.

Az alábbiakban a szempontrendszer hierarchiáját mutatjuk be, az egyes szempontcsoportok és szempontok tartalmával, meghatározásának módjával, valamint fontosságából következő súlyszámával.

5.3.1 LÉPTÉK (BECSÜLT KÖLTSÉG)

A projekt becsült költsége kiemelten fontos információt jelent a megvalósítás finanszírozása és ütemezése szempontjából, emellett a hasznokkal összevetve arra nézve is iránymutatást ad, hogy mennyire költséghatékony azt megvalósítani.

A becsült költségek tekintetében az 1–3 pont közötti értékelésnek megfelelően az alábbi hat kategóriába osztjuk a projekteket:

- 3: 10 millió Ft alatti,
- 2,5: 10–50 millió Ft közötti,
- 2: 50–100 millió Ft közötti,
- 1,5: 100–500 millió Ft közötti,
- 1: 500–5000 millió Ft közötti,
- 0,5: 5000 millió Ft fölötti.

Az információk a korábban készült városfejlesztési és közlekedésfejlesztési háttér dokumentációkból, valamint a várossal történt egyeztetés eredményeiből származnak.

Súlyszám: 0,25

5.3.2 HASZNOK

A projektek megvalósításával jelentkező hasznot a rövid távon érzékelhető, műszaki szempontú hatásosságon, eredményességen keresztül és a hosszú távon jelentkező, közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokon keresztül értékeljük.⁷

Az értékelés alapját egyfelől a 7.4.5. pontban ismertetett, KonSULT *Policy Guidebook*⁸ biztosítja, amely különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést.

A beavatkozások a jellegük szerint csoportokba vannak sorolva (területhasználat, infrastruktúra fejlesztés, menedzsment és szolgáltatások, a magatartás befolyásolása, tájékoztatás és árképzés). A KonSULT-ban

⁷ Tekintve, hogy a modellezés során csupán néhány projektet, projektváltozatot vagy egyes projektek egymásra hatását vizsgáltuk, a modellezés eredményeit nem lehetett egységesen figyelembe venni minden egyes intézkedés esetén. Az egységes értékelés érdekében ezért a modellezési eredményeket nem az MCA-ban, hanem az egyszerűsített költség-haszon elemzésben vettük figyelembe.

⁸ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/>

kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekt típusokat (pl. kerékpáros hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, vasútvonalak építése stb.), így Zalaegerszeg esetében is releváns információt szolgáltat a projektek szinte teljes spektrumára nézve. A projektek egy része több, külön-külön értékelt intézkedésből tevődik össze (pl. forgalomcsillapítás és közútszakaszok építése), így ezekben az esetekben az egyes elemek különálló pontszámait átlagoljuk. Minden esetben -5 és +5 közötti pontszámok szerepelnek, amelyeket az MCA-hoz 1–3 közötti pontszámokra szükséges átalakítani – ez az átalakítás az egyes szempontok esetén kapott pozitív és negatív szélsőértékek közötti egyenletes eloszlás mentén történt.

Az értékelési szempontokat a politikaalkotási célokhoz való hozzájárulás alapján vesszük figyelembe, amelyet az alábbi alpontokban részletesebben ismertetünk.

Tekintettel arra, hogy a KonSULT zömmel nyugat-európai városokban végrehajtott projektek alapján nyújt általános ajánlást az egyes szempontok szerinti értékelésre, és nem kifejezetten közép-kelet-európai vagy magyar városokra ad iránymutatást, a KonSULT értékelésével párhuzamosan, attól függetlenül is értékeljük a projekteket ugyanazon szempontok mentén. Ennek alapját a várossal történő, hosszú idejű együttműködés és információcsere, a helyi adottságok és specifikus igények és korlátozó tényezők ismerete, valamint a projektek tartalmának részletekbe menő ismerete jelenti – mindazok a tényezők, amelyeket a szakirodalmi alapú értékelés esetében nem lehet maradéktalanul figyelembe venni.

A haszon minden komponense esetén megjelöljük a KonSULT adatbázisához tartozó értékek súlyszámát és az általunk végzett szakértői értékeléshez tartozó súlyszámot.

A haszon összegzett súlyszáma: 0,38, amelyből a KonSULT eredményei 0,1, a szakértői értékelés eredményei 0,28 súlyszámmal szerepelnek.

HOZZÁJÁRULÁS A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER HATÉKONYSÁGÁHOZ

Ez a szempont a várost érintő közlekedési rendszer működési hatékonyságának javulását fejezi ki, és a KonSULT értékelési rendszerében *Efficiency* megnevezéssel szerepel.

Súlyszám: 0,11, amelyből a KonSULT 0,03, a szakértői értékelés 0,08 súlyszámmal szerepel.

VÁRHATÓ GAZDASÁGI HATÁS

A gazdasági hatás a KonSULT módszertanában *Economic growth* néven szerepel.

Súlyszám: 0,08, amelyből a KonSULT 0,02, a szakértői értékelés 0,06 súlyszámmal szerepel.

VÁRHATÓ TÁRSADALMI HATÁS

Összetettségük okán a társadalmat érintő hatásokat a KonSULT két komponensre bontva értékeli: *Equity and social inclusion* (egyenlőség és társadalmi befogadás) és *Safety* (biztonság). Mivel a két részszerpontonot egyformán fontosnak tartjuk, minden projekt esetében a két szerpontonra adott pontszám számtani átlagát vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén a társadalomra gyakorolt közvetett következményeket egy hatásként vettük figyelembe.

Súlyszám: 0,08, amelyből a KonSULT 0,02, a szakértői értékelés 0,06 súlyszámmal szerepel.

VÁRHATÓ KÖRNYEZETI HATÁS

Ennél a szerpontonál a fenntarthatóság terén elvárt hosszú távon jelentkező hatásokat értékeljük. Csakúgy, mint a társadalmi hatást, a KonSULT ezt a szerpontonot is két részszerpontonra bontva kezeli: *Liveable streets* (élhető utcák) és *Protection of the environment* (környezetvédelem) – ezeket egyenlő súllyal vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén egy szerpontonként kezeljük a környezetre és az élhetőségre gyakorolt hatásokat.

Súlyszám: 0,11, amelyből a KonSULT 0,03, a szakértői értékelés 0,08 súlyszámmal szerepel.

5.3.3 MEGVALÓSÍTHATÓSÁG

A projektek prioritási sorrendjében fontos szerepet játszik az előkészítettség, emellett a megvalósíthatóságukat nagyban befolyásolják a finanszírozási lehetőségek és az esetlegesen felmerülő akadályok, kockázatok.

Összegzett súlyszám: 0,37

A PROJEKT ELŐKÉSZÍTETTSÉGI ÁLLAPOTA

A megvalósíthatóság szerpontjából fontos körülmény, hogy az adott projekt előkészítése mennyire előrehaladott állapotú – ennek mentén három kategóriába sorolható minden beavatkozás. A vizsgált projektek egy része valamely pályázati forrás, például az IKOP vagy a TOP listáján szerepel. Más részük ugyan nincs rögzítve operatív programokban, ugyanakkor rendelkezésre áll már valamilyen tervdokumentáció, például megvalósíthatósági tanulmány vagy döntéselőkészítő dokumentáció. A projektek harmadik csoportjába azokat soroljuk, amelyek vagy teljesen új SUMP projektek (a 71 javasolt intézkedés mintegy egyharmada), vagy már

meglévő ötletek alapján kerültek rögzítésre, de a jelen dokumentáció készítésekor még nincsenek előkészítve.

A pontozást az alábbi módon végezzük el:

- 3: előkészített,
- 2: közepesen előkészített,
- 1: nincs előkészítve.

Súlyszám: 0,11

FINANSZÍROZHATÓSÁG

A finanszírozhatóság tekintetében a támogatási lehetőségeket értékeljük, az alábbiak szerint:

- 3: elkülönített pályázati forrás,
- 2: (részben) igényelhető pályázati forrás,
- 1: csak saját forrással megvalósítható.⁹

A finanszírozási lehetőségeket elsősorban az operatív programokkal kapcsolatos hatályos dokumentumok és egyéb jogszabályok, valamint a város stratégiai dokumentumai alapján tártuk fel.¹⁰ Az értékelés véglegesítése a várossal történő egyeztetés eredménye.

Fontos megjegyezni, hogy a projektek megvalósítása szempontjából a becsült költség és a finanszírozhatóság jellege együtt kritikus tényező.

Súlyszám: 0,13

KOCKÁZATOK

A projekt megvalósításának gátat szabhat, ha az intézkedésnek gyenge a társadalmi-politikai támogatottsága, ha problémák várhatók a tulajdonviszonyok rendezésével kapcsolatban, ha nehézséget jelent az engedélyezési folyamat teljesítése, vagy egyéb műszaki és intézményi akadályok ismertek.

A projektek értékelését az alábbi módon végezzük el a kockázati tényezők szerint:

- 3: nagyon alacsony kockázatú,
- 2: közepes kockázatú,
- 1: nagyon magas kockázatú.

⁹ Az olyan projekteket, amelyekre saját forrás sem áll rendelkezésre, 0 ponttal értékelnénk, azonban – a jelenleg rendelkezésünkre álló információk alapján – ez egyik SUMP projektre sem igaz.

¹⁰ Lásd még: a SUMP I. ütemének dokumentációját.

Az információk elsősorban a várossal történt korábbi egyeztetésekből származnak.

Súlyszám: 0,13

5.3.4 A KORÁBBI DÖNTÉSEK ALAPJÁN ADOTTSÁGKÉNT KEZELENDŐ PROJEKTEK

Adottságként kezeljük azokat a projekteket, amelyekre az alábbiak érvényesek:

- a finanszírozásra elkülönített keret áll rendelkezésre (például operatív programok éves fejlesztési kerete),
- az előkészítettség előrehaladott állapotban van, illetve
- városvezetői vagy felsőbb szintű döntések rendelkeznek róla megvalósításról (pl. kiemelt projekt).

Ha a felsoroltak fennállnak, az adott projektet akkor is javasoljuk, ha egyébként gyengébb pontszámot kapott az összesített értékelésben. Ennek az az oka, hogy ez általában országos léptékű projektekre érvényes (pl. gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése), amelyek értékelése – elsősorban a magas költségek miatt – zalaegerszegi városi szinten általában nem ad kiemelkedően pozitív eredményt, ugyanakkor ezek megvalósítása kulcsfontosságú a város elérhetőségének fejlesztésében.

5.3.5 HATÁSKÖR

A hatáskör, felelősségi kör figyelembevétele azért lényeges, mert azt jelzi, hogy a városvezetésnek mennyiben van döntéshozói szerepe a projekt elindításában, megvalósításában és a későbbi üzemeltetésben. Ezt a szempontot nem vonjuk be az MCA számításába, viszont külön oszlopban feltüntetjük az összesített értékelésnél.

A hatáskör tekintetében három kategóriát különböztetünk meg:

- önkormányzati,
- részben önkormányzati,
- nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel.

A szempont értékelésének alapját elsősorban a projektben érintett infrastruktúra tulajdonviszonya és kezelése jelenti:

- önkormányzati létesítmények és területek,
- állami kezelésű közutak,
- a MÁV és GYSEV vasútvonalai,
- magántulajdonú létesítmények és területek,
- egyéb állami tulajdonú létesítmények és területek.

Az információ forrása a projekt tárgyának, célterületének ismerete, valamint a városvezetéssel történt egyeztetés.

5.3.6 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS EREDMÉNYEI

Az MCA elvégzésével kialakul a 4. fejezetben rögzített projektlista prioritási sorrendje, amely a megvalósításának ütemezéséhez nyújt alapvető információt.

A többszempontú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA bemenő adatait is tartalmazó részletes táblázat a Mellékletek 7.5. pontjában található.

Az elemzés eredményeként a projektek 43 és 76 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el, 33 pontos szórással. Az elért pontok tartományát három egyenlő részre osztottuk, így alakult ki az értékelés:

65–76 pont	Nagyon jó
54–65 pont	Közepes
43–54 pont	Gyenge

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba, ezért – a projektek tematikájának könnyebb átláthatósága végett – a különböző tématerülethez tartozó projekteket különböző színnel jelöltük, az alábbiak szerint.

KGY	Kerékpáros és gyalogos közlekedés
KGY-KK	Kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedés
KK	Közösségi közlekedés
KT	Közlekedést támogató projektek
KZ	Közúti közlekedés
KZ-KGY	Közúti, kerékpáros és gyalogos közlekedés
KZ-KK	Közúti és közösségi közlekedés

Az értékelés eredményei mellett kulcsfontosságú, hogy mely projekt megvalósításában milyen szerepe van a városvezetésnek, ezért a hatáskört is megjelenítjük az alábbiak szerint:

- önkormányzati,
- részben önkormányzati,
- nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel.

Az MCA készítése során a lehető legtöbb, Zalaegerszeg fenntartható mobilitásfejlesztése szempontjából releváns szempontot figyelembe vettük, az adatok megadásához a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől és szakértőitől származott. Ennek ellenére a többszempontú elemzés – elsősorban a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan – bizonytalanságokat hordoz magában. Utóbbi bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket érdemes fenntartással kezelni, ugyanakkor az eredmények

iránymutatásként a prioritási sorrend kijelöléséhez és az ütemezés meghatározásához teljes mértékben alkalmazhatók.

Azonosító		Projektneve	Összesített értékelés	Hatáskör
KGy	2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	76	részben önkormányzati
KK	12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	75	önkormányzati
KT	7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	74	önkormányzati
KT	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	73	önkormányzati
KT	6	A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	72	önkormányzati
KT	5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	72	önkormányzati
KT	3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	71	önkormányzati
KZ-KGy	2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	71	önkormányzati
KGy	3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	70	önkormányzati
KGy-KK	1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	70	önkormányzati
KGy	2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	69	részben önkormányzati
KZ-KGy	4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	69	önkormányzati
KZ	20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	69	önkormányzati
KGy	16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	68	önkormányzati
KGy	1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	68	önkormányzati
KK	9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	68	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
KGy	14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	66	önkormányzati
KGy	2B	Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	66	önkormányzati
KGy	2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	66	önkormányzati

Azonosító		Projektneve	Összesített értékelés	Hatáskör
KK	4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	66	önkormányzati
KZ-KGY	1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	66	önkormányzati
KGY	6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	66	önkormányzati
KGY	13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	66	önkormányzati
KGY	8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	65	részben önkormányzati
KGY	11	Lakossági járdaépítési program	65	önkormányzati
KK	6	Autóbusz-megállóknak infrastrukturális és arculati fejlesztése	65	önkormányzati
KT	2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	65	önkormányzati
KGY	5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	65	önkormányzati
KGY	9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	65	önkormányzati
KGY	18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	64	részben önkormányzati
KGY	10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	63	önkormányzati
KK	13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	63	önkormányzati
KZ	5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	62	önkormányzati
KGY	4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	61	önkormányzati
KGY	15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	61	önkormányzati
KZ	1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	61	önkormányzati
KK	5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállóknak fejlesztése	60	önkormányzati
KZ-KGY	3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	60	önkormányzati
KGY	12	A városközpont járdáinak egységesítése	60	önkormányzati
KZ	21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	60	önkormányzati

Azonosító		Projektneve	Összesített értékelés	Hatáskör
KK	7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	60	önkormányzati
KGy	7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	60	önkormányzati
KZ	2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	58	önkormányzati
KK	2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	55	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
KZ	7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	55	önkormányzati
KZ	23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jákmán Ferenc utca és a Balatoni út között	54	önkormányzati
KK	1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	54	részben önkormányzati
KGy	17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átváltás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	54	részben önkormányzati
KZ	15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	54	önkormányzati
KT	4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	54	részben önkormányzati
KK	8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	53	önkormányzati
KZ	10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	53	részben önkormányzati
KZ	22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	52	önkormányzati
KZ	17	Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése	52	önkormányzati
KZ	3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	52	önkormányzati
KK	3	Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai	51	részben önkormányzati
KZ	11	Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából	49	részben önkormányzati
KZ-KK	1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	49	részben önkormányzati
KZ	19	Déli iparterület elérhetőségének javítása	48	részben önkormányzati
KZ	16	Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése	48	önkormányzati
KZ	9	Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése	47	részben önkormányzati
KZ	8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	47	önkormányzati

Azonosító		Projekt név	Összesített értékelés	Hatáskör
KK	10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	47	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
KK	11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	47	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
KZ	6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével	46	önkormányzati
KZ	13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	46	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
KZ	14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	46	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
KZ	12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése	44	önkormányzati
KZ	18	Andráshida elkerülő megépítése	43	önkormányzati
KZ	4	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése	43	önkormányzati

6 A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

A kijelölt intézkedések részletes értékelését követően a SUMP készítésének utolsó főbb lépését a megvalósítás koncepcionális megtervezése jelenti.

E fejezetben kap helyet a tematikus projektcsomagok kialakítása, és az előzőekben elvégzett elemzések alapján a javasolt megvalósítási időszakok kijelölése. A rangsor meghatározásához a forgalmi modellezés (5.1. pont), az egyszerűsített költség-haszon elemzés (5.2. pont) és a többszempontú elemzés (5.3. pont) eredményei biztosítanak alapot. A projektcsomagok rögzítésében döntő szerepet a célrendszerben meghatározott tematika, a projektek egymásra hatásának és az egymás előfeltételeit jelentő intézkedések tartalmának figyelembevételével finomítva. A projektcsomagokon belül az elemzések eredményeként létrejött rangsor határozza meg a megvalósítás javasolt ütemezését, amelynek időtávjai az európai uniós támogatási ciklushoz képest lettek kijelölve.

Az előbbiekre épül – a felelősségi körök figyelembevételével – a cselekvési terv, amelyben a városvezetés hatáskörében elvégezhető feladatok ütemezett kijelölése történik meg.

A gazdasági elemzések alapján és a projektjavaslatokkal kapcsolatos, a városvezetéstől vagy korábbi stratégiákból származó pénzügyi információk figyelembevételével volt előállítható a költség- és finanszírozási terv, amely a külső források igénybevételére is iránymutatást ad.

Az egyes projektek megvalósíthatóságának alátámasztása tekintetében a SUMP módszertana külön hangsúlyt fektet a kockázatok azonosítására, amelyek gátat szabhatnak az intézkedések bevezetésének. A megvalósítással kapcsolatos kockázatok elsősorban műszaki, intézményi vagy finanszírozási jellegűek, az üzemeltetés szempontjából pedig főként a hosszú távú pénzügyi megtérülés jelent kockázatot.

A fenntartható városi mobilitás fejlesztését célzó intézkedések finomhangolása szempontjából elengedhetetlen a projektek eredményességének nyomon követése: ezt a feladatot látja el a SUMP monitoringja. A monitoring eszközt az indikátorrendszer jelenti. A monitoring terv rögzíti az indikátorok jellegét, meghatározásuk időpontjait, módját, illetve adatforrását. Az intézkedések rövid és hosszú távú hatásainak nyomon követése a beavatkozások rendszeres finomhangolása mellett a SUMP néhány év múlva esedékes felülvizsgálata szempontjából is nélkülözhetetlen.

A jelen fejezet, és egyben a SUMP dokumentáció utolsó pontja már az említett felülvizsgálatot irányozza elő: alátámasztja a szükségesességét, és iránymutatást ad a tartalmára vonatkozóan.

6.1 PROJEKTEK RANGSOROLÁSA, PROJEKTC SOMAGOK KIALAKÍTÁSA

A többszempon t u elemzés (MCA) során meghatározásra került a projektek sorrendisége az értékelés során kapott pontszámok alapján. A korábbiakban meghatározott intézkedéslista a fejlesztések egy bővebb kínálatát mutatja. Ezen elemek maradéktalan megvalósítása nem reális a SUMP időtávján belül. Az MCA részben ebből a szempontból adódóan végzett szűrést a projektek között. Ahhoz, hogy a projektek közötti szinergia erősödjön, az egyes intézkedések megvalósítása pedig logikus sorrendben történjen, projektcsomagokat képeztünk, és a kapott prioritási sorrend figyelembevételével meghatároztuk a projektek megvalósítására javasolt időtávot. A csoportosítás során a városi mobilitás legfőbb fókuszait és a zalaegerszegi adottságokat alapul véve rendeztük azokat a projekteket, amelyek a többszempon t u elemzés során az adott kategóriának megfelelő csoportban a pontszámuk alapján kiválasztásra javasoltak voltak. A tématerületek erősítik az azonos célokat, tevékenységeket szolgáló projektek közötti szinergiát, hiszen egymás pozitív hatásai révén az összehatásuk kedvezőbb, mint ha ugyanezen projektek időben vagy akár térben szétaraboltan kerülnének megvalósításra, vagy az adott projektek csak részben valósulnak meg, elaprózva területileg a fejlesztéseket.

A SUMP célrendszerére is alapozva a következő tématerületeket fogalmaztuk meg, amelyekhez hozzárendeltük a projekteket, ezzel projektcsomagokat képezve. Fontos, hogy egy-egy projekt több tématerület alá is tartozhat, de az elsődleges érintettséget vettük figyelembe.

1. Térségi elérhetőség javítását támogató projektek
2. Gazdasági pozíció erősítését támogató projektek
3. Az élhető belváros megteremtését támogató projektek
4. Közösségi közlekedés fejlődését támogató projektek
5. Lágy közlekedési módok fejlődését támogató projektek
6. Városi mobilitást támogató háttérprojektek

A projektek kiválasztása során figyelembe vettük a többszempon t u elemzés eredményeit, a rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségeket, az ismert szakmai előzményeket és a megvalósítás becsülhető időtávját. Ez alapján a következő projektek a projektcsomagok kialakítása során nem kerültek besorolásra:

- KK₃ – Az észak-déli irányú vasútvonal páterdombi iparvágányra helyezése és kapcsolódó beruházásai
- KZ₄ – A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése
- KZ₆ – Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével

- KZ8 – Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között
- KZ9 – Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése
- KZ11 – Ganz Ipari Park feltáró útja a 74-es főút irányából
- KZ12 – „RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése
- KZ16 – Déli elkerülő út nyugati szakaszának megépítése
- KZ17 – Déli elkerülő út keleti szakaszának megépítése
- KZ18 – Andrásida elkerülő megépítése
- KZ19 – Déli iparterület elérhetőségének javítása

A fentiek figyelembevételével a 71 értékelt lehetséges intézkedés közül 59 projektet javasunk megvalósítani. Ezek listáját a projektcsoomagok szerint csoportosítva az alábbi táblázatok tartalmazzák.

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK		
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv
KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	2018-ig és 2022 után
KGy 2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig
KGy 2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig
KGy 8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	2022-ig
KGy 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	2022-ig
KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	2022-ig
KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	2022-ig
KZ 13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	2022-ig
KZ 14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	2022-ig és 2022 után

2. GAZDASÁGI POZÍCIÓ ERŐSÍTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK		
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv
KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	2018-ig
KZ 10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	2018-ig
KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	2022-ig



3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK		
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv
KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	2018-ig
KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	2018-ig
KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	2018-ig és 2022-ig
KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	2022-ig
KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	2022-ig
KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	2022-ig
KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	2022-ig
KZ 7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	2022-ig
KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jákmán Ferenc utca és a Balatoni út között	2022-ig
KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	2022-ig és 2022 után



4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK		
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv
KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	2018-ig
KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	2018-ig
KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	2018-ig és 2022-ig
KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	2022-ig
KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	2022-ig
KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig
KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	2022-ig



5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK		
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv
KGY 12	A városközpont járdáinak egységesítése	folyamatos
KZ-KGY 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	folyamatos
KGY 11	Lakossági járdaépítési program	folyamatos
KGY 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	2018-ig
KGY 13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	2018-ig
KGY 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	2018-ig
KGY 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig
KGY-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	2022-ig
KGY 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	2022-ig
KGY 2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig
KGY 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig
KGY 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	2022-ig
KGY 5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig
KGY 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig
KGY 10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	2022-ig
KGY 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig
KGY 7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig
KGY 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, különszintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	2022-ig és 2022 után
KGY 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	2022 után

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK		
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv
KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	folyamatos
KT 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	folyamatos
KT 3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	folyamatos
KZ-KGY 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	folyamatos
KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	folyamatos
KT 6	A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	2022-ig
KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	2022-ig
KZ 21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	2022-ig
KK 8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig
KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	2022-ig 2022 után
KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	2022-ig 2022 után



6.2 CSELEKVÉSI TERV

Az előző pontban megtörtént a projektcsomagok rögzítése: ettől kezdve tekinthető véglegesnek a projektlista, így a megvalósítás előkészítése is már csak ezekre az intézkedésekre vonatkozik.

A rangsor kialakítása, majd a megvalósítási időszakok kijelölése után a megvalósítás megalapozásának következő lépése a felelősségi körök és az érintettek meghatározása, ami együttesen alkotja a cselekvési tervet.¹¹

A cselekvési terv alapján tehát egyértelművé válik, hogy a csomagban, egymással összefüggésben megvalósítandó projektek mely szereplő feladatát jelentik, és ezek a feladatok milyen időtávon jelentkeznek.

Az egyes projektcsomagokon belül az intézkedések sorrendje a javasolt megvalósítás sorrendjét követi.



¹¹ A hatáskorról az 5.3.5 és 5.3.6. pontokban, az érintett szereplőkről a 4.2. pontban már írtunk korábban.

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	2018-ig és 2022 után	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	• MÁV Zrt. • MÁV-Start Zrt. • GYSEV Zrt. • ÉNYKK Zrt. • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • engedélyező hatóságok
KGy 2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	részben önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zala Megyei Önkormányzat • Helyi civil szervezetek • Országos civil szervezetek • egyéb érintett települési önkormányzat(ok) • engedélyező hatóságok
KGy 2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	részben önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zala Megyei Önkormányzat • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • Helyi civil szervezetek • Országos civil szervezetek • egyéb érintett települési önkormányzat(ok) • engedélyező hatóságok
KGy 8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	2022-ig	részben önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • egyéb érintett települési önkormányzat(ok) • engedélyező hatóságok
KGy 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	2022-ig	részben önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zala Megyei Önkormányzat

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
				- Helyi civil szervezetek - Országos civil szervezetek - egyéb érintett települési önkormányzat(ok) - engedélyező hatóságok
KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	2022-ig	részben önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - MÁV Zrt. - MÁV-Start Zrt. - ÉNYKK Zrt. - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - engedélyező hatóságok
KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	- MÁV Zrt. - MÁV-Start Zrt. - ÉNYKK Zrt. - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek - engedélyező hatóságok
KZ 13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - engedélyező hatóságok
KZ 14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	2022-ig és 2022 után	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - engedélyező hatóságok

2. GAZDASÁGI POZÍCIÓ ERŐSÍTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	2018-ig	részben önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - MÁV Zrt. - Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. - engedélyező hatóságok
KZ 10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	2018-ig	részben önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - köz- és magán beruházók - Nemzeti Fejlesztési Minisztérium - Nemzetgazdasági Minisztérium - Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal - engedélyező hatóságok
KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	- MÁV Zrt. - Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - nagyvállalkozások - engedélyező hatóságok

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	2018-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - ÉNYKK Zrt. - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek - engedélyező hatóságok
KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	2018-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	2018-ig és 2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Nemzeti Mobilfizetési Zrt. - parkolóhelyek üzemeltetői - helyi civil szervezetek
KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KZ 7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Magyar Közút Nonprofit Zrt. - engedélyező hatóságok
KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Jáku Ferenc utca és a Balatoni út között	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	2022-ig és 2022 után	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	2018-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - ÉNYKK Zrt. - helyi civil szervezetek - nagyfoglalkoztatók - potenciális egyéb szolgáltatók

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	2018-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV-Start Zrt. • ÉNYKK Zrt. • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • Nemzetgazdasági Minisztérium • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek
KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	2018-ig és 2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • ÉNYKK Zrt. • helyi civil szervezetek • nagyfoglalkoztatók • potenciális egyéb szolgáltatók
KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Magyar Közút Nonprofit Zrt. • ÉNYKK Zrt. • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok
KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • ÉNYKK Zrt. • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok
KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • ÉNYKK Zrt. • KTI-KI • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV-Start Zrt. • ÉNYKK Zrt. és társzolgáltatói • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • Nemzetgazdasági Minisztérium

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
				- helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KGy 12	A városközpont járdáinak egységesítése	folyamatos	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KZ-KGy 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	folyamatos	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Magyar Közút Nonprofit Zrt. - országos civil szervezetek - helyi civil szervezetek - engedélyező hatóságok
KGy 11	Lakossági járdaépítési program	folyamatos	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KGy 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	2018-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Helyi civil szervezetek
KGy 13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	2018-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok
KGy 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	2018-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - Magyar Közút Nonprofit Zrt. - helyi civil szervezetek - országos civil szervezetek - engedélyező hatóságok
KGy 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	önkormányzati	- Zalaegerszeg MJV Önkormányzata - engedélyező hatóságok

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KGY-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV Zrt. • MÁV-Start Zrt. • ÉNYKK Zrt. valamint a társ közlekedési központok • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek
KGY 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek
KGY 2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok
KGY 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok
KGY 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok
KGY 5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok
KGY 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok
KGY 10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok
KGY 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok
KGY 7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KG Y 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	2022-ig és 2022 után	részben önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • MÁV Zrt. • MÁV-Start Zrt. • Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek • engedélyező hatóságok
KG Y 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	2022 után	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	folyamatos	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • helyi oktatási intézmények • helyi vállalkozások • fenntartható mobilitási szakértők
KT 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	folyamatos	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • helyi oktatási intézmények
KT 3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	folyamatos	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • önkormányzati közszolgáltató cégek • helyi civil szervezetek
KZ-KG Y 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	folyamatos	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Hatáskör	Érintettek
KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	folyamatos	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Nyugat-Pannon Járműipari és Mechatronikai Központ • Zala Megyei Önkormányzat • Nemzeti Fejlesztési Minisztérium • helyi civil szervezetek • országos civil szervezetek • közösségi kerékpáros és autókölcsönző rendszerben érintett szervezetek és cégek • magáncégek, térségi nagyfoglalkoztatók
KT 6	A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Zalaegerszegen érintett közműcégek
KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • szállítómányozó és logisztikai cégek • termékforgalmazók és –gyártók • helyi civil szervezetek
KZ 21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • helyi civil szervezetek • engedélyező hatóságok
KK 8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • Önkormányzati közszolgáltatók • helyi civil szervezetek
KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	2022-ig 2022 után	önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata
KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	2022-ig 2022 után	részben önkormányzati	• Zalaegerszeg MJV Önkormányzata • engedélyező hatóságok



Zalaegerszeg fenntartható városi mobilitási terve (SUMP)

6.3 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A finanszírozási és költségterv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját a 6.1. pontban kialakított projektsomagok képezik, beleértve a megvalósításra javasolt időszak kijelölését. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszempontú elemzés (5.3. pont) bemenő adatait használtuk fel, nevezetesen a becsült költségeket és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat. (A finanszírozási háttér tekintetében csak pontokkal értékelt kategóriákat adtunk meg, a támogatási lehetőségek kifejtése ennek a pontnak a témája.)

A korábbi elemzéshez és a jelen pont tárgyát képező tervezéshez elsősorban a városvezetéssel történt egyeztetések során szerzett információkat használtuk fel, kiegészítve az aktuális jogszabályi háttér, valamint a városhoz és a térség közlekedési rendszeréhez kapcsolódó fejlesztési stratégiák vizsgálatával.

Fontos rögzíteni, hogy a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban: egyrészt számos olyan új intézkedés szerepel, amelyek a korábbi stratégiákban vagy kormányzati forrásokkal kapcsolatos jogszabályokban még nem jelentek meg. Az új projektek költségeinek meghatározásához a SUMP keretein túlmenő, részletes tervezésre van szükség. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Ez utóbbiakra is érvényes, hogy a projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani.

Az itt bemutatott finanszírozási adatokat az aktuálisan rendelkezésre álló információk alapján rögzítettük, és hangsúlyozzuk, hogy akár az európai uniós, akár a hazai vonatkozású támogatási háttérben történhetnek olyan változások, amelyek az egyes projektek megvalósítási lehetőségeit döntően befolyásolják.

A fenti bizonytalanságok kezelése érdekében szükségesnek tartjuk a beruházási és üzemeltetési költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően.

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK					
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	2018-ig és 2022 után	5000+	(részben) igényelhető pályázati forrás	• kormányzati források
KG Y 2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	90	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KG Y 2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	43	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KG Y 8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	2022-ig	87	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KG Y 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	2022-ig	100–500	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	2022-ig	15 000	elkülönített pályázati forrás	• KOP-3.2.0-15 • Modern városok program / kormányzati források
KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	2022-ig	5000+	(részben) igényelhető pályázati forrás	• CEF (Székesfehérvár - Veszprém - Boba) • IKOP 2 • kormányzati források
KZ 13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	2022-ig	107 000	elkülönített pályázati forrás	• IKOP • Modern városok program / kormányzati források
KZ 14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	2022-ig és 2022 után	134 000	elkülönített pályázati forrás	• IKOP-1.1.0-015 (előkészítés) • Modern városok program / kormányzati források (előkészítés)

2. GAZDASÁGI POZÍCIÓ ERŐSÍTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK					
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	2018-ig	8 000	elkülönített pályázati forrás	• TOP • Modern Városok Program: 2. pont • Új logisztikai központ, valamint tudományos és technológiai park Zalaegerszegen történő kialakítása
KZ 10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	2018-ig	1 400	elkülönített pályázati forrás	• GINOP • TOP 6.1.5-15 • a tesztpálya megvalósítását célzó uniós források¹²
KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	2022-ig	5 000	elkülönített pályázati forrás	• TOP • Modern Városok program (előkészítés)

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK					
Projekt azonosító	Projektneve	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	2018-ig	700	elkülönített pályázati forrás	• TOP

¹² Lásd még: 1319/2016. (VII. 1.) Korm. határozat

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	2018-ig	160	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás
KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	2018-ig és 2022-ig	200	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	2022-ig	500	elkülönített pályázati forrás	• TOP-6.4.1-15
KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	2022-ig	50	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás (pl. parkolási bevételek)
KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	2022-ig	500	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás (pl. parkolási bevételek)
KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	2022-ig	300	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KZ 7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	2022-ig	400	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között	2022-ig	3 640	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás
KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	2022-ig és 2022 után	580	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	2018-ig	8	csak saját forrással megvalósítható	• saját forrás

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztató és a forgalomirányítás fejlesztésével	2018-ig	75	elkülönített pályázati forrás	• IKOP-3.2.0-15 • TOP • saját forrás
KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	2018-ig és 2022-ig	70	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • INTERREG (tervezés, pilot) • saját forrás
KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	2022-ig	75	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás
KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	2022-ig	150	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig	4 800	(részben) igényelhető pályázati forrás	• IKOP 3 • ZBR, GZR / Jedlik Ányos Terv • kormányzati források • saját forrás (beleértve hitel, lízing, bérlet, szolgáltatásvásárlás stb.)
KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	2022-ig	30	(részben) igényelhető pályázati forrás	• kormányzati források • saját forrás

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KGy 12	A városközpont járdáinak egységesítése	folyamatos	90	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • érdekelt vállalkozások

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK					
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
					(üzletek, szolgáltatók, vendéglátóhelyek) hozzájárulása • saját forrás
KZ-KGY 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	folyamatos	100	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás
KGy 11	Lakossági járdaépítési program	folyamatos	90	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • lakossági önerő • saját forrás
KGy 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	2018-ig	50	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • magán beruházás (kiszolgált célpontok tulajdonosai, üzemeltetői) • saját forrás
KGy 13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	2018-ig	402	elkülönített pályázati forrás	• TOP-6.3.2.-15
KGy 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	2018-ig	185	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás
KGy 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	63	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGy-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	2022-ig	30	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGy 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	2022-ig	8	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • H2020, ETE (előkészítés, pilot) • saját forrás

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK

Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KGY 2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	475	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	2022-ig	308	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	2022-ig	125	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 5	Csácsbózsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig	148	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig	110	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	2022-ig	105	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	2022-ig	254	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	2022-ig	177	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP
KGY 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	2022-ig és 2022 után	300	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • IKOP 3 (IMCS projekt részeként) • H2020, ETE (előkészítés, pilot)
KGY 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	2022 után	43	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK					
Projekt azonosító	Projekt név	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	folyamatos	50	(részben) igényelhető pályázati forrás	• érintett cégek és intézmények saját forrása • intézményfenntartók forrása • H2020, ETE (pl. INTERREG)
KT 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	folyamatos	100	elkülönített pályázati forrás	• IKOP 3 • TOP-6.9-.1-15 • H2020, ETE (szakmai projektek részeként, azokhoz kapcsolódóan) • Európai Mobilitási Hét pályázatok
KT 3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	folyamatos	25	(részben) igényelhető pályázati forrás	• H2020, ETE • saját forrás (önrész)
KZ-KGY 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	folyamatos	45	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • INTERREG • saját forrás
KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	folyamatos	75	(részben) igényelhető pályázati forrás	• GINOP • TOP • GZR / Jedlik Ányos Terv • H2020, ETE (előkészítés, pilot) • magán beruházás
KT 6	A város közlekedési infrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	2022-ig	50	(részben) igényelhető pályázati forrás	• nemzetközi együttműködések

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK

Projekt azonosító	Projektnev	Időtáv	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás	Forrás
					• érintett közmuáolgotatók forrásai • saját forrás
KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	2022-ig	8	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • H2020, ETE (előkészítés, pilot) • saját forrás
KZ 21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	2022-ig	150	(részben) igényelhető pályázati forrás	• TOP • saját forrás
KK 8	A városi közszolgotatók járműflottájának környezetbarát megújítása	2022-ig	300	(részben) igényelhető pályázati forrás	• ZBR, GZR / Jedlik Ányos Terv • kormányzati források • saját forrás (hitel)
KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	2022-ig 2022 után	600	(részben) igényelhető pályázati forrás	• • TOP • • saját forrás
KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	2022-ig 2022 után	200	(részben) igényelhető pályázati forrás	• INTERREG (pilot előkészítés) • magán beruházás • saját forrás

6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A SUMP törekszik a projektekkel kapcsolatos kockázatok minimalizálására. Ennek érdekében a megvalósítás előtti kockázat minimalizálásra szükséges törekedni, nem pedig a megvalósítás során vagy azt követően jelentkező, bekövetkezett károk elhárítására.

A kockázatokat a következő főbb típusokba soroltuk:

- műszaki kockázatok,
- környezeti kockázatok,
- pénzügyi kockázatok,
- gazdasági kockázatok,
- döntéshozói támogatottságból eredő kockázatok,
- városi-szakmai támogatottság kockázatai,
- társadalmi kockázatok.

A műszaki kockázatok azokat az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során bekövetkező kockázattípusokat jelentik, amelyek körültekintő tervezéssel, megfelelő projektmenedzsmenttel, letisztult felelősségi és hatásköri szerepekkel minimalizálhatók. E kockázattípus bekövetkezési valószínűségét és bekövetkezése esetén a súlyosságát jelentősen csökkenti, ha a tervezésre, előkészítésre elegendő idő és forrás áll rendelkezésre, valamennyi, a megvalósításhoz kötődő bizonytalanság még az előkészítés során tisztázható.

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős hatással vannak a környezetre, pl. légszennyezés, zajszennyezés, talajszennyezés, elvágó hatás vagy ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarása szempontjából. A SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, ezért ezekkel a hatásokkal a tervezés során mindenképpen számolni kell, a KHV-köteles projektekre környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni, és törekedni kell az ilyen jellegű hatások megelőzésére, illetve minimalizálására.

A pénzügyi kockázatok a források szűkösségéből adódó korlátokat jelentik. A kockázat csökkenthető, ha rendelkezésre áll a beruházás megvalósításához szükséges forrás, tartalékkerettel. Ugyanakkor fontos, hogy a források korlátozottsága esetén a projekt műszaki tartalma is alakítható (csökkenthető) úgy, hogy a kockázatok minimálisak legyenek, de projekt célja, hatása lehetőleg a legkevésbé sérüljön.

Gazdasági kockázatot jelent a projekt megvalósítása esetén annak megtérülése, amely a tervezés során pontos mérési adatokra támaszkodó költség-haszon elemzéssel, illetve a beruházás során a nem várt költségek minimalizálásával csökkenthető. Ezen kívül gazdasági terhet jelent infrastruktúra beruházások esetén a megépült létesítmény fenntartása. Ezen költségeket figyelembe kell venni a projektek pénzügyi tervezésekor,

csökkentésük érdekében törekedni kell azok minimalizálására, és a projekt megvalósításánál meg kell tervezni a fenntartási költségek biztosításához szükséges pénzügyi keret elkülönítését.

A döntéshozói támogatottságból eredő kockázatok akkor jelentkeznek, ha jelentős különbség adódik a projekt célja, szellemisége és a döntéshozói szempontok között. Ennek bekövetkezési valószínűsége elsősorban a tervezők, szakemberek és a döntéshozók közötti folyamatos konzultációkkal csökkenthető. Fontos, hogy a döntéshozók számára minden olyan információ rendelkezésre álljon, amely alapján biztonsággal dönteni tudnak az adott projektekről és egyes változataikról, szem előtt tartva a SUMP szellemiségét és az általa megfogalmazott célokat.

A városi-szakmai támogatottságból eredő kockázatok átmenetet képeznek a műszaki és a döntéshozói támogatásból eredő kockázatok között. Megelőzésük leghatékonyabb módja a folyamatos egyeztetés a szakmai, döntéshozói és tervezői érintettek között, előre feltárva valamennyi olyan kockázatot, amely már a tervezés, előkészítés során kivédhető.

A társadalmi kockázatok elsősorban a projektek megvalósításával érintett szereplőkre vonatkoznak. Míg lehetnek olyan társadalmi csoportok, amelyeket kedvezően érint egy-egy fejlesztés, más csoportok számára már bizonyos kedvezőtlen hatással járhatnak. Az időszakosan fennálló vagy állandósuló negatív hatásokból fakadó kockázatok leginkább az előzetes tájékoztatással, a tervezésbe való bevonással csökkenthetők, amelyeket mind a tervezők, mind a döntéshozók figyelembe kell, hogy vegyék.

A kockázatok kezelésének módjait kockázatonként külön határoztuk meg, de projektenként egyben kezeljük. A következő kockázatkezelési módokat határoztuk meg:

Műszaki kockázat esetén:

- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek
- Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre

Környezeti kockázatok esetén:

- Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése
- A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása

Pénzügyi kockázatok esetén:

- Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra
- Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére

Gazdasági kockázatok esetén:

- Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása
- Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra

Döntéshozói kockázatok esetén:

- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal
- Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

Városi-szakmai kockázatok esetén:

- Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel
- Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

Társadalmi kockázatok esetén:

- Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba
- Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba

A fentiek alapján a kockázatok jellegét és a káros hatások bekövetkezési valószínűségét, és bekövetkezésük esetén azok kezelésének lehetséges módjait projektsomagonként és azokon belül projektenként az alábbi táblázat mutatja be.

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektneve	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KK 11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	műszaki gazdasági	magas	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra
KGy 2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	alacsony kockázatú	-	-
KGy 18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	alacsony kockázatú	-	-
KK 1	Intermodalitás fejlesztése (IMCS)	műszaki környezeti pénzügyi gazdasági döntéshozói városi-szakmai társadalmi	magas	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KK 10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	műszaki gazdasági	magas	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra
KZ 13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	műszaki környezeti pénzügyi gazdasági	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása

1. TÉRSÉGI ELÉRHETŐSÉG JAVÍTÁSÁT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KZ 14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	műszaki környezeti pénzügyi gazdasági	közepes	- Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra

2. GAZDASÁGI POZÍCIÓ ERŐSÍTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KZ-KK 1	Logisztikai Kiválósági Központ – Vasúti és közúti terminál kialakítása	környezeti pénzügyi gazdasági döntéshozói	közepes	- Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra

2. GAZDASÁGI POZÍCIÓ ERŐSÍTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnev	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében
KZ 10	Északi Ipari Park – a belső infrastruktúra kiépítése és funkcióbővítés	műszaki	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre
KK 2	Északi Ipari Park vasúti bekötése iparvágánnyal	műszaki környezeti döntéshozói	magas	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnév	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KZ 2	A belváros forgalomcsillapításának előkészítése – a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása	műszaki környezeti pénzügyi döntéshozói városi-szakmai társadalmi	magas	• Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek • Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre • Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése • A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása • Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra • Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére • Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal • Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében • Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel • Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba • Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KZ 22	Az észak-déli tehermentesítő kapcsolatok erősítése a Bíró Márton utca fejlesztésével	műszaki környezeti döntéshozói városi-szakmai társadalmi	közepes	• Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek • Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre • Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése • A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása • Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal • Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KZ 3	Zrínyi Miklós utca – Kosztolányi Dezső utcai csomópont fejlesztése	műszaki környezeti pénzügyi döntéshozói	alacsony	-
KZ-KGY 2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillapításával, a gyalogos funkciók erősítésével	döntéshozói városi-szakmai társadalmi	közepes	- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KZ 20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	műszaki gazdasági döntéshozói	alacsony	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében
KZ 5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	pénzügyi környezeti döntéshozói városi-szakmai	alacsony	- Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel
KZ-KGY 3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között, gyalogos és vegyes forgalmú utcák hálózatának kiépítésével	döntéshozói városi-szakmai társadalmi	alacsony	- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KZ 7	A városközpontot körülvevő körgyűrű (északnyugati) szakaszának kiépítése a Gasparich Márk utcától a belső tehermentesítő útig	műszaki környezeti gazdasági döntéshozói társadalmi	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Előzetes elemzések és környezeti hatásvizsgálatok készítése - A megvalósítás során a kedvezőtlen környezeti hatások minimalizálása - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

3. AZ ÉLHETŐ BELVÁROS MEGTEREMTÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnév	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KZ 23	A Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó szakaszainak megépítése a Járum Ferenc utca és a Balatoni út között	műszaki pénzügyi gazdasági döntéshozói városi-szakmai társadalmi	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Folyamatos konzultáció a városi szakemberekkel - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KZ 1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	döntéshozói társadalmi	közepes	- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnév	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KK 12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	döntéshozói társadalmi	közepes	- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KK 4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztatás és a forgalomirányítás fejlesztésével	műszaki társadalmi	alacsony	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KK 13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	gazdasági döntéshozói társadalmi	alacsony	- Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KK 6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arcuati fejlesztése	alacsony kockázatú	-	-
KK 5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megálló fejlesztése	pénzügyi döntéshozói társadalmi	közepes	- Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal

4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében - Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KK 7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	műszaki gazdasági	alacsony	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra
KK 9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	pénzügyi döntéshozói	magas	- Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projekt név	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KG 12	A városközpont járdáinak egységesítése	társadalmi	alacsony	Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba
KZ-KG 1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	alacsony kockázatú	-	-
KG 11	Lakossági járdaépítési program	társadalmi	közepes	Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektneve	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KGy 16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	alacsony kockázatú	-	-
KGy 13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	alacsony kockázatú	-	-
KGy 15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KGy-KK 1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	alacsony kockázatú	-	-
KGy 1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	döntéshozói	alacsony	- Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében
KGy 2B	Andráshida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	műszaki pénzügyi gazdasági	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása

5. LÁGY KÖZLEKEDÉSI MÓDOK FEJLŐDÉSÉT TÁMOGATÓ PROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnév	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra
KGy 5	Csácsbozsok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	alacsony kockázatú	-	-
KGy 9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	alacsony kockázatú	-	-
KGy 7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	alacsony kockázatú	-	-
KGy 17	Vasútvonalakon gyalogos-kerékpáros átjutás lehetőségeinek javítása (átjárási igények felmérése, külön szintű vagy védett szintbeni átjárók kialakítása)	műszaki pénzügyi	alacsony	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra - Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére
KGy 14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	alacsony kockázatú	-	-

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnev	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
KT 7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	alacsony kockázatú	-	-
KT 1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	alacsony kockázatú	-	-
KT 3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	alacsony kockázatú	-	-
KZ-KGY 4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	alacsony kockázatú	-	-
KT 2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	műszaki pénzügyi gazdasági	közepes	• Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek • Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre • Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre és megvalósításra • Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére • Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása • Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra
KT 6	A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	alacsony kockázatú	-	-
KT 5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	alacsony kockázatú	-	-
KZ 21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	döntéshozói társadalmi	közepes	• Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal • Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

6. VÁROSI MOBILITÁST TÁMOGATÓ HÁTTÉRPROJEKTEK				
Projekt azonosító	Projektnév	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
				- Lakosság tájékoztatása, bevonása a tervezési folyamatba - Civil szereplők bevonása a tervezési folyamatba
KK 8	A városi közszolgáltatók járműflottájának környezetbarát megújítása	műszaki gazdasági	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Pontos tervezés, nem várt költségek minimalizálása - Elkülönített költségkeret a működtetésre és fenntartásra
KZ 15	Földburkolatú utcákban aszfalt utak kiépítése	alacsony kockázatú	-	-
KT 4	Közösségi autóhasználat feltételeinek megteremtése	műszaki döntéshozói	közepes	- Körültekintő tervezés, megfelelő projektmenedzsment, letisztult felelősségi és hatásköri szerepek - Elegendő idő és forrás a tervezésre és előkészítésre - Folyamatos konzultáció a döntéshozókkal - Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása a városi közlekedés fejlesztésében

6.5 A PROJEKTEK EREDMÉNYESSÉGÉNEK NYOMON KÖVETÉSE

6.5.1 AZ INDIKÁTORRENDSZER SZÜKSÉGESSÉGE

A város mobilitási rendszere akkor fejlődik kedvező hatékonysággal, ha a SUMP célrendszer megvalósítása érdekében tett lépések eredményesek. Az eredményesség meghatározásához – vagyis a SUMP módszertanában kiemelten fontos nyomon követéshez – számszerűsíthető információra van szükség: minden egyes projekt esetében ismernünk kell a fejlesztés közvetlen kimenetelével összefüggésben álló számszerű változást, és meg kell tudnunk határozni a közvetett hatásokat is.

A változásokat a SUMP projektek megvalósítása előtti és utáni állapotban, valamint a későbbi nyomon követés érdekében a projektek szempontjából releváns időszakonként, például évente meg kell határozni. Ezt a célt szolgálja a SUMP indikátorrendszerének meghatározása, illetve a monitoringgal kapcsolatos feladatok kijelölése.

6.5.2 A MONITORING SZEMPONTJAI

Az indikátorokat olyan módon kell kiválasztani, hogy garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését. Ennek érdekében az alábbi szempontokat mindenképp figyelembe kell venni:

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek az előbb ismertetett három szintű hierarchiához,
- közérthetően fejezzék ki a változásokat, ne igényeljen speciális képzettséget az értelmezésük és értékelésük,
- meghatározásuk legyen költséghatékony – például ne igényeljen nagy munkaráfordítást helyszíni mérések elvégzésével, és ne tegye szükségessé adatbázisok vagy speciális szoftverek megvásárlását,
- legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylathoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

6.5.3 AZ INDIKÁTOROK TÍPUSAI

A SUMP prioritások, az azoknak alárendelt beavatkozási területek, valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.

Output indikátorokat a tervezett intézkedések szintjén, eredmény indikátorokat elsősorban a beavatkozási területekhez rendelve, hatás

indikátorokat pedig a fő prioritásokhoz kapcsolódóan rögzítünk. A felsorolt indikátor típusok jellege sorrendben a specifikustól az általános felé halad.

Bizonyos indikátorok több projektnél is értelmezhetők, és a projektek legnagyobb részéhez többféle indikátort is meg lehet határozni – az indikátorok rögzítése a projekt jellegétől, az elvárt eredményektől és a hosszú távú hatástól egyaránt függ.

Az alábbiakban az egyes indikátor típusok módszertani jellegű bemutatása olvasható; az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája – a mértékegységre, a meghatározás gyakoriságára és módjára vonatkozó részletes adatokkal együtt – a Melléklet 7.4. pontjában található.

OUTPUT INDIKÁTOROK

Az output indikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető eredményét fejezik ki. Infrastruktúra fejlesztés esetén a legriválisabb, hogy az újonnan épített vagy átalakított szakaszok kilométerben megadott hosszával mérjük a változást: ez érvényes lehet például a gyorsforgalmi vagy kerékpáros hálózat bővítését érintő projektekre. A közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelését érintő intézkedések tekintetében például a fejlesztéssel érintett buszmegállók számát vizsgálhatjuk. Más jellegű, például kommunikációs tevékenységre épülő intézkedések esetén a megszólított célcsoport mérete lehet releváns, amely például az adott kampány során kiküldött tájékoztató anyagok példányszámával mérhető.

EREDMÉNY INDIKÁTOROK

Az eredmény indikátorok a mérhetőség második szintjét jelentik. Elsősorban a mobilitási igények, vagyis az egyes szolgáltatások iránti kereslet változását jelzik. Ezek a változások a fejlesztés megvalósulásából közvetlenül következnek, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Jellemző, hogy egy-egy eredmény indikátor több projekt esetén is megjelenik.

A városi mobilitás fejlesztését célzó projektek tekintetében a legáltalánosabb eredmény indikátor a modal splitnek, vagyis az egyes közlekedési módok használati arányának a változását fejezi ki, amely egyaránt köthető a közösségi közlekedési szolgáltatások fejlesztéséhez, a belváros forgalomcsillapításához, a kerékpáros hálózat bővítéséhez vagy akár a közlekedés- és környezettudatosság növelését célzó kampányokhoz.

Ugyanakkor az eredmény indikátorok között is megjelennek olyanok, amelyek csak egy-egy projekt esetén értelmezhetők: ilyen például egy oktatási kampány kapcsán a sikeresen végzett diákok száma vagy a parkolási rendszer átalakítása után a fejlesztéssel érintett parkolóhelyek kihasználtsága.

HATÁS INDIKÁTOROK

A hatás indikátorok a SUMP projektek nyomán közvetetten jelentkező, változásokat fejezik ki, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét. Ezen a szinten a mérhető változások már általánosak, és mivel a projektek jelentős része hatással van az életminőség feltételeinek hosszú távú változására, a SUMP egészére felállított hatás indikátor készlet nagy része is releváns az egyes projektekre.

Az életminőségünket – a fenntartható városi mobilitással összefüggésben – olyan tényezők befolyásolják elsősorban, mint a környezetünk állapota, a minket körülvevő közterületek élhetősége, a közlekedésbiztonság, a munkalehetőségek vagy a városunk gazdasági fejlődése. Ezek a tényezők például a korábban kritikus környezetterheléssel jellemezhető keresztmetszeteknek a forgalomból származó zajszintjével és az üvegházhatású gázok immisziós értékeivel, az ezer főre jutó gépjárművek számával, a városban történt súlyos közlekedési balesetek számával vagy a belvárosban található kiskereskedelmi vállalkozások bevételeivel számszerűsíthetők. A felsoroltakban jelentkező pozitív változások ugyanis külön-külön és egymás hatását erősítve is hozzájárulnak a városban élők és ott dolgozók életminőségének a javulásához.

6.5.4 MONITORING TERV

A SUMP projektek eredményességének nyomon követése érdekében a kijelölt indikátorokat a megvalósítás előtti állapotban (bázisérték), majd a megvalósítás után (célérték), és azt követően a projekt által előidézett változás szempontjából releváns időközönként kell meghatározni.

A melléklet 7.4. pontjában ismertetjük az indikátorokat, azok meghatározási időpontjával és módjával együtt, úgy, hogy azok az összes SUMP projektet lefedik. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javasunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt jellegének megfelelően kell megválasztani.

A projektmonitoring magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak értékelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából. A monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességű, a kiértékelés dokumentációját két évente elegendő elkészíteni.

Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel – a tervezés jelenlegi fázisát messze túlmenően –, beleértve az alábbiakat:

- az adatforrások pontosítása,
- az adatok meghatározási módjának pontos kidolgozása,

- a bázisértékek és célértékek definiálása,
- a monitoringhoz kapcsolódó költségek meghatározása,
- a monitoring finanszírozásának megtervezése.

A monitoring megvalósítása a városvezetés felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak, és ezért elkülönített forrást szükséges rá biztosítani.

6.6 A SUMP FELÜLVIZSGÁLATA

A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás. Ezt a célt szolgálja a monitoring és az utóbbira épülő SUMP felülvizsgálat.

A jelen SUMP a 2014–2020-as európai uniós időszakra irányoz elő beavatkozásokat, ezért 2022–2023-ban, az említett időszak pénzügyi lezárása után javasoljuk elkészíteni a teljes körű felülvizsgálatot.

Mivel eddig az időpontig a SUMP módszertanában általánosan javasolt 3–5 évnél hosszabb idő telik el, kisebb léptékű köztes felülvizsgálat készítését tartjuk szükségesnek 2019-ben, amely az alábbiak értékelését tartalmazza:

- projektek megvalósulásának és eredményességének nyomon követése, beleértve a monitoringból származó adatok értékelését,
- a városi és külső gazdasági és szakpolitikai feltételek változásának vizsgálata,
- az aktuális finanszírozási feltételek és lehetőségek, valamint az uniós források támogatási területeinek áttekintése.

A fentiek iránymutatásul szolgálnak a SUMP-ban kijelölt célok előrehaladásának értékeléséhez, valamint az újabb támogatási lehetőségek igénybevételehez, egyúttal alapot jelentenek a teljes körű felülvizsgálat számára.

A teljes körű felülvizsgálatnak ki kell terjednie minden olyan változásra, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, beleértve a SUMP keretében megvalósított intézkedések hatásainak értékelését és a külső körülmények változásainak azonosítását.

A felülvizsgálat során a SUMP általános módszertani lépéseit kell végigkövetni, a különbséget az jelenti, hogy – Zalaegerszeg esetében – a 2016-ot követő változásokra kell fókuszálni, figyelembe véve a 2019-ben esedékes köztes felülvizsgálat eredményeit.

A külső és belső gazdasági, társadalmi, környezeti és szakpolitikai feltételek, továbbá a város stratégiai céljainak változásai alapján értékelni kell az eredeti célrendszert, és ha szükséges, finomítani azt.

A városvezetéssel és az egyéb érintett szereplőkkel történő egyeztetés alapján le kell határozni, hogy a tervezett projektekből melyek valósultak meg, és a monitoringból származó adatok felhasználásával meg kell vizsgálni, hogy az intézkedések a pozitív hatásait milyen hatékonysággal tudták kifejteni. Emellett a költségek és a finanszírozás módjának nyomon követése, valamint az előzetesen becsült kockázatok, a megvalósítás és az üzemeltetés során felmerülő akadályok utólagos értékelése is a felülvizsgálat részét képezi.

Mindezek alapján el kell végezni az esetlegesen szükséges módosításokat az eredeti projektlistában, és ki kell jelölni a városi mobilitás hosszú távú fenntarthatósága érdekében teljesítendő újabb intézkedéseket.

A felülvizsgálat nem csupán egy statikus dokumentum elkészítését jelenti: ugyanúgy, mint az eredeti SUMP-nak, a felülvizsgálatnak is a beavatkozások megvalósításának megalapozása a legfőbb feladata, beleértve az ütemezést, a finanszírozási lehetőségek feltárását, a költségterv elkészítését és a felmerülő kockázatok meghatározását.

Fontos hangsúlyozni, hogy a SUMP egészének hatásossága érdekében feltétlenül szükséges mind a köztes, mind a teljes körű felülvizsgálat elvégzése, amelyekre ezért forrást szükséges elkülöníteni.

7 MELLÉKLETEK

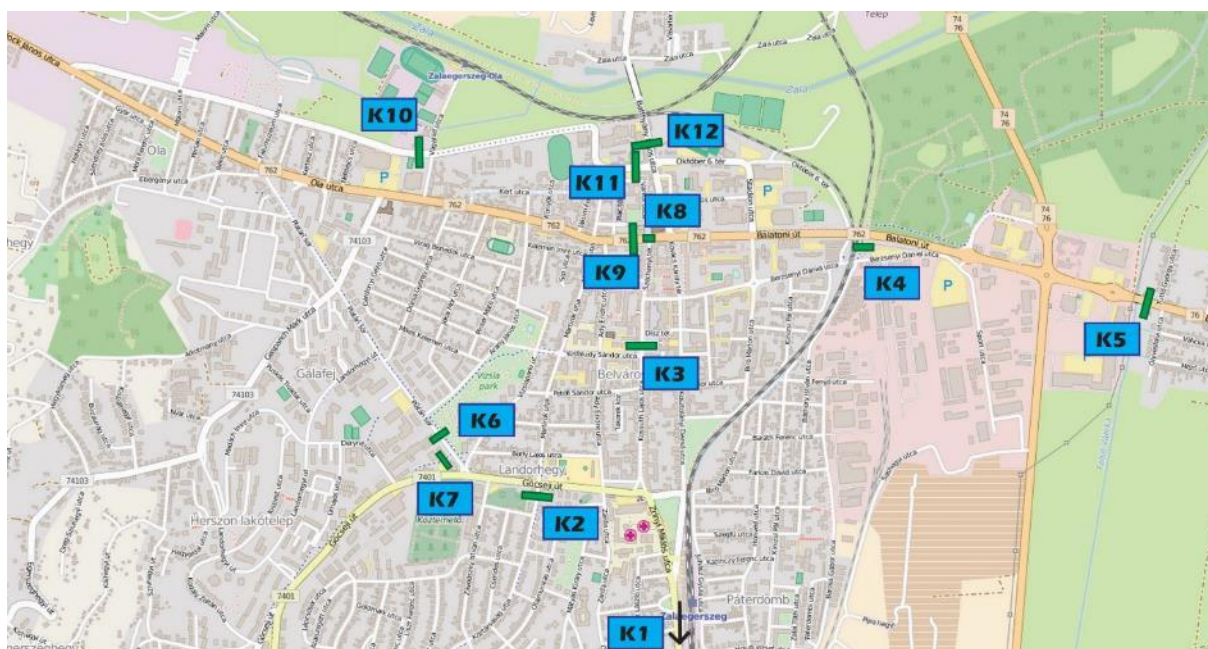
7.1 KERÉKPÁROS FORGALOMSZÁMLÁLÁSOK

A kerékpáros forgalomszámlálásokra 2016. május 26-án került sor a kerékpáros közlekedés szempontjából releváns 12 helyszínen, amelyeket az alábbi térképen ábrázoltuk.

A mérések célja többértű volt. Egyrészt a modellezési feladatok ellátásához kívántuk meghatározni a kerékpáros forgalmi terhelést. Másrészt a város közlekedésfejlesztéssel kapcsolatos projektjeinek megalapozott kiválasztásához kívántunk háttéradatokat gyűjteni. Harmadrészt pedig, a SUMP-ban rögzített projektek eredményeinek jövőbeli nyomon követéséhez kívántunk adatot gyűjteni a kiindulási állapotról.

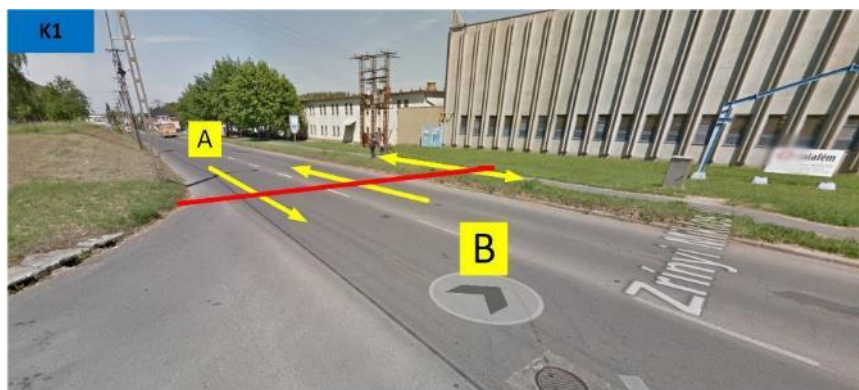
A felmérés reggel 6 és 10 óra között, valamint délután 14 és 18 óra között, tehát kétszer négy órás időtartamban történt, és minden keresztmetszetnek mindkét irányában történt forgalomfelvétel. Az adatok rögzítése negyedórás intervallumokban történt meg, és minden keresztmetszet minden irányában a délelőtti és a délutáni időszakra is külön-külön meghatároztuk a legnagyobb terhelésű órát, illetve az abban az órában felvett terhelést.

A kerékpáros mérések rendkívül érzékenyek az időjárásra, és arra, hogy az év mely szakában történnek a felmérések. A május 26-i felmérések napja csütörtöki munkanapra esett, tanítási napra. Napos, tavaszi időjárás révén jól mérhető és kerékpáros szempontból reprezentatív mérési környezet volt.



A kerékpáros felmérések helyszínei

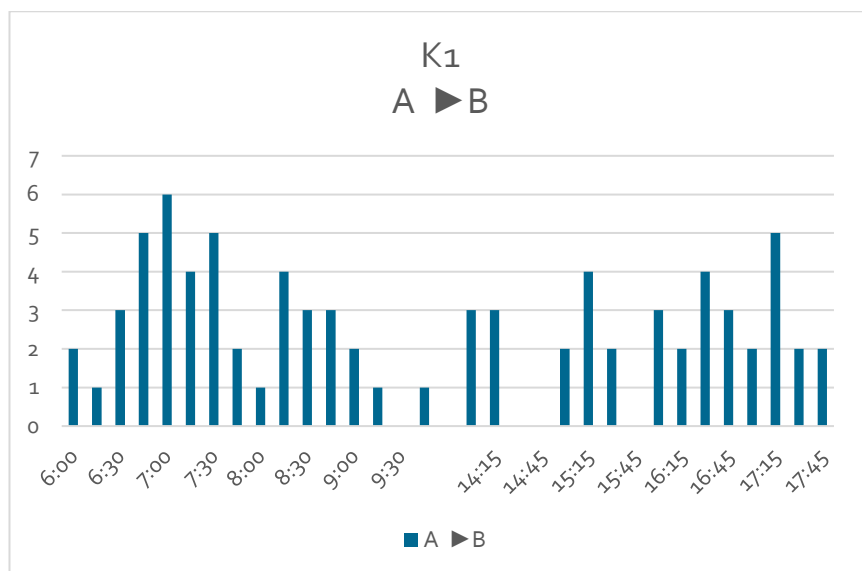
A K1 jelű keresztmetszet a Zrínyi Miklós utcában található, a Volán utca magasságában.

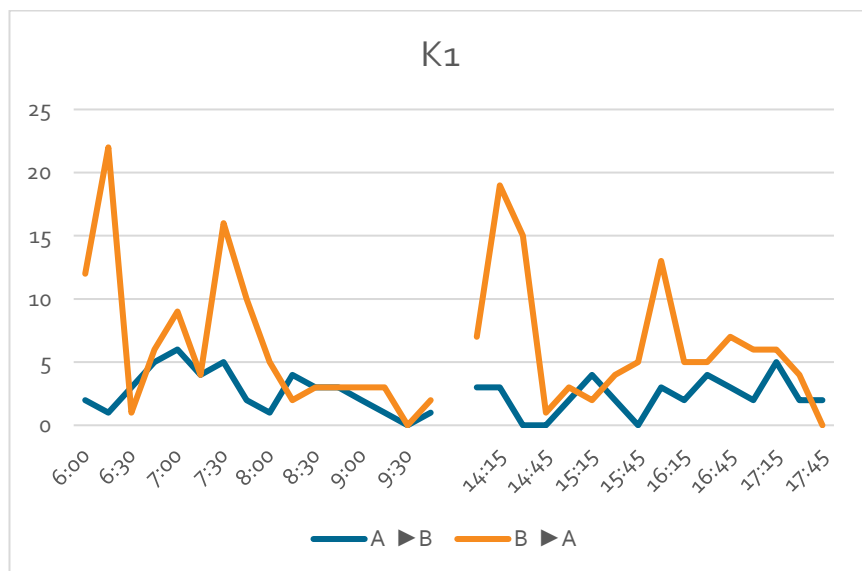
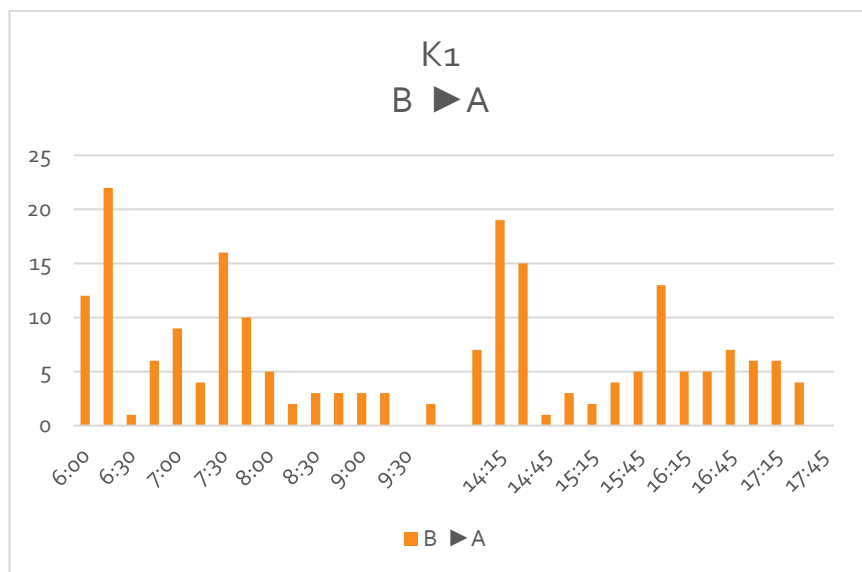


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

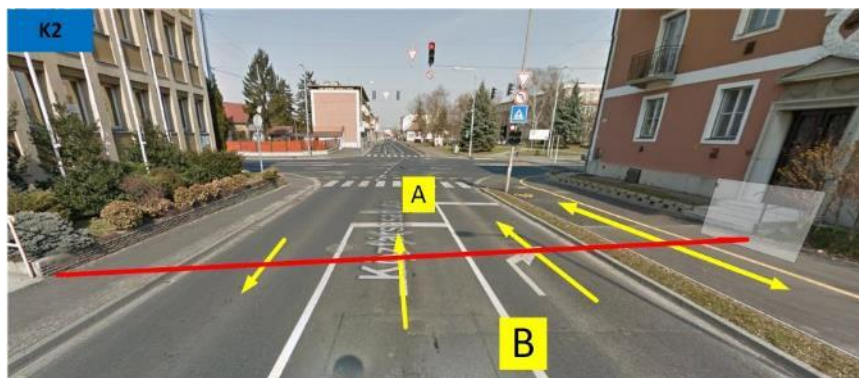
A → B irány		B → A irány	
6:45 – 7:45	20	6:00 – 7:00	41
16:30 – 17:30	14	14:00 – 15:00	42

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





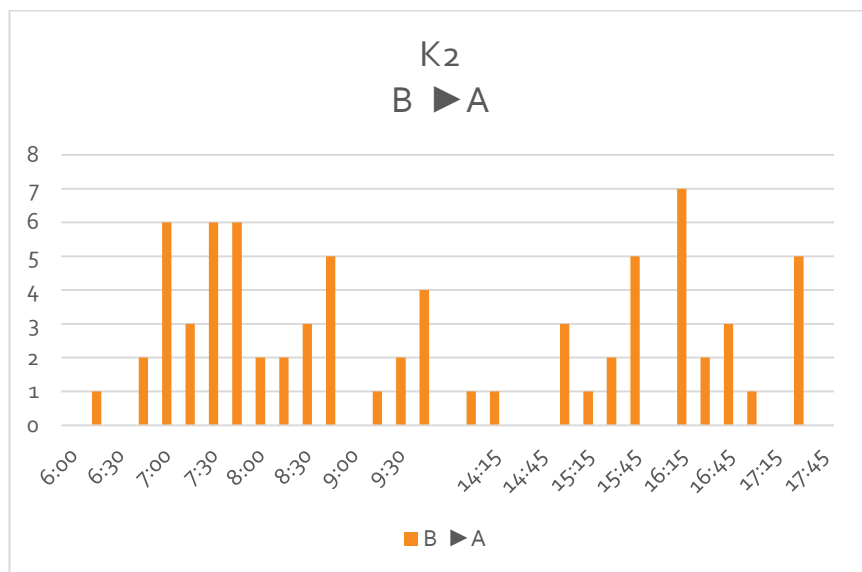
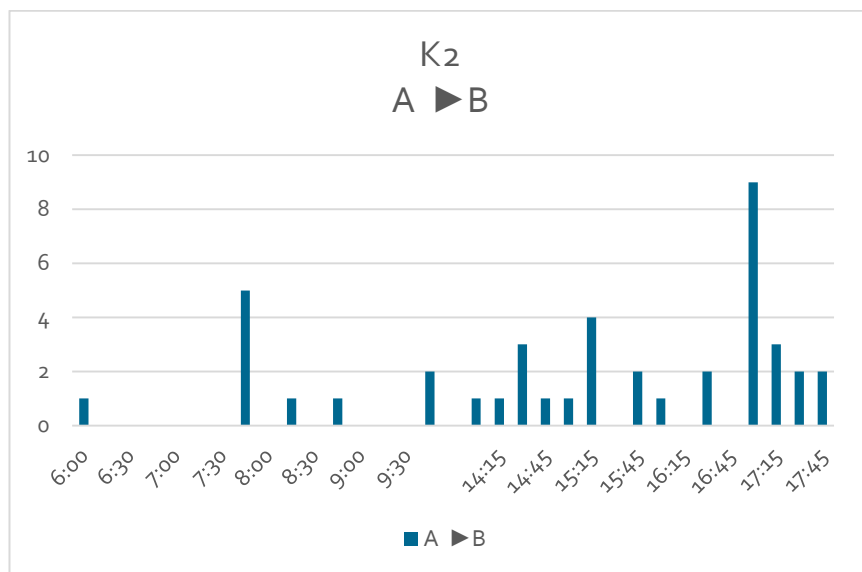
A K2 jelű keresztmetszet a Köztársaság útján található, a Göcseji úti csomópont előtt.

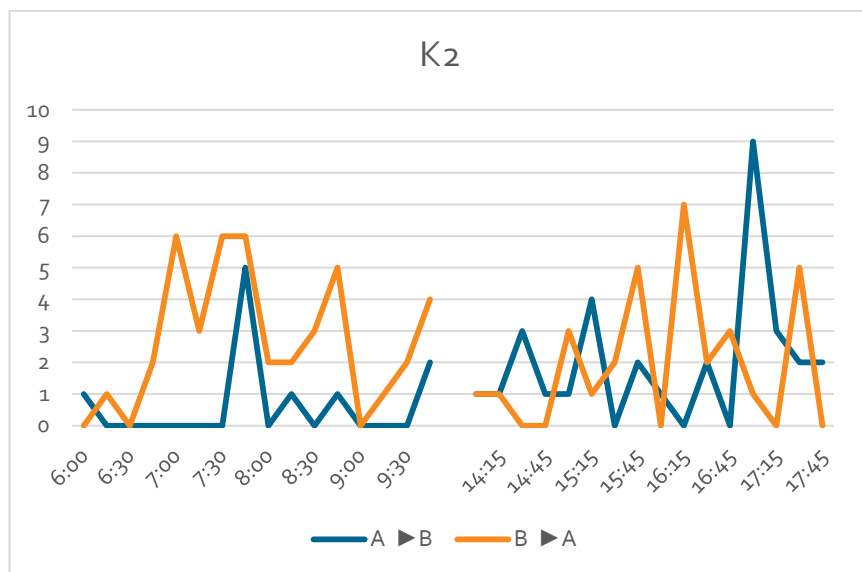


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

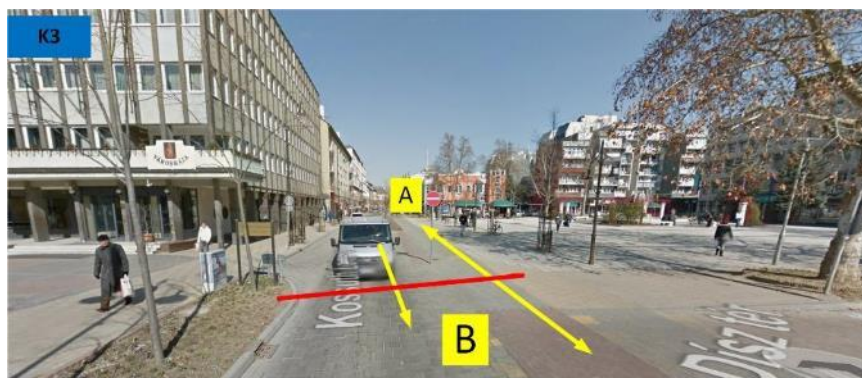
A → B irány		B → A irány	
7:30 – 8:30	6	7:00 – 8:00	21
7:45 – 8:45		15:30 – 16:30	14
17:00 – 18:00	16	15:45 – 16:45	

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





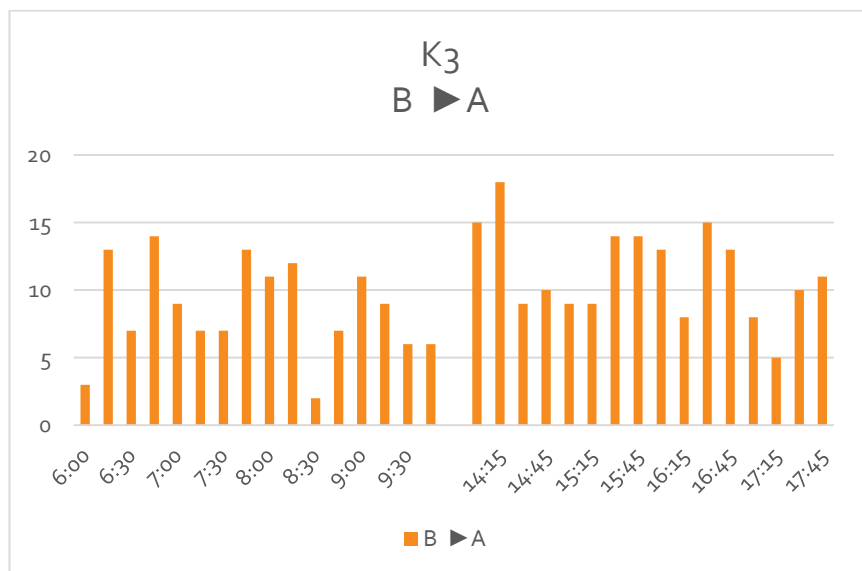
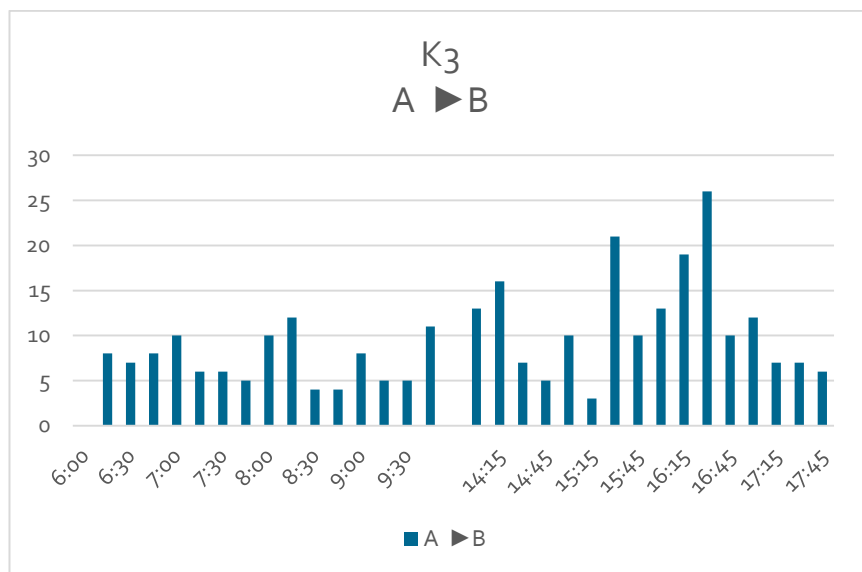
A K₃ jelű keresztmetszet a Kossuth Lajos utcában található, a Dísz térnél.

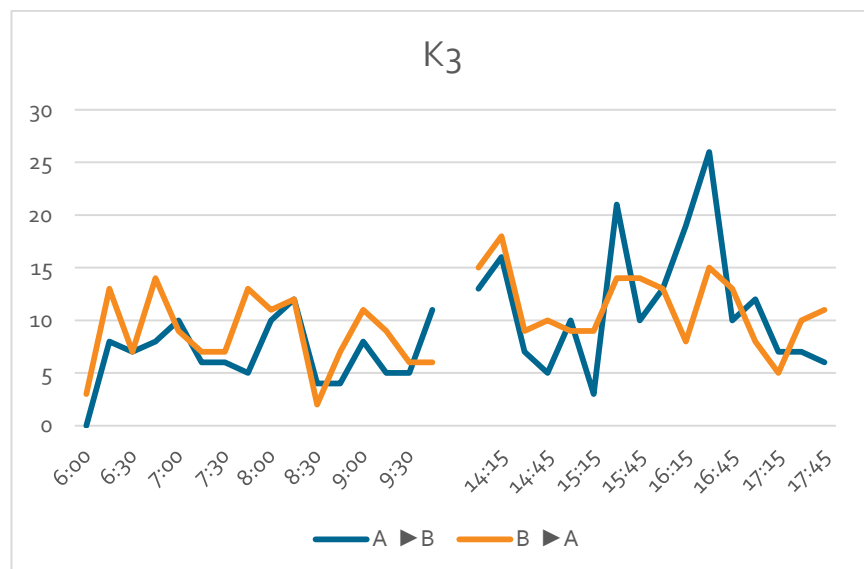


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

A → B irány		B → A irány	
6:15 – 7:15		6:15 – 7:15	
7:30 – 8:30	33	7:30 – 8:30	43
15:45 – 16:45	68	14:00 – 15:00	52
16:00 – 17:00			

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





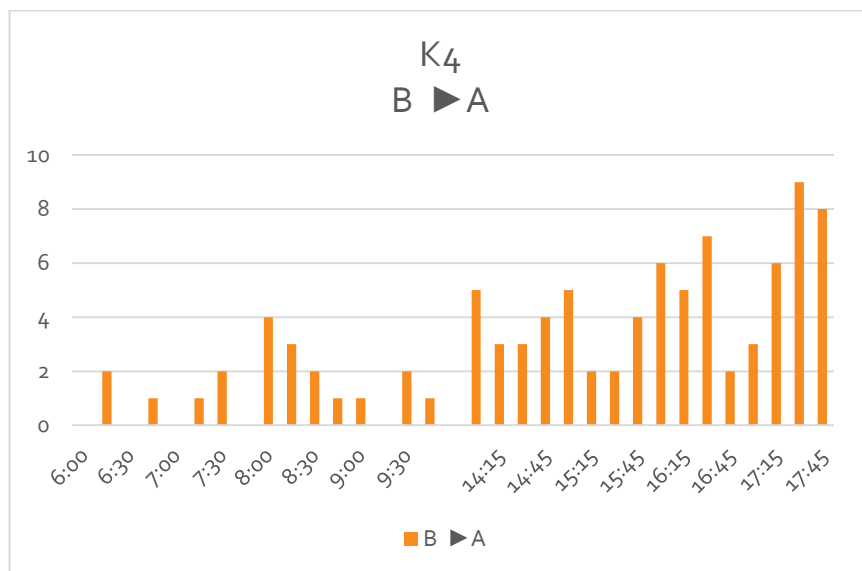
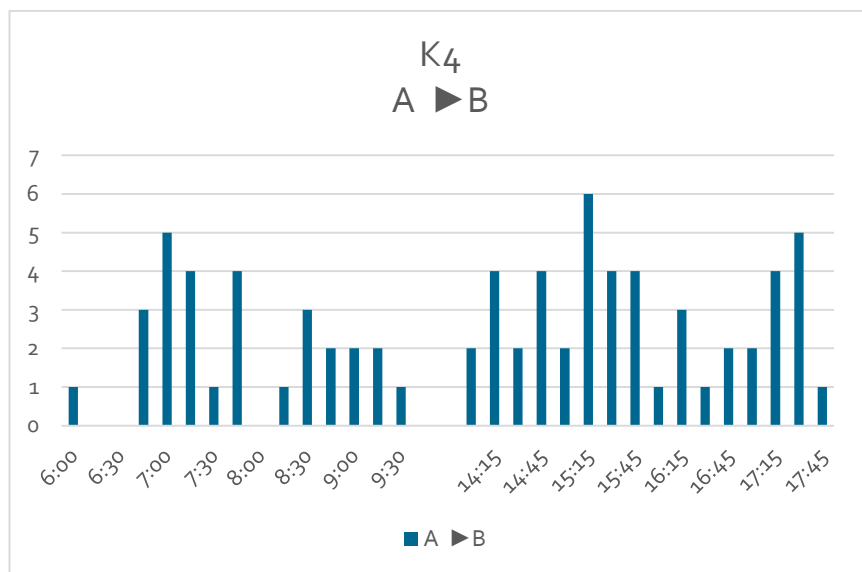
A K₄ jelű keresztmetszet a Balatoni út és a Berzsényi Dániel utca közötti szakaszon, a vasút keleti oldalán helyezkedik el.

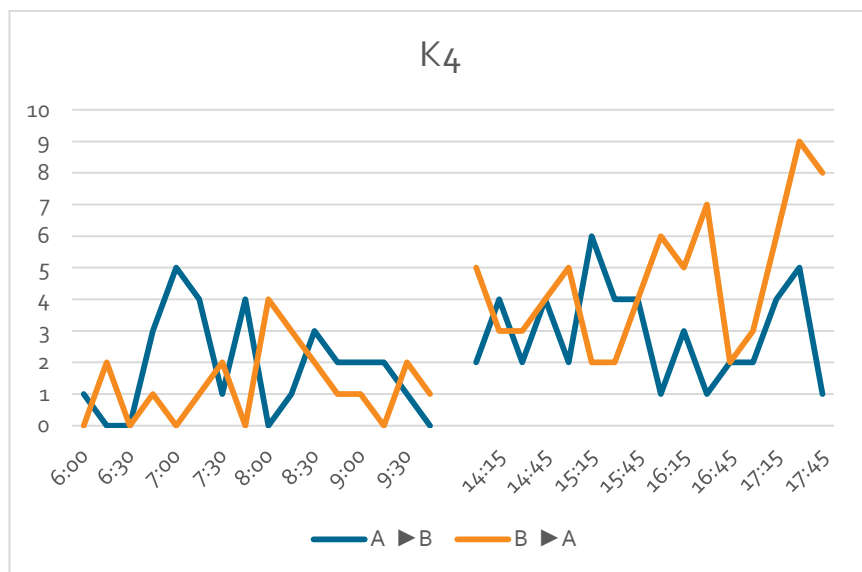


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

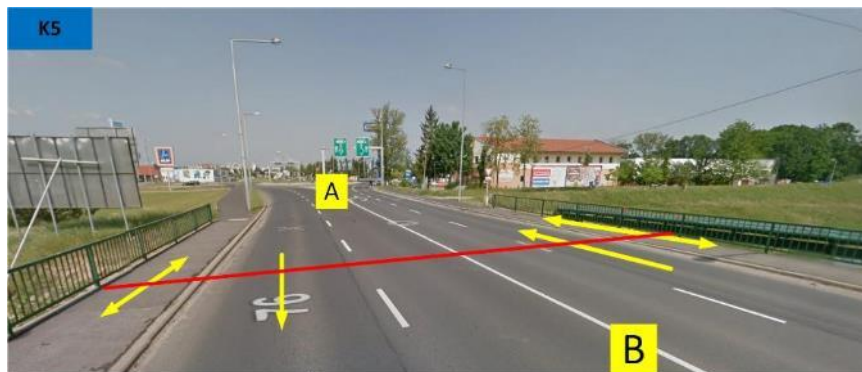
A → B irány		B → A irány	
7:00 – 8:00	14	8:00 – 9:00	10
14:45 – 15:45	16	17:00 – 18:00	26
15:00 – 16:00			

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





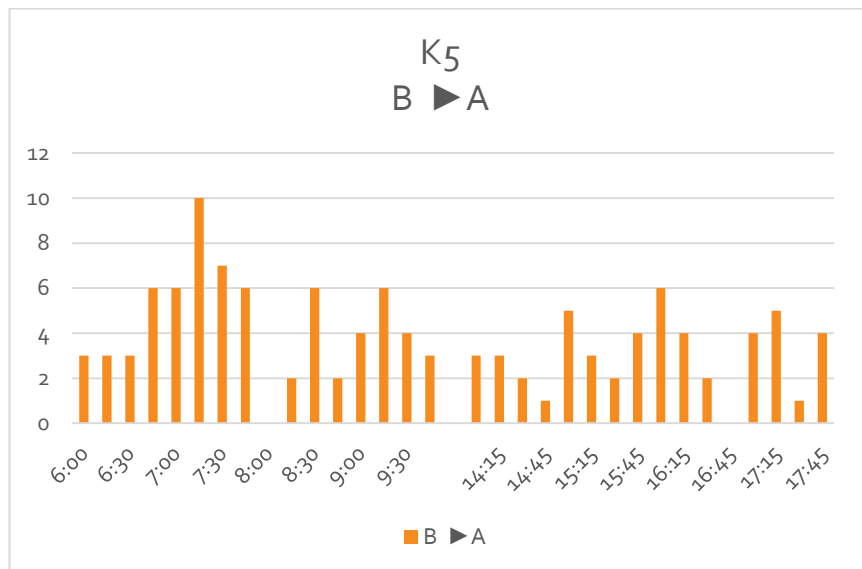
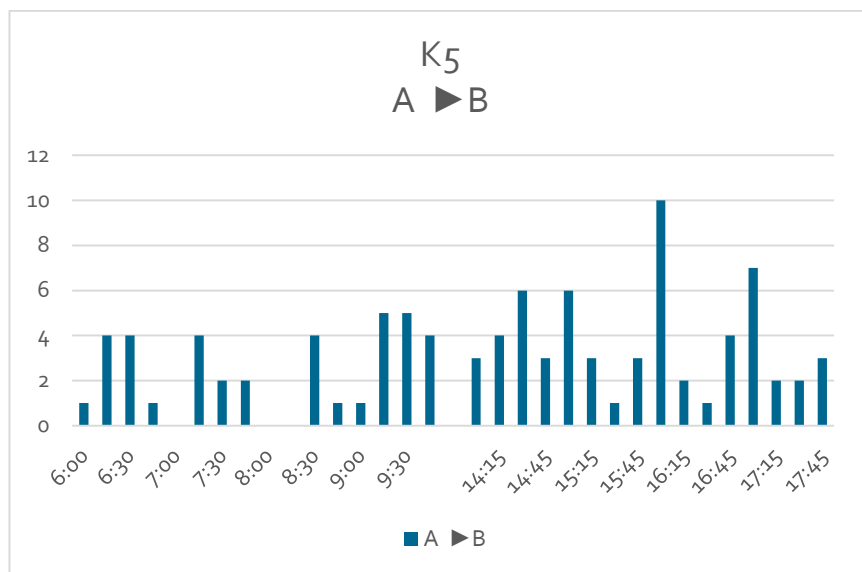
A K₅ jelű keresztmetszet a Balatoni úton helyezkedik el, a Tuttó György utca nyugati oldalán.

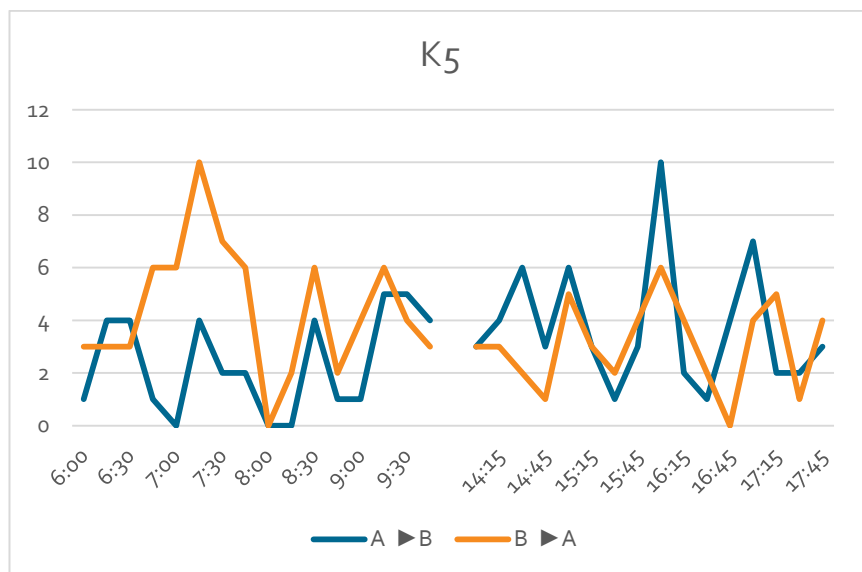


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

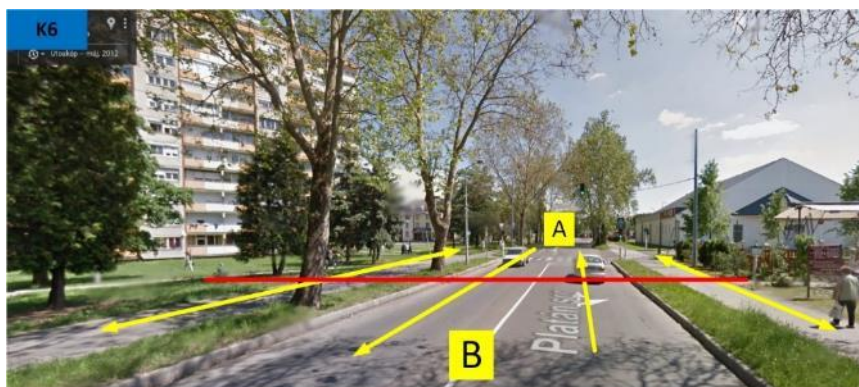
A → B irány		B → A irány	
9:00 – 10:00	15	6:45 – 7:45	29
		7:00 – 8:00	
14:15 – 15:15	19	15:30 – 16:30	16
		15:45 – 16:45	

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábráztuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





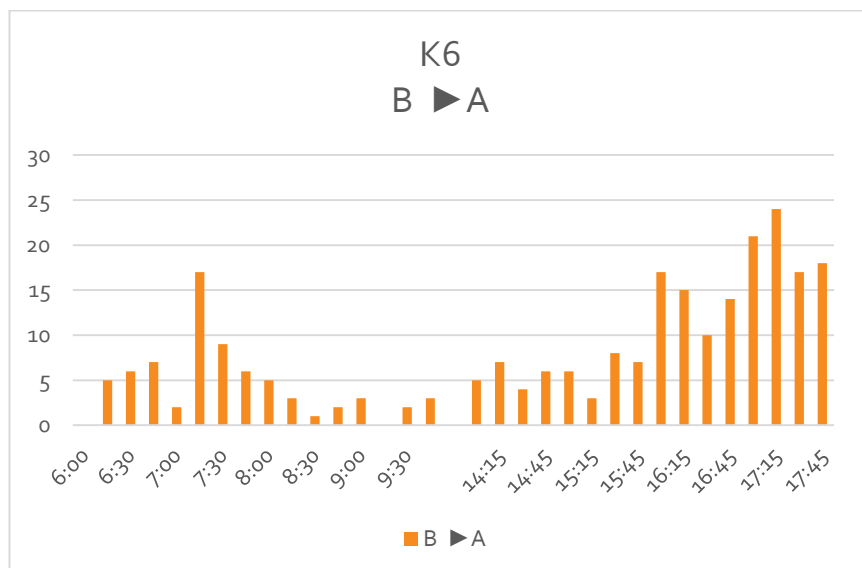
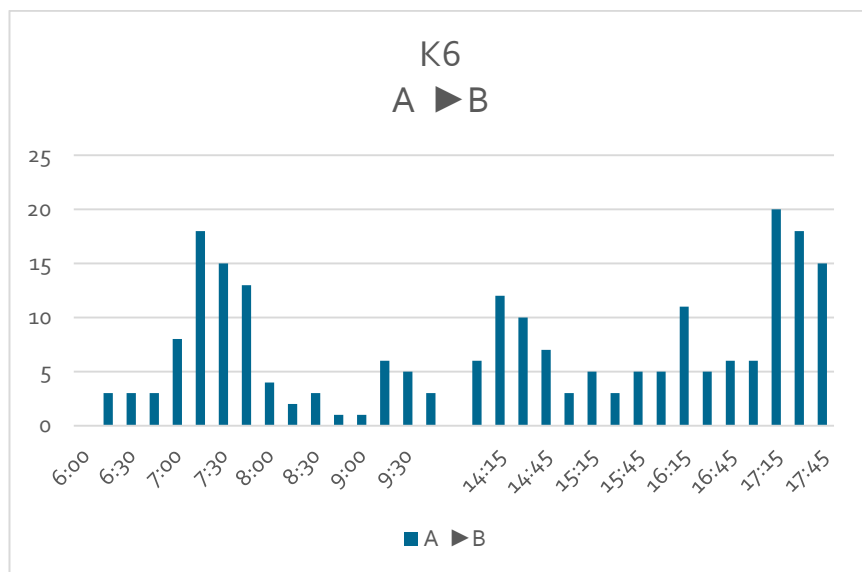
A K6 keresztmetszet a Platan soron található, a Vizsla park melletti részen.

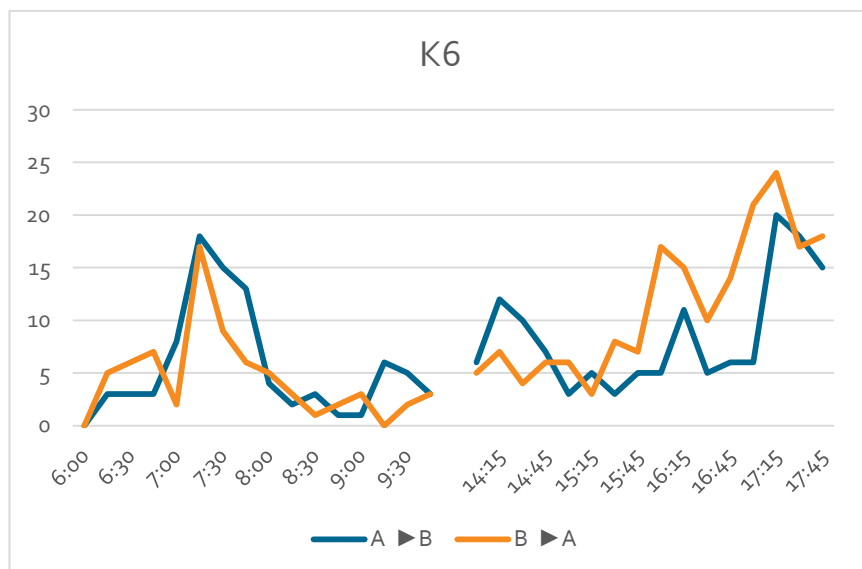


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

A → B irány		B → A irány	
7:00 – 8:00	54	7:15 – 8:15	37
17:00 – 18:00	59	17:00 – 18:00	80

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábráztuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





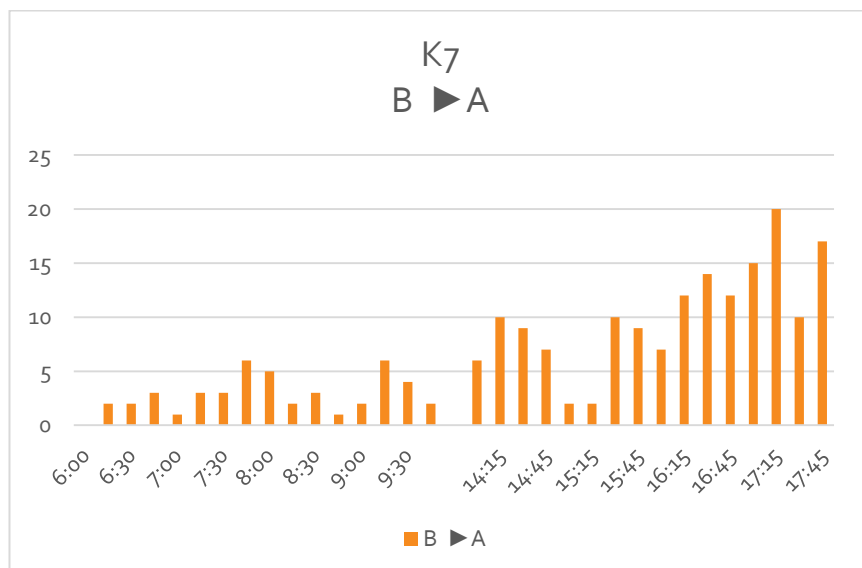
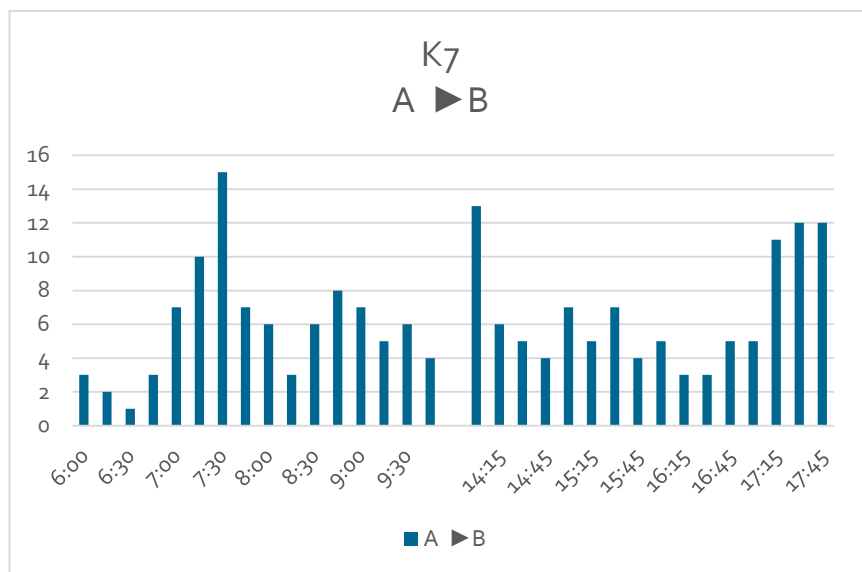
A K7 jelű keresztmetszet a Platán sor Göcseji úti csomópontja előtt, a Spar mögött található.

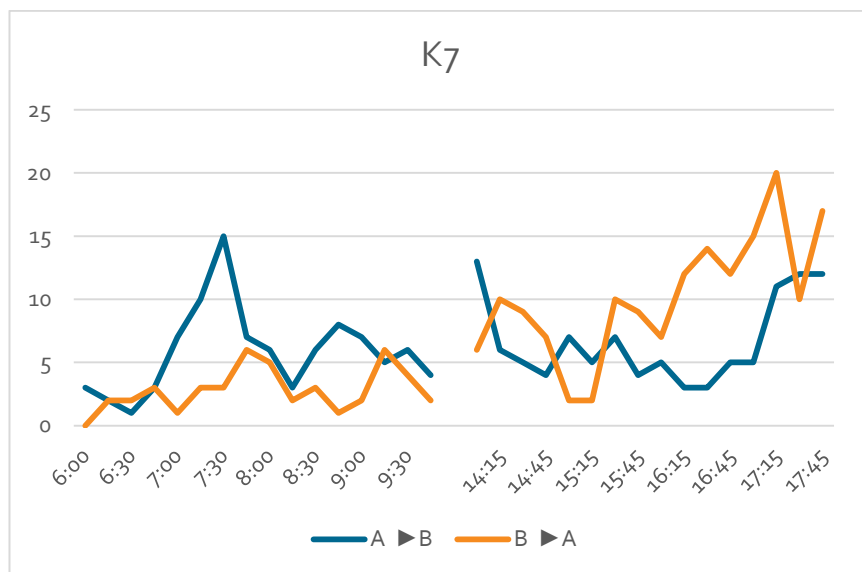


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

A → B irány		B → A irány	
7:00 – 8:00	39	7:15 – 8:15	17
17:00 – 18:00	40	17:00 – 18:00	62

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





A K8 keresztmetszet a Kossuth Lajos utca – Kazinczy tér kereszteződésben található, és a Kazinczy téren átvezető gyalogos átkelőhelyen vizsgáltuk a kerékpáros forgalmat, a kerékpárjukat áttoló és a kerékpáron áthaladó közlekedők szempontjából egyaránt.



Az eredmények azt mutatják, hogy a kerékpározóknak mindössze 20%-a tolja át szabályosan a kerékpárt, 80%-uk ugyanis kerékpáron ülve halad át a gyalogos átkelőhelyen.

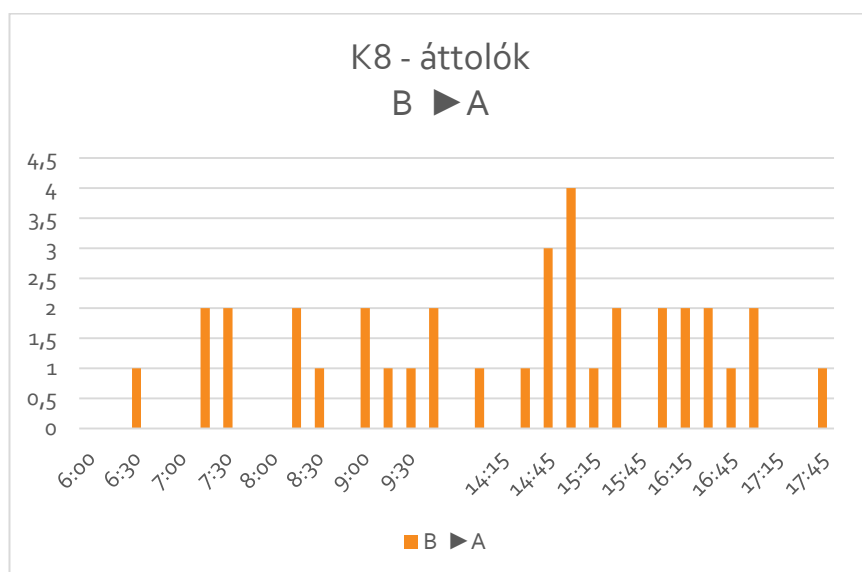
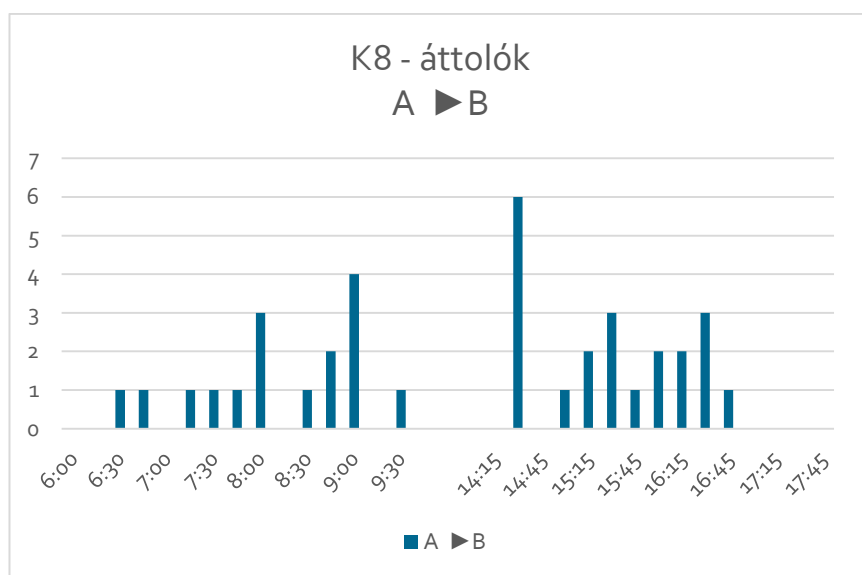
A legnagyobb negyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

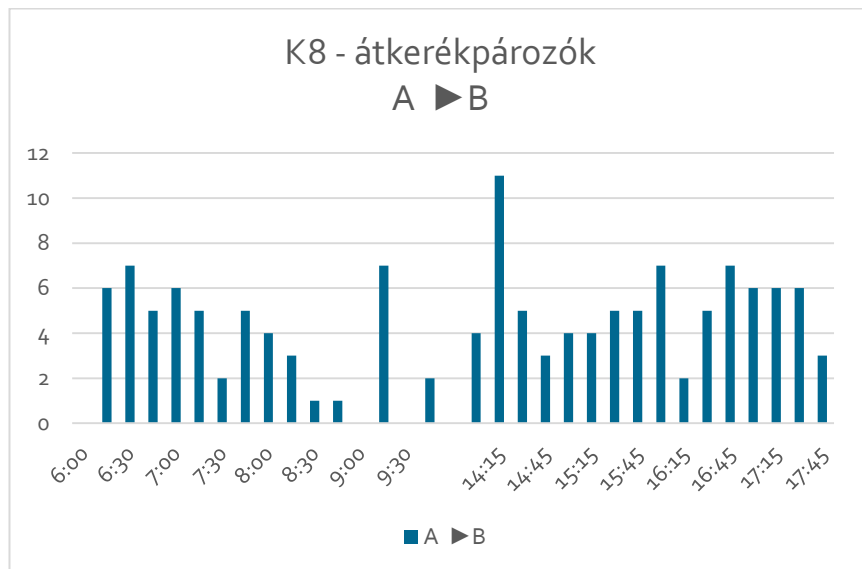
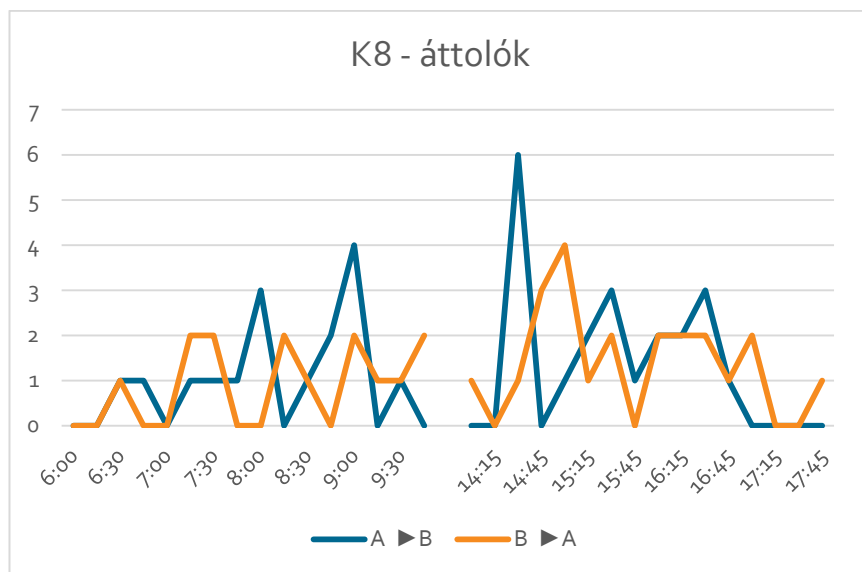
A → B irány (áttolók)		B → A irány (áttolók)	
8:15 – 9:15		9:00 – 10:00	6
8:30 – 9:30	7		
8:45 – 9:45		14:45 – 15:45	10
14:30 – 15:30	9		

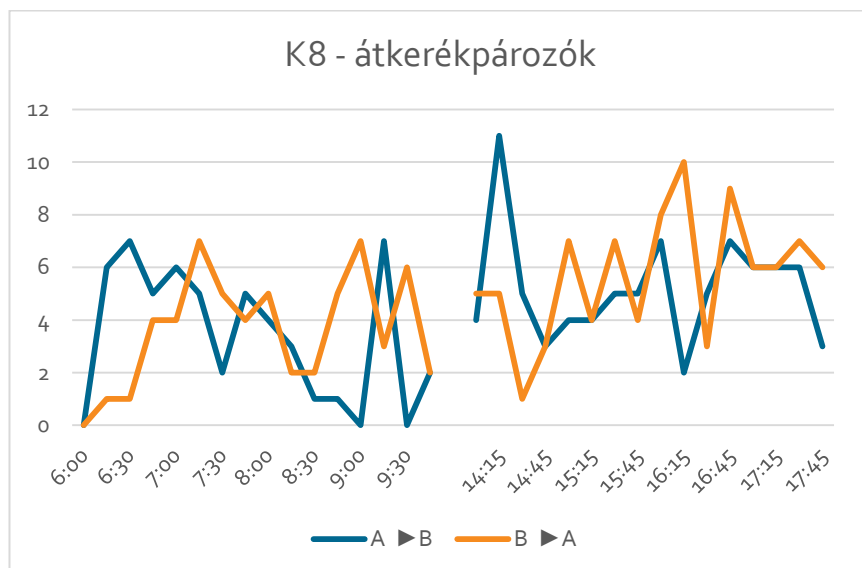
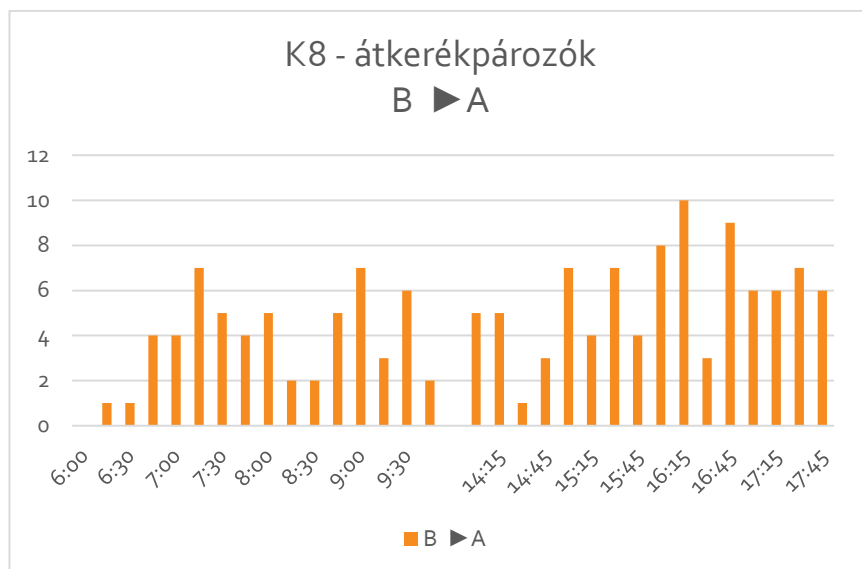
A → B irány (átkerékpározók)		B → A irány (átkerékpározók)	
6:15 – 7:15	24	7:15 – 8:15	21
		8:45 – 9:45	
16:45 – 17:45	25	16:00 – 17:00	30

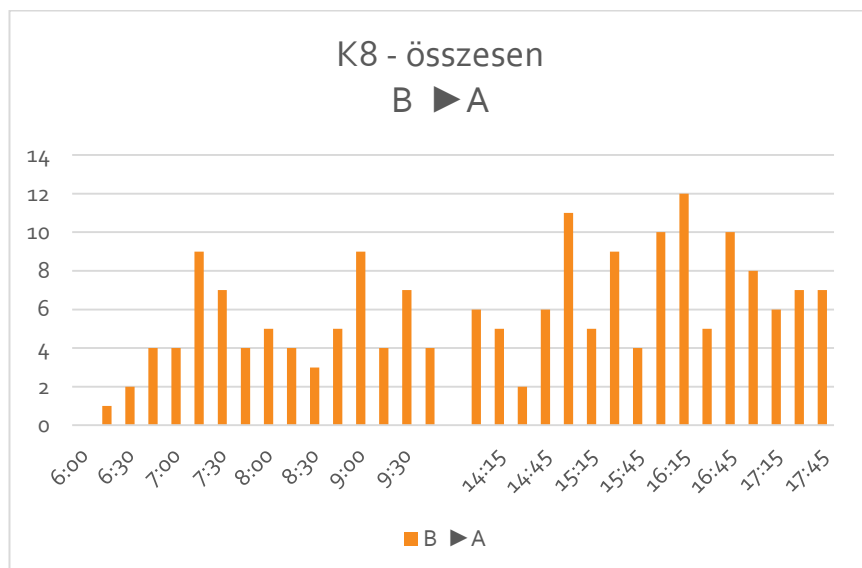
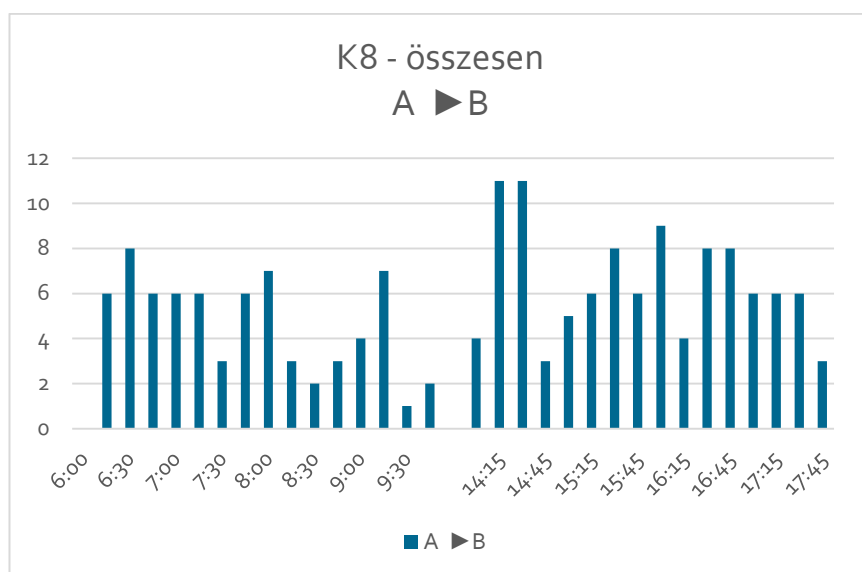
A → B irány (összesen)		B → A irány (összesen)	
6:15 – 7:15	26	7:15 – 8:15	25
6:30 – 7:30		8:45 – 9:45	
14:15 – 15:15	30	16:00 – 17:00	37

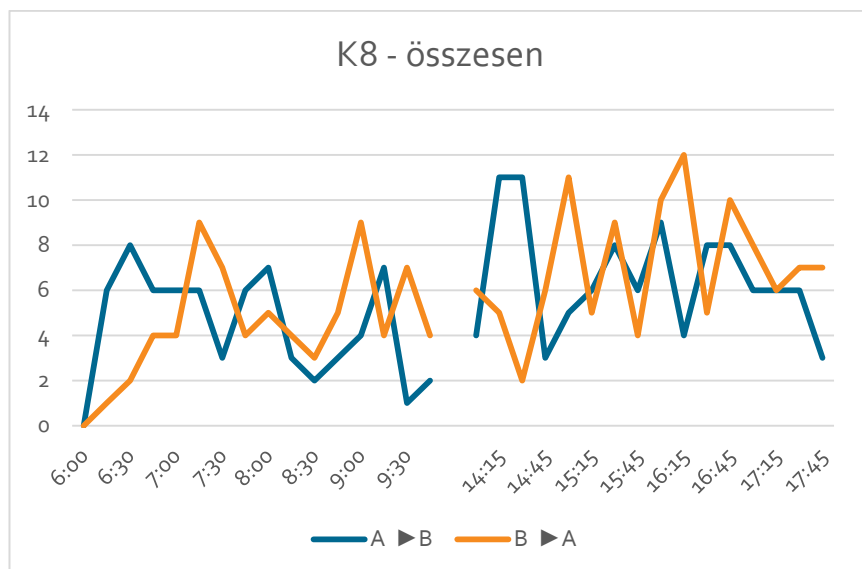
A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi oszlopdiagramokon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához vonaldiagramamon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit. A három ábracsoporton sorrendben a kerékpárjukat áttoló és átkerékpározó közlekedők, valamint az összes kerékpáros adatait mutatjuk be.



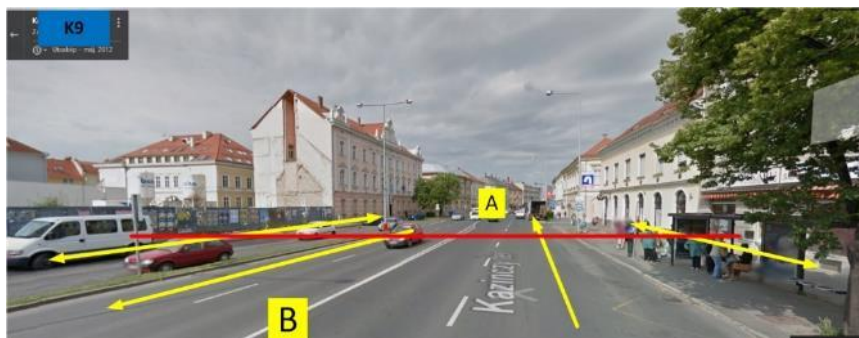








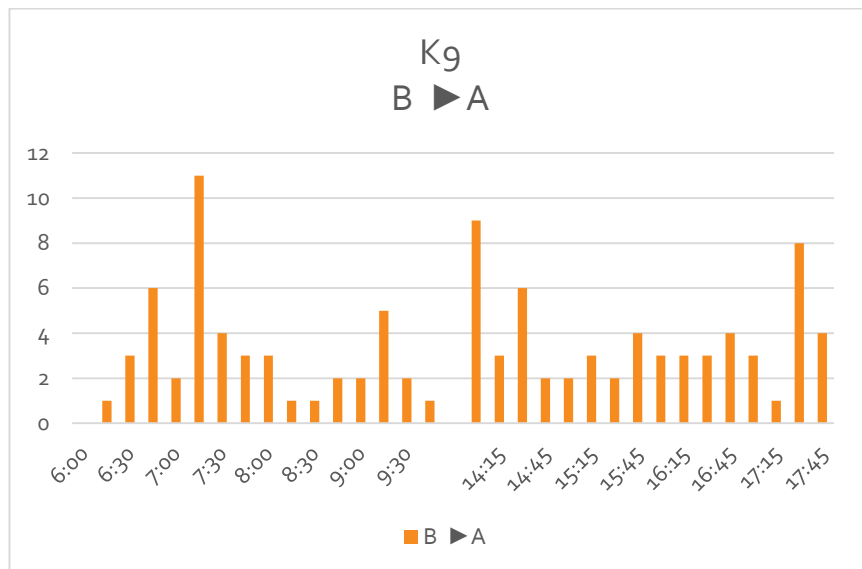
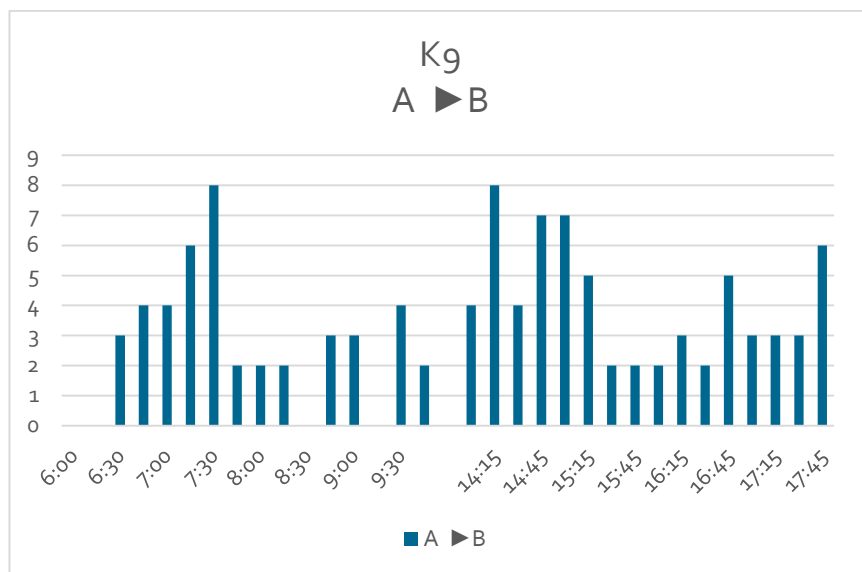
A K9 keresztmetszet a Kazinczy téren helyezkedik el.

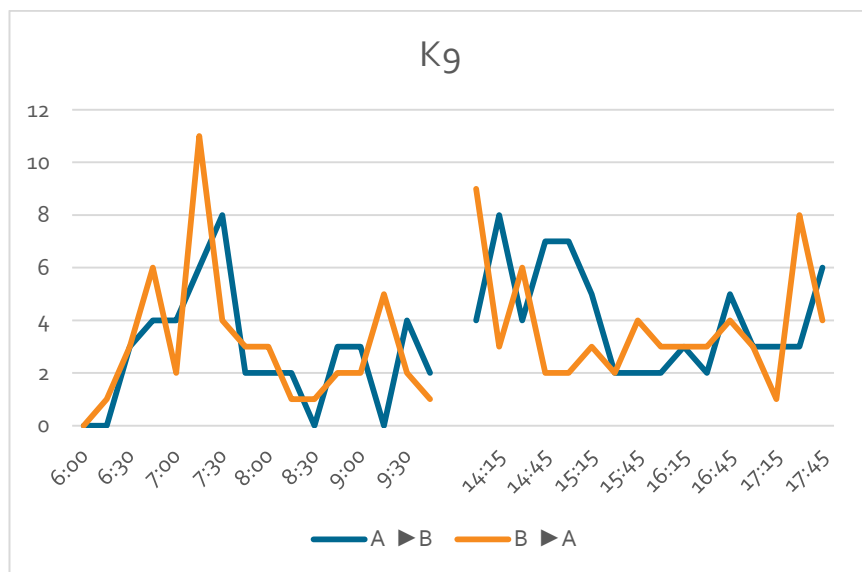


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

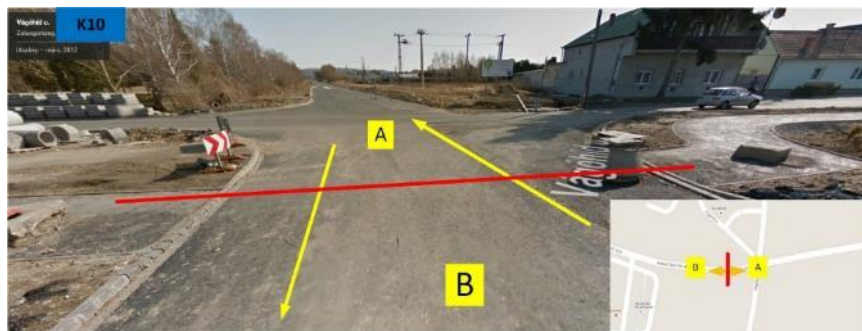
A → B irány		B → A irány	
6:45 – 7:45	22	6:45 – 7:45	23
14:15 – 15:15	26	14:00 – 15:00	20

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





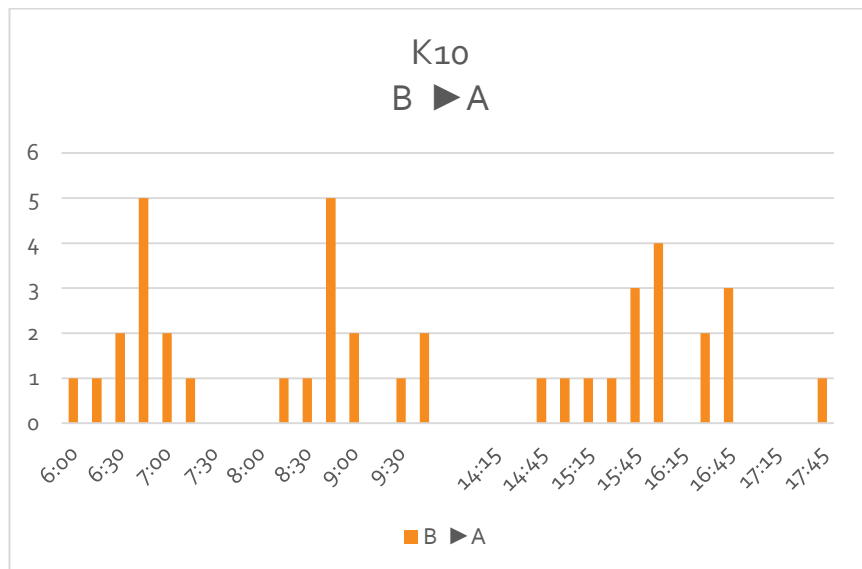
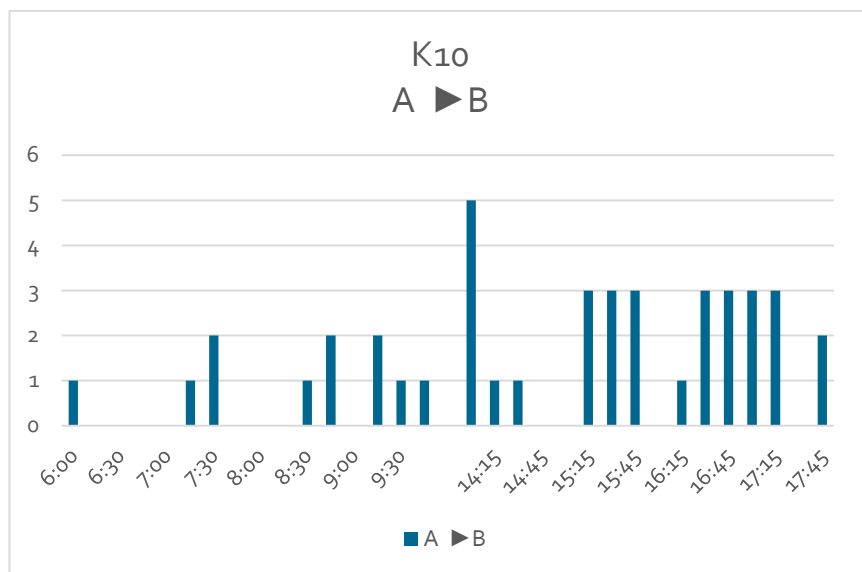
A K10-es keresztmetszet a tehermentesítő úton, a Vágóhíd utca magasságában található.

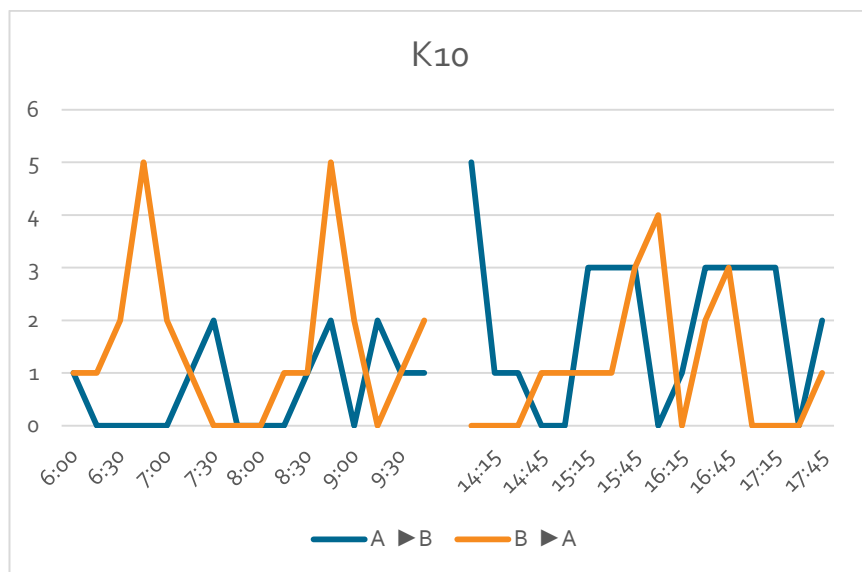


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

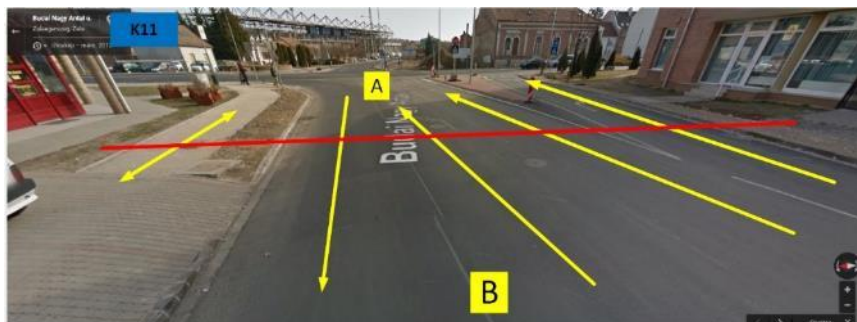
A → B irány		B → A irány	
8:30 – 9:30	5	6:15 – 7:15	10
8:45 :9:45		6:30 – 6:30	
		15:15 – 16:15	
16:30 – 17:30	12	15:45 – 16:45	9
		16:00 – 17:00	

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





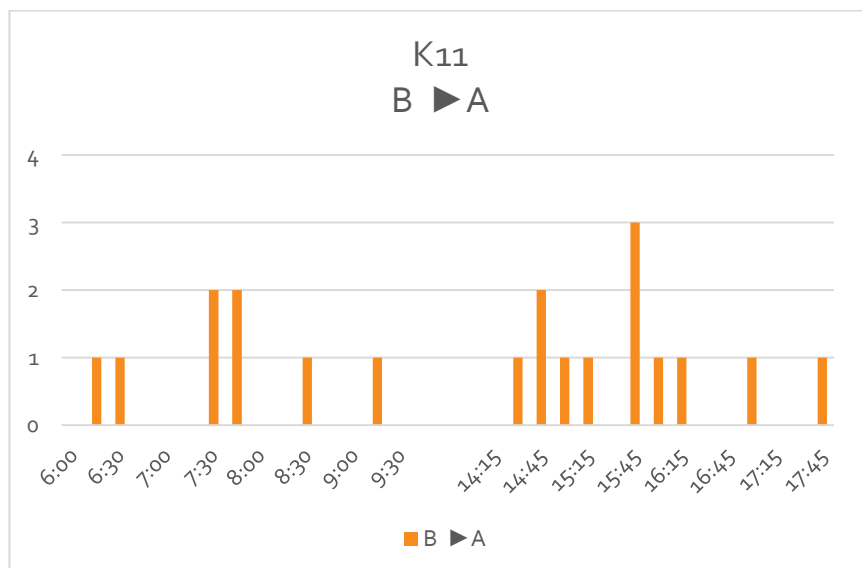
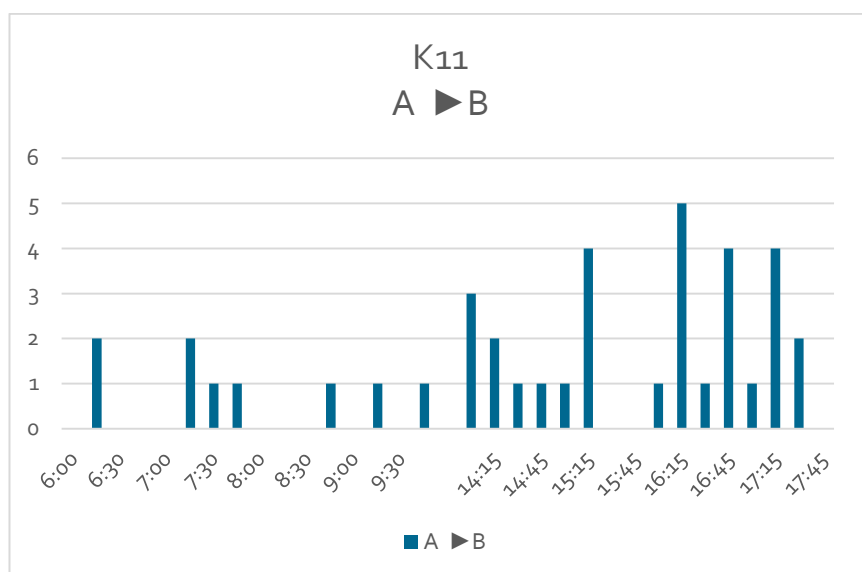
A K11-es keresztmetszet a Budai Nagy Antal utcán található, a Batthyány Lajos utca nyugati oldalán.

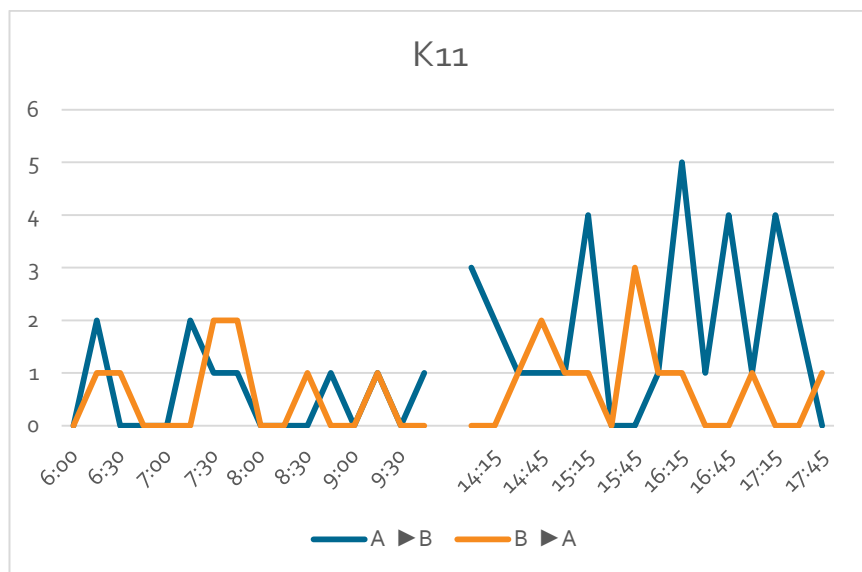


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

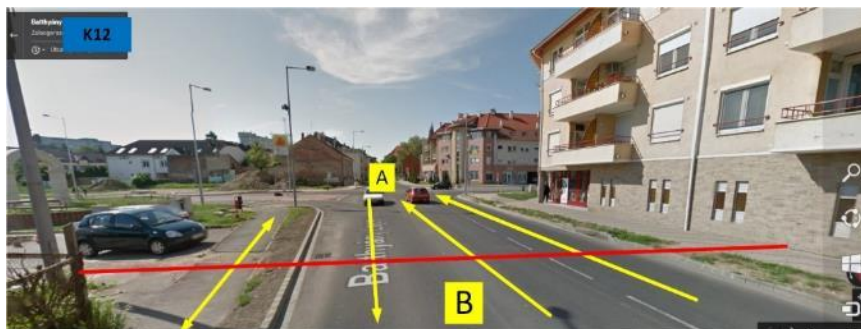
A → B irány		B → A irány	
7:00 – 8:00	4	7:00 – 8:00	4
7:15 – 8:15		7:15 – 8:15	
		7:30 – 8:30	
		14:30 – 15:30	
16:00 – 17:00	11	15:00 – 16:30	5
16:15 – 17:15		15:15 – 16:15	
16:45 – 17:45		15:30 – 16:30	
		15:45 – 16:45	

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





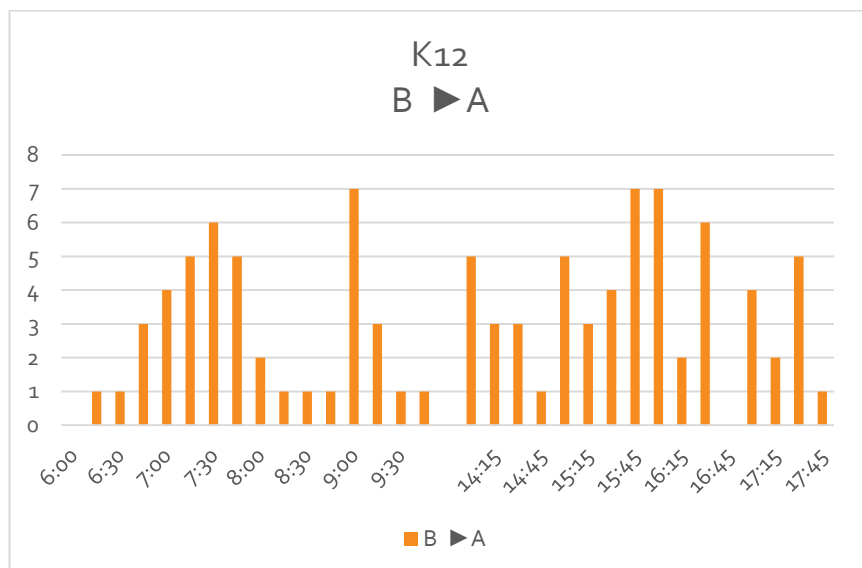
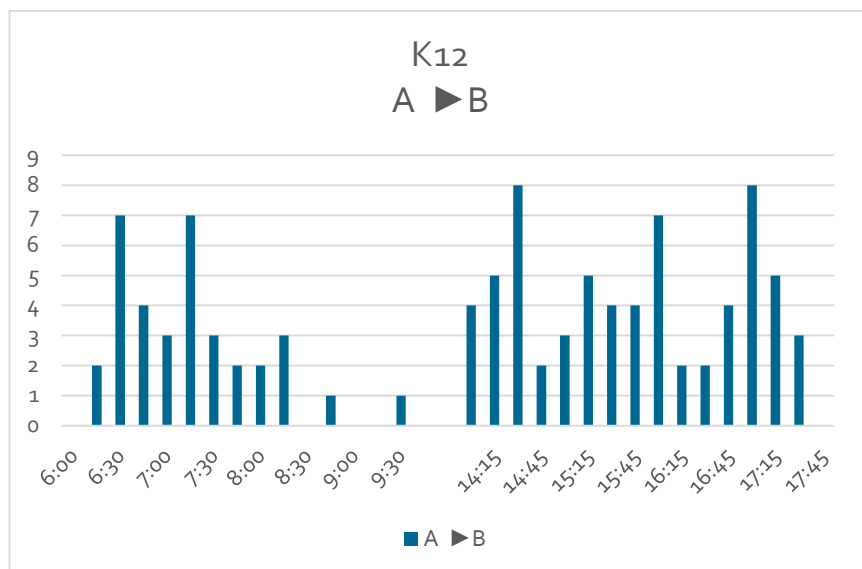
A K12 jelű keresztmetszet a Batthyány Lajos utcán található, az Október 6. tér északi oldalán.

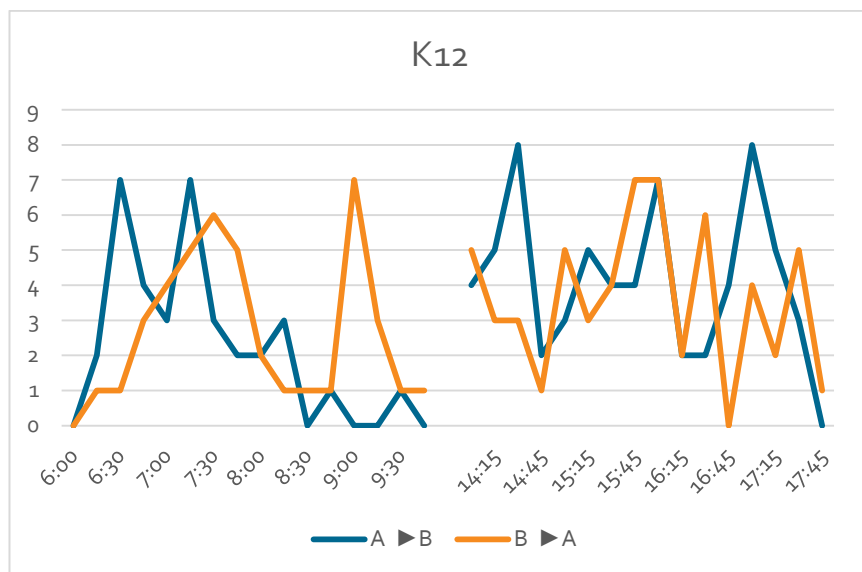


A legnagyobb négynegyedórás terhelések adatait (legnagyobb forgalmú órában a kerékpárosok száma az adott irányban) az alábbi táblázatban foglaljuk össze.

A → B irány		B → A irány	
6:30 – 7:30	21	7:00 – 8:00	20
15:15 – 16:15	20	15:45 – 16:45	22
16:45 – 17:45			

A jelölt irányban rögzített forgalmi terhelést az alábbi két oszlopdiagramon ábrázoltuk. A két irány terhelésének összehasonlításához a harmadik diagramon mutatjuk be együtt a két irány eredményeit.





7.2 HELYSZÍNI KIKÉRDEZÉS ÉS ONLINE FELMÉRÉS - RÉSZLETES EREDMÉNYEK

A SUMP összeállításához felmértük a használók igényeit, szokásait és véleményét Zalaegerszeg közlekedési rendszerével kapcsolatban.

A helyszíni kikérdezésekre 2016. március 22–23-án került sor. A közösségi közlekedéssel kapcsolatban buszmegállókban és buszjáratokon, az egyéni gépjármű-használat tekintetében parkolókból, a kerékpáros közlekedés vonatkozásában pedig kerékpáros létesítményeknél történt a kikérdezés.

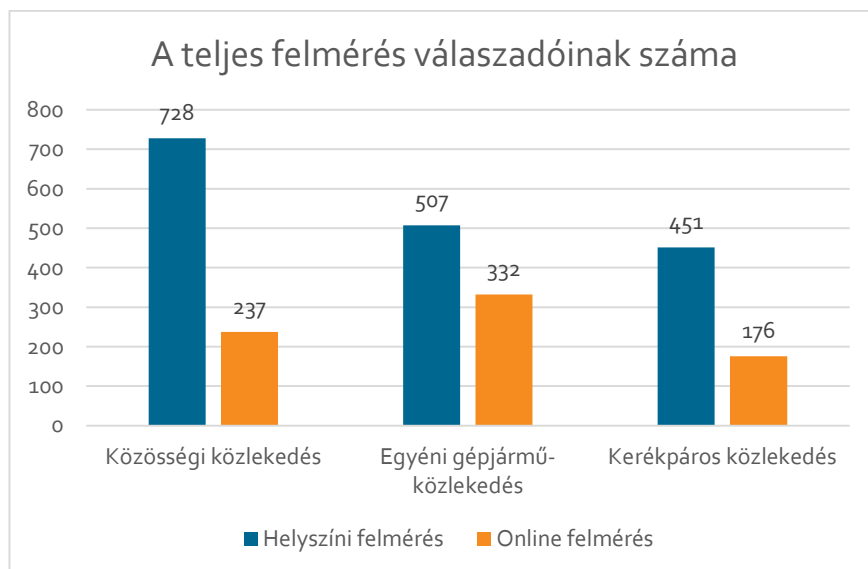
A helyszíni felméréssel párhuzamosan, 2016. március 22 és 2016. április 4. között a lakosoknak online kitöltésre is lehetőségük volt. Az interneten közzétett kérdőívek tartalma megegyezett a helyszíni felmérés kérdéseivel, így a feldolgozott válaszok összehasonlíthatók voltak.

Azoknál a kérdéseknél, ahol mutatkozik eltérés a begyűjtött adatokban, külön-külön és összesítve is közöljük a helyszíni, illetve az online felmérés eredményeit – amennyiben nincs érzékelhető különbség a különböző módon megadott válaszok eloszlásában, az esetben csak az összesített adatokat ábrázoljuk.

Hangsúlyozzuk, hogy a felmérés nem reprezentatív, azaz a válaszadók összetétele nem tükrözi a helyi lakosság statisztikai jellemzőit a demográfiai és szociális szempontok szerint, ugyanakkor, mivel a kikérdezés a közlekedési rendszer aktív használói körében történt, a válaszok elengedhetetlenül fontos információval szolgálnak a tervezéshez.

7.2.1 ÁLTALÁNOS EREDMÉNYEK

A helyszíni és az online felmérésben összesen több mint 2 400 válaszadó vett részt. Az egyes közlekedési módokhoz kapcsolódó válaszadók számát, valamint a helyszíni és online felmérésben résztvevők megoszlását az alábbi grafikon mutatja be. A helyszíni felmérés esetén a válaszadók magas számát magyarázza, hogy buszmegállókban és buszjáratokon is történtek kikérdezések a helyszíni felmérés teljes időtartama alatt.

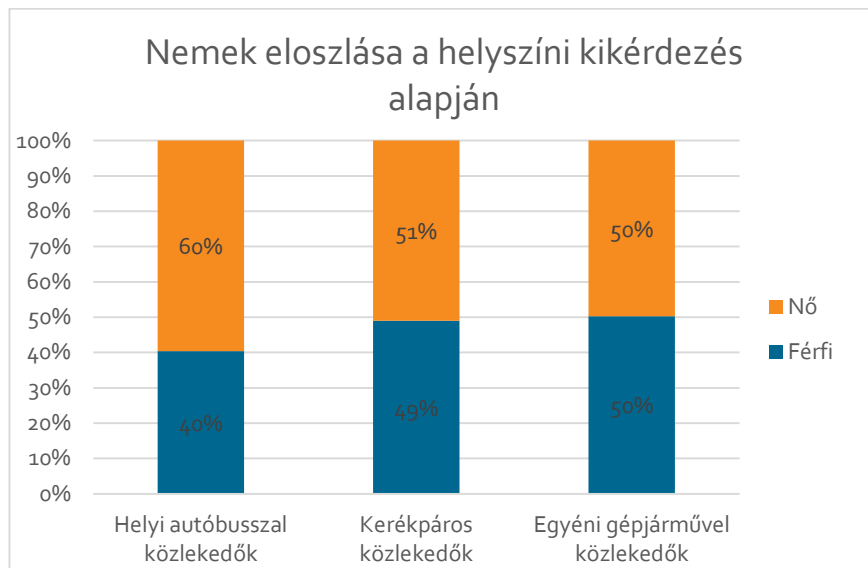


DEMOGRÁFIAI ADATOK

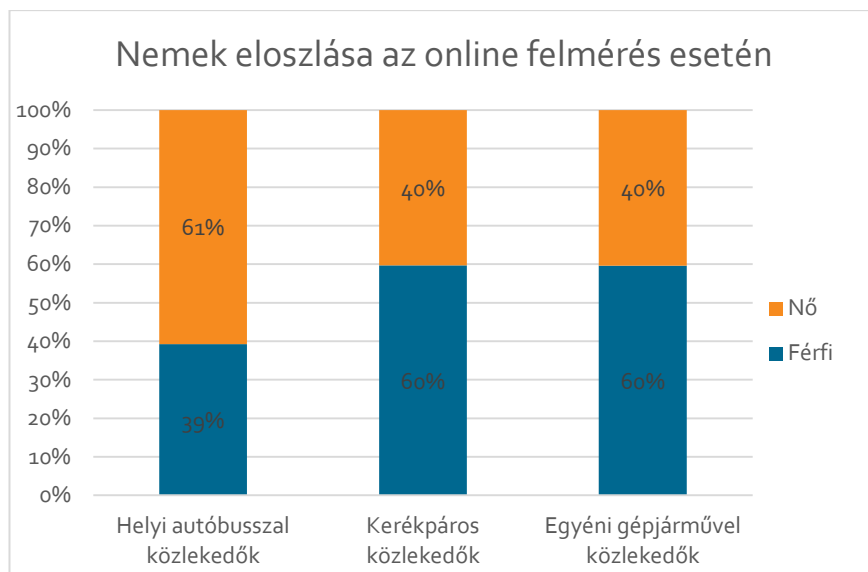
A felmérésben rögzítettük a válaszadók nemét és – ötéves intervallumokba sorolva – az életkorukat is.

A válaszadók nemének eloszlásában szembetűnő, hogy a közösségi közlekedésről szóló kikérdezés esetében a megkérdezettek között másfélszer annyi volt a nő, mint a férfi. A kikérdezés nem reprezentatív, de tükrözi a nők jelenlétének magasabb arányát a közösségi közlekedésben.

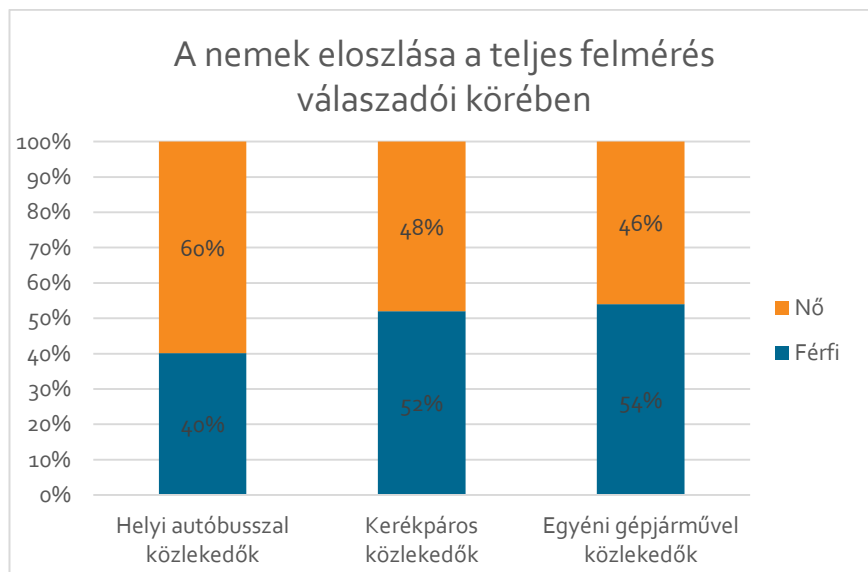
Helyszíni felmérés



Online felmérés



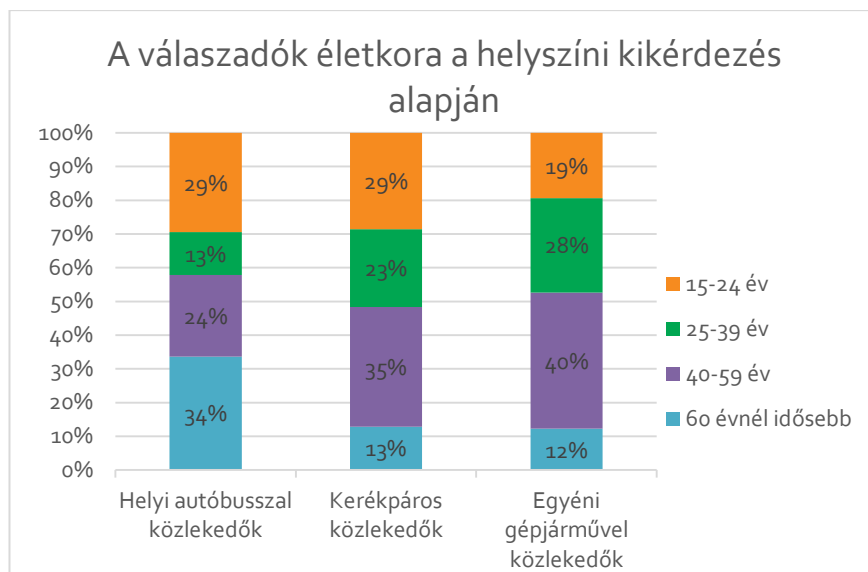
Összesített eredmények



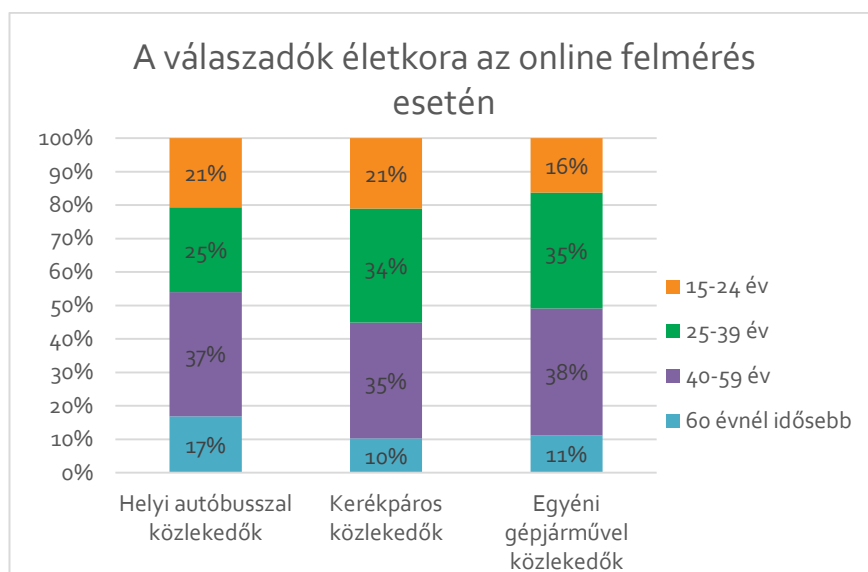
Emellett – az alábbi diagramokon – az is látható, hogy a közösségi közlekedést lényegesen nagyobb arányban használják 60 évnél idősebbek, mint az összes többi közlekedési módot.

A nemek és az életkor tekintetében tett megállapításunk egy viszonylag általános jelenségre utal, ugyanakkor fontos erre kitérni, hiszen az idősebbekből álló célcsoport szempontjai lényegesek a közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztési irányvonalának megfogalmazásához.

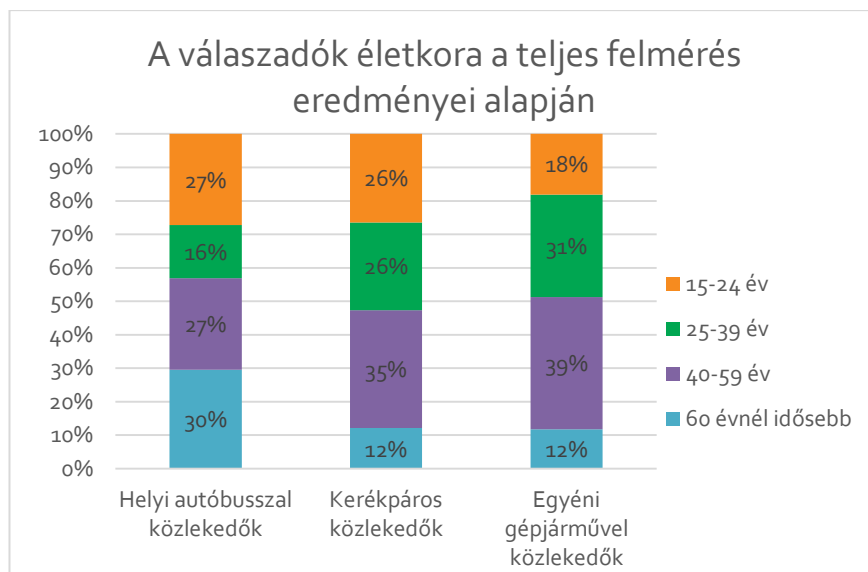
Helyszíni felmérés



Online felmérés



Összesített eredmények



A helyszíni és online kikérdezés eredményeinek összehasonlítása alapján megállapíthatjuk, hogy az online felmérés esetén – a közösségi közlekedést kivéve – a válaszadók nemében kismértékben nagyobb arányú részvételt tapasztaltunk a férfiak köréből; emellett az online felmérésben – jellegéből adódóan – szemmel láthatóan fiatalabbak vettek részt.

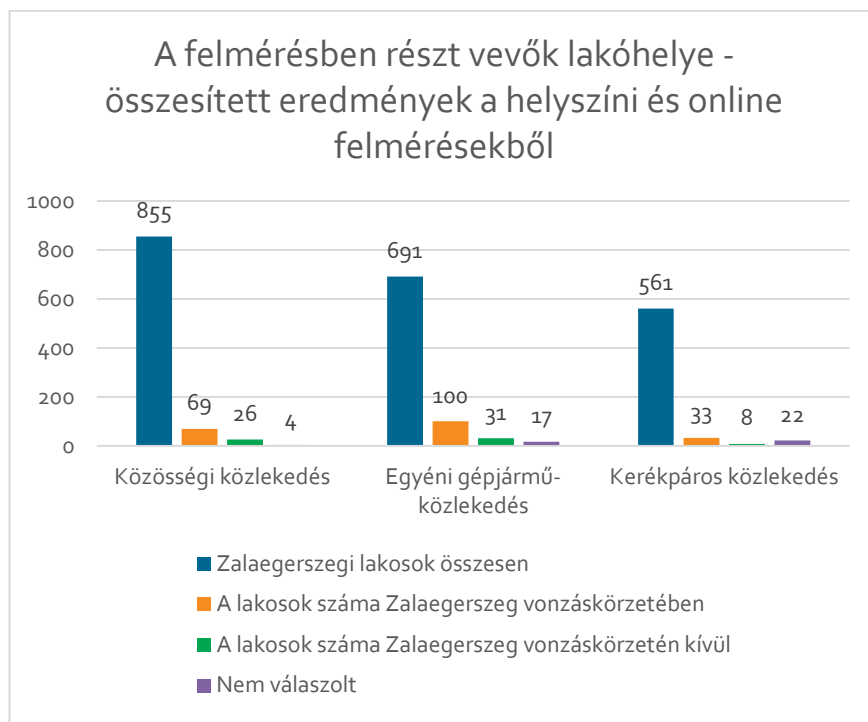
A VÁLASZADÓK LAKÓHELYE

A lakóhely tekintetében az alábbi kategóriákba soroltuk a válaszokat:

- Zalaegerszegi lakosok,
- Zalaegerszeg vonzáskörzetében élők,¹³
- egyéb településeken élők.

A válaszadók legnagyobb része minden felmérés esetében zalaegerszegi lakos; a közösségi és a kerékpáros közlekedés esetén 90%-uk, az egyéni gépjármű-használat tekintetében pedig 82%-uk lakik a városban. Ez azt jelenti, hogy az autósok körében legnagyobb a Zalaegerszeg vonzáskörzetéből és az egyéb településekről érkező közlekedők aránya, ami pedig arra enged következtetni, hogy ezek azok az irányok, amelyek esetén a lakosok hiányosságokat vagy nehézségeket tapasztalhatnak a közösségi és kerékpáros közlekedési módok vonatkozásában.

¹³ Zalaegerszeg vonzáskörzete településeinek leválogatásához az OECD meghatározását használtuk, amely szerint egy város vonzáskörzete azon települések halmazát jelenti, ahonnan a foglalkoztatottak legalább 15%-a ingázik a vizsgált városba. Lásd még: 2.1.1. pont.

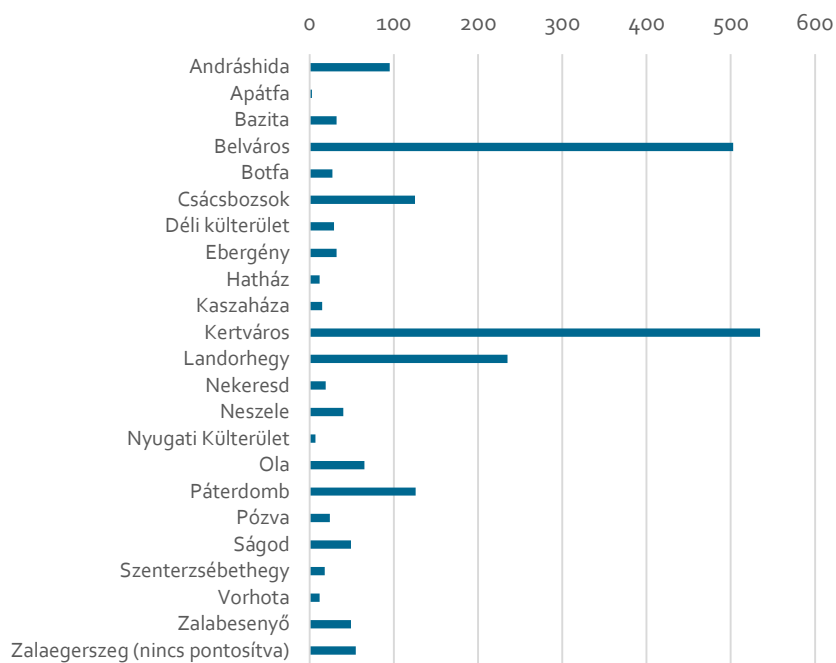


A Zalaegerszegen élők lakóhelyének vizsgálatához elkülönített városrészeket vettünk figyelembe. Utóbbiak meghatározásához az Integrált Településfejlesztési Stratégiáját¹⁴ vettük alapul, amelyben 20 városrészt különítettek el. Az ITS-ben található felosztást kismértékben módosítottuk, amely változtatást a közlekedési hálózat szempontjából lényeges szakmai megfontolások indokolták. A válaszadók egy része nem pontosította, hogy melyik városrészen belül lakik, így az ő válaszaikat a Zalaegerszeg (nem pontosított) kategóriába soroltuk. Így összesen 22+1 kategóriát definiáltunk a városban élők számára.

A teljes felmérés eredményei alapján az összes válaszadó 60%-a a Belvárosban, a Kertvárosban vagy Landorhegyen él.

¹⁴ <http://zalaegerszeg.hu/its>

A felmérésben részt vevők lakóhelye Zalaegerszegen belül - összesített eredmények a helyszíni és online felmérésekből



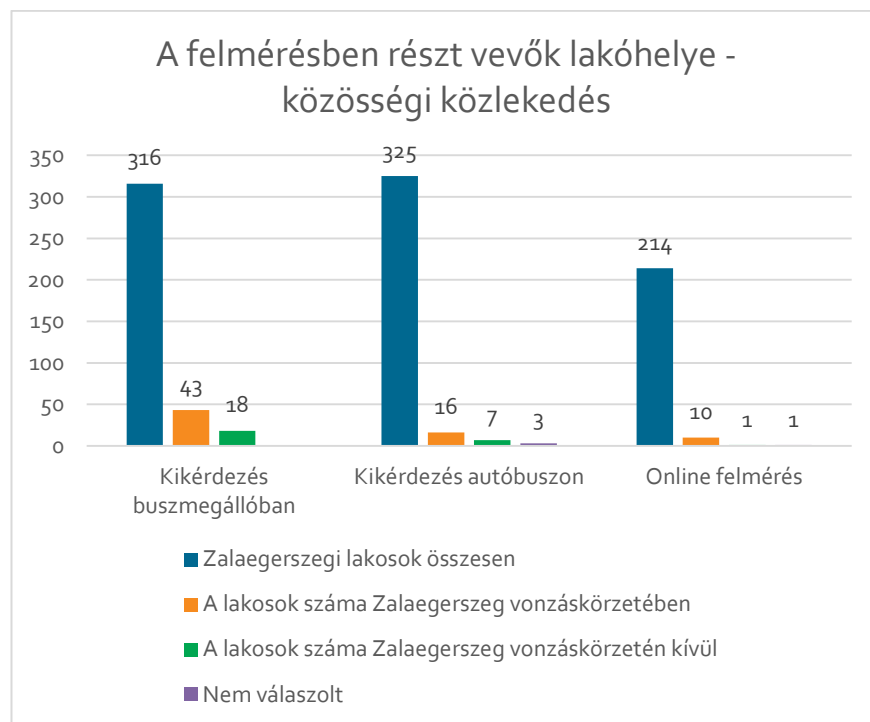
7.2.2 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI KIKÉRDEZÉSEK

Jelen pontban a közösségi közlekedést használók szokásait és döntési preferenciáit, a zalaegerszegi autóbusz-közlekedésről alkotott kép főbb pontjait ismertetjük, kiegészítve a kerékpáros és egyéni gépjárművel közlekedők esetén a helyettesíthetőség közösségi közlekedésre vonatkozó megállapításaival. A hálózatfejlesztés szempontjából kiemelten fontos az utazóközönség minden olyan megállapítása, amely a helyi hálózatra, a menetrendekre, az utastájékoztatásra és a tarifarendszerre vonatkozik.

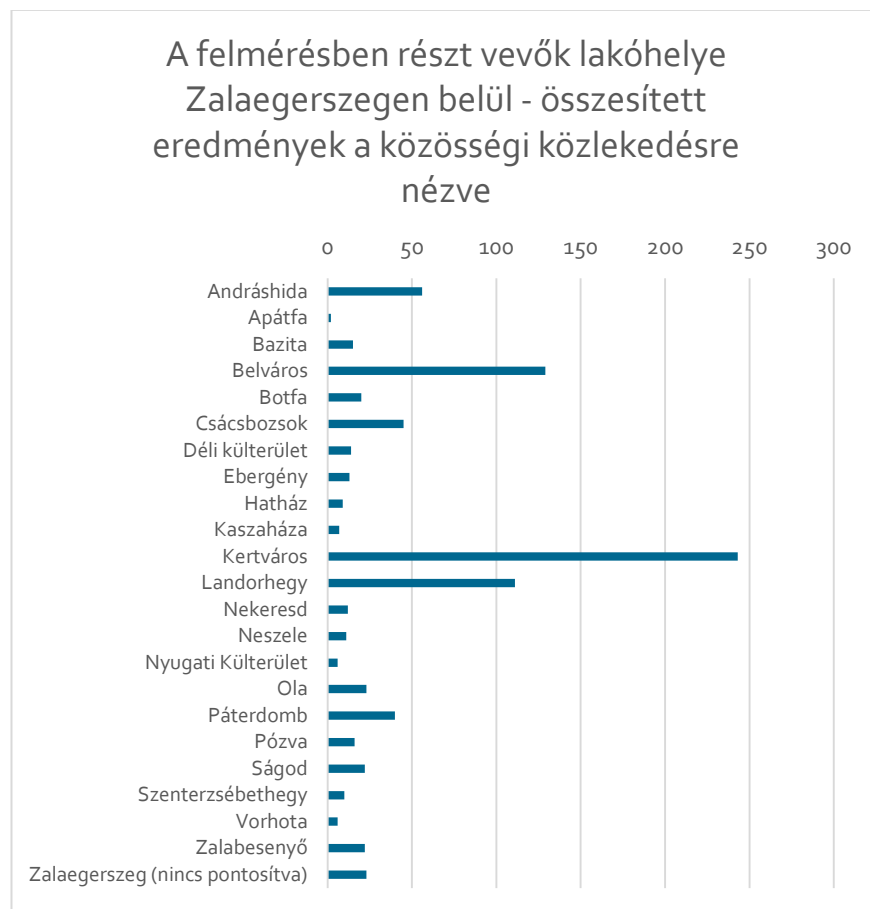


FŐBB ALAPADATOK

A kikérdezések során buszmegállóban 377 főt, autóbuszon 351 főt kérdeztek meg, míg az online kitöltést 226 fő választotta.



A lakóhelyet illetően a válaszolók közel 90%-a zalaegerszegi lakos, 7%-uk pedig Zalaegerszeg vonzáskörzetében él.



Azon válaszolók közül, akik megadták városrész szerint lakóhelyüket, 28%-uk kertvárosi, 15%-uk belvárosi, 13%-uk pedig landorhegyi lakos.

KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

Az alábbi diagram sorozat a helyi buszközlekedés használatának gyakoriságát mutatja be.

Helyszíni felmérés



Online felmérés

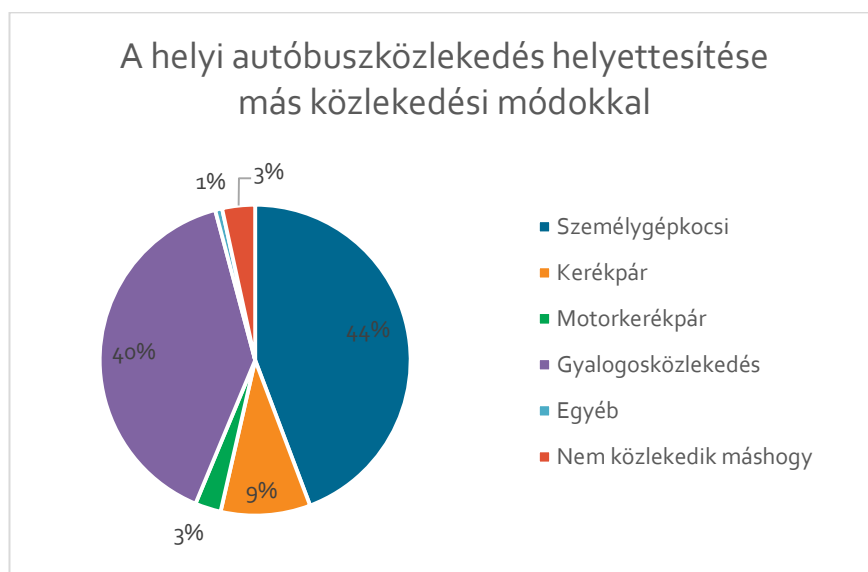


Összesített eredmények

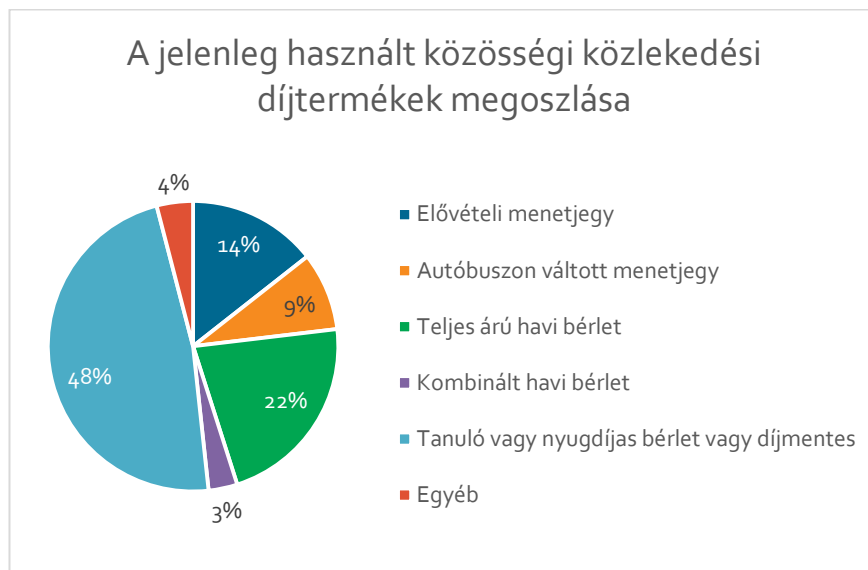


Ezen kérdés esetében eltérés mutatkozott a helyszíni és online felmérés során tapasztalt arányokban: az online kitöltők közül nagyobb arányban választották, hogy a felsorolt opciókhoz képest ritkábban használják a közösségi közlekedést. Erre magyarázatot ad, hogy a buszmegállókban és buszjáratokon közvetlenül a közösségi közlekedés aktív használóit sikerült megszólítani, míg az online kérdőíveket sokszor olyanok is kitöltötték, akik az adott közlekedési módot ritkán használják.

A fenti diagramok alapján látszik, hogy a válaszadók mintegy fele nem mindennapos használója a közösségi közlekedésnek. Az alábbi ábra azt mutatja be, hogy a lakosok milyen közlekedési módot választanak akkor, amikor nem a helyi buszokat használják – legnagyobb részük személygépkocsiba ül vagy gyalogosan éri el az úti célját.



A következő diagram a jelenleg elérhető díjtermékek használatának arányát mutatja be.

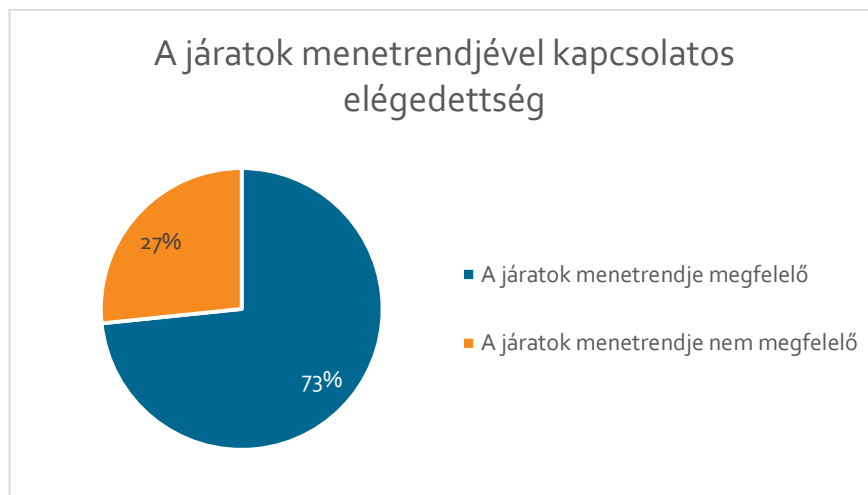


A fenti diagramból látható, hogy magas a tanuló és nyugdíjas, illetve díjmentesen utazó utasok aránya. Teljes árú bérletet alig több mint az utasok 20%-a vált, a kombinált bérletekkel együtt is 25% az arány.

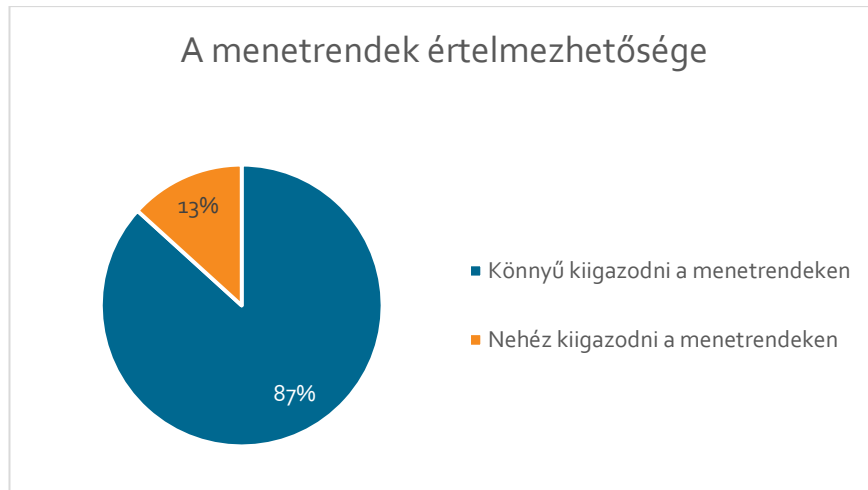
A MEGKÉRDEZETTEK ELÉGEDETTSÉGE

Az alábbi grafikonok a közösségi közlekedéssel kapcsolatos elégedettségi mutatókat ismertetik.

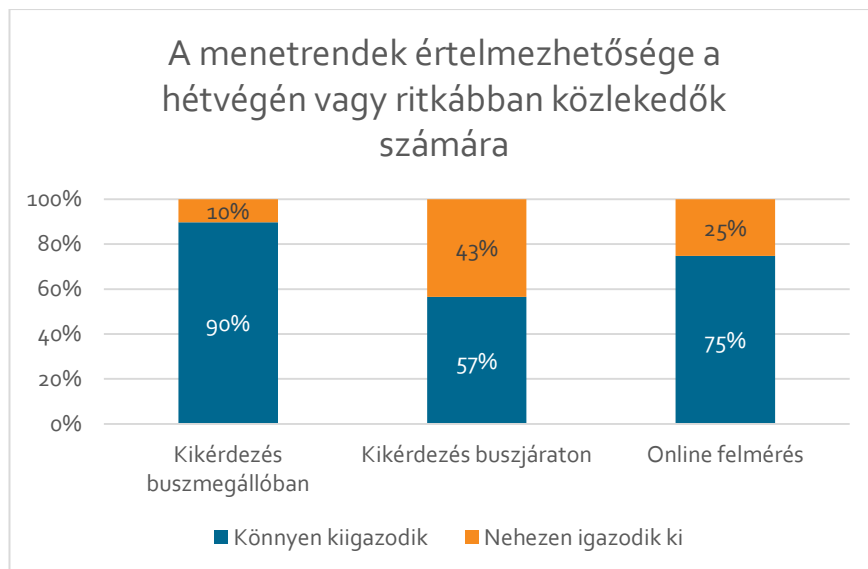
A kérdések egy jelentős része a szolgáltatásoknak az utasok által érzékelt színvonalára vonatkozik. Az értékek alapvetően pozitívak voltak, amelynek egyik oka a megszokás, a használt viszonylatok kiismerése. Mivel az elmúlt években nem volt jelentős menetrendi változás, továbbá a hálózat érdemi megújítására sem került eddig sor, a rendszer megszokhatóvá vált a mindennapi utasok számára.



A megszokásból is adódik, hogy az utasok 73%-a elégedett a menetrendekkel. Ugyanakkor a konkrét javaslatoknál már számos probléma és fejlesztési javaslat került elő, amelyek jelentősen árnyalják a pozitív értékítéletet.



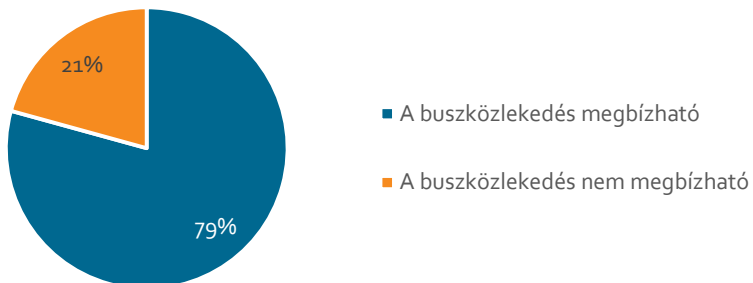
Szintén a megszokással és a rendszeres utasok tájékozottságával magyarázható a menetrendeken való kiigazodási készség magas aránya. Mint ahogyan a helyzetértékelő kötetben bemutatásra került, a nem rendszeres utasok számára nagyon komoly nehézséget jelent a menetrendeken való kiigazodás.



Utóbbi alátámasztja az is, hogy a közösségi közlekedés használatának gyakorisága és a menetrendeken való kiigazodás keresztfüggésének vizsgálata során bebizonyosodott, hogy – habár ennél a kérdésnél az általános vélemény nagyon kedvező volt – a csak hétvégén vagy ritkábban közlekedők számára jelenti a legnagyobb nehézséget a menetrendek értelmezése.

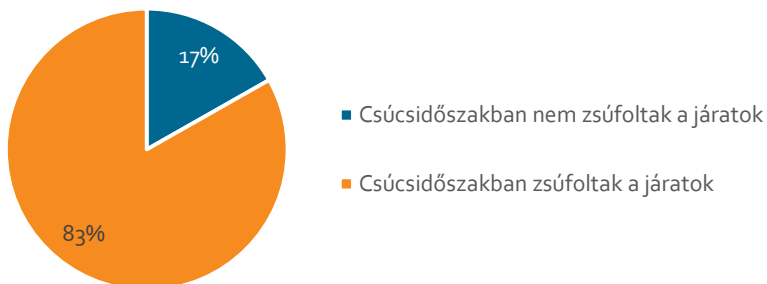
Az autóbusz-közlekedés megbízhatósága alapvetően pozitív értéket kapott.

Az autóbuszkozlekedés megbízhatósága



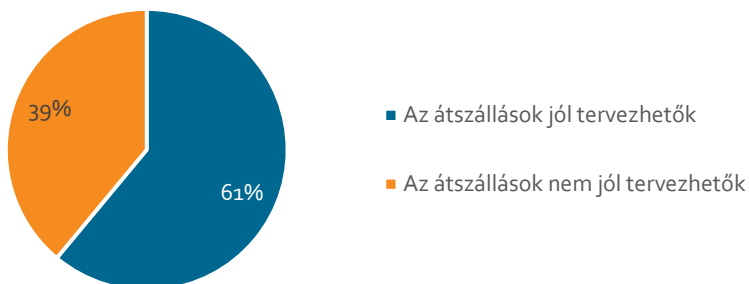
A kikérdezettek és válaszadók közel 80%-a elégedett a megbízhatósággal, ami elsősorban a menetrend betartásának és az alacsony mértékű járatkimaradásnak köszönhető.

Az autóbuszok zsúfoltsága csúcsidőszakban

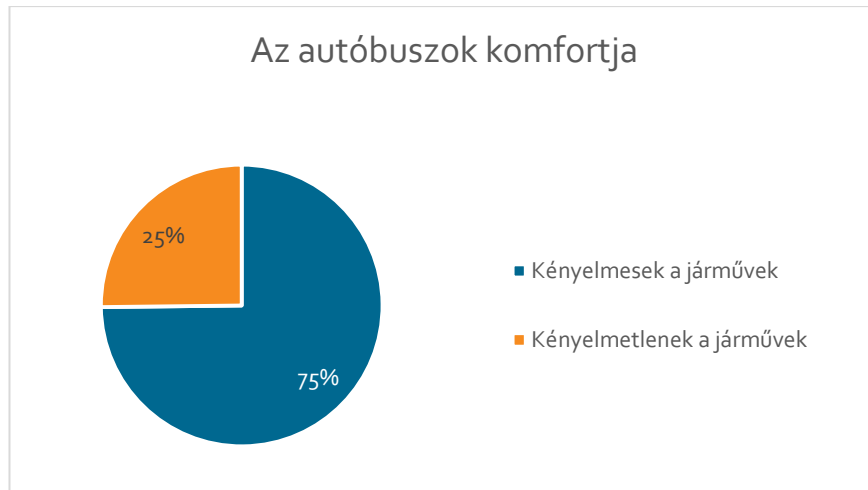


Jelentősen negatív az utasoknak a járművek csúcsidei zsúfoltságára vonatkozó visszajelzése. A lökészerű iskolás és hivatásforgalom különösen nagymértékű terhelést jelent a reggeli csúcsidőben.

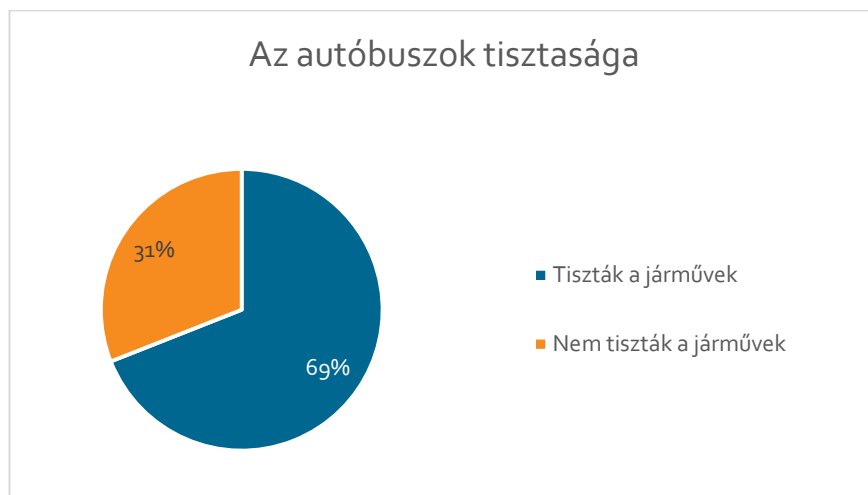
Az átszállások tervezhetősége



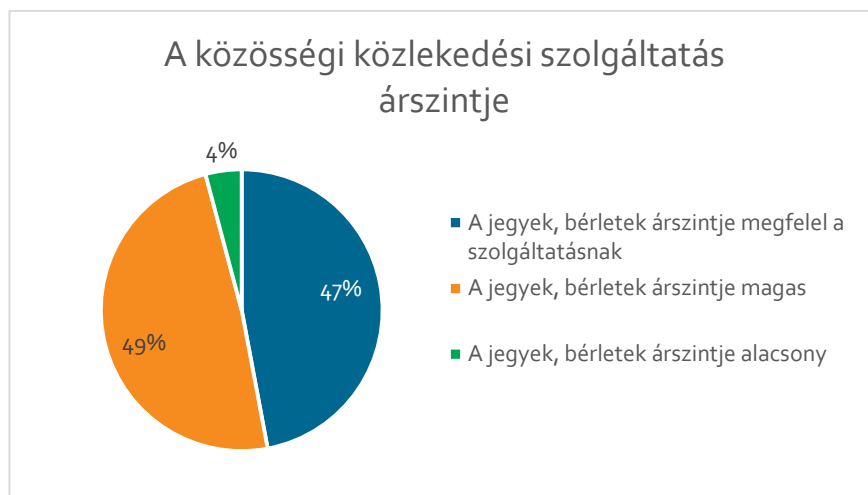
A menetrendi struktúrára jellemző az ütemesség hiánya: a járatok nem ismétlődnek pl. 30-60-120 percenként. Ebből adódóan az átszállások nehezen tervezhetők, amit a felmérésben résztvevők közel 40%-ának válasza is alátámaszt.



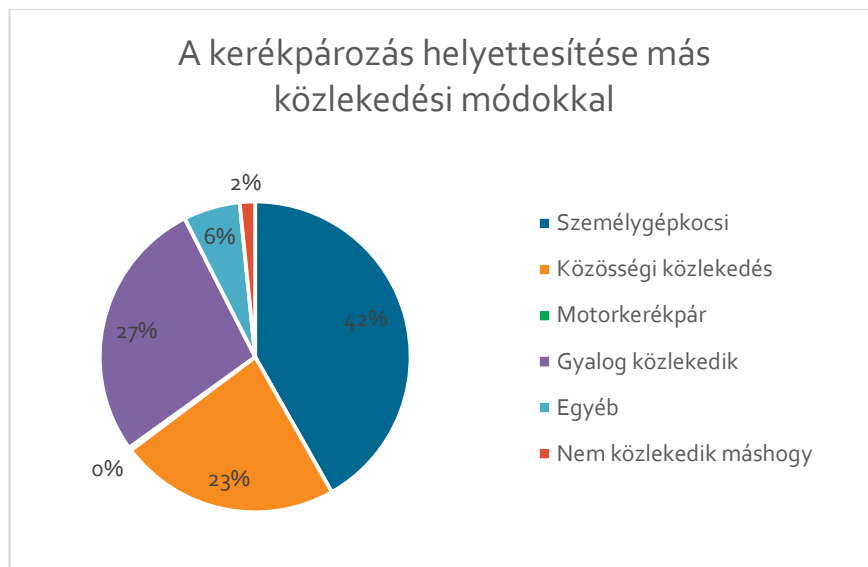
Az utaskényelem a megkérdezett használók háromnegyede szerint megfelelő. Ugyanakkor valószínűsíthető, hogy ha a közösségi közlekedést nem vagy nem rendszeresen használók is véleményt alkotnának ugyanazokról a járművekről, ez az érték jelentősen romlana. A megítélés mögött a megszokás, illetve a járműpark ápoltsági, karbantartott állapota lehet a magyarázat.



A járműveket jobbra tisztának tartják, ugyanakkor nehéz szétválasztani, hogy a 30%-ot meghaladó negatív értékelésben a jármű tisztasági problémái és a korosságából adódó utastéri állapota milyen mértékben játszik szerepet.

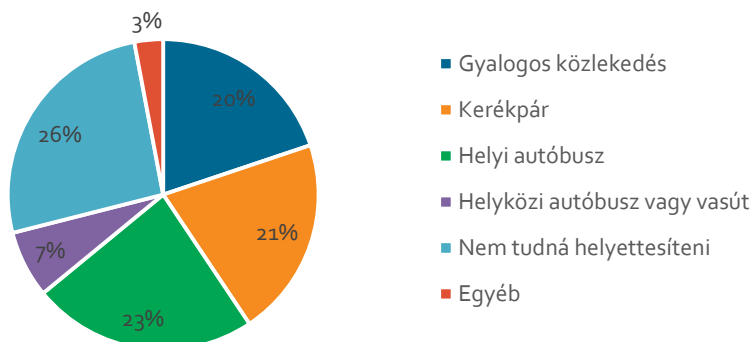


A válaszadók közel fele magasnak tartja a díjtermékek árát. A korábbiakban bemutattuk, hogy országos szinten Zalaegerszeg valóban a magasabb árfekvésű közösségi közlekedéssel rendelkező városok közé tartozik.



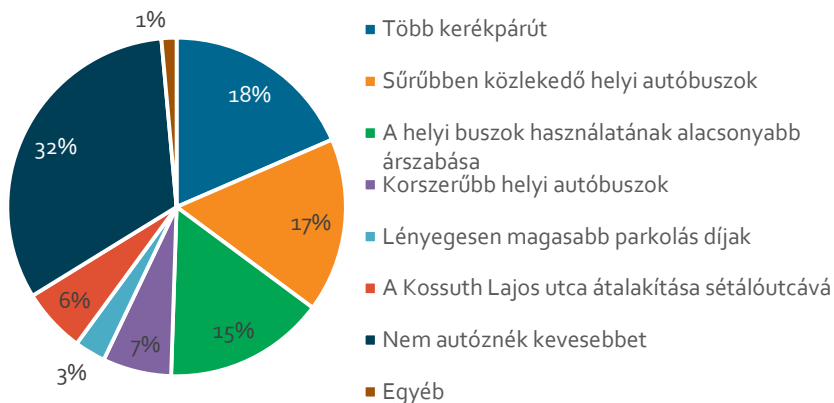
A fenti diagramon – amely a kerékpáros kikérdezésből származik – az látható, hogy a kerékpár helyett milyen más közlekedési módot választanak. A megkérdezettek 42%-a személygépkocsit használ, 27%-a gyalog közlekedik, 23%-a választja csak a közösségi közlekedést.

Az egyéni gépjármű-közlekedés helyettesítése más közlekedési módokkal



Hasonlóan, az egyéni közlekedők esetén, ha a gépjármű-használatot helyettesítik más móddal, akkor közel egyenlő arányban választják a helyi autóbust, a kerékpározást és a gyaloglást. Mindössze a megkérdezettek 26%-a nem tudja más módon helyettesíteni az utazásait, ami nagyon alacsony arány. Tehát 74%-uk valamilyen más módon ki tudná váltani a városon belüli autós utazásait.

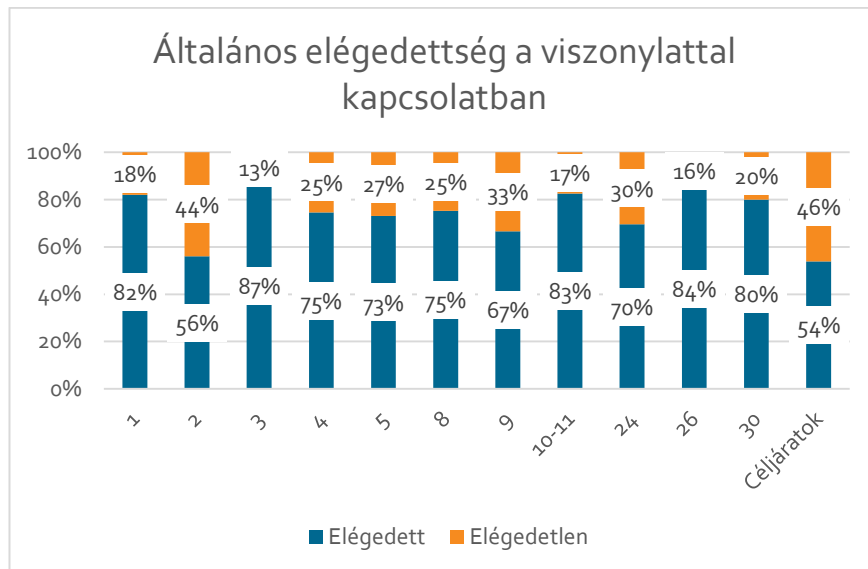
Az egyéni autós közlekedés mérsékléséhez szükséges feltételek



Arra vonatkozóan, hogy milyen körülmények között használnák kevesebbet a gépkocsit, a közösségi közlekedésre vonatkozóan 17%-uk sűrűbb helyi autóbusz-közlekedés, 15%-uk kedvezőbb díjtételű közösségi közlekedés esetén autózna kevesebbet. Ezt az eredményt elsősorban abból a megközelítésből kell figyelembe venni, hogy jobb szolgáltatással és korszerűbb díjtermékekkel új fizető utasok hozhatók Zalaegerszeg helyi közlekedésébe.

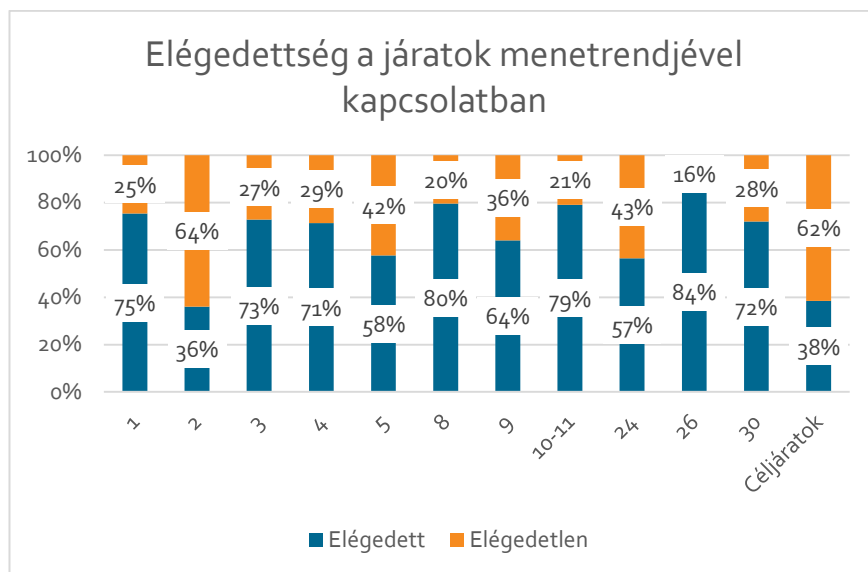
AZ ELÉGEDETTSÉGRE VONATKOZÓ EREDMÉNYEK ÖSSZESÍTÉSE

Az alábbiakban az egyes viszonylatcsoportokkal kapcsolatos elégedettség értékelése olvasható a helyszíni és az online kikérdezések alapján. A négy vizsgált kérdés az általános elégedettségre, az adott járatok menetrendjére, az adott járatok csúcsidei zsúfoltságára és az átszállások tervezhetőségére vonatkozott.

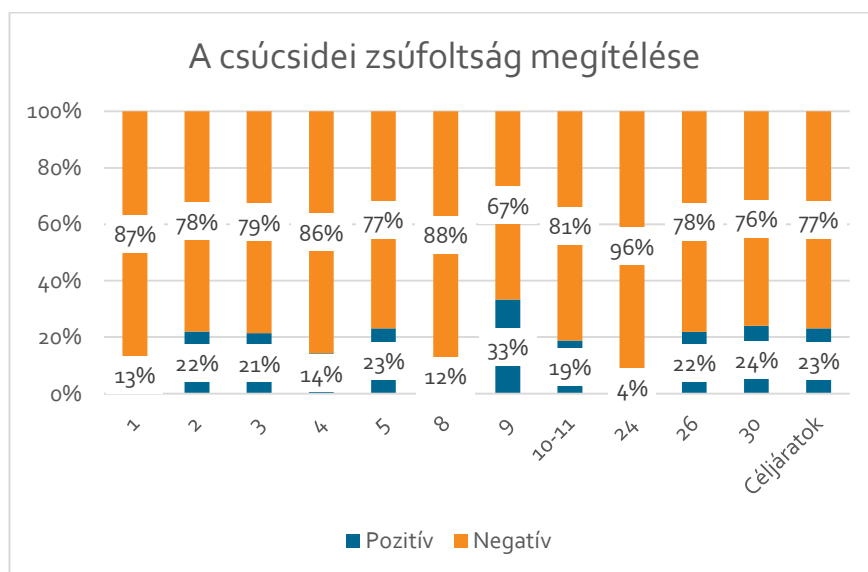


A fenti grafikon az egyes viszonylatokról, viszonylatcsoportokról alkotott általános elégedettségi képet mutatja. A viszonylatokat csoportosítottuk, azaz a hasonló útírányt vagy funkciót betöltő járatok egységesen szerepelnek (pl. 10-10C-10Y-11-11A-11Y = 10-11).

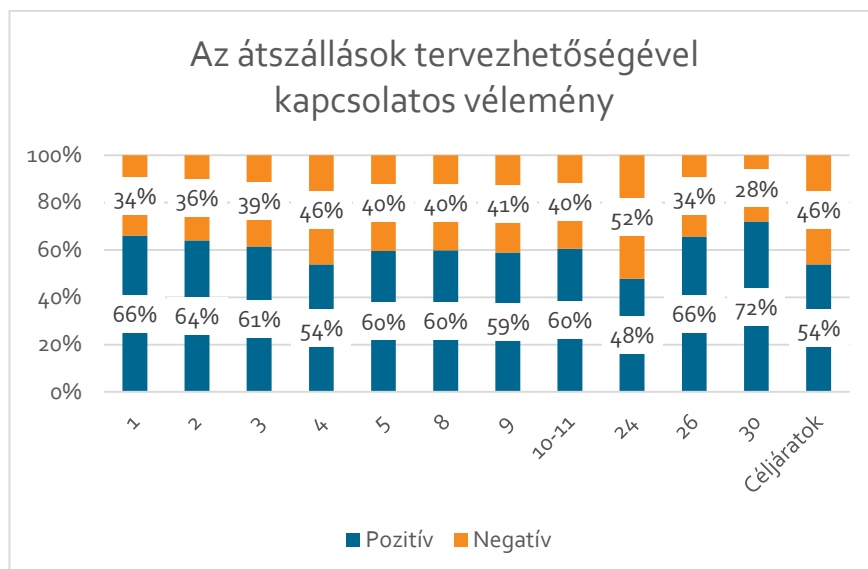
A leginkább negatív megítélést a 2-es viszonylatcsoport és a céljáratok (C₁, C₂, C₄, C₅, 4₁, 4₄, 4₈) kapták, amelyekkel a használók közel fele elégedetlen. Legnagyobb elégedettség a 3-as viszonylaton érzékelhető. Ez az adat azonban önmagában nem ad reális képet, hiszen azok körében mutat véleménynyilvánítást, akik használják, így a korábban más közlekedési módra átpártolók véleményét nem tükrözheti. Szintén erős a megszokásokból adódó véleményezés, azaz az évek óta változatlan menetrendi és hálózati struktúrához igazodott a használói habitus.



A menetrendek esetén szintén a 2-es viszonylatcsoport és a céljáratok megítélése végzett a legrosszabb helyen. További magasabb elégedetlenség látható az 5-ös, 9-es, 24-es esetén, vélhetően a ritka és ütemtelen közlekedési rend és alacsony szintű kiszolgálás miatt.

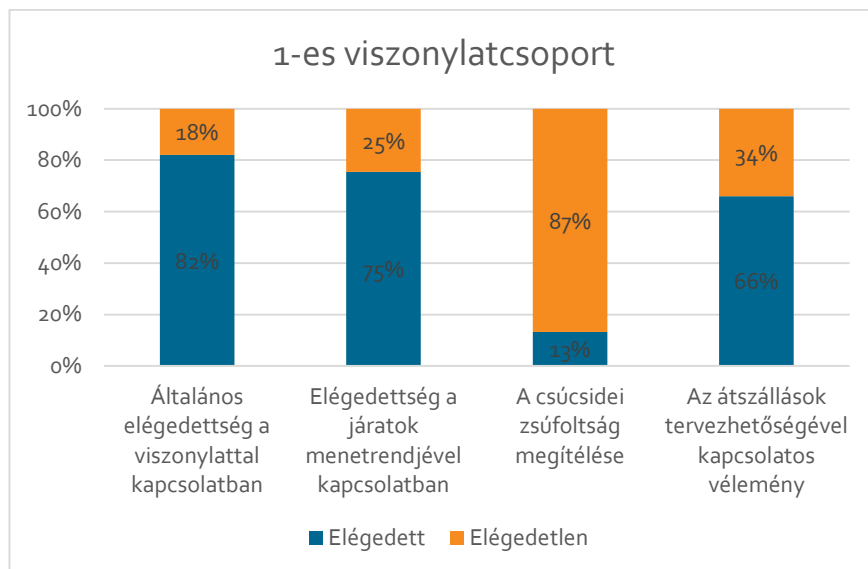


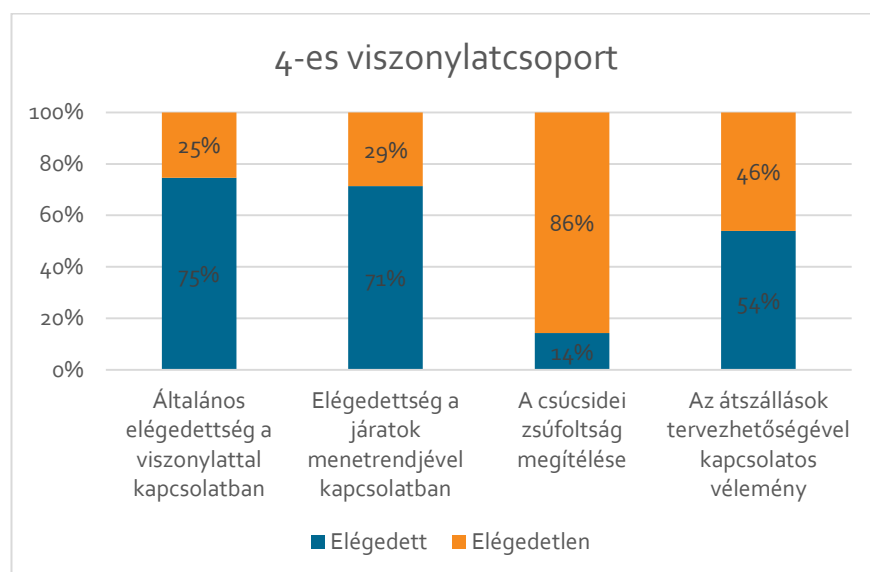
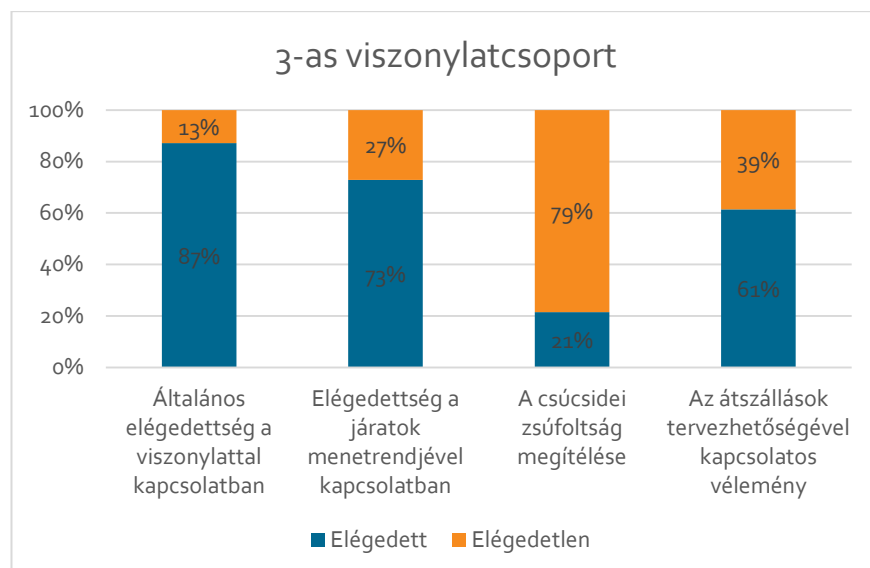
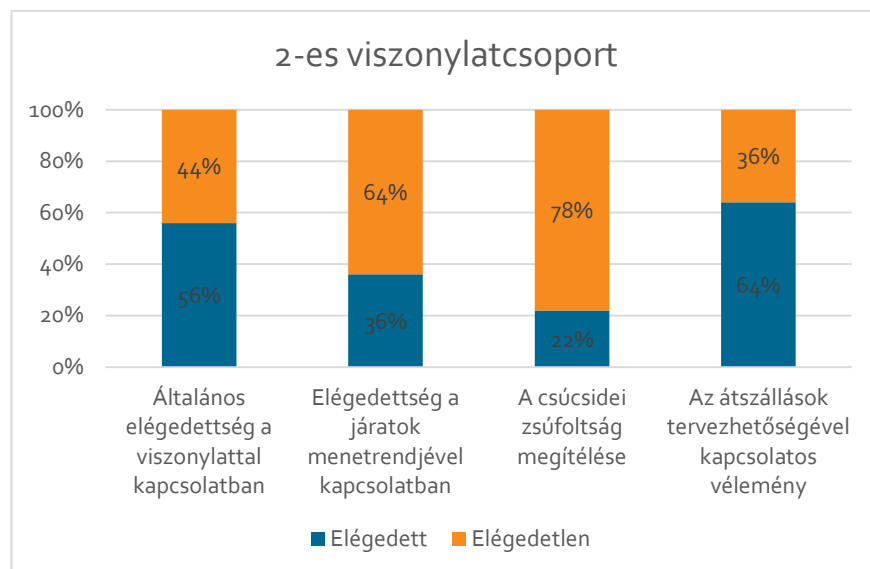
A csúcsidei zsúfoltság megítélése szinte minden viszonylaton és viszonylatcsoporton nagyon negatív eredményeket mutat. Kiemelkedően magas a 24-esen, illetve az 1-esen, 4-esen, 8-ason és a körjáratokon tapasztalt zsúfoltság. Tény, hogy a zsúfoltság megítélése szubjektív, gyakran már az ülőhelyhez való hozzáférés hiánya esetén is zsúfoltnak ítélnék meg egy-egy járatot.



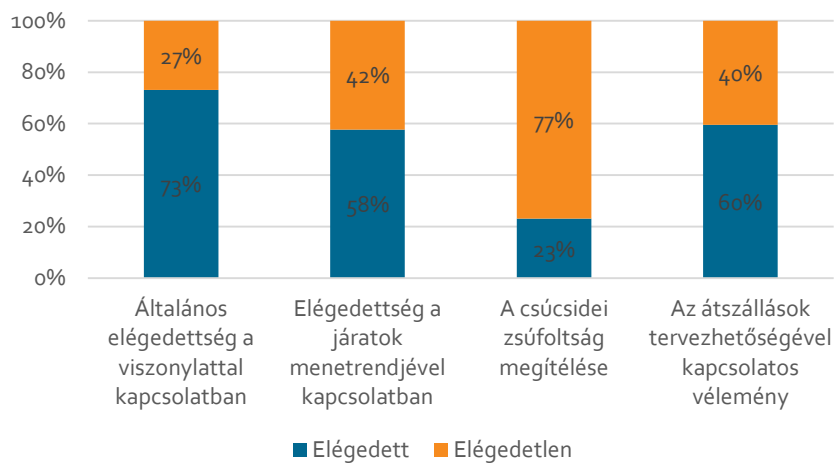
Az átszállások tervezhetősége a látszólag jó értékek ellenére sem megfelelő, ami a korábban feltárt menetrendi és egyéb szolgáltatási problémákból adódik. Magasabb negatív megítélést elsősorban a ritkább és a külső városrészekbe közlekedő viszonylatoknál, viszonylatcsoportoknál látni (4, 9, 24).

A visszajelzések részletes elemzése végett a megkérdezettek által használt viszonylatokkal kapcsolatos véleményt külön-külön is bemutatjuk az alábbi diagramokon.

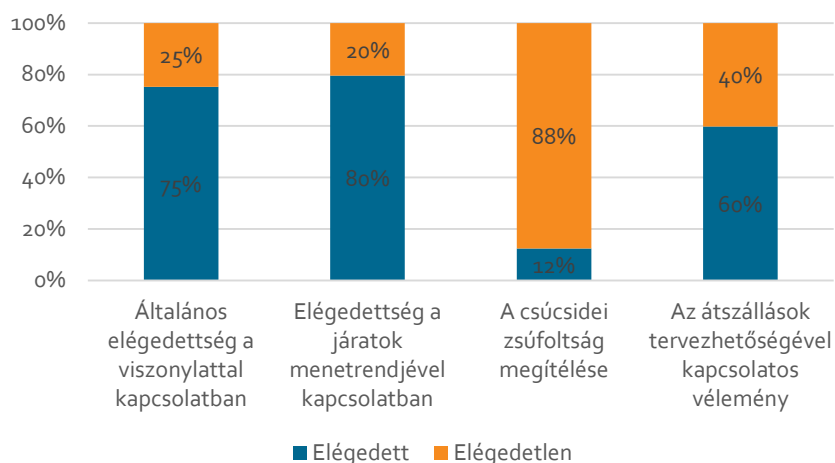




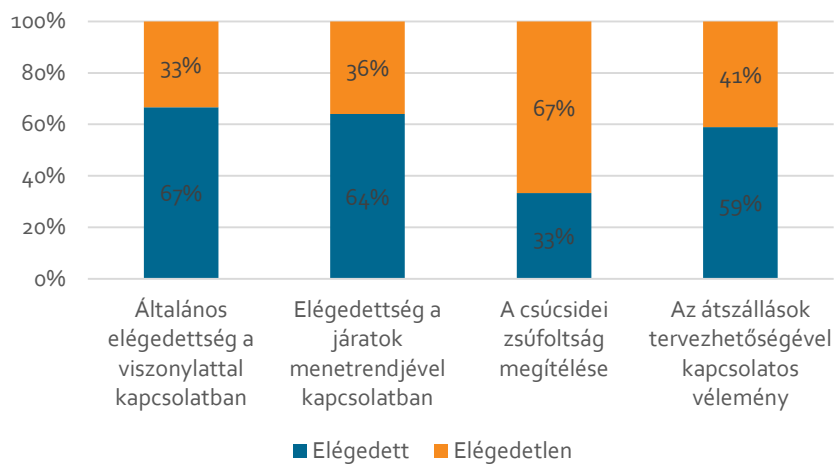
5-ös viszonylatcsoport

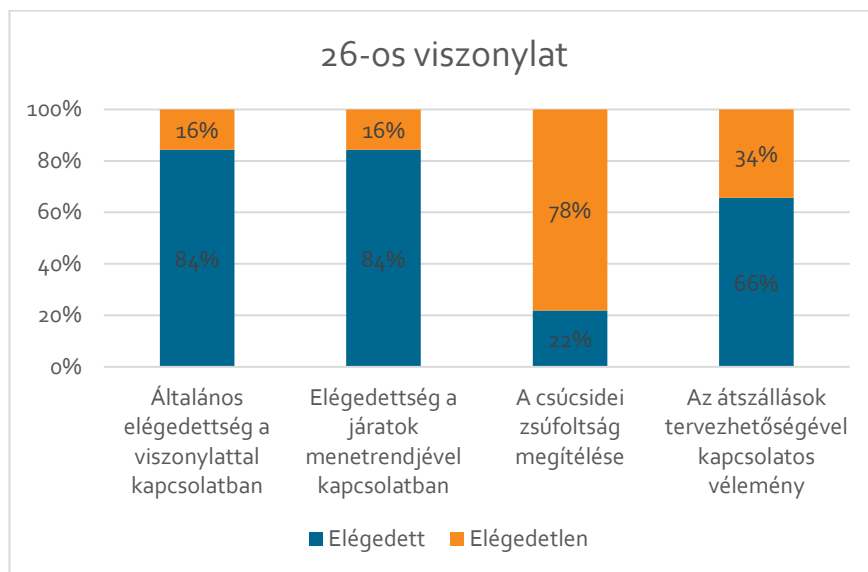
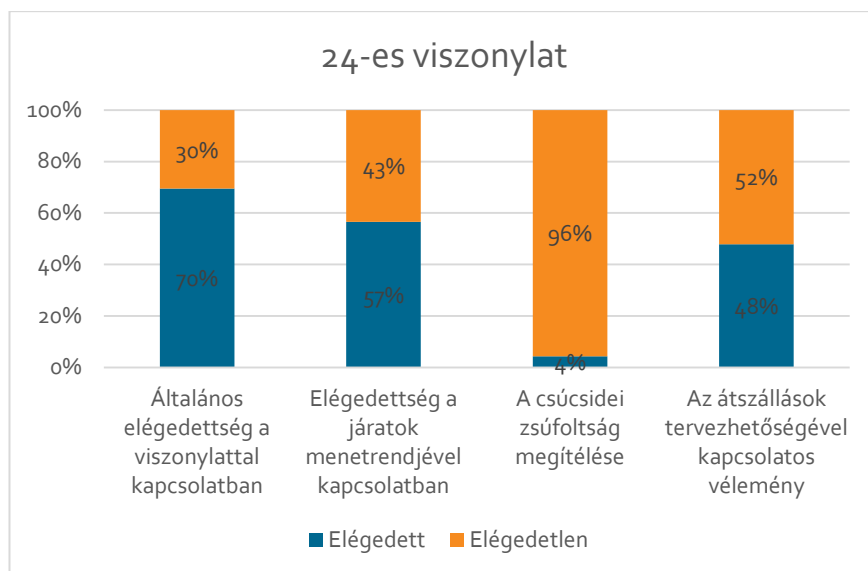
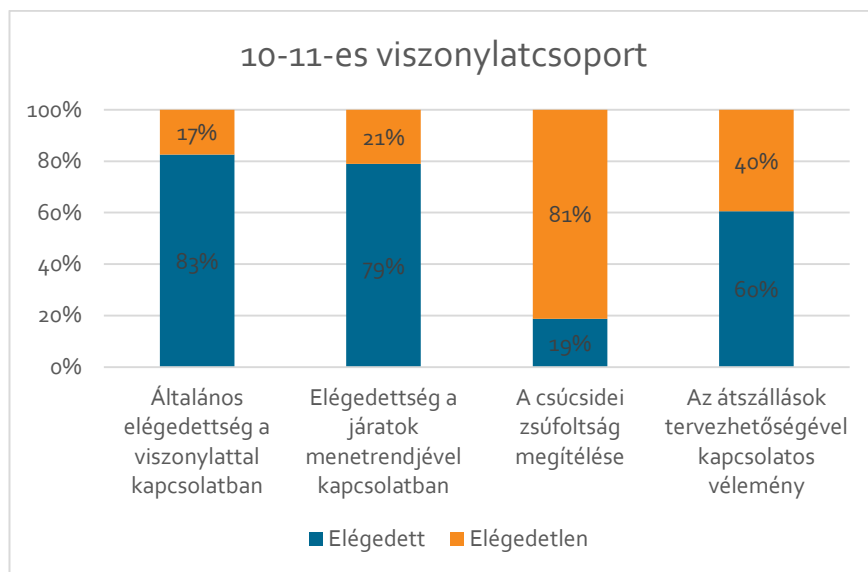


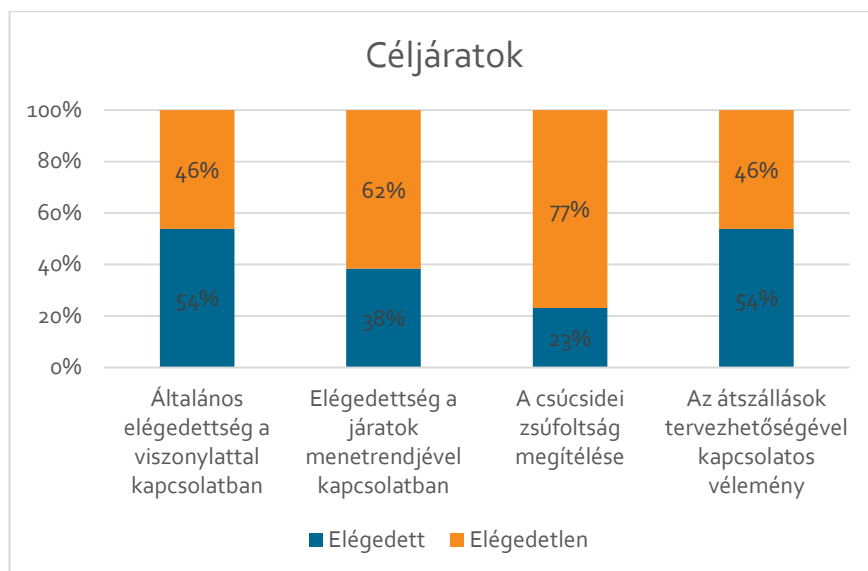
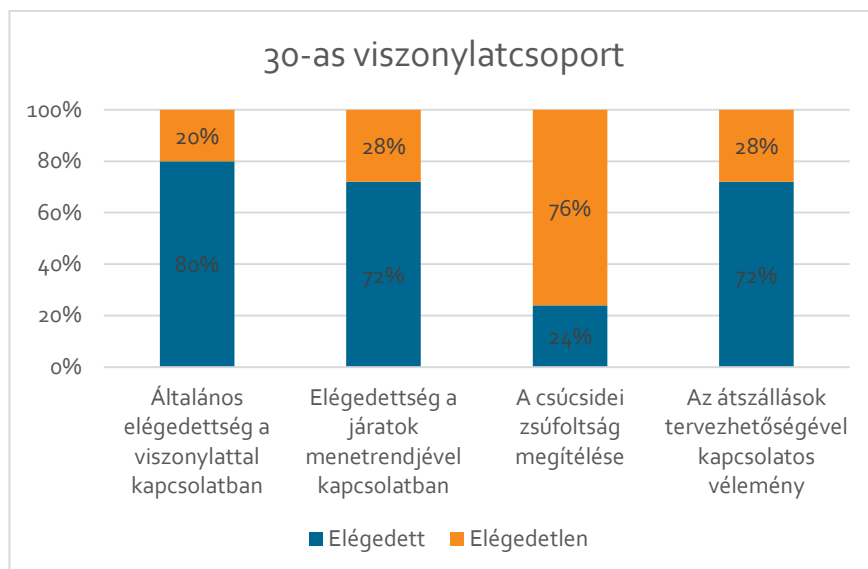
8-as viszonylatcsoport



9-es viszonylatcsoport



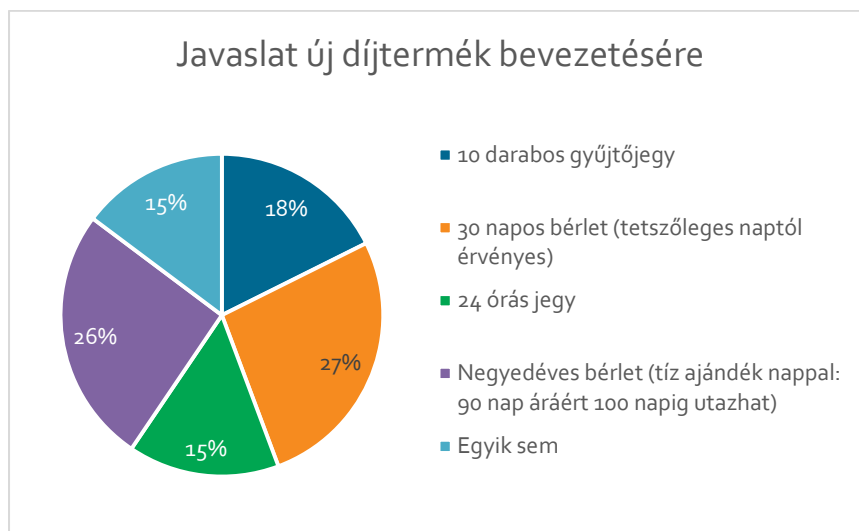




A KIKÉRDEZÉSEK ALAPJÁN MEGFOGALMAZOTT JAVASLATOK

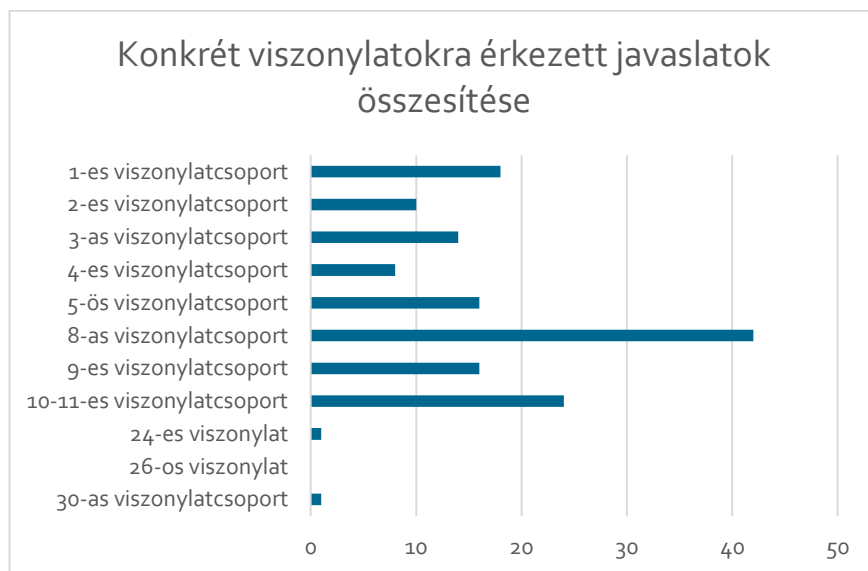
Jelen pont azokat a főbb javaslatokat mutatja be, amelyeket a felmérések, kikérdezések során a közösségi közlekedők megfogalmaztak. Egy irányított kérdés vonatkozott új díjtermékek bevezetésére, egy további kérdésben pedig szabad megfogalmazásban írhatták le javaslataikat a válaszadók.

Fontos tényezője a szolgáltatás fejlesztésének, hogy a zalaegerszegiek milyen, ma még nem létező díjtermékeket használnának szívesen.



Az eredmények alapján a havi helyett 30 napos bérlet és a 3x30 napos, de 100 napig érvényes bérlet iránt magas az igény, ezt követi a 10 darabos gyűjtőjegy és a 24 órás jegy (napijegy). Mindössze a megkérdezettek 15%-a nem használna új terméket, viszont köztük jelentős számban lehetnek díjmentesen utazók, akiket a kérdés ebben a formában nem érint.

A szabadon megfogalmazott válaszokat különböző szempontok mentén csoportosítottuk, ami lehetővé teszi, hogy rendszerezetten értékelhessük azokat.



A fenti diagram azon javaslatok számát összesíti, amely konkrétan egy-egy járatra vonatkoztak. A legtöbb esetben a járatok sűrítését szorgalmazták a válaszadók, de ezen kívül volt javaslat a járatok útvonalát illetően is. Az 1-es viszonylatcsoporttal kapcsolatban legtöbbször Andrásida elérhetőségének javítását említették meg. A 3-as járatcsoportnál a sűrűbb menetrend mellett többen említették Nekeresd elérhetőségének javítását. A 4-eseknél több zalabesenyői betérést, valamint a járatok belvárosig való meghosszabbítását tartanák szükségesnek. Az 5-ös buszoknál sokan

említették, hogy a külső temetőhöz járhatna gyakrabban, illetve hogy délután, munkavégzés után célszerű lenne a járatok sűrítése. A 8-as viszonylatcsoportot megemlítők kb. 80%-a kérte, hogy a 8E jelzésű busz 18:00 óra után is közlekedjen, illetve hogy a 8E és a 8C délután és hétvégén is közlekedjen. A 8-asok vonatkozásában sokan említették a kapacitáshiányt: csúcsidőben zsúfoltnak találják a járatokat. A Kertvárosi részre javaslat érkezett az útvonal újragondolására is, az újonnan beépült részek felé is javasolják a buszos feltárást (pl. Nemzetőr utca). A 10 – 11-es viszonylatcsoport esetében a legtöbben a 10C – 11Y hétvégi működtetését javasolták. A 24 – 26 – 30-as járatokra viszonylag kevés javaslat érkezett, ami az ezen járatok által feltárt külső településrészek kis lélekszámából adódhat. Fontos azonban, hogy a 24-es esetében felmerült a belvárosig való meghosszabbítás.



A hálózati és menetrendi javaslatokat megfogalmazók közül a legtöbben a sűrűbb buszközlekedést és a menetrendek összehangolását igényelték. Szinte mindegyik viszonylat esetén megfogalmazták a sűrítés igényét: a kertvárosi és landorhegyi járatok esetén azok telítettsége miatt, a külső városrészeket feltárási autóbusz-vonalaknál a ritka követések miatt. Sokan panaszkodtak az egyenetlen, nem hangolt követésekre az azonos útirányon át közlekedő viszonylatok esetén.

Az átszállások, csatlakozások javítását is igényli az utazóközönség, kiemelve, hogy a mai hálózatban jelentős átszállási igény keletkezik, mivel a hálózat nem fedi le átszállásmentesen a valós utazási igényeket. A csúcsidei telítettségéből adódóan több csuklós buszt, illetve nagyobb kapacitást

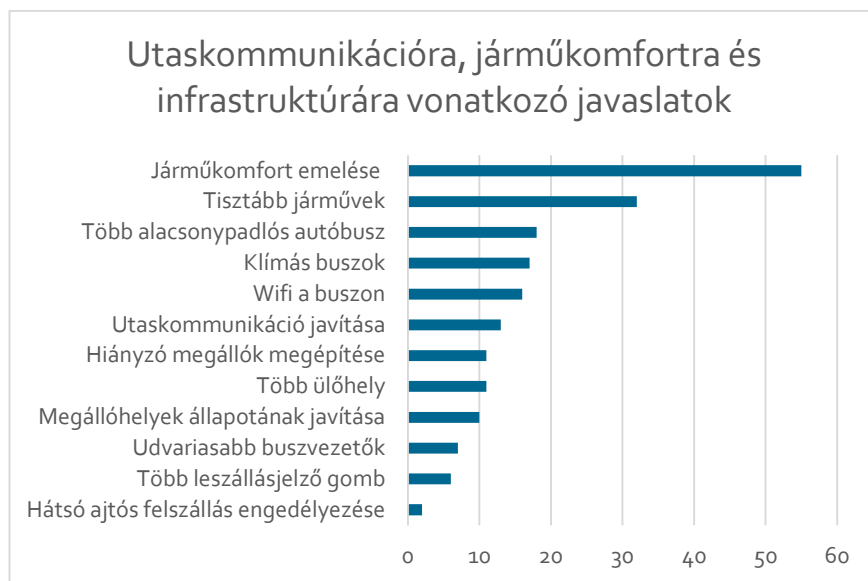
(sűrűbb követést) tartanak szükségesnek, illetve felhívják a figyelmet arra, hogy a kertvárosi vonalakon és a körjáratokon gyakran csúcsidőben is szóló autóbusz közlekedik, ami jelentős zsúfoltságot okoz és a menetrendhez képest késést idéz elő. Megfogalmazódott a késő esti, pl. színházi előadások után közlekedő járatok iránti igény, illetve a pénteki és a szombati éjszakai közlekedés bevezetése.

Sokan panaszkodtak a járatok pontatlanságára, illetve a hétvégi közlekedés rendszertelenségére, ritkaságára. Jelentős kritika érte az autóbuszok előnyben részesítésének hiányát, a buszok dugóban araszolását. Hiányolták a két legsűrűbben lakott városrész, Landorhegy és Kertváros közötti buszközlekedés folyamatosságát. Többen megfogalmazták, hogy hiányoznak Zalaegerszeg közösségi közlekedéséből az átmérős viszonylatok, azaz a belvároson keresztül, több külső városrészt összekötő autóbusz-vonalak.

A legtöbb kritikát a viszonylatcsoportok közül a 8-as család kapta (különösen a 8E 18.00 óra utáni és hétvégi leállás miatt), illetve a landorhegyi járatok esetén a 10C esti és hétvégi leállása, valamint a 10Y és 11Y járatok esetén a valós utasigényektől független közlekedés. Jelentős menetrendi és hangolási problémákat jeleztek a megkérdezettek az 1-es, 3-as, 4-es és 5-ös viszonylatcsaládokkal kapcsolatban is. Többen a betérések rendjének módosítását tartják indokoltnak, néhol egymással ellentétes módon: voltak válaszadók, akik a külső városrészekben a mindenhová betérő viszonylatokat, mások a gyorsabban közlekedő, nem betérő, inkább megosztott viszonylatokat hiányolták. Ez utóbbi igények azért térnek el, mert az érintett lakosságnak különböznek a napi utazásokhoz kapcsolódó szempontjaik.



Az alacsonyabb tarifák kapcsán az általános megjegyzések mellett arra érkezett konkrét javaslat, hogy az autóbuszon megvett jegy ne legyen drágább, mint az elővételben megvehető, mert sokan csak korlátozottan érik el az ilyen jegyvásárló helyeket, mivel kevés van belőlük a városban. Az új jegy- és bérlettípusok kapcsán a 30 napos bérletet, a hetijegyet, a 72 órás turistajegyet, a kismama bérletet tartják indokoltnak, valamint az elektronikus jegyrendszer bevezetésére tettek javaslatot.



A járműkomfortra vonatkozóan sokan megemlítették, hogy a régi autóbuszokat új, környezetbarát járműre lehetne cserélni. Fontos szempontnak tartják, hogy a járművek halkabbak legyenek, és hűtő-fűtő berendezéssel legyenek ellátva. Az autóbusz belső terére vonatkozóan sokan említették a buszok tisztaságának növelését, a több, kényelmesebb ülést, illetve több leszállásjelző gomb telepítését. Utaskommunikációs elemként a menetrendi lapok átláthatóságának, valamint az elektronikus kijelzők hibáinak javítását javasolták. Többen említették a buszsofőrök kifogásolható viselkedését. Felmerül az igény új buszmegállók telepítésére (pl. Mártírok útja, Kertváros), valamint a meglévő megállók fejlesztésére, felújítására (pl. Kovács Károly tér, Vasútállomás, Autóbusz-pályaudvar, valamint a kisebb megállók felújítása, például padok kihelyezésével).

Az alábbiakban néhány olyan javaslatot gyűjtöttünk össze tematikus csoportosításban, amelyek különösen jellemzik a közösségi közlekedés használóinak általános véleményét, illetve fejlesztésre vonatkozó igényüket.

Utastájékoztatás

„A nemrég beüzemelt dinamikus utastájékoztató rendszert felülvizsgálatnám, mert sok a hiba – üzemén kívül lévő – kijelző a járműveken, az átszállási kapcsolatok jelzése tragikus, aki nem ismerős a városban, azt nagyon félrevezeti, illetve a hangos utastájékoztatás sem mindegyik járművön hallható.”

„Pontos menetrendi tájékoztatás – sokszor eltér az internetes és a megállókban kihelyezett menetrend.”

„Az elektromos információs táblák megbízhatatlanok; az elektromos információs táblák nem kezelik a késéseket, tereléseket.”

„Értelmezhetőbb menetrendek a megállókban (pl. megálló, útvonal feltüntetés), online útvonaltervező.”

„Menetrend, telefonos menetrend alkalmazás vagy Google Maps-be integrálni a tervezőt.”

Utazási költségek, tarifarendszer

„Azt hiszem, a járatsűrűség kielégítő, inkább az árakkal van probléma, gondolok itt arra, hogy kevés helyen lehet menetjegyet váltani, az autóbuszon történő vétel pedig drága.”

„Tanuló buszjegy” bevezetése.

„Olcsóbb elővétel/bérlet, olcsó egy vonalra érvényes bérlet.”

„Olcsóbb jegyek és bérletek.”

Közlekedési átszállópont kialakítása

„Egyetértek, hogy kellene egy közlekedési csomópont, ahol egy helyen lenne a vonat, a helyi és a távolsági busz állomása.”

Járatsűrűség, menetrend, városrészek összekapcsolása

„10C járhatna este is, több késői járat.”

„A város peremkerületeire katasztrofálisan gyér a közlekedés, a gyerekeink sokszor nem tudnak mivel hazamenni, mert nincs járat. A járatok nem igazán igazodnak a munkába és iskolába indulók és onnan hazafelé utazók igényeihez.”

„Már reggel 6-tól sűríténém a járatokat, legalább este 8-ig kéne minden járatnak mennie, hétvégén ne szüneteltessenek járatokat.”

„A menetrend betartása, a járatok pontos közlekedése szükséges.”

„8E és 8C járatok számának növelése, a 8C ne csak hétköznapi délelőttönként járjon, hanem délután, hétvégén is. A 8E járat legalább este 8 óráig közlekedjen a 6 óra helyett.”

„Túl sok a holt időszak, ha nem is lehet több járat, akkor a meglévőket egyenletesebben kellene elosztani. Jobb lenne, ha sűrűbben járnának, és lenne rendes éjszakai közlekedés, és nem kellene gyalogni vagy a drága taxit választani...”

„Esti menetrend, éjszakai járatok, reggel 7-8 és délután 4-5 között sűrített menetrend.”

„Ha a városban csúcsidőben lehetne közlekedni, akkor nem lennének ekkora csúszások.”

„A Kertvárosban hétvégén (szombat délután, vasárnap) is közlekedtetném a 8E járatot (legalább óránként). – Ugyanezt a vonalat hétköznapiokon este 6 óra helyett legalább 9 óráig működtetném.”

„Csatlakozások összehangolása, menetrend átszervezése.”

„A hétfégi közlekedés nem megfelelő, szombat déltől hétfő reggelig nem lehet közlekedni busszal a városrészek között. Pedig ha több busz menne, nem kellene annyi autóval járni a várost.”

„A város egyes részei (pl. Kertváros – Landerhegy) nincs összekötve, az átszállás nincs összehangolva, így hétfégen és hétköznap 18 óra után 1 óra is kell, hogy átmenjünk egyik városrészből a másikba.”

„Kisebb, gyakrabban közlekedő alacsony padlós buszok, nem csak belvárosi irányba, hanem pl. Landerhegyről Kertvárosba körjáratok és mindkét irányban.”

„Több járatot indítanék az egyes városrészek között, a Kertvárost és a Landerhegyet nemcsak a reggeli és kora délutáni órákban kötné össze közvetlen járat, hanem egész nap. A menetrendet úgy alakítanám ki, hogy kb. 5 perccel eltolnám az indulási időt a 8G és a 8E, járatok között. (Reggeli csúcsidőben egyszerre indul a két járat, az utasoknak sokkal praktikusabb lenne, ha nem egy időben járnának, ezzel a járat gyakoriságot lehetne növelni, számottevő költségnövekedés nélkül.) Hétfégen az esti órákban több járat lehetne, ami az este tartott kulturális és egyéb szórakozási eseményekhez, programokhoz igazodna (mozi, színház, koncert, fesztivál stb.)”

„Városon belül több távolsági busz igénybevétele a bérlettel.”

Fejlesztési javaslatok

„Landerhegyi ABC-től keletre a Platán soron a Sparig, s onnan a Göcsej út-Kórház szakaszon. Előbbi esetében a 26-os járat az ÉNYKK Zrt. megállóhely után, még az Éva presszó előtt több helyen megállhatna.”

„Páterdombi járat erőteljes fejlesztése.”

„Ola – régen volt tervben (ha jól tudom), hogy a Lőtéhez is fog közlekedni busz. Egyre többen laknak arra, sokan sok gyaloglás után érnek csak el a buszmegállóba. Véleményem szerint ez egy nagy probléma a városban. Gyerekek 15–20 percet gyalognak, hogy buszra tudjanak szállni. Egy megyeszékhelyhez ez méltatlan!”

„Kertvárosban a Nemzetőr utca vége nagyon kiépült, tömegközlekedése viszont nincs. A Cinke utcától nagyon messze van a buszmegálló. Nem azzal kell számolni, hogy mindenki autóval közlekedik. A legrövidebb idő is 10 perc a buszmegállóig.”

„Az egyes városrészek nincsenek összekötve.”

„Kertváros Déli részén bővíteném a járat útvonalát a Nemzetőr, ill. Határjáró utcák környékén.”

Buszok, buszmegállók állapota

„Új vagy jó állapotú használt járművek beszerzése, mert helyi viszonylatra a leamortizálódott helyközi járművek nem megfelelőek.”

„Új, modern autóbuszok beszerzése.”

„A járműpark korszerűsítése, a buszok nehezen indulnak (vagy nem is indulnak el, amiről a sofőr nem is tájékoztatja az utasokat, egyszerűen nem áll be...), a buszok koszosak, az ablakokat nem lehet kinyitni (légkondi az utastérben nincs, vagy ha van, akkor a sofőrök nem kapcsolják be).”

„A forgalomban lévő buszok állapotát, károsanyag-kibocsátását felülvizsgáltatnám.”

„Tisztább és biztonságosabb buszok.”

„Új járművek, Buszmegállók felújítása.”

„Kovács Károly téri buszmegálló-együttes rendezettebbé tétele, a helyi buszok műszaki állapotának javítása.”

„Kovács Károly téri megálló és környékének állapotának javítása.”

Vasúti közlekedés

„A vonatközlekedést kellene fejleszteni.”

„A nyugat-dunántúli és a burgenlandi területekkel jobb átszállások, Alsólendva és Rédics között vasúti közlekedés.”

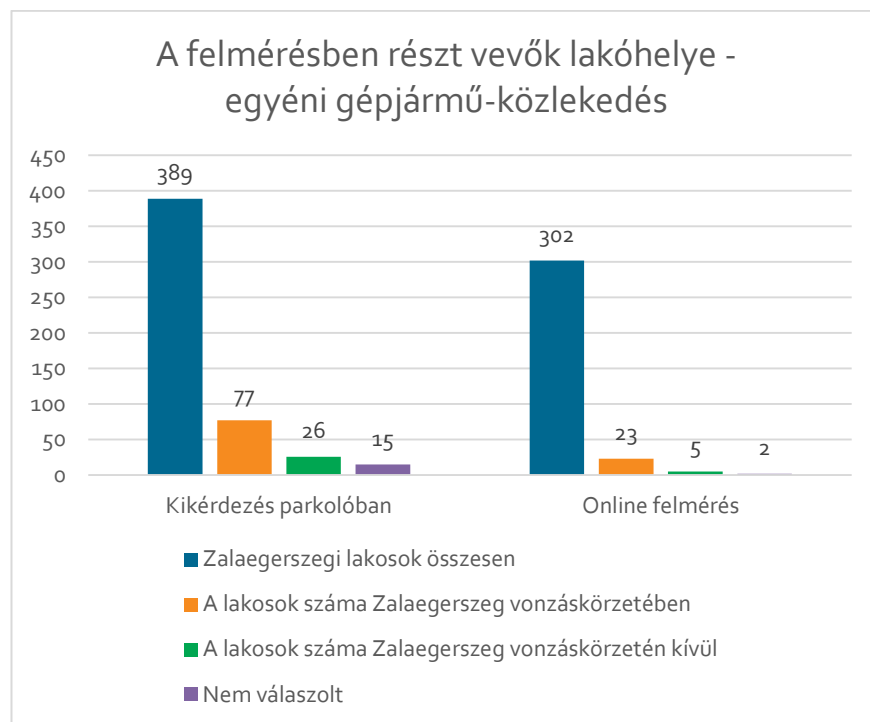
7.2.3 GÉPJÁRMŰ-HASZNÁLATI KIKÉRDEZÉSEK

Ebben a pontban az egyéni gépjármű-közlekedésre vonatkozó felmérés eredményeit, valamint az ezen közlekedési módhoz kapcsolódó egyéb megállapításokat foglaljuk össze. Csakúgy, mint az előzőekben, a helyszíni és online felmérés eredményeit általában összesítve ismertetjük, jelentős eltérés esetén pedig mellékletben közöljük a helyszíni és online kérdőívekre külön kapott válaszokat.

FŐBB ALAPADATOK

Az egyéni gépjármű-közlekedéssel kapcsolatos helyszíni felmérés során 507 fő kikérdezése történt meg, az azonos tartalmú online kérdőívet pedig 332-en töltötték ki.

Ahogy az alábbi ábrán is látható, a felmérésben részt vevő gépjárművezetők döntő többsége zalaegerszegi lakos: arányuk a két felmérés esetében összességében meghaladja a 80%-ot. Ugyanakkor a városban élők aránya ennél a közlekedési módnál a legalacsonyabb – ahogyan korábban már utaltunk rá, ez valószínűsíthetően összefügg a külső települések közösségi és kerékpáros hálózati kapcsolatait érintő hiányosságokkal.



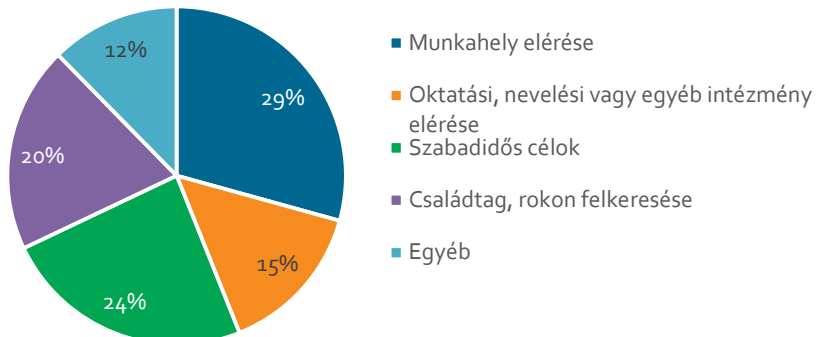
A lakóhelyek Zalaegerszegen belüli eloszlásáról elmondható, hogy csakúgy, mint a közösségi közlekedők esetében, a megkérdezettek legnagyobb része itt is Belváros, Kertváros vagy Landorhegy lakója: összesített arányuk meghaladja a 60%-ot.



KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

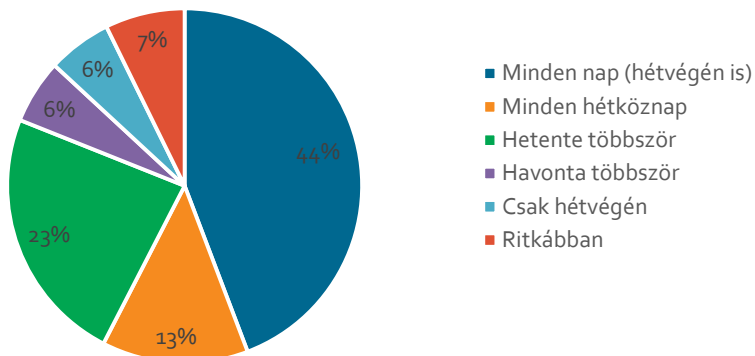
A következő diagram az egyéni gépjármű-közlekedésben résztvevők utazási céljait mutatja be. Összesen több mint 40%-uk számára az autó a munkahely és különböző intézmények elérésének eszköze: a napi rutin részét képezi, hogy autóba ülnek, amit a következő ábra is megerősít. Az egyéb kategóriában általában a bevásárlást és ügyintézkést említették legtöbbször. A bevásárlás vonatkozásában lényeges, hogy a Zalaegerszeg keleti részén található bevásárlóközpont irányába sem a kerékpáros infrastruktúra, sem pedig a közösségi közlekedési szolgáltatás nem érhető el megfelelő szinten.

Az autó használatának célja



Az egyéni autós közlekedés gyakoriságának vizsgálatkor kiderült, hogy – ahogyan arra a gépjármű-használat célja is következtetni enged – a válaszadók több mint fele minden nap vagy minden hétköznapi gépkocsiba ül.

Az egyéni gépjármű-közlekedés gyakorisága



Az alábbi diagramon látható, hogy a megkérdezetteknek összesen a 26%-a nem tudná más közlekedési móddal helyettesíteni a gépkocsi használatát.

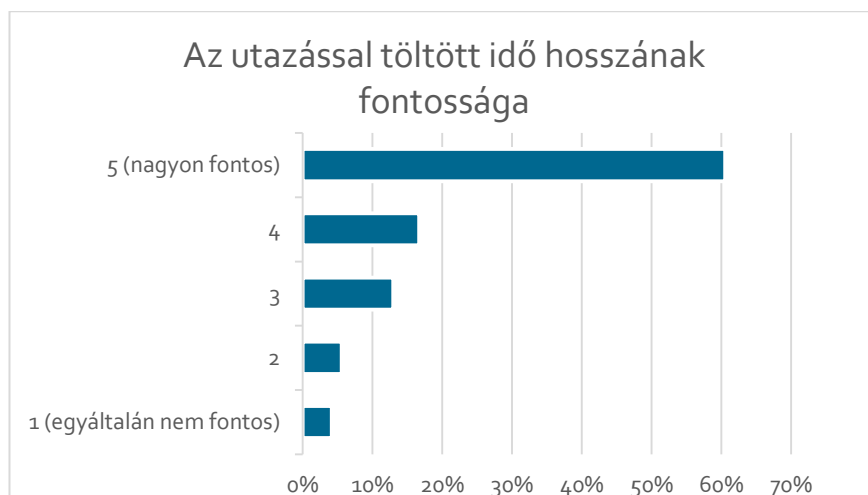


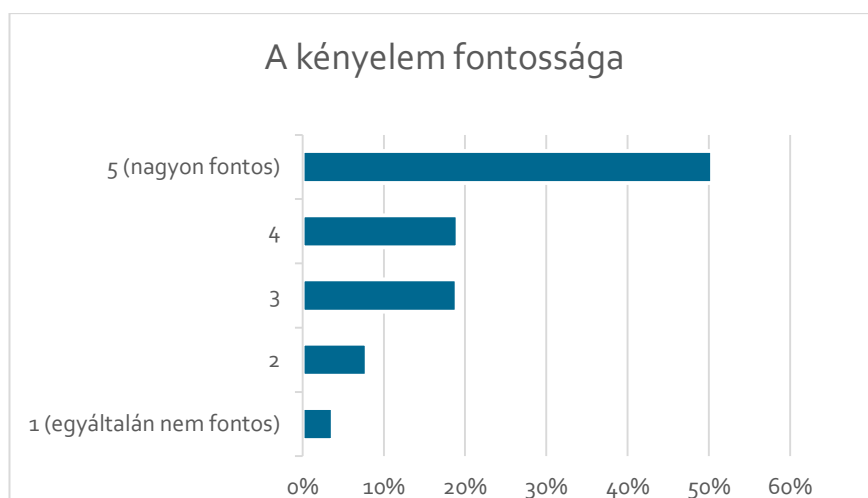
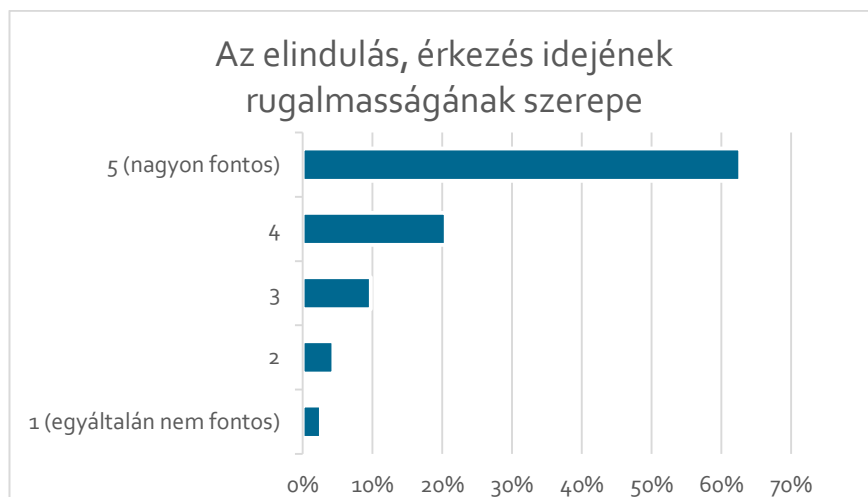
A fenti diagram – más szempontok vizsgálata miatt – a közösségi közlekedésről szóló 7.2.2. pontban is megjelenik.

PREFERENCIÁK A KÖZLEKEDÉSBEN

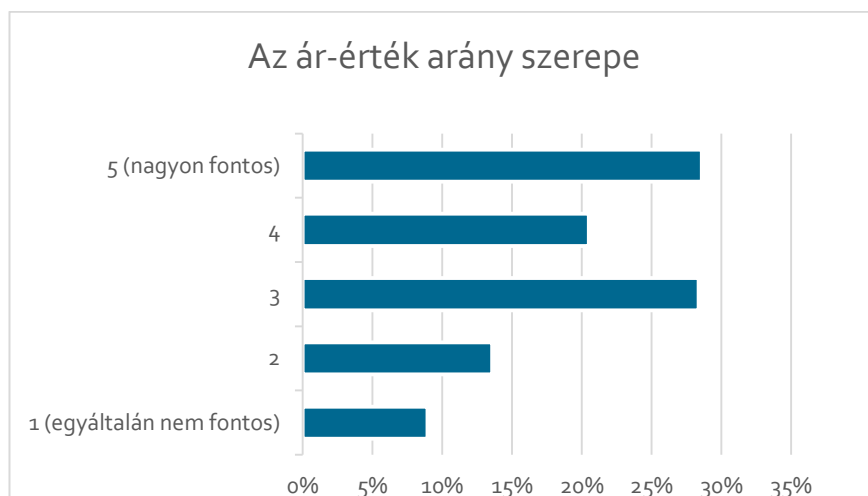
A felmérésben külön kérdéscsoportot szenteltünk arra, hogy megtudjuk, milyen szempontok miatt választják a Zalaegerszegen közlekedők a gépkocsi használatát. Kérdéseinket az utazási idő hossza, az utazás időpontjainak rugalmassága, az utazás kényelme, továbbá az ár-érték arány tekintetében tettük fel, valamint arra is rákérdeztünk, mekkora a jelentősége annak, hogy nem kell másokkal együtt utazni. Az egyes szempontok fontosságát 1-től 5-ig osztályozhatták a válaszadók.

Az egyes osztályzatok eloszlása viszonylag hasonló arányokat mutat az első három kérdés tekintetében, tehát kiemelten fontos szempontnak bizonyul az utazási idő hossza, az utazás időpontjainak rugalmassága, valamint a kényelem. Az osztályzatokból számított átlagok közül a legnagyobb – 4,36-os – értéket az elindulás és érkezés idejének rugalmassága esetén kaptuk, tehát ez bizonyult mind közül a legfontosabb szempontnak.



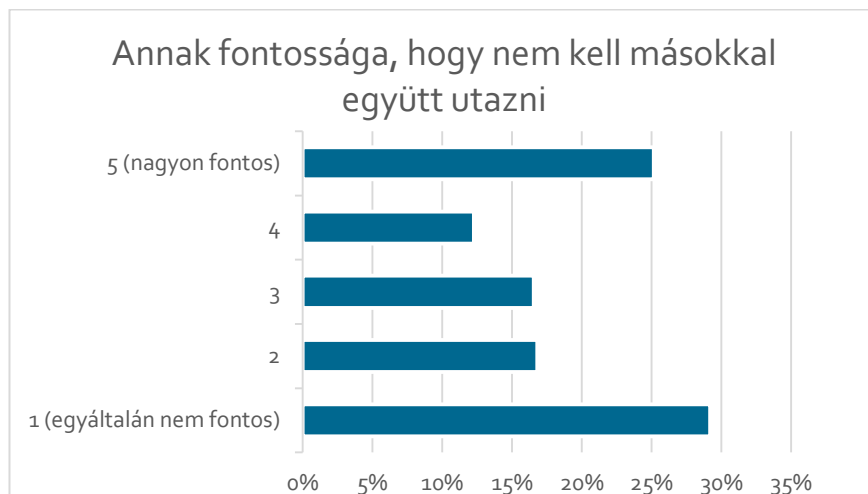


A fentiekhez képest eltérést mutatkozik az osztályzatok megoszlásában, és így a szempontok szerepében: az ár-érték arányt (3,46-os átlaggal) és a magányos vagy közeli ismerőssel való együtt utazást (2,87-es átlaggal) a válaszadók közül kevesebben tartják kiemelten lényegesnek.



Az ár-érték arány megítélése arra enged következtetni, hogy a gépkocsit azok választják, akik számára kevésbé lényegesek az anyagi szempontok,

tehát inkább kifizetik az autózással járó többletköltséget a kényelmük érdekében.

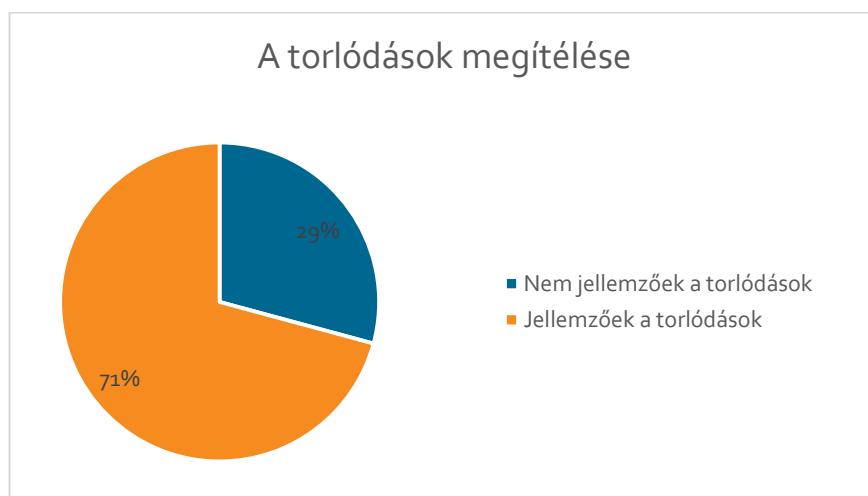


Az, hogy a gépkocsi-használat során nem kell másokkal együtt utazni, a legkevésbé fontos szempontnak bizonyult. Mivel az autó használata sokak számára a napi rutin elengedhetetlen része, ez az eredmény közvetetten arra is utalhat, hogy ezek az utasok egyébként esetleg hajlandók lennének telekocsi szolgáltatásban részt venni.

A MEGKÉRDEZETTEK ELÉGEDETTSÉGE

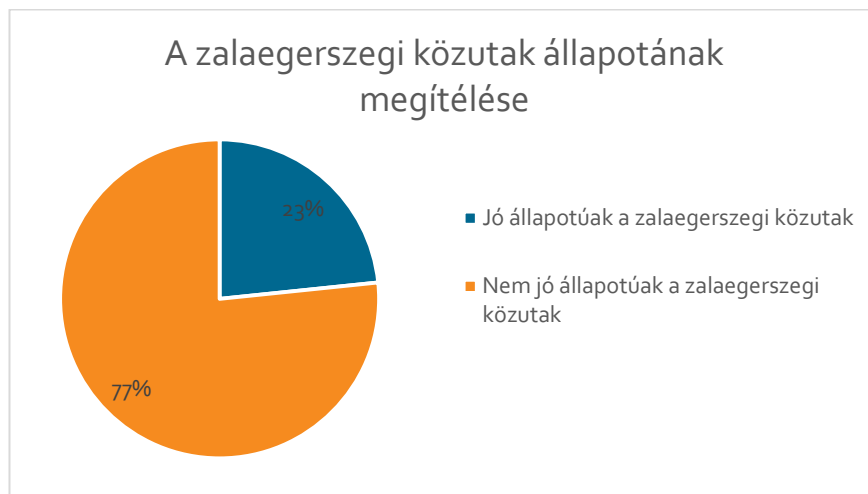
Ennél a kérdéscsoportnál is közel azonos eredményeket hozott a helyszíni és az online felmérés, ezért azok összevont értékelését mutatjuk be a jelen pontban.

Az egyéni autós közlekedés feltételeinek megítélése több esetben lényegesen kedvezőtlenebbnek bizonyult, mint a közösségi közlekedési szolgáltatásokról adott általános visszajelzés.

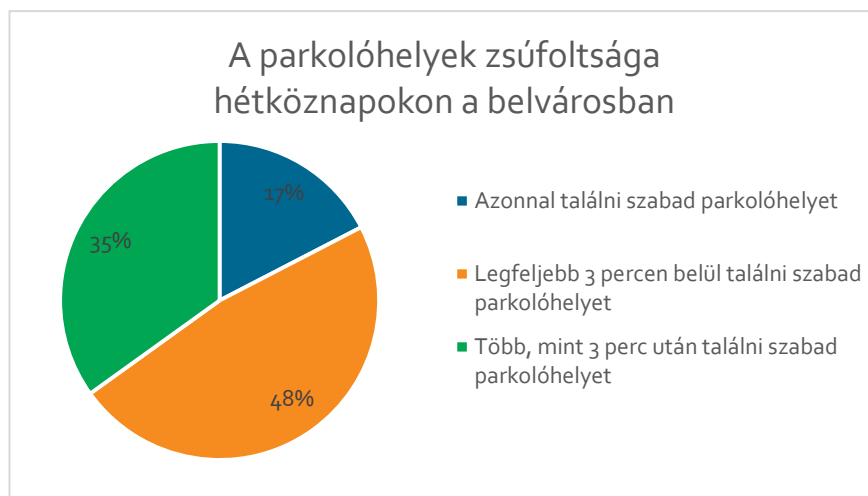


Habár a torlódások megítélésében is elsöprő többségben vannak a negatív válaszok, a legkedvezőtlenebb visszajelzés a zalaegerszegi közutak állapotát illetően érkezett – a kérdőív eredményei alapján ez a két probléma

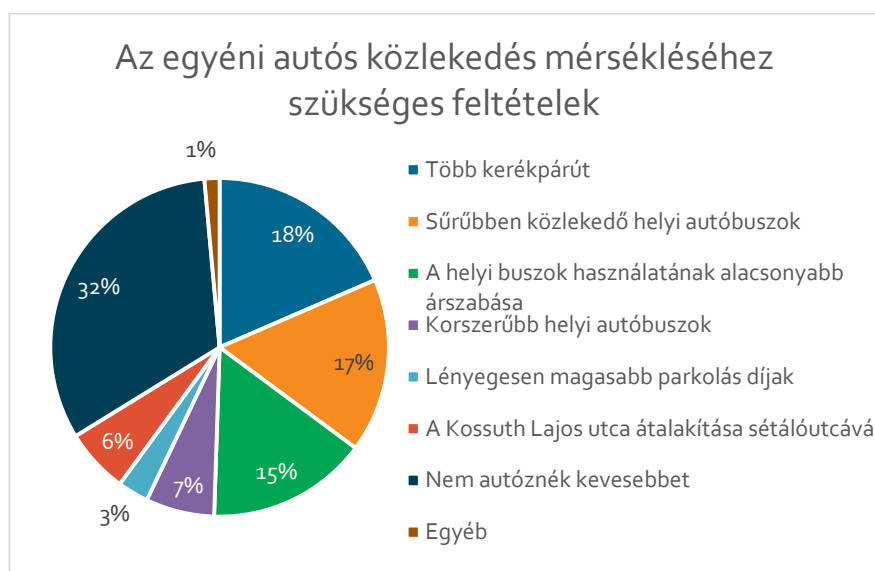
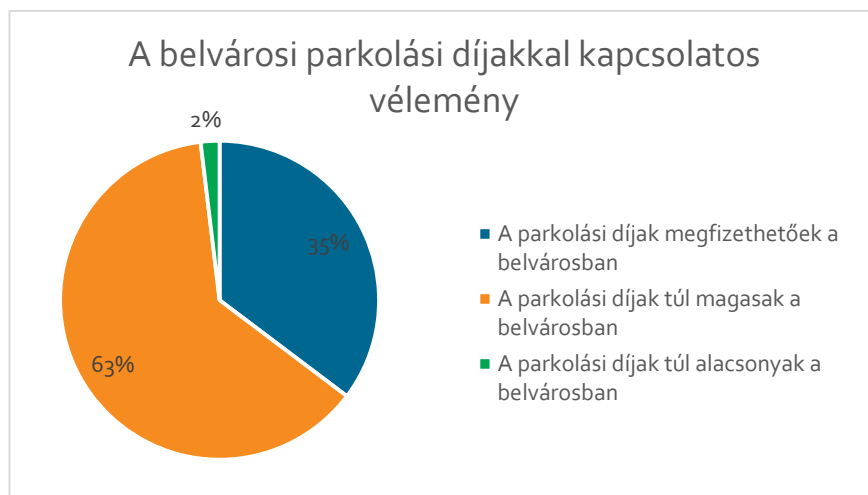
bizonyul a legsúlyosabbnak. Itt érdemes megjegyezni, hogy ezek a körülmények a közösségi közlekedés feltételeire is kihathatnak.



A belvárosi parkolóhelyek elérhetőségében csak a válaszadók mintegy egyharmada gondolja úgy, hogy három percnél több idővesztést jelent parkolóhelyet találni hétköznaponként, ami viszonylag kedvező megítélést mutat.



Habár a parkolási díjakat a többség túl magasnak tartja, egy lentebb található diagramon látszik, hogy csupán a válaszok 3%-a utal arra, hogy lényegesen magasabb parkolási díjak esetén más közlekedési módot választanának.



Fontos megjegyezni, hogy e kérdés esetében több választ is megjelölhettek a felmérés résztvevői, így összesen 1 249 válasz érkezett. A válaszok elemzésekor kiderült, hogy a mintegy 840 válaszadó közül több mint 400-an nem helyettesítenék mással az egyéni autós közlekedést. Emellett szintén több mint 400 válaszadó számára döntő lenne a közösségi közlekedés feltételeinek javítása, és további 200 esetben jelölték meg a kerékpáros hálózat javítását.

Ez utóbbi diagram – a közösségi közlekedés részaránya növelhetőségének vizsgálata miatt – a 7.2.2. pontban is megjelenik.

A KIKÉRDEZÉSEK ALAPJÁN MEGFOGALMAZOTT JAVASLATOK

Az egyéni gépjármű-közlekedés vonatkozásában is lehetőséget engedtünk szabadon megfogalmazott javaslatok rögzítésére, amelyek rendszerezése után értékes információkat nyertünk a lakossági igényeket illetően.



Az egyéni közlekedés fejlesztésére vonatkozóan csoportokat képeztünk a főbb vélemény-kategóriákra. A 233 besorolható javaslat közül közel 60 fogalmazta meg a belső városrészek úthálózatának fejlesztését. Ezek jelentős része a torlódások csökkentésére, illetve az utak állapotának javítására irányult. Kiemelt területként szerepelt többek között a Kossuth Lajos utca (az állapota miatt), a Mártírok útja és a Kosztolányi Dezső utca az állapot és a terhelés miatt, valamint az Ady utca, a Rákóczi út és a Hock János út az útállapot és a forgalmi terhelés miatt. Sokan kifogásolták a dugókat a Tesco körforgalom környékén. Kertváros és Landerhegy, illetve Péterdomb útállapotaira és belső hálózati kapcsolataira, illetve Péterdomb esetén a belvárosi megközelíthetőségre szintén számos észrevétel érkezett.

A csomópontokra vonatkozó észrevételeknél (54 darab) a Berzsenyi Dániel utca – Tesco előtti torlódásokat és a csomópont megújításának igényét jelezték, valamint a Mártírok útja esetén mindkét végpontjának forgalmi problémáit észrevételezték. Számos válaszadó a lámpás és hagyományos csomópontok helyett körforgalmat javasol.

Az elkerülőutak kapcsán érkezett észrevételek (46 darab) hasonló arányban hiányolták a tehermentesítő út keleti bekötését és folytatását, valamint a déli átkötő út megépítését.

A parkolásfejlesztésben érkezett észrevételek (45 darab) legnagyobb része a mennyiségi problémák kezelését javasolta, azaz még több parkoló létesítését, de érkeztek észrevételek a parkolási díjak csökkentésére, illetve a parkolás ingyenessé tételére.

A külső városrészek elérhetőségének javítására érkezett javaslatok (21 darab) közül elsősorban Csács, Ebergény és Szentersébethegy feltárásának javítását szorgalmazták a megkérdezettek.

A Belváros tehermentesítése kapcsán érkezett vélemények (9 darab) elsősorban a Kossuth Lajos utca sétáló vagy forgalomcsillapított utcává alakítását javasolták.



A hálózati és infrastrukturális elemeket konkrétan érintő észrevételek (302 darab) közül a legtöbb az utak minőségének javítására vonatkozott (63 darab). Részben a külterületek földútjaira, nagyobb részt a városi útvonalak állapotára és fejlesztésére vonatkoztak a megállapítások. Sok kritika érte a kátyúkat, az utak rendszeres felbontását és a visszaburkolás utáni állapotát, a töredezett kopóréteget. Kiemelten sok megkérdezett nehezményezte a Hock János utca és a Köztársaság útja állapotát, a Rákóczi út burkolatát és a Kossuth Lajos utca töredezett és megsüllyedt térburkolatának helyzetét. Sokan kifogásolták az aknafedők állapotát.

A mindennapos torlódások miatt a Tesco körforgalom átépítésének szükségességét jelezték (28 javaslat). Fontos, hogy az egyéni közlekedők részéről 26 megkérdezett a kerékpáros infrastruktúra állapotának javítását és a hálózat fejlesztését javasolta, illetve a helyi autóbusz-közlekedés javítását (12-en), amelyek jelzések arra, hogy alternatívát látnak a gépjármű közlekedés mellett más módok használatára.

Számos javaslat érkezett a mellékutca-hálózat fejlesztésére, az utak burkolására, újraburkolására. Több javaslat közvetetten foglalkozott a torlódások csökkentésével, például a jelzőlámpák áthangolása révén (zöld hullám megteremtésével).

A kikérdezettek közül többen az oktatási és egészségügyi intézmények környékén az utak javítását, parkolási helyzet kezelését észrevételezték, illetve a gyalogátkelőhelyek fejlesztésére tettek javaslatot a közlekedésbiztonság erősítése érdekében.

Az alábbiakban tematikus csoportosításban mutatjuk be a közúti közlekedésre vonatkozó, fentebb már feldolgozott lakossági észrevételeket, javaslatokat.

Parkolás

„Belváros közeli nagy, ingyenes parkoló.”

„Több parkoló kellene, ezáltal legalább a parkolóhely keresésre szánt felesleges köröket meg lehetne spórolni, ez csökkentené a torlódásokat is. – Lakókörnyezetemben a Május 1 utcában végig meg kellene tiltani a megállást, de ezt megelőzően parkolót kellene építeni a Május 1 liget déli végében. Ezzel meglehetősen szüntetni az utca teljes bedugulását reggel 8 óra előtt és délután 16 óra körül.”

„Ingyenes P+R parkolók.”

„Több kedvezményes parkolóhely, pl. éves bérlet azoknak, akinek a munkahelye fizetőparkolós zóna közelében van.”

„Több parkolási lehetőség kellene a belvárosban.”

Buszpályaudvar, vasútállomás, intermodalitás

„Vasútállomás és buszpályaudvar egy helyen.”

„Összevonnam a vasút- autóbusz csomópontot egy helyre.”

„Nem látok jó megoldást. A 60-as évek nagy városfejlődési időszakában a közlekedést egyszerűen nem tervezték meg. A Kórháztól keletre eső területekről a Kertváros-Landorhegy irányába gyakorlatilag alig lehet normális útvonalon eljutni ennek a lehetőségnek a hiányában.”

„A páterdombi vasúti átkelő átalakítása (pl. aluljáró vagy felüljáró létesítése, akár máshol).”

Közösségi közlekedés (a gépjárművet használók szemével)

„Helyi járatok menetideje 30–40 perc Landorhegy-TESCO, Kertváros-TESCO tekintetében. Ez elég sok ahhoz, hogy autóval induljak el.”

„A helyi járatok sűrűsége nem megfelelően elosztott. Buszjáratok sűrítése, hétvégén is járjanak mindenhol a buszok.”

„Használnám a tömegközlekedést abban az esetben, ha a buszok elektromos árammal működtetett mini buszok lennének üzembe helyezve, amelyek rugalmasan és az egész várost behálózva működneek...”

„Több buszos lehetőséget a külső városrészek közötti utakon.”

Tehermentesítés, elkerülő utak

„Belváros, Mártírok útja-Kosztolányi Dezső utcák által határolt területen belüli tehermentesítés.”

„Berzsenyi Dániel utca-Tesco szakasz az állandó dugók miatt. Tehermentesítő út négy-sávos útra történő fejlesztése és meghosszabbítása Páterdombig elengedhetetlen lenne.”

„A belvárosból a teherautó forgalmat ki kellene tiltani, a kamionok parkoltatása a külterületen vagy külső iparterületen történjen. A délnyugati elkerülő megépítése jó lenne.”

„A Kosztolányi Dezső utca legyen kétirányú, az Ady Endre utca és a Mártírok útja legyen egyirányú. A Kossuth Lajos utcában mérsékelt forgalom legyen sebességkorlátozással, autóbuszok és teherautók útvonalát kivezetni.”

„Teherforgalom csökkentése, kitiltása a belvárosból.”

„A belváros sok egyirányú utcáját ismét kétirányúvá tenném, hogy a csúcsforgalomban ne kelljen felesleges "köröket" tenni ahhoz, hogy elérjük a célt. A legfontosabb a Kosztolányi Dezső utca kétirányúsítása lenne, hogy akinek nincs dolga a belvárosban, az gyorsan ki tudja az kerülni azon, vagy a Bíró Márton úton.”

„Több 2 sávos körforgalom a dugók kiküszöbölésére (pl. Tesco).”

„Nagyon fontos feladat a minden zalaegerszegi által ismert túlterhelt közlekedési csomópontok, és kereszteződések tehermentesítése. Ez a probléma a későbbiekben csak súlyosbodni fog, és még nagyobb kényelmetlenséget fog okozni a városban autózni kényszerülők számára.”

„Új elkerülő útra a szomszédos utcákat rá kellene kötni.”

„Csak tömegközlekedés lenne a Kossuth Lajos utcán, Kétirányú közlekedés lenne a Kosztolányi Dezső utcában; a belváros tehermentesítése.”

„A tehermentesítő út továbbépítése a ZTE pálya felé. – A Balatoni út - Stadion útkereszteződésnél az átmenő forgalom elterelése az elkerülő útra.”

„Utcák egyirányúsítása. Kosztolányi Dezső utca átépítése (liget átvágása nélkül!)”

„Zalaegerszeg Déli elkerülő út megépítése, a Jánka-hegyen keresztül. Hunyadi János utca mentesítése, jelenleg is kamionok is járnak rajta. Kertvárosból a városközpontba lejutás nagyon nehézkes és nem kiszámítható időben. A Köztársaság úton a forgalom reggel (7 h és 8 h között) és délutáni időben (16 h és 17 h között) teljesen "beáll" háromnegyed órára.”

„Hiányzik a déli elkerülő út.”

Átkelők, csomópontok

„Balatoni úti bevásárló központokat összekötném zebrával, legyen végig járda, menjen be a busz, mert autóval kínszenvedés munka után és hétvégén megközelíteni.”

„Egyes csomópontok közlekedési rendjét át kellene gondolni. (Pl. Petőfi és Kosztolányi Dezső utca kereszteződése). A Batthyány úti új (forgalomvezérelt?) lámpás kereszteződés rendszeresen összezavarodik. Amúgy a kerékpárosokat egyáltalán nem érzékeli. Ez az egész egy elhibázott ötlet volt. Itt jobb lett volna egy körforgalom. Hely is lett volna rá bőven.”

„Kevesebb lámpa, több körforgalom.”

„Körforgalom a piachoz vezető úton (Kaszaházi utca)”

„Rugalmasabb lámparendszer”zöld-hullám”.

„Lámpajelzések összehangoltsága.”

„Körforgalom megépítése a Vizslaparki út, Platán sor, Göcseji út kereszteződésében. Így nem kényszerülnénk a Vizsla-parkot megkerülni, vagy a Városi strandig autózni, hogy a lakóhelyünket meg tudjuk közelíteni.”

Sétálóutca

„A belvárosi sétáló utca egyik fontos feltétele a város észak-déli átjárhatóságának a javítása.”

„Az autókat kitiltanám a Kossuth Lajos utcáról, csak gyalogosok és kerékpárosok közlekedjenek ott!”

„Amennyiben a Kossuth Lajos utca sétálóutca lesz, Zalaegerszeg közlekedése össze fog omlani, mivel az igénybe vehető más utak (Mártírok, Arany János) nem lesznek képesek elvezetni a keletkezett plusz forgalmat.”

„Kossuth Lajos utca legyen a gyalogosoké.”

„Bátran hozzányúlni a sétáló utca kialakításába, akár a Kazinczy tér bevonásával is. (A lezárt utak, terek boltjainak feltöltése hátsó utakon is lehetséges. A Kazinczy tér lezárásával, aki nem Zalaegerszegre jön, az elmegy az elkerülő utakra, nem választja a jelenleg rövidebb, városon történő áthajtást, tisztább és csendesebb lesz a belváros.)”

„A városon belüli észak-dél irányú áteresztőképesség javítása, majd a Kossuth Lajos utca és a belváros sétálóvezetetté alakítása a Petőfi Sándor utcáig.”

„Semmilyen belvárosi fejlesztés ne történjen zöldterület rovására.”

„Ha a Kossuth út sétáló utca lenne, akkor is engedélyezném a megkülönböztető jelzésű gépjárművek (rendőrség, mentők, tűzoltók, katasztrófavédelem) behajtását. – Megadnék egy például: 05:00 - 7:30 közti időpontot áruszállítás engedélyezésére. – Ha a Kossuth út sétáló utca lenne, akkor annak forgalmát

más utakra kellene terelni ezeket kétirányúvá tenném, illetve a kisebb mellékutakat fejleszteném.”

„A Kossuth Lajos utca sétálóutcává alakításával a Kosztolányi Dezső utca, Mártírok útja, és a környező útvonalak átalakítása.”

Külterületi kapcsolatok fejlesztése

„Déli elkerülő út, Páterdombról kórház felé új út kialakítása.”

„Külterületek fejlesztése, főleg: Egerszeghegy, Ebergény, Szentersébethegy.”

„A városrészen minimális sétával nem elérhető a tömegközlekedés. (Minimum 20 perc séta és egy nagy domb megmászása, így egy gyerekkel nem lehet tömegközlekedést igénybe venni.) El lehetne gondolkodni, hogy a Lukahegy, Jáankahegy területen egyre többen laknak, erre is kellene fejlesztéseket végrehajtani, nem csak a belvárosra költeni.”

„A bútorgyár mögött futó elkerülőút befejezése.”

„Északi elkerülő befejezése.”

Egyéb javaslatok (a gépjárművet használók szemével)

„Agglomerációból kerékpárutak.”

„Cél gondolom, hogy minél kevesebben autózzanak. Szűkebb, lassabb utak; több kerékpárút; tömegközlekedést, kerékpározást ösztönző programok, nevelés...”

„Új elkerülőutaknál kerékpársáv kialakítása.”

„Új hidakat a Zala folyóra.”

„Béke liget átvágása.”

„Elektromos autók kedvezményezése, átgondolt útfelújítások, éjszakai útépítés.”

Kossuth Lajos utca, Óvodák, iskolák, bölcsődék környékének fejlesztése.

7.2.4 KERÉKPÁROS KIKÉRDEZÉSEK

A jelen pontban a kerékpáros közlekedésről szóló kérdőívek alapján levont következtetéseinket foglaljuk össze. Az eddigiekhez hasonlóan – amennyiben nincs jelentős eltérés – ebben az esetben is általában összevontan kezeljük a helyszíni és az online felmérés eredményeit.

FŐBB ALAPADATOK

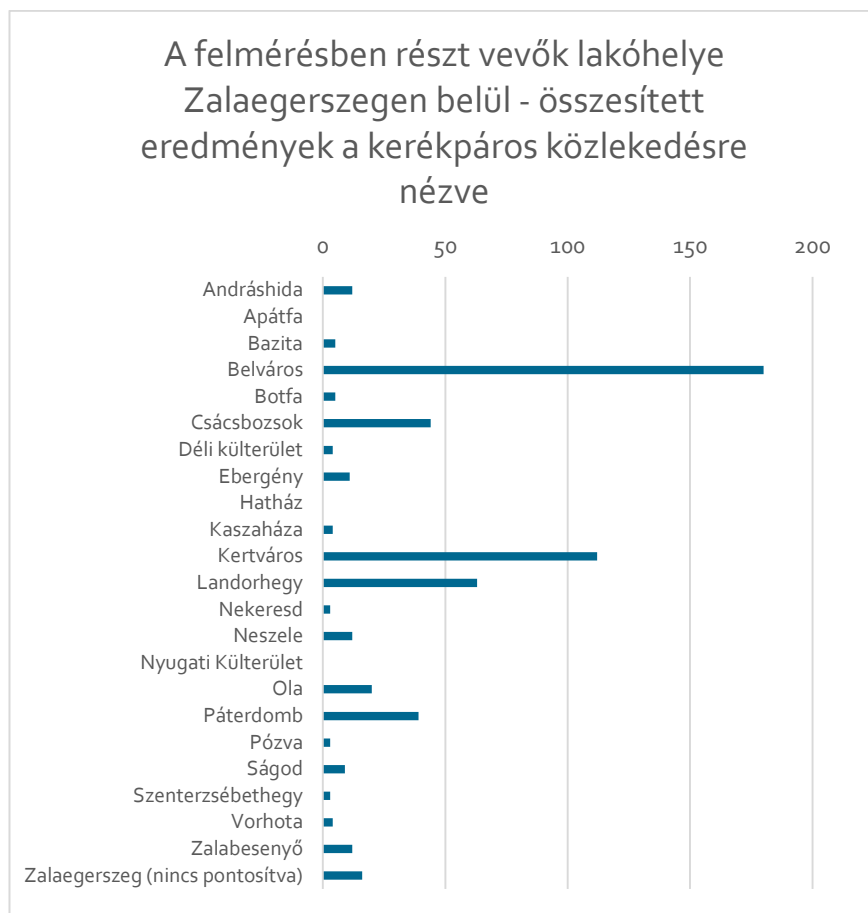
A helyszíni felmérés során 451 kerékpáros kikérdezése történt meg, míg az online kérdőívet 176-an töltötték ki – a két kérdőív tartalma ennél a közlekedési módnál is azonos volt.

A felmérésben résztvevő kerékpárosok 90%-a zalaegerszegi lakos, amit magyarázhatnak egyrészt a kerékpárral kényelmesen megtehető távolság

korlátai, másrészt a környező települések irányában rendelkezésre álló hálózati kapcsolatok, illetve azok minősége.

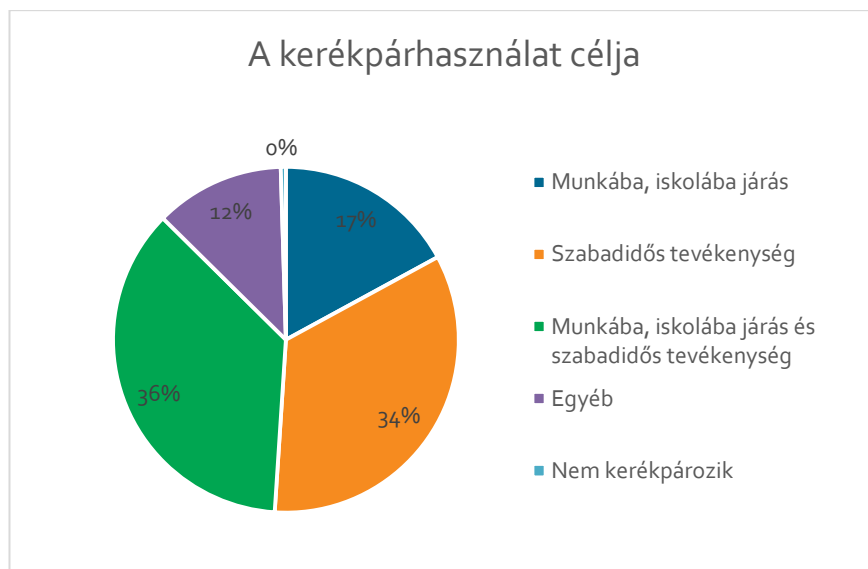


A lakóhelyek megoszlása Zalaegerszegen belül azonos képet mutat a többi közlekedési mód vonatkozásában készített felmérések eredményeivel: Belváros, Kertváros és Lendorhegy lakosainak aránya több mint 60%.



KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

Az alábbi diagramon a kerékpárhasználat céljának vonatkozásában feltett kérdésünk eredményeit mutatjuk be.

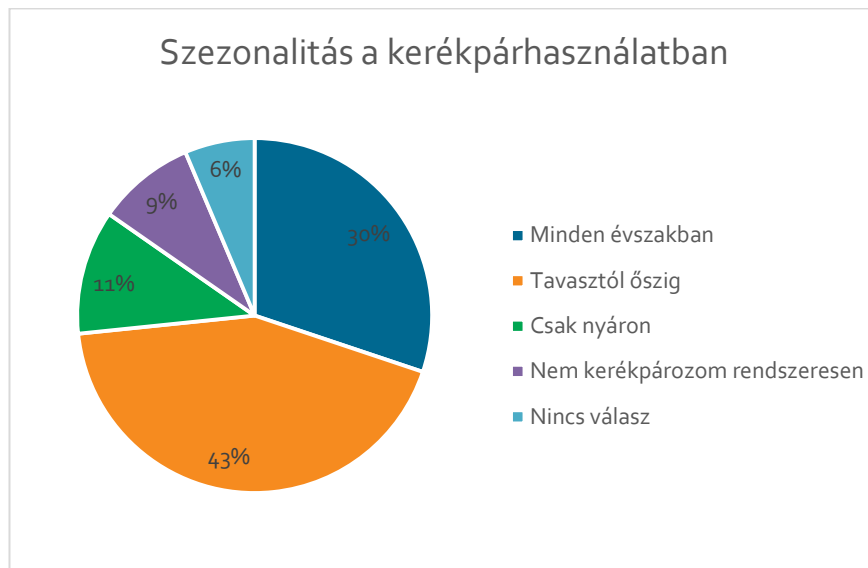


Eszerint a válaszadók több mint fele számára a kerékpár a munkahely, illetve oktatási intézmény elérésének eszköze, ami arra enged következtetni, hogy

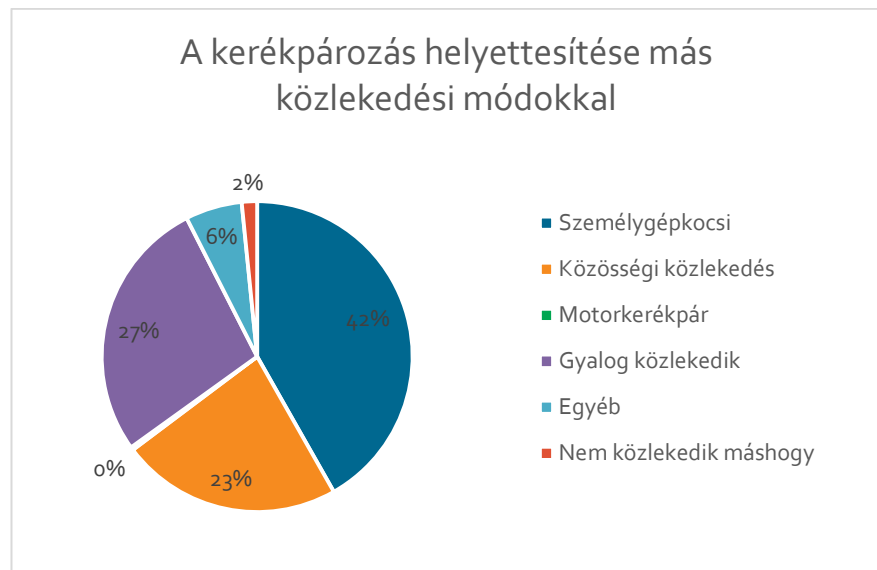
számukra a kerékpárhasználat a napi rutin része. A válaszadók az „egyéb” kategóriában általában más létesítmények elérését vagy sportolást jelöltek meg.



Az előbbi megállapítással összhangban áll, hogy a válaszadók mintegy háromnegyede legalább hetente többször kerékpárra ül, ráadásul – ahogy az alábbi grafikonon látszik – a megkérdezettek 30%-a minden évszakban kerékpározik, ami magas aránynak számít.



A kerékpározás a többség számára szezonális jellegű, ráadásul rendszeresen fordulhatnak elő olyan mozgások, amelyekhez más közlekedési eszközt kell választaniuk a lakosoknak. Ezt vizsgáltuk a kerékpározás helyettesítésével kapcsolatos kérdésünkben.



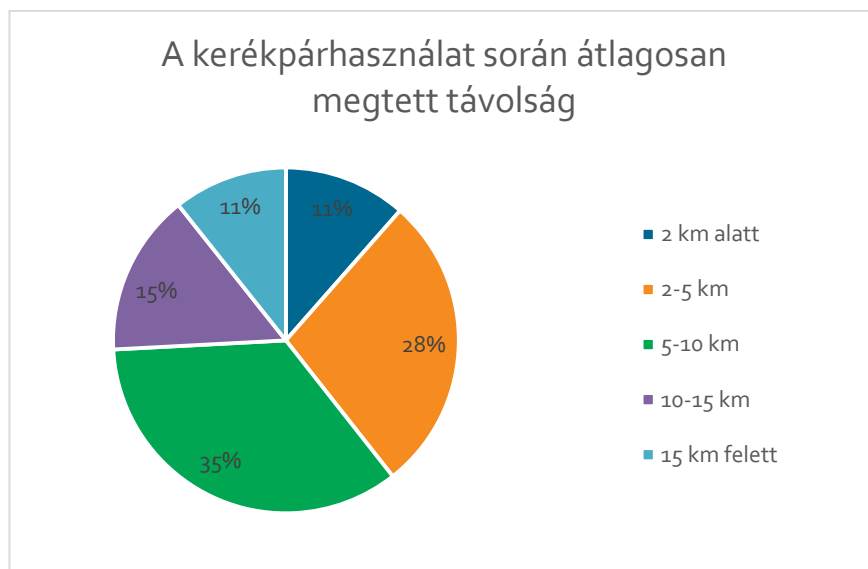
A válaszadók legnagyobb része, több mint 40%-uk személygépkocsit használ a kerékpár helyettesítéseként. Valószínűsíthető, hogy ez az arány eltolható lenne a közösségi közlekedés irányába a város és környezete mobilitási hálózatának célzott fejlesztésével.

PREFERENCIÁK A KÖZLEKEDÉSBEN

A fenntartható mobilitástervezés egyik legfontosabb alapelve, hogy a fejlesztések a város közlekedési rendszerét használók igényei mentén történjenek meg, ezért a kerékpáros környezettel kapcsolatos preferencia felmérése rendkívül lényeges feladat volt.



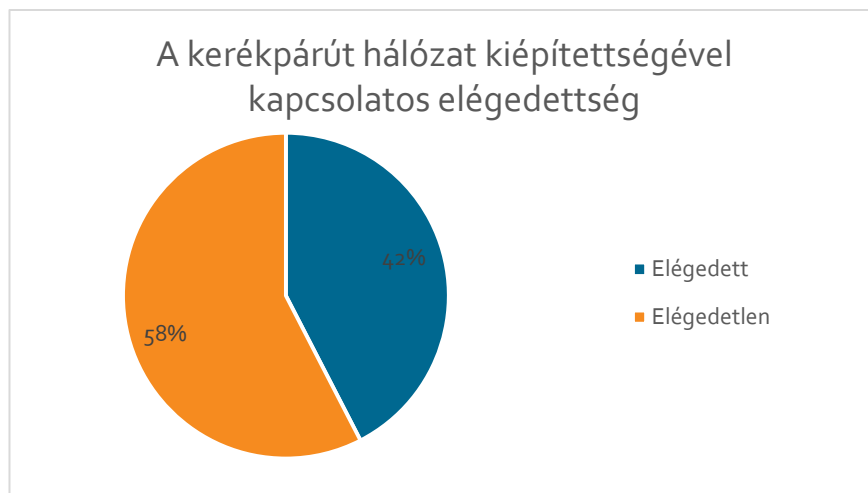
Ahogy a fenti ábráról egyértelműen kiderül, a döntő többség az úttesttől elkülönített kerékpárutakat részesíti előnyben, annak ellenére, hogy azok lassabb haladást tesznek lehetővé.



A fenti megállapítást magyarázza, hogy a megkérdezettek háromnegyede átlagosan 10 km alatti távolságokat szokott megtenni kerékpáron, amely esetben a lassabb haladás nem jelent még számottevő idővesztést.

A MEGKÉRDEZETTEK ELÉGEDETTSÉGE

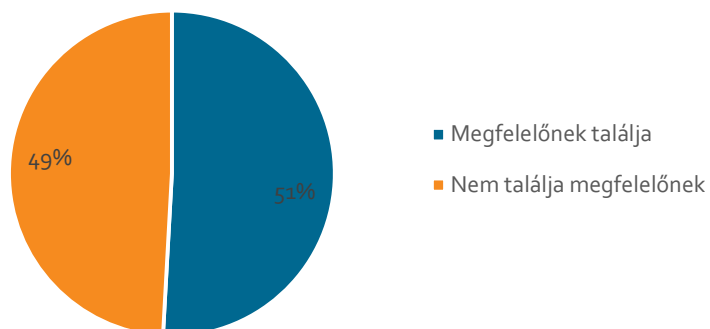
A fejlesztés megalapozásához a jelenleg rendelkezésre álló kerékpáros infrastruktúra általános megítélése elengedhetetlenül fontos információt jelent. A jelen felmérés során ezért kitértünk a hálózat kiépítettségére, a kerékpárutak állapotára, a kerékpártárolás lehetőségeire, valamint az átvezetésekre.



A hálózat kiépítettségével általánosságban a kerékpárosok több mint fele elégedetlen, ami miatt elengedhetetlen annak felülvizsgálata, Zalaegerszeg és a környéki hálózati kapcsolatok egészére nézve.

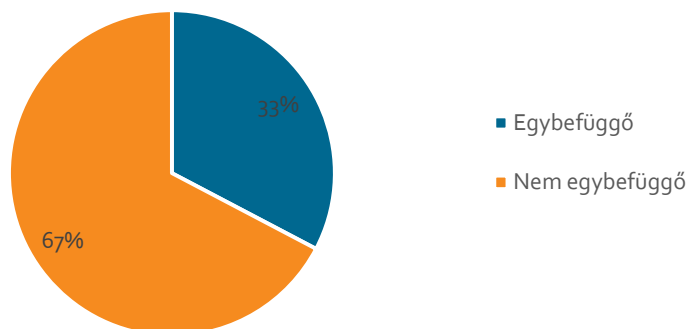
A kerékpáros infrastruktúra elérhetőségét illetően két specifikus kérdést is vizsgáltunk, amelyek közül az első a – legtöbbeket érintő – belvárosi területre vonatkozott.

A belvárosi kerékpárutak kiépítettségének megítélése

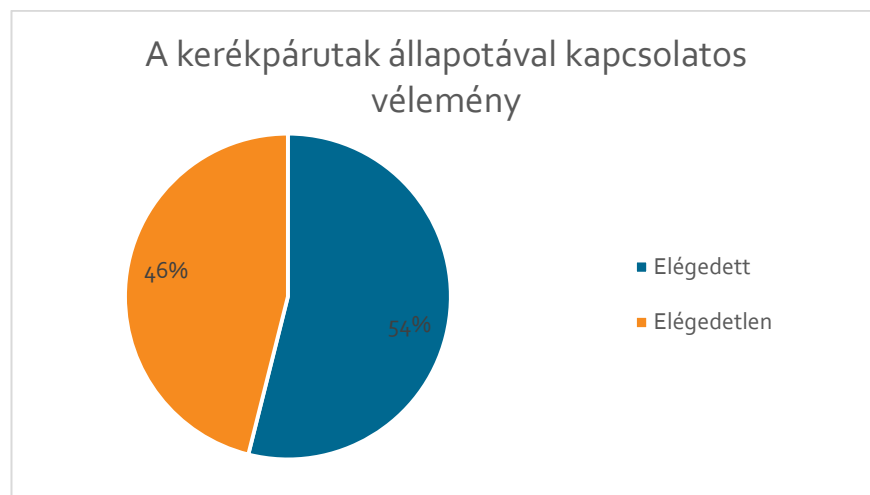


A fenti diagramból kiderül, hogy a belvárosi hálózatnak csak minimálisan jobb a megítélése, mint az általános elégedettség szintje. Mivel a belvárosban koncentrálódnak a közlekedők célpontjai, ez kiemelten fontos visszajelzés.

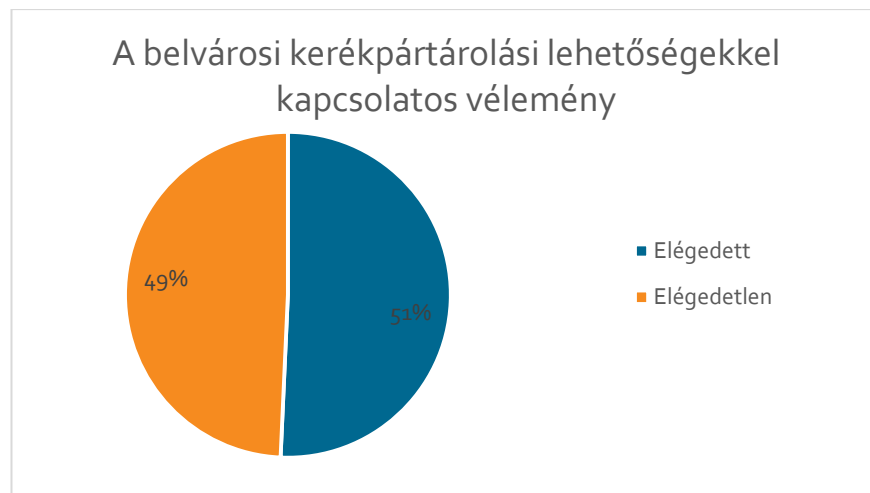
A megkérdezettek által használt hálózatrész kiépítettsége



A válaszadók által használt hálózatrészek kapcsán kétharmados arányban jelenik meg negatív vélemény, amely szerint ezeken a területeken az infrastruktúra nem egybefüggő. A megkérdezettek 90%-a zalaegerszegi lakos, így ez a probléma vélhetően elsősorban magát a várost érinti.

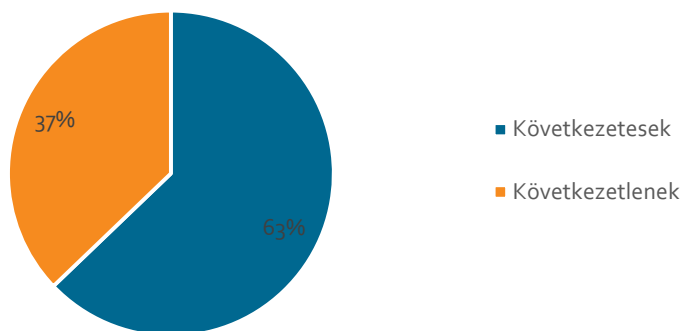


A kerékpárutak állapotát tekintve a válaszadók kicsivel több mint fele pozitívan nyilatkozott, és ehhez hasonló az arány a belvárosi kerékpártárolás megítélésében is.



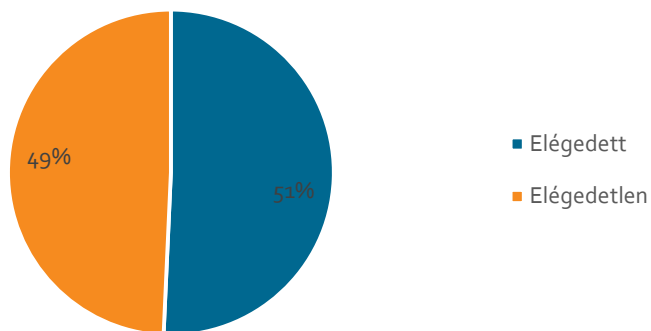
Ha a kerékpáros közlekedési mód általános szolgáltatási színvonalát kívánjuk értékelni, amelynek döntő jelentősége van a fenntartható közlekedési módok térnyerésében, a fenti két diagramon ábrázolt elégedettségi mutatók aggasztóan gyengének bizonyulnak.

A kerékpáros jelzések következetessége



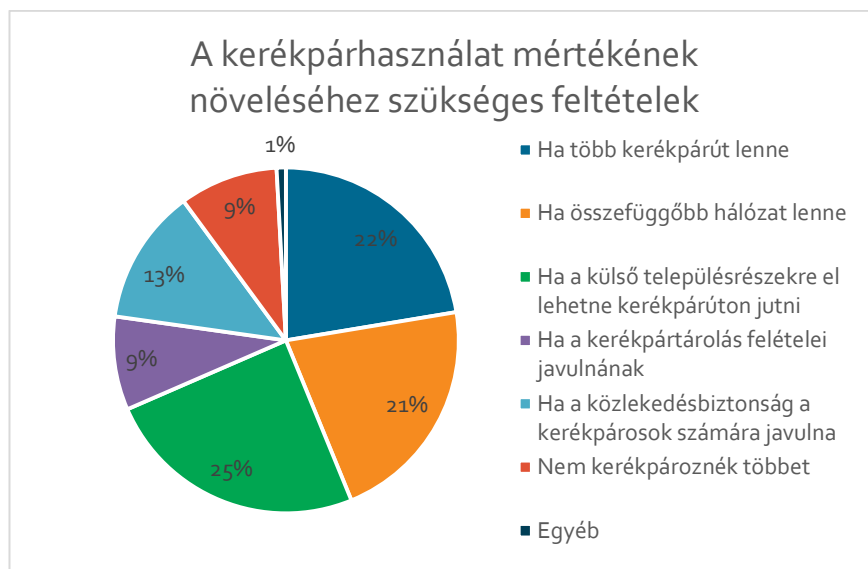
Az elégedettség felmérésekor a legjobb értékelést a kerékpáros jelzések kapták: a többség következetesnek tartja azokat.

A kerékpáros átvezetések kialakításának megítélése



A kerékpáros átvezetések kialakításával a megkérdezettek mintegy fele elégedetlen. Az átvezetések kialakítása nem csupán kényelmi kérdés: a közlekedésbiztonságra is hatással van, ezért azok fejlesztése kiemelten fontos volna.

A kerékpáros közlekedők elégedettségével összefüggésben megkérdeztük a felmérésben résztvevőktől, hogy milyen feltételekkel kerékpároznának többet (több választ is meg lehetett jelölni).



A válaszok majdnem háromnegyede arra utal, hogy a kerékpáros közlekedés arányának növeléséhez az infrastruktúra kiépítettségét kellene javítani. Összesen 13%-ban jelölték meg a közlekedésbiztonság feltételeinek javulását, ami azt jelenti, hogy 87%-uk elégedett a kerékpárosok közlekedésbiztonsági helyzetével. A 761 válaszadó közül mindössze 117-en nem kerékpároznának többet: a válaszadók majdnem 85%-ának fenntarthatóbb irányba lehetne mozdítani a közlekedési szokásait.

A KIKÉRDEZÉSEK ALAPJÁN MEGFOGALMAZOTT JAVASLATOK

Csakúgy, mint a többi közlekedési mód esetében, a kerékpáros közlekedés kapcsán megkérdezett válaszadók is megfogalmazhatták saját javaslataikat.

A beérkezett válaszok kategorizálása nyomán levont következtetéseinket az alábbiakban ismertetjük.



A fenti diagram Zalaegerszeg helyi és térségi kerékpáros kapcsolataira vonatkozó javaslatokat foglalja össze. A térségi kerékpáros kapcsolatoknál

a legtöbben Teskánd és Bagod felé javasolják a kerékpáros hálózat megépítését. Ez a két település nagyon közel van Zalaegerszeghez, a munkahelyek és egyéb úticélok kerékpározható távolságon belül találhatók. Sok válaszadó tett javaslatot a külső városrészek kerékpáros elérhetőségére, a legtöbben Csácsbozsokot és András hidát említették. A külső városrészek kerékpáros összekötése is megemlítésre került, többek között például Neszele – Kaszaháza – Ságod útírány vonatkozásában. A külső városrészek helyi kerékpáros hálózatának kialakítását, illetve fejlesztését javasolták Csácsbozsokon, András hidán és a Gébárti tó térségében. Nagy igény mutatkozik a belvárosi és belváros környéki (Landorhegy, Kertváros) kerékpáros kapcsolatok fejlesztésére, a válaszadók több mint negyede megemlítette ezen területek fejlesztését. Legtöbben a Balatoni út – Rákóczi út vonalát, a Zrínyi Miklós utcát említették, de érkezett javaslat a Mártírok útja, a Kosztolányi Dezső utca, valamint az újonnan kiépült tehermentesítő út kerékpárosbaráttá tételére. Sokan hiányolják a kerékpáros infrastruktúra összefüggőségét, valamint ehhez kapcsolódóan kiemelten fontosnak tartják a bevásárló központok kerékpáros elérhetőségének javítását a belváros irányából.



További kerékpározással kapcsolatos javaslat, hogy a jelzések legyenek egyértelműbbek, legyen több kerékpáros lámpa, viszont ne legyenek nyomógombosak, valamint hogy a kerékpáros átvezetések a csomópontokban legyenek biztonságosabbak és egyértelműbbek (pl. a kerékpáros átvezetés legyen elválasztva a gyalogostól, és ne kelljen leszállni a kerékpárról, illetve legyenek a csomópontokban egyértelműek az elsőbbségi viszonyok). A kerékpártárolók számának és biztonságának növelése is fontos szempont, egyik alappillére a kerékpáros közlekedésnek. A kerékpárutak minőségének kapcsán gyakran megemlítésre került, hogy rendkívül kényelmetlenek a kerékpárút és az úttest közötti magas padkák, valamint úthibák. Többen fontosnak tartják a kerékpárutak környezetének rendezését is. Azzal kapcsolatban, hogy a kerékpáros terület az úttesten, vagy az úttesttől elválasztva legyen vezetve, megoszlanak a vélemények, de azt a legtöbb fontosnak tartották, hogy a gyalogosoktól mindenképpen legyen elválasztva. A válaszadók közül néhányan szorgalmazták a

kerékpáros nevelést és a KRESZ oktatást az iskolások és a felnőttek körében egyaránt.

Az alábbiakban a fentebb már feldolgozott formában ismertetett javaslatokat mutatjuk be, tematikus csoportosításban:

Kerékpárutak fejlesztése, hálózat összefüggőbbé tétele

„Kis forgalmú szűk utcákon, ha elkülönülten nem lehet, akkor az úttesteken kerékpárút kialakítása.”

„Több kerékpáros út kell városon belül.”

„Zrínyi Miklós utcai kerékpárút kiépítése.”

„Kerékpárút létesítése a Rákóczi úton.”

„A Balatoni úti kerékpár utat össze kellene kötni a Kossuth Lajos utcaival.”

„Összefüggőbb úthálózat, szélesebb bicikliút a belvárosban (pl. Ady iskola környéke).”

„Meglévő kerékpárutak összekötése (Pl.: Bajcsy Zsilinszky tér).”

„A már meglévő szakaszok összekötése.”

„Összefüggő kerékpárhálózatot, jó minőségű kerékpárutakat.”

„Kerékpárutak fejlesztése a Belvárosból a külső városrészekbe és a külső városrészek közt.”

„Aquacity kerékpárúttal elérhető lenne.”

„A környező turisztikai és csomópontok elérése.”

„Új kerékpárutak a Belvárosból Ola, Teskánd, Andrásida és Neszele felé.”

„Összefüggő kerékpárút/csatlakozás Bagodra, Gébárti-tóra.”

„Összekötném a peremterületeket egymással és a belvárossal pl. Andrásida-Kertváros-Belváros-Andrásida.”

„Több kerékpárút kell a várostól kifelé más településekkel összekötve. Turizmussal is egybe kapcsolnám a biciklis lehetőségeket.”

„Csácsból sportközpontba nehézkes eljutni.”

„Andrásida - Csács - Pózva- Botfa, Neszele - Ságod - Gébárti tóhoz- Termálfürdőhöz nincs kerékpárút kiépítve.”

„Kerékpárutak bővítése: Zalapark, Landerhegy.”

„A külső településrészek (Andrásida, Csács) bekapcsolása, a főútcán is kerékpárút kialakítása.”

„Kerékpárutak vagy sávok az agglomerációba, segíteni a kerékpáros szabadidős tevékenységeket.”

„Az ipari parkokhoz pl. Ságod, megfelelő közlekedési lehetőségek létrehozása.”

„Kaszaháza - Ságod közé kerékpárutat építeni.”

„Botfa településrész becsatolása a hálózatba. Bagod felé csatlakozás a Zalalövő felé vezető kerékpárúthoz.”

„Jó lett volna az új elkerülő kapott volna legalább kerékpár sávot, kerékpárúton vagy sávon el lehetne hagyni a várost, zökkenésmentesen kapcsolódnának a kerékpár utak és az úttestek, stb.”

Kerékpárosok biztonsága

„Úttesttől és főleg a járdától szegéllyel elválasztott összefüggő kerékpárút építése javasolható.”

„Az utak többségénél az út széle nem alkalmas kerékpározásra, a kerékpárosoknak is csökkenti a biztonságérzetét.”

„Több utcában jelölnék ki kerékpáros nyomot, vagy nyitott kerékpáros sávot, hogy ezzel bátorítsam a biciklizést. Ahol lehet, az úttesten tartanám a kerékpárosokat és nem engedném a vegyes gyalogos-kerékpáros megoldást, mert ez a biciklizeteket máshol is a járda használatára ösztönzi.”

„Kerékpárosok védettségének növelése a közlekedésben (úttesttől elhatárolt kerékpárutak.)”

„Hock János utcáról a város elhagyása nem biztonságos, és ez igaz a többi külvárosi rész megközelítésére is.”

„Az Ady iskola előtt veszélyes a kerékpáros és a gyalogos közlekedés, azon feltétlen változtatni kellene. A külterületek is be kellene kapcsolni a BIZTONSÁGOS kerékpárút-hálózatba (pl. Andrásrida, Csács).”

„Gyalogos forgalomtól elkülönített kerékpárutak.”

„A kerékpárutakat mindenképpen elválasztanám a gyalogosoktól és inkább a közút szélén vezetném. A gyalogos átkelőhelyek mellett kerékpáros átkelő-sávokat alkalmaznék, a zebrán való biciklizés tiltása helyett – lásd pl. a Sportcsarnok előtti megoldást, ami jól működik.”

„Gyalogosok letiltása a kerékpárutakról. A kerékpárok felszerelésének fokozottabb ellenőrzése. Jobb közvilágítás.”

„Gyalogosoktól elkülönített kerékpárút, KRESZ oktatás gyalogosoknak és kerékpárosoknak.”

„Útkereszteződésekben az átvezetések biztonságosabbá tétele (Kossuth Lajos - Petőfi kereszteződés, a Kossuth Lajos utcai forgalom részére elsőbbséget adó jármű a Petőfi Sándor utcán a kerékpárúton kell, hogy megálljon, hogy belássa a kereszteződést).”

„Az átvezetések jobb megvilágítása és biztonságosabbá tétele (nagyon balesetveszélyesek), a kerékpáros kultúra javítása (képzések, bemutatók, nevelés, elrettentés (pl. világítás nélkül mi fordulhat elő, baleseti képekkel sokkoljanak!!!), versenyek, vetélkedők szervezése, díjak stb.).”

„Az átkelőhelyek nagyon sok helyen nem megoldottak. Pl. Belvárosból Zala Parkba kijutni. De több helyen is probléma ez, nincs zebra.”

„Ne legyenek nyomógombos jelzőlámpák, ne legyenek közös gyalogos és kerékpáros szakaszok, hanem kerékpáros gyorsávok, az útkereszteződéseknél ne legyenek magas padkák, mint most sok helyen. Vegyék figyelembe a Magyar Kerékpárosklub véleményét és javaslatait.”

„Nem terelném a járdára a bicikliseket a gyalogosok közé, mert a kerékpáros ott is a járdán fog haladni, ha ott egyébként tilos. Ez a vegyes megoldás a városi forgalomban elsősorban az autósok érdekét szolgálja.”

„Ne legyen 50 cm-ként utasítást adó tábla egyszerre a kerékpárút jobb és a baloldalán, mivel balesetveszélyesek!”

„Elsőbbségadás egyértelműsítése a keresztezésekben.”

„Biztonságos kerékpárutak, gyalogosok és autósok jobban figyeljenek a kerékpárutakra és azon közlekedő biciklisekre.”

„Nagyobb biztonságérzet, közlekedésbiztonság.”

Kerékpártárolók kialakítása

„P alakú biciklitárolók rendszeresítése.”

„Tárolási lehetőség (pl. kosármeccs alatt).”

„Több biciklitároló és nagyobb rendőri figyelem a tárolók biztonsága érdekében.”

„Fedett, biztonságos kerékpártárolók létesítése hasonlóan a pakolóházakhoz.”

„Fedett kerékpár tárolók a vasútállomásnál és a buszmegállónál.”

Kerékpárutak minősége

„Jobb minőségű kerékpárutak.”

„Városon kívül is összefüggő, illetve meglévő kerékpárutak állapotának javítása.”

„A külterületi kerékpárutak és környezetének rendben tartása javulhatna.”

„Póзва és Zalaszentiván közötti út aszfaltozása.”

„A meglévő hálózat rendszeres karbantartása, úthibák folyamatos javítása.”

„Platán soron a kerékpárút javítása.”

„Kertvárosban kevés a megfelelő út.”

„Az alsóerdei kerékpárút minősége az elmúlt 20 évben sokat romlott.”

„Térkő helyett aszfaltos kerékpárút kialakítása!”

Kerékpározás munkahelyi feltételeinek javítása

„Munkahelyi kerékpározás támogatása (öltöző létesítése munkahelyeken).”

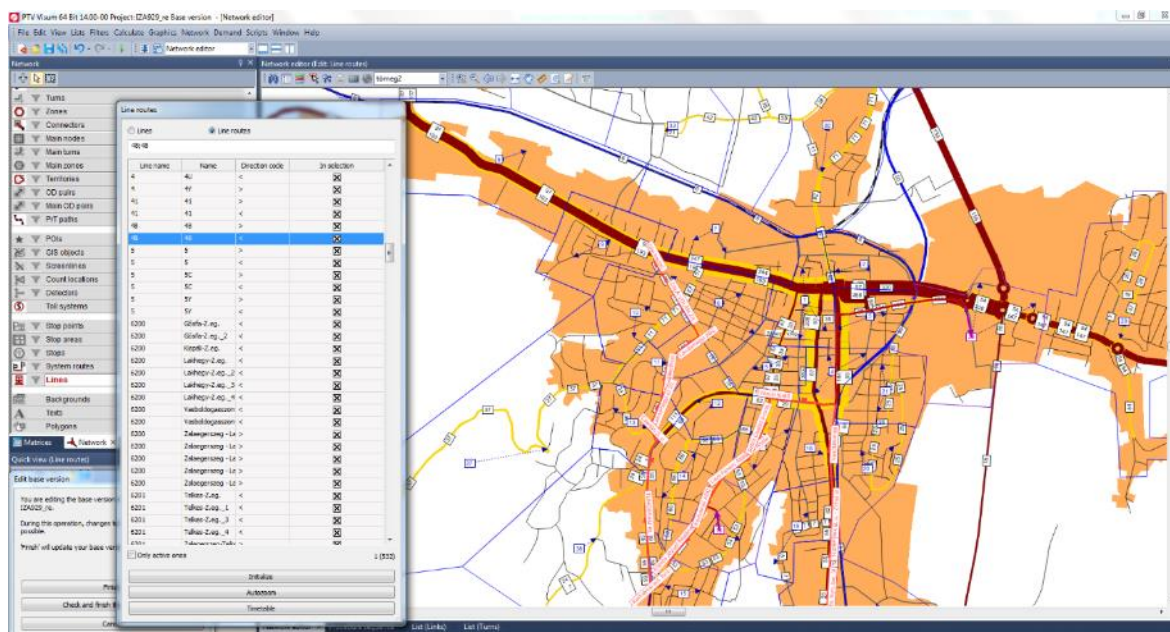
7.3 A FORGALMI MODELL ÉS A MODELLEZÉS FOLYAMATÁNAK LEÍRÁSA

A friss felmérések feldolgozásának alapját a 2014-es, IMCS tanulmánytervhez készült forgalmi modell adja, amely frissítésre került a 2016. márciusi adatokkal. A modell felépítésének és működésének leírását tartalmazza az alábbi fejezet.

7.3.1 A FORGALMI MODELL KIALAKÍTÁSA

A közlekedési vizsgálatot a közösségi közlekedési és közúti hatások szakszerű előrebecslése érdekében kifejlesztett komplex közlekedési modellezéssel végezzük. Ehhez a nemzetközileg akkreditált és széles körben használt VISUM® programot használtuk. A programcsomag részletes leírása a szoftverfejlesztő PTV AG német cég honlapján (www.ptvgroup.com) található meg.

A VISUM egy széleskörű, rugalmas szoftverrendszer közlekedéstervezéshez, igénymodellezéshez és hálózati adat menedzsmenthez. A szoftvert a világ összes kontinensén használják városi, regionális, országos és nemzetközi modellekhez. Alkalmazkodva a multimodális tervezéshez és hálózati analízis igényeihez a VISUM tartalmazza az összes releváns közlekedési módot (pl.: személygépjármű, személygépjármű utasa, teherszállító jármű, busz, vonat, motor, bicikli és gyalogos.), ami lehetővé teszi konzisztens hálózati modellek létrehozását. A VISUM továbbá nyújt különféle ráterhelési eljárásokat és elemeket a négy lépcsős modellezéshez, amik épp úgy tartalmazzák a trip-end alapú és a tevékenység alapú megközelítéseket.



A VISUM egy Microsoft Windows alapú közlekedéstervező szoftvercsomag, amely számos interfészt tartalmaz mind a Windows környezettel való, mind egy egyéb irányadó ipari formátumokkal való adat és képi kommunikációhoz. Továbbá a VISUM rendelkezik egy olyan objektum-orientált elvvel, ami lehetővé teszi a felhasználók számára, hogy a szoftverhez saját alkalmazásokat fejlesszenek VISUAL Basic vagy bármilyen programozási nyelv használatával. A VISUM több, mint hagyományos modellezés, biztosítja a legmodernebb közlekedéstervezési eszközöket a hálózati vizsgálati módszerek lehető legteljesebb kínálatával. A VISUM tartalmaz olyan beágyazott elemeket, melyek segítik piacvezető térinformatikai szoftvercsomaggal, az ArcGIS-szel való könnyű integrációt.

A VISUM annak idején a hagyományos négy lépcsős modellezéshez lett kifejlesztve, de emellett nagyon hatékony eszköz a közlekedéstervezőknek a hálózat analízishez és adat menedzsmenthez. Egyedi erőssége a közösségi közlekedési szolgáltatási részletes tervezése, menetrendi adatmodelljei túlmutatnak a hagyományos modellezésen.

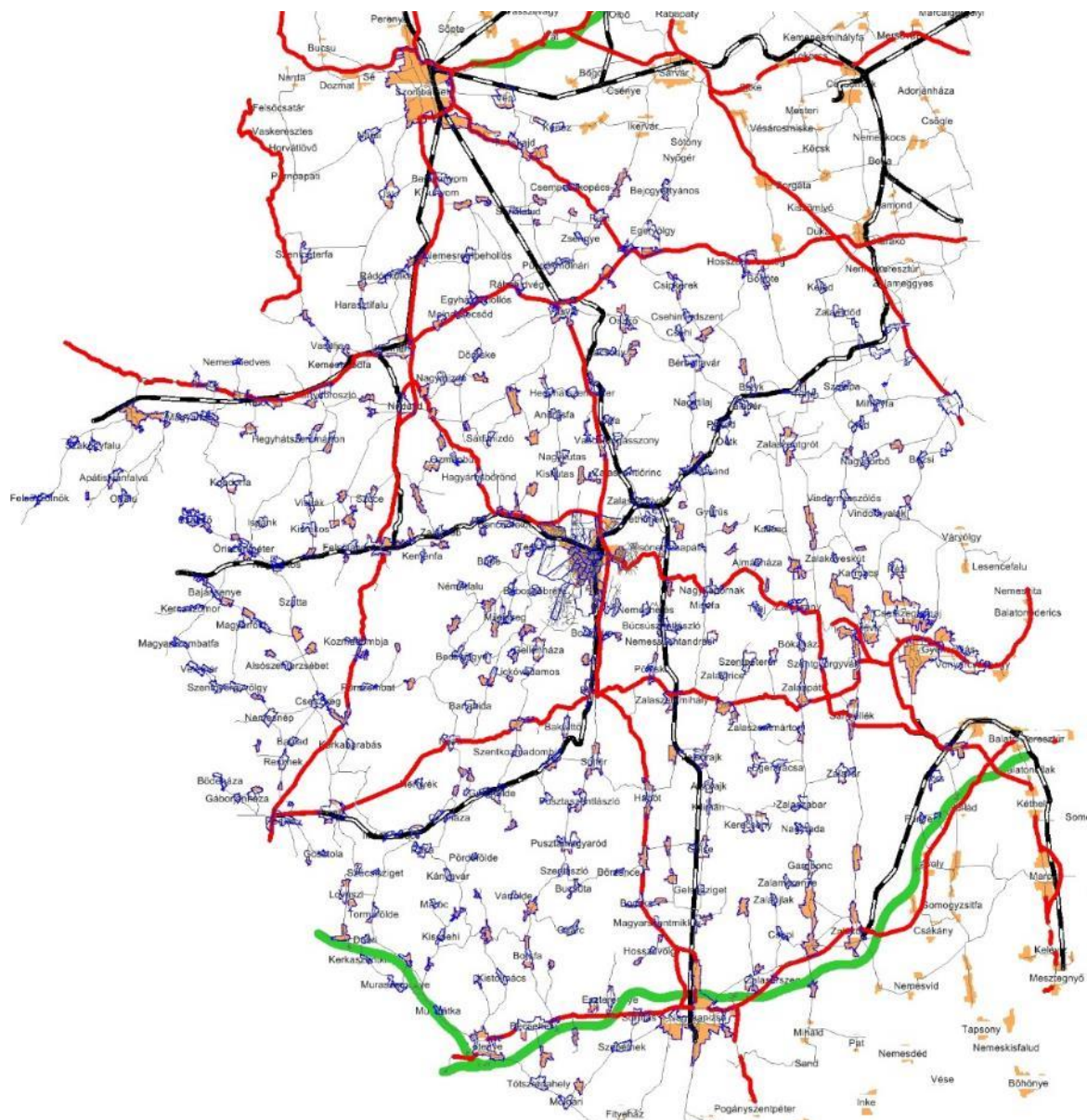
TERÜLETI MODELL - FORGALMI KÖRZETBEOSZTÁS

A forgalmi modell a vizsgált térségben fellépő forgalmi igényeket koncentrálna, úgynevezett körzetekhez rendelve kezeli. A város és környezete egyes homogén területeit lehatárolva, a forgalom a kialakított kiinduló és célkörzetek között jelentkezik. A forgalmi igényeket az ún. „honnan-hová” mátrixokban írhatjuk le.

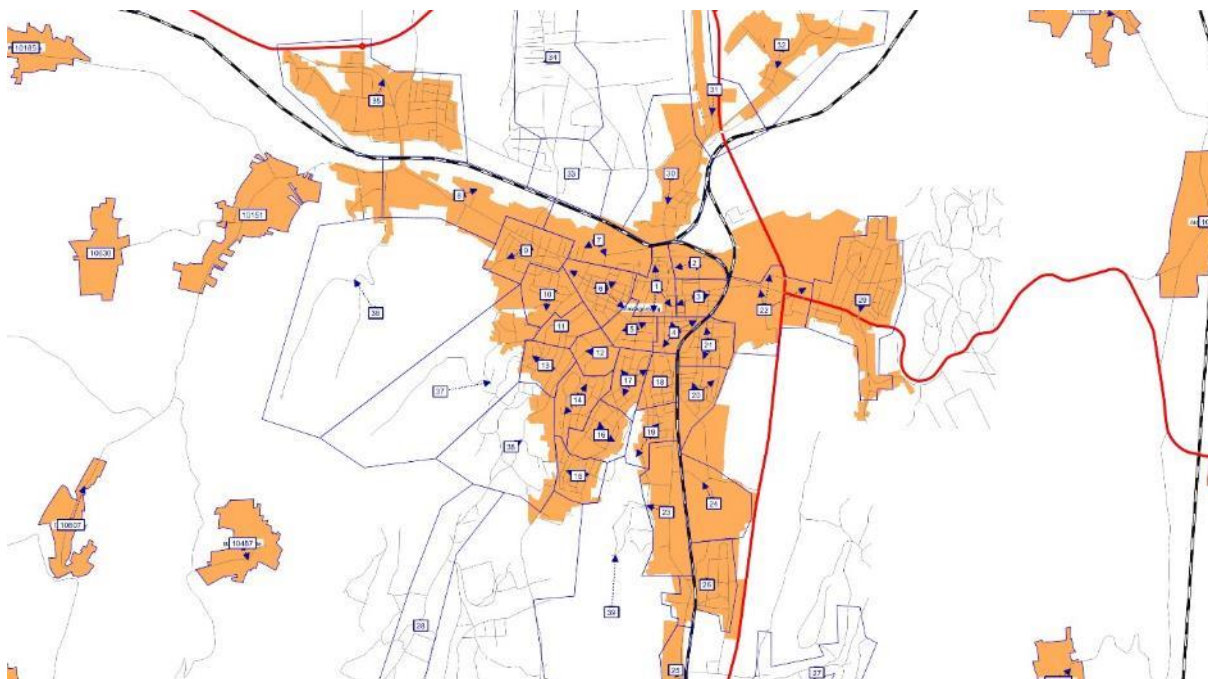
A modellezés során egy kb. 50–60 km átmérőjű térséget jelöltünk ki, ami átnyúlik a szomszédos megyék egyes területére is, amelynek települései, közúti és vasúti hálózata képezte a **területi modell** alapját, amelybe beágyazódik Zalaegerszeg városa is.

A forgalmi igényeket a létrehozott zónák jellege, lakosszáma, és egymáshoz viszonyított távolsága alapján generáltuk, majd keresztmetszeti forgalomszámlálási adatokkal kalibráltuk és ellenőriztük.

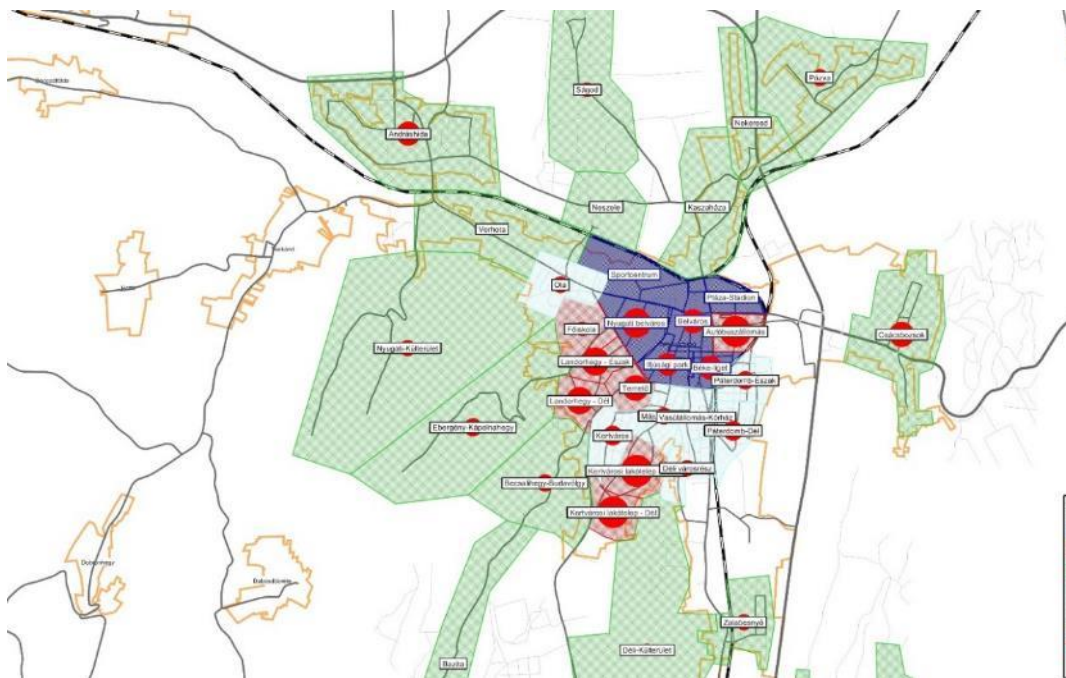
A modell Zalaegerszeg városában 39 zónát, a vonzáskörzetében 368 zónát különböztet meg, valamint 9 kordon zónát tartalmaz. Lefedi Zala megye teljes területét és Vas megye egy részét, a települések önálló zónát alkotnak.



A körzeteket és az úthálózatot úgynevezett konnektorok kapcsolják össze. A zóna kimenő és beérkező forgalma ezeken keresztül jelenik meg a modellben. A városi zónák több, járműkategóriánként eltérő súlyú konnektorral rendelkeznek, ez reprezentálja a főbb forgalomvonzó helyeket (parkoló, gyár, bevásárló központ stb.).



Az egyes zalaegerszegi körzetek jellege és lakosszáma került bemutatásra a következő ábrán:



A települési zónák általában egy, a település súlypontjába bekötött konnektorral rendelkeznek. A közvetlen Zalaegerszegi tömegközlekedési kapcsolattal (helyközi busz vagy vasút) nem rendelkező települések tömegközlekedési konnektorai a kapcsolatot nyújtó településre (általában kistérségi központ) is bekötésre kerültek.

HÁLÓZATI MODELL KIALAKÍTÁSA

A hálózati modell a közúti hálózatot a számítógépes program számára kezelhető formában, paraméterekkel leíró adatállomány. A számítógépes ráterhelési modell ezen adatok alapján a hálózat egyes pontjai közötti utazások, mozgások idejét, sebességét, hosszát, költségeit számítja. Ezért a modellhálózatot úgy kell felépíteni, hogy azon a valóságra jellemző mozgások, útvonalak követhetők legyenek, szerepeljenek benne a lényeges hálózati elemek, azonban a kevésbé fontos szakaszok feleslegesek.

A **hálózati modell** az alábbiakat tartalmazza:

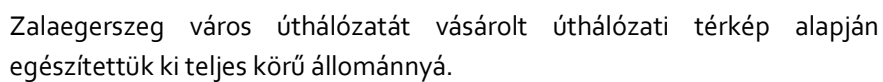
- az országos közúthálózatot az OKA adatbázis alapján, kibővítve a helyközi buszközlekedéssel érintett önkormányzati utakkal,
- vasúti hálózatot,
- Zalaegerszeg város közúti hálózatát,
- Zalaegerszeg város helyi autóbusz hálózatát és a 2016. évi menetrendet,
- helyközi autóbusz szolgáltatásokat, 2015/2016. évi menetrendek alapján (munkanapi menetrend),
- a vasúti hálózatot és a 2015/2016. évi vasúti menetrendet,
- az egyes hálózatokat összekapcsoló technikai szakaszokat (gyalogló, átszálló kapcsolatok).

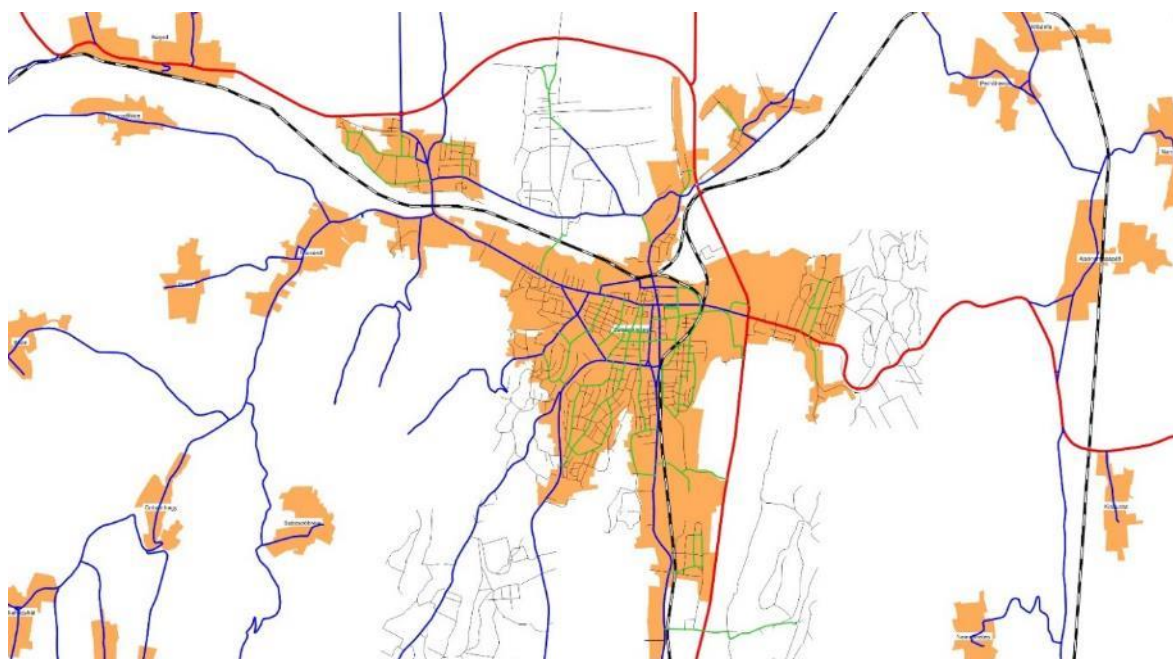
A KÖZÚTI HÁLÓZAT KIALAKÍTÁSA

A közúti hálózat leírása a következő paraméterekkel történik:

- a szakasz kezdőpontja,
- a szakasz végpontja,
- a szakasz tényleges hossza,
- a szakasz típusa (amely magában hordozza a sávszám és hozzárendelt kapacitás-értékeket, forgalom-sebesség összefüggés jelleget),
- rang, amely a külön nem paraméterezett csomópontokban az alá- és fölérendeltségi viszonyokat definiálja,
- a szakasz iránya,
- a szakasz szabad sebessége: a szakaszon üres állapotban (kis forgalomsűrűség esetén) elérhető sebesség, alapesetben az adott úttípuson engedélyezett sebesség,
- csomópontoknál az esetleges kanyarodási tiltások.

A város és környékének úthálózatát a modellben mintegy 17 000 szakasz reprezentálja. A szakaszok jellegük szerint lettek útkategóriákba sorolva. A főbb útkategóriákat szemlélteti az alábbi ábra.





A modellben az alábbi főbb úttípusokat különböztetjük meg:

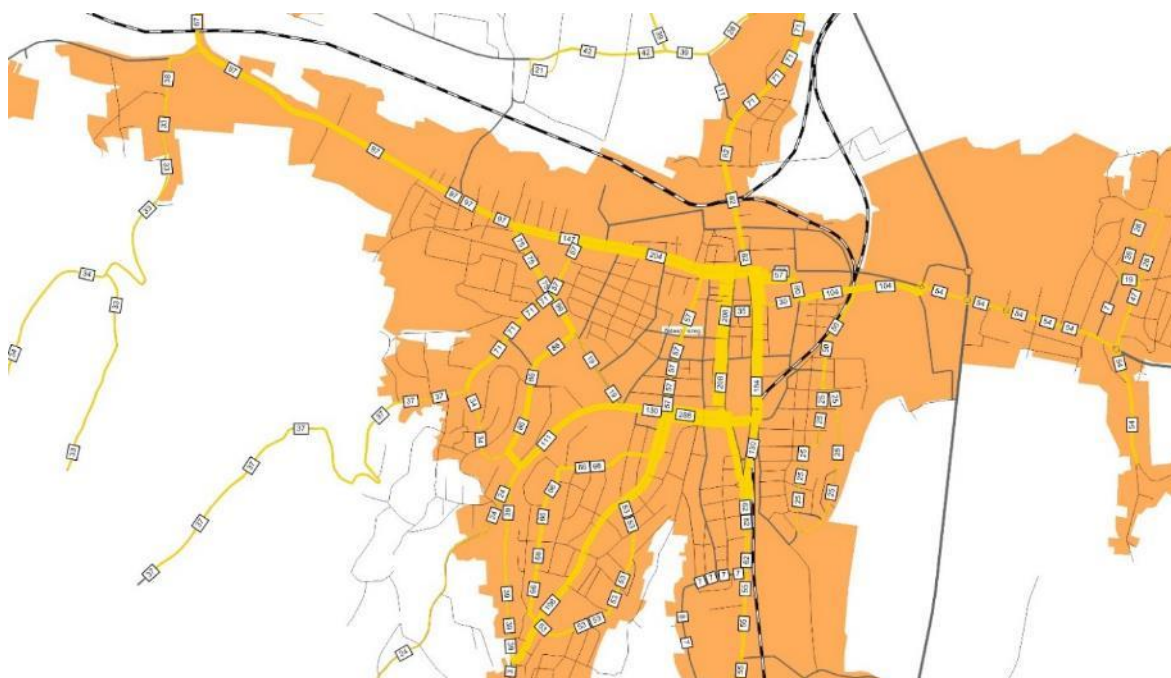
Típus	Kapacitás [Ejm/óra]	Vo_szgk [km/h]	Vo_ktgk [km/h]	Vo_ntgk [km/h]
Autópálya	3400	130	90	85
Autóút	3200	110	90	85
Főút 2x1	950	90	80	80
Főút 2x2	2800	105	80	80
Összekötő út	850	70	70	70
Mellékút 2x1	800	60	50	50
Átkelési szakasz 2x1	1000	50	50	50
Átkelési szakasz 2x2	2000	55	50	50
Gyűjtőút 2x1	800	40	40	35
Gyűjtőút 2x2	1600	45	45	45
Lakóutca	500	20	20	20
Külterületi jellegű út 2x1	1000	80	80	80

A táblázat rövidítései: Ejm – egységjármű, szgk – személyautó, ktgk – 3,5 t feletti, kis- és közepes tehergépjármű, ntgk – nehéz tehergépjármű, 12 t felett.

A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZAT KIALAKÍTÁSA

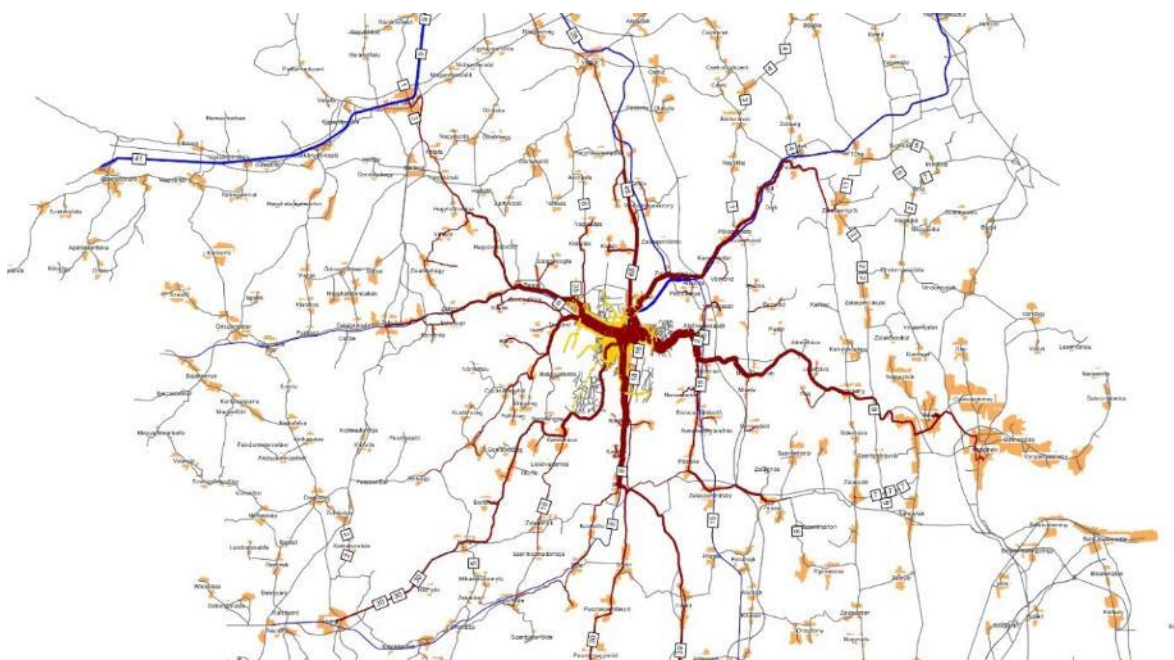
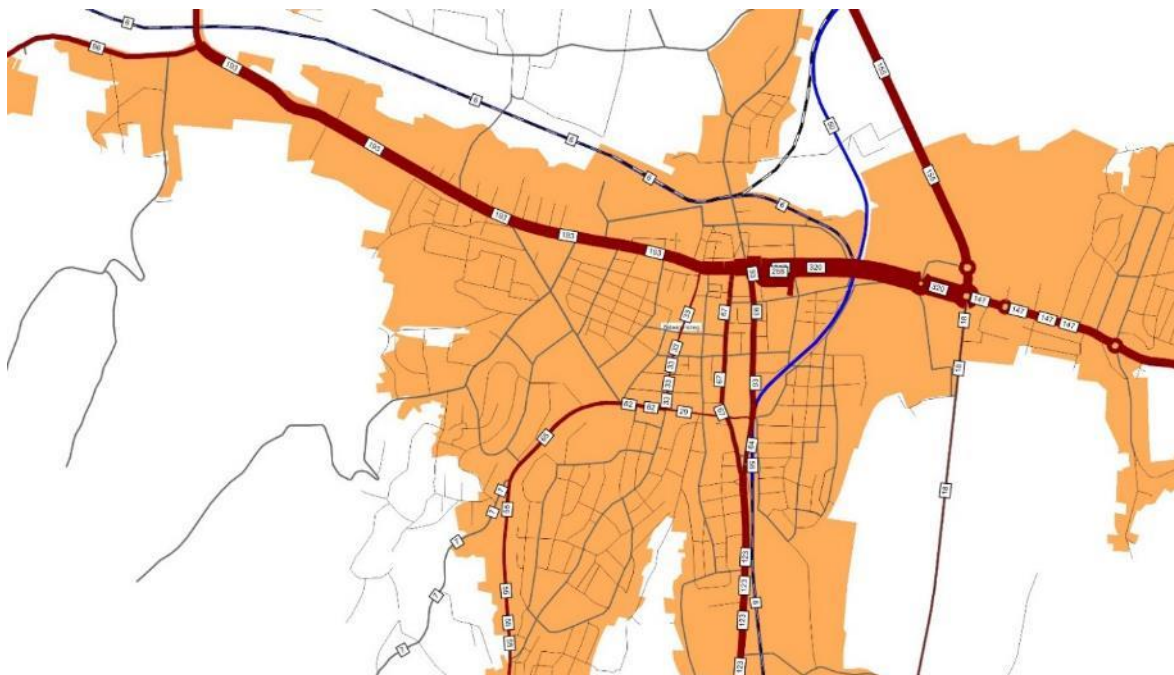
A vasúti, helyi és helyközi autóbuszok forgalmát (amely néhány útszakaszon a forgalom meghatározó része is lehet) alapterhelésként, a 2016. évben érvényes helyi és helyközi autóbusz menetrend alapján állítottuk elő.

A vasúti és autóbusz forgalmak menetrend szerint kerülnek be a modellbe. Az alábbi ábrák a modellben figyelembe vett tömegközlekedési járatok úthálózatát, valamint az egyes szakaszok munkanapi járatszámát mutatják be.



A helyi közlekedésben munkanapokon 560 járatindítást tartalmaz a modell (a modell a rezsi-menetek, speciális járatokat, pl. munkavállalói céljáratok nem tartalmazza).

A modellezési területen a teljes vasúti szolgáltatás (17, 21, 23,25 vonalak) kidolgozásra került, a helyközi autóbuszjáratok közül csak a Zalaegerszeget érintő vonalak menetrendje került beépítésre.



124 vasúti indítást és 668 helyközi járat indítást tartalmaz a modell.

Az alapterhelés a zajszámítások elvégzéséhez nappali és éjszakai forgalom részletességgel is rendelkezésre áll.

A modellezett közösségi közlekedési hálózat összegzett főbb paraméterei az alábbiak:

- 2427 autóbusz és vasúti megálló,
- 495 viszonylat (beleértve a zalaegerszegi helyi járatokat, helyközi viszonylatokat és az érintett vasútvonalak járatait),
- 1228 menetrendi indítás a modellezési területen,
- 4144 közösségi közlekedéssel kiszolgált szakasz (összesen 2368 km-nyi hálózaton).

IGÉNYMODELL LEKÉPZÉSE A FORGALMI MODELLBEN

A modellben különböző közlekedési eszközöket definiálhatunk. A modell közlekedési eszközrendszer alapján működik, ahol a hálózati elemeken pl. link (két csomópontot összekötő út) az eszközök engedélyezésével lehet megjeleníteni a járműveket. A közlekedési eszközöket a zalaegerszegi modellben a következő három csoportba soroltuk:

- Put (Public Transport): közösségi közlekedés pl. busz, villamos, vonat,
- PrT (Private Transport): egyéni közlekedés pl. személygépkocsi, tehergépkocsi,
- PuTWalk (Public Transport Walk): közösségi közlekedési gyaloglás-rá/elgyaloglás, két megálló közötti átszállási gyaloglás.

RÁTERHELÉSI ELJÁRÁSOK

A modellt a PTV VISUM programcsomagjában fejlesztjük. A ráterhelési eljárások jelentős hatással vannak a modell futásra is, ami a kalibrálási és futási időket jelentős mértékben befolyásolja – még a mai számítástechnikai hardver lehetőségek mellett is.

A fentiek alapján minden közlekedési mód esetén olyan ráterhelési eljárást alkalmazunk, amelyek esetében:

- alacsony futásidők biztosíthatók,
- az eredmény robusztus, változatlan az egymás utáni azonos feltételekkel történő futtatások esetén,
- a szokásos modellezési platformokon azonos vagy hasonló eljárások futtathatóak,
- az eljárások kizárólag makro szintű eljárásokként futnak.

A közösségi közlekedési forgalmi igénymátrixokat a közösségi közlekedési hálózatra, az egyéni utazások mátrixait a közúthálózatra többútvonalas ráterhelési eljárással terheljük rá.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI RÁTERHELÉS

A modellben úgynevezett menetrend alapú ráterhelést használunk, ami a legmagasabb szintű ráterhelési eljárás. Ennek a módszernek az alkalmazását elsősorban a modellezési terület menetrendi struktúrája indokolja.

Ennek a módszernek az az alapja, hogy az utasok tisztában vannak a teljes menetrenddel és a menetrendi indítási időpontokkal, ezért a ráterhelési eljárás során az útvonalválasztás a hálózaton lévő menetrend alapján történik.

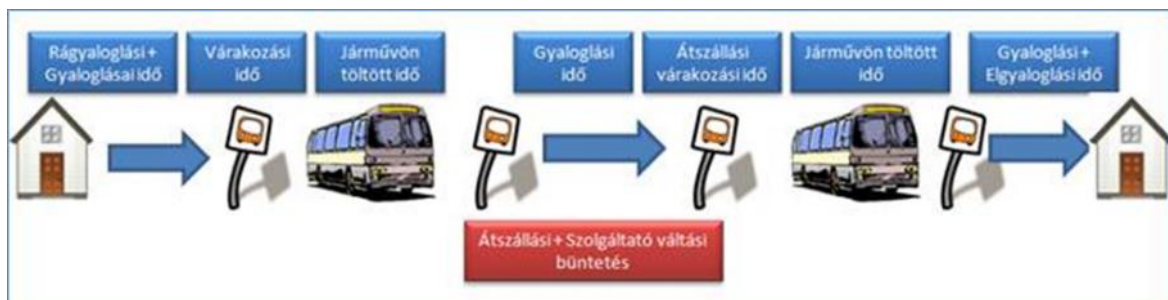
A közösségi közlekedési ráterhelés útvonalválasztása során az adott időtávnak megfelelő mátrixot az érzékelt utazási idők figyelembevételével terheljük rá a hálózatra. Az érzékelt utazási időben a háztól-házig eljutás minden eleme (rá- és elgyaloglás, várakozási idő, átszállási idő, gyaloglási idők, járművön töltött idő) szerepel súlyozva. Az érzékelt eljutási idő elemeit az alábbi ábra szemlélteti. Ezek a súlyozott időértékek adják meg az elképzelhető alternatív útvonalak ellenállását.

A PTV VISUM programrendszerében egy utazás során az utazási idő meghatározásához (JT) az utazás induló körzetéből az utazás cél körzetéig a következő időelemeket vesszük számításba:

$$JT_{ij} = (AT + OWT + \sum IVT + \sum TWT + \sum WKT + ET)_{ij}$$

A VISUM program az egyes időelemeket kellő pontossággal (sec) tárolja, ezek a következők:

AT:	Rágyalogási idő az induló körzetből az induló megállóig
OWT:	Várakozási idő a felszálló megállóban, követési idő alapú ráterhelésnél a követési idő fele, menetrendi alapú ráterhelésnél nulla.
IVT:	A járműben töltött idő, amely tartalmazza az utas csere időt is
TWT:	Átszállási várakozási idő
WKT:	Gyaloglási idő az átszállások során két megálló között
ET:	Elgyaloglási idő az érkező megállóból a célkörzetbe



Az érzékelt eljutási idő modellben alkalmazott szorzóit az alábbi táblázat mutatja be.

Eljutási idő elem	Szorzó
Járműben töltött idő	módspecifikus
Rágyaloglási idő	1,0
Elgyaloglási idő	1,0
Gyaloglási idő	2
Várakozás idő	1,5
Átszállási várakozási idő	2
Átszállási büntetés	4 perc
Felszállási büntetés	módspecifikus

A rá- és elgyaloglási időknél a szorzó számnak nincs jelentősége, mivel a modellben az összes gyalogló konnector hossza megegyezik, ezért ezeken a szükséges gyaloglási idő egységesen öt perc. A járműre való felszállási büntetések és a járműben töltött idő érzékelt fajlagos értékei módspecifikusak, ami azt jelenti, hogy ezeket a perc értékeket különböző arányban vesszük figyelembe a ráterhelés során.

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI RÁTERHELÉS

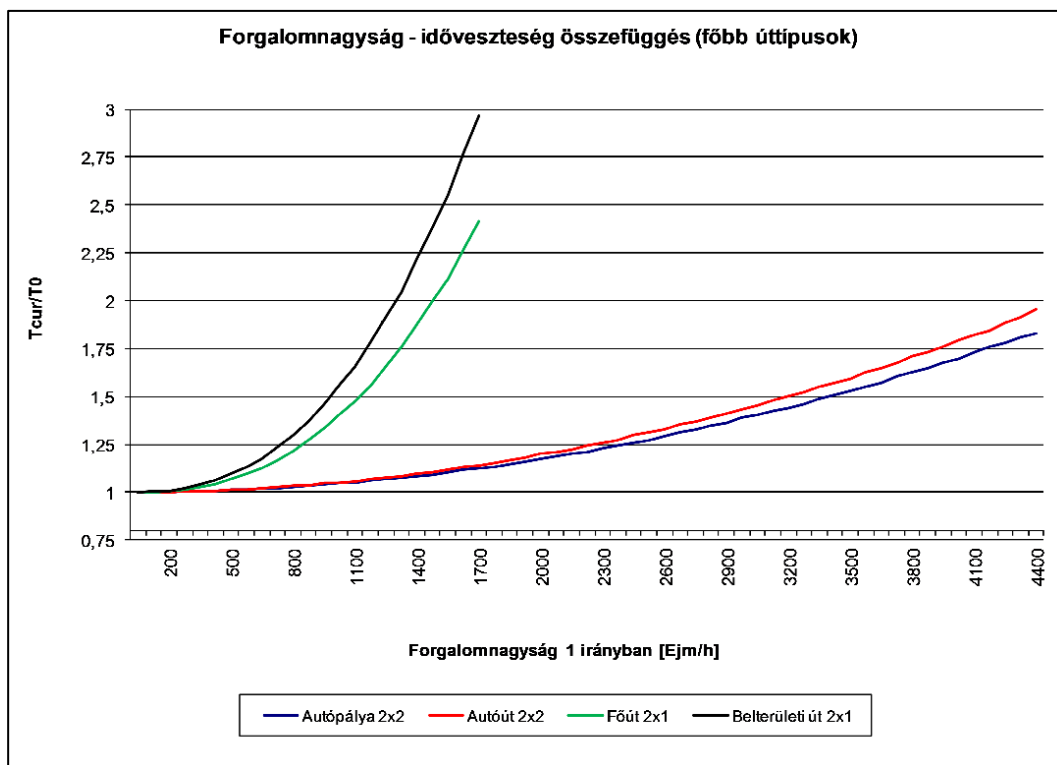
A közúti forgalomban útkategóriánként, a forgalomnagyság-sebesség összefüggések alapján történik az ellenállások számítása, az idő- és költségelemek megfelelő figyelembevételével.

A PTV VISUM modellben az egyes közúti szakaszok ellenállásait a szakasz típusának és a szakasz kapacitáskihasználásának függvényében határozzuk meg, amihez a Bureau of Public Roads (BPR) ellenállásfüggvényét (VDF) használjuk

$$t_{cur} = t_o \cdot \left(1 + a \left(\frac{q}{q_{max} \cdot c} \right)^b \right)$$

A szakasz aktuális ellenállása (t_{cur}) az alapsebességhez (V_o) tartozó alapellenállástól (t_o) függ. A függvényben a q az aktuális forgalom a q_{max} a szakasz $t_o = (1/V_o) \cdot 60$ (perc/km) kapacitása óránkénti egységjárműben. Az a , b , c az adott szakasztípushoz tartozó konstansok.

A modellben alkalmazzuk az országos modell **ellenállás függvényeit**, de a **városi környezetre vonatkozóan saját függvénykészletet alakítottunk ki.**



Az ábra vízszintes tengelyén a forgalomnagyság [Ejm/ó], a függőleges tengelyén a $T_{current}/T_0$ arány, azaz a terhelés esetén alkalmazott sebességhez és a szabad sebességhez tartozó menetidő aránya látható.

A ráterhelésnél az útvonalkereső eljárások a legkisebb költségű útvonalakat keresik meg. A költségek alapvetően négy részből, az időköltségből, az üzemköltségből, parkolási díjból és az útdíjból állnak, melyek az utazási idővel (időköltség), illetve utazási távolsággal (üzemköltség, autópályadíj) egyenesen arányosak. A négy költség lineáris kombinációja adja az ún. generalizált utazási költséget (F_t), ahol lényeges ezek egymáshoz képesti aránya. A tehergépjármű korlátozások technikai okokból költségelemként építettük a modellbe.

Az útvonalválasztást meghatározó költségfüggvény a teljes utazás költségét, a zónákat „bekötő” konnektorok ellenállását, a csomóponti mozgásokat kanyarodási irány (jobb, bal, egyenes) és alá-fölé rendeltség, csomópont típus és forgalomnagyság szerint különböző mértékben terhelő időbüntetést, illetve a szakaszokra jellemző ellenállást veszi figyelembe.

A közúti utazások költségeit, az úgy nevezett generalizált költséget a következő elemek alkotják:

$$C_{GK} = C_{VOC} + C_{TIME} + C_{PARK} + C_{TOLL}$$

C_{VOC} = a szokásos költségelemek, esetleg egyszerűsített számítási mód a (részben) városi körülmények miatt

C_{TIME} = modellszámítási alapokon kapott időérték

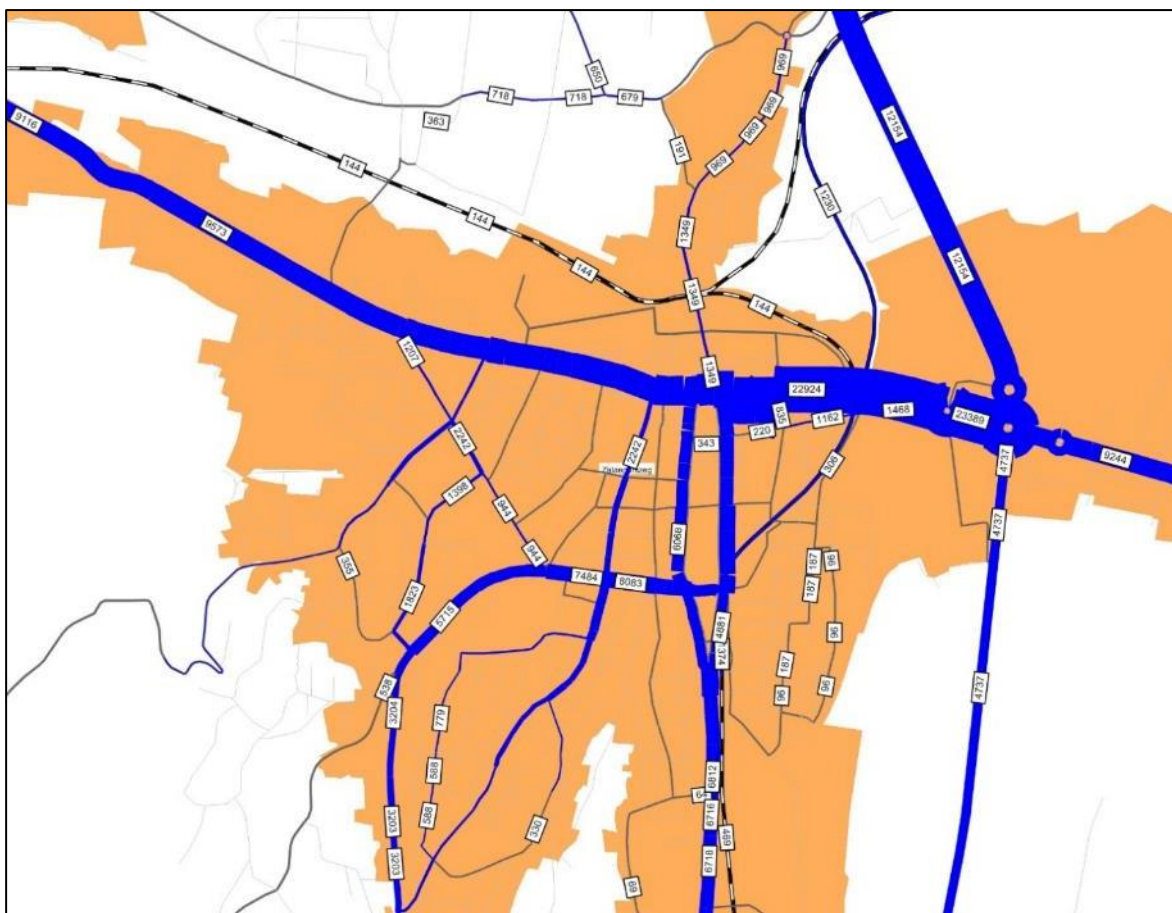
C_{PARK} = a célkörzetre jellemző (átlagos) parkolási díj, amely indok szerint különböző mértékűre tehet:

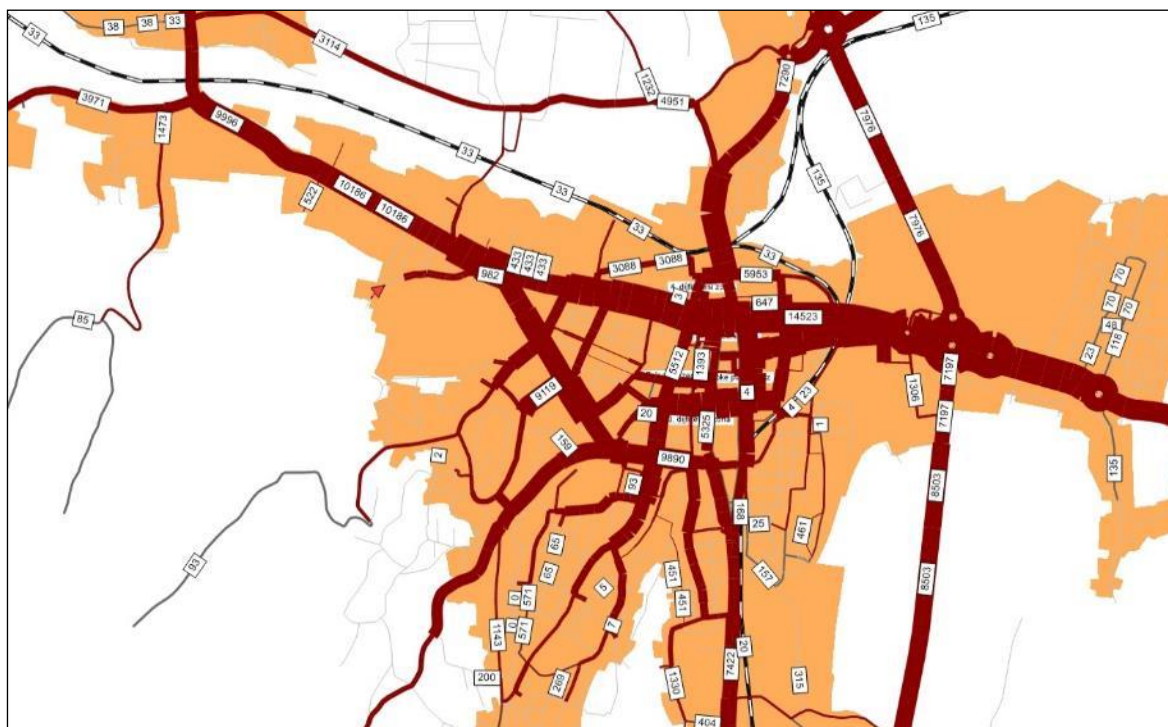
C_{TOLL} = útdíjak

A közúti ráterhelésnél lehetőség van napi, illetve órás forgalmi igényeket vizsgálni. Ehhez természetesen szükséges a szakasz és csomóponti ellenállásfüggvényeket megfelelően paraméterezni.

RÁTERHELÉSI EREDMÉNYEK

A különböző forgalmi rétegek és módok hálózati ráterhelése után az alábbi ábrákon látható eredményeket kapjuk.



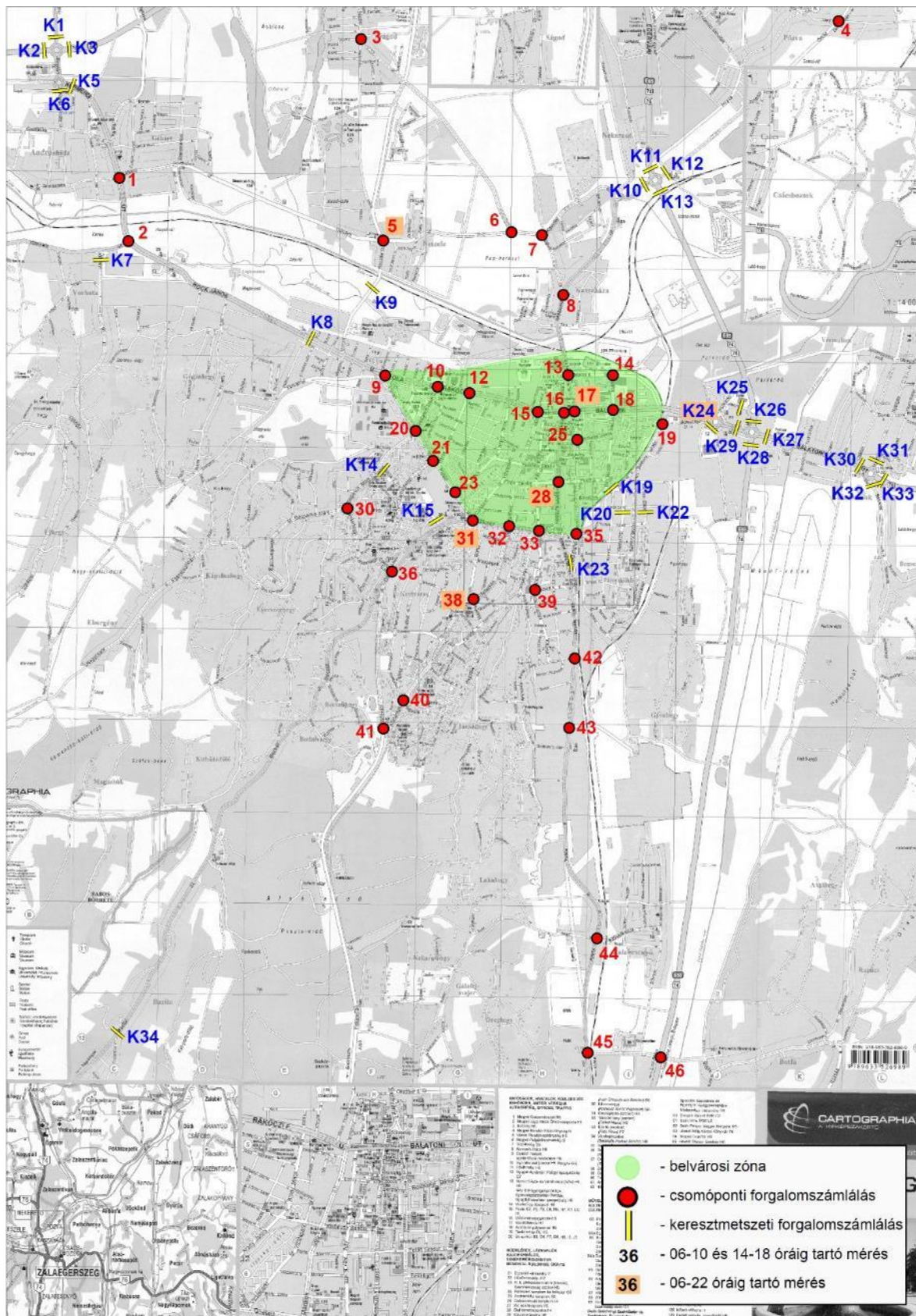


7.3.2 FORGALOMFELVÉTELI ADATOK FELDOLGOZÁSA A MODELLBEN

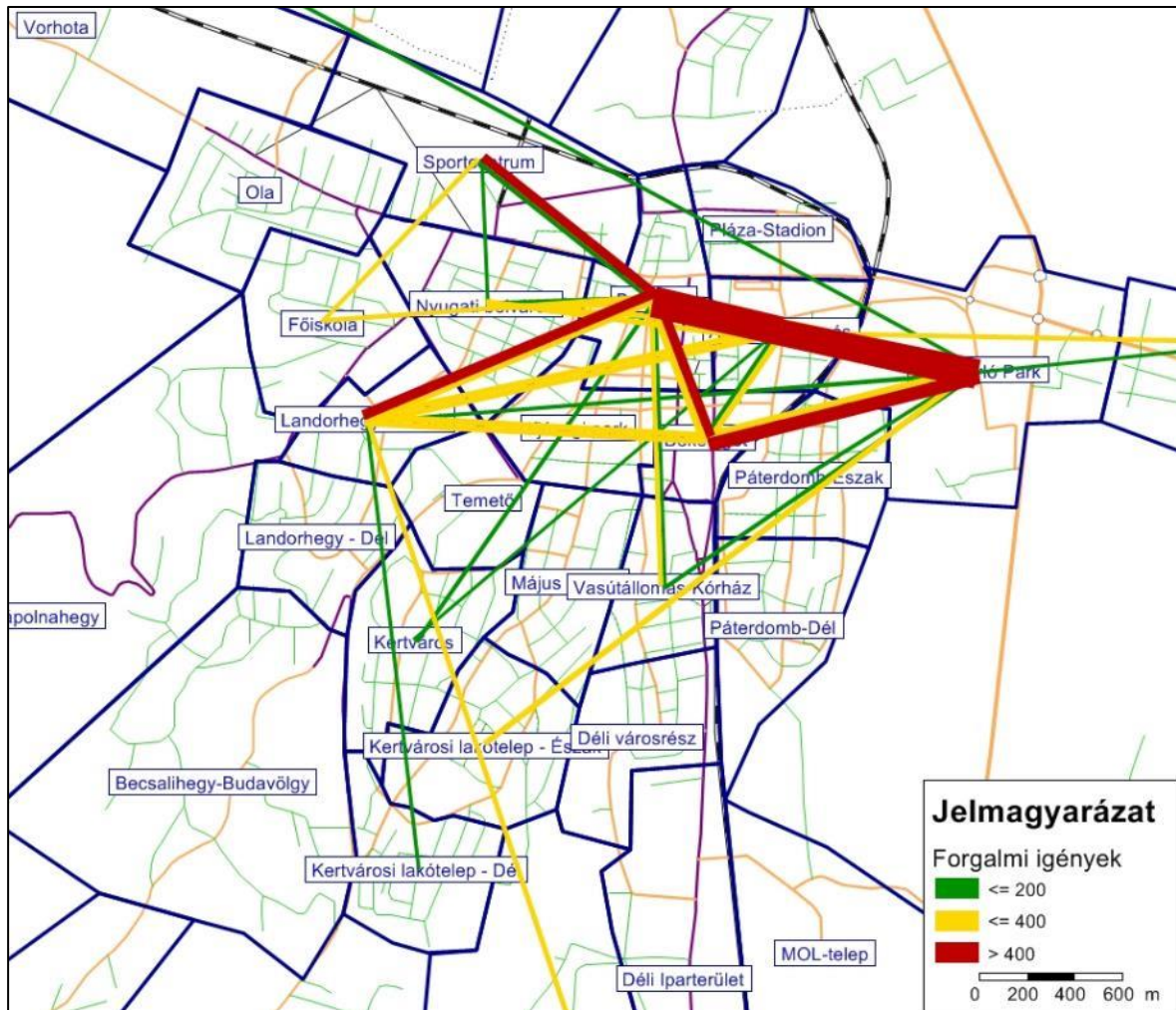
A felvételek 2014. évben készültek a Zalaegerszeg és térsége regionális forgalmi modell felépítése során. A 2016. március hónapban végzett csomóponti számlálások ellenőrzése és modellbe építése folyamatban van, ezek eredményei alapján a forgalmi modell továbbfejlesztésre kerül.

KÖZÚTI FELVÉTELEK

Közúti keresztmetszeti és csomóponti számlálások közel 100 helyszínen (irányban) történtek, a járművek összes 5 kategóriában lettek rögzítve, ami alkalmazkodik az igénymátrixok teherforgalmi rétegeihez is. Az alábbi ábra a személygépjármű forgalom helyszíneit mutatja be.



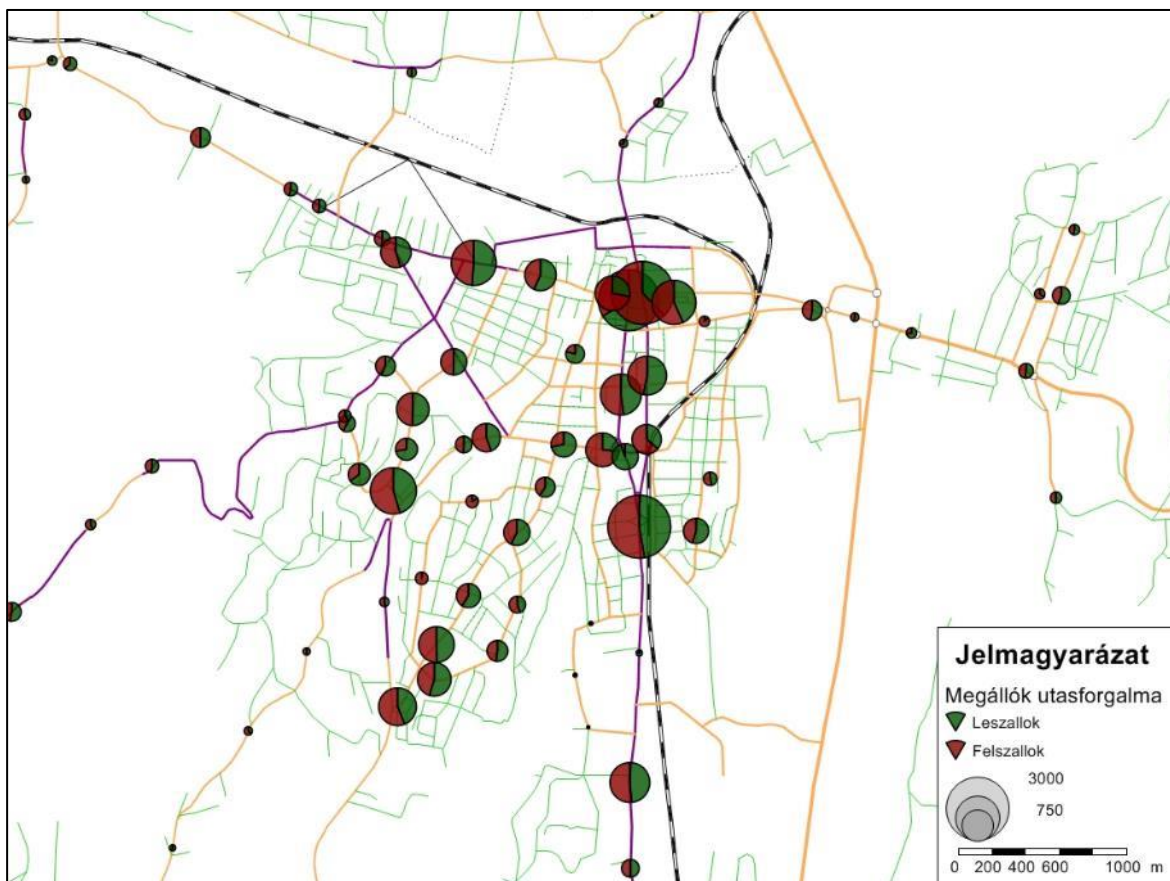
Megállítási közúti kikérdezés nem történt a projekt keretében, ezért a belső zalaegerszegi utazások relációira és a célforgalmakra egyedül a háztartásfelvételtől lehet következtetni. A relatív magas minta arány miatt az eredmények megbízhatónak mondhatók. A közúti (személyautós) forgalmi igények az alábbi módon alakulnak a felvételek szerint.



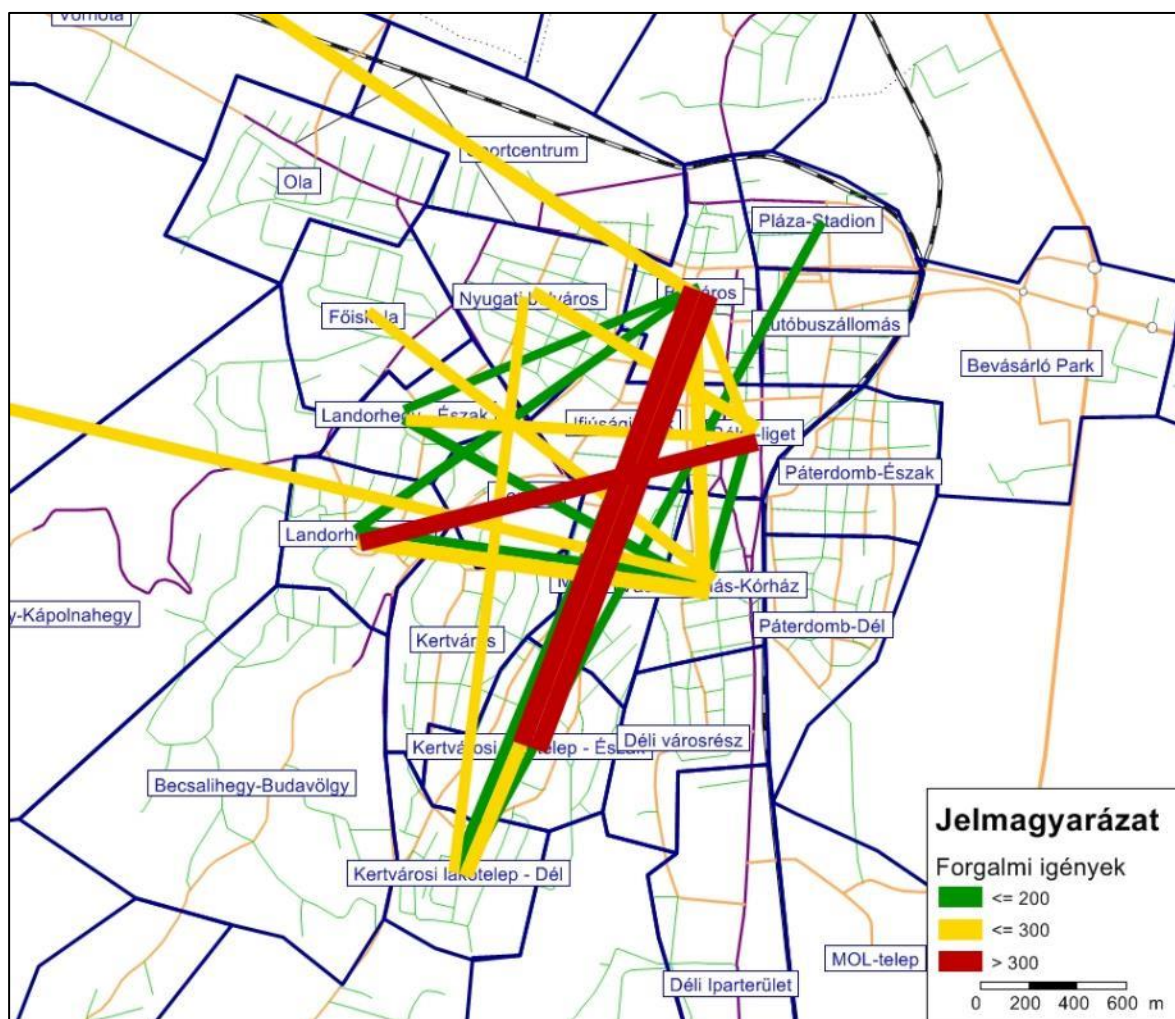
Jól látszik, hogy a legnagyobb igények a belvárosi relációkban, illetve a városmagon kívül helyezkedő bevásárló területen jelentkeznek. Fontos megjegyezni, hogy az utóbb említett terület gyalogosan nehezen megközelíthető, és a közösségi közlekedési kiszolgálása is alacsony színvonalú. A város a legtöbb lakóközvetéből nem közelíthető meg átszállásmentesen, egyedül az autóbusz-állomásról induló 2-es és 9-es viszonylatcsaláddal érhető el.

HELYI AUTÓBUSZ FELVÉTELEK ADATAI

A zalaegerszegi helyi autóbuszokon teljes körű utasforgalmi számlálás történt. A napi fel és leszállók arányait a megállókban az alábbi ábra mutatja be.

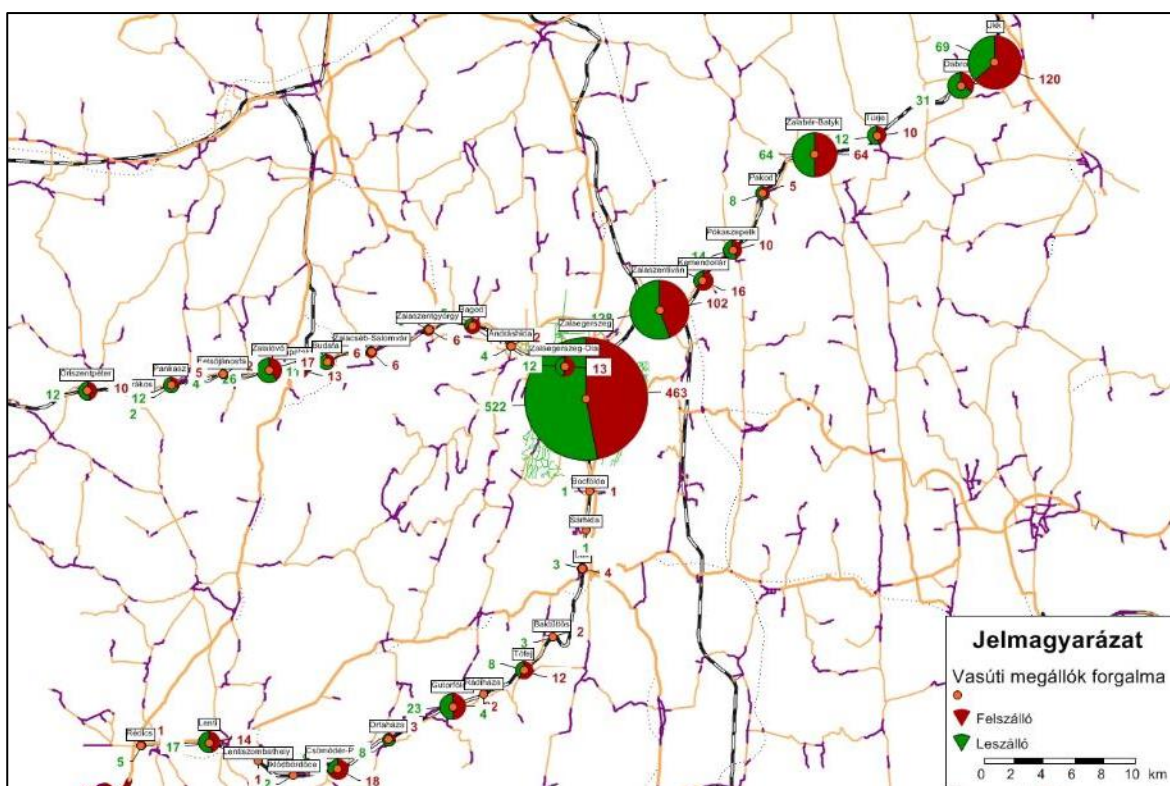


A helyi autóbuszhálózaton mintavételes kikérdezést is végeztünk a forgalmasabb megállóhelyeken és néhány jellemző fordán is. Ennek a felvételnek a célja, hogy a háztartásfelvételt kiegészítve még jobb képet kapjunk a helyi utazások tényleges relációról. A következő ábra a 20 legnagyobb forgalmi igényű relációt mutatja.

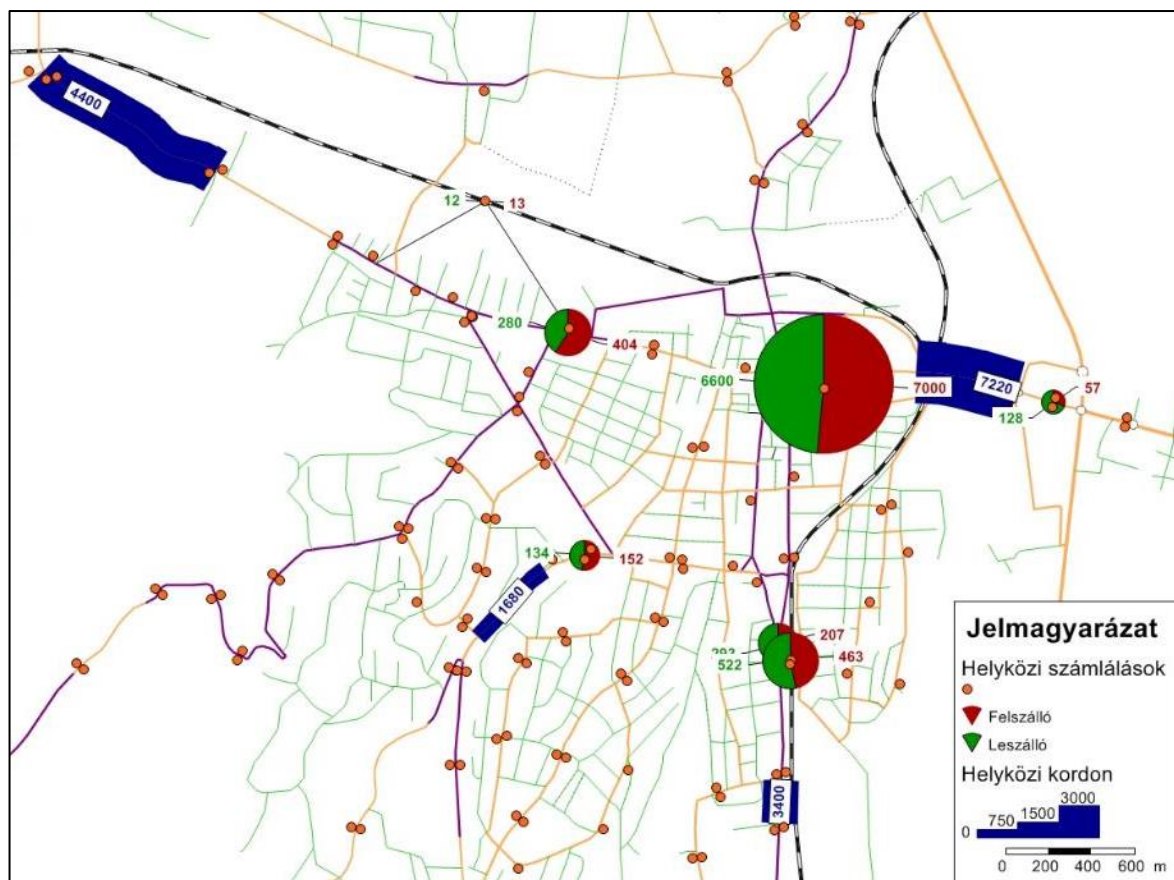


HELYKÖZI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS FELVÉTELI ADATAI

Teljes körű forgalomszámlálásra a Zalaegerszeget is érintő vasútvonalakon (23, 25) került sor, amelynek eredményeit a vasúti igénymátrix kalibrálására használtunk. Az érintett vasúti megállók közül, sehol sem mértünk jelentős utasforgalmat, napi 100 főt átlépő le- és felszálló forgalom Zalaegerszegen túl egyedül Zalaszentiván, Zalabér-Batyk és Ukk állomásokon volt.



A Zalaegerszegen belüli helyközi autóbuszos megállóhelyi- és kordon számlálások eredményeit mutatja a lenti ábra. A helyközi forgalom jelentős része északról érkezik a városba, míg a megállók közül az autóbuszállomás, szolgálja ki a forgalom legnagyobb részét.



7.4 A PROJEKTEK KIVÁLASZTÁSÁNAK NEMZETKÖZI MÓDSZERTANI HÁTTERE

A jelen pont a javasolt projektek szűrését, kiválasztását segítő nemzetközi módszertani háttérrel nyújt átfogó ismertetést.¹⁵

7.4.1 CHALLENGE

Az Intelligens Energia Európa program által társfinanszírozott CH₄ALLENGE projekt alapját egy 2013 és 2016 között megvalósult program adta. A projekt során kilenc európai város és nyolc szervezet társult abból a célból, hogy a fenntartható városi mobilitástervezés négy legnagyobb kihívásával foglalkozzon. A négy témakör a következő:

- az érdekelt felek részvétele és az állampolgárok bevonása a tervezési folyamatba,
- szakágak és szakterületek közötti intézményes együttműködés megteremtése,
- a leghatékonyabb szakpolitikai intézkedések beazonosítása,
- a mobilitástervezés folyamatának nyomon követése és értékelése.

A workshopokból, közös gondolkodásból és új utak kereséséből álló munka legnagyobb eredménye a négy „challenge” témakörében megjelenő segédanyag lett, amely egy kézikönyvet, egy brosúrát és e-segédanyagot is magában foglal, és több nyelven is elérhető lesz.¹⁶

A harmadik kihívásra válaszul megszülető anyag a „Kisokos közlekedési intézkedések kiválasztásához – A fenntartható városi mobilitási tervek leghatékonyabb intézkedési csomagjainak összeállítása” című segédanyag, amely a projekt során összegyűlt tapasztalatokat és információkat gyűjti össze, és segítséget nyújt a megfelelő intézkedések kiválasztásához a kiválasztási folyamat kontextusának, korlátainak és lehetőségeinek elemzésével. A CH₄ALLENGE projekt tanulságait és ajánlásait összefoglaló anyag magyarul jelenleg nem elérhető, csupán egy rövid összefoglaló, így bővebb tájékoztatást a projektről az angol nyelvű brosúra ad. Utóbbi alapján a legalkalmasabb és leginkább költséghatékony intézkedések kiválasztása során a legfontosabb szempontok az adott intézkedés hatékonysága, az elfogadhatósága és az anyagi befektetés megtérülése. Míg a hatékonyabb intézkedések fognak a legnagyobb haszonnal járni a város szempontjából, a legelfogadhatóbb intézkedések valósulnak meg a legnagyobb eséllyel, a befektetett pénz legnagyobb megtérülését ígérő intézkedések pedig szűkösebb anyagi forrás esetén jelentik a legnagyobb hasznot.

¹⁵ A projektek kiválasztásának folyamatát és eredményeit a 4. fejezetben mutatjuk be.

¹⁶ <http://www.sump-challenges.eu/kits>

A folyamat során a következő négy nagy kihívással kell megküzdeni:

- a városok számára nagyon sokféle intézkedés elérhető,
- a város vezetőinek és az érintetteknek sok esetben előfeltételezéseik vannak arról, hogy milyen intézkedésekre lenne szükség, ám ezek a feltételezések a valóságban nem biztos, hogy a leghatékonyabb megoldásokat jelentik,
- a leginkább költséghatékony megoldások nem feltétlenül a legkönnyebben kivitelezhetők,
- a SUMP sikere alapvetően az intézkedések összecsoportosításától, illetve csomagolásától függ.

Ezen kihívások mellett figyelni kell arra, hogy számos példa szerint a helyi döntéshozók sok esetben nehezen nyitnak az innováció felé, inkább a városi gondolkodásban már régóta meglévő fejlesztési irányokat preferálják. Emellett a közösségi közlekedés lehetőségeinek erősítése és az igények befolyásolása helyett sokszor az infrastruktúrát bővítő, illetve az azt karban tartó projektekre koncentrálnak.

A brosúra 10 fő ajánlást tartalmaz a projektek kiválasztásának folyamatát illetően:

1. Tisztázzuk a tervezési területet és az időtávot, és ismerjük meg alaposan a jelenleg alkalmazott intézkedéseket és tervezési kereteket!
2. Kerüljük el, hogy az intézkedéseken gondolkodjunk, amíg a jövőkép és a célok még nincsenek egyértelműen kitalálva!
3. Az intézkedések első körös összegyűjtésénél a lehető legszélesebb merítéssel dolgozzunk!
4. Döntsük el, van-e olyan konkrét stratégia, amit követni szeretnénk!
5. Gondoljuk végig, hogy milyen elvek mentén szeretnénk összecsoportosítani, illetve összecsomagolni az intézkedéseket!
6. Ismerjük meg alaposan a külső kényszerítő körülményeket (pl. források)!
7. Vonjuk be a folyamatba az érintetteket és a nyilvánosságot!
8. Győződjünk meg arról, hogy a kiválasztott intézkedések alaposan ki lettek-e dolgozva!
9. Próbáljuk előre megbecsülni az intézkedések hatását!
10. Vessük össze a kidolgozott intézkedéseket a korábban megfogalmazott célokkal!

7.4.2 EVIDENCE

Az EVIDENCE projekt 2015-ben indult az Intelligens Energia Európa program társfinanszírozásával, azzal a céllal, hogy olyan megbízható forrásból származó tapasztalatokat és tudást halmozzon föl. Utóbbiak alapján ugyanis konkrét tényekkel, evidenciákkal lehet bizonyítani, hogy a városi mobilitást érintő, fenntarthatósági szempontú döntések és intézkedések milyen gazdasági haszonnal járnak. A projekt célja, hogy erősítse a tervek

megvalósulásának esélyét azáltal, hogy segít az intézkedések valós gazdasági megtérülését a döntéshozók elé tárni.

A projektben résztvevő szakértők a kutatás során számos esetet és adatot vizsgáltak át, a megbízható adatokat elérhetővé tették, amelyek alapján 22 intézkedéstípusra dolgoztak ki konkrét eseteket¹⁷. A projekt dokumentációi bemutatják az adott intézkedés gazdasági hasznát, a haszon tényszerű megalapozottságát és a beavatkozás optimális időtávját, majd felsorolják az adott intézkedéssel kapcsolatos legfontosabb megállapításokat és a sikeres adaptálásra is javaslatot tesznek.

Az intézkedések értékelésén és bemutatásán túl a projekt képzési anyagokkal is segíti a fenntartható városi mobilitási tervezéssel, illetve a tervek megvalósításával foglalkozó szakembereket.

7.4.3 BUMP (BOOSTING URBAN MOBILITY PLANS)

A BUMP az Intelligens Energia Európa program által társfinanszírozott projekt, amelynek célja, hogy a helyi önkormányzatok tervezőit és munkatársait segítse a SUMP-ok kidolgozásában. A projektet a 40 000 és 350 000 fő közötti lélekszámú városok számára hirdették meg. A nyertes városok szakemberei tréningeken vettek részt, amelyek során a tudás- és a tapasztalatcsere volt az elsődleges cél; emellett a résztvevő városok a SUMP kidolgozásában is támogatást kaptak.

A projekt keretein belül elkészült egy SUMP készítést támogató háttéranyag¹⁸ is, amely hat modulban ismerteti a folyamatot. A csomag a harmadik modulban tárgyalja az intézkedések kiválasztásának módszertanát, és kiemeli a *MaxSumo – Guidance on how to plan, monitor and evaluate mobility projects* című munka¹⁹ fontosságát.

7.4.4 EUROPEAN URBAN TRANSPORT ROADMAPS

Az Európai Unió finanszírozásával elkészült European Urban Transport Roadmaps egy online eszköz az intézkedések kiválasztásának támogatására, abból a célból, hogy a kis- és közepes méretű városok megtalálják az adottságaiknak és igényeiknek leginkább megfelelő intézkedéseket a SUMP procedúrában.²⁰ Az program használatát egy egyszerűsített felhasználói kézikönyv, webinarok (online kurzusok),

¹⁷ <http://www.evidence-project.eu/index.php/resources/the-evidence/measure-reviews>

¹⁸

<http://www.distillate.ac.uk/outputs/Deliverable%20C1%20Indicators%20specification%20v9.pdf>

¹⁹ http://epomm.eu/docs/1057/MaxSumo_english.pdf

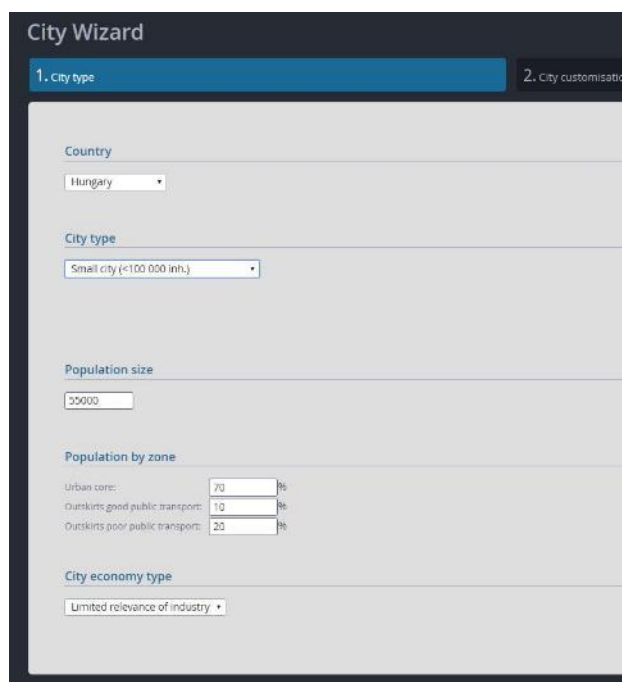
²⁰ <http://urban-transport-roadmaps.eu/>

valamint a programot, annak hátterét, a felhasznált adatokat és az intézkedéseket részletesen bemutató segédanyagok támogatják. Az eszköz hátterét egy részletes, országok szintjén kidolgozott adatbázis jelenti, amely egyrészt az adott ország jelenlegi helyzetét, másrészt a fölhasznált tanulmányok és kutatási eredmények alapján megjósolt, feltételezett jövőbeli változást mutatja meg, elsősorban a környezetterhelés és az energia felhasználása szempontból. A program a kiválasztott intézkedéseket alapul véve, az említett háttér adatok fényében mutatja meg az elemzett város változását 2030-ig környezeti, közlekedési és gazdasági szempontból, konkrét számszerű adatokkal és diagramokkal alátámasztva.

Az eszköz használatának első lépéseként a város jelenlegi helyzetét és jellemzőit kell beállítani. Ez két felületen történik, egyrészt a *city wizardban*, ahol a legalapvetőbb adatok megadására van lehetőség (pl. ország, a város mérete és népessége), majd az *advanced settings* fül alatt, ahol a részletek beállításával hat témakörben lehet tovább árnyalni az alapadatokat: szociodemográfia,

- forgalom,
- parkolás,
- közösségi és kerékpáros közlekedés,
- járműállomány és
- külső körülmények.

Ezen a felületen belül lehet az olyan részleteket beállítani, mint a népesség alakulása, a modal split, illetve a parkolási díjak, majd a külső körülmények fül alatt a jövőre nézve lehet scénáriót választani a technológiai fejlődést és az energiafelhasználást illetően.



The screenshot shows the 'City Wizard' interface with two tabs: '1. City type' (active) and '2. City customisation'. The '1. City type' tab contains the following settings:

- Country:** Hungary (dropdown menu)
- City type:** Small city (<100 000 inh.) (dropdown menu)
- Population size:** 25000 (text input)
- Population by zone:**
 - Urban core: 70 % (text input)
 - Outskirts good public transport: 10 % (text input)
 - Outskirts poor public transport: 20 % (text input)
- City economy type:** Limited relevance of industry (dropdown menu)

Advanced Settings

Sociodemographic

Traffic

Parking

Public transport and bicycle

Vehicle fleets

Exogenous conditions

Mode split initial values

	MODE SHARE (100%)	%
PEDESTRIAN	20	%
BIKE	10	%
MOTORBIKE	2	%
CAR	51.60	%
PUBLIC TRANSPORT	16.40	%

Mode split trend

Car share growth

Share of freight vehicles with respect to cars

10

%

Share of freight vehicles trend

0.1

%

Electric fuelling stations at the base year

Electric fuelling stations do not exist or are negligible

Fuel cell fuelling stations at the base year

Hydrogen fuelling stations do not exist or are negligible

A város alapvető jellemzőinek megadása a European Urban Transport Roadmaps-ben

Az alapbeállítások után az intézkedések kezelése következik. Ezt két lépésben kell megtenni: az első a jelenleg alkalmazott intézkedések megjelölése, majd ezt az állapotot rögzítve lehet további intézkedéseket hozzáadni a jelenlegi helyzethez. A választható intézkedések öt témakörben jelennek meg:

- igények szabályozása,
- zöld intézkedések,
- infrastrukturális beruházások,
- árazás és pénzügyi ösztönzők,
- közlekedésmenedzsment és kontroll.

Az intézkedések egyenként történő megjelölése mellett lehetőség van különböző témakörökben összeállított csomagok hozzáadására is.

Policies & Policy Sets

Policies

1 Demand Management

CHECK ALL

☐ Land use planning
 ☐ Sustainable travel information
 ☐ Bike sharing
 ☐ Car sharing
 ☐ Delivery and servicing plans

2 Green Fleets

CHECK ALL

☐ Green energy refuelling
 ☐ Green public fleets

3 Infrastructure Investment

CHECK ALL

☐ Bus/tram network
 ☐ Walking/cycling network
 ☐ Park & Ride
 ☐ Metro network
 ☐ City logistic facilities

4 Pricing and Financial Incentives

CHECK ALL

☐ Congestion pollution charging
 ☐ Parking regulation/pricing
 ☐ Public transport tariff/integrated ticketing

5 Traffic management and control

CHECK ALL

☐ Urban freight regulations
 ☐ Prioritising public transport
 ☐ Access regulations
 ☐ Traffic calming measures

Policy Sets

GHG EMISSIONS/AIR QUALITY

CONGESTION

ACCESSIBILITY/SOCIAL INCLUSION

SAFETY

PUBLIC TRANSPORT

WALK/CYCLE

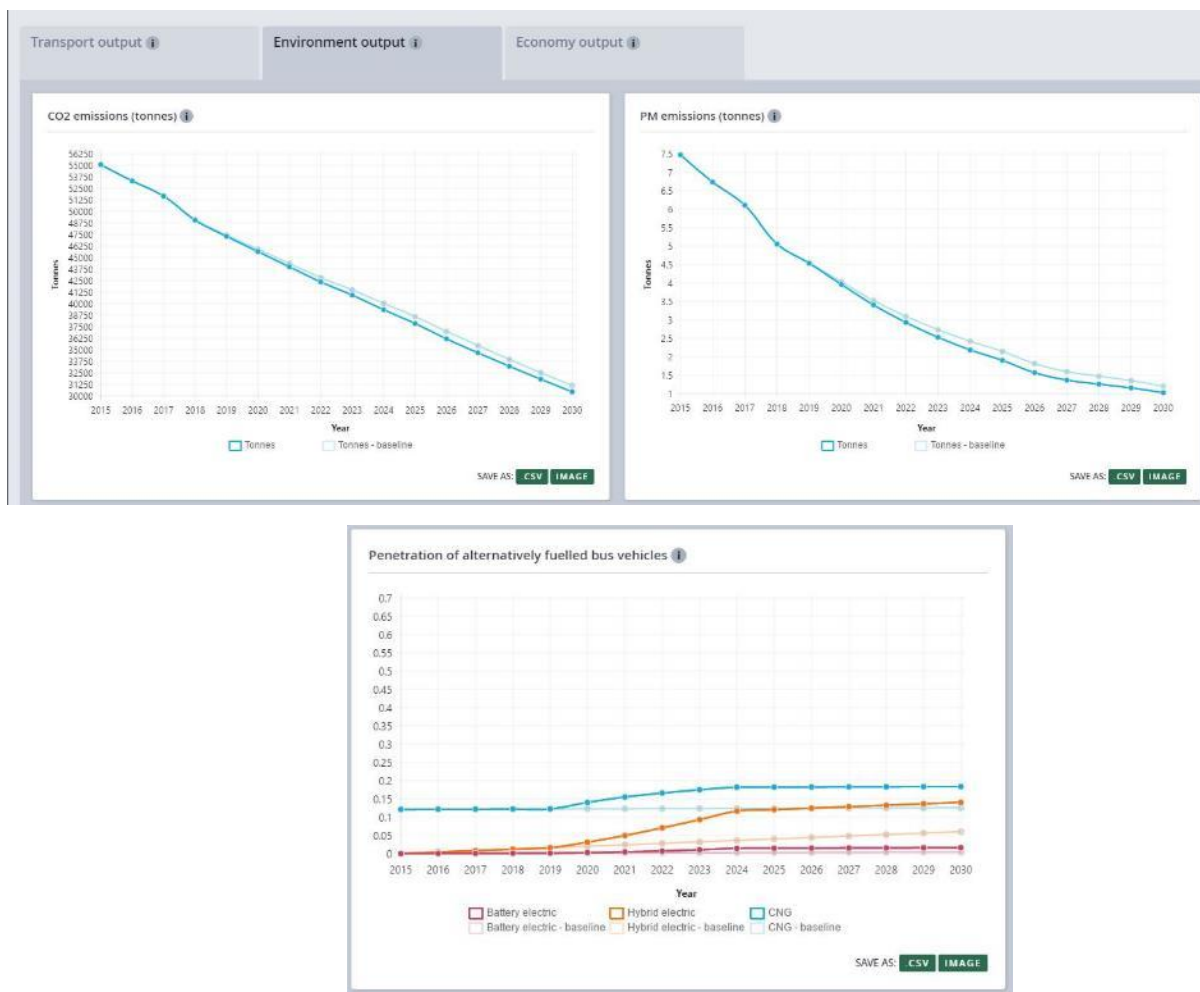
FREIGHT

CAR

X CLEAR ALL POLICIES

Választható intézkedések

Az alaphelyzet és a különböző intézkedések kiválasztása után a program a három témakörben (közlekedés, környezet, gazdaság) mutatja meg 2030-as időtávlatban az egyes indikátorok változását a kiválasztott intézkedések fényében. Ilyenek pl. a CO, CO₂ és Nox kibocsátás, a modal split, a motorizáció foka, a közlekedésre fordítandó kiadások stb. Az intézkedések tetszés szerint változtathatók, és az eredményeket bemutató grafikonok lekövetik a különböző intézkedéscsoportok hatását.



Az intézkedések fényében változó indikátorok az alapállapothoz viszonyítva

7.4.5 KONSULT

A megfelelő intézkedések kiválasztásához a CH₄ALLENGE projekt által is ajánlott és ismertetett KonSULT is jó eszközt biztosít. A program az Európai Bizottság, az Egyesült Királyság Közlekedési Minisztériuma, az Egyesült Királyság Mérnöki és Fizikai Tudományok Kutatási Tanácsa és a Rees Jeffreys Road Fund támogatásával, a Leedsi Egyetem Közlekedéstudományi Intézete munkájának nyomán készült el. Célja, hogy a döntéshozókat és szakembereket segítse a fenntartható városi közlekedés lehetőségeinek megértésében és a megfelelő, a város igényeit kielégítő intézkedések, illetve intézkedéscsomagok kiválasztásában.

A KonSULT többféle módon kínál segítséget az intézkedések kiválasztásához. Egyrészt a CH₄ALLENGE projekttel együttműködve létrehozott *Measure Option Generator* nevű eszközön keresztül, amely interaktív módon teszi lehetővé a megfelelő intézkedések kiválasztását. Másrészt a folyamatot egy *Policy Guidebook* című, illetve egy *Decision Makers' Guidebook* című anyaggal is segíti. Az utóbbi egy részletes és alapos kézikönyv, a *Policy Guidebook* pedig az *Option Generatorban* felmerülő

intézkedésekről ad részletesebb képet oly módon, hogy értékeli azokat, bemutatja, milyen szinten járulnak hozzá bizonyos célokhoz és konkrét esettanulmányokkal támasztja alá ezen megállapításokat. Az intézkedések a következő hat kategóriában kerülnek bemutatásra:

- területfelhasználásra vonatkozó intézkedések,
- infrastrukturális projektek,
- menedzsment és szolgáltatás,
- a hozzáállást és magatartást befolyásoló intézkedések,
- tájékoztatás és
- az árazást érintő intézkedések.

A KonSULT projekt *Policy Guidebook*-ját a zalaegerszegi SUMP projektek többszemponútú elemzése során, a hasznok meghatározásához is felhasználtuk (5.3. pont).

A *Policy Option Generator* összesen 64 lehetséges intézkedést tartalmaz, a program segítségével az intézkedések kiválasztása, majd a csomagok összeállítása ezekből az opciókból történik. Az intézkedések kiválasztásának folyamatában az első lépcső a tervezési terület (pl. városrész) típusának megadása, ezt követően ki kell választani, hogy az intézkedéseket az elérendő célok, a megoldandó problémák vagy a követendő indikátorok fényében határozzuk-e meg. A kiválasztott opció esetében fontossági sorrendbe kell állítani és értékelni kell a részletesen kifejtett célokat, problémákat, illetve indikátorokat. Ezt követően a különböző, elsősorban a közlekedési módok arányának változására vonatkozó stratégiákat kell értékelni. Az inputok alapján a saját céljainknak és körülményeinknek megfelelően a program a 64 intézkedést sorrendbe rakja és értékeli.

Measure Option Generator

Please select **objectives**, **problems** or **indicators**.

You can assign weights (0 to 5) to indicate the **relative importance of each category** you have selected.

0 = do not use, 1 = low importance, 5 = high importance.

Objectives ☒	Problems ☐	Indicators ☐
5 ▾ Efficiency	0 ▾ Congestion	0 ▾ Congestion
3 ▾ Liveable streets	0 ▾ Community Impacts	0 ▾ Bus reliability
2 ▾ Protection of the environment	0 ▾ Environmental Damage	0 ▾ % of people who think it is easy and safe to walk in their area
3 ▾ Equity and Social Inclusion	0 ▾ Poor Accessibility	0 ▾ CO2 emissions
2 ▾ Safety	0 ▾ Social and Geographic disadvantaging	0 ▾ Local pollution
4 ▾ Economic Growth	0 ▾ Accidents	0 ▾ Energy efficiency (/ trip)
1 ▾ Finance	0 ▾ Suppression of Economic Activity	0 ▾ Accessibility to key services
		0 ▾ Average cost of journey
		0 ▾ Safety
		0 ▾ Regional GDP

[Previous Screen](#)
[Continue](#)
[Start again](#)

Célok prioritizálása a Measure Option Generator segítségével

Measure Option Generator

The list below shows all the policy measures within KonSULT in rank order based on their ability to contribute to the context which you have specified.

The absolute scores are arbitrary, but by comparing them you can judge the relative contribution of different measures.

To find out more about any of the measures listed, simply click on it.

By clicking on the Package Option Generator button you can investigate how these policy measures can combine with one another. The process is explained in subsequent screens.

[Previous Screen](#)
[Package Option Generator...](#)
[Save results](#)
[Start again](#)

rank	measure	category	cost	timescale	score
1	Land use to support public transport	Land Use Measures	neutral	long	34
2	Pedestrian areas & routes	Infrastructure	medium	medium	30
3	Development density and mix	Land Use Measures	high	long	24
4	Cycle networks	Infrastructure	medium	medium	23
5	School travel plans	Attitudinal and behavioural measures	low	short	19
6	Cycle & pedestrian safety	Management and service measures	neutral	short	15
7	Segregated cycle facilities	Management and service measures	medium	short	15
8	Accident remedial measures	Management and service measures	medium	short	14
9	Promotional activities	Attitudinal and behavioural measures	low	short	14
10	Bike sharing	Attitudinal and behavioural measures	medium	medium	13
11	Parking standards	Land Use Measures	low	long	12
12	Road maintenance	Management and service measures	medium	short	12
13	New rail stations and lines	Infrastructure	high	medium	11
14	Trip planning systems	Information	low	short	10
15	Fuel taxes	Pricing	neutral	short	10
16	Cycle parking & storage	Management and service	low	short	9

Az inputoknak megfelelően sorrendbe rakott és értékelt intézkedések

Az intézkedések kiválasztása után lehetőség van a *Packaging Toolt* használni, amely a kiválasztott intézkedéseket csomagokba válogatja. Az intézkedések csoportosítása kétféle módon történhet: egyrészt a kiegészítés módszerével, amely során egy kiemelt intézkedést kell kiválasztani, és a program az azt kiegészítő, támogató intézkedéseket válogatja össze, vagy pedig tematikus csomagok összeállításával, amely során az együtt jól működő intézkedések kerülnek össze. A csomagok összeállításánál kétféle módszer közül választhatunk: az egyik az akadályok áthidalását célozza, amikor az összetársított intézkedések bizonyos

problémák megoldását fogják segíteni (pl. finanszírozás) és a szinergia, amely esetben a társított intézkedések egymás erősítésére szolgálnak.

Presentation Options

Number of complementary policy measures:

Minimum score:

Rank	Measure1	Measure2	Score
1	Cycle networks	Land use to support public transport	28
2	Cycle networks	Pedestrian areas & routes	26
3	Cycle networks	Development density and mix	23
4	Cycle networks	School travel plans	21
5	Cycle networks	Accident remedial measures	20
6	Cycle networks	New rail stations and lines	19
7	Cycle networks	Cycle & pedestrian safety	19
8	Cycle networks	Segregated cycle facilities	19
9	Cycle networks	Promotional activities	18
10	Cycle networks	Bike sharing	18
11	Cycle networks	Fuel taxes	18
12	Cycle networks	Traffic calming measures	17
13	Cycle networks	Parking standards	17
14	Cycle networks	Parking charges	17
15	Cycle networks	Road user charging	17
16	Cycle networks	Road maintenance	16
17	Cycle networks	Trip planning systems	16
18	Cycle networks	Cycle parking & storage	16
19	Cycle networks	Barrier-free mobility	16
20	Cycle networks	Pedestrian crossing facilities	16
21	Cycle networks	Bus rapid transit	16
22	Cycle networks	Vehicle ownership taxes	16
23	Cycle networks	Telecommunications	15
24	Cycle networks	Company travel plans	15
25	Cycle networks	Trams and light rail	15
26	Cycle networks	Regulatory restrictions	15
27	Cycle networks	Parking controls	15
28	Cycle networks	Private parking charges	15
29	Cycle networks	Personalised journey planning	14
30	Cycle networks	Conventional signs & markings	14
31	Cycle networks	Crowd sourcing	14
32	Cycle networks	Promoting low carbon vehicles	14

A kiegészítés módszerével kijelölt intézkedések értékelt a *Packaging Toolban*

7.5 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

A jelen pontban az 5.3. pontban bemutatott többszempontú elemzés (MCA) részletes eredményeit mutatjuk be – beleértve az egyes szempontok bemenő adatait is.

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba, ezért – a projektek tematikájának könnyebb átláthatósága végett – a különböző tématerülethez tartozó projekteket különböző színnel jelöltük, az alábbiak szerint.

KGy	Kerékpáros és gyalogos közlekedés
KGy-KK	Kerékpáros, gyalogos és közösségi közlekedés
KK	Közösségi közlekedés
KT	Közlekedést támogató projektek
KZ	Közúti közlekedés
KZ-KGy	Közúti, kerékpáros és gyalogos közlekedés
KZ-KK	Közúti és közösségi közlekedés

Az elemzés eredményeként a projektek 43 és 76 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el, 33 pontos szórással. Az elért pontok tartományát három egyenlő részre osztottuk, így alakult ki az összesített értékelés:

65–76 pont	Nagyon jó
54–65 pont	Közepes
43–54 pont	Gyenge

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok és a megvalósíthatósági feltételek értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszezpontokra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével.

A becsült költségek értékelését a projektek léptékén keresztül értékeljük, az alábbi hat kategória mentén.

3 pont	10 millió Ft alatti
2,5 pont	10–50 millió Ft közötti
2 pont	50–100 millió Ft közötti
1,5 pont	100–500 millió Ft közötti
1 pont	500 millió Ft – 5 milliárd Ft közötti
0,5 pont	5 milliárd Ft fölötti

A hasznokat egyrészt a KonSULT-ból származó szakirodalmi ajánlások, másrészt szakértői értékelés alapján pontoztuk (5.3.2. pont). A szakirodalmi adatok figyelembevételkor a SUMP projekteknél előforduló szélsőértékek alapján osztottuk be a kategóriákat, az alábbiak szerint:

Pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)
3 pont	-1-0	0	-1-0	-1-0
2 pont	1	1	1-2	1-2
1 pont	2-3	2-3	3-4	3-4

A szakértői értékelésnél az 1-3 közötti skálát alkalmaztuk, az alábbi megfontolások mentén, mind a négy értékelési szempont esetében.

Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	enyhén negatív vagy semleges hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	erőteljes pozitív hatás

A megvalósíthatóságot három részszerponton alapján értékeltük.

A projektek előkészítettsége az alábbiak szerint jelenik meg.

Pontszám	A projektek előkészítettségi állapota
3 pont	előkészített
2 pont	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)
1 pont	nincs előkészítve

A finanszírozhatósági feltételeket az alábbiak szerint ábrázoljuk.

Pontszám	Finanszírozhatóság
3 pont	elkülönített pályázati forrás
2 pont	(részben igényelhető támogatás)
1 pont	csak saját forrással megvalósítható

A kockázati tényezőket az alábbiak szerint pontoztuk.

Pontszám	Kockázat
3 pont	alacsony kockázatú
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	nagyon kockázatos

Azonosító		Projektnév	Összesített értékelés	Lépték	Haszon							Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (szakértői értékelés)	Várható gazdasági hatás (szakértői értékelés)	Várható társadalmi hatás (szakértői értékelés)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (szakértői értékelés)	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
KGy	2D	Pózva – Zalaszentiván kerékpáros nyomvonal kiépítése	76	43	1	2	3	2	2	3	3	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KK	12	Helyi autóbusz-hálózat és menetrendi struktúra utasbarát fejlesztése, a városrészek közötti eljutási lehetőségek javítása	75	8	1	0	2	2	3	3	3	3	előkészített	csak saját forrással megvalósítható	közepesen kockázatos
KT	7	Intézményi (többek között iskolai) és munkahelyi mobilitási tervek készítésének ösztönzése	74	50	2	2	2	3	3	2	3	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KT	1	Környezet- és energiatudatos tudatformálás kampány	73	100	2	0	2	3	2	3	3	3	nincs előkészítve	elkülönített pályázati forrás	alacsony kockázatú
KT	5	Városi áruszállítási (city-logisztikai) koncepció kidolgozása	72	8	2	1	1	0	3	2	2	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KT	6	A város közlekedésiinfrastruktúra-vagyonának tervszerű fenntartását, felújítását segítő rendszerek fejlesztése	72	50	3	1	2	2	3	3	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KT	3	Mobilitási együttműködésekben való részvétel	71	25	2	0	2	3	2	2	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KZ-KGy	2	Gyalogosbarát és élményközpontú Belváros a Kossuth Lajos utca forgalomcsillaitásával, a gyalogos funkciók erősítésével	71	500	1	3	3	3	3	3	3	3	közepesen előkészített	elkülönített pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGy	3	Gébárti-tó – Zalaegerszeg kerékpáros nyomvonal kiépítése	70	63	1	2	3	2	2	3	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGy-KK	1	Közösségi és kerékpáros közlekedés összekapcsolása (pl. B+R kerékpárparkolókkal)	70	30	1	1	1	2	2	3	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGy	2A	Bagod – Andrásida kerékpáros nyomvonal kiépítése	69	90	1	2	3	2	2	2	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KZ	20	Parkolási rendszer fejlesztése (felhasználóbarát, de módváltást ösztönző módon)	69	50	2	2	2	2	3	2	3	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ-KGy	4	Iskolák környezetének közlekedésbiztonsági fejlesztése a fenntartható módok előnyben részesítésével	69	45	1	1	3	2	2	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGy	1	Gyalogos koncepció és térkép készítése	68	8	2	0	1	2	2	2	3	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGy	16	Kerékpárparkolás feltételeinek javítása	68	50	1	1	1	2	2	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KK	9	Integrált közlekedési rendszer (közlekedésszervező, tarifaközösség, közlekedési szövetség) kialakításának támogatása	68	30	3	0	3	2	3	3	3	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGy	2B	Andrásida – Belváros kerékpáros nyomvonal kiépítése	66	475	1	2	3	2	2	3	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGy	2C	Belváros – Pózva kerékpáros nyomvonal kiépítése	66	308	1	2	3	2	2	3	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGy	6	Zalaegerszegi közösségi kerékpáros rendszer kialakítása innovatív technológiai megoldásokkal	66	125	3	3	2	2	3	3	3	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGy	13	A Gébárti-tó körbejárhatóságának biztosítása, a tó és környékének szabadidős használatát elősegítő infrastruktúra kialakítása	66	402	2	2	3	3	2	1	3	2	nincs előkészítve	elkülönített pályázati forrás	alacsony kockázatú

Azonosító		Projektnév	Összesített értékelés	Lépték	Haszon							Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (szakértői értékelés)	Várható gazdasági hatás (szakértői értékelés)	Várható társadalmi hatás (szakértői értékelés)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (szakértői értékelés)	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
KGY	14	Kerékpáros Centrum kialakítása a Zala völgyében a Göcseji Falumúzeum és a Sportcentrum között	66	43	1	1	2	2	1	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KK	4	A közösségi közlekedés szolgáltatásaihoz való hozzáférés javítása az utastájékoztatás és a forgalomirányítás fejlesztésével	66	75	2	0	2	2	3	2	3	2	nincs előkészítve	elkülönített pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ-KGY	1	Gyalogátkelőhelyek és kerékpáros csomóponti átkelőhelyek fejlesztése	66	100	0	2	3	2	3	2	3	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	8	Flex „B” – Bocfölde kerékpáros nyomvonal	65	87	1	2	3	2	1	2	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	11	Lakossági járdaépítési program	65	90	1	3	4	4	3	2	3	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KK	6	Autóbusz-megállók infrastrukturális és arculati fejlesztése	65	75	1	0	2	2	2	1	3	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	5	Csácsbozok városrész kerékpáros elérhetőségének biztosítása	65	148	1	2	3	2	2	2	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	9	Flex „B” – Botfa kerékpáros nyomvonal fejlesztése	65	110	1	1	1	1	1	3	3	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	18	Északi térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése Kispáli és Egervár irányában	64	100-500	1	2	3	2	2	3	3	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KT	2	Intelligens technológiákra épülő mobilitási megoldások alkalmazása, különös tekintettel az elektromobilitásra	65	75	2	2	1	2	2	2	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGY	10	Ola utca – Rákóczi utca (Kazinczy tér) közti kerékpáros infrastruktúra kiépítése	63	105	1	2	3	2	1	2	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KK	13	Igényvezérelt közlekedés bevezetése a közösségi közlekedés lefedettségének és a szolgáltatás hatékonyságának javítására	63	70	0	0	2	1	2	3	3	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	5	Belvárost tehermentesítő parkolók létesítése	62	500	1	2	2	1	3	2	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGY	4	Északi Ipari Park kerékpáros elérhetőségének biztosítása	61	254	1	2	3	2	2	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	15	Meglévő kerékpáros hálózat felülvizsgálata, kerékpárosbarát és közlekedésbiztonsági fejlesztése	61	185	1	2	3	2	2	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KZ	1	Kazinczy tér forgalomcsillapítása és funkcióbővítése	61	580	0	3	4	3	3	3	3	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGY	7	Zrínyi Miklós utca (vasútállomás – Flex „A”) kerékpáros nyomvonal fejlesztése	60	177	1	2	3	2	1	1	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KGY	12	A városközpont járdáinak egységesítése	60	90	1	3	4	4	2	2	2	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KK	5	Zalaegerszeg belvárosi átszállópont – a Kovács Károly téri autóbusz-megállók fejlesztése	60	150	3	2	1	1	3	2	3	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KK	7	A közösségi közlekedés járműflottájának környezetbarát megújítása	60	4800	1	1	1	2	3	3	3	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	21	Forgalomcsillapított övezetek egységes szemléletű kijelölése, kialakítása és kommunikálása a város lakóterületein	60	150	-1	2	3	3	3	2	3	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ-KGY	3	Közterületek rendezése a Kosztolányi Dezső utca és az Ady Endre utca között,	60	300	0	2	2	2	2	3	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos

Azonosító	Projekt név	Összesített értékelés	Lépték	Haszon								Megvalósíthatóság		
				Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (szakértői értékelés)	Várható gazdasági hatás (szakértői értékelés)	Várható társadalmi hatás (szakértői értékelés)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (szakértői értékelés)	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
KZ	2	58	700	-1	2	3	3	3	2	2	3	közepesen előkészített	elkülönített pályázati forrás	nagyon kockázatos
KK	2	55	5000	3	2	2	2	1	3	1	1	előkészített	elkülönített pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	7	55	400	0	1	1	1	2	1	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KGy	17	54	300	1	1	3	1	1	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KK	1	54	15000	3	2	1	1	2	2	2	2	előkészített	elkülönített pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	15	54	600	2	0	1	2	1	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	alacsony kockázatú
KZ	23	54	3640	0	1	1	1	3	3	3	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KT	4	54	200	0	0	0	0	3	2	2	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KK	8	53	300	0	1	-1	3	2	2	1	3	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	10	53	1400	1	0	0	-1	1	3	1	2	közepesen előkészített	elkülönített pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	3	52	200	1	0	0	-1	2	1	1	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	17	52	800	0	1	1	1	2	2	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	22	52	160	0	1	1	1	3	2	1	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KK	3	51	4300	1	2	3	3	2	1	2	3	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	11	49	700	1	0	0	-1	1	3	1	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ-KK	1	49	8000	3	2	1	1	1	3	1	2	nincs előkészítve	elkülönített pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	16	48	3000	0	1	1	1	2	2	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	19	48	500	1	0	0	-1	2	3	2	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos

Azonosító		Projektnév	Összesített értékelés	Lépték	Haszon							Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (szakértői értékelés)	Várható gazdasági hatás (szakértői értékelés)	Várható társadalmi hatás (szakértői értékelés)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (szakértői értékelés)	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
KK	10	Vasúti eljutás versenyképességének javítása (Ljubljana –) Zalaegerszeg – Budapest viszonylatban	47	5000+ ²¹	2	1	2	2	2	2	3	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KK	11	Vasúti eljutás versenyképességének javítása Zalaegerszeg-Szombathely és Zalaegerszeg – Nagykanizsa viszonylatban	47	5000+	2	1	2	2	2	2	3	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	8	Tudáskerület elérhetőségének javítása: új, megfelelő szintű közlekedési kapcsolat kialakítása az Ebergényi, illetve a Gasparich Márk utca között	47	700	1	0	0	-1	2	2	2	2	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	9	Volt Honvédségi laktanya belső infrastruktúrájának kiépítése	47	660	1	0	0	-1	1	2	1	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos
KZ	6	Északi bekötő út: új közúti kapcsolat kiépítése a Belváros és az Északi Ipari Park között vasúti felüljáró és Zala híd építésével	46	2400	1	0	0	-1	2	2	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	13	Gyorsforgalmi kapcsolat kiépítése Zalaegerszeg és az M7-es autópálya között	46	107000	1	0	0	-1	2	3	2	1	közepesen előkészített	elkülönített pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	14	Zalaegerszeg – Vasvár autópálya (M9) előkészítése és megépítése	46	134000	1	0	0	-1	2	3	2	1	közepesen előkészített	elkülönített pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	12	„RING” projekt 2: a Belvárost elkerülő, tehermentesítő körgyűrű hiányzó, keleti szakaszainak megépítése	44	10000	0	1	1	1	2	2	2	2	közepesen előkészített	(részben) igényelhető pályázati forrás	nagyon kockázatos
KZ	4	A Kazinczy tér – Rákóczi Ferenc utca és a tehermentesítő út közötti terület belső úthálózatának, közmű infrastruktúrájának kiépítése	43	500-5000	1	0	0	-1	1	1	2	2	közepesen előkészített	csak saját forrással megvalósítható	közepesen kockázatos
KZ	18	Andráshida elkerülő megépítése	43	700	0	1	1	1	1	1	2	1	nincs előkészítve	(részben) igényelhető pályázati forrás	közepesen kockázatos

²¹ Néhány projekt esetében a rendelkezésre álló információink nem tették lehetővé a költségek becslését, így ezekben az esetekben az értékelés szempontjából releváns kategóriát határoztuk meg.

7.6 A PROJEKT MONITORINGHOZ SZÜKSÉGES INDIKÁTOROK

A jelen pont az 6.5.3. pontban bemutatott output, eredmény és hatás indikátorok részletes ismertetését tartalmazza.

7.6.1 OUTPUT INDIKÁTOROK

Kerékpáros és gyalogos közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Új kerékpáros infrastruktúra hossza a projektből	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Kerékpáros gyűjtőállomások száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Közbringa rendszerbe állított kerékpárok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Új kerékpártároló kapacitás	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Kerékpártárolás fejlesztésével érintett helyszínek száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Új / felújított gyalogos infrastruktúra hossza a projektből	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
A gyalogos vagy kerékpáros fejlesztéssel érintett csomópontok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Közösségi közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Újonnan üzembe helyezett környezetbarát közösségi közlekedési járművek száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
Környezetbarát járművek használata részarányának változása a teljes közösségi közlekedési szolgáltatásban	[%]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
A közösségi közlekedési rendszer fejlesztése érdekében megvalósított projektek száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
A közösségi közlekedési fejlesztéssel érintett létesítmények száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
Korszerűsített helyi buszmegállók számának változása	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
A közösségi közlekedési rendszer integrációjával kapcsolatosan megvalósított projektek száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai

Közösségi közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Az igényvezérelt közösségi közlekedési rendszer fejlesztése érdekében megvalósított projektek száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
Városi közszolgáltatás			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Újonnan üzembe helyezett környezetbarát járművek száma a városi közszolgáltatásban	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, városi közszolgáltatók adatai
Vasúti közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A fejlesztéssel érintett vasútvonal hossza	[km]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, MÁV adatok
Megosztott közlekedési szolgáltatások			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A közösségi autóhasználat fejlesztését célzó projektek száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció, szolgáltatói adatok
Carsharing szolgáltatásban résztvevő járművek száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, szolgáltatói adatok
Közúti közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A közúti fejlesztéssel érintett csomópontok száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, közútkezelő adatai
A fejlesztéssel érintett közútszakaszok hossza	[km]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, közútkezelő adatai
A fejlesztéssel megvalósított új parkolóhelyek száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, szolgáltatói adatok
A fejlesztéssel megvalósított új fizetős parkolóhelyek száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, szolgáltatói adatok
A fejlesztéssel érintett gyorsforgalmi útszakaszok hossza	[km]	projekt előtt és után, majd évente	projekt dokumentáció, autópálya kezelő adatai
E-mobilitás			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Újonnan regisztrált elektromos járművek száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	önkormányzati adatok, KSH adatok
Áruszállítás			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A városi logisztika fejlesztését célzó projektek száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció

Tervezés, kommunikáció és együttműködések			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Fenntartható városi mobilitást szolgáló dokumentumok száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció
Elkészített intézményi / munkahelyi mobilitási tervek száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció
A kampánnyal megszólított célcsoport mérete	[fő]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
A kampánnyal megszólított intézmények száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció
A mobilitási együttműködéssel kapcsolatos projektek számának változása	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció
A mobilitási együttműködésben érintett új partnerkapcsolatok (városok, intézmények) száma	[db]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció, a városvezetés adatai

7.6.2 EREDMÉNY INDIKÁTOROK

Általános mutatószámok			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Modal split változása a város egészére nézve	[%] – minden közlekedési módra	projekt előtt, majd évente	KSH adatok, forgalmi mérések, forgalmi modellezés
A forgalom változása a nagyfoglalkoztatói telephelyek irányába	[Ejm/nap], – minden közlekedési módra	projekt előtt és után, majd évente	forgalmi mérések
Kerékpáros és gyalogos közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Kerékpáros forgalom változása egyes érintett csomópontokon	[kerékpáros/irány/óra]	projekt előtt, majd évente, releváns időpontban	forgalmi mérések
A közbringa rendszer kölcsönzéseinek éves száma	[db]	projekt előtt, majd évente	szolgáltatói adatok
A közbringa rendszer éves teljesítménye	[km]	projekt előtt, majd évente	szolgáltatói adatok
Gyalogos forgalom változása egyes érintett csomópontokon	[gyalogos/irány/óra]	projekt előtt és után, majd évente	forgalmi mérések

Közösségi közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A közösségi közlekedés iránti igény változása a város egészére nézve	[eladott díjtermékek száma díjtermékenként], [utasszám]	projekt előtt, majd évente	forgalmi mérések, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
Az igényvezérelt közlekedési szolgáltatás iránti igény változása	[eladott díjtermékek száma díjtermékenként], [utasszám]	projekt előtt, majd évente	forgalmi mérések, közösségi közlekedési szolgáltató adatai
Városi közszolgáltatás			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Környezetbarát járművek használata részarányának változása a városi közszolgáltatásban	[%]	projekt előtt, majd évente	projekt dokumentáció, városi közszolgáltató adatai
Vasúti közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A fejlesztett keresztmetszetet érintő vasúti viszonylatok iránti kereslet változása	[utasszám]	projekt előtt, majd évente	forgalmi mérések, MÁV adatok
Megosztott közlekedési szolgáltatások			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A közösségi autóhasználat felhasználói számának változása	[fő]	projekt előtt és után, majd évente	szolgáltatói adatok
A közösségi autóhasználat iránti igény változása	[km]	projekt előtt, majd évente	szolgáltatói adatok
Közúti közlekedés			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Közúti forgalom változása (csökkenése) a korábban túlterhelt keresztmetszetekben	[Ejm/nap]	projekt előtt és után, majd évente	forgalmi mérések, forgalmi modellezés
A fejlesztéssel érintett parkolóhelyek kihasználtsága	[%]	projekt előtt és után, majd évente	forgalmi mérések, szolgáltatói adatok
Áruszállítás			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Nullemissziós teherszállító járművek éves teljesítménye	[km]	projekt előtt és után, majd évente	forgalmi mérések, üzemeltetői adatok

Tervezés, kommunikáció és együttműködések			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
A fenntartható városi mobilitást szolgáló dokumentumok letöltésének száma	[db]	projekt előtt és után, majd évente	szolgáltatói adatok
A fenntartható városi mobilitást célzó szolgáltatói rendszerek felhasználói száma	[fő]	projekt előtt és után, majd évente	szolgáltatói adatok

7.6.3 HATÁS INDIKÁTOROK

Gazdaság és társadalom			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Belvárosi kiskereskedők forgalmának változása	[milliárd Ft/év]	projekt előtt és után, majd évente	KSH adatok, felmérés a releváns kiskereskedők körében
Az utazási idő csökkenése egyes kiemelt helyszínek között	[perc]	projekt előtt és után, majd évente	mérések a releváns útvonalakon, lakossági felmérés
Környezetvédelem			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Környezeti zajterhelés változása egyes kiemelt csomópontokon	[dB]	projekt előtt és után, majd évente	hosszúidejű zajmérés
CO ₂ immisszió változása a város kiemelt csomópontjain	[g/m ³]	projekt előtt és után, majd évente	OLM adatbázis (ha rendelkezésre áll), immisszió mérés
Közlekedésbiztonság			
Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere
Kerékpárosokat érintő balesetek számának változása	[db]	projekt előtt és után, majd évente	KSH adatok, rendőrségi adatok
Gyalogosokat érintő balesetek számának változása	[db]	projekt előtt és után, majd évente	KSH adatok, rendőrségi adatok
A város súlyos közlekedési baleseti áldozatai számának változása	[db]	projekt előtt és után, majd évente	KSH adatok, rendőrségi adatok