

# SUMP FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVEK Szakmai továbbképzés



VAS MEGYEI  
MÉRNÖKI KAMARA



Dr. Macsinka Klára  
egyetemi docens

2018. április 25.

**S**USTAINABLE - Fenntartható

**U**RBAN - Városi

**M**OBILITY – Közlekedési/Mobilitási

**P**LAN - Terv

# FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS





## „A fenntartható városi közlekedési rendszer:

- támogatja a mozgás szabadságát, az egészséget, a biztonságot és az élet minőségét mind a jelen, mind a jövő generációi számára,

- környezetileg hatékony, és

- támogatja az élénk városi életet, beleértve a gazdaságot is, mindenki számára hozzáférést nyújtva a lehetőségekhez és szolgáltatásokhoz, beleértve a kevésbé tehetőseket, az öregeket vagy mozgáskorlátozott városi ill. nem városi polgárokat.”  
(EC, 2004.)

1. ábra: A fenntartható mobilitás értelmezése





# VÁROSI KÖZLEKEDÉS - A (KÖZEL)MÚLT

**Hagyományos** közlekedéstervezési módszer:

a forgalmi igények kiszolgálása > nagyvonalú úthálózati tervek

**Tények:**

Megvalósulás üteme lassú > a tervek irreálissá válnak

Mobilitási igények nőnek

Járműellátottság nő (300-350 szgj/1000 lakos)

Utazási igények > megfelelő szolgáltatási szint

Balesetszám nő

Környezeti károk nőnek

Városi lakosság életminősége romlik > kiköltözés

> ingázás > további forgalmak megjelenése

**NEM FENNTARTHATÓ!!!**



**De: A jogi környezet még a hagyományos** tervezési elveket támogatja és írja elő! (Kevés kivétellel...)

# LEHETŐSÉGEK

- Közúti infrastruktúra fejlesztése - ??? („minimum”-szint elérendő!)
- Jelenlegi infrastruktúra kapacitásának hatékonyabb kihasználása (ITS)
- Utazási igények megváltozása/megváltoztatása/irányítása
- Szolgáltatások átalakítása, új szolgáltatások megjelenése szükséges
- **Tudatos közlekedés + tudatos környezetvédelem...**



MOBILITÁSKEZELÉS



FENNTARTHATÓ MOBILITÁS



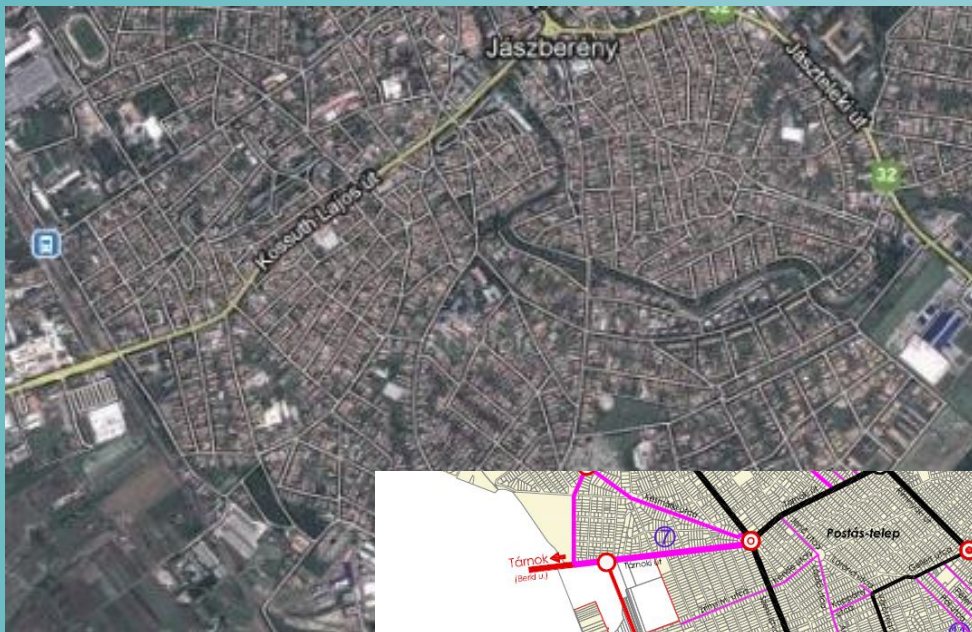
# ESZKÖZRENDSZER

- Új típusú városrendezési koncepciók
- Közös autóhasználat támogatása (car-sharing/car clubs)
- Új típusú („korlátozó”) infrastruktúra tervezése
- Parkolás-szabályozás
- Környezetbarát közlekedési módok népszerűsítése és feltételeinek biztosítása (közösségi, kerékpáros és gyalogos közlekedés)
- Új forgalomtechnikai/forgalomszervezési eszközök megjelenése (ITS-alkalmazások)
- Fenntartható városi teherszállítás kialakítása
- Hatékony energiafelhasználás támogatása (új típusú üzemanyagok megjelenése - környezetvédelem)
- **Mobilitási tervek készítése (több szinten)**





# KIS- ÉS KÖZÉPVÁROSOK





# Általános problémák

- Szűk beépítési szélesség
- A közterület felosztása a különböző funkciók között aránytalan
- Nagyarányú forgalmi terhelés
- Igénynél kevesebb parkolóhely
- Jelentős légszennyezés
- A városok élhetetlenné válnak.





# ÉLHETŐ VÁROS

- Közterületek újrafelosztása szükséges
- Környezeti körülmények javulása
- Megközelíthetőség biztosítása
- Lakosság életkörülményeinek javítása
- Történelmi belvárosok védelme





# GYALOGOS KÖZLEKEDÉS





# JÓ PÉLDA Debrecen





# KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS





# KÖZBRINGARENDSZEREK



KÖZBRINGÁT MISKOLCNAKI!



# KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

- **Közösségi közlekedés előnyben részesítése forgalomtechnikai eszközökkel (buszsávok, jelzőlámpa-zsilipek)**
- **Kötöttpályás közlekedési nyomvonalak építése (METRO, villamos, regionális vasutak, gyorsvasutak)**
- **Intermodális csomópontok építése**
- **Füvesített villamospályák építése**









# UTASTÁJÉKOZTATÁS



VALÓS IDEJŰ UTAZÁSI INFORMÁCIÓK



a megállóban



a járműveken



a kezében

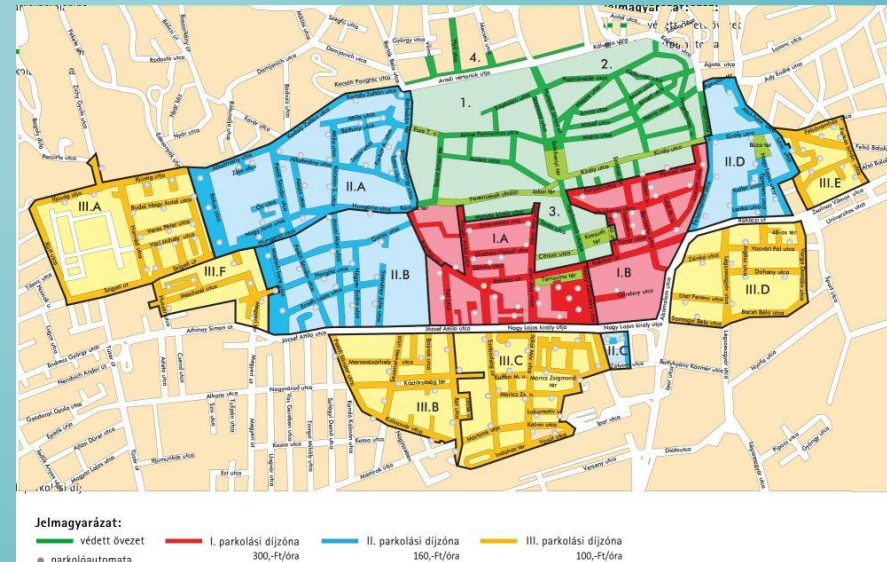


# Parkolás-szabályozás

PIR működésétől általában várható eredmények:

- ▶ Adott cél közelében a parkolóhely megtalálásának ideje csökken;
- ▶ A meglévő parkolási infrastruktúra kihasználtsága nő;
- ▶ Az útfelületen lévő parkolóhelyek kihasználtsága várhatóan csökken;
- ▶ A parkolóhelyet kereső járművek okozta közúti többlet-forgalom várhatóan csökken;
- ▶ A szabad parkolóhelyeket egyszerűbb és könnyebb megtalálni, így a közúti forgalom (a torlódás csökkenése miatt) kissé nőhet.

## SITRAFFIC Guide parkolás-irányító rendszer





# PIR FŐVÁROSI PARKOLÁSIRÁNYÍTÁSI RENDSZER ELŐKÉSZÍTÉSE





## A parkolási-irányítási rendszer kiépítésének feltételei:

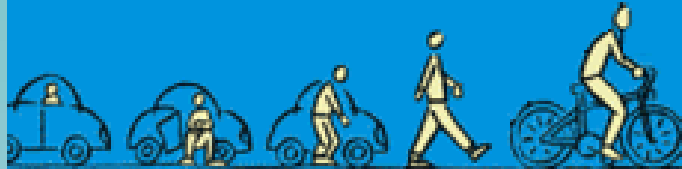
- ▶ a rendszerbe lépni szándékozó parkolási létesítmények **együttműködési szándéka**,
- ▶ **adatszolgáltatás** (mérések, forgalomszámlálás, kikérdezés engedélyezése),
- ▶ üzemeltetési együttműködés,
- ▶ a műszaki kiépítés lehetőségének és **anyagi feltételeinek megteremtése** (a mérésekkel, előrebecslésekkel, üzleti modellel megalapozott jövőkép alapján),
- ▶ **parkolási díjak összehangolása**, egyeztetése, a közterületi parkolási díjak mértékének emelése.



# KAMPÁNYOK



EURÓPAI AUTÓMENTES NAP  
PILISCSABÁN



2005. szeptember 22. csütörtök



**Bringázz**  
**Te is!** inkább



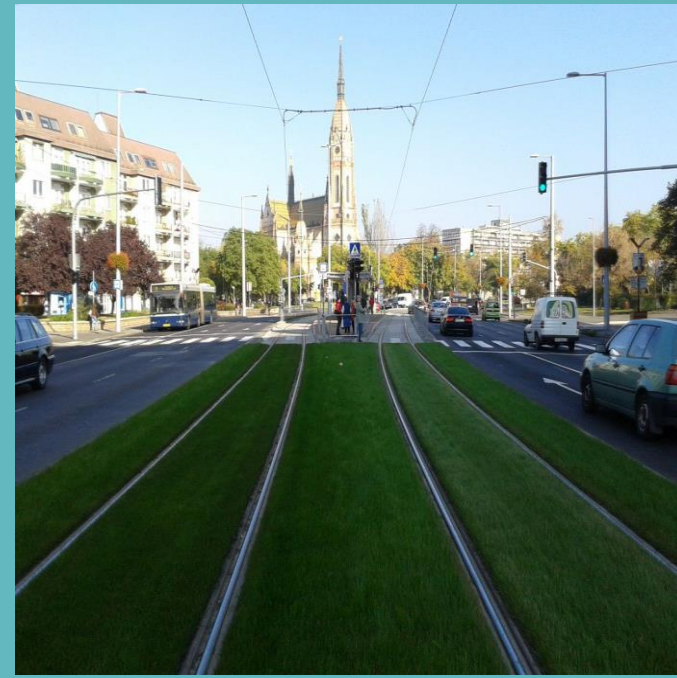
[www.bringazzmunkaba.hu](http://www.bringazzmunkaba.hu)



# SUMP

## FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV

- ZÖLD KÖNYV, 2007.
- Városi Közlekedés Akcióterve (EC, 2009.)
- SUMP-kidolgozásának támogatása a városi és agglomerációs területek számára (ET, 2010.)
- SUMP-útmutató, 2011.



# 2011: Fehér Könyv

- **Városi Mobilitási Terv – lehetséges kötelezővé tétele**
- **Városi mobilitás fenntarthatóságának igazolása - támogatási feltétel lehet – regionális fejlesztési alapok esetében**
- **EU támogatási keret létrehozása SUMP-ok előkészítésére és megvalósítására**







# ÚTMUTATÓ

Fenntartható Városi Mobilitási  
Tervek kidolgozása és végrehajtása

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv egy stratégiai terv a városlakó emberek és vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítésére, az életminőség javítására. A meglévő tervezési gyakorlatra épül és különös figyelmet szentel az integráció, konzultáció és értékelés elveinek.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv egy stratégiai terv a városlakó emberek és vállalkozások közlekedési igényeinek kielégítésére, az életminőség javítására. A meglévő tervezési gyakorlatra épül és különös figyelmet szentel az integráció, konzultáció és értékelés elveinek.

## LÉPÉSEK ÉS TEVÉKENYSÉGEK

Kiindulópont: "Javítani szeretnénk lakosaink életminőségét és a rendelkezésükre álló közlekedési megoldásokat!"

### A SZÜKSÉGES LÉPÉSEKEN TÚLMUTATÓ TEVÉKENYSÉGEK

- A fenntartható városi mobilitás melletti elkötelezettség megerősítése a Polgármesterek Szövetségéhez és/vagy a CIVITAS Fórumhoz való csatlakozással (ld. még a következő oldalon).
- Biztosítsuk, hogy a szolgáltatáshoz és az infrastruktúrához való hozzáférés (mobilitás) és maga a forgalom/közlekedés egyértelműen elkülönüljön. Az előbbi maga a cél, a tevékenységek tárgya, míg az utóbbi ennek tényleges realizálása. Általános elvként megfogalmazható, hogy a cél minél jobb hozzáférés biztosítása, minél kisebb forgalommal. (Tehát kevesebb erőforrás, kisebb költség, kevesebb üzemanyag, kisebb mértékű szennyezés, kevesebb baleset stb.)

### IDŐBELI TERVEZÉS ÉS KOORDINÁCIÓ

- Elkötelezettség már a tervezési folyamat kezdetén.
- A fenntarthatósági elvek érvényesítése az egész tervezési folyamatsorán.

### ELLENŐRZŐLISTA

- ✓ A fenntarthatósági elveknek a városi mobilitásra vonatkozó meglévő önkormányzati dokumentumokban való megjelenését vizsgáló felmérés elkészült.
- ✓ A kulcsfontosságú résztvevők elfogadták a fenntarthatósági elveket.





# EU-projekter

ELTIS, QUEST, ADVANCE, CH4LLENGE, BUMP, etc.

*Planning for People*



**3<sup>rd</sup> European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**

**12 -13 April 2016**

Bremen, Germany

**Thank you for attending**



*In collaboration with the*



## CÉLOK:

- fenntartható városi közlekedési rendszer
- közlekedésbiztonság javulása
- környezetminőség javulása
- életminőség javulása
- költséghatékonyság javulása

## Főbb jellemzők:

- Stratégiai terv
- emberközpontú
- komplex
- integráló
- érintettek bevonása
- értékelés, nyomon követés
- mérhető célok





Hagyományos közlekedéstervezés		Fenntartható városi mobilitástervezés
Központban a forgalomszervezés	→	Központban az ember
Legfőbb cél: forgalmi kapacitás és sebesség	→	Legfőbb célok: elérhetőség és életminőség, valamint fenntarthatóság, gazdaságélénkítés, szociális egyenlőség, közegészség és környezetminőség.
Alapvetően egy fajta közlekedési módot kezel	→	Az összes közlekedési mód összehangolt fejlesztésével foglalkozik, ahol az átfogó cél az alacsony károsanyag-kibocsájtású és fenntartható közlekedési módok előnyben részesítése.
Központban az infrastruktúra-fejlesztés	→	Integrált intézkedéscsomag a költséghatékony megoldások érdekében.
Szektoralapú tervdokumentáció	→	Szektoralapú tervdokumentáció mely összhangban van illetve kiegészíti a kapcsolódó szakpolitikákat (mint pl. a területhasználat és területfejlesztés, szociális szolgáltatások, egészségügy, közbiztonság stb.)
Rövid- és középtávú megvalósítási terv	→	Rövid- és középtávú megvalósítási terv, mely része egy hosszú távú stratégiának.
Közigazgatási területhez kapcsolódik	→	Munkábajárási szokásokon alapuló funkcionális területhez kapcsolódik
Közlekedésmérnökök területe	→	Szakterületeket egyesítő tervező csapatok
Szakértők terveznek	→	Érdekcsoportok bevonásával, átlátható és valódi társadalmi részvétellel történik a tervezés.
Korlátozott hatásértékelés	→	Rendszeres hatásfigyelés és értékelés. Ez alapján folyamatos visszacsatolás, tanulás és korrigálás.

# SUMP - FOLYAMAT



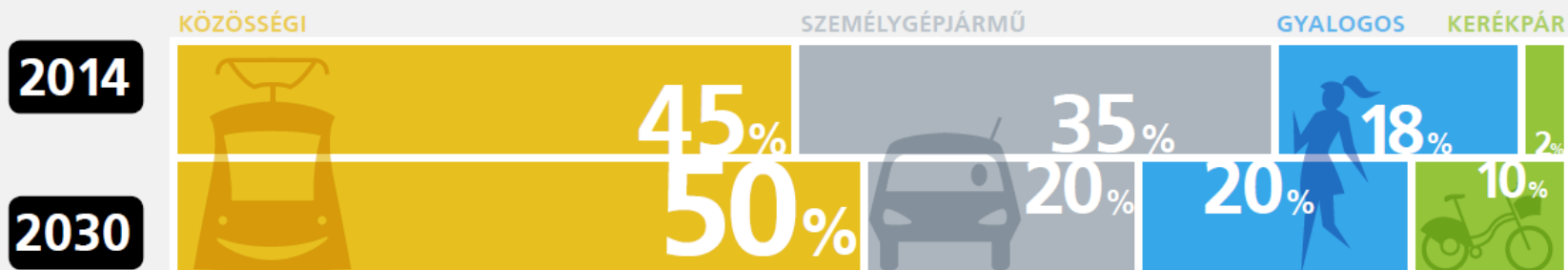


# I. Gondos előkészítés

- **Motiváció**
- **Képességek**
- **Folyamat és fókuszpontok**
- **Területi lehatárolás**
- **Bevonandók köre**
- **Mobilitási helyzet felmérése (kikérdezések, elemzések)**
- **Lehetséges forgatókönyvek felvázolása**

## II. Ésszerű és átlátható célmeghatározás

- Átfogó jövőkép megfogalmazása
- Prioritások meghatározása
- Mérhető célok meghatározása
- Hatékony **intézkedéscsomagok** meghatározása





## III. A terv kidolgozása

- Felelősségi körök meghatározása
- Források hozzárendelése (költségvetés)
- Ütemezés
- Értékelési rendszer meghatározása
- SUMP jóváhagyása



## IV. A terv végrehajtása

- Irányítás és kommunikáció a végrehajtás során
- Monitoring
- Minőségellenőrzés
- Értékelés, visszacsatolás



Járat	Irány	Indulás (perc)
3	MEXIKÓI ÚT	2
28A	ÚJ KÖZTETŐ	3
62A	RÁKOSPALOTA MÁV	5
3	MEXIKÓI ÚT	10

Átszállási lehetőségek a közelben - Szent László tér autóbuszmegálló

9	ÓBUDA BODPÁNI ÚT	5
217	PESTSZENTLŐRINC	8
162	MÁGLÓD - RUCHAN	9

Fogyóeszközök  
AZ MK NEM KÖZLEHEDIK !!!

Szent László Tér

budaireppest



# Alapvető tulajdonságok:

- Valós szándék (elkötelezettség) szükséges
- Tiszta, számszerűsített célok
- Világos jövőkép
- Stratégia
- Meglévő értékekre, tervekre épít
- Érintettek bevonása (folyamatos)
- Integrálja a közlekedési módokat
- Helyi sajátosságoknak megfelelő intézkedések

# A SUMP HELYE A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI- VÁROSFEJLESZTÉSI TERVEK KÖZÖTT

- Közlekedésfejlesztési koncepció
- ITS (Integrált Településfejlesztési Stratégia)
- **Közlekedésfejlesztési Terv**
- Településrendezési eszközök
- Műszaki tervek





# Miskolc Város Fenntartható Közlekedési Terve

Készítette:

MVK Miskolc Városi Közlekedési Zrt.



Debrecen M. J. Város Önkormányzata

## Debrecen fenntartható városi közlekedés- fejlesztési terve

tanulmányterv

### 8 Javasolt intézkedések, fejlesztések a városi fenntartható közlekedési rendszer koncepciójának megvalósításához

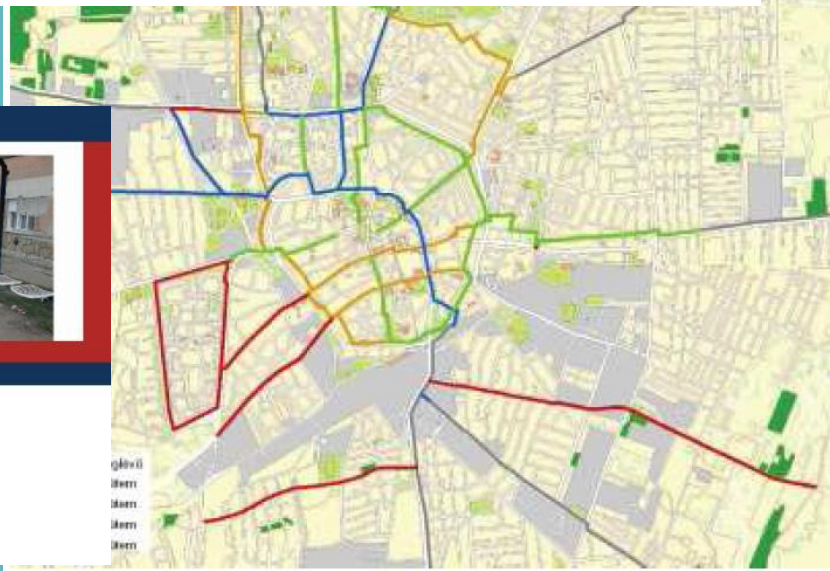
Az előző fejezetben ismertetett stratégiát a szakértői munkacsoport elfogadta, ebben a fejezetben az egyes feladatokhoz kapcsolódóan ismertetjük a megvalósítási javaslatainkat.

#### 8.1 A belváros fokozottabb védelmét szolgáló közlekedési rendszer kialakítása

A belváros közlekedési rendszerének fejlesztési javaslatait részletesen, a városi fejlesztési koncepciónál nagyobb mélységben kidolgozva a „Megközelíthetőségi szabályozás és parkolás menedzsment vizsgálata Debrecen belvárosában” című tanulmány tartalmazza.

Fontosabb fejlesztési szempontjait és javaslatait itt is összefoglaljuk.

A fejlesztésekkel az elsődleges cél a közlekedés okozta környezeti terhelések csökkentése az átmenő forgalom visszaszorításával, a személygépjárművel közlekedő célforgalom más eszközökre történő áttérésével, hosszú távon bizonyos nagy forgalmat generáló közfunkciók decentralizálásával, valamint a teherforgalom csúcsidőn kívüli időszakokra szorításával. Az intézkedések egymással összefüggenek, és a belvárosban lakók, a gyalogosok, kerékpárosok, valamint a tömegközlekedők érdekeit helyezik előtérbe.



KONCEPCIÓVÁZLAT DOMBÓVÁR  
FENNTARTHATÓ VÁROSI  
MOBILITÁSI TERVÉRE (SUMP)

# Általános tartalom:

- Előzmények
- közlekedés és gazdaság/társadalom
- Helyzetfeltárás (infrastruktúra és közlekedési jellemzők, közlekedési módok szerint)
- Helyzetértékelés (szokásjellemzők, közlekedésbiztonság, környezetállapot, forgalmi modell)
- Fenntartható közlekedési rendszer fejlesztési stratégiája
- Javasolt intézkedések
- Kiemelt feladatok, ütemezés

## GUIDELINES

DEVELOPING AND IMPLEMENTING A  
SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN



# JÖVŐKÉP



## INTEGRÁLT KÖZLEKEDÉS-FEJLESZTÉSI OPERATÍV PROGRAM (IKOP) 2014-2020

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

3. kivitelezési projektek esetén:

b. A városi közlekedési projektek szerepeljenek az adott település fenntartható városi mobilitási tervében (SUMP).



# Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről

## TARTALOMJEGYZÉK

<b>BEVEZETÉS</b> .....	<b>3</b>
<b>A. A MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉS MÓDSZERTANI HÁTTERE</b> .....	<b>4</b>
A.1. A MOBILITÁSI TERV MEGKÖZELÍTÉSE .....	5
A.2. A MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK FOLYAMATA .....	5
<b>B. A MOBILITÁSI TERV JAVASOLT TARTALMA</b> .....	<b>8</b>
<b>C. A MOBILITÁSI TERV ILLESZTÉSE A MEGLÉVŐ STRATÉGIAI DOKUMENTUMOKHOZ</b> .....	<b>10</b>
<b>D. A MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉSÉNEK ILLESZTÉSE A PROJEKT ELŐKÉSZÍTÉSI FOLYAMATHOZ</b> .....	<b>13</b>
<b>E. MELLÉKLETEK</b> .....	<b>15</b>
E.1. A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV KÉSZÍTÉSÉHEZ AJÁNLOTT SPECIFIKUS ÚTMUTATÓK .....	15
E.2. MEGVALÓSULT SUMP PROJEKTEK ÉS KEZDEMÉNYEZÉSEK .....	19
<b>FÜGGELÉK: AJÁNLOTT TARTALOM A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP) KÉSZÍTÉSÉHEZ</b> .....	<b>22</b>
<b>VÁROSVEZETŐI ELŐSZÓ</b> .....	<b>23</b>
<b>1 ÖSSZEFOGLALÁS</b> .....	<b>24</b>
<b>2 BEVEZETÉS</b> .....	<b>25</b>
2.1 A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJAI .....	25
2.2 A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE .....	25
<b>3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA</b> .....	<b>26</b>
3.1 TÉRSÉGI SZEREP, FUNKCIONÁLIS VÁROSTÉRSÉG LEHATÁROLÁSA .....	26
3.2 SZAKPOLITIKAI TERVEZÉSI KERETEK .....	26
3.3 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR .....	27
3.4 KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK.....	28
3.5 KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA .....	28
3.6 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA .....	29
<b>4 CÉLRENDSZER</b> .....	<b>31</b>
4.1 JÖVŐKÉP .....	31
4.2 CÉLRENDSZER.....	31
<b>5 ESZKÖZRENDSZER</b> .....	<b>32</b>
5.1 BEAVATKOZÁSI TERÜLETEK (INTÉZKEDÉSCSOPORTOK).....	32
5.2 INTÉZKEDÉSEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA .....	32
5.3 PROJEKTEK .....	33
<b>6 A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA</b> .....	<b>34</b>
6.1 INDIKÁTOROK, MONITORING RENDSZER .....	34
6.2 CSELEKVÉSI TERV .....	36
6.3 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV.....	36
6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV .....	36
<b>7 MELLÉKLETEK</b> .....	<b>38</b>



## A közlekedési projektekbe jellemzően bevont érdekcsoportok

Kormányzat/hatóságok	Üzleti szektor/szolgáltatók	Közösségek/helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzatok	Közlekedési szolgáltatók	Országos környezetvédő NGO-k	Kutatóintézetek
Szomszédos települések	Közlekedési tanácsadók	Motorizált közlekedés szövetségei	Egyetemek
Helyi közlekedési hatóság	Közösségi autó szolgáltatók	Szakszervezetek	Képző intézmények
Rendőrség	Kerékpárkölcsonzők	Média	Más városok szakértői
Közlekedési társaságok	Egyéb közlekedési szolgáltatók	Helyi hatósági fórumok	Alapítványok
Politikusok	Országos üzleti szövetségek	Helyi közösségi szervezetek	
Egyéb döntéshozók	Főbb foglalkoztatók	Helyi érdekcsoportok	
Partner intézmények	Magán finanszírozók	Kerékpárosok/gyalogosok csoportja	
Projektmenedzserek	Nemzetközi/országos vállalatok	Közösségi közlekedést használók csoportja	
Katasztrófavédelem	Helyi gazdasági szövetségek	Közlekedést használók	
Egészségügyi és munkavédelmi döntéshozók	Kisvállalkozók	Lakosság	
Európai Unió képviselői	Kiskereskedők	Látogatók	
Közlekedésért felelős minisztérium	Szolgáltató cégek	Környező települések lakossága	
Egyéb minisztériumok	Mérnökök/kivitelezők	Fogyatékosok	
Területi önkormányzat		Földtulajdonosok	
		Közlekedési alkalmazottak	
		Szülők/gyerekek	
		Idősek	

Forrás: GUIDEMAPS Handbook 2004 alapján, SUMP útmutató

1. LÉPÉS: A SIKERES TERVHEZ SZÜKSÉGES KÉPESSÉGEK MEGHATÁROZÁSA.....
2. LÉPÉS: A TERVEZÉS MENETÉNEK ÉS FÓKUSZÁNAK MEGHATÁROZÁSA.....
3. LÉPÉS: A MOBILITÁSI HELYZET ELEMZÉSE ÉS FORGATÓKÖNYVEK FELVÁZOLÁSA.....
4. LÉPÉS: ÁTFOGÓ JÖVŐKÉP MEGHATÁROZÁSA.....
5. LÉPÉS: PRIORITÁSOK ÉS MÉRHEŐ CÉLOK MEGHATÁROZÁSA.....
6. LÉPÉS: HATÉKONY INTÉZKEDÉSCSOMAGOK ÖSSZEÁLLÍTÁSA.....
7. LÉPÉS: FELELŐSSÉGI KÖRÖK MEGHATÁROZÁSA, FORRÁSOK HOZZÁRENDELÉSE.....
8. LÉPÉS: MONITORING ÉS ÉRTÉKELÉSI RENDSZER KIDOLGOZÁSA ÉS BEÉPÍTÉSE A TERVBE.....
9. LÉPÉS: A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV JÓVÁHAGYÁSA.....
10. LÉPÉS: A VÉGREHAJTÁS SORÁN MEGFELELŐ IRÁNYÍTÁS ÉS KOMMUNIKÁCIÓ BIZTOSÍTÁSA ...
11. LÉPÉS: TANULSÁGOK LEVONÁSA.....





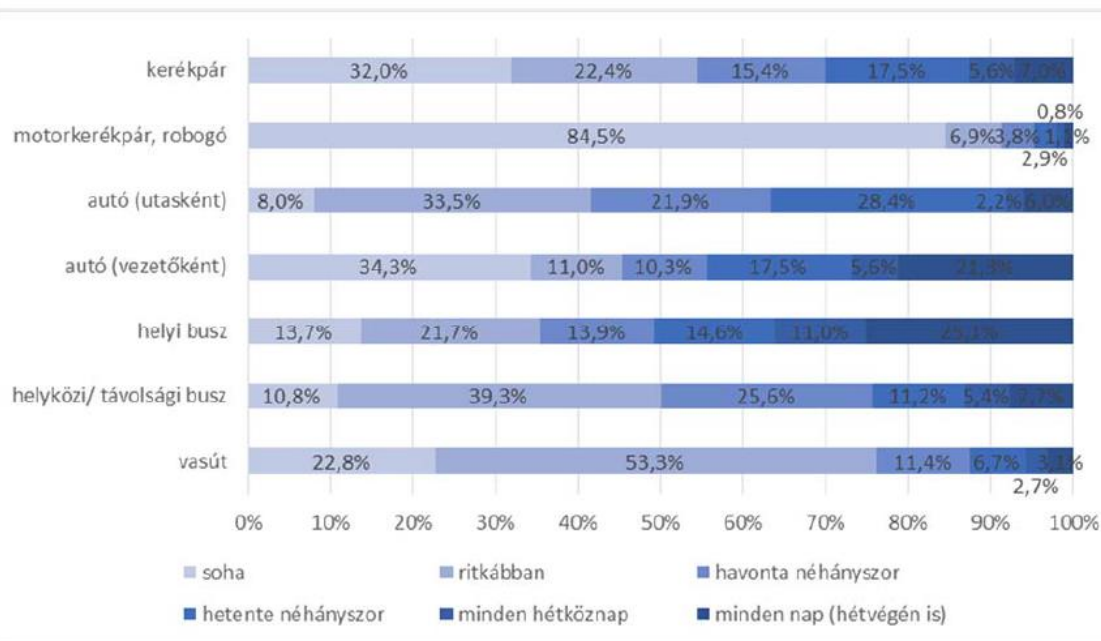
# EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS

## FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

### I. ÜTEM – HELYZETELEMZÉS ÉS HELYZETÉRTÉKELÉS

#### Lakossági problémafeltáró kérdőív eredményei

Megbízó:  
Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata



2. ábra: A lakossági kérdőív válaszadóinak módválasztási szokásai



**EGER MÉDIA**

**EGER VÁROSGONDOZÁS**

**ÚJ** Dóbtér – Eger-patak – Belvárosi térsor funkcióbővítő rehabilitációja

**EGER** HATÁROZATI MÓDRA

**SZÉCHENYI TERV**

Dóbtér – Eger-patak – Belvárosi térsor funkcióbővítő rehabilitációja elnevezésű projekt – szét projekt megvalósítási feladatok



## Eger és térsége közlekedése – kérdőív

Kérjük, az alábbi néhány kérdés megválaszolásával segítse Eger önkormányzatának munkáját, hogy a jövőbeli közlekedési fejlesztések találkozzanak a városlakók igényeivel, és választ adjanak a mindennapi problémáikra!

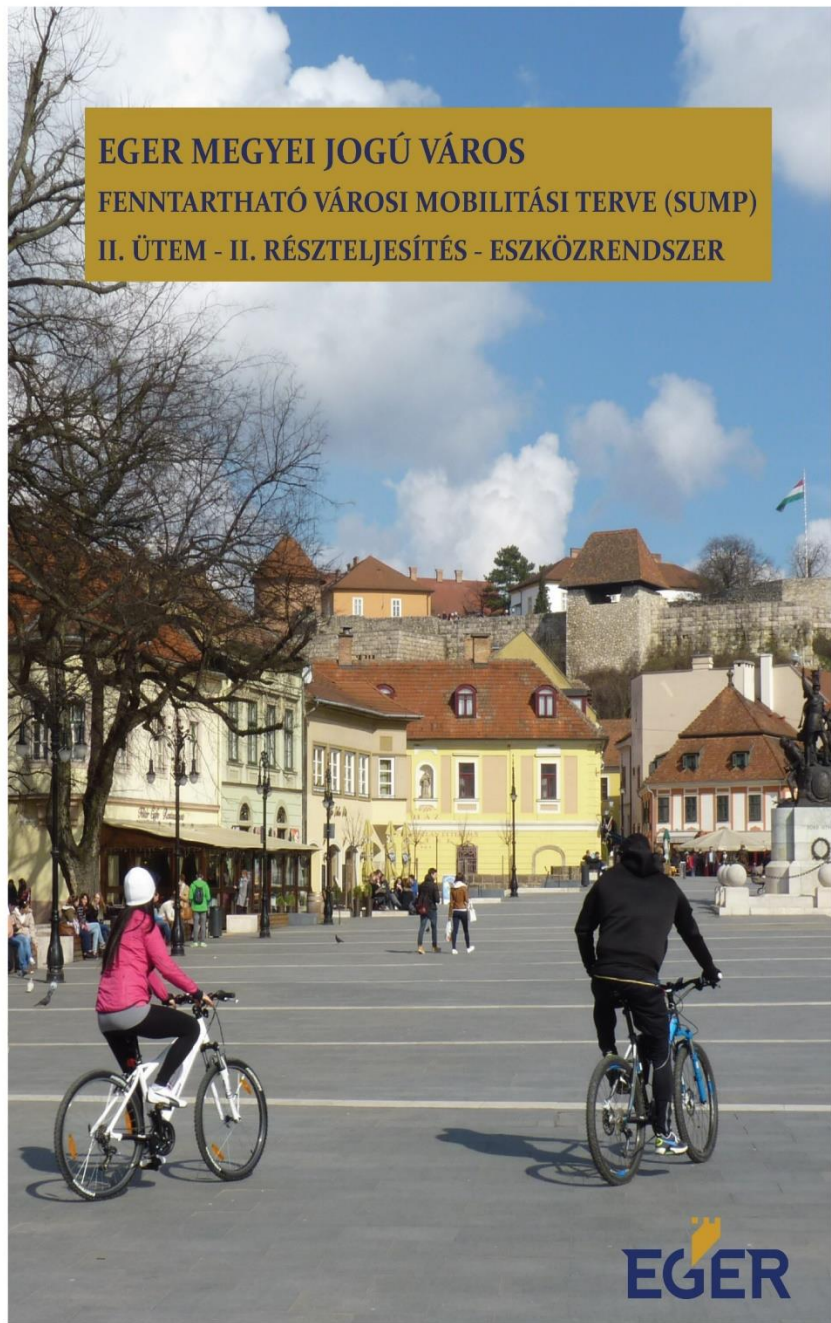
\*Köszönjük!

### 1. Közlekedési szokások

Milyen gyakran uszák az alábbi közlekedési eszközökkel? \*

Kérjük, választás x-szel jelölje, mindegyik közlekedési mód esetén egy választ jelöljön!

**EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS**  
**FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)**  
**II. ÜTEM - II. RÉSZTELJESÍTÉS - ESZKÖZRENDSZER**



**EGER**

# Stratégiai célok



1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok



2. Mindenki számára elérhető munkahelyek és oktatás



3. Vonzó, funkciógazdag belváros



4. Tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet



5. Biztonságos közlekedés

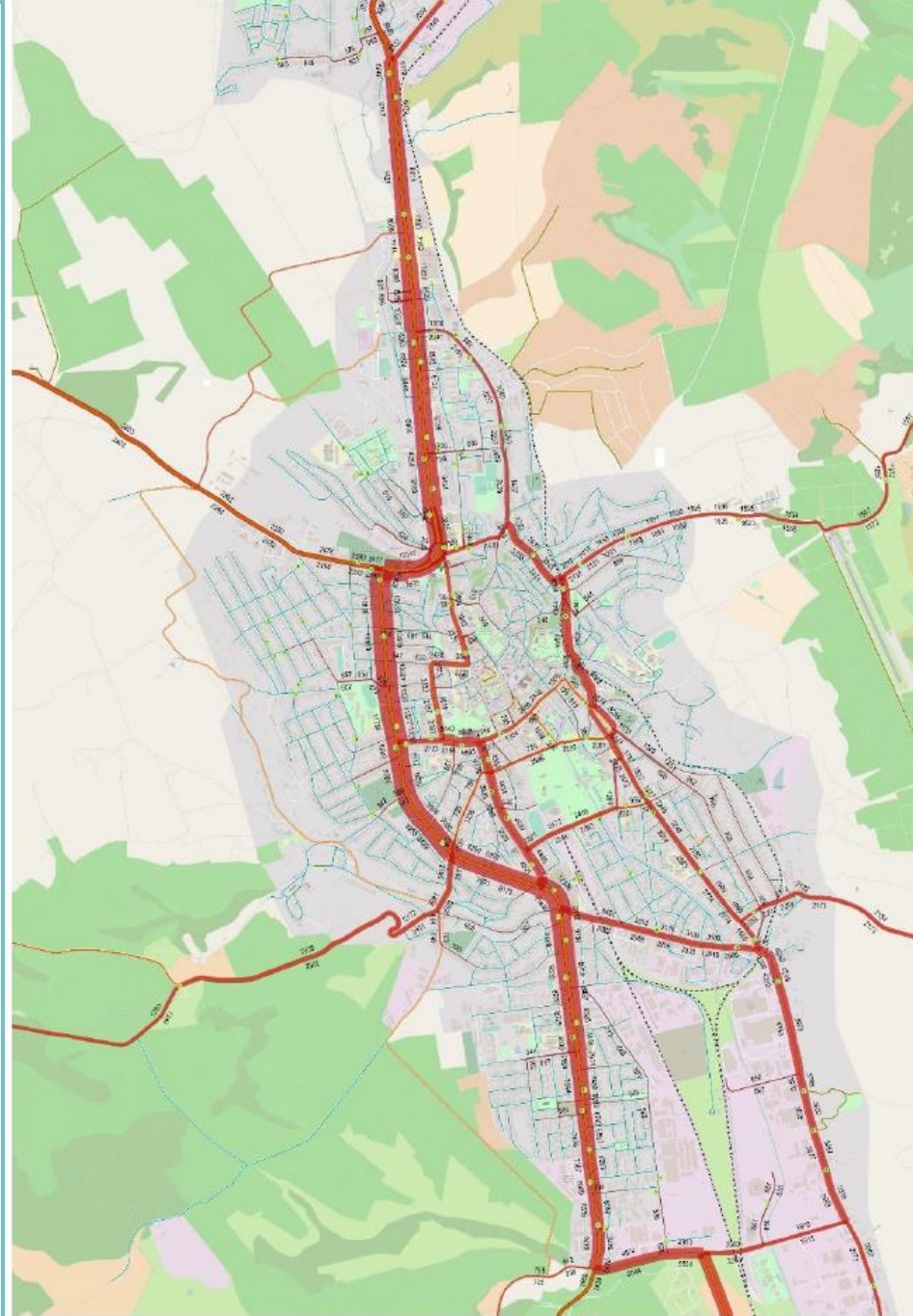


6. Hatékony üzemeltetés, jó állapotú infrastruktúra





Projekt azonosító és projektnev	1.2.3.1 Kerékpárparkolás a közösségi közlekedés főbb állomásain
SUMP stratégiai cél	1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok
Operatív cél	1.2 Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer
Elsődleges beavatkozási terület	1.2.3 Az intermodalitás lehetőségeinek megteremtése
További beavatkozási területek	4.2.4, 3.2.1
Leírás	<p>A megfelelő kerékpárparkolási feltételek nélkül kevesen választják a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinációját az úticéljuk eléréséhez. Cél, hogy ehhez a feltételek megteremtődjenek, a kerékpár és a közösségi közlekedés kombinálása vonzó alternatívája lehessen a személyautóval történő közlekedésnek.</p> <p>Eger vasútállomáson 2016-ban 12 férőhelyes fedett B+R kerékpárparkolót telepítettek, melynek kapacitása a jelenlegi igényeket kielégíti, de rövid távon kevésnek bizonyulhat, különösen az IMCS megépülése generálhat nagyobb kerékpárparkolási igényt a vasútállomás térségében. A projekt fedett kerékpártárolók kialakítását tartalmazza a vasútállomás (későbbi IMCS) területén.</p> <p>A beruházás része fedett kerékpárparkoló létesítése az autóbuszpályaudvarnál is, hiszen - bár a megépülő IMCS szerepkörét valószínű csökkenti fogja - az ilyen jellegű tárolás lehetőségét itt is biztosítani szükséges.</p> <p>A kisebb utasforgalmat bonyolító közösségi közlekedési állomásokhoz (pl. várállomás, település alközponti buszmegállók) kapcsolódó kerékpártárolás fejlesztése szintén eleme a fejlesztésnek.</p>
Megvalósításban érintettek	Eger MJV Önkormányzata MÁV Zrt. Mindenkori közszolgáltató (KMKK Zrt.)
Indokoltság	A kerékpárparkolás feltételeinek megteremtése kulcsfontosságú, mivel az utazás végpontján a kerékpárt le kell tudni parkolni. A kerékpárparkolási feltételek fejlesztése kifejezetten költséghatékony, konfliktusmentes, ám az egyik leghatékonyabb eszköz a kerékpáros forgalom növeléséhez. A minimális utasforgalmú kisebb megállóhelyeken nincsenek B+R támaszok, és az állomások kihaltsága miatt biztonságuk nem garantált. Az autóbuszmegállóknál is megoldatlan a kerékpárparkolás.
Előzmény	KHT
Előfeltételek	Előkészítés (fejlesztési pontok beazonosítása)
Kapcsolódó projektek	<p>4.3.2.3 Közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése</p> <p>1.1.1.1 Eger vasúti elérhetőségének fejlesztése</p> <p>1.2.2.1 A városon átmenő vasútvonal városi és elővárosi szerepének erősítése</p> <p>1.3.2.1 Egervár vasúti megállóhely és vasúti átjáró fejlesztése</p> <p>4.2.4.1 Rövid és hosszú időtartamú kerékpárparkolás fejlesztése</p> <p>2.2.2.1 Közbringa-rendszer kialakítása</p> <p>1.2.3.2 Intermodális csomópont kialakítása</p>



Forgalmi terhelés az e2 változatban (2020)



Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	enyhén negatív vagy semleges hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	erőteljes pozitív hatás

A megvalósíthatóságot három részszerpont 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>nem igényel jelentős forrást</li> <li>saját forrás áll rendelkezésre</li> <li>elkülönített pályázati vagy egyéb forrás</li> </ul>
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

Közösségi közlekedés
Gyalogos kapcsolatok
Gyalogos és kerékpáros kapcsolatok
Kerékpáros kapcsolatok
Közutak fejlesztése
Parkolás fejlesztése
Intermodális Csomópont
Teherszállítás
Turizmust kiszolgáló közlekedés
Menedzsment, intézményi háttér
Szemléletformálás

75–84 pont	Nagyon jó
65–75 pont	Közepes
42–65 pont	Gyenge

# Paks Fenntartható Városi Mobilitási Terve

## Tartalomjegyzék

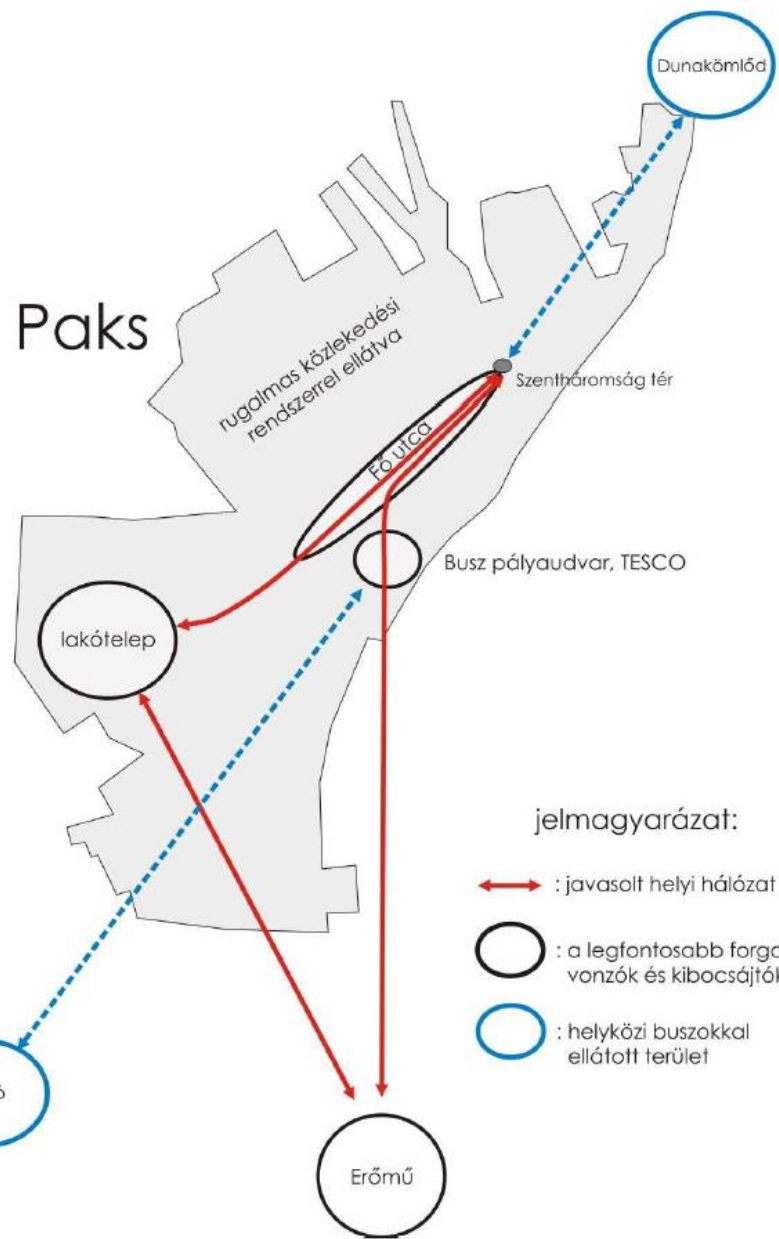
Vezetői összefoglaló .....	3
Első rész – A Mobilitási Terv bemutatása.....	5
Második rész – A Mobilitási Terv megalapozása.....	11
Paks város térségi szerepe és vonzáskörzete .....	12
A Mobilitást befolyásoló folyamatok.....	14
Közlekedési munkamegosztás .....	19
Gyalogos közlekedés.....	19
Kerékpáros közlekedés.....	22
Közforgalmú közlekedés.....	26
Közúti Közlekedés.....	35
A problémák azonosítása .....	47
Swot analízis .....	48
Megoldási javaslatok.....	49
Harmadik rész – A Mobilitási Terv céljai és eszközei.....	50
Célrendszer .....	51
A paksi atomerőmű bővítése alatti közlekedési problémák minimalizálása: biztonságban mellette .....	53
Új hálózatok építése: mindent a maga helyén .....	56
Smart paks: e-közlekedés.....	59
Városi sétány kialakítása a Kishegyi lakótelep és a Szentháromság tér között.....	62
Negyedik rész –A Mobilitási Terv megvalósítása .....	65
Indikátorok.....	66
Kockázatkezelési terv .....	66
Cselekvési Terv.....	69
Szakpolitikai keretek.....	72
Emlékeztetők .....	74







# Paks



jelmagyarázat:

- ↔ : javasolt helyi hálózat
- : a legfontosabb forgalomvonzók és kibocsájtók
- : helyközi buszokkal ellátott terület

**Paks javasolt helyi autóbusz hálózata**

## I/1. A Paksi Atomerőmű kapcsolatainak javítása és biztonságossá tétele

**Cél:** Olyan közúti kapcsolatok létesítése, mely az építkezés ideje alatt és azt követően tehermentesítik a várost a megnövekvő közúti forgalomtól és a lehető legkevésbé zavarják a jelenlegi forgalmat és a város életét.

### Teendők

1. Az atomerőmű tervezett közúti kapcsolatainak újragondolása, megvalósíthatósági tanulmány készítése.
2. A tervezett új közúthálózati elemek megerősített pályaszerkezettel való tervezése, a meglévő utak pályaszerkezetének megerősítése ott, ahol a várható teherforgalom ezt megkívánja.
3. A 6. sz. főút és az építési terület kapcsolatának ideiglenes és távlati tervezése
4. A 6. sz. főút atomerőmű mellett elhaladó szakaszán a forgalom sebességének csökkentése, szabályozása
5. A kikötő és a kikötő közúti kapcsolatainak fejlesztése
6. A vasúti szállítás feltételeinek megteremtése

### Indikátorok

- A közúti balesetek száma az atomerőmű bővítése alatt a közeli közúthálózati elemeken [db/év]
- Az új összekötő útszakasz átlagos napi forgalma [jármű/nap]

## I/2. Fenntartható közlekedési módok alkalmazása

**Cél:** Az építkezésen és az atomerőműben dolgozók ösztönzése a fenntartható közlekedési formák (pl. kerékpár, elektromos buszok, telekocsi stb.) használatára

### Teendők

1. Szerződéses autóbuszjáratok menetoptimalizálása az építkezésen dolgozók szállításának érdekében.
2. Az építési műszakok kezdetének eltolása Paks I. és az építkezés között.
3. Az atomerőmű és a városközpont között állandó, menetrend szerint működő autóbusz kapcsolat létrehozása.
4. Elektromos buszok használata az építkezésen dolgozók szállításához
5. Mikrobusz munkásszállítás rendszerének megvalósítása
6. Telekocsik szervezésének ösztönzése
7. Az új közbringa-rendszer atomerőmű-város közötti infrastruktúrájának kiépítése

### Indikátorok

- Az építkezésre busszal járók száma [fő/év]
- Az építkezésre mikrobuszsal járók száma [fő/év]
- Az építkezésre kerékpárral járók száma [fő/év]
- Az építkezésre telekocsival járók száma [fő/év]
- Az építkezéssel a városközpontba busszal vagy kerékpárral utazók száma [fő/év]

Erősségek	Gyengeségek
Kedvező északi és déli irányú közlekedési kapcsolatok	A Duna közlekedési elválasztó szerepe
A helyközi autóbusz közlekedés ki-elégítő szolgáltatási színvonala	A város nehézkes közúti megközelíthetősége keleti irányból
Kiépült kerékpárút a város és az atomerőmű között	A kerékpárút-hálózat hiányzó települési és térségi elemei
A kikötő országos viszonylatban is kiemelkedő rakodási teljesítménye	Alacsony kihasználtságú helyi autóbusz közlekedés, összehangolatlan helyi, helyközi menetrend, tarifarendszer
Kompkapcsolat Géderlak irányában	Elavult vasúti infrastruktúra, szünetelő vasúti személyszállítás
	A belvároson áthaladó jelentős mértékű teherforgalom, tehermentesítő út hiánya
	Személyszállításban kihasználatlan víziút
	Szűk közúti keresztmetszetek a belvárosban
	A Duna-part és a belváros között a vasút, valamint a 6. sz. főút elválasztó hatása
Lehetőségek	Veszélyek
Kerékpárút kiépítése Dunakömlődig és Dunaszentgyörgyig	Vasúti infrastruktúra kihasználatlan marad a jövőben
E-bike kölcsönző rendszer kiépítése	Helyi közösségi közlekedés alacsony kihasználtságú marad
A belváros közlekedéshálózatának átszervezése	Kerékpárút hálózat hiányzó elemei nem épülnek meg
A 6. sz. főút szerepének újragondolása, a Duna-part megközelíthetőségének érdekében	Az atomerőmű bővítése alatt megnövekvő közúti teher- és személyforgalom
Helyi közösségi közlekedés újraszervezése	Vízi közlekedés szerepe marginális marad
Szemléletváltás elérése a fenntartható közlekedési formák előnyben részesítésével	Elmarad a Duna-part szabadidős célú újrahajósítása
Teherforgalom városon kívülre történő terelése súlykorlátozással és a tehermentesítő út megépítésével	

# PÉCS MEGYEI JOGÚ VÁROS

## FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

# SUMP

10. táblázat: Összesített értékelés

Azonosító		Projektnev	Hatáskör	Összesített értékelés
P4	8	Igényvezérelt közlekedés kiterjesztése	önkormányzati	75
P9	2	Alacsony emissziójú övezetek létrehozása (LEZ)	önkormányzati	75
P2	1	A Car-sharing, car-pooling és a ride-sharing	részben önkormányzati	75
P4	2	Észak -déli közösségi közlekedési tengely	részben önkormányzati	72
P6	2	Változtatható jelzésképű táblák alkalmazása	részben önkormányzati	71
P5	5	Közbringa rendszer és e-közbringa	önkormányzati	71
P4	3	Elektromos közösségi közlekedési rendszer	önkormányzati	71
P2	2	Integrált forgalomfelügyeleti rendszer	önkormányzati	70
P4	10	P+R parkolók kialakítása	részben önkormányzati	70
P4	1	Kelet-nyugati közösségi közlekedési tengely	részben önkormányzati	70
P3	1	Tudatformálás	önkormányzati	70
P3	4	BIOKOM szervezeti és informatikai fejl.	önkormányzati	70
P6	1	Jelzőlámpás csomópontok	részben önkormányzati	68
P4	13	Rendszerszintű együttműködés kialakítása	részben önkormányzati	68
P3	2	Helyváltoztatási igények, motivációk	önkormányzati	68
P5	3	Kerékpárhálózat fejlesztése	részben önkormányzati	67



## 1. Kompakt város, javuló elérhetőség

Projekt azonosító	Projektnev	Időtáv
P11.2	Elővárosi közlekedés integrált megvalósítása	2023-ig
P10.3	Nagykozár – Újhegy összekötő út fejlesztése	2023-ig
P10.1	M6 autópálya Bóly – Ivándárda, országhatár közötti szakasz megvalósítása	2023-ig
P10.2	M60 gyorsforgalmi út Pécs – Barcs, országhatár közötti szakasz megvalósítása	2030-ig
P10.4	Pécs-Megyér – Pellérd 5816. sz. út és az 57-es számú út összekötése	2030-ig
P11.1	Pécs – Szentlőrinc vasútvonal fejlesztése	2030-ig

## 6. Nem motorizált közlekedési módok fejlesztését támogató projektek

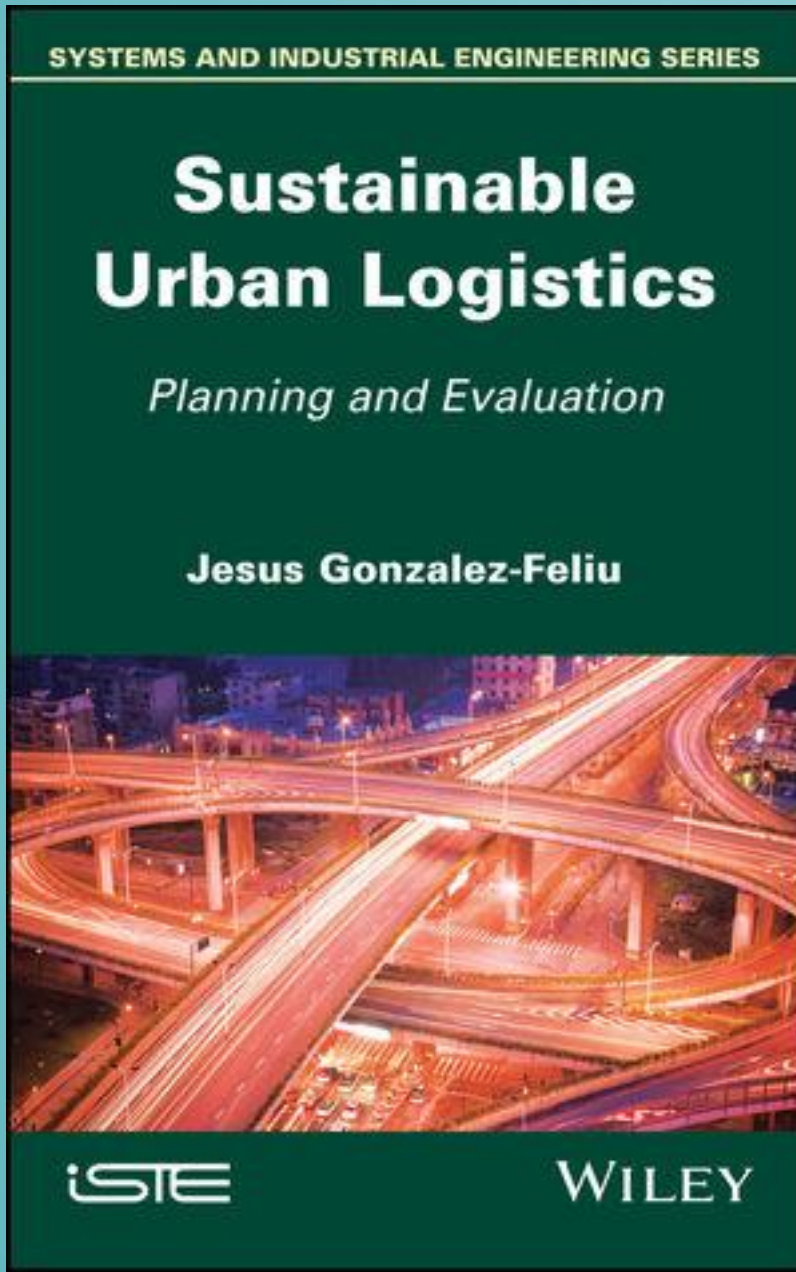
Projekt azonosító	Projektnev	Kockázatok	Bekövetkezés valószínűsége	Kockázatkezelés
P5.5	Közbringa rendszer és e-közbringa rendszer kialakítása	műszaki	alacsony	
P5.3	Kerékpárhálózat fejlesztése és kerékpár tárolási helyszínek kialakítása	pénzügyi, gazdasági	alacsony	
P5.2	A gyalogos közlekedés fejlesztése a Főpályaudvar – Vásárcsarnok – Bajcsy-Zsilinszky utca tengelyen	társadalmi	alacsony	
P5.1	Pécs gyalogos közlekedési feltételeinek javítása, gyalogos közlekedési stratégia elkészítése	városi-szakmai támogatottság	alacsony	
P5.4	A kerékpárszállítás lehetőségének megteremtése a közösségi közlekedésben	pénzügyi, gazdasági	közepes	Elegendő idő és forrás a tervezésre, előkészítésre, megvalósításra Körültekintő, pontos tervezés, a nem várt költségek minimalizálása Tartalékkeret biztosítása a nem várt költségek kezelésére Elkülönített költségkeret a működtetésre, fenntartásra
P5.6	A nem motorizált közlekedési módok társadalmi népszerűsítése	városi-szakmai támogatottság	közepes	Folyamatos konzultáció a városvezetőkkel Folyamatos konzultáció a helyismerettel rendelkező szakemberekkel Rendszerszintű és stratégiai tervezés alkalmazása

# SIKER FELTÉTELEI

- Műszaki megoldások
  - Finanszírozás
  - Jogi környezet támogatása
  - Társadalmi támogatottság/elfogadottság
  - Értékelés
- Politikai támogatás a legjobb ötletek megvalósításához is szükséges
  - A közlekedők hozzáállásának, megszokott viselkedésformáinak megváltoztatása nehéz és hosszú folyamat és kézzelfogható előnyök megmutatása elengedhetetlen
  - A közlekedők tájékoztatása és bevonása a döntési mechanizmusba egyre nagyobb szerepet kap.



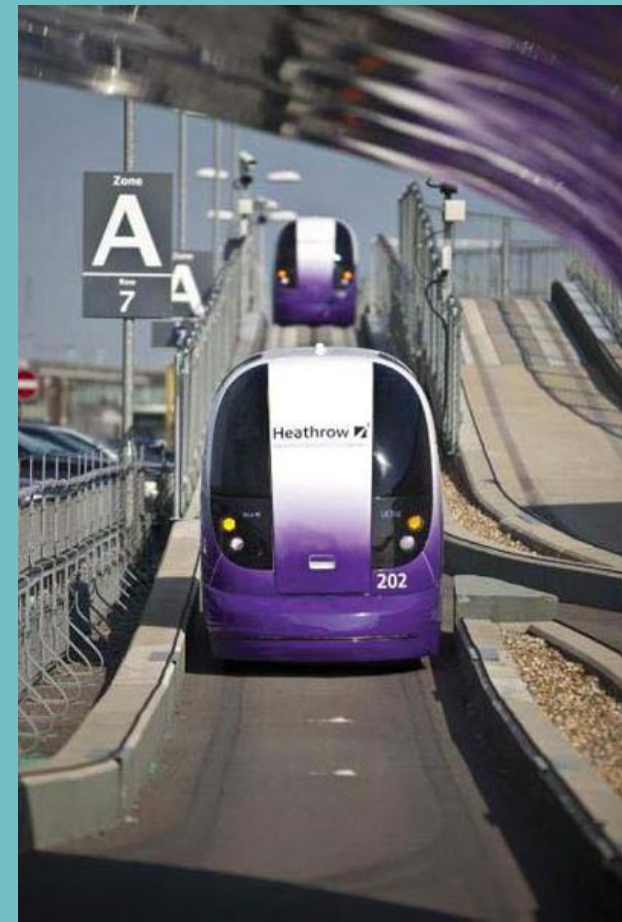
# SULP – Fenntartható Városi Logisztikai Terv





# További feladatok

- Önkormányzatok számára állami segítség a SUMP-ok készítéséhez (szakmai és pénzügyi) és végrehajtásához



# FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉS > ÉLHETŐ VÁROS

- Közterületek újrafelosztása szükséges
- Környezeti körülmények javulása
- Megközelíthetőség biztosítása
- Lakosság életkörülményeinek javítása
- Történelmi belvárosok védelme





# KÖSZÖNÖM A FIGYELMET!

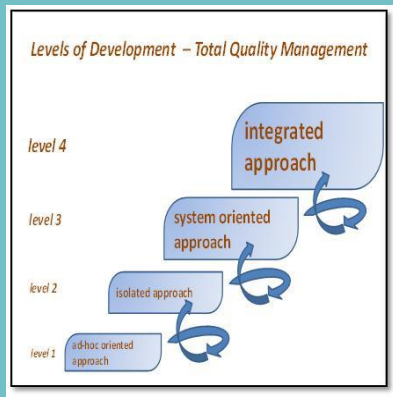






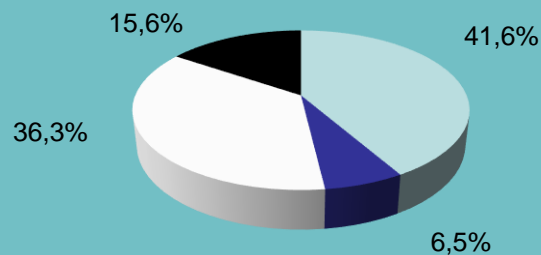
# Quality management tool for Urban Energy efficient Sustainable Transport

## Minőségirányítási eszköz a városi energia-hatékony fenntartható közlekedés számára

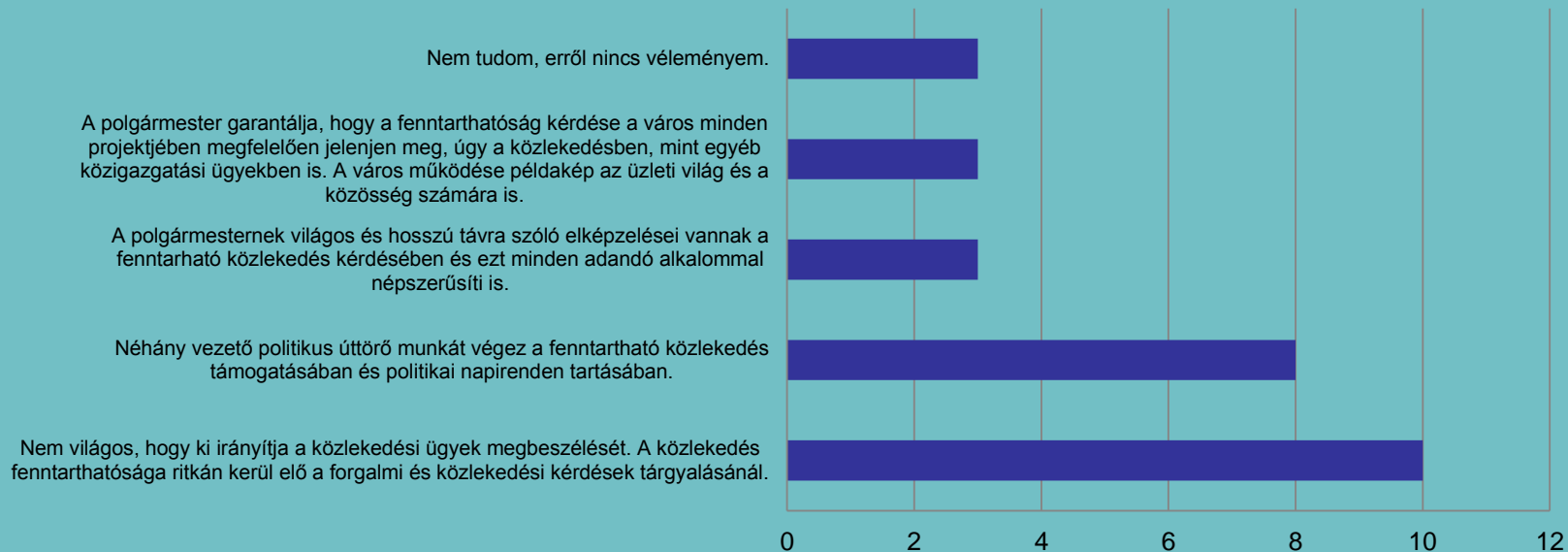


### Modal Split (2006.)

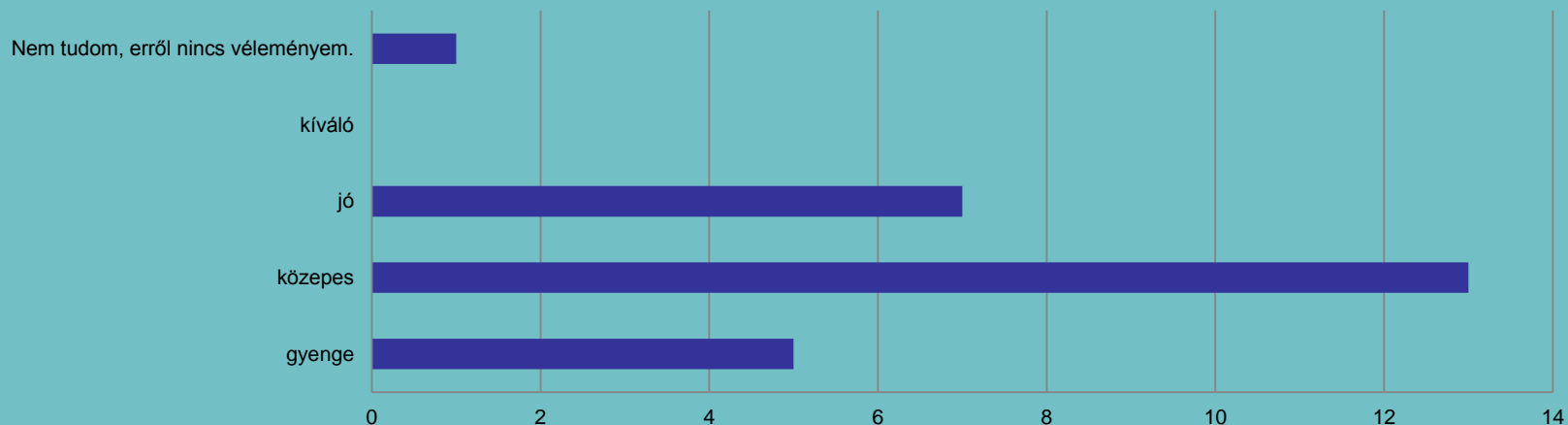
- Gépjármű-használat
- Kerékpározás
- Gyaloglás
- Közösségi közlekedés



### 3.1. Vannak kulcsemberek, akik a fenntartható közlekedéssel foglalkozó vitát és döntéshozatali folyamatot vezetik a városban (például a polgármester, vezető politikusok) ?



### 9.1. A parkolás szabályozása és korlátozása hatékony módja lehet a személyautóhasználat visszaszorításának. Mi a véleménye a város parkolási politikájáról?



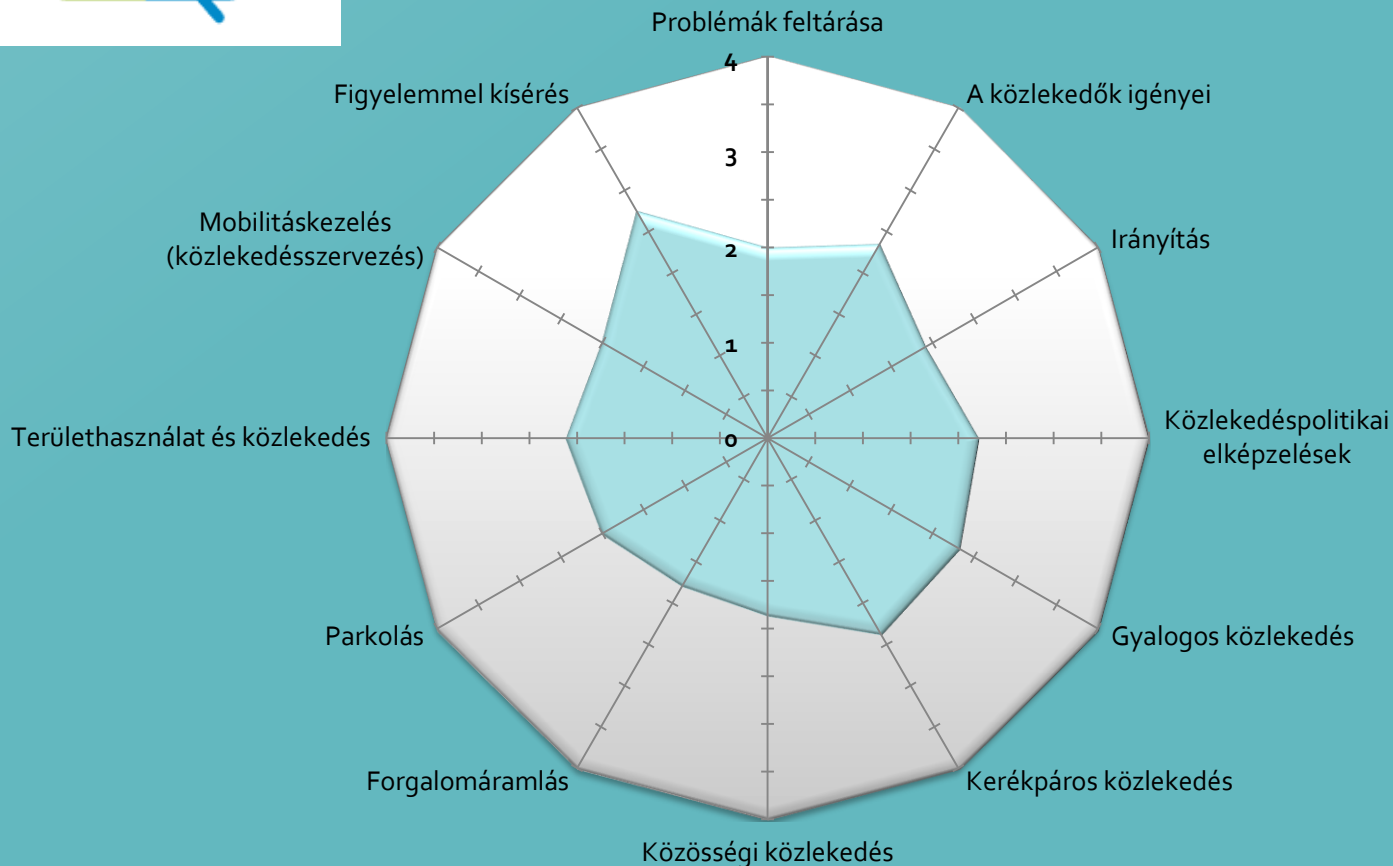
# QUEST - projekt

(„Minőségirányítási eszköz a városi, energia-hatékony fenntartható közlekedés számára”)



## Kiértékelés - Eredmények

■ fejlesztési lehetőség





# Helyzetértékelés eredménye:

- Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása, népszerűsítése
- Közösségi közlekedés népszerűsítése, fejlesztése
- Közlekedésszervezés egyéb elemei:
- Kerékpáros közlekedés fejlesztése (infrastruktúra, tárolók)
- Bejárók közlekedési szokásainak felmérése, változtatása
- Parkolás-szabályozás fejlesztése
- Forgalomleflyás javítása



## Lehetséges eszközök:

1. MODAL SPLIT adatok gyűjtése/felülvizsgálata
2. Közlekedésfejlesztési tervezés előtt „közös gondolkodás”
3. Közösségi közlekedés hálózatának átgondolása (pályázatok)
4. A fenntartható közlekedési módok népszerűsítése (kampányok, kommunikáció, szponzorok bevonása)
5. Iskolák megközelítése fenntartható közlekedési módokkal

## Intézkedések

### Rövid távú eszközök (1-3 év)

1. Modal Split adatok aktualizálása a lehető legrövidebb időn belül, a parkolási és egyéb közlekedési szokásokban bekövetkező változások követése érdekében.
2. Fenntartható Városi Közlekedési Terv (Mobilitási Terv) kidolgozása.
3. A városközpont gyalogos megközelíthetőségének vizsgálatára, a fejlesztési lehetőségek felmérésére tanulmányterv készítése (akár a középiskolások bevonása is szóba jöhet a gyaloglási útvonalak felmérésére).
4. Munkacsoport létrehozása a nagyobb léptékű fejlesztések elindítása előtti „ötletbörzéken” való közreműködéshez - kommunikáció erősítése a döntéshozók, a szakma és a civilek között.
5. Kapcsolat felvétele nagyvállalatokkal (munkáltatókkal) kerékpártárolók elhelyezése és a kerékpáros infrastruktúra fejlesztése, valamint új, dolgozókat szállító buszjáratok indítása kérdésében.
6. Az úthálózat felülvizsgálata a kerékpáros utcák (különböző típusú kerékpáros létesítmények elhelyezhetőségének áttekintése) kijelölésére (egyirányú utcák).
7. Üzletekkel, szponzorokkal való kapcsolatfelvétel kerékpártárolók elhelyezése ügyében.
8. Támogatási lehetőségek (kedvezmények) keresése a kerékpártárolókat kihelyező cégek számára - esetleg közterülethasználati díj elengedése, csökkentése, vagy iparűzési adókedvezmény bevezetése.
9. A kerékpártárolók típusának egységesítése – legelőnyösebb, leghasználhatóbb keresése – akár közösségi pályázat útján is. Közterületi kerékpártárolók típusának tervezésére pályázat kiírása, szponzorok keresése után.
10. Internetes igényfelmérés (városi honlapon) – azoknak a helyeknek az összegyűjtése, ahol a legjobban hiányzik a kerékpártároló a használók számára.