

Dél-dunántúli régió térségi közszolgáltatások stratégiai fejlesztési program

KÖZLEKEDÉS

/2. kötet/

Megbízó: DDRFÜ Kht.

Készítette: Főmterv Rt.
KTI Kht.

2006. július 24.

Tartalomjegyzék

I.	Vezetői összefoglaló	3
II.	Helyzetelemzés, SWOT-elemzés	6
III.	Stratégia.....	10
	Szakmapolitikai háttér.....	10
	Stratégiai célkitűzés.....	14
	Specifikus célok	14
IV.	Prioritások.....	19
	1. Az országos közúthálózat fejlesztése	19
	2. Versenyképes közforgalmú közlekedési rendszer kialakítása	20
	3. Az intermodalitás feltételrendszerének megteremtése	21
	4. A közlekedés okozta környezeti ártalmak minimalizálása	22
V.	Intézkedések	24
	1. Az 1. prioritáshoz tartozó intézkedések:	24
	2. A 2. prioritáshoz tartozó intézkedések:	34
	3. A 3. prioritáshoz tartozó intézkedések:	47
	4. A 4. prioritáshoz tartozó intézkedések:	50
VI.	Projekt elképzelések	60
	1. A projektek rangsorolásának szempontrendszere	60

I. Vezetői összefoglaló

Jelen tervezési munka elvégzését a második Nemzeti Fejlesztési Tervre való dél-dunántúli regionális felkészülés teszi szükségessé. Ezért a Dél-dunántúli Regionális Fejlesztési Ügynökség közbeszerzés keretében elkészítette a különböző szakterületek stratégiai fejlesztési programjait, melyek kijelölik a fejlesztési irányokat és rendszerezik a megvalósítandó projektötleteket. A közlekedés szakterületet a Főmterv Rt. és a KTI Kht. konzorcium gondozta szorosan együttműködve a többi szakterület tervezőjével annak érdekében, hogy a fejlesztések összehangolt programozásával a majdan elkölthető közpénzek és EU-s források felhasználása az elvárt hatásfokkal történjen.

Annak érdekében, hogy a fejlesztési programok kidolgozása során minél jobban érvényesüljenek a helyi elképzelések, a RFÜ létrehozta a Dél-dunántúli Térségi Tervező Hálózatot, melynek kapcsolattartói a munka során a kistérségük érdekeit képviselve segítette a munkát. A szakmai érdekeket a térség szereplői (Magyar Közút Kht. Területi Igazgatóságai, MÁV, Gemenc Volán, Pannon Volán, Kapos Volán, PKV Rt., Kaposvári Tömegközlekedési Rt.) képviselték. A projektek gyűjtését a KEZDET internetes portálon végeztük.

A tervezés első fázisában megtörtént az adatok összegyűjtése, elemzése, majd a kistérségi csoportokkal szervezett workshopokon azok megvitatása. A szakasz lezárásaként 2006. február 28-án elkészült a tervezés első részjelentése, melyet a RMCS március végén elfogadott.

A második fázisban megtörtént a közlekedésfejlesztési stratégia kidolgozása a prioritások megjelölésével. Megfogalmazásra kerültek az erre épülő intézkedések, programok, projektek. **Három stratégiai célt jelöl ki a tanulmány a régió számára: a külső közlekedési kapcsolatainak fejlesztését** (országos és regionális központok elérhetőségének javítását), **a belső kapcsolati rendszer erősítését** (térségen belüli elérhetőség javítása) és **a közlekedési munkamegosztás javítását** (az egyéni gépjármű-forgalom térnyerésének megállítására).

A SFP a stratégiai célok eléréséhez meghatározott négy prioritást, melyek végrehajtása bizonyosan segít elérni a megfogalmazott célkitűzéseket, szolgálja a régió felzárkózását, versenyképességét javítja.

Az **1. prioritás** felvázolt egy olyan **közúthálózat-fejlesztési programot**, mely a „maximális tervezés” elvét követve megjelölte azokat a szükséges fejlesztéseket is, melyek jelenleg ugyan nem a régió kompetenciájába tartoznak, azok ágazati forrásból kerülhetnek megvalósításra, továbbá illeszkedik az országos gyorsforgalmi hálózat nagytávú fejlesztési koncepciójához is, hiszen a közlekedési hálózat, mint rendszer csak egészében vizsgálható és tervezhető. Összesen több mint háromszáz projekt ötletet ölel fel. Intézkedésekként **a gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztését és korszerűsítését, a horvátországi és dél-dunántúli úthálózat összekapcsolását, és a hálózati jelentőségű mellékutak, valamint a településeket feltáró úthálózat fejlesztését és korszerűsítését** jelölte meg.

A SFP **2. prioritásként a versenyképes közforgalmú rendszer kialakítását** nevezte meg. Ennek két alappillére van: **a régió nemzetközi és interregionális közforgalmú kapcsolatainak fejlesztése, és az egységes összehangolt regionális közforgalmú közlekedési kialakítása.** Az előbbi a távolsági vasúti közlekedés fejlesztését célozza meg, míg a második a közlekedési szövetség mielőbbi létrehozását sürgeti. A közforgalmú közlekedés működését szabályozó jelenlegi környezet eredményeképp jellemzően a térségen belüli közforgalmú elérhetőségek színvonala alacsony. Az egymással versengő alágazatok párhuzamos finanszírozása egy drága, a közúti közlekedéssel szemben nem versenyképes közforgalmú közlekedést eredményez. A jogi szabályozási környezet részbeni átalakításával létrehozható egy fenntartható, hatékony, az egyéni közlekedéssel szemben is versenyképes közforgalmú közlekedési rendszer. Ehhez a SFP a közforgalmú közlekedést megrendelők (önkormányzatok, kistérségi társulások, régió) szövetségét javasolja létrehozni, szemben szolgáltatók szövetségével. Így a rendszer rövidebb idő alatt felállítható, finanszírozása hatékonyabban tervezhető. A szövetség felállításához meghatározásra kerültek a munka keretében a megelőzően elvégzendő feladatok is (*mobilitási igény felmérése, az alágazatok együttműködését tükröző összehangolt menetrend készítése, megvalósíthatósági tanulmányok készítése a tarifaközösséget, elektronikus jegyrendszert, stb.-t illetően*). Természetesen a megnevezett két alappillér mellett szükséges olyan intézkedések támogatása is, melyek elősegítik a korszerű, környezetbarát közforgalmú közlekedés elterjedését (pl.: villamos, trolibusz), biztosítják a közforgalmú közlekedés vonali és csomóponti előnyben részesítését, lassítják a modal-split romlását (buszsáv, jelzőlámpás csomópontoknál bejelentkezés, „interchange” csomópontok kialakítása, ITS technológiák alkalmazása, stb).

A SFP **3. prioritásként az intermodalitás feltételrendszerének megteremtését** nevezte meg. A fenntartható közlekedés szükséges feltétele a különböző közlekedési módok közötti munkamegosztás javítása nem csak a személyszállításban, hanem az áruszállításban is. Noha a régióban jelen van minden közlekedési mód (vízi, légi, vasúti, közúti), még sem alakult ki jelentős, több módot is integráló intermodális csomópont. Ez részben annak tudható be, hogy jelentős vonzerejű, országos léptékű logisztikai központ létrehozására eddig nem került sor. (A logisztika témakörével részletesen - a párhuzamosságok elkerülése végett – az Üzleti szolgáltatások SFP foglalkozik.)

A fenntarthatósághoz szervesen hozzátartozik a környezet védelme is. Így a SFP **4. prioritásként a közlekedés okozta környezeti ártalmak minimalizálását** jelölte meg. Ehhez egyrészt szükséges támogatni a környezetbarát közlekedési módok (kerékpáros-, gyalogos közlekedés) elterjedését, másrészt elősegíteni a károsanyag kibocsátások mérséklését, a zaj- és rezgés terhelések csökkentését.

Ezúton is szeretnénk köszönetet mondani azoknak, akik munkájukkal segítették a SFP elkészültét: a Térségi Tervezői Hálózat szereplőinek, a Közúti Kht-k munkatársainak, a MÁV és Volán társaságok szakembereinek.

II. Helyzetelemzés, SWOT-elemzés

(A helyzetelemzés önálló kötetben /„Első részjelentés”/ kapott helyet, mely már korábban elkészült. Ebben a kötetben abból csak a régióra vonatkozó SWOT analízist szerepeltetjük.)

Egyéni közlekedés

ERŐSSÉGEK:

- *A régió északi-északkeleti területei autópálya-kapcsolattal rendelkeznek Budapest és a központi régió felé;*
- *a régió nagy hosszon határos Horvátországgal;*
- *a régióban kevés a forgalmas főút, ezek nagyobb része mellé a közeljövőben gyorsforgalmi út épül, így a legproblémásabb átkelési szakaszok helyzete rendeződik;*
- *a régióban viszonylag kevés baleseti gócpont található, azok is jellemzően a 6., 7. sz. főutakon és a nagyvárosi átkeléseken. A gyorsforgalmi útépitésekkel ezek jelentős része biztonságosabbá válik;*
- *a régió centrális területén egy sűrűn lakott, városias térség terül el. Az itt található települések adják a régió gazdasági erejét és népességi súlyát. E városok jó minőségű közlekedési kapcsolatának jelentős része a közeljövőben megvalósul (M6, M9);*
- *a kistérségi központok általában jól elérhetőek;*
- *a régióban intenzív gyorsforgalmi útépités zajlik;*
- *a régió sok szállal kötődik a hazai (Balaton, Sió csatorna) és a nemzetközi (Duna-Majna-Rajna, Dráva) vízi út rendszerhez.*
- *Repülőtér megléte két nagyváros (Pécs és Kaposvár) és a Dél-Balaton térségében*

LEHETŐSÉGEK

- *a jelenleg folyó autópálya-építések befejeződésével a régió nagyobb része legalábbis közepes közlekedési helyzetbe kerülhet;*
- *Horvátország Uniós csatlakozásával a határ menti horvát területek gazdasági lendületet kaphatnak és ennek jótékony hatása Magyarországra is kiterjedhet;*
- *a zsáktelepülési lét hosszú távon előnyöket is hordozhat magában (bár ma ezeket ritkán látjuk). Ha nincs átmenő forgalom, akkor a falu csendes, lakhatóbb, nincs bűzözés;*
- *a zsáktelepülések második kijáratának megvalósulásával jelentősen javulhat a közforgalmú közlekedési ellátás, közelebb kerülhetnek a centrumok;*
- *a régió egyes területei profitálhatnak a régión kívüli fejlett területek közelségéből. Nyugaton Nagykanizsa és a nyugati Balaton medence, északon Fejér megye és Budapest vonzása erős;*
- *A Duna, mint nemzetközi vízi út, megfelelő infrastruktúra létesítésével fontos gazdasági és idegenforgalmi kapcsolat lehet;*
- *A regionális repterek megnyitásával a perifériás lét csökkenhet, a régió intenzívebben kapcsolódhat az Alpok és az Adria térségeihez*

GYENGESÉGEK

- *a régió távol esik az európai fejlődési tengelyektől;*
- *a régió jelentős területei közlekedési perifériák (Dráva-mente), reménytelenül rossz elérhetőségi mutatókkal;*
- *a magyar-horvát határ túloldalán a magyar oldalhoz hasonló leszakadó térségek vannak;*
- *a régióban kiemelkedően nagy számú zsáktelepülés van. Ezek második bekötésének építése lelassult, sőt leállt;*
- *a régió területének harmada-fele közlekedési szempontból árnyékban van, ami részben a domborzati adottságok következménye;*
- *a megyeszékhely elérhetősége számos településről nagyon rossz Somogy és Tolna megyében;*
- *a mellékúthálózaton nincsenek fejlesztések;*
- *a mellékúthálózat minősége nagyon leromlott;*
- *a régióban főúti jellegű kapcsolatok hiányoznak, pl. Kaposvár-Szekszárd, vagy alacsony színvonalúak, pl. Pécs-Kaposvár;*
- *a víziút-hálózat kihasználtsága alacsony, kevés a kikötő/rakodó, a meglévők nem versenyképesek;*
- *a repülőterek nem kapták meg a regionális repülőtéri besorolást, ezért nem jutnak központi forráshoz.*

VESZÉLYEK

- *A Dráva-menti kistérségekben a gyorsforgalmi utak elérhetőségének javítása nélkül a közlekedési periféria helyzet tartósan fennmaradhat;*
- *ha horvát oldalon nem következik be gazdasági fejlődés, akkor a határ menti területek lecsúszása tovább folytatódhat, mivel más dinamizáló erő nincs a térségben;*
- *a gyorsforgalmi útépitések miatt a jelenlegi főúti és mellékúti hálózaton a fejlesztések (közlekedésbiztonság, szolgáltatási színvonal) lelassulhatnak, sőt le is állhatnak;*
- *a régió nagyobb központjai jobban kötődnek Budapesthez, mint egymáshoz, így az egymás közötti kommunikáció gyenge, a közlekedés igények alacsonyak;*
- *a gyorsforgalmi hálózathoz kapcsolódó fő- és mellékutak fejlesztése nem feltétlenül követi a gyorsforgalmi útfejlesztéseket;*
- *az úthálózat minősége szemléletváltás nélkül hamarosan elérheti azt a pontot, ahonnan a rehabilitáció már gyakorlatilag új út építésével egyenértékű;*
- *a lobbytevékenység gyengülése könnyen együtt járhat egyes biztosnak vélt beruházások elmaradásával;*
- *a szűkös önkormányzati források nem elegendőek a repülőterek szükséges fejlesztéseihez.*

Közforgalmú közlekedés

ERŐSSÉGEK:

- A régiót sűrűn átszövő vasúti hálózat*
- Két Helsinki vasúti korridor halad keresztül a térségen (V/b. és V/c.)*
- Intercity közlekedés Budapest és a régió nagyvárosai között (Pécs, Kaposvár, Pécs)*
- A megyeszékhelyekről jók a távolsági autóbusz kapcsolatok és a régió belül az egymás közötti kommunikáció*

LEHETŐSÉGEK:

- Közlekedési Szövetség létrehozásával az egyéni gépjármű-közlekedés térhódítása lassítható, hosszabbtávon megállítható*
- Az összehangolt rendszer fajlagos finanszírozási igénye alacsonyabb, a „nyereséget” a szolgáltatási minőség javítására lehet fordítani*
- Nagy távolságú minőségi személyszállítás, megfelelő infrastruktúra kiépítése mellett (160-200 km/ó tervezési sebességű gyorsvasúti hálózat)*
- A MÁV középtávú fejlesztési koncepciójában szerepel a 120-160 km/h sebességű fővonal hálózat megépítése*
- Kötőpályás közlekedés elővárosi közlekedésbe való bevonása (Pécs, esetleg Kaposvár)*
- Felhagyott vasúti mellékvonalon kerékpárút építése*

GYENGESÉGEK:

- *Vasúti hálózat mindenhol egyvágányú, csak három fővonal villamosított (30, 40, 41)*
- *A vasúti pályák rossz állapotban vannak, néhány helyen a vasúti közlekedés szünetel.*
- *A vasúti közlekedés infrastrukturális szinten rugalmatlan: amíg a szállítási igények változnak (munkahelyek megszűnése, létesítése, települések vonzáskörzetének változása), a vasúti hálózat nem tud hozzá igazodni.*
- *Az alacsony tervezési és pályasebességek miatt a vasút versenyképessége sokat csökkent az elmúlt időben. Az egyéni közlekedéssel szemben költségben, kényelemben, időben nagy a lemaradása, ami a gyorsforgalmi úthálózat kiépülésével csak tovább növekszik.*
- *Az utasforgalmi adatok hiánya a kínálat kereslethez igazítását ellehetetleníti. (menetrend készítés)*
- *Nem megfelelő utastájékoztatás.*
- *Menetrendi összehangolás hiánya (vasút – vasút, vasút – volán)*
- *A járművek műszaki színvonala alacsony (főleg a helyközi autóbusz, ill. vasúti nem IC járatoknál)*
- *A domborzati adottságok miatt a közúthálózati kapcsolatok hiányosak*
- *A nagyszámú zsáktelepülés gazdaságos és megfelelő színvonalú autóbuszos kiszolgálására nem alkalmas a volán járműparkja és struktúrája*
- *Hiányzik a közforgalmú közlekedésben az alágazatok közötti munkamegosztás*

VESZÉLYEK:

- *A csökkenő utasszám csökkenő bevételeket eredményez, melynek hatására csökken a szolgáltatás volumene és színvonala, mely további utasszám csökkenést eredményez („vicious circle” = közlekedési spirál)*
- *Nagyvárosi környezetben (különösen Pécs, Kaposvár, Szekszárd) a közúti zsúfoltság okozta idővesztéséget az autóbuszon utazók továbbra is elszenvedik → modal-split tovább romlik*
- *További vasúti mellékvonalak felhagyása*
- *A közlekedési szövetségekkel foglalkozó törvény megszületése késik. A megrendelői és szolgáltatói szerepkör, valamint a finanszírozási struktúra nem kerül tisztázásra. A Regionális Közlekedési Szövetség megalakulása késedelmet szenved.*

III. Stratégia

Szakmapolitikai háttér

A Közlekedés Stratégiai Fejlesztési Program készítésénél figyelembe vettük a nemzeti és Európai Unió közlekedéspolitikai irányelveket, vonatkozó szabályozásokat. Stratégiai célrendszerünk összhangban van az ágazati és regionális operatív programok fő prioritásaival.

Az új vasúti törvény

Az új vasúti törvény több új tartalmi elemmel bővülve foglalja keretbe a vasúti közlekedéssel kapcsolatos legfőbb szabályokat. A törvény egyik legfontosabb része, hogy önálló, egységes szabályozó hatósággént létrehozta 2006. január elsejétől a Magyar Vasúti Hivatalt a vasúti közlekedés piacának állami felügyeletével kapcsolatos feladatok, illetve vitarendező funkciók ellátására.

A jogszabály a Magyar Vasúti Hivatal hatáskörébe utalja a piaci szereplők kapacitáelosztással kapcsolatos jogorvoslati kérelmeinek elbírálását, a vasúti közlekedési piac felügyeletét. Tartalmazza az egyes szervezetek - köztük a verseny tisztaságát felügyelő új egység - vasúti közlekedéssel kapcsolatos feladatait, bemutatja a vasúti közlekedés igazgatásának szervezetét, ezen belül a hatósági feladatokat.

A törvény megjeleníti a vasutak különböző kategóriáit, alapvető rendelkezéseket tartalmaz a tulajdoni viszonyok tekintetében. Az országos és a helyi vasúti közlekedés mellett **megteremti a térségi és az elővárosi vasúti közlekedés kialakulásának feltételeit**. Ennek megfelelően a működési engedélyeket is országos, térségi, elővárosi, vagy helyi területi hatállyal adják ki. A MÁV-nál 2006. január elsejétől önálló társaságként működik az árufuvarozási üzletág. (Várhatóan 2008-ra a MÁV személyszállítási ágazata is több részre tagozódik: a távolsági (nemzetközi és IC) és a térségi (regionális) feladatokat ellátó önálló üzletágakra.

A törvény 5. § -a rögzíti a települési önkormányzatok feladatait, amely szerint:

„ (1) A települési (fővárosban a fővárosi) önkormányzat (a továbbiakban: önkormányzat), valamint *önkormányzatok társulásának önként vállalt feladata* lehet:

a) *a helyi közforgalmú vasúti közlekedés fejlesztésére vonatkozó - az országos, a térségi és az elővárosi közforgalmú vasúti közlekedéssel, valamint az épített és természeti környezet*

védelmével összehangolt, a fejlett információs és kommunikációs technológiák alkalmazására alapozott - koncepciók jóváhagyása, valamint azok végrehajtásának megszervezése

(3) Az önkormányzatok vagy társulásaik és a miniszter

a) a helyi vasúti közszolgáltatásból a helyi érdekű vasúti közszolgáltatásnak a **térségi vasúti közszolgáltatás keretében** történő lebonyolítása,

b) a helyi vasúti közszolgáltatásnak az önkormányzat közigazgatási határán kívülre történő kiterjesztése,

c) **a térségi vasúti közszolgáltatás közös működtetése**

A térségi és az elővárosi közforgalmú vasúti közlekedés kijelöléséről és annak felelősségi kérdéseiről a tv. 15. §- a intézkedik, amely szerint:

Térségi vasúti pályahálózat abban az esetben jelölhető ki, ha

a) a vasúti pályahálózatnak az országos közforgalmú közlekedésben betöltött szerepe csekély, elsősorban a **térségi forgalom** lebonyolítására szolgál,

b) *az adott térség érintett önkormányzatai önként vállalt feladataik keretében kötelezettséget vállalnak a helyi igényekhez jobban illeszkedő, térségi jelentőségű szolgáltatások fejlesztésére*

Mindezek azt mutatják, hogy az új vasúti törvény kifejezetten segíti a Regionális Közlekedési Szövetség megalakítását.

Az autóbusz-közlekedés stratégiáját befolyásoló törvényi szabályozásáról

EU csatlakozásunkkal együtt közismerten életbe lépett a 2004. évi XXXIII. törvény az autóbusszal végzett menetrend szerinti személyszállításról, amely jelenleg e törvény határozza meg az autóbusz-közlekedés működtetés mozgásterét.

A törvény szerint

– helyi közlekedésben a települési önkormányzat,

– helyközi (távolsági) közlekedésben az állam

feladata a közforgalmú közlekedés részeként - az utazási igények és a rendelkezésre álló pénzügyi lehetőségek figyelembevételével - a lehető legmagasabb színvonalú menetrend szerinti autóbusz-közlekedés biztosítása.

A törvény meghatározza az átfedéssel érintett helyzetekre is a megoldást, az önkormányzatok vagy társulásaik és a miniszter

- a) helyi személyszállítás helyközi járással történő lebonyolítására,
- b) helyi járással közigazgatási határon kívül végzett személyszállításra,
- c) helyközi járat közös üzemeltetésére

írásban megállapodhatnak.

Indokolt kihangsúlyozni, hogy a törvény alapvetően nem a szolgáltatóval, hanem a feladat ellátásáért felelőssel foglalkozik, rábízva a jogokat és köteleességeket. Az ellátásért felelős tevékenységi körébe tartozó feladatok igen jelentősek és nem könnyűek, többek között

- a közforgalmú közlekedési feladat és követelményeinek meghatározása,
- a szolgáltató pályázati úton történő kiválasztása, üzemeltetői szerződés megkötése,
- a közforgalmú közlekedési feladat közszolgáltatási részének lehatárolása, indokolt veszteségek kiegyenlítése, térítése.

A törvény a jogokat és köteleességeket minden esetben szükségszerűen a lakosság képviseletében eljáró, az ellátási felelősségből fakadó közigazgatási feladatot képviselő közigazgatási szintnek igyekszik biztosítani. Ez a szint a jelenlegi magyar közigazgatási rendszerben

- a helyi közlekedést illetően a települési önkormányzat formájában megvan,
- helyközi közlekedés esetében a helyzet azonban problémás, mivel nincsenek megfelelő jogokkal és hatáskörökkel rendelkező kistérségi-, megyei-, régió szintű közigazgatási szervezetek, illetve önkormányzati társulások, melyek hiányában bízva a törvény a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumra a feladatot.

A helyközi közlekedés esetében célszerűbb lenne e feladatkör decentralizációja, amelynek eredményeként a menetrend jóváhagyás „helyben” történhetne, vagyis azon a legközelebbi közigazgatási szinten (pl. régió, megye, vagy/és kistérség), ahol a problémák adódnak.

A szabályzás áttekintése során külön kell szólni a tarifa meghatározás feladatáról. A törvény a menetrend szerinti helyi és helyközi autóbusz-közlekedés és a vasúti személyszállítás szolgáltatásainak díját „legmagasabb hatósági ár” kategóriába sorolja. Az ármegállapítójaként – összhangban e közlekedési szolgáltatások felelősével - a gazdasági és közlekedési minisztert, a helyiben pedig a települési önkormányzat képviselőtestületét nevezi meg. Az ár megállapítójának előírja, hogy a legmagasabb árat úgy kell megállapítani, hogy az a hatékonyan működő vállalkozó ráfordításaira és működéséhez szükséges nyereségére fedezetet biztosítson.

A jelenlegi helyközi autóbusz-közlekedést üzemeltető társaságok 2004. decemberében kötött szerződés alapján nyolc évre nyerték el az üzemeltetés jogát. A terület helyközi autóbusz-közlekedési feladatainak ellátását a Minisztérium - törvény szerinti tartalommal – a térségben három társasággal (Gemenc Volán, Kapos Volán és Pannon Volán) kötötte meg, mely az adott időre biztosítja a jelenlegi formában a tevékenység ellátását. Ez természetesen nem jelenti a tevékenység módosításának lehetetlenségét, de azt igen, hogy minden változtatás csak a gazdasági egyensúly fenntartásával hajtható vége. Természetesen ebbe a körbe tartoznak a regionális közlekedési stratégia megvalósítása során jelentkező olyan feladatok is, mint például a hálózat átszervezését, az utasforgalom vasútra terelését.

Összefoglalva a törvényi szabályozás hatását megállapítható, hogy a térség közforgalmú helyközi közlekedésének stratégiája által igényelt jelentős változásokat bizonyos értelemben korlátozzák: a jogok minisztériumi szintje, a nyolc évre – 2012. decemberig - megkötött szerződések.

A közúti fejlesztésekre vonatkozó Útpénztár rendelet

Közútfejlesztésre vonatkozóan – tekintve állami, ill. önkormányzati feladatról van szó –, ha országos közút a fejlesztés tárgya, akkor a 122/2005. (XII. 28.) GKM rendelet az Útpénztár fejezeti kezelésű előirányzat felhasználásának szabályozásáról, valamint az országos közúthálózattal összefüggő feladatok ellátásáról törvényi szabályozás az irányadó. Eszerint az országos közutak fejlesztése tekintetében az állami megrendelői feladatokat az UKIG-gal kötött támogatási szerződésben meghatározottak szerint kizárólagosan a NA Zrt. végzi. Az

országos közutak üzemeltetési és fenntartási feladatainak ellátására az UKIG az ÁAK Zrt-gal, ill. a Magyar Közút Kht-gal köt szerződést.

Stratégiai célkitűzés

A helyzetelemzést és SWOT analízist követően megállapítható, hogy a Dél-dunántúli Régió versenyképességének, népességmegtartó erejének növeléséhez a közlekedés oldaláról **szükséges javítani a Régió nemzetközi, illetve régió központok közötti** (itt is kiemelten budapesti), **valamint a belső vonzáscentrumok** (kistérségi központok, megyeszékhelyek) **elérhetőségét**. A fenntarthatóság jegyében **meg kell állítani a modal-split terén tapasztalható negatív tendenciát**, lassítani kell az egyéni gépjármű-közlekedés térhódítását a közforgalmú közlekedéssel szemben.

Ezek a célkitűzések hozzájárulhatnak ahhoz, hogy a Dél-dunántúli Régió egy dinamikus és fenntartható fejlődési pályára álljon és fejlettségét tekintve meginduljon az országos átlaghoz konvergáló felzárkózási folyamat.

Specifikus célok

A stratégiai célkitűzéshez az alábbi 2013-ig elérendő célokat rendeljük:

1. A régió külső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése
2. A régió belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése
3. A különböző közlekedési módok közötti munkamegosztás javítása

A három cél és a közlekedési prioritások között a kapcsolatok szorossága az alábbiak szerint alakul:

	közúthálózat fejlesztése	Versenyképes közforgalmú közlekedési	intermodalitás	környezeti ártalmak minimalizálása
1. A régió külső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése	+++	++	+	+
2. A régió belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése	+++	+++	+	+
3. A különböző közlekedési módok közötti munkamegosztás javítása		++	+++	+++

1. A régió külső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése

Jelenleg a régió periférikus léte mind európai, mind hazai vonatkozásban érzékelhető. Ennek megszüntetése/oldása alappillére egy dinamikusan fejlődő Dél-dunántúli régió jövőképek.

Egy régiónyi terület európai integrálódásának záloga annak magas szolgáltatási színvonalú, azaz gyors, kiszámítható és biztonságos elérhetősége mind külföldről, mind a környező térségekből, régiókból. Ehhez mind az egyéni gépjármű-közlekedés, mind a közforgalmú közlekedés feltételeinek javítására szükség van.

Ezt csak a gyorsforgalmi utak, s egyes esetekben az ahhoz hasonló kiépítettséggű kiemelt főutak képesek biztosítani. Noha a régiót hosszú szakaszon érinti a hamarosan teljes hosszában átadásra kerülő M7 autópálya, az igazán csak a Balaton déli partjának, s az attól délre húzódó néhányszor 10 km széles területsáv igényeit szolgálja ki. A régió területének jelentős része továbbra is feltáratlan marad a nagytávolságú forgalom számára, s ezt a helyzetet csak Tolna megye és Kelet-Baranya felé oldja az V.C Pán-európai folyosó részeként gyorsan épülő, az országhatárt 2013-ig elérő, a Balkánon át az Adriához is kapcsolatot teremtő M6 autópálya. Ennek igen fontos ága a Pécsre már 2010-re elérő, ma M60-nak nevezett gyorsforgalmi szakasz. Gyökeres változást hoz majd az M9 gyorsforgalmi út, ami a régió kelet-nyugati tengelyében végighúzódva nyújt majd kapcsolatot egyrészt a Dunától keletre fekvő országrész, másrészt a Nyugat-Magyarországi régió felé Ausztria, Szlovákia és távolabb, Nyugat-Európa felé. Az útvonal tervezésének, megvalósításának előtérbe kerülésében nagy szerepet játszott az érintett térségek lobbis tevékenysége, amit a szakasz megépüléséig ébren kellene tartani a háttérbe szorulás elkerülése érdekében. A Közép-dunántúli régió felé az M65-ös gyorsforgalmi út adhat új kapcsolatot.

Részben a régióközi forgalom lebonyolítása, részben a gyorsforgalmi utakhoz a szükséges kapcsolatok biztosítása révén igen fontos a főutak hálózata is. Ezek fejlesztése során biztosítani kell a biztonságos, gyors, a környezetet minél kevésbé terhelő eljutási lehetőséget első sorban a helyi (regionális) célú forgalomnak úgy, hogy az átmenő forgalom lehetőleg a távolsági forgalom lebonyolítására szánt – első sorban gyorsforgalmi – artériákat vegye igénybe.

A közforgalmú közlekedés terén, a távoli célpontok elérhetőségének javításában elsősorban a vasúti közlekedésre kell alapozni. Ezen a téren kell elérni érzékelhető menetidő csökkenést. A MÁV Zrt. 2013-ig szóló régiót érintő fejlesztési elképzelései között szerepel a 40-es (Budapest-Dombóvár-Pécs) és a 41-es (Dombóvár-Gyékényes-oh.) Vasúti fővonalak 120-160 km/h-ás pályarekonstrukciója. A vonalak kétvágányúsítása forgalmi alapon nem indokolható, bár az elérhetőség javulásában kétség kívül szerepet játszana. Ütemezett forrás erre a célra nem áll rendelkezésre. A 30-as (Budapest-Székesfehérvár-Nagykanizsa) vonal főképp a nyári szezon miatt igényelne fejlesztést, ami vonatkozik mind a kétvágányúsításra, mind a 120-160 km/h-ás pályára. A MÁV Zrt. középtávú fejlesztései között ez az intézkedés nem szerepel.

A régió természetes keleti határa a Duna, ma még mindig meglevő jelentős elválasztó hatásának oldására szintén a szárazföldi közlekedési módok főhálózatai hivatottak.

Jellemzően a külső kapcsolatokat javítják a vízi és légi közlekedés fejlesztései. A régióban közlekedési (és nem túrizmus) célú hajózási fejlesztések színtere első sorban a Duna, amelyen cél a meglevő bőséges kapacitások jobb kihasználása. A külső kapcsolatok „legmagasabb” szintjét a légi közlekedés jelenti. A régióban ennek adottságai jók, megfelelő fejlesztésekkel a légi közlekedés egyik legfontosabb eleme lehet az európai közlekedési rendszerbe integrálódásnak.

2. A régió belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése

Ennek a stratégiai célnak a szerepe kettős. Egyik oldalról szükséges a régió belüli helyváltoztatási igények mainál magasabb színvonalú kielégítése, másrészt elengedhetetlenül fontos feltétele annak, hogy a tervezett országos gyorsforgalmi és főúthálózati fejlesztések hatásaiból (elérhetőség) a térség egésze részesüljön.

A fejlesztések szükséges irányainak meghatározásához a tömeges közlekedési igények mellett figyelembe kell venni azokat is, amelyek – bár volumenében esetleg nagyságrendekkel kisebb – kielégítése az adott térség, vagy település élhetőségét, népességmegtartó képességét döntően befolyásolja. Ebben egyaránt szerepet játszik a mindennapok életét meghatározó munkába, iskolába járás, az egészségügyi, kulturális és adminisztratív szolgáltatások igénybe vétele, a

társadalmi kapcsolatok kiteljesítése, a szabadidős igények, valamint a gazdasági és kereskedelmi kapcsolatok fenntartásának és bővítésének szükségletei.

A tömeges rövidebb távú, régió belüli utazások/szállítások zöme a nagyvárosi agglomerációk térsége, ahol a közlekedési alágazatok együttes és megfelelő arányú szerepvállalása vezethet eredményre. Az aprófalvas térségekben a térben elszórtan jelentkező közlekedési igények kielégítésére kell olyan megoldást találni, ami egyszerre elégíti ki a szolgáltatási szinttel és a gazdasági és környezeti fenntarthatósággal szemben támasztott elvárásokat.

Ezen a szinten kell értelmezni az eljutás kérdését, ami a fentiekén túlmenően a térségen áthaladó magasabb szintű úthálózat minél gyorsabb megközelítését is jelenti.

A felsorolt kapcsolatok egyenletes fejlesztése teremti meg azt a kohéziót, ami alapvető feltétele a régió távlatos, organikus fejlődésének.

A közforgalmú közlekedés terén a hatékony és színvonalas ellátásnak nem kedvez a mai törvényi szabályozási környezet. Annak megváltoztatásával és a Regionális Közlekedési Szövetség létrehozásával az ellátás színvonala emelhető, így az *egyenlő esélyek biztosításában* jelentős előrelépés tehető.

3. A különböző közlekedési módok közötti munkamegosztás javítása

Jelenleg a vasúti és közúti személyszállítás gyakran egymás versenytársai, mely – részben az állami támogatási struktúra miatt – a rendszer hatékonyságát csökkenti. Cél, egy összehangolt menetrend szerint, egységes/közös tarifarendszerrel működő új utasbarát közforgalmú közlekedési modell feltételrendszerének megteremtése, a modal-split javítása. Szükséges a tulajdonosi-, üzemeltetői- és megrendelői szerepkörök és szereplők tisztázása, a megfelelő jogi és szabályozási háttér megteremtése.

A logisztika, azon belül a logisztikai központok racionális hálózatának kialakítása az egyik kulcseleme az áruszállító járművek forgalom-optimalásának. Jelenleg szinte versenyfutás folyik a logisztikai központok kialakítása terén, ami nem feltétlenül kedvez egy országos optimum elérésének. Tagadhatatlan, hogy egy jól működő központ környezete előnyt élvez, azonban a lokális előnyök előtérbe helyezése már regionális szinten is kimutatható és érezhető

hátrányokkal járhat. A szükséges szervezés és beruházás nagyságrendjét tekintve azonban nem kell az ipari parkoknál tapasztalt jelenségtől tartani, ahol a kezdeti lendület azóta alábbhagyott, s a várt eredmények elmaradása következtében több esetben került sor a megszerzett státusz visszaadására, vagy megvonására. A régió a logisztikai központok tekintetében sajátos helyzetben van, mivel ezt a térséget a tervek szerint szomszédos régiók központjai szolgálnák ki, ami nem találkozik a helyi elképzelésekkel. Mindemellert egyértelmű, hogy a teherjármű-forgalom csökkentéséhez az optimális logisztikai hálózat megteremtése volna kívánatos.

A hazai víziút-hálózat sajnálatos módon nem esik egybe a fő szállítási irányokkal, de ezzel együtt is növelhető volna a vízi szállítás részaránya az áruszállításon belül, ha megfelelő kikötők és kikötői kapacitások állnának rendelkezésre. A régióban cél ezeknek a feltételeknek a megteremtése, első sorban a Dunán, de esetleg a Dráván is. Egy hatékonyabb belvízi szállítási rendszer érezhetően csökkenthetné a teherforgalmat a párhuzamos relációkban.

A repülőterek első sorban a személyszállításban játszhatnak szerepet. A jellemzően nagyobb utazási hossz következtében itt nem várható érdemleges forgalom elvonása az úthálózatról, inkább új, a régió fellendüléséhez hozzájáruló forgalom megjelenésére lehet számítani, ami a gazdaságban, a turizmusban hozza meg eredményét. A jobb elérhetőségből fakadó megnövekedő versenyképesség elérése érdekében fejleszteni kell a régió repülőtereinek szolgáltatásait, s felszámolni a meglévő korlátozásokat.

IV. Prioritások

1. Az országos közúthálózat fejlesztése

Célok:

- **A nemzetközi és régióközi elérhetőség javítása.**
- **A régió belüli elérhetőség javítása (megyeszékhelyek, nagyvárosok, kistérség központok között)**
- **Területi kiegyenlítés, az egyenlő esélyek megteremtése a közlekedési feltételek oldaláról.**

Indoklás és leírás:

A XX. sz. végére a közlekedés a gazdaság egyik motorjává vált, aminek magas szintű jelenléte katalizálhatta, hiánya gátolta a helyi folyamatokat. A rendszerváltozás időszakában beigazolódott a korábbi feltevés, a gazdasági szerkezetváltást azok a térségek vészték át kisebb áldozatokkal, ahol a képzett munkaerő érvényesülését fejlett közlekedési rendszer, általában autópálya támogatta. Ez a felismerés eredményezte a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztésének felgyorsítását, s kiterjesztését a jelentős versenyhátrányba került Kelet-Magyarországra.

Ezek a folyamatok arányos léptékben minden területi egységben lejátszódtak, a régiókban és megyékben egyaránt, s nem kivétel a Dél-Dunántúl sem. Látható a gyorsforgalmi utakkal ellátott térségek felgyorsuló fejlődése, akárcsak a korlátozott közlekedési kapcsolatokkal is alig rendelkező területek lassú, szinte stagnáló fejlődése, ami a lecsökkenő népességmegtartó képesség következtében könnyen válik alig megállítható lemaradássá.

A kedvezőtlen folyamatok megállítása, kialakulásuk megakadályozása, illetve az előnyös tendenciák megerősítése a közúthálózat fejlesztésének fő feladata. Ennek során az országos hatáskörben irányított gyorsforgalmi úthálózat fejlesztéssel összhangban kell egy olyan hierarchikus közúti hálózatot kialakítani a régióban, ami megfelelően támogatja a kitűzött gazdasági és társadalmi célokat.

A gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése és építése, új folyami hidak megvalósítása meghaladja a régió hatáskörét és anyagi lehetőségeit. A régió feladata ebben a helyzetben a folyamatos és hatékony lobbymunka, az országos szinten meghozandó döntések szakmai és politikai alátámasztása és támogatása. Nagyon fontos a régió belüli egyetértés az egyes

fejlesztések pontos mikéntjéről (hálózati szerep, vonalvezetés, ütemezés) az egységes fellépés érdekében. Bizonyos nagyszabású projektek sorsát sokszor egyszerűen azok előkészítettsége, társadalmi beágyazottsága, a róluk kialakult közvélekedés dönti el.

Fontos, immár közvetlen regionális érdekeket szolgál a kialakuló gyorsforgalmi hálózat és a főhálózat hatékony együttműködéséhez elengedhetetlen kapcsolatokat megteremtő szakaszok megépítése, amik kulcselemei a régió jó elérhetőségének.

A régió főúthálózatának szerkezete összességében hosszú távon is megfelel a kívánalmaknak. Kiegészítésre első sorban a déli határszakasz irányában mutatkozik igény, a régóta elkülönülten fejlődő horvát és magyar határ menti térségek összekapcsolására.

Főúti fejlesztéseket indokol sok helyen az utak állapota, de a nemzetközi kötelezettségként vállalt 11,5 t-s pályaszerkezet megerősítés is.

A területi különbségek kiegyenlítése szempontjából igen lényeges a zsáktelepülés jelleg megszüntetése, valamint olyan, több települést is összekötő utak létrehozása, amelyek egyúttal a régiós forgalmat is segítik azokban a térségekben, például Külső-Somogyban, ahol ezek hiánya gátolja felzárkózásukat.

A nagyforgalmú, általában főúti átkelési szakaszok környezetében jelentős mértékű környezeti ártalom és a rossz közlekedésbiztonsági helyzet sújtja az ott lakókat, ami elkerülő szakaszok létesítésével mérsékelhető. Ezek a beavatkozások nem csak a helyi nehézségek megoldásában segítenek, de javítják a távolsági forgalom színvonalát is.

A prioritás céljait tekintve megfelel az EU fenntartható közlekedésfejlődés elérését célul kitűző Fehér Könyvében lefektetett irányelveknek.

2. Versenyképes közforgalmú közlekedési rendszer kialakítása

Célok:

- Az egyéni közlekedéssel szemben versenyképes közlekedési mód létrehozása, a modal-split egyéni közlekedés felé eltolódásának megállítása
- A személyszállítási közszolgáltatás színvonalának javítása, párhuzamosan a költségvetési terhek csökkentésével
- A közlekedési kínálat /mint szolgáltatás/ színvonalának javítása

Indoklás és leírás:

A rendszerváltás óta folyamatosan növekvő motorizáció, az állandó forráshiánnyal küzdő közforgalmú közlekedési alágazatok eredménye az ún. **közlekedési spirál** („vicious circle effect”). Ez azt jelenti, hogy a közforgalmú közlekedés szolgáltatási színvonalának csökkenése az egyéni gépjármű-közlekedést választók számát növeli. Ez csökkenti a közforgalmú közlekedés bevételeit, ami további szolgáltatási színvonal romláshoz vezet (járatritkítás, járműállomány leromlása) és még többen választják az egyéni gépjármű-közlekedést.

A cél ennek a folyamatnak a lassítása, megállítása (sőt visszafordítása). A megvalósítás rendkívül nagy anyagi ráfordítást igényel. Tudomásul kell venni, hogy piaci alapon, támogatás nélkül nem lehet versenyképes a közforgalmú közlekedés. Ahhoz, hogy a közpénzek felhasználása e területen hatékony legyen, meg kell teremteni azt a rendszert, amely képes megszüntetni az egymással versengő közlekedési vállalatok alkotta helyzetet; felváltva azt egy egységes, az alágazatok teljes összehangolásával létrehozott, az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben is versenyképes térségi közlekedési szövetséggel. Ez a törekvés teljes összhangban áll a KÖZOP-al.

3. Az intermodalitás feltételrendszerének megteremtése

Célok:

- Intermodális csomópontok kialakítása
- Az intermodális csomópontok elérhetőségének javítása

Indoklás és leírás:

Az egyes közlekedési módok közötti optimális munkamegosztási arány kialakulásának feltétele a módváltás lehetőségének megléte. A régióban, noha minden közlekedési mód jelen van, nem alakult ki jelentős, több módot is integráló intermodális csomópont. Ez részben annak tudható be, hogy jelentős vonzerejű, országos léptékű logisztikai központ létrehozására sem került sor.

Két közlekedési mód találkozása figyelhető meg szinte minden vasútállomáson. Közülük a várhatóan jelentősebb áruforgalmat lebonyolítók esetében olyan szolgáltatási színvonal és hatékonyság elérése a cél, ami vonzóvá teszi a közúti-vasúti kombinált szállítást. Ennek

szintén feltétele az állomás jó színvonalú elérhetősége mindkét közlekedési módnál, ami számos esetben szintén nem áll rendelkezésre, azaz meg kellene teremteni.

A vízi közlekedésre a tömeg- illetve az ömlesztett áruk szállítása a jellemző, így a jelentősebb kikötők nem képzelhetők el színvonalas vasúti kapcsolat nélkül. Ennek következtében itt három közlekedési mód található, amelyik mindegyikénél biztosítani kell a színvonalas elérhetőséget. A régióban erre a szerepre csak Mohács pályázik eséllyel, de itt mind a három közlekedési mód is fejlesztésre szorul. Adottság ugyanakkor az, hogy ezt szinkronba kell hozni a bajai kikötő fejlesztéseivel, minthogy jelenleg a két kikötő közös fejlesztését tartalmazza az országos program, s ezen belül Mohácsnak egyelőre a határkikötő szerep jutott, s a bajai kikötő és logisztikai központ kapacitásában még jelentős tartalékok vannak.

A régióban több olyan repülőtér található, amely már ma is alkalmas rendszeres légi forgalom lebonyolítására, s bizonyos fejlesztéseket követően versenytársa lehet a már deklaráltan regionális repülőtereknek. Ide első sorban a pécs-pogányi és a siófok-kiliti reptér sorolható, de nem áll messze ettől a taszári sem. Az előbbieket első sorban a személyforgalomban játszhatnak szerepet, utóbbi inkább az áruszállításban. A fejlesztések sikeres megvalósítása a térség elérhetőségének növelésével annak versenyképességét erősítheti, a közlekedési munkamegosztást érdemben nem befolyásolja.

4. A közlekedés okozta környezeti ártalmak minimalizálása

Célok:

- A fenntarthatóság megteremtése
- „Élhető” emberi környezet kialakítása

Indoklás és leírás:

A közlekedés fejlesztésének központi kérdése a gazdasági és társadalmi közlekedési igények kielégítése és a személyek egészséges környezethez való alapjoga közötti egyensúly megtalálása. A megoldás többértű. Egyrészt megfelelő, a célkitűzések elérését lehetővé tevő közlekedési környezetet kell teremteni, ahol mód van a fenntartható fejlődéshez szükséges munkamegosztás megvalósítására. Emellett a környezettudatos magatartás kell, hogy a másik alappillére legyen bármilyen regionális, nemzeti, vagy EU-s stratégiának. Ezek együttesen képesek csak megállítani a jelenlegi tendenciát, ami a közlekedési teljesítmények gyors növekedését mutatják, a környezetkímélő közlekedési módok fokozatos háttérbe szorulásával. A tennivalók sürgetőek, ugyanis a hátrányos helyzetű térségek gazdasági és társadalmi

felzárkóztatásának egyik fontos eleme a közlekedési elérhetőség színvonalának emelése, aminek legegyszerűbb módja a legkevésbé környezetkímélő közúti közlekedés javítása. Ebben egyértelműen megnyilvánul az „élhető” emberi környezet ellentmondásossága.

Az ellentmondás feloldása nehéz, de nem lehetetlen. Ebbe a körbe tartozik a már említett feladatok körében a közforgalmú közlekedés fejlesztése, a közlekedési munkamegosztás és a közlekedési igények befolyásolása. Ezek együttesen eredményezhetik a kívánt cél elérését, ami összhangban van az Európai Unió irányelveivel.

V. Intézkedések

1 Az 1. prioritáshoz tartozó intézkedések:

1.1 A gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése és korszerűsítése

Az intézkedés céljai

- A nemzetközi és hazai főbb célpontok közötti elérhetőségének javítása
- A gyorsforgalmi úthálózat elérhetőségének javítása
- A regionális szintű versenyképesség javítása
- A lakott területek környezeti és közlekedésbiztonsági helyzetének javítása
- A fontosabb régiós és régió-közelbeli célpontok közötti elérhetőségének javítása a régió térségéből.
- A leromlott úthálózati elemeken ismét megfelelő szolgáltatási színvonal biztosítása.

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP1, KÖZOP2

Az intézkedés leírása

A gyorsforgalmi úthálózat fejlesztését országos előírások szabályozzák. Ennek tekintetében – ahogy arra korábban már rámutattunk – a régió feladata a helyi érdekek megfelelő artikulálásával biztosítani a tervezett ütemezés betartását, esetleg a régiót érintő szakaszok előre hozását. Ide első sorban a későbbre ütemezett gyorsforgalmi fejlesztések sorolhatók, mint az M9, vagy még később az M65.

A főhálózat fejlesztése ebben az intézkedésben két fő csoportra bontható. Az építési beavatkozások egyrészt a gyorsforgalmi úthálózat elérhetőségét biztosítják, másrészt olyan meglévő szakaszok kiváltását, amelyek valamilyen szempontból előnytelenek. Az előbbiekre jó példa a főúti paraméterekkel tervezett Nagyharsány-Villány elkerülő út meghosszabbítása a Lippó térségében épülő M6 gyorsforgalmi útig. Az utóbbiakra a környezetvédelmi és közlekedésbiztonsági okokból épülő szakaszok mutatnak példát, többek közt a 67. sz. főút Kaposvár-Balaton szakaszán.

Magyarország az európai uniós csatlakozásával vállalta, hogy az egy- és kétszámjegyű közúti esetében elvégzi azok 11,5 tonna tengelyterhelésre történő burkolatmegerősítését.

A Dél-dunántúli régió vonatkozásában szükséges az összes egy- és kétszámjegyű út burkolatmegerősítése, ezen belül is elsőrendűen a 6, 58, 61 és 68 számú főutak esetében. A projektek keretében több település vonatkozásában is elkerülő útszakaszok kiépítésére van szükség.

A főhálózat fejlesztésének körébe illeszkednek az ehhez illeszkedő hídépítések. Magyarországon a dunai átkelések száma, különösen az Alföld és a Dunántúl között igen alacsony. Ezt a történelmi, gazdaságföldrajzi okokra visszavezethető kedvezőtlen helyzetet mielőbb oldani kellene. A régióban a dunaföldvári és a bajai híd mellett a közelmúltban létesült szekszárdi gyorsforgalmi híd teremtett új kapcsolatot a Duna két partja között. Ebbe a sorba illeszkedik a javasolt mohácsi híd, aminek Dunán inneni hálózati kapcsolatain túl külön jelentősége, hogy az 56. és 57. sz. főúthoz csatlakozva integrálja a régióba Baranya megyének a Mohácsi-szigeten fekvő területét az itt található három településsel.

A Regionális Fejlesztési Tanács által is támogatott főútfejlesztési kiemelt nagyprojektek az alábbiak:

- 57. sz. főút négy nyomúsítása a mohácsi elkerülő út és az 57. sz. főút - M6 autópálya csomópont közötti szakaszon
- 66. sz. és 611. sz. főutak rekonstrukciója Pécs-Kaposvár és Sásd-Dombóvár között, elsőrendűen új főútvonal kiépítése a Magyarszék-Sásd szakaszon
- 67. sz. főút korszerűsítése Kaposvár-M7 autópálya között

A régió területén számos leromlott pályaszerkezetű főúti szakasz található, ezek felújítása, korszerűsítése nem halogatható. A főutakon lehetőség szerint teljes rehabilitációval együtt elvégzett felújítás indokolt, amelynek során az útburkolat minőségének helyreállításán túl reagálni lehet a forgalom megváltozott igényeire is. Ez a szükséges ívkorrekciók, kapaszkodósávok, csomóponti többletsávok megvalósítását jelenti első sorban. Mindezeknél feltételezzük, hogy egyúttal megtörténik pályaszerkezetük megerősítése is 11,5 t teherbírásra.

A főutak azon szakaszain, amelyek részei a 11,5 t-s megerősítési programnak, a pályaszerkezet állapotát figyelembe vevő sorrendben szintén el kell végezni a fenti beavatkozásokat, célszerűen teljes rehabilitációval.

Támogatható tevékenységek leírása

- gyorsforgalmi út építése
- főúti szakasz építése,
- hídépítés.
- főúti szakasz rehabilitációja,
- főúti szakasz megerősítése 11,5 t teherbírásra,

A projektkiválasztás módja

- (1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.
- (2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályáztatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

Az intézkedés földrajzilag a régió teljes területéhez kötődik.

Végső kedvezményezettek

A jelenlegi törvényi szabályozás szerint a gyorsforgalmi úthálózat fejlesztése központi forrásokból történik. Ebbe a körbe tartoznak az országos utak is, ahol a végső kedvezményezett a Magyar Közút Kht., de itt az önkormányzatoknak módjuk van a finanszírozás részleges átvállalására, illetve a költségek csökkentésére, pl. építési terület díjmentes átadására.

Az önkormányzati utak esetében az önkormányzatok a kedvezményezettek

Célcsoport

Az úthálózatot igénybevevő közlekedők (egyéni és közforgalmú közúti közlekedéssel utazók, áruszállítók), első sorban a távolsági forgalomban.

1.2 A horvátországi EU csatlakozás után a két ország úthálózatának összekapcsolása

Az intézkedés céljai

- A nemzetközi és hazai főbb célpontok egymás közti közúti elérhetőségének javítása
- A határ két oldalán fekvő térségek együttműködési lehetőségeinek javítása

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP1

Az intézkedés leírása

A magyar-horvát határ mindkét oldalán jelentős lemaradással küszködő térségek helyezkednek el. Korábbi közös organikus fejlődési lehetőségüket kapnák vissza azzal, ha a két ország határán húzódó Dráva nem elválasztó szerepet játszana, hanem jelentős turisztikai vonzerejét közösen tudnák hasznosítani. Ehhez elengedhetetlen a két ország közlekedési hálózatának a jelenleginél sűrűbb összekapcsolása.

Ezt a szükségszerűséget mindkét fél felismerte, s számos kezdeményezés született, különböző szinteken, a helyi utaktól a gyorsforgalmi kapcsolat kialakításáig. Ezek mindegyikének közös vonása, hogy a jelen viszonyok között még határállomást kellene létesíteni, ami a belátható időtávba került horvát EU csatlakozás miatt ma már nem időszerű. Így ezeket a beruházásokat úgy célszerű időzíteni, hogy a csatlakozás időpontjára készüljenek el.

Mindezeket figyelembe véve igen szerencsés lehet a régió egyetlen nagyobb főútépítési projektjének időzítése. A 67. sz. főút Szigetvártól országhatárig történő meghosszabbítása mintegy 34 km hosszú új út és egy, a Dráva határfolyón átvezető híd építését teszi szükségessé. A fejlesztés részben új kapcsolatot biztosít Horvátország felé, részben a hátrányos helyzetű Ormánság felzárkóztatását segíti elő. A 67.sz. főút meghosszabbítása Szigetvár és Révfalu között jól illeszkedik a tervezett új déli határátkelők sorába, az egymástól közúton mintegy 70 km távolságra fekvő Barcs és Drávaszabolcs közé. Az úthoz csatlakozó új Dráva-híddal csaknem közvetlen kapcsolat jön létre a horvátországi 34. sz. főút, illetve azon keresztül a határral párhuzamosan futó 2. sz. főút felé. Ez – az alsórendű úthálózati összeköttetésekkel együtt – jelentős számú településnek, illetve az itt lakó népességnek ad módot a jelenleginél sokkal intenzívebb gazdasági és társadalmi kapcsolatokra. Ez, a hátrányos helyzetű térségek felzárkóztatását szolgáló

intézkedéscsoport összhangban van az EU Fehér könyvében megfogalmazott törekvésekkel.

Támogatható tevékenységek leírása

- közúti szakasz építése horvát határátkelő irányában,
- Dráva-híd építése,

A projektkiválasztás módja

- (1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

Az intézkedés földrajzilag Baranya és Somogy megye déli, határ közeli területeit érinti.

Végső kedvezményezettek

Magyar Közút Kht.

Célcsoport

Az útszakaszt igénybevevő közlekedők (egyéni és közforgalmú közúti közlekedéssel utazók, áruszállítók), első sorban a két ország közötti nemzetközi forgalomban, főképp a határ két oldalának közelebbi térségeit érintő célpontokkal.

1.3 A hálózati jelentőségű mellékút hálózat, valamint a településeket feltáró úthálózat fejlesztése

Az intézkedés céljai

- A magasabbrendű úthálózat elérhetőségének javítása.
- A régió versenyképességének javítása a színvonalas közúti közlekedés lehetőségének kiterjesztésével.
- Földrajzilag elzárt, nehezen megközelíthető települések kapcsolatainak javítása.
- A zsáktelepülés jelleg megszüntetése újabb, esetleg egymáshoz láncolt kapcsolatok kiépítésével.

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

DDROP4

Az intézkedés leírása

A fokozatosan kiépülő gyorsforgalmi úthálózat kedvező hatásainak kiaknázásához meg kell teremteni azt az úthálózatot, amelyen annak elérése megfelelő körülmények között biztosított. Ehhez egyrészt meg kell majd építeni a gyorsforgalmi útra rávezető, ma még részben hiányzó főhálózati elemek mellett azokat a mellékutakat, amelyek nagyobb területekről biztosítják ezek elérhetőségét, valamint új kapcsolatokat teremtenek ma még elkülönült térségek között.

Ezeknek kapcsán fejlesztések szükségesek a már csaknem elkészült M7 autópálya vonzásterében is, de még inkább a jövőben megépülő M6, M60 és M9 gyorsforgalmi utak nyomvonalának sávjában. Ugyanez csak lényegesen később, ma még nem látható időpontban válik aktuálissá a jelenleg még nem eldöntött nyomvonalú M65 gyorsforgalmi út vonala mellett is.

A mellékút hálózat – akárcsak a főutak esetében – hagyományosan követi a domborzati adottságokat. Ennek következtében több helyen hiányzik a megfelelő színvonalú kelet-nyugati összeköttetés olyan helyen, ahol ezt az új igények egyre inkább sürgetik. Ebbe a körbe tartozik többek között a Balaton déli partjával és az ott húzódó M7 autópályával párhuzamos, Marcali és Tab között kapcsolatot teremtő szakasz is. Ez az első sorban helyi és régió belüli forgalom céljaira szánt útvonal javítja a térség elérhetőségét és erősíti belső kohézióját és versenyképességét, egyúttal csökkenti a párhuzamos autópálya terhelését úgy, hogy nem vonzza el onnan a távolsági forgalmat, de a helybeli forgalom útrövidülése következtében utazási időmegtakarítást is eredményez és a környezet terhelését is csökkenti.

A régióban számos zsáktelepülés található. Ezek zöme úgy ítéli meg, hogy fejlődése megkívánja, hogy újabb közúti szakasszal kapcsolódjék a térség közúthálózatához. Fontos hangsúlyozni, hogy a „zsáktelepülés”-létből fakadó átmenőforgalom-mentesség sok esetben érték, így nem szabad figyelmen kívül hagyni a település álláspontját ennek megszüntetését illetően.

Megfelelő adottságok esetén célszerű az új szakaszokat úgy láncolni egymáshoz, hogy azok együttesen más relációkat is kiszolgáló új útvonallá álljanak össze. Ez nagyobb

forgalmat, az új út jobb kihasználását eredményezi, ennek minden kedvező és kedvezőtlen hatásaival (nagyobb környezetszennyezés az átkelési szakaszon) együtt. Megjegyezzük, hogy ezek a beruházások az összességében megrövidülő úthosszak következtében környezetterhelési szempontból előnyösek, még a feltételezhető generált forgalom figyelembe vételével együtt is. (Helyi igények esetén kisebb költségű, csökkentett keresztmetszetű szakaszok is építhetők, amire több helyen kifejezetten igény is mutatkozott.)

Támogatható tevékenységek leírása

- térségeket összekötő, hosszabb, hálózati jelentőséggel is bíró mellékutak építése.
- Bekötőutak építése,
- Összekötő utak építése
- Csökkentett keresztmetszetű szakaszok építése.

A projektkiválasztás módja

- (2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályázatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

Az intézkedés földrajzilag az egész régiót, de első sorban Somogy megyét érinti.

Végső kedvezményezettek

Magyar Közút Kht.

Célcsoport

Az útszakaszt igénybevevő közlekedők (egyéni és közforgalmú közúti közlekedéssel utazók, áruszállítók), első sorban régióon belüli célpontokra vonatkozóan és a kedvezőtlen elérési helyzetben levő (zsák)települések népessége.

1.4 A mellékút hálózat minőségének folyamatos biztosítása, a hálózat elemeinek korszerűsítése

Az intézkedés céljai

- A leromlott úthálózati elemeken ismét megfelelő szolgáltatási színvonal biztosítása.
- A közlekedésbiztonsági helyzet folyamatos javítása.
- A régió versenyképességének folyamatos szinten tartása a színvonalas közúti közlekedés lehetőségének kiterjesztésével.
- Nemzetközi kötelezettségvállalás teljesítése.

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

DDROP4

Az intézkedés leírása

A régió területén számos leromlott pályaszerkezetű szakasz található mind a fő, mind a mellékút-hálózaton. A főutakon lehetőség szerint teljes rehabilitációval együtt elvégzett felújítás indokolt, amelynek során az útburkolat minőségének helyreállításán túl reagálni lehet a forgalom megváltozott igényeire is. Ez a szükséges ívkorrekciók, kapaszkodósávok, csomóponti többletsávok megvalósítását jelenti első sorban. Mindezeknél feltételezzük, hogy egyúttal megtörténik pályaszerkezetük megerősítése is 11,5 t teherbírásra.

A főutak azon szakaszain, amelyek részei a 11,5 t-s megerősítési programnak, a pályaszerkezet állapotát figyelembe vevő sorrendben szintén el kell végezni a fenti beavatkozásokat, célszerűen teljes rehabilitációval.

A mellékút hálózaton a felújítás-korszerűsítés javasolt beavatkozási sorrendje szintén a burkolat és a pályaszerkezet állapotát, valamint az út szerepkörét és forgalomnagyságát veszi figyelembe. A nagyszámú, az egész régióra kiterjedő felújítási projektek közötti rangsor meghatározásának módjára a későbbiekben még visszatérünk.

A források elosztásánál ügyelni kell arra, hogy – szemben a korábbi gyakorlattal – mód legyen a későbbi rendszeres felújítások finanszírozására akkor, amikor az a műszaki-gazdasági szempontból legkedvezőbb. Ezzel lehet elkerülni az utak újbóli megengedhetetlen mértékű leromlását, az útvagyon értékvesztését, ami egyúttal a járműüzemi (javítási-karbantartási) költségek megnövekedését is magával vonja.

Támogatható tevékenységek leírása

- mellékúti szakasz felújítása, szükség esetén rehabilitációja.

A projektkiválasztás módja

- (2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályázatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

Az intézkedés földrajzilag az egész régiót érinti.

Végső kedvezményezettek

Magyar Közút Kht.

Célcsoport

Az útszakaszt igénybevevő közlekedők (egyéni és közforgalmú közúti közlekedéssel utazók, áruszállítók), első sorban régión belüli célpontokkal.

1.5 A közlekedésbiztonság fokozása

Az intézkedés céljai

- A közlekedésbiztonság fokozása.

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

DDROP4

Az intézkedés leírása

A hazai közlekedésbiztonsági helyzet európai összehasonlításban igen kedvezőtlen. Ezért komoly erőfeszítéseket tesznek az útüzemeltetők annak érdekében, hogy építési-szabályozási eszközökkel teremtsenek minél biztonságosabb közlekedési környezetet. Ezek egy része megvalósítható az egyéb fejlesztési beruházásokhoz kapcsoltan, de azokban az esetekben, ahol a baleseti helyzet sürgető, ott nem lehet arra várni. Ekkor, első sorban lakott területeken és azok határán, el kell végezni a helyzet javulását célzó beavatkozásokat. Ezek jellemzően egyúttal forgalomcsillapítást is eredményeznek, ami

összhangban van a közlekedést fenntartható fejlődési pályára állítani kívánó európai Fehér Könyv irányelveivel.

Támogatható tevékenységek leírása

- közlekedésbiztonságot fokozó építési beavatkozások
 - települési „kapuk”,
 - gyalogos átkelők középszigettel,
 - sávelhúzások, stb. létesítése,

- közlekedésbiztonságot fokozó szabályozási és ITS beavatkozások
 - új csomóponti, vagy útvonali szabályozás,
 - sebességszabályozás, stb.

A projektkiválasztás módja

- (3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.

Földrajzi beavatkozási területek

Az intézkedés földrajzilag az egész régiót érinti, de azon belül első sorban a nagyobb városok (Pécs, Kaposvár, stb.).

Végső kedvezményezettek

Magyar Közút Kht., illetve önkormányzati utak esetében az illetékes önkormányzat.

Célcsoport

Az útszakaszt igénybevevő közlekedők (egyéni és közforgalmú közúti közlekedéssel utazók, áruszállítók), kiemelten a védtelen közlekedők, a gyalogosok és kerékpárosok.

2 A 2. prioritáshoz tartozó intézkedések:

2.1 A közforgalmú vasúti (interregionális és nemzetközi) közlekedés fejlesztése

Az intézkedés céljai

- A nemzetközi és hazai főbb célpontok közforgalmú közlekedéssel való elérhetőségének javítása
- Az egyéni közlekedéssel szemben is versenyképes közlekedési mód létrehozása

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP1

Az intézkedés leírása

A távolsági közforgalmú közlekedésben lehetőségek szerint a vasút szerepkörét kell előtérbe helyezni az autóbusz-közlekedéssel szemben. A vasút versenyképességének négy alappillére van:

- 120-160 km/h-ás menetsebesség,
- kétvágányú pálya legalább a fővonalakon,
- kényelmes kocsik és
- pontos, kiszámítható menetrend.

Ekkor lesz csak képes a közforgalmú közlekedés az egyéni közlekedéssel versenyezni.

Tekintve a vasúti személyszállításra vonatkozó törvényi szabályozásokat a Régiónak jelenleg nincs lehetősége a rendszert önállóan befolyásoló önálló intézkedéseket hozni a jobbítás szándékával. Ugyanez igaz a közúti távolsági és helyközi személyszállításra is.

A távolsági közforgalmú közlekedés várhatóan a térségi közlekedési szövetség megalakulása után is központi szabályozás alá fog tartozni mind a menetrendi, mind a tarifapolitikai döntéseket illetően.

Jelenleg a Régiónak csupán lehetősége van az ágazat felé javaslatokkal élni, de az RFÜ-nek ezt a lehetőséget is meg kell ragadni.

Részletes és aktuális utazási információkkal („honnan-hová” utasáramlási mátrix) sem a MÁV Zrt., sem a Volán társaságok nem rendelkeznek. Ezek teljes régióra vonatkozó felmérését el kell végezni (költségét 50 millió forintra becsüljük) ahhoz, hogy az egyes

vonalak és viszonylatok szakmailag megalapozottan vizsgálhatók legyenek. Elemzésünkben a MÁV Zrt. szakembereinek véleményére, korábbi tanulmányok eredményeire, ill. a helyi érintettek észrevételeire támaszkodtunk.

A Régiót két Helsinki vasúti folyosó érinti, melyek rehabilitációja 2013-ig megvalósulhat. Szükséges, hogy ezek a „megígért” fejlesztések ne maradjanak el, különben a régió felzárkózási folyamata nem indulhat meg.

- A **Budapest-Dombóvár-Kaposvár-Gyékényes oh.** (V./b.) vonalon a **120-160 km/h-ás** menetsebességre alkalmas pálya kialakítása szerepel a MÁV Zrt. 2013-ig szóló fejlesztési elképzelései között.
- Pécs 2010. évi EKF projektjének köszönhetően kilátásba került az egyébként 2013. utánra sorolt **Dombóvár-Pécs vasútvonal rekonstrukciójának** előrehozása. Így a **120-160 km/h-ás** menetsebességre alkalmas pálya megvalósulása középtávon reális.

Az országos fővonalhálózati elem - **Budapest-Székesfehérvár-Siófok-Nagykanizsa fővonal** - **fejlesztését** elsősorban a nyári idegenforgalmi szezon indokolja, de nem elhanyagolható e vonal nemzetközi jellege sem.

A fenti, régió távolsági kapcsolatai szempontjából stratégiai jelentőségű vonalaknak kétvágányúsítása 2013-ig nem reális. Forgalmi szempontból jelenleg csak a Szentlőrinc-Pécs vonalnál lehet indokolt ez a fejlesztés, bár a menetidők csökkentéséhez, a jobb menetrendi tervezhetőséghez nagyban hozzájárulhatna egy ilyen irányú előrelépés.

(Szekszárd és a Duna menti nagyvárosok (Dunaföldvár, Paks, Mohács) távolsági közforgalmú közlekedést továbbra is az autóbuszos közlekedésre kell alapozni. Ehhez középtávon az M6, illetve hosszútávon az M9 gyorsforgalmi út kiváló feltételeket teremt.)

Támogatható tevékenységek leírása

- az említett három vasúti fővonal rekonstrukciója (120-160km/h),
- az említett három vasúti fővonal kétvágányúsítása,
- az említett három vasúti fővonalon a biztosító berendezések korszerűsítése,
- környezetbarát és komfortos vasúti kocsik beszerzése.

A projektkiválasztás módja

- (1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.
- (2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályáztatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

Az intézkedés földrajzilag a régió teljes területéhez kötődik. A fejlesztésre javasolt vonalas infrastruktúra Somogy és Baranya megyét átszeli, Tolnát csak Dombóvár vonatkozásában érinti. A modern utasterminálok kialakítása – távolsági közlekedésről lévén szó – a régió nagyvárosaihoz (országos, esetleg nemzetközi vonzáscentumaihoz: Kaposvár, Pécs, Szekszárd, Dombóvár) kötődik.

Végső kedvezményezettek

A jelenlegi törvényi szabályozás szerint a vasút fejlesztése központi forrásokból történik, és a jelenlegi elképzelések szerint a pálya távlatban is állami tulajdonban marad. Elképzelhető, hogy a MÁV Zrt.-ben nemzetközi és IC forgalom önálló üzletággá válik és megalakul egy önálló regionális üzletág. A pontos szervezeti kialakítás nem ismert. Az RFÜ-nek a célok eléréséhez ma a meglévő közforgalmi szolgáltatókkal kell együttműködést kialakítani: MÁV Zrt., Pannon Volán Zrt., Kapos Volán Zrt., Gemenc Volán Zrt.

Autóbusz terminálok fejlesztésénél általában a települési önkormányzatok lehetnek a kedvezményezettek, de a tulajdonosi/üzemeltetői viszonyok változóak lehetnek. Vasúti állomás fejlesztése a MÁV, és/vagy a Kincstári Vagyonügynökség kompetenciája.

Célcsoport

A közforgalmú közlekedést igénybevevők (utasok).

2.2 Összehangolt térségi közforgalmú közlekedési rendszer kialakítása

Az intézkedés céljai

- Az egyéni közlekedéssel szemben versenyképes közlekedési mód létrehozása, a modal-split egyéni közlekedés felé eltolódásának megállítása
- A személyszállítási közszolgáltatás színvonalának javítása, párhuzamosan a költségvetési terhek csökkentésével

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP2, KÖZOP3, DDROP4

Az intézkedés leírása

A rendszer előfeltétele, hogy az önkormányzatok tudatosan, megalapozottan dönthessenek és döntsenek a regionális közforgalmú közlekedés jövőjéről, a vasúti és az autóbusz-közlekedés (egyéb közlekedési formákkal és a lakosság igényeivel) összehangolt működtetéséről és fejlesztéséről.

Ehhez elsősorban szükséges a mai törvényi szabályozás megváltoztatása. Egy a közlekedési szövetség létrehozását lehetővé tevő új szabályozási környezetnek az alábbi kritériumokat kell teljesíteni:

- **A Szövetség a közforgalmú közlekedési szolgáltatást megrendelők szövetsége legyen.** Ez a Szövetség állhat a települések szövetségéből, lehet a kistérségek szövetsége, de elképzelhető a Régió /regionális közlekedésszervezési vállalat/ is, mint a szolgáltatás megrendelője.
- **A Szövetség készíti/készítteti a menetrendet** – igazodva a továbbra is központi kézben lévő távolsági autóbusz és vasúti közlekedéshez.
- **A Szövetség rendelkezik a központi forrás** (ma árkiegészítés, később EU-s, vagy regionális forrás), **valamint a jegybevételek fölött, amelyből a rendszer finanszírozható.**
- **A Szövetség pályáztatja a „szolgáltatási csomagokat”.** Egy szolgáltatási csomag néhány viszonylatot tartalmaz útvonalával, menetrendjével és egyéb a szolgáltatás színvonalát definiáló paraméterekkel (járművel szembeni igények, stb). (Értelemszerűen a közúti és vasúti alágazatok nem kerülhetnek egy csomagba.) Egy szolgáltatási csomag ellenértéke felülről korlátos. Az egyes szolgáltatási csomagokat

úgy kell kialakítani, hogy azok a teljes csomagra vonatkozóan (nem viszonylatonként!) biztosítsák a tisztességes piaci haszon lehetőségét, mégpedig a csomagok között hozzávetőleg azonos mértékben. Így elkerülhető, hogy bizonyos csomagokra nem érkezik ajánlat. **Így a rendszer költsége előre tervezhető, nincsenek utólagos költségek.** A szolgáltatók egymással csak a csomagok megszerzésénél versenyeznek és „nem a pályán”! **A szolgáltatás csomagok megrendelő által történő definiálásával** enyhíthető, a közforgalmú közlekedési ellátás ma jelentős területi egyenlőtlensége, **a kistelepülések ellátottsága javulhat.**

A vasút és az autóbusz így már nem egymás vetélytársai, hanem mindkettő az egyéni közlekedéssel, mint versenytárral fog megküzdeni.

Ehhez szükséges, hogy:

- a Volán társaságok lemondjanak a 2012. végéig érvényes közszolgáltatási szerződésben rögzített kizárólagos szolgáltatói jogukról;
- megalakuljon egy önálló gazdálkodást folytató regionális vasúttársaság. (A pálya továbbra is állami tulajdonban marad, azért pályahasználati díjat kell fizetni.)

A közlekedési szövetség másik típusú megoldása a szolgáltatók szövetsége lenne (ahogy a BKSZ-nél is). Ezt az utat azért nem támogatjuk, mert ebben a rendszerben hiába szűri ki a menetrend tervező a párhuzamosságokat, a megszűnő párhuzamos szolgáltatást végző vállalat kieső bevételét pótolják, tehát **egy elvileg racionálisabb (olcsóbb) rendszert ugyanolyan drágán kell fenntartani, mint korábban. A teljesítmény elszámolás** (a jelenlegi technikai felszereltség mellett) **nem történhet tökéletesen objektív módon,** tehát az ebben való megállapodás hosszú tárgyalások után alakulhat ki, **ami az egész rendszer beindítását elodázza.**

A kedvező jogi és szabályozási környezet kialakulását követően el kell készíteni a regionális szinten összehangolt menetrendet. A szolgáltatások megrendelése és a szolgáltatás nyújtása a *vasúti- és az autóbusz-közlekedés* egymásra épülését és egymás kiegészítését tükröző menetrendi struktúrában kell, hogy találkozzon. **A végleges menetrend egy iteratív munka eredményeként alakulhat ki,** több, a szolgáltatás költségeit egyértelműen bemutató menetrendi változatok összevetése és az optimális megoldás kiválasztása révén.

A menetrend készítéséhez **alapinformáció a társadalmi mobilitás** felmérése. Meg kell határozni, hogy milyen szolgáltatásokra van feltétlenül szükségük. Ennek regionális szintű felmérését 50 millió forintra becsüljük. (A társadalmi mobilitás felmérését már a jogszabályi környezet végleges kialakulása előtt el lehet végeztetni. Eredményeiből a regionális szövetség teljes kialakulását megelőzően is hasznos beavatkozási területek azonosíthatók, intézkedések tervezhetők.)

A törvényi szabályozás javasolt irányú megváltozása, a mobilitási szokások regionális szintű felmérése, majd ez alapján az alágazatok munkamegosztását tükröző menetrendi struktúra elkészítése előfeltétele a regionális szövetség létrehozásának, a szolgáltatási csomagok kialakításának. Ezek a feladatok reálisan végrehajthatók a következő hétéves ciklusban (2007-13).

(A mobilitás felmérése, menetrend tervezése önmagában 1 év alatt megvalósítható, de a menetrend tervezés csak az új szabályozási környezet ismeretében kezdhető meg.) Ezután a szolgáltatási csomagokra a pályázat kiírható és a rendszer beindítható. Nincs szükség teljesítmény alapú elszámolási rendszerre a szolgáltatók felé, mert azok egy fix szolgáltatásra fix áron vállalkoznak. **A rendszer tehát a teljesítmény alapú elszámolás igénye és a tarifaközösség bevezetése nélkül a teljes régióra elindítható.**

A rákövetkező ciklus (2013-2020) feladata, hogy megvalósítsa a tarifaközösséget és így a különböző közforgalmú közlekedési módok közötti a szabad átjárást biztosítsa, bevonva a városi közlekedési rendszereket is. **Ez a rendszer megköveteli a használat arányos fizetést.** Ehhez olyan információs technológiai háttérrel kell kialakítani, mely képes azonosítani az utazásokat térben és időben. Ilyen rendszerek ma leginkább csak zárt üzemben (pl. metró) működnek, mert ott mind a rendszerbe való belépést, mind a kilépést egyszerű azonosítani (pl. chipkártyás rendszer). Nyílt rendszernél (busz) probléma lehet, hogy míg felszálláskor az utas elhúzza a chipkártyát (elektronikus jegyet) az érzékelő előtt, addig leszálláskor már ezt nem teszi meg (megszokott, hogy felszálláskor kezeli a jegyet). A technológiai fejlődés ütemét tekintve néhány éven belül elképzelhető olyan rendszer telepítése, mely adott távolságból érzékeli az utas (=elektronikus jegy) jelenlétét, így neki „a jegy kezelését” nem kell elvégezni. **Egy ilyen rendszer önmagában és**

automatikusan kiváló adatbázist képes szolgáltatni az utazások pontos térbeli és időbeli lefolyásáról, ezzel a menetrend folyamatos karbantartásához új mobilitás felmérések nem szükségesek, az adatgyűjtés révén a szállítási kapacitások jobb kihasználhatósága és hatékonyabb működtetése vonatkozásában teremt új lehetőségeket.

Városi közforgalmú közlekedés

Az összehangolt közforgalmú közlekedési rendszeren belül külön említést érdemel a **városi közlekedés**. Ennek támogatására a közelmúltban megnyílt a mód Uniós forrásokból is. Az elektromos meghajtású közforgalmú eszközök beszerzését, erre épülő rendszerek kialakítását az EU támogatja

Pécsen ma már olyan koncentrált utasáramlási igények jelennek meg, ami indokoltá teheti a villamos közlekedés bevezetését („visszaállítását”). Kaposvár rendelkezik még olyan méretű városi közforgalmú közlekedési rendszerrel, ahol egyáltalán fölmerülhet az elektromos üzemű rendszer kiépítésének lehetősége, bár ez esetben legfeljebb csak a trolibuszos közlekedés jöhet számításba. Gazdaságosságát részletes megvalósíthatósági tanulmány keretében kell megvizsgálni.

Fontos az élkhető városi környezet megteremtéséhez, hogy az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben előnyt élvezzenek a közforgalmú közlekedés járművei, hiszen ennek a közlekedési módnak mind gazdasági hatékonysága, mind fajlagos környezetterhelése jóval kedvezőbb. Ehhez, azokon a településeken (nagyvárosok), ahol a városi buszközlekedés akadályoztatva van a személygépjármű-közlekedés által, ott szükséges a buszközlekedés vonali és/vagy csomóponti előnyben részesítése, akár a személygépjármű-közlekedés rovására is. Ennek eszközei lehetnek buszsáv kialakítások, modern jelzőlámpás irányítás telepítése, mely képes kezelni a közforgalmú járművek bejelentkezését és fázistervi előnyben észesítését.

Szükséges a közforgalmú közlekedés vonzerejét növelni, mely az utazás komfortosságának növelésével, az átszállási körülmények javításával érhető el. Ehhez olyan közforgalmú közlekedési átszálló csomópontok („interchange”) kialakítása szükséges, mely biztosítja a biztonságos gyalogos mozgásokat, lehetővé teszi bizonyos szolgáltatások elérését (utastájékoztató, jegyvásárlás; nagyobb csomópontokban esetleg a napi bevásárlás, postai ügyintézés, stb. elvégzését is).

Átmenetileg javasolt intézkedések a kistelepülések helyzetének javítására:

A közforgalmú közlekedéssel nem megfelelő színvonalon ellátott kistelepülések már eddig is igyekeztek saját sorsukat kezükbe véve az elérhetőség javításáért iskolabuszokat, falubuszokat üzemeltetni, többször a települési önkormányzatok összefogva közös üzemeltetésben. Erre a Volán társaságok leggyakoribb reakciója, hogy kivonul ezeken a helyeken a szolgáltatásból, mert a jegybevételek jelentős részét adó iskolai hivatásforgalom kiesik, így a járatának üzemeltetése gazdaságtalanná válik. Intézkedése a jelen törvényi szabályozás mellett jogszerű, hiszen vonalanként kell biztosítani a tisztességes piaci haszon megszerzését lehetővé tevő körülményeket. Így ilyenkor a veszteségét vagy megtéríti a GKM, vagy a társaság „visszaadja” a járatot. Ekkor a GKM köteles arra pályázatot kiírni, mely azonban ritkán eredményes.

Az iskolabuszok, falubuszok azonban nem közforgalmú közlekedési szolgáltatások, így azokra normatív állami támogatás nem jár, tehát az üzemeltetéshez szükséges forrást teljes egészében a működtető települési önkormányzatoknak kell kigazdálkodni.

A közlekedési szövetség létrehozásával és a „csomag elszámolással” ez a problémakör kezelhetővé válik, azonban addig is szükséges, hogy a régió lehetőségeihez mérten támogassa ezen települések, önkormányzati/kistérségi társulások ilyen irányú tevékenységét. **Javasoljuk, hogy a falubuszok és iskolabuszok üzemeltetéséhez – esetleg beszerzéséhez – járuljon hozzá.** A hozzájárulás mértékét úgy kell meghatározni, hogy az önkormányzati önrész mértéke megfelelően kifejezze a felelősségteljes, eltökélt hozzáállást. A Régió hozzájárulásának mértékét 20-30%-ban célszerű meghatározni. Javasoljuk előnyben részesíteni azokat a pályázatokat, amelyek több település társulásában pályáznak. Fontos hangsúlyozni azt is, hogy ez az intézkedés csak átmeneti jellegű, a közlekedési szövetség javasolt formában történő létrehozásával a probléma megszűnik.

A 2007-13. évi ciklus feladatai összefoglalva tehát az alábbiak:

Új regionális közforgalmú közlekedési rendszer kialakítása

1. Jogi- és szabályozási környezet átalakítása
2. A regionális közlekedési szövetség megalakítása
3. Társadalmi mobilitás felmérése
4. Összehangolt regionális menetrend elkészítése
5. „Szolgáltatási csomagok” összeállítása és pályáztatása
6. A regionális közlekedési szövetség elindítása

Korszerű, környezetbarát városi közlekedés támogatása

1. Pécsi villamosközlekedés bevezetése („visszaállítása”)
2. Városi autóbusz-közlekedés vonali és csomóponti előnyben részesítése
3. Korszerű és utasbarát átszállócsomópontok („interchange”) kialakítása

Kistelepülések közforgalmú közlekedésének átmeneti támogatása

1. Falubuszok, iskolabuszok beszerzésének és üzemeltetésének támogatása

Támogatható tevékenységek leírása

- *A közúti és vasúti személyszállítást szabályozó törvények megalkotásában való lobby tevékenység*
- *A mobilitási igények felmérése*
Itt akár egy hagyományos célforgalmi számlálás támogatása is szóba jöhet, de hatékony lehet olyan informatikai rendszer kifejlesztésének támogatása, amely a jegyeladások kapcsán felvett adatokból képes generálni az utazásokra vonatkozó információkat.
- *Összehangolt, az alágazatok együttműködését tükröző menetrend készítése*

- *Szükséges tanulmányokat készíttetni a vasúti mellékvonalak összehangolt rendszerben betöltött szerepéről.*

Ahogy az a helyzetelemzésünkéből látszik, több olyan vonal is létezik, melynek kétirányú napi férőhelykínálata nem éri el az 1000-t, vagy azt alig haladja meg. Ezek a következők:

- 37-es Somogyszob-Balatonszentgyörgy,
- 35-ös Kaposvár-Siófok,
- 62-es Középrigóc-Villány
- 47-es Godisa Komló
- 64-es Pécs-Pécsvárad

Ezek gazdaságos üzemeltethetősége kérdéses, de vizsgálni kell helyettesíthetőségüket, esetleg önálló gazdálkodásba adásukat. Ez azt jelenti, hogy egyenként elvileg az alternatívák teljes társadalmi költség-haszon elemzése lenne az összehasonlítás alapja, amely a közvetlen pénzügyi hasznok mellett valamennyi társadalmi hatást is számszerűsít. De minimális követelmény *a pénzügyi elemzés* (a várható bevételek és költségek meghatározása, amelyet a vasúti szolgáltatások ára és a vasúti közlekedés volumene határoz meg), *a regionális hatáselemzés* (a főbb gazdasági mutatókra gyakorolt hatások /GDP, foglalkoztatás, stb./ számbavétele és számszerűsítése), *a környezeti hatáselemzés* (a vasúti közlekedési volumen változásából származó, az egyes környezeti elemekre gyakorolt hatásokat veszi számba, más, elsősorban közúti közlekedési formákkal összevetve)

De például a 64-es vonal Pécs-Pécsvárad közötti szakaszát kifejezetten alkalmasnak tartjuk Pécs elővárosi közlekedésébe vonáshoz, akár olyan módon is, hogy a Pécs terveiben szereplő villamos közlekedne rajta Pécsváradig. Ehhez nem szükséges a pálya villamosítása sem, azon a szakaszon dízel aggregátor szolgáltatná a meghajtáshoz szükséges elektromos energiát. Természetesen egy ilyen elképzelést is csak részletes gazdasági, környezeti munkarészt is tartalmazó megvalósíthatósági tanulmányterv alapján lehet igazolni.

- *A tarifaközösség kialakításának technikai háttérét kidolgozó tanulmány készíttetése*
- *Elektronikus jegyrendszer kialakítása (amely az utasforgalom automatikus mérését is biztosítja)*
- *Az autóbusz-közlekedés vonali és csomóponti előnyben részesítésének biztosítása*
- *Utasbarát átszállócsomópontok, P+R, B+R eszközváltó pontok kialakítása*
- *Környezet- és utasbarát járművek beszerzése. Járműbeszerzés területén elsősorban a közforgalmú közlekedés járműparkjának korszerűsítése támogatandó, itt is elsősorban az elektromos üzemű kötöttpályás városi közlekedés. E tekintetben a régióban egyedül Pécsen lehet indokolt villamosközlekedés bevezetése. (Kaposváron elektromos meghajtásra épülő közforgalmú közlekedést esetleg trolibusszal lehetne gazdaságosan üzemeltetni.)*
- *Falubuszok és iskolabuszok üzemeltetése*

A projektkiválasztás módja

- (3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.

Földrajzi beavatkozási területek

A közlekedési szövetség földrajzilag a régió teljes területéhez kötődik. Tarifaközösség nélkül már első lépésben a teljes régióra be lehet vezetni a rendszert. A tarifaközösség megalakításakor, azonban célszerű „kicsiben elkezdni a kísérletet”. A városi és elővárosi közlekedés rendszerének összekapcsolására, a menetrendek összehangolására Pécs és vonzáskörzetének kijelölését javasoljuk, mint pilot projektet. Az itt megszerzett tapasztalatokat felhasználva bővíthető ki később a rendszer a régió teljes területére.

Végső kedvezményezettek

Kistérségek, települési önkormányzatok, /regionális közlekedésszervezési vállalat/ a közlekedési szövetség kapcsán, illetve tanácsadó/tervező intézmények a tanulmányok készítése kapcsán.

Célcsoport

A közforgalmú közlekedést igénybevevők (utasok).

2.3 Intelligens közlekedési rendszerek (ITS) bevezetése

Az intézkedés céljai

- A közlekedési kínálat /mint szolgáltatás/ színvonalának javítása

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP3, DDROP4

Az intézkedés leírása

(Az ITS, mint technológia tulajdonképpen a közlekedés teljes területén megjelent már, így mind a négy prioritást szolgálhatja.)

A közlekedésben az intelligens eszközök alkalmazása világszerte slágertémának számít, természetesen nem véletlenül, mivel a sok helyen kimerült közlekedési kapacitások és megoldhatatlan biztonsági problémák újszerű, nem építéssel megoldásokat követelnek a tervezőktől. A közforgalmú közlekedés területén a korszerű utastájékoztató és a chipkártyás menetjegy, a közúti közlekedésben pedig a parkolási információs rendszer és az egyéb irányító és tájékoztató rendszerek megvalósítása tartozhat ide.

A MÁV és Volán társaságok menetrendi adatai már most is elérhetők mind interneten, mind wapon. További fejlesztési lehetőséget látunk abban, hogy az adatbázisok összekapcsolásával (sőt a városi közlekedési menetrendek beépítésével) integrált utazás megkezdés előtti információs rendszer kifejlesztését lehetne a régióban végrehajtani.

Támogatható tevékenységek leírása

- Utazás megkezdés előtti integrált információs rendszer kifejlesztése, Internet és wap elérési lehetőséggel
- Megállóhelyi utastájékoztató rendszerek telepítése
- Utastájékoztató információs rendszer telepítése járművön
- Dinamikus parkolásinformációs rendszerek telepítése
- A közforgalmú közlekedés előnyben részesítésére alkalmas forgalomirányító berendezések (esetleg forgalomirányító központ), technológiák kiépítésének támogatása

A projektkiválasztás módja

- (3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.

Földrajzi beavatkozási területek

Interneten és wap-on elérhető tájékoztató rendszer a teljes régió területére kiterjed. A járművökön elhelyezett utastájékoztató rendszerek minden regionális közforgalmú szolgáltatót érinthetnek. A megállóhelyi, ill. parkolás információs rendszerek leginkább csak a nagyvárosokban, elsősorban Pécs, Kaposvár, Szekszárd vonatkozásában jöhetnek szóba.

Végső kedvezményezettek

Települési önkormányzatok, közlekedési vállalatok, informatikai rendszerfejlesztő társaságok

Célcsoport

A közforgalmú közlekedést igénybevevők (utasok).

3 A 3. prioritáshoz tartozó intézkedések:

3.1 Regionális repülőtér létrehozása

Az intézkedés céljai

- A régió külföldi és hazai elérhetőségének javítása.
- A régió versenyképességének növelése.

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP1

Az intézkedés leírása

Egy régió fejlődésének szempontjából egyre fontosabb, hogy minél több közlekedési mód nyújtson hatékony elérhetőségi kínálatot az oda utazni/szállítani kívánóknak. Ennek alapvető oka az, hogy a különböző közlekedési módokat, illeszkedve azok sajátosságaihoz, eltérő, csak kevéssé átfedő utazási, illetve szállítási csoportok veszik igénybe. A légi közlekedést hosszabb távolságokon, pl. szabadidő-, gyógy- és konferencia-turizmus céljaira veszik igénybe leggyakrabban, de jelentős az üzleti utazások aránya is. A repülés keresettségére a diszkont légitársaságok térnyerésével lendült fel korábban soha nem látott módon, minthogy a nemzetközi forgalomban tarifái a vasúttal összevethetőek. Az áruszállításban a gyorspostai szolgáltatások és a nagyértékű, magas technológiai fejlettségű termékek szállításában játszik szerepet a légi közlekedés.

A régióban komoly versenyhátrányt jelent a légi közlekedési kapcsolat hiánya. Pécs, Európa 2010-es kulturális fővárosa, Dél-Magyarország egyik kulturális központja, közelében Harkánnyal, a mecsek-villányi idegenforgalmi térség központjában. A Pécs-Pogányi repülőtéren el kell érni, hogy magas színvonalú utas- és repülőgép-kiszolgálást tudjon nyújtani, minél kevesebb forgalmi korlátozással. Ehhez megfelelő utasforgalmi terminál, szilárd burkolatú futópálya, korszerű repülésirányító rendszer szükséges.

A régió másik légiforgalmi központja lehet a jelenleg talán legjobban felszerelt repülőtér, Taszár. Itt első sorban az áruforgalom fellendülésére lehet számítani. Ennek vonzereje a logisztikai szolgáltatások kiteljesítésével növelhető.

A Siófok-Kiliti-i és a Szekszárd-közeli Öcsényi repülőtér továbbra is első sorban sportcélokat szolgálhat..

Támogatható tevékenységek leírása

- utas- és árkezelő terminél építése, fejlesztése,
- repülőgép kiszolgáló berendezések fejlesztése,
- repülésirányító rendszerek fejlesztése,
- szilárd burkolatú futópálya építése,
- a logisztikai szolgáltatások fejlesztése.

A projektkiválasztás módja

- (1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

A régió meglévő repülőterei: Pécs-Pogány, Kaposvár-Taszár

Végső kedvezményezettek

A repülőtereket üzemeltetők, illetve tulajdonlók, jellemzően az önkormányzatok.

Célcsoport

A régióba légi úton látogatók/szállítók

3.2 A víziközlekedés kapcsolódó infrastruktúrájának fejlesztése

Az intézkedés céljai

- A régió intenzívebb bekapcsolása a vízi közlekedési rendszerbe.
- A közlekedési munkamegosztás arányainak módosítása.

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP4, DDROP4

Az intézkedés leírása

Egy régió fejlődésének szempontjából egyre fontosabb, hogy minél több közlekedési mód nyújtson hatékony elérhetőségi kínálatot az oda utazni/szállítani kívánóknak. Ennek alapvető oka az, hogy a különböző közlekedési módokat, illeszkedve azok sajátosságaihoz, eltérő, csak kevéssé átfedő utazási, illetve szállítási csoportok veszik

igénybe. A vízi közlekedés a hosszabb távú, első sorban tömeg- és ömlesztettáru szállításban játszhat jelentősebb szerepet. Hazai sajátosság, hogy víziútjaink nem esnek egybe a legnagyobb szállítási igények irányaival. Ennek ellenére a jelenlegi szállítási mennyiségek elmaradnak a lehetőségektől, azaz növelhető a vízi közlekedés részesedése a hazai áruszállítási teljesítményből.

Mint ahogy a Dráva kereskedelmi céllal is hajózható szakasza Horvátország területére esik, így a régióban a dunai hajózás fejlesztése a cél.

A RFÜ SFP lehatárolásánál a kikötőfejlesztéseket a logisztika témakörébe sorolta, ezért azok a projektek nem a közlekedési SFP részét képezik.

Így a közlekedés SFP csupán a kikötők közúti, vasúti elérhetőségét javító intézkedéseket támogatását foglalja magába. (pl. Bogyiszlói kikötő szilárd burkolatú közúti kapcsolatának kiépítése)

Támogatható tevékenységek leírása

- a közúti kapcsolatok fejlesztése,
- a vasúti kapcsolatok fejlesztése,

A projektkiválasztás módja

- (1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.

Földrajzi beavatkozási területek

a Duna jobb partja, Dráva menti térség

Végső kedvezményezettek

A kikötőt üzemeltetők, illetve tulajdonlók, jellemzően az önkormányzat.

Célcsoport

A régióból vízi úton szállítók, első sorban a mezőgazdaság.

4 A 4. prioritáshoz tartozó intézkedések:

4.1 A kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése

Az intézkedés céljai

- A hivatásforgalmú kerékpáros közlekedés infrastrukturális feltételeinek megteremtése
- A hivatásforgalmú kerékpáros közlekedés forgalombiztonságának növelése

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP3, DDROP4

Az intézkedés leírása

A kerékpárral közlekedők nem alkotnak homogén csoportot. A kerékpárosok többféle módon is kategóriákba rendezhetők (kerékpározás célja, átlagos helyváltoztatási hossz, korosztály, jármű fajta). Ezek közül legfontosabb rendszerezési szempont a cél szerinti, amely egyben az átlagos helyváltoztatási hosszal is összefüggésbe hozható. A kerékpározás célja szerint három markánsan elkülönülő csoport különböztethető meg:

- szabadidős forgalom,
- hivatásforgalom,
- sportforgalom.

A közlekedési SFP-ben – az RFÜ kérésének megfelelően – csak a hivatásforgalmú kerékpáros közlekedéssel foglalkozunk, a szabadidős- és sportforgalom a turizmus SFP-ben kerül tárgyalásra.

Az egyéni gépjármű-közlekedési mód előretörésének egyik eszköze lehet a hivatásforgalmú kerékpáros közlekedés támogatása. A megfelelően kiépített kerékpárutak és a kapcsolódó infrastruktúra megjelenésével egy környezetkímélőbb közlekedési mód jelenhetne meg az egyéni közlekedéssel szemben. A közforgalmú közlekedéssel összehangolva és a városi közlekedésben előnyben részesítve az egyéni gépjármű-közlekedés térhódítása megállítható. Ezzel csökkenhet a légszennyezés, javulhat a környezet állapota, kialakulhat az *élhető város*, mely a régió motorjait jelentő nagyvárosok dinamikus fejlődésének alappillére.

Egy az egyéni gépjármű-közlekedéssel szemben versenyképes közlekedési rendszer elérése érdekében viszont magas színvonalú létesítményeket kell építeni. Zárható és biztonságos kerékpártárolókra lenne szükség Pécsen, Kaposváron és Szekszárdon, közintézményeknél, kereskedelmi objektumoknál vasúti és autóbusz pályaudvaroknál, a városi közforgalmú közlekedés gerinchálózati megállóinál (interchanges = eszköz váltó csomópontok). A kisebb települések elzártságán javíthatna a településtől távol eső – néha több kilométerre található – vasútállomás elérésében. A kerékpáros infrastruktúra kiépülésével a kerékpáros közlekedésnek ráhordó jellege lehet az elővárosi közlekedési rendszerben is.

Támogatható tevékenységek leírása

- Kerékpárút építése hivatásforgalom számára településen belül, vagy települések között
- Kerékpárút kijelölése hivatásforgalom számára településen belül, vagy települések között
- Kerékpártároló létesítése
- Kerékpár szállításra alkalmas elővárosi vasúti kocsik beszerzésének támogatása
- Forgalomtechnikai beavatkozások csomópontokban a kerékpáros közlekedés előnyben részesítése végett.

A projektkiválasztás módja

- (2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályáztatás érvényesülhet.
- (3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.

Földrajzi beavatkozási területek

Települések közötti kerékpárút építésénél, térségi vonzáscentrumként működő települések (10.000 lakos feletti) legfeljebb 10 km-es körzete. Ennél nagyobb távolságról hivatásforgalmú kerékpáros közlekedés igénye elenyésző. Ilyen vonzáscentrumok: Pécs, Kaposvár, Szekszárd, Dombóvár, Mohács, Bonyhád, Nagyatád, Barcs, Marcali, Siófok, Siklós, Szigetvár, Komló, Tolna, Paks.

Településen belüli kerékpárutak kijelölése a vonzáscentrumokban, illetve a nagy átmenőforgalommal (különösen magas tehergépjármű forgalommal) bíró településeken lehet indokolt.

Kerékpártároló létesítmények támogatása a régió teljes területén indokolt közintézmények, vasútállomás, autóbuszpályaudvar közelében.

Végső kedvezményezettek

Települési önkormányzatok, közlekedési vállalatok

Célcsoport

A hivatásforgalmú kerékpárosok.

4.2 A biztonságos gyalogközlekedés feltételeinek javítása/megteremtése

Az intézkedés céljai

- A biztonságos gyalogos közlekedés feltételeinek javítása
- Az egyéni gépjármű-forgalom részarány növekedés megállítása

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

DDROP4

Az intézkedés leírása

A gyalogközlekedés feltételeinek javítása, biztonságosabbá tétele is fontos intézkedés lehet az egyéni gépjármű-forgalom térnyerésének megállításáért folytatott küzdelemben. A fenntarthatóság jegyében a környezeti ártalmakat csökkentve jól képes szolgálni a 4. prioritást.

Mind belterületen, mind külterületen gyakran nehézkes az autóbusz megállóhelyek megközelíthetősége (nincs gyalogjárda). Ezek kiépítésével egyrészt vonzóbbá tehető a gyalogos közlekedés és ezáltal közvetetten a közforgalmú közlekedés is, másrészt fokozza a közlekedés biztonságát azáltal, hogy a fokozottan balesetveszélyes szituációkat megszünteti.

A közúton való biztonságos átkelés elősegítése is intézkedéseket kíván. Kijelölt gyalogátkelőhelyek létesítésével a baleseti kockázat csökkenthető, de a települések elején a belterületi sebesség betartására ösztönző megoldások (középsziget, sávellhúzás) is támogatandók.

Több helyen tapasztaltuk, hogy a településen átmenő közút (pl. 68. sz. főút) felújítása a közelmúltban úgy történt meg, hogy a busz megállóhelyeket az nem érintette. A szabványos autóbusz öböl, járda, stb. nem került megépítésre. Ezeket a beruházásokat az útfelújításhoz kell kapcsolni!

Támogatható tevékenységek leírása

- Települések átkelési szakaszain forgalomlassító beavatkozások támogatása
- Gyalogátkelőhelyek kijelölése
- Járdák, buszmegállóhelyek építése, felújítása

A projektkiválasztás módja

- (3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.

Földrajzi beavatkozási területek

Ez az intézkedési program a régió teljes területét érinti. Mégis elsősorban azokra a kisebb településekre kell koncentrálni, ahol az erős átmenőforgalom (gyakran magas tehergépjármű részarányal) szinte kettévágja a települést és a település önerőből nem képes finanszírozni ezeket a beruházásokat.

Végső kedvezményezettek

Települési önkormányzatok

Célcsoport

gyalogosok

4.3 A zaj-, lég- és rezgésszennyezés hatásainak csökkentése

Az intézkedés céljai

- A közlekedési okozta környezeti terhelés csökkentése
- Az „élhető” emberi környezet megteremtése
- A dezurbanizációs folyamatok megállítása

Illeszkedése az OP-ok prioritásaihoz

KÖZOP2, KÖZOP3, DDROP4

Az intézkedés leírása

A közlekedés okozta környezeti ártalmak csökkentésére több lehetőség is nyílik. Ezek közül vannak a probléma globális megoldására irányuló intézkedések, illetve lokális beavatkozások. A globális eszközöket leginkább a közlekedéspolitika szintjein lehet megfogalmazni:

- mobilitási igények csökkentése,
- közforgalmú közlekedés prioritása,
- elektromos meghajtású kötőtpályás városi közlekedés támogatása.

A mobilitási igények a rendszerváltás óta két-háromszorosukra nőttek. A probléma kezelésére egyszerű és hatékony eszköz nem létezik. Az Internet széleskörű elterjedésével **a távmunka segítséget jelenthet a hivatásforgalom csökkentésében**. Ezért javasolható a régió foglalkoztatáspolitikájában a távmunkahelyek létesítésének fokozott támogatása. Célként lehet megfogalmazni **a nagyvárosok dezurbanizációs folyamatának megállítását**, de e cél megvalósításához rendelhető eszköztár igen összetett és messze túlmutat a közlekedéspolitikán.

A közforgalmú közlekedés prioritásának biztosítása alap stratégiai cél a közlekedéspolitika minden szintjén. Fő elemei közül a közlekedési szövetség (lásd. 2.2) létrehozásának fontosságát és a parkoláspolitikát emelnék ki.

A városi közlekedés támogatására megnyílt a mód Uniós forrásokból is. Az elektromos meghajtású közforgalmú eszközök beszerzését, erre épülő rendszerek kialakítását az EU támogatja (lásd. 2.2).

Pécsen ma már olyan koncentrált utasáramlási igények jelennek meg, ami indokolttá teheti a villamos közlekedés bevezetését („visszaállítást”). Kaposvár rendelkezik még olyan méretű városi közforgalmú közlekedési rendszerrel, ahol egyáltalán fölmerülhet az elektromos üzemű rendszer kiépítésének lehetősége, bár ez esetben legfeljebb csak a trolibuszos közlekedés jöhet számításba. Gazdaságosságát részletes megvalósíthatósági tanulmány keretében kell megvizsgálni.

Támogatható tevékenységek leírása

- Főúti, mellékúti települést elkerülő utak építése
- Települések forgalomcsillapítása
- Zajvédő létesítmények építése

A projektkiválasztás módja

- (3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.

Földrajzi beavatkozási területek

A régió teljes területét érintve a forgalmas – nehézgépjármű-forgalommal kifejezetten terhelt – fő- és mellékút-hálózati elemek belterületi szakaszain (65. sz. főút: Tamási, 67. sz. főút: Szentlászló, 68. sz. főút: Marcali, Böhönye, Nagyatád, stb.).

Végső kedvezményezettek

Települési önkormányzatok, közlekedési vállalatok.

Célcsoport

- A nagy forgalmú utak mellett élő lakosság.
- Nagyvárosok lakossága (elsősorban Pécs, Szekszárd és Kaposvár)

Az intézkedések, az OP prioritások és a projektkiválasztás módjának kapcsolata

Intézkedések	Illeszkedés az OP prioritásokhoz					A projekt-kiválasztás módja		
	KÖZOP1	KÖZOP2	KÖZOP3	KÖZOP4	DDROP4	(1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.	(2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályáztatás érvényesülhet.	(3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.
1.1 A gyorsforgalmi és főúthálózat fejlesztése és korszerűsítése	+	+				+	+	
1.2 A horvátországi EU csatlakozás után a két ország úthálózatának összekapcsolása	+					+		
1.3 A hálózati jelentőségű mellékút hálózat, valamint a településeket feltáró úthálózat fejlesztése					+		+	
1.4 A mellékút hálózat minőségének folyamatos biztosítása, a hálózat elemeinek korszerűsítése					+		+	
1.5 A közlekedés-biztonság fokozása					+			+
2.1 A közforgalmú vasúti (interregionális és nemzetközi) közlekedés fejlesztése	+					+	+	

Intézkedések	Illeszkedés az OP prioritásokhoz					A projekt-kiválasztás módja		
	KÖZOPI	KÖZOP2	KÖZOP3	KÖZOP4	DDROP4	(1) Kevés és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a normatív jellegű támogatás érvényesülhet.	(2) Nagy és véges számú nevesített projektet tartalmazó intézkedés, ahol a kétkörös akcióterven alapuló pályáztatás érvényesülhet.	(3) Nevesített projektet nem tartalmazó intézkedés, ahol nyílt pályázati mechanizmus működik.
2.2 Összehangolt térségi közforgalmú közlekedési rendszer kialakítása		+	+		+			+
2.3 Intelligens közlekedési rendszerek (ITS) bevezetése			+		+			+
3.1 Regionális repülőtér létrehozása	+					+		
3.2 A víziközlekedés kapcsolódó infrastruktúrájának fejlesztése				+	+	+		
4.1 A kerékpáros közlekedés feltételeinek megteremtése			+		+		+	+
4.2 A biztonságos gyalogosközlekedés feltételeinek javítása/megteremtése					+			+
4.3 A zaj-, lég- és rezgésszennyezés hatásainak csökkentése		+	+		+			+

Indikátorok

A Közlekedés SFP hatásindikátorai:

Célkitűzés	Indikátor	Adatforrás	Alapérték (2007)	Célérték (2013)
A Közlekedés SFP megvalósulása	Modal-split	felmérés		50%
	Elérhetőség (közúti, közforgalmú)	Modellszámítás		

A **modal-split** a közforgalmú közlekedés részarányát mutatja az egyéni közlekedéssel szemben. Értéke a régió területén inhomogén, ezen belül is jelentős eltérés mutatkozhat városokban, ill. a közforgalmú közlekedéssel ritkán ellátott kisebb településeken. Értéke országos szinten 55% körül van. (Tehát a közforgalmú közlekedés részaránya 55%, az egyéni gépjármű-közlekedés részaránya 45%). Sajnos az egyéni közlekedési mód előretörése minden prognózis szerint folytatódik, cél a közforgalmú közlekedés térvesztésének lassítása. Ezért határoztunk meg célértékként a mainál alacsonyabb irányszámot. A modal-split meghatározása felméréssel történik.

Az **elérhetőség** valamilyen szolgáltatások igénybevételének lehetőségét, illetve az ahhoz való hozzáférés gyorsaságát fejezi ki. A közúti és közforgalmú közlekedés mai utazási igényeit kifejező célforgalmi mátrix hálózati ráterhelésével adódó összes utazási idő jellemző az elérhetőségre. Értéke modellszámítással állítható elő mind a közúti közlekedésre, mind a közforgalmú közlekedésre vonatkozóan.

Az egyes prioritásokhoz kapcsolható indikátorok:

Célkitűzés	Indikátor	Adatforrás	Alapérték (2007)	Célérték (2013)
Az országos közúthálózat fejlesztése	Útállapot osztály	Országos Közúti Adatbank (OKA)		2,5
	Új elkerülő utak száma	Magyar Közút	0%	100%
	Megépült úthossz	Magyar Közút	0%	100%
	Baleseti veszteség	KSH	100%	50-70%
Versenyképes közforgalmú közlekedés	Modal-split	Felmérés		50%
	Éves utasszám	Szolgáltatók	100%	100%
	Utaskilométer	Szolgáltatók	100%	100%
	Hatékonyság [utaskm/Mrd Ft]	Szolgáltatók	100%	110%
Környezeti ártalmak minimalizálása	Új kerékpárutak hossza	Magyar Közút		
	Kerékpáros forgalmi teljesítmény [járműkm]	Országos Közúti Adatbank (OKA)	100%	2-300%
	CO egyenérték	Modellszámítás	100%	95-100%
	Zajterhelési mutató	Felmérés/modellszámítás	100%	50-70%

VI. Projekt elképzelések

Az alábbiakban az egyes alágazatokhoz és prioritásokhoz tartozó projektjavaslatokat mutatjuk be. Mint az majd látható lesz, a projektek száma mind alágazat, mind jelleg szerint nagyon eltérő. Ebből következik, hogy a pénzügyi források korlátozott volta miatt szükséges rangsorolásra is különböző módot választottunk. Minthogy ennek módja meghatározza a finanszírozásra javasolt projektek körét, a rangsorolási eljárást részletesen ismertetjük.

1. A projektek rangsorolásának szempontrendszere

A munka célkitűzéséből fakadóan jelentős azon projektek száma, melyek a meglehetősen szűkös pénzügyi keretből elérhető támogatásért versengenek. Ennek következtében természetes igény egy olyan rangsor kialakítása, amelynek segítségével megítélhető az egyes projektek fontossága, megvalósításuk sürgőssége. Az alábbiakban bemutatjuk a kialakított rangsorolási eljárást, részletesen indokolva az alkalmazott szempontokat és figyelembevételük módját.

1.1. A projektek osztályozása jellegük szerint

A rangsorolásnál figyelembe vett szempontok köre attól is függ, hogy mi az adott projekt (beruházás) domináns jellege, új építés, vagy pl. felújítás. Ennek következtében lehetnek olyan szempontok, amelyek csak a projektek egy részének értékelése során játszanak szerepet, míg mások általános érvényűek.

Elsőként tehát azt kell áttekinteni, hogy melyek azok a fő beruházás típusok, amelyek a különböző projekteknél előfordulnak. Ez azért is fontos, mert több esetben a finanszírozási lehetőségek is ezekhez kötődnek.

A legmagasabb szintű rendező szempont a közlekedési alágazat, ezen belül lehet részletesebb osztályozást képezni ott, ahol ezt a projektek számossága lehetővé, vagy szükségessé teszi:

– Kerékpáros közlekedés:

= A közlekedésfejlesztés témakörébe csak az elérhetőség javítását célzó, a forgalombiztonságot segítő hivatásforgalommal kapcsolatos projektek tartoznak. Ezek száma nem indokolja az osztályozást.

- Vízi közlekedés
 - = A kikötő fejlesztések kis száma nem indokolja az osztályokba sorolást.

- Légi közlekedés
 - = A repülőtér fejlesztések kis száma nem indokolja az osztályokba sorolást.

- Közúti közlekedés
 - = főutak fejlesztése, felújítása
 - = főúti elkerülők építése
 - = főutak megerősítése 115 kN egyestengely terhelésre
 - = hálózati jelentőségű mellékút építése
 - = egyéb mellékutak építése
 - = zsáktelepülések bekötése
 - = mellékutak felújítása.

Mint látható, a jelentős mennyiségű közútfejlesztési projekt következtében itt hét olyan osztály is képezhető, amelyekben a beruházás jellege szignifikánsan eltér a többitől. Ez előre vetíti az egyes osztályok összevonásának szükségességét, amiről azonban csak később, a rangsorolásukhoz szükséges jellemzők ismeretében lehet dönteni.

A későbbiekben részletezett szempontok alapján a fenti hét osztályt a közútfejlesztés kategóriáján belül négy fejlesztési tevékenység-típusba soroljuk:

- Főúthálózat fejlesztése (új főútvonalak kiépítése, elkerülő szakaszok)
- Főútvonalak felújítása (115 kN megerősítések, főút rehabilitációk, felújítások)
- Mellékúthálózat fejlesztése (új utak és elkerülők építése, zsáktelepülések bekötése)
- Mellékúthálózat felújítása (burkolatmegerősítés, útrehabilitáció).

1.2. A rangsorolás lehetséges szempontjai

A hazai és nemzetközi gyakorlat alapján egy projekt értékelésében – és egy rangsorolásba – az alábbi szempontok, azok kombinációi, illetve változásuk játszhatnak szerepet

forgalomnagyság,
utazási idő,
környezeti hatások,
érintett lakosság,
párhuzamosság más tervezett fejlesztésekkel,
hálózati szerepkör,
gazdaságélénkítő hatás,
elérhetőség,
előkészítettség,
költség,
kapcsolódás más projektekhez,
a pályaszerkezet és az útburkolat állapota.

A következőkben egyenként megvizsgáljuk, hogy a korábban említett közúti projekt osztályokon belüli sorrend meghatározásban a fenti szempontok milyen szerepet játszanak.

A többi közlekedési ágban lényegesen kevesebb projekt javaslat érkezett, de itt is szükség van rangsorolásra, erre majd a későbbiekben térünk vissza, akárcsak arra, hogy miképp vethetők össze a különböző alágazatokban javasolt projektek.

1.2.1 Forgalomnagyság

A projektek egy részénél nem jön létre új hálózati elem, csak a meglévő szakasz szolgáltatási színvonala módosul. Ebben az esetben az évenkénti keresztmetszeti forgalomszámlálás adataira támaszkodva ott is meghatározható a jelenlegi forgalom becsült nagysága, ahol az adott szakaszra nincs számlált vagy számított adat. Ez vonatkozik mind a fő, mind a mellékút hálózatra.

Noha új szakasz keletkezik, mégis a fenti kategóriába sorolhatók az elkerülő szakaszok is. Ezek az elkerült átkelési szakaszok átmenő forgalma jelenik meg, ami a forgalom nagysága, az út kategóriája és a település méretének függvényében jól becsülhető.

Más a helyzet ott, ahol olyan új szakasz épül, amelyik új kapcsolatot hoz létre, átrendezve ezzel egy nagyobb terület forgalmát. Ide tartozik az elkerülő utak kivételével az összes új építést előirányzó projekt, amelyek esetünkben túlnyomó többségben mellékutak építését jelentik.

Az, hogy milyen mértékben rendezik át ezek az utak a forgalmat, sok összetevő függvénye. Ezek közül legfontosabb szerepet az új útszakasz térségéből kiinduló forgalom céljának területi eloszlása játszik, vagyis, hogy mi az innen kiinduló utazások és szállítások célállomása, illetve az ide érkezők kiindulási pontja. Az ezt leíró ú.n. célforgalmi adatok jelentik minden ilyen vizsgálat alapját.

A célforgalmi adatok előállítása kiterjedt, általában háztartásfelvételt jelent, bár van rá példa, hogy út menti kikérdezéssel jutnak a megfelelő adatokhoz. Az elfogadható megbízhatóság érdekében igen nagy mintasokaságra van szükség, ennek következtében ezek az adatfelvételek nagy apparátust és jelentős időt igényelnek, s ennek megfelelően magas költséggel járnak. Ez az oka annak, hogy nagyobb területre kiterjedő, esetleg országos felvétel csak ritkán készül, s ezek területi bontása is csak kistérségi (korábban városrendezési körzet) szintű. Ezeknek az a sajátossága, hogy a kistérségen belüli forgalmat nem képesek értelmezni, azaz települési szintű forgalmi vizsgálat nem végezhető.

A keresztmetszeti forgalomnagyságok általában ismertek, ez azonban nem ad tájékoztatást az utazás kiindulási és célpontjáról, így az átrendeződés meghatározásához sem szolgál semmilyen támponttal.

A fenti körülmények eredményezik azt, hogy a forgalmi modellezés jellemzően csak a nagyprojektek hatásainak vizsgálatával foglalkozik. Ezt erősíti az is, hogy a modellek – jellegeből fakadóan, s igazodva a kistérségi szintű forgalmi adatok lehetőségeihez – az alacsonyabb rendű úthálózatot csak részlegesen tartalmazzák. Mindez együttesen azt jelenti, hogy a modellezés megbízhatósága a mellékutakon általában kicsi. Ez alól csak azokban az esetekben van kivétel, amikor lokális vizsgálatok céljára külön forgalmi adatfelvételt végeznek, s minden részletre kiterjedő hálózati modellt építenek. Ilyen adatok azonban a Dél-dunántúli régió egészére nem állnak rendelkezésre.

Tovább árnyalja a helyzetet, hogy az úthálózat egymáshoz közeli elemei kölcsönhatásban vannak egymással. Ennek következtében az egyes szakaszokon kialakuló forgalom nagyság csak akkor vizsgálható a megfelelő megbízhatóság reményével, ha tudjuk, hogy az milyen hálózati környezetben, s milyen időtávban helyezik majd várhatóan forgalomba. A jelen munkában azonban erre nincsen mód.

Összességében megállapítható tehát, hogy megfelelő adatok hiányában az új építésű szakaszokon és azok térségében kialakuló forgalom nagyságának és összetételének megfelelő megbízhatóságú meghatározására jelenleg nincsen mód sem gépi algoritmussal (pl. modellezéssel), sem szakértői becsléssel. Ennek egyenes következménye, hogy mindazon mutatók figyelembe vétele nehezebbé válik, amelyek számításának alapját a forgalom nagysága képezi.

A forgalom nagyságot tehát az összetételt is kifejező egységjármű/nap (E/nap) dimenzióban a mellékúti építések esetében nem vesszük figyelembe a rangsor megállapításánál. Kijelenthető ugyanakkor az is, hogy nem mondhatunk le minden olyan tényező alkalmazásáról a rangsorolásban, amelyiknél számítási nehézség merül fel. Arra, hogy ez melyeknél és hogyan oldható meg, arra az egyes jellemzők részletezésénél térünk ki.

Figyelembe vesszük a forgalom nagyságot – ahogy arra utaltunk – az elkerülő szakaszoknál, valamint a fő- és mellékúti felújításoknál és a 115 kN megerősítésekénél.

1.2.2 Utazási idő

Két pont között az utazási idő az útvonal hosszától és a rajta kifejezhető sebességtől függ.

A külföldi, és a hazai tapasztalatok egyaránt azt mutatják, hogy az utazási idő változásával csak ott szabad számolni, ahol a korábbi utazásokat/szállításokat térben vagy időben jelentősen megrövidítő új kapcsolatok jönnek létre a hálózat fejlesztése során. Egybehangzó az a szakmai álláspont is, miszerint a kismértékű időnyereségeket nem szabad figyelembe venni a beruházások hatékonyságának értékelése során, mivel ezek megvalósulása a forgalmi körülmények valószínűségi jellege miatt nem megbízható, s rövid időtartamuk miatt amúgy sem hasznosíthatók.

Az építési projektek esetében az utazási idők rövidülését az *utazások* ismeretének (a 2.1 pontban részletezett) hiánya miatt nem tudjuk számítani. Ugyanezért szakértői becslésre sincsen mód, még olyan egyszerű esetben sem, mint egy zsáktelepülés második bekötésének megépítése. Csak részletes adatfelvétellel volna megismerhető az, hogy a népességnek mekkora része és milyen irányokba venné igénybe az új összeköttetést. Ennek pusztán becslése olyan bizonytalanságot hordozna magában, amely nem nyújtana több információt, mint annak megállapítása, hogy az új szakasz milyen irányokba, milyen jelentősebb úti célok felé ad kedvezőbb kapcsolatot a korábbiaknál.

Sokszor felmerül az útfelújítások forgalomgyorsító hatása, mint figyelembe vehető körülmény. Ennek ellentmond egyrészt a kis időnyereségek figyelembe vételét elvető érvelés. További probléma, hogy a hazai sebességmérések tanúsága szerint a forgalom sebességének észrevehető csökkenéséhez az útburkolat olyan mértékű leromlására van szükség, ami még a hazai áldatlan útállapotok mellett sem gyakori. További fontos körülmény, hogy a nagyobb sebességgel járó fokozott baleseti kockázat elkerülése érdekében egy út felújítása során a tervezők minden eszközt megragadnak, amellyel a sebességnövekedés megakadályozható.

Összességében kijelenthető, hogy nincs alapja az utazási/szállítási idő-változás meghatározásának, így azt nem vesszük figyelembe az egyes projektek fontosságának megállapításánál.

1.2.3 Környezeti hatások

A zaj, a károsanyag kibocsátás, a rezgések és a közlekedésbiztonsági helyzet mind szoros összefüggést mutat a forgalom nagyságával, illetve átrendeződésével. Mint arra a 2.1 pontban rámutattunk, ennek számítására csak az elkerülő utak esetében van módunk, ahol a kifejtett hatás arányos a közvetlenül érintett lakosszámmal. Minthogy ez utóbbi az összehasonlításához elegendő pontossággal írja le a hatást, így a környezet-terhelésben beálló változásokat nem értékeljük a projektek rangsorának megállapításakor.

1.2.4 A közvetlenül érintett lakosság

Bármilyen közlekedési fejlesztés hasznosulása azon múlik, hogy milyen mértékben használják. Minthogy forgalomnagyság meghatározására a korábbiakban részletezettek következtében csak korlátozottan van mód, az építési beruházásoknál azzal a közelítéssel kell élnünk, hogy az új elemek használata arányos a fejlesztés által közvetlenül érintett települések lakosságával. Tudatában vagyunk annak, hogy ez elhanyagolást jelent azokban a térségekben is, ahonnan az új hálózati elem a forgalmat elvonja.

Az elkerülő utak esetében - mint arra a 2.3 pontban rámutattunk – az érintett lakosok száma a környezet-terhelés változásának súlyozásához szükséges. Azoknál a projekteknél, ahol a forgalom jellemzőinek megváltozása nem várható (pl. felújítások), a lakosságot nem vesszük igénybe a prioritási sorrend meghatározásánál.

1.2.5 Hálózati szerepkör

A hálózati szerepkör a szakemberek számára nagyon sokat mondó, elfogadott jellemző. Ennek megadása kifejezi azt, hogy az adott útszakasz vagy útvonal hogyan, milyen kapcsolatokkal illeszkedik bele a közlekedési hálózat egészébe, milyen jellegű (helyi, távolsági, stb.) forgalmat bonyolít le, mekkora a forgalomgyűjtő -elosztó hatása. Ez a mutató az új utak fontosságának (prioritásának) egyik döntő összetevője, de szerepet játszik más beavatkozások fontosságának megítélésében is.

1.2.6 Gazdaságélénkítő hatás

Ez az összetevő egyre többször árnyaló kiegészítője a hazai, és általában a még jelentős fejlesztésre szoruló közlekedési hálózattal rendelkező országok közlekedési beruházásaihoz kapcsolódó költség-haszon elemzéseknek. Igen bonyolult számítása és csak kiegészítő elemként elfogadottsága miatt nem javasoljuk figyelembe venni a prioritizálás során.

1.2.7 Elérhetőség

A közlekedési beruházások értékelésének egyik igen népszerű eleme az elérhetőség javulásának kimutatása. Ennek során a jellemző úti célok felkeresésének gyakorisága ismeretében határozzák meg az átlagos, illetve a főbb úti célok felé mutató utazási idő rövidülést.

Mint arra korábban rámutattunk, esetünkben nincsen mód az utazási idők meghatározására. Ugyanakkor nem kívánunk lemondani egy, az elérhetőségi mutató szellemiségét tükröző, a rendelkezésre álló információk korlátait figyelembe vevő értékelő jellemző létrehozásáról és számításba vételéről.

Arra tehát jelenleg nincs lehetőség, hogy a különböző fontosabb úti célok elérési idejét, illetve annak változását kiszámítsuk, de arra igen, hogy szakértői becsléssel meghatározzuk, hogy az új építés érdemleges mértékben javítja-e az adott úti cél elérhetőségét egy-egy településről. Arra nézve sem áll rendelkezésünkre adat, hogy egy településről hányan igyekeznek a különböző célok irányába, de joggal feltételezhető, hogy ez arányos a helyi népességgel. Az is egyértelmű, hogy egy új szakasz közösségi haszna nagyobb akkor, ha több cél felé is érdemlegesen javítja az elérhetőséget.

Mindezekkel összhangban megfogalmaztuk azt az öt legfontosabb kapcsolatot, amely döntően befolyásolja egy új szakasz elérhetőség-javításban játszott szerepét. Ha egy projekt ezek közül többet is teljesít, akkor előnyösebbnek is értékeljük.

1.2.8 Előkészítettség

Az előkészítettség azt fejezi ki, hogy a projekt milyen messze jutott el az ötlettől a megvalósítás megkezdéséig vezető úton. Ide tartozik a tervellátottság, de a terület megszerzése is.

A mutató egyrészt arra utal, hogy a pénzügyi feltételek megteremtése esetén mennyi idő múlva kezdődhet a megvalósítás, de azt is kifejezi, hogy különböző szinteken mekkora az adott projekt elfogadottsága, milyen határozott a megvalósítás szándéka. Minthogy tudjuk, hogy a döntéselőkészítés mit sem ér döntés nélkül, nagyon hasznos lehet egy olyan mutató, amely akár kis részben is, de hordozza a társadalmi megítélést.

1.2.9 Költség

Az előző pontokban megfogalmazott értékelési tényezők hivatottak az egyes projektek társadalmi hasznosságát közelíteni. A költség ezekkel bizonyos fokig korrelál, így azt a rangsorolásnál nem, csak a kiadott pénzügyi keretek legkedvezőbb kihasználásának meghatározására kívánjuk használni.

1.2.10 Párhuzamosság más tervezett fejlesztésekkel

Mint arra korábban rámutattunk, egy fejlesztés hatékonyságát döntően befolyásolja, hogy hányan használják, azaz mekkora a rajta lebonyolódó forgalom nagyság. Ezt jelentősen módosíthatja egy vele párhuzamos, hasonló kapcsolatokat (is) nyújtó útszakasz.

A projektek kialakítása során ügyeltünk arra, hogy ne hozzunk létre olyan párhuzamosságokat, amelyek indokolatlanul nyújtanak új kapcsolatokat, felesleges kapacitásokat hozva létre. Az ilyen fejlesztések a hasonló szolgáltatási szintet biztosító úthálózati elemek esetében ritkák. Nem egyszer előfordul azonban, hogy a gyökeresen más színvonalat képviselő gyorsforgalmi utak fejlesztését nem veszik figyelembe kellő mélységig az alacsonyabb szintű úthálózat fejlesztésének tervezésénél. Ennek általában az az oka, hogy ütemezésük többé-kevésbé független az úthálózat többi elemének fejlesztésétől, és sokszor ki van téve politikai szempontoknak is.

Ezért tehát megvizsgáljuk, hogy az egyes projektekkal párhuzamosan várható-e gyorsforgalmi úthálózati szakasz megjelenése a megépítésüket követő néhány évben. Amennyiben ez meghaladja a 10 évet, akkor figyelmen kívül hagyjuk, mivel egy térség közlekedési ellátottságának javítása 10 évre is indokoltá tehet egy beruházást.

1.2.11 Kapcsolódás más projektekhez

Amennyiben nincs elegendő forrás több útszakaszt felölelő nagy projektek finanszírozására, akkor természetes törekvésként fogalmazódik meg a területileg kiegyenlített fejlesztés. Ez sokszor vezet a pénzek elaprózásához, hosszú időre „szigetként” megmaradó fejlesztések megvalósításához, ami csökkenti ezek hatékonyságát. Éppen a szűkösebb időkben kellene

arra ügyelni, hogy a magvalósuló fejlesztések valóban hatékonyak legyenek. Ezt kis léptékű beavatkozásoknál általában úgy lehet megvalósítani, hogy a projekteket, fejlesztéseket egymáshoz láncoljuk, aminek következtében hatékonyságuk jelentősen megnő.

A projektek kapcsolatait megvizsgálva értékeljük, hogy milyen mértékben illeszkednek egy magasabb szolgáltatási színvonalú útvonalat eredményező fejlesztési láncba.

1.2.12 A pályaszerkezet és az útburkolat állapota

A pályaszerkezet állapotának értékelése egyértelműen az út üzemeltetőjének szempontját mutatja. A közlekedők a leromlás igen előrehaladott állapotáig nem érzékelik a kedvezőtlen folyamatokat. Ugyanakkor a felújítási költségek folyamatos növekedése arra sarkalja az üzemeltetőt, hogy előzze meg a pályaszerkezet tönkremenetelét.

Sok tekintetben hasonló a helyzet az útburkolat állapotával, azzal a különbséggel, hogy ennek leromlását azonnal érzékelik a közlekedők is. Hatása nem annyira az utazási idő megváltozásában, hanem az érezhetően megnövekedő (de helyhez csak ritkán köthető) járműfenntartási költségek formájában, valamint az utazási kényelem romlásában jelentkezik. A burkolatállapotot leíró jellemzők közül a nyomvályúság az, ami a fentiekén túl a közlekedésbiztonságot is befolyásolja.

A fentiek alapján egy-egy felújításra javasolt útszakasz jelenlegi állapotát négy értékkel jellemezzük: teherbírás, burkolat állapot (felület épség), egyenetlenség és nyomvályú mélység. Az összehasonlíthatóság érdekében nem a természetes mutatókat, hanem az útkategóriához illesztett megfelelőségi osztályzatokat vesszük figyelembe, ahol 1 a jó, 5 a tűrhetetlen állapotot jelenti. Az összegzett mutatót a négy jellemzőre számított átlag osztályzat adja úgy, hogy a szakmában elfogadott módon a burkolat állapota és az egyenetlenség kétszeres súllyal esik latba.

1.3. Az egyéb alágazatok projektjeinek rangsorolása

Mind a vízi, mind a légi közlekedésben a javasolt projektek száma kicsi. Ennek következtében a vízi közlekedésben nincs szükség rangsorolásra, míg a légi közlekedésben a szerepkör az, ami elsőrendű szempontként vehető figyelembe. Ez utóbbit részletezve:

- szerepökör:
- megyei, regionális, országos
 - áru-, vagy személyforgalomra megnyitva
 - légiforgalmi korlátozások.

A kisszámú projektet verbálisan rangsoroljuk.

Kerékpáros közlekedés

A hivatásforgalmú kerékpáros közlekedési projektek összes költsége is minden bizonnyal meghaladja a rendelkezésre álló források adta lehetőségeket. Ezért szükség van a projektek bizonyos szintű objektív minősítésére, mely az egyes fejlesztések közötti rangsor megállapításában szerepet játszik. Ehhez az alábbi szempontokat javasoljuk figyelembe venni:

Az igény oldaláról:

- Jelentősebb hivatásforgalmú kerékpáros közlekedés csak nagyobb foglalkoztatási és/vagy oktatási centrum környezetében alakulhat ki.
- Kerékpáros hivatásforgalom hatósugara 5-8 km (természetesen a domborzati adottságok ezt befolyásolhatják), tehát az ennél hosszabb napi rendszerességű kerékpáros helyváltoztatások száma elhanyagolható.

A forgalombiztonság oldaláról:

- Ahol igény jelentkezik a hivatásforgalmú kerékpáros közlekedésre, és az a gépjárművekkkel közös felületet használ, ott a gépjármű forgalomnagyság növekedésével a kerékpáros közlekedésbiztonság feltételei romlanak. Fokozottan igaz ez a nehézgépjármű forgalom esetében.

Ezért a 10.000 főnél nagyobb lakosszámú települések 10 km-es körzetében az országos közutakon fel kell mérni mind a kerékpáros forgalmat (Országos Közúti Adatbank=OKA), mind a gépjárműforgalmat, majd a két érték szorzatával képezni kell egy mutatót. Ez a mutató együttesen fejezi ki a forgalombiztonság és a forgalmi igény kapcsolatát. Értéke minél nagyobb, annál inkább indokolt egy hivatásforgalmú kerékpáros projekt támogatása.