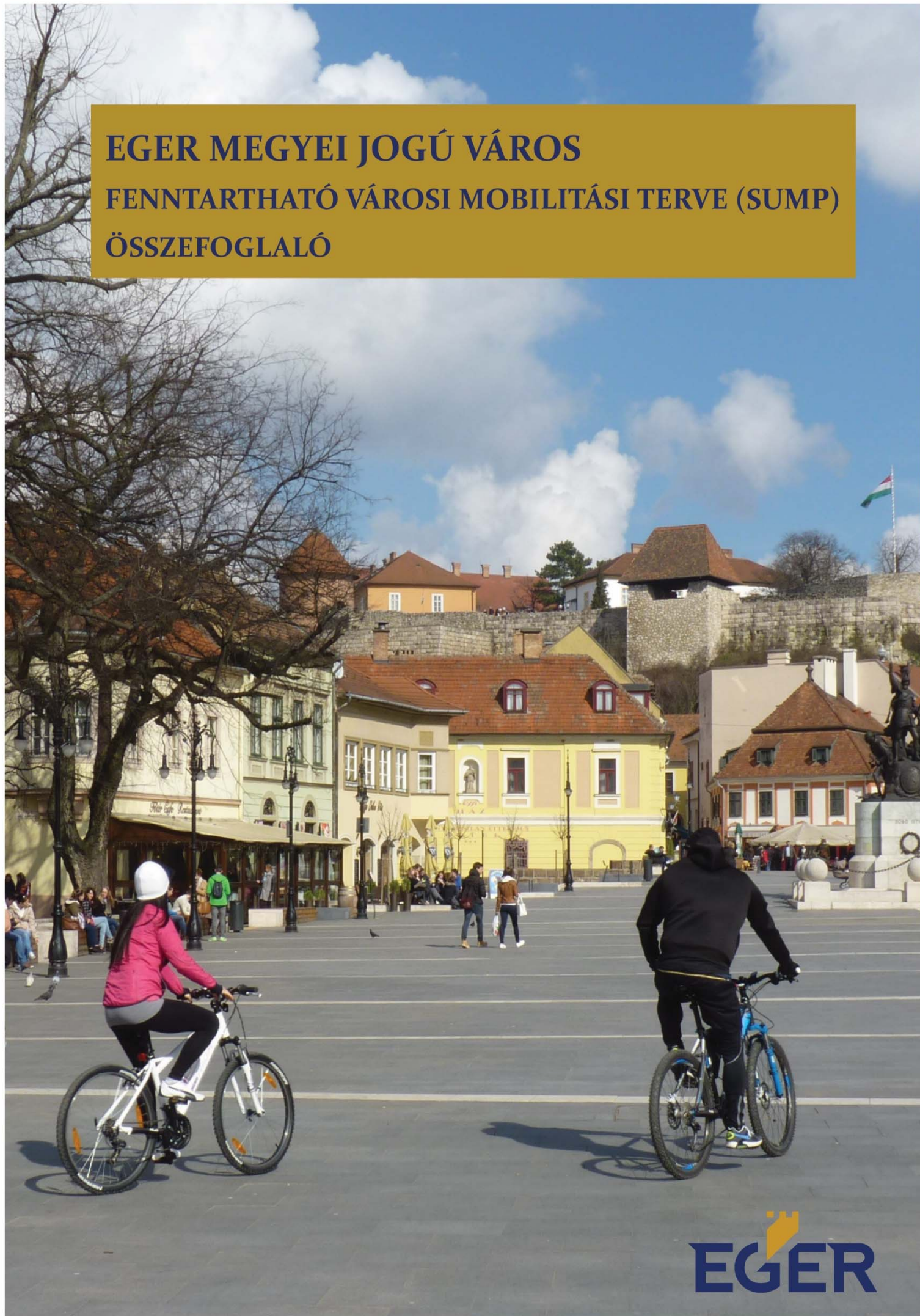


EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

ÖSSZEFOGLALÓ



EGER MEGYEI JOGÚ VÁROS

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

(SUMP)

ÖSSZEFOGLALÓ

Megbízó:

Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Béres Orsolya
Ekés András
Gertheis Antal
Petrovác Rózsa Rita
Sipos Zsófia
Szabó Noémi

Éger Táj- és Kertépítész Műhely

Hacsi Tamás

Diák-Center Iskolaszövetkezet

Metior Iskolaszövetkezet

Vasvári Gergely EV

Eger, 2017

[2017.11.10-i változat]

TARTALOM

Tartalom	5
1 Eger fenntartható városi mobilitási terve (SUMP).....	7
2 Eger és térsége mobilitási helyzetképe.....	9
2.1 A mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezők.....	9
2.2 Mobilitási igények és szokások	10
2.3 A közösségi közlekedés értékelése	13
2.4 A közúti közlekedés értékelése.....	14
2.5 Gyalogos és kerékpáros közlekedés értékelése.....	15
2.6 Problémák és lehetőségek	17
3 Szakpolitikai és tervezési keretek	20
3.1 Szakpolitikai háttér	20
3.2 Finanszírozási lehetőségek.....	23
4 Eger jövőképe és mobilitási céljai	27
4.1 Jövőkép	27
4.2 Célrendszer	28
5 Eszközrendszer: a célokat szolgáló intézkedések	31
5.1 intézkedésjavaslatok összegyűjtése.....	31
5.2 A javaslatok értékelése és szűrése.....	31
6 CSelekvési terv: A SUMP megvalósítása felé	37
6.1 Projektcsomagok kialakítása	37
6.2 A megvalósítás ütemezése és keretei.....	45
6.3 Kockázatkezelés	54
6.4 Az eredmények mérése és a SUMP felülvizsgálata.....	55

1 EGER FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

A fenntartható városi mobilitás-tervezés egy szemléletmód, egy tervezési módszer és az ezekből születő közlekedésfejlesztési stratégia

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

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

Célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta (környezetkímélő) és (terület- és energiafelhasználását, költségeit tekintve) hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre, a városlakók életminőségét, jóllétét szolgálva.

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

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

- bár Egerre fókuszál, **látóköre a teljes funkcionális várostérre kiterjed;**
- **integrált, ágazatokon átívelő szemléletű;**
- **az érintettek** (döntéshozók, szakmai partnerek, lakosság) **folyamatos bevonásával készül,** különösen a problémafeltárási fázisban;
- **a városi közlekedési rendszer alapos értékelésén alapul** – nem csak az infrastruktúrára, de a szolgáltatásokra, intézményrendszerre, sőt a használók szemléletére és viselkedésére is kiterjedően;
- **minden közlekedési módra kiterjed, de ösztönzi a fenntarthatóbb módok térnyerését;**
- **világos értékválasztással, prioritásokkal rendelkezik a jövőképpel összhangban;**
- a jövőre nézve **konkrét, mérhető célokat tűz ki;**
- az igazán **hatékony, a célokat szolgáló intézkedésekre fókuszál, a prioritások mentén szűri az intézkedéseket** – összhangban a város léptékével és pénzügyi realitásaival;
- az infrastrukturális beruházások mellett nagy **hangsúlyt helyez a szolgáltatások, a szabályozási-intézményi környezet szerepére, valamint a szemléletformálásra.**



A SUMP jövőt formáló hatása a településszerkezeti terv esedékes felülvizsgálata során már érvényesül

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

jövőt formáló hatása **a településszerkezeti terv esedékes felülvizsgálata során** már érvényesül a folyamatos egyeztetések révén.

2 EGER ÉS TÉRSÉGE MOBILITÁSI HELYZETKÉPE

2.1 A MOBILITÁSI FOLYAMATOKAT BEFOLYÁSOLÓ TÉNYEZŐK

Eger Heves megye 54 ezer fős lélekszámú megyeszékhelye. A szlovák határtól légvonalban 38 kilométerre, a Tisza-tótól 36 kilométerre fekszik. A település fővárostól való közúti távolsága 120 km.

Eger csak közvetetten kapcsolódik az Alföld peremén húzódó fő közlekedési útvonalhoz

A térség meghatározó közlekedési gerince az Alföld peremén húzódik, amelyet az M3-as autópálya, a 3. számú főút és a 80. sz. vasútvonal alkot (lásd V. sz. Helsinki folyosó). Eger mintegy 20 kilométerre esik ettől a közlekedési gerinctől, így **csupán közvetett kapcsolata van a nemzetközi és országos fő közlekedési hálózattal.** Ez gazdasági szempontból hátrány, ugyanakkor jelentős tranzit forgalom nem terheli a város környezetét.

A város az Eger-patak völgyében észak-déli irányban hosszan elnyúlva terül el. A későbbi, különösen a XX. században kiépült városnegyedek egyre inkább felkúsztak a völgyet határoló dombokra.

A közlekedési igényeket és fejlesztési lehetőségeket meghatározza a város természeti környezete, gazdasági és társadalmi helyzete

Eger építészeti értékei túlnyomó többségben a Belvárosban találhatóak, ezek országos jelentősége miatt **a Vár és a Belváros teljes területe műemléki jelentőségű területként országos védelem alatt áll.** A megyeszékhely legnagyobb, egész városrésznyi lakótelepe ma a Felsőváros nevet viseli, a város lakosainak mintegy egyharmada él itt. A település iparterületei a város déli és kisebb részben északi részére koncentrálnak.

A népesség száma Egerben, illetve egész Heves megyében az országos trendekhez hasonlóan folyamatosan csökken. A megye lakosszáma 2001-ben 327 733 fő volt, 2015-ben 301 296 fő, tehát az ezredforduló és 2015 között Heves megye népességének majdnem 8%-át veszítette el. Eger lakosszáma 1990-ben 61 892, az ezredfordulón 58 173, 2015-ben pedig 54 609 fő volt.

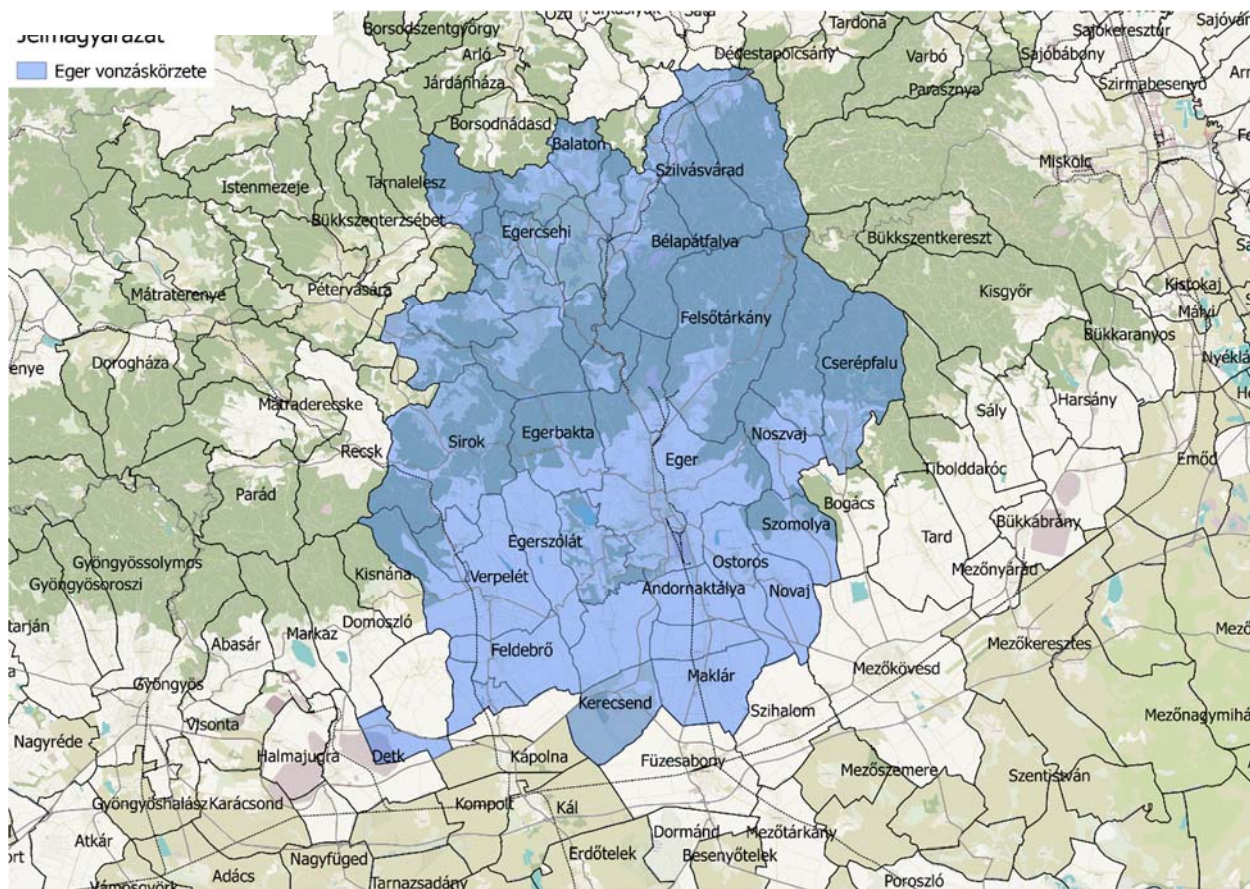
A város jelentős foglalkoztatási központ, és iskolavárosként is kiterjedt vonzáskörzete van

Eger saját vonzáskörzettel rendelkező térségi központ, ami a közlekedési igényeket (munkába és iskolába járás, városi szolgáltatások elérése) **is meghatározza. Jelentős foglalkoztatási központ:** a 19 000 helyben dolgozó mellett a bejárók száma mintegy 11 000 fő, míg Egerből mintegy 3000-en járnak el. **Turisztikai vonzereje országos szinten is meghatározó.**

Eger hagyományos iskolaváros, ennek megfelelően **oktatási vonzáskörzete még kiterjedtebb és erősebb.** Az Eszterházy Károly Egyetem országos hatókörű, de számos alap- és középfokú oktatási intézménye is vonzerőt gyakorol Heves megye keleti részére és a közeli Borsod-Abaúj-Zemplén megyei településekre is. **A 8500 helyben tanuló mellett 5700 bejáró tanul az egri általános és középiskolákban,** míg az eljárók száma mindössze 100 fő.

Az EU-OECD módszertan alapján
37 település alkotja Eger
vonzáskörzetét

Eger vonzáskörzete az OECD és az Európai Bizottság definíciója alapján 37 településre terjed ki; ez a kör teljes egészében lefedi az Egri és a Szilvásvárad járást, emellett a szomszédos járások közelebbi településeit is tartalmazza.



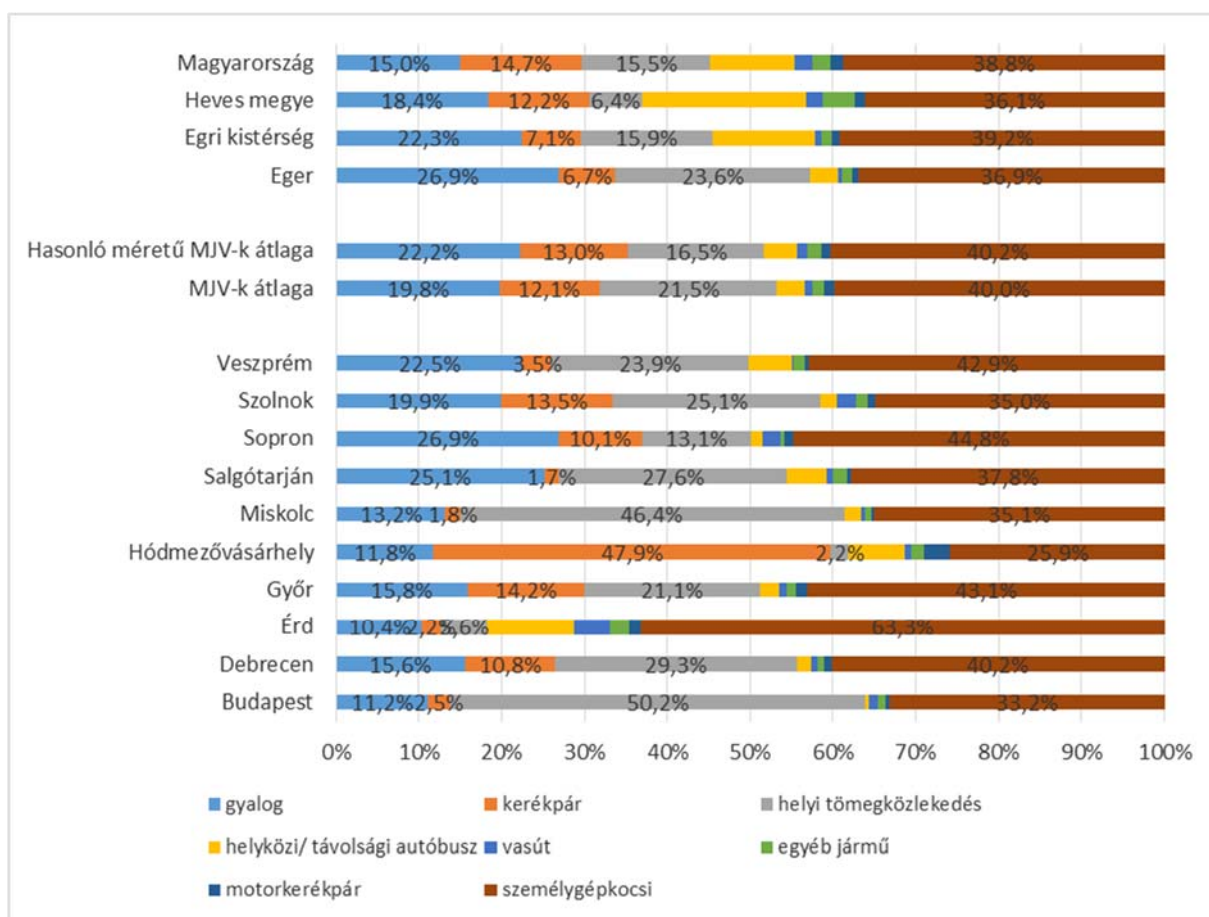
1. ábra: Eger vonzáskörzete az EU-OECD definíció szerint

2.2 MOBILITÁSI IGÉNYEK ÉS SZOKÁSOK

A gépjárműállomány Egerben abszolút értékben is növekvő tendenciát mutat: a személygépkocsik száma a 2000-ben nyilvántartott 15 000-ről 2007-re 18 000 fölé nőtt, és bár a válság évei alatt valamelyest csökkent, 2015-re ismét 17 800-ra emelkedett. A vonzáskörzet településén még gyorsabban emelkedett a motorizáció szintje.

A módváltásban a hasonló méretű (80 000 fő alatti lakosságú) megyei jogú városok átlagához képest a kerékpározás alacsonyabb és a helyi tömegközlekedés magasabb aránya emelkedik ki.

A hasonló méretű városokhoz
képest kevesebben
kerékpároznak, és többen utaznak
a helyi buszokkal



2. ábra: Foglalkoztatottak a munkahelyre közlekedés módja szerint (gyalog, ill. egyféle járművel közlekedők)¹

A térségi közösségi közlekedésben az autóbusz meghatározó

Eger vasútállomás napi utasforgalma mintegy 1200-1300 fő. A helyközi autóbusz-közlekedés – a be- és eljárási szokásoknak megfelelően – reggel a város felé, délután pedig a városból kifelé bonyolít nagyobb forgalmat. A legfontosabb le- és felszállópont **Eger autóbusz-állomás, mely naponta mintegy 30 000 utast szolgál ki.** A helyközi közlekedés használói között **túlsúlyban vannak a diákok,** ennek megfelelően a forgalom a tanítási idő előtti és utáni órákban koncentrálódik.

A helyi autóbusz-hálózat 2013-ban egy átlagos munkanapon 27 530 utazást bonyolított. Ez jelentős csökkenést jelent: 2008-ban még ennek mintegy kétszerese, 55-60 ezer volt a napi utazásszám (egy nagyobb kínálatot nyújtó, de szabdaltabb hálózaton); a 2017-es mintavételes felmérés eredményei alapján ugyanakkor 2013 óta nem változott érdemben. A 12-es, 5/5A és 14-es viszonylatok együttesen a teljes utasforgalom több, mint háromnegyedét bonyolítják, ami jól mutatja **az észak-déli gerincvonalak domináns szerepét a hálózatban.**

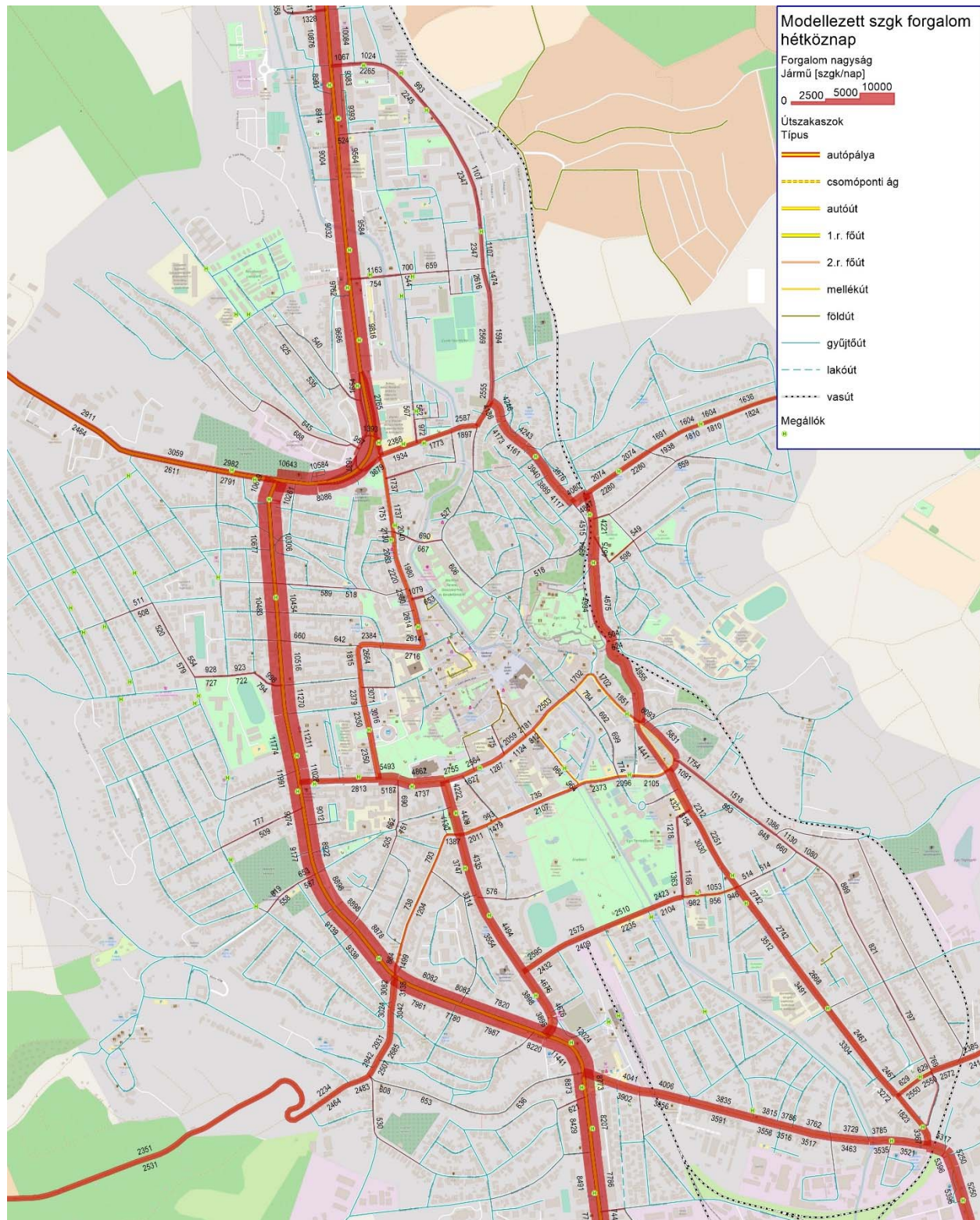
Az autók számának növekedése a csúcsidőszakokban torlódásokat okoz

A város jelenlegi közúti infrastruktúrája alapvetően a 80-as évek elejére alakult ki, azóta jelentősebb változások nem történtek, így **az autók**

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

számának nagymértékű növekedése miatt a csúcsidőszakokban torlódások lépnek föl. A reggeli és délutáni csúcsban különösen zsúfolt utak a 25-ös út, a Kertész utca, a Barkóczy út, a Törvényház utca, a Széchenyi út, a Kossuth út, a Hadnagy út, a Mekksey út, a Bástya utca és a Gárdonyi utca. **A gépjárműforgalom jelentős zaj- és légszennyező hatással is jár. A tranzitforgalom aránya alacsony.** A gépjárműhasználatról a legtöbbeket jelenleg az üzemanyagárak és a parkolási díjak tántorítják el.

A belváros közeli fizető parkolók nap közben közel teljesen kihasználtak, itt az egészen rövid (2 óra alatti) várakozási idő dominál. A fizető övezet **külső peremén található parkolók** (Malom utca, Ady Endre út) kapacitástartalékkal is rendelkeznek. **Az Arany János utca környéke** ugyancsak a fizető parkoló övezet határán található, itt azonban a lakossági és a bejáró parkolás együtt túlterhelte a területet.



3. ábra: Szgk. forgalom a forgalmi modellből (projekt nélküli eset, 2016)

2.3 A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

Eger közösségi közlekedését a vasúti, az országos és regionális, valamint a helyi autóbusz-közlekedési szolgáltatás biztosítja. Földrajzi és hálózati adottságok, valamint a gyengébb kínálat miatt a vasút szerepe a távolsági

forgalomban sem domináns, a regionális és elővárosi forgalomban pedig egyértelmű az autóbusz fölénye. **A közösségi közlekedési rendszerek integrációja sem hálózati, sem menetrendi, sem tarifális értelemben nem valósul meg.**



A helyi autóbusz-állomány elavult, akárcsak a forgalomirányítás és utastájékoztató technológiája

Eger országos vasúti elérhetősége és térségi vasúti kapcsolatai viszonylag kedvezőtlenek; a nyugat-keleti, nemzetközi törzshálózati vasútvonal nem érinti, csak a Füzesabonytól leágazó szárnyvonal, melyen egyenetlen színvonalú a szolgáltatás. **Eger vasútállomásról** a belváros déli része elérhető, de **fejpályaudvari jellege kedvezőtlen**, területe alulhasznosított. A szilvásváradai vonal jelentős lakóterületeket és kereskedelmi övezeteket érint, de megállói hiányoznak, szolgáltatási szintje pedig minimális.

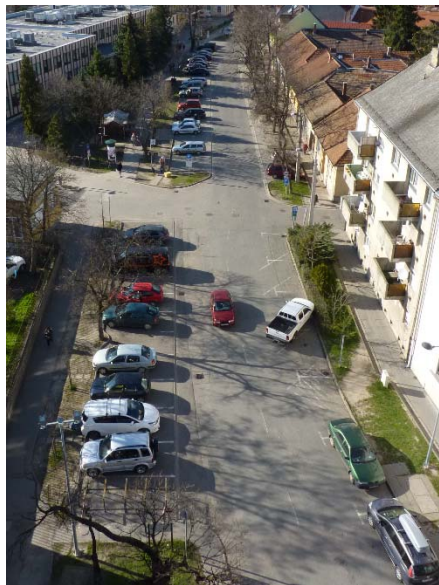
A távolsági és regionális autóbusz-közlekedés jelenleg hálózati, kínálati és jellemzően kényelmi szempontból is vonzóbb a vasútnál. Eger és Budapest között munkanapokon fél óránként indulnak gyors, kényelmes autóbusz-járatok, de munkanapokon a környéki települések is az igényeknek megfelelően kiszolgáltak. **Az autóbusz-állomás utasforgalmi szempontból kedvező elhelyezkedésű, de túlszűfolt,** környezete túlterhelt.

A helyi autóbusz-hálózatot több alkalommal felülvizsgálták, egyszerűsítették, így **letisztult, túlnyomórészt átmérős hálózat** jött létre, melyben az észak-déli törzsvonalak sűrűn kiszolgáltak, a keleti és nyugati városrészek azonban kevésbé. **A menetrendi kínálat csökkent,** emellett a **15 éves átlagéletkorú, túlnyomórészt nem akadálymentes járműpark** sem versenyképes. A tarifarendszer rugalmatlan, a forgalomirányítási és utastájékoztató rendszer technológiája elavult.

Egerben is jelen vannak, illetve **teret nyernek a közszolgáltatáson kívüli szervezett utasszállítási formák,** mint a foglalkoztatók által szervezett dolgozói szállítás, illetve a telekocsi rendszerek. **A város turisztikai vonzereje miatt jelentős a turistabusz-forgalom.**

2.4 A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

Eger városon belüli és külső úthálózatát az Északi-középhegység peremén fekvő völgyben való elhelyezkedése alapvetően meghatározza. A város **észak-déli irányban a 25-ös számú másodrendű főút halad át,** a főváros ezen és az M3-as autópályán mintegy 1,5 óra alatt érhető el. (Emellett épül az M25-ös gyorsforgalmi út.)



Eger észak-déli irányú fekvéséből adódóan **a városban az észak-déli irányú forgalom a meghatározó, mely alapvetően két egymással párhuzamos útvonalon (a 25-ös út és a Bástya utca – Mekcsey István utca - Kertész utca) bonyolódik.** A kelet-nyugati irányú hálózat infrastrukturális elemei kevésbé kialakultak. A gépkocsival közlekedők számára Egerben a legjelentősebb problémát a zöldhullám hiánya, a 25-ösön hiányzó balra kanyarodó sávok, valamint a buszöblök és a körforgalmak hiánya okozza. A városon belüli közúti közlekedést **nehezítik a szintbeli vasúti kereszteződések is.**

Eger völgyben való fekvése, illetve középkori történeti gyökerei nyomán **az utcák jellemzően szűkek.** A keleti és nyugati oldalon a domboldalra felfutó lakóterületeken az utcák meredek, sok esetben járdával nem megfelelően kiépítettek.

A városmag örökségének és központi szerepének megfelelően **a belvárosban egy 17 hektáros terület korlátozott forgalmú övezetként került lehatárolásra.** Ezen a területen az áruszállítás csak a reggeli órákban lehetséges, illetve személygépjárművek csak behajtási engedéllyel közlekedhetnek a határain belül.

A belváros területén az elmúlt évek fejlesztései, városrehabilitációja nyomán a közterületi parkolóhelyek száma csökkent. A városban jelenleg **egyetlen parkolóház üzemel, műszaki kialakítása azonban nem ideális, kihasználtsága mérsékelt.** A belvárosban **fizető parkoló övezeteket** jelöltek ki, **a városmag peremén pedig ingyenes parkolókat alakítottak ki** több helyszínen. Parkolási gondok vannak az iskolakezdés és az iskola befejezésének időszakában **az oktatási intézmények környezetében.**

2.5 GYALOGOS ÉS KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

Az országos kerékpárút-törzshálózat Egert érintő elemei közül csak a felsőtárkányi irány épült ki; a többi irányban **hiányoznak a várost a környező településekkel összekötő kapcsolatok.**

A város kerékpáros főhálózatának gerince, az észak-déli kerékpárút elkészült, rendszerbe fűzve a korábban önálló szakaszokat. Erre a gerincre ugyanakkor több városrész nincs, vagy csak korlátozottan van ráfűzve (pl. ipari park). A kerékpározást egyes városrészek, illetve irányok esetében a domborzati viszonyok nehezítik, ugyanakkor a legtöbb városi funkciót koncentráló észak-déli fő tengely domborzata kedvező.

A kerékpáros főhálózat gerince kiépült, erre azonban több városrész nincs felfűzve



A város mérete és a belvárosi gyalogosbarát övezet is kedvező a gyalogos közlekedés számára

A különböző időszakokban, különböző célcsoportok igényeire szabottan elkészült kerékpárutak számos különböző kialakítással készültek. **Jellemző problémák a hálózat nagy részén a gyalogos-kerékpáros konfliktushelyzetek, a hiányzó vagy nem megfelelően kialakított kerékpárút-átvezetések, illetve hiányzó útkapcsolódások.** Javasolt (elsősorban turisztikai) kerékpáros útvonalak többféle formában kijelölésre kerültek, ugyanakkor a jelzésrendszer gyakran nem következetes vagy hiányos.

Az általános úthálózat kerékpározhatóságát egyes városrészekben forgalomcsillapított övezetek segítik, több helyütt azonban a burkolat állapota, illetve kerékpárosok számára is egyirányúsított utcák okoznak nehézséget. **A biztonságos, kényelmes kerékpárparkolás lehetőségei a belvárosban már számos helyen adóttak,** de a város többi területén is ki kell terjeszteni ezeket.

A város méretéből fakadóan **a gyalog megtett utazások aránya nagy, amit a meglévő gyalogosbarát közterületek is segítenek;** Eger történelmi belvárosában **nagy kiterjedésű gyalogos és kerékpáros övezet** került kialakításra a Széchenyi István utca és a Dobó tér környezetében.

Jelentős **hiányzó járdaszakaszok elsősorban a déli iparterület környezetében vannak** (Kőlyuk út, részben Kistályai út). A meglévő járdák gyakran nem megfelelő állapotúak, a belvárosban többhelyütt túl szűkek. Az akadálymentesítés fokozatosan halad, még nem teljeskörű. A gyalog- és kerékpárutakon előfordulnak konfliktusok a különböző használói csoportok között.

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

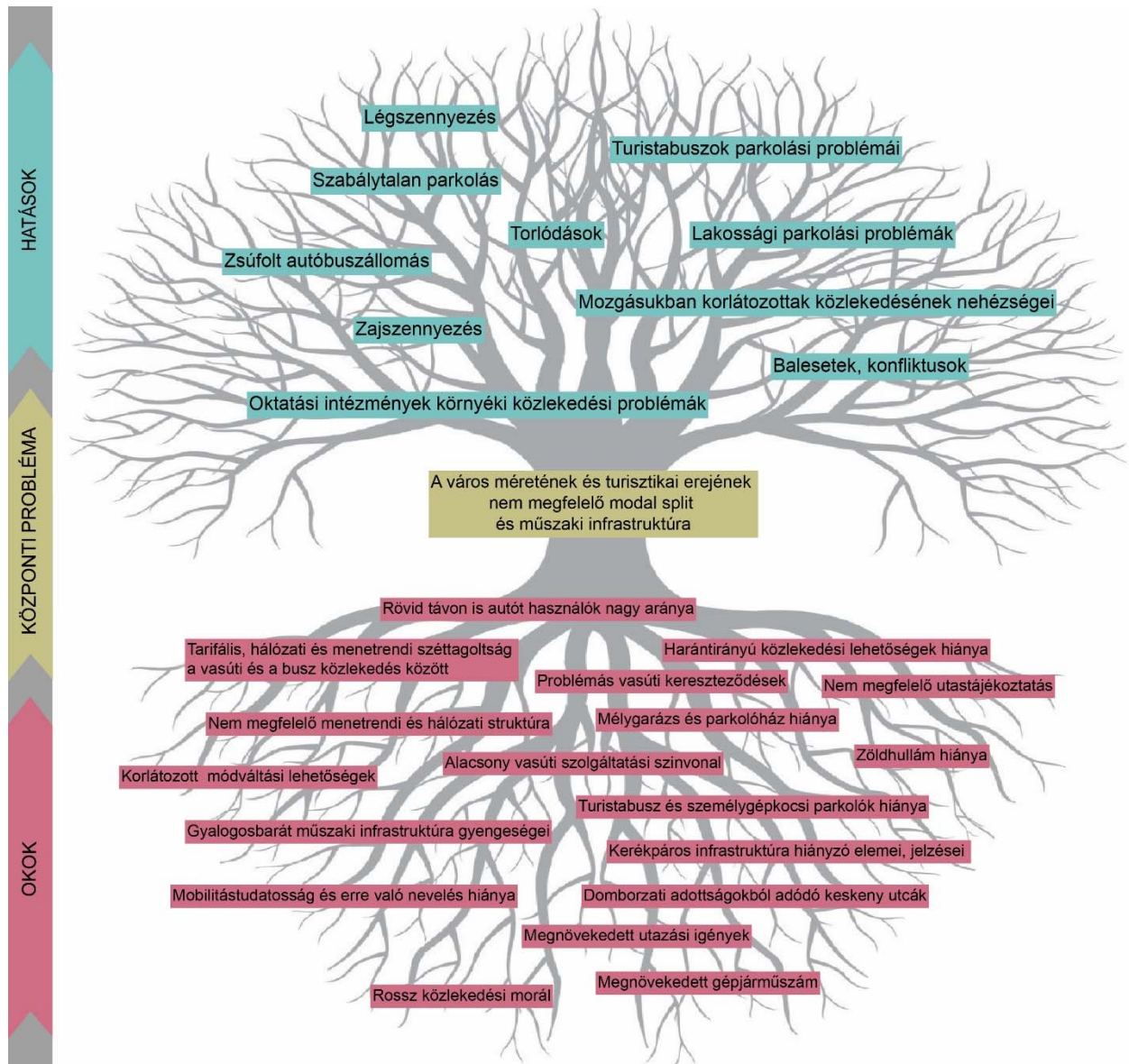
A közlekedési ismeretek és kultúra hiányosságai minden közlekedői csoportban megfigyelhetők, gyakran ezek is konfliktusokhoz vezetnek.

2.6 PROBLÉMÁK ÉS LEHETŐSÉGEK

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
<ul style="list-style-type: none"> • Kiépült vasúti infrastruktúra, villamosított vasúti fővonal, korszerű gyorsvonatok • Iskolai és munkahelyi mobilitási igényeket kiszolgáló, belvárost elérő helyközi autóbusz-közlekedés • Letisztult helyi autóbusz-hálózat, erős észak-déli törzsvonalak • Városmagot elkerülő főútvonal • Mérsékelt tranzitforgalom • Belvárosi forgalomcsillapított és védett övezetek, gyalogosbarát közterületek • Elkészült a kerékpáros főhálózat gerince 	<ul style="list-style-type: none"> • Eger vasútállomás fejpályaudvari jellege és alulhasznosított, leromlott területe • Gyenge szolgáltatás az Eger–Szilvásvárad vasútvonalon • Túlzsúfolt autóbusz-állomás • Ritka helyi autóbusz-közlekedés a város keleti és nyugati részein • Korszerűtlen és részben hiányos utastájékoztatás • Nagyjából elavult autóbusz-állomány • Elkülönülő vasúti, országos-regionális és helyi autóbusz-közlekedés • A 25-ös út nagy forgalma, zaj- és környezetszennyező hatása • Jelzőlámpák összehangolásának korlátai, keresztirányú közlekedés nehézsége • Túlkeresletes belvárosi parkolás, parkolási információk alacsony szintje • Közlekedési ismeretek és kultúra gyengeségei • Kerékpáros főhálózat hiányzó szakaszai, kapcsolatai • Hiányzó járdaszakaszok, nem teljes körű akadálymentesítés

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
<ul style="list-style-type: none"> Eger–Szilvásvárad vasútvonal fontos lakóterületeket és célpontokat érintő, Felnémetig villamosított nyomvonala A közlekedési rendszerek integrációja országos szinten (pl. tarifarendszer, utastájékoztató) Uniós és állami források egyes fejlesztésekre (TOP, Modern városok) Észak-déli tengely kedvező domborzati viszonyai Városon belül jellemzően rövid utazási távolságok Meglévő igény a kerékpáros közlekedésre (hivatásforgalmi és szabadidős, turisztikai is) 	<ul style="list-style-type: none"> Közösségi közlekedés működési költségeinek növekedése, finanszírozásának szűkülése Telekocsi alapú rendszerek térnyerése okozta versenyhelyzet Az M25-ös megépülésének forgalomművelő hatása Nagy látogatószámot vonzó rendezvényhelyszínek, sporthelyszínek forgalomgeneráló hatása Gazdasági fejlődéssel erősödő motorizáció Keleti és nyugati városrészek kedvezőtlen domborzata

Eger mobilitásának fejlesztése során a követendő irányok meghatározásának és a szükséges változtatások megtételének elengedhetetlen feltétele a jelenlegi közlekedési helyzet megértése, a központi probléma és a mögötte lévő okok, valamint a probléma hatásainak feltárása. **Fontos elkülöníteni a mobilitásban megjelenő problémák okait és következményeit (hatásait).** A problémafán a gyökök jelképezik az okokat, a törzs a központi problémát, a lombkorona pedig az ebből eredő következményeket, hatásokat.



4. ábra: Problémafa

3 SZAKPOLITIKAI ÉS TERVEZÉSI KERETEK

3.1 SZAKPOLITIKAI HÁTTÉR



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

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

Fontos lépés a megoldás felé, ha a városok, várostérségek szintjén a közlekedéstervezés szemléletében és módszereiben is meg tud újulni; ezért került az európai közlekedéspolitika napirendjére a fenntartható városi mobilitás-tervezés.

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

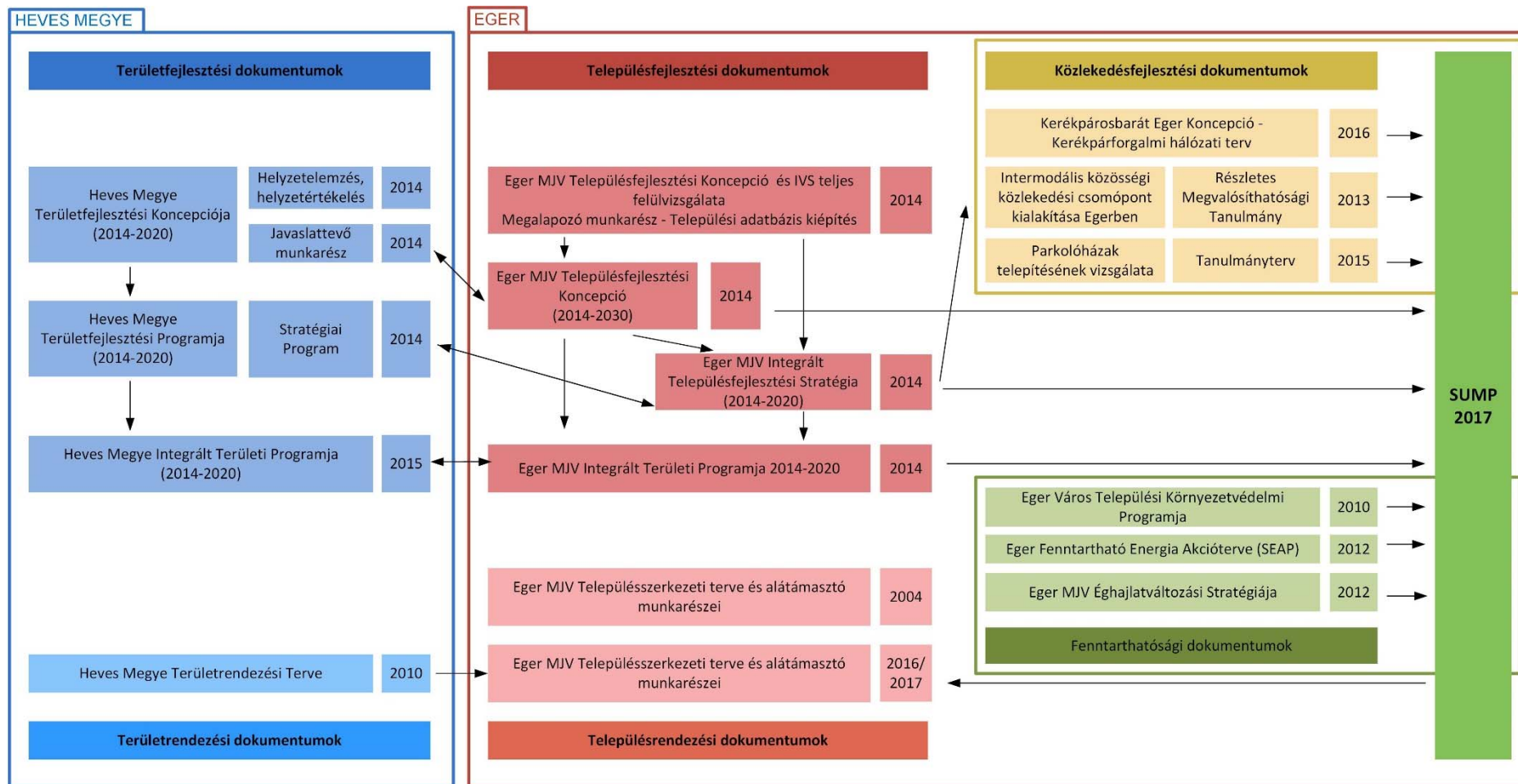
A fenntartható városi mobilitási terv elkészítése a városban nem új gondolat, azt már Eger Éghajlatváltozási Stratégiája (2012) is javasolta. A fenntarthatóság iránti elkötelezettségére és stratégiai tervezési gyakorlatára építve Eger Magyarországon az elsők között vágott bele a terv elkészítésébe.

A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedik a friss városfejlesztési dokumentumokhoz – különösen az Eger Megyei Jogú Város Közgyűlése 449/2014. (IX.25.) sz. határozatával elfogadott Eger Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciójához és Integrált Településfejlesztési Stratégiájához –, és épít is rájuk. A kerékpáros közlekedés terén nagy mértékben **alapoz az ugyanezen szemléletben készült Kerékpárosbarát Eger koncepcióra.**

Ugyancsak **figyelembe veszi a mobilitási terv az előkészített vagy előkészítés alatt álló városfejlesztési, gazdaságfejlesztési és közlekedési projektek jelenlegi állását;** szükség és lehetőség esetén azonban ezekben korrekciót vagy hangsúlyeltolódást javasol.

Az alábbi ábra a SUMOP-nak a városi stratégiákkal való összefüggéseit mutatja be.

A fenntartható városi mobilitási terv épít a város meglévő stratégiáira és figyelembe veszi az előkészített projekteket



5. ábra: A fenntartható városi mobilitási terv illeszkedése Eger meglévő terveihez

3.2 FINANSZÍROZÁSI LEHETŐSÉGEK

Jelentős beruházásokra
elsősorban uniós vagy állami
forrásból nyílt mód

A mai gazdasági környezetben bármilyen előremutató mobilitási megoldások is fogalmazódnak meg, a legfontosabb feltétel a források rendelkezésre állása. **Az utóbbi évek tapasztalatai jól mutatják, hogy jelentős közlekedési beruházások elsősorban uniós forrásból remélhetők;** az önkormányzati saját finanszírozású beruházások elsősorban a meglévő infrastruktúra-vagyon megújítását, az amortizáció pótlását szolgálják. Eger szempontjából ez azt jelenti, hogy **a rendelkezésre álló forrásokat nagyon jól kell fókuszálni ahhoz, hogy hasznosulásuk a leghatékonyabb lehessen.** A forrásoldalt a következő főbb paraméterek határozzák meg az elkövetkező években.

3.2.1 HAZAI FORRÁSOK

A magas államadósság leépítésének szükségessége és az ezt szolgáló szigorú költségvetési politika keretei között korlátozottan állnak rendelkezésre hazai költségvetési források.

A Kormány által támogatott
fejlesztéseket a Modern Városok
Program rögzíti

Eger és Magyarország Kormánya között a megyei jogú városok fejlesztését célzó Modern Városok Program keretében 2015. április 10-én megkötött együttműködési megállapodás a város helyzetének fellendítése és az országos vérkeringésbe való bekapcsolása céljából a következő közlekedési vonatkozású beavatkozások megvalósítását tűzte ki célul:

- **Eger gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása** céljából a 251. számú főút Maklár-Andornaktálya elkerülő szakasz gyorsforgalmi úttá fejlesztése és megépítése;
- **Intermodális csomópont megvalósítása Egerben.**

A programban nem közlekedési jellegű, de arra közvetetten hatással lévő beavatkozások a következők:

- Az egri vár és környezetének fejlesztése;
- Nemzeti Vízilabda és Úszóközpont megépítése Egerben (beleértve parkolóház építését).

A kvótaértékesítésből származó bevételek egy része címzetten energiahatékonysági és klímapolitikai beruházásokra kerül felhasználásra. Az NGM által kezelt Gazdasági Zöldítési Rendszer (GZR) felhasználásának **súlypontja az elektromobilitás** és a kibocsátásmentes közösségi közlekedés lehet, **a Jedlik Ányos terv keretében.**

3.2.2 CEF, IKOP

Nagy volumenű fejlesztések 2020-ig elsősorban uniós forrásból képzelhetők el.²

² Az Európai Bizottság által elfogadott operatív programok (2014-20). Széchenyi 2020,

Az Egert közvetlenül érintő IKOP-projektek az M25 gyorsforgalmi út és az intermodális központ

Az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (Connecting Europe Facility, CEF)** a TEN-T törzshálózati folyosók kiépítését tartalmazza.³ Ennek Egert közvetetten érintő eleme a „*Hatvan – Miskolc korszerűsítés*” című projekt.

Az **Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Programban (IKOP)** Eger szempontjából a 4. prioritás elvben a város gyorsforgalmi úton történő elérhetőségét, a 2. prioritás a vasúti elérhetőség fejlesztését szolgálhatja. Előbbi keretében valósulhat meg az **M25 Eger gyorsforgalmi úti bekötése (M3–Eger szakasz megvalósítása)** című projekt. **Városi és elővárosi közlekedés szempontjából a 3. prioritás** (azon belül a vidéki városokra vonatkozó rész) **releváns. Itt jelenleg 6 milliárd Ft-os keret áll rendelkezésre az egri intermodális központ kialakítására.**

3.2.3 TOP

Az önkormányzat munkaerő-mobilitást és fenntartható várost szolgáló közlekedésfejlesztéseit a TOP támogatja

A **Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP)** a **munkaerő mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztés** keretében alacsonyabb rendű utak, TEN-T hálózaton kívüli főúti szakaszok, települési elkerülő utak, kerékpáros infrastruktúra, valamint ipari parkokhoz vezető utak fejlesztését támogatja.

A **fenntartható települési közlekedésfejlesztés** keretében nem kötöttpályás közösségi közlekedésfejlesztések (pl. utastájékoztató, e-jegyrendszer, állomások és megállóhelyek korszerűsítése, P+R és B+R), gyalogos közlekedés fejlesztése, közlekedésbiztonsági fejlesztések, forgalomcsillapítás, akadálymentesítés, kerékpáros fejlesztések (hivatásforgalmi hálózatfejlesztés, kerékpárparkolás, KKKR), SUMP kidolgozása, valamint igényvezérelt személyszállítási szolgáltatás kialakítása támogatható.

Az 1-5. prioritások forrásait (798,68 Mrd Ft) a megyei ITP-k, a 6. prioritás forrásait (387,02 Mrd Ft) a megyei jogú városok ITP-i kötik le. A TOP 1. prioritásból támogathatók a GINOP-ot kiegészítő turisztikai célú kerékpárutak ráhordó szakaszai.

<https://www.palyazat.gov.hu/az-europai-bizottsag-által-elfogadott-operativ-programok-2014-20>

³ Az Európai Hálózatfejlesztési Eszköz (CEF) közlekedési forrásairól szóló szakmai nap. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ. Online: <http://www.kkk.gov.hu/index.php/en/az-europai-halozatfejlesztési-eszkoef-kefezlekedesi-forrasairol-szolo-szakmai-nap.html>

Eger MJV Integrált területi programjának hét éves forráskerete 11,084 Mrd Ft. Ezen belül a TOP 6. prioritás intézkedéseinek területi forrásallokációja a következő:^{4 5}

Területi szereplő megnevezése	Eger Megyei Jogú Város Önkormányzata
6.1 Gazdaságfejlesztés	3,305
6.2 Családbarát, munkába állást segítő intézmények, közszolgáltatások fejlesztése	0,860
6.3 Gazdaságélénkítő és népességmegtartó városfejlesztés	2,063
6.4 Fenntartható városi közlekedésfejlesztés	0,987
6.5 Önkormányzatok energiahatékonyságának és a megújuló energia-felhasználás arányának növelése	1,755
6.6 Városi közszolgáltatások fejlesztése	0,599
6.7 Leromlott városi területek rehabilitációja	0,263
6.8 Gazdaságfejlesztéshez kapcsolódó foglalkoztatás fejlesztés	0,925
6.9 Társadalmi kohéziót célzó helyi programok	0,327

3.2.4 EGYÉB FORRÁSOK ÉS FINANSZÍROZÁSI FORMÁK

Érdemes nyitni más uniós és egyéb finanszírozási lehetőségek felé is, elsősorban innovatív megoldások terén

A fentiek felül az Európai Unió 2014-2020 közötti kutatás-fejlesztési és innovációs programja, a **Horizont 2020** (és annak részeként a fenntartható városi mobilitás innovatív megoldásainak tesztelését szolgáló **CIVITAS 2020** program), a környezetvédelmi és éghajlatpolitikai hangsúlyú **LIFE** program, valamint az **Európai Területi Együttműködés (ETE)** határon átnyúló, transznacionális és – alapvetően tapasztalatcserét szolgáló – interregionális együttműködési programjai is támogatást nyújthatnak a fenntartható mobilitást célzó programok kidolgozására, tesztelésére és részben megvalósítására.

Hitelek (pl. Európai Beruházási Bank, Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bank): a hitelfelvétel kockázatai és a szigorú költségvetési politika egyaránt arra mutat, hogy ez az opció pénzügyileg is megtérülő projektek esetén lehet megfelelő alternatíva.

Magánforrások bevonhatósága az ingatlanfejlesztési piac válság utáni lassú újjáéledése miatt egyelőre nagyobb volumenben nem reális, de hosszabb

⁴ **1702/2014. (XII. 3.) Korm. határozat** a 2014–2020 közötti programozási időszakban a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program tervezésének egyes szempontjairól, valamint az operatív programhoz tartozó megyék megyei önkormányzatai és a megyei jogú városok önkormányzatai tervezési jogkörébe utalt források megoszlásáról. Hatályos: 2016.11.08 - Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=172783.328871

⁵ **1612/2016. (XI. 8.) Korm. határozat** a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program keretében megvalósuló integrált területi programok jóváhagyásáról. Hatályos: 2016.11.09 -Nemzeti Jogszabálytár, http://njt.hu/cgi_bin/njt_doc.cgi?docid=198429.328920

távon a város léptékéhez mérten mindenképpen szükséges lesz, ezért az erre vonatkozó stratégiát ki kell dolgozni, építve a korábbi tapasztalatokra is.

4 EGER JÖVŐKÉPE ÉS MOBILITÁSI CÉLJAI

4.1 JÖVŐKÉP

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

Eger és térsége közlekedésének jövőképét és szükséges fejlesztési irányait a város átfogó jövőképéhez illeszkedve és a város céljainak rendszerében szükséges megfogalmazni.

Eger hosszú távú, 2030-ig kitekintő jövőképét a 449/2014. (IX.25.) Kgy. határozattal elfogadott Eger Megyei Jogú Város Településfejlesztési Koncepciója (TFK) fogalmazza meg. A jövőkép tömören összefoglalva a következőképpen hangzik:

„Eger a minőség városa”

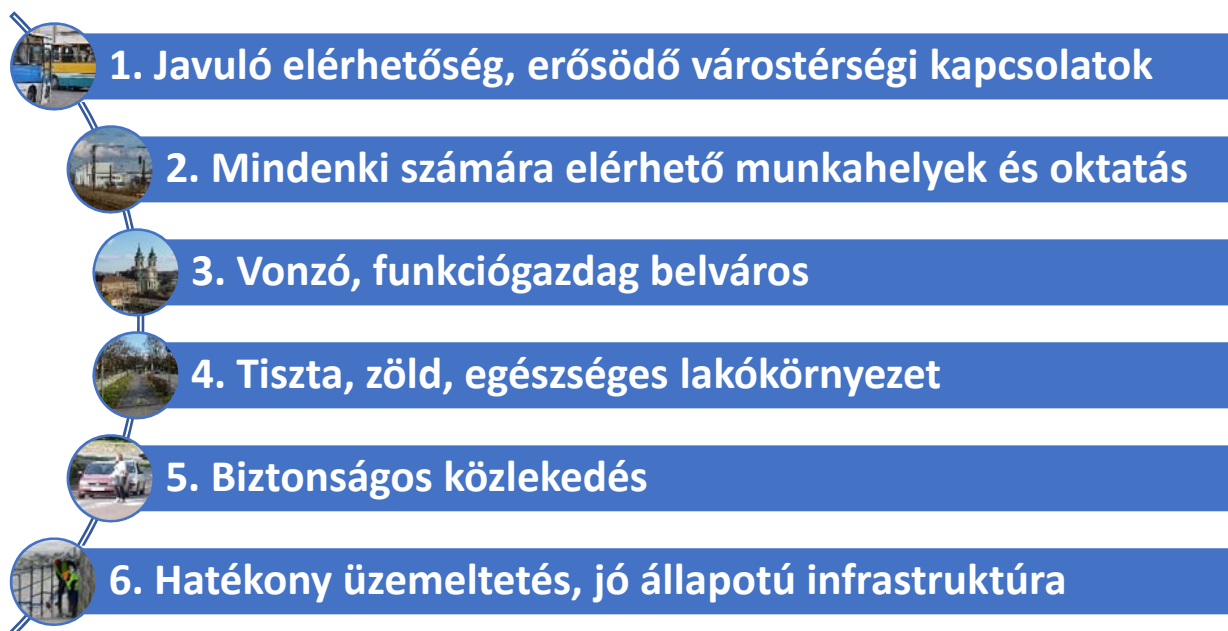
A jövőkép részletesebben kifejtve a következő:

„2030-ban Eger térségének gazdasági, közösségi szolgáltató központja, mely tovább erősíti központi szerepét, elsődlegesen a helyi gazdaságára, épített, táji, természeti értékeire alapozva. A jármű- és gépiparban megerősített pozíciója mellett, minőségi szolgáltatásokat nyújt és termékeket állít elő az egészségiparban, turizmusban, borturizmusban. A hagyományokkal rendelkező középfokú és felsőfokú oktatásában tovább folytatja a magas színvonalú képzést, megteremtve ezzel a humán erőforrás helyi növekedését. Természeti, táji, épített környezetével élhető, a térségében kiemelkedő sport és rekreációs központként, produktív és kiegyensúlyozottan fejlődő lakó és munkakörnyezetet biztosít.”

Az általános jövőképhez illeszkedve a város a társadalmi, a gazdasági és a táji, természeti és épített környezetre összpontosítva külön-külön jövőképeket fogalmazott meg.

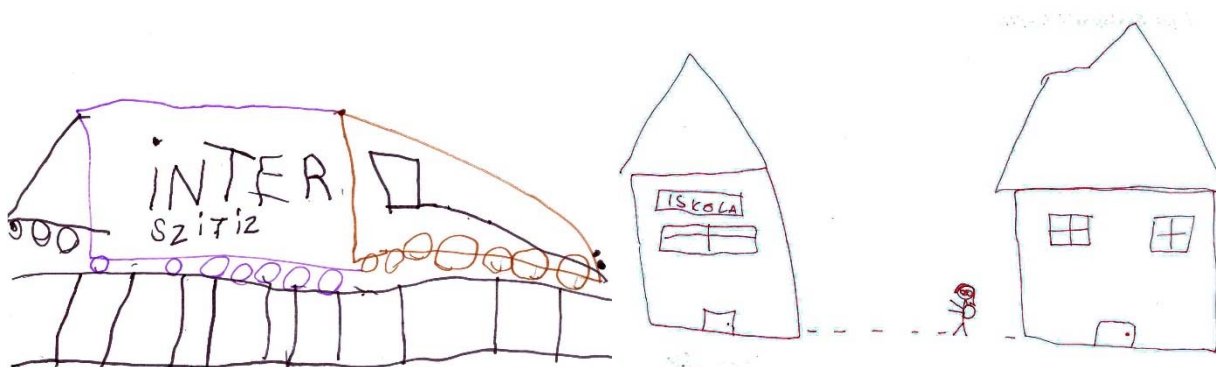
4.2 CÉLRENDSZER

A város hosszú és középtávú irányvonalaival, terveivel igazodva és az egri közlekedési helyzet alapos megismerésének eredményire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából **jelen terv hat stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára.** A stratégiai célokból látható, hogy a közlekedés nem önmagában való cél, hanem az emberek életminőségét meghatározó gazdasági, társadalmi, környezeti célokat szolgál.



Az első stratégiai cél - **Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok** – Eger országos hálózatokhoz való kapcsolódását, a város jövőképe által is hangsúlyozott térségi központi szerepének erősítését, valamint a közúti forgalmi terhelés mérséklését célozza meg.

A második cél – **Mindenki számára elérhető munkahelyek és oktatás** – Eger két hangsúlyos célját szolgálja a közlekedés eszközeivel: a gazdaságfejlesztést és munkahelyteremtést, valamint az iskolavárosi szerepkör megerősítését.



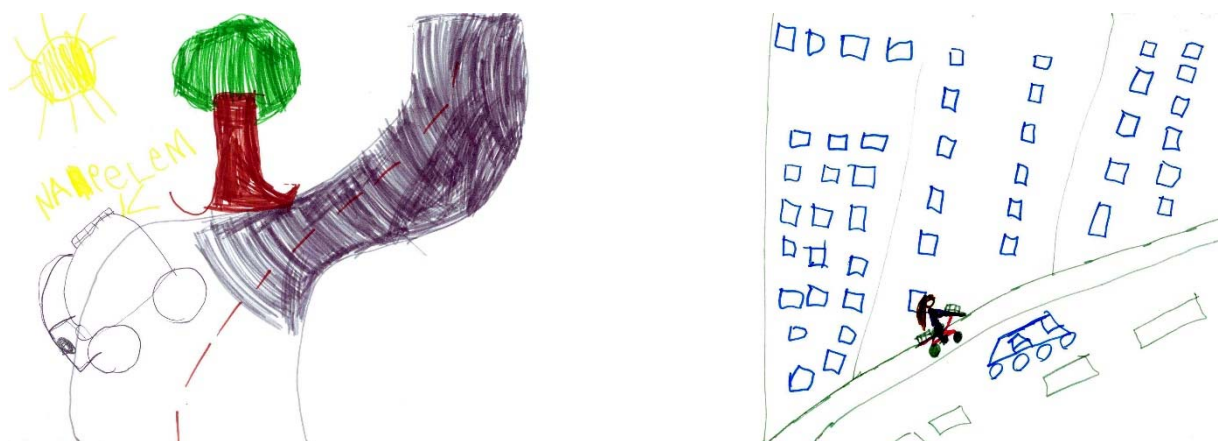
6. ábra: Gyerekrajzok az egri közlekedés jövőjéről, Föld napja 2016
Intercity (Kádár Dominik) / Egy percre van az iskola (Iványi Kitti)

A harmadik cél – **Vonzó, funkciógazdag belváros** – a város történetileg legértékesebb, a város és lakossága szempontjából is jelentős funkciókkal bíró, egyúttal a turisták által legkedveltebb területének, a belvárosnak a színvonalas, környezetéhez méltó közlekedési kialakítását célozza meg.

A negyedik cél – **Tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet** – különösen a város lakóinak érdekeit szem előtt tartva és a környezeti fenntarthatóságra törekedve az élhető és egészséges városi környezet és közlekedési rendszer kialakítását tűzi ki célul.

Az ötödik cél – **Biztonságos közlekedés** – a közlekedésbiztonság növelését célozza meg, egyszerre „kemény” és „puha” elemekkel, azaz a műszaki infrastruktúra és a közlekedésre nevelés, szemléletformálás oldaláról egyaránt.

A hatodik stratégiai cél – **Hatékony üzemeltetés, jó állapotú infrastruktúra** – a városüzemeltetéshez és a közlekedési rendszer karbantartásához szükséges megfelelő szervezeti háttér fejlesztését és a város közlekedési vagyonának jó állapotban tartását fogalmazza meg célként.



7. ábra: Gyerekrajzok az egri közlekedés jövőjéről, Föld napja 2016
Napelemes autó (Harsáczki Réka) / Biciklisáv (Faragó Tamara)

A stratégiai célok operatív célokra bomlanak tovább, amelyek már a közlekedés területén határozzák meg az elérni kívánt állapotot. A célrendszer nem mereven hierarchikus: egyes operatív célok egyszerre több magasabb rendű célt is szolgálhatnak.

1. Javuló elérhetőség, erősödő várostérségi kapcsolatok

- 1.1 Országos hálózatokhoz való kapcsolódás javítása
- 1.2 Integrált városi-elővárosi közlekedési rendszer
- 1.3 Torlódások okozta időveszteség mérséklése

2. Mindenki számára elérhető munkahelyek és oktatás

- 2.1 Munkahelyek multimodális elérhetőségének javítása
- 2.2 Oktatási és nevelési intézmények mobilitási helyzetének javítása
- 2.3 Mobilitástudatos intézmények

3. Vonzó, funkciógazdag belváros

- 3.1 Emberközpontú, forgalommentes közterületek
- 3.2 Elérhető szolgáltatások
- 3.3 Turisztikai és rendezvényforgalom kiszolgálása

4. Tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet

- 4.1 Hatékony területhasználat
- 4.2 Lágy közlekedési módok térnyerése
- 4.3. Utasközpontú, vonzó közösségi közlekedés
- 4.4. Energiahatékony és tiszta gépjármű-közlekedés

5. Biztonságos közlekedés

- 5.1 Biztonságos közlekedési infrastruktúra
- 5.2 Felkészült közlekedők

6. Hatékony üzemeltetés, jó állapotú infrastruktúra

- 6.1 Jól működő intézményrendszer
- 6.2 Jó állapotú infrastruktúra

5 ESZKÖZRENDSZER: A CÉLOKAT SZOLGÁLÓ INTÉZKEDÉSEK

A kitűzött célok megvalósításához mobilitási intézkedések szolgálnak eszközkül

A célrendszer meghatározása után a következő lépést az intézkedések kiválasztása jelenti. Ehhez először le kellett határolni a lehetséges intézkedések körét, amelyek egyrészt a célrendszerhez illeszkedő, korábbi stratégiai és döntéselőkészítő dokumentumokban található projektekből, másrészt pedig a célrendszer teljes körű megvalósulását előkészítő, kifejezetten a SUMP-hoz megalkotott, testre szabott, új beavatkozásokból állnak.

A projektek megvalósíthatósága finanszírozási, műszaki, intézményi és szervezési keretek miatt korlátos, ezért a SUMP időtávjában nem minden projekt valósulhat meg. Ebből következően a megalkotott teljes intézkedéssortát szűrni és rangsorolni kellett.

A jelen fejezet a lehetséges projektek körének lehatárolásáról, és az értékelés módszereiről és eredményeiről szól.

5.1 INTÉZKEDÉSJAVASLATOK ÖSSZEGYŰJTÉSE

A stratégia megvalósításához – különböző módon és mértékben – hozzájáruló intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése a következő forrásokból történt:

- a város stratégiai dokumentumaiban meghatározott, a SUMP céljait szolgáló projektek;
- az Önkormányzattal és más szakmai és civil szervezetekkel folytatott konzultációk során megfogalmazódó projektek;
- a településszerkezeti terv felülvizsgálat készülő közlekedési megalapozó tanulmányában⁶ javasolt, vagy ott konkretizált projektek;
- a SUMP célrendszere és az azonosított problémák alapján, a hazai és nemzetközi jó gyakorlatokat és innovatív megoldásokat figyelembe véve, kifejezetten a SUMP-hoz megalkotott, testre szabott új beavatkozások.

Összesen 81 projektjavaslat fogalmazódott meg, de ezek teljes körű megvalósítására nincsen lehetőség a SUMP időtávján belül

Az összes lehetséges intézkedést tartalmazó projektlista 81 elemből áll. Mivel ezek teljes körű megvalósítására nincsen lehetőség a SUMP időtávján belül, a teljes intézkedéssortát elemzési, szűrési folyamatnak kellett alávetni, hogy kiderüljön, várhatóan melyeket lehetséges végrehajtani, és melyek lennének a leghasznosabbak.

5.2 A JAVASLATOK ÉRTÉKELÉSE ÉS SZŰRÉSE

A lehetséges intézkedéseket többféle módszerrel értékeltük, hogy kiválaszthatók legyenek a leghasznosabb megvalósítható projektek

A SUMP keretében kijelölt 81 lehetséges projekt elemzési, szűrési, rangsorolási folyamata azt a célt szolgálta, hogy a rendelkezésre álló keretek

⁶ MobilCity Bt. terve

– időtáv, finanszírozási lehetőségek függvényében – és a várható hatások alapján **megtörténjen azok kiválasztása, amelyek a lehető legeredményesebben járulnak hozzá Eger stratégiai célrendszerének teljesítéséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez.**

Az intézkedések műszaki és gazdasági értékelése – a projektek jellegétől függően – **többféle módszerrel történt meg. Néhány projektjavaslatra forgalmi modellezéssel és egyszerűsített költség-haszon elemzéssel** voltak számszerűsíthetők az intézkedések várható hatásai. Emellett **az összes projekt egységes értékeléséhez és rangsorolásához egy másik közgazdaságtani módszer, a többszemponútú elemzés szolgált eszközzel.**

Az elemzések eredményei a projektek prioritási sorrendjének meghatározásához, a projektcsomagok kialakításához és a megvalósítás megtervezéséhez szolgálnak bemenő adatként.

5.2.1 FORGALMI MODELLEZÉS ÉS EGYSZERŰSÍTETT KÖLTSÉG-HASZON ELEMZÉS

A projektek egy része esetén forgalmi modellezéssel történt a várható változások értékelése

A forgalmi modellezés meghatározott paraméterek alapján **a jelentősebb közúti és közösségi közlekedési beruházások különböző változatai által okozott hatásokat tudja szemléltetni, különös tekintettel a forgalom változásaira,** valamint az utazási idő megtakarítására vagy többletére. Ezen eredmények nem csak a beruházások hatásait tudják számszerűsíteni, hanem alapjául szolgálnak a költség-haszon elemzéseknek is. Tekintve, hogy a SUMP stratégiai fejlesztési dokumentum, jelen esetben makroszintű modellezés történt, azaz egy-egy fejlesztés hatásainak vizsgálata a városi, belvárosi területet érintette.

5.2.2 TÖBBSZEMPONTÚ ÉRTÉKELÉS

A többszemponútú értékelés alkalmas az összes projekt értékelésére és összehasonlítására

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

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

Az egyes szempontokhoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%, és **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100 volt.**

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend lett, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósíthatók, és melyek végrehajtása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

5.2.3 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS EREDMÉNYEI

Az elemzés eredményeként a projektek 35 és 72 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 21–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el, 47 pontos szórással. Az MCA elemzés eredményeként kialakult sorrendben **a projekteket három egyenlő darabszámú csoportba soroltuk, ami csak az egymáshoz való viszonyítást segíti, nem jelent megvalósítási javaslatot:**

62–72 pont	Nagyon jó
55–62 pont	Közepes
35–55 pont	Mérsékelt

Az elemzés eredményei az alábbi összefoglaló táblázatban tekinthetők meg, az elért pontszámok szerint sorba rendezve. A könnyebb értelmezhetőség érdekében a különböző tématerülethez tartozó projektek jelölése eltérő színű, az alábbiak szerint.

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

A kialakult sorrend
iránymutatásként szolgál az
ütemezés meghatározásához

Az itt elvégzett többszemponútú elemzés a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan bizonytalanságokat hordoz magában. Utóbbi bizonytalanságok okán a kapott értékeket érdemes nem számszerűen, hanem a sorrendre vonatkozó iránymutatásként kezelni az ütemezés meghatározásakor.

Projekt-szám	Projektneve	Pont-szám
2.1.2.1	Azonnali kerékpárosbarát fejlesztések, beavatkozások a belvárosban	72
1.2.1.1	Munkamegosztás, menetrendi hangolás és tarifaközösség létrehozása a helyi, a regionális és az országos buszközlekedés, valamint a vasút között	72
6.1.2.1	Helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás működési modelljének megújítása	72
4.2.1.1	Déli iparterület fenntartható városi közlekedésfejlesztése (Kistályai úti kerékpárút)	72
4.2.4.1	Rövid és hosszú időtartamú kerékpárparkolás fejlesztése	71
2.1.1.2	Külsősor utca felújítása (vasúti átkelőtől Eger-rendezőig)	71
6.2.1.2	Eger keleti városrész közlekedésfejlesztése (Kertész utca)	71
6.2.1.7	Sas út fejlesztése	70
5.2.1.1	Közlekedésbiztonságra nevelés, szemléletformáló kampányok, rendezvények	69
6.2.1.3	Csiky Sándor utca és Maczky Valér utca út-és közterület felújítása	69
5.1.1.2	Sas út - Kertész út - Kistályai út csomópont és vasúti átjáró fejlesztése	67
3.1.1.5	Kossuth Lajos utca felújítása	67
2.1.1.3	Déli iparterületen belül az új ipari terület közlekedési kapcsolatainak kiépítése (délkeleti és északnyugati összekötő út)	67
4.2.5.1	Közösségi közlekedés és lágy közlekedési módok (kerékpározás, gyaloglás) népszerűsítése	66
2.1.1.1	Gyalogos és kerékpáros átvétel kialakítása a vasúti pályán a déli iparterületen	66
4.2.2.1	Hiányzó városi gyalogos kapcsolatok és járdaszakaszok kiépítése	66
6.2.1.5	Árnyékszala és Verőszala utcák felújítása II. ütem	65
4.3.3.2	Elektronikus forgalomirányító és utastájékoztató rendszer kiépítése	65
4.3.2.1	Helyi autóbusz-hálózat és menetrend megújítása	65
6.2.1.8	Útfelújítási program	65
1.1.1.1	Eger vasúti elérhetőségének fejlesztése a menetrendi kínálat és járműállomány terén	64
4.3.4.1	Közösségi közlekedés díjtermék kínálatának és értékesítési rendszerének fejlesztése	64
3.1.1.1	Belvárosi tömbbelső felújítása (Erzsébet udvar, Bajcsy tömbbelső)	63
1.2.3.2	Intermodális csomópont kialakítása	63
4.3.1.1	Autóbusz járműállomány megújítása	63
4.3.3.1	A közösségi közlekedés arculatának megújítása	63
5.1.1.1	Gyalogátkelőhelyek létesítése és biztonságuk növelése	62
1.1.2.1	M25-ös gyorsforgalmi út megépítése	62

Projekt-szám	Projekt-név	Pont-szám
1.3.2.2	Közúti forgalomirányítás fejlesztése	62
6.1.1.2	A kerékpáros fejlesztések intézményi, finanszírozási hátterének megteremtése (pl. kerékpáros referens)	62
2.2.1.1	Az iskolák és óvodák környezetében lévő közlekedési és parkolási problémák rendezése	62
4.2.3.1	Egyirányú utcák kétirányú kerékpározhatósága	62
4.2.1.6	Kerékpárosbarát beavatkozások forgalmas csomópontokban, problémás kerékpárút-csomópontok fejlesztése	61
4.2.1.3	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek megvalósítása - II. ütem	60
4.2.1.4	Meglévő kerékpáros főhálózati elemek fejlesztése (kétoldali, irányhelyes közlekedés lehetősége)	60
6.1.1.1	Rendszeres felmérések, forgalomszámlálások bevezetése	60
2.1.1.5	Déli iparterület vasúti pályák által határolt területének bekapcsolása a város úthálózatába (DIP1 feltáróút a Faiskola utca és Eger-rendező ill. Külsősor út között)	60
3.1.2.3	Turistabuszok parkolási lehetőségeinek fejlesztése	59
1.2.3.1	B+R kerékpárparkolás a közösségi közlekedés főbb állomásain	59
3.1.2.2	Parkolásiirányítási rendszer kialakítása	59
3.1.2.1	Belváros körüli parkolási rendszer fejlesztése (új parkolóház és Malom utcai parkoló)	59
4.1.1.1	Közlekedési felületek újracsatolása a 24-es főút belterületi szakaszán (parkolásra használt külső sávok rendezése parkolóhelyekkel, kerékpársávval, növényekkel)	58
2.1.1.4	Déli iparterület telephelyei elérhetőségének javítása (meglévő ZF telephely és új iparterület közötti híd és út)	58
3.3.2.1	Mobilitási forgatókönyv készítése jogszabályi kötelezettség alapján nagy látogatószámot vonzó rendezvények esetében	58
2.3.1.2	Iskolai (és óvodai) mobilitási tervek készítése, fenntartható iskolába járási szokások népszerűsítése	58
6.1.1.4	A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését segítő rendszerek kialakítása, szervezetfejlesztés	57
6.1.1.3	Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben való részvétel	57
3.2.3.1	Fizetőparkoló övezetek felülvizsgálata és felhasználóbarát kommunikációja	57
4.2.1.2	Főútvonalak kerékpárosbarát átalakítása	57
5.1.2.1	Korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek, forgalomcsillapított területek kialakítása a városban	56
1.2.4.1	Kerékpárút Egerszalók felé	56
5.1.3.1	Akadálymentesítés a városi közterületeken	56
1.3.2.1	Egervár vasúti megállóhely és vasúti átjáró fejlesztése	56
2.2.2.1	Közbringa-rendszer kialakítása	55
3.2.1.1	A Líceumot és a Bazilikát összekötő lépcsősor, előlépcsők felújítása	55
4.4.1.2	Városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése	54
2.3.1.1	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának támogatása a polgármesteri hivatal és a nagyobb közintézmények, önkormányzati tulajdonú cégek illetve magáncégek számára	54

Projekt-szám	Projekt-név	Pont-szám
4.2.1.5	Kerékpárforgalmi mellékhalózat fejlesztés	52
3.1.3.1	Belvárosi alacsony emissziós övezet kialakítása	52
4.4.2.1	Oktatási programok – „öködriving”	52
4.3.2.2	Igényvezérelt közösségi közlekedés	52
3.1.1.3	Az Érsekkert megújítása	51
3.3.1.1	Az egri pincerendszer és pincesorok, szőlőterületek elérhetőségének fejlesztése	51
1.3.1.1	Rugalmas munkakezdés bevezetése a közintézményeknél a közlekedési rendszer terhelésének csökkentése érdekében	50
3.2.2.1	Belvárosi védett övezet megközelítésének javítása igényvezérelt szolgáltatással	49
3.1.1.6	A Minaret környezetének megújítása	49
1.3.4.2	Észak-déli tehermentesítő/elkerülő út és kapcsolódó átalakítások a tehermentesített területeken	49
6.2.1.1	Deák Ferenc utca és Eszterházy tér fejlesztése	48
4.3.2.3	Közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése (megálló, buszöblök, akadálymentesítés)	48
3.1.1.2	Foglár György út felújítása (sétálóutca szakaszok kialakítása)	48
3.1.1.4	A Petőfi tér megújítása	47
1.2.2.1	A városon átmenő vasútvonal városi és elővárosi szerepének erősítése	46
4.1.1.2	Közlekedési felületek újraosztása a 25-ös főút felületi szakaszán (parkolásra használt külső sávok rendezése parkolóhelyekkel, kerékpársávval, növényekkel)	46
1.3.2.3	Sas út – Eger-Füzesabony vasút különbszintű csomópont kialakítása	45
6.2.1.4	Felsővárosi piac környéki utcák felújítása	44
6.2.1.9	Faiskola utca felújítása (Külsősor és Szövetkezet utcák között)	43
6.2.1.6	A Hadnagy utcai patak híd felújítása	43
1.3.3.1	Vasúti teherszállítás ösztönzése	39
6.2.2.1	Külterületi mezőgazdasági utak fejlesztése	39
4.4.1.1	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, zöld közbeszerzés	38
1.3.4.1	24. és a 25. számú főutak összekötése Töviskes tér – Szalapart utca között	35

6 CSELEKVÉSI TERV: A SUMP MEGVALÓSÍTÁSA FELÉ

6.1 PROJEKTCSOMAGOK KIALAKÍTÁSA

A megvalósítani javasolt projektekből tematikus projektcsomagokat alakítottunk ki, melyek ütemezetten és összehangoltan valósíthatók meg

A többszemponútú elemzés nyomán **kialakult az összes intézkedés közül a megvalósításra javasolt projektek listája, valamint ezek prioritási sorrendje**. Ahhoz, hogy a projektek közötti szinergia erősödjön, az egyes intézkedések megvalósítása pedig logikus sorrendben történjen, **a városi mobilitás legfőbb fókuszait és az egri adottságokat alapul véve tematikus projektcsomagok kerültek kialakításra**, ami mellett az egyes projektek megvalósítására javasolt időtáv rögzítése is megtörtént. A célrendszer is figyelembe véve alábbi hat tematikus kategória alakult ki:

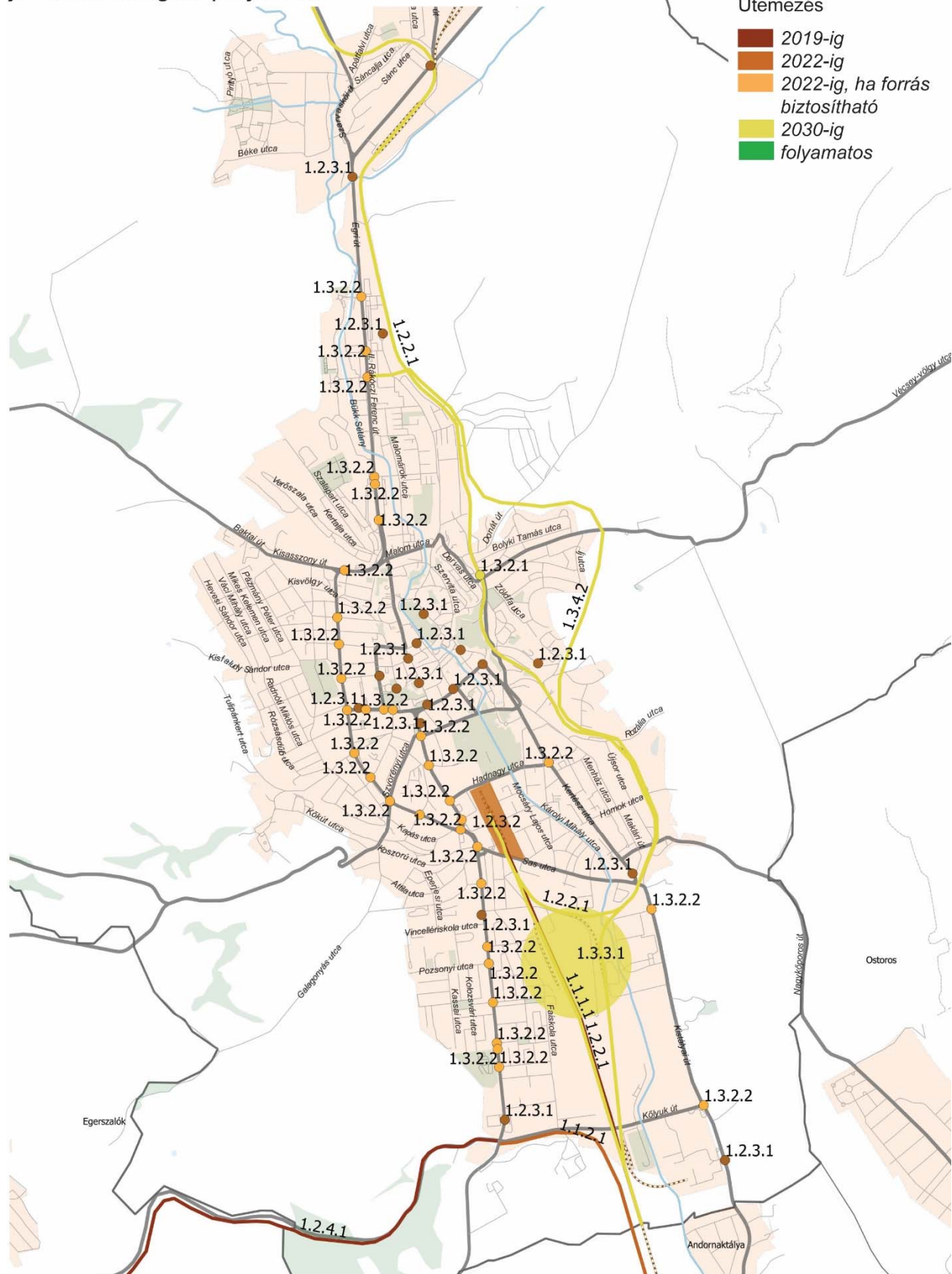
- Eger elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek
- A munkahelyek és oktatás elérhetőségét szolgáló projektek
- A vonzó, funkciógazdag belváros erősítését szolgáló projektek
- A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek
- A biztonságos közlekedést szolgáló projektek
- A hatékony üzemeltetést és az infrastruktúra állapotának javítását szolgáló projektek

A tématerületek erősítik az azonos célokat, tevékenységeket szolgáló projektek közötti szinergiát, hiszen egymás pozitív hatásai révén az összehatásuk kedvezőbb, mint ha ugyanezen projektek időben vagy akár térben szétdaraboltan kerülnének megvalósításra, vagy az adott projektek csak részben valósulnak meg, területileg elaprózva a fejlesztéseket. Egyes projektek egyszerre több tématerületet fejlesztéséhez is hozzájárulnak, ezekben az esetekben az intézkedések a domináns projektcsomaghöz lettek besorolva.

A projektek kiválasztása során **figyelembe vettük a többszemponútú elemzés eredményeit, a rendelkezésre álló finanszírozási lehetőségeket, az ismert szakmai előzményeket, így határoztuk meg a megvalósítás javasolt időtávját**. Ez alapján külön kategóriába kerültek a rövidtávon (2019-ig), a jelenlegi uniós finanszírozási ciklusban (2022-ig), valamint az azt követően, de a SUMP időtávján belül (2030-ig) megvalósítandó projektek.

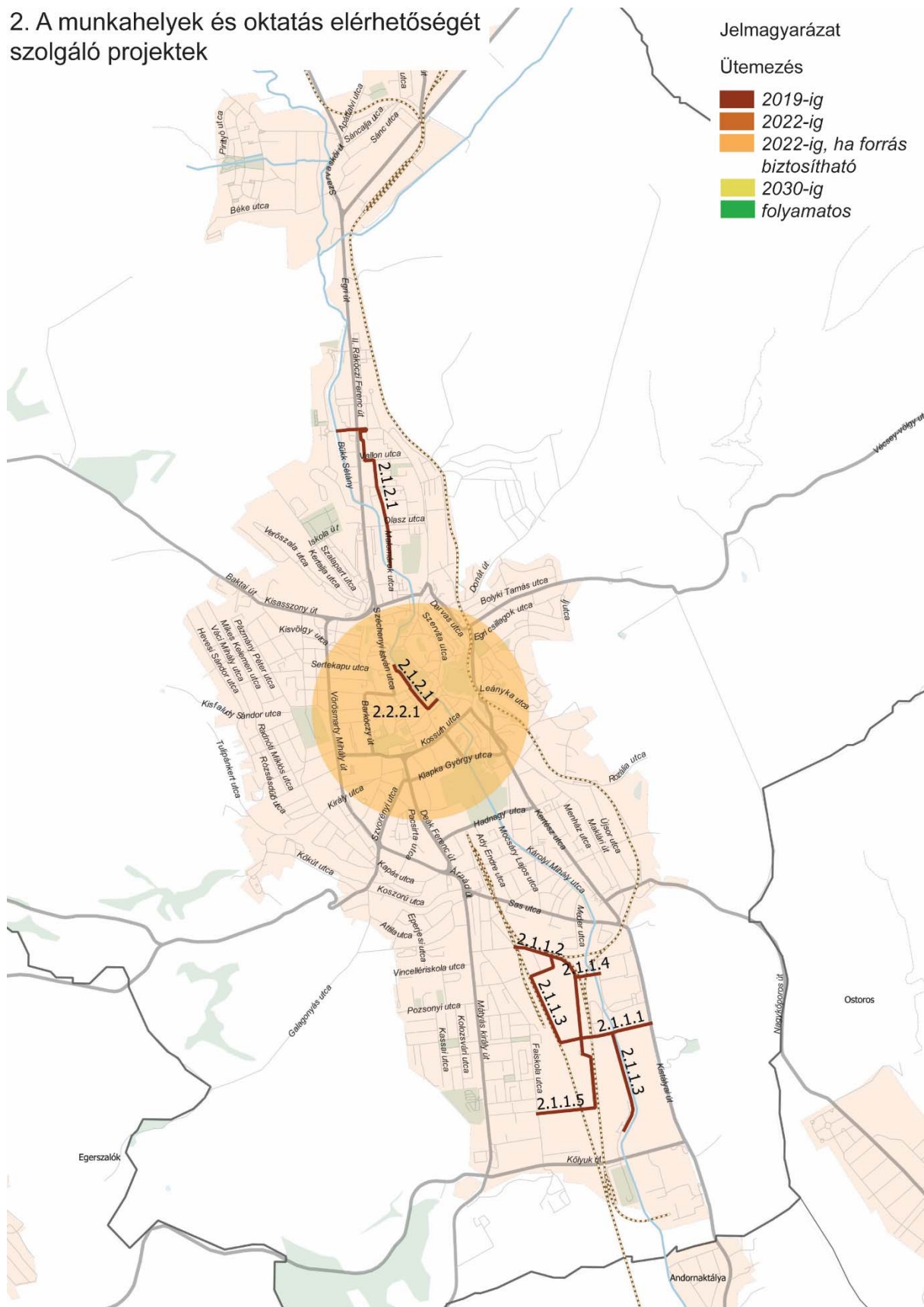
Azokat a projektcsomagokat, amelyek szemléletesen ábrázolhatók térképen, az alábbi ábrákon mutatjuk be. Az összes intézkedés projektcsomagok szerinti ismertetése a következő pontban található.

1. Eger elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek



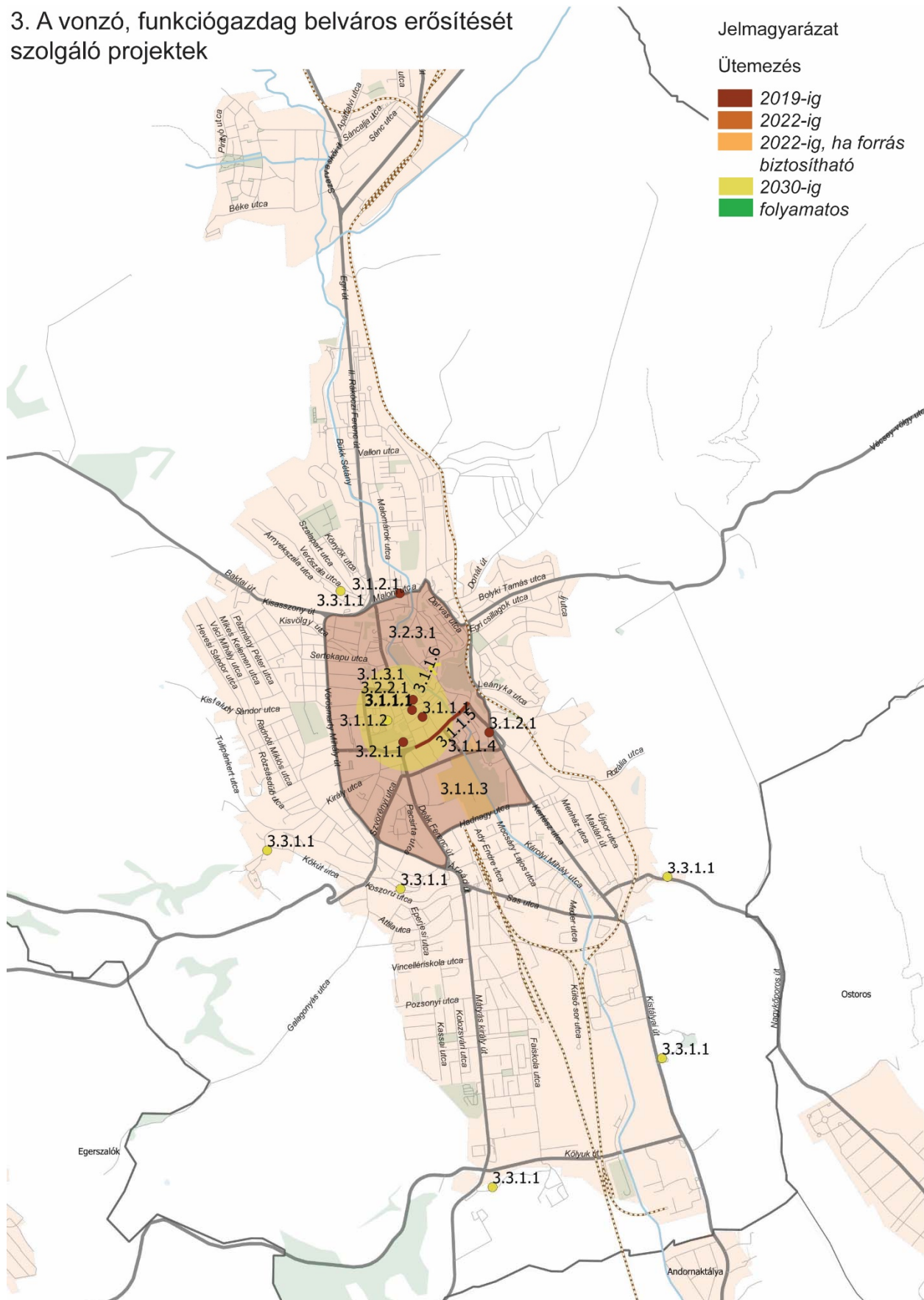
8. ábra: 1. Eger elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek

2. A munkahelyek és oktatás elérhetőségét szolgáló projektek



9. ábra: 2. A munkahelyek és oktatás elérhetőségét szolgáló projektek

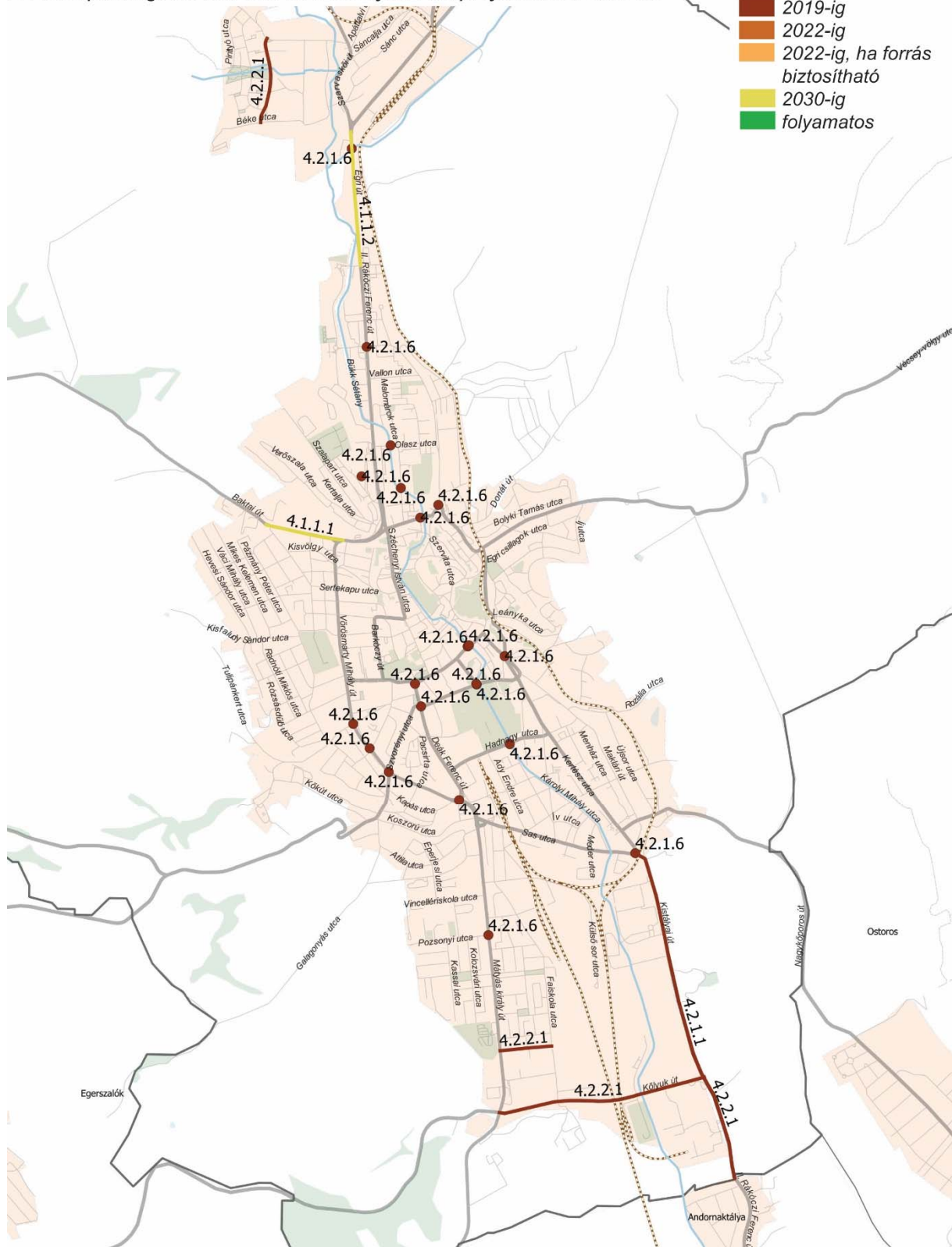
3. A vonzó, funkciógazdag belváros erősítését szolgáló projektek



10. ábra: 3. A vonzó, funkciógazdag belváros erősítését szolgáló projektek

4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek

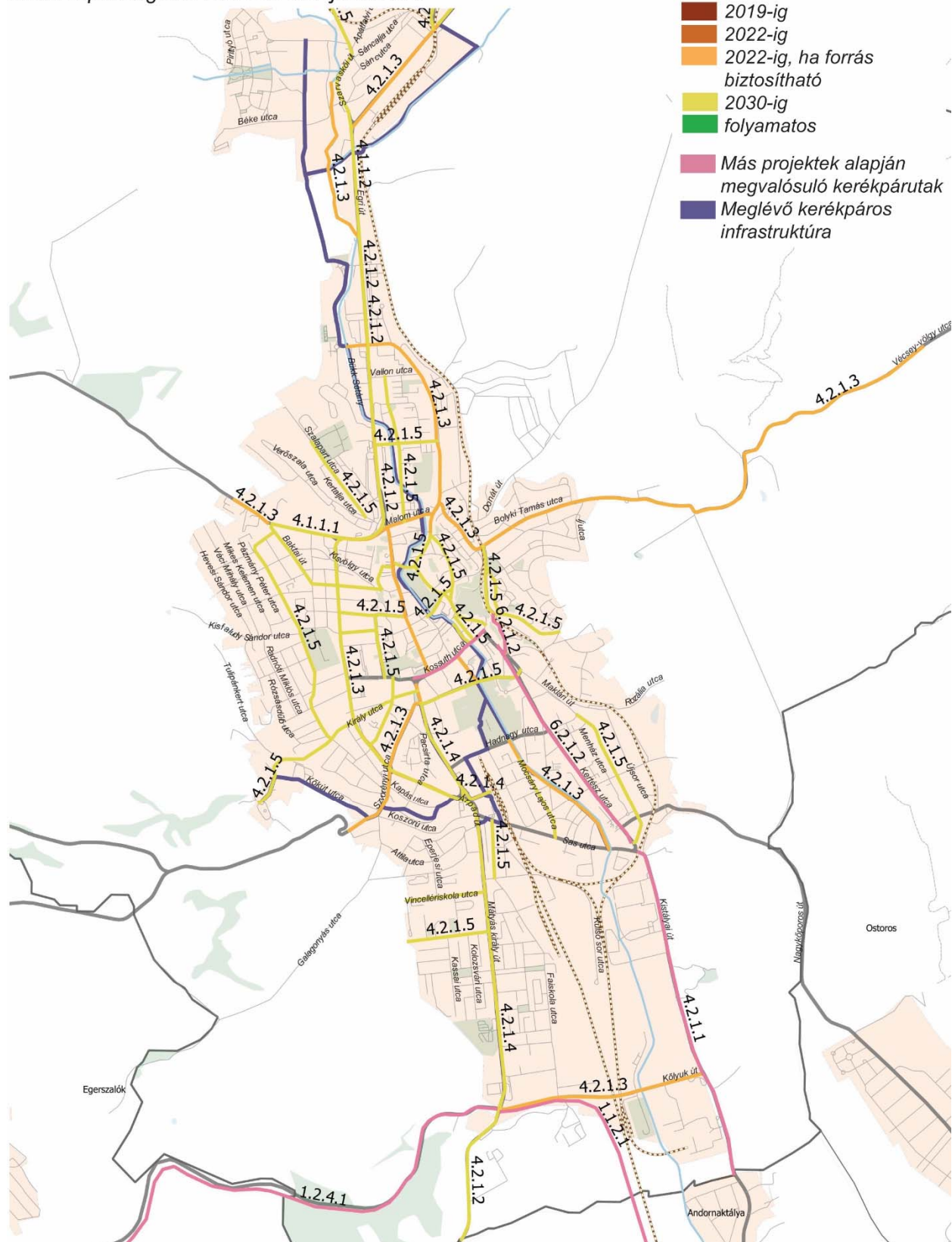
A Kerékpárforgalmi hálózati terv által javasolt projektek kivételével



11. ábra: 4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek (a Kerékpárforgalmi hálózati terv által javasolt projektek kivételével)

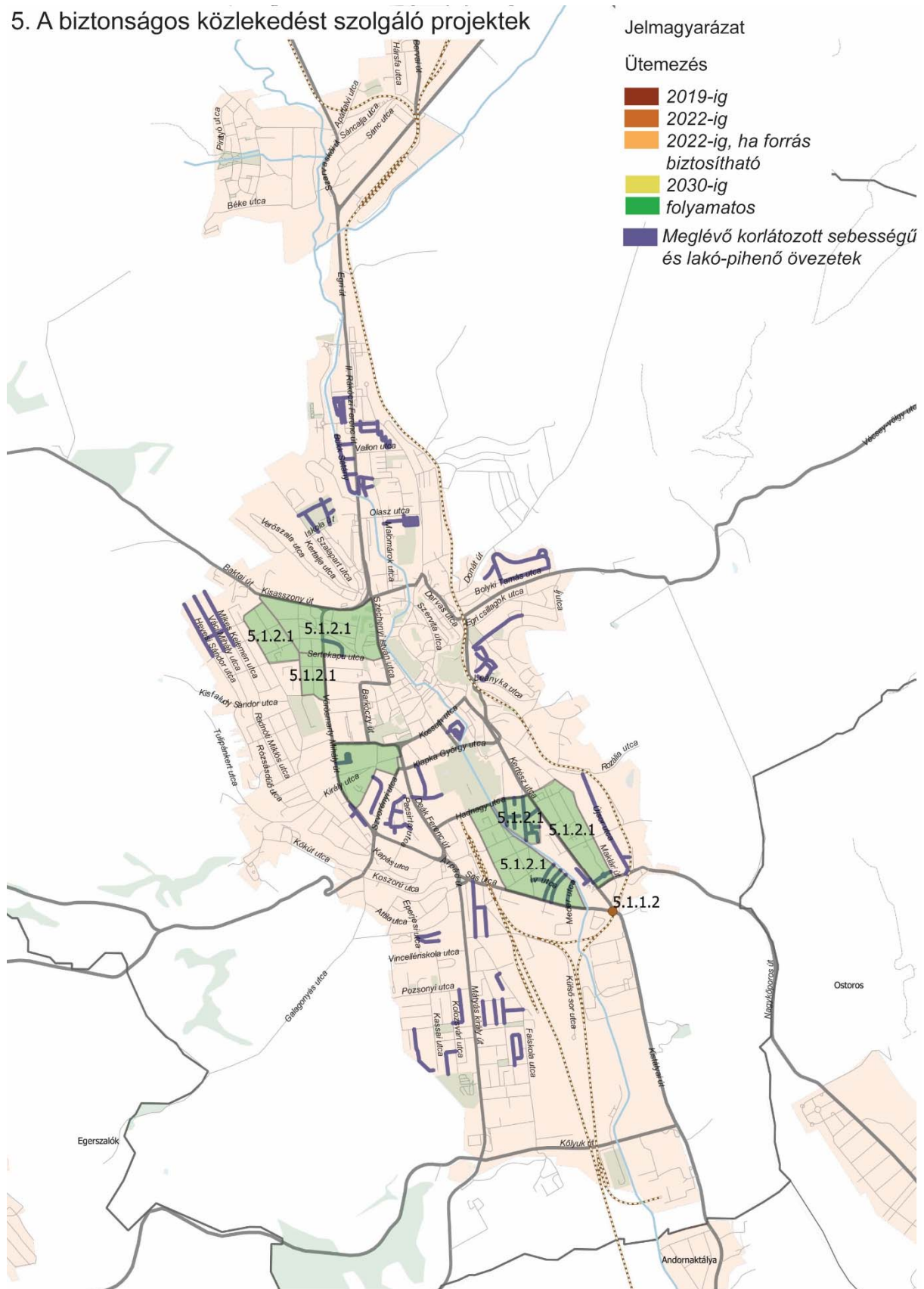
4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek

A Kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatai



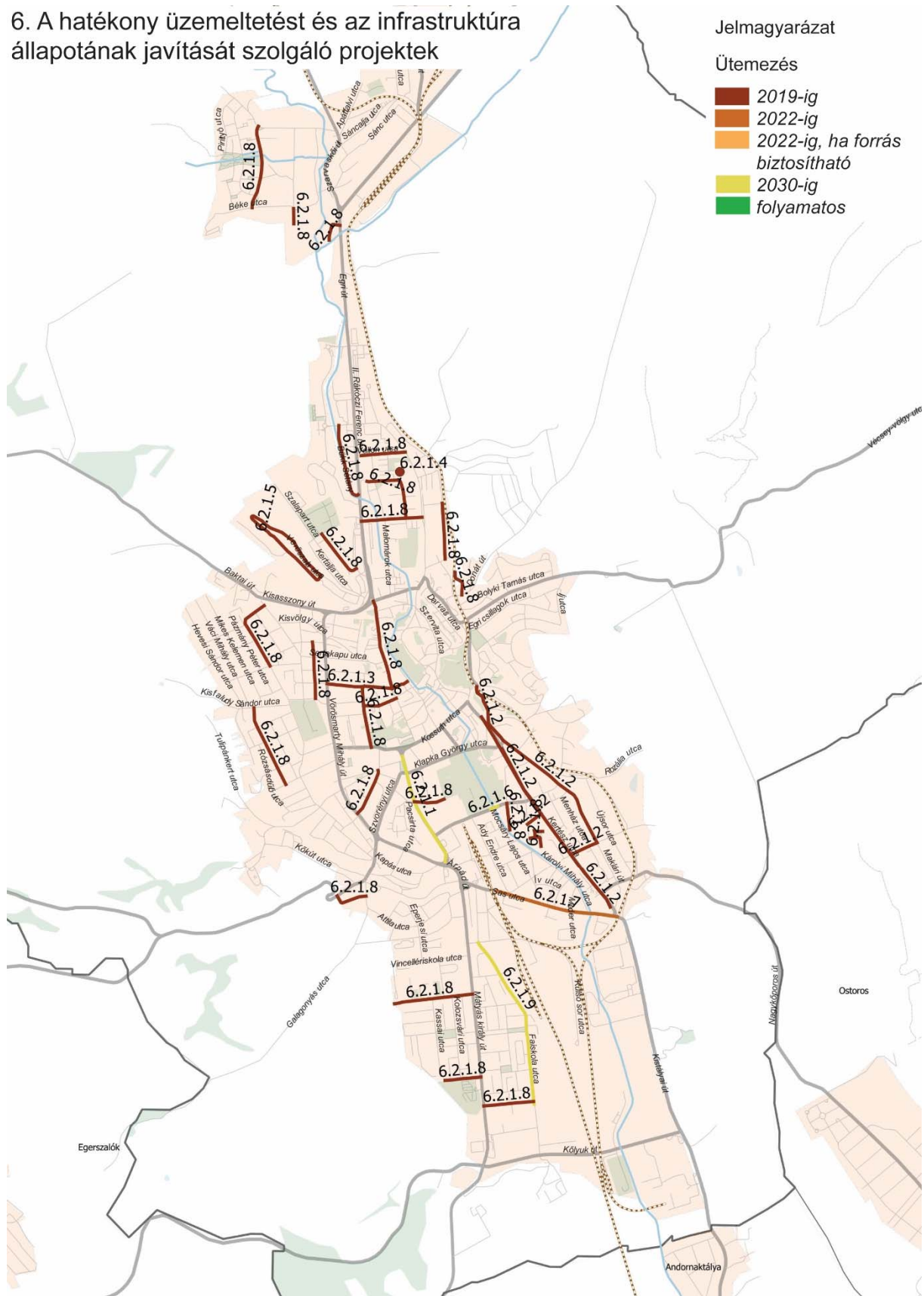
12. ábra: 4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek – a Kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatai (kerékpárforgalmi fő- és mellékhálózat)

5. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek



13. ábra: 5. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek

6. A hatékony üzemeltetést és az infrastruktúra állapotának javítását szolgáló projektek



14. ábra: 6. A hatékony üzemeltetést és az infrastruktúra állapotának javítását szolgáló projektek

6.2 A MEGVALÓSÍTÁS ÜTEMEZÉSE ÉS KERETEI

A SUMP fontos lépése az ütemezés, a finanszírozás és a kockázatkezelés előkészítése. A gondos tervezés elengedhetetlen ahhoz, hogy a projektek valóban megvalósuljanak, és elérjék céljukat

A SUMP készítésének utolsó nagy lépését a projektcsomagok kialakításával véglegessé vált intézkedéslista megvalósítási kereteinek meghatározása jelentette, kitérve a cselekvési terv, majd a költség- és finanszírozási terv előkészítésére, végül a kockázatkezelés és a monitoring megtervezésére.

A projektcsomagok kialakítása, majd a megvalósítási időszakok kijelölése után a **megvalósítás megalapozásának következő lépése a felelősségi körök és az érintettek meghatározása** volt, ami együttesen alkotja a cselekvési tervet. Ezzel egyértelművé vált, hogy a csomagban, egymással összefüggésben **megvalósítandó projektek mely szereplő feladatát jelentik, az intézkedések végrehajtására milyen mértékű ráhatása lehet a városvezetésnek, és hogy a feladatok milyen időtávon jelentkeznek.** Külön kategóriába kerültek a rövidtávon (2019-ig), a jelenlegi uniós finanszírozási ciklusban (2022-ig), valamint az azt követően, de a SUMP időtávján belül (2030-ig) megvalósítandó projektek.

A finanszírozási és költségterv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Ennek alapját szintén a projektcsomagok képezték, a megvalósításra javasolt időszak figyelembevételével. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszemponú elemzéshez is felhasznált költség- és finanszírozási adatokra volt még szükség.

A megvalósítás tervezésének alapját a városvezetés és a tervezők közötti aktív szakmai együttműködés képezte, kiegészítve az aktuális jogszabályi háttér, valamint a városhoz és a térség közlekedési rendszeréhez kapcsolódó fejlesztési stratégiák vizsgálatával.

Fontos megemlíteni, hogy **a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban.** Egyrészt, az új projektek költségeinek meghatározásához részletes tervezésre van szükség. Emellett a korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. **Ezért a projektek részleteinek megtervezése során mindenképpen szükséges pontosabb költségtervezést végrehajtani.**

Az itt bemutatott finanszírozási adatok az aktuálisan rendelkezésre álló információkon alapulnak. Előfordulhatnak olyan változások akár az európai uniós, akár a hazai vonatkozású támogatási háttérben, amelyek az egyes projektek megvalósítási lehetőségeit döntően befolyásolják a jövőben.

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

1. Eger elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projektneve	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
1.1.1.1	Eger vasúti elérhetőségének fejlesztése a menetrendi kínálat és járműállomány terén	2019-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	3650	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
1.2.1.1	Munkamegosztás, menetrendi hangolás és tarifaközösség létrehozása a helyi, a regionális és az országos buszközlekedés, valamint a vasút között	2019-ig	részben önkormányzati	20-50 + esetleges működési-költség-többlet	nem áll rendelkezésre forrás
1.2.3.2	Intermodális csomópont kialakítása	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	6000	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
1.2.4.1	Kerékpárút Egerszalók felé	2019-ig	részben önkormányzati	300	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
1.1.2.1	M25-ös gyorsforgalmi út megépítése	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	45000	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
1.2.3.1	Kerékpárparkolás a közösségi közlekedés főbb állomásain	2022-ig	részben önkormányzati	10	nem áll rendelkezésre forrás
1.3.3.1	Vasúti teherszállítás ösztönzése	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	800	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
1.3.2.2	Közúti forgalomirányítás fejlesztése	2022-ig, ha forrás biztosítható	részben önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
1.3.1.1	Rugalmas munkakezdés bevezetése a közintézményeknél a közlekedési rendszer terhelésének csökkentése érdekében	2030-ig	részben önkormányzati	10-50	nem áll rendelkezésre forrás
1.3.2.1	Egervár vasúti megállóhely és vasúti átjáró fejlesztése	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás

1. Eger elérhetőségének és várostérségi kapcsolatainak javítását szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projekt név	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
1.2.2.1	A városon átmenő vasútvonal városi és elővárosi szerepének erősítése	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
1.3.4.2	Észak-déli tehermentesítő/elkerülő út és kapcsolódó átalakítások a tehermentesített területeken	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	10000-17000	nem áll rendelkezésre forrás

2. A munkahelyek és oktatás elérhetőségét szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projekt név	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
2.1.2.1	Azonnali kerékpárosbarát fejlesztések, beavatkozások a belvárosban	2019-ig	önkormányzati	10	saját forrás biztosítandó
2.1.1.2	Külsősor utca felújítása (vasúti átkelőtől Eger-rendezőig)	2019-ig	önkormányzati	90	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2.1.1.1	Gyalogos és kerékpáros átvezetés kialakítása a vasúti pályán a déli iparterületen	2019-ig	részben önkormányzati	60	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2.1.1.3	Déli iparterületen belül az új ipari terület közlekedési kapcsolatainak kiépítése (délkeleti és északnyugati összekötő út)	2019-ig	önkormányzati	90	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2.1.1.5	Déli iparterület vasúti pályák által határolt területének bekapcsolása a város úthálózatába (DIP1 feltáróút a Faiskola utca és Eger-rendező ill. Külsősor út között)	2019-ig	részben önkormányzati	900	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2.1.1.4	Déli iparterület telephelyei elérhetőségének javítása (meglévő ZF telephely és új iparterület közötti híd és út)	2019-ig	részben önkormányzati	200	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2.3.1.2	Iskolai (és óvodai) mobilitási tervek készítése, fenntartható iskolába járási szokások népszerűsítése	folyamatos	részben önkormányzati	5 / év	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
2.2.1.1	Az iskolák és óvodák környezetében lévő közlekedési és parkolási problémák rendezése	folyamatos	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás

2. A munkahelyek és oktatás elérhetőségét szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projektnév	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
2.3.1.1	Munkahelyi mobilitási tervek kidolgozásának támogatása a polgármesteri hivatal és a nagyobb közintézmények, önkormányzati tulajdonú cégek illetve magáncégek számára	folyamatos	részen önkormányzati	5 / év	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
2.2.2.1	Közbringa-rendszer kialakítása	2022-ig, ha forrás biztosított	önkormányzati	100	nem áll rendelkezésre forrás

3. A vonzó, funkciógazdag belváros erősítését szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projektnév	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
3.2.3.1	Fizetőparkoló övezetek felülvizsgálata és felhasználóbarát kommunikációja	2019-ig	önkormányzati	100-150	saját forrás biztosítandó
3.3.2.1	Mobilitási forgatókönyv készítése jogszabályi kötelezettség alapján nagy látogatószámot vonzó rendezvények esetében	2019-ig	részen önkormányzati	10 / év	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
3.1.1.5	Kossuth Lajos utca felújítása	2019-ig	önkormányzati	600	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
3.1.2.1	Belváros körüli parkolási rendszer fejlesztése (új parkolóház és Malom utcai parkoló)	2019-ig	önkormányzati	1150	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
3.1.1.1	Belvárosi tömbbelső felújítása (Erzsébet udvar, Bajcsy tömbbelső)	2019-ig	önkormányzati	200	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
3.2.1.1	A Líceumot és a Bazilikát összekötő lépcsősor, előlépcsők felújítása	2019-ig	részen önkormányzati	90	saját forrás biztosítandó
3.1.2.3	Turistabuszok parkolási lehetőségeinek fejlesztése	2022-ig, ha forrás biztosított	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
3.1.2.2	Parkolásiirányítási rendszer kialakítása	2030-ig	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
3.2.2.1	Belvárosi védett övezet megközelítésének javítása igényvezérelt szolgáltatással	2030-ig	önkormányzati	25-30 + működési költség-többlet	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
3.1.1.2	Foglár György út felújítása (sétálóutca szakaszok kialakítása)	2030-ig	önkormányzati	70	nem áll rendelkezésre forrás

3. A vonzó, funkciógazdag belváros erősítését szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projektnév	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
3.1.3.1	Belvárosi alacsony emissziós övezet kialakítása	2030-ig	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
3.1.1.3	Az Érsekkert megújítása	2022-ig, ha forrás biztosít ható	önkormányzati	400	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
3.3.1.1	Az egri pincerendszer és pincesorok, szőlőterületek elérhetőségének fejlesztése	2030-ig	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
3.1.1.6	A Minaret környezetének megújítása	2030-ig	önkormányzati	300	nem áll rendelkezésre forrás
3.1.1.4	A Petőfi tér megújítása	2022-ig, ha forrás biztosít ható	önkormányzati	500	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás

4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek					
Projekt-szám	Projektnév	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
4.3.2.1	Helyi autóbusz-hálózat és menetrend megújítása	2019-ig	önkormányzati	15-25 + esetleges működési-költség-többlet	saját forrás biztosítandó
4.2.1.1	Déli iparterület fenntartható városi közlekedésfejlesztése (Kistályai úti kerékpárút)	2019-ig	önkormányzati	305	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
4.2.1.6	Kerékpárosbarát beavatkozások forgalmas csomópontokban, problémás kerékpárút-csomópontok fejlesztése	2019-ig	részben önkormányzati	50-100	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
4.2.2.1	Hiányzó városi gyalogos kapcsolatok és járdaszakaszok létrehozása	2019-ig	részben önkormányzati	100-150	saját forrás biztosítandó
4.2.5.1	Közösségi közlekedés és lágy közlekedési módok (kerékpározás, gyaloglás) népszerűsítése	folyamatos	önkormányzati	2 / év	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
4.2.4.1	Rövid és hosszú időtartamú kerékpárparkolás fejlesztése	folyamatos	önkormányzati	5 / év	saját forrás biztosítandó
4.2.3.1	Egyirányú utcák kétirányú kerékpározhatósága	folyamatos	önkormányzati	10-15	saját forrás biztosítandó

4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek					
Projekt-szám	Projekt név	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
4.3.3.1	A közösségi közlekedés arculatának megújítása	2022-ig, ha forrás biztosít ható	önkormányzati	15-25	nem áll rendelkezésre forrás
4.3.3.2	Elektronikus forgalomirányító és utastájékoztató rendszer kiépítése	2022-ig, ha forrás biztosít ható	önkormányzati	200-300	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
4.3.1.1	Autóbusz járműállomány megújítása	2022-ig, ha forrás biztosít ható	önkormányzati	3000-4000	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
4.3.4.1	Közösségi közlekedés díjtermék kínálatának és értékesítési rendszerének fejlesztése	2022-ig, ha forrás biztosít ható	önkormányzati	80-100	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
4.2.1.3	Kerékpáros főhálózat hiányzó elemeinek megvalósítása - II. ütem	2022-ig, ha forrás biztosít ható	részben önkormányzati	130-150	nem áll rendelkezésre forrás
4.2.1.4	Meglévő kerékpáros főhálózati elemek fejlesztése (kétoldali, irányhelyes közlekedés lehetősége)	2030-ig	részben önkormányzati	200	nem áll rendelkezésre forrás
4.1.1.1	Közlekedési felületek újraosztása a 24-es főút belterületi szakaszán (parkolásra használt külső sávok rendezése parkolóhelyekkel, kerékpársávval, növényekkel)	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
4.4.2.1	Oktatási programok – „ökodriving”	2030-ig	önkormányzati	2 / év	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
4.2.1.2	Főútvonalak kerékpárosbarát átalakítása	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	60-100	nem áll rendelkezésre forrás
4.4.1.2	Városi alternatív töltőinfrastruktúra fejlesztése	2030-ig	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás

4. A tiszta, zöld, egészséges lakókörnyezet kialakítását támogató projektek					
Projekt-szám	Projektnevé	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
4.3.2.3	Közösségi közlekedés infrastruktúrájának fejlesztése (megállók, buszöblök, akadálymentesítés)	2030-ig	részben önkormányzati	100-150	nem áll rendelkezésre forrás
4.2.1.5	Kerékpárforgalmi mellékhálózati fejlesztés	2030-ig	részben önkormányzati	300	nem áll rendelkezésre forrás
4.3.2.2	Igényvezérelt közösségi közlekedés	2030-ig	önkormányzati	35-50 + működési-költség-többlet	nem áll rendelkezésre forrás
4.1.1.2	Közlekedési felületek újraosztása a 25-ös főút felnémeti szakaszán (parkolásra használt külső sávok rendezése parkolóhelyekkel, kerékpársávval, növényekkel)	2030-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
4.4.1.1	Környezetbarát önkormányzati járműflotta, zöld közbeszerzés	2030-ig	önkormányzati	15 / év	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás

5. A biztonságos közlekedést szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projektnevé	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
5.2.1.1	Közlekedésbiztonságra nevelés, szemléletformáló kampányok, rendezvények	folyamatos	önkormányzati	2 / év	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
5.1.1.1	Gyalogátkelőhelyek létesítése és biztonságuk növelése	folyamatos	részben önkormányzati	20 / év	saját forrás biztosítandó
5.1.3.1	Akadálymentesítés a városi közterületeken	folyamatos	önkormányzati	50 / év	saját forrás biztosítandó
5.1.2.1	Korlátozott sebességű és lakópihenő övezetek, forgalomcsillapított területek kialakítása a városban	folyamatos	önkormányzati	20 / év	saját forrás biztosítandó
5.1.1.2	Sas út - Kertész út - Kistályai út csomópont és vasúti átjáró fejlesztése	2022-ig	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel	300	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás

6. A hatékony üzemeltetést és az infrastruktúra állapotának javítását szolgáló projektek					
Projekt-szám	Projektneve	Java-solt időtáv	Hatáskör	Becsült költség [millió Ft]	Finanszírozás kategóriája
6.1.2.1	Helyi közösségi közlekedési közszolgáltatás működési modelljének megújítása	2019-ig	önkormányzati	15-25 + esetleges működési-költség-többlet	saját forrás biztosítandó
6.2.1.2	Eger keleti városrész közlekedésfejlesztése (Kertész utca)	2019-ig	önkormányzati	1970	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
6.2.1.3	Csiky Sándor utca és Maczky Valér utca út-és közterület felújítása	2019-ig	önkormányzati	157	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
6.1.1.2	A kerékpáros fejlesztések intézményi, finanszírozási hátterének megteremtése (pl. kerékpáros referens)	2019-ig	önkormányzati	5 / év	saját forrás biztosítandó
6.2.1.8	Útfelújítási program	2019-ig	önkormányzati	1000	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
6.2.1.5	Árnyékszala és Verőszala utcák felújítása II. ütem	2019-ig	önkormányzati	90	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
6.1.1.1	Rendszeres felmérések, forgalomszámlálások bevezetése	folyamatos	önkormányzati	5 / év	saját forrás biztosítandó
6.1.1.3	Hazai, nemzetközi mobilitási együttműködésekben való részvétel	folyamatos	önkormányzati	1 / év (önrész)	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás
6.2.1.7	Sas út fejlesztése	2022-ig	önkormányzati	2100	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
6.1.1.4	A város közlekedésinfrastruktúra-vagyonának fenntartását, fejlesztését segítő rendszerek kialakítása, szervezetfejlesztés	2022-ig	önkormányzati	10 / év	saját forrás biztosítandó
6.2.1.1	Deák Ferenc utca és Eszterházy tér fejlesztése	2030-ig	részben önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás
6.2.1.4	Felsővárosi piac környéki utcák felújítása	2030-ig	önkormányzati	250	nem áll rendelkezésre forrás
6.2.1.9	Faiskola utca felújítása (Külsősor és Szövetkezet utcák között)	2030-ig	önkormányzati	500	nem áll rendelkezésre forrás
6.2.1.6	A Hadnagy utcai patak híd felújítása	2030-ig	önkormányzati	a költségek megállapításához előzetes tervezés szükséges	nem áll rendelkezésre forrás

A javasolt beavatkozások költségeit időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban mutatja be az alábbi táblázat. Ez alapján a **fenntartható városi mobilitási terv 2030-ig összesen mintegy 85-100 milliárd forint költségű beavatkozást tartalmaz, ám ebből 45 milliárd forint egyetlen projekt, az M25-ös gyorsforgalmi út kiépítésének költsége.**

	IKOP	TOP, MVP	állami	saját és állami	saját ⁷	egyéb	összesen
2019-ig	6000	6112	4700 - 4750	20 - 50	390 - 900	90	17312 - 17902
folyamatos	0	26	0	0	1424 - 1469	195	1645 - 1690
2022-ig	45000	2100	300	0	140	0	47540
2022-ig, ha forrás biztosítható	0	0	0	0	3735 - 4925	900	4735 - 6325
2030-ig	0	0	10710 - 22400	100 - 500	2961 - 4001	810 - 850	14481 - 27251
összesen	51000	8238	15710 - 27450	120 - 550	8650 - 11435	1995 - 2035	85713 - 100708

2022-ig a már korábban programozott IKOP-projektek 51 milliárd forintot, a TOP és MVP forrásból finanszírozott közlekedésfejlesztési projektek mintegy 8,2 milliárd forintot, a más állami keretből megvalósuló projektek nagyjából 5 milliárd forintot kötnek le. Ezeken felül a fenntartható városi mobilitási terv elsősorban közlekedésszervezési, intézményi, szemléletformálási beavatkozásokat, valamint kisebb léptékű, de folyamatos, a legfontosabb hiányosságok pótlását célzó beruházásokat javasol, melyekre saját forrást kell biztosítani.

Forrásteremtés szempontjából prioritás a helyi autóbusz-szolgáltatás komplex megújítása és a kerékpáros főhálózat továbbfejlesztése

Amennyiben a forrás megteremthető, a következő területeken érdemes mihamarabb, lehetőleg már 2022 előtt beavatkozni: a helyi autóbusz-szolgáltatás komplex megújítása (autóbusz-állomány megújítása, forgalomirányító és utastájékoztató rendszer kiépítése, díjtermék-kínálat és értékesítési rendszer fejlesztése, arculat megújítás), a kerékpáros főhálózat továbbfejlesztése, valamint a közúti forgalomirányítás és a közbringarendszer terén. A forrásszerzés feltétele ezen projektek mielőbbi előkészítése. Ebbe a kategóriába tartoznak a beadott GINOP pályázatok is.



Eger pályázik az „Európa Kulturális Fővárosa 2023” címre, aminek városfejlesztési és mobilitási vonatkozásai is vannak

Eger 2017-ben döntött arról, hogy pályázik az „Európa Kulturális Fővárosa 2023” címre. Az EKF elsősorban a város lakosait célzó kulturális projekt; de emellett jellemzően fellendíti a turizmust, valamint hozzájárul a városi infrastruktúra fejlesztéséhez.

⁷ A nagyobb léptékű beruházások megvalósítása uniós vagy állami forrás bevonása esetén reális

A SUMP releváns projektjeit az EKF szempontjából feltételként, támogató projektként, vagy EKF programba illeszthető elemként azonosítottuk

Az önkormányzat nem beruházás-központú pályázatban gondolkodik, ami összhangban áll a fenntartható városi mobilitási terv szemléletével, mely az infrastruktúra helyett az embert állítja a középpontba. Ezzel együtt az EKF program megvalósításának vannak közlekedési feltételei, és a fenntartható mobilitási megoldások szerves részét képezhetik a kulturális és turisztikai program méltó kiszolgálásának. Fentiek alapján a javasolt projekteket a következőképpen csoportosítottuk az EKF pályázat szempontjából:

- **EKF lebonyolításának feltételei:** Azon projektek, amelyek mindenképpen szükségesek ahhoz, hogy az EKF program zökkenőmentesen lebonyolítható legyen. Ebbe beleértendő a város megközelíthetőségét javító intézkedések, valamint a belvárosi és – rendezvényforgalom alapszintű rendezése.
- **EKF támogató projektek:** Azok a projektek, amelyek – elsősorban háttérrendszerként, közvetetten – támogatják az EKF program zökkenőmentes lebonyolítását, ugyanakkor nem látványos, imázsképző elemek. Ide tartoznak elsősorban a város belső, illetve a város és térsége közötti közlekedési rendszerek hatékonyságát javító intézkedések (közösségi közlekedés szervezeti és integrációs kérdései, forgalomirányítás).
- **EKF programba illeszthető projektek:** Azok a projektek, amelyek közvetlenül szolgálhatják az EKF program kulturális és turisztikai elemeinek lebonyolítását, valamint önmagukban is alkalmasak a város imázsának javítására, Eger mint kulturálisan meghatározó európai város képének erősítésére.

6.3 KOCKÁZATKEZELÉS

A kockázat az okozott kártól és a bekövetkezés valószínűségétől függ. A kockázatok mérséklésének legjobb módja a megelőzés

A SUMP szempontrendszerében alapkövetelmény, hogy **törekedni kell a projektekkel kapcsolatos kockázatok minimalizálására: a megelőzés elvét szükséges követni a károk elhárítása helyett**, és az elháríthatatlan problémákat a lehető legkisebb károkozással kell megoldani.

Ennek érdekében azonosítani kellett az egyes projektek esetén felmerülő kockázatok jellegét, majd megbecsülni azok szintjét, amely utóbbi a károk súlyosságától és az előfordulási valószínűségtől függ. Az egyes kockázattípusokat az alább felsorolt módokon lehetséges kezelni.

Műszaki kockázatok:

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

Környezeti kockázatok:

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

Pénzügyi kockázatok:

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

Gazdasági kockázatok:

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

Döntéshozói kockázatok:

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

Városi-szakmai kockázatok:

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

Társadalmi kockázatok:

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

6.4 AZ EREDMÉNYEK MÉRÉSE ÉS A SUMP FELÜLVIZSGÁLATA

Az intézkedések eredményeit nyomon kell követni, hogy hosszú távon garantálható legyen a pozitív hatásuk

A város mobilitási rendszere akkor fejlődik kedvező hatékonysággal, ha a SUMP célrendszer megvalósítása érdekében tett lépések eredményesek. Az eredményesség meghatározásához – vagyis a projektek utánkövetéséhez – számszerűsíthető információra van szükség: minden egyes projekt esetében ismerni kell a fejlesztés közvetlen kimenetelével összefüggésben álló számszerű változást, és meg kell tudni határozni a közvetett hatásokat is. Ezt a célt szolgálja a **monitoring**, amely egyébként a SUMP módszertanában kiemelten fontos szerepet játszik. A hatások ismerete alapján ugyanis az intézkedések szükség esetén finomhangolhatók, módosíthatók, így garantálható azok pozitív hatása.

6.4.1.1 Indikátorok

Az indikátorok olyan mérőszámok, amelyek segítségével értékelhetők a beavatkozások okozta változások

Az eredményesség mérésére használt mérőszámokat nevezzük **indikátoroknak**. Ezeket a számszerűsített jellemzőket a projekt előtti, kezdő állapotban és a megvalósítás után, majd adott időközönként kell meghatározni, így válik nyomon követhetővé az egyes intézkedések hatása.

A SUMP-ban rögzített stratégiai célok, az operatív célok, a beavatkozási területek, valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.

Sorrendben a specifikustól az általános felé haladva, **az outputindikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető eredményét fejezik ki** (pl. épített kerékpárút hossza), és a tervezett projektek, illetve beavatkozási területek szintjén értelmezhetők. **Az eredményindikátorok** a mérhetőség második szintjét jelentik. **Elsősorban a mobilitási igények, vagyis az egyes szolgáltatások iránti kereslet változását jelzik** (pl. az egyes közlekedési módok használatának egymáshoz viszonyított aránya). Ezek a változások a fejlesztés megvalósulásából közvetlenül következnek, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Az eredmény indikátorokat elsősorban a beavatkozási területekhez rendeljük hozzá. **A hatás indikátorok a SUMP projektek nyomán közvetetten jelentkező változásokat fejezik ki**, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét (pl. levegőminőség), a fő prioritásokhoz kapcsolódóan.

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

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

6.4.2 MONITORING TERV

A monitoring az értékeléshez használt mérőszámok (indikátorok) rendszeres meghatározását és elemzését jelenti

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

A projektmonitoring **magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak értékelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából.** A monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességgű, a kiértékelés dokumentációját két évente szükséges elkészíteni. Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel.

6.4.3 A SUMP FELÜLVIZSGÁLATA

Bizonyos időközönként felül kell vizsgálni a SUMP-ot, hogy a külső körülmények változásaihoz is igazodjon a város mobilitási rendszerének fejlesztése

A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás. Ezt a célt szolgálja a monitoring és az utóbbira épülő SUMP felülvizsgálat, amelynek legfontosabb feladata a soron következő beavatkozások megvalósításának megalapozása. Tartalmát tekintve ki kell terjednie minden olyan változás vizsgálatára, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, továbbá rögzítenie kell a célrendszer, illetve a projektlista esetleges változásait.

A jelen SUMP a beavatkozások jelentős részét a 2014–2020-as európai uniós időszakra irányozza elő. Ebből következően két felülvizsgálat javasolt az elkövetkezendő időszakban: 2020-ban a következő uniós támogatási ciklus előkészítését célzó, az új ciklus projektjeinek megalapozását szolgáló felülvizsgálat, majd 2023-ban a jelenlegi uniós ciklus pénzügyi lezárását követő teljes körű felülvizsgálat, amely a jelenlegi ciklusban megvalósult intézkedések eredményeire teljes körben visszacsatolást nyújt.