



TARTALOM

1.Összefoglalás	2
2.Bevezetés	11
2.1. A mobilitási tervezés céljai	11
2.2. A mobilitási tervezés módszere.....	13
3. A Mobilitási terv megalapozása.....	19
3.1. Stratégiai, szabályozási háttér.....	19
3.2. Mobilitást befolyásoló háttér.....	23
3.3. Kaposvár és vonzáskörzetének közlekedési helyzete	36
3.4 A problémák azonosítása	78
4. Célrendszer	80
4.1 Jövőkép	80
4.2 A célrendszer áttekintése.....	80
4.3 A célrendszer részletezése	85
5. Eszközrendszer	98
5.1 Célok és eszközök kapcsolata	98
5.2 Eszközök bemutatása.....	99
5.3 Projektek.....	112
6. A Mobilitási terv megvalósítása	120
6.1 Indikátorok, monitoring rendszer	120
6.2 Cselekvési terv	124
6.3 Költség és finanszírozási terv.....	126
6.4 Kockázatkezelési terv.....	127
Mellékletek	130

1. ÖSSZEFOGLALÁS

Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata a 2014-2030 közötti időszak közlekedés-fejlesztési céljainak, intézkedéseinek megalapozása érdekében 2016 tavaszán határozta el a Fenntartható Városi Mobilitási terv készítését.

A Mobilitási terv a legjobb nemzetközi gyakorlatokon alapuló, de a hazai tervezési közegbe illesztett és a helyi sajátosságokhoz igazított tervezési módszertan szerint került kidolgozásra. A Mobilitási terv az eddigi közlekedéstervezési gyakorlathoz képest nagyobb hangsúlyt helyez az emberközpontú szemléletre, valamint a lakosság és az egyes érdekcsoportok bevonására, a különböző szakpolitikai területek összehangolására, szakít az egyoldalú, hagyományos ágazati megközelítéssel, a mobilitási kérdéseket komplexen kezeli.

A dokumentum hozzásegíti Kaposvárt a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására. Célja, hogy a fenntartható és integrált megoldásokat kínálja a városi közlekedési problémák megoldására, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez.

A Mobilitási terv **időtávját** tekintve

- részben rövid és középtávú, operatív intézkedési terv a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszakának végéig, 2023-ig;
- részben hosszú távú fejlesztési stratégia, 30 éves kitekintéssel.

A tervezés során kiemelt hangsúlyt kapott az átgondolt és következetes beavatkozási logika kidolgozása, az egyes lépések közötti megfelelő logikai kapcsolatok kialakítása.

PARTNERSÉG – KÖZÖSSÉGI TERVEZÉS

A stratégiai tervezéshez kapcsolódóan a városban kialakult gyakorlatra és az elmúlt évek sikeres tapasztalataira építve Kaposvár MJV önkormányzata a Mobilitási terv kidolgozása során is kiemelt figyelmet fordított az érintettek bevonására érdemi partnerség megvalósítására.

A tervezési munka kezdetén kidolgozott és elfogadott Partnerségi Terv alapján aktív együttműködést alakított ki a helyi, a vonzáskörzeti és a mobilitás tervezés szempontjából érintett országos szervezetek szakembereivel, valamint a lakossággal.

A szakmai és társadalmi részvétel folyamatos biztosítása érdekében több szinten folytak az egyeztetések, workshopok, felmérések.

A megalakított három munkacsoport rendszeres ülésein, javaslattevői fórumain és a közös gondolkodáson túl számos intézményvezető, gazdasági szereplő, civil szervezet és a környező települések is megkeresésre kerültek szakmai egyeztetés, illetve írásbeli javaslattevői és véleményezői céljából.

A szélesebb körű társadalom bevonására nyílt egyeztetés keretében került sor a város honlapján megjelent online kérdőív, a helyi médiában megjelent figyelemfelhívó cikkek, valamint a dokumentum társadalmi egyeztetési változatának nyilvános megtekinthetősége és észrevételezési lehetősége révén.

A partnerségi események során megfogalmazódó helyi észrevételek a készülő dokumentumba többségében beépítésre kerültek és sok esetben olyan szubjektív tényezőkre is felhívták a terv készítőinek figyelmét, amelyek a rendelkezésre álló adatokból, dokumentum-elemzések, felmérések, illetve nem feltétlenül, vagy nem a szereplők által jelzett hangsúllyal jelentek meg.

HELYZETFELTÁRÁS, PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA ÉS RANGSOROLÁSA

Kaposvár az ország 14. legnépesebb, Pécs után a Dél-Dunántúl második legnagyobb városa. Az országos és megyei tendenciákhoz hasonlóan a település népessége is csökkent az elmúlt 10 évben, azonban a város erős gazdasági, kulturális, oktatási szerepének köszönhetően az országos, a megyei és a járási átlagnál is kedvezőbb népességváltozás prognosztizálható. A jelenlegi demográfiai folyamatok és az ismert fejlesztési szándékok előre vetítésével több népesség előrejelzési szcenárió készült a tervezés során, amelyek közül kettőre épül a Mobilitási Terv:

- 1. szcenárió (realista): Kaposvár lakossága 57-59 ezer fő várható 2050-re.
- 2. szcenárió (optimista): jelentős munkahely teremttel, gazdaságfejlesztéssel, számos befektető városba vonzásával, az oktatási szerepkör további erősítésével számol, melyek megvalósítása esetén a város lakossága elérheti újra a 70 ezret.

Kaposvár nem rendelkezik több megyére kiterjedő térszervező potenciállal, részleges regionális központi szerepkörrel bír elsősorban az oktatásban, illetve az egészségügyben. A városban több, a regionális szinten kiemelt gazdasági szereplő tevékenykedik, az agráripár, élelmiszeripár, egészségipár, gépipár és elektronika húzóágazatain belül.

Kaposvár kiterjedt vonzáskörzettel rendelkezik, ami a munkába járás, iskolába járás és a városi szolgáltatások elérése kapcsán a közlekedési igényeket is meghatározza. A kaposvári vonzáskörzet 87 települése hozzávetőlegesen Kaposvár 40 km-es körzetét jelenti, ami Somogy megye területének közel egyharmadát foglalja el, érintve Baranya és Tolna megyét is. Kaposvárra megközelítőleg napi 17 ezer ember ingázik, melyből 56 % a munkába járási célú és 44 % az iskolába ingázók aránya. Volumenét tekintve a legtöbb ingázó a külső agglomerációs gyűrű településeiről, elsősorban a Kaposvártól nyugatra lévő településekről érkezik.



Kaposvár helyi közösségi közlekedését autóbusszokkal látja el az önkormányzati tulajdonú városi szolgáltató, a Kaposvári Közlekedési Zrt. (KK Zrt.) Az autóbusz hálózat illeszkedik a

városszerkezethez, és a város teljes területére kiterjed, ezen felül kiszolgálja a közigazgatásilag Kaposvárhoz tartozó kisebb szatellit városrészeket is (pl. Kaposfüredet, Toponárt). A járatsűrűség, mint a közösségi közlekedés színvonalának egyik legfontosabb szempontja, jelenleg kedvezőtlen, a legtöbb vonalon ritka, 30 perc vagy a fölötti követés jellemző, és csúcsidőben is csak kevés vonalnál sűrűbb.

Ugyan a jó közösségi közlekedéssel ellátott belvárosban, illetve anyagi okokból például a lakótelepekről is érezhetően többen veszik igénybe a közösségi közlekedést, a helyi autóbusz sajnos alacsony részarányt képvisel a város teljes közlekedésben, a személygépjárműves közlekedési mód dominanciája a jellemző.

A 2010-es évek elején tapasztalt nagy mértékű utasvesztésben része lehetett az akkori járatritkításoknak, valamint a kedvezményes árú bérletek jelentős drágulásának is, utóbbi erőteljesen hozzájárulhatott az értékesítések volumenének csökkenéséhez. A kínálat csökkentése az elmúlt években már elmaradt, amivel az utasszám csökkenése is megállt.

A versenyképesség és a részarány javításában talán változást hozhat az is, hogy a helyi autóbusszok teljes, előregedett állományát új, környezetbarát és korszerű, komfortos és akadálymentes járművekre cserélték a tavalyi évben, ami látványos minőségi javulást hozott a szolgáltatásban.

A KK Zrt. pénzügyi helyzete stabil, de a közösségi közlekedés, ahogy más városokban, úgy Kaposváron sem tud önfenntartó lenni, az utasok által fizetett menetdíjak, illetve a szociálpolitikai menetdíj-támogatások nem fedezik a működés költségeit, azzal együtt sem, hogy a társaság komoly hatékonyságnövelési intézkedéseket hajtott végre. A bevételi oldalon a menetjegy értékesítés csökkenő tételt jelent, mivel a kedvezményesen utazók száma drasztikusan visszaesett, illetve az árak folyamatos emelése is más eszközre elterelt egyes utasrétegeket (2010 és 2015 között valamennyi jegy és bérlet típus ára az inflációt meghaladóan drágult, az említett kedvezményes bérlet kiemelkedő mértékben).



A várost több vasútvonal érinti, melyek közül a 41. számú vonal TEN-T korridor, korszerűsítését ütemezetten végzi a MÁV Zrt. A másik két vonal a Balaton irányába halad,

állapotuk rosszabb, forgalmi jelentőségük is sokkal kisebb. A megállók elhelyezkedése és a szolgáltatás minősége miatt a vasúthoz képest szinte minden településről kedvezőbb a DDKK Zrt. helyközi autóbuszai által nyújtott utazási lehetőség. Hiába a vasút sok esetben jobb „tisztá menetideje” két megálló között, háztól-házig a busz versenyelőnye egyértelmű Kaposvár környezetében és nagyobb távolságokra is, pl. Pécsre, Budapestre.

Kaposvár közelmúltban felújított épületű vasútállomásán jelenleg közel napi 2 ezer utas fordul meg. Összehasonlításképp, a helyközi buszok kaposvári megállóhelyeit közel 17 ezer utas használja, és ebből több mint 10 ezret az autóbusz állomás bonyolít. Városon belül ugyanakkor kifejezetten sok megállót használnak a helyközi buszok, amely egyrészt lassabb menetidőt, másrészt felesleges konkurenciahelyzetet eredményez a helyi közösségi közlekedéssel.

A Kaposvárra munkába vagy iskolába ingázók körében a közösségi közlekedés, elsősorban a busz használata ma még sokkal gyakoribb, mint a helyi forgalomban. A diákok természetesen szinte teljes körűen így járnak be a városba, de a dolgozóknak is több, mint a fele. Ugyanakkor az egyéni gépjárműves közlekedés szerepe a helyközi és a távolsági forgalomban is egyre erősebb, sokszor versenyképesebb a közösségi közlekedésnél. A jövőben a vonzáskörzet diák korú népességének csökkenésével a helyközi utasszám további térvessztése várható.

P+R, B+R parkolók nem csak Kaposváron, de a városkörnyéki településeken sem jellemzők. Azáltal, hogy a vasúti megálló a települések kieső, településszéli helyein fekszenek és a vasúti menetrendi kínálat nem túl kedvező, az autóval vagy kerékpárral kombinált utazások iránt számottevő igény nem jelentkezik.



A gyaloglás szintén kedvelt közlekedési mód Kaposváron, a városon belül gyalogosan jól elérhető úticélok és távolságok vannak. A belváros központi területén, a forgalomcsillapított, autómentes utca szakaszokon a közterület minősége, a kihelyezett utcabútorok, a térfigyelő kamerák kellemes és biztonságos környezetet is nyújtanak ehhez. Ugyanakkor ez az állapot nem általános a külső területeken, ahol a lakóutcákban több helyen rossz állapotúak, rosszabb esetben hiányoznak, nem burkoltak a gyalogjárdák. A közösségi közlekedési

megállók környezetében, a rávezető járdarészeknél, a kereszteződéseknel is sok esetben szükséges lenne az infrastruktúra fejlesztése, akadálymentes, kényelmes és biztonságos városi környezet kialakítása érdekében. A közutakkal való találkozási pontok (csomópontok, gyalogátkelőhelyek) kialakítása, sűrűsége még a gépjármű-közlekedés prioritását tükrözi. A gyalogos balesetek száma szerencsére csökkenő, de az ezt célzó fejlesztéseket folytatni kell következő időszakban is.



A kerékpározás, bár növekvő az aránya, még nem elterjedt városi közlekedési eszköz Kaposváron, pedig a város adottságait kerékpáros szempontból pozitívnak értékelhetjük. A meglévő kerékpáros létesítmények hálózata még nem összefüggő, sok esetben hiányoznak szakaszok vagy biztonságos csomóponti átvezetések, illetve a korábban létesült kerékpárforgalmi létesítmények egy része is korszerűsítésre, átalakításra érett. Ennek ellenére a biciklizés feltételeiben jelentős előrelépés történt az elmúlt években a megvalósult kerékpáros fejlesztéseknek köszönhetően. A város rendelkezik kerékpárforgalmi hálózati tervvel, mely alapján megalapozottan és ütemezetten megkezdődött a kerékpárosbarát fejlesztések megvalósítása.

Kaposváron több helyen vannak már korszerű kerékpártámaszok, melyek szintén segítik a környezetbarát mód terjedését. Sok forgalomvonzó létesítmény környezetében még hiányoznak közterületi kerékpárparkolók. Szintén a népszerűsítést segíti a városi közbringa mintarendszer elindítása, amelynek városi léptékűvé fejlesztése is megkezdődött.



Kaposvár közúthálózata jellemzően rácsos szerkezetű, a város főközlekedési hálózatát az országos főutak alkotják, amelyek a forgalmi terhelés szempontjából is kiemelkednek ezáltal. Kelet-nyugat irányban elkészült a 61. számú út elkerülője, amivel a 610 sz. út feladata a városba érkező és a belső forgalom lebonyolítása maradt (kapacitását ugyanakkor szerepének változásával párhuzamosan nem csökkentették). A városban keletkező forgalmi igények elvezetésére a jelenlegi úthálózat kapacitása többnyire megfelelő. Hálózati problémát elsősorban a vasútvonalak elválasztó hatása jelent, ami a közúti forgalmat néhány

forgalmas vasúti átjáróra koncentrálja. Az alsórendű úthálózat többnyire követi a főutak egymásra merőleges elrendezését, és a belterületi utak jelentős része, 81 %-a burkolt is. Ezek minősége ugyanakkor csak közepesnek mondható, sok főút és helyi közút felújítása is időszerű lenne.

Számottevő távolsági vagy átmenő forgalom a várost nem érinti, főleg, mióta elkészült a 61. számú főút elkerülője kelet-nyugati irányban. Városi szinten ugyanakkor a személygépjármű-használat aránya meglehetősen magas más, hasonló méretű városokkal összehasonlítva. A néhány évvel ezelőtti kedvezőtlen gazdasági folyamatok miatt kevesebb gépjármű volt az utakon, de már látható egy újbóli növekedő tendencia. Ma még számottevő torlódások, idővesztések nem jellemzők az autós közlekedésben (leszámítva néhány csomópontot és időszakot), de a forgalom növekedése a torlódások fokozódását hozhatja magával.

A városközpontban fizető parkolási rend működik, amely többek között a forgalomszabályozás egyik eszköze is. Emellett a beszedett bevételek más közszolgáltatások és rendszerek működtetésének finanszírozásához is segítséget nyújtanak. A 2011 és 2015 közötti időszakban mind a parkolóhelyek száma, mind a parkolási díjak emelkedtek, aminek eredőjeként a város parkolási bevételei is több mint 25%-kal nőttek azzal együtt is, hogy komoly parkolási konfliktussal, helyhiánnyal nem találkozni a városban. A parkolási díjak túlnyomó többsége a hagyományos parkolóautomatákból származik, de a mobiltelefonos parkolás népszerűsége folyamatosan emelkedik a bevezetése óta. A mélygarázsok kihasználtsága a közterületi parkolókhöz képest is alacsony. 2016 óta a zöld rendszámú gépkocsik számára díjmentesek a felszíni fizető parkolók.

Az áruszállítás is elsősorban közúton történik a legfontosabb célterületek a város keleti és észak-nyugati részein található ipari parkok, gazdasági területek, illetve a 41. sz. vasútvonal mellett helyezkedik el a cukorgyár, amely mind vasúti, mind közúti szállítást végez. Az áruszállítás komolyabb problémát sem a közúti forgalomban, sem a lakosság körében nem okoz, a lakóterületeket és a belváros is súlykorlátozások védik ettől.



Kaposvár közlekedési rendszere jelentős lemaradásban van a korszerű integrált irányító és információs rendszerek alkalmazása tekintetében. A meglévő elemek nem alkotnak egységes rendszert, egyedi problémák kezelésére alkalmasak, esetenként azt is csak korlátozottan. A város forgalmasabb főútjain és csomópontjaiban jelzőlámpás forgalomirányítás működik, a főútvonalakon összehangolás is segíti az autósokat, de a forgalom hatékonyabb lebonyolódását segítő korszerű, a forgalom dinamikáját követő forgalomfüggő rendszer, vagy az úticélok elérését segítő parkolásirányítás sincs Kaposváron.

A közösségi közlekedés területén azonban a néhány éve megvalósult helyi fejlesztéseknek köszönhetően történt előrelépés, az utastájékoztatásban egyre könnyebb valós idejű információhoz jutni. Az utazás-tervezésnél azonban még nem jelennek meg a korszerű eszközök, emellett a különböző szolgáltatók rendszerei is elszigetelten külön-külön működnek, nincs közös platform. A szolgáltatások, tarifák integrációja sem történt még meg, ahogy a szolgáltatók jegyrendszerei is papír alapúak.

A közlekedésszervezői feladatok ellátása kapcsán is problémát jelent, hogy nincsenek meg a formalizált szervezeti együttműködések a város és térsége közlekedésének működtetésében, és az érintettek nem rendelkeznek egységes, a tulajdonosi feladatokat, vagyonkezelést és a forgalom menedzsmentjét segítő részletes, naprakész adatbázisokkal, térinformatikai rendszerekkel.



A közlekedők szemléletformálása, tájékoztatása sok csatornán keresztül már ma is megvalósul a városban, témájában leginkább a környezetbarát közlekedés ösztönzésére és a biztonság javítására fókuszálva. Összességében az a tapasztalat, hogy sok „szigetszerű”, a szervezetek saját kezdeményezésében indított akció zajlik Kaposváron, amelyek azonban sokszor nem kapcsolódnak össze, nem egy világos koncepció mentén építkeznek. Ezzel együtt a Kaposvár közigazgatási területén történt személysérüléses közúti balesetek száma csökkent az elmúlt években.

CÉL ÉS ESZKÖZRENDSZER

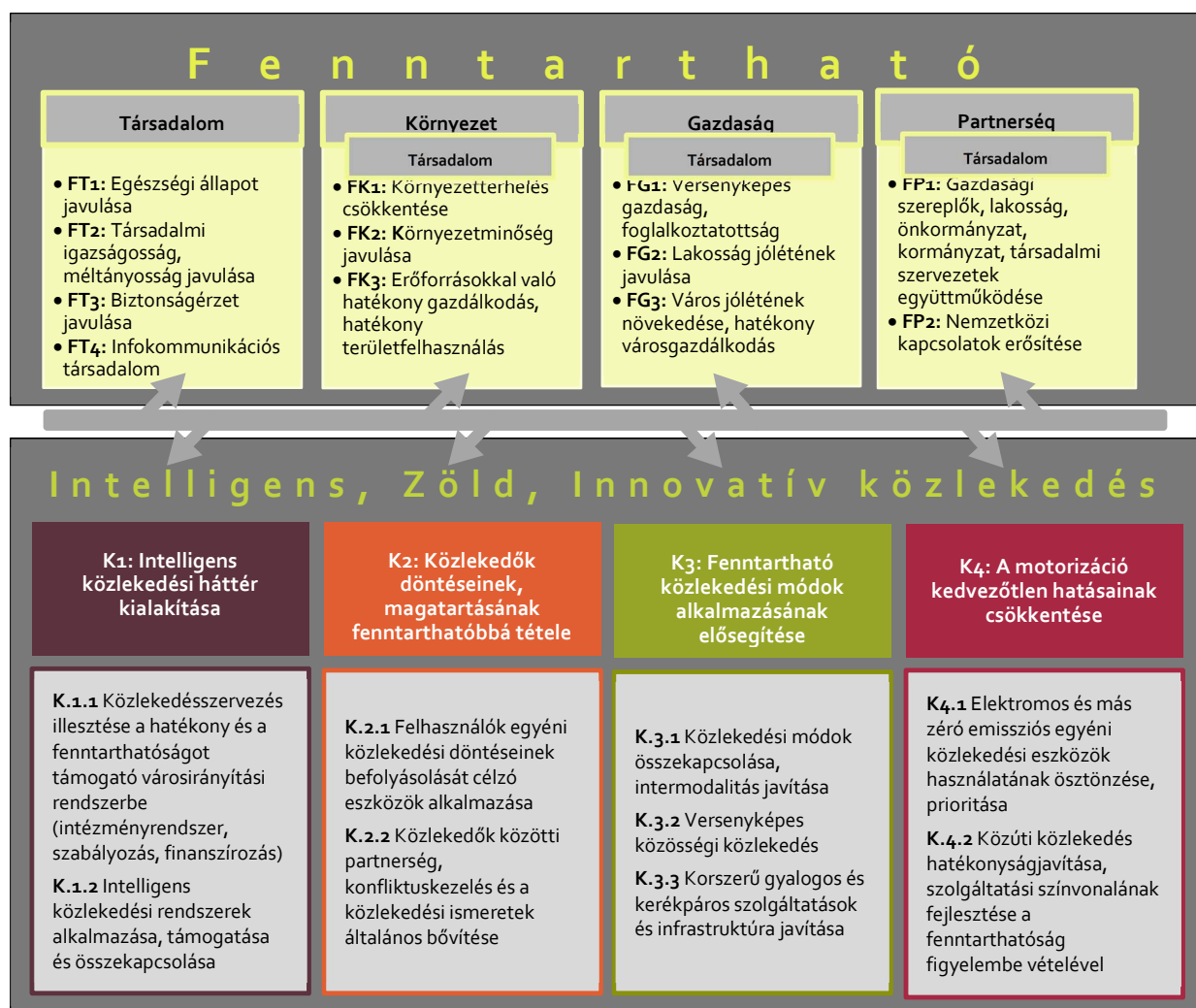
A Mobilitási terv céljai a város Településfejlesztési Konceptiójában foglalt hosszú távú jövőképpel és a város meglévő stratégiai dokumentumaival összhangban, azokra építve kerültek kidolgozásra, az érintett szereplők aktív bevonásával.

A Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiához hasonlóan kétszintű célrendszer:

- 1. célszintjén az **átfogó társadalmi célok**
- 2. célszintjén pedig a **közlekedés stratégiai célok** szerepelnek.

Az átfogó célok olyan társadalmi célok, melyek eléréséhez a közlekedés is hozzájárul. A „Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development” c. dokumentum célterületeihez igazodóan négy területen (társadalom, környezet, gazdaság, partnerség) kerültek meghatározásra, tulajdonképpen a beavatkozási logika minden szintjére hatással vannak.

A közlekedési stratégiai célok a közlekedési rendszer egyes elemeinek fejlesztésével kapcsolatosak, összességében, egymással kapcsolódva szolgálják az átfogó célok elérését, tulajdonképpen az Intelligens, Zöld, Innovatív közlekedés megteremtését célozzák, négy pillérre építve:



A Mobilitási terv céljainak megvalósulását segítő eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia eszközrendszeréhez igazodóan két típusra: ún. fejlesztési és menedzsment eszközökre oszthatók.

A célrendszerhez igazodóan megfogalmazott **fejlesztési eszközök** (9 db) jellegükből adódóan alapvetően és az eszköz tartalma tekintetében többségében infrastrukturális jellegű, járműállományi és egyéb rendszer beruházásokat foglalnak magukba.

A **menedzsment eszközök** (4 db) a közlekedési rendszer működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú beavatkozásait tartalmazzák. A menedzsment eszközök jellegükből adódóan, kisebb részben fejlesztési elemeket is tartalmazhatnak (pl. háttér rendszerek, IT beruházások).

A célok és eszközök kapcsolatát a következő ábrák mutatják be:

A közlekedés stratégiai célok és a fejlesztési eszközök kapcsolata

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

FE ₁	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	
FE ₂	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	
FE ₃	Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	
FE ₄	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	
FE ₅	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
FE ₆	Közbringa rendszer kiépítése	
FE ₇	Elektromobilitást támogató infrastruktúra és rendszerfejlesztések	
FE ₈	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	
FE ₉	Vasút áruszállítási célú infrastruktúra-fejlesztése	

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A MENEDZSMENT ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

ME ₁	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer	
ME ₂	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	
ME ₃	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	
ME ₄	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	

K1: Intelligens közlekedési háttér kialakítása
 K2: Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele
 K3: Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése
 K4: A motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése

PROJEKTEK, PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

A Mobilitási terv eszközrendszeréhez kapcsolódó projektlista hosszú iterációs folyamat eredményként állt elő, amelynek alapját a:

- a helyi jelentőségű fejlesztési elképzelések vonatkozásában Kaposvár ITS-ében és ITP-jében szereplő, valamint a város egyéb Mobilitási terv szempontjából releváns projektjei;
- Kaposvár és vonzáskörzetét érintő országos és regionális jelentőségű projektek tekintetében pedig a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, illetve az IKOP 2015. és 2016. éves fejlesztési kereteit meghatározó kormányhatározatokban nevesített projektek és
- a Mobilitási terv beavatkozási logikájához kapcsolódóan megfogalmazott új projektek jelentették.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

A projektek értékelése, rangsorolása, ez alapján a fejlesztések ütemezése két szempont, a társadalmi hasznosság és a megvalósíthatóság alapján történt.

A projektértékelés az önkormányzati, valamint együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projekteket érintette, az állami projektek csak bemutatásra kerülnek. Az értékelés eredményei alapján a projektek három ütembe sorolhatók az alábbiak szerint:

- **I.ütem:** 2020/23-ig megvalósítandó projektek: a társadalmilag hatékony és megfelelően előkészített projektek csoportja
- **II. ütem:** 2030-ig megvalósítandó projektek: az alacsonyabb pontszámokat elnyerő projektek csoportja
- **III. ütem:** távlati fejlesztések: a fennmaradó, legalacsonyabb pontértéket szerző projektek csoportja, melyek megvalósítása 2030-at követően mérlegelendő

A projektek ütemezése során az egyes projektek közötti összefüggések is elemzésre kerültek. Az egyes projektek hatásai közötti összefüggés városi szintű változatok meghatározását nem indokolta. Így a projektek ütemekbe sorolása egyedi értékeléseik alapján kapott pontszámok szerint történt.

A projektértékelés a helyzetértékelésnél bemutatott két scenárió mentén történt.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

Az alábbi táblázatok összefoglalják a projektértékelés társadalmi hatékonysági és megvalósíthatósági szempontú eredményeit eszközcsoportonként, illetve ütemenként.

A két scenárió esetében a projektek ütemezésében az értékelés alapján nincs különbség. Az átlagos társadalmi hatékonyság pontszámok a 2. scenárió esetén magasabbak, mivel itt az egyes fejlesztések által érintett használószám is nagyobb. Amennyiben a 2. scenárió valósulna meg, a projektlistát és a Mobilitási terv releváns részeit felül kell majd vizsgálni.

Eszközcsoport	2020/23-ig			2030-ig			2030 után		
	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósíthatóság	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósíthatóság	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósíthatóság
Menedzsment eszközök körébe tartozó projektek	7	42,6	3,2	0	-	-	0	-	-
Kerékpáros- és gyalogos közlekedés fejlesztési projektek	7	16,8	3,2	2	10	2,1	0	-	-
Közösségi közlekedés fejlesztési projektek	3	3,6	3,1	3	78,1	2,6	1	3,8	0,3
Közütfeljesztési projektek	4	13,2	3,4	4	7,7	2,8	2	1,9	1,9
Összes projekt	21	7,1	3,2	9	15,1	2,6	3	2,3	1,6

A projektértékelés eredménye az 1. scenárió esetén

Eszközcsoport	2020/23-ig			2030-ig			2030 után		
	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósíthatóság	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósíthatóság	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósíthatóság
Menedzsment eszközök körébe tartozó projektek	7	57,0	3,2	0	-	-	0	-	-
Kerékpáros- és gyalogos közlekedés fejlesztési projektek	7	22,3	3,2	2	6,4	2,1	0	-	-
Közösségi közlekedés fejlesztési projektek	3	4,1	3,1	3	98,2	2,6	1	4,9	0,3
Közütfeljesztési projektek	4	15,9	3,4	4	10,7	2,8	2	2,1	1,9
Összes projekt	21	8,6	3,2	9	17,8	2,6	3	2,6	1,6

A projektértékelés eredménye a 2. scenárió esetén

Kiemelkedő társadalmi hatékonyságuknál fogva a **menedzsment eszközök** csoportjába tartozó projektek mindegyike az I. ütembe tartozik, megvalósításuk tehát 2020/23-ig javasolt. Az ezen eszközcsoportba tartozó projektek intézményi, szabályozási, finanszírozási jellegűek, valamint szemléletformáló típusú és ITS / smart megoldásokat alkalmazó beavatkozásainak köszönhetően az egész városra, a közlekedési rendszer szereplőinek széles rétegére kihatással bírnak.

A **kerékpáros és gyalogos infrastruktúra-fejlesztési projektek** többségének megvalósítása 2020/23-ig javasolt. Az eszközcsoport tartalmaz szorosan egymásra épülő projekteket, olyan fejlesztéseket, melyek megvalósítása két szakaszra bontva, első szakaszban az I. majd második szakaszban a II. ütemben javasolt. Az eszközcsoport esetében a II. ütembe kizárólag e szakaszolt projektek második üteme tartozik.

Az eszközcsoportba tartozó, kifejezetten gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastrukturális fejlesztések viszonylag alacsony beruházási költségük ellenére magas társadalmi hasznosságúak, a közlekedési rendszer szereplőinek széles rétegét érintik, így társadalmi hatékonyságuk magasnak tekinthető.

A 2020/23-ig megvalósítani javasolt **közösségi közlekedésfejlesztésre irányuló projektek** magas előkészítettségi szintjének és társadalmi elfogadottságának, illetve biztosított beruházási és működési forrásának köszönhetően megvalósíthatósági szempontból, a magas érintett használatból eredően pedig társadalmi hatékonyság szempontjából egyaránt kiemelt helyen szerepelnek a beavatkozások prioritási sorrendjében. A közösségi közlekedés-fejlesztési projektek azonban viszonylag nagy hányadban a II. illetve a III. ütembe kerültek, főként a nevesített finanszírozási források rendelkezésre állásának hiánya okozta alacsonyabb megvalósíthatósági pontszámuk következtében.

A közösségi közlekedési fejlesztések kiemelt projektje az intermodális közlekedési központ, amely az egész városra kiterjedően érzékelhető közlekedési hatással jár, így a 2020-ig megvalósuló projektek közé sorolandó.

A **közüti közlekedés fejlesztésére irányuló projektek** megvalósítása a jellemzően magas

beruházási költségigény és a nevesített finanszírozási forrás hiánya mellett a jelen eszközcsoportban jelentős arányt képviselő szakaszolt projektek következtében viszonylag nagy számban a II. illetve III. ütemben javasolt.

A 2020/23-ig megvalósítani javasolt az elektromobilitást támogató beavatkozások a kedvező társadalmi hatékonysági pontszámuk és a már biztosított vagy várhatóan biztosítható finanszírozási forrásának köszönhetően.

A Mobilitási Terv keretében vizsgált projektek közötti **területi kapcsolódások** leginkább a fejlesztések területi eloszlásával mutathatók be. A mobilitási tervezés során felmerült konkrét, helyhez rendelhető projektek Kaposvár alábbi öt területén mutatnak jelentősebb sűrűsödést, jelentenek egymással területi értelemben összekapcsolható vagy egymást erősítő beavatkozásokat:

- I. Belvárosi beavatkozási terület
- II. Intenzív beépítésű lakóterületek
- III. Kaposvári Egyetem – Toponár – Deseda-tó
- IV. Keleti iparterületek
- V. Északnyugati iparterületek

KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

Az alábbiakban eszköz-csoportonként mutatjuk be az egyes ütemekbe tartozó projektek beruházási költségeinek alakulását az 1. és a 2. scenárióban finanszírozási források szerint: EU-s és/vagy költségvetési finanszírozási forrással már rendelkező projektek, illetve forrással még nem rendelkező projektek elsősorban 2020 utáni projekteknél, ahol további forrás bevonására van szükség.

Eszközcsoport	2020/23-ig	2020-2030	2030 után	Össz.
forrás biztosított	23,35	0,00	0,00	23,35
kerékpáros-gyalogos közlekedés	1,24	0,00	0,00	1,24
közösségi közlekedés	19,21	0,00	0,00	19,21
közüti közlekedés	2,75	0,00	0,00	2,75
menedzsment eszköz	0,15	0,00	0,00	0,15
forrás nem biztosított	1,56	7,32	20,00	28,88
kerékpáros-gyalogos közlekedés	0,15	2,22	0,00	2,37
közösségi közlekedés	0,00	0,70	4,00	4,70
közüti közlekedés	0,66	4,40	16,00	21,06
menedzsment eszköz	0,75	0,00	0,00	0,75
összesen	24,91	7,32	20,00	52,22

A várható beruházási költségek az egyes időszakokra, 1. scenárió (milliárd forint)

Eszközcsoport	2020/23 -ig	2020- 2030	2030 után	Össz.
forrás biztosított	23,35	0,00	0,00	23,35
kerékpáros-gyalogos közlekedés	1,24	0,00	0,00	1,24
közösségi közlekedés	19,21	0,00	0,00	19,21
közúti közlekedés	2,75	0,00	0,00	2,75
menedzsment eszköz	0,15	0,00	0,00	0,15
forrás nem biztosított	1,56	7,32	20,00	28,88
kerékpáros-gyalogos közlekedés	0,15	2,22	0,00	2,37
közösségi közlekedés	0,00	0,70	4,00	4,70
közúti közlekedés	0,66	4,40	16,00	21,06
menedzsment eszköz	0,75	0,00	0,00	0,75
összesen	24,91	7,32	20,00	52,22

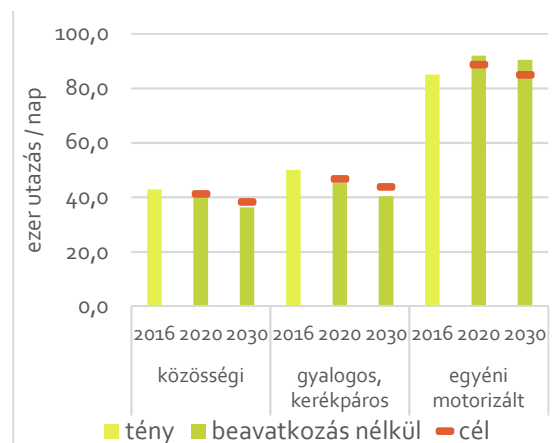
A várható beruházási költségek az egyes időszakokra, 2. szcenárió (milliárd forint)

INDIKÁTOROK, MONITORING

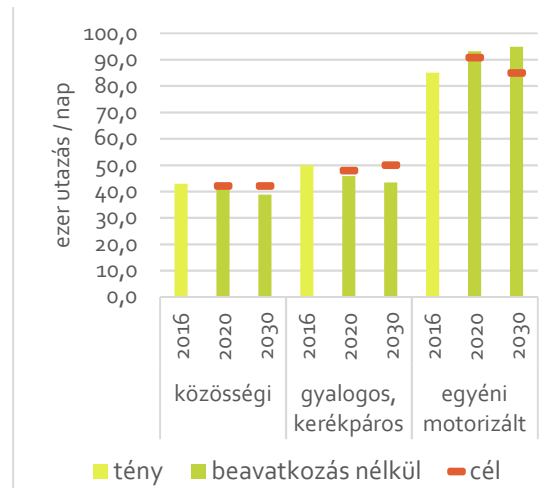
A monitoring rendszer célja, hogy nyomon kövesse a Mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását. Ennek legfőbb eszközei az indikátorok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását, illetve a célok teljesülését számszerű formában mutató mérőszámok.

Az indikátor készlet alapja a közlekedési teljesítmények nyomon követése, amely statisztikák és forgalmi becslések alapján határozható meg. A közlekedési teljesítményekből levezethető a társadalmi célú hatások többsége. Ezt egészítik ki a további nyilvántartások (pl. baleseti statisztika, költségek nyilvántartása), illetve a használók elégedettségének felmérését új kérdőíves módszerekkel lenne majd szükséges mérni.

A következő ábrákon a két vizsgált szcenárió beavatkozás nélküli és a célokban meghatározott napi utazásszámai szerepelnek. A célmeghatározás mindkét szcenárió esetén megfelel a SMART kritériumoknak, azaz reális, de csak erőfeszítésekkel megvalósítható célokat határoztunk meg. Ezen közlekedési teljesítmények elérése magával hozná a környezetterhelés csökkentését, az energiamegtakarítás növelését.



Közlekedési szerkezet alakulása és célkitűzések – 1. szcenárió



Közlekedési szerkezet alakulása és célkitűzések – 2. szcenárió



2. BEVEZETÉS

2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS CÉLJAI

A közlekedés alapvető és mindennapos társadalmi szükséglet, működése alapfeltétele a gazdaságnak is. Horderejét kifejezően mutatja, hogy az EU-ban a közlekedési ágazat mintegy 10 millió embert foglalkoztat, illetve a bruttó hazai termék (GDP) majd 5 %-át adja. Emellett az EU népességének közel 70 %-a városokban él, ott, ahol az EU GDP-jének mintegy 85 %-át előállítják, és aminek köszönhetően az utazások többségének kezdete és vége is a városokhoz kapcsolódik.

A városokban egyre nagyobb kihívást jelentenek ugyanakkor a forgalmi torlódások, a közlekedésből eredő károsanyag kibocsátás és a zajterhelés, illetve a közlekedési balesetek is. Amellett, hogy a mobilitás kezelése és a város hatékony működtetése egyre nehezebb feladat elé állítja a városvezetőket, problémaként jelentkezik az is, hogy a városi mobilitás még mindig erősen támaszkodik a hagyományos tüzelőanyaggal működő személyautókra.

Mivel a közlekedés alapvető a mindennapi élethez, a hatékony városi mobilitás a társadalmi-gazdasági fejlődés kívánt irányába hathat, elősegítheti a foglalkoztatás és a fenntartható fejlődés kedvező alakítását.

A városi mobilitáshoz kapcsolódó kihívásokat nem lehet már a hagyományos módokon kezelni. Ritmusváltásra van szükség a fenntarthatóbb fejlődés, a versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszerekkel kapcsolatos célok teljesülése érdekében. Ehhez nyújt segítséget a fenntartható városi mobilitási tervezés is.

„A fenntartható városi mobilitási tervek a kiegyensúlyozott fejlődést és a különféle városi mobilitási módokat jobb integrációját szolgálják. Ez a tervezési koncepció aláhúzza, hogy a városi mobilitás elsősorban az emberekről szól. Ezért hangsúlyozza a polgárok és az érdekelt felek bevonásának fontosságát és elősegíti a mobilitási magatartás megváltozását.”

/Európai Bizottság közleménye - Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé 2013./

A városok számára a Mobilitási terv célja, hogy fenntartható és integrált megoldásokat kínáljon a városi közlekedési problémák megoldására, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez. Célja, hogy:

- a városban élőknek legyen lehetősége választani a közlekedési alternatívák között célpontjaik eléréséhez, számukra jó szolgáltatási színvonalú közösségi közlekedés álljon rendelkezésre
- javuljon a biztonság és az itt élők biztonságérzete
- javuljon a környezet állapota: csökkenjen a levegőszennyezettség, a zajterhelés és az energiafelhasználás
- javuljon a személy- és áruszállítás költséghatékonysága
- a tervben megfogalmazott intézkedések járuljanak hozzá a városi környezet vonzerejének növeléséhez és minőségének javulásához.

FENNTARTHATÓSÁG IRÁNTI ELKÖTELEZŐDÉS

Kaposvár MJV Önkormányzata 2016 tavaszán az országban elsők között kezdte meg Fenntartható Városi Mobilitási terv kidolgozását. A város fenntarthatóság iránti elkötelezettségét jól jelzi számos ehhez kapcsolódó kezdeményezésben való részvétele, valamint azon elkészült fejlesztési tervek, stratégiák, programok is, amelyben a társadalmi, gazdasági és környezeti fenntarthatóság aspektusai hangsúlyosan megjelennek.

- „Whole City Awards”: 2013-ban a város a "The International Awards for Liveable Communities Alapítvány" (Nemzetközi Díj az Élhető Közösségeknek) által kiírt pályázat keretében a "Whole City Awards" kategóriában 25.000 - 75.000 fős településeknek kiírt kategóriában ezüstminősítéssel végzett. Kaposvár a legkomplexebb, valamennyi fenntarthatósági elemet érintő (kulturális örökség, településkép védelme, környezetvédelem, esélyegyenlőség, stratégiai tervezés) kategóriában nyerte el

a díjat, melyre a világ minden tájáról nevezhettek a települések.

- Magyar CIVINET hálózat: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata tagja a CIVITAS kezdeményezés magyarországi hálózatának, a Magyar CIVINET hálózatnak, melynek célja, hogy magyar nyelven biztosítsa a városi közlekedési problémák terén a tapasztalatcsere lehetőségét a magyarországi, valamint a magyar nyelvet (is) használó határon túli városok között, valamint segítse a CIVITAS programban megnyíló pályázati lehetőségekhez (pl. szakembercserékhez, innovációs projektekhez) való hozzáférést.
- Európai Mobilitási Hét: Kaposvár több éve elkötelezett résztvevője a fenntartható városi közlekedésért minden év szeptemberében megrendezett Európai Mobilitási Hét kampánynak, melynek keretében a fenntartható közlekedést szolgáló intézkedések bevezetésére, a gépkocsin kívüli egyéb közlekedési eszközök használatára ösztönző változatos programokkal, eseményekkel vesz részt a város.

Kerékpárosbarát település: A kerékpárosokért tett erőfeszítéseikért Kaposvár 2015-ben elnyerte a Kerékpárosbarát település címet, amelynek megítélése során olyan bírálati szempontok jelentek meg, mint a kerékpáros stratégia megléte, a kerékpározás szerepe a fejlesztési koncepciókban, tervekben, önkormányzati szervezetben. A városban meglévő kerékpáros infrastruktúra és a szolgáltatások minősége, karbantartása. A bírálati szempontok között olyan soft elemek is megjelennek, mint a szemléletformálás, a kerékpározás népszerűsítése. Kaposvár a meglévő bicikliútjai mellett 2012 őszén 7 kilométernyi kerékpársávot jelölt ki, amely könnyebbé és biztonságosabbá tette a két keréken történő közlekedést. Emellett a város egy további fejlesztés segítségével lehetővé tette a Deseda tó kerékpárral történő körbejárását. A közelmúltban kidolgozott kerékpáros stratégia alapján a

következő években további kerékpáros fejlesztések várhatók.

- Közbringa: A város önkormányzata elszánt a várost átszövő közbringa rendszer kiépítésében. A jelenlegi mintarendszer 4 minta állomással működik, amely jelenleg még nem képez teljes rendszert. A teljes rendszer kialakításának alapjai tervezési fázisban van.
- A város több fenntarthatósági szemléletű koncepcióval rendelkezik, mint pl. a Közlekedési koncepció, Zöldterület és közterület megújítási koncepció, Csapadékvíz elvezetési koncepció.
- Szintén a város fenntarthatóság iránti elkötelezettségét jelzi, hogy a közeljövőben tervezi a város kidolgozni Települési Klímastratégiáját, amelynek célja a globális éghajlatváltozást előidéző folyamatok mérséklése, illetve az elkerülhetetlen következményekre való felkészülés és alkalmazkodás, a rendelkezésre álló eszközökkel. A stratégia megjelöli a klímaváltozással kapcsolatos legfontosabb feladatokat, és bemutatja azokat a lehetőségeket is, melyekkel lehetőség nyílik a célok megvalósítására.
- Mindezek mellett több olyan projekt valósult meg, melyek a fenntarthatóságot támogatják. Ilyen például Kaposvár közösségi közlekedési színvonalának javítása infrastrukturális fejlesztésekkel c. projekt, mely keretében 59 db megálló újult meg, valamint kiépítésre került a dinamikus utastájékoztató rendszer is.
- Kiemelhető továbbá a Bereczk Sándor program, amelynek keretében 2011 óta átfogó út-, járda- és csapadécsatorna-felújítások kerülnek megvalósításra.



2.2. A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE

ALAPFOGALMAK

A Mobilitási tervben használt legfontosabb alapfogalmakat itt is kiemeljük:

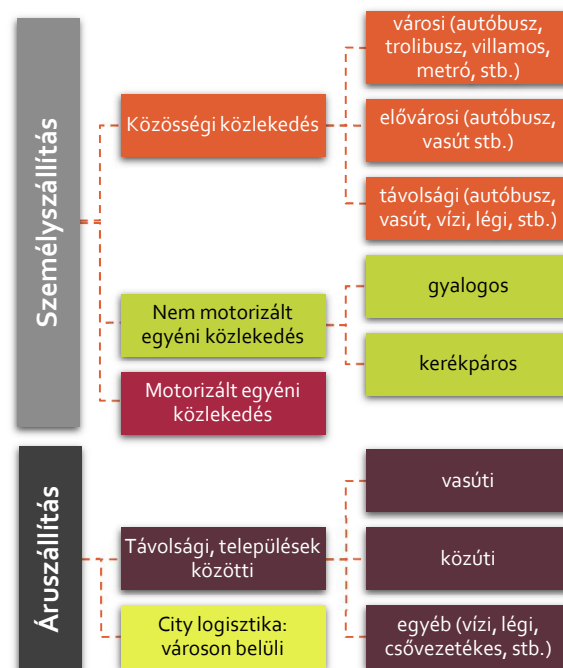
MOBILITÁS: a mobilitás eredetileg mozgékonytságot, mozgásképességet jelent, a Fenntartható Városi Mobilitási tervben a felmerülő helyváltoztatási, közlekedési igények általános, összefoglaló fogalmaként használjuk, függetlenül attól, hogy a helyváltoztatás milyen indokkal, hol, mikor és milyen eszközzel valósul meg.

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK: a közlekedés eszköze szerint az motorizált egyéni közúti közlekedés (személygépjárművel végzett utazások), a nem motorizált egyéni közlekedés (gyaloglás és kerékpározás), a közösségi közlekedés és azon belül a vasút, autóbusz, villamos, trolibusz stb., a légi és a vízi közlekedés.

KÖZLEKEDÉSI SZEGMENSEK: a közlekedés alanya (személy- vagy áruszállítás), a helyváltoztatás, szállítás távolsága (települési helyi, elővárosi vagy országos) és a fent említett közlekedési mód alapján képzett csoportok, mint pl. helyi (települési) közösségi közlekedés, elővárosi, regionális, illetve országos közforgalmú személyszállítás, ahol a két utóbbit távolsági közösségi közlekedésnek is nevezzük, továbbá a városi áruszállítás.

A közlekedés egyes részterületeinek egymáshoz történő kapcsolódását a következő ábra mutatja, mely a mobilitással kapcsolatos fogalmakat rendezi össze annak érdekében, hogy a fenntartható Mobilitási tervben egységes szóhasználatot teremtsen.

A következő ábra, ami nem folyamatábra, azt mutatja be, hogy az egyes gyűjtőfogalmak alá mely részfogalmak értendők.

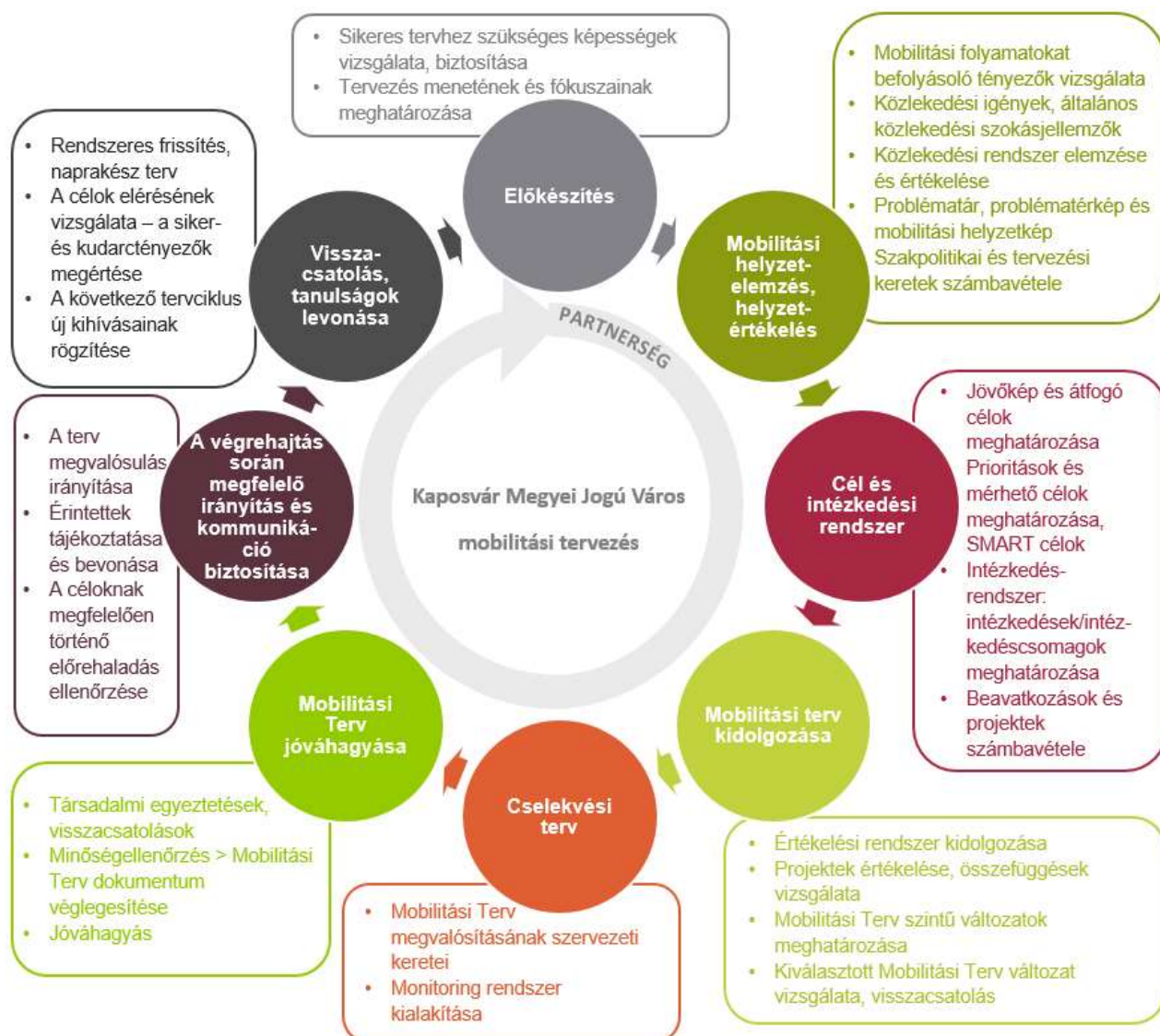


A közlekedési szegmensek és módok

A TERVEZÉS FOLYAMATA

A Fenntartható Városi Mobilitási tervek kidolgozásához és végrehajtásához készített EU-s módszertan a tervezést önmagába visszatérő, ciklikus folyamatként határozza meg. Ennek értelmében a terv jóváhagyásával nem ér véget a Mobilitási terv életciklusa, a kitűzött célok megvalósulásának folyamatos nyomon követésével és a terv rendszeres felülvizsgálatával a Mobilitási terv a város közlekedési fejlesztéseihez hosszú ideig iránytűként szolgálhat.

A Mobilitási terv kidolgozásának főbb feladatlépései az alábbiak szerint foglalhatók össze.



A Mobilitási terv kidolgozásának főbb feladatlépései (Forrás: „ÚTMUTATÓ – Fenntartható Városi Mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása” 14. old. (Brüsszel, 2014. ápr., www.bump-mobility.eu) alapján továbbfejlesztve (saját szerk.)

A mobilitási tervezés során kiemelten fontos szempont a **széleskörű és érdemi partnerség** megvalósítása a tervezés és a megvalósítás fázisában egyaránt. Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is nagyobb legitimitációt nyer, elfogadottsága támogatottsága erősödik.

Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érintettek magukénak érezzék a Mobilitási tervet és ahhoz kapcsolódó intézkedéscsomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal a megvalósítás is hatékonyabbá, gördülékenyebbé válhat.

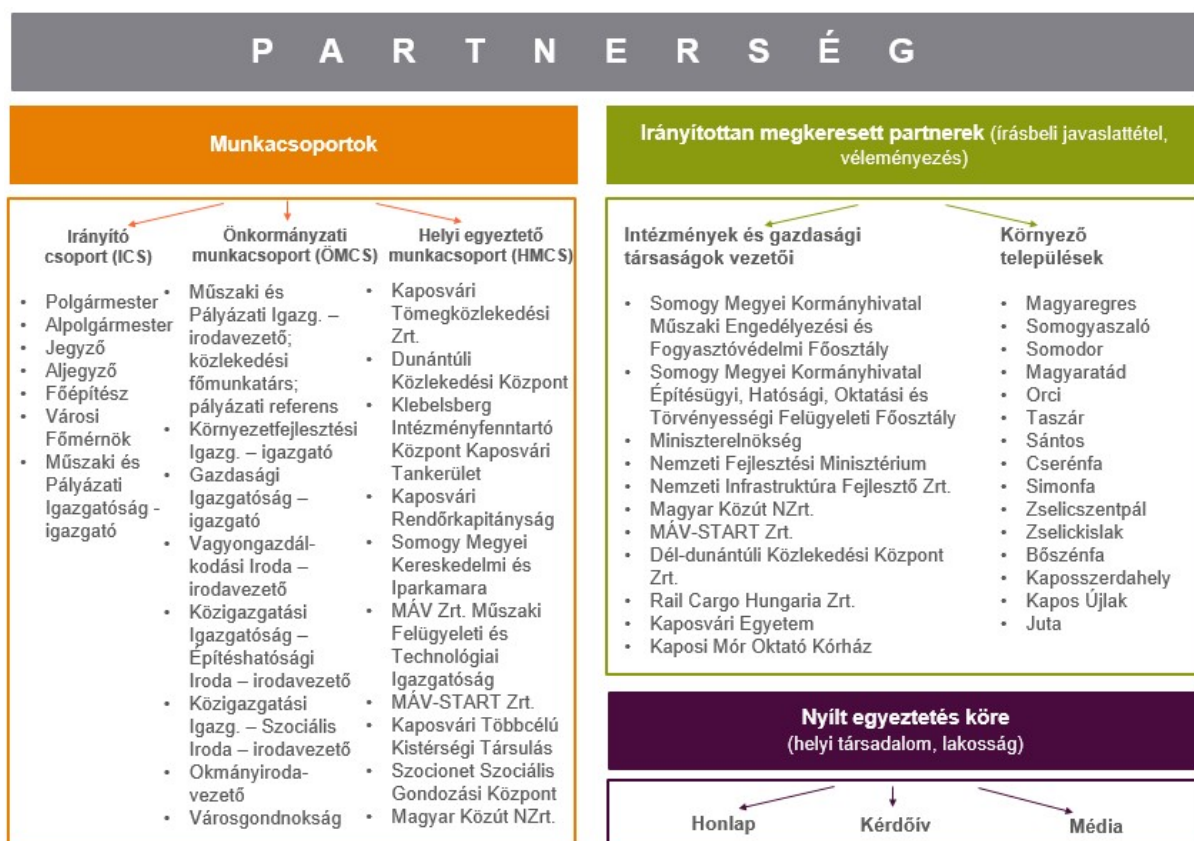
A fentieket szem előtt tartva Kaposvár MJV Önkormányzata a Mobilitási terv kidolgozása során kiemelt figyelmet fordított az érintett szereplők bevonására, a munkát teljes folyamatában igyekszik kommunikálni, minden lényeges lépésben együttműködni, együtt gondolkodni a helyi, a vonzáskörzeti és a mobilitás tervezés szempontjából érintett országos szervezetek szakembereivel, főbb véleményformálókkal és a lakossággal. Az érintett partnereket a célcsoportra jellemző sajátosságoknak leginkább megfelelő kommunikációs csatornákon keresztül igyekszik megszólítani.

A partnerségi tervezés keretei a mobilitás tervezéshez kapcsolódó nemzetközi és hazai útmutatók és szakmai ajánlások (pl.: „Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási tervek készítéséhez”), valamint a közösségi tervezés Kaposvár alkalmazott gyakorlatának figyelembe vételével a **Partnerségi Terv**ben kerültek meghatározásra a tervezési munka kezdetén.

A Partnerségi Terv a módszertani alapelvek rögzítése mellett azonosítja a partnerségi folyamat résztvevőit, elemzi a köztük lévő kapcsolatrendszereket, ismerteti az egyeztetések folyamatát, szintjeit és szervezeti rendjét. Meghatározza a partnerségi egyeztetések lehetséges eszközeit és módszereit, továbbá megadja a tervezett partnerségi lépések hozzávetőleges ütemezését is.

A Partnerségi Terv alapján a szakmai és társadalmi részvétel folyamatos biztosítása érdekében munkacsoportok kerültek kialakításra a tervezés irányítása, a mobilitás tervezésben érintett önkormányzati osztályok együttműködése, valamint a civil és gazdasági szereplők bevonása érdekében. A munkacsoportok a tervezési fázisban a főbb mérföldkövekhez kapcsolódóan üléseztek.

A munkacsoportokon túl számos intézményvezető, gazdasági szereplő, valamint civil szervezet képviselője került megkeresésre, szakmai egyeztetés, illetve írásbeli javaslattevél és a készülő dokumentumok véleményezése céljából. A környező településekkel való kapcsolattartás, amely javaslattevélre, észrevételezésre terjedt ki, szintén irányítottan, írásos formában zajlott.



A szélesebb körű társadalom bevonására nyílt egyeztetés keretében került sor, melynek során a helyi lakosság a városi honlapon és médiában folyamatos tájékoztatást kapott a fenntartható mobilitás tervezés előrehaladásáról, főbb eredményeiről, aktuális eseményeiről.

A folyamatos tájékoztatás mellett a helyi lakosság bevonásának fontos eszközt jelentette a város honlapján megjelent online Mobilitási kérdőív is, amely jellegéből adódóan nem tekinthető ugyan reprezentatív felmérésnek, de a magas kitöltési aktivitás révén a helyi lakosság szélesebb rétegének hatékony bevonására nyújtott lehetőséget. A kérdőívben megfogalmazódó helyi észrevételek, olyan szubjektív tényezőkre is felhívták a terv készítőinek figyelmét, amelyek a rendelkezésre álló adatokból, dokumentum-elemzésekből, felmérésekből nem feltétlenül, vagy nem a lakosság által jelzett hangsúllyal jelentek meg.

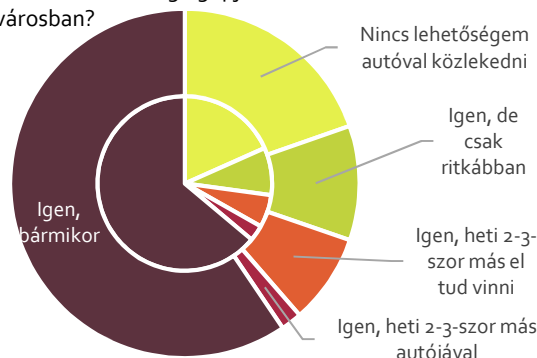
A helyzetelemzés fázisában megjelentetett kérdőív célja az volt, hogy információt gyűjtsön a közlekedés helyzetének értékeléséhez, valamint támpontot adjon a lakosság által fejlesztést igénylő mobilitási problémákról, a problémák mellett azon adottságokra és követendő példákra is fókuszálva, amelyre a stratégiai terv későbbi fázisaiban, így a cél és intézkedésrendszer kialakítása során építeni lehet.

A mobilitási kérdőív két részből állt. Az első rész elsősorban a különböző közlekedési módok jelenlegi állapotával kapcsolatos észrevételek megismerését tűzte ki célul. A második rész az utazási mód választás okaira és indítékaira kérdezett rá.

Az online kérdőív a város honlapján 2016. augusztus 17. és szeptember 20. között volt hozzáférhető. Célcsoportját Kaposvár lakossága és a városba ingázók köre jelentette. A kérdőívet 613-an töltötték ki, amely egyéni észrevételek megfogalmazására is lehetőséget nyújtott.

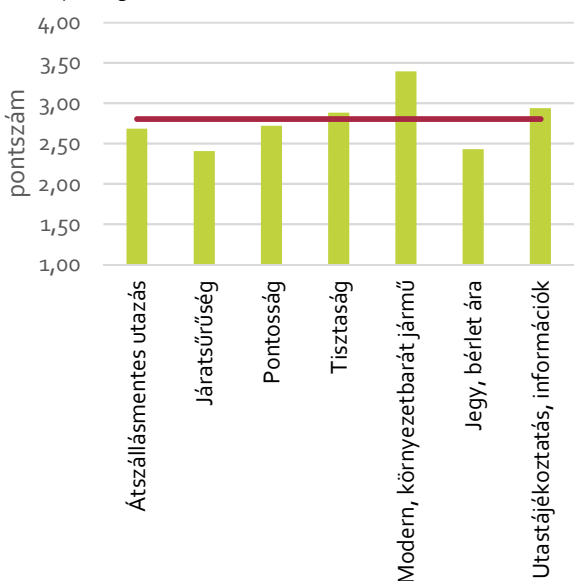
A kérdőívek eredményei a hagyományos adat és dokumentum-elemzésre építő helyzetfeltárást kiegészítve, megalapozottabb helyzetkép felvázolását tették lehetővé.

Van/lenne lehetősége gépjárművel közlekedni a városban?

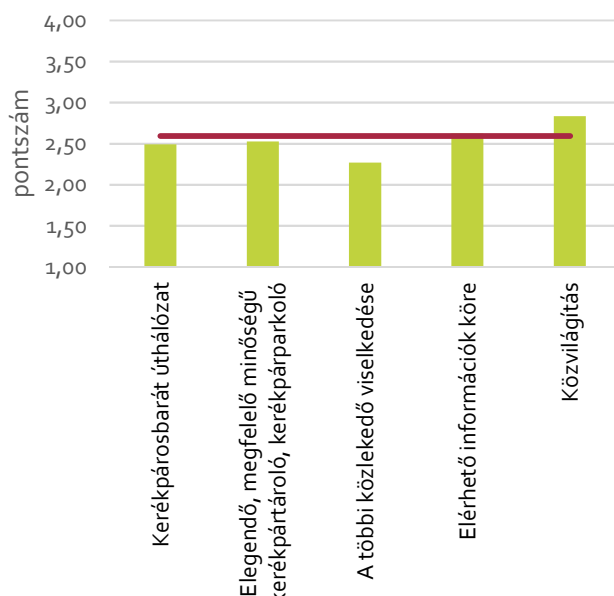


belső kör – Mobilitási kérdőív válaszadók köre
külső kör – Kaposvár népességére vetítve

A helyi közösségi közlekedési és a kerékpározási jellemzők és ezek fontossággal súlyozott értékelése Kaposvár népességére vetítve



Közlekedési jellemzők értékelése ("Milyennek ítéli a helyi közösségi közlekedéssel kapcsolatos jellemzőket?")
A közlekedési jellemzők értékelésének fontossággal súlyozott átlaga



Közlekedési jellemzők értékelése ("Milyennek ítéli a kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos jellemzőket?")
A közlekedési jellemzők értékelésének fontossággal súlyozott átlaga

A TERVEZÉS SORÁN ALKALMAZOTT MÓDSZEREK

A Mobilitási terv a legjobb nemzetközi gyakorlatokon alapuló, de a hazai tervezési közegbe illesztett és a helyi sajátosságokhoz igazított tervezési módszertan szerint készül.

A Mobilitási terv időtávját tekintve

- részben hosszú távú fejlesztési stratégia, 30 éves kitekintéssel,
- részben rövid és középtávú, operatív intézkedési terv 2023-ig, a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszakának a végéig.

A Mobilitási terv az eddigi közlekedéstervezési gyakorlathoz képest nagyobb hangsúlyt helyez a lakosság és a különböző érdekcsoportok bevonására, a különböző szakpolitikai területek összehangolására, szakít az egyoldalú, hagyományos ágazati megközelítéssel, a közlekedési kérdéseket komplexen kezeli.

A Mobilitási terv szakmai megfelelőségével szemben az egyik legfontosabb elvárás az átgondolt, következetes beavatkozási logika kidolgozása, amelyben az egyes lépések egymásra épülése, a közöttük lévő logikai kapcsolatok biztosítása kulcsfontosságú. Ennek megfelelően:

- a problémák azonosítása, prioritizálása
- a fejlesztési szükségletek azonosítása
- a célrendszer megfogalmazása
- a jövőkép illesztése a célrendszerhez
- a célok eléréséhez szükséges eszközök (beavatkozások, intézkedések) megfogalmazása
- az eszkörendszer további részletezése-ként a projektek megfogalmazása
- a célrendszerhez, eszkörendszerhez rendelt indikátor készlet reagálva a helyzetelemzésben feltárt adottságokra, problémákra
- a célrendszerből, eszkörendszerből felülről levezetett, a projektek megvalósításának értékelésével alátámasztott indikátor célértékek.

A Mobilitási terv újszerű megközelítése szerint:

- A kínálati oldal bemutatása közlekedési módonként vizsgálja, hogy azok infrastrukturális, eszközellátottsága hogyan felel meg az utazási igényeknek, abban mind a jelenlegi helyzet értékelésében, mind a célok, beavatkozások területén megjelenik integrált megközelítés.
- Nemcsak a város szűken értelmezett területét, hanem a közlekedési szempontból releváns vonzáskörzetét is figyelembe veszi
- A helyzetelemzés a hagyományos adat és információ-elemzés mellett épít a partnerségi tervezés, így workshopok, szakértői interjúk, kérdőívek eredményeire.
- A közlekedés költségeinek és hasznainak átfogó számbavétele, elemzése mind a helyzetfeltárás, mind a cél és intézkedési rendszer ismertetése során hangsúlyos szerepet kap.
- A célok és eszközök az utazási szokások és igények alapján, szolgáltatási szegmensenként kerülnek levezetésre.
- Eszkörendszerében az infrastruktúra és járműfejlesztésekre összpontosító fejlesztési eszközök mellett hangsúlyosan jelennek meg a szolgáltatásfejlesztésre, a közlekedési komfort javítására, szervezetfejlesztésre, szabályozási kérdésekre, IT fejlesztésekre, finanszírozásra irányuló menedzsment eszközök is.
- A tartalom meghatározását követően az eszközök és a projektek értékelése változatelemzési logika mentén, kiterjesztett költség-haszon elemzési módszerrel történik, melynek főbb feladatlépései a következők szerint foglalhatók össze:

- Megvalósíthatóság értékelése, amelynek keretében az előkészítettség, a műszaki megvalósíthatóság, a társadalmi támogatottság értékelésére, a finanszírozási lehetőségek vizsgálatára kerül sor.
- Társadalmi hasznosság értékelése a társadalmi költségek és a társadalmi hatások (pénzben kifejezett társadalmi hasznok) értékelésével
 - Költségbecslés
 - Forgalmi modellezés, forgalom becslése
 - Hatások becslése
- Rangsorolás, ütemezés megvalósíthatósága és társadalmi hasznossága alapján.

A TERVEZÉS ADAT HÁTTERE

A Mobilitási terv épít a város meglévő koncepcióira, stratégiai dokumentumaira, terveire, az azokban összegyűjtött és mobilitás tervezés során használható adat és információ tartalomra.

Emellett a tervezés számos olyan, már meglévő adatbázisra is támaszkodik, amelyek valamely szervezet / intézmény / egyéb érintett nyilvántartása alapján rendelkezésre állnak, a mobilitás tervezés során aktuális és releváns információkkal szolgálnak. Ilyenek például:

- a Központi Statisztikai Hivatal éves adatai és 2011-es népszámlálási adatbázisa

- az önkormányzatnál rendelkezésre álló alapadatok és adatbázisok a helyi társadalmi és gazdasági jellemzőkre, a közlekedési infrastruktúrára és szolgáltatásokra
- a városi szolgáltatók és üzemeltető cégek, mint a közösségi közlekedésért felelős Kaposvári Közlekedési Zrt. adatai;
- helyi civil szervezetek adatai, információi a jelenlegi szolgáltatásokról.

A fentiek alapján a Mobilitási terv készítése során csak a szükséges mértékű új adatgyűjtésre (pl. hiányzó adatok mérésére, adatfrissítésekre) került sor. A hangsúly az adatok és információk összerendezésére, a mobilitás tervezés szempontjából levonható következtetések, lényegi megállapítások megfogalmazására irányult.

Ehhez a Mobilitási terv készítése és nyomon követése igényelte önálló, új adatbázisok létrehozását, mint például:

- jelenlegi mobilitási jellemzőket és folyamatokat leíró adatbázis(ok);
- közösségi tervezéshez kapcsolódó partnerségi adatbázis;
- a Mobilitási terv programozási szintjét jelentő projekt és indikátor adatbázis kialakítását.

A megfelelő elemzések elvégzése érdekében a tervezési fázisban sor került a várost és közvetlen környezetét felölelő kaposvári forgalmi modell felállítására is.



3. A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA

3.1. STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

EURÓPAI UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Az Európai Unió szakpolitikai dokumentumokban városi Mobilitási tervek készítésének ötletszerű felvetése először az **Európai Bizottság Zöld Könyvében** jelent meg 2007-ben.

Ezt követően folyamatosan kapott egyre nagyobb hangsúlyt (2009: A városi mobilitás cselekvési terve, 2011: Fehér Könyv, 2013: Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé című anyag 1. melléklete), majd alapos és az egész EU-t lefedő szakértői konzultációs folyamat eredményeként a Bizottság felkérésére 2014-ben elkészült az **Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási tervek kidolgozására és végrehajtására** dokumentum, amely ajánlásokat fogalmaz meg a Mobilitási tervek készítésében közreműködő tervezőknek, szakértőknek és döntéshozóknak.

ORSZÁGOS ÉS EGYÉB TÉRSÉGI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Országos szinten a 2014-2050-es időszakra vonatkozó közlekedési szakpolitikai alapdokumentuma, a **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia**. A célok elérését szolgáló eszközrendszer infrastrukturális fejlesztéseket, beruházásokat magukban foglaló fejlesztési eszközeinek, valamint a működtetés, szabályozás, a támogatáspolitikai és az intézményrendszer területeire fókuszáló, ún. menedzsment eszközeinek megfogalmazása összközlekedési szemlélet, valamint a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági szempontok alapján történt.

Az **Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)** feladata az ország térszerkezetének fejlesztési irányainak kijelölése. Közlekedési szempontból az OFTK szerint „kiemelkedően fontos szempont a közlekedési rendszer fenntarthatóságának

biztosítása gazdasági, környezeti és társadalmi szempontból is. A beruházásoknál a gazdasági és társadalmi jólét maximalizálására, valamint a negatív környezeti hatás minimalizálására kell törekedni.”

A téma környezetvédelmi vonatkozásaira a következő országos stratégiák és programok: így a **Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia (NFFK)**, **Nemzeti Környezetvédelmi Program (NKP)** vagy a **Nemzeti Energiastratégia (NES)** térnek ki.

A **Somogy megye Területfejlesztési Konceptiója** Kaposvárra és környékére, mint különféle sajátosságokkal rendelkező terület egységeire a *centrum szerep erősítését fogalmazza meg, a város és vonzáskörzetének fejlesztésével*, melynek kulcsszempontjai között a népességcsökkenés megállítása, a közlekedési kapcsolatok javítása, valamint a környezeti terhelés csökkentése jelennek meg.

A mobilitás tervezés során figyelembe veendő megállapításokat tartalmaz **Somogy Megye Területfejlesztési Programja** is, ahol a területi célok között jelenik meg a „Kaposvár centrum szerepének erősítése, vonzáskörzetének fejlesztése”, valamint a tematikus célok között „az infrastrukturális elemek fejlesztése, kiépítése, a szolgáltatási intézményrendszer megerősítése”.

KAPOSVÁRI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

A 2014-ben elkészített **Településfejlesztési Konceptió és Integrált Településfejlesztési Stratégia** meghatározza a település hosszú és közép távú céljait és stratégiai irányait, melyek iránymutatást nyújtottak a Mobilitási terv készítéséhez. Míg a Konceptió a város jövőképét, általános fejlesztési irányait fogalmazza meg, az ITS-ben operatív jellegéből adódóan, már megjelenik a projekt szintű gondolkodás is.

Az ITS elfogadását követően a 2014-2020-as támogatási időszakban a város számára rendelkezésre álló TOP források felhasználását rögzítő **Integrált Területi Program (ITP)** készült el. A Magyar Kormány és a város között megkötött együttműködés alapján a **Modern Városok Program** is elkészült, mely a 67. sz. főút Kaposvár M7-es autópálya közötti gyorsforgalmi úttá történő fejlesztésének, valamint az Intermodális Közlekedési Központ megvalósításának a finanszírozási alapjait teremti meg.

A Mobilitási terv elkészítéséhez szintén fontos kiinduló dokumentum a 2013-ban kidolgozott **Közlekedésfejlesztési Koncepció**, mely meghatározza többek között a közösségi közlekedés és a kerékpáros közlekedés kiemelt fejlesztési irányait, valamint az úthálózat fejlesztésének hosszú és rövid távú fejlesztési irányait. **A Hiszünk egymásban! Kaposváriak Programja – 2014** várospolitikai program meghatározza a már elért fejlesztési eredményeket és témakörökre bontva meghatározza a kijelölt célok megvalósításához szükséges terveket.

A fentiek mellett a település egyéb ágazati stratégiái, programjai, mint a **Kaposvár Környezetvédelmi Programja** és a **Kaposvár Smart City 2050** szintén figyelembe veendők a Mobilitási terv készítése szempontjából. Az utóbbinak alapvető célja a teljes mértékben megújuló Város kialakítása, melynek eléréséhez a helyzetelemzésen túl megoldási javaslatokat vonultat fel (pl.: városi smart grid rendszer kialakítása stb.).

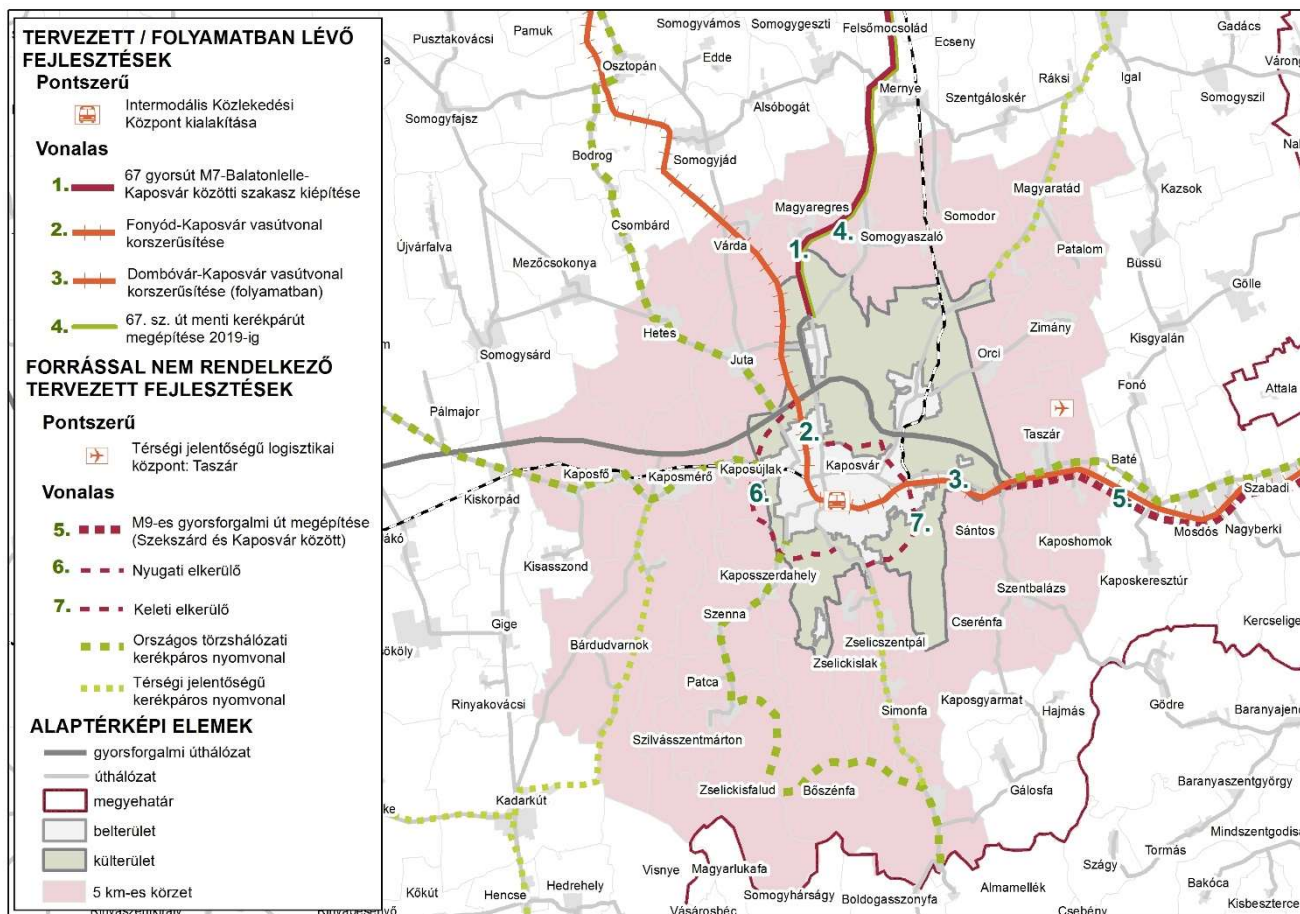
ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Az országos, a térségi és a települési fejlesztéspolitikai dokumentumok, valamint szakági stratégiák Kaposvár és vonzáskörzete számára a következő közlekedésfejlesztési irányokat jelölik ki:

- A munkaerő mobilitásának fokozása, a szolgáltatásokhoz való egyenlő esélyű hozzáférés érdekében a megyei közlekedési infrastruktúra fejlesztése esetében elsősorban a megye zártságának oldása, másodsorban a funkcionális, vagyis foglalkoztatási és szolgáltató térségi vonzásközpontok településekről való elérhetőségének a javítása
- A térségi kapcsolati hiányok felszámolása, a térségi jelentőségű mellékúthálózat korszerűsítése minden esetben a nagyfoglalkoztatók, a helyi gazdasági élet meghatározó szereplőinek hálózatokhoz történő csatlakozását, illetve a közforgalmú közlekedés hatékonyságának növelését kell elősegítse.
- A TEN-T törzs- és átfogó hálózat még el nem készült elemeinek kiépítése, a már meglévő szakaszok szükségszerű fejlesztése a közúton és vasúton egyaránt.
- A gyorsforgalmi hálózathoz kapcsolódó, a megye térségeit összekötő főutak

fejlesztése, azok kapacitásnövelése, műszaki állapotának és közlekedés-biztonsági helyzetének magasabb szolgáltatási szintre emelése.

- Fenntartható közösségi közlekedési infrastruktúrák létrehozása és a közlekedés alternatív formáinak előmozdítása (hatékony közösségi közlekedés kialakítása, az ehhez szükséges infrastrukturális feltételek biztosítása és közvetlen összeköttetést biztosító, kényelmes és biztonságos közlekedési célú kerékpárosbarát útvonalhálózatok kialakítása).
- Az integráltan tervezett, azaz az elérhetőség javítását és az elérhető környezet kialakítását egyaránt figyelembe venni képes fenntartható települési mobilitás megvalósulása érdekében cél az egyéni autós közlekedés térnyerésének visszaszorítása, a közösségi és alternatív közlekedési módokat, a kerékpáros és a gyalogos közlekedést választók számának növelése.
- Fenntartható, hatékonyan működtethető város: az indokolatlan területi terjeszkedés visszaszorítása, az alulhasznosított területek funkcióval való megtöltése; a már infrastruktúrával ellátott területek fejlesztésének, további beépítésének preferálása a kiépítési költségek csökkentése és a gazdaságos üzemeltetés érdekében. A kompakt városfejlesztési irány preferálása a megfelelő sűrűség mellett az egyes városrészekben a vegyes területhasználatot előirányozva, különösen új lakóterületek kialakításakor, illetve meglévő lakóterületek funkcionális gazdagítása érdekében
- A városközpont, valamint alközpontok, továbbá az intézményi és munkahelyi területek megközelíthetőségét biztosító közösségi közlekedési és kerékpáros-gyalogos hálózatok fejlesztése.
- A vasúti pálya elválasztó hatásának csökkentése – a komfortos és biztonságos átjárás feltételeinek megteremtése.
- Taszári repülőtér fejlesztése és megnyitása, a szükséges infrastruktúra fejlesztésekkel együtt.

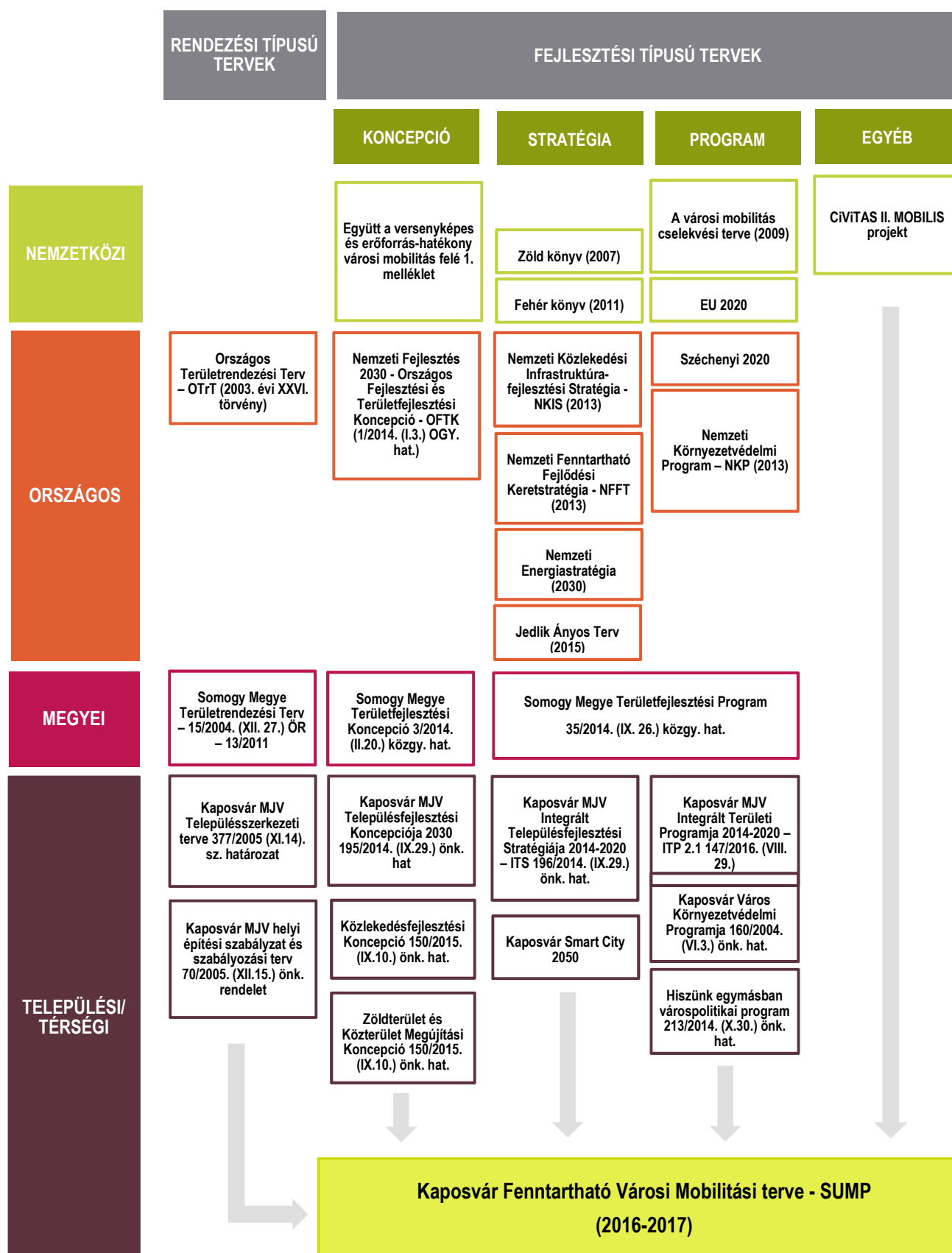


A VÁROS VONZÁSKÖRZETÉT ÉRINTŐEN TERVEZETT JELENTŐSEBB KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI PROJEKTEK

A kijelölt közlekedésfejlesztési irányok alapján Kaposvár vonzaskörzetét érintően nemrég megvalósult, illetve IKOP, TOP és hazai forrásból tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési projektek és az ismert távlati fejlesztési szándékok (2016. novemberi állapot szerint):

- Dombóvár–Kaposvár vasútvonal korszerűsítése
- Fonyód-Kaposvár vasútvonal korszerűsítése (53 km hosszon vasúti vágány felújítása (80 km/h sebességű közlekedéshez), állomások és megállóhelyek elővárosi közlekedési célú részleges átépítése, P+R és B+R parkolók létesítése)
- M9 kiépítése - Szekszárd-Kaposvár közötti szakasz (A jelenlegi 61 sz. főút elkerülő 2x2 sávossal kiépítése és bekapcsolása az országos gyorsforgalmi közúthálózatba.)

- Kaposvár gyorsforgalmi úthálózatba történő bekapcsolása céljából a 67-es számú főút Kaposvár-M7-es autópálya közötti szakaszának gyorsforgalmi úttá történő fejlesztése
- Kaposvári Intermodális Községi Közlekedési Központ kialakítása
- Kaposvár és környéke kerékpárút hálózat fejlesztése, csatlakozás a Balatoni kerékpárúthoz (67. sz. főút kiépítésével párhuzamosan)
- Feltáró út kiépítése az északnyugati városrészben (Füredi út tehermentesítésére, illetve gazdasági területek jobb megközelíthetőségének elősegítésére feltáró út építése a vasútterülettel párhuzamosan, attól keletre.)
- Iparterületek elérhetőségének javítása, utak korszerűsítése (Közüti kapcsolatok fejlesztése, közterületek rekonstrukciója. Lakóterületek üzemi tevékenységből származó zajterhelésének csökkentése)
- Taszári repülőtér rehabilitációja



3.2. MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR

KAPOSVÁR TÉRSÉGI SZEREPE

MAKROREGIONÁLIS ÉS REGIONÁLIS SZEREP

A Dél-Dunántúli régió keleti felén elhelyezkedő Kaposvár nem rendelkezik több megyére kiterjedő térszervező potenciállal. A magyarországi város rangsorban elfoglalt helyzete alapján **részleges regionális központi szerepkörrel** bír.

Regionális szerepkörök között kiemelendő elsősorban az oktatás, mely a felsőoktatásban teljesedik ki. A Kaposvári Egyetem **oktatói és kutatói** gárdájával, nemzetközi szintű ismeretséget szerzett, így a külföldi hallgatók száma évről-évre egyre jelentősebb növekedést jelez, a hallgatók közel 10 %-a külföldi nemzetiségű. Az egyetemhez szorosan kapcsolódva kiemelkedően erős az állattenyésztési oktató és kutatóbázis, melynek regionális helyzetét erősíti, hogy számos szakmai szervezetnek itt található a központja (pl.: Takarmánytermesztési Kutató Intézet).

A Kaposi Mór Kórháznak köszönhetően az **egészségügyi szerepkör** a megyére és a régió középpontjára kiterjed, mely évente 1 millió járó és 40 ezer fekvőbetegét lát el.

A városban több, a regionális szinten kiemelt gazdasági szereplő tevékenykedik, az agráripár, élelmiszeripár, egészségipár, gépipár és elektronika húzóágazatain belül.

MEGYEI ÉS JÁRÁSKÖZPONTI SZEREP

Kaposvár megyei és járási szinten igen erős funkcionális koncentrációt tudhat magáénak a következő területeken: gazdaság, kereskedelem, közlekedés, távközlés, államigazgatás, oktatás, egészségügy, szociális ellátás, kultúra, turizmus, rekreáció.

A város megyei szerepkörét tovább erősíti a számos intézmény, vállalat és szolgáltató központ jelenléte. A város és térségének hatásköre kiterjed Tolna megye nyugati részére is, elsősorban Dombóvár és térségét érintve.

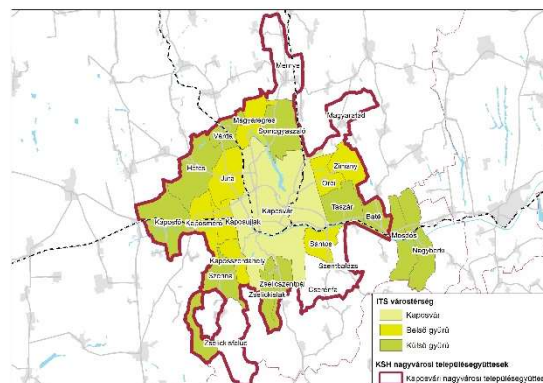
Kaposvár, mint járási központ, 78 települést foglal magában, mely az ország legnagyobb területű és második legtöbb települést magába foglaló járása.

KAPOSVÁR KÖRNYÉKI AGGLOMERÁCIÓ

Kaposvár ITS-ében jelezve a várostérség 20 települést foglalt magába az alábbi rendszer szerint:

- **Kaposvár Központ**
- **Belső gyűrű települései:** Kaposmérő, Kaposújlak, Juta, Sántos, Orci, Zimány, Kaposszerdahely, Magyaregres (alvó települések, kaposvári kertvárosként funkcionálnak)
- **Külső gyűrű települései:** Kaposfő, Taszár, Zselickislak, Zselicszentpál, Baté, Mosdós, Nagyberki, Somogyaszaló, Hetes, Szenna, Várda.

A KSH által lehatárolt 20 települést magába foglaló Kaposvári Nagyvárosi Településeggyüttes nagyrészt megegyezik az ITS várostérség lehatárolásával, néhány települést leszámítva: Mosdós és Nagyberki csak az ITS várostérség lehatárolásában jelenik meg, míg a KSH Cserénfa, Magyaratád, Mernye, Szentbalázs és Zselickisfalud települését is a Kaposvári Nagyvárosi Településeggyüttesbe vette be.



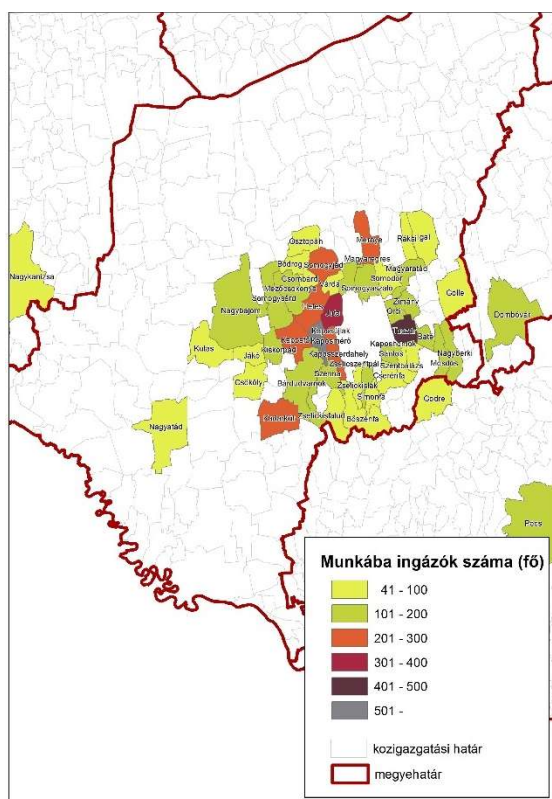
ITS várostérség és KSH Nagyvárosi Településeggyüttes lehatárolása

KAPOSVÁR VONZÁSKÖRZETE AZ INGÁZÁS ALAPJÁN

A kaposvári vonzáskörzet lehatárolásának alapját a 2011. évi népszámlálás adja, mely alapján Kaposvárra megközelítőleg napi 17 ezer ember ingázik. Ezen belül 56 % a munkába járási célú és 44 % az iskolába ingázók aránya. Volumenét tekintve a legtöbb ingázó a külső agglomerációs gyűrű településeiről, elsősorban a Kaposvártól nyugatra lévő településekről érkezik.

MUNKÁBA JÁRÁS

Kaposvárra megközelítőleg 9.500 fő jár dolgozni más településről, ami a kaposvári foglalkoztatottak (25.600 fő) 37 %-a. A többi munkavállaló a megyeszékhelyen dolgozik és itt is él. A közeli, nagyobb lélekszámú városokból – Pécs, Nagykanizsa, Dombóvár - a Kaposvárra ingázók száma alacsony, nem éri el a napi 200 főt településenként.



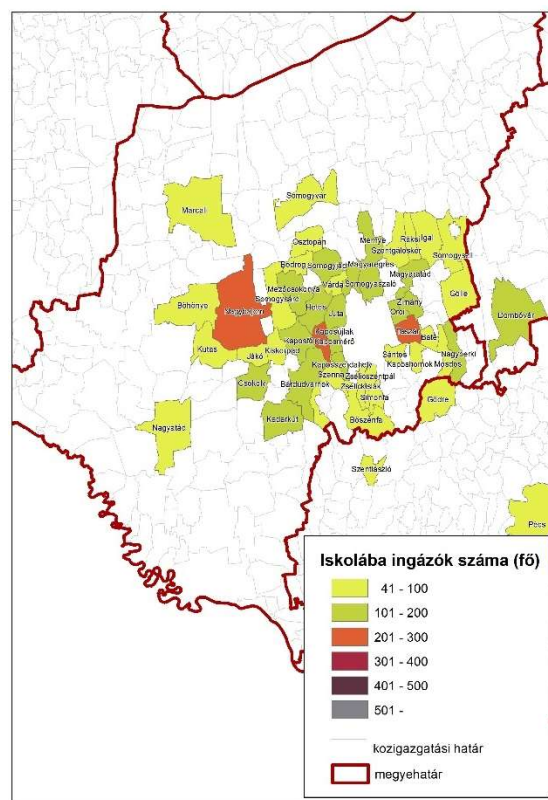
Kaposvárra munkába ingázók (legalább 40 fő esetén) (Forrás: KSH-2011. évi Népszámlálás)

Legnagyobb számú ingázó a következő településekről érkezik: Kaposmérő (542 fő); Taszár (407 fő); Juta (311 fő); Kaposfő (272 fő).

A települési lakosságszámhoz képest legtöbb ingázó Kaposvárra: Orci (51 %); Magyaregres (50 %); Zitmány (43 %); Juta (42 %) településekről érkezik

OKTATÁSI CÉLÚ INGÁZÁS

Kaposvár oktatási szerepkörének köszönhetően jelentős az iskolába ingázó diákok száma, napi szinten közel 7.700 diák ingázik. A helyben lakó, helyben tanuló (11.000 fő) és a Kaposvárra oktatási céllal ingázókat tekintve összességben kb. 18.700 óvodás, diák és hallgató tanul a városban.



Kaposvárra iskolába ingázók (legalább 40 fő esetén) (Forrás: KSH-2011. évi Népszámlálás)

Az ingázási adatok alapján az oktatási célú vonzáskörzet a munkavállalási célú vonzáskörzethez képest kiterjedtebb, de az ingázók nagy része Kaposvár környéki, kisebb lélekszámú településeiről érkezik (kivéve Nagybjom).

Legnagyobb számú ingázó a következő településekről érkezik: Nagybjom (256 fő); Kaposmérő (234 fő); Taszár (211 fő); Juta (186 fő).

A települési lakosságszámhoz a képest legtöbb ingázó Kaposvárra: Magyaregres (25 %); Orci (23%); Zselickislak (21 %), Zitmány (20 %) településekről érkezik

VONZÁSKÖRZET LEHATÁROLÁSA

A kaposvári vonzaskörzet lehatárolásának alapját az alábbiak képezték:

A lehatárolás kiindulópontját a 2014-ben elkészített Integrált Településfejlesztési Stratégia által lehatárolt kaposvári várostérség jelentette, melynek településeit lásd az előző fejezetben (*Kaposvár térségi szerepe - Kaposvári környéki agglomeráció*).

A vonzaskörzet lehatárolásának további alapvető adatát jelentették a rendelkezésre álló legfrissebb ingázási adatok (2011. évi népszámlás), amelyek alapján a vonzaskörzet lehatárolása a következő módszertan szerint történt:

Vonzaskörzetbe tartozik az a település

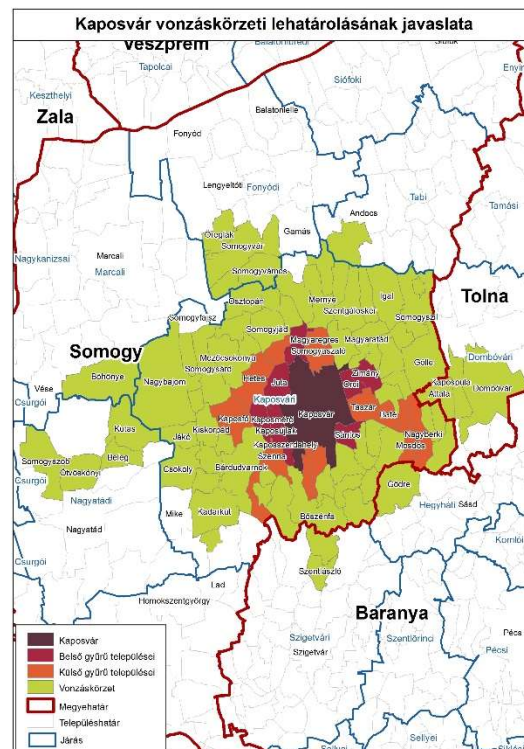
- ahonnan a legtöbb munkába ingázó célpontja Kaposvár, azaz ahonnan a települési ingázók legalább 50 %-ának célterülete Kaposvár (85 település);
- ahonnan a Kaposvárra ingázók száma meghaladja a 40 főt (56 település);
- ahonnan Kaposvár egy órán belül közösségi közlekedéssel elérhető (94 település).

Vonzaskörzet lehatárolásának alapfeltételei:

- fenti 3 kritérium közül legalább 2 kritériumnak való megfelelés
- a vonzaskörzet homogenitása, a tér folytonossága érdekében a fő közlekedési útvonalak mentén csak egy vagy egyik kritériumnak sem megfelelő (Ecseny és Patca) települések vonzaskörzetbe sorolása
- a távolabbi, nagyobb települések elhagyása, melyek egyértelműen nem a vonzaskörzethez tartoznak (Pécs, Nagykanizsa, Nagyatád)

A fenti adatok alapján lehatárolt kaposvári vonzaskörzet 87 települése hozzávetőlegesen Kaposvár 40 km-es körzetét jelenti, ami Somogy megye területének közel egyharmadát foglalja el, belenyúlva Baranya megyébe (Gödre, Boldogasszonyfa, Szentlászló) és Tolna (Dombóvár, Attala, Kapospula) megyébe is.

A teljes vonzaskörzet lakosságszáma 145.000 fő.



Kaposvár vonzaskörzete

SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

KAPOSVÁR VONZÁSKÖRZETE

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

Kaposvár vonzaskörzete a Dráva és a Balaton között, Külső-Somogy, Belső-Somogy és Zselici tájakat érintő térség. A vonzaskörzet természeti adottságok tekintetében hazai viszonylatban sokszínű, tarka képet mutat. A jelenlegi felszín arculatának meghatározó alakító tényezője a folyóvízi feltöltődés és a szél homokot áthalmazó munkája.

A Kaposvárt is magába foglaló Dél-Külső Somogy kistájon jellemzőek az egymással párhuzamosan lefutó, helyenként a Kaposba hegyesszögben betorkolló tágas, lapos völgyek és alacsony löszhátak. A vonzaskörzet nyugati része a Kelet-Belső Somogy kistájat érinti, ahol jellemzően hordalékkúpsíkságok alakultak ki, melyeket viszonylag sűrű, de lapos völgyek tagolnak.

A vonzaskörzet déli része a Kapos-völgyből meredek lejtőkkel emelkedő dombságot Észak-Zselicet érinti, amelyet az É-D-i irányú törésvonalakhoz igazodott völgyek és köztes hátak tagolnak részekre.

A terület vízhálózata sűrű, a Külső-Somogyi dombság és a Zselic vizeit a K-Ny-i irányú Koppány és a Kapos-folyó fogadja magába, amelyek végül a Sióba ömlenek.

A térség környezeti állapota az alacsony népsűrűségnek és a környezetszennyező ipar hiányának köszönhetően összességében jónak mondható.

A térségben jelentős számú Természetvédelmi Terület (Rinyaszentkirályi erdő, Csokonyavisontai Fás legelő, Nagybereki Fehérvíz stb.) és Tájvédelmi Körzet (Boronka-mellék, Zselic stb.) található.

TELEPÜLÉSHÁLÓZATI JELLEMZŐK

Somogy megye az ország legritkábban lakott megyéje (52,7 fő/km²), azonban magas település-sűrűséggel rendelkezik. (100 km²-re 4,1 község jut). A megye 245 településéből 16 városi jogállású, melyből 9 a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén fekszik. A városi lakosság aránya a megyében, mindössze 52,4 %, mely lényegesen az országos alatti, mely 2011-ben 69,5 % volt.

Az elaprózódott településhálózatot jól mutatja, hogy a Kaposvári járás 78 településével – Zalaegerszegi járás után - az ország második legtöbb településével rendelkező járás. A járás népességének (közel 118.000 fő) több mint felét, maga a megyei jogú város teszi ki.

A vonzáskörzetben a 87 településből mindössze 22 település 1.000 fő feletti és ezek közül mindössze 5 db - Kaposvár, Dombóvár, Nagybjom, Kadarkút, Igal - városi jogállású település. (Igal 2009-ben kapta meg a városi jogállást.)

A vonzáskörzetre jellemző tehát a városhálózat fejletlensége, másrészt a kis lélekszámú települések magas aránya. A térség települései erősen funkcióhiányosak, a központi településhez való kötődésük erős. Az aprófalvas településszerkezet elsősorban a vonzáskörzet déli és keleti részére jellemző. Kaposvár vonzáskörzeten belüli kiemelt szerepét mutatja, hogy a környéken lévő települések közül a második legnagyobb népességű város (Dombóvár járásközponton kívül) Nagybjom lakosságszáma mindössze 3288 fő.

A Somogy Megyei Területfejlesztési Koncepció szerint a mai népességcsökkenési tendencia mellett 3-4 évtizeden belül 106 falu lakossága fog kihalni a megyében, ami a

települési térszerkezetet jelentősen befolyásolja majd.

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA

A városkörnyék úthálózata jellemzően, több forgalmi tengelyű terület. Kaposvár, a megye központjaként az országos és megyei jelentőségű utak gyűjtőpontja. A vonzáskörzetet összefogó 61. sz. főút és 67. sz. főút Kaposváron keresztezi egymást. Ezekből ágaznak ki a kisebb településeket összekötő helyi utak. A 61. sz főút összeköttetést biztosít Dombóvárral és nyugat felé Nagykanizsával. A 67. sz főút északra a balatoni régió városaival, míg dél felé Szigetvár irányába biztosítja a kapcsolatot. A Kaposvárt újonnan megépített elkerülő folytatása a 66. sz főút, mely Péccsel biztosítja a térség összeköttetését.

A vonzáskörzetben jelentős a zsáktelepülések száma (pl.: Zselickislak, Várda, Magyaregres, Kisasszond stb.), a természeti adottságoknak köszönhetően az alsóbbrendű utak nem alkotnak összefüggő hálózatot.

KAPOSVÁR VÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZET

A település szerkezetét a természeti adottságok, elsősorban a domborzati viszonyok erőteljesen befolyásolták. A lankásabb és meredekebb dombhátak és a vízfolyások szabdalta völgyek találkozásai alakították az úthálózat rendszerét, valamint a beépült településrészek szerkezetét. A települést kelet-nyugati irányban szeli ketté a Kapos folyó, mely jelentős elválasztó hatással bír a déli, elsősorban lakóterületek irányába. A mai városközpont magja a XVIII. század elején alakult ki, és került a mai városközpont helyére, illetve annak környékére.

A Város központi belterülete 8 városrésze tagolódik, melyek közül 5 városrészen közvetlen kapcsolata van a Belvárossal. Az 1970-es évektől északon Kaposfüred és Toponár, Répáspuszta, Fészerlak is a város közigazgatási területének része lett, valamint délen Töröcske és Zselic kertváros is egy-egy városrészé vált 1973-ban. Azóta a város közigazgatási határa jelentősen nem változott.

A központi belterület és az északi kaposfüredi településrész meghatározó szerkezetalkító eleme a 67. sz. főút. A központi belterület nyugati harmadán halad keresztül kelet -

nyugati részre osztja a várost. Jelentős tagoló, szétválasztó szerepe van a 41. Dombóvár – Gyékényes nyugat - keleti tengelyű vasútvonalnak, ami a Kapos völgyében halad. A városon kelet-nyugati irányban átvezető 610. sz. főút (a régi 61. sz. főút) fontos szerkezeti elemei a városnak, az országos mellékutakkal együtt (Juta, Szenna, Töröcske, Toponár és Sántos felé).

A 67. sz. főúttól nyugatra lévő városrészek jellemzően a XX. század második felében és az utóbbi 30-40 évben épültek be, épültek át.

Városi szinten a közlekedési és ellátási kapcsolatok északi, keleti és nyugati irányban kedvezőek, míg a déli városrészek felé kedvezőtlenek. A vasútvonal és a Kapos folyó elválasztó szerepe a mai napig jelentős, déli irányú átjárhatóság három helyen biztosított (67. sz. főút, Béla király utca, Pécsi utca). A déli városrészekben a domborzatnak köszönhetően a Kapos folyóra közel merőlegesen alakult ki az úthálózat rendszere, mely kevésbé teszi lehetővé a déli városrészek egymás közötti átjárhatóságot és együttműködést.

A település derékszögű úthálózati rendszere tudatos városfejlesztés eredményeként alakult ki a századforduló időszakában.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BELVÁROS

A jellemzően intézményi funkciójú Belváros, a város lakóinak ellátásán túl a térség kiszolgálásában is fontos szerepet játszik. A Belváros őrzi a műemléki épületek többségét, a történeti fejlődés szerkezetalkító nyomai dominálnak. Megoldandó problémát jelent a nagyszámú használaton kívüli és alulhasznosított ingatlan – köztük műemlék épületek – jelenléte, amelyek hasznosítása, felújítása fontos városfejlesztési feladat. A jelentősebb fejlesztési célok között szerepel a Belváros funkcionális bővítése, melyhez hozzájárul a városrész déli részében tervezett Intermodális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása és az ahhoz kapcsolódó fejlesztések megvalósítása. A vonzó városi környezet kialakítása érdekében, fontos projekt a kórház déli tömbjének rehabilitációja is.

A Településfejlesztési Konceptió az alábbi javaslatot tűzi ki a Belvárossal kapcsolatban: folytatni kell a városközpont értékőrző megújítását, benne a városképileg is zavaró

épületek arculati – és adott esetben funkcionális megújítását, a gyalogos hálózatok további fejlesztését, különösen a Kapos-völgy irányában egy szervezettebb kapcsolat megteremtésével.

A Belvárosban elsősorban központi vegyes, településközponti területfelhasználás a jellemző, de lakófunkció is megtalálható. A történetileg kialakult beépítést nagyban átalakította a 67. sz főút nyugati oldalán épült kereskedelmi intézmények (pl.: Kaposvár Pláza, Tesco, Lidl stb.).

Az elmúlt években a Belvárosban számos utca forgalomcsillapítása megtörtént, mely előnyös egészségügyi, környezeti, gazdasági és szociális szempontból is. A Város legjelentősebb zöldterületei (Jókai liget, Rákóczi Ferenc tér, Berzsényi-park) a Belváros részei, melyek fejlesztése, rekonstrukciója megoldandó feladatként jelentkezik.

VÁROSRESZ KÖZPONTOK

Az országos úthálózathoz igazodóan városkapu – települési kapu jelleggel, valamint a Belvárosban településközponti területek kerültek kijelölésre a szerkezeti tervben. A településközponti funkciók decentralizálása jelentős hatással van a mobilitási folyamatokra. A településen jelentősek az intézmény-ellátottsági különbségek - főleg a központi és egyéb belterületek, valamint a városrészek között. A különböző funkciójú intézmények és létesítmények egyenletesebb elhelyezése révén az utazások hossza csökkennének, így az utak terheltsége is mérséklődne.

A Településfejlesztési Konceptió, a kiegyensúlyozott térbeli fejlődés egyik irányelveként jelöli meg a városrészi alközpontok funkciógazdagságának bővítését, minőségi fejlesztését, valamint a városközpont és alközpontok, továbbá az intézményi és munkahelyi területek megközelíthetőségét biztosító közösségi közlekedési és kerékpáros-gyalogos hálózatok fejlesztését.

A településközponti vegyes területek jellemzően a Belvárosban, az Északi városrésznél, a Kispát és környékénél, Toponár és Kaposfüred korábban önálló települési központjaiban, továbbá a városközponttól távolabbi déli városrészek súlyponti területein, ill. elszórtan egy-egy területreszen funkcióváltó, vegyes rendeltetésű területeken kerültek kijelölésre.

LAKÓTERÜLETEK

A XX. század folyamán a Kaposvár központi belterülete megtöbbszöröződött. Először a gyárakhoz kapcsolódóan alakultak ki a lakóterületek, - a Pécsi utcai városrész, a Cseri városrész - a domborzathoz való úthálózati igazodással. A 48-as ifjúság útja két oldalán és a Füredi út - Berzsenyi út (67. sz. főút) nyugati oldalán épültek ki az úszótelkes nagyvárosias lakótelepek az 1960-as éveket követően. A településszerkezeti terv új nagyvárosias lakóterület építésével nem számol.

A kisvárosi részek a közel merőleges úthálózat folytatásaként kapcsolódnak a Belvároshoz, jellemzően a Belvárosban, északi városrészben, a Kecelhegy – Cseri városrészben 3 tömbben, a Rómahegy déli részén a 67. sz. főúthoz kapcsolódóan került sor a kijelölésükre.

A kertvárosias lakóterületek Kaposvár több városrészének meghatározó részei, a lakóterületi fejlesztési lehetőségek döntő többsége ebbe a területfelhasználási kategóriába tartozik.

Falusias lakóterületek jellemzőek, Kaposfüred és Toponár főutcaira, Töröcske, Fészerlak, Répáspuszta teljes területén. Kaposfüred területén megközelítőleg 20 telek kialakítására alkalmas területet jelöl ki Kaposfüred településszerkezeti terve.

TURISZTIKA, REKREÁCIÓS TERÜLETEK

Kaposvár természeti adottságait tekintve a turisztikai célú fejlesztések jelentős potenciált képviselnek a város gazdaságában. A toponári városrészben a Deseda-tó és a lakóterületek között üdülőterületek kerültek kijelölésre, melyek beépülése még nem történt meg. A településszerkezeti terv a Városi Fürdő környezetében minőségi szállásférőhely létesítését jelöli meg.



A település zöldterületei (közpark, közkertek) a településen belül szétszórtan, szigetszerűen jelennek meg. A Kaposvár Zöldterület és közterület megújítási koncepció 2014-2030-ban Zöldterület-fejlesztési célterületek jelennek meg, mint a Városliget-komplex zöldterületi fejlesztése, valamint a Jókai liget a „KAPOS + VÁR” elnevezésű fejlesztési program (Jókai liget funkcionális és zöldfelületi rendezése, Gilice utca déli oldalán sportterület és szabadidőpark fejlesztése stb.). A természeti adottságokhoz igazodva a dokumentum zöldfelület-fejlesztésre kijelölt Kapos-völgyi zöldfolyosókat határoz meg, egyrészt a Kapos medrében, valamint a folyóra merőlegesen kialakult völgyekben.

A települési területekhez térben és funkcionálisan szervesen kapcsolódó szőlőhegyek, volt zártkertek területein a gazdasági épületekben állandó lakosok jelentek meg, mely alacsony komfortfokozatú lakások kialakulásához vezet. Az effajta szuburbanizációs törekvéseket az önkormányzat szigorú építési szabályozással próbálja kontrollálni.

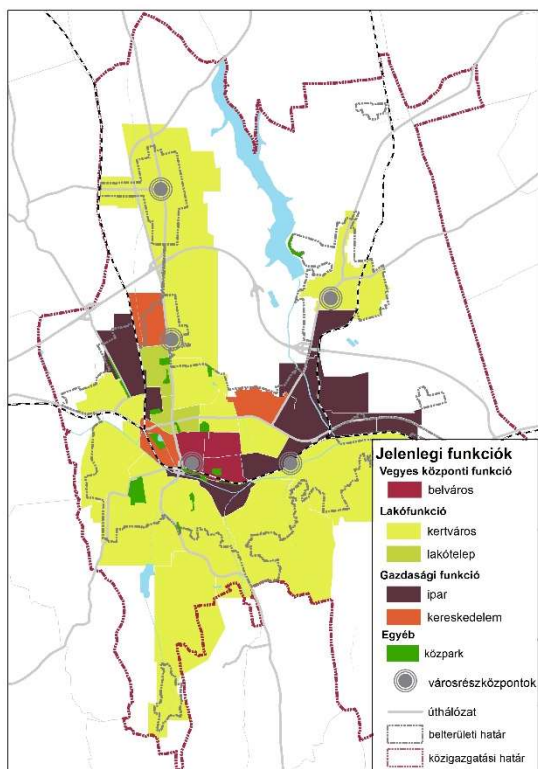
IPARI, GAZDASÁGI TERÜLETEK

Az ipari tevékenység elsősorban a város keleti és nyugati részén kialakult, korábban a város szélén elhelyezkedő, ma már a várossal egybenőtt iparterületeken folyik. A városban két ipari park létesült, amelyek lehetővé tették az elmúlt években történt jelentősebb befektetéseket.

Az önkormányzat által létesített Keleti Ipari Park zöldmezős, nagy területigényű beruházásokat tett lehetővé. Az ipari park létesítését a XIX. század végére kiépülő cukorgyár, vágóhid és gőzmalom alapozta meg.

A VIDEOTON Ipari Parkban az elektronika, háztartási kisgépek gyártása, híradástechnika területén működő vállalkozások telepedtek le. A Jutai út, Raktár u. mentén is jelentős területű gazdasági terület alakult ki, azonban ipari park címmel nem rendelkezik.

A Településfejlesztési Koncepció a magas színvonalú gazdasági környezet – a meglévő, jelenleg is működő munkahelyi zónák további fejlesztésének, a környezet és a megközelíthetőség színvonalának javításának fontosságát jelzi.



Kaposvár funkcionális lehatárolása

TÁRSADALMI HÁTTÉR

DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Kaposvár az ország 14. legnépesebb, Pécs után a Dél-Dunántúl második legnépesebb városa. A legtöbb megyeszékhelyhez hasonlóan Kaposváron is a 20. században gyorsult fel a népességnövekedés, az ötvenes évektől ugrásszerűen megemelkedett és a hetvenes évek végén elérte eddigi maximumát, a 74 ezer főt, majd azóta fokozatosan csökken. Jelenleg a megyei lakosság közel 20 %-a él Kaposváron, a megyeszékhelyen.

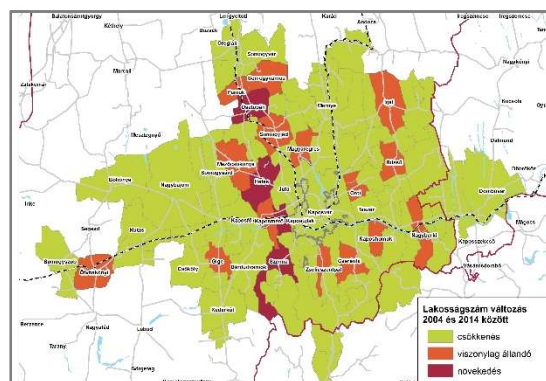
	Lakó- népesség (fő) 2004	Lakó- népesség (fő) 2014	Változás (%)
Kaposvár	67 954	63 742	-6,2
Kaposvár vonzáskörzet	157 901	145 971	-7,6
Somogy megye	333 017	312 084	-6,3

Forrás: KSH (T-star)

Az országos és megyei tendenciákhoz hasonlóan a település népessége jelentősen csökkent az elmúlt 10 évben. A legjelentősebb népességcsökkenés Kaposvár

vonzáskörzetében észlelhető, ahol az elmúlt 10 évben a lakónépesség változás -7,6%-os.

A vonzáskörzetbe tartozó települések esetében a népességfogyást erőteljesen befolyásolja az aprófalvas településszerkezet. A legjelentősebb népességfogyás Kaposvártól keletre és délre eső kisebb településeknél észlelhető – Gálosfa, Kaposgyarmat, Boldogasszonyfa, Fonó stb. – ahol 10 év alatt közel 20 %-os népességfogyás is észlelhető településenként. Akad olyan település is, ahol kisebb mértékű népességnövekedés volt az elmúlt időszakban – Kaposújlak, Szenna, Osztopán, Hetes stb. - melyek elsősorban Kaposvártól nyugatra helyezkednek el.



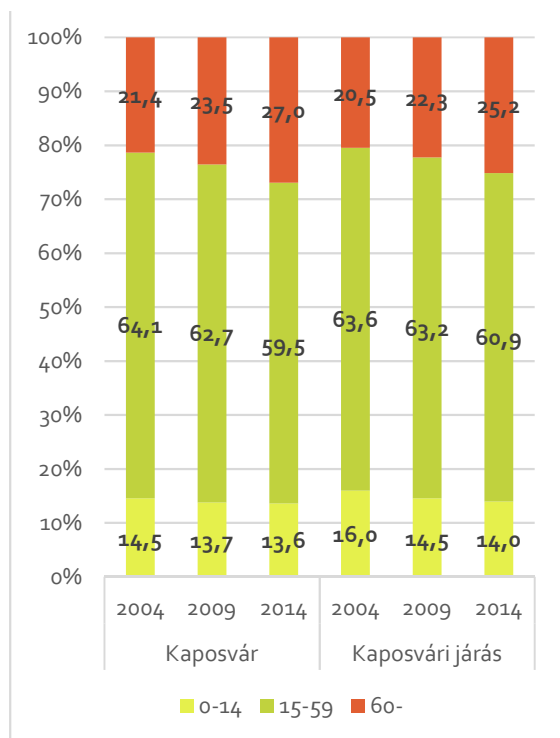
A kaposvári vonzáskörzet településeinek lakónépesség változása (Forrás: KSH 2004- és 2014 között)

A legnagyobb népességszámú és legnagyobb népsűrűségű városrész a Belváros, ahol a teljes lakosság 25 %-a él. Ezt követik a paneltechnológiával beépült lakótelepek, az Északnyugati és Északi városrész lakosságszám alapján. Legkevesebben a Töröcske-Zselic városrészben laknak, összesen megközelítőleg 1000 fő. A kertes külterületeken a szuburbanizációs törekvéseknek köszönhetően alacsony komfortfokozatú lakások alakultak ki alacsony státuszú lakókkal.

A népesség korcsoportok szerinti megoszlása alapján Kaposvárra is az országos trendek a jellemzők, mely szerint fokozatosan csökken a fiatalok és növekszik az idősek aránya. Kaposváron a 60 év felettiek aránya az elmúlt 10 évben jelentősen nőtt, míg a 18-59 év közöttiek, valamint 0-17 éves korúak arányában gyenge csökkenés figyelhető meg.

A legfiatalabb korszerkezettel rendelkező városrészek Ivánfahegy, Kaposszentjakab, Kecelhegy, Töröcske-Zselic kertváros és a Külterület, ahol megközelítőleg a teljes népesség 15-20 %-a 0-14 éves korcsoportba tartozik. Korszerkezet szempontjából a

legelőregedőbb városrészek: Toponár-Répáspusztá-Fészerlak-Deseda városrész, az Északi városrész és a Donner-Rómahegy városrészek. Az aktív korúak aránya a Toponár városrészben, Töröcske és a Belváros városrészben a legjelentősebb.



A lakónépesség korcsoportok szerinti megoszlásának alakulása (%) Forrás: KSH

NÉPESSÉG ELŐREJELZÉS

A népességszám jövőbeni alakulására vonatkozóan, a jelenlegi és várható társadalmi gazdasági folyamatokkal összefüggésben, azokból kiindulva, valamint országos, megyei és járási szintű népességprognózisokat vizsgálva az alábbi megállapítások tehetők:

A Központi Statisztikai Hivatal Népességtudományi Kutatóintézete elkészítette az országos népesség-előreszámítást 2013 és 2060 között. A tanulmány alapján 2051-re az ország lakossága 18 %-kal csökken.

Somogy megye népessége az Eurostat adatai alapján előreláthatólag a 316 ezer főről, 250 ezer főre fog csökkenni 2051-re, ami 21 %-os csökkenést jelent a megye számára.

Ehhez hasonlóan a Nemzeti Alkalmazkodási Térinformatikai Rendszer előrejelzése alapján, a kaposvári járásban 2051-ig a lakosságszám közel 85 ezer főre fog csökkenni, a mostani 118.500-főről, mely 29 %-os csökkenést jelent.

Kaposvár lakosságszáma az elmúlt években a járási, megyei és országos trendekhez hasonlóan csökkent. Azonban, a város erős gazdasági, kulturális, oktatási szerepének köszönhetően, mind az országos, megyei és járási átlagnál kedvezőbb népességváltozás prognosztizálható.

- A **pesszimista scenárió (0. scenárió)** alapján, a város lakosságszáma 53-55 ezer fő körül alakulhat 2050-re, mely erőteljesen támaszkodik a környező térség csökkenő népességi prognózisára. Ez a csökkenési tendencia számottevő, azonban még így is lényegesen kedvezőbb a megyei és a járási tendenciákhoz mérve.
- A **realista scenárió (1. scenárió)** szerint, a város lakosságszámában kis mértékű csökkenés lesz tapasztalható, 2050-re a lakosságszám 57-59 ezer fő között alakul majd.
- A városvezetés kiemelt feladatként kezeli a munkahelyek megőrzését, új munkahelyek teremtését, családok otthonteremtését és a városban élők életminőségének, komfortérzetének javítását. Ennek érdekében kidolgozásra és 2016-ban elfogadásra került „a Kaposváron letelepedni kívánó családok támogatásáról, illetve a kaposvári családok támogatásának kibővítéséről” szóló Koncepció, mely Kaposvár népességmegtartó képességének javítását tűzi ki célul. Ezen hatások érvényesülésével és a város gazdasági és oktatási szerepkörének további erősítésével, jelentős befektetők városba vonzásával az **optimista scenárió (2. scenárió)** szerint Kaposvár népessége 2050-re megközelítheti ill. elérheti egykori maximális kb. 70 ezer fős lakosságszámot.

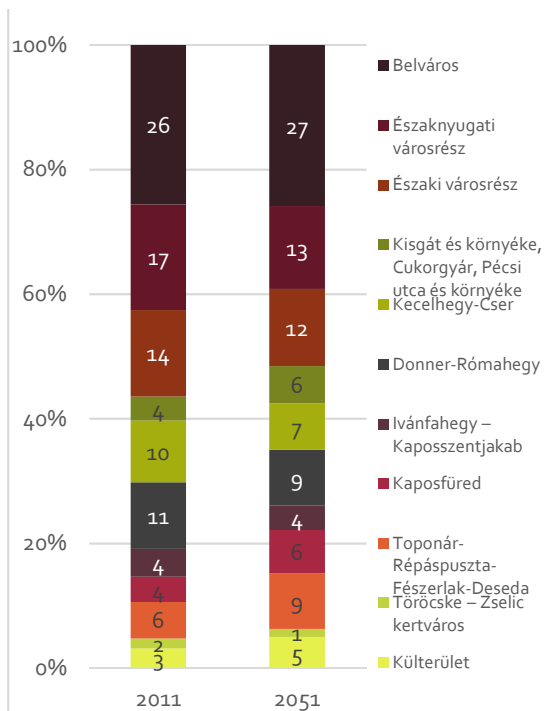
Kaposvárt érintően a városi szintű népesség előrejelzés meghatározásakor az alábbi feltételezésekkel éltünk:

- Mivel Kaposvár térségében a szuburbanizációs folyamatok intenzitása alacsony, a továbbiakban sem várható a városi lakosság jelentős mértékű kitelepülése a környező településekre.
- Ezzel szemben a város gazdasági erejének várható növekedésével a környező

településekről jelentős számban költözhetnek Kaposvárra.

- E két tényező hatására a város elöregedése, illetve népességszámának csökkenése jelentősen alacsonyabb mértékű lesz a járás egészére vonatkozó prognózisban szereplőnél. Ez egyben azt is jelenti, hogy a járás további – elsősorban kis népességszámú – települése in a jelentős csökkenést előrejelző járási adatoknál is nagyobb mértékű lakosságszám csökkenésre kell számítani.
- Mivel Kaposvár népességének korösszetétele a megyei, illetve országos átlagnál is idősebb társadalmat mutat, az előrejelzés során, bár a nagyobb térségek átlagához képest egyre kisebb mértékben, de gyorsabb elöregedéssel és népességszám csökkenéssel számolunk. Összességében azonban a megyei és országos tendenciákhoz hasonló mértékű változások várhatóak.

A csökkenés mértéke az egyes városrészekben különbözően alakul majd, de a városrészek vegyes területfelhasználásának köszönhetően igazán drasztikus népességváltozás egyik városrész esetén sem prognosztizálható.



Kaposvár népességszámának városrészenkénti megoszlása 2011-ben (KSH) és várhatóan 2051-ben [%] (forrás: KSH)

NÉPESSÉGNÖVEKEDÉS

- belvárosi terület (hagyományos társasházi lakások),
- külső kertvárosi területek (újszerű családiházak, ikerházak vagy kis társasházak területek nagyobb alapterületű és modernebb társasház lakások) pl.: Kaposfüred, Toponár-Répáspuszta, Fészerlak és Deseda,
- külterület

NÉPESSÉGCSÖKKENÉS

- lakótelepek (paneltechnológiával épült városrészek) pl.: Északi városrész. (Köszönhetően az itt élők gyorsabb mértékű elöregedésének, valamint a nagyobb alapterületű és modernebb társasház lakásba vagy újjépítésű házba való költözésnek.)
- hagyományos kertvárosi területek pl.: Északnyugati városrész

A településen nem található olyan ingatlanfejlesztésre kijelölt terület, ahol jelentősebb lakóépület fejlesztés vagy gazdasági fejlesztés valósulna meg a közeljövőben.

Érdemes megvizsgálni a kaposvári városrészek népességszámának változása mellett az egyes kiemelt korcsoportokba tartozók számának várható alakulását is rövid-, közép- és hosszú távon, hiszen a közösségi közlekedés használói között utazásuk gyakori célja, ideje alapján az egyes korcsoportok alapvetően eltérő képet mutatnak.

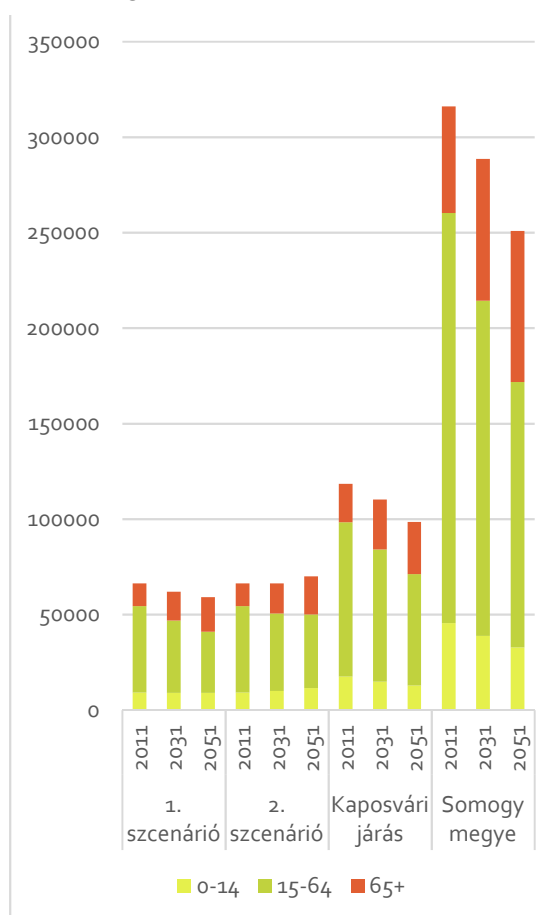
A társadalom elöregedése az előrejelzések szerint a vizsgált időszakban nem áll meg, sőt, az egyre kisebb létszámú termékeny korosztályból adódóan gyorsul is. A gyerekszám stagnálásával/csökkenésével párhuzamosan a megélt életkor kitolódik, így a nyugdíjasok aránya emelkedni fog.

Kaposvár lakosságán belül a 6-18 éves korcsoportba tartozók aránya az elkövetkezendő években is fokozatosan csökkenni fog. Ennek megfelelően a tanulók száma 2020-ra a mai szint 90 %-a, 2050-re pedig 80 %-a alá süllyed. A hosszú távú előrejelzés szerint a mainál mintegy 3000-rel kevesebb általános- és középiskolai tanulóval lehet számolni Kaposvár esetében.

Mivel a járás egészében még erőteljesebb csökkenés várható, így a bejáró tanulók számában is a járás átlaghoz hasonló mértékű visszaesés várható.

A felsőfokú oktatásban résztvevők számának csökkenése kisebb mértékű lehet, hiszen, bár a hallgatókat legnagyobb arányban adó fiatal korcsoport létszáma folyamatos csökkenést mutat, a jelenlegi tendenciák alapján várható a felsőoktatásba bekerülő, illetve a képzéseket elvégző fiatalok arányának növekedése.

Hosszú távon a legnagyobb mértékű csökkenés az aktív (15-64) korosztály létszámában várható, a felnövő, egyre kisebb létszámú generációk miatt.



Kaposvár (1. és 2. scenárió), Kaposvári járás és Somogy megye népességének korcsoportok szerinti bontása 2011-ben, és várhatóan 2031- és 2051-ben [%]

GAZDASÁGI HÁTTÉR

Somogy megye az ország gazdaságilag kevésbé fejlett megyéje, az ország GDP-jének 2 %-a keletkezik ebben a térségében. A megye gazdasági lemaradásának oka elsősorban az örökölten gyenge iparosodottságnak, kedvezőtlen

infrastrukturális adottságoknak és határmenti fekvésnek köszönhető. A közlekedési peremhelyzeten javított az M6-os autópálya megépítése, mely kismértékű pozitív változást hozott a külső működő tőkebefektetések szempontjából. További fejlődést eredményezne a tervezett M9-es gyorsforgalmi út kiépülése, mely Szegeddel és Szombathellyel való összeköttetést biztosítja majd. A megyében gazdasági szempontból a legjelentősebb térségek a Balaton környéki települések, valamint Kaposvár és környező települései – melyhez szervesen kapcsolódik Tolna megyéből Dombóvár.

Kaposvár, a településen koncentráltan jelen lévő gazdasági erőforrásoknak – természeti, szellemi tőke, jelentős számú helyi vállalkozások jelenléte - köszönhetően magaslik ki a környező települések közül.

Kaposvárra a szolgáltatási szektor fejlettsége jellemző, azonban a tradicionális feldolgozóipari kapacitások jelentős szerepet töltenek be a gazdasági folyamatokban. Kaposváron működik az ország egyetlen cukorgyára, ahol a hazai fogyasztási igények egyharmadát állítják elő. A helyi feldolgozóipar elsősorban a mezőgazdasági alapanyagokra épülő élelmiszeripart foglalja magába, továbbá jelentős a helyi gépipar szerepe is (elektrotechnika, járműipar, energetikai gépgyártás). A település ipari tevékenysége a GDP-hez való hozzájárulása szerint az egyik legjelentősebb a megyében.

A termelékenység növekedésének motorja mely közvetlenül is emeli a város gazdasági potenciálját és a helyi jövedelmeket, Kaposvár egyik legnagyobb értéke a szellemi tőkéje. A városban a Kaposvári Egyetem jelenléte a K+F+I tevékenység fejlődésére közvetett módon erős hatással van. Az Egyetem elsősorban a multidiszciplináris agrárkutatások területén tud jelentősebb hatást gyakorolni a régió gazdasági életére, köszönhetően a régióban jelenlévő kiemelkedő számú agrár- és élelmiszeripari vállalkozásnak.

VÁLLALKOZÁSI STRUKTÚRA

Kaposváron az 1.000 főre jutó működő vállalkozások száma 76, mely mind országos, megyei és járási szinten kiemelkedő értéket mutat. Kaposváron 2011-ben a működő vállalkozások száma 5.529 volt, amely a megyében működő összes vállalkozás közel

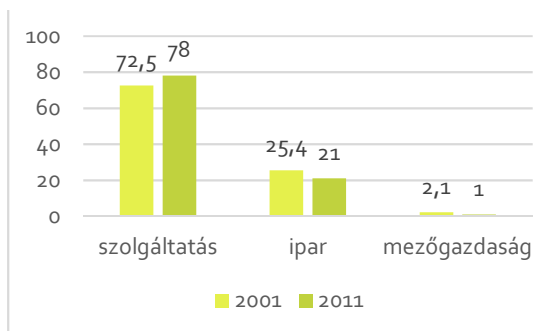
egyharmada. A vonzáskörzet működő vállalkozásainak 56 %-a Kaposváron működik.

A vonzáskörzet legalacsonyabb vállalkozás sűrűsége jellemzően a vonzáskörzet északi és nyugati részén, Kaposvártól távolabb eső településein jellemző, míg Dombóvár és Pécs irányában nagyobb vállalkozásűrűség mutatkozik. A vonzáskörzet második legnagyobb, működő vállalkozásokkal rendelkező települése Dombóvár, mely vállalkozások számában (1.253 vállalkozás) így is jelentősen elmarad Kaposvártól. A két település jelentőségét is mutatja, hogy a többi vonzáskörzetbe tartozó településeken a működő vállalkozások száma nem haladja meg a 160 db-ot településenként.

Kaposváron jelentős arányú a kis (1-9 fős) létszámú vállalkozás, a nagyobb létszámú vállalkozások 1000 főre vetített aránya pedig elmarad az országos átlagtól. A kis létszámú vállalkozások jelenlétének köszönhetően a városban megvalósuló nagyberuházásokat elsősorban tőkeerősebb külső cégek végezték. A nagyobb vállalkozások Kaposvár és közvetlen környékén koncentrálódnak.

FOGLALKOZTATÁSI SZERKEZET

Kaposváron a gazdaságilag aktív népesség csökkenése figyelhető meg, ami összefügg a népesség korösszetételének módosulásával, és tükrözi a megváltozott társadalmi-gazdasági viszonyokat is. A rendszerváltozás óta a foglalkoztatottak nemzetgazdasági ág szerinti megoszlása jelentősen változott. A népesség foglalkoztatási mutatóira vonatkozó népszámlálási adatok szerint 2001-hez képest mindegy 1.200 fővel csökkent a foglalkoztatottak száma.



Foglalkoztatottak nemzetgazdasági ág szerinti megoszlása (Forrás: KSH)

A fentiek alapján magas az oktatásban, adminisztratív, illetve pénzügyi szolgáltatások területén dolgozók aránya, mely közel 20. 000 foglalkoztatottat jelent a településen. A szolgáltatáson belül a kereskedelemben

dolgozók aránya 17 %-a, míg a munkavállalók kicsivel több mint fele vezető, értelmiségi és egyéb szellemi foglalkoztatású.

A településen nyilvántartott álláskereső száma 2014-ben 2.365 fő volt, mely jelentősen csökkent a válság utáni 3.872 fős 2011-es évhez képest.

ÁGAZATI JELLEMZŐK, FŐBB FOGLALKOZTATÓK

A fő nemzetgazdasági ágak közül a mezőgazdasági vállalkozások részesedése erőteljesen növekedett – a foglalkoztatottak számának csökkenése ellenére - az elmúlt években hasonlóan az országos adatokhoz. 2014-ben a mezőgazdaságban regisztrált vállalkozások aránya az összes regisztrált vállalkozás százalékában 13,2 % volt, mely 4 %-kal magasabb mint 2008-ban.

Kaposvár iparát az élelmiszeripar és a nehézipar határozza meg tradicionálisan. Az 1894-től működő cukorgyár, – ami 2008-tól az ország egyetlen cukorgyára - a régió egyik legfontosabb mezőgazdasági üzeme. Az elmúlt évek egyik legjelentősebb beruházása, közel 10 milliárd értékben a Magyar Cukor Zrt.-t érinti, mely többek között csomagolóüzemet és biogáztisztítóüzemet valósított meg 2015-ben.

Élelmiszeripar területén jelentős alkalmazotti létszámmal van jelen a Kometa 99 Kft., amely közel 700 főnek biztosít munkalehetőséget. A cég az elmúlt 10 évben közel 9 milliárd értékű beruházásokat – technológiai, környezetvédelmi és energetikai - hajtott végre.

Gépgyártás, elektronikai alkatrészek gyártása, szerszámgyártás, fémszerkezet gyártás tekintetében ugyancsak jelentős cégek vannak jelen a településen (pl.: Videoton Kft., Lakics Gépgyártó Kft., Kapos Atlas Gépgyár Kft., Luckymplex Fémmegmunkáló és Elektronikai Kft. stb.). Kaposvári Videoton gyár Somogy megye egyik legnagyobb árbevételt elérő cége. Az elmúlt években elsősorban gyártásfejlesztésben (Műanyag fröccsöntő technológia-fejlesztés és kapacitás-bővítés), K+F tevékenységben fejlesztett. A 250 főt foglalkoztató fémszerkezet gyártással foglalkozó Lakics Kft. az elmúlt években jelentős mennyiségű uniós pályázati forrást hívott le sikeresen telephelyfejlesztéssel és technológiai fejlesztéssel kapcsolatban.

A vállalkozások nemzetgazdasági ágak szerinti megoszlása mind a teljes vállalkozói körben, mind a társas vállalkozásokra vonatkoztatva a vidéki megyeszékhelyek átlagát közelíti, eltérést a Kaposváron „élénkebb” szálláshely-szolgáltatás, vendéglátás mutat (Kaposvár 8 %, míg a megyeszékhelyek 4 %). Kaposvár Belvárosában alakult ki a város kereskedelmi életét erőteljesen befolyásoló multinacionális vállalatok, kereskedelmi láncok letelepedése, mely központi elhelyezkedése az egyéni motorizációs folyamatokra kedvezőbben hatnak.

A K+F területén a megye jelentősen alulmarad a fejlettebb térségekhez képest, a K+F ráfordítás megyei szinten nagyon gyenge. A kaposvári egyetem szerepe az agrár-innováció és az élelmiszeripar területén azonban kiemelt jelentőséggel bír.

IPARI PARKOK ÉS EGYÉB IPARTERÜLETEK

A megye hét Ipari Parkja közül kettő Kaposváron működik. Az önkormányzat által létesített **Keleti Ipari Park** zöldmezős, nagy területigényű beruházásokat tesz lehetővé (Metyx Composites Kft., Cabero Kft.). Az Ipari Park 40 hektáros területén hat kis- és középvállalkozás működik több mint 200 fővel.

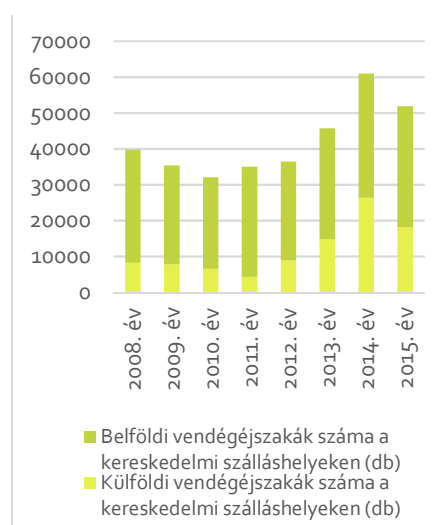
A település keleti részén a Keleti Ipari Parktól délre helyezkedik el a **Videoton Kaposvári Ipari Park**. Az Ipari Park egyik legjelentősebb ipari termelő vállalkozása, a Videoton Kft., mely közel 1200 fővel működik. Emellett jelentős élelmiszeripari vállalatok (Privát Húsfeldolgozó Kft., Fino-Food Kft.) is megtelepedtek itt.

Jellemzően ipari, gazdasági tevékenység színhelye a **Jutai út menti gazdasági övezet**, mely azonban ipari park minősítéssel nem rendelkezik. Az ipari parkok mellett egy inkubátorház is működik, a Somogy-Flandria Inkubátorház. Az 1998-ban átadott létesítmény 32 db irodával, 5 db műhellyel és egy termekre osztható konferenciateremmel rendelkezik, mely maximum 330 fő befogadására alkalmas.

TURIZMUS

Kaposvár és környéke természeti és épített környezeti értékekben gazdag. A környező településeken jelentős az ökoturisztikai és vidéki aktív turizmus – Kaposvár, Patca, Kardosfa, Bőszénfa, míg épített örökségek közül a szennai Skanzen emelendő ki. A városban a kultúrára és rendezvényekre épülő városi turizmus, valamint az egészségiparhoz köthető gyógyturizmus lehet a meghatározó a jövőképpen.

A város idegenforgalmát alapvetően a belföldi turizmus határozza meg, azonban az elmúlt években a külföldi turisták száma jelentős emelkedést mutatott.



A belföldi és külföldi vendégéjszakák számának változása 2008 és 2015 között Kaposváron (forrás: KSH)

A vendégéjszakákat tekintve Kaposvár vonzáskörzetében, Kaposváron kívül kiemelkedő adatokkal nem rendelkezik egyik település sem. Kaposváron a vendégek száma 15.520 volt 2015-ben, míg Dombóváron 5.568. A vonzáskörzetben elsősorban a falusi turizmus dominál (pl.: Bőszénfa, Patca).

A városban több turizmust erősítő fejlesztés valósult meg az elmúlt években, mint a Kaposvári Uszoda és Gyógyfürdő komplex egészségügyi fejlesztése, valamint a Kaposvár komplex turisztikai fejlesztése (tanösvény és kalandpark kialakítása a Deseda-tónál, a Rippl-Rónai emlékmúzeum látogatóbarát fejlesztése, gyalogos-, és vízitúraútvonalak, és a kapcsolódó kiszolgáló egységek fejlesztése a Deseda-tó körül). 2013-ban megépítésre került a Kaposvári vigasságok tere, melynek célja -, olyan tér létrehozása, ami csökkenti a turizmus területi és időbeli koncentrációját, tehát egész évben tud vonzerőt biztosítani.

Jelentős számú nemzetközi hírű fesztivál található a városban - Kaposvári Kamarazenei Fesztivál, Youth Football Festival, Rippl-Rónai Fesztivál.

Kaposvár a KSH 2013-as előzetes jelentése szerint, a hazai első 50 népszerű turisztikai célállomás közé tartozik. A 2011-ben készített Kaposvár és Zselic vidéke desztináció imázskutatás eredménye alapján, a térség, mint kulturális és természeti értékeket és programokat kínáló elsősorban belföldi úti cél, potenciális célcsoportját a magasabb jövedelmi helyzetű, képzetesebb, aktív tevékenységre vágyó családok alkotják.

GAZDASÁGI PROGNOZIS, GDP ELŐREJELZÉS

A város gazdasági fejlődése, a lakosok jövedelmi viszonyainak alakulása meghatározó jelentőségű a forgalom nagyságának, irányainak jövőbeli változását tekintve, közvetett módon pedig kihatással van a város népességszámának alakulására is.

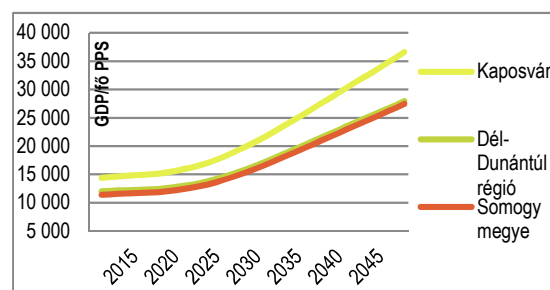
A gazdaság fejlődésének és a közlekedési igények változásának előrejelzését átfogóan az egy főre jutó bruttó jövedelem, azaz a GDP adatok vizsgálata alapján lehet legjobban megtenni. Az elfogadott és a forgalmi becslésekben széleskörűen alkalmazott összefüggések szerint a forgalom nagyságának növekedése egyenesen arányos a GDP bővülésének ütemével.

A városi szintű GDP előrejelzés az általános hazai trendek, a régió, illetve a megye gazdaságának jellegzetességei és releváns adatai, valamint ezen gazdasági térben Kaposvár és vonzáskörzetének szerepét figyelembe véve készült és az alábbi feltételezésekre épül:

- a régióban és a megyében várható GDP növekedési ütem követi az országos trendeket, a válság utáni konszolidációs időszak magasabb növekedési üteme a 2030-as évektől mérséklődik,
- a hazai régiók fejlődési ütemében a fejlett és a kevésbé fejlett régiók között a 2020-as évektől egy kiegyenlítődési folyamat veszi kezdetét, amelynek eredményeképpen a növekedési ütem a régióban és a megyében is meghaladja az országos átlagot,
- Somogy megye a régió belül vizsgálva folytatja az elmúlt években megkezdett

felzárkózást, a növekedési üteme évről-évre megelőzheti a régiós átlagot,

- a városban és térségében megtermelt GDP arányos a megye kistérségeiben jelen lévő közép- és nagyvállalatok számával, tekintettel arra, hogy ezen vállalkozások tekinthetők a magas hozzáadott érték megtermelésére képes, európai viszonylatban is versenyképes termelési hálóak legfőbb alkotóinak,
- figyelembe véve, hogy a megyén belül a termelés és szolgáltatások Kaposváron összpontosulnak, az feltételezhető, hogy a városban megtermelt GDP a közép- és nagyvállalatok arányában a régiós átlag felett alakul.



Kaposvár, Somogy megye és a Dél-Dunántúl régió GDP növekedési üteme vásárlóerő paritáson

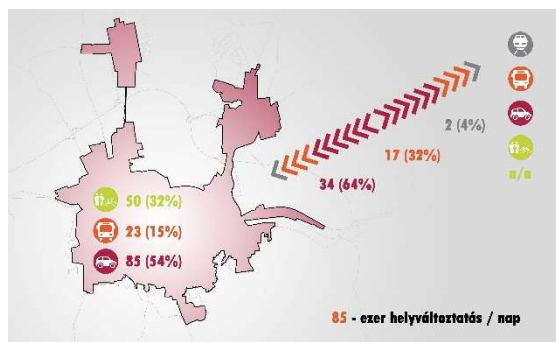
Mindezek alapján a GDP növekedési trendek régiós, megyei és városi szinten az alábbiak szerint alakulnak:

- Az egy főre jutó GDP értékének növekedése Kaposvár esetében a vizsgált időszakban folyamatosan magasabb lesz a megyei, illetve a régiós értékeknél, így a megyeszékhely (és agglomerációja), valamint a régió többi része közötti különbség folyamatosan nőni fog.
- A növekedés mértéke a 2030-as évek közepéig várhatóan folyamatos növekedést mutat majd, ekkor Kaposvár esetében meghaladhatja az évi 3,5 %-ot is. Várhatóan 2035 után a gyors növekedési ütem valamelyest mérséklődik, 2050-re évi 2,5 % körül állandósul.
- A folyamatos növekedés hatására a vásárlóerő paritáson mért egy főre jutó GDP értéke 2050-re a mai érték 2,5-szeresére emelkedik.

3.3. KAPOSVÁR ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

A kaposvári közlekedési rendszer legfontosabb feladata a városi lakosság mobilitási igényeinek, valamint a vonzáskörzet és a települések közötti közlekedési igények kiszolgálása. Ez a megyeszékhely területén (helyben és a Kaposvárra érkezők-indulók részéről) naponta összesen 210 ezer helyváltoztatást jelent.



Kaposvárt érintő helyváltoztatások

A városban élő közel 64 ezer lakos naponta átlagosan 2,5 helyváltoztatást végez, ami mintegy napi 157 ezer helyváltoztatást tesz ki.

Ebből csaknem 85 ezer személygépjárművel (54 %), 23 ezer közösségi közlekedéssel (15 %), a többi gyalogosan vagy kerékpárral történik.

A városhatárt átlépő utazások száma – az összes módot összeadva – összesen napi 53 ezer. Ennek jelentős részét annak a 17 ezer főnek az utazásai teszik ki, akik napi szinten ingáznak Kaposvárra.

A VONZÁSKÖRZET KÖZLEKEDÉSI JELLEMZŐI

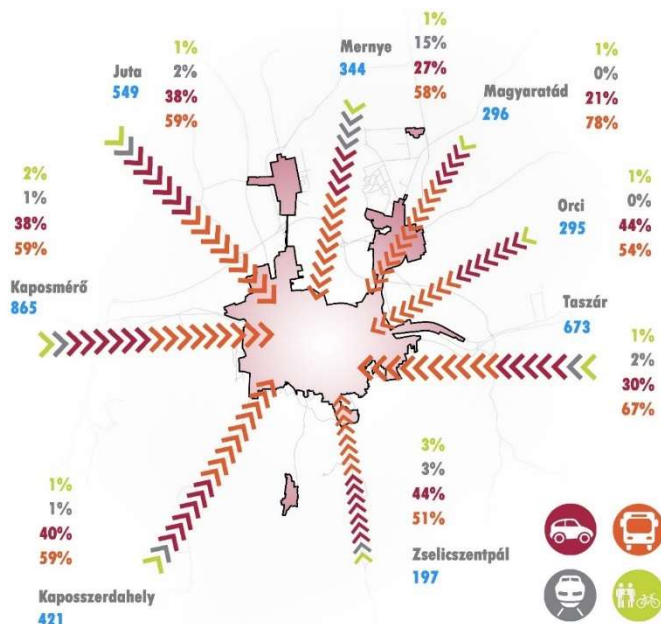
Az ingaforgalom forgalmi és területi jellemzőit a 3.2 fejezetben mutattuk be.

AZ INGÁZÓK MÓDVÁLASZTÁSA

A Kaposvárra beingázók nagyrészt közösségi közlekedéssel érkeznek, amelyből a meghatározó szerep az autóbuszé, mivel a vasút csupán a helyközi buszos utazásszám nagyságrendileg tizedét szállítja. Személygépkocsival az ingázók kb. 1/3-a jár a megyeszékhelyre, az egyéb módok (pl. kerékpárral, gyalog) aránya elenyésző.

Nagy különbséget mutat a tanulók és a dolgozók módválasztása: a tanulók közel 88 %-a közösségi közlekedést vesz igénybe, a munkába járóknál ez az arány 56 % (ami kedvezőnek mondható, ezért is lenne fontos e közlekedési módot legalább ilyen szinten megtartani).

A városból eljárók körében leginkább a gépjármű a meghatározó eszköz, 56 % ilyen módon ingázik. Főként a munkába járók használnak autót, a tanulóknak mindössze 8 %-a utazik autóval.



Ingázási irányok és az ingázók közlekedési módválasztása a Kaposvár környéki főbb irányok, települések kapcsán

KAPOSVÁRON BELÜLI MOBILITÁSI JELLEMZŐK

KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK TERÜLETI JELLEMZŐI

A 2011-es népszámlálási adatok szerint a Kaposváron élő foglalkoztatottak 89 %-a (22 ezer fő) a városban dolgozik, a városban tanulók mintegy 95 %-a (13 ezer tanuló) itt lakik. Ez összességében azt eredményezi, hogy a közel 64 ezer lakosból összesen 35 ezren naponta közlekednek a városon belül munkába vagy iskolába, amely meghatározó a helyi mobilitási igények szempontjából.

A kaposvári lakosok munkanapi helyváltoztatásának száma a forgalmi modell háttéradataiból és a forgalomszámlálások közvetlen eredményeiből került meghatározásra. Ezen adatok jellemzően mintavételes felvételekből származnak, sok esetben pedig képzett adatok, ezért nem mutatnak pontos eredményt, azonban a főbb arányokat és a nagyságrendeket meglehetősen jól közelítik. Kiértékelésük alapján megállapítható a személygépjárműves közlekedési mód dominanciája és a helyi közösségi közlekedés alacsony részaránya.

Közlekedési mód, személyszállítási szegmensek	Városon belüli forgalom (utazás/nap)	Városhatárt átlépő forgalom (utazás/nap/kétirány)
Közösségi közlekedés		
helyi	23.000	---
helyközi autóbusz	-	17.000
helyközi vasút	-	2.000
Nem motorizált egyéni közlekedés (gyaloglás és kerékpározás)	50.000*	n.a.
Motorizált egyéni közlekedés (személygépjármű)	85.000	34.000
ÖSSZESEN:	158.000	53.000

*becsült adat

Kaposvárt érintő jelenlegi személyszállítási mobilitási igények sarokszámai

Közlekedési mód, áruszállítási szegmensek	Városon belüli forgalom* (jármű helyváltoztatás/nap)	Városhatárt átlépő forgalom* (jármű/nap/kétirány)
Közüti áruszállítás összesen	11 600	7 900
kistehergépjármű	11 000	4 400
közepes tehergépjármű	300	1 800
nehéz tehergépjármű	300	1 700
Vasúti áruszállítás**	-	15

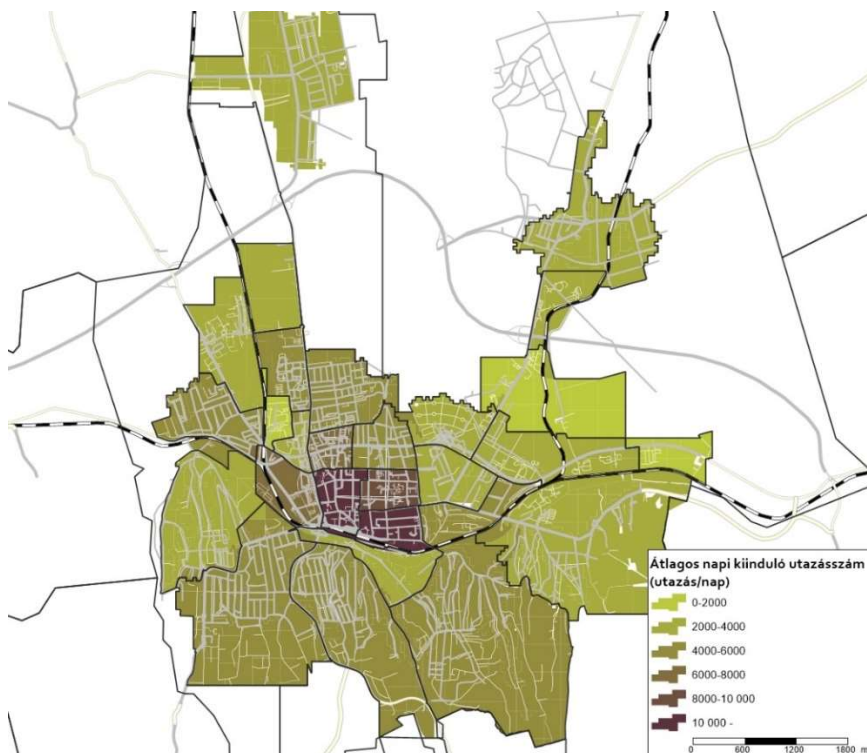
* becsült adat

** a járműszám itt napi átlagos vonatszámot jelent, melyek többsége tranzit tehervonat, amely vonatok így kétszer jelennek meg ebben az adatban (pl. belép Dombóvár felől és kilép Gyékényes felé)

Kaposvárt érintő jelenlegi áruszállítási igények becsült sarokszámai

Az utazások területi megoszlását meghatározza a körzetek lakosszáma, valamint a munkahelyek és egyéb forgalomvonzó létesítmények száma és jellege. Ezek alapján nem meglepő, hogy a belvárosi körzetek kiemelkedő forgalmat generálnak.

Ugyanakkor a napi kiinduló utazásszámot az adott körzet lakosságára vetítve már egyértelműen kirajzolódnak az ipari és bevásárló területek, amely körzetekben alig laknak, ellenben tevékenységük révén magas forgalmat vonzanak.



Az egyes körzetek mobilitási jellemzői (TRENECON Kft. forgalmi modell)

KÖZLEKEDÉSI MUNKAMEGOSZTÁS, MÓDVÁLASZTÁS

A 2011-es népszámlálás óta a módválasztási arányok Kaposváron a személygépjármű-használat irányába tolódtak el, ami országos szinten is általános jelenség.

A munkaképes korú lakosság és a tanulók módválasztása között a leginkább markáns különbség a személyautó-használat és a gyaloglás között van. A népszámlálási adatok szerint Kaposváron a dolgozók 39 %-a autózik és 28 %-a gyalogol, míg a tanulóknak csak a 19 %-a jár autóval (véltetően többnyire utasként), de 48 %-uk gyalogol.

Eszközválasztás a kaposvári munkába és iskolába járók körében

Közösségi közlekedéssel: 24 %

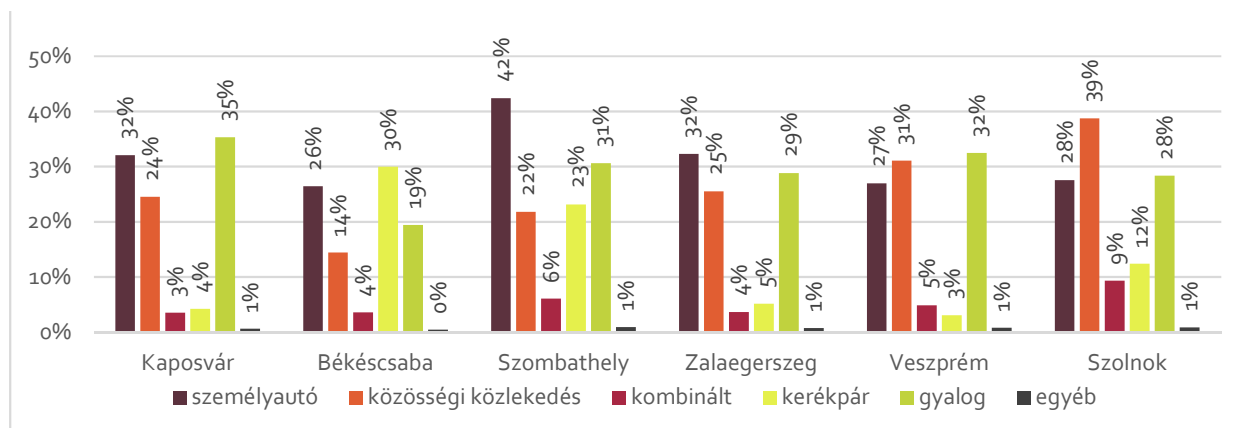
Személygépjárművel: 32 %

Gyalog: 35 %

Kerékpárral: 4 %

Kombinált módon: 3 %

Egyéb módon: 1 %

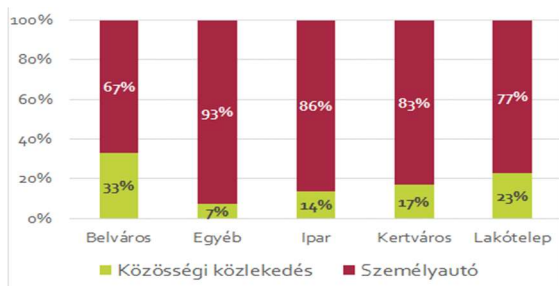


Munkába és iskolába járók közlekedési módválasztási arányai (forrás: KSH népszámlálás, 2011.)

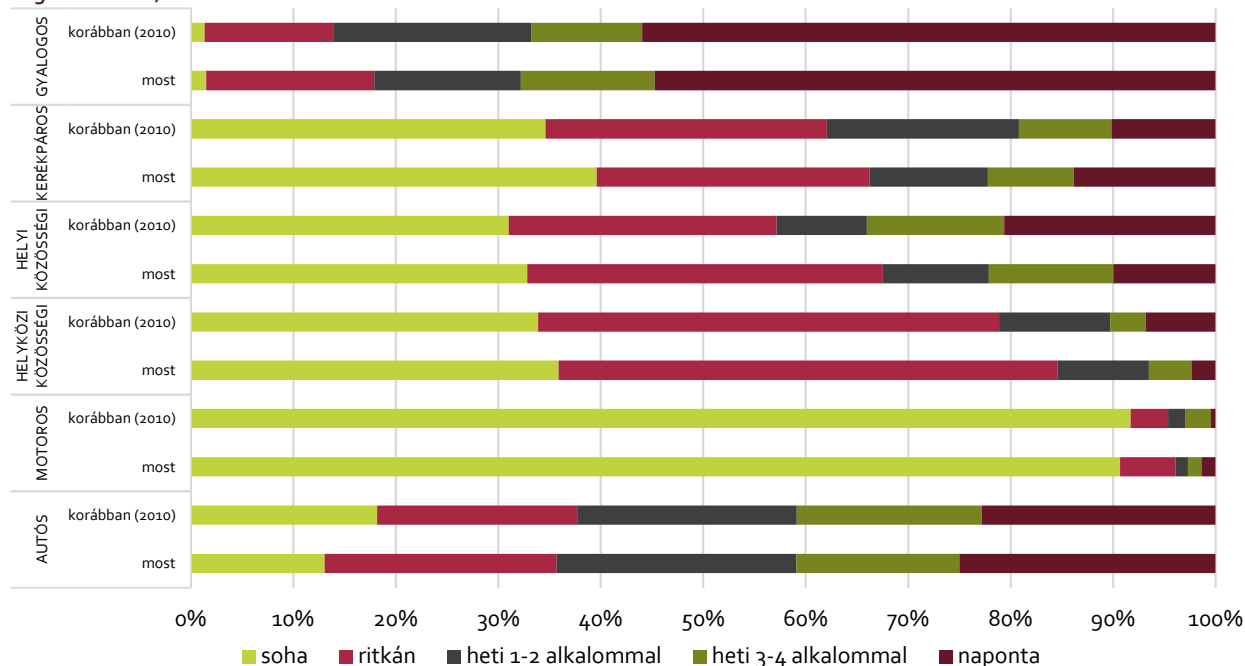
Más, hasonló méretű városokkal összevetve az előző nagy ábrán az látható, hogy Kaposváron a személygépjármű-használat aránya meglehetősen magas (>30 %), míg a közösségi közlekedéssel utazás aránya a többi hasonló méretű várossal azonos mértékűnek mondható.

Gyalogos közlekedés tekintetében a város kedvező képet mutat, azonban a kerékpározás jelentősen alulmarad a hasonló lakosságú Békéscsaba vagy Szombathelyhez képest (igaz egy település hagyományai és adottságai is nagyban befolyásolják a biciklizés hajlandóságát). Ugyanakkor Kaposváron jelentősebb előrelépés volt az elmúlt években történt kerékpáros fejlesztéseknek köszönhetően.

A kaposvári forgalmi modell alapján a motorizált módok tekintetében a város egyes területei között is eltérő módválasztási jellemzők látszanak. A jó közösségi közlekedéssel ellátott belváros elérésére, illetve a nehezebb anyagi helyzetű rétegek által lakott lakótelepekről is érezhetően többen veszik igénybe a közösségi közlekedést.



Kaposvári lakosok közlekedési módválasztása az utazási kiindulási körzetének jellege szerint (TRENECON Kft. forgalmi modell)



Az egyes közlekedési eszközök használati gyakorisága a Mobilitási kérdőív válaszadói körében

A Mobilitási terv készítése során, a partnerségi tervezés keretében végzett online kérdőívezés eredményeiből - amely ugyan nem tekinthető reprezentatívnak, de a magas kitöltésszámnak köszönhetően – a helyi mobilitási szokásokra vonatkozóan lényeges megállapítások szűrhetők le. A válaszadók közel 60 %-ának bármikor van módja autóval közlekedni és számukra az egyéb közlekedési módok nem jelentenek komoly alternatívát rendszeres utazásaikban.

Csupán a válaszadók 1/5-e mondta, hogy a személygépjármű egyáltalán nem hozzáférhető közlekedési eszköz számára, részükre viszont a jó közösségi közlekedés és a kerékpározási, gyaloglási feltételek elengedhetetlenek a napi közlekedéshez.

Az elmúlt években a közlekedési szokásokban bekövetkezett változások vizsgálata érdekében a 2010 évet megelőző módválasztási szokásokra is rákérdeztünk. A válaszok is azt mutatják, hogy az elmúlt időszakban a módválasztás egyértelműen az egyéni közlekedés felé tolódott el. Míg 2010-ben a válaszadók 18 %-a soha nem közlekedett autóval, ma ez az arány csak 13 %.

Azok a válaszadók, akik a helyi közösségi közlekedést rendszeresen használták korábban, most csak minden második utazásukat teszik naponta közforgalmú autóbusszokkal, annak ellenére, hogy a bérleteladási adatok ennél enyhébb, 20 %-os visszaesést mutatnak. Mindamelllett a kedvezőtlen trendet más hivatalos adatforrásokból származó információk is megerősítik.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELES

Kaposvár területén a több mint napi 200 ezer utazás többségét a helyi lakosság végzi, de a majd 64 ezres népességen túl a városi közlekedési rendszernek ki kell szolgálnia a vonzáskörzetből érkező közel 17 ezer fő rendszeres ingázót, valamint az alkalmi bejárókat egyaránt. A különböző forrásból származó adatok (forgalmi modell, számlálások, Mobilitási kérdőív) mind **az egyéni motorizált közlekedés túlsúlyára** mutatnak rá. A belváros eléréséhez és a lakótelepi lakosság körében még nagyobb a közösségi közlekedés igénybevétele, de még ezeken a városrészekén is a személygépjármű használat a meghatározó.

A gyaloglás szintén „bevett” közlekedési mód Kaposváron, a városon belül jól gyalogolható úticélok, gyalogosan elérhető távolságok vannak. A kerékpározás, bár növekvő az aránya, még nem elterjedt városi közlekedési eszköz.

A bejárók, főleg a diákok legnagyobb részt buszoznak, de az arányok az idő előrehaladtával egyre inkább az egyéni motorizált közlekedés túlsúlyát mutatják e téren is, a közösségi közlekedés folyamatosan veszíti el korábbi szerepét. Ráadásul a jövőben a diák korú vonzáskörzeti népesség számának csökkenésével e folyamat erősödése várható. Összességében jelenleg úgy tűnik, hogy egyik területen sem tudja a közösségi közlekedés érdemben felvenni a versenyt a személygépjármű-közlekedéssel.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

HELYKÖZI KÖZLEKEDÉS

VASÚT

Kaposvár vasútvonalai közül a legnagyobb jelentőségű a településen átmenő 41. számú (Dombóvár – Gyékényes) fővonal, de a városból indul a kisebb forgalmú 35. sz. (Kaposvár – Siófok) és a 36. sz. (Kaposvár – Fonyód) vonal is.

A 41. sz. vonal a VI. számú mediterrán TEN-T törzshálózati korridor része, a 40. sz. vonalból Dombóvárnál ágazik ki, és Gyékényesnél lép át Horvátország területére. A vonal végig egyvágányú és villamosított, a pályasebesség Dombóvár és Kaposvár között 100 km/h, Kaposvár és Gyékényes között 80 km/h.



A vonali infrastruktúra korszerűsítése ütemezetten zajlik, a Dombóvár felőli szakaszon már megvalósult, Kaposvártól nyugatra, a gyékényesi szakaszon a következő években várható, amivel ott is helyreállhat a 100 km/h-s sebesség.

Kaposvárt érintő mellékvonalak közül a fonyódi 36-os vonal a kisebb településeket láncra fűzve biztosítja elsődlegesen a Balaton elérését is, míg a 35-ös vonal inkább regionális szerepű. Mindkét mellékvonalon egyvágányú közlekedés és dízelvontatás van. A 35. sz. vonalon a legrosszabb a pályasebesség, a vonatok max. 60 km/h-val, a vonal északi, Balaton felőli részén mindössze 40 km/h-val közlekedhetnek és a vonal fejlesztése egyelőre nincs napirenden. A 36 sz. vonalon a pályasebesség 80 km/h, bár még sok lassújel is van, de a vonal fejlesztése már megkezdődött.

A város belterületén három állomás/megálló (Kaposvár vasútállomás, Kapostűskevár, Kaposszentjakab) található, de közigazgatásilag Kaposvárhoz tartozik a kaposfüredi és toponári állomás, valamint a répápusztai megálló is. A vasút a helyi személyforgalomban a megállók elhelyezkedése miatt jelenleg érdemben nem tud szerepet vállalni. A településrészek súlypontján kívül eső megállók elérése az utasok számára nem vonzó, a közforgalmú autóbusszmegállók kedvezőbben érhetők el.

A környéki vasútállomások állapota és kiépítettsége eltérő, az infrastruktúra többségében alacsony színvonalú, leromlott. A kaposvári vasútállomás felvételi épülete műemlék, melynek felújítása 2016 végén megtörtént (a peronok, aluljáró és más kapcsolódó infrastruktúra elemek pedig az intermodális közösségi közlekedési központ projektben újulnak meg, készülnek majd el).

A vasútállomás autóbusszos kapcsolatai elfogadhatók, de hiányoznak az egyéb közlekedési eszközzel való átszállást ösztönző parkoló (P+R és B+R) létesítmények.



A megyeszékhelyről Budapest naponta 3 vonattal érhető el átszállás nélkül, hét további alkalommal pedig dombóvári átszállással. A menetidő néhány perces szórással 3 óra körül alakul, amely így a személygépkocsi nyújtotta 2 órás eljutási idővel nem tud versenyezni, de a leggyorsabb távolsági autóbuszjárat is (napi 2 alkalommal) 25 perccel gyorsabban éri el a fővárost. A dél-dunántúli régió központját jelentő Pécs irányába a város gyenge, kizárólag közvetett vasúti kapcsolattal rendelkezik, noha a két város között a térbeli távolság egyébként nem jelentős, és az ingázók száma is számottevő (főleg diákok).

„...átszállással rengeteg időt veszítek”

„A nyári menetrendek jobban alkalmazkodhatnak a dolgozó emberekhez.”

A 41. sz. vonalon Gyékényes irányába a személyvonatok alapvetően 2 óránkénti ütemes menetrend szerint járnak. Kaposváron azonban néhány esetben „sérül” az ütemesség. A fővonalon Dombóvár-Kaposvár között irányonként napi 8-8 személyvonat közlekedik, Gyékényes-Kaposvár között kicsit sűrűbb a követés, napi 11 pár vonat jár. A mellékvonalakon ritka a vonatközlekedés, napi 8-8 pár vonat jár, ami kb. 2 óránkénti közlekedést jelent, és a menetrend sem ütemes.



A vasúti járműállomány a távolsági szerepet betöltő IC szerelvények esetében megfelelő színvonalú, azonban a vonzaskörzetet kiszolgáló vonatok esetében kifejezetten elavult. A mellékvonalakon jellemzően Bz motorkocsik közlekednek.

A fontosabb környéki települések (pl. Kaposmérő, Somogyaszaló, Taszár) esetén a vasút menetideje versenyképes, de a ritka időbeli kínálat, illetve a vasútállomások perifériális elhelyezkedése jelentősen rontja a vasúti kínálat színvonalát. Az állomások elhelyezkedéséből fakadó problémák enyhítésére alkalmas módváltási megoldások (P+R, B+R) a környéki településeken nem jellemzők.

Az elővárosi vasúti forgalomban kerékpárszállításra csak korlátozottan van lehetőség. A regionális forgalomban a bicikli szállítás általában körülményes manőver, önálló kerékpárszállító kocsi csak a távolsági forgalomban közlekedik.

HELYKÖZI AUTÓBUSZ



A várost az agglomerációval, illetve a távolabbi településekkel összekapcsoló járatokat korábban a Kapos Volán Zrt., majd jogutódja a Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. (DDKK Zrt.) működteti. Néhány Kaposvárról induló országos járatot más regionális szolgáltató üzemeltet. Távolsági járatokkal Tatabánya és Dunaújváros kivételével az összes dunántúli megyei jogú városa átszállás nélkül elérhető, emellett Szegedre is közlekedik közvetlen autóbusz a városból.



A környékbeli települések közül Kaposmérő buszforgalma kiemelkedő, Kaposvárra naponta mintegy 70 járatval lehet eljutni, de átlagon felülinek nevezhető még Juta (kb. napi 40 járat), illetve Taszár és Baté (szintén kb. napi 40 járat) autóbuszos kapcsolata is a megyeszékhellyel.

A környező, nagyobb lélekszámú települések közül Nagyajomról és Kadarkútról is naponta több mint 25 közvetlen járat van Kaposvárra. A vonzaskörzetben szinte mindegyik település rendelkezik közvetlen autóbusz kapcsolattal Kaposvárra, kivételt képez néhány település, ahonnan viszont vasúttal elérhető a megyeszékhely. Ilyen település a 41. sz. vasútvonal mentén Jákó, a 35. sz. vonal mentén Somodor.

Az aprófalvas, zsáktelepülésekkel is rendelkező településszerkezetnek köszönhetően a helyközi autóbuszok sokszor ugyanazon települések között is különböző útvonalon, eltérő menetidőkkel és a megtett út függvényében más-más díjszabással is közlekednek.

A kaposvári helyközi autóbusz állomás:

- 13 kocsiállás, ebből
 - 9 kocsiállás fedett
 - egy állás 15 m hosszú autóbusznak
 - egy állás csuklós busznak
- összesen 27 tárolóhely
- ~94 ezer induló/érkező járat évente
- 6,5 millió fő éves utasforgalom
- 0-24 órás forgalmi szolgálat
- pénztár és váróterem + csomagmegőrző

Kaposváron belül a helyközi autóbuszok a helyiekkel azonos megállókat használnak. A városban összesen 57 megállóhelyen állnak meg, amely a város méretéhez képest meglehetősen sok. Érdemi utasforgalom a kaposvári megállások töredékében, mindössze 10 megállónál jellemző. Összehasonlításként a „szomszédos”, de méreteit tekintve jóval nagyobb hálózattal rendelkező Pécsen, amely szintén a DDKK Zrt. szolgáltatási területe, a helyközi buszok összesen 44 megállóban állnak meg.

Ez a városon belüli megállóhelyi lefedettség előnyösnek tűnhet a helyközi járatok számára, ugyanakkor a sok megállás kedvezőtlen hatással van a menetidőre, ráadásul bizonyos esetben felesleges konkurenciahelyzetet teremt a helyi közforgalmú közlekedéssel, pláne, hogy ezen megállók 82%-ánál csak néhány utas száll le-fel egész nap.

A vonzáskörzetben a megállók elhelyezkedése, kialakítása és állapota változó. A települések központi részein található megállók általában megfelelő színvonalúak, de a kevésbé forgalmas helyen vagy külterületen lévők többnyire nem vagy rosszul kiépítettek.

A DDKK Zrt. Somogy megyei üzemágában 2015-ben 224 darab helyközi autóbusz teljesített szolgálatot, melyek átlagos életkora 11,8 év, átlagos futásteljesítménye pedig 780 ezer km volt. 2016-ban az állomány



12 db új Credo autóbuszsal frissült, ennek ellenére az 5 évnél fiatalabb járművek száma még ezekkel együtt is 50 db alatt marad.

HELYKÖZI JEGYRENDSZER ÉS TARIFÁK

A helyközi közlekedés jegyárait országosan egységesen a kormányzat határozza meg. A helyközi autóbusz és a vasúti közlekedés lényegében azonos, távolság alapú tarifarendszer mellett vehető igénybe (természetesen egyedi kiegészítésekkel, mint pl. a vasúti kocsiosztályok szerinti megkülönböztetés vagy az InterCity és gyorsvonati pótjegyek, melyek sok esetben a vasúti szolgáltatást drágábbá teszik ugyanazon viszonylaton).

A távolsági forgalomban emiatt a vasút versenyképességét komolyan korlátozza a jegyár. Egy Budapest-Kaposvár teljesárú jegy egy irányba 4.315 Ft, így már két személynek is olcsóbb lehet a saját autóval megtett út – nem beszélve a telekocsizásról, ahol a költségeket is megosztják az utazók egymással.

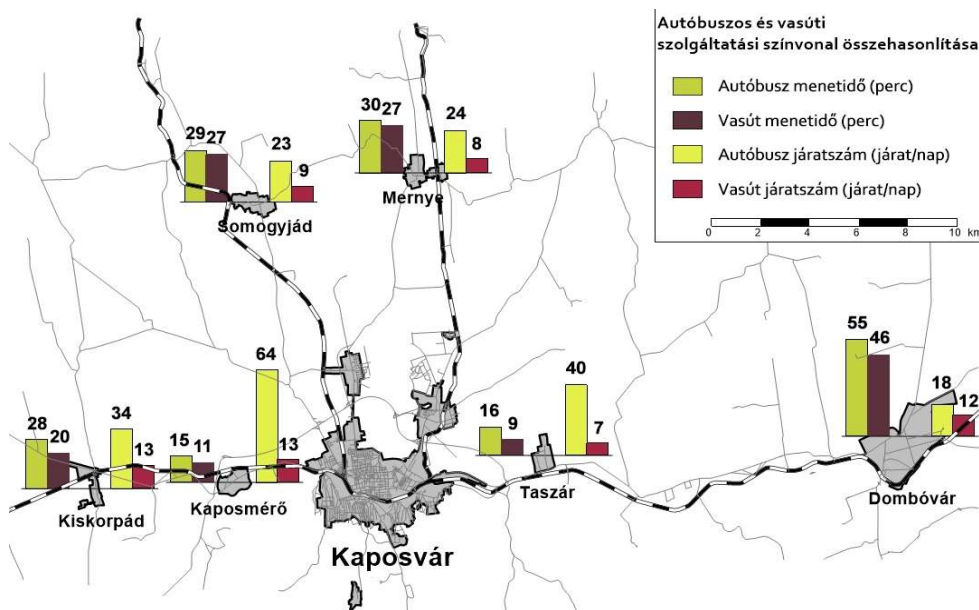
Országos probléma, így Kaposvárra is igaz, hogy hiányzik a helyi és a helyközi integrált közlekedési tarifa- és kedvezmény rendszer. A helyközi és kaposvári helyi jegyrendszer nem átjárható, külön-külön jegyet kell vásárolni, néhány kivételtől eltekintve más-más helyszínen, melyek árazása is eltérő szabályrendszer mentén történik.

A VASÚT ÉS A HELYKÖZI AUTÓBUSZ SZOLGÁLTATÁS VERSENYKÉPESSÉGE

A vasúti és az autóbuszos közösségi közlekedési szolgáltatás összevetéséből az látszik, hogy a településszerkezetből és az út- illetve vasúthálózat topológiai adottságaiból adódóan a vasút a regionális (elővárosi) forgalomban nehezebben hozzáférhető.



A térbeli jellemzők mellett a szolgáltatás időbeli kínálatával (napi járatszámokkal) együtt, szinte minden településről jobb az autóbuszos utazási lehetőség a megyeszékhelyre, mint amit a vasút kínálni tud. Ezen a vasút sok esetben jobb „tisztá menetideje” sem javít sokat, „háztól-házig” a busz versenyelőnye a vonathoz képest egyértelmű Kaposvár környezetében.



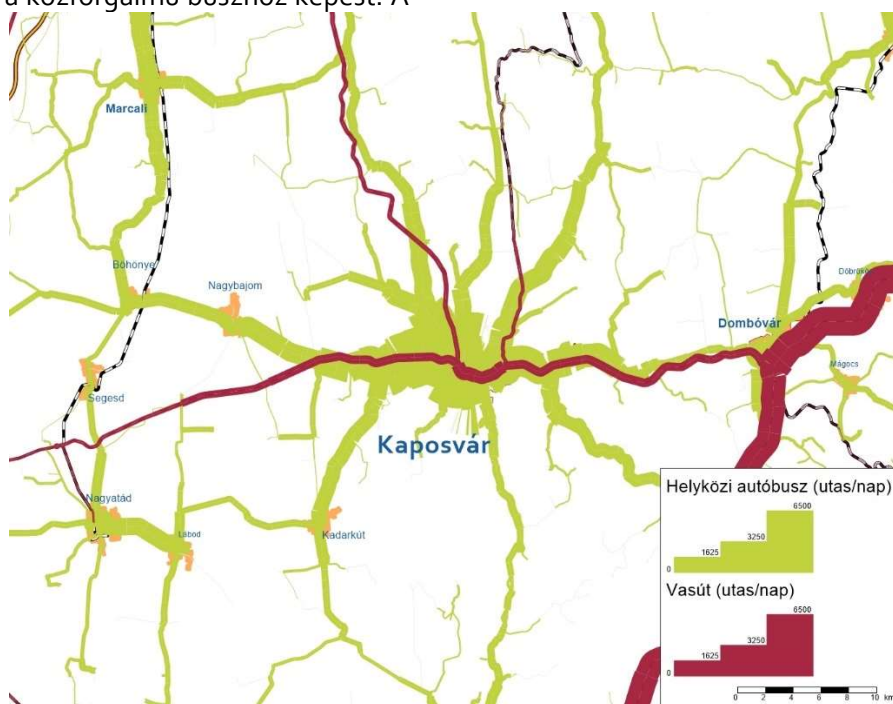
Autóbuszos és vasúti menetidők és napi járatszámok összehasonlítása néhány Kaposvár környéki településen

Hasonló a helyzet nagyobb távolságokra is. A fontos desztinációként ismert Pécs pl. közúton (67-es – 6-os, illetve a 66-os út felé is) gépjárművel igen jól elérhető, emiatt kedvező autóbuszos menetidők adódnak a baranyai megyeszékhelyre. A vasút dombóvári átszállásos viszonylatainál az átszállási idő legtöbbször 8-10 perc, ami viszonylag kedvező csatlakozást jelent, ugyanakkor a busz versenyelőnye ezzel sem oldható fel. Vasúton elvétele van 1,5 óra alatti eljutási lehetőség, ráadásul 95 km-es menetjegyet kell váltani, ami többlet díjat is jelent a Kaposvár-Pécs között a közforgalmú buszhoz képest. A

teljesárú vonatjegy 1.860-2.760 Ft közötti, míg buszon sok 70 perces menetidejű és alacsonyabb díjővezetbe eső járat közlekedik, 1.490 Ft jegyárral egyirányba.

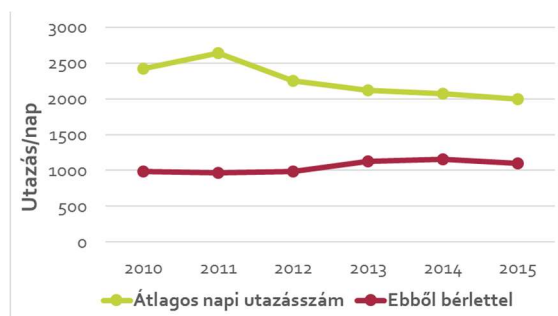
HELYKÖZI UTASFORGALMI JELLEMZŐK

A város vonzáskörzetében a helyközi közlekedést tekintve egyértelműen az autóbusz közlekedése a hangsúlyosabb szerep, a vasút korábban bemutatott hátrányait az utasszámok is tükrözik.



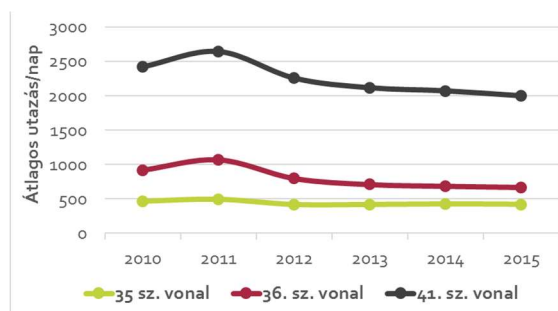
A vonzáskörzet közösségi közlekedési utasáramlatai (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A városhoz kötődő vasúti utazások száma 2011 óta folyamatosan csökken, 2015-ben már 24 %-kal kevesebben utaztak, mint négy évvel korábban. A bérletesek száma ugyanakkor növekedett ez idő alatt, így 2015-re a bérlettel (rendszeres) utazók részaránya már meghaladta az 50 %-ot.



Kaposvár átlagos napi vasúti utazásszámának alakulása (MÁV adatszolgáltatás alapján saját szerk.)

A Kaposvárt érintő mindhárom vasútvonal forgalma csökkent az elmúlt években. A 36. sz. vonal szenvedte el a legnagyobb utasvesztést, ahol 2015-ben már kevesebb, mint a fele annyian használták a fonyódi vonal kaposvári megállóit, mint 4 évvel korábban.

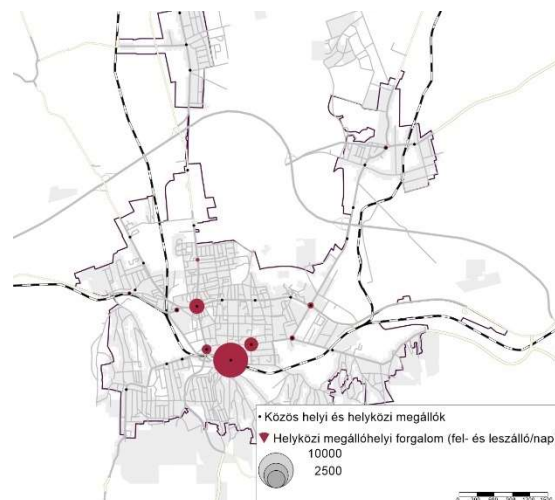


Kaposvár átlagos napi vasúti utazásszámának alakulása az egyes vasútvonalakon (MÁV adatszolgáltatás alapján saját szerk.)

Kaposvár vasútállomás összes fel- és leszálló forgalma jelenleg közel napi 2 ezer utas, a város területén található többi megálló forgalma viszont elenyésző, átlagosan 10-50 utas/nap.

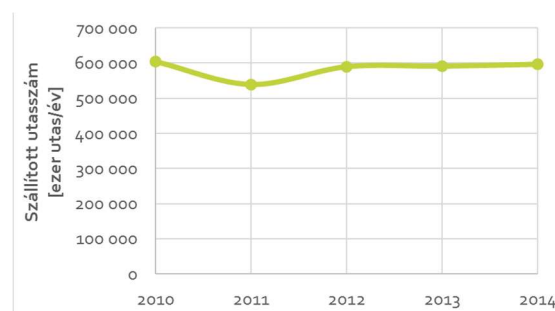
Ezzel szemben a helyközi buszok megállóhelyein közel 17 ezer utas fordul meg, amelynek 64 %-át (10,5 ezer) maga az autóbusz állomás adja. A teljes kaposvári helyközi vonalhálózatra néhány forgalmasabb állomás dominanciája jellemző: a legforgalmasabb 10 megállóban bonyolódik a helyközi utascserék 90 %-a. Ezek a megállók a Fő utcán, a Füredi úti csomópontnál, a vasúti felüljárónál és a Mező utcán találhatók.

A többi megálló esetében a menetrendi időnyereség érdekében a helyközi járatok megállítási felülvizsgálata indokolt lehet.



Kaposvár területén elhelyezkedő legforgalmasabb helyközi autóbusz-megállóhelyek napi utasforgalma

Az elmúlt néhány évben a DDKK Zrt. vonalain kevésbé volt jellemző az utasvesztés. 2011-től eltekintve az utasszám alapvetően stagnált, a korábbi Kapos Volán szűkebb szolgáltatási területére külön adat nem állt rendelkezésre.



A DDKK Zrt. szolgáltatási területén évenként szállított utasok száma (forrás: DDKK Zrt.)

A helyközi buszközlekedés sok esetben a helyi közösségi közlekedéssel konkurál, melyet erősít a sok kisebb forgalmú városi megállóhely igénybevétele is. Számos esetben, a kedvezőbb helyközi tarifa miatt a vonzáskörzetből érkező utasok számára olcsóbb egy másik helyközi járatra átszállni, mint a helyi közösségi közlekedési jegyet megvásárolni.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELES

Az elővárosi forgalomban az autóbuszos utazások a dominánsak, a helyközi buszközlekedés a legfontosabb irányokban megfelelő szolgáltatást nyújt. Városon belül ugyanakkor indokolatlanul sok megállót használnak a helyközi buszok, amely egyrészt lassabb menetidőt, másrészt felesleges

konkurenciahelyzetet eredményez a helyi közösségi közlekedéssel.

Az elővárosi vasúti forgalomban a menetrendek, a járművek és a pálya korlátozta menetidők, illetve a vasútállomások elérhetősége is kedvezőtlen. A vasút szerepe az elővárosi közlekedési hálózatban inkább kiegészítő jellegű, jelentőséggel leginkább csak azon települések életében bír, ahova az úthálózati-településszerkezeti jellemzők miatt nincs színvonalas buszközlekedés a megyeszékhelyről. Ilyen település viszont meglehetősen kevés van, mivel az aprófalvas településszerkezet kiszolgálásához a rugalmasabban szervezhető autóbuszjáratok nyújtanak kedvező megoldást.

Az egyéni gépjárműves közlekedés szerepe távolsági forgalomban is egyre erősebb, mivel utazási időben, kényelemben, rugalmasságban és sokszor költségben is versenyképesebb a közösségi közlekedésnél.

A vonzaskörzet és Kaposvár közötti kombinált utazások elterjedését akadályozza a fentiek mellett a P+R és B+R parkolók hiánya, és hasonló hatása van a korlátozott és

kényelmetlen vasúti kerékpárszállítási lehetőségeknek is.

HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS



SZOLGÁLTATÁSI JELLEMZŐK

A kaposvári helyi közösségi közlekedési szolgáltatást a legtöbb hasonló méretű megyei jogú városhoz hasonlóan nem az illetékes regionális közlekedési központ, hanem helyi szolgáltató, a Kaposvári Közlekedési (KK) Zrt. látja el.

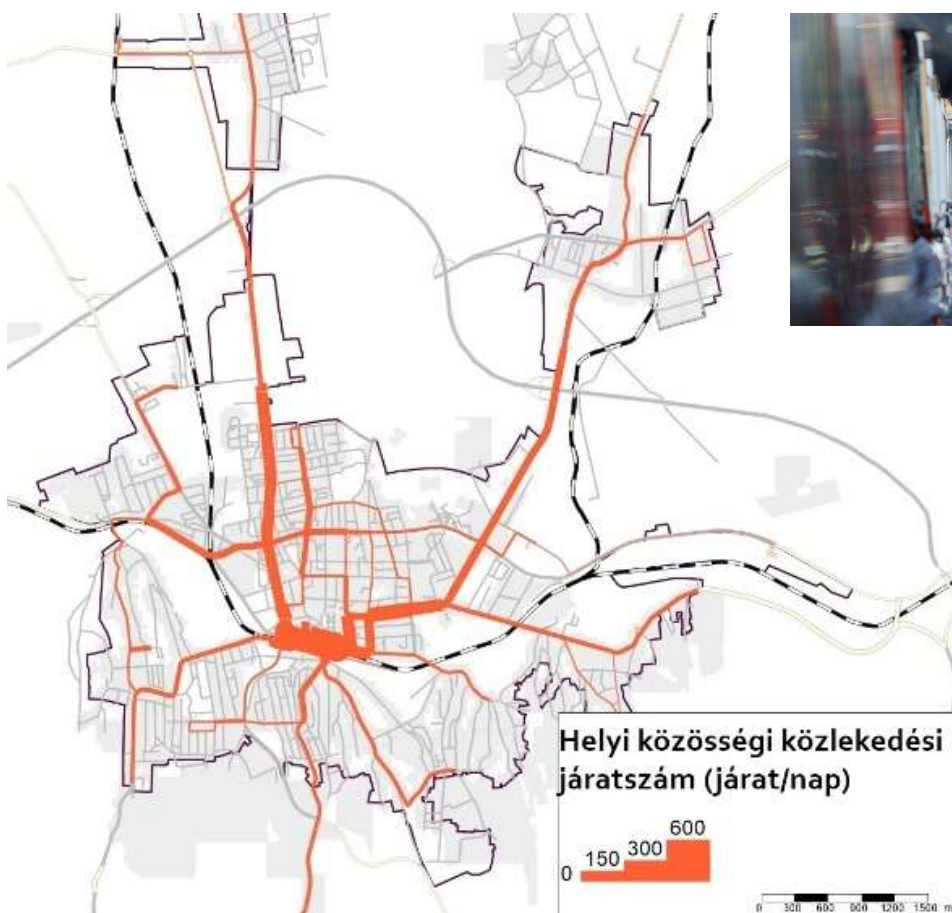
67 km -es autóbusz-hálózat

több mint 800 járat munkanapokon

évente 1,4 millió hasznos kilométer (150 ezer rezsikilométer)

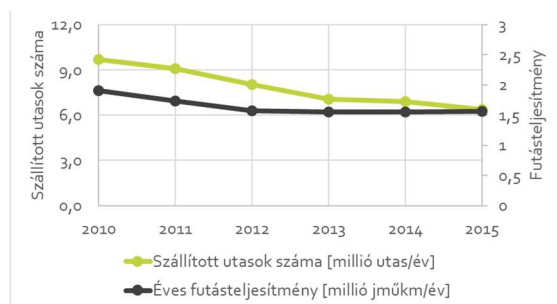
évi 8 millió utas

Az autóbusz hálózat illeszkedik a városszerkezethez és a város teljes területére kiterjed, ezen felül kiszolgálja a közigazgatásilag Kaposvárhoz tartozó kisebb városrészeket is (pl. Kaposfüred, Toponár).



A helyi közösségi közlekedési hálózata és járatszám kínálata

Az utasszám a helyi autóbuszoknál is folyamatosan csökkenést mutat az elmúlt időszakban. Ez annak ellenére is megfigyelhető, hogy 2012-től a futásteljesítmény mértéke évente azonos maradt, vagyis a kínálat mennyisége nem változott. Megállapítható ugyanakkor, hogy talán éppen a kínálati teljesítmény változatlan mértéke járulhatott hozzá az utasszám erőteljes csökkenési tendenciájának elmúlt években tapasztalható mérsékléséhez.



A helyi közösségi közlekedésben évenként szállított utasok száma és az éves futásteljesítmény alakulása (forrás: KK Zrt. jegyeladások és üzleti jelentések)

A belvárosból helyi busszal gyakorlatilag minden városrész elérhető átszállás mentesen, azonban a külső városrészek között közvetlen eljutási lehetőség csak néhány esetben áll rendelkezésre. Az átszállással járó helyi autóbuszozás azonban a nem gyakori járatsűrűség és az ebből fakadó várakozási idők miatt kevésbé vonzó alternatíva a városon belüli közlekedésre.

„...Nagyon sok esetben a város egyik helyéről, hogy át tudjunk utazni egy másik pontra, 30 percnél is több a várakozási idő a busz pályaudvaron.”

A járatok időbeli rendelkezésre állása megfelelő, a megyeszékhelyi városok általános gyakorlatának megfelelően a szolgáltatás munkanapokon 4 és 23 óra között üzemel. Kaposváron nincsenek éjszakai járatok, éjjel a városlakók és az egyetemisták leginkább a taxikat veszik igénybe.

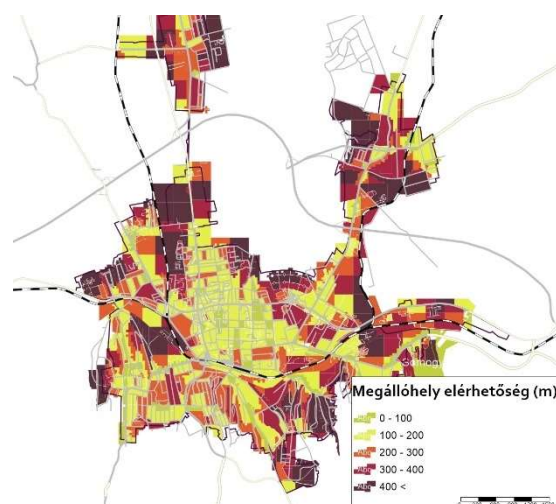
A viszonylatok számozása bonyolult rendszert követ, amely a helyiek számára már megszokott, azonban egy nem kaposvári számára helyismeret nélkül nehezen átlátható.

A Mobilitási kérdőív eredményei szerint a pontosság mellett a járatsűrűség a közösségi közlekedés színvonalának legfontosabb szempontja, és a válaszadók szerint jelenleg kedvezőtlen a kínált járatsűrűség Kaposváron. Nem elégséges járatsűrűségi időszakként a 16.00 és 17.30 óra közötti (munkaidő végéhez köthető) délutáni időszak, valamint a nyári

hónapok kerültek említésre elsősorban (ez utóbbi, mint iskolaszüneti időszak, ritkább menetrendi kínálattal).

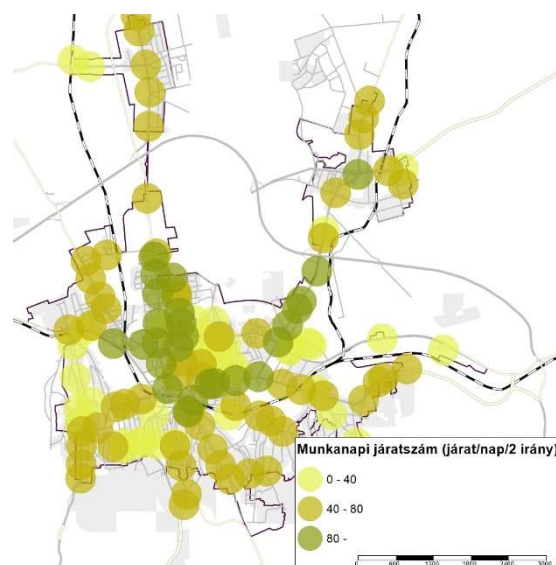
„Autóbusz csatlakozási idő nagyon hosszú, autóbuszok ritkán járnak, hosszú a várakozási idő”

A város közösségi közlekedéssel való lefedettsége megfelelő. A belvárosi területeken, illetve a főközlekedési utak mentén a szolgáltató sűrű kínálatot biztosít, egyéb részeken a fonódó viszonylatoknak köszönhetően a forgalomvonzó létesítmények jól elérhetők.



A legközelebbi megállóhely távolsága az egyes lakótömbök esetén (TRENECON Kft. forgalmi modell)

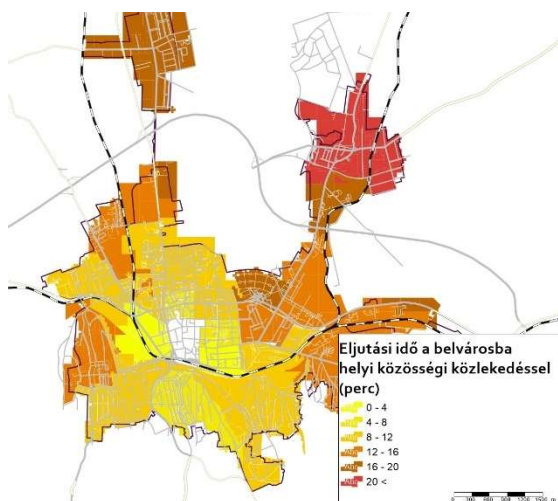
A nagyobb lélekszámú külső városrészek (Kaposfüred és Toponár) esetén már nagyobb gyaloglási távolság jellemző. A lakótelepek közül a Zaranyi ltp. ellátása nem kielégítő.



A városi közösségi közlekedési megállók 300 méteres hálózati lefedettsége és a megállókban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A déli, kertvárosias részeken (Cser, Kecelhegy, Rómahegy) a rágyaloglási távolság sok esetben meghaladja a 300 métert, amely az egyébként is magasabb motorizációval rendelkező városrészekben a közösségi közlekedés versenyképessége ellen hat. A város keleti, inkább ipari jellegű részei autóbuszos közlekedéssel szintén meglehetősen gyengén kiszolgáltak.

A belvárosba történő eljutás időigénye a külső lakóterületekről kedvező, az autóbuszok menetideje csak az olyan távolabbi városrészekből (korábbi önálló településekről) haladja meg a 20 percet, mint pl. Toponár. Ebből ugyanakkor az is következik, hogy a belterületi részeken a kis távolságok miatt a közösségi közlekedéssel szemben versenyképesnek bizonyulnak a nem motorizált közlekedési módok, a gyaloglás, a kerékpározás, illetve egyes időszakokban a taxizás is.



A városközpontba jutás időigénye a városi körzetekből közösségi közlekedéssel (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A közösségi közlekedést előnyben részesítő megoldások a városban nem jellemzők. Buszsáv egyetlen helyszínen, a Berzsényi úti megállónál található, de egyéb helyeken nincsenek a csúcsidei közforgalmi járművek haladását segítő előnyben részesítő megoldások.

A Kaposvári Közlekedési Zrt. 2016. márciusi menetrendi tényadatait vizsgálva a késéssel leginkább terhelt viszonylatok a Berzsényi út – Füredi út tengelyen közlekedő 10, 11 és 11Y járatok. Az e vonalakon közlekedő járművek több mint fele szenvedett késést (ami a menetrendhez képest 10 %-os eltérést jelent). A legnagyobb mért késés a vizsgált időszakban 11 perc volt, a menetidők szórása

pedig 1,9, tehát esetenként az említett átlagnál jóval nagyobb késések is előfordultak.

Késések a hajnali és késő esti alacsony forgalmú időszak kivételével mindig előfordulnak, de a késések a reggeli (7.00-8.00 óra) és a délutáni (14.00-17.00 óra között) csúcsidőszakban a legjellemzőbbek, amikor a forgalom is a legerősebb.

A vizsgálat során kitűnt, hogy számos esetben az autóbuszok a menetrend szerint időben, vagy annál akár jóval rövidebb idő alatt is célba érnének, azonban a korábban felhalmozott késéseknek köszönhetően a már eleve késői indulásból származó hátrányt a végállomásig nem tudják behozni. A ritkán közlekedő vonalakon ráadásul a menetrendhez képest siető buszok a minőséget, megbízhatóságot rontják.

A városi megállóhelyek többségükben kiépítettek, azonban jelentős részük nem akadálymentes, sok esetben pedig a szűkösen rendelkezésre álló hely miatt nem túlságosan komfortosak, vonzóak. Egy részükön (főként külterületen) a közvilágítás sem megoldott.

Összesen 246 megállóhely, amiből

235 vonali megállóhely

12 felállóhely az autóbusz állomáson

további 1 új megállóhely (építés alatt)

Néhány helyen (pl. Egyenesi út – Kőrösi Cs. S. u.) buszöböl kiépítése, számos további helyen a meglévők burkolat felújítása lenne szükséges.

A külső autóbuszfordulók néhány esetben (pl. Béla király u., Csalogány u.) csak tolatással történő fordulást tesznek lehetővé, ami meglehetősen balesetveszélyes. A végállomás városban belüli elhelyezkedése kedvező, azonban a terület szűkös, hosszú és keskeny. Erre fog várhatóan megoldást kínálni az új intermodális csomóponti fejlesztés.



A helyi jármű-állományt tekintve Kaposvár igen kedvező helyzetben van, ugyanis 2015-ben a teljes, 40 darabból álló járműflottát korszerű, CNG üzemű MAN Lion's City autóbuszra cserélték.

A városban egy kétállásos gáz-töltőállomást is kialakítottak, hogy a buszok üzemeltetése (amelynek költsége ezzel a technológiával mintegy felére csökkent a hagyományos dízelhajtáshoz képest) zökkenőmentes legyen.

40 db helyi autóbusz, ebből

25 db szóló jármű

15 db csuklós jármű

mindegyik busz akadálymentes és légkondicionált

100 %-ban gázüzemű, EURO6-os, környezetbarát autóbuszok

A korszerű autóbuszállomány a helyi lakosok számára is értékkel bír, a Mobilitási kérdőív eredményeiben a közösségi közlekedés egyéb szempontjaihoz képest a járműpark színvonala kiemelkedően jó értékelést kapott.



Ehhez ugyanakkor ma még nem társul egy olyan korszerű arculat és ügyfélközpontú attitűd, amely a közösségi közlekedés vonzerejét általánosan növelhetné.

TARIFÁK

A helyi közösségi közlekedésben jelenleg 13 jegy- és bérlettípus választható, utóbbiak érvényességi időtartam, vonalankénti felhasználhatóság (egy- és összvonalas bérletek), illetve kedvezmény szempontjából eltérőek. A szokásos diák, nyugdíjas bérletkedvezményeken túl a Kaposvár Kártyával (kaposvári lakosok számára kiváltható városi kártya) rendelkezők is kedvezményes árat kaphatnak.



A jegyek árában csak az elővételben, illetve a gépkocsivezetőnél vásárolt jegyek között van különbség, ezen felül a vonaljegyek díja egységes, függetlenül az utazás hosszától és időtartamától. Átszállójegy nincs, minden utazáshoz új menetjegy érvényesítése szükséges.

Jegy/bérlet típus	Tarifa (Ft)	Egy utazás fajlagos ára (Ft/felszállás)
Összvonalas bérlet	6.800	131
tanuló/nyugdíjas bérlet	3.280	63
elővételben váltott menetjegy	245	245
menetjegy		
gépjárművezetőnél váltva	370	370

Kaposvár helyi közösségi közlekedés főbb viteldíj jellemzői (2016)

Egy 2015 nyarán, a KK Zrt. megbízásából készült felmérés szerint az utasok mindössze 21 %-a tartja reálisnak az árakat a szolgáltatási színvonalhoz képest. Az utasok 38 %-a szerint az árak kissé magasak, míg 41 % nagyon drágának tartja a szolgáltatást.

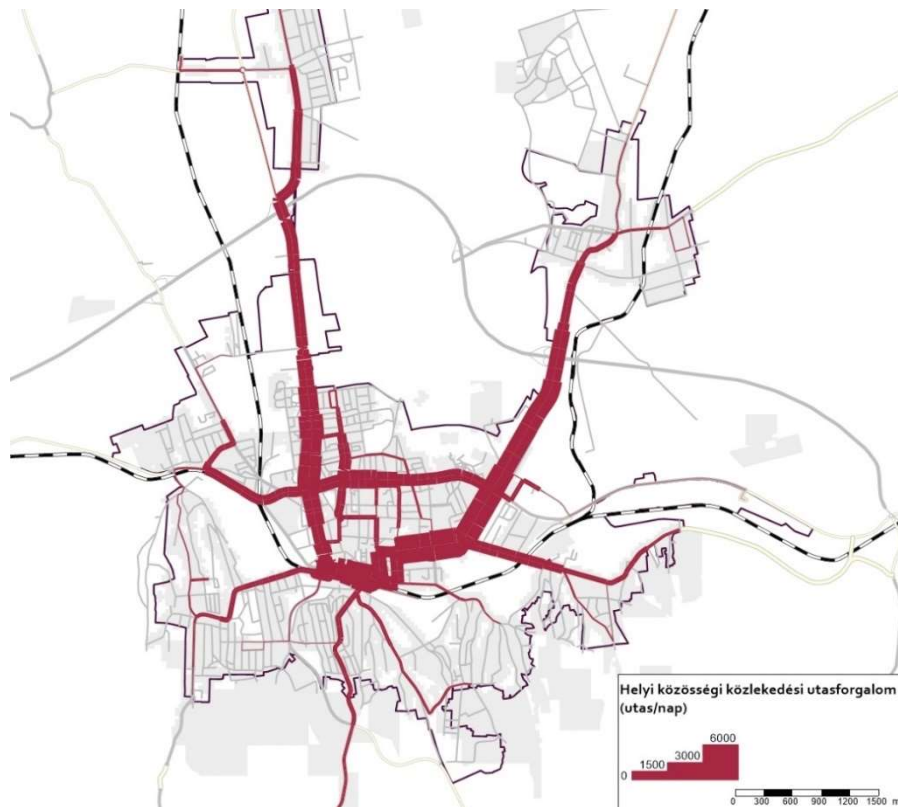
Más városok helyi tarifáit vizsgálva ez a közvélekedés tényekkel is alátámasztottnak tűnik. A hasonló méretű városokkal összevetve a kaposvári teljesárú bérletek a legmagasabb árkategóriát érik el, a kedvezményes (diák vagy nyugdíjas) bérletek ára pedig kifejezetten kiugró mértékű a hasonló városok áraihoz viszonyítva. Még néhány jóval nagyobb lélekszámú településen is (pl. Győr, Kecskemét, Nyíregyháza) olcsóbban lehet helyi közösségi közlekedési bérlethez jutni.

UTASFORGALMI JELLEMZŐK

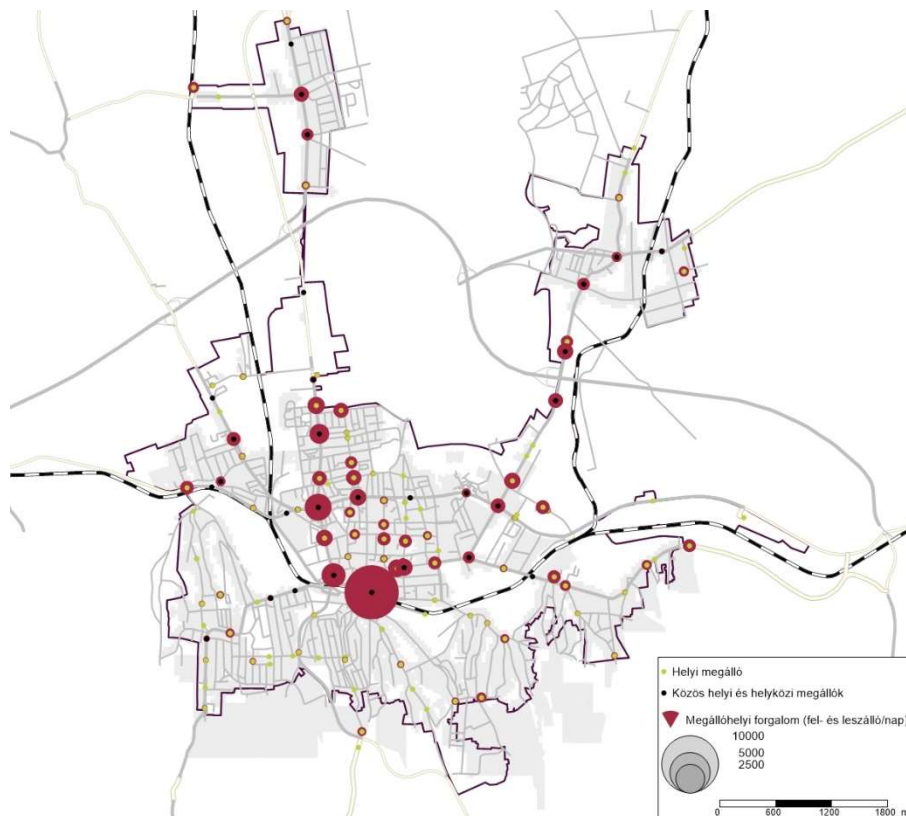
A helyi közösségi közlekedést évente mintegy 8 millió utas használja. Munkanapokon a helyi járatokon ez átlagosan mintegy 23 ezer utazást jelent.

A főbb utasforgalmi tengelyek észak-déli irányúak, legtöbbször a Füredi úton, a Kaposfüred felé közlekedő 11-es buszokat veszik igénybe, de erős forgalom bonyolódik a Fő u. – Mező u. – Dr. Guba S. u. útvonalon is.

Az utazások időbeli megoszlása a vidéki városokra általánosan jellemző képet mutat, eszerint a reggeli csúcs 7.00 és 8.00 óra között erős, az összes napi utazás közel 1/6 része ebben az időszámban bonyolódik le.



Helyi közösségi közlekedés átlagos munkanapi utazásszáma (TRENCON Kft. forgalmi modell)



Munkanapi utasforgalom a kaposvári megállókban (TRENCON Kft. forgalmi modell)

Utasforgalom szempontjából a helyi autóbusz állomás kiemelkedő szereppel bír, naponta több mint 7 ezer utas fordul meg itt. Jelentős forgalmat bonyolít le továbbá a Füredi u. – 48-as Ifjúság útja csomópont, illetve a Füredi u. a Kinizsi lakótelep mentén, valamint a Fő u. és a Mező utca is.



ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Bár az elmúlt években történtek fejlesztések a helyi közösségi közlekedésben – főként a járműállomány és az utastájékoztatás területén –, mégis folyamatosan csökken az elszállított utasok száma, és az ágazat versenyképessége veszít korábbi helyzetéből.

A helyi buszhálózat térben jól lefedi a várost, a járatok számozása ugyanakkor nehezen követhető. A sok viszonylaton és a kívülálló számára nehezen követhető vonalakon viszonylag ritka a járműkövetés. Valójában csak a helyi, rendszeresen közösségi közlekedéssel járó utasok tudják követni, hogy mikor, mivel érdemes utazni. Ez egyrészt megnehezíti a megfelelő átszállások ismeretét, másrészt eltántoríthat olyanokat is a helyi autóbuszok igénybevételétől, akik csak esetenként utaznak helyi járatokkal.

Pozitív ugyanakkor, hogy a járműállomány megújulásával színvonalas kínálattal találja magát a Kaposváron utazó, ami a közösségi közlekedés megítélésében is kedvező irányt feltételez.

Kaposváron a szolgáltatáshoz viszonylag magas bérletárak társulnak, bár kedvező, hogy a helyiek élvezhetik a Kaposvár Kártya nyújtotta előnyöket e szolgáltatás kapcsán is.

Mindezek – a pozitívumok mellett - az általános társadalmi folyamatokkal együtt mégis az utasszám folyamatos visszaeséséhez járulnak hozzá.

EGYÉB KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A helyi közlekedési közszolgáltató (KK Zrt.) nem közlekedtet szerződéses dolgozói járatot (munkásszállítást) külső megrendelők számára. Ennek oka, hogy a nagyobb vállalatok, munkáltatók sok esetben magáncégtól megrendelve működtetnek munkavállalókat szállító járatokat, kiegészítve vagy pótolva a menetrend szerinti közösségi közlekedési szolgáltatást és javítva dolgozóik közvetlen munkába járási lehetőségeit. Különjárat közlekedést azonban a helyi szolgáltató is nyújt, mely fontos kiegészítő bevételi forrása a társaságnak, illetve a Kapos Holdingnak.

NEM MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS



KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A város rendelkezik Kerékpárforgalmi hálózati tervvel, mely megalapozottan segíti a kerékpáros fejlesztésekben való ütemezett előrelépéseket.

Kaposvár adottságait kerékpáros szempontból pozitívnak értékelhetjük. A domborzati és klimatikus adottságok kedvezőnek mondhatók, melyekhez kerékpárosbarát fejlesztéspolitika is társult. Az elmúlt évek fejlesztései révén a belváros jelentős része kerékpárosbarátabb lett, ami egyrészt érinti a kisforgalmú közúthálózati elemeket, másrészt a forgalmasabb útszakaszok mentén jó alternatívát jelent a fenntartható közlekedés terén. A nagy forgalmú útvonalak közül kerékpárút vezet a 67. sz. főút mentén és a Deseda tóhoz is, ezutóbbi a kaposváriak kedvelt rekreációs területe.

27,1 km kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény, ebből

22 km kerékpárút vagy gyalog- és kerékpárút (amiből 15,8 km Deseda tó körül)

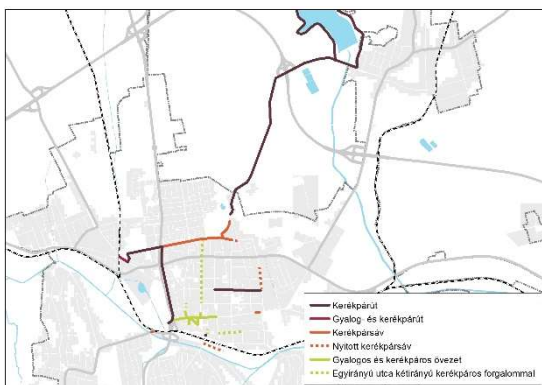
2,3 km kerékpársáv

2,8 km kerékpárosbarát útszakasz (egyirányú utcák ellenirányú megnyitása és gyalogos-kerékpáros zóna)

A korábban létesült kerékpárforgalmi létesítmények egy része szakmai szempontból ma már nem minősíthető a legkorszerűbb kialakításnak, egyes meglévő létesítmények korszerűsítésre, átalakításra éretek.

„Nem elég az utakon kerékpárokat felfesteni, tényleges kerékpársávok kialakítása lenne fontos.”

A város azonban ezzel a helyzettel egyáltalán nincs kirívó helyzetben, sok hasonló város nem rendelkezik ilyen sok kerékpáros létesítménnyel, mint Kaposvár.



A kaposvári kerékpárforgalmi hálózat és a kialakítás jellege

A meglévő kerékpáros létesítményeket szívesek használják a városlakók. Emellett a megoldások (nyitott kerékpársáv, kétirányú kerékpározásra megnyitott utcák) hozzájárultak ahhoz is, hogy e szakaszokon a gépjárműforgalom sebessége mérséklődött, ami a forgalombiztonság javulását is elősegítette.



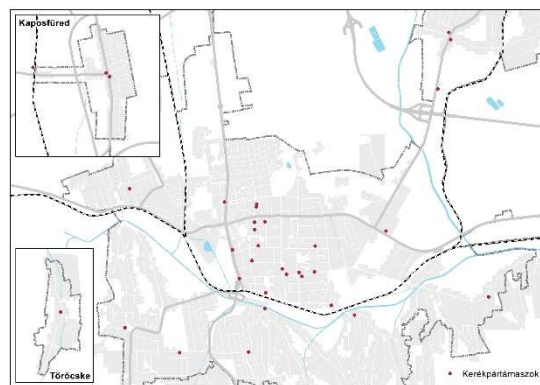
A kerékpáros forgalom részarányára vonatkozóan a KSH 2011. évi népszámlálási adatai állnak rendelkezésre. A felmérés alapján 2011-ben Kaposváron a napi rendszerességgel munkába, iskolába járók 4 %-a választotta a kerékpárt, ezzel az értékkel a megyei jogú városok rangsorának akkor a végén helyezkedett el. Bár naprakész adatok még nem állnak rendelkezésre, de megítélésünk szerint a 2012-2013-as évek kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseinek köszönhetően ez a helyzet jelentős

mértékben javult, és a biciklis közlekedés nagyobb szerepet tölt be a város mindennapjai forgalmában.

(A 2016-os forgalomszámlálás alapján a kerékpáros közlekedés részaránya 1-14 % közöttként értelmezhető.) A legnagyobb kerékpáros forgalmakat a Cseri úti vasúti átjárónál és a Petőfi térnél mérték. Jelentős kerékpáros forgalom jellemzi a Béke utcai, ill. Arany János utcai kerékpáros útvonalakat is.



Kaposváron több helyen is vannak telepített kerékpártámaszok, amelyek korszerűen a ház és legalább az egyik kerék hozzáalakolását is lehetővé teszik. Ugyanakkor a forgalomvonzó létesítmények környezetében további közterületi kerékpárparkolókra van még szükség.



Főbb közterületi kerékpártámaszok helyei Kaposváron

A belváros közterület-rehabilitációval még nem érintett utcáiban a lámpaoszlopokhoz, fákhoz is lakatolják, kirakatok elé támasztják a kerékpárokat.



A Public Bike System Hungary Kft. 2015 novemberében saját beruházás keretében telepített egy 4 gyűjtőállomásból álló próbarendszert Kaposváron. A város a közterületek biztosításával járult hozzá a Kaposvári Tekergő névre keresztelt rendszer

felállításához. Jelenleg 32 db elektromos rásegítésű kerékpár és 6 db elektromos roller vehető igénybe. A Kaposvár Kártya e rendszer használatához is kedvezményre jogosít.

Méretéből és az állomások elhelyezkedéséből adódóan is ma csak alkalmi használatra alkalmas a rendszer, városi léptékben az eszközválasztás befolyásolása nem várható e 4 mintaállomástól. Szemléletformáló hatása, marketing szerepe ugyanakkor pozitív, természetesen e tekintetben is kedvezőbb lenne a nagyobb rend-szerméret és valós városi közbringa rendszer kialakítás.



GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

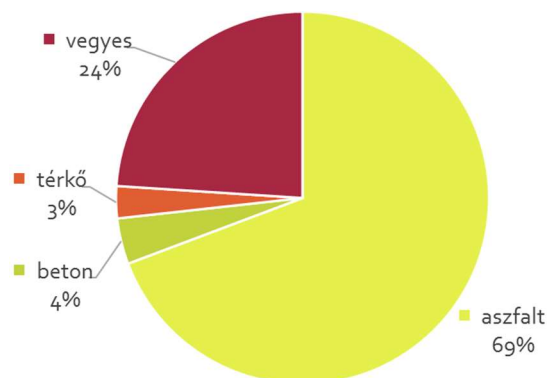
A gyaloglás az egyetlen közlekedési mód, amely minden utazási láncnak részét képezi. Önálló helyváltoztatási módként legnagyobb jelentősége a belváros közlekedésében van, ugyanakkor egy ilyen méretű városban a városrészek közötti mozgásokban is szereppel bír.



240 km kiépített gyalogjárda

233 km nem kiépített gyalogjárda

Kaposváron a kiépített járdák legnagyobb része aszfalt burkolatú, de jelentős a vegyes burkolattal (aszfalt, beton, térkő, egyéb) kiépített járdák hossza is.

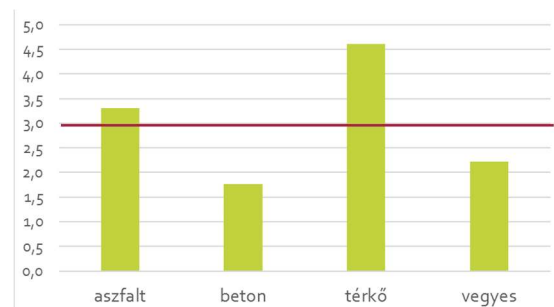


Kiépített járdák burkolattípus szerinti megoszlása

Az önkormányzati nyilvántartás a járdák állapotát 1-5-ig tartó skálán osztályozza, melyből a járdák állapotát mindössze 2,3 értékkel jellemzi, azaz kifejezetten rossznak minősíti. A kiépített hosszal súlyozott átlag a

teljes járdahálózatra nézve 3,02, amely azonban burkolat típusonként eltérő.

Járdahiány elsősorban a lakótelepi környezetben tapasztalható. A Kinizsi ltp. egyes részein pl. vegyes forgalmú úton a járművekkel együtt kell közlekednie a gyalogosnak is.



Kiépített járdák állapota burkolat típusonként 0-5 skála szerint

Gyalogos szempontból kedvező, hogy a belváros legforgalmasabb területein a forgalomcsillapítás megoldott, a feltételek kedvezőek a gyalogosok számára. A főtér szerepét betöltő Kossuth tér kellemes hangulatú, a közúti forgalomtól mentes gyalogos és kerékpárosok számára használható utcákon (Ady E.u., Fő u.) érhető el.



A belváros ezen forgalomcsillapított területén a felújított épületegyüttesek, a burkolatok, az utcabútorok, a növényzet és a kellemes közvilágítás barátságos környezetet teremt. A vásárlással is összeköthető gyalogos sétát számos kulturális információt nyújtó közsobor, valamint szökőkút is színesíti.

Megújult gyalogos közlekedési felületek, harmonikus életterek még más helyeken is fellelhetők (pl. ilyen az átépített Németh István fasor).



A Mobilitási kérdőív eredményei szerint a kaposváriak számára a közvilágítás és a közbiztonság tekinthető a gyalogos közlekedés szempontjából legfontosabb jellemzőnek, amelyek állapotát többnyire megfelelőnek értékelték. A válaszadók szerint problémát elsősorban a járdák burkolatának állapota és az akadálymentesség hiánya jelenti.

A városban a szükséges helyeken található kijelölt gyalogátkelőhelyek, amelyek közül még számos helyen hiányoznak a szegélyszüllyesztések, illetve a régebben, meredeken kiépített rámpák használhatósága pl. babakocsival már kétséges, ezért indokolt a mai követelményeknek megfelelő átépítése. A városban kevés közterületi gyalogos helyen van ún. taktilis jelzés, „tapintható” jelzés.



A város területét átszelő vasútvonalak jelentősen befolyásolják a gyalogos közlekedést is. A vasútállomásnál meglévő gyalogos felüljáró, a déli területről (Donner városrész) biztosít közvetlen átjárást a belvároshoz. A közlekedésükben korlátozottak számára a felüljáró használata azonban nehézkes, bár mindkét oldalról van rámpa, de azok eléggé meredek, így hegyi túrának is minősíthető „megmászásuk”. Az Intermodális csomóponti fejlesztés a tervek szerint új kialakítású létesítménnyel fogja majd ezt a helyzetet megoldani.

Sok utcában már energiatakarékos, de szabályozható fényerejű, jobb megvilágítást biztosító LED-es közvilágítás található és az Önkormányzat a program folytatását tervezi az elkövetkező években.



Kaposváron jelentős méretű zöldfelületek találhatók. Ezek közül a Berzsényi park, a Rákóczi tér, a Malomtó környezete, valamint maga a Deseda tó környéke emelhető ki, emellett

több kis közpark is fellelhető még a városban. Az elindított zöldterület megújítási programnak köszönhetően a zöldterületek minősége is fokozatosan javul (jelenleg még nem minden park vonzó közösségi terület).

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

Kaposváron és környékén a gyalogosok és kerékpárosok helyzete vegyes képet mutat. A belváros központi területén, a forgalomcsillapított, autómentes utca szakaszokon a közterület minősége, a kihelyezett utcabútorok, a térfigyelő kamerák kellemes és biztonságos környezetet nyújtanak. Ugyanakkor ez az állapot nem általános a város gyalogos helyein. Pl. a gyalogos járdák vagy kerékpáros létesítmények mentén alig vannak kihelyezett szemetes edények, így a közterület tisztaságát nehezen lehet követelményként elvárni a területek használóitól.

A külső területeken, lakóutcákban több helyen rossz állapotúak, rosszabb esetben hiányoznak, nem burkoltak a gyalogjárdák. A közösségi közlekedési megálló környezeteiben, a rávezető járdarészeknél, a kereszteződéseknel, kívánatos lenne az infrastruktúra fejlesztése, akadálymentes, kényelmes és biztonságos városi környezet kialakítása. A gyalogos közlekedési infrastruktúra (járdák, gyalogátkelőhelyek) Kaposváron még a gépjármű-közlekedés prioritását tükrözi. A városban, főleg a belső területeken a rövid távolságok lehetővé teszik, hogy gyalogosan megközelíthető legyen sok ügyintézési vagy szabadidős célpont. Sokan ezért inkább gyalognak, akár a közösségi közlekedés helyett is, mivel 5-10 perces sétával több intézmény is elérhető és e közlekedésért nem kell díjat fizetni.

A kerékpározás egyre elterjedtebb és kedveltebb módja a helyi közlekedésnek. A város adottságai kedvezőek, és az Önkormányzat az utóbbi években folyamatosan törekszik a fejlesztésekre. A meglévő kerékpáros létesítmények hálózata nem összefüggő, hiányoznak a megfelelő csomóponti megoldások, átvezetések, így ezek konfliktus forrásokként, potenciális baleseti helyszínekként jelentkezhetnek. A vonzáskörzetből ingázók számára ugyanakkor a vasúti kerékpárszállítás lehetőségei kényelmi oldalról korlátozottak, így kombinált utazásként szinte nem elterjedt a biciklihasználat a megyeszékhely eléréséhez jelenleg.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

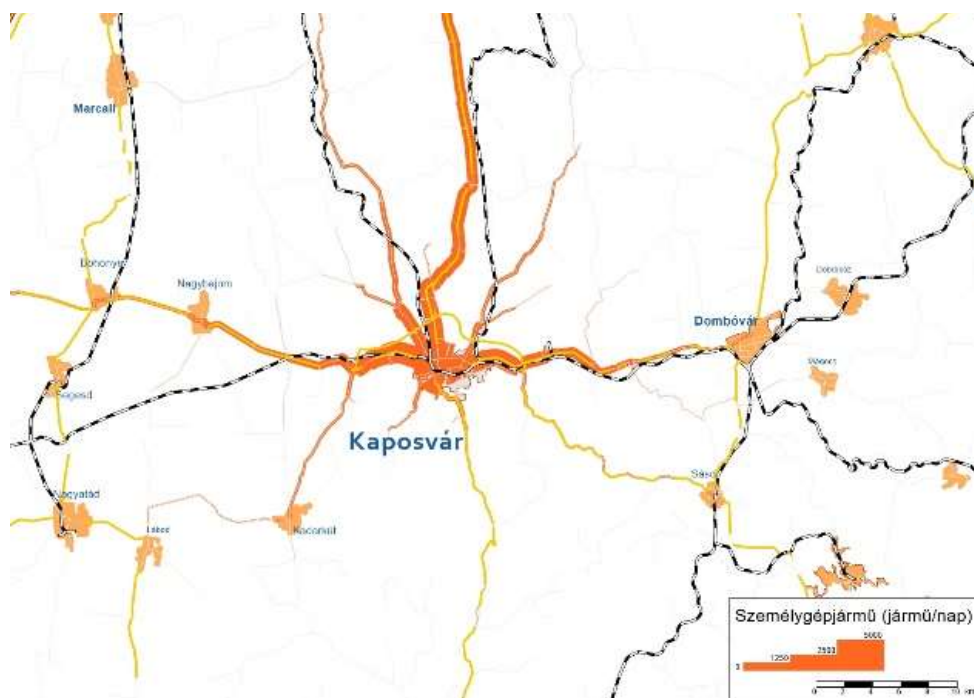
A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSE

A KAPOSVÁR KÖRNYÉKI KÖZÚTHÁLÓZAT JELLEMZŐI

Kaposvár nem fekszik a legjelentősebb európai közúti áruszállítási korridorok, az ún. TEN-T (Trans-European Transport Networks) európai közlekedési folyosók mentén. Az V. számú folyosó, amely az észak-adriai kikötők és Kelet-Európa között vezet, és magában foglalja az M7 autópályát, a várostól nagyjából 50 km-nyire halad. A város legfontosabb kapcsolatait a 61. és 67. sz. főutak adják, amelyekből a 61-es főút rendelkezik elkerülővel, így nyomvonala nem érinti a várost. A 67. sz. főút biztosítja az elérhetőséget az M7 autópálya irányába, amelyen keresztül Budapest is bő 2 óra alatt elérhető közúton.



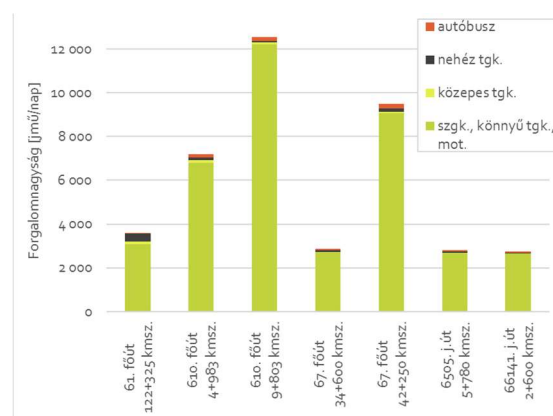
Ezekon kívül nagyobb jelentősége még a Fonyód irányába vezető 6701 sz. és a Szántódra vezető 6505 sz. utaknak van.



A városkörnyék és Kaposvár között bonyolódó közúti forgalmi igények (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI FORGALMA

Kaposvár vonzáskörzetében az úthálózaton a forgalom nagyság a városhoz közeledve fokozatosan növekszik, ahogy a távolsági forgalomhoz az elővárosi, Kaposvárra irányuló járművek is megjelennek a hálózaton.



Közúti forgalom összetétele a városhatárhoz közeli mérőhelyeken (OKA alapján)

A városba vezető utak közül a legnagyobb keresztmetszeti forgalom a 610. sz. főúton keresztül, nyugati irányból érkezik. A járműforgalomban a személygépjárművek dominálnak, a közepes- és nehéz-teherforgalom aránya minden városkörnyéki útszakaszon elenyésző (a várost pedig csak a kaposvári célú forgalom érinti, a 61-es út tranzitforgalma elkerüli a várost).

KAPOSVÁR KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSE

ÚTHÁLÓZAT

Kaposvár úthálózata jellemzően rácsos szerkezetű, az alsórendű úthálózat követi a főutak egymásra merőleges elrendezését. A város főközlekedési hálózatát az országos főutak belterületi szakaszai alkotják, amelyek a forgalmi terhelés szempontjából kiemelt jelentőségűek.

Kaposvár teljes úthálózata – a kül- és belterületi utakat is beleértve – összesen közel 450 km-t tesz ki.

40 km városon átvezető országos főút

408 km önkormányzati út, ebből

199 km belterületen

209 km külterületen

A belterületi utak jelentős része kiépített (burkolt), míg a külterületi utak esetében jóval kisebb a burkolat utak aránya. A burkolt utak túlnyomó többsége, több mint 95 %-a aszfalt burkolatú.

A 61.sz. elkerülő út megépülésével a K-NY irányú tengelyt jelentő 610 sz. út feladata elsősorban a városba érkező forgalom elosztása, valamint a városrészek közötti forgalom lebonyolítása, míg az É-D tengelyt alkotó 67. sz. főút emellett (elkerülő hiányában) a tranzitforgalom átvezetéséért is felelős továbbra is. A két tengely egymást a Füredi úti csomópontban metszik. A 610. sz. főút a város belterületi szakaszain szinte végig 2x2 sávos, a 67. sz. főút a vasúttól északra, egészen a 61. sz. főúti elkerülőig 2x2 sávos, a vasúttól délre 2x1 sávval kialakított.

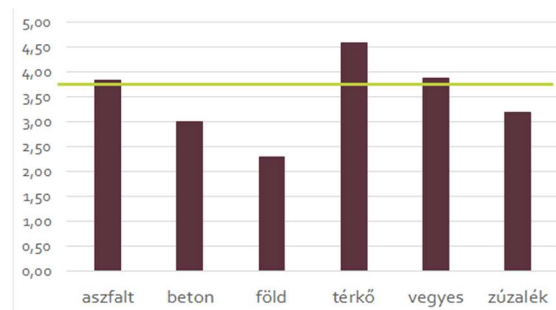
A közúthálózat többi, önkormányzati kezelésű eleme elsősorban a városrészek belső forgalmát, a lakóövezetek helyi forgalmát szolgálja ki.



Helyi sajátosság, hogy a három különálló, a városközponttól egyenként nagyságrendileg 6 km-re fekvő városrész (Kaposfüred, Toponár, Töröcske) kapcsolatát a belterülettel mindössze egy-egy úthálózati elem biztosítja, alternatív eljutási lehetőségek érdemben nem állnak rendelkezésre.

Problémaként jelenik meg a vasútvonalak elválasztó hatása, amely a városrészek közötti közúti forgalmat néhány forgalmas vasúti átjáróra koncentrálja. Hálózati problémaként fogalmazódik meg a Baross G. utca térségéből a Szigetvári utca térségébe vezető vasúti felüljáró és útszakasz hiánya, továbbá a Pécsi utca szintbeli vasúti átjárójának különbszintűvé alakítása is régóta fennálló igény. Ezeken felül a helyiek számára érzékelhető a 67-es út mellett egy alternatív É-D irányú – nem a városon keresztül vezető - elkerülő út hiánya is.

A burkolt utak minősége átlagosnak mondható (az önkormányzat ötfokozatú skálán történő értékelése alapján ez 3,6-es értéket jelent). A nagyobb problémát nem elsősorban az útburkolat állapota, hanem a nem megfelelő vízelvezetés okozza. A legrosszabb állapotot a beton burkolatú utcák jelentik, töredezett, hiányos és nem egyenletes felületükkel.



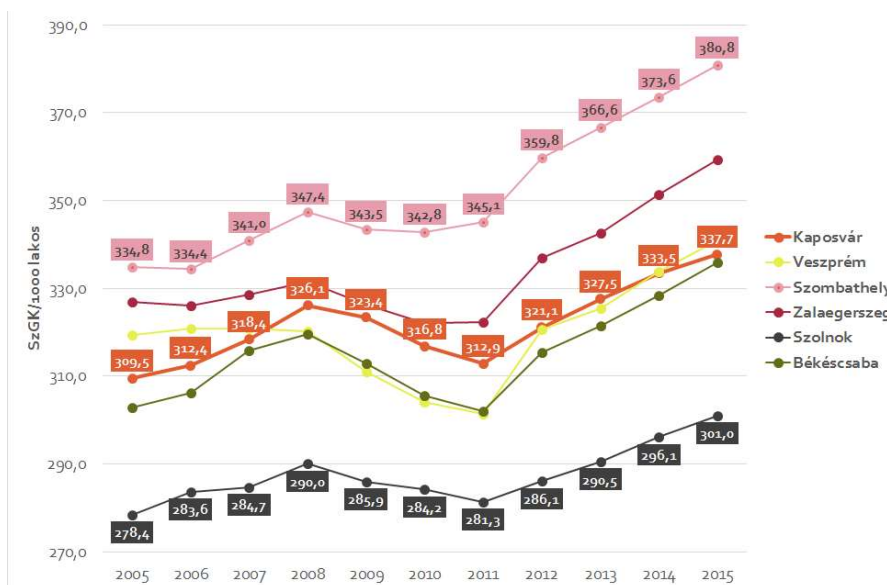
Önkormányzati utak állapota burkolat típusonként 0-5 skála szerint (önkormányzati adatszolgáltatás alapján saját szerk.)

MOTORIZÁCIÓ

A motorizáció komplexen hat a teljes városi közlekedési rendszerre: a közúti forgalom torlódásainak kezelése mellett meg kell oldani a gépjárművek elhelyezését, parkolását, a nem motorizált módokkal való biztonságos együtt közlekedést és indokolt esetben a közösségi közlekedési járművek haladási segítségét is. A személygépjármű ellátottság emellett a módválasztási jellemzőket is nagyban befolyásolja, ugyanis teljesen mások az egyes közlekedési módválasztás arányai a gépkocsival rendelkező és nem rendelkező lakosok között.

Kaposváron a motorizációs mutató értéke 338 szgk./1000 lakos, ami átlagosnak mondható a hasonló méretű megye-

székhelyekkel összevetve. Az országos 325 szgk./1000 lakos motorizációs szintnél a kaposvári kismértékkel magasabb.



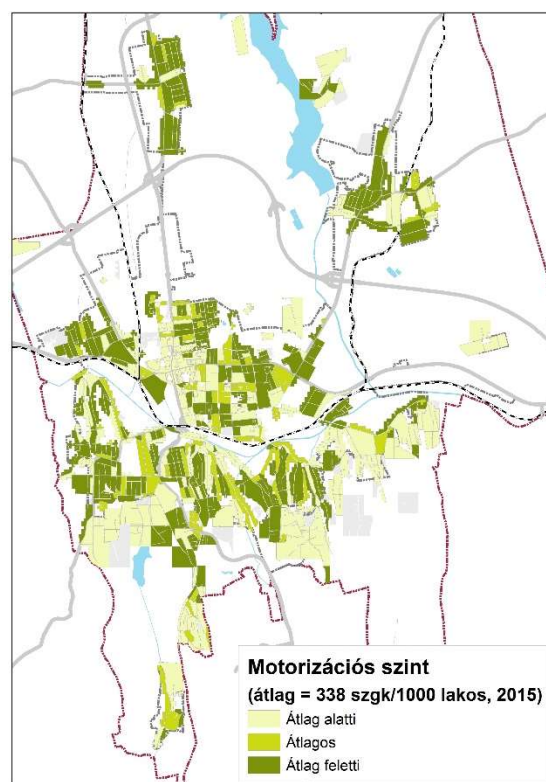
A motorizáció számszerű és %-os alakulása a Kaposvárhoz hasonló méretű megyei jogú városokban, 2004-2014 (forrás: KSH)

A motorizációs szint visszaesése 2008 után országos tendencia volt, 2011-től kezdve azonban újból emelkedésnek indult, és mára már meghaladta a korábbi legmagasabb értéket is.

A személygépjárművek átlagos életkora Kaposváron meghaladja a 14 évet, amely meglehetősen magasnak számít. A személygépjármű-állomány mintegy 71 %-a benzin-, 29 %-a dízelüzemű. A magas átlagos életkornak köszönhetően sok a kedvezőtlen környezetvédelmi besorolású jármű, a járművek 60 %-a Euro 0 és Euro 3 közötti kategóriába esik.

A motorizáció természetesen komoly területi eltéréseket mutat. Egyes kertvárosias, családi házas lakórészekben magasabb a motorizáció a város átlagához képest, pl. egyes családi házas területeken 500-nál is több az ezer lakosra vetített személygépjárművek száma, vagyis háztartásonként legalább két autó a jellemző. A frissen parcellázott, még csak fejlődő északkeleti Napsugár lakópark területén is hasonló értékek elérése várható rövid időn belül.

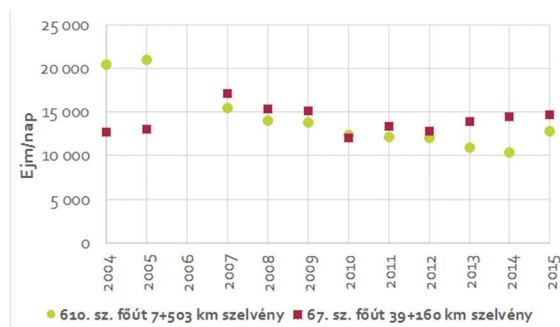
Az átlagnál alacsonyabb gépjármű ellátottság a lakótelepeken és a régebben beépült városrészekben jellemző, de itt is már inkább a 250 autó/ezer lakos körül van a motorizációs szint, 200 alatti motorizáció nagyon ritka.



Az egyes városi körzetek motorizációs szintje 2015-ben

VÁROSON BELÜLI KÖZÚTI FORGALOM

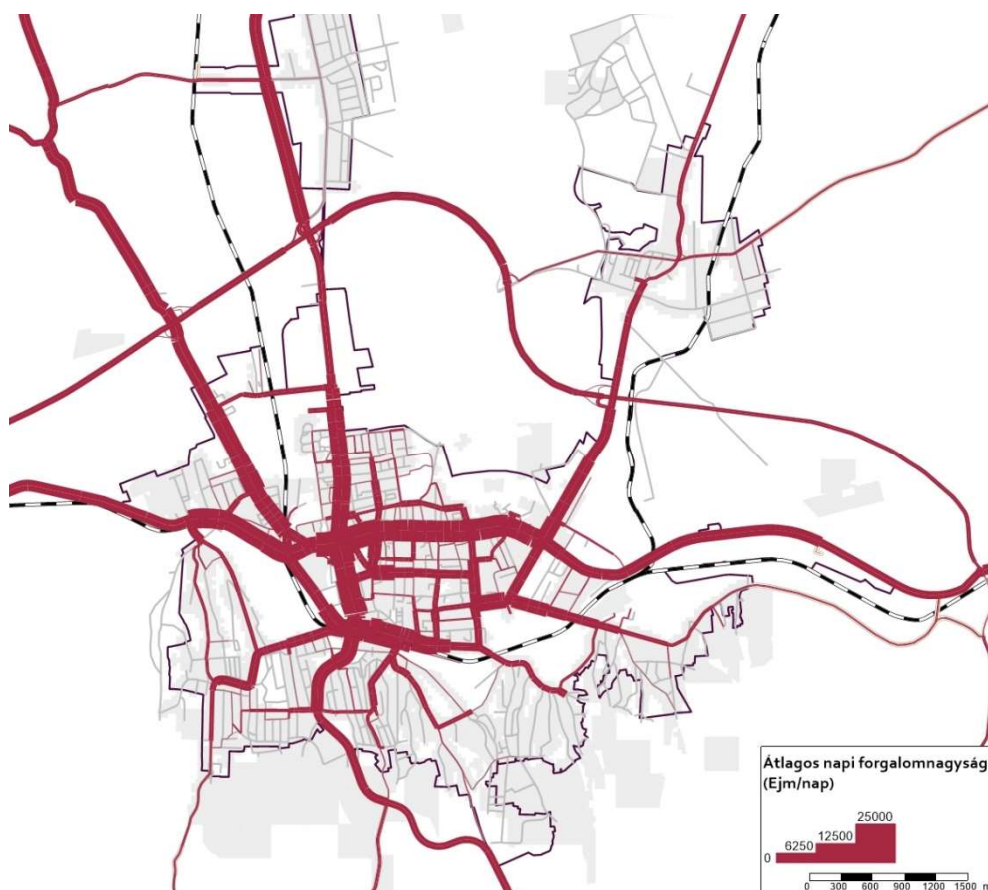
A néhány évvel ezelőtti kedvezőtlen gazdasági hatások a forgalomra is kihatással voltak, kevesebb gépjármű volt az utakon. Az elmúlt évek alapján azonban már látható egy újbóli növekedő tendencia, amely a jövőben a közúti forgalmi torlódások fokozódását hozhatja magával.



Közúti forgalomnagyságok évenkénti alakulása (forrás: Országos Közúti Adatbank)

Városon belül a legnagyobb forgalmat az É-D és K-NY irányú tengelyeket alkotó 67 sz. és 610 sz. utak vezetik el. A 61. sz., a várost északról elkerülő út kiépítésével mintegy 5 ezer Ejm/nap mértékű forgalomcsökkenést ért el közel 10 éve a várost átszelő 610. sz. út forgalmában. A 67. sz. és 610 sz. országos utakon a legerősebb keresztmetszeti forgalom meghaladja a napi 15 ezer egységjárművet (Füredi úti csomópont). A 67. sz. úton a tranzitforgalom aránya a legerősebb belvárosi szakaszokon nagyságrendileg a járműdarabszám 10 %-a, amely nem tekinthető magasnak.

A következő forgalmi terhelési térképen (TRENECON forgalmi modell) látható, hogy a gépjárművek száma a belváros felé fokozatosan növekszik. A 61. sz. elkerülő út forgalma a városi főutak forgalmánál alacsonyabb, vagyis Kaposvár útjait elsősorban a helyi és az vonzáskörzeti célforgalom terheli.



A város úthálózatán jellemző átlagos közúti forgalomnagyságok (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A forgalom lebonyolódását a jelzőlámpás csomópontok összehangolása is segíti. A 610. sz. út sűrű csomópontjainál a hangolás kiválóan működik, a 67-es út esetében az összehangolás kiterjesztése szükséges. A városban keletkező forgalmi igények elvezetésére a jelenlegi úthálózat kapacitása többnyire megfelelő, rendszeres és nagyobb mértékű torlódások, kritikus pontok csak néhány helyen és csúcsidőszakban azonosíthatók.



Közüti forgalomáramlás átlagos sebessége a főbb belterületi útszakaszokon hétköznapi délutáni csúcsforgalomban (Google Maps)

A reggeli csúcsidőszakban az iskolakezdéshez kapcsolódó megnövekedett forgalom jelent időszaki problémát (kiemelten három helyszínen: Gárdonyi Géza, Zrínyi Ilona és Kisfaludy utcai tagiskolák). Ezeken túl a belvárosban a szűkebb, egyirányú utcákon a parkolóhely kereső forgalom feltartóztató hatása érvényesül még rendszeresen.

A nagyobb forgalmú csomópontok közül a Fő u. – Hársfa u. és a Dombóvári út – Dr. Guba S. u. kereszteződésében mutatkozik kapacitáshiány a reggeli csúcsidőszakban, de a probléma városszerte nem nevezhető általánosnak.

PARKOLÁS

PARKOLÁSI RENDSZER

A városközpont közúti elérhetőségét, a forgalom nagyságát és jellemzőit az úthálózat jellemzői mellett a parkolóhelyek is nagy mértékben befolyásolják.

Kaposvár területén mintegy 4.300 közterületi várakozóhely található. A belvárosban díjfizető várakozó rendszer működik a

célforgalom nagyságának befolyásolására. A több ütemben bővült, két zónából álló rendszert ma közel 2,5 ezer fizetős parkolóhely alkotja. A díjfizetési időszak hétköznap 8-18 óra közötti (egyes helyeken reggel 6-tól indul), szombaton 8-12 óra közötti.

	I. zóna	II. zóna
Személyautóknak:		
Parkolási díj (Ft/óra)	265	200
Általános havi bérlet (Ft/hó)	8.800	7.000
Meghatározott parkolóra érvényes havi bérlet (Ft/hó)	6.500	5.000
Általános éves bérlet (Ft/év)	74.000	59.000
Meghatározott parkolóra érvényes éves bérlet (Ft/év)	55.000	43.500
Lakossági kedvezményes engedély (Ft/év)	1.270*	1.270*
Autóbuszoknak:		
parkolási díj (Ft/óra)	805	615

* regisztrációs díj, évente fizetendő, 1 járműre váltható

Kaposvár parkolási díjai (2016)

Az alkalmi parkolók számára 103 db díjfizető automatánál készpénzes és parkolókártyás fizetésre is van lehetőség, illetve mobiltelefonos szolgáltatás is működik.

A városban több közterületen kívüli parkoló és mélygarázs is üzemel. A Teleki u. – Városház u.-helyközi buszállomás közötti tömb területén működő talán a legismertebb, de az Ady E. u. északi tömbbelsőben (Kapos Hotel – önkormányzat közös) és az Újpiac téren is kétszintes parkolóház található. Az önkormányzati dolgozók és vendégeik részére a Városháza épületénél is működik mélygarázs, ami az önkormányzati vezetők és dolgozók módváltását vélhetően az autóhasználat irányába befolyásolja.

A belváros környezetében lévő kereskedelmi centrumok parkoló területei (Corso bevásárló központ mélygarázsa, Kaposvár Plaza) bár nem közterületi parkoló céllal épültek, azonban szintén részt vesznek a városközponti parkolási igények kielégítésében, mivel ezen területekről rövid gyaloglással elérhető a forgalomcsillapított belvárosi központ.

HASZNÁLATI JELLEMZŐK

A fizető területen belül jelentősen eltérőek az igények, a városközponti helyek forgalmasabbak, mint a külső parkolóhelyek. A belvárosba olykor nehéz parkolóhelyet találni az utcai parkolókból, általánosságban azonban a zsúfoltság nem mondható magasnak. Az általános benyomással ellentétben a közterületi parkolóhelyek is csak ritkán telítettek, a bevételi adatok alapján a kihasználtság csak a legforgalmasabb néhány automatánál magas (ld. az alábbi első ábrát).

Kapacitásproblémák néhány nagyobb forgalomvonzó létesítménynél és csak időszakosan jellemzők (a kórház környékén, a Németh István fasoron, illetve a belvárosi forgalomcsillapított zóna menti utcákban).

A közterületi parkolóhelyek foglaltságára vagy a várakozási időre csak becslés készíthető, pontos és részletes adatok a parkolóórák jelenleg nyilvántartott adataiból nem nyerhetők ki. A parkolóórák üritési gyakoriságából megpróbáltunk következtetni a parkolóhelyek foglaltsági jellemzőire, ezt szemlélteti a második ábra.

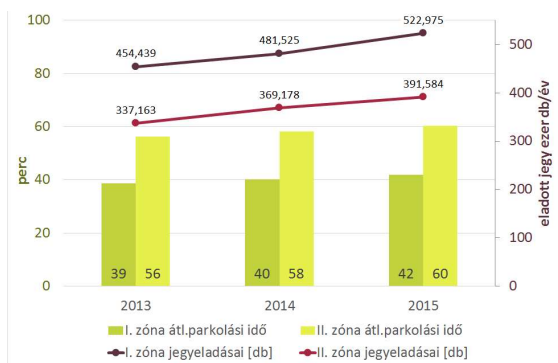


Parkolózonák elhelyezkedése és az automaták bevételei (önkormányzati adatok alapján saját szerkesztés)¹



Az egyes parkoló automatáknál a jegyeladások alapján becsült átlagos parkolási idő mértéke (önkormányzati adatok alapján saját szerkesztés)

¹ A fekete ponttal jelölt parkoló automaták 2016 májusában kerültek kihelyezésre, így várakozási idő adat még nem becsülhető.



Eladott jegy darabszámok és a becsült átlagos parkolási időtartamok a díjfizető zónákban, 2013-2015

A mélygarázsok kihasználtsága a közterületi parkolókkal szemben alacsony, ami vélhetően a kissé időigényesebb, kényelmetlenebb parkolóhely eléréssel vagy a nem elégséges információkhoz való hozzájutással magyarázható (pedig díjaik jellemzően megegyeznek a közterületi parkolókéval).



A fizető zóna határán, a már ingyenes közterületi várakozásra alkalmas helyeken napközben is sokan parkolnak. Az autó lerakása és onnan begyaloglás a központba gyakori jelenség, ami az így érintett utcákban parkolóhely hiányt okoz, illetve az állapot nagyban zavarja az ottlakókat.

EGYÉB PARKOLÁSI KÉRDÉSEK

A külső területeken a nagyobb forgalomvonzó helyek környékén lokális parkolási problémák előfordulnak, pl. szép időben hétvégén a Deseda tó környékén, a Fürdőnél, vagy a Sportpálya környezetében, illetve a nagyobb szabadidős zöldterületeknél, parkoknál, illetve esetleg egyes rendezvényi helyszínek közelében.

Szintén fokozódó parkolási nehézségekkel lehet szembesülni a lakótelepeken (főleg a Kinizsi lakótelepen), ahol a motorizáció már most is magasabb, mint az annak idején tervezett állapot. A garázs férőhelyekben és a közterületeken is gépjármű tárolóhely hiány tapasztalható.

Hasonló konfliktus forrása a lakossági parkolóhelyek alacsony száma a belvárosban.

A Kaposvár Kártyával rendelkező helyi lakosok díjmentesen várakozhatnak a díjfizető övezetekben a szombati napokon. A fizető övezetben élők részéről fokozott igényként jelentkezik, hogy a családi gépjárművel ne csak szombatonként, hanem munkanapokon is némi kedvezménnyel lehessen a lakás közelében a közterületen tárolni. Ezeknek az igényeknek a kielégítésére nincs mód, pedig a növekvő motorizációval a szükséglet tovább fokozódik.

A városban a forgalomvonzó létesítmények közelében, annak nagyságától, működési jellegétől függően alakítottak ki mozgáskorlátozottak számára kijelölt parkolóhelyeket. A normálnál szélesebb családi parkolóhelyek ezeken a helyeken sincsenek, csak a kereskedelmi központoknál lehető fel néhány.



Kaposváron nincs buszparkolási közterületi hely kijelölve, a turista buszok járművezetői a helyismeret alapján tudják a nagyobb méretű járműveket parkoltatni. Jellemzően erre a Vásártéri út, Városliget környezetében, vagy a vasút déli részén a Fürdő környékén kerül sor.

Elektromos autók számára sincsenek még közterületi töltőhelyek kialakítva. Viszont a parkolási rendelet a 2016-os módosítással már díjmentes parkolást biztosít a zöld rendszámú gépkocsik számára a város fizetőparkolóiban (kivéve két parkolóházban, mélygarázsban).



ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELES

Bár több közterületen kívüli parkoló épült az elmúlt években a városközpontban és környezetében, azok kihasználtsága relatíve alacsony. Az autósok szeretnek inkább az utcán, a célponthoz a lehető legközelebb megállni. Az egyre zsúfoltabb közúthálózat, a növekvő motorizáció és az erősödő egyéni

közlekedés együttes hatása, hogy a parkolási problémák megoldása egyre növekvő feladatot ró majd a városra.

Amellett, hogy a belvárosba irányuló közúti forgalom terheli az úthálózatot, a parkolási nehézségek a lakók, gyalogosok zavarását, növekvő légszennyezést okoznak, emellett nagy felületeket használnak a belvárosi értékes közterületekből. A külső városrészekben kevésbé jellemzők parkolási nehézségek, ott is leginkább csak az iskolák, vagy más nagyobb forgalomvonzó létesítmények közelében. A motorizáció további növekedésével a lakótelepeken azonban várható, hogy egyre nehezebben lesz megoldható a közterületi gépjárműtárolás. Ennek előjeleit már jelenleg is érzékelni lehet a lakótelepi utcák autók által teret nyerő helyfoglalásában.

EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

TAXI ÉS EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTÁSOK

Kaposváron a taxi vállalkozások száma, illetve a taxiengedélyek száma pontosan nem ismert.

7 helyen kijelölt taxiállomás (droszt) 29 állással

Kaposváron a taxik fix, zóna alapú tarifával dolgoznak, amely 700 Ft (belváros), és 1.200 Ft között mozog (ezutóbbi a külterületi részekben, Toponáron, Kaposfüreden és Töröcskén). Ilyen formán 2 ember számára már árban is versenyképes alternatíva a vonaljegyes autóbuszos közforgalmú utazással szemben. Különösen igaz ez az éjszakai időszakra, amikor a közösségi közlekedés járművei nem közlekednek.

Kaposváron a taxisok többsége szabálykövető, nem tapasztalható taxikkal kapcsolatos neurálgikus probléma. A taxi szolgáltatásokkal kapcsolatosan nem jellemzők negatív visszajelzések.

A kaposvári taxisokat nem illetik meg kiváltságok, kizárólagos behajtási jogok. A belvárosi forgalomcsillapított zónába csak engedéllyel lehet behajtani, az ottani közlekedés a taxiknak sem megengedett, csak engedéllyel.

TELEKOCSI, AUTÓMEGOSZTÁS

Az elmúlt években egyre nagyobb teret nyernek az olyan alternatív megoldások, mint pl. az autómegosztás, bár a közlekedési munkamegosztásban még nem rendelkeznek mérhető részaránnyal. Kaposvárról elsősorban Budapest irányába érhető el bővebb kínálat a megosztott férőhelyek tekintetében (autópálya érintéssel kb. 2.300-2.400 Ft/utas áron), de gyakori célhely, főleg nyári időszakban a Balaton déli része is (Fonyód kb. 800 Ft/utas áron).

A telekocsi is a közösségi közlekedés számára jelent konkurenciát, hiszen a kényelem, a kedvezőbb időbeli rendelkezésre állás (szemben például a napi 3 pár közvetlen budapesti vonattal) és a gyorsabb eljutás mellett az ára is kedvező, a teljes árú vonatjegyre kevesebb mint feléért már elérhető egy Budapest-Kaposvár út.

LÉGI SZEMÉLYFORGALOM



Kaposvár vonzáskörzetében két repülőtér is található, menetrend szerinti személyforgalmat azonban egyik sem bonyolít. A taszári egykori katonai repülőtér a honvédségi használatot követően a '90-es évektől NATO légibázisként funkcionált, 2005 óta azonban üresen áll, noha jól kiépített infrastruktúrával rendelkezik, hasznosítása régóta tervben van. A város szomszédságában lévő másik repülőteret, a kaposújlakit elsősorban sportrepülési célokra használják.

ÁRUSZÁLLÍTÁS

KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS



A távolsági áruszállításban a kelet, illetve nyugat felől érkező tranzitforgalmat a 61. sz., a várost elkerülő főút vezeti el. A várost terhelő átmenő tehergépjármű forgalom így az észak-déli tengelyen jelentkezik, növelve ezzel a Zselici úton és Füredi úton (67.sz. úton) érintett gépjárművek számát. A 610 sz. főút belterületi szakaszán a nehéz tehergépjármű forgalmat elsősorban a Kaposváron belüli célközlekedés generálja, elsődlegesebb a város keleti és észak-nyugati részein található jelentősebb ipari létesítmények okán, valamint a vasút mellett elhelyezkedő Cukorgyár miatt.

A Cukorgyár teherforgalma a telephely közvetlen szomszédságában lévő közutakon okoz esetenként kapacitáshiányt, mert bár a cukor kiszállítás időben eloszlik, de a cukorrépa beszállítás szezonhoz kötött, így időben koncentráltan jelennek meg e helyeken a rakománnyal teli nehéz teherautók.

A város több útszakaszán, főként a belváros környékén és a lakóterületek védelme érdekében van érvényben 3,5 tonna feletti, illetve egyes helyeken 6 tonnán túli (a célforgalmat engedő) súlykorlátozás. A súlykorlátozások célja a teherforgalom főúthálózaton tartása, valamint a mellékutak infrastruktúra tehermentesítése mellett a lakóterületek környezetének védelme.

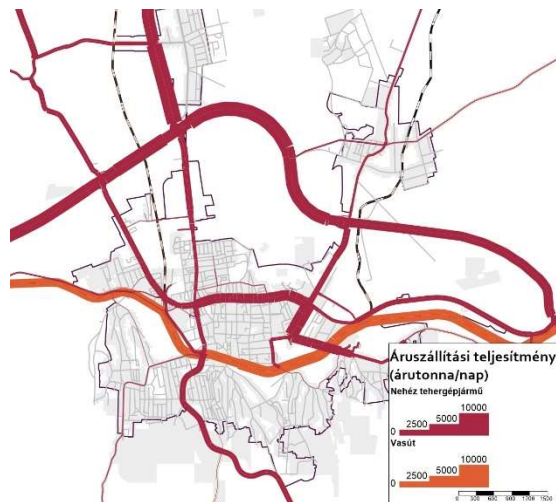
A belvárosi járműmentes, forgalomcsillapított zóna területén található áruszállítási célpontok (főleg kisboltok, üzletek) kiszolgálása reggel 10 óra előtt, illetve délután 19 óra után engedélyhez kötött megengedett, és az is jellemzően kis- vagy közepes tehergépjárművel kerülhet lebonyolításra (eseti kivételektől eltekintve). A rakodási célpontok elérése a környező utcák felől megközelítve lehetséges, a rakodás időtartama az érvényben lévő szabályozás szerint legfeljebb 15 perc lehet. Bár rendszeres ellenőrzések vannak, ennek ellenére ugyan ritkán, de előfordulnak nem megengedett behajtások és rakodások.

VASÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS



A vasúti áruszállítás teljesítménye a 41. sz. vonalon a legnagyobb, Dombóvár irányába évente több mint 3 ezer tehervonat közlekedik. A vonal nemzetközi korridor szerepéből fakadóan a vasúti áruszállítás mértéke Gyékényes irányába is viszonylag magas, közel 2,5 ezer tehervonat/év. Ez a vonatforgalom nagyságrendileg 3 millió elegytonna közlekedtetését jelenti évente. A 35 sz. és 36 sz. vonalak áruforgalma elenyésző, átlagosan a napi 1 tehervonatot sem érik el.

A vasútállomás kezdőponti végén ágazik ki a legnagyobb forgalmú iparvágány, mely a CARGILL gabonarakodó és az Agrana cukorgyár kapcsolatát biztosítja a 41. sz. vasútvonallal. Bár a város egyes iparterületei a vasúthoz közel helyezkednek el, mégsem rendelkeznek attraktív iparvágány kapcsolattal (pl. Videoton Ipari Park).



Közúti és vasúti napi áruszállítási teljesítmény Kaposvár környezetében (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A vasúti áruszállítás a város életében alapvetően más szerepkört tölt be, mint a közúti, hiszen itt a 41-es vonalon főként nemzetközi vasúti tranzitforgalom bonyolódik, míg a közút nagyobb részben inkább a helyi és környéki igényeket szolgálja ki. A nagytávolságú közúti tranzit Kaposváron nem jellemző.

LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS



A helyi ipar igényei egyelőre nem indokolják a légi áruszállítást a térségben, amelynek lebonyolítására legfeljebb a taszári repülőtér lehetne alkalmas infrastrukturális fejlesztések után.

HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEKAPCSOLÁSA

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓK EGYÜTTMŰKÖDÉSE

A szolgáltatások térbeli és időbeni összekapcsolása más megyei jogú városokhoz hasonló képet mutat. Kaposváron a közösségi közlekedés központja közvetlenül a belváros mellett fekszik, ami igen kedvező a település számára. Gyakorlatilag egymás szomszédságában található a helyközi buszpályaudvar, a helyi autóbusz állomás és a vasúti pályaudvar. Nehézség ugyanakkor, hogy pl. a helyközi és helyi autóbusz állomás között főút vezet keresztül, így a közvetlen átszállás nem lehetséges. Kedvezőtlen az is, hogy a vasút mellett elhelyezkedő helyi buszállomás között nincs közvetlen kapcsolat.

Bár a mai kialakítás, a területek közelsége folytán pozitívnak tűnhet, ugyanakkor az átszállások miatti gyaloglási távolságok és az átszállás minősége, szolgáltatásai, komfortja nem mondható korszerűnek.

A járatok összehangolása sem mutat túl előnyös képet. Pl. az érkező Intercity vonatokhoz kb. 20-25 perc múlva indulnak helyi buszjáratok, de a helyközi és helyi járatok sincsenek időben jól egymáshoz igazítva. Emellett az esetleges késések bevárása sem megoldott, a szolgáltatók közötti kommunikáció jelentősen fejlesztendő, így pl. a vasút és a helyközi járatok kapcsán az összehangolatlanság a ritkább követésű járatoknál hosszabb várakozást jelent az átszálló utasoknak.

A tarifarendszer nem integrált a szolgáltatók között. A vasúton és helyközi buszforgalomban az állam által megállapított helyközi jegyek válthatók. A helyi menetjegyek, bérletek ettől függetlenül, az önkormányzati szabályozás szerinti árképzéssel kaphatók. Az utasok számára emellett az is problémát jelent, hogy az értékesítési csatornák és információk is szolgáltatók szerint érhetők el, nincs közös platform, nincs olyan hely, ahol szolgáltatótól függetlenül válthatók meg a jegyek és bérletek, vagy hiányoznak a közös utastájékoztatói információk.

KERÉKPÁROZÁS ÉS A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS ÖSSZEKAPCSOLÁSA

Kaposváron kerékpárparkolók elsősorban a forgalomvonzó létesítmények közelében vannak, de a helyi és helyközi állomásnál is találunk támaszokat. A helyi buszállomáson levő kerékpártámaszok ugyan nehezen megközelíthetők, de jó kialakításúak, míg a helyközi állomáson csak elsőkerék rögzítésre alkalmas támasz van. Fedett kerékpártároló egyik közösségi közlekedési végállomásnál sincs. A városi közösségi közlekedési megállóknál nem jellemző kerékpár-elhelyezés, így ilyen kombinált közlekedésre láthatóan nincs tömeges igény.

A többi megyei jogú városhoz képest kivételesnek mondható, hogy Kaposváron a helyi szabályozás lehetővé tette a kerékpárszállítást a helyi autóbuszokon. Ugyanakkor az új autóbusz flottán már csak a csuklós járműveken van erre hely és lehetőség, a szóló járművek esetében ez akadályozott, ami visszalépést jelent a korábbiakhoz képest.

A helyközi közlekedésben a kerékpárok szállítására csak a vonatokon van mód, a körülmények nem kedvezőek, a vasúti kerékpár szállítás kifejezetten nehézkes manővernek számít. A helyközi autóbuszokon a jelenlegi szabályok szerint nincs erre lehetőség. A manapság népszerű rollerek és kisebb összecsukható kerékpárok szállítására a szolgáltatók utazási feltételei nem térnek ki, jellemzően a kézipoggyász mérete értelmezhető ezeknek az eszközöknek a közforgalmú járműveken való szállításakor.

A vonzáskörzeti települések állomásainál elvétve fellelhetők régebbi típusú kerékpártámaszok, kiépített B+R parkolók nincsenek, igaz erre való igény sem számottevő, mivel az érintettek inkább a vasúton való kerékpár szállítását preferálják. A 36. sz. vasútvonal fejlesztésével ugyanakkor B+R parkolók létesítése is tervezett a vonzáskörzet megállóinál.

AUTÓSOK KOMBINÁLT KÖZLEKEDÉSE

A P+R utazások nem jellemzők a kaposvári autósok körében. Az utazási idők és a célpontok elérhetősége miatt kevesen döntenek úgy, hogy leteszik a gépjárművet és közösségi közlekedésre átszállva utaznak tovább. A város mérete, a kisebb távolságok sem igénylik az autós-közforgalom közötti kombinált utazásokat.

P+R parkolók a városkörnyéki településeken sem jellemzők. Azáltal, hogy a vasúti megállók a települések kieső, településszéli helyein fekszenek és a vasúti menetrendi kínálat nem túl kedvező, leginkább az autóbuszos közösségi közlekedés képvisel nagyobb szerepet, így az autóval való kombinált utazások számottevő igényként nem jelentkeznek.

FORGALOMIRÁNYÍTÓ ÉS KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓS RENDSZEREK

JELZŐLÁMPÁS FORGALOMIRÁNYÍTÁS



Jelenleg a város forgalmasabb főútjain és csomópontjaiban – elsősorban a belváros mentén és az országos főutak átvezető szakaszain – van jelzőlámpás forgalomirányítás.

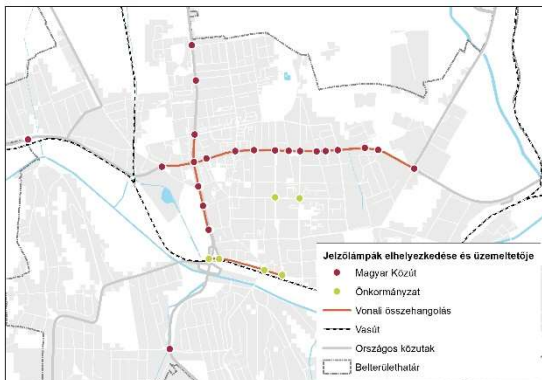
30 jelzőlámpás csomópont, illetve gyalogátkelőhely

ebből 24 üzemeltetője az országos közút kezelője, a Magyar Közút Nonprofit Zrt.

és 6 csomópont önkormányzati tulajdon.

A jelzőlámpás csomópontok több főúton is hangolt rendszerben működnek:

- 48-as Ifjúság útja–Árpád utca (610. sz. út), a Kanizsai utca és a Dr. Guba S. út (Mező u.) között
- Füredi út–Berzsenyi D. út (67. sz. út), a Kinizsi Pál u. és a Kontrássy S. u. között
- Áchim András út, a Zselici úti felüljáró és a Dózsa Gy. u. között.



Kaposvár jelzőlámpás csomópontjai, és összehangolt útvonal szakaszai

Az országos közutak jelzőlámpás csomópontjainak többségében elhelyezésre kerültek indukciós hurokdetektoros érzékelők, ezek legtöbbje a forgalomszámlálást szolgálja, de néhány esetben egyszerű forgalomfüggő beavatkozást (pl. zöldidő nyújtást) is lehetővé tesznek.

Egyes belvárost határoló útvonalak kereszteződéseinél visszaszámláló berendezéseket is telepítettek, amelyek a közúti forgalom egyes irányában (sávjaiban) várakozó gépjárművezetők számára adnak

tájékoztatást a szabad és tilos jelzések hátralevő másodpercéről. Ezzel a szükséges várakozási idő megjelenítéssel elérhető a konfliktushelyzetek csökkenése és a járművezetők türelmetlenségének mérséklése. Emellett a rendszer a várakozások szerint felgyorsítja a sorlebotlás folyamatát, megszűnik az a jelenség, hogy a járművezetők lassan reagálnak, ami által feltartják a forgalmat és csökkentik a



csomópontok kapacitását.

Ugyanakkor ilyen kijelzők csak az úgynevezett fix programok szerint működő csomópontokban kerültek telepítésre, azaz ahol minden ciklusban azonos időzítések vannak beállítva. (Pl. járműérzékelő detektorokkal működtetett csomópont esetében a visszajelző nem használható, mert minden ciklusban eltérnek egymástól az irányok piros és zöld időzítései.)

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A közforgalmú autóbuszok forgalomirányítása szolgáltatóként külön-külön történik. A helyi közösségi közlekedésben 2013-ban került korszerűsítésre a központ.

Kaposváron nincsenek a közösségi közlekedést előnyben részesítő jelzőlámpás megoldások, bár ezek bevezetésének indokoltsága sem egyértelmű, azt mindenképpen külön, a témára koncentráltan célszerű megvizsgálni.

UTAZÁSI ÉS KÖZLEKEDÉSI INFORMÁCIÓK

A helyi közösségi közlekedésben rendelkezésre áll online útvonaltervező, mely 2012-ben került kifejlesztésre. A rendszer az akkori követelményeknek megfelelt, de ma már ennél a verzióval felhasználóbarátabb szoftverek is vannak. A helyi autóbusz járatok nem kaposváriak számára bonyolult jelzésrendszere az online tervező áttekinthetőségét nehezíti, bár az egyes viszonylatokról meglehetősen részletgazdag

információk állnak rendelkezésre, sőt, a kiválasztott viszonylathoz kapcsolódó járműmozgások valós idejű, internetes nyomkövetésére is lehetőség van.

A városban a dinamikus utastájékoztatási rendszert 2012-2013-ban fejlesztették ki.

Dinamikus (valós idejű) utastájékoztatás

41 kaposvári buszmegállóban és

a helyi autóbusz állomáson (összes járat kijelzésével)

A helyi autóbuszokon korszerű kültéri és beltéri elektronikus paneleken jelennek meg a vizuális információk, emellett az akusztikus tájékoztatás is megújult. A statikus utastájékoztatás régi rendszerű. A modernebb arculat kialakítása mellett a forgalmasabb megállóknál indokolt lenne térképek kihelyezése, amelyek a hálózat áttekinthetőségét segítenék.



A helyi közösségi közlekedés honlapján elérhető egy utazástervező, azonban nem nevezhető felhasználóbarátnak, mivel eléggé igényli a viszonylatok, valamint Kaposvár helyi ismeretét.

Multimodális utazástervező szoftver nincs Kaposváron, a helyközi autóbuszokhoz és a vasúthoz kapcsolódó információk a szolgáltatók weboldalain, illetve a menetrendek.hu-n pedig integráltan érhetők el. Az autóbusz szolgáltatók weboldalai kevésbé modernek, nehezen lehet

információkat keresni, illetve információ tartalmi frissítésekre szorul a grafikai megújításon túl.

A kaposvári közösségi közlekedéshez kapcsolódó mobiltelefonos applikáció egyelőre nem érhető el. Ez a lakosság szempontjából is hiányosságnak tekinthető, de a városba érkező látogatók, turisták számára is hasznos lenne, ahogy egy általánosabb, turisztikai információs webalapú szolgáltatás is.

Kaposváron a forgalomvonzó helyek könnyű elérését, az általánosan ismert térkép alapú szoftvereken keresztül, a mobiltelefon használata segíti. Enélkül elég nehézkes a cél keresése, mivel a városban útbaigazító turisztikai jelzések nemigazán találhatók. Bár a városközpontban működik Turisztikai iroda, ahol térképekkel lehet felszerelkedni, a munkatársak segítőkész információkat adnak, azonban az iroda nyitva tartása kicsit „szűkös”.

JEGYÉRTÉKESÍTÉS

Kaposváron a helyi közösségi közlekedésben a hagyományos, papír alapú jegyrendszer működik, ebből adódóan a jegy- és bérletvásárlásnál még a személyes értékesítési csatornák dominálnak. A szélesebb körű jegyhez jutást segíti, hogy a jegypénztáron és az ügyfélszolgálaton túl egyes üzletekben és 9 postahivatalban is vásárolható vonaljegy. Emellett felárért az autóbuszon, a járművezetőtől is lehet jegyet venni. Jegyeladó automaták nincsenek Kaposváron. Elektronikus vagy kvázi elektronikus elemeket a mai jegyrendszer nem tartalmaz, de elkezdődött az e-jegyrendszer előkészítése Kaposváron is.

A helyközi autóbuszokra - a máshol is szokásos módon - a járművezetőnél lehet jegyet váltani. Elővételi lehetőségre jellemzően az autóbusz-állomásokon van lehetőség, Kaposváron a helyközi végállomáson.

A helyközi közlekedésben ugyanakkor kvázi elektronikus jegyrendszert üzemeltet külön-külön a DDKK Zrt. és a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. Ez azt jelenti, hogy az értékesítési rendszer internetes, mobiltelefonos díjfizetési lehetőséget alkalmaz, de az utasmédia (vagyis a jegy) még hagyományos, papír alapú.

PARKOLÁSIRÁNYÍTÁS

Kaposváron nincsen városi központi parkolási irányítási rendszer. Így a közterületi parkolók helyfoglaltságáról, azaz a használható szabad parkolóhelyekről csak célzott autókázással lehet információt nyerni, ami növeli pl. a belváros környéki utcák forgalmát.

Bár a városban vannak lokális, jellemzően nagyobb saját parkolóval rendelkező kereskedelmi létesítmények, illetve önkormányzati parkoló, azonban ezeknél sem találhatók dinamikus foglaltságjelzők, amelyek segítséget nyújtanának a leparkolásban, de emellett hozzájárulhatnak a parkolóhelyek jobb kihasználásához is.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELES

Kaposvár közlekedési rendszere jelentős lemaradásban van a korszerű integrált irányító és információs rendszerek alkalmazása tekintetében. A meglévő elemek nem alkotnak egységes rendszert, egyedi problémák kezelésére alkalmasak, esetenként ezt is csak korlátozottan. A közúti forgalomirányítás jellemzően statikus jellegű, a forgalom hatékony lebonyolódását segítő korszerű, a forgalom dinamikáját követő forgalomfüggő rendszer nem jelenik meg Kaposváron.

A közösségi közlekedés területén a néhány éve megvalósult helyi fejlesztéseknek köszönhetően az utastájékoztatásban történt némi előrelépés, azonban az utazástervezésnél még nem jelennek meg a korszerű eszközök, emellett a különböző szolgáltatók rendszerei elszigetelten külön-külön működnek, nincs közös platform.

A szolgáltatások, tarifák integrációja sem történt még meg, bár ebben a Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platform (NEJP) fog majd előrelépést hozni, ösztönözni.

KÖZBIZTONSÁG, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

KÖZBIZTONSÁG

A rendőrség adatai alapján 2014 és 2015 között a közterületen elkövetett bűncselekmények száma csökkent, közel felére esett vissza. Ez 10 éves viszonylatban a legalacsonyabb eseményszám. A közterületen elkövetett bűncselekmények

leggyakrabban testi sértés, garázdaság, lopás, rablás és rongálás formájában történtek.

Kaposváron kiterjedt térfigyelő kamerarendszer van.

Összesen 158 db közterületi térfigyelő kamera, amiből

124 db fix (nem forgatható) kamera

8 db rendszám felismerő fix kamera

26 db forgatható (DOME) kamera

A DOME kamerák jellemzően a gyalogosok által gyakran látogatott, illetőleg turisztikai szempontból kiemelt jelentőségű helyszínekre (Belváros, Kossuth tér-Ady E.u.-Fő u., parkok, játszóterek, Deseda-tó) kerültek kiépítésre. A fix kamerák jellemzően adott problémás helyszínek (pl. illegális hulladék lerakóhelyek, veszélyes utak és útkereszteződések, bűnügyileg fertőzött területek) megfigyelése, ellenőrzése céljából létesültek.



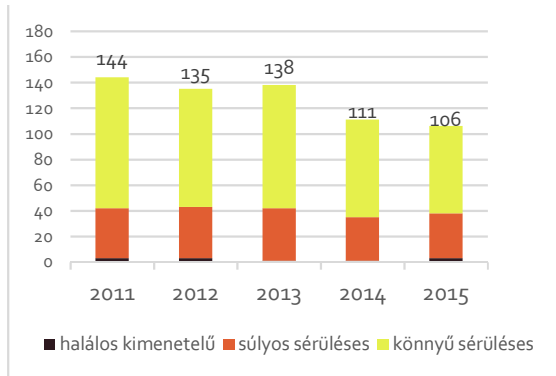
Kaposvári útfigyelő webkamera képe a Füredi úti csomópontonál

A térfigyelő kamerarendszer felvételeit – a hatályos jogszabályok alapján – a Rendőrség megfigyelésre, illetve bűnmegelőzési, bűnüldözési célból, a Közterület-felügyelet szabálysértési és közigazgatási ügyekben használja fel. A rendszer üzemeltetése a Közterület-felügyelet feladata.

A közbiztonság (és a közlekedésbiztonság) javításában is komoly előrelépést jelenthet a városi közvilágítás-korszerűsítési program a következő években. A jobb közterületi megvilágítás nem csak a balesetek visszaszorításában, hanem a nem regisztrált konfliktus helyzetek csökkentésében is jelentkezhet, emellett a lakosság biztonságérzetére van hatással igen kedvezően.

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Kaposvár közigazgatási területén a személy sérüléses közúti balesetek száma az elmúlt években csökkent. Szomorú tény, hogy bár 2013 és 2014 években egy-egy halálos kimenetelű közúti baleset következett be, 2015-ben 3 haláleset is történt.



Személy sérüléses közúti balesetek számának alakulása Kaposvár közigazgatási területén (forrás: KSH)

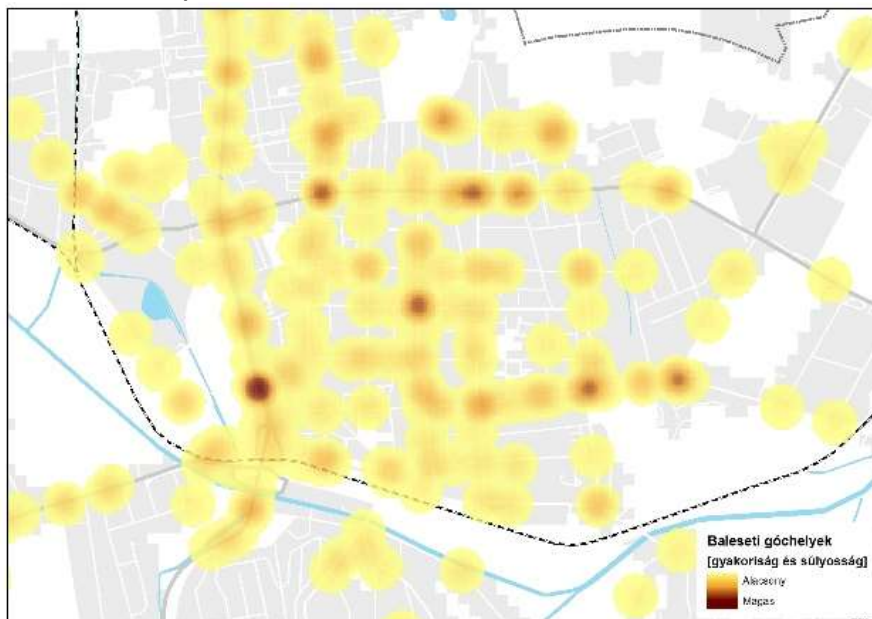
A legtöbb baleset minden évben a nyári-kora őszi időszakban történik, míg a téli hónapokban (főleg január-februárban) mérsékelt a bekövetkezett balesetszám.

Természetét, jellegét vizsgálva négy fő baleseti forma azonosítható, ezek teszik ki az

összes baleset közel 3/4-ét. Főbb baleset típusok: keresztező irányba haladó járművek összeütközése; gyalogos elütése; azonos irányba haladó járművek összeütközése; pályaelhagyás, szilárd tárgynak ütközés nélkül.

A gyalogos elütések számában kedvező módon, folyamatos csökkenés figyelhető meg, míg 2011-ben 36 eset volt, addig 2015-ben 19 gyalogos elütés történt. A baleseti okok elemzése során megállapítható, hogy a legfőbb baleseti okot továbbra is az abszolút és a relatív sebességtúllépés képezi. A kaposvári legtöbb balesetet továbbra is a személygépkocsi vezetők okozzák, más városoknál tapasztaltakhoz hasonlóan.

A következő baleseti térképeken látható, hogy a balesetek leginkább a legnagyobb forgalmú útszakaszokon és csomópontokban következnek be. A 67. sz. úton és a 610. sz. úton kívül egyéb önkormányzati (esetenként közösségi közlekedéssel is érintett) útvonal is kiemelkedik baleseti szempontból: Fő u.-Pécsi u., Honvéd u.-Kisfaludy u. útvonal, vagy Arany J. u. Balesetveszélyes csomópont emellett a Németh I. fasor - Szent Imre u. kereszteződés, továbbá a Pécsi u. - Virág u. kereszteződés, illetve a Mindszenty tér.

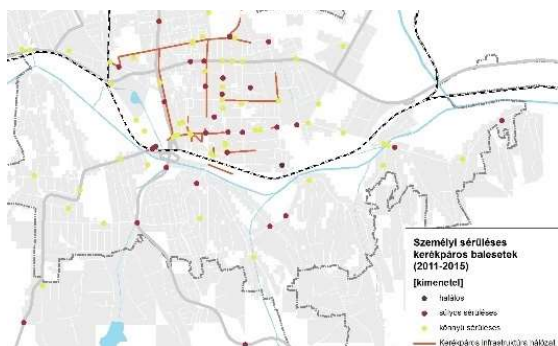


Kaposvári közúti baleseti sűrűsödési helyek, a balesetek száma és súlyossága alapján, 2011-2015 (KSH adatok alapján saját szerk.)

Az összes személyi sérüléses baleseten belül a kerékpáros és gyalogos balesetek részaránya egyaránt 20 % körüli. A gyalogos balesetek száma 2011 óta folyamatosan csökken. A gyalogos balesetek mintegy 1/3-a a belvárosban történik, a kerékpáros baleseteknek csupán 1/5-e következett be a

városközpont környezetében. A kerékpáros balesetek száma 2012-ig növekedett, de vélhetően a kerékpáros infrastruktúra fejlesztéseknek köszönhetően 2013 óta a személy sérüléses kerékpáros balesetek össz-száma (mind súlyosság szerint, mind bekövetkezett esetként) jelentősen csökkent.

Kedvező, hogy az elmúlt időszakban a kaposvári relatív kerékpáros balesetszám és súlyosság is csökkenni tudott. A kerékpáros balesetek mértékének csökkenésben valószínűleg közrejátszik a „safety in numbers” („biztonság a számosságban”) elv, amely szerint a kerékpározók számának növekedésével csökken a fajlagos balesetszám. Ugyanakkor elmondható, hogy a gépjárművezetők egy része még jelenleg is kevésbé hajlandó járműve sebességét csökkenteni és nagyobb figyelemmel lenni a védtelenebb közlekedőkkel.



Kerékpáros baleseti helyszínek, 2011-2015 (KSH adatok alapján saját szerk.)

Kaposváron is igazolható, hogy a közúttól elválasztott, a közút mellett kiépített kerékpárutak csomópontjai nagyobb baleseti kockázatot hordoznak az úttesten kialakított létesítményekhez képest, ezáltal a kerékpársávok, nyitott kerékpársávok Kaposváron is biztonságosabb közlekedést tesznek lehetővé, mivel megfelelően láttatják a biciklist a járművezetők számára.

SZEMLÉLETFORMÁLÁS, OKTATÁS, KÉPZÉS

LAKOSSÁGI PROGRAMOK, KAMPÁNYOK

Kaposvár Önkormányzata évek óta rendszeresen csatlakozik az Európai Mobilitási Hét és az Autómentes Nap rendezvényeihez. Ezutóbbi kiemelt napon a forgalmi engedély bemutatásával az autósok hagyományosan ingyen használhatják a helyi közösségi közlekedést, emellett minden évben a város összes általános iskolájának felső tagozatos diákjaiból verbuválódott csapatok részvételével különböző játékos feladatok, vetélkedők színesítik az eseményt.

Programokkal, a környezetbarát közlekedést bemutató rendezvényekkel és előre meghatározott útszakaszokon (2016-ban Dr.

Kaposváry Gy. utcában) az autóforgalom lezárásával és egyéb helyszíneken (Városi sportcsarnok, Deseda strand ill. a Deseda tóval összekötő kerékpárút, Fekete I. látogatóközpont) hívják fel a figyelmet a fenntartható mobilitásra.



Kaposvár önkormányzata kiemelt figyelmet szentel a kerékpáros közlekedés népszerűsítésére. A 2011-ben megkezdett (DDOP pályázat) és azóta is célul tűzött kerékpáros fejlesztéseket különböző, a biciklizést ösztönző események tartják. A szemléletformáló kampány része volt a „Bringázz a suliba” iskolásokat kerékpáros közlekedésre inspiráló akció, vagy olyan iskolai rendezvény, mint a „Bringavonat” indítása a szülők részvételével. A Rendőrkapitányság és az önkormányzat közreműködésében rövid kisfilmek készültek a kerékpáros létesítmények használatáról, amiket a kaposvári helyi televízió több héten át leadott.

A KEOP pályázat keretében megvalósult kerékpártárolók kiépítése és kerékpáros közlekedésre inspiráló kampányban pl. Kerékpáros nap került lebonyolításra a kerékpáros közlekedés fenntarthatóságának hangsúlyozásával, továbbá kerékpáros felvonulással hangsúlyozták, hívták fel a figyelmet a város kerékpárútjainak kihasználásában rejlő lehetőségeket, emellett Fenntartható városi közlekedési vetélkedőt és fotó és rajzpályázatot is rendeztek.

A városi rendezvények, iskolai programok, családi napok mellett a „hivatásos” szereplők munkáját segíti a Kerékpárosklubnak köszönhető közlekedési tudástár, a kerékpáros kisokos, valamint a két KRESZ pálya. A Cseri-parkban levő KRESZ pálya felújításra, tartalma bővítésre szorul, azonban a 2014-ben felújított Városligeti KRESZ pálya jó lehetőséget nyújt a közlekedési ismeretek játékos elsajátítására, másrészt a szabadidő hasznos eltöltésében is.

Mindezen eseményeknek köszönhető, hogy Kaposvár a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium részéről 2015-ben elnyerte a Kerékpárosbarát Település címet, sőt a város Polgármesteri Hivatala megkapta a "Kerékpárosbarát Munkahely" címet is.



Az önkormányzat mellett a Rendőrkapitányság is aktívan részt vesz nem csak a közlekedéssel kapcsolatos ismeretek átadása, hanem a követendő közlekedési magatartásformák népszerűsítése és a balesetmegelőzés érdekében. A rendőrség munkatársai különböző iskolai és lakossági programokban működnek közre. A Somogy Megyei Rendőr-főkapitányság és a Magyar Autóklub Közlekedésbiztonsági rendezvény-csoportjának közös szervezésében a „Biztonságosan Közlekedni Egy Életúton” elnevezésű országjáró oktatási programja is rendszeresen ellátogat Kaposvárra.

Kaposvár a fenntartható mobilitás népszerűsítése mellett a környezetkímélő rendszerek megismerése és a fenntartható környezetre való odafigyelést is elsődlegesnek tekinti. Ennek érdekében 2016-ban is érdekes és aktív Klímanap volt Kaposváron, számos eseménnyel.



Ehhez kapcsolódóan meg kell említeni, hogy a Virágos Magyarországért mozgalom 2016. évi fődíját Kaposvár nyerte a városok kategóriájában, így a település is képviseli hazánkat az Európai Virágos Városok és Falvak Versenyén.

VÁLLALATI, SZERVEZETI KÉPZÉSEK

Közüntézményi dolgozóknak és meghívott iskolásoknak előadásokra és interaktív foglalkozásokra került sor (KEOP-6.2.0/A/11-2011-0093 projekt keretében) a következő témákban:

- a motorizált közlekedési infrastruktúra létrehozásának terhei: autógyártásból, üzemanyag kitermelésből, feldolgozásból és forgalmazásból, valamint az út-, illetve egyéb építésből eredő környezet-szennyezés

- a közlekedésből származó lokális és globális légszennyezés, víz és talajszennyezés, zajszennyezés, fényszennyezés, vibrációs ártalmak, élőhelyek szét darabolása
- fenntartható városi közlekedés elvei, preferált eszközei.

A helyi közösségi közlekedési szolgáltató is rendszeresen képzési munkavállalóit, beleértve a járművezetők közlekedésbiztonsági és kompetencia javítását, a háttér személyzet (forgalmi, műszaki, irodai dolgozók) továbbképzését is. A jegyellenőrök ismeretfelújító oktatásai szintén rendszeresek, emellett a városba érkező turisták kiszolgálásának javítására a jegyellenőrök mellett a pénztárosok képzésére is figyelmet fordítanak.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

A közlekedők szemléletformálása, tájékoztatása sok csatornán keresztül már ma is megvalósul a városban, témájában leginkább a környezetbarát közlekedés ösztönzésére és a biztonság javítására fókuszálva. Összességében az a tapasztalat, hogy sok „szigetszerű”, a szervezetek saját kezdeményezésében indított akció zajlik Kaposváron, amelyek sokszor nem kapcsolódnak össze, nem egy világos koncepció mentén építkeznek.

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

VÁROSI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi utak, a kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, valamint a közvilágítás alkotják.

A helyi utak, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján a helyi önkormányzat kötelezett feladata. Kaposváron e fenntartási feladatokat a 100%-ban önkormányzati tulajdonú Városgondnokság látja el. A működtetés bevételeivel nem fedezett költségeit az önkormányzat finanszírozza. A kerékpárutak, parkok fenntartása nem kötelező önkormányzati feladat, azonban az ezekkel kapcsolatos költségek fedezetét szintén az önkormányzati költségvetés teremti elő.

Az önkormányzati feladatkörbe tartozó infrastruktúra elemeken megvalósuló

Közösségi (európai uniós) finanszírozású beruházások önrészenek, valamint későbbi fenntartásának finanszírozását szintén az önkormányzat végzi, így azok költségeit is a helyi költségvetés fedezi. Ezért is fontos, hogy a projektek üzemeltetése és fenntartása ne okozzon túlzott terhet a városi költségvetés számára.

Az országos főutak kezelése és ennek finanszírozása a Magyar Közút Nonprofit Zrt.-n keresztül a központi költségvetést terheli.

A forgalomirányításban az úthálózathoz hasonlóan elválnak az országos és a helyi (önkormányzati tulajdonú) jelzőlámpás csomópontok üzemeltetése: az országos utakon lévőket a Magyar Közút NZrt., a helyi jelzőlámpákat az Önkormányzattal szerződéses kapcsolat keretében szintén az országos közútkezelő üzemelteti.

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető MÁV Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvényben (Szsztv.) és 1370/2007/EK rendeletben foglaltak alapján Kaposvárt és vonzáskörzetét érintően:

- autóbuzsos és vasúti helyközi (országos, regionális és elővárosi), valamint
- helyi (településen belüli)

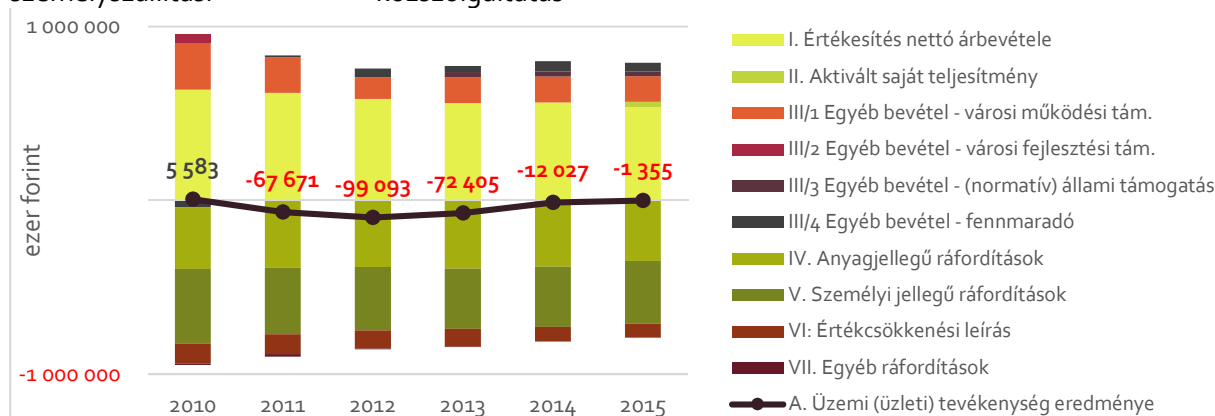
személyszállítási közszolgáltatás történik.

A közlekedésért felelős miniszter a helyközi személyszállítási közszolgáltatás

megrendelőjeként vesz részt, gondoskodik a közszolgáltatások finanszírozásáról. A helyközi autóbuzs közlekedést a regionális összevonások után létrejött Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt. (DDKK Zrt.) üzemelteti. A vasúti személyszállítási közszolgáltatást a MÁV-START Zrt. végzi.

A helyi személyszállítási közszolgáltatást Kaposvár MJV rendeli meg a Kapos Holding Zrt. 100 %-os tulajdonában álló Kaposvár Közlekedési Zrt.-től. A helyi közösségi közlekedési szolgáltatást megrendelő Önkormányzat által elvárt szolgáltatási paramétereket, feladat-lehatárolásokat önkormányzati rendelet rögzíti. A társaság közszolgáltatási szerződése 2013. január 1-jén lépett hatályba, és 2022-ig biztosítja a helyi közösségi közlekedés működtetését a jelenlegi szervezeti keretek között. A szükséges (pl. menetrendi vagy díjszabás-változásokat tartalmazó) felülvizsgálatok időről időre megtörténnek közszolgáltatási szerződésmódosítások formájában (jelenleg a 2015. október 5-i 4. sz. módosítás hatályos).

A KK Zrt. üzemi eredménye a 2010-2015 közötti időszakban hektikusan mozgott, azonban csupán egy évben, 2010-ben ért el csekély mértékű pozitív eredményt. A költségek összetétele a vizsgált időszakban nem változott jelentősen, a költségtömeg azonban több, mint 100 millió Ft-tal mérséklődött, ami elsősorban a személyi jellegű ráfordítások csökkenéséből, valamint az értékcsökkenés visszaeséséből adódik. Előbbi magyarázata a Társaság által végrehajtott hatékonyság-növelési intézkedések miatt az alkalmazotti létszámának csökkenése, utóbbira az eszközállomány elöregedése a magyarázat.



Kaposvári Közlekedési Zrt. pénzügyi helyzetének alakulása 2010-2015 között

Fontos kiemelni, hogy az eszközállomány előregedése 2015 végén, mint probléma, a 40 db új CNG hajtású autóbusz beszerzésével megoldódott.

A bevételi oldalon a menetjegy értékesítés tekinthető viszonylag stabil, ám csökkenő tételnek. A Társaság menetjegy bevételeinek alig fele származik a menetjegy bevételekből, a fennmaradó rész a szociálpolitikai menetdíj-támogatásból, valamint egyéb támogatásokból folyik be.

A helyi közösségi közlekedés önkormányzati működési támogatása (illetve közszolgáltatási ellentételezése) a 2010-es kb. 270 millió Ft-ról 2013-2015-re éves 180 millió Ft-ra csökkent, melyből az önkormányzati működési támogatás 150 millió Ft.

Fejlesztési támogatások nem jellemzőek, egyedül 2010-ben merült fel csaknem 50 millió Ft-os fejlesztési célú támogatás. A fejlesztések elmaradásának oka, hogy a vizsgálati időszakban megvalósult, jelentősebb összegű beruházásokat (ld. Buszcsere program) EU finanszírozással és állami önrésszel valósították meg.

A Társaság költségstruktúrája az újonnan, EU forrásból beszerzett CNG hajtású buszok miatt át fog alakulni. A kapcsolódó mélyebb elemzések alapján ez az üzemanyagköltség jelentős csökkenését, valamint a (magasabb szintű szolgáltatás következtében) magasabb karbantartási költségeket jelent. Tekintettel arra, hogy a támogatásból megvalósult beruházások következtében eredmény nem mutatható ki, ezért a támogatás összegét el kell határolni, majd az az elszámolt értékcsökkenéssel párhuzamosan oldható fel. A CNG hajtású buszok mellett, a fejlesztést kiegészítő a Társaság több beruházást is elkezdett.

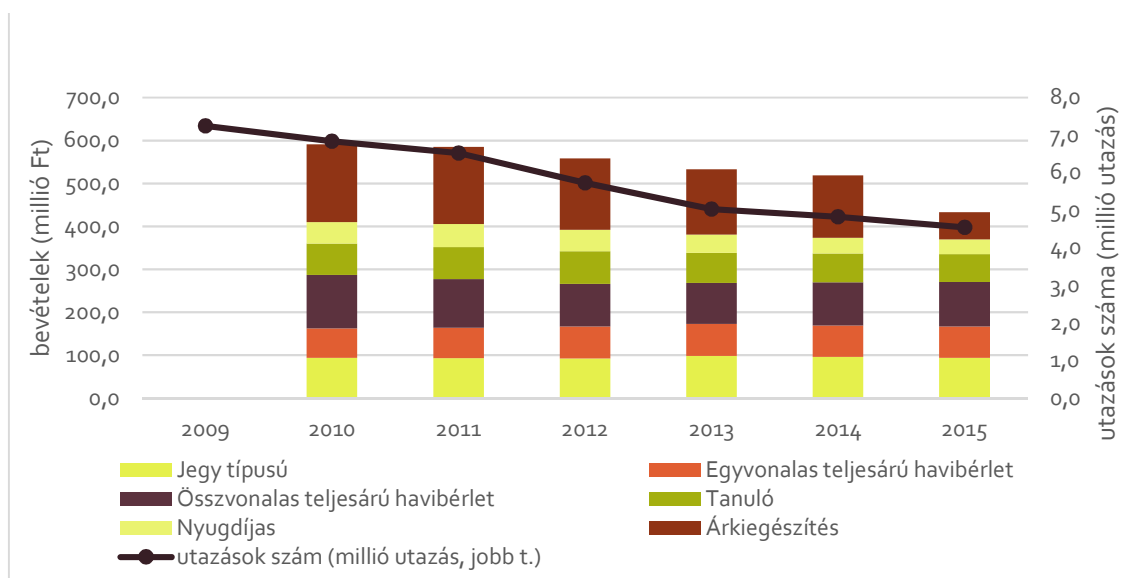
MENETDÍJ ÉRTÉKESÍTÉS

A KK Zrt. menetjegy bevételeinek alakulását a következő ábra mutatja be, amely jól szemlélteti a menetjegy bevételek, valamint az utazások számának jelentős visszaesését.

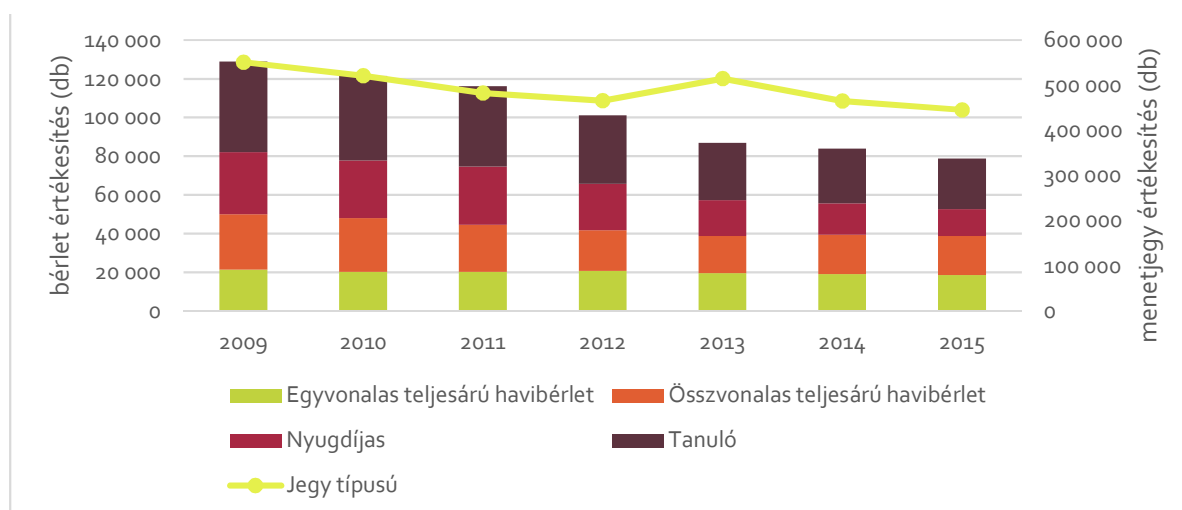
A Társaság leginkább stabil bevételi forrását a jegy típusú igazolványok (menetjegy, gyűjtőjegy) adják, a bérletekből származó bevétel azonban lassú visszaesést mutat. A Társaság számára a szociálpolitikai menetdíj-támogatás összegének csökkenése jelentős bevételkiesést jelent. A menetdíj-támogatás csökkenésének oka, hogy a kedvezményesen utazók száma drasztikusan visszaesett.

A 2010 és 2012 közötti járatritkítások által a forgalmi teljesítmény csaknem ötödével esett vissza, ami a szolgáltatási színvonal jelentős csökkenését eredményezte, ugyanakkor 2012 óta a forgalmi teljesítmény nem változott. Az utazási teljesítményekkel összevetve elmondható, hogy a járatritkítás részben hozzájárulhatott az utazási volumen csökkenéséhez. Pozitív fejlemény viszont, hogy a rezsikilométerek aránya kis mértékben javult.

A fizető utasok az utazások 92 %-ában bérlettel rendelkeznek, ezek eladása azonban összességében csökkenő és kedvezőtlen trendet mutat, bár a teljes árú bérletek eladása az utolsó 3 évben gyakorlatilag stagnált.



A KK Zrt. bérlet és menetjegy értékesítésének alakulása 2010-2015 között (bevételek, utazásszám)



A KK Zrt. bérlet és menetjegy értékesítési adatai 2010-2015 között

Az utazási igazolványok értékesítésének mennyiségi adatai - összehasonlítva az értékesítés bevételei adataival - jól tükrözik az utazások számának drasztikus visszaesését (lásd fenti grafikon). 2015-ben a 2010-es évhez képest több, mint 10 ezerrel kevesebb teljes árú havi bérlet eladás történt (-21 %), míg a kedvezményes bérleteknél a visszaesés mértéke 40 ezer db bérlet (-49 %). A jegyértékesítés volumene stabilnak mondható.

A bevételek gyenge visszaesését elsősorban az árak folyamatos emelése okozta. 2010 és 2015 között valamennyi jegy és bérlettípus ára az inflációt meghaladóan drágult. Kiemelendő azonban, hogy míg a jegyek kb. 17 %-kal, a teljesárú bérletek kb. 15 %-kal, addig a kedvezményes bérletek kb. 50 %-kal drágultak. Ez a drágulás erőteljesen hozzájárulhatott az értékesítések volumenének csökkenéséhez.

PARKOLÁS

A fizetőparkolók üzemeltetői feladatát az Önkormányzati tulajdonú Városgondnokság látja el. A fizető parkolás rendjét az Önkormányzat 58/2010.(XI.17.) számú rendelete szabályozza. A mobilparkolást a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. rendszere biztosítja, ahogy országosan minden város esetében.

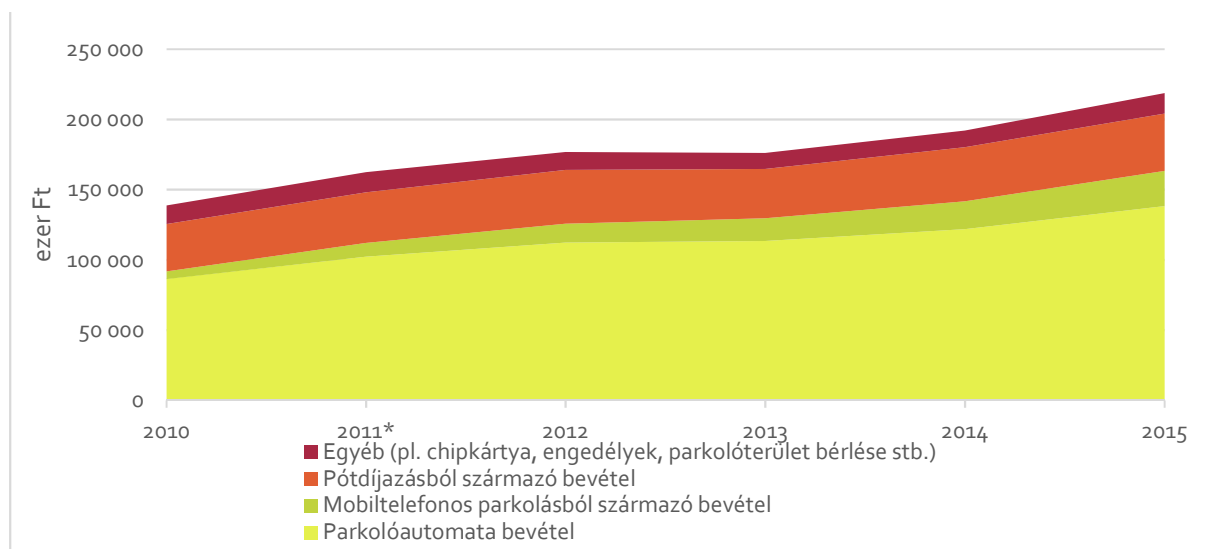
A közterületi fizető parkolók üzemeltetése, ellenőrzése alapvetően személyes ellenőrzéssel történik, egyéb dinamikus parkolás-ellenőrzési rendszer nem épült ki még a városban, amely lehetővé tenné az adott parkoló járműveken kívül az érintett útszakaszok parkolási jellemzőinek pontosabb megismerhetőségét.

A pénzügyi vagy használati jellemzők elemzését lehetővé tévő központi elektronikus adatgyűjtés sem teljeskörű, ezáltal nem tekinthető 100%-ban megbízhatónak, így a fizető zónák és a parkolóautomaták használatáról nem rendelkezik a város pontos információkkal.



A fizető parkolók esetén a bevételek beszedését és az üzemeltetési feladatokat a Városgondnokság végzi. A Városgondnokság pénzügyi elszámolásai az Önkormányzatnál történnek. A közterületi parkolók a városi közúttól szervesen nem feltétlen elkülöníthető elemek. A közterületi parkolók működési kiadásai ennek megfelelően tételesen nem különíthetők el a belterületi utak költségeitől. A felhalmozási célú kiadások esetében a tételes elkülönítés elvégezhető.

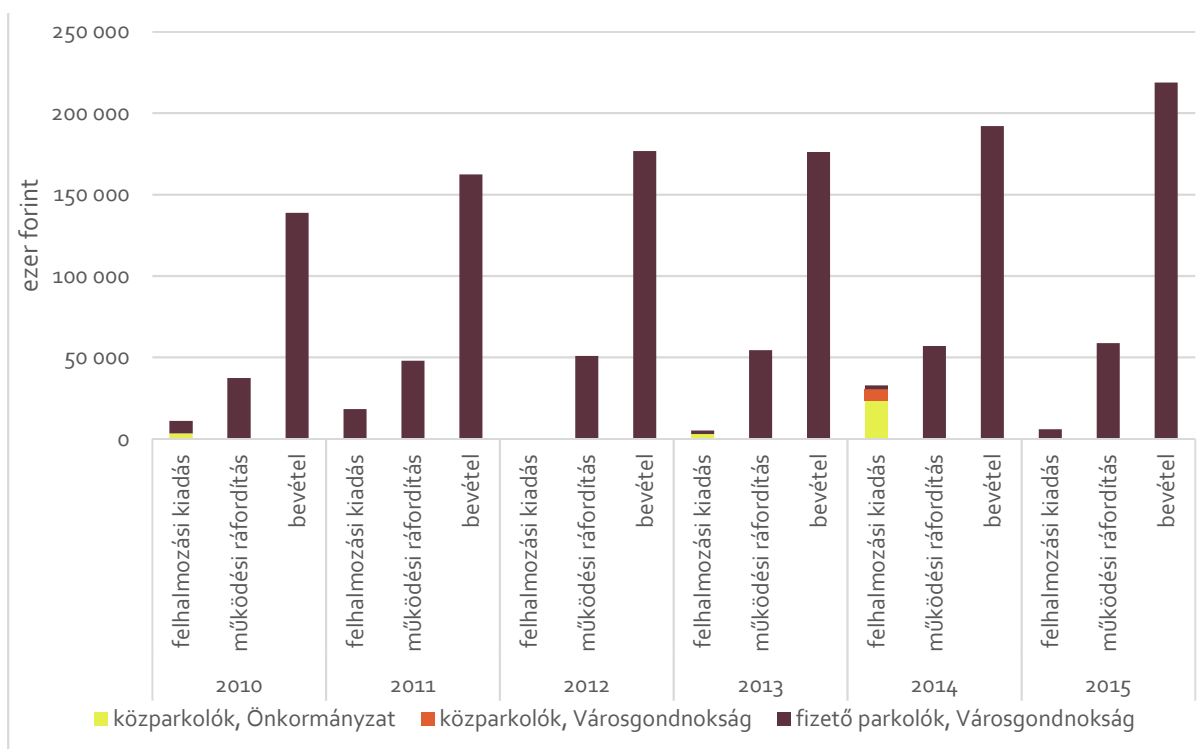
A következő ábra a város fizető parkolási rendszerének konszolidált bevételeinek jegytípusonkénti összetételét mutatja be 2010 és 2015 közötti időszakban.



Kaposvár fizetőparkolóhelyeinek jegytípusonkénti bevételeinek alakulása 2010-2015 között

A vizsgált időszakban mind a parkolóhelyek száma, mind a parkolási díjak emelkedtek. A volumen és az árhatás eredőjeként a város parkolási bevételei 2011 és 2015 között több mint 25%-kal nőttek.

A parkolási díjak emelkedése alól kivételt a bérletek jelentenek. A bérletárak csökkenésével a város a parkolóhelyek kihasználtságának növekedését kívánta elérni.



A parkolásból származó nettó bevételek megoszlása 2010 és 2015 között

A parkolási díjak túlnyomó többsége a hagyományos parkolóautomatákból származik. Az alternatív módok közül egyedül a mobiltelefonos parkolás emelkedik ki, melynek népszerűsége a bevezetése óta folyamatosan emelkedik. Valamennyi fennmaradó parkolási bevétel jogcím vagy összegében stagnál (pl. pótdíjak), vagy elhanyagolható (pl. az összevont „egyéb” bevétel sor).

A parkolási díjak növekedésének és a zónák kiterjesztésének következményeként az autós forgalom lényegében nem csökkent. A fizető zónák határán egyes helyeken zsúfoltság tapasztalható, továbbá az ingyenesen használható védett parkolók (pl. Corso üzletház vagy Kapos Plaza parkolói) kvázi P+R parkolóként funkcionálnak.

ÖSSZEFOGLALÓ ÉRTÉKELÉS

A helyi infrastruktúra hosszú távú működtetési költségeit teljes egészében az önkormányzati költségvetésnek kell biztosítania. A városi parkolási szolgáltatás működését a beszedett bevételek biztosítják, a forrástöbblet más közszolgáltatások és rendszerek működtetésének finanszírozásához is segítséget nyújt.

Ahogy ez más városoknál is kivétel nélkül jellemző, a közösségi közlekedés nem tud önfenntartó lenni, az utasok által fizetett

menetdíjak, illetve a kedvezményes utazások után kapott szociálpolitikai menetdíj-támogatások teljes mértékben nem fedezik a működés költségeit.

Az önkormányzati költségvetésből nyújtott támogatás egészíti ki a közszolgáltatási költségek fedezetét. A közösségi közlekedés felhasználóinak csökkenése fokozódó terhet róhat mind az önkormányzati költségvetésre, mind a közösségi közlekedést igénybe vevőkre.

Az önkormányzati hatáskörbe utalt feladatok ellátása kapcsán problémát jelent, hogy Kaposvár Önkormányzata nem rendelkezik egységes, a tulajdonosi feladatokat, vagyonkezelést segítő részletes és naprakész adatbázisokkal, térinformatikai rendszerekkel.

FENNTARTHATÓSÁG

Mára a különböző problémák megoldását célzó fejlesztési folyamatok alapvető követelményévé vált az ún. fenntartható fejlődés biztosítása a beavatkozásokkal egyidejűleg.

A fenntartható fejlődés olyan fejlődési folyamat az ENSZ 1987-es Bruntland jelentése alapján, amelyek „*kielégítik a jelen szükségleteit anélkül, hogy csökkentenék a jövő generációk képességét, hogy kielégítsék a saját szükségleteiket*”. A

fenntartható fejlődés három pillérre építkezik; célja a környezet elhasználódásának megelőzése oly módon, hogy sem a gazdasági fejlődés, sem a társadalmi egyenlőség és igazságosság igényeinek érvényesítése ne ütközzön akadályokba.

A fenntartható fejlődés e három építőköve a városi Mobilitási tervek kidolgozásának integráns részeként vizsgálendő.

KÖRNYEZETI FENNTARTHATÓSÁG

Összhangban az ITS-ben megfogalmazott célokkal és a Smart City stratégia kialakításával, a város komoly lépéseket tesz a napi működés során keletkező üvegházgáz kibocsátás csökkentése érdekében. A középületek, közintézmények korszerűsítésén és a környezetvédelmi témájú lakossági rendezvényeken, kampányokon túl a közlekedés területén is több kezdeményezés segíti a célok elérését. Ide tartozik a teljes helyi közösségi közlekedési járműállomány alternatív hajtásúra cserélése, a közvilágítási rendszer korszerűsítési programja, a tervezett újabb kerékpárosbarát beavatkozások, de az olyan kisebb léptékű fejlesztések is, mint a közbringa mintarendszer létrehozása vagy az önkormányzati vagyonkezelőnél az elektromos hibaelhárítási és karbantartási autó használata.

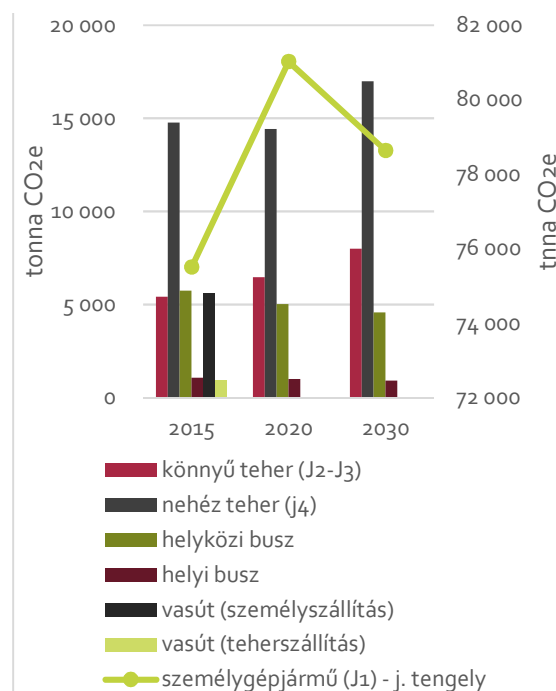
A környezeti fenntarthatóság szempontjából elsőrendű kérdés a közlekedési szokások változásából eredő környezeti hatások alakulása, amely elsősorban a közlekedéshez kapcsolódó károsanyag kibocsátás, valamint az energiafelhasználás mérőszámain keresztül érzékeltethető kézzel foghatóan.

A jelenlegi közlekedési helyzetet leíró forgalmi modell adataiból és a forgalmi előrejelzésekben becsült utazásszám-változások alapján meghatározható a változásból következő károsanyagkibocsátás CO₂ egyenértékesben számszerűsítve, valamint az energiafelhasználás változása egyaránt.

A népesség prognózisokkal összhangban a forgalmi becslést, valamint a CO₂ egyenértékes kibocsátások számszerűsítését is két scenárióban végeztük el.

Az **1. scenáriót** alapul véve a CO₂ kibocsátás 2020-ig jelentősen nőni fog, melynek elsődleges oka a személygépjármű forgalom további térnyerése. 2030-ra azonban a

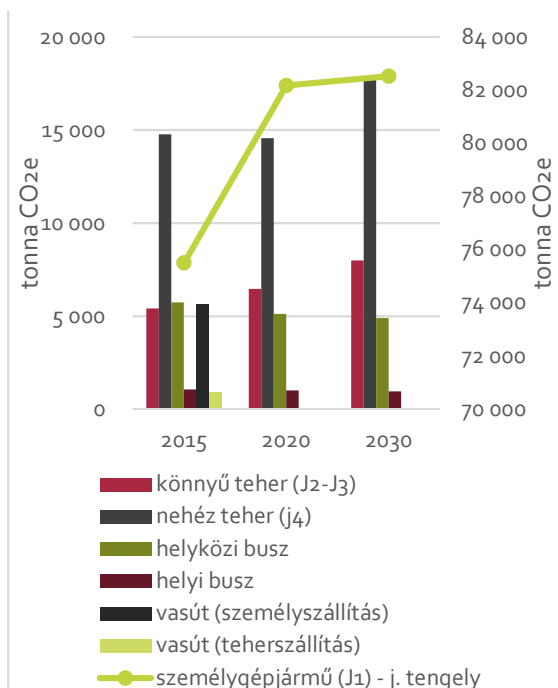
csökkenő lakosságszám miatt a mobilitási kereslet csökkenése várható, ami az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkenésével jár együtt.



Kaposvár és vonzáskörzetének CO₂e kibocsátása – 1. scenárió (tonna CO₂e)

A **2. scenárió** szerint a város lakosság száma a jövőben nőni fog, mely a jelenlegi trendeket feltételezve a személygépjármű használat növekedésével jár együtt.

A 2. scenárió üvegházhatású gáz kibocsátása ennek megfelelően 2020-ig meredek növekedést feltételez, mely 2030-ra tovább növekszik.



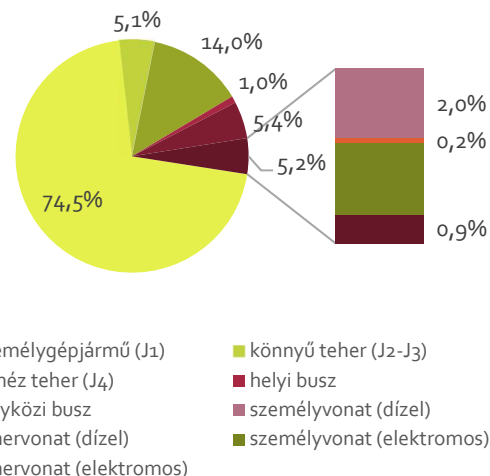
Kaposvár és vonzásokörzetének CO₂e kibocsátása 2. szcenárió (tonna CO₂e)

A károsanyag kibocsátás növekedését a 2. szcenárióban is elsősorban a mobilitási igények növekedése okozza, ugyanis a számítások során a gépjármű állomány megújulása, ezáltal a szigorúbb emissziós normáknak is megfelelő gépjárművek térnyerése is figyelembevételre került.

Az utazási szokások másik metszete a mobilitási igények kielégítése során felhasznált energia mennyisége. A közlekedési módok, beleértve a gyalogos és a kerékpáros közlekedési módot is, valamilyen energiaforrás felhasználását teszik szükségessé.

Míg azonban a gyalogos/kerékpáros közlekedés emberi erőt használ fel (és hozzájárul az általános egészségi állapot fenntartásához/ javításához), addig az egyéb közlekedési módok által felhasznált energiát elő kell állítani. A felhasznált energia származhat fosszilis energiaforrásokból (szén, kőolaj stb.), atomenergiából vagy megújuló energiaforrásokból (szélenergia, biomassa stb.).

A fenntartható mobilitás során törekedni szükséges a fajlagos legkevésbé energiaintenzív módok felhasználására amellet, hogy az optimalizációs folyamatban figyelembevételre kerülnek a mobilitási igények és az egyéni preferenciák.



Az egyes járműtípusok energiafelhasználásának megoszlása a forgalmi teljesítmények alapján (2015)

Kaposvár és vonzásokörzete mobilitási igényeinek kielégítése során jelenleg évente mintegy 1,5 millió GJ energiát használ fel, melynek háromnegyede az egyéni motorizált közlekedésben merül fel.

Az energiafelhasználás elemzésekor a jövőbeni energiatermelési mix ismeretének hiányában csak a jelenlegi helyzetet vettük figyelembe, így a szcenáriók bemutatása ez esetben irreleváns.

TÁRSADALMI, SZOCIÁLIS FENNTARTHATÓSÁG

A közlekedési rendszer társadalmi fenntarthatósága alatt több tényező megléte érthető, melyek együttes eredménye az, hogy a rendszer minden potenciális használója számára egyaránt biztosítja az elvárt közlekedési kapacitást, feltételeket.

A fenntartható rendszernek így fizikailag elérhetőnek kell lennie minden társadalmi csoport számára (pl. akadálymentesítés), de ugyanilyen fontos, hogy a veszélyeztetett, hátrányos helyzetű csoportok pénzügyi okokból (túl magas tarifák, vagy elégtelen kedvezményrendszer alkalmazása miatt) se essenek el az egyes szolgáltatások igénybevételének lehetőségétől, ezáltal ne korlátozódjon mobilitásuk.

Kaposváron és vonzásokörzetében az akadálymentesítés helyzete javuló, de többségében még hiányoznak a teljesen esélyegyenlő használat fizikai feltételei. Igaz ez főként a gyalogos felületekre és a közösségi közlekedési megállóhelyekre, a helyközi közlekedésben a járműállományra. Kaposvár

rövid- illetve hosszú távú fejlesztési terveiben azonban egyaránt kiemelt hangsúlyt kap a teljes körű, fizikai és infokommunikációs akadálymentesítés megteremtése egyaránt.

A tarifák tekintetében a helyzetkép hasonló, mint más hazai városok esetében. A helyközi közlekedési jegyek árai országos szinten egységesen kerülnek meghatározásra, a városi és a helyközi közösségi közlekedés tarifa- és kedvezmény-rendszere nem integrált. Az utazási láncok egyes elemeire (az egyes járatokra) külön-külön jegyet, illetve bérletet kell váltani. A helyi és helyközi díjszabás és kedvezmény-rendszer is eltérő.

A helyközi közlekedésben a munkába járásra vonatkozó kötelező munkáltatói térítés a dolgozóknak kedvező, a helyi bérlet viszont csak kiegészítő juttatásként adható, ami kevésbé elterjedt. A helyi közösségi közlekedés így sokaknak drága lehet, melyet a vonali bérletek elérhetősége csak kis mértékben képes ellensúlyozni. Emellett a kaposvári lakosság, illetve a városban tanuló diákok számára kiváltható Kaposvár Kártyával a helyi közösségi közlekedés kedvezménnyel vehető igénybe. Az idősebbek számára nyugdíjas bérlet elérhető, míg a 65 év felettieknek a díjmentes utazás lehetősége ma országosan biztosított.

A kedvezményrendszer további fejlesztésével (pl. helyi és helyközi közösségi közlekedés további összehangolása, időablakos kedvezmények, ágazati bérletek bevezetése) növelhető lenne a közösségi közlekedés helyiek, illetve ingázók általi igénybevétele.

GAZDASÁGI FENNTARTHATÓSÁG

A gazdaság a környezet és a társadalom által előállított és újratermelt erőforrásokat használja. A jólétet biztosító hosszú távú fejlődés érdekében tehát kulcsfontosságú ezen újra-termelő folyamat fenntarthatóságának biztosítása.

A gazdasági értelemben vett fenntarthatóság igénye a közlekedési rendszerek fejlesztésével kapcsolatban is érvényesül. A közlekedési rendszerek gazdasági fenntarthatósága az egyes beruházások megtérülésének vizsgálatával jól árnyalható, melynek vizsgálatát a beruházások társadalmi és környezeti aspektusait is értékelő költség-haszon elemzések teszik lehetővé, az externális – társadalmi és környezeti – hatások számszerűsítésével. A hosszú távú fenntarthatóság értékelése során a közvetlen

infrastruktúra fejlesztésének költségein túl, a kapcsolódó üzemeltetési, karbantartási, fenntartási és pótlási (felújítási) költségeivel is számolni szükséges. A gazdasági fenntarthatóság biztosítása érdekében az egyes közlekedésfejlesztési célú beavatkozások értékelésén túl elengedhetetlen a közlekedési rendszerek hosszú távú pénzügyi fenntartásának biztosítása is. Ezt az intézményi, finanszírozási részben bemutattuk.

Nem csupán a környezeti, de a közlekedés gazdasági fenntarthatóságához is nagy mértékben járul hozzá a, költség-hatékony működést biztosító SMART megoldások alkalmazása, illetve az ezek minél nagyobb mértékű alkalmazásának ösztönzése, melyben Kaposvár igen aktív szerepet játszik. A megújuló erőforrások mobilitásban való alkalmazása lényeges szerepet játszik a város külső gazdasági szereplőktől és tényezőktől való függetlenségének növelésében is, mely Kaposvár hosszú távú terveinek egyik alapelvét képezi.

3.4 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA

Kaposvár és vonzáskörzete mobilitási helyzetének feltárását és számos részterületre kiterjedő elemzését követően a cél és intézkedésrendszer megalapozásához részletes probléma-elemzés készült.

A probléma-elemzés első lépéseként a problémák azonosítására és adatbázisba (*PROBLÉMATÁRBA*) rendezésére került sor, támaszkodva:

- a helyzetfeltárás adat- és dokumentum-elemzésének eredményeire,
- a forgalmi modellből levonható következtetésekre,
- a partnerség keretében megvalósított lakossági mobilitási kérdőíves felmérés, valamint
- a munkacsoport ülések és szakértői interjúk eredményeire.

Az adatbázis mellett, a dokumentum logikusabb felépítése érdekében az egyes problémák részletesebb kifejtése a helyzetelemző fejezetek végén található összegző értékelésekben is megjelenik.

A problématárban a problémák egységes szempontrendszer szerinti jellemzésére, leírására került sor, listázva a feltárt problémákat és meghatározva az adott probléma által érintett közlekedési módot/szegmenseket, a probléma területi kiterjedését (ahol releváns), továbbá a probléma volumenét, pl. azt, hogy hány lakost vagy közlekedőt érint. A problémák elemzése során vizsgáltuk azt is, hogy az egyes elemek milyen kiváltó okokra és mechanizmusokra vezethetők vissza.

A problémák leírását követően azok prioritizálására a tervezői-szakértői körön túl, önkormányzati és a helyi munkacsoport üléseken is sor került, melynek eredményei a cél és eszközrendszer kidolgozása során, annak tartalmi elemeibe kerültek beépítésre.

A térképen ábrázolható (konkrét helyhez vagy helyekhez köthető) problémákat a problématár alapján elkészült **problématérkép** a következő oldalon mutatja.

A térkép és a problématár alapján Kaposvár közlekedését érintően megállapítható, hogy a

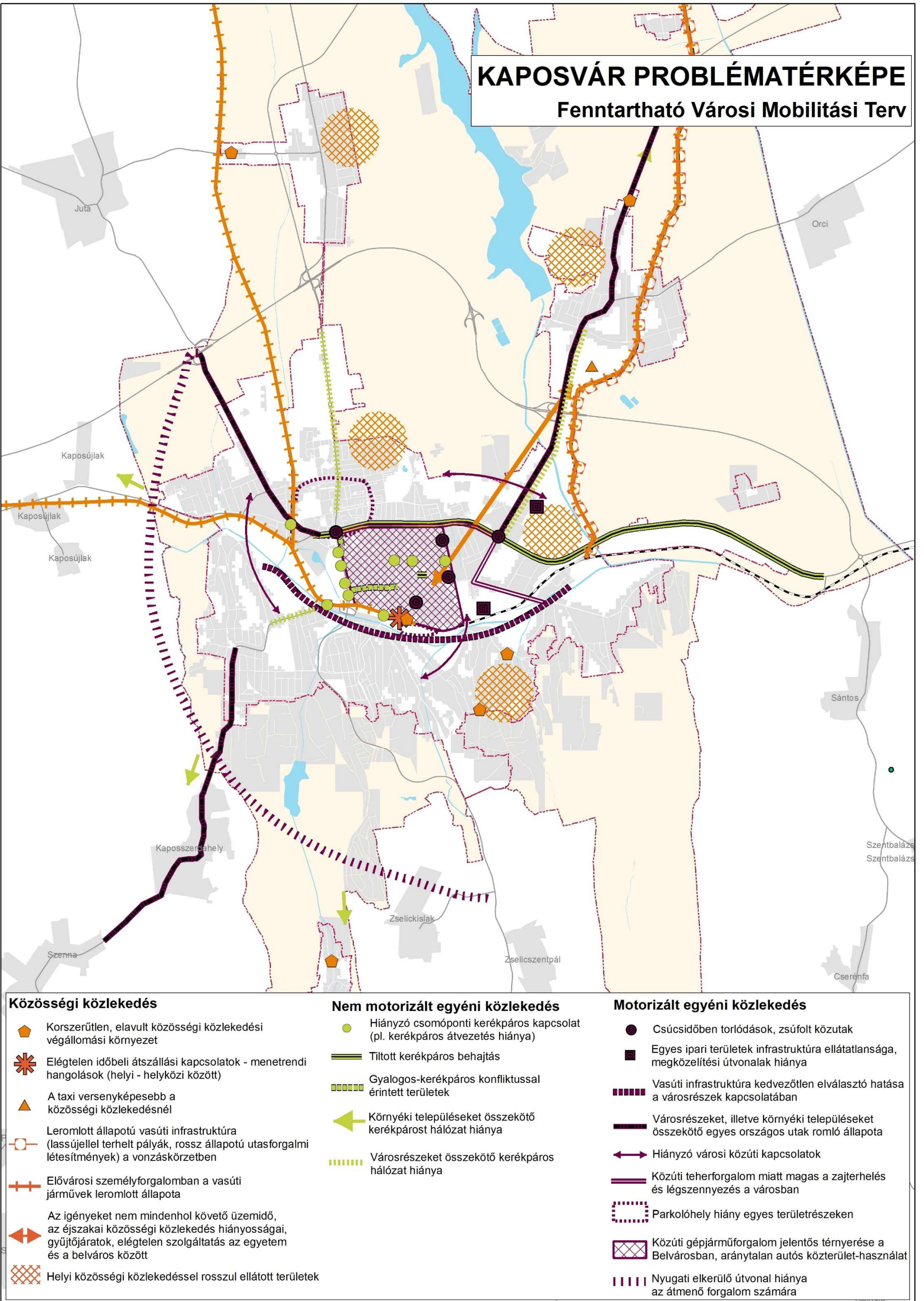
személygépjárműves közlekedési mód dominanciája és a helyi közösségi közlekedés alacsony és csökkenő részaránya jellemző mind a városi, mind a helyközi-távolsági utasforgalomban. Az általános népesség-csökkenés, illetve az, hogy csökken a városban a fiatalkorúak aránya, és növekszik az időseké, a közösségi közlekedés fizetőképes keresletének csökkenéséhez is vezet. A motorizáció növekedése, a személyautók számának növekedése szintén ebbe az irányba mutat, amit erősít, hogy a helyi közösségi közlekedés hálózatszerkezete, menetrendje nem tud időben versenyképes szolgáltatást nyújtani.

Az elmúlt években hiába történtek fejlesztések a város közösségi közlekedésében (pl. a járműállomány és az utastájékoztató területén), évről évre csökken az elszállított utasok száma. A romló versenyképességet erősíti, hogy a helyi szolgáltatás viteldíjai is viszonylag magasak. Emellett a helyi közösségi közlekedés és a helyközi alágazatok összekapcsolása, a szolgáltatások összehangolása is fejlesztésre szorul, beleértve a tarifarendszert, az átszállási létesítményeket és a menetrendi kínálatot is.

A vasút szerepe az elővárosi közlekedési hálózatban inkább kiegészítő jellegű, és a távolsági forgalomban is alacsony. Utóbbi szegmensben is erősödik az egyéni közlekedés szerepe, utazási időben, kényelemben, rugalmasságban és sokszor költségben is versenyképesebb a közösségi közlekedésnél.

A nem motorizált módok lehetőségei vegyesek. A város adottságai kedvezőek, de az infrastruktúra még sok helyen a gépjármű-közlekedés prioritását tükrözi. Az önkormányzat ugyanakkor az utóbbi években folyamatosan törekszik a gyalogos és kerékpárosbarát fejlesztésekre, ami hozzájárulhat, hogy ezek a módok növekvő arányban vegyenek részt a városi mobilitás környezetbarát megoldásában.

A növekvő motorizáció és az erősödő egyéni közlekedés együttes hatása nem csak a közúthálózat terheltségében jelentkezik, de a parkolási problémák megoldása, az értékes városi területek hasznosabb, fenntarthatóbb felhasználása is egyre növekvő feladatot ró a városra.



4. CÉLRENDSZER

4.1 JÖVŐKÉP

A város fejlődése és a városban zajló társadalmi, gazdasági folyamatok jelentős hatással vannak a közlekedési szokásokra és a mobilitási igények alakulására is. Maga a közlekedés is fontos városformáló, környezetalakító tényező, a várospolitikai része. Ennek megfelelően a Mobilitási terv célrendszere a Településfejlesztési Konceptióban megfogalmazott hosszú távú jövőképpel összhangban, arra épülve került megfogalmazásra.

KAPOSVÁR MJV JÖVŐKÉPE (2030-ig)

„Kaposvár legyen a térségi erőforrásokra és együttműködésre alapozott, valamint a zöld növekedésben élenjáró, mintaértékű központ, ahol a kiegyensúlyozott és fenntartható fejlesztés eredményeként az aktív, egészséges és családokban gyarapodó társadalom számára az életminőség magas színvonala, a biztos megélhetés, valamint a nyugodt, kulturált életfeltételek egyaránt biztosítottak”

(Településfejlesztési Konceptió)

4.2 A CÉLRENDSZER ÁTTEKINTÉSE

A Mobilitási terv - a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiához hasonlóan - kétszintű célrendszert tartalmaz.

- 1. célszinten az átfogó társadalmi célok
- 2. célszinten a közlekedési stratégiai célok kerültek megfogalmazásra

A Mobilitási terv **átfogó társadalmi céljai** levezethetők az országos, térségi és települési stratégiai dokumentumokban lefektetett fő társadalmi, gazdaságpolitikai célkitűzésekből.

A célrendszer következő szintjét képező **közlekedési stratégiai célok** megfogalmazásának kiinduló pontja, hogy Kaposvár és vonzáskörzetét érintően minél nagyobb mértékben hozzá tudjanak járulni a társadalmi célok eléréséhez.

CÉLHIERARCHIA

A következő ábra a két célszinten lévő részcélokat mutatja be.



KÖZLEKEDÉS STRATÉGIAI CÉLKITŰZÉSEK

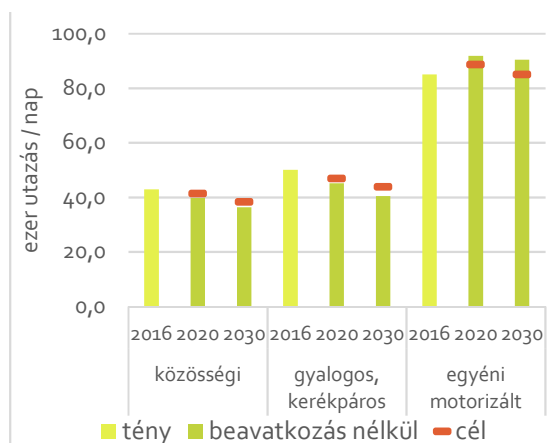
A városok mobilitással kapcsolatos szokásai a módok szerint összetétel (modal share) és a módonkénti utazásszámmal foglalhatók össze. Kaposváron jelenleg a személygépkocsi használat erős túlsúlya a jellemző, mely a jövőben várhatóan tovább erősödik. Ennek megfelelően a Mobilitási terv jövőképe és megfogalmazott célrendszere egy társadalmilag hatékonyabb közlekedési munkamegosztás elérését kell szolgálja.

A cél- és eszközrendszerből levezetett projektek az egyéni motorizált közlekedés használatának optimalizálását, valamint az egyéb közlekedési módok (közösségi közlekedés, gyalogos, kerékpáros) vonzerejének növelését szolgálják.

A közlekedési szokások változása rendszerint lassú folyamat, melyben az újdonságok (pl. okos megoldások, elektromobilitás, közbringa stb.) esetén figyelemmel kell lenni a szereplők esetleges idegenkedésére, szokásaik lassú változására is. Ebből kifolyólag a Mobilitási terv rövid távon (2020-ig) csupán kisebb mértékű változások prognosztizálhatók, jelentősebb változások csupán középtávon (2030-ig) várhatók.

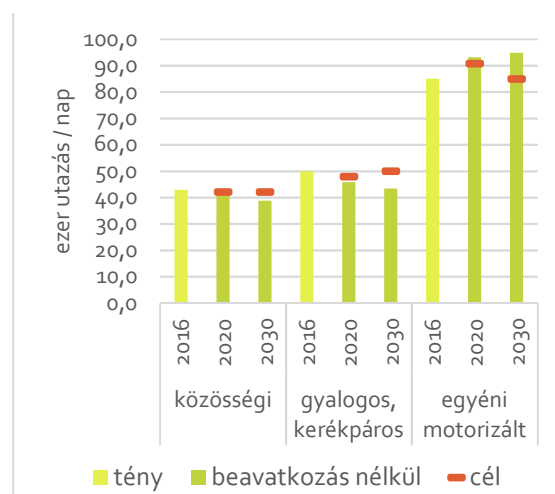
Szintén jelentős tényező, hogy Kaposvár középvárosi jellegéből adódóan az egyéni motorizált közlekedés túlsúlya gazdaságosan nem szüntethető meg, azonban az utazások hatékonysága, környezeti lábnyoma jelentősen mérsékelhető.

A következő ábrákon a két vizsgált Szenárió beavatkozás nélküli és a célokban meghatározott napi utazásszámai szerepelnek.



Közlekedési szerkezet alakulása és célkitűzések, 1. Szenárió

A célmeghatározás mindkét Szenárió esetén megfelel a SMART kritériumoknak, azaz reális, de csak erőfeszítésekkel megvalósítható célokat határoztunk meg.

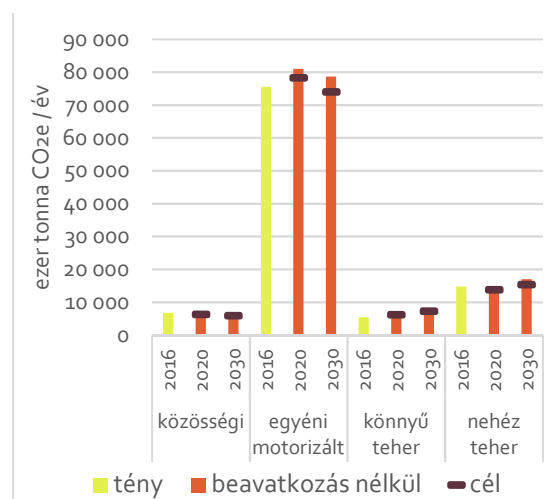


Közlekedési szerkezet alakulása és célkitűzések, 2. Szenárió

TÁRSADALMI CÉLKITŰZÉSEK

A közlekedési szerkezet hatékonyabbá, illetve fenntarthatóbbá alakításával az átfogó társadalmi célokban is jelentős javulás érhető el.

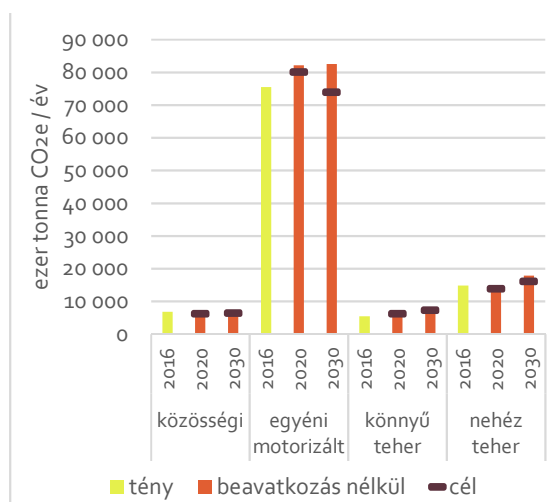
A következő két ábrán Kaposvár és vonzáskörzete közlekedéssel kapcsolatos üvegházhatású gáz (ÜHG) kibocsátását számszerűsítettük CO₂ egyenértékesben (CO₂e)



CO₂ kibocsátás előrejelzése és célkitűzései, 1. Szenárió

Az ÜHG túlnyomó többségét az egyéni motorizált közlekedés okozza. A számítás során figyelembe vettük a járműállomány korábbiakhoz hasonló mértékű megújulását, azaz a környezetszennyezőbb régi járművek

újabb, alacsonyabb kibocsátású autókra való cseréjét, azonban az összetétel javulása ellenére sem várható a kibocsátás csökkenése.



CO₂ kibocsátás előrejelzése és célkitűzései, 2. scenárió

A kibocsátások csökkenése elsősorban az egyéni motorizált közlekedés arányának a jelenlegi szint közelében történő megállítással, tartásával érhető el. Kiegészítő intézkedés lehet a fenntartható (csökkentett vagy zéróemissziós) járművek előnyben részesítése.

A 2. scenárióban a gazdasági fellendülésre való tekintettel az ÜHG kibocsátás magasabb. A nehéz tehergépjárművek esetében, főleg a távolsági forgalom esetén a külső társadalmi hatások (externáliák) költségét a differenciált útdíjak részben ellensúlyozzák, így járulva hozzá a járműállomány környezetkímélőbb megújításához.

A közlekedés által okozott kibocsátások nem csak a globális klíma változásáért felelősek, hanem lokálisan szennyezi a levegőt, így okozva egészségügyi problémákat vagy a savas kémhatású gázok esővel keveredve károsítják az épületeket.

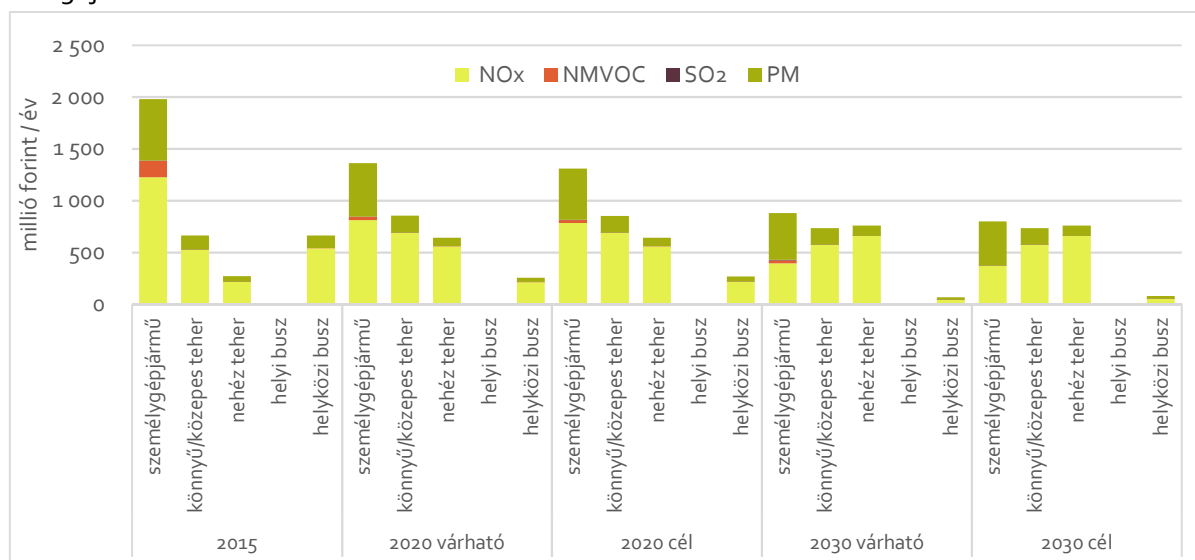
A közlekedéssel kapcsolatos légszennyezést elemzésünkben négy tételre bontjuk. Társadalmi költségüket tekintve jelenleg a legnagyobb tételt a nitrogénoxidok (NO_x) okozzák, melyek vízzel érintkezve savas kémhatásúak.

A nitrogénoxidokhoz képest a kéndioxid (SO₂) is vízzel érintkezve erősen savas kémhatású.

Az üzemanyagok tökéletlen égésekor fennmaradó illékony szerves vegyületek (kivéve metán, legtöbbször NMVOC – non-methane volatile organic compounds) szintén erőteljes egészségkárosító hatásúak.

A közlekedés okozta szállópor (PM) két módon jelenhet meg: egyrészt az üzemanyag égésekor fennmaradó apró szemcséjű porszemek, másrészt a féktárcsák, gumik kopásakor jelenik meg. Veszélye, hogy kis átmérője miatt nem ülepszik le, így a levegőben jelentősen megnőhet a koncentrációjuk.

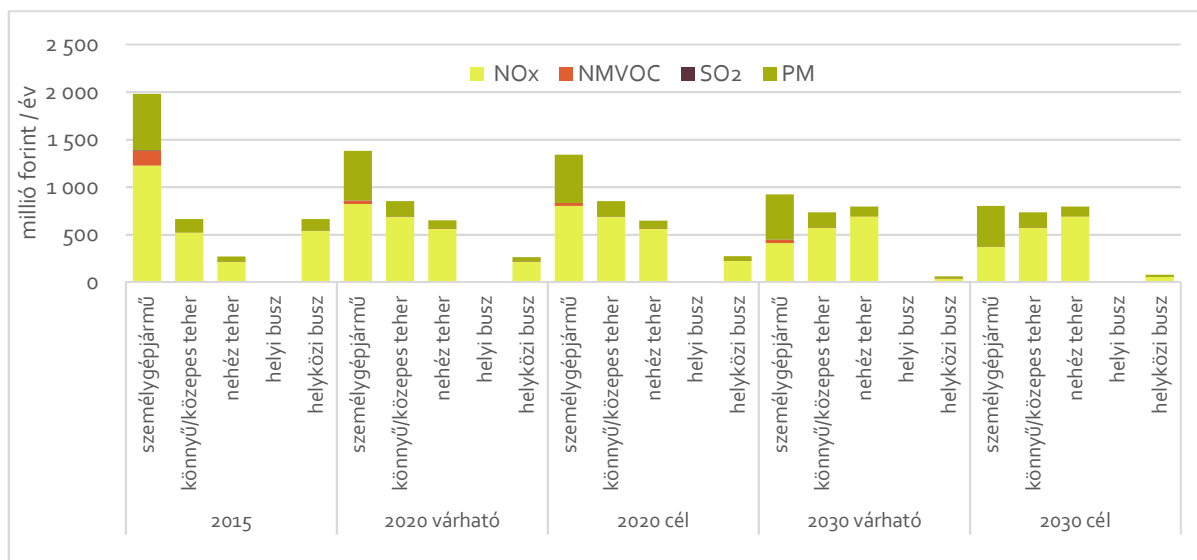
A következő két ábrán a két scenárióban felmerülő légszennyezési hatások társadalmi hatásait mutatjuk be.



A helyi légszennyezés társadalmi költsége (millió forint / év), 1. scenárió

Kaposvár esetén a tranzit nehéz tehergépjármű forgalom a volumene miatt kevésbé okoz problémát. A légszennyezés tekintetében is elsősorban a személygépjármű forgalom felelős.

A lokális légszennyezési hatások tekintetében a beavatkozás nélküli esetben is mérséklődés figyelhető meg, melyet a járműállomány várható „zöldülése” okoz.



A helyi légszennyezés társadalmi költsége (millió forint / év), 2. szcenárió



4.3 A CÉLRENDSZER RÉSZLETEZÉSE

ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLOK

Átfogó célok olyan társadalmi célok, melyek eléréséhez a közlekedés is hozzájárul.

Az átfogó (társadalmi) célok a cél és intézkedésrendszer valamennyi szintjét, így az eszközöket is áthatják, a beavatkozási logika minden szintjére hatással vannak.

Az átfogó célok egymással is összefüggenek, valójában több szinten is megjeleníthetők lennének, ahol a jólét jelenne meg a legfelső szinten, az egyszerűbb és könnyebb nyomon követhetőség érdekében ezeket a célokat egy szinten kezeljük.

A Mobilitási terv átfogó céljai négy területen: a társadalom, a környezet, a gazdaság és a partnerség tématerületén belül kerültek megfogalmazásra, igazodva a „Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development” / „Változtassuk meg Földünket: Menetrend a Fenntartható fejlődésért 2030” c. dokumentum célterületeihez igazodóan.

TÁRSADALOM

EGÉSZSÉGI ÁLLAPOT JAVULÁSA (FT₁)

A fenntartható mobilitás tervezés célja a lakosság egészségének megóvása, javítása egyrészt a közlekedésből eredő környezetterhelés, károsanyag kibocsátás és zajterhelés mérséklése által, másrészt az aktív (nem motorizált) módok egészségmegőrző szerepének kihasználásával, továbbá a közlekedésből (elsősorban közúti közlekedésből eredő) balesetek számának és súlyosságának csökkenésével, a közlekedésbiztonság növelésével.

A lakosság egészségi állapotának javulása, aktív és egészséges város fejlesztési célok Kaposvár minden jelentősebb városfejlesztési dokumentumában / stratégiájában kiemelt szerepet kapnak. A magyarországi városi átlaghoz képest Kaposváron kedvezőbb a lakosok egészségi állapota, amely a magas szintű egészségi ellátásnak, a prevenciós rendszernek és a lakosság magas öngondoskodási szintjének köszönhetően.

Ennek megőrzése és további javítása a Fenntartható Városi Mobilitási tervnek is kiemelt célja.

TÁRSADALMI IGAZSÁGOSSÁG, MÉLTÁNYOSSÁG JAVULÁSA (FT₂)

A városi szolgáltatásokhoz való egyenlő hozzáférés biztosítása a városlakók és ideérkezők számára. Cél továbbá az egyes társadalmi csoportok (pl. idősök, gyermekek, alacsony jövedelműek, közlekedésükben korlátozottak, fogyatékkal élők) szolgáltatásokhoz, létesítményekhez, járművekhez való hozzáférési körülményeinek javítása.

Az egyenlő esélyek biztosítása a Mobilitási terv mellett Kaposvár MJV részéről horizontálisan megfogalmazott településfejlesztési elv, amelyet igyekszik követni a környezet használata, a gazdaság nyújtotta lehetőségek és a különböző városi szolgáltatások biztosítása és minőségi fejlesztése során.

BIZTONSÁGÉRZET JAVULÁSA (FT₃)

A közbiztonság, a közterületeken tapasztalható személy- és vagyonbiztonság, ezen túl a közlekedés biztonságának javulása, beleértve a járművek és az infrastruktúra műszaki állapotát, korszerűségét, a városhasználók elégedettségének és életminőségének javulásához jelentős mértékben elősegíti. Az élhető város, egyben biztonságos város is.

INFOKOMMUNIKÁCIÓS TÁRSADALOM (FT₄)

Kaposvár MJV számára a város jövőképeének megvalósítását szolgáló horizontálisan célok között szerepel a smart megoldások, környezetbarát technológiák és innovatív technológiai megoldások támogatása a gazdasági szektorban és a városi szolgáltatások, így különösen a közlekedés, az energiagazdálkodás, a hulladékkezelés, szennyvízkezelés, turisztikai szolgáltatások területén.

Cél az internet és más modern telekommunikációs technológiák által nyújtott lehetőségek hatékony kihasználásával a mobilitási igények csökkenthetők legyenek (pl. távmunka, e-ügyintézés stb.), segítve a tudatos mobilitási

döntéseket. Ennek érdekében a lakosság ismerje és használja az elérhető, új technológia nyújtotta lehetőségeket smart megoldásokat a város mindennapi életében.

KÖRNYEZET

KÖRNYEZETTERHELÉS CSÖKKENÉTESE (FK₁)

Az Európai Unió kiemelt célja az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának 20 %-kal - ezáltal a 2008-as szint alá - történő csökkentése 2030-ig. Tekintettel arra, hogy a légkörben lévő üvegházhatású gázok jelentős része közlekedésből, azon belül is a városi közlekedésből származik, a fenntartható közlekedési módok szerepének növelésével, a mobilitási igények csökkentésével és a gépjárművek technológiai fejlesztésével a tudatos mobilitás tervezés szerepe számottevő.

Ennek megfelelően a Mobilitási terv átfogó célja a közlekedés okozta környezetterhelés csökkenése. A csökkenés elérhető a károsanyag és a zaj-, valamint a rezgés kibocsátás mérséklésével, beleértve az üvegházhatású gázokat és a városi levegőt terhelő szennyezőket, továbbá a sugárzás kibocsátás (elektroszmog) visszafogását is, hozzájárulva ezzel más horizontális átfogó célok teljesüléséhez is (pl. egészséges társadalom).

KÖRNYEZETMINŐSÉG JAVULÁSA (FK₂)

Helyi viszonylatban a zöldfelületek nagy mennyisége és jó minősége, az élhető, vonzó és tiszta városi közterületek kialakulása, a városi klíma és a levegőminőség javulása, valamint az éghajlatváltozás kihívásaira megfelelő helyi válaszok megfogalmazása a Mobilitási tervnek is kiemelt célja.

A környezetminőség javulása megteremthető a közlekedési igények és a módválasztás befolyásolásával, a környezetterhelés csökkentésével, az erőforrásokkal való felelős gazdálkodással, a közlekedési felületek közterületekbe és városi szövetbe való szerves illesztésével, a közlekedésre használt felületek újragondolásával, azaz városfejlesztésbe integrált közlekedésfejlesztéssel.

Az elmúlt évek tudatos fejlesztéseinek, a zöld gazdaság térnyerésének, a környezetbarát technológiák széleskörű használatának és a lakosság szemléletváltásának köszönhetően

Kaposvár környezeti minősége országos szinten kimagasló. Az egy főre vetített zöldfelületek nagysága a megyei jogú városok átlaga feletti, a lakókörnyezet tiszta és esztétikus, a szállópor és a zajszennyezés koncentrációja alacsony.

ERŐFORRÁSOKKAL VALÓ HATÉKONY GAZDÁLKODÁS (FK₃)

A közlekedés – mint erősen erőforrásigényes ágazat – fejlesztésének célja a szűkös természeti erőforrások megóvása (a fejlesztések által érintett természeti értékek minimalizálása, a természetet óvó, megőrző területhasználat ösztönzése), az energiafelhasználás hatékonyságának növelése, így a fosszilis energiahordozók használatának csökkentése, ezen belül a szénhidrogén alapú üzemanyagoktól való függőség csökkentése és a megújuló energiahordozók arányának növelése.

Az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodás része a földterületekkel való takarékosabb gazdálkodás, hatékonyabb területfelhasználás és a kompakt város kialakulásának támogatása is. Ennek keretében cél a város területi növekedését, terjedését ösztönző területhasználatok lehetőség szerinti mérséklése, a munkahelyek, lakóövezetek, szolgáltatási helyek és a közlekedés összefüggő optimalizálása, a közterülethasználat újragondolásával, barnamezős területek revitalizációjával, a közlekedési hálózat és infrastruktúra hatékonyabb használatával.

Az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodás, energia takarékoság, a megújuló energiaforrások mind nagyobb arányú használatának ösztönzése, a helyi energiaforrásokra való támaszkodás és önellátásra való törekvés Kaposvár számára kiemelt cél, amelyben jelentős előrelépéseket tett az elmúlt években, ezzel a hazai városok élmezőnyébe tartozva. Ezen pozíciójának megőrzése és javítása, zöld növekedésben élenjáró, mintaértékű központ szerep megteremtése a jövőkép hangsúlyos eleme.

GAZDASÁG

VERSENYKÉPES GAZDASÁG, FOGLALKOZTATOTTSÁG (FG₁)

A város minden fejlesztési dokumentumában kiemelt cél a versenyképes helyi gazdaság megteremtése és a helyi foglalkoztatottság

bővítése, a város térségi szerepének erősítésével, amely egyrészt a meglévő vállalkozások innovatív tovább fejlesztésével, másrészt új jelentős nemzetközi vállalkozások, befektetők városba vonzásával érhető el.

A város gazdasági jövőképeinek pillérei:

- Biztonságos megélhetést nyújtó város (széleskörű munkahelykínálattal, képzési és felnőttképzési lehetőségekkel)
- Erős, versenyképes és együttműködő vállalkozások
- Agrár-élelmiszeripari Innovációs pólus szerep
- „Zöld gazdaság” mintavárosa (önfenntartást biztosító energiagazdálkodás, anyag és energiatakarékos technológiák, innovatív eljárások)
- Magas hozzáadott értéket termelő vállalkozások erős jelenléte (különösen agrár-élelmiszeripar, gépipar bázisán)

A fenti célhoz a gazdaság fejlődését szolgáló közlekedési rendszer jól megközelíthető gazdasági területekkel, a termelékenységet, a munkaerő ellátását és az áruszállítást produktívan és gazdaságilag legmegfelelőbb módon biztosító közlekedési feltételek kialakításával tud hozzájárulni.

LAKOSSÁG JÓLÉTÉNEK JAVULÁSA (FG3)

A legalapvetőbb társadalmi cél.

A városi lakosság jólétének meghatározói: élhető, komfortos lakókörnyezet és városi terek, megfelelő szakmai lehetőségeket és biztos megélhetést nyújtó munkahelyek, magas színvonalú, megfizethető és hozzáférhető városi szolgáltatások és rekreációs lehetőségek megléte.

A lakosság jólétének javulásához a közlekedés az utazási idő csökkentésével, a megbízhatóság javításával, az utaskényelmi szolgáltatások fejlesztésével és jó ár-érték arányú közlekedési feltételek biztosításával tud hozzájárulni.

A VÁROS JÓLÉTÉNEK NÖVEKEDÉSE, HATÉKONY VÁROSGAZDÁLKODÁS (FG4)

Cél, hogy a lakosság, a gazdasági szereplők és a különböző intézmények magas minőségű otthonra / helyre találjanak a városban.

Ehhez megfelelő infrastrukturális, természeti és épített környezet, valamint kedvező szervezeti és jogi feltétel álljon rendelkezésre.

A városi szolgáltatások, így a közlekedési szolgáltatások működtetéséhez is stabil, kiszámítható és fenntartható finanszírozásra, hatékony városgazdálkodásra van szükség.

Az eredményes városgazdálkodást segítik az infokommunikációs, innovatív és smart megoldások terjedése, valamint az erőforrásokkal való hatékonyabb gazdálkodás is.

PARTNERSÉG

GAZDASÁGI SZEREPLŐK, LAKOSSÁG, ÖNKORMÁNYZAT, KORMÁNYZAT ÉS A TÁRSADALMI SZERVEZETEK EGYÜTTMŰKÖDÉSE (FP1)

A városfejlesztés és a közlekedésfejlesztés közös ügy, amely csak akkor lehet eredményes, ha mindenki a maga szintjén hozzájárul.

Ennek megfelelően kiemelt cél a folyamatos és szervezett keretek között zajló partnerség megvalósítása mind a stratégiaalkotásban, programozásban, mind a projektek előkészítésében, megvalósításában, valamint az eredmények nyomon követésében. A partnerség horizontális (területi) és vertikális (intézmények, szintek közötti) megvalósítása biztosítja a közlekedéspolitika széleskörű elfogadottságát és az elkötelezettség erősítését.

A partnerség során cél a szubszidiaritás elvének szem előtt tartása, mely szerint minden döntést és végrehajtást a lehető legalacsonyabb szinten kell meghozni, ahol a legnagyobb hozzáértéssel vagy a legtöbb információval rendelkeznek.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK ERŐSÍTÉSE (FP2)

A nemzetközi jó gyakorlatok átvétele, beépítése a város- és közlekedésfejlesztésbe, valamint a napi működésbe. Ennek érdekében a nemzetközi programok, együttműködések szerepének növelése, illetve az ezek által kínált lehetőségek tudatosabb és hatékonyabb kihasználása mind a mobilitás tervezésben, mind a konkrét beavatkozások, fejlesztések során.

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK

A közlekedési stratégiai célok a közlekedési rendszer egyes elemeinek fejlesztésével kapcsolatosak.

A közlekedési célok mindegyike a fenti átfogó társadalmi célok elérése érdekében kerül megfogalmazásra, és összességében, egymással kapcsolódva szolgálják az átfogó célok elérését. Az átfogó célokhoz hasonlóan a közlekedési rendszerre vonatkozó stratégiai célok az Intelligens, Zöld, Innovatív közlekedés megteremtését célozzák, négy pillérre építve:

- „K₁”: Intelligens közlekedési háttér kialakítása
- „K₂”: Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele
- „K₃”: Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése
- „K₄”: A közlekedés és a növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése

Az első, az „Intelligens közlekedési háttér kialakítása” stratégiai cél (K₁) a közlekedés ellátásáért, működtetéséért felelős szervezetek kíván hatni azáltal, hogy javítja a szereplők szakmai munkájának hatékonyságát, szervezettségét, az intézmények együttműködését, és mindehhez korszerű informatikai támogatást biztosít.

A „Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele” (K₂) stratégiai cél a használók közlekedési (meg)szokásainak befolyásolását, a módválasztásukat és az együttműködésük javítását hivatott szolgálni, a mainál intenzívebb mértékben. Ezen keresztül

szerepe, hogy ne csak a rendszer működési hatékonyságát és környezeti-pénzügyi fenntarthatóságát, de biztonságát is növelje.

A „Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése” cél (K₃) fogalmaz meg minden olyan részcelt és ehhez kapcsolódó intézkedést, amelyek a fenntartható, társadalmi szinten hatékony közlekedési módok, így a közösségi közlekedés és a nem motorizált gyalogos és kerékpáros közlekedés szolgáltatásainak és hozzáférhetőségének javítását, ezáltal a környezetbarát módok versenyképességének fokozását és a használók elégedettségének, biztonságának javítását szolgálják.

A 4. cél pedig „A közlekedés és a növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése” (K₄), amely az egyéni közlekedés hatékonyabb és környezetbarátabb megszervezését tartalmazza. Nem prioritás a mai formájában elterjedt, fosszilis meghajtással, rossz teljesítőképességgel működő egyéni motorizált módok támogatása, ugyanakkor fontos olyan részcelokat és beavatkozásokat is megfogalmazni, melyek segítik a mai forgalmi problémák oldását, az erőforrás-pazarlás csökkentése érdekében a meglévő közutak, parkolók és a járművek jobb kihasználását, valamint a minél nagyobb arányban megújuló energiára alapozott egyéni motorizált közlekedés elterjedését.

A következőkben egységes szerkezetben történik meg a közlekedés-stratégiai célok alá tartozó részcelok ismertetése: a cél alátámasztását szolgáló jelenlegi állapotból és a helyzetfeltárásban azonosított problémákból kiindulva, a cél tartalmának rövid ismertetésével, majd az elérni kívánt eredmények számbavételével.

K1: Intelligens közlekedési háttér kialakítása

K.1.1: Közlekedésszervezés illesztése a hatékony és a fenntarthatóságot támogató városirányítási rendszerbe (intézményrendszer, szabályozás, finanszírozás)

Jelenlegi állapot és előrejelzés

A közlekedésszervezés szereplői jelenleg – ahogy szinte minden magyar vidéki városánál – egymástól függetlenül, csak nem formalizált együttműködésben végzik feladatukat. A szolgáltatók és az önkormányzat döntései, így egyedi szempontok és érdekek alapján, egymással nem feltétlenül összhangban történnek. Jelenleg az ehhez szükséges intézményrendszer, illetve a döntéstámogató háttér, informatikai adatbázisok sem állnak rendelkezésre. A szervezetek felelősségi köre sem minden esetben tisztázott, ami egyrészt nehezíti a felek közötti elszámolás lehetőségét, az egységes tarifarendszer és az integrált szolgáltatási rendszer kialakítását, másrészt az érintett használók bevonása is külön-külön, nem pedig intézményesített formában történik. Ebből adódóan az egységes, ügyfélközpontú hozzáállás és szolgáltatás-hozzáférés sem jelenik meg.

Problémák

- A városi és térségi közlekedésszervezést egészében átfogó vagy irányító szervezet hiánya
- Döntéstámogató integrált városi adatbázisok, háttér-rendszerek hiánya, a városi és térségi információk, adatbázisok nem érnek össze, nem átláthatók
- Az egyes szervezetek, szervezeti egységek adatgyűjtése és -kezelése egyedi, saját belső szabályok szerint történik
- Nincs tarifaközösség, szolgáltatás integráció a vasúti, helyközi és helyi autóbusz közlekedésben

Cél meghatározása

Kaposvár és vonzáskörzetének közlekedésfejlesztésében az infrastrukturális beavatkozások mellett a közlekedésszervezési, intézményi feladatok hatékony és szakszerű ellátása érdekében cél az intézményi háttér fejlesztése, a közlekedési szereplők tevékenységének összehangolása, szervezetségének javítása és a partnerségi együttműködés javítása.

Városfejlesztési döntéseknél és a közlekedéspolitika alakításánál a fenntarthatóbb közlekedési módok és eszközök prioritásának, valamint a fenntartható városi közlekedésfejlesztési elvek érvényesülésének biztosítása, általánossá válása.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A hatékonyabb közlekedési rendszeren keresztül támogatja a város jólétének növekedését, a hatékony városgazdálkodás kialakulását (FG3), a gazdasági szereplők, lakosság, önkormányzat, kormányzat, társadalmi szervezetek együttműködését (FP1), valamint az infokommunikációs társadalom erősödését (FT4).

A cél teljesülésével várható eredmény

- Hatékonyabb városüzemeltetés
- Könnyebb és megalapozottabb döntéshozatal, a közlekedéspolitikai akarat produktívabb megvalósítása
- A helyi és a vonzáskörzeti lakosság / közlekedők számára jobb szolgáltatás nyújtása

K1: Intelligens közlekedési háttér kialakítása

K.1.2: Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása

Jelenlegi állapot és előrejelzés

ITS megoldások – elsősorban a közösségi közlekedésben – léteznek Kaposváron, de nem alkotnak egységes rendszert, a multimodalitást nem támogatják. A helyközi közlekedésben az utastájékoztatás statikus. A város helyi közösségi közlekedésében viszont a közelmúltban alakították ki a valósidejű utastájékoztatási rendszert, amely megállóhelyi és a buszok fedélzetén elhelyezett kijelzőkön, illetve internetes felületen keresztül érhető el. A jegyértékesítés jelenleg még hagyományos csatornákon, papír alapon történik, de már elkezdődött az e-jegyrendszer előkészítése.

A közúti közlekedés irányítása statikusan, fix jelzőlámpa-programok segítségével történik. A parkolásban nincs irányítási-tájékoztatási rendszer, viszont már működnek a modern mobilfizetési megoldások. A közösségi közlekedés előnyben részesítése nem biztosított, ugyan az igények önmagukban nem is feltétlenül indokolják ezt, de a menetrendi késések kiküszöbölése fontos cél a szolgáltatás fejlesztéséhez.

Problémák

- Szígeszerűen működő valós idejű utastájékoztatás, szolgáltatók közötti integráció hiánya, a felhasználó szolgáltatóként más-más megoldásokkal találkozik
- A közúti és a közösségi közlekedés smart megoldásai, ITS eszközei nem kapcsolódnak össze
- Multimodális utazástervező szoftver és mobilapplikáció hiánya
- Nincsenek a közlekedők, elsősorban a nem kaposváriak (turisták) számára térképek, tájékoztatók, mobil applikációk, összekapcsolva gazdasági, turisztikai stb. információkkal

Cél meghatározása

A mainál szélesebb körben álljanak rendelkezésre, legyenek ismertek és a felhasználók számára könnyen használhatók és hozzáférhetők az intelligens közlekedési rendszerek, „smart” megoldások. Ehhez a rendszerek legyenek platform és szegmens függetlenek, szervezetek fölött állók és egymással, eszközök és módok között is integráltak.

A fejlesztések könnyítsék meg és tegyék hatékonyabbá az üzemeltetők napi munkáját és együttműködését is a közlekedési adatok gyűjtésével.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A cél az átfogó célok mindegyikét segíti, célzottan az infokommunikációs társadalom létrejöttéhez (FT4) járul hozzá.

A cél teljesülésével várható eredmény

- Társadalmi szinten hatékonyabb közlekedési rendszer
- Felhasználói elégedettség növekedése
- Üzemeltetői hatékonyság javulása

K2: Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele

K.2.1 Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök alkalmazása

Jelenlegi állapot és előrejelzés

A városban jelenleg a személygépkocsi használat erős túlsúlya a jellemző. Az utazók számára a módválasztásban az eszközök hozzáférhetősége meghatározó, és a közösségi közlekedési menetrend nem tud igazán színvonalas alternatívát nyújtani az autós közlekedéssel szemben. A kényelmi szempontok szintén az autós közlekedés mellett szólnak, ráadásul árban sem érzik sokan versenyképesnek a buszközlekedést (drágának találják), részben amiatt, hogy az autófenntartás és az autóhasználat összes felmerülő költsége és a társadalmi-környezeti járulékos költségek, hatások sem tudatosulnak az utazókban. A motorizáció további növekedése várható a jövőben is, és az autótulajdonlás státuszszimbólum jellege még ma is jelen van, ami ezt a folyamatot még tovább erősíti.

A probléma megoldására a közlekedéspolitika és a felelős szervezetek ma még meglehetősen szűk eszközkészletet alkalmaznak, a motorizációs folyamat negatív hatásainak mérséklésére vonatkozó intézkedések érdemben nem jelennek meg a városban.

A Kaposvárra irányuló vasúti áruszállítás a pályaudvar kialakítása miatt nem versenyképes a közúti szállítással.

Problémák

- A közlekedők nem veszik figyelembe az általuk használt közlekedési mód valós közvetlen és társadalmi költségeit, amely az egymásnak okozott hátrányokat és a környezeti hatásokat is magába foglalja.

- A közlekedésszervezésben jellemzően az igények követése zajlik azok befolyásolása helyett
- Hiányoznak az ehhez szükséges vonzó alternatívák és korlátozó intézkedések, illetve ezek összehangolt alkalmazása
- Hiányzó funkciók a vasúti teherszállításban

Cél meghatározása

A közlekedési információk körének, elérhetőségének fejlesztése, bővítése, okos megoldások széleskörű elterjedésének és használatának ösztönzése a tudatosabb közlekedési döntések és a (környezeti, gazdasági és társadalmilag) fenntarthatóbb közlekedési módok felé terelése érdekében. Cél, hogy Kaposvár a hazai városok körében e tekintetben élen járjon, mintavárossá válhasson, a Smart City stratégiában megfogalmazott célokkal összhangban.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A módválasztás befolyásolásán keresztül, minden környezeti célt támogat (FK1-FK3), emellett a társadalom egészségi állapotának javulását (FT1) és az infokommunikációs társadalom (FT4) kialakulását segíti elő. A fentiekén keresztül pedig hozzájárul a lakosság jólétének javulásához is (FG2).

A cél teljesülésével várható eredmény

- Tudatosabb közlekedési módválasztás
- A várostérség és a globális környezet számára is kedvezőbb módok részarányának növekedése

K2: Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele

K.2.2: Közlekedők közötti partnerség, konfliktuskezelés és a közlekedési ismeretek általános bővítése

Jelenlegi állapot és előrejelzés

Bár az elmúlt években a Kaposvár közigazgatási területén bekövetkezett személysérüléses közúti balesetek száma csökkent, 2015-ben mégis 3 halálos kimenetelű baleset történt, szemben a 2013 és 2014. évekre vonatkozó 1 halálesettel. A legtöbb balesetet személygépkocsi vezetők okozták, a leggyakoribb baleseti ok pedig a sebesség túllépés. A legfőbb balesettípusok között megtalálható a gyalogosok elütése is, bár ezek számában csökkenés figyelhető meg.

A szemléletformáláshoz több rendezvény járul hozzá, például az önkormányzat rendszeresen csatlakozik az Európai Mobilitási Hét és az Autómentes Nap rendezvényeihez, de aktív a kerékpáros közlekedés népszerűsítésében is. Az önkormányzat mellett a rendőrség is tevékenyen vesz részt a szemléletformáló munkában, amely első sorban természetesen a közúti közlekedés résztvevőit érinti. Ezek volumene, komplexitása ugyanakkor még növelhető lenne.

Problémák

- A közlekedési balesetek száma nem csökken megfelelő ütemben, a fő okok az emberi tényezőre vezethetők vissza
- Szemléletformáló kampányok, oktató programok kevésbé összehangoltak (módválasztás, balesetmegelőzés, közlekedési kultúra)
- A védtelen közlekedési résztvevőkre való odafigyelés nem általános attitűd a motorizált közlekedőknél

- Fejleszthető utazási kultúra a közösségi közlekedést érintően

Cél meghatározása

A közlekedés különböző szereplői közötti együttműködés, a közlekedési kultúra általános javítása. A közlekedők biztonságérzetének, elégedettségének növelése, kiemelt figyelmet fordítva a gyalogosokra, a kerékpárosokra, valamint az idősebbekre és a gyerekekre. A közlekedési balesetek esetszámának csökkentése, a sérülések számának és súlyosságának javítása a szemléletformálás eszközeivel.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

Az elmaradó közlekedési balesetek az átfogó célok közül elsősorban az egészségügyi célok (FT₁) megvalósulását támogatják. A közlekedési szereplők, társadalmi rétegek egyenrangú kezelése következtében javul a társadalmi igazságosság, méltányosság (FT₂) és a közlekedésbiztonság, együttműködés javulásával a lakosság biztonságérzete is (FT₃), amely közvetve hozzájárul a lakosság jólétéhez (FG₂).

A cél teljesülésével várható eredmény

- A közlekedési sérültek számának csökkenése
- Elégedettebb, egymásra figyelő közlekedők, növekvő biztonságérzet és utaselégedettség
- Környezetkímélőbb közlekedési munkamegosztás elérése

K₃: Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése

K.3.1 Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás javítása

Jelenlegi állapot és előrejelzés

Az egyes közlekedési módok jelenleg egymástól többé-kevésbé függetlenül működnek, térbeli-időbeli, illetve szervezeti összehangolásra érdemben nem került sor, ami az egész térségben fontos és megoldandó kihívás. Részben ennek is köszönhetően jelenleg a városba naponta érkező több mint 50 ezer ember 64%-a személygépjárművel utazik.

A városkörnyéki településeken az alacsonyabb szolgáltatási színvonal mellett a megfelelő P+R és B+R parkolók hiánya sem teszi versenyképes lehetőséggé az egyéni közlekedésről a közösségi közlekedésre váltást. A kerékpározók számára a kerékpárszállítás sem megoldott. A városhatáron belül fontos feladat a vasúti és az autóbusz-közlekedés menetrendi összehangolása és a színvonalas átszállási kapcsolatok megteremtése. A főbb csomópontok (vasútállomás, helyi és helyközi autóbuszállomás) elhelyezkedése nem rossz, de infrastruktúrájuk sok szempontból elavult és fejlesztésre szorul, főleg annak tükrében, hogy ezeken a csomópontokon összesen naponta nagyságrendileg 20 ezer fel- és leszállás történik.

Problémák

- Elégtelen időbeli átszállási kapcsolatok és menetrendi hangolások (helyi - helyközi eszközök között elsősorban)
- Sok esetben nem vonzó az infrastruktúra sem (leromlott állapotú helyközi

autóbuszpályaudvar, korszerűtlen végállomási környezet, buszfordulók, vasúti megállóhelyek)

- Rossz, nem akadálymentes átszállási kapcsolatok, különös tekintettel szintén a helyközi autóbusz állomáson

Cél meghatározása

A közösségi közlekedést igénybe vevők részarányának növelése, az intermodális kapcsolatok javítása infrastrukturális és szolgáltatás-fejlesztési beavatkozások révén. Cél a közösségi közlekedés megítélésének, versenyképességének növelése a helyi és helyközi közlekedésben is, a módváltások illetve a kombinált utazások közösségi közlekedésre terelésének segítése.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A közösségi közlekedés szolgáltatás-javításán keresztül segíti a társadalmi igazságosságot, méltányosság javulását (FT₂), a környezetterhelés csökkentését és az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodást (FK₂, FK₃), valamint minden foglalkoztatottságot és jólétet célzó gazdasági átfogó cél (FG₁₋₃) elérését.

A cél teljesülésével várható eredmény

A helyi és helyközi közlekedésben a közösségi közlekedést választók aránya az attraktívabb és kiszámíthatóbb szolgáltatás révén növekszik.

K.3.2: Versenyképes közösségi közlekedés

Jelenlegi állapot és előrejelzés

A tisztán autóbusszokkal ellátott helyi közösségi közlekedés menetrendi kínálata az elmúlt években már nem csökkent, ennek ellenére a térbeli lefedettség és még sokszor a menetrendek igényekhez igazítása is mutat hiányosságokat. A kényelem és a minőség ugyanakkor sokat javult a közelmúltban, a járműállomány korszerű, környezetkímélő CNG hajtású autóbusszok beszerzésének és az információs háttér korszerűsítése köszönhetően. A szolgáltatás ára azonban rontja a versenyképességet, az utasok az ár-érték arányt sok esetben még így sem tartják megfelelőnek. A városon belüli közlekedésben a fentiek miatt az utazások csak nagyon kis hányada, mindössze kb. 15%-a történik autóbusszal.

A helyközi közlekedésben az autóbusszok dominanciája jellemző, a vasút térbeli-településszerkezeti, illetve az időbeli kínálat hiányosságai miatt sem tud vonzóvá válni. Hiába rendelkezik az utazási sebesség tekintetében még a mai pályaállapotok mellett is megfelelő paraméterekkel, ez önmagában nem elég. A regionális szolgáltatás járműállománya mind vasúton, mind az autóbusszos ágazatban összességében elavultnak tekinthető.

Problémák

- A folyamatosan csökkenő kereslet mellett nehezen fenntartható a megfelelő kínálat
- Az igényeket nem mindenhol követő üzemidő, elégtelen járatsűrűség
- Nagyobb városokhoz képest is drága bérletek a helyi közösségi közlekedésben
- Helyi közösségi közlekedés menetrendszerűségi, pontossági problémái a közúti akadályoztatások miatt

- A helyközi járműállomány megújítása lassan halad
- Vasútvonalak súlytalansága az alacsony szolgáltatási szint és a vasútállomások rossz települési elhelyezkedése miatt
- Megállóhelyi infrastruktúra egyes helyeken korszerűtlen, leromlott állapotú (közvilágítás és megállóhelyi infrastruktúra hiányosságok)

Cél meghatározása

A közösségi közlekedés versenyképességének javítása és ezáltal az utasszám csökkenésének megállítása a gyorsaság és a megbízhatóság javításával, az utaskényelmi színvonal növelésével, valamint a költséghatékony, innovatív és az igényekhez illeszkedő szolgáltatás, hálózat és üzem kialakításával.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

Elsősorban a lakosság jólétének javulásához járul hozzá (FG2). Javul a társadalmi igazságosság és méltányosság (FT2) a díjrendszer tovább fejlesztésével, csökken a környezetterhelés (FK1) a módváltás befolyásolásának keresztül, valamint kedvezőbbé válik az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodás (FK3).

A cél teljesülésével várható eredmény

- A hálózat folyamatosan igazodik a változó utazási igényekhez és preferenciákhoz, így a közösségi közlekedés utasvesztése mérséklődik vagy megáll
- A versenyképesebb szolgáltatással és az egyéni közlekedésnél jobb menetidőkkel a közösségi közlekedés utasszámvesztése a 2020-as években megáll.
- A szolgáltatás fejlesztésével nő az utaselégedettség

K3.3: Korszerű gyalogos és kerékpáros szolgáltatások és infrastruktúra javítása**Jelenlegi állapot és előrejelzés**

A gyaloglás más városokkal összevetve kiemelten fontos és gyakori közlekedési mód Kaposváron. A gyalogosok és a kerékpárosok által használt infrastruktúra Kaposváron meglehetősen vegyes képet mutat. A belvárosi forgalomcsillapított övezet kellemes hangulatot és biztonságos közlekedést tesz lehetővé, a közelmúlt fejlesztéseivel már a kerékpárosoknak is. A külsőbb területeken viszont a burkolatok állapota sok esetben leromlott vagy akár hiányzik is, és a kerékpáros létesítmények sem alkotnak összefüggő rendszert. Hiányoznak a nem motorizált módokat segítő csomóponti megoldások, átvezetések, és a területi jellegű beavatkozások, a közúti forgalmat csillapító megoldások sem széleskörben használtak a városban. A közterületi akadálymentesítés sem teljes körű, különösen a belvároson kívüli területeken.

Problémák

- Színvonalasan burkolt és akadálymentes gyalogos felületek, járdák alacsony aránya, a közterületek állapota sok helyen rossz
- Gyalogátkelőhelyek beláthatóságának, infrastruktúrájának (járda csatlakozások) és megvilágítottságának problémája
- Kerékpározásra alkalmas útszakaszok jelenleg nem alkotnak összefüggő kerékpáros hálózatot a városban, több helyen hiányzik a hálózati elemek összekötése
- Előfordulnak korszerűtlen kialakítású kerékpárhálózati infrastruktúra elemek is a városban
- Jelenleg csupán minta közbringa rendszer működik a városban, amely ezáltal kevés utazási célponthoz kínál igazi alternatívát

Cél meghatározása

A gyalogos közlekedés általános körülményeinek javítása a városi términőség további fejlesztésével, akadálymentesség biztosításával, a hiányzó kapcsolatok kiépítésével, a közvilágítás javításával, valamint a baleseti kockázat további csökkentésével.

A hazai és a dél-dunántúli települések között is élen járó, kerékpárosbarát település kerékpáros közlekedésének továbbfejlesztése a hiányzó hálózati kapcsolatok kiépítésére, a jelenlegi infrastruktúra átgondolt fejlesztésére és a kerékpáros szolgáltatások (kerékpárparkolók és -tárolók, közbringa rendszer) fejlesztésére építve.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A gyalogos és kerékpáros közlekedés támogatása hozzájárul a lakosság és a városba érkezők egészségi állapotának javításához (FT1), biztonságérzetének erősödéséhez (FT3), valamint a környezetminőség javulásához (FK2). A turisztikai szolgáltatások fejlesztésével pedig a versenyképes gazdaság eléréséhez (FG1) és a város jólétének növekedéséhez is (FG3).

A cél teljesülésével várható eredmény

- Gyalogosan és kerékpárral közlekedők részarányának növekedése
- Környezetminőség javulása
- Gyalogos és kerékpáros balesetek számának, illetve kimenetének további csökkenése
- A speciális közlekedési igényű (mozgáskorlátozott, gyengénlátó, kisgyerekes, idős stb.) rétegek elégedettségének javulása
- A turizmus fellendülése és a város megítélésének, korszerűségének javulása

K4: A közlekedés és a növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése

K.4.1: Elektromos és más zéró emissziós közlekedési eszközök használatának ösztönzése, prioritása

Jelenlegi állapot és előrejelzés

Kaposváron az elmúlt években az önkormányzathoz kötődően elindult a környezetkímélő, illetve zéró emissziós járművek megjelenése. A teljes helyi autóbuszállományt a korábbi dízel járműveknél jóval kedvezőbb környezetvédelmi besorolású, sűrített földgázzal üzemelő MAN autóbuszokra cserélték.

A helyi közösségi közlekedés mellett a városüzemeltetésbe és az egyéni közlekedésbe is begyűrűzik a folyamat. Tervben van a helyi közszolgáltatók saját járműparkjának fokozatos elektromosra cserélése, és megjelentek az első elektromos hajtású személygépjárművek is, melyek pl. parkolási kedvezményt élveznek. Az e-hajtású járművek lakossági aránya összességében természetesen még elenyésző, amit nagyobb részt a járművek magas beszerzési ára, kisebb részt pedig a technológia korlátai indokolnak.

Problémák

- A levegő minősége és ezáltal a városi környezet élhetősége egyre romlik a növekvő gépjárműállomány okozta károsanyag kibocsátás révén
- Ösztönzők és támogatások hiányában költséghatékonyabb a hagyományos belsőégésű motoros járművek vásárlása
- Elektromos autókat (és kerékpárokat) kiszolgáló közterületi töltő infrastruktúra hiánya

Cél meghatározása

Az elektromos és egyéb környezetbarát közlekedési járművek használatának elterjesztése, első lépésben a városi közszolgáltatásokban, majd a lakossági közlekedésben is, melyben Kaposvár élen járó akar lenni a következő években.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A megújuló, fenntartható energia-felhasználású eszközök elsősorban a környezeti célok teljesüléséhez járulnak hozzá (környezetterhelés csökkentése, környezet-minőség javulása és a hatékony erőforrás-gazdálkodás, FK1-3), ezen keresztül közvetve azonban a társadalom egészségi állapotának javulásához (FT1), ezzel pedig a gazdasági átfogó célokhoz is: javul a foglalkoztatottak munkaképessége, termelékenysége (FG1) és nő a lakosok és a város jóléte (FG2-3).

A cél teljesülésével várható eredmény

- A megújuló energiát használó és zéró emissziós járművek számának és arányának növekedése (középtávon szélesebb körű használat általánossá válása)
- Az egyéni motorizált közlekedés lokális légszennyező anyag kibocsátása, globális légszennyező anyag kibocsátása csökken.

K4: A közlekedés és a növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése

K4.2: Közúti közlekedés hatékonyságjavítása, szolgáltatási színvonalának fejlesztése a fenntarthatóság figyelembe vételével

Jelenlegi állapot és előrejelzés

Kaposvár közúti közlekedésére nem jellemző, hogy a rendszer tartósan kapacitáshatáron működjön, komolyabb átmenő forgalom sem terheli a várost, miután a leginkább érintett irány a 61 sz. főút elkerülő szakaszával tehermentesítésre került. A városi közúthálózat feladata elsősorban a helyi, belső forgalom igényeinek kiszolgálása, melyet néhány gócponttól eltekintve többnyire megfelelő színvonalon tud ellátni.

Tekintettel arra, hogy a városi közlekedés legnagyobb részarányát a személygépkocsi adja, így a közút közlekedés lehető leghatékonyabb lebonyolítása minden résztvevő vagy itt lakó érdeke. A motorizáció növekedésével a parkolási problémák is megjelentek, és párhuzamosan az autók által elfoglalt területek mérete is folyamatosan növekszik. Emellett az áruszállítás is elsősorban közúton bonyolódik, ami plusz terhet jelent a hálózatnak és a forgalomirányításnak, egyes esetekben érzékenyebb (lakó)területeket is zavar, terhel.

Problémák

- Hiányzó hálózati elemek és az infrastruktúra fokozatos állagromlása
- A valós idejű igényekhez nem alkalmazkodó, statikus közúti forgalomirányítás
- Problémás csomópontok, iskolák környéki forgalmi sűrűsödések a reggeli csúcsban
- A közúti balesetek száma csak mérsékelten csökken
- Lakóterületeken nem jellemző a forgalomcsillapítás fizikai eszközökkel történő segítése (elavult forgalomtechnikai megoldások)
- Parkolóhely hiány egyes területekreszeken (belváros, lakótelepek), magas közterülethasználat
- Növekvő motorizációs ráta, a jövőbeli igények várható további negatív hatásai

Cél meghatározása

A közlekedők biztonságosabb és gyorsabb eljutása úticéljukhoz, a meglévő infrastruktúra, közlekedési felületek jobb kihasználása, a torlódások, időveszteségek csökkentése. Emellett a lakóterületek védelme a közúti közlekedés zavaró és környezetterhelő hatásaitól.

Az átfogó célokhoz való hozzájárulás

A hatékonyabb közúti közlekedés elsősorban a környezeti átfogó célok elérését szolgálja (FK1-3). A járművek kihasználtságának növelése a forgalom mérséklése mellett elsősorban az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodást támogatja (FK3). Az időveszteségek csökkentése közvetve a gazdaság versenyképességét (FG1) és a lakosság és a város jólétét is javítja (FG2-3). A parkolási helyzet javítása és a közterületek használatát csökkentő megoldások elterjedése elsősorban az erőforrásokkal való hatékony gazdálkodást szolgálja (FK3). A közlekedésbiztonság javulása az egészségmegőrzést (FT1) és a lakosság biztonságérzetét (FT3), ezen keresztül pedig jólétét (FG2) biztosíthatja.

A cél teljesülésével várható eredmény

- Közúti időveszteségek csökkenése
- Az egy járműben utazók átlagos számának növekedése
- A jármű üzemköltség és a környezetterhelés (légszennyezés és zajterhelés) csökkenése
- Közúti balesetek és sérültjeinek számának csökkenése
- A parkolóhely kereséssel töltött idő csökkenése

5. ESZKÖZRENDSZER

A Mobilitási terv céljainak megvalósulását segítő eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia eszközrendszeréhez igazodóan két típusra: ún. fejlesztési és menedzsment eszközökre oszthatók.

A célrendszerhez igazodóan megfogalmazott **fejlesztési eszközök** (9 db) jellegükből adódóan alapvetően és az eszköz tartalma tekintetében többségében infrastrukturális jellegű, járműállományi és egyéb rendszer beruházásokat foglalnak magukba.

5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

FE1	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	
FE2	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	
FE3	Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	
FE4	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	
FE5	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése	
FE6	Közbringa rendszer kiépítése	
FE7	Elektromobilitást támogató infrastruktúra és rendszerfejlesztések	
FE8	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	
FE9	Vasút áruszállítási célú infrastruktúra-fejlesztése	

A **menedzsment eszközök** (4 db) a közlekedési rendszer működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú beavatkozásait tartalmazzák. A menedzsment eszközök jellegükből adódóan, kisebb részben fejlesztési elemeket is tartalmazhatnak (pl. háttér rendszerek, IT beruházások).

Az eszközök felsorolását és a célrendszerhez történő illeszkedését a következő két ábra mutatja be, külön a fejlesztési, külön a menedzsment eszközökre. Előbbiek sorszámozása FE, utóbbiaké ME rövidítéssel történik.

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A MENEDZSMENT ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

ME1	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer	
ME2	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	
ME3	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	
ME4	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	



5.2 ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA

FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

FE1 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS INTER-MODALITÁSÁNAK, ÖSSZEKAPCSOLÁSÁNAK FEJLESZTÉSE

A közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát több tényező határozza meg, a kényelem, a térbeli és időbeli hozzáférhetőség, a megbízhatóság és a menetidő együttesen. Így az FE1, FE2 és FE3 eszközök együttesen fedik le a közösségi közlekedési fejlesztési beavatkozásokat (kiegészülve a menedzsment eszközökkel természetesen).

A városba érkező utasok és a helyiek hatékony kiszolgálása érdekében Kaposvár vasútállomás és a vele szomszédos helyi és helyközi autóbuszpályaudvarok multimodális átszállási csomóponttá fejlesztése szükséges. Olyan kialakítás elérése a feladat, ahol a helyi és a helyközi közösségi közlekedési utasok és az egyéni autós és kerékpáros közlekedők is rövid gyaloglással, korszerű és komfortos körülmények között, akadálymentesen és minden számukra szükséges információ birtokában tudnak átszállni egyik eszközről a másikra.

A fontosabb városon belüli átszállási csomópontokat is kompaktabbá kell tenni, ami az igények és további vizsgálatok alapján jelentheti majd megállók áthelyezését, egymáshoz közeli megállók összevonását, akár közös peronos busz-vasút átszállások kialakítását is. Emellett az átszálláshoz szükséges információkat egyértelműen, érthetően biztosítani kell minden érintett eszköznél, lehetőség szerint valós idejű adatokra támaszkodva.

Egy-egy vasútvonal fejlesztésének előkészítésénél városon belül és a vonzaskörzetben is indokolt vizsgálni, hogy a megállóhelyek elhelyezkedése, kialakítása a mai utazási igényekhez illeszkedik-e még. Szükség esetén áthelyezés, új megállók létesítése vagy kihasználatlan megállóhelyek megszüntetése is indokoltá válhat.

A környező településeken a vasútállomások, vasúti és autóbusz megállók környezetében P+R, B+R (Park+Ride, Bike+Ride) parkolók kialakítása szükséges. Az egyéni és a közösségi közlekedés összekapcsolását

szolgáló, utóbbi használatát segítő parkolóhelyek, biztonságos kerékpártárolók a nagyobb forgalmú helyi megállók környezetében, végállomásoknál, átszállási pontokon is javasoltak, természetesen a forgalom nagyságától függő kapacitással. Ezzel bővíthető az ingázók számára a közösségi közlekedési eszközök elérésének lehetősége és az egyéni közlekedés és a busz vagy vasút kombinálásának minősége.

Az infrastrukturális fejlesztéseket szükséges kiegészíteni utazástervezéssel, utastájékoztatással kapcsolatos fejlesztéseket tartalmazó ME3 „ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben” eszközzel.

FE2 A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HOZZÁFÉRHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA ÉS SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONALÁNAK EMELÉSE

Az FE2 alapvetően fejlesztési típusú, de menedzsment feladatokat is tartalmazó eszköz. Tartalmazza egyrészt a várakozási körülmények javítása érdekében a megállóhelyek és környezetük állapotának javítását, beleértve a járdakapcsolatok, közúti gyalogátkelők akadálymentes és biztonság növelő fejlesztését. A megállóhelyek területén a jó minőségű burkolat és közvilágítás, az időjárás elleni védelem, az utcabútorok, a szemetesedény és a megfelelő utazási információk elérhetőségének megteremtése a feladat. A balesetveszélyes helyek, akadálymentesítési problémák prioritást élveznek, a beavatkozásokat a forgalom nagysága szerinti rangsorolással lehet tovább ütemezni. A fejlesztések megalapozásához elengedhetetlen a naprakészen tartott adatháttér biztosítása és a jelenlegi megállóhely nyilvántartás bővítése a gyalogos útvonalak adataival.

A módválasztás és a szolgáltatás színvonala szempontjából az utazási idő az egyik legmeghatározóbb befolyásoló tényező. A közforgalmú járművek számára az egyéni gépjárművekkel szembeni előnybiztosítás elsődleges feladata az eljutási sebesség növelése, az utazás egyes időelemeinek (ezáltal a teljes utazási idő) csökkentése és a járatok pontosságának, megbízhatóságának növelése egyaránt. A kiszámíthatóbb és zavarmentesebb szolgáltatás által üzemeltetők és társadalmi előnyök (környezetterhelés, forgalombiztonság) is jelentkeznek.

A járatok részletes menetidő-elemzése alapján kell kidolgozni az eszköz pontos műszaki tartalmát. A beavatkozások tartalmazhatják a már kialakított előnyben részesítési megoldások felülvizsgálatát, fejlesztését és továbbiak létrehozását (buszsávok, buszszilipek kialakítását, valamint a jelentősebb közúti csomópontokban a közforgalmú járművek prioritizálását is). A közúti forgalomirányító eszközök támogatásával olyan összehangolást kell megvalósítani, amely lehetővé teszi a buszok zavarmentesebb haladását, tekintettel a megállóknál történő utascserére idejére is. Az előnyben részesítési beavatkozások többsége építést nem igénylő forgalomtechnikai eszközökkel is lehetséges, részben jelzőlámpa fázisterv fejlesztésekkel, ill. egyes útszakaszok esetében a közúti forgalomtól elkülönített sáv, terület kijelölésével a meglévő burkolaton (pl. az út keresztmetszetének újraosztásával). Szabályozási (állami hatáskörben megvalósítható) támogatást jelenthet a helyközi közlekedés gyorsítása érdekében, ha az autóbuszok lakott területen kívüli sebességének 70 km/óráról 80 km/óra emelése legalább egyes főútvonalakon megvalósul.

Az eszköz a közösségi közlekedési hálózat fejlesztését, szükség esetén átalakítását és az ehhez szükséges infrastruktúra megteremtését is magába foglalja (előbbi elemek menedzsment típusú tevékenységet jelentenek elsősorban). A hálózatot a városszerkezet, területhasználat változásaihoz kell illeszteni, az ellátatlan területek kiszolgálását meg kell valósítani. Az önkormányzat és a helyközi szolgáltatásban érintett Regionális Közlekedési Központok, a közlekedési közszolgáltatók közös feladata az utazási, ellátási igények folyamatos nyomon követése, a tapasztalatok, visszacsatolások figyelembevétele a hálózat/menetrend kialakítása során, valamint a különböző szolgáltatások lehető legösszehangoltabb működésének biztosítása. Ennek része az igények megfelelő követése, gyűjtése, amely a jelenlegi helyi utaselégedettség felmérések folytatását és szolgáltatóra való kiterjesztését tartalmazza, de kibővíti azt további megoldásokkal az utaspanaszok, észrevételek, hálózati javaslatok gyűjtésére és akár kezelésére az internetes fórumok, közösségi oldalak használatával („social media listening”).

Szintén feladat a nagyobb foglalkoztatók, intézmények, illetve a nagyrendezvények igényeinek folyamatos nyomon követése, amely alapját jelenti a dolgozói, szerződéses járatok és az üzletpolitikai kedvezmények kidolgozásának is. Vizsgálandó emellett, hogy milyen módon növelhető a szerződéses járatok és a menetrendszerinti közösségi közlekedés együttműködése, esetleges átjárhatósága, összességében a rendszer hatékonysága. Az eszközbe értendő egy közös, szolgáltatók közötti eljárásrend megalkotása és bevezetése, majd működtetése, illetve ennek alternatívájaként az ezt szolgáló beavatkozási rendszer kialakítása és a döntési mechanizmusok szolgáltatás-irányítási megoldásainak egymáshoz való igazítása, hangolása.

A hálózatfejlesztéshez szükség esetén a közúthálózat fejlesztését is el kell végezni (kapcsolódva az FE8: Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése eszközhöz).

A vasúti közlekedésben a kiszámíthatóság és a menetidők javítása érdekében a pálya és a kapcsolódó infrastruktúra elemek (a biztosítóberendezés, felsővezeték, energiaellátás, telekommunikáció stb.) fejlesztése szükséges. Az igazgatási-gazdasági központok között magasabb szintű szolgáltatás nyújtásával, sűrűbb (kínálati) menetrendekkel kellene támogatni a munkaerő eljutását. A kisebb forgalmú vonzáskörzeti települési környezetben az utazók és a helyi önkormányzatok minél nagyobb mértékű bevonásával szükséges az igényekhez igazítani a szolgáltatást, a legszükségesebb mértékben infrastruktúra fejlesztésekkel is megtámogatva.

A kisforgalmú időszakokban, pl. a hétvégi vagy éjszakai városi és elővárosi közlekedésben rugalmas, igényvezérelt közlekedési közszolgáltatás bevezetése is vizsgálható, amihez a korszerű mobilkommunikációs eszközök jól használható hátteret biztosítanak.

A fentiek alapján az FE2 eszköz kapcsolódik az „ME1: Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer” menedzsment eszközhöz, melynek része az integrált városirányítási és információs rendszer, adattárház létrehozása, valamint az üzemeltetői, döntéshozói intézményi hatékonyság és szolgáltatói attitűd javítása is. Kapcsolódik emellett az említett módon az FE1 és FE3 eszközökhöz is, valamint szintén a

kényelmet szolgálják az ITS és smart megoldások az ME₃ menedzsment eszközben.

FE₃ KÖRNYEZETKÍMÉLŐ MEGOLDÁSOK FEJLESZTÉSE A KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSBEN

A helyi autóbusz járműflotta 2017-ben befejeződő megújításának folytatását és a helyközi járműállomány korszerűsítését tartalmazó, menedzsment feladatokat is magába foglaló fejlesztési eszköz. Az innovatív megoldásokat felvonultató elektromos, illetve megújuló energiával működő járművek közforgalomban való fokozatos, idővel teljes körűvé váló használata tartalmazza a járműpark ezirányú bővítését és a háttér (kiszolgáló) infrastruktúra-fejlesztését egyaránt. Közlekedéspolitikai célkitűzés, hogy Kaposvár a helyi autóbusz flottájának megújítását követően is folytassa a környezetkímélő közlekedési eszközök bevezetését.

A lehetséges alternatívák között a CNG, LPG, akkumulátoros hibrid (dízel-elektromos), etanol vagy a hidrogén meghajtású buszok is szerepet kaphatnak, a technológiai fejlesztések sikeressége tudja megadni a választ a következő években.

Az új technológiájú közforgalmú járműflotta bővülése igényli a kapcsolódó infrastruktúra fejlesztését is, így pl. a töltőállomások megújítását, gyorsöltőhálózat kialakítását a városban, továbbá a karbantartási eszközállomány cseréjét, a karbantartó bázisok új technológiai alapú infrastruktúra elemeinek fejlesztését.

A vasúti járművek esetében is indokolt a korszerűsítés, legsürgetőbben a regionális forgalomban. A mainál modernebb, komfortosabb, energiahatékony és környezetbarát járművek közlekedését kell elérni a kaposvári vonzaskörzetben is, amire két lehetőség van, vagy a MÁV-START tervezett saját mellékvonali jármű fejlesztése-gyártása fog erre lehetőséget adni, vagy a regionális forgalomhoz szabott kapacitású motorvonatok beszerzése lehet a megoldás. A távolsági forgalomban a járműállomány állapota kedvezőbb, hosszabb távon fejlesztésre várhatóan szintén a START saját IC Plusz programja teremtheti majd meg a lehetőséget. A fejlesztés természetesen állami feladat, és mivel legalább Dunántúl, de inkább országos léptékű stratégiai és fejlesztési kérdés, így a Mobilitási terv projektet nem rendel hozzá.

Az FE₃ fejlesztési eszköz kapcsolódik az FE₂ „A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése” eszközhöz, hiszen jármű oldalról a technológiai korszerűsítés akadálymentes, magas komfortot biztosító flotta létrejöttét is jelenti. Emellett összefügghet az FE₇ eszközzel, amely az egyéni közlekedők számára épít ki elektromos töltőhálózatot, illetve elektromos autómegosztási rendszert, hiszen lehetnek a két feladatnak közös elemei (pl. a hálózati infrastruktúra fejlesztése).

FE₄ A GYALOGLÁS VONZEREJÉT ÉS BIZTONSÁGÁT JAVÍTÓ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK

Városszerte és a vonzaskörzet településein is a biztonságos és vonzó gyalogos infrastruktúra kialakítása az eszköz feladata.

Az eszköz ezért tartalmazza a lakóterületek gyalogos felületeinek fejlesztését (burkolatok javítása, cseréje, utcabútorok fejlesztése stb.), szükség esetén a hiányzó gyalogos hálózati kapcsolatok kialakítását. Szintén tartalmazza a megfelelő közvilágítás kiépítését ezeken a helyeken, a meglévő közterületi fényforrások tervszerű karbantartását vagy korszerűsítését is. Ezáltal hozzájárul egy élhetőbb, biztonságosabb lakókörnyezet formálódásához.

A forgalomcsillapítás eszközeinek (pl. behajtás korlátozás, gyalogos zónák, lakópihenő övezetek, 30-as zónák) további alkalmazása, városi léptékben is egységes és szisztematikus kijelölése révén egy élhetőbb, aktív módok számára kedvezőbb városi környezet alakul ki.

A közlekedésükben akadályozottak számára is biztosítani szükséges a teljes területen a közösségi terek és az épületek megfelelő, biztonságos és akadálymentes infrastruktúráját (többek között hasonló megoldásokkal, mint a már ismert rámpák, taktilis jelzések, információs jelzések). Fontos, hogy a gyalogos áramlás vonalában ne legyenek olyan terepakadályok (oszlop, fa vagy utcabútor), amely problémát jelenthet a közlekedésben.

A gyalogos infrastruktúra fejlesztéséhez kapcsolódnak a fejlesztési eszköz közterületeket, városképet, zöldterületeket és közparkokat, valamint a szabadidős célpontokat, létesítményeket, intézményeket magába foglaló fejlesztések, melyek a

biztonságos mellett a vonzó és minőségi zöldfelületi és közterületi arculat létrehozását jelentik városszerte, mind a napi közlekedési útvonalak mentén, mind szabadidős célpontok gyanánt.

A fejlesztési eszköz menedzsment jellegű feladatokat is tartalmaz, aminek kiemelt területe a közlekedésbiztonság. A gyalogos balesetek és ismerten konfliktusos vagy veszélyes helyszíneket célszerű egy felülvizsgálati program keretében módszeresen megvizsgálni és értékelni. Kiemelkedően fontos, általános elv a gyalogosok észlelhetősége: a forgalmas, illetve a nagy sebességű utakat keresztező útvonalaknál, ahol a gyalogátkelők kialakítási módja és megvilágítása biztonságuk egyik alapeleme. A lakossági panaszokat és az érintett szervezetektől érkező véleményeket is figyelembe kell venni a fejlesztési helyszínek kiválasztásakor és a konkrét fejlesztések kidolgozásakor.

Az eszközhöz tartozó fejlesztések több helyszínen összekapcsolódnak az FE5 Kerékpárosbarát úthálózat fejlesztéshez és az FE9 Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése eszközökhöz. A menedzsment eszközökhöz való kapcsolata megjelenik a háttér rendszerek, nyilvántartások, beruházási programozást segítő fejlesztések irányába (ME1), illetve a sérülékeny nem motorizált közlekedők biztonságának fokozásában a szemléletformálásnak is komoly szerepet kell szánni (ME2).

FE5 KERÉKPÁROSBARÁT ÚTHÁLÓZAT ÉS SZOLGÁLTATÁSOK BŐVÍTÉSE

A város jelenlegi kerékpárforgalmi főhálózatának további bővítésével összefüggő kerékpáros főhálózat kialakítása tervezett. Az eszközhöz kapcsolódó konkrét fejlesztések, projektek célja a városrészek közötti, illetve Kaposvár és a vonzáskörzet települései, valamint turisztikai célpontok közötti kapcsolatok megteremtése.

A hálózatfejlesztés megalapozása érdekében elkészült a város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (KFHT), mely tartalmazza a fejlesztési feladatokat, azok ütemezését és lehetséges forrásait. A KFHT alapján ütemezetten megvalósítandó a belvárosi terület és a többi jelentősebb forgalmi célpont minden irányból történő biztonságos megközelíthetősége. Ennek része az Egyetem, mint kiemelt célpont belvárosi kapcsolata, valamint a nagyobb foglalkoztatókhoz (pl. ipari parkokhoz) és

intézményekhez vezető kerékpáros útvonalak kialakítása. A környező településekig és városi és vonzáskörzeti szabadidős célpontokig kerékpárutak építése, valamint a közösségi közlekedési csomópontokhoz, vasútállomásokhoz vezető kerékpáros útvonalak kialakítása.

Új létesítmények, fejlesztések mellett az eszköz része a meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése és biztonságának növelése is. Ennek keretében – szintén a KFHT alapjain – megtörténik a meglévő hálózatrészek problémáinak, balesetveszélyes helyeinek azonosítása és megoldása. A megalapozást szolgálja a lakossági és civil érdekképviselők észrevételeinek figyelembevétele. Az eszköz keretében kiemelt feladat a nem motorizált módok közötti konfliktusok kezelése, például a gyalogos-kerékpáros gócpontok feloldása, a közös területen kialakított problémás gyalog- és kerékpárutak átalakítása. Feladat a mindenki számára könnyen értelmezhető és egyértelmű átvezetések, csomóponti megoldások kialakítása, valamint a biztonság növelése érdekében a meglévő hálózati elemek megfelelő fenntartása, üzemeltetése, szükség esetén a felmerülő hibák javítása is.

A fejlesztési eszköz elemei között szerepelnek forgalomtechnikai beavatkozások, vonali vagy csomóponti korrekciók és fejlesztések, továbbá ide tartozik a biztonságot növelő közvilágítás-fejlesztés és vonali vagy területi forgalomcsillapítás is. A kerékpáros fejlesztéseknél preferálni kell a közúti forgalommal közösen vezetett, attól csak indokolt esetben (nagy és/vagy nagy sebességű járműforgalom) szeparált infrastruktúra típus alkalmazását, amely városi környezetben bizonyítottan a legbiztonságosabb.

A városkörnyéken az elkerülőutak és a településeket összekötő közutak esetleges fejlesztéseinél (FE8) vizsgálni kell és indokolt esetben a beruházással párhuzamosan ki kell alakítani a környező településeket a megyeszékhelyhez kapcsoló kerékpáros infrastruktúrát is.

A forgalmas közterületeknél, forgalomvonzó létesítményeknél folytatni szükséges a közterületi kerékpárparkolók létesítését, és indokolt a meglévő, de nem megfelelő kialakítású tárolók cseréjére is (keréktámasztó helyett a váz lakatolását lehetővé tevő kialakítások). A támaszok és a helyszínek

kialakítását célszerű egyeztetni a helyi kerékpárosokat képviselő egyesületekkel, civil szervezetekkel. A közterületi kerékpáros elemeket javasolt egyúttal városarculati, ill. marketing eszközként is kezelni, amely lehetőséget adhat akár szponzorok bevonására, reklámra is. A munkába és iskolába kerékpározás serkentése érdekében az intézményi kerékpártárolók létesítését is folytatni szükséges, mely a városi intézményeknél fenntartói feladat, más létesítményeknél, foglalkoztatóknál elsősorban a koordinációs és motivációs feladatot jelent. A nagyobb tömegrendezvények alkalmával javasolt mobil támaszok kihelyezése.

Egységes arculati követelmények mentén ösztönözni és támogatni kell az üzleteket, éttermeket, vállalkozásokat is saját boltjuk előtti közterületi kerékpárparkoló kialakítására, ami a pénzügyi támogatások mellett a könnyű és gyors közterülethasználati engedélyeztetéssel is serkenthető.

A fejlesztési eszköz szorosan kapcsolódik, lényegében feltétele a Városi közbringa rendszer kiépítésének (FE6 eszköz). Ezen túl a legjobbnak gondolt kerékpárosbarát műszaki megoldások folyamatos fejlődése miatt az ME1 eszközhöz az üzemeltetői, döntéshozói kompetenciák javítása, szervezetfejlesztés és szemléletformálás kapcsán is kapcsolódik. A kombinált közlekedés feltételeinek javítása kapcsán pedig az „FE1: Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése” eszközhöz, illetve a gyalogos infrastruktúra fejlesztésénél említett módon az FE4 (gyalogos) és FE9 (közúti) fejlesztésekhez is.

FE6 KÖZBRINGA RENDSZER KIÉPÍTÉSE

A fejlesztési eszköz a bárki által igénybe vehető kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (közbringa rendszer) vizsgálatát és kiépítését takarja, amelynek kiinduló alapját jelentheti a meglévő, 4 állomással működő próbarendszer („Kaposvári Tekergő”). A fejlesztésnek akár a jelentősebb nagyfoglalkoztatók bekapcsolása is része lehet, pl. a gyűjtőállomások kialakítása, (rész)finanszírozása révén.

A megvalósíthatósági vizsgálat a Mobilitási terv készítésével párhuzamosan készült el, része a kerékpárflotta, a gyűjtőállomások, a karbantartási-logisztikai rendszer, az informatikai háttérrendszer (elszámolás,

ügyfél regisztráció, logisztikai folyamatok IT háttere, teljes hardver és szoftver környezet stb.), valamint az üzemeltetési és jogi keretek, a díjstruktúra és a fizetési rendszer kidolgozása is. Az ehhez kapcsolódó döntések meghozatala mellett az eszköz feladataiba értendő a marketing-kommunikációs tevékenység is.

A fejlesztés szoros kapcsolatban áll a menedzsment eszközökkel. A városi léptékű közbringa rendszer sikeréhez elengedhetetlenek a kerékpárforgalmi létesítmény fejlesztések is, így feltétele az FE5 eszköz elindítása is, valamint ez is kapcsolódik az FE8 „Közúthálózat és csomópontjainak fejlesztése” eszköz beavatkozásaihoz.

FE7 ELEKTROMOBILITÁST TÁMOGATÓ INFRASTRUKTÚRA ÉS RENDSZERFEJLESZTÉSEK

A fejlesztés az elektromos meghajtással működő járművek, a terjedőben lévő elektromos kerékpárok és leginkább az elektromos személyautók számára egy megfelelően sűrűn elhelyezkedő töltőhálózat ütemezett kiépítését foglalja magában. Ez egyrészt a nagyforgalmú célpontoknál és sűrűn lakott területeken szükséges, másrészt célszerű bizonyos parkolászám fölötti nagyobb befogadóképességű parkolóhelyeken (pl. nyilvános mélygarázsokban, parkolóházakban és felszíni fizetős parkolóban – a mozgáskorlátozott parkolóhelyek mintájára az e-autóknak is biztosíthatók dedikált parkolóhelyek és töltési infrastruktúra). Természetesen az e-mobilitás gyors technológiai fejlődéséhez igazodnia kell a megvalósuló műszaki tartalomnak.

Az eszköz része, akár a fenti töltőhálózathoz kapcsolva, egy közösségi elektromos autóhasználati (car sharing) rendszer előkészítése és létrehozása is a városban. Ez tisztán elektromos, városi használatra optimalizált járművekkel működhet, ami így környezetkímélő elektromos autóhoz való hozzáférést biztosíthat a teljes lakosság számára, ezzel váltva ki a saját, hagyományos meghajtású autó használatot, komolyabb beruházási igény nélkül.

Az eszköz kapcsolódik az FE3 fejlesztési eszközhöz (Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben), továbbá szabályozási-finanszírozási oldalról a bevezetést támogató ME4 menedzsment

eszközhöz („Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására”).

FE8 KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

A megfogalmazott célokkal összhangban nem feladat a közúti kapacitások és lehetőségek érdemi bővítése a városban, de a közlekedési igények többségét kitevő közúti szegmenst hatékonyan, a lehető legkisebb környezetszennyezéssel kell levezetni, biztosítva a maximális forgalombiztonságot. Az ebből adódóan komplex tartalmú eszköz tartalma az ezt szolgáló közúthálózat kialakítása, elsősorban a meglévő hálózat és infrastruktúra elemek ilyen szemléletű fejlesztése, jelenlegi problémáinak megoldása.

Egyrészt a nagyforgalmú és balesetveszélyes csomópontok állandó forgalomtechnikai felülvizsgálata mellett szükség esetén a geometria vagy a forgalmi rend módosításával (pl. körforgalmi kialakítás, jelzőlámpa telepítés) biztonságosabbá és gördülékenyebbé válhat a közlekedés. A csomópontok kialakítása során természetesen minden érintett szegmens érdekét érvényesíteni kell. Kiemelt feladat a nem motorizált módon közlekedők biztonságának megteremtése és minden mozgásában korlátozott közlekedésének biztosítása. Belvárosi környezetben a beruházások terveiben a helyi gyalogos forgalom igényeit, a közösségi közlekedés megközelíthetőségét és a járműveinek közlekedését, valamint a kerékpározók szempontjait kiemelten kell figyelembe venni, prioritásukat biztosítani kell a fejlesztések kialakításánál (meglévő csomópontok esetén a jelenlegi állapotok ilyen szemléletű felülvizsgálata javasolt, erre program indítása indokolt).

A közúti közlekedési infrastruktúra általános állapotának javítása érdekében folytatni, lehetőség szerint gyorsítani kell az útfelújítási programot az Önkormányzat és a Magyar Közút NZrt. által fenntartott szakaszokon is. A közúti folyópálya szakaszok fejlesztése mellett ide értendő a már érintett csomópont-fejlesztés, a más hálózatokkal való találkozási pontok, kereszteződések biztonságos kialakítása, a műtárgyak, a vízelvezetés fejlesztése is, valamint a közvilágítás és a közúti jelzések láthatóságának korszerűsítése is. A felújítások tervezése során minden alkalommal vizsgálni kell a forgalomtechnikai kialakítás korszerűségét, a gyalogosok,

kerékpárosok igényeinek való megfelelés mellett a közösségi közlekedés viszonyait is, ezeknek a szegmenseknek az esetleges szolgáltatásfejlesztési lehetőségeit (pl. buszsáv vagy kerékpárforgalmi infrastruktúra kialakíthatósága). Így az eszköz kapcsolódik az FE2: „A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése” és az FE4, FE5 és FE6, a nem motorizált módok körülményeit fejlesztő eszközhöz is. A beavatkozások tervezését, ütemezését, forrásbiztosítását és hatékony megvalósítását, valamint későbbi működtetését az ME1 eszköz támogatja, melynek része egy korszerű útnyilvántartó informatikai rendszer és adatbázis („pavement management system”) kialakítása is.

A városi személygépkocsi forgalom befolyásolásában a menedzsment eszközök alá tartozó parkolásszabályozás, parkolás- és díjpolitika is fontos szerepet játszik, melyet infrastruktúra oldalról az ez alá az eszköz alá tartozó közterületen kívüli parkolási infrastruktúra fejlesztése támogathat, ez szintén ennek az eszköznek a része (mélygarázsok, parkolóházak, más közterületen kívüli városi parkolók építése, bővítése). Ez segíthet az egyéni közlekedés közterület-foglalásának csökkentésében, ami lehetőséget adhat ezen értékes városi felületek humanizálására, újragondolására. A lakótelepi parkolási konfliktusok oldását szabályozók-ösztönzők, esetleg – amennyiben mutatkozik rá fizetőképes kereslet – szintén közterületen kívüli garázs építések segíthetik a jövőben, ami szintén a közterületek felértékelését célozza.

A hiányzó városi és vonzáskörzeti utak kiépítésével ma rosszabb külső kapcsolatokkal rendelkező területek elérése javítható, ami időnyereséget jelent a hálózaton. Ennek pozitív hatása van az ottani életminőségre és a gazdasági lehetőségekre is, emellett a megfelelő hálózatfejlesztések a lakóterületekről is segítenek kiterelni a nem oda tartó (átmenő, adott esetben teher-) forgalmat. A várost elkerülő, hiányzó hálózati elemek építése elsősorban a jelenleg a városon keresztülhaladó forgalom okozta forgalmi és környezeti terhelésre nyújt megoldást. A városi be- és kivezető utak fejlesztését, kapacitásbővítését leginkább a gazdasági fejlődés és a munkamotivált forgalom növekedése, a forgalomfejlődés általi torlódások indokolhatják a jövőben. A

fejlesztésekkel párhuzamosan érdemes vizsgálni minden esetben, hogy a környező településeket a közúti fejlesztéssel együtt megfelelő kerékpáros infrastruktúrával is be lehet-e kötni a városi hálózatba (FEg).

Az áruszállító forgalom lehetőségeinek javítása, de ezzel párhuzamosan szabályozott módon a korlátok között tartása részben menedzsment feladat. Infrastruktúra fejlesztést igényel ugyanakkor a dedikált gazdasági területek, (ipari parkok, nagyobb üzemek, feldolgozók) elérhetőségének biztosítása és belső kiszolgáló infrastruktúrájának fejlesztése, ami fontos gazdasági érdek, mind az oda érkező áruszállító járművek, mind a koncentráltan megjelenő munkaerő okozta megnövekedett közlekedési igények miatt. A közúti infrastruktúra fejlesztéseit összhangba kell hozni az iparterületek fejlesztésével, biztosítani szükséges, hogy a gazdasági-ipari tevékenység és annak (túlnyomóan közúti) közlekedési kiszolgálása a lehető legkevésbé terhelje a város lakóterületeit és védendő értékeit. Ennek érdekében közúti kapcsolatok fejlesztése, tehergépkocsi puffertárolók létrehozása történhet meg. Módváltó, közút-vasút átrakópontok fejlesztésével kapcsolódhat ez az eszköz az FEg „A vasúti áruszállítás infrastruktúra-fejlesztése” eszköz beruházásaihoz, valamint és megfelelő elérhetőségének biztosításával.

FEg VASÚT ÁRUSZÁLLÍTÁSI CÉLÚ INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSE

Konkrét feladat a kaposvári vasúti pályaudvar áruszállítási kapacitásainak fejlesztése, jelenleg elsősorban a cukorgyár vasúti kiszolgálásának javítása, a személyforgalmú vonatok és a tehervonatok egymást zavaró kötöttségeinek felszámolása.

Annak érdekében, hogy az áruszállításban más területen is növekedhessen a vasút versenyképessége, fel kell térképezni Kaposváron és vonzáskörzetében a meglévő és várható-potenciális vasúti áruszállítási igényeket, ennek érdekében adatgyűjtések, kérdőívezések szükségesek. Ezzel párhuzamosan a MÁV Zrt. pályavasúti fenntartó szervezetével közösen fel kell mérni a jelenlegi rakodási pontokat, iparvágányokat, saját célú vasúti pályákat, azok jogi és műszaki státuszát és mai forgalmát. Az így előálló infrastruktúra és forgalmi adatbázis része lehet az ME1 alá tartozó adattárháznak is.

Az igények alapján a gazdaságilag alátámasztható vasút menti rakodók infrastruktúra és szolgáltatás fejlesztése és az üzemek iparvágány kapcsolatainak felújítása szükséges, ahol indokolt, ott új pályaszakaszok kiépítését is beleértve. A vasút jobb versenyképességéhez elengedhetetlen vonali fejlesztések és az áruszállítás módváltását befolyásoló közúti és vasúti árképzés állami közlekedéspolitikai feladat.

MENEDZSMENT ESZKÖZÖK

ME1 HATÉKONYABB ÉS A SUMP ELVEKET TÁMOGATÓ INTÉZMÉNYRENDSZER

Az ME1 eszköz a tulajdonosi-működtetői oldal szervezeti, informatikai stb. fejlesztéseivel foglalkozik elsődlegesen, a beavatkozások a hatékonyabb és eredményesebb közlekedésszervezést, -finanszírozást szolgálják. A közlekedők (felhasználók) által igénybe vett szolgáltatások javítását, fejlesztéseit a későbbi menedzsment eszközök tartalmazzák majd.

A mobilitás tervezésben, a kapcsolódó fejlesztések előkészítésében és az üzemeltetési feladatokban egyaránt meghatározó az érintettek együttműködésének javítása, a rendszeres szakmai konzultáció kialakítása. Ennek keretében az önkormányzat (önkormányzati intézmények) egymás közötti, illetve a vonzáskörzet közlekedésében érintett további (sok esetben állami szereplők) közötti vertikális és horizontális együttműködés szervezett kereteinek kialakítása az ME1 eszköz első fontos eleme. Formája lehet pl. a Mobilitási tervhez kialakított Önkormányzati Munkacsoport további működtetése és bővítése. Ez meghatározó feladat a város és a vonzáskörzet mobilitási kérdéseinek egységes kezelése érdekében. Az összehangolt menetrend, egységes tarifa és információs rendszer kialakításához és működtetéséhez szükséges a szervezeti-intézményi háttér megteremtése, a város és a vonzáskörzet mobilitási kérdéseivel foglalkozó szakmai stáb felállítása, formalizált szervezeti együttműködések kialakítása.

Hosszabb távon meghatározó, hogy a várostervezésnél és a közlekedéstervezésnél a Mobilitási terv alapelveinek, céljainak megfelelő közlekedéspolitikai szempontrendszer és prioritások érvényesüljenek. Ennek egyik elemét jelenti a város területfelhasználásában a rendelkezésre álló területekkel való hatékonyabb és észszerűbb gazdálkodás, a kompakt város elvének szem előtt tartása. A lakóterületi fejlesztések esetén preferálni kell a városrehabilitációs beavatkozásokat, meglévő városi területek fejlesztését, és ugyanígy, a gazdasági területek fejlesztése esetén is zöldmezős beruházások helyett a barnamezős területek használatát. Hosszú távon a monofunkciós területegységek kialakítása helyett lényeges a vegyes területhasználatú városrészek kialakítására való törekvés, a mobilitási igények csökkentése érdekében a helyben elérhető szolgáltatások, munkahelyek kialakításával. Ma tisztán lakó funkciójú területeken legalább az alapszolgáltatások kialakítása és a városrészi alközpontok szerepének erősítése szükséges.

A területhasználattal összefüggő feladat a gépjármű közlekedés területfoglalásának csökkentése is (kiemelten a belvárosban), kapcsolódva a parkolási kínálat alakításához és a parkolásszabályozáshoz. Közlekedési fejlesztések során a közterületek újraosztása, nem motorizált közlekedési módok számára megfelelő területek biztosítása, élhetőbb városi terek kialakítása szükséges.

Közlekedéspolitikai döntéseknél (finanszírozás, díjpolitika, beruházások kiválasztása során) és a projektek műszaki tartalmának jóváhagyása során is kiemelt szerepet kell, kapjon a fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése (pl.: jelentősebb ingatlanfejlesztések esetén a közösségi közlekedéssel való megközelíthetőség preferálása, a gyalogosok és kerékpárosok közlekedési feltételeinek javítása, a közúti közlekedésben az elektromos és zéró emissziós járművek használatának ösztönzése, támogatása). A városi tervezés és szabályozás során figyelemmel kell lenni a mobilitásukban korlátozott társadalmi csoportok (pl.: idősek, kisgyerekesek, gyengénlátók, mozgáskorlátozottak) igényeire.

Kiemelten hangsúlyos szerepet kell szánni az átfogó célok között is kiemelt helyen szerepeltetett partnerség megvalósításának

és a szubszidiaritás alkalmazásának, mind a stratégia alkotás és programozás, mind a projektek előkészítése és a hatásaik nyomon követése során. A partnerség horizontális (területi) és vertikális (intézmények, szintek közötti) megvalósítása biztosítja a közlekedéspolitika széleskörű elfogadottságát és az iránti elkötelezettség erősítését. Ennek egyik eszköze lehet a "social media listening", a város bekapcsolódása az internetes fórumok, közösségi oldalak életébe, hallgatóként és akár aktív résztvevőként (tájékoztatás, válaszadás problémafelvetésekre, panaszokra – városfejlesztés, városüzemeltetés és azon belül közlekedésfejlesztés terén). A fenti alapelvek intézményesítése, valamint szakmai és döntéshozói körökben történő széleskörű elterjesztése kulcsfontosságú a döntési-végrehajtási hierarchia minden szintjén való betartatása érdekében.

Kaposvár és vonzáskörzete mobilitási helyzetének javításához és a tervezett fejlesztések korszerű, hatékony megvalósításához a Mobilitási terv szellemiségével és célrendszerével azonosulni tudó, azzal összhangban működő intézményi háttér fenntartása is szükséges. A SUMP elveinek gyakorlatba való átültetése érdekében az intézményrendszer területén szükséges a szervezet és a humán-erőforrás bázis szakmailag felkészültségének megtartása, fejlesztése, valamint a különböző szereplők munkájának összehangolása is. Fontos feladat a polgármesteri hivatal és a szolgáltató-üzemeltető cégek működésének és az egyes munkakörökhöz kapcsolódó feladatainak, felelősségi köreinek felülvizsgálata. Ez alapozhatja meg a munkatársak szakmai kompetenciáinak fejlesztését, továbbképzéseit, szemléletmódfejlesztését, de akár a nemzetközi tapasztalatszerzést és indokolt esetben a humán-erőforrás fejlesztést. Továbbképzések, belső szemléletformáló programok szervezése, a szolgáltatói attitűd fejlesztése mind történhet az eszköz keretében. További előnyt jelenthet nemzetközi együttműködésekben és projektekben szerzett tapasztalatok, jó gyakorlatok helyi alkalmazásának támogatása, és helyi innovációk, smart megoldások szélesebb körű használatának segítése.

Az információk megléte is elengedhetetlen a jó döntések meghozatalához és a hatékony működéshez. A város üzemeltetésében résztvevő cégek, szervezetek által jelenleg gyűjtött adatok minőségi, mennyiségi elemzésével, az adatgyűjtés, adatkezelés, illetve archiválás módszertani értékelésével, valamint a felhasználási célok megfogalmazása segítségével egy, a jelen állapotot leíró "adatkataszter" létrehozása az eszköz kiinduló eleme. Az adatok összerendezésével a városvezetés és a döntéshozók képet kaphatnak arról, milyen adatok állnak aktuálisan rendelkezésre, illetve az adatgyűjtéseknek milyen korlátai vannak. Egy integrált városirányítási információs rendszer segíti a döntések tényadatokkal történő megalapozottságát, nem csak a közlekedés, de a városüzemeltetés minden területén. Segítségével a döntési mechanizmusok gyorsíthatók, az üzemeltetési költségek csökkenthetők, a városfenntartás hatékonysága javul. A városirányítási rendszer alapját a leendő dedikált adattárház biztosítja az adatok térképi megjeleníthetőségének képességével, amihez térinformatikai szoftver alapú adatkezelés javasolt. A megvalósításhoz elengedhetetlen a fenti célok és a ma rendelkezésre álló adatok közötti kapcsolatok feltárása, a szükséges bemenő adatigény és az érintett felelősök, szervezetek, üzemeltetők meghatározása (szükség esetén a maitól eltérő adattartalom és adatgyűjtési formák rögzítése). A városirányítási rendszer fontos feladata, hogy pénzügyi és naturália (teljesítmény és infrastruktúra mennyiségi) adatokat is tartalmazzon. Az üzemeltetés, karbantartás szempontjából kiemelt feladat az adatgyűjtések rendszerességének biztosítása emberi erőforrás és eszköz oldalról, valamint az üzemeltetésért felelősök és az adatszolgáltatók kijelölése, így teljes rendszer működtetésének meghatározása, kialakítása. A tervezett városi adattárház közlekedési rendszer leíró adatréteg integráns részét kell, hogy képezze az országos szinten megvalósítandó Nemzeti Közlekedési Adattárháznak, ennek megfelelően a szükséges kapcsolódási pontok biztosítása alapkövetelmény.

A menedzsment eszköz a fentiek alapján lényegében az összes többi eszközhöz kapcsolódik a háttér biztosításával. Konkrét adatkapcsolata elsősorban az ME₃ „ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben” eszközzel lehet.

ME₂ SZEMLELETFORMÁLÁS ÉS IGÉNYBEFOLYÁSOLÁS A CÉLOK ELÉRÉSÉNEK ELŐSEGÍTÉSÉRE

Összehangolt és aktív szemléletformálási program hatékonyan támogathatja a fenntartható városi mobilitás megteremtése érdekében kitűzött célok megvalósulását. A mobilitás-tervezés komplexitása és szerteágazó tématerületi érintettsége miatt (közlekedési, környezetvédelmi, városfejlesztési, gazdasági aspektusai) városi szinten kidolgozott szemléletformálási cselekvési terv kidolgozása javasolt az egyes célcsoportokat érintő tevékenységek szakmai tartalmának, ütemezésének és finanszírozásának összehangolása, valamint a projektek közötti szinergiák hatékonyabb kihasználása érdekében.

A lakossági szemléletformálás fontos elemét jelenti a magához a Mobilitási tervhez kapcsolódó partnerségi tervezés megvalósítása is, így az érdekeltek tervezési folyamatba történő aktív bevonása, a kitűzött cél és intézkedési rendszer, majd a megvalósítás fázisában az elért eredmények folyamatos kommunikációja.

A komplex szemléletformálási program néhány kiemelt területe:

- Közlekedési módok egyensúlyának segítése, nem motorizált és környezetbarát közlekedési módok szerepének erősítése (pl. kerékpáros szemléletformálás, összehangolt akciók, országos kampányokhoz való kapcsolódás, tudatosabb helyi kezdeményezések támogatása, a helyi civil szervezetek és vállalkozások aktív közreműködésével)
- Közlekedésbiztonsági képzések (nagyközönség és oktatók számára is), kampányok a balesetek számának és súlyosságának csökkentése érdekében (a kaposvári Rendőrkapitányság és helyi civil szervezetek és iskolák közreműködésével)
- Tudatos közlekedési módválasztás ösztönzése, naprakész információk átadása az energiatudatos gondolkodás és a kapcsolódó viselkedésminták elterjesztése érdekében (pl. energiatakarékossági, energiahatékonysági, megújuló és alternatív energiahasznosítási megoldások, Smart alkalmazások a tudatos utazástervezéshez)

- Települési/intézményi szereplők energia- és klímatudatos szemléletének fejlesztése (SUMP elvek: gyakorlat-orientált képzések, workshopok, tréningek)
- K+F együttműködések ösztönzése az Egyetem és innovatív helyi vállalkozások közreműködésével
- Nemzetközi együttműködésekben, nemzetközi projektekben való aktív részvétel.

A szemléletformálási eszköz olyan beavatkozásokat is magába foglalhat, amelyek elősegítik a munkanapi és iskolaidőszaki reggeli vagy délutáni koncentrált csúcsidőszakok enyhítését, segítve a hatékonyabb közlekedésszervezést (pl. időben eltolt, a hagyományostól eltérő munkarend-váltás). Az oktatásban a távoktatás (e-learning), a munkában a távmunka (teleworking) bevezetése, fejlesztése elősegíti a helyváltoztatási igények csökkentését. A kereskedelemben az elektronikus kereskedelem elterjedése is hozzájárul a forgalmi igények koncentrált terhelésének mérsékléséhez.

ME₃ ITS ÉS SMART MEGOLDÁSOK SZÉLESKÖRŰ ALKALMAZÁSA A KÖZLEKEDÉSBEN

A közlekedőket ma már nagyon sok technológiai fejlesztés segítheti mind az utazás előtt, mind utazás közben, pl. elektronikus jegyrendszer, utazástervezők, valós idejű utastájékoztató rendszerelemek, forgalom- és parkolásirányító megoldások.

Az elektronikus jegyrendszer bevezetésekor két párhuzamos feladatot kell elvégezni. Egyrészt állami szerepvállalással a tarifarendszerek összehangolása szükséges a szolgáltatók, szegmensek között, másrészt szükséges a Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platformon (NEJP) alapuló Kaposvár térségi e-jegyrendszer megvalósítása. A NEJP biztosítja tervezetten a személyszállítási szolgáltatások elektronikus igénybevételének lehetőségét, ezek interoperabilitását, valamint a közforgalmú személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó átjárhatóságát. Tartalmaz valamennyi adatbázist, rendszermodult, szolgáltatási modult, amely szükséges a közösségi közlekedési jegyrendszer alapfunkcióinak működtetéséhez, az interoperábilis díjtermékek (összehangolt tarifarendszerek)

átjárhatóságának biztosításához, a viteldíjbeszedés megvalósításához. Része továbbá – az egységes és átjárható, országos jegyrendszer megvalósításának kommunikációjához szükséges – biztonsági- és alkalmazásmenedzsment. Ezek az alapokon el kell kezdeni a kaposvári térségi – preferáltan elektronikus kártya alapú – e-jegyrendszer előkészítését, biztosítva ezzel a folyamatban lévő, országos fejlesztésekbe való integrálhatóságát. Az e-jegy bevezetése kapcsán feladat a jegyárusítási rendszerelemek (pénztárak, automaták, mobil applikációk) fejlesztése is, melyre a NEJP szintén megadja a követelményeket. Az illesztéssel a rendszer alkalmassá válik a teljes utazási láncra szóló jegyek kiadására, valamint a megfelelő fizetési módok, készpénz, kártya, pénz helyettesítő cafeteria elemek elfogadására, elektronikus kártyák feltöltésére is. Városi szinten vizsgálni kell a többi városi kártyával való átjárhatóságot (Kaposvár Kártya, parkoló chipkártya stb.).

Az utazástervező és utastájékoztatósi rendszer(ek) kialakítása (és több részrendszer esetén összekapcsolása) szintén e menedzsment eszköz alá tartozik. Egyrészt egy olyan intelligens, szolgáltatók között integrált rendszer kialakítását jelenti, amely valós idejű forgalmi tájékoztatást képes nyújtani, másrészt a korábban egymással nem összekapcsolható információkat egy rendszerként képes kezelni és közvetíteni az utasok felé, függetlenül attól, hogy az adatok melyik szolgáltatótól keletkeznek. A helyi közösségi közlekedésre a KK Zrt. honlapján és a helyközi közlekedésre is működik útvonaltervező, ezek azonban ma még külön-külön használhatók. Az eszköz ezért magába foglalja a rugalmasabb utazástervezésre és akár a járatok valós helyzetének térképes nyomon követésére is alkalmas szolgáltatások webes, illetve okostelefonra és tabletre kifejlesztett, szolgáltatók között átjárható és összekapcsolt verzióját.

A helyi közösségi közlekedésben szintén vannak már a forgalmasabb megállóknál és a végállomásokon, valamint az összes buszon képes és akusztikus eszközök, melyeken valós idejű információk jelennek meg. Feladat a rendszer kiterjesztése, valamint integrálása a helyközi közlekedéssel. A kijelzőket az átszállási vagy módváltó helyeken (pl. a parkolóknál) is célszerű kihelyezni, hogy az átszállás minél kevesebb idővesztéssel okozzon.

A rendszer részét képezheti internetes és mobil platformokon kialakításra kerülő adatszolgáltatás, aminél pl. a járművek helyzetének valós idejű térképes megjelenítésére, valamint testre szabható push üzenetek (tehát újabb, az alkalmazáshoz kapcsolódó információk) ügyféloldali fogadására, valós idejű ügyfél-tájékoztatásra szolgálhatnak (továbbá pl. közeli megállóhelyek, indulási időpontok jelzésére is). Számos olyan információs alkalmazás működik már hazánkban, amelyek különböző típusú utazási és turisztikai információhoz adnak könnyű elérhetőséget.² A mobil információk elérését a kiemelt közterületeken ingyenes wifi szolgáltatás segítheti a jövőben, amely a belváros több területén már ma is működik.

A valós idejű, hatékony utastájékoztatás alapja a forgalomirányítással való összekapcsolás, adott esetben az autóbusz előnyben részesítéssel való együttműködést is beleértve. Szorosan kapcsolódva az FE2 eszköz fejlesztéseivel (A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése) a menedzsment eszköz a járatszervezési és forgalomirányítási folyamatok javítását is tartalmazza. Ez alapvetően a KK Zrt. üzemeltetői rendszerét érinti (finanszírozás szempontjából a tulajdonos, önkormányzat közvetetten érintett), és a DDKK, a MÁV, illetve a városi forgalomirányítás rendszerével történő együttműködésen alapul. A kialakítás során először a menetrend és vezénylés tervező rendszerek egységesítését és a Transmodel kompatibilitást biztosító adatbázisok egy adatbázissá való összevonását szükséges megvalósítani. A menedzsment eszköz ezáltal hozzájárul az FE1 fejlesztési eszköz, azaz a szolgáltatók között működő kínálat intermodalitásának fejlesztéséhez.

A mobilitási döntések tudatos befolyásolásához olyan applikációk kifejlesztése is hozzájárulhat, amelyek segítségével adott viszonylatban az egyéni közlekedés és egyéb közlekedési módok költségei és környezeti terhelése kiszámítható, egymással összevethető.

A modern intelligens közlekedési (ITS) rendszerekben nagy szerep jut a korszerű szenzoroknak, adatrögzítőknek, a forgalmi állapotok és események automatikus felismerésének. Mind a közúti, mind a közösségi közlekedési forgalomirányítás képes lehet arra, hogy a mindenkor forgalmi viszonyoknak legmegfelelőbb vezérlést biztosítsa. A forgalomirányítás ilyen szemléletű átalakítása gondos tervezést igényel, a rendszert a kaposvári közlekedés jellemzőire kell kialakítani. Az irányítási háttérrendszer kialakításán túl magába foglalhatja egyes forgalomirányító berendezések korszerűsítését, cseréjét, a jelenlegi csomóponti szabályozások vizsgálatát és frissítését, illetve egyes csomópontokban jelzőlámpás irányítás kialakítását. Az esélyegyenlőség növelése érdekében egyes helyeken a berendezés kiegészülhet beszélő hangjelző egységgel, ami akár intelligens SMART alkalmazásokkal élesített működéssel segítheti a vakok és gyengénlátók közlekedését, biztonságosabbá teszi az áthaladásukat. Ezen a ponton pedig kapcsolódik az FE2 „A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése” eszközhöz, amely az előnyben részesítési megoldásokat is tartalmazza.

Szintén a közúti közlekedéshez kapcsolódóan szükséges a közterületi parkolás felülvizsgálatával, mélygarázsok, parkolóházak vagy P+R-ek fejlesztésével összhangban ezeknek a parkolóknak a jobb kihasználását elérni. Ehhez egy intelligens parkolási rendszer kialakítása nyújthat segítséget, amely a foglaltsági jellemzők kijelzése, ugyanerre alkalmas mobil applikációk (akár útvonaltervezőkbe integrált megoldások) révén a parkolóhely kereséssel töltött időt és a feleslegesen megtett utakat, valamint a parkolóhelyek környékén jelentkező esetleges torlódásokat csökkentheti.

A menedzsment eszköz kapcsán csatlakozni szükséges a NM Zrt. „Nemzeti Smart City Platform”-jához, valamint figyelembe kell venni a Lechner Tudásközpont – Városi szintű GIS adatbázisához történő kapcsolódást is.

² Például: egyes mobiltelefongyártók saját magyarországi turisztikai alkalmazásai; célzott kerékpáros útvonaltervezők és a BringaPONT

kereső; az ingyenes Nemzeti Turisztikai Adatbázis (NETA) applikáció pedig közel 17 ezer hazai turisztikai szolgáltatójának adatait fogja össze.

ME₄ SZABÁLYOZÓK, ÖSZTÖNZŐK A KÖRNYEZETKÍMÉLŐ MEGOLDÁSOK TÁMOGATÁSÁRA

Ez a menedzsment eszköz, az eddigieket kiegészítve, a környezetbarát módok, mint a közösségi közlekedés, vagy a nem motorizált módok, vagy az elektromobilitás bővítése érdekében tartalmaz további intézkedéseket. Részét képezik az összes közlekedési mód vonatkozásában a tarifarendszerek, díjrendszerek fejlesztései, a közlekedési célú utazási, vagy egyes módokat segítő vagy „büntető” támogatások kialakítása, felülvizsgálata.

Városi részvételt igénylő állami feladat az összehangolt, szolgáltatókon felül álló helyi-helyközi tarifarendszer kidolgozása, melynek része lehet egy területi alapú, zónás tarifarendszer kialakítása és bevezetése Kaposvár vonzaskörzetében is. (Gyakorlati bevezetéséhez elektronikus jegyrendszer kialakítása szükséges, ld. ME₃ eszköz).

A városi és állami költségvetés forrásainak hatékony felhasználása érdekében a közlekedés támogatásának optimalizálása is szükséges. Támogatás nyújtható a használatnak közvetlenül vagy az árképzésen keresztül, támogatható a közlekedési szolgáltató, illetve közvetett módon egy adott közlekedési mód az infrastruktúrájának fejlesztésén keresztül is. A támogatásnak több célja lehet, szociálpolitikai alapon biztosíthatja a kedvezményezett célcsoportok hozzáférését szolgáltatásokhoz, támogatásokkal befolyásolhatja a társadalmilag hasznos közlekedési módok használatát, azok kapacitásának optimális kihasználtságát és társadalmilag optimális lefolyását. A menedzsment eszköz kidolgozása során kiterjedt eszköztárból választhat a döntéshozó a felhasználható forrásainak és megvalósítandó céljainak függvényében. A közösségi közlekedéshez kapcsolódó támogatások odaítélésekor meg kell határozni azokat a csoportokat, akiknek a szolgáltatáshoz való hozzáférése nem biztosított, illetve meg kell határozni a támogatásoknak azt a szintjét, ami mellett a szükséges utazásaik elérhetővé válnak, de nem jelent komoly pénzügyi terhet a közszolgáltató többlet ellentételezése. Az optimalizáció során az adott rendelkezésre álló forrás mellett kell biztosítani a célcsoportok hozzáférését és a társadalmilag legkedvezőbb módválasztást. A lehetséges megoldásokat több változatban,

összehasonlítható módon kell megtenni a főbb érdekcsoportok bevonásával és a hatások több szempontú értékelésével. A megfelelő támogatási küszöb megválasztásával a keresletnövekedés hatása magasabb lehet a bevonandó forrásnál, de mindenképp értékelni kell annak kiegyenlítő hatását. A célok elérésének érdekében a támogatások kombinálhatók egyéb fejlesztési és menedzsment eszközökkel, sok esetben ezek előfeltételnek tekinthetők, vagy segítenek a megfelelő eredmények elérésében.

Szintén ezen eszköz keretében adódó városi feladat a helyi utazási kedvezmények (diák, nyugdíjas stb.) és az üzletpolitikai kedvezmények (pl. rendezvényekkel összekapcsolt kedvezményes napijegyek) módosítási lehetőségeinek vizsgálata, melyhez egy átfogó, reprezentatív kutatás szükséges a közlekedők módválasztására és érzékenységre vonatkozóan. Ez alapján felállítható a közösségi közlekedés keresleti függvénye, amely lehetővé teszi azon beavatkozások (pl. díjrendszer változtatások) azonosítását, mely hatékony az utasvesztés megállítása és a ma autót használók egy részének közösségi közlekedésre ültetése érdekében. Közlekedéspolitikai döntést igényel, hogy a jegy- és bérletbevételek maximalizálása (így a városi költségvetési hozzájárulási igény minimalizálása) vagy a közösségi közlekedési hozzáférés teljesszűrévé tétele-e (szükség esetén szociális támogatásokkal) a városvezetői cél.

A közúti közlekedés kapcsán, az ME₃ ITS intézkedéseivel összehangolt intézkedésként ide tartozik a parkolás forgalomszabályozási eszközként való alkalmazása. Ennek érdekében feladat a parkolási rendszer felülvizsgálata, a díjfizető zónarendszer szükség szerinti módosítása. A felülvizsgálat során a zónahatárokat és a legkülső zóna díját úgy kell meghatározni, hogy segítse a közösségi közlekedés versenyképességének növekedését. A belvárosban a közterületen kívüli parkolás ösztönzése érdekében a felszíni parkolóhelyek számának lehetőség szerinti csökkentése, városi közterek számára történő visszatérítése, esetleg várakozási időkorlát bevezetése, valamint a közterületi és a közterületen kívüli parkolási díjak egymáshoz képesti jobb differenciálása a mélygarázsok, zárt parkolók használatának ösztönzésére.

A forgalmi torlódások szempontból érzékenyebb területeken, jelentős forgalomvonzó létesítmények környezetében a minimális helyett / mellett a maximális parkolóhely szám rögzítése javasolható. Megfontolást érdemel a parkolási díj konkrét cél(ok)hoz kötött bevételként történő szabályozása, ahol a bevétel jogosultja kizárólag az adott célokra (pl.: parkolási rendszer smart megoldásainak fejlesztése, működtetése, közösségi közlekedés fejlesztése, elektromobilitás ösztönzése stb.) használhatja fel a bevételt, szabályozott módon. A parkolás-szabályozás módosításától elvárt pozitív hatások eléréséhez a közösségi, a kerékpáros, valamint a gyalogos közlekedés számára megfelelő infrastruktúra biztosítása szükséges.

A fejlesztési beruházások mellett gazdasági, adminisztratív és IT jellegű eszközök együttes alkalmazásával az elektromobilitás szélesebb körű elterjedése is ösztönözhető, gyorsítható (párhuzamosan az FE7 eszköz beavatkozásaival). Ilyen lehet pl. az elektromos töltőhálózati rendszer bővítésének adókedvezményekkel, adminisztrációs díjkedvezménnyel való ösztönzése vagy közvetlen támogatása közterületen és a tulajdonosnál egyaránt. Az elektromos autók parkolása jelenleg is ingyenes a városban. A kedvezményt az elektromos autók alacsony száma miatt jelenleg nagyon kevesen tudják igénybe venni, de az e-autók számának növekedésével, valamint egy elektromos autó megosztási rendszer létrehozásával, térnyerésével a kedvezményre jogosultak köre és annak volumene jelentősen bővíülhet. Elkezdődött az önkormányzat és az önkormányzati intézmények szolgálati járművei, valamint a városi közszolgáltatást végző cégek járművei körében az elektromos hajtásra való átállás, az újabb beszerzésekor szintén preferálni kell az alacsony károsanyag kibocsátású, illetve elektromos járműveket (részben emissziós, részben pozitív példamutatási, szemléletformálási céllal).

A lakossági elektromos autó vásárlás pénzügyi ösztönzése érdekében országos kedvezmények egyelőre nem érhetők el, a helyi támogatások lehetősége – az önkormányzat teherbírásának függvényében – az elektromobilitás terjesztése érdekében vizsgálható. A járművásárlás pénzügyi ösztönzése mellett elemezhető a

gépjárműfenntartási költségek támogatása gépjárműadó kedvezmény biztosításával a lakossági célú gépjárművek mellett a városi kisáruszállítást végző vállalkozások vagy gépjárművek számára is.

Az ösztönző rendszer részét képezheti a taxi közlekedés környezetvédelmi rendszerének szigorítása (pl. a gépjárművekre vonatkozó környezetvédelmi besorolási elvárások emelése vagy az elektromos szolgáltatók pénzügyi ösztönzői), továbbá a taxiállomásokon elektromos töltőpontok kialakítása.

Szintén a környezetbarát közlekedési módok elterjedését szolgálják olyan szabályozási beavatkozások, mint pl. a környezetvédelmi célú (emissziós osztályhoz kötött) behajtási korlátozások bevezetése, illetve nagyobb forgalomvonzó létesítmények építésekor a megfelelő távolságon belül elérhető közösségi közlekedési elérhetőség biztosításának elvárásként való megfogalmazása. A nagyobb foglalkoztatók társadalmi felelősségvállalása (CSR) keretében a munkába járás környezetbarát módjainak adminisztratív és pénzügyi támogatása szintén ösztönző hatással bírhat.

A városi áruszállításban a city logisztika megoldásainak vizsgálata, bevezetése segítheti a célok elérését. Első lépésként részletes vizsgálat elvégzése szükséges a jelenlegi áruszállítási igények és módok feltérképezésére, elsősorban a belvárosban és a lakóterületeken, érzékenyebb városrészekben. A városon belüli áruszállítás időbeli szabályozására is van lehetőség (pl. a reggeli és esti csúcsidőszakon kívüli szállítások preferálásával a közúti torlódások és a rövid idejű várakozásokból eredő parkolási konfliktusok csökkenthetők), valamint az ME3 alá tartozó intelligens közlekedési rendszerek és alkalmazások segítségével is növelhető az áruszállítás hatékonysága. Az internetes vásárlások szerepének növekedésével és ezáltal az áruszállítást, csomagszállítást végző vállalkozások járműflottájában az alacsony károsanyag kibocsátású, illetve zéró emissziós járművek elterjedésének ösztönzése, számukra adókedvezmények biztosítása elősegíti a városi levegőminőség javítását. A jelenlegi városi árúellátási gyakorlat továbbfejlesztése érdekében részletes vizsgálatokon alapuló koncepció kidolgozása és nemzetközi példák vizsgálata szükséges.

5.3 PROJEKTEK

PROJEKTEK MEGHATÁROZÁSA

A Mobilitási terv cél- és eszközrendszerével konzisztens projektlista iterációs folyamat eredményként állt elő, mely a munkafolyamat során vizsgált releváns tényezők, feltárt kockázatok, összefüggések alapján folyamatosan formálódott.

A projektek számbavétele és a kiinduló projektlista összeállítása már a helyzetfeltárási fázisban megkezdődött az alábbi dokumentumok figyelembe vételével

- Kaposvár MJV Integrált Településfejlesztési Stratégiában (ITS) szereplő projektek;
- Kaposvár Integrált Területi Programjában (ITP 2.1) nevesített projektek (147/2016. (VIII. 29.) önk. hat.);
- Kaposvár egyéb, közgyűlési határozataiban elfogadott releváns fejlesztési elképzelések;
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia Kaposvárt és vonzáskörzetét érintő projektjei;
- 1844/2015 (XI. 24.) Korm. határozata, valamint a 1247/2016. (V.18.) Korm. határozata Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program 2015. és 2016. évre szóló éves fejlesztési keretének megállapításáról – 1. és 2. sz. mellékleteiben szereplő Kaposvárt és vonzáskörzetét érintő projektek.
- Az európai uniós forrásból megvalósítandó kötőpályás projektekről, a rendelkezésre álló forrásokról és az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program éves fejlesztési kerete módosításának előkészítéséről szóló 1691/2016. (XI. 29.) Korm. határozat mellékleteiben szereplő Kaposvár és környékét érintő projektek.

Első lépésként a kiinduló projektlista adatbázisba történő rendezésére került sor, melynek célja az egyes projektekről rendelkezésre álló, projektértékeléshez szükséges információk egységes struktúrában, áttekinthető módon történő összesítése.

A kiinduló projektlista a munkacsoportok által letisztázásra került, megtörtént az átfedések, illetve a megvalósítás alatt lévő vagy már megvalósult projektek kiszűrése.

Az adatbázisban előkészítettségi szint alapján megkülönböztettünk konkrét, illetve nem konkrét projekteket:

- **konkrét projektek:** minden olyan beavatkozás, amely egyértelmű tartalommal és/vagy meghatározott beavatkozási helyszínnel/helyszínekkel, illetve idő- és költségtervvel azonosított
- **nem-konkrét projektek:** egy általánosan megfogalmazott beavatkozás megvalósítását jelenti; pontos tartalom és/vagy helyszín meghatározása nélkül.

Az adatbázisban az alábbi szempontok szerinti információk kerültek rögzítésre minden projekt esetében:

- beruházási költség;
- érintett szegmens, mód;
- kompetencia (elsősorban önkormányzati, állami vagy önkormányzati-állami hatáskörbe tartozó projektek);
- nevesített forrás megléte.

A projektadatbázis felállítását követően sor került az egyes projektek eszközökhöz történő rendelésére, a beavatkozási logikába való illesztésére, az alábbiak szerint:

- amennyiben egy adott projekt valamely eszköz megvalósulását segíti elő, akkor a projektet a releváns eszközökhöz rendeltük hozzá
- abban az esetben, ha egy adott eszköz megvalósítását a projektlistában szereplő projektek egyike sem biztosítja, illetve nem elegendő mértékben járul hozzá annak megvalósításához, új projektet határoztunk meg
- azon projekt, amely nem járul hozzá egyik eszköz megvalósításához sem, a listából elhagyásra került.

A projektadatbázis a projektekkel kapcsolatos információk összegzésén túl a projektértékelés alapvető eszközeként szolgál.

PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE, ÜTEMEZÉSE

AZ ÉRTÉKELÉS CÉLJA

A projektértékelés többlépcsős folyamat, melynek célja a projektek prioritizálása és a fejlesztések ütemezése.

Az értékelés eredményei alapján a projektek három csoportba sorolhatók:

- **I. ütem:** 2020/23-ig megvalósítandó projektek: a társadalmilag hatékony és megfelelően előkészített projektek csoportja, melyek megvalósítása 2020-ig javasolt
- **II. ütem:** 2030-ig megvalósítandó projektek: az alacsonyabb pontszámokat elnyerő projektek csoportja
- **III. ütem:** távlati fejlesztések: a fennmaradó, legalacsonyabb pontértéket szerző projektek csoportja, melyek megvalósítása 2030-at követően mérlegelendő

Az I. ütem illeszkedik a 2014-2020-as programozási időszakhoz, mely esetében a beruházás tényleges befejezésének határideje 2023. december 31.

A projektértékelés főszabálya szerint az önkormányzati, valamint együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek esetén történt meg, ugyanis Kaposvár csak ezen projektek esetén tekinthető a végrehajtásban aktívan résztvevő félnek, az állami projektek esetében csupán érdekeltként jelenik meg. Az állami kompetenciába tartozó projekteket (a determinációk kivételével) szintén értékeltük, de azok értékelése csak a 7. mellékletben jelenik meg.

AZ ÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

A projektek értékelése azok társadalmi hasznosságának és megvalósíthatóságának vizsgálata alapján történt.

TÁRSADALMI HASZNOSSÁG ÉRTÉKELÉSE

A társadalmi hasznosság szempontjából történő vizsgálat első lépése a projekt megvalósítása következtében fellépő hatások számbavétele, azok mértékének becslése. A hatások felmérésének kiindulópontja az érintett használszám meghatározása, figyelembe véve, hogy a projekt pontszerű, vonali, városrészt érintő vagy városi szintű fejlesztés-e.

A használszám nagyságának meghatározását követően sor került a közvetlen, illetve a közvetett közlekedési hatások mértékének becslésére. Közvetlen hatások között tartjuk számon az utazási időben, jkm (járműkilométer) változásban kifejezhető hatásokat. Ezen hatások eredeztethető a fejlesztés hatására fellépő utazási időmegtakarításból, baleseti kockázat változásból, a kibocsátások környezeti hatásából, használói közlekedési költségváltozásból, elégedettség változásból eredő hatásokból, használó által érzékelt szolgáltatási színvonalhoz, illetve városfejlesztéshez, agglomeráció fejlesztéshez kapcsolódó hatásokból. Néhány fejlesztés esetében megkülönböztettünk ún. komplex hatást, mely a felsorolt hatások mindegyikét magába foglalja, azaz adott beavatkozás következtében az összes figyelembe vett közvetlen hatás fellép.

A közlekedési rendszerbe történő beavatkozások közvetett hatásának tekintjük a következőket: keresletbe történő beavatkozás (hozzáférés, ár, szabályozás), a közösségi közlekedési szolgáltatásba történő beavatkozás/ társadalmi hatékonyság javítás; módváltáshoz való hozzájárulás; szemléletformálás, intelligens közlekedési megoldások hosszú távú hatása; társadalmilag hasznos területhasználat.

A projektértékelés része a beruházási költség, valamint az egyes projektek hatására fellépő, jelenlegi helyzethez képest a működési költségben bekövetkezett változás mértékének becslése.

A hatások meghatározását követően valamennyi projektre adódik egy **társadalmi hatás pontszám**, amelyet a kapcsolódó költséggel elosztva képezhető egy **társadalmi hatékonysági mutató**. A mutató a társadalmi hasznosság mérőszámaként alkalmassá teszi az adott projektet a prioritási rangsorban való elhelyezésére és ütemezésére.

Az önkormányzati, illetve együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek esetében az értékelés eredményeként az egyes projektek társadalmi hatékonysági mutatója 0-90 közötti skálán mozognak, egyetlen projekt esetében a társadalmi hatékonysági pontszám kiugró, annak eredményeként fellépő, több szempontból is jelentős közvetett hatása miatt.

MEGVALÓSÍTHATÓSÁG ÉRTÉKELÉSE

A projektek megvalósíthatóságának értékelése a következő főbb szempontok szerint történt:

- előkészítettség,
- területhasználat változása,
- társadalmi elfogadottság,
- hosszú távú finanszírozhatóság.

Az önkormányzati, illetve együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek esetében a megvalósíthatóság értékelése során valamennyi szempont esetében 1-4 közötti skálát alkalmaztunk, ahol a 4-es érték tekinthető a legjobbnak

A PROJEKTEK ÖSSZEFÜGGÉSEINEK VIZSGÁLATA

A projektek ütemezése során vizsgálni szükséges az egyes projektek közötti összefüggéseket. A projektek közötti kapcsolat fajtája szerint megkülönböztetünk egymást kizáró, egymásra épülő, illetve szinergiában lévő – azaz egymás hatásait erősítő - projekteket.

A Mobilitási tervben szereplő projektek között egymást kizáró projektek nem szerepelnek.

A projektlistában szereplő, több ütemben megvalósítani tervezett fejlesztések egymásra épülő projektnek tekinthetők.

Az egyes projektek hatásai között a vizsgálat során olyan mértékű összefüggés, mely városi szintű változatok meghatározását indokolná nem került megállapításra, ennek megfelelően a projektek ütemekbe sorolása egyedi értékeléseik alapján kapott pontszámok szerint történt.

SZCENÁRIÓK

A projektértékelés a 3.2 fejezet Társadalmi háttér c. alfejezetében bemutatott 1. scenárió (realista) illetve 2. scenárió (optimista) mentén történt.

A két scenárió közötti társadalmi, gazdasági előrejelzés nagy mértékben eltér, elsősorban a kaposvári népességszám és a helyi gazdaság teljesítménye, szerkezete tekintetében.

A projektlista összeállítása alapvetően az 1. scenárió előrejelzése alapján, a jelenlegi mutatók és tendenciák szerint történt. A 2. scenárió ennél erősebb gazdaságot és növekvő lakosságszámot feltételez a következő évtizedekre.

Ennek megfelelően a projektértékelés során a két scenárió között a fejlesztések által érintett használószámban tettünk különbséget, vizsgálva azt, hogy a projektek ütemezésében milyen esetleges változás következik be a 2. scenárió esetén.

A város jövőképe a 2. scenárió szerinti fejlődési dinamikát és mértéket célozza meg. Amennyiben ez a scenárió látszik megvalósulni, a területfejlesztések, városfejlődési irányok, területek, mértékek mainál pontosabb ismeretében a projektlistát és a Mobilitási terv ebből levezethető eredményeit (cselekvési terv, költség- és finanszírozási terv, monitoring) felül kell vizsgálni, szükség esetén további, a 2. scenárió bekövetkezése esetén fellépő igényekhez igazodó projekteket kell megfogalmazni.

A népesség alakulására vonatkozó, egyes scenáriók szerinti előrejelzés a 3.2. fejezet Társadalmi háttér c. alfejezetében került bemutatásra, az utasforgalomra vonatkozó scenáriónkénti előrejelzés a 4.3. fejezet Közlekedés-stratégiai célok c. alfejezetében lett ismertetve.

A két forgatókönyv értékelési eredményei azt is megmutatják, hogy a projektek tartalmát, akár ütemezését is a társadalmi-gazdasági folyamatok alakulásához kell szabni majd. A 2. scenárió esetén elsősorban az alábbi típusú projektek, eszközök tartalmára lehet hatással, amelyet a változó társadalmi-gazdasági folyamatokhoz kell igazítani, a Mobilitási terv rendszeres felülvizsgálatával:

- városi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztési projektjei (hálózat illesztése a fejlődő városi területekhez, indokolt

esetben kapacitásbővítés, teljesítmény növelés, amihez a vonatkozó projektben beszerzésre kerülő járműflotta mérete, ITS fejlesztések tartalma is növekedhet)

- ipari területek és nagyobb lakótömb fejlesztések (belső közlekedési infrastruktúra, csatlakozó közút és kerékpárút hálózat, közösségi közlekedési kiszolgálás)
- vonzáskörzeti közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések (hálózat illesztése az utasforgalmi, ingázási változásokhoz, indokolt esetben a jármű-igény felülvizsgálata, a P+R, B+R fejlesztések helyszíneinek, kapacitásainak bővítése)
- e-mobilitást támogató beruházások (pl. töltőhelyek, városi autómegosztó flotta) és közbringa rendszer rendszerméretének növelése
- városi közúthálózat, kerékpárforgalmi hálózat fejlesztéseinek műszaki tartalma, kiemelten a forgalomirányítás és a csomóponti felülvizsgálatok, közlekedésbiztonsági fejlesztések
- a menedzsment eszközökből pedig elsősorban a szemléletformáló, mobilitási kampányok tartalma (pl. szélesebb vagy más célközönség megszólítása) illetve az egyéni motorizált forgalom káros hatásait mérsékelni hivatott programok, fejlesztések (pl. áruszállító járművek forgalmának szabályozása, hatékonyabb szervezése)

ÉRTÉKELÉS EREDMÉNYE

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEINEK ÁTTEKINTÉSE ESZKÖZCSOPORTONKÉNT

A projekteket az áttekinthetőség érdekében az alábbi eszközcsoportokba soroltuk:

- Menedzsment eszközök körébe tartozó projektek
- A fejlesztési eszközökbe tartozó projektek között az alábbi al-csoportokat foglalmaztuk meg:
 - Kerékpáros-gyalogos közlekedés fejlesztésére irányuló projektek (KGY)
 - Községi közlekedés fejlesztési projektek (KK)
 - Közúti közlekedés fejlesztési projektek (KU)
 - Közúti-vasúti áruszállítás fejlesztésére irányuló projektek (KV)

Az alábbi táblázat eszközcsoportonként és ütemenként mutatja be az átlagos társadalmi hatékonyságot és átlagos megvalósíthatóságot jellemző pontszámok alakulását az 1., illetve a 2. scenárió esetében, az önkormányzati, valamint az együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektekre vonatkozóan.

A közúti-áruszállítás fejlesztésére irányuló projektek között kizárólag állami kompetenciába tartozó projekt szerepel, így ezen csoportot az alábbi táblázatok és a szöveges kifejtés nem tartalmazza.

Eszközcsoport	2020/23-ig			2030-ig			2030 után		
	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósít-hatóság	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósít-hatóság	Projektek száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósít-hatóság
Menedzsment eszközök körébe tartozó projektek	7	42,6	3,2	0	-	-	0	-	-
Kerékpáros- és gyalogos közlekedési projektek	7	16,8	3,2	2	10	2,1	0	-	-
Közösségi közlekedési projektek	3	3,6	3,1	3	78,1	2,6	1	3,8	0,3
Közútfejlesztési projektek	4	13,2	3,4	4	7,7	2,8	2	1,9	1,9
Összes projekt	21	7,1	3,2	9	15,1	2,6	3	2,3	1,6

A projektértékelés eredménye az 1. scenárió esetén

Eszközcsoport	2020/23-ig			2030-ig			2030 után		
	Projekt száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósít- hatóság	Projekt száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósít- hatóság	Projekt száma	Társadalmi hatékonyság	Megvalósít- hatóság
Menedzsment eszközök körébe tartozó projektek	7	57,0	3,2	0	-	-	0	-	-
Kerékpáros- és gyalogos közlekedési projektek	7	22,3	3,2	2	6,4	2,1	0	-	-
Közösségi közlekedési projektek	3	4,1	3,1	3	98,2	2,6	1	4,9	0,3
Közútfejlesztési projektek	4	15,9	3,4	4	10,7	2,8	2	2,1	1,9
Összes projekt	21	8,6	3,2	9	17,8	2,6	3	2,6	1,6

A projektértékelés eredménye a 2. scenárió esetén

A két scenárió esetében a projektek ütemezésében az értékelés alapján nincs különbség. Az átlagos társadalmi hatékonyság pontszámok a 2. scenárió esetén magasabbak, mivel a 2. scenárió esetében az egyes fejlesztések által érintett használósám nagyobb.

Kiemelkedő társadalmi hatékonyságuknál fogva a **menedzsment eszközök** csoportjába tartozó projektek mindegyike az I. ütembe tartozik, megvalósításuk tehát 2020/23-ig javasolt. Az ezen eszközcsoportba tartozó projektek intézményi, szabályozási, finanszírozási jellegűknél, valamint szemléletformáló típusú és ITS / smart megoldásokat alkalmazó beavatkozásainak köszönhetően az egész városra, a közlekedési rendszer szereplőinek széles rétegére kihatással bírnak. Jelentős hatások mellett azonban nem igényelnek nagy horderejű beavatkozásokat, forrásigényük viszonylag alacsony és társadalmi elfogadottságuk is megfelelő. Az e körbe tartozó projektek nagy mértékben kihatnak az infrastrukturális fejlesztések és az azok eredményeként létrejövő eszközök, rendszerek működtetésének költség-hatékonyságára is.

Az infrastruktúra fejlesztési projektek társadalmi hatékonysága a menedzsment eszközökénél alacsonyabb a magas beruházási költség miatt, a néhol kimagaslóan nagy haszon-tömeg ellenére is. Ezért az Az infrastruktúra fejlesztések ugyan kisebb hatékonyságúak, viszont a projektek mérete nagyobb, így a projektek nettó hasznai jóval magasabbak, mint egy kisebb méretű projekt esetén. Ezért ezeknél a nagyobb méretű infrastruktúra projekteknél az alacsonyabb hatékonyság is elfogadható, ha a várható hasznok jelentősek és célok megvalósításához szükségesek.

A kerékpáros és gyalogos infrastruktúra-fejlesztési projektek többségének megvalósítása 2020/23-ig javasolt. Az eszközcsoport tartalmaz szorosan egymásra épülő projekteket, olyan fejlesztéseket, melyek megvalósítása két szakaszra bontva, első szakaszban az I. majd második szakaszban a II. ütemben javasolt. Az eszközcsoport esetében a II. ütembe kizárólag e szakaszolt projektek második üteme tartozik.

Az eszközcsoportba tartozó, kifejezetten gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastrukturális fejlesztések viszonylag alacsony beruházási költségük ellenére magas társadalmi hasznosságúak, a közlekedési rendszer szereplőinek széles rétegét érintik, így társadalmi hatékonyságuk magasnak tekinthető.

A kerékpáros infrastruktúra-fejlesztési projektek finanszírozási igénye ugyan magasabb a gyalogos infrastruktúrát érintő beavatkozásokhoz képest, de hatásuk városi, illetve városrész szintű, azaz a fejlesztés által érintett használósám ez esetben is magas.

A 2020/23-ig megvalósítani javasolt **közösségi közlekedésfejlesztésre irányuló projektek** magas előkészítettségi szintjének és társadalmi elfogadottságának, illetve biztosított beruházási és működési forrásának köszönhetően megvalósíthatósági szempontból, a magas érintett használósámból eredően pedig társadalmi hatékonyság szempontjából egyaránt kiemelt helyen szerepelnek a beavatkozások prioritási sorrendjében. A közösségi közlekedés-fejlesztési projektek azonban viszonylag nagy hányadban a II. illetve a III. ütembe kerültek, főként a nevesített finanszírozási források rendelkezésre állásának hiánya okozta alacsonyabb megvalósíthatósági pontszámuk következtében.

A közösségi közlekedési fejlesztések kiemelt projektje az intermodális közlekedési központ, melynek megvalósítása kiugróan magas költséggel jár a többi közösségi közlekedési fejlesztéshez képest. A projektértékelés során alkalmazott módszertan alapján társadalmi hatékonysága elfogadható, a további részletes elemzések azt mutatják, hogy a forintosított társadalmi hasznai jelentősen meghaladják költségeit. Létesítése az egész városra kiterjedően érzékelhető közlekedési hatással jár, valamint hozzájárul a nagy horderejű közlekedésfejlesztési beruházások hatékonyságához, ezért megvalósítása elengedhetetlen. A javaslat szerint ezért a 2020-ig megvalósuló projektek közé sorolandó.

A közúti közlekedés fejlesztésére irányuló projektek megvalósítása a jellemzően magas beruházási költségigény és a nevesített finanszírozási forrás hiánya mellett a jelen eszközcsoportban jelentős arányt képviselő szakszolt projektek következtében viszonylag nagy számban a II. illetve III. ütemben javasolt.

A 2020/23-ig megvalósítani javasolt, elektromobilitást és egyéb közúti infrastruktúra-fejlesztést támogató beavatkozások kedvező társadalmi hatékonysági pontszáma mögött a magas megvalósítási költséget kiegyensúlyozó jelentős érintett használszám és az egyes projektek következtében fellépő szignifikáns pozitív hatásokok állnak. E projektek megvalósíthatósági szempontból szintén kielégítőek, társadalmi elfogadottságuknak, megfelelő előkészítettségi szintjüknek és már biztosított vagy várhatóan biztosítható finanszírozási forrásának köszönhetően.

A projektértékelés alapján előálló ütemekben szereplő projektek közötti szinergiák hozzájárulnak a kitűzött célok eléréséhez, a projektek megvalósítása az átgondolt egymásra hatás alapján növelik a hatékonyságot.

- A kerékpáros fejlesztések alapját az az elkészítendő kaposvári kerékpárforgalmi hálózati terv képezi, amely iránymutatásul szolgál a beavatkozásokhoz és azok ütemezett végrehajtásához. A vonali és pontszerű ütemezett kerékpáros fejlesztések egyúttal biztosítják a meglévő infrastruktúra jobb mobilitású kihasználását, az egyéb közlekedési módokkal való fenn-tartható összehangolását.

- A kormányzati indikatív projektlistákon szereplő vasútvonali fejlesztések megvalósítása hozzájárul a kaposvári intermodális közlekedési központ társadalmi hatékonyságához.

Az értékelt önkormányzati kompetenciába tartozó projektekből az elemzések során nem képeztünk városi szintű változatokat, ugyanis a projektek között nem találhatók egymást kizáró fejlesztések. A fejlesztések közötti összefüggések túlnyomó része a szinergiák, valamint a hatások területi koncentrációjának elemzésével figyelembe vételre került. Az állami kompetenciába tartozó 67. sz. főút fejlesztése hosszú időre, stratégiailag befolyásolhatja Kaposvár és vonzáskörzetének fejlődését. Mivel ez állami kompetencia és várhatóan megvalósul, ezért nem volt szükség olyan városi változat kialakítására, amely az állami projekt megvalósításának függvénye. Valamennyi városi, önkormányzati projekt a 67. sz. főút fejlesztése nélkül is megvalósítható, társadalmilag hasznos beruházás, amelyek hasznosságát a 67. sz. főút fejlesztése csak méginkább növeli.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEINEK TERÜLETI ÁTTEKINTÉSE

A Mobilitási Terv keretében vizsgált projektek közötti összefüggések (szinergiák), területi kapcsolódások leginkább a fejlesztések területi eloszlásával mutathatók be (lásd 118. oldal térképét). A mobilitási tervezés során felmerült konkrét, helyhez rendelhető projektek Kaposvár alábbi öt területén mutatnak jelentősebb sűrűsödést, jelentenek egymással területi értelemben összekapcsolható vagy egymást erősítő beavatkozásokat:

- **I. Belvárosi beavatkozási terület:** a legsűrűbb és ma is legattraktívabb városközponti területet foglalja magába, melynek területén rövidtávon is jelentős közterületi fejlesztések, pontszerű (pl. csomóponti) beavatkozások, intézményfejlesztéshez kapcsolódó közlekedési beruházások megvalósítása tervezett. A pontszerű projektek mellett a Belvárosban további magas előkészítettségű és nevesített forrással rendelkező nagyobb területi kiterjedésű vagy nagyobb területi hatású projektek,

mint pl. Belvárosi Akcióterület komplex fejlesztéséhez, valamint a NOSTRA projekthez kapcsolódó közlekedési projektelemek vagy az intermodális közösségi közlekedési központ létrehozása tervezett a az I. ütemű fejlesztések között 2020/23-ig, amelyek együttes megvalósulása esetén a Belváros mobilitási helyzete jelentősen javulhat, fejlődhet;

- **II. Intenzív beépítésű lakóterületek:** elsősorban a nyugati városrész nagy lakosságszámú lakótelepei (Béke-Füredi ltp., Kinizsi ltp.) városi kapcsolatait és belső közlekedés-szervezését érintő fejlesztések, melyek sok ezer lakos számára jelenthetnek érdemi minőségjavulást;
- **III. Kaposvári Egyetem – Toponár – Deseda-tó:** a toponári városrész, mint lakóterület és az itt kialakult oktatási és szabadidős-turisztikai területek fejlesztését és elérhetőségük javítását szolgáló projektek, melyek jellemzően nem egyik vagy másik funkcióhoz kötődnek kizárólagosan, hanem Toponár fejlődését összességében segítik;
- **IV. Keleti ipari területek:** a Keleti Ipari Park és a Videoton Ipari Park térségét, valamint a Pécsi út környékének (pl. a cukorgyár) területét érintő fejlesztések, melyek a gazdaságfejlesztés közlekedési hátterének biztosítását szolgálják (belső infrastruktúra és megközelíthetőség javítása);
- **V. Északnyugati iparterületek:** a másik kiemelt gazdasági zóna, az északnyugati iparterület (Raktár utca környéke) és a közép-északnyugati iparterület (volt SÁÉV) infrastruktúra fejlesztésével, elérhetőségének javításával összefüggő projekteket tartalmaznak.

A fenti területi sűrűsödések a projektek közötti összefüggéseket, kapcsolatokat is jelenthetnek, a fejlesztések közösen szolgálhatják az adott városrészek fejlődését, mobilitási kérdéseinek megoldását.

A térképen ábrázolt (ábrázolható) beavatkozásokon túl a projektlista tartalmaz természetesen területhez nem rendelhető, vagy még nem konkrét projekteket, melyek

műszaki tartalma, beavatkozási helyszínei a későbbiek során kerülhet meghatározásra, konkretizálásra.

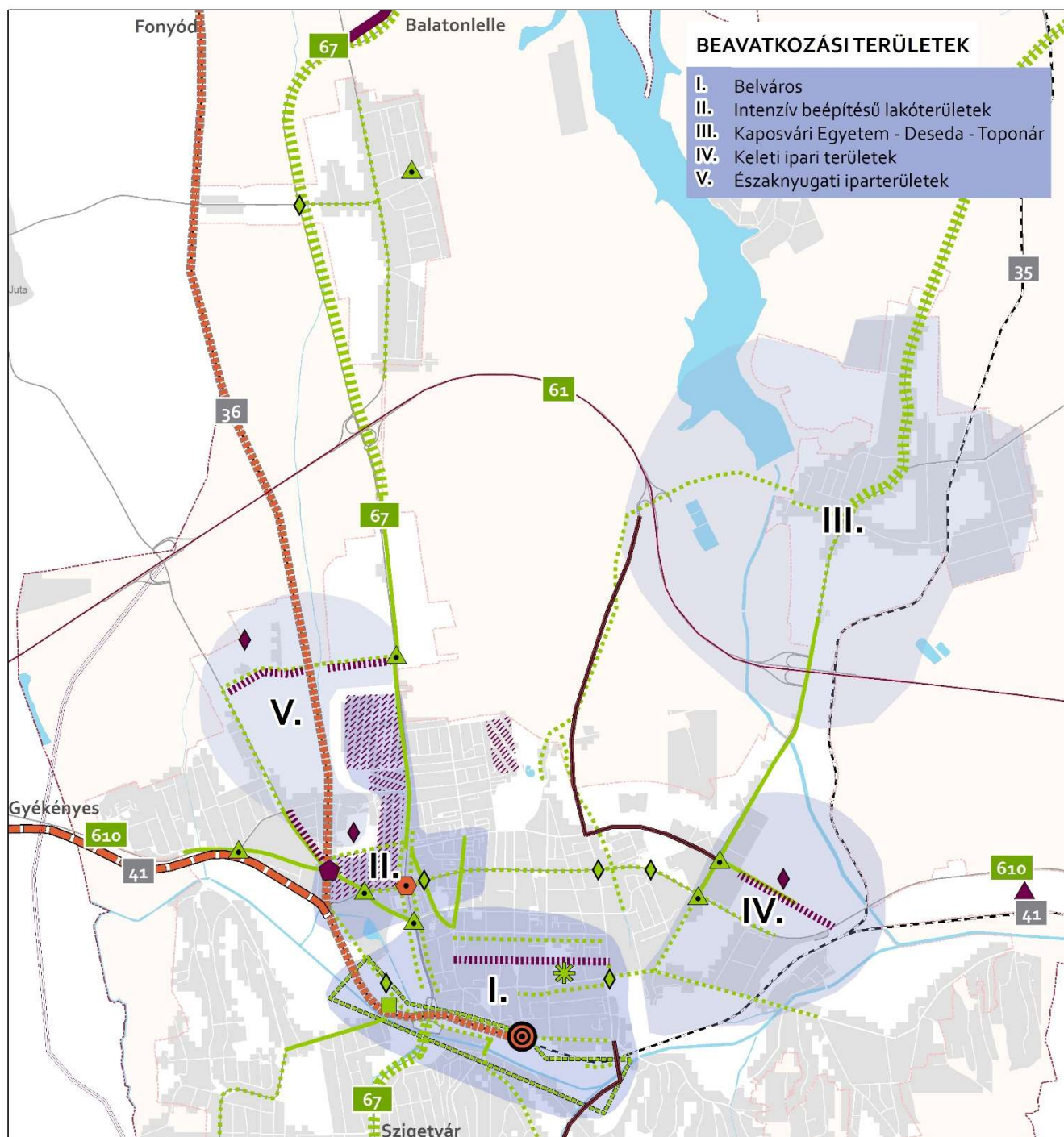
A következő oldalon szereplő ábra szemlélteti a projektek térbeli elhelyezkedését.

A PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEINEK RÉSZZLETES BEMUTATÁSA

A projektlista elemeit és főbb ismérveit a 7. mellékletben táblázatosan mutatjuk be:

- Projekt neve
- Projekt rövid tartalma
- Projekt típusa (konkrét/nem konkrét)
- Kompetencia (állami, önkormányzati, állami és önkormányzati)
- Becsült költség (m Ft)
- Kapcsolódás fejlesztési eszközhöz és eszközcsoporthoz
- Finanszírozás forrása
- Megvalósíthatóság pontszám 1. és 2. scenárió esetén
- Társadalmi hatékonyság pontszám 1. és 2. scenárió esetén
- Ütemezés 1. és 2. scenárió esetén

A projektek értékelésének eredményét a 8. mellékletben bemutatott diagram szemlélteti az egyes projektek társadalmi hatékonyságának és megvalósíthatóságának megoszlása alapján, a javasolt ütemezéssel kiegészítve.



Projektek térbeli ábrázolása

Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve

PONTSZERŰ FEJLESZTÉSEK

- Kaposvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a megyeszékhely vasúti elővárosi körzetében I. ütem
- Autóbuszok előnyben részesítése (Füredi csomópont)
- Az egykori NOSTRA épületeinek és környezetének rehabilitációjához kapcsolódó közlekedési fejlesztések
- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT I. ütem)
- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT II. ütem)
- Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem (Kaposútiskevári csomópont)
- Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése (I. ütem)
- Kamionok hosszú idejű parkolási lehetőségeinek fejlesztése
- Kórház déli tömb akcióterület fejlesztése - mobilitási projektelemek

VONALAS FEJLESZTÉSEK

- Fonyód-Kaposvár vasútvonal korszerűsítése
- 41. sz. vasútvonal Kaposvár - Gyékényes szakasz rekonstrukciója
- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT I. ütem)
- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT II. ütem)
- Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése
- R67 gyorsút: M7 - Balatonlelle - Kaposvár közötti szakasz kiépítése
- Hiányzó városi közúti kapcsolatok fejlesztése (I. ütem)
- Városi közútfelújítási és gazdaságélénkítő útfelújítási program
- 67. sz. főút Kaposvár nyugati elkerülő kiépítése

TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

- Belvárosi Akcióterület gazdasági prosperitásának erősítése - mobilitási projektelemek
- Forgalmocsillapított övezetek kialakítása

6. A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 INDIKÁTOROK, MONITORING RENDSZER

INDIKÁTOROK

Az indikátorok mérőszámok az elvégzett beavatkozások hatását, illetve a célok teljesülését számszerű formában mutató mérőszámok.

Az **output indikátorok** a beavatkozások/fejlesztések egyszerű fizikai kimeneteleit mérik (pl. létrehozott infrastruktúra hossza, beszerzett járművek száma, szolgáltatási teljesítmény stb.).

Az **eredmény indikátorok** a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező közvetlen változásokat, a **hatásindikátorok** pedig a tágabb, közvetlenebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat jelzik.

A közlekedési területen az indikátorok viszonylag jól megfogalmazhatók, mérésükre, becslésükre létezik bevált és elfogadott módszertan³.

A közlekedési mutatók (közlekedési szerkezetet bemutató utazásszámok, szolgáltatási színvonalat, fizetési hajlandóságot feltáró felmérések) vonatkozásában azonban nehézséget jelent, hogy más könnyen elérhető mutatókkal nem helyettesíthetők. Ha néhány cél esetében egy alacsonyabb relevanciájú, de más forrásból elérhető mutató alkalmazható lenne, akkor is más célok érdekében szükséges a vizsgálatoknak egy minimum szintjét önállóan elvégezni.

INDIKÁTOROKKAL SZEMBEN TÁMASZTOTT KÖVETELMÉNYEK

Az indikátorok meghatározása elvárás a SMART kritériumoknak való megfelelés, azaz minden indikátornak teljesítenie kell az az alábbiaknak:

- **specifikus (specific):** jól definiált, körülhatárolt,
- **mérhető (measurable):** az eredmény számszerűsíthető és az értelmezhető,
- **elérhető (achievable):** a jelenlegi színvonalnál jobb, erőfeszítésekkel, de reálisan elérhető,
- **releváns (relevant):** a szereplő kompetens, valós jogkörrel rendelkezik a cél elérését illetően,
- **időben korlátozott (time bounded):** határidőhöz, mérföldkőhöz rendelhető.

Ezen felül az indikátorok megfogalmazása során kiemelt szempont volt, hogy azok a döntéshozók és a közönség számára egyaránt érthető legyenek.

Az indikátor készlet kiinduló és tervértékei a 4.2. fejezetben lévő ábrákon került bemutatásra.

A javasolt indikátor készlet teljes körét eszközökhöz rendelt a 6. melléklet tartalmazza.

³ Iránymutatás a monitoring stratégia kidolgozásához és az indikátorok kiválasztásához; Advice on selecting indicators for sustainable transport;

[http://www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/C2%20Selecting%20Indicators%20Report%20\(09-04-08\).pdf](http://www.its.leeds.ac.uk/projects/distillate/outputs/C2%20Selecting%20Indicators%20Report%20(09-04-08).pdf).)

EREDMÉNYINDIKÁTOROK

indikátor	kapcsolódó cél	mértékegység	kiinduló érték	beavatkozás nélkül (2020)	célérték 1. szcenárió (2020)	célérték 2. szcenárió (2020)	beavatkozás nélkül, 1. szcenárió (2030)	célérték 1. szcenárió (2030)	beavatkozás nélkül, 2. szcenárió (2030)	célérték 2. szcenárió (2030)	adatforrás
kibocsátások volumene	AT1, AK1, K4.1, K4.2	ezer tonna CO ₂ egyenértékes	108,9	107,9	104,2	106,1	109,1	102,1	114,2	103,5	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
balesetek száma	AT1	darab baleset	380	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	rendőrségi statisztika
célzott társadalmi csoportok keresletének növekedése	AT2	nem értelmezhető	jelenleg nincs mérés	nem meghatározható	növekszik	növekszik	nem meghatározható	növekszik	nem meghatározható	növekszik	létrehozandó mérési rendszer
megfigyelt közterületek nagysága	AT3	m ²	nincs adat	nem meghatározható	növekszik	növekszik	nem meghatározható	növekszik	nem meghatározható	növekszik	rendőrségi statisztika
bűnesetek száma	AT3	darab bűneset	nincs adat	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	rendőrségi statisztika
infrastruktúra állapot	AT3	ezer forint	jelenleg nincs mérés	nem változik	csökken	csökken	nem változik	csökken	nem változik	csökken	
következtében felmerült műszaki kár											belső számítás
közlekedési igény és mód szerinti összetétel változása	AT4, K1.2, K2.1, K3.1, K3.2, K3.3	%	közösségi: 24% gyalogos, kerékpáros: 28% egyéni motorizált: 48%	közösségi: 22% gyalogos, kerékpáros: 26% egyéni motorizált: 52%	közösségi: 23% gyalogos, kerékpáros: 27% egyéni motorizált: 50%	közösségi: 23% gyalogos, kerékpáros: 27% egyéni motorizált: 50%	közösségi: 22% gyalogos, kerékpáros: 24% egyéni motorizált: 55%	közösségi: 23% gyalogos, kerékpáros: 26% egyéni motorizált: 51%	közösségi: 22% gyalogos, kerékpáros: 25% egyéni motorizált: 53%	közösségi: 24% gyalogos, kerékpáros: 28% egyéni motorizált: 48%	forgalmi becslés
zöldfelületek, közösségi terek, forgalom-csökkenett területek	AK2	m ²	nincs adat	nem meghatározható	növekszik	növekszik	nem meghatározható	növekszik	nem meghatározható	növekszik	önkormányzati statisztika
kibocsátás-intenzitás	AK3	g CO ₂ egyenértékes/járműkilométer személygépjármű	194	193	190	190	190	185	190	185	jármű összetétel becslés, belső számítás

indikátor	kapcsolódó cél	mértékegység	kiinduló érték	beavatkozás nélkül (2020)	célérték 1. szcenárió (2020)	célérték 2. szcenárió (2020)	beavatkozás nélkül, 1. szcenárió (2030)	célérték 1. szcenárió (2030)	beavatkozás nélkül, 2. szcenárió (2030)	célérték 2. szcenárió (2030)	adatforrás
gazdasági tevékenységgel összefüggő utazási idő és költség	AG1	forint/nap	nincs adat	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	forgalmi becslés, belső számítás
munkavállalás- sal kapcsolatos utazási idő és költség	AG2	forint/nap	nincs adat	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	forgalmi becslés, belső számítás
infrastruktúra szolgáltatási szintje	K3.2, K3.3, K4.2	pontszám	jelenleg nincs mérés	nem meghatározható	növekszik	növekszik	nem meghatározható	növekszik	nem meghatározható	növekszik	létrehozandó mérési rendszer
P+R parkolók kihasználtsága	K4.2	%	nincs adat	nem meghatározható	növekszik	növekszik	nem meghatározható	növekszik	nem meghatározható	növekszik	önkormányzati statisztika

HATÁSINDIKÁTOROK

indikátor	kapcsolódó cél	mértékegység	kiinduló érték	beavatkozás nélkül (2020)	célérték 1. szcenárió (2020)	célérték 2. szcenárió (2020)	beavatkozás nélkül, 1. szcenárió (2030)	célérték 1. szcenárió (2030)	beavatkozás nélkül, 2. szcenárió (2030)	célérték 2. szcenárió (2030)	adatforrás
kibocsátások társadalmi költsége	AT ₁ , AT ₄ , AK ₁ , AK ₃ , K _{1.1} , K _{3.1} , K _{3.2} , K _{3.3} , K _{4.1} , K _{4.2}	forint**	372 millió	442 millió	427 millió	434 millió	595 millió	557 millió	623 millió	565 millió	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
balesetek társadalmi költsége	AT ₁ , K _{1.2}	forint	3,2 milliárd	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	rendőrségi statisztika, belső számítás
használati elégedettség	AT ₂ , AT ₃ , AK ₂ , K _{2.1} , K _{3.2} , K _{3.3} , K _{4.2}	pontszám	jelenleg nincs mérés	nem meghatározható	növekszik	növekszik	nem meghatározható	növekszik	nem meghatározható	növekszik	létrehozandó mérési rendszer
felhasznált erőforrások társadalmi költsége	AT ₄ , AK ₃ , K _{3.1} , K _{3.2} , K _{3.3} , K _{4.1} , K _{4.2}	forint	jelenleg nincs mérés	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
a gazdasági tevékenység közlekedési ráfordítása	AG ₁	forint	jelenleg nincs mérés	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
munkavállalással kapcsolatos közlekedési ráfordítások	AG ₂	forint	jelenleg nincs mérés	nem meghatározható	csökken	csökken	nem meghatározható	csökken	nem meghatározható	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás

* 2016-os árszinten, 11€/co₂e tonna értékkel számolva

MONITORING RENDSZER

A monitoring rendszer célja, hogy nyomon kövesse a Mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását. E folyamat az indikátorok mérésével valósul meg, melyhez első lépésben szükséges kialakítani a monitoring rendszer eszközeként szolgáló mérési és adatfeldolgozási rendszereket. A méréshez szükséges adatgyűjtések gyakoriságát a következő lépésként kidolgozandó monitoring tervben szükséges rögzíteni, figyelemmel arra, hogy az előállított adatok haszna és költsége összhangban legyen.

Javaslatként megfogalmazható, hogy a jelenlegi adatszolgáltatási rendszerekkel, vagy azok kisebb módosításaival megvalósítható mérések esetében a mérés illeszkedjen a jelenlegi mérési gyakorisághoz (adott esetben gyakoribb), míg a drágábban megvalósítható, külső szolgáltatók bevonását igénylő tevékenységek gyakorisága illeszkedhet a Mobilitási terv felülvizsgálatához.

A közlekedési teljesítmények nyomon követésének alapvető pillére a **forgalmi becslések** felhasználása, amelyek már kidolgozott, jól működő módszertanra alapozva viszonylag jól hozzáférhető adatokat biztosítanak. Kiemelt adat emellett a **használók elégedettségének általános felmérése**, illetve azon belül specifikusan a közösségi közlekedéssel való elégedettség elkülönült vizsgálata. Önálló mérési rendszer felállítására azonban nem minden indikátor esetében van szükség, hiszen bizonyos költség-, és egyéb tényadatok a jelenlegi nyilvántartási rendszerekből is kinyerhetők.

A *forgalmi vizsgálat* alapján levezethető az eredmény-indikátorok képzéséhez szükséges tényezők közül többek között a relációnkénti forgalmi igény, a közlekedési mód szerinti összetétel, a forgalmi teljesítmények, valamint a módválasztási preferenciák. A hatás-indikátorok alapvetően háztartásfelvételi eredményekre, Stated Preference modellekre vagy forgalomszámlálási adatokra támaszkodhatnak.

A *használók elégedettségének felmérésekből* származó eredmények a használók, utasok valóban létező igényeit és elvárásait teszik kézzelfoghatóvá. A felmérés tárgya lehet többek között a használók, utasok értékítélete

alapján a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés lehetősége, a biztonságérzet, a városi környezet élhetősége, az utastájékoztatási és intelligens szolgáltatásokhoz való hozzáférés, valamint a gyalogos, a kerékpáros, és a közúti infrastruktúra minősége.

A felmérésre a legalkalmasabb módszer a lehetséges használók fizetési hajlandóságának felmérése, melynek célja, hogy meghatározza, hogy hogyan fejezhető ki az utasok haszon-érzetének a változása, milyen tényezőkkel írható le és ezek a tényezők milyen kapcsolatban vannak egymással. Az utazási indokok, utaspreferenciák, kínálati jellemzők felmérésének eredményei alapján felállítható az utazási szokásokra vonatkozó hasznosság függvény.

A közösségi közlekedési rendszerre vonatkozó használói elégedettséget leíró hatás-indikátorok a *közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát* leíró minőségi ismérvekből képzett, fontossággal súlyozott indexek alapján képezhetők. Az eredmény-indikátorok előnye, hogy azokat rendszerint a közlekedési közszolgáltatók maguk is előállítják. A szolgáltatási színvonal mérésének eszközeiként ugyanis helyet kapnak a megbízókkal kötött *közszolgáltatási szerződésekben* az elvárások teljesülésének ellenőrzése érdekében. Az eredmény-indikátorok képzéséhez szükséges információ többek között a járatsűrűség, a menetrendszerűség, a lefedettség, az akadálymentesítés vagy az intermodalitás foka.

6.2 CSELEKVÉSI TERV

A MEGVALÓSÍTÁS SZERVEZETI KERETEI

Kaposvár és vonzáskörzetének mobilitási helyzetének fejlesztése elképzelhetetlen a szereplők közötti szoros együttműködés, partnerség kialakítása nélkül. A Fenntartható Városi Mobilitási terv alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig. Az érdekeltekkel történő kommunikáció és

egyeztetés fontos szerepet játszik a Mobilitási tervhez kapcsolódó visszacsatolásokban és a stratégia ezek mentén való folyamatos fejlesztésében.

A partnerség érdemi megvalósításához kapcsolódó feladatok elérését a Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer (ME1) menedzsment eszköz is támogatja a SUMP elvek városi tervezés és szabályozás rendszerébe történő illesztésével, valamint az üzemeltetői, döntéshozói intézményi hatékonyság javításán keresztül.

A érintettekkel történő folyamatos és szervezett keretek között történő konzultáció jelentős eszközként szolgál a Mobilitási terv alapelveinek és az abban lefektetett szemléletnek terjesztésében, tudatba építésében, mindennapok során történő alkalmazásában. Ezen szemléletformálási folyamatot az önkormányzat saját szervezetén belül is megvalósítja, míg a további szereplők felé gesztorként, a partnerségi folyamat szervezőjeként működik közre.

Mind a stratégiai tervezésben mind konkrét projektek előkészítésében, csúgy, mint a városüzemeltetési feladatok ellátásában részt vevők közötti együttműködés, rendszeres egyeztetés számára a Mobilitási terv tervezési fázisában felállított Önkormányzati Munkacsoport (ÖMCS) további működtetése, esetleges bővítése megfelelő platformot nyújthat. Az ÖMCS fenntartása segítheti az érintettek alkalmankénti, csupán probléma felmerülése esetén történő kommunikációja helyett a rendszeres egyeztetés, információáramlás megvalósítását, ezzel a körvonalazódó problémák időben történő megelőzését.

Hasonló módon, a Mobilitási terv kidolgozása során kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az Önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő vállalatok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a Mobilitási terv szemléletével átitatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen.

A partnerség tágabb térségi és szakmai kereteinek biztosítására a város és vonzásokörzetének mobilitási kérdéseivel foglalkozó szakmai munkacsoport (Mobilitási Munkacsoport) létrehozása javasolt a fejlesztések összehangolt megvalósítása érdekében.

A partnerség fontos alkotóeleme a város megfigyelőként vagy akár aktív szereplőként való részvétele a várost érintő, releváns internetes fórumokon, közösségi oldalakon, mely hozzájárulhat a valós problémák és igények feltárásához.

A megvalósítás időszakára vonatkozó partnerségi lépések keretei, eszközei és cselekvési terve részletesen Partnerségi Tervben kerülhetnek meghatározásra.

ÜTEMTERV

A megvalósítás ütemezésére a projektek értékelésének eredményei alapján került sor. A projektek megvalósításának **I. ütemébe (2016-2020/23)** elsősorban az I. ütembe sorolt fejlesztések előkészítése és megvalósítása, a II. ütembe sorolt fejlesztések előkészítése, valamint a menedzsment eszközök előkészítése és megvalósítása kezdődhet el. Ebbe a körbe tartoznak:

- a nevesített forrással rendelkező, vagy
- a nevesített forrással nem rendelkező, de társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kielégítő projektek.

A projekt megvalósításának **II. ütemében (2020-2030)** az I. ütemben előkészített fejlesztések megvalósítása történik meg, valamint a távlati fejlesztések közé sorolt projektek előkészítése kezdődik meg.

A II. ütemben kerül sor az I. ütemben bevezetett menedzsment eszközök közlekedési rendszer működésére, szereplőire gyakorolt hatásainak kiértékelésére. A csoportba a nevesített forrással jelenleg nem rendelkező, társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kevésbé kielégítő projektek tartoznak.

Végül a **III. ütemben (2030 után)** kapnak helyet az előző két ütembe nem besorolható projektek, amelyek távlati beavatkozási lehetőségként értékelhetők (megvalósításuk 2030-at követően javasolt mérlegelésre).

A projektek megvalósításának ütemezése alapján meghatározható feladatok a következő táblázatban kerültek összefoglalásra:

Tevékenység/Feladat	I. ütem (2016-2020/23)	II. ütem (2020- 2030)	III. ütem (2030-)
Fejlesztési eszközökbe tartozó projektek			
Az I. ütemben szereplő projektek előkészítése			
Az I. ütemben szereplő projektek megvalósítása			
A II. ütemben szereplő projektek előkészítése			
A II. ütemben szereplő projektek megvalósítása			
Távlati fejlesztések előkészítése			
Távlati fejlesztések megvalósítása			
Menedzsment eszközökbe tartozó projektek			
Az I. ütemben szereplő projektek előkészítése			
Az I. ütemben szereplő projektek bevezetése			
Az I. ütemben szereplő projektek működése és kiértékelése			

6.3 KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

KÖLTSÉGTERV

A költségterv célja a stratégia által javasolt projektek várható beruházási költségeinek bemutatása a vizsgálati időtávon.

A stratégia vizsgálati időtávja a 2017-2030 közötti időszak, illetve kitekintéssel rendelkezik a 2030 utáni időszakra vonatkozóan. A projektek többségét a vizsgált időtáv elején javasolt megvalósítani, mivel a közeljövőben várható eseményekre pontosabb előrejelzés adható.

Az alábbi táblázatban eszközcsoportonként mutatjuk be a három ütemre jutó önkormányzati, illetve együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek beruházási költségeinek az 1. illetve a 2. scenárió szerinti alakulását.

Eszközcsoport	2020/23 -ig	2020- 2030	2030 után	Össz.
kerékpáros- gyalogos közlekedés	1,39	2,22	0,00	3,60
közösségi közlekedés	19,21	0,70	4,00	23,91
közúti közlekedés	3,41	4,40	16,00	23,81
menedzsment eszköz	0,90	0,00	0,00	0,90
összesen	24,91	7,32	20,00	52,22

A várható beruházási költségek az egyes időszakokra, 1. scenárió (milliárd forint)

Eszközcsoport	2020/23- ig	2020- 2030	2030 után	Össz.
kerékpáros-gyalogos közlekedés	1,39	2,22	0,00	3,60
közösségi közlekedés	19,21	0,70	4,00	23,91
közúti közlekedés	3,41	4,40	16,00	23,81
menedzsment eszköz	0,90	0,00	0,00	0,90
összesen	24,91	7,32	20,00	52,22

A várható beruházási költségek az egyes időszakokra, 2. scenárió (milliárd forint)

FINANSZÍROZÁSI TERV

A finanszírozási tervben az egyes projektekkel kapcsolatban jelenleg rendelkezésre álló információk alapján kerültek meghatározásra a lehetséges finanszírozási források:

- **Forrással rendelkező projektként** értelmezhetők azok a projektek, amelyek EU-s és/vagy költségvetési finanszírozási forrása már biztosított.
- **A forrással még nem rendelkező projektek** megvalósítása érdekében további önkormányzati, központi vagy EU költségvetési forrás bevonására van szükség.

A következő táblázat az önkormányzati, illetve az együttesen önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek várható összköltségét mutatja be finanszírozási forrás, javasolt ütemezés, illetve a projekt csoportja szerint az 1. illetve a 2. scenárió esetén.

Eszközcsoport	2020/23-ig	összesen
önkormányzati kompetencia	12,85	12,85
kerékpáros-gyalogos közlekedés	1,24	1,24
közösségi közlekedés	8,71	8,71
közúti közlekedés	2,75	2,75
menedzsment eszköz	0,15	0,15
önkormányzati és állami kompetencia	10,50	10,50
közösségi közlekedés	10,50	10,50
összesen	23,35	23,35

Finanszírozási terv a forrással rendelkező projektek esetén, 1. szcenárió (milliárd forint)

Eszközcsoport	2020/23-ig	összesen
önkormányzati kompetencia	12,85	12,85
kerékpáros-gyalogos közlekedés	1,24	1,24
közösségi közlekedés	8,71	8,71
közúti közlekedés	2,75	2,75
menedzsment eszköz	0,15	0,15
önkormányzati és állami kompetencia	10,50	10,50
közösségi közlekedés	10,50	10,50
összesen	23,35	23,35

Finanszírozási terv a forrással rendelkező projektek esetén, 2. szcenárió (milliárd forint)

Az alábbi táblázatban a nevesített forrással nem rendelkező projektek forrásigényét mutatja be az 1.; illetve a 2. szcenárió esetén.

Eszközcsoport	2020/23-ig	2020-2030	2030 után	Össz.
önkormányzati kompetencia	1,41	7,12	20,00	28,53
kerékpáros-gyalogos közlekedés	0,15	2,22	0,00	2,37
közösségi közlekedés	0,00	0,50	4,00	4,50
közúti közlekedés	0,66	4,40	16,00	21,06
menedzsment eszköz	0,60	0,00	0,00	0,60
önkormányzati és állami kompetencia	0,15	0,20	0,00	0,35
közösségi közlekedés	0,00	0,20	0,00	0,20
menedzsment eszköz	0,15	0,00	0,00	0,15
összesen	1,56	7,32	20,00	28,88

Finanszírozási terv a forrással még nem rendelkező projektek esetén, 1. szcenárió (milliárd forint)

Eszközcsoport	2020/23-ig	2020-2030	2030 után	Össz.
önkormányzati kompetencia	1,41	7,12	20,00	28,53
kerékpáros-gyalogos közlekedés	0,15	2,22	0,00	2,37
közösségi közlekedés	0,00	0,50	4,00	4,50
közúti közlekedés	0,66	4,40	16,00	21,06
menedzsment eszköz	0,60	0,00	0,00	0,60
önkormányzati és állami kompetencia	0,15	0,20	0,00	0,35
összesen	1,56	7,32	20,00	28,88

Finanszírozási terv a forrással még nem rendelkező projektek esetén, 2. szcenárió (milliárd forint)

6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A kockázatkezelési tervben azon kockázati elemek kerültek azonosításra, melyek a Mobilitási terv céljainak elérését befolyásolhatják.

A projekt szintű kockázatelemzés és kockázatkezelési terv összeállítása során számos, jelen fázisban még nem látható kockázati elem merülhet fel, melyek csupán az előkészítési, tervezési fázisban merülnek fel, ezért az egyes projektek előkészítése során a projekt szintű kockázatelemzésre minden esetben szükség van.

INTÉZMÉNYI KOCKÁZATOK

A projekt szempontjából kockázatot jelent a megvalósítására, illetve később az üzemeltetésre kijelölt intézményi háttér megléte, a hatáskörök megfelelő szétosztása, továbbá a humán kapacitás minősége.

Az intézményi kockázatok minimalizálásához járul hozzá a munkacsoportok már előkészítési, tervezési fázisban történő létrehozása, melynek tagjai közötti folyamatos konzultáció és egyeztetés segíti az egyes projektekkel kapcsolatos információáramlást, az érdekegyeztetéseket.

JOGI-KÖZBESZERZÉSI KOCKÁZATOK

A jelenlegi jogszabályi környezet változása Mobilitási terv végrehajtására, illetve az egyes projektek megvalósíthatóságára nézve egyaránt kockázatot jelent. A jogszabályi változások hatásaiból eredő kockázat elkerülése nem lehetséges, hatásainak minimalizálása a lehető legkorábbi, körültekintő felkészüléssel lehetséges.

A jogszabályi környezet változásaiból, illetve egyéb problémákból is adódó közbeszerzési eljárás elhúzódása a projektek megvalósulását nagy mértékben képes eltolni. A közbeszerzési eljárások részletes előkészítés, a tervezői költségbecslés, dokumentációk alapos kidolgozása, a jogszabályok alapján történő lebonyolítása csökkenti a közbeszerzési eljárás elhúzódásának kockázatát, de teljes mértékben azonban nem küszöbölhető ki, ezért a projekt ütemezésének tervezése során javasolt tartalékidővel számolni.

PÉNZÜGYI-GAZDASÁGI KOCKÁZATOK

Az elégtelen finanszírozásból, – mely adódhat az EU-s, illetve az állami források rendelkezésre nem állásából, illetve közvetett módon a város és vonzástérzetének szereplőinek, szervezetinek bizonytalan anyagi helyzetéből - a változó makrogazdasági tényezőkből adódó kockázati elemek, az egyes támogatási konstrukciók specifikus jellemzői, a saját forrás előteremtésének kérdései, illetve az adott fejlesztési elem fenntartáshoz kapcsolódó kockázatok sorolhatók e kockázatcsoportba.

Az pénzügyi-gazdasági kockázatok minimalizálása a körültekintő projekttervezéssel, az érintettekkel való kommunikációval érhető el, emellett a kockázat hatását csökkentheti, ha az elsődleges forrás mellett más, legalább a beruházást részben finanszírozó alternatív forráslehetőségek felkutatása is megtörténik a projekt megkezdését megelőzően.

MŰSZAKI KOCKÁZATOK

Műszaki kockázatok mind a projektek megvalósítása, mind későbbi üzemeltetése során felléphetnek, melyek drágíthatják a beruházást, illetve az üzemeltetést, szélsőséges esetben akár el is lehetetlenítheti a fejlesztést.

Az ilyen típusú kockázatok megelőzése a részletes és körültekintő módon történő tervezéssel, a releváns változók különböző forгатókönyvek szerinti vizsgálatával lehetséges, kezelése tartalékkeret beállításával, illetve szükség szerinti felhasználásával történhet.

TÁRSADALMI KOCKÁZATOK

A társadalmi kockázatok alatt elsősorban a lakosság egyes fejlesztésekkel szemben való esetleges ellenállását értjük. Negatív lakossági hozzáállás esetén az egyébként támogatott beruházások elfogadottsága is csökkenhet, szélsőséges esetben akár olyan mértékben, hogy el kell állni az adott projekt megvalósításától.

Az előkészítési és megvalósítási szakaszban történő, érintettekkel való folyamatos konzultáció segítségével a társadalmi kockázatok minimalizálhatók.

KOCKÁZATI MÁTRIX

A Mobilitási terv megvalósítása során a korábbi tapasztalatok vagy szakértői vélemények szerint várható egyedi kockázatok azok bekövetkezési valószínűsége és várható hatása alapján tipizálhatók, ún. kockázati mátrixba rendezhetők. A tapasztalatok szerint nem várható és a szakértők által sem említett kockázatok előzetesen nem kezelhetők, azok hatásainak mérséklése a megvalósítás során elvárt gondosság mellett történhet.

A kockázati mátrix alapján meghatározható a kockázattól való tolerancia szintje. A Mobilitási terv esetében nem tolerálható kockázatnak (a mátrixban bordóval jelölve) tekinthetők a nagy valószínűséggel bekövetkező és jelentős vagy katasztrofális hatású kockázatok, továbbá a várhatóan bekövetkező, katasztrofális kockázatok. A nem tolerálható szintű kockázatok esetén a kockázat felmerülésének elkerülése javasolható.

		hatás				
		elhanyagolható	csökkentő	közepes	jelentős	katasztrofális
valószínűség	nagyon valószínű	kisebbségi műszaki fennakadások a beruházási időszakban	• várttól eltérő bevételi potenciál			
	valószínű	• építési engedélyek kiadásának időbeli csúszása	beruházások időbeli csúszása	• váratlan műszaki fennakadás		
	lehetséges			• nem megfelelő intézményi háttér • vártnál magasabb költségek	• elégtelen forrás a beruházások megvalósítására • jogszabályi környezet változása	
	nem valószínű				• nem megfelelő előkészítettség • prognózisoktól eltérő valós társadalmi folyamatok	• lakossági tiltakozások • elégtelen működési források
	elhanyagolható esélyű					

MELLÉKLETEK

1. RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK
2. FOGALOMTÁR
3. MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA
4. MOBILITÁSI KÉRDŐÍV EREMÉNYEI
5. KAPOSVÁR MJV MOBILITÁS-TERVEZÉS SORÁN KÜLÖNÖS HANGSÚLLYAL FIGYELEMBE VETT FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAI
6. INDIKÁTOROK
7. A PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI
8. A PROJEKTEK TÁRSADALMI HATÉKONYSÁGA, MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS JAVASOLT ÜTEMEZÉSE
9. AZ EGYES PROJEKTEK TÉRBELI ÁBRÁZOLÁSA ÜTEMEK SZERINT

1. MELLÉKLET: RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

Rövidítés	Jelentés
B+R	Bike and Ride / Kerékpározás és utazás tovább! (kerékpárparkoló a közösségi közlekedési megállóknál)
CNG	Compressed Natural Gas (folyékony földgáz hajtóanyag)
CSR	Corporate Social Responsibility / Foglalkoztatók Társadalmi Felelősségvállalása
DDKK	Dél-dunántúli Közlekedési Központ Zrt.
ENSZ	Egyesült Nemzetek Szervezete
GDP	Gross Domestic Product / Bruttó Nemzeti Össztermék
IC	InterCity
ICT	Information and Communication Technology / Információs és Kommunikációs Technológia
IKKK	Intermodális Közöségi Közlekedési Központ
IKOP	Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program
IT	Information Technology / Információs Technológiák
ITP	Integrált Területi Program
ITS	Integrált Településfejlesztési Stratégia
ITS	Intelligent Transport Systems / Intelligens Közlekedési Rendszerek
jkm	járműkilométer
KK Zrt.	Kaposvári Közlekedési Zrt.
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
LPG	Liquefied Petroleum Gas (folyékony szénhidrogén gáz, autógáz)
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt.
NEJP	Nemzeti Elektronikus Jegyrendszer Platform
NES	Nemzeti Energiastratégia
NETA	Nemzeti Turisztikai Adatbázis
NFFK	Nemzeti Fenntartható Fejlődési Keretstratégia
NKIS	Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
NKP	Nemzeti Környezetvédelmi Program
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció
OTrT	Országos Területrendezési Terv
P+R	Park and Ride / Parkolj és utazás tovább! (közösségi közlekedési megállónál kialakított autóparkoló)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan / Fenntartható Városi Mobilitási terv
SSZTV	A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény
TEN-T	Trans-European Transport Network
TOP	Terület és Településfejlesztési Operatív Program

2. MELLÉKLET: FOGALOMTÁR

Fogalom	Magyarázat
Agglomeráció	Olyan többségében egy (de akár több) központú településrendszer, amelyben a települések egymással szoros infrastrukturális, gazdasági, szolgáltatási és kulturális kapcsolatban állnak. Az agglomerációkat általában magas népsűrűség és gazdasági aktivitás jellemzi.
City logisztika	Magába foglalja a városon belüli szervezett áruellátást, az áruszállítás folyamatának rendszerét, a szabályozott tehergépjármű forgalom kezelését az energiafelhasználás és negatív gazdasági és környezeti hatások minimalizálásának figyelembevételével.
Elővárosi személyszállítási szolgáltatás	A főváros vagy megyei jogú város és annak legfeljebb 70 km-es vonzáskörzete között végzett személyszállítási szolgáltatás*
Forgalmi modellezés	A közlekedési hálózatot, áramlatokat leíró, a szükségletek figyelembe vevő számítógépes térinformatikai eszköz és eljárás, amellyel vizsgálható a forgalom lefolyása, ill. a kiinduló helyzethez képest előre becsülhetők a beavatkozások megvalósításával várható forgalmi áramlatok, hatások, változások.
Ingaforgalom	Települések között napi rendszerességgel végzett helyváltoztatás.
Intelligens közlekedési rendszerek (ITS)	„Az intelligens közlekedési rendszerek/szolgáltatások (ITS) információs és kommunikációs technológiákat alkalmaznak a közúti közlekedés területén (beleértve az infrastruktúrát, a járműveket és az úthasználókat) a forgalomszabályozásban és a mobilitás kezelésében, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódáshoz.”**
Intermodalitás	Közlekedési módok egymáshoz kapcsolódása egy helyváltoztatáson belül.
Intermodális csomópont (intermodális központ)	A különböző közlekedési módok térben és időben összeszervezett átszállási lehetőséget biztosító pontja, helye.
Járat	A törvény keretében meghatározott jármű a menetrendben meghatározott útvonalon és időrendben történő közlekedése*
Kompakt város	Olyan városi forma, amely a magas laksűrűséget és vegyes területhasználatot helyezi előtérbe. Az elképzelés alapja, hogy a város felépítése az aktív közlekedési módok használatára ösztönözze az ott élőket, amit az elérhető szolgáltatások közelségével ér el. Egyik fontos eleme a hatékony közösségi közlekedési rendszer, a cél a városi energiafelhasználás, és ezáltal a környezetterhelés minimalizálása.
Közforgalmú közlekedés	Az a közlekedési rendszer amelyet „a közzétett feltételek alkalmazásával, díj ellenében - bárki igénybe vehet”.*
Közösségi közlekedés / közösségi közforgalmú közlekedés	Az a közlekedési mód, amely közösségi közlekedési eszközzel bonyolódik le. Közösségi közlekedésnél (szemben az egyéni közlekedéssel) az utasnak – utazásának időpontja és útvonala tekintetében – alkalmazkodnia kell mások igényeihez, mivel a személyszállítás másokkal együtt, a közforgalmú közlekedési eszköz megosztott használatával történik, útvonalhoz és menetrendhez illesztetten.
Közösségi közlekedés előnyben részesítése	A közösségi közlekedési jármű haladását segítő, az egyéni közlekedési járművel szemben prioritást élvező leginkább forgalomtechnikai (esetenként infrastruktúra-fejlesztési) megoldások összessége, amelynek révén a közforgalmú jármű eljutási ideje a korábbi állapothoz képest csökkenthető.
Mobilitási igény	Az emberek közlekedési, helyváltoztatási igényei, mennyiségi és a velük szemben támasztott minőségi elvárás leképezésével.
Mobilitás menedzsment	A mobilitás-szervezés a közlekedési módválasztásra illetve a mobilitási igény nagyságára is jelentős befolyással bír. A mobilitás menedzsment a fenntartható közlekedés népszerűsítése, valamint a gépkocsi használatnak az utazók

Fogalom	Magyarázat
	szemléletének, hozzáállásának és viselkedésének a megváltoztatásával történő visszaszorítása is egyben. A mobilitás-menedzsment a keresletre irányul, nem a kínálatra, és magába foglalja nem csak a személyszállítást, hanem az áruszállítást is.
Motorizált egyéni közlekedés	Mindazon személyszállítási módok összessége, amelyek nem tartoznak a közösségi közlekedés és a nem motorizált egyéni közlekedési formák közé. A motorizált egyéni közlekedés ezen értelmében magába foglalja az egyéni gépjármű-közlekedést, a taxizást vagy pl. minden olyan beépített erőgéppel hajtott jármű közlekedését, amelyet személyszállításra más módon – pl. megosztással – vesznek igénybe.
Nem motorizált egyéni közlekedés	Aktív közlekedési módon végzett helyváltoztatás: gyaloglás, kerékpározás stb.
Parkolásmenedzsment	A parkolásmenedzsment olyan rendszer, amely támogatja az egyéni utazói döntéseket a parkolás előtt és közben. Információval látja el az utazót az egyéni igények kielégítése érdekében, és közben olyan dinamikus díjszabást működtet, amely kedvezőbb parkolási kapacitáskihasználást eredményez.
Személyszállítási közszolgáltatás	Az 1370/2007/EK rendelet 2. cikk a) pontja szerint, közszolgáltatási szerződés alapján végzett személyszállítási szolgáltatás.
Smart City	Olyan településfejlesztési koncepció, amelyben átgondoltan és innovatív módon alkalmazzák az infokommunikációs eszközöket és technológiákat (ICT) a település erőforrásainak hatékony kiaknázása, a költségek mérséklése, a helyi gazdaság élénkítése, a vállalkozások versenyképességének növelése, illetve a lakosság életminőségének javítása érdekében. **
Stated preference	A magyar szakirodalomban szándékolt preferencia néven ismert, a közgazdasági kereslet elemzésére alkalmas módszer, melynek lényege, hogy a fogyasztók feltételezett jövőbeni helyzetekre adott várható reakcióira vonatkozó adatfelvétel eredményei alapján történik az egyes jóságok (szolgáltatások, termékek) értékének becslése.

* A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény

** ITS Direktíva 2010

3. MELLÉKLET: MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA

Téma	Időpont	A partnerségi lépés rövid összefoglalása
Projektindító egyeztetés	2016.06.23	A Mobilitási terv részletes feladat és ütemtervének, valamint a főbb módszertani szempontok áttekintése (adat- és információ szolgáltatás egyeztetése, partnerség kereteinek egyeztetése).
Tervezői adatigény egyeztetése (Városgondnokság és Magyar Közút NZrt.)	2016.07.07	Az előzetesen rögzített és megküldött tervezői adatigények közös áttekintése, gyors és hatékony adatszolgáltatás érdekében, az érintett szervezetek szakmai javaslatai, ajánlásai a mobilitás tervezési folyamathoz.
Megbízói kooperáció	2016.09.02	Adatszolgáltatás helyzetének áttekintése, projektlista áttekintése, megbeszélése, mobilitási kérdőív átbeszélése, Partnerségi Terv véglegesítése és megbízói elfogadása.
Munkacsoport tagok felkérése	2016. 09. első hete	Az elfogadott Partnerségi Terv alapján a munkacsoport tagok megkeresése és felkérése.
Irányító csoport és Önkormányzati csoport egyeztetés	2016.09.22	Munkacsoportok alakuló ülése. Általános tájékoztatás az önkormányzati munkacsoport részére a mobilitás-tervezési folyamatról (feladat-terv, ütemezés, módszertan, kérdőíves felmérés) Helyzetfeltárás és a lakossági kérdőíves munkaközi eredményeinek bemutatása. A mobilitási terv készítéséhez szükséges pénzügyi / közgazdasági adatok szervezetenkénti áttekintése.
Lakossági kérdőíves mobilitási	2016.08.17-2016.09.20	A Mobilitási terv helyzetelemzési szakaszában került sor a lakossági mobilitási kérdőíves elvégzésére, mely elsősorban a jelenlegi közlekedési helyzetre, a megoldandó problémákra koncentrált. A kérdőív mindenki számára hozzáférhető volt a város honlapján, melyet 613 fő töltött ki.
Irányító csoport (ICS) és Önkormányzati csoport egyeztetés (ÖMCS)	2016.10.11	Munkacsoport tagok mobilitás-tervezéshez kapcsolódó javaslatai, általuk megfogalmazott főbb problémák számbavétele. A helyi munkacsoport ülése való közös felkészülés.
Helyi egyeztető munkacsoport (HMCS) ülés	2016.10.11	SUMP folyamat és a partnerség szerepének (azon belül a Helyi egyeztető munkacsoport - HMCS szerepének) ismertetése. Mobilitás-tervezési folyamat és tervezett partnerségi lépések rövid ismertetése. Helyzetfeltárás és helyzetértékelés munkaközi (köztes) eredményeinek ismertetése. Munkacsoport tagok mobilitás-tervezéshez kapcsolódó javaslatai, általuk megfogalmazott főbb problémák számbavétele. Mobilitási kérdőív eredményeinek bemutatása és pénzügyi sarokszámok ismertetése.
Önkormányzati munkacsoport egyeztetés (Workshop I.)	2016.10.28	Tervezői részről előzetesen megküldött problémátár áttekintése és kiegészítése (problémák azonosítása és területi ábrázolása csoportmunka keretében, majd az azonosított problémák prioritizálása egyéni munka keretében). Célszerű javaslatok megfogalmazása a tervezői javaslathoz kapcsolódóan.
Önkormányzati csoport egyeztetés (Workshop II.)	2016.12.14	Cél és intézkedési rendszer (beavatkozási logika) áttekintése, egyeztetése, munkacsoport tagok javaslatainak, kiegészítéseinek beépítése
Irányító Csoport ülés	2017. 01.19	Projektértékelés eredményeinek Megbízói egyeztetése, véglegesítése
Mobilitási terv társadalmi egyeztetés előtti áttekintése ICS, ÖMCS részéről	2017. január vége	A tervezői részről összeállított Mobilitási terv társadalmi egyeztetés előtti áttekintése, szakmai észrevételezése
Mobilitási terv társadalmi egyeztetése	2017.február	A Partnerségi tervben rögzítettek szerint a Mobilitási terv társadalmi egyeztetése: a dokumentum városi honlapon történő közzétételével, a partnerségi tervben nevesített, helyi munkacsoport tagok és irányítottan megkeresendő partneri kör felkérésével, szakmai véleményezésre történő célzott felkeresésével.

4. MELLÉKLET: MOBILITÁSI KÉRDŐÍV EREMÉNYEI

A FELMÉRÉS HÁTTERE

KAPOSVÁR MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA MEGBÍZÁSÁBÓL KÉSZÜL A FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV.

A terv kidolgozása során a város különös figyelmet fordít az érintettek, a lakosság tervezési folyamatba történő aktív bevonására. A város honlapján és a helyi médiában információk jelennek meg az aktuális mobilitás-tervezésről. Emellett a partnerségi tervezésben az együttműködés egyik eszköze a kérdőíves felmérés.

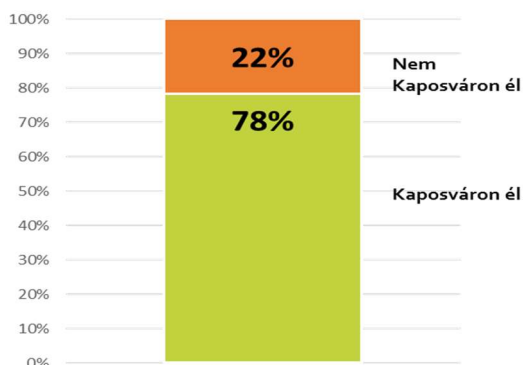
A Mobilitási terv helyzetelemzési szakaszában az önkormányzat és a tervezők által megjelenített kérdőív elsősorban a jelenlegi közlekedési helyzetre, a megoldandó problémákra koncentrált.

A kérdőív célja, hogy információt gyűjtsön a közlekedés helyzetének értékeléséhez, valamint támpontot adjon a lakosság által fejlesztést igénylő mobilitási problémákról.

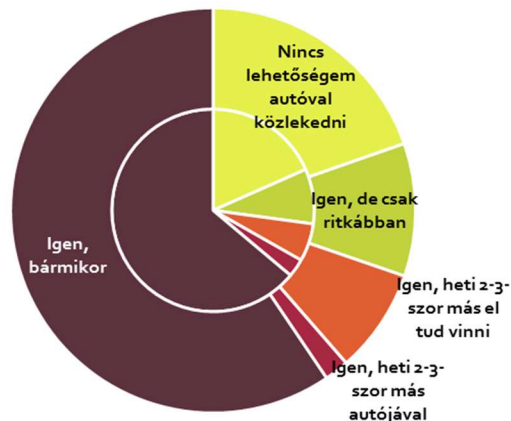
Az online kérdőív mindenki számára hozzáférhető volt a város honlapján augusztus 17. és szeptember 20. között. Célcsoportját Kaposvár lakossága és a városba ingázók köre jelentette. A kérdőív egyrészt eldöntendő kérdésekből állt, másrészt nyílt, egyéni észrevételek megfogalmazására is lehetőséget nyújtott.

A Helyzetfeltáró Mobilitási kérdőívet 613-an töltötték ki. A nyílt kérdésekre a válaszadók mintegy egyharmada fejtette ki a véleményét.

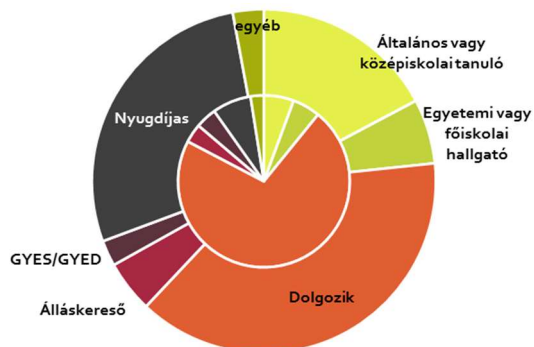
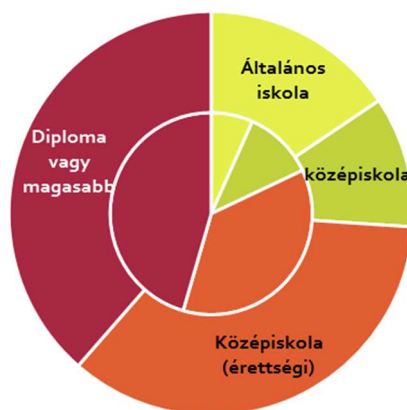
A VÁLASZADÓK



A válaszadók több mint háromnegyede kaposvári illetékességű, így megfelelő helyismerettel és tapasztalattal rendelkezik ahhoz, hogy hiteles véleményt alkothasson a város közlekedésének jelenlegi állapotáról.



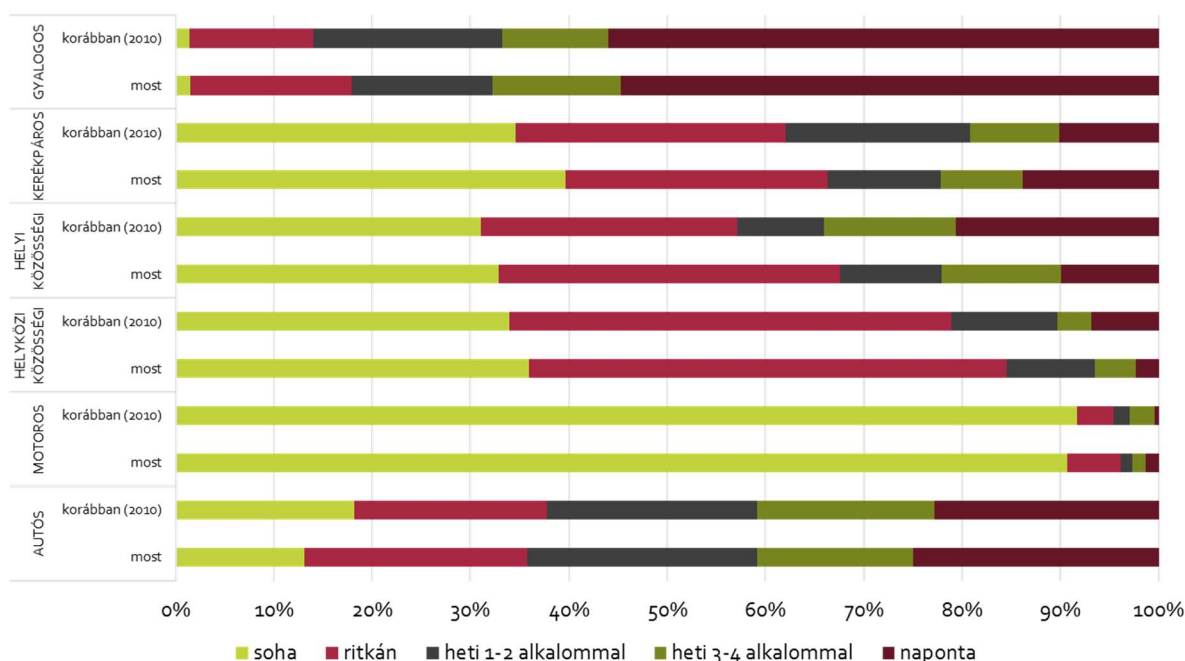
A mindennapi közlekedésben a válaszadók több mint fele bármikor, míg közel egyötödének alkalmanként van lehetősége igénybe venni egyéni gépjárművet. Szintén közel ötödüknek nincs lehetősége a közlekedése során autót használni.



KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

Napi helyváltoztatása során a válaszadók 69%-a közlekedik rendszeresen és gyakran gyalog. Kerékpárral ez az arány 26%, míg a közösségi közlekedéssel rendszeres és gyakori utazás közel egyharmadában jellemző.

A motorkerékpár használata elenyésző a többi közlekedési módhoz képest. Az autót rendszeresen vagy gyakran használók köre közel azonos mértékű, mint a gépjárművet bármikor használók köre.

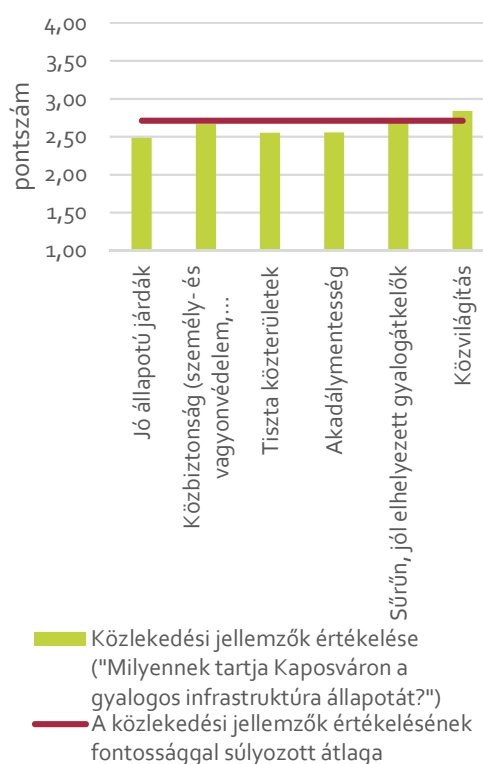


GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

A gyalogos közlekedést meghatározó főbb jellemzők értékelését a következő ábra szemlélteti. Az egyes jellemzők értékítéletét a kedvező (jó és nagyon jó) és a kedvezőtlen (rossz és nagyon rossz) vélemények aránya határozta meg.

A válaszadók alapján a gyalogos közlekedés inkább pozitív megítéléssel bír. A vélemények szerint a közvilágítás és a közbiztonság tekinthető a gyalogos közlekedés szempontjából legfontosabb jellemzőnek. A legkedvezőbbnek értékelt szempontok: a közvilágítás, közbiztonság és a gyalogátkelők száma, helye.

A legtöbb negatív értékelést a felsorolt jellemzők közül a járdák állapota és az akadálymentesség kapta. A nyílt kérdésre érkezett válaszokban a legtöbb észrevétel a gyalogátkelőkkel (jelzőlámpák, beláthatóság, megvilágítás, biztonság) kapcsolatban érkezett, de jelentős témakört képvisel a kerékpárosok járdán való közlekedése és az akadálymentesség kialakítása is.



„.... ne kelljen 5 percig állni, hogy zöldre váltson a lámpa, illetve ne 5 másodpercig legyen zöld...”



A nyílt kérdéseknél a gyalogos közlekedésben a legfontosabb probléma csoportokat a következők alkotják:

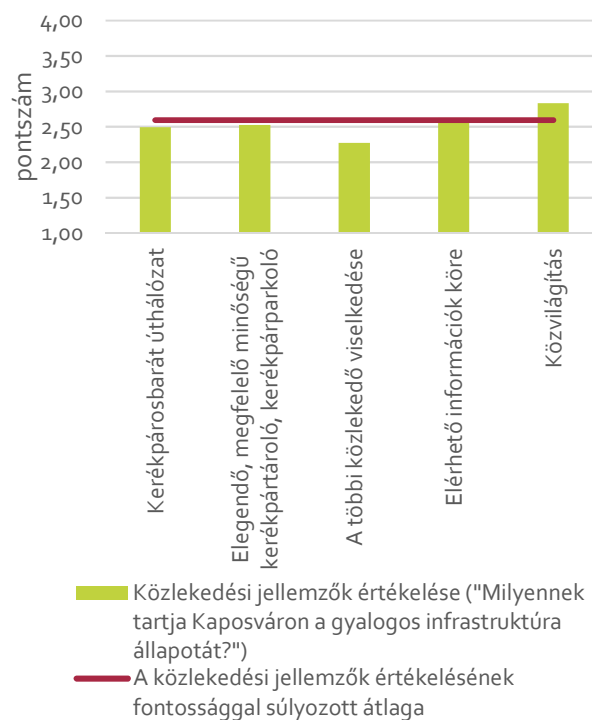


KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

A kerékpáros közlekedés helyzete a válaszadók részéről átlagos megítéléssel bír, pozitív és negatív jellemzőkkel egyaránt. A vélemények szerint a kerékpáros úthálózat, a többi közlekedő viselkedése és a közvilágítás tekinthető a kerékpáros közlekedés szempontjából a legfontosabb jellemzőnek.

Ezek közül a közvilágítás jellemzően pozitív, a kerékpáros úthálózat azonosan pozitív és negatív, míg a többi közlekedő viselkedése jellemzően negatív értékelést kapott

„Nem elég az utakon kerékpárokat felfesteni, tényleges kerékpársávok kialakítása lenne fontos.”



A problémafeltáró, észrevételekre irányuló kérdésekre a legjellemzőbb válaszcsoportokat az ábra szemlélteti.

A legtöbb észrevétel az úttesten kialakított kerékpársávokkal kapcsolatban, valamint a kerékpárosok közlekedési szokásait, KRESZ-ismeretét érintő kérdésekben érkezett.



A válaszadók jellemző problémaként a következőket említették:

Gyalogos és kerékpárutak különválasztása

Úttesten kialakított kerékpársávok

A válaszadók között visszatérő téma volt, hogy veszélyesnek érzik a közúton történő kerékpáros közlekedést. Ezért sokszor kénytelenek a járdán, szabálytalanul közlekedni, amely a gyalogosok számára teremt veszélyes helyzetet. A kölcsönösen jellemző szabálytalan közlekedés tovább rontja a gyalogos-kerékpáros közötti viszonyt.

Más közlekedők viselkedése, KRESZ betartása

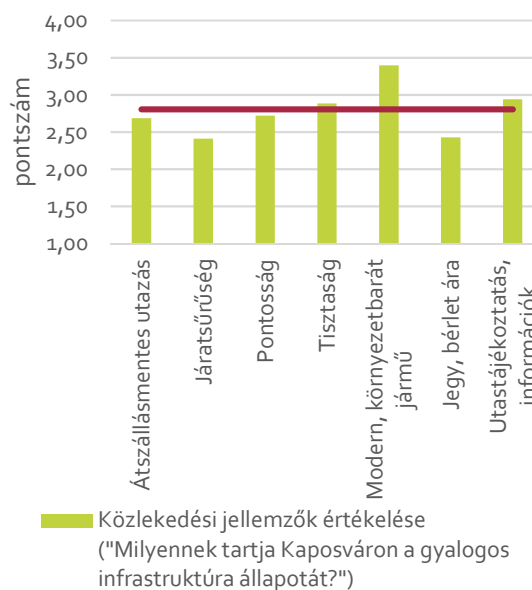
„Nem elég az utakon kerékpárokat felfesteni, tényleges kerékpársávok kialakítása lenne fontos.”

„Hiába vannak Kaposváron meglehetősen jó közlekedési lehetőségek számukra, mégis hol a járdán, hol az úttesten, és csak részben a részükre kijelölt módon közlekednek

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

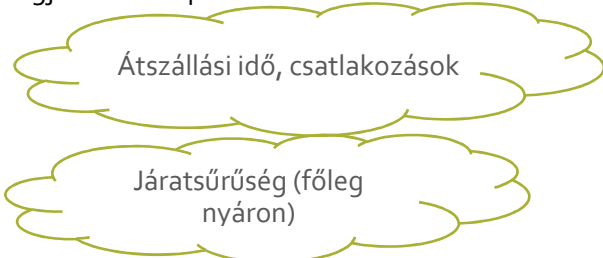
A közösségi közlekedés tekintetében a kérdőív a helyi autóbusz, valamint a helyközi autóbusz és vasúti közlekedésre vonatkozóan tartalmazott kérdéseket. A válaszadók szerint mind a helyi, mind a helyközi/távolsági közlekedésben a legfontosabb értékelési szempontok a pontosság és a járatsűrűség.

A helyi közösségi közlekedés megítélése többségében kedvező. A legpozitívabb értékelést a modern, környezetbarát járművek, a tisztaság és az utastájékoztatók kapta. A közösségi közlekedés jellemzőinke értékelését az alábbi ábra szemlélteti.



A helyközi közösségi közlekedés megítélése is pozitív, bár a tisztaság és járatsűrűség a válaszok közel felében kedvezőtlen besorolást kapott. A helyközi közösségi közlekedésben a válaszadók leginkább az átszállásmentes utazást és az utastájékoztatót tekintették a legjobbnak.

A szöveges válaszokban megjelenő legjellemzőbb problémák az alábbiak:



„Átszállással rengeteg időt veszítek. Nincs összhangban.”

Érdekes azonban, hogy az átszállási idővel kapcsolatos észrevételek ellenére az előző munkanapon végrehajtott helyi/helyközi autóbuszos vagy vonatos utazását a válaszadók közel fele átszállás nélkül tette meg.

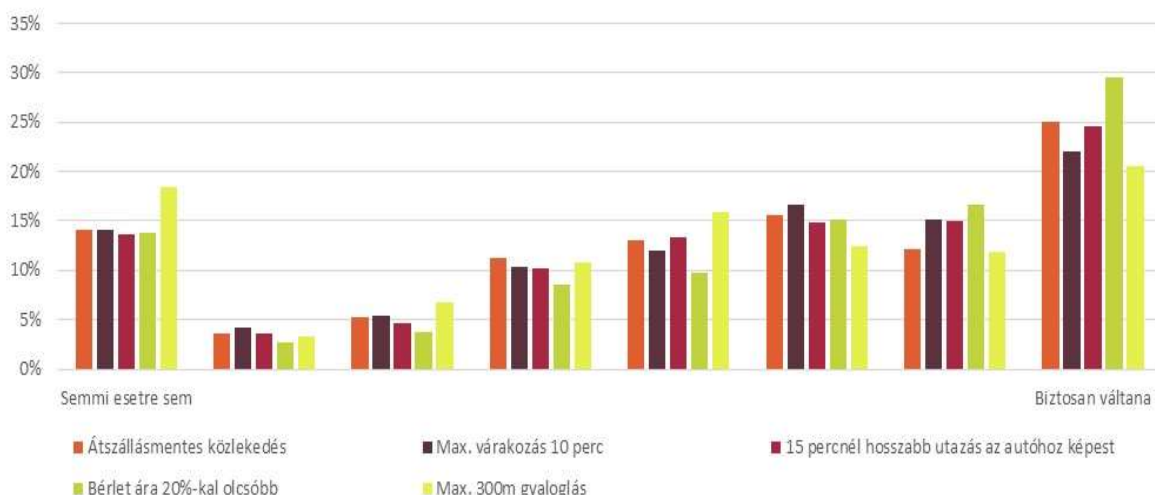
„Nyári hónapokban nagyon ritkán járnak a járművek.”

„Autóbusz csatlakozási idő nagyon hosszú, autóbuszok ritkán járnak, hosszú a várakozási idő”

A vélemények között a legtöbb észrevétel a menetrend (átszállási idők, összehangoltság, járatsűrűség) érkezett, de nagyon sokan megemlítték a buszvezetők viselkedését, hozzáállását is

A vélemények között a legtöbb észrevétel a menetrend (átszállási idők, összehangoltság, járatsűrűség) érkezett, de nagyon sokan megemlítték a buszvezetők viselkedését, hozzáállását is.

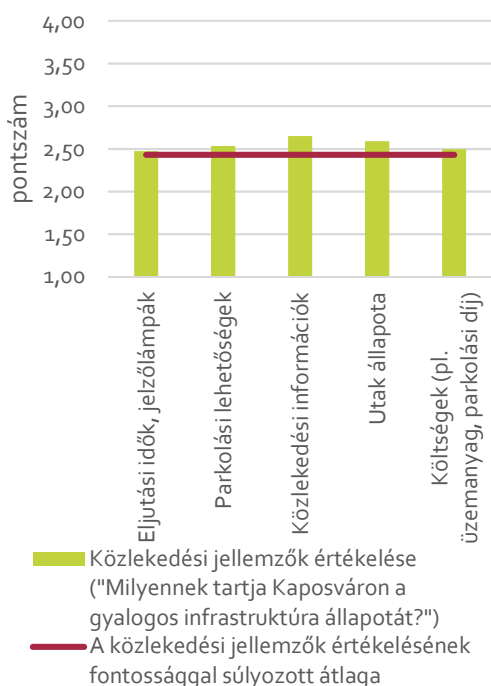
A megadott paraméterek alapján jól látszik, hogy a válaszadók nagy része a jegy/bérlet árához és az átszállások minél kevesebb számához köti, hogy mely esetekben választaná az autos közlekedés helyett a tömegközlekedést.



EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS

A válaszadók összességében kedvezőtlennek ítélték az egyéni gépjármű közlekedés jelenlegi feltételeit. A legkedvezőtlenebb véleményt az utak állapota, a költségek és a parkolási lehetőségek kapták.

Az egyéni motorizált közlekedés jellemzőinek értékelését az alábbi ábra szemlélteti:



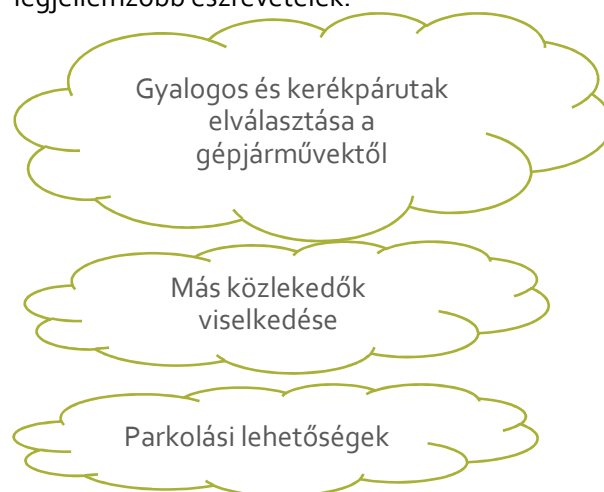
Hasonlóan a kerékpáros és a gyalogos közlekedéshez itt is markánsan megjelenik a közlekedési morál, illetve a szabálykövető magatartás hiánya, amelyből a három közlekedési szereplő között (autós-kerékpáros-gyalogos) állandósult konfliktus helyzetre lehet következtetni.

A beérkezett válaszok alapján az egyéni motoros közlekedésben az eljutási idők és jelzőlámpák, a parkolási lehetőségek, illetve az utak állapota a legfontosabb szempont a jelenlegi állapot megítélésében.

A probléma feltáró nyílt kérdésre a legtöbb észrevétel a parkolási lehetőségekkel és díjakkal, valamint a jelzőlámpák hangoltságával kapcsolatosan érkezett.

Az egyéni motorizált közlekedésben is jelentős szerepet kapott a vélemények között a többi közlekedő viselkedése.

Az egyéni motorizált közlekedésben legjellemzőbb észrevételek:



„A közlekedésben részt vevő többi autós, kerékpáros és gyalogos közlekedési szokásai, szabályok betartása és betartatása. Pl. sebességhatárok, kijelölt átkelőhelyek megfelelő használata stb.”

Érdekesség, hogy a válaszadók nagyjából 40%-a a közösségi közlekedést választotta volna, amennyiben előző munkanapján nem állt volna rendelkezésére gépjármű. Ez az arány a kerékpáros és gyalogos módok esetében egyaránt közel 30%.

5. MELLÉKLET: KAPOSVÁR MJV MOBILITÁS TERVEZÉS SORÁN KÜLÖNÖS HANGSÚLLYAL FIGYELEMBE VETT VÁROSFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMAI

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ

A 2014-ben elfogadott **Településfejlesztési Konceptió** meghatározza Kaposvár jövőképét és hosszú távú céljait, melyek kiindulási pontot jelentenek többek között a középtávú területi és ágazati stratégiai dokumentumok, így a Fenntartható Városi Mobilitási terv kidolgozása során is.

JÖVŐKÉP

Kaposvár MJV jövőképe 2030-ig: Kaposvár legyen a térségi erőforrásokra és együttműködésre alapozott, valamint a zöld növekedésben élénjáró, mintaeértékű központ, ahol a kiegyensúlyozott és fenntartható fejlesztés eredményeként az aktív, egészséges és családokban gyarapodó társadalom számára az életminőség magas színvonala, a biztos megélhetés, valamint a nyugodt, kulturált életfeltételek egyaránt biztosítottak.

A Konceptió jövőképe erősen épít a térségi erőforrásokra és együttműködésekre, a fenntartható egészséges város kialakítására. A jövőképben hangsúlyos szerepet kap a gazdaságfejlesztés, azon belül a megújuló energiák mind nagyobb arányú használatára és megtermelésére épülő zöld gazdaság. A jövőkép kitér az erős, versenyképes vállalkozások fejlesztésére, a magas hozzáadott értéket termelő ágazatok erős jelenlétére, valamint a város innovációs pólus erősítésére kiemelten az agrár-élelmiszeripari tevékenységre. A konceptió által vázolt gazdasági jövőképben a gazdaságot kiszolgáló kiépített infrastruktúrák és szolgáltatások fejlesztése hangsúlyos, mely magában foglalja a térségi szintű mobilitásában a jól szervezett, környezetbarát, intermodalitást is komfortosan biztosító közösségi közlekedésnek és az egyéni közlekedés hálózatainak magas szinten való fejlesztését.

ÁTFOGÓ CÉLOK

Az átfogó célok Kaposvár meglévő adottságaira és lehetőségeire alapoznak, s kijelölik a jövőkép eléréséhez szükséges legfontosabb fejlesztési irányokat. A jövőkép elérését szolgáló átfogó célok közül

kiemelendő a Kaposvár központú fenntartható és energetikailag önfenntartásra törekvő várostérség – fenntartható ökológiai és energetikai rendszerek kialakítása átfogó cél, melyben megjelenik a személygépjármű forgalom visszaszorítása, valamint a kerékpáros közlekedést és a korszerű, környezetbarát közösségi közlekedést napi szinten használók arányának növelésének igénye. Az átfogó célok között erőteljesen megjelenik a gazdasági versenyképesség és foglalkoztatás erősítése, melynek célja nemzetközi, országos és regionális szerepkört erősítő modern gazdasági bázis, valamint a helyi gazdaság és a foglalkoztathatóság feltételeinek biztosítása.

RÉSZCÉLOK

A dokumentum a település átfogó fejlesztését szolgáló részcélokon keresztül meghatároz konkrét intézkedéseket, melyeket a Mobilitási terv készítése során szükséges figyelembe venni:

- A gazdasági húzóágazatok megerősödése rész cél kitér a várostérségi erőforrásokra épülő gazdasági ágazatok egyetemmel partnerségben történő klaszterszerű megerősödésére, az innovációs tevékenységek súlyának növelésével. A húzóágazatok megerősödésével, piacaik bővülésével a térségi vállalkozások, a KKV szektor foglalkoztatási potenciáljának növelése a cél. Emellett megjelenik a foglalkoztatottság növelése és a turisztikai desztináció megerősítése rész cél is, melyek a gazdaságfejlesztést támogatják.
- A térségi elérhetőség és belső mobilitási feltételek javítása rész cél tartalmazza a közösségi közlekedés és a hivatásforgalmi célokat kielégítő kerékpárút hálózat részarányának növelése igényét a közlekedésben.
- A harmonikus együttélés a környezettel rész célként megjelenik a zajterhelés és a légszennyezettség csökkentése érdekében a szennyező források kibocsátásának mérséklése, felszámolása, melyben a közlekedési szokások megváltoztatása,

illetve a közlekedésben az alacsony széndioxid kibocsátású, környezetbarát technológiák alkalmazása vezethet eredményre.

A MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA FŐ ELEMINEK TÉRBELI RENDJÉRE ÉS A TERÜLETFELHASZNÁLÁSRA IRÁNYULÓ JAVASLATOK

A Koncepció a műszaki infrastruktúra fő elemeinek térbeli rendjére és a területfelhasználásra irányuló településszerkezeti változtatásokra meghatároz javaslatokat, melyek közül az alábbiakat a Mobilitási terv készítés során szükséges figyelembe venni:

- Fenntartható, hatékonyan működtethető város: az indokolatlan terjeszkedés visszaszorítása, az alulhasznosított területek funkcióval való megtöltése; a már infrastruktúrával ellátott területek fejlesztésének, további beépítésének preferálása a kiépítési költségek csökkentése és a gazdaságos üzemeltetés érdekében. A kompakt városfejlesztési irány a megfelelő sűrűség mellett az egyes városrészekben a vegyes területhasználatot irányozza elő, ez különösen érvényes az új lakóterületek kialakításakor, illetve meglévő lakóterületek funkcionális gazdagítására.
- A városközpont, valamint alközpontok, továbbá az intézményi és munkahelyi területek megközelíthetőségét biztosító közösségi közlekedési és kerékpáros-gyalogos hálózatok fejlesztése.
- A Kapos folyó és a vasútvonalak elválasztó hatása városszerkezeti szempontból csökkenjen, a Kapos folyó és környezete integrált revitalizációjával a városi zöldhálózat szerves részévé válik, a vasúti pálya átjárhatósága biztonságos és komfortos módon megoldott lesz.

INTERGÁLT TELEPÜLÉS- FEJLESZTÉSI STRATÉGIA (ITS)

Az **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)** kidolgozását részletes helyzetfeltáró, elemző és értékelő vizsgálatok alapozták meg, mely széleskörűen tartalmazza a statisztikai és egyéb adatforrásból, egyedi adatfelvételtől származó adatokat Kaposvár MJV-re vonatkozóan. Az ITS kidolgozása az országos tervezéshez illeszkedően egy időben zajlott az összes hazai megyei jogú városban.

A Stratégia által megfogalmazott tematikus célok hozzájárulnak a város gazdasági, társadalmi és környezeti értelemben is fenntartható, térben is kiegyensúlyozott fejlődéséhez. A Mobilitás terv elkészítése során leginkább figyelembe veendő dokumentumban megjelenő stratégiai célok:

- A városvezetés a kiemelt prioritásként kezelendő a gazdaságfejlesztést három húzóágazatra kívánja építeni: agrár-élelmiszeripar, turizmus, gépipar, előtérbe helyezve a hagyományokkal rendelkező, térségi erőforrásokra építő húzóágazatok versenyképességének javítását.
- A városi infrastruktúrák és szolgáltatások korszerűsítése, mely kiemeli többek között a környezetterhelés és károsanyag kibocsátás szintjének csökkentését, valamint a városi közlekedés környezetbaráttá tételét. A Stratégia kitér a tematikus célokon belül fejlesztési programokra is, ahol megjelenik a városon belüli és várostérségi napi kapcsolatokat is kiszolgáló közlekedési infrastruktúra fejlesztése (Integrált Községi Közlekedési Központ kialakítása, energiagazdaságos, alacsony CO₂ kibocsátású helyi közösségi közlekedés).
- A vonzó üzleti környezet kialakítása tematikus cél magába foglalja a közlekedési infrastruktúrafejlesztést, elsősorban a térségi elérhetőség javítására és a gazdaságot kiszolgáló közlekedésfejlesztésre koncentrálva.

A dokumentum három horizontális célt határoz meg: 1. zöld szemlélet, klímatudatosság, fenntarthatóság, 2. egyenlő esélyek biztosítása és 3. együttműködés, partnerség, mely célok elérésében Kaposvár most is élen jár a hazai települések között, a város jelentős eredményeket ért el már eddig is. A város célja, hogy ezen alapelvek mentén mintatelepüléssé váljon, így ezen fejlesztésekben, megoldásokban tudatosan lépésről- lépésre beavatkozásokat tervez és valósít meg.

HISZÜNK EGYMÁSBAN!

A **Hiszünk egymásban! Kaposváriak programja - 2014** című várospolitikai program, amely a 2010-ben készült „Kaposvár a legfontosabb” című programra épül. Az új program meghatározza a már elért eredményeket és témakörökre bontva ismerteti a kijelölt célok megvalósításához kapcsolódó terveket

A Mobilitási terv készítése során szükséges figyelembe venni a program kapcsán kijelölt fenntartható közlekedéssel kapcsolatos terveket, elképzeléseket. A dokumentum Kaposvárt a régió logisztikai központjaként jelöli meg és meghatározza a legfontosabb közlekedésfejlesztési projekteket (Integrált Községi Közlekedési Központ kialakítása, M67-es és az M9-es utak megépülése, Budapest–Dombóvár–Kaposvár-vasútvonal rekonstrukciója, közösségi közlekedési járműpark rekonstrukciója, kerékpáros közlekedés korszerűsítése stb.). A program kitér arra, hogy az élelmiszer-gazdaság, gépipar és turizmus területein jöhetnek létre új munkahelyek, mely a mobilizációs folyamatokat befolyásolják.

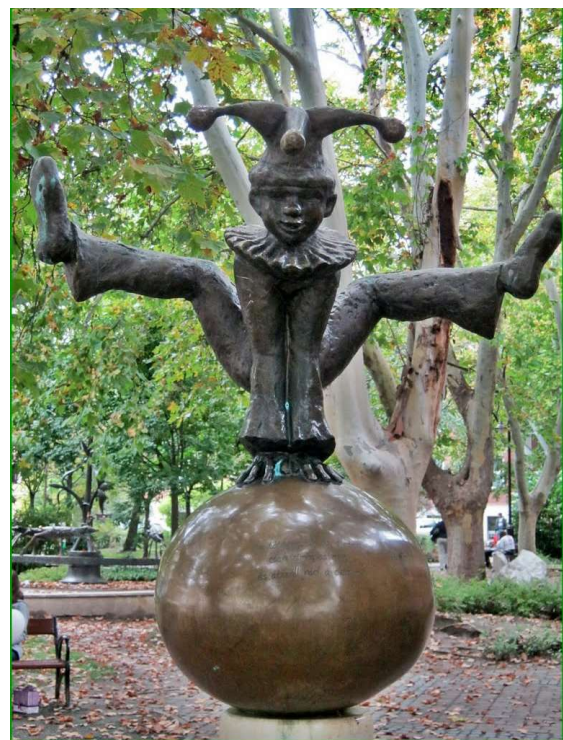
Kaposvár célja, hogy Európa egyik olyan zöld városa legyen, mely jövőjét a megújuló energiák használatára alapozza.

A cél megvalósítása érdekében több energiabarát fejlesztés valósult meg (pl.: közvilágítás korszerűsítése, a városi fürdő fűtése a Cukorgyár által előállított biogázzal történik, Önkormányzati intézményeket ellátó kis naperőművek felszerelését tervezik, valamint ütemesen folyik a távfűtési rendszer bővítése). Mindemelett kiemelt figyelmet fordít a közlekedési kapcsolatok fejlesztésére, ezáltal lényegesen javulni fog az elérhetőség, mely a befektetők döntéshozatala során meghatározó fontosságú.

A város gazdaságának erősödéséhez szükséges a helyi cégek fejlődése, új beruházók letelepítése. Ennek érdekében, a város segíti a vállalkozások működését és támogatja a munkahelyek megtartásáért tett erőfeszítéseket adókedvezmények, fizetési kedvezmények, munkahelyteremtő támogatás, kedvezményes ingatlan értékesítés stb. keretében. Mindemellett gazdaságfejlesztést és munkaerő-mobilitás ösztönzését szolgáló közlekedésfejlesztési beruházások valósultak meg az iparterületeken (pl. Keleti Ipari Park), és a jövőben a város iparterületeinek további infrastrukturális fejlesztését tervezi a város.

ÖSSZEGZÉS

A városfejlesztési dokumentumok által kijelölt célok közötti koherencia és összhang biztosított, mindegyik dokumentumban hangsúlyosan megjelenik a gazdaságfejlesztés, közlekedésfejlesztés és zöld, fenntartható városfejlesztés cél. A kijelölt irányokat, főbb célkitűzéseket és a szükséges intézkedéseket illetően, a Tervező igyekezett figyelembe venni a mobilitás tervezés során.



6. MELLÉKLET: INDIKÁTOROK

Átfogó cél/Közlekedési stratégiai cél		Hatásindikátor	Eredményindikátor	Módszer/adatforrás
Társadalom		társadalmi elégedettség		
AT1	Egészségi állapot javulása	kibocsátások és balesetek társadalmi költsége	kibocsátások volumene, balesetek száma	forgalmi becslés, egészségi állapot, baleseti statisztika
AT2	Társadalmi igazságosság, méltányosság javulása	használói elégedettség	célzott társadalmi csoportok keresletének növekedése	megkérdezésen alapuló elégedettség mérés, értékesítési adatok
AT3	Biztonságérzet javulása	használói elégedettség	megfigyelt közterületek nagysága, bűn és balesetek száma, infrastruktúra állapot következtében felmerült műszaki kár	megkérdezésen alapuló elégedettség mérés, meglévő adatok feldolgozása
AT4	Infokommunikációs társadalom	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége	közlekedési igény és mód szerinti összetétel változása	forgalmi becslés
Környezet		környezetre gyakorolt hatások		
AK1	Környezetterhelés csökkentése	kibocsátások társadalmi költsége	kibocsátások volumene	forgalmi becslés
AK2	Környezetminőség javulása	használói elégedettség	zöldfelületek, közösségi terek, forgalomcsökkentett területek	megkérdezésen alapuló elégedettség mérés, önálló becslés
AK3	Erőforrásokkal való hatékony gazdálkodás	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége	kibocsátásintenzitás	forgalmi becslés
Gazdaság		hozzájárulás a gazdasági tevékenységekhez		
AG1	Versenyképes gazdaság, foglalkoztatottság	a gazdasági tevékenység közlekedési ráfordítása	gazdasági tevékenységgel összefüggő utazási idő és költség	forgalmi becslés, önálló becslés
AG2	Lakosság jólétének javulása	munkavállalással kapcsolatos közlekedési ráfordítások	munkavállalással kapcsolatos utazási idő és költség	forgalmi becslés, megkérdezésen alapuló elégedettség mérés
AG3	Város jólétének növekedése, hatékony városgazdálkodás	nem javasolt önálló mérés	nem javasolt önálló mérés	
Partnerség		partnerség		
AP1	Gazdasági szereplők, lakosság, önkormányzat, kormányzat, társadalmi szervezetek együttműködése	nem javasolt önálló mérés	nem javasolt önálló mérés	
AP2	Nemzetközi kapcsolatok erősítése	nem javasolt önálló mérés	nem javasolt önálló mérés	
K1: Intelligens közlekedési háttér kialakítása				
K.1.1	Közlekedésszervezés illesztése a hatékony és a fenntarthatóságot támogató városirányítási rendszerbe (intézményrendszer, szabályozás, finanszírozás)	nem javasolt önálló mérés	nem javasolt önálló mérés	
K.1.2	Intelligens közlekedési rendszerek alkalmazása, támogatása és összekapcsolása	kibocsátások és balesetek társadalmi költsége	közlekedési mód szerinti összetétel változása	forgalmi becslés

Átfogó cél/Közlekedési stratégiai cél		Hatásindikátor	Eredményindikátor	Módszer/adatforrás
K2: Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele				
K.2.1	Felhasználók egyéni közlekedési döntéseinek befolyásolását célzó eszközök alkalmazása	használoi elégedettség	közlekedési mód szerinti összetétel változása	megkérdezésen alapuló elégedettség mérés, forgalmi becslés
K.2.2	Közlekedők közötti partnerség, konfliktuskezelés és a közlekedési ismeretek általános bővítése	nem javasolt önálló mérés	nem javasolt önálló mérés	
K3: Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése				
K.3.1	Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás javítása	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége	közlekedési mód szerinti összetétel változása	forgalmi becslés
K.3.2	Versenyképes közösségi közlekedés	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége, használoi elégedettség	közlekedési mód szerinti összetétel változása, kibocsátások volumene	megkérdezésen alapuló elégedettség mérés, a közszolgáltató adatai alapján saját számítás
K.3.3	Korszerű gyalogos és kerékpáros szolgáltatások és infrastruktúra javítása	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége, használoi elégedettség	közlekedési mód szerinti összetétel változása, infrastruktúra szolgáltatási szintje	forgalmi becslés
K4: A motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése				
K.4.1	Elektromos és más zéró emissziós egyéni közlekedési eszközök használatának ösztönzése, prioritása	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége	kibocsátások volumene	forgalmi becslés
K.4.2	Közúti közlekedés hatékonyságjavítása, szolgáltatási színvonalának fejlesztése a fenntarthatóság figyelembe vételével	kibocsátások és felhasznált erőforrások társadalmi költsége, használoi elégedettség	kibocsátás volumene, infrastruktúra szolgáltatási szintje, P+R parkolók száma, parkolók kihasználtsága	forgalmi becslés, megkérdezésen alapuló elégedettség mérés

7. MELLÉKLET: A PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
1.	Kaposvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a megyeszékhely vasúti elővárosi körzetében I. ütem	A fejlesztéssel érintett terület a Baross Gábor utca – Rákóczi tér – Budai Nagy Antal utca – Petőfi tér – Achim András utca – 67-es út felüljárója – Kaposfolyó – Béla Király utcai vasúti átjáró, Pécsi utca ill. Dombóvári út által határolt tömb. Az intermodális csomópont főbb elemei: - Új gyalogos-kerékpáros felüljáró - Béla király utcai új közúti híd a Kapos-folyó és a vasút felett (új szintbeni átjáró gyalogos-kerékpáros közlekedésre) - A helyi és helyközi autóbusz állomás közvetlenül a vasút melletti új közös területen - Új utasforgalmi létesítmény (autóbusz állomás) - Vasúti személypályaudvar (peron) kismértékű átépítése - Hosszú idejű buszparkoló kialakítása (új közúti felüljáró-Budai N.A.u. kereszteződésénél) - P+R, K+R és B+R parkolók, taxi drosztok - Budai Nagy Antal utca nyomvonal korrekciója, átépítése - Csík Ferenc sétány kinyitása az új közúti felüljáróhoz, az út átépítése	konkrét projekt	önkormányzati és állami	10 500	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	KK	forrás biztosított	3,0	3,9	2020/23-ig	3,0	4,2	2020/23-ig
2.	Elővárosi P+R és B+R parkolók kialakítása Kaposvár helyközi autóbuszos és vasúti közlekedéséhez kapcsolódóan	A vonzáskörzet nagyobb településein P+R parkolók létesítése (kb 5 db helyszín) Nagyobb forgalmú buszmegállónál és vasúti megállónál B+R kerékpár parkolók létesítése (fedett B+R kb 200 férőhellyel) és utasvárók kiépítése (kb 15 helyszín) A projekt a szükséges helyszínek, kapacitások vizsgálatával kezdődik.	nem konkrét projekt	állami	175	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	KK	nevesített forrás nélküli	2,3	24,1	2020-2030	2,3	26,5	2020-2030

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
3.	Fonyód-Kaposvár vasútvonal korszerűsítése ⁴	Kiemelt projekt (IKOP-3.2.0-15-2016-00003). A projekt célja a vonatok 80 km/h sebességének helyreállításához szükséges alépítmény-megerősítési munkák elvégzése, a felépítmény használt, illetve felújított anyagból történő javítása, hézagnélkülivé tétele, továbbá az állomások, megállóhelyek elővárosi közlekedési célú részleges átépítése, valamint P+R és B+R parkolók létesítése. (1161/2016. (IV. 5.) Korm. határozat)	konkrét projekt – folyamatban lévő projekt	állami	15 000	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	KK	forrás biztosított	0,0	-	-	0,0	-	-
4.	41. sz. vasútvonal Kaposvár - Gyékényes szakasz rekonstrukciója	A Dombóvár - Kaposvár szakasz (24 km) elkészült. A következő ütem(ek)ben a Kaposvár - Gyékényes szakasz (70 km) korszerűsítése történik. Pályasebesség növelése mellett a projekt része a TEN-T követelményeknek megfelelő tengelyterhelés, vonatbefolyásolás kiépítése. A fejlesztés magába foglalja az állomások és megállóhelyek elővárosi közlekedési célú részleges átépítését is. TEN-T hálózati elem, fejlesztése állami feladat (CEF).	konkrét projekt – folyamatban lévő projekt	állami	37 400	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	KK	nevesített forrás nélküli	0,0	-	-	0,0	-	-
5.	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése	Rövid buszsáv, busz-zsili kialakítása a 67-es főút egyes csp-i szakaszain (pl. Füredi csp-ban). Csomóponti közforgalmú autóbuszok áthaladásának segítése a járművek előnybenrészesítése révén (busz-bejelentkező rendszer kialakítás - forgalomirányításba integrálás). A 67. sz út főúti hangolása a vizsgálat adatok alapján fejlesztendő. A további érintett útvonalak és csomópontok meghatározása és a beavatkozások tartalma részletesebb vizsgálatokat követően határozható meg.	nem konkrét projekt	önkormányzati	500	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	KK	nevesített forrás nélküli	2,8	6,8	2020-2030	2,8	8,2	2020-2030

⁴ A projekt a Mobilitási Terv készítése során megvalósítás alatt állt.

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
6.	Közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése	A feladat egyrészt a helyközi menetrendi hangolások fejlesztése, a menetrendek igényekhez igazítása és folyamatos monitorozása, a megbízhatóság (menetrend tartás) növelése, szükség esetén hálózat-racionalizálás. A helyközi autóbusz hálózaton belüli átszállások és a vasúti menetrendekkel való összehangolás javítása. A projekt a hálózatfejlesztési igények és a lehetőségek vizsgálatával kezdődik. A feladat másrészt a hálózat (városon belül helyi és helyközi) felülvizsgálata, az utasigények és -visszajelzések felmérése. A tapasztalatok visszacsatolása a hálózat/menetrend kialakítása során, a helyi közösségi közlekedési hálózat folyamatos finomhangolása, az átszállási kapcsolatok fejlesztése. A helyközi buszok Kaposváron belüli megállásainak felülvizsgálata. A fejlődő városi területek (lakóterületek, új gazdasági területek, intézmények) közösségi közlekedési kiszolgálásának biztosítása.	nem konkrét projekt	önkormányzati és állami	50	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	KK	nevesített forrás nélküli	2,3	970,0	2020-2030	2,3	1 164,0	2020-2030
7.	Autóbusz megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése	A városon belüli megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése (helyi és helyközi megállók egyaránt), valamint a vonzaskörzet helyközi autóbusz megállói közül a nagyobb forgalmú megállók fejlesztése, összesen kb 70 helyszínen (pl. peronburkolatok és járdacsatlakozások kialakítása és javítása, buszöblök építése, utasvárók, szemetes edények, padok, menetrendek és térképes információk elhelyezése, ahol szükséges > közvilágítás fejlesztése). kb 6 db buszöblől kb 30 helyen peron és járdacsatlakozás építése további 34 helyen kisebb fejlesztések + előkészítési költségek	nem konkrét projekt	önkormányzati és állami	150	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése		nevesített forrás nélküli	2,3	18,3	2020-2030	2,3	42,9	2020-2030
8.	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás teljeskörűvé tétele érdekében	A helyi autóbusz-flotta környezetkímélő átalakításának befejezése (3 db új elektromos buszbeszerzés és 2 töltési pont kialakítása)	konkrét projekt	önkormányzati	300	Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben		forrás biztosított	3,3	15,2	2020/23-ig	3,3	18,3	2020/23-ig

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
9.	Kaposvár megyei jogú város közösségi közlekedésének fejlesztése keretében 25 db földgázmotor (CNG - Euro 6 szabvány) hajtású alacsonypadlós szőlő, és 15 db azonos kivitelű, földgázmotor (CNG - Euro 6 szabvány) hajtású, a szőlő autóbusszal azonos típuscsaládba tartozó, alacsonypadlós csuklós autóbusz szállítása, üzembe helyezése - szakaszolt projekt (1. szakasz, járműbeszerzés, 2. szakasz, telephely létesítése)	1. szakasz - 40 db új helyi CNG busz beszerzése 2. szakasz - kapcsolódó új járműtelephely létesítése - szakaszolt projekt	konkrét projekt	önkormányzati	8 411	Környezet-kímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	KK	forrás biztosított	3,3	2,9	2020/23-ig	3,3	3,4	2020/23-ig
10.	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának zéró emissziós flottává fejlesztése	2020 után (2025-2030) a helyi CNG buszok (40 db) zéró emissziós járműcseréje	konkrét projekt	önkormányzati	4 000	Környezet-kímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben		nevesített forrás nélküli	0,3	3,8	2030-	0,3	4,9	2030-
11.	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás teljeskörűvé tétele érdekében	A helyközi autóbusz-flotta ütemezett korszerűsítése (kb. 200 db új, környezetkímélő autóbusz beszerzése) Vasúti járműállomány?	konkrét projekt	állami	17 000	Környezet-kímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben		nevesített forrás nélküli	0,3	0,9	2030-	0,3	1,0	2030-

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
12.	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten I. ütem	Felülvizsgálat (kapcsolódik a városi adatbázisokhoz). A problémás helyek prioritizálása. Fejlesztési helyszíneken (csomópontok, útvonalak, gyalogátkelőhelyek) az akadálymentesítés és a biztonság szempontjainak előtérbe helyezése (tervezésben, kivitelezésben), infrastruktúra fejlesztés, ellátatlan területeken közvilágítás létesítése, ellátott területeken a rossz állapotúak fejlesztése. Fejlesztéssel nem érintett helyeken akadálymentesítési ill. balesetmegelőzési program indítása, és általános városi energiahatékonyságot és láthatóságot javító fejlesztési program előkészítése.	nem konkrét projekt	önkormányzati	80	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	KGY	nevesített forrás nélküli	2,8	26,3	2020/23-ig	2,8	-	2020/23-ig
13.	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten II. ütem	Felülvizsgálat (kapcsolódik a városi adatbázisokhoz). A problémás helyek prioritizálása. Fejlesztési helyszíneken (csomópontok, útvonalak, gyalogátkelőhelyek) az akadálymentesítés és a biztonság szempontjainak előtérbe helyezése (tervezésben, kivitelezésben), infrastruktúra fejlesztés, ellátatlan területeken közvilágítás létesítése, ellátott területeken a rossz állapotúak fejlesztése. Fejlesztéssel nem érintett helyeken akadálymentesítési ill. balesetmegelőzési program indítása, és általános városi energiahatékonyságot és láthatóságot javító fejlesztési program előkészítése.	nem konkrét projekt	önkormányzati	400	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések		nevesített forrás nélküli	2,5	28,1	2020-2030	2,5	-	2020-2030
14.	Belvárosi Akcióterület gazdasági prosperitásának erősítése - mobilitási projektelemei	Belvárosi Akcióterület gazdasági prosperitását erősítő zöldfelületei és közterületi hálózat fejlesztése - mobilitási projektelemei - meglévő parkolóhelyek felújítása (15,2 mFt) - járdák és a zöldfelületek elérhetőségét és átjárhatóságát biztosító közlekedési felületek felújítása, kialakítása(60,3mFt) - kerékpártárolók kiépítése, kialakítása (1,27 mFt) - utcabútorok cseréje (14,605 mFt)	konkrét projekt	önkormányzati	91	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	KGY	forrás biztosított	3,3	18,8	2020/23-ig	3,3	103,2	2020/23-ig
15.	Forgalomcsillapított övezetek kialakítása	Lakó-pihenő övezetek és Tempo 30 zónák kijelölése (forg.csillapító eszközökkel), városi lakóterületek ütemes forgalomcsillapító intézkedései, pl. teherforgalmi korlátozás, stb. Érintett területek: Béke -Füredi ltp; Kinizsi ltp, Toldi ltp; Északnyugati városrész; Zarányi ltp. További területek vizsgálata.	nem konkrét projekt	önkormányzati	70	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések		nevesített forrás nélküli	3,0	57,9	2020/23-ig	3,0	63,6	2020/23-ig

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
16.	Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT I. ütem)	A projekt a TOP-6.4.1-15-KA1-2016-00003 fejlesztéseket tartalmazza: kb 28 városi beavatkozási helyszínen mintegy 15,5 km hosszón kerékpáros létesítmények megvalósítása (Kerékpárforgalmi Hálózati Terv szerinti I. ütem) Érintett helyek: Guba Sándor (6505 sz.) út; Füredi (67.sz.) út, Cseri út; Jutai út, Bartók B. u., Petőfi u., Honvéd u., Kanizsai u., Izzó u., Németh I. fasor, Cseri úti vasúti áttjáró; Egyirányú utcaszakaszok kerékpáros kétirányúsítása (kb 18 helyszínen); Kerékpárparkolók kialakítása közterületen; 2 helyen közterületi kerékpárpumpa és egy helyen kerékpáros szervízpont kialakítása	konkrét projekt	önkormányzati	781	Kerékpáros-barát úthálózat és szolgáltatások bővítése	KGY	forrás biztosított	3,3	13,9	2020/23-ig	3,3	15,3	2020/23-ig
17.	Kerékpáros fejlesztések a városban II. és III. ütem (KFHT II. ütem)	Kerékpárforgalmi Hálózati Terv szerinti II. ütemű fejlesztések, mintegy 21 helyszínen, 28 km hosszban: Fő u.-Pécsi u., Vásártéri út-Áchim A.u., Berzsenyi D.u. észak, Árpád u.-Dombóvári út, Béke u. (irányhelyes), Budai N.A.u.Baross G.u., Kaposfüredi út, Áchim A.u., Gilice u., 48-as Ifj.útja, Füredi u. (felújítás), Kisgát-patak mente, Deseda (felújítás, kieg.), Állomásu., Cseri út-Egyenesi út, Szigetvári u., Raktár u., Kemping u., Jutai út (folyt.), Mező u. III. ütemű fejlesztések, mintegy 21 helyszínen, 32 km hosszban: 610.sz. út nyugat, Kapos mente, Keceli bejáró, Kecelhegyaljai út, Töröcskei tó, Hársfa u., Baross G.u-Béla kir.u., Nyugatványa u., Pécsi u., Zselic patak mente, 610.sz. út kelet, Hajnóczy J.u., 6105.sz. út, Izzó u. kelet, Szigetvári u., Jutai út észak. Mindkét ütemben új létesítmények: kerékpárút, kerékpársáv, egyirányú utca kétirányú kerékpározhatósága, kerékpáros nyomvonalak kijelölése, valamint meglévő kp-os létesítmény felújítása	nem konkrét projekt	önkormányzati	1 817	Kerékpáros-barát úthálózat és szolgáltatások bővítése		nevesített forrás nélküli	2,0	6,0	2020-2030	2,0	7,8	2020-2030

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
18.	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése	OTRT szerint: • Belső-somogyi kerékpárút: Fonyód – Buzsák – Somogyvár – Kaposvár – Szenna – Almamellék – Abaliget – Orfű – Pécs • Kaposmente kerékpárút: Nagyatád – Segesd – Nagybajom – Kaposmérő – Kaposvár – Taszár – Dombóvár – Kurd – Högyész Somogy megye Területrendezési Terve Kaposvár esetében: • Kaposvár – Simonfa – Bőszénfa • Somogymeggyes – Andocs – Igal – Dénesmajor – Kaposvár	nem konkrét projekt	állami	3 500	Kerékpáros-barát úthálózat és szolgáltatások bővítése	KGy	nevesített forrás nélküli	1,8	1,3	2030-	1,8	1,3	2030-
19.	Közbringa rendszer kialakítása Kaposváron	A projekt a TOP-6.4.1-15-KA1-2016-00003 fejlesztéseket tartalmazza. Városi közbringa rendszer megvalósítása, mintegy 15-20 városi gyűjtőállomással és 120-150 db kerékpárral: állomási infrastruktúra kialakítása, háttér és működési rendszer felállítása.	konkrét projekt	önkormányzati	206	Városi közbringa rendszer kiépítése		forrás biztosított	3,5	14,9	2020/23-ig	3,5	16,4	2020/23-ig
20.	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem	7 db közterületi e-töltő állomás kialakítása és 2 db elektromos (közfeladatot ellátó) teherautó beszerzése és mintaprojektek (Villanyoszlopba épített e-töltő mintaprojekt [Smart City lighting], Töltő parkolóóra, Napelemes parkolóház)	nem konkrét projekt	önkormányzati	300	Elektromobilitást támogató infrastruktúra és rendszer-fejlesztések	KU	nevesített forrás nélküli	2,8	66,7	2020/23-ig	2,8	71,5	2020/23-ig
21.	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése II. ütem	Projekt elemei: - közfeladatot ellátó járművek zéró emissziósra cseréje - városi car sharing rendszer kialakítása - korábban megkezdett mintaprojektek folytatása	nem konkrét projekt	önkormányzati	10 000	Elektromobilitást támogató infrastruktúra és rendszer-fejlesztések		nevesített forrás nélküli	2,0	2,9	2030-	2,0	3,1	2030-
22.	R67 gyorsút M7-Balatonlelle-Kaposvár közötti szakasz kiépítése	2x2 sáv - autópályára fejleszthető - gyorsforgalmi építése	konkrét projekt - konkrét projekt	állami	104 000	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	0,0	-	-	0,0	-	-
23.	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem	Kapostűskevári csomópont (TOP-6.4.1-15-KA1-2016-00002 projekt: Jutai út-Kanizsai út-Vásártéri út, Iparterületi bekötőút) közlekedésbiztonságot és forgalomlefelnyitást javító fejlesztése.	konkrét projekt	önkormányzati	360	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése		forrás biztosított	3,3	12,5	2020/23-ig	3,3	16,3	2020/23-ig

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
24.	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. ütem	Kapacitásnövelő csomóponti infrastruktúra fejlesztések: körforgalmú csomópontok építése, többletsávok kialakítása, kiskorrekciós fejlesztések, valamint csomópontok jelzőlámpázása. További forgalomtechnikai, közlekedésbiztonsági fejlesztések (vizsgálatok szükségesek). Több ütemben megvalósítandó projekt I. üteme, TOP-6.1.5-15-KA1-2016 (00001, 00002, 00003) forrásból az alábbiak szerint:	nem konkrét projekt	önkormányzati	750	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	2,5	20,0	2020-2030	2,5	26,0	2020-2030
25.	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem	- Videoton Ipari Park (Izzó utca, Nagygát utca) - Közép-északnyugati iparterület (volt SAEV telep, Kanizsai u., Jutai út., Vásártéri út., Iparterületi bekötőút) - Észak-nyugati iparterület (Raktár utca - Raktár köz - Iparos utca)	konkrét projekt	önkormányzati	749	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése		forrás biztosított	3,8	7,7	2020/23-ig	3,8	12,4	2020/23-ig
26.	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. ütem	Gazdaságfejlesztési koncepcióhoz illeszkedő további fejlesztések	nem konkrét projekt	önkormányzati	1 500	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése		nevesített forrás nélküli	2,5	5,4	2020-2030	2,5	9,5	2020-2030
27.	Hiányzó városi közúti kapcsolatok fejlesztése	Útkapcsolatok: - Kós K. utca (Guba S. utca - Hegyi u. között) - Hegyi utca-patak kereszteződéstől észak felé (61. sz. út különbszintű csomópontjáig) - Hársfa u. - Baross G. u. csp. és a Szigetvári u. között - Kaposmenti út Földutak kiépítése (belterületen 37 km kiépítetlen)	nem konkrét projekt	önkormányzati	6 000	Közúti közlekedés infrastruktúra fejlesztése		nevesített forrás nélküli	1,8	0,3	2030-	1,8	0,3	2030-

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
28.	Városi közútfelújítási program I. ütem	Bajcsy- Zsilinszky utca felújítása, és további helyszíneken városi útfelújítások (450 mFt, forrás biztosítva) Rendszeres útfelújítások, jobb minőségű utak kiépítése. Menedzsment eszközként ide tartozik a PMS létrehozása, az útállapot mérése, monitorozása, munkák lekötése-tervezése. Programozott útfelújítások indítása (városi költségvetési forrás).	nem konkrét projekt	önkormányzati	2 000	Közüti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	forrás biztosított ⁵	3,5	7,4	2020/23-ig	3,5	8,8	2020/23-ig
29.	Városi közútfelújítási program II. ütem		nem konkrét projekt	önkormányzati	2 000	Közüti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	3,3	5,1	2020-2030	3,3	6,1	2020-2030
30.	A vonzáskörzet országos közúthálózati elemeinek felújítása	Programozott útfelújítások indítása.	nem konkrét projekt	állami	15 000	Közüti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	2,8	0,0	2030-	2,8	0,0	2030-
31.	67. sz főút Kaposvár nyugati elkerülő	Kaposvárt nyugatról elkerülő út kiépítése (2x1 sáv) - a 61 sz. északi elkerülő és a 67. sz. út városi déli területének összekötésével	konkrét projekt	állami	9 000	Közüti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	1,3	1,5	2030-	1,3	1,9	2030-
32.	M9 kiépítése Szekszárd és Kaposvár között	A jelenlegi 61 sz. főút elkerülő (M9 gyorsforgalmi út) 2x2 sávossal kiépítése és bekapcsolása az országos gyorsforgalmi közúthálózatba.	konkrét projekt	állami	114 000	Közüti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	1,3	0,5	2030-	1,3	0,5	2030-
33.	Vasútvonalak és a pályaudvar áruszállítási funkcióinak fejlesztése	Iparvágányok, vasúti kapcsolatok fejlesztése Kaposvár érintettségében. Vasúti pályaudvar áruszállítási funkcióinak fejlesztése, a rendezőpályaudvar kitépítése a városközpontból.	nem konkrét projekt	állami	20 000	A vasúti áruszállítás infrastruktúra-fejlesztése	KV	nevesített forrás nélküli	1,8	0,9	2030-	1,8	1,1	2030-
34.	Kamionok hosszú idejű parkolási lehetőségeinek fejlesztése	Kamionparkoló kialakítása elsősorban a Keleti Ipari Parknál (parkoló és kiszolgáló létesítmény).	nem konkrét projekt	önkormányzati	150	Közüti közlekedés infrastruktúra fejlesztése	KU	nevesített forrás nélküli	2,3	5,0	2020-2030	2,0	9,0	2020-2030

⁵ A teljes beruházási összegből 450 millió forintba áll rendelkezésre TOP forrás, a fennmaradó városi költségvetési forrásból finanszírozandó. A projekt megvalósítása az átlagos éves városi költségvetési kereteket várhatóan nem haladja meg, illetve egyéb források is elérhetőek lehetnek. Amennyiben a forrás nem biztosítható, a Mobilitási Terv felülvizsgálata szükséges.

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
35.	Integrált, intelligens közlekedés- és városirányítás létrehozását célzó program	Városi adatbank létrehozása - folyamatos elemzések Üzemeltetői, döntéshozói kompetenciák javítása, szervezetfejlesztés SUMP elvek illesztése a városi tervezés, szabályozás rendszerébe Civil közösségek, kezdeményezések támogatása a kerékpáros és az egyéb fenntartható közlekedési módok fejlesztése érdekében	nem konkrét projekt	önkormányzati	150	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer	ME	nevesített forrás nélküli	3,3	23,0	2020/23-ig	3,3	25,3	2020/23-ig
36.	Városi közterületi kamera rendszer további fejlesztése a közlekedés biztonságosabbá tétele érdekében		nem konkrét projekt	önkormányzati	75	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	ME	nevesített forrás nélküli	3,3	22,9	2020/23-ig	3,3	25,1	2020/23-ig
37.	Közlekedők által használt integrált, intelligens közlekedési rendszerek városi szintű kiépítése	- Valós idejű utastájékoztatási rendszer - Utazástervező rendszerek - Parkolás- és forgalomirányítási rendszer - Turisztikai applikációk - további smart megoldások	nem konkrét projekt	önkormányzati	150	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	ME	nevesített forrás nélküli	3,3	47,6	2020/23-ig	3,3	52,4	2020/23-ig
38.	Elektronikus ösztönző értékesítési rendszer fejlesztése a helyi és helyközi közösségi közlekedésben		nem konkrét projekt	önkormányzati és állami	150	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	ME	nevesített forrás nélküli	3,3	83,8	2020/23-ig	3,3	109,0	2020/23-ig
39.	Az áruszállítás hatékonyság-javítása szabályozókkal és smart megoldásokkal, City logisztika fejlesztése		nem konkrét projekt	önkormányzati	75	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben	ME	nevesített forrás nélküli	3,0	50,0	2020/23-ig	3,0	55,0	2020/23-ig
40.	Az egykori NOSTRA épületeinek és környezetének rehabilitációjához kapcsolódó közlekedési fejlesztések	Szabadidős rendezvényter létesítése, személygépkocsi és turistabusz parkolók és zöldfelület építése, élhető városi tér kialakítása, kerékpárpont létesítése.	konkrét projekt	önkormányzati	51	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	KGy	forrás biztosított	3,3	5,7	2020/23-ig	3,3	6,2	2020/23-ig

Sor-szám	Projekt neve	Projekt rövid tartalma	Projekt típus	Kompetencia	Becsült bruttó költség (millió Ft.)	Eszköz neve	Eszköz csoport	Forrás biztosított	1. szcenárió			2. szcenárió		
									Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés	Megvalósíthatóság	Társadalmi hatékonyság	Ütemezés
41.	Kórház déli tömb akcióterület fejlesztése - mobilitási projektelemei	- gyalogos burkolat építése a déli oldalon zöldfelület kialakításával, második fasor építésével, utcabútorokkal (108mFt)	konkrét projekt	önkormányzati	108	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	KGy	forrás biztosított	3,3	11,5	2020/23-ig	3,3	12,7	2020/23-ig
42.	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére		nem konkrét projekt	önkormányzati	150	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	ME	nevesített forrás nélküli	3,3	36,2	2020/23-ig	3,3	52,4	2020/23-ig
43.	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására		nem konkrét projekt	önkormányzati	150	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	ME	forrás biztosított ⁶	3,3	28,6	2020/23-ig	3,3	62,9	2020/23-ig

Eszközcsoport jelmagyarázat:

Menedzsment eszköz

ME: Menedzsment eszköz

Fejlesztési eszköz:

KK: Közösségi közlekedés

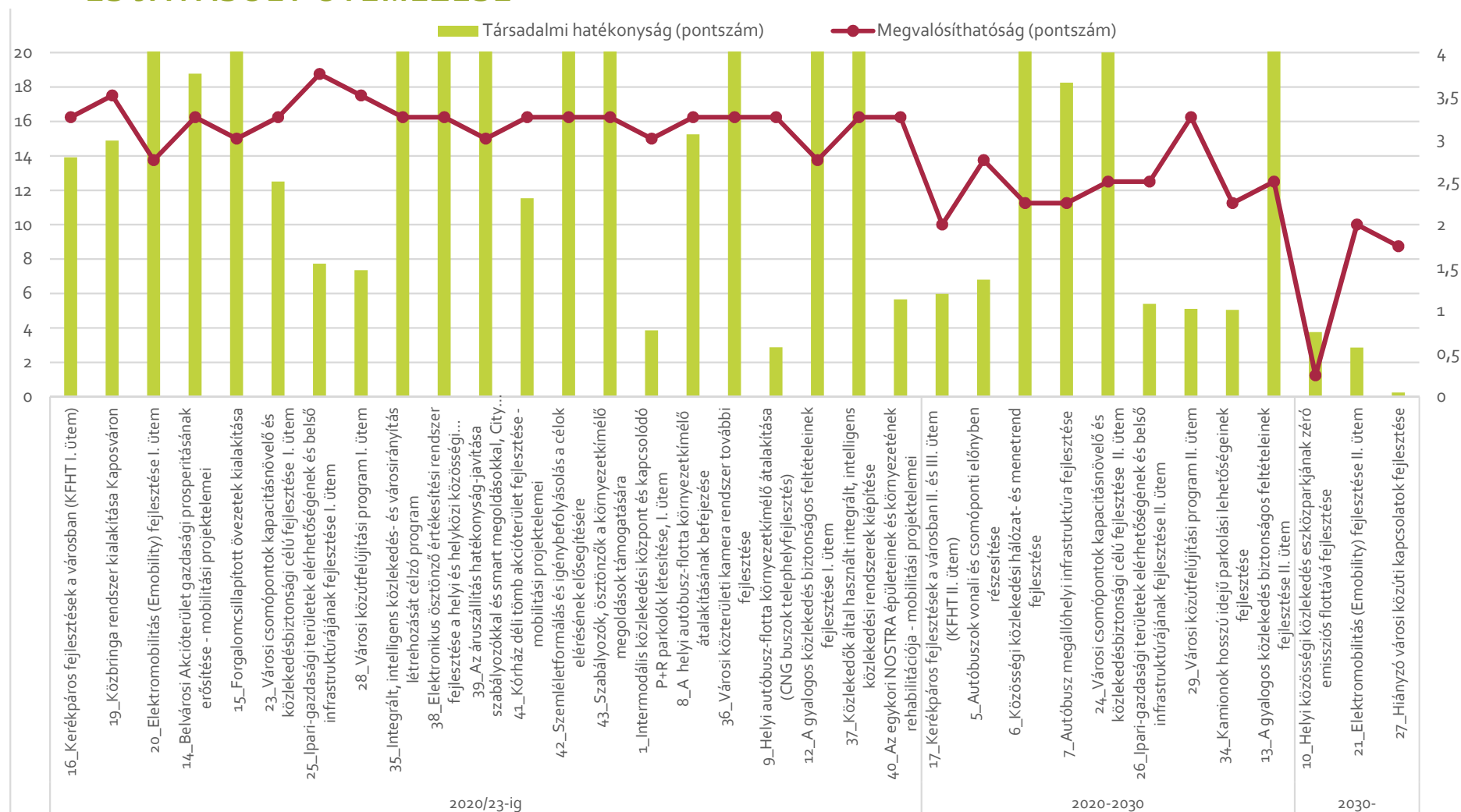
KGy: Kerékpáros-gyalogos közlekedés

KU: Közúti közlekedés

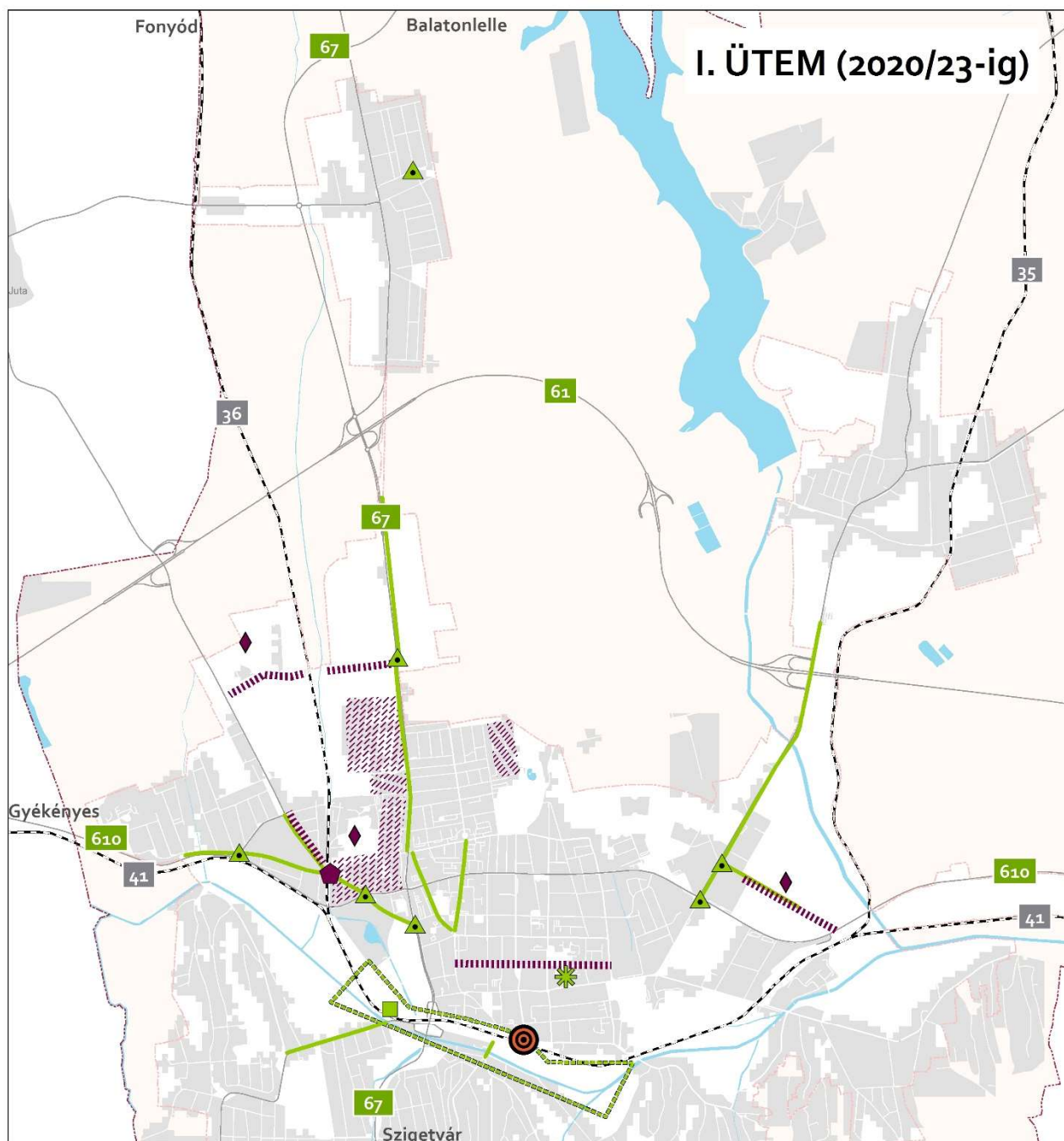
KV: Közúti-vasúti áruszállítás

⁶ Városi költségvetési forrásból. A projekt megvalósítása az átlagos éves városi költségvetési kereteket várhatóan nem haladja meg, illetve egyéb források is elérhetőek lehetnek. Amennyiben a forrás nem biztosítható, a Mobilitási Terv felülvizsgálata szükséges.

8. MELLÉKLET: A PROJEKTEK TÁRSADALMI HATÉKONYSÁGA, MEGVALÓSÍTHATÓSÁGA ÉS JAVASOLT ÜTEMEZÉSE



9. MELLÉKLET: AZ EGYES PROJEKTEK TÉRBELI ÁBRÁZOLÁSA ÜTEMOK SZERINT



Projektek térbeli ábrázolása - I. ütem 2020/23-ig

Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve

PONTSZERŰ FEJLESZTÉSEK

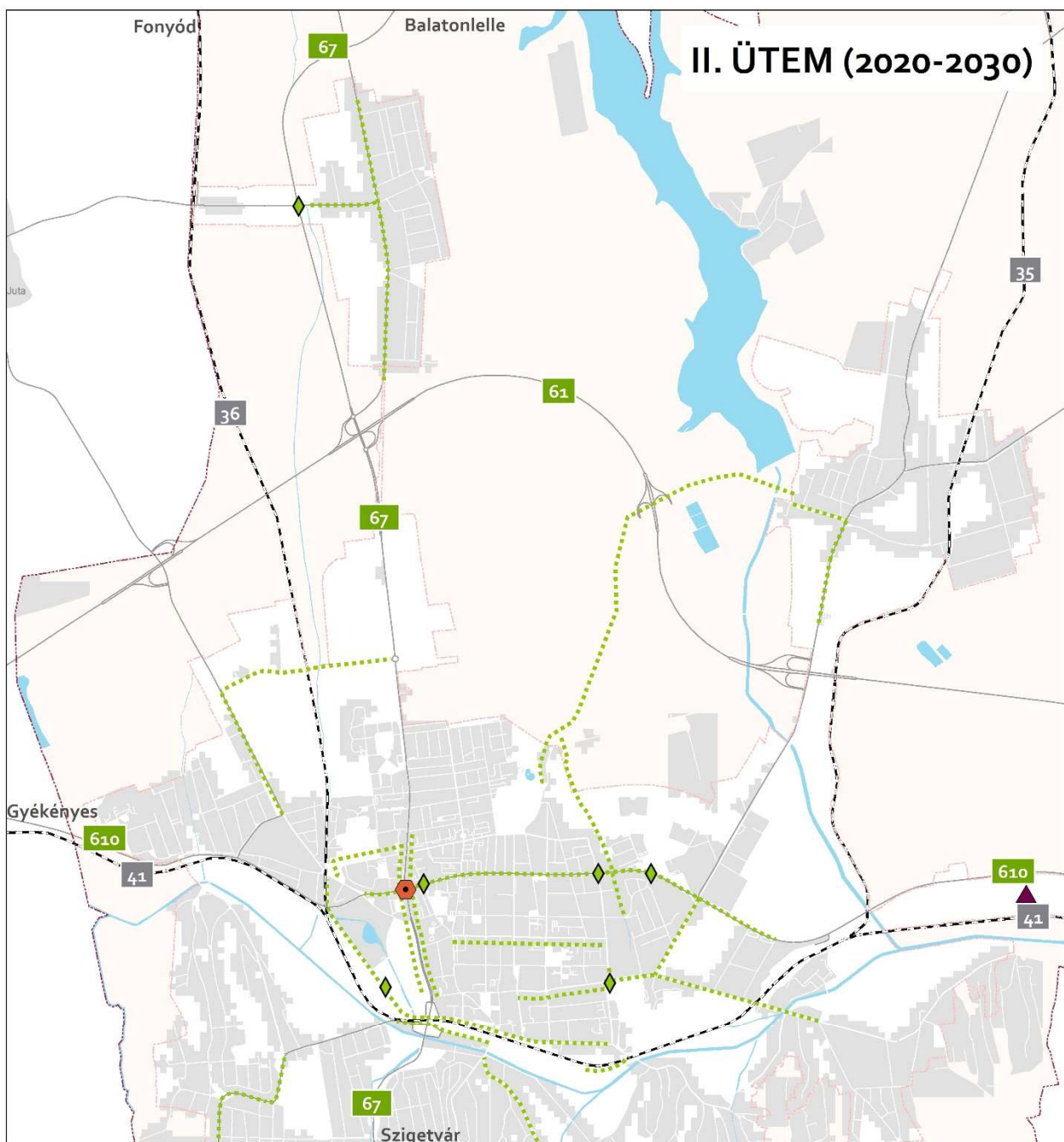
- Kaposvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a megyeszékhely vasúti elővárosi körzetében I. ütem
- Az egykori NOSTRA épületeinek és környezetének rehabilitációjához kapcsolódó közlekedési fejlesztések
- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT I. ütem)
- Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem (Kaposújszéri csomópont)
- Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése
- Kórház déli tömb akcióterület fejlesztése - mobilitási projektelemek

VONALAS FEJLESZTÉSEK

- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT I. ütem)
- Városi közútfelújítási és gazdaságélénkítő útfelújítási program

TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

- Belvárosi Akcióterület gazdasági prosperitásának erősítése - mobilitási projektelemek
- Forgalmcsillapított övezetek kialakítása



Projektek térbeli ábrázolása - II. ütem 2020-2030

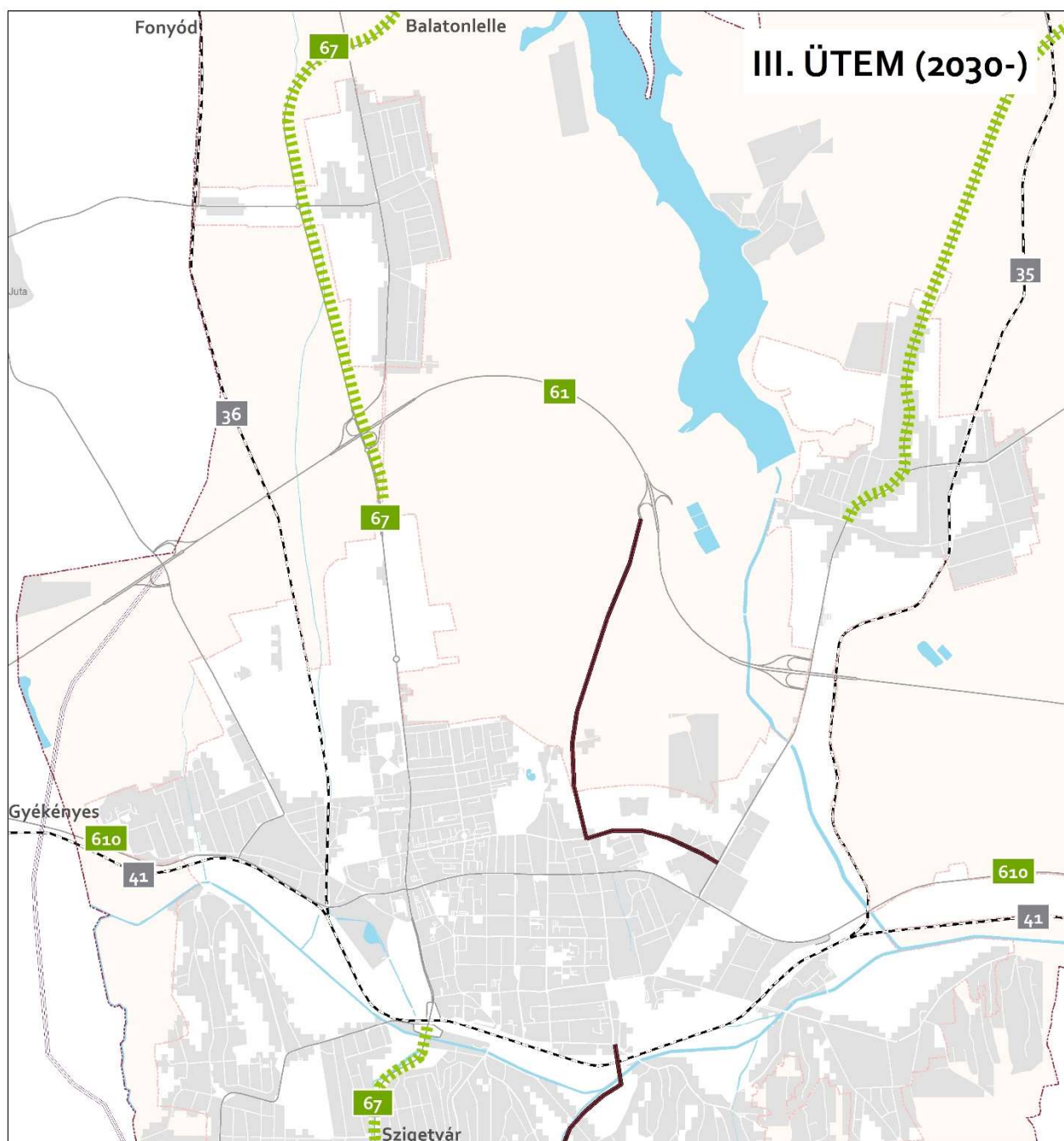
Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve

PONTSZERŰ FEJLESZTÉSEK

- Autóbuszok előnyben részesítése (Fűredi csomópont)
- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT II. ütem)
- Kamionok hosszú idejű parkolási lehetőségeinek fejlesztése

VONALAS FEJLESZTÉSEK

- Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT II. ütem)



Projektek térbeli ábrázolása - III. ütem 2030-
Kaposvár Fenntartható Városi Mobilitási Terve

VONALAS FEJLESZTÉSEK

- Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése
- Hiányzó városi közúti kapcsolatok fejlesztése (I.ütem)
- 67. sz. főút Kaposvár nyugati elkerülő kiépítése

Megbízó: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.