



KAPOSVÁR FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV

FELÜLVIZSGÁLAT

TÁRSADALMI EGYEZTETÉSI
VÁLTOZAT

2026. SZEPTEMBER



 TRENECON

TARTALOM

1. Összefoglaló.....	3
Helyzetértékelés, főbb ismérvek röviden	3
Cél és eszközrendszer.....	5
Projektek, projektértékelés eredményei	7
A Mobilitási terv (SUMP 2.0) megvalósítása	13
2. Bevezetés.....	17
2.1. A mobilitási tervezés, valamint a felülvizsgálat célja.....	17
2.2. A mobilitási tervezés módszere.....	18
2.2.1. Alapfogalmak	18
2.2.2. A tervezési folyamat és adatháttere	19
3. Áttekintés a SUMP 1.0 megvalósításáról.....	23
3.1. A SUMP 1.0 dokumentum rövid összegzése	23
3.2. A SUMP 1.0 javaslatok megvalósulásának áttekintése	25
4. A SUMP 2.0 háttere	36
4.1. Stratégiai, szabályozási háttér.....	36
4.2. Mobilitást befolyásoló háttér	39
4.2.1. Kaposvár térségi szerepe	39
4.2.2. A vizsgálati terület lehatárolása	39
4.2.3. Szerkezeti és környezeti viszonyok	40
4.2.4. Társadalmi háttér	44
4.3. Kaposvár és vonzáskörzetének közlekedési helyzete	47
4.3.1. Általános mobilitási jellemzők.....	47
4.3.2. Községi közlekedés	50
4.3.3. Egyéni nem motorizált: Kerékpáros -mikro-mobilis és gyalogos közlekedés	59
4.3.4. Egyéni motorizált közúti közlekedés.....	67
4.3.5. Horizontális témák.....	74
4.4. Problémák összegzése	82
5. Célszisztéma	95
5.1. Jövőkép	95
5.2. Célszisztéma áttekintése.....	95
6. Eszközrendszer.....	98
6.1. Eszközök és célokkal összefüggő kapcsolatok.....	98
6.2. Eszközök bemutatása	100
6.2.1. Fejlesztési eszközök.....	100
6.2.2. Menedzsment eszközök	106
6.3. Projektek.....	108
6.3.1. Projektek azonosítása	108

6.3.2. Projektek értékelése	136
7.A SUMP 2.0 megvalósítása	143
7.1. Indikátorok és monitoring.....	143
7.2. Cselekvési terv.....	145
Szervezeti keretek.....	145
Intézkedési ütemterv.....	145
A SUMP következő felülvizsgálatának ütemezése	148
7.3. Költség és finanszírozási terv	148
Költségterv.....	148
Finanszírozási terv	149
7.4. Kockázatkezelési terv	151
Pénzügyi-gazdasági kockázatok.....	151
Műszaki-technológiai kockázatok	152
Jogi-közbeszerzési kockázatok.....	152
Környezeti kockázatok	152
Társadalmi kockázatok.....	152
Intézményi kockázatok.....	153
Kockázati mátrix	153
Mellékletek	155
I. Fogalomtár	156
II. Rövidítésjegyzék	158
III. Ábrajegyzék	159
IV. Táblázatjegyzék.....	162
V. Mobilitási kérdőív főbb eredményei.....	163
Alapadatok.....	163
Mobilitási jellemzők	164
Jelenlegi közlekedési rendszer értékelése és javasolt fejlesztési irányok.....	166
Sajátságos válaszok értékelése	167
VI. Projektek értékelése alapján azonosított prioritási csoportok	170

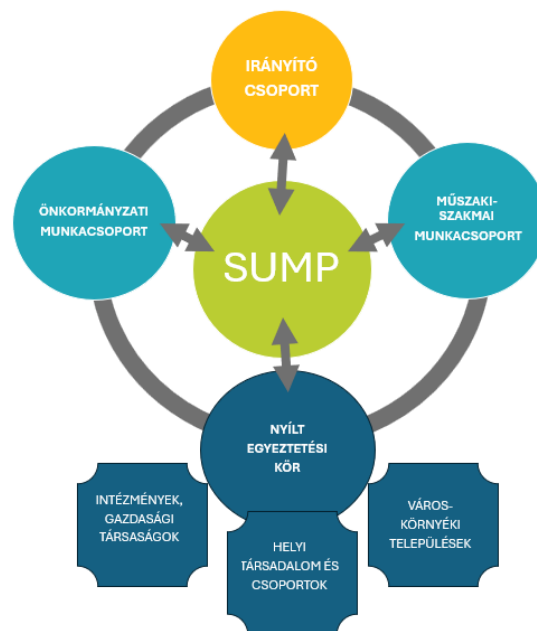
1. ÖSSZEFOGLALÓ

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv (Sustainable Urban Mobility Plan, röviden SUMP) egy közép- és hosszú távú városi mobilitási stratégia 30 éves kitekintéssel, de egyúttal egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. A tervezés módszertanára az Európai Unió dolgozott ki Útmutatót a legjobb európai gyakorlatok alapján, amely jelen stratégia készítése során figyelembevételre került.

Kaposvár Megyei Jogú Város 2017-ben készítette el a Fenntartható Városi Mobilitási Tervét (SUMP) komoly felmérésekkel, forgalmi modellezéssel. A SUMP Útmutatóban ¹ szereplő gondolatokhoz elengedhetetlen, hogy a 2017-ben készült stratégia - amelyet továbbiakban SUMP 1.0 dokumentumnak nevezünk - felülvizsgálatát megtegyük, amely egyrészt magába foglalja az intézkedések nyomon követése alapján azok megvalósításának kiértékelését, a korábban meghatározott célkitűzések mentén kidolgozott projektekkel elért eredmények összegzését és a tanulságok levonásával a jelenleg fennálló problémák azonosítását.

A SUMP felülvizsgálat legfőbb eredménye az új cselekvési terv, amely kitűzi azokat a javasolt intézkedéseket, SUMP 2.0 projekteket, becsült költségüket és lehetséges ütemezéseiket, amelyek értékelése alapján azok megvalósítása a stratégia időtávján célszerű. Ezek a SUMP intézkedések fenntartható és integrált megoldásokat kínálnak a városi közlekedési problémákra, hozzájárulva ezzel a klímavédelmi és energiahatékonysági célkitűzések teljesüléséhez.

A SUMP lényeges és kötelező eleme a széles körű társadalmasítás. Ennek keretében online **Mobilitási kérdőíves felmérés történt 2026.06.15. - 2026.07.20. között**, emellett több szervezet bevonásával Workshop-ra, valamint kisebb, különböző szakmai fórumok, interjúk megtartására került sor 2026 tavaszán, nyarán. A mobilitási tervezésben megvalósuló partnerségi érintetteket a következő ábra szemlélteti.



1. ábra Partnerségi érintettek és szerepük a mobilitás tervezésben

HELYZETÉRTÉKELÉS, FŐBB ISMÉRVEK RÖVIDEN

A felülvizsgálat részeként egyrészt áttekintésre került, hogy a 2017-ben kitűzött SUMP 1.0 projektekként mi történt, milyen mértékben kerültek megvalósításra a kitűzött fejlesztések, intézkedések. A SUMP 1.0 projektek 28 %-a teljes mértékben, 44 %-a részben valósult meg, míg a többi intézkedésre (28 %) eddig még nem került sor. A közösségi közlekedési projektek 73 %-a is vagy részben, vagy teljes mértékben megvalósult. A fenntartható közlekedés szempontjából előnyös kerékpáros és gyalogos közlekedést érintő fejlesztések közül egy sincs, amelyik valamilyen szinten ne valósult volna meg. Továbbá az egyéni közúti közlekedési projektek 60 %-a az, amely vagy részben vagy teljes mértékben fejlesztésre kerültek.

Kaposvár vonzáskörzetének 87 települése hozzávetőlegesen a város 40 km-es körzetét jelenti, ami Somogy megye területének közel egyharmadát foglalja el, de ebből van Baranya és Tolna vármegyei is. Ezek közül mindössze 22 település 1.000 fő feletti és ezek közül mindössze öt – Kaposvár, Dombóvár,

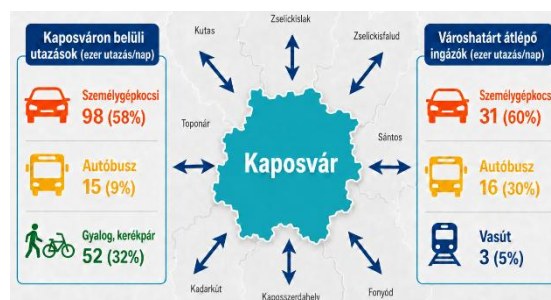
¹ Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához – második kiadás

Nagybajom, Kadarkút, Igal – városi jogállású település. A Somogy Megyei Területfejlesztési Koncepció szerint a mai népességsökkenési tendencia mellett 3-4 évtizeden belül 106 falu lakossága fog kihalni a vármegyében.

Kaposvár társadalmi és közlekedési folyamatait alapvetően a hosszabb távon is tartós népességsökkenés, az idősödő korstruktúra, valamint a város és térsége közötti napi mobilitási kapcsolatok határozzák meg. A város közlekedési rendszerére a népességsökkenés önmagában azonban nem feltétlenül jelent arányos forgalomcsökkenést. Kaposvár térségi központi szerepe miatt a városba irányuló napi bejárás, az intézményi és szolgáltatási célú utazások, valamint a környező települések és a város közötti kapcsolat továbbra is jelentős marad, ugyanakkor a jövőkép szempontjából a város mobilitási rendszerét a demográfiailag átalakuló, idősödő és térségileg erősen kapcsolt városszerkezetre kell méretezni.

A város gazdaságát döntően mikro-, kis- és középvállalkozások alkotják, amelyek elsősorban a kereskedelem, építőipar, mezőgazdaság, logisztika, feldolgozóipar és üzleti szolgáltatások területén működnek. A gazdasági szereplők működését ugyanakkor továbbra is korlátozza a Budapest-központú gazdasági térszerkezetből adódó relatív periférikus helyzet és az országos fő közlekedési folyosóktól való távolság.

A városban élő közel 60 ezer lakos naponta átlagosan mintegy napi 165 ezer helyváltoztatást végez. Ebből a legtöbb utazás személygépjárművel (58 %), míg 15 ezer helyváltoztatás közösségi közlekedéssel (9 %) történik, de sokan gyalognak vagy kerékpároznak. A városhatárt átlépő utazásoknál (napi 53 ezer utazás) is a gépjárművel való közlekedés a legnagyobb, de a közösségi közlekedéssel való utazás is igen jelentős (35%).



2. ábra Kaposvárt érintő helyváltoztatások²

Az erős személygépjármű használat egyik oka abból is fakadhat, hogy Kaposváron a motorizációs mutató értéke igen magas, mivel meghaladja a vidéki országos átlagot is. Az utóbbi öt évben mintegy 13 %-kal növekedett a motorizációs szint, így 2024-ben elérte a 458,8 szgk/1000 lakos mértéket.

2017 óta számos kaposvári fejlesztés emelte színvonalasabbá a közlekedési rendszert. A helyi közösségi közlekedésben a legmeghatározóbb a járműcserék voltak, melyek a 2022-től bevezetett hálózati változtatásokkal együtt hozzájárultak a Covid időszak utasvesztését követően újra erősödő használatához. A több közlekedési ágat is érintő leglátványosabb előrelépést az Intermodális csomópont (IMCS) kialakítása képezte, az új gyalogos-kerékpáros Esterházy híddal, a Béla király utcai közúti felüljáróval és csomópontjaival, a megújult közösségi közlekedési végállomásokkal, P+R és B+R parkolókkal, az utasinformációs rendszer fejlesztéssel.

Megújult a közbringa rendszer is, és több kerékpáros létesítmény került kialakításra, ami hozzájárult ahhoz, hogy a fejlesztések révén a város jelentős része kerékpárosbarátabb lett.

Az elmúlt 9 évben számos közterületi fejlesztés is történt, a belvárosi sétálóövezeten túl Kaposvár zöldterületei vonatkozásában is.

² forrás: TRENECON forgalmi modell

Kaposvár legfőbb közlekedési kihívásai a legtöbb magyar városhoz hasonlóak:

- A városnak nincsen olyan elkerülő útja, amely a legnagyobb észak-dél irányú 67-es belterületi főúti forgalmat tehermentesítené.
- Lényegi problémaként jelentkezik a lakosság magas elvárása az egyébként általa kevésbé használt, így ismert közösségi közlekedési rendszerrel szemben, egyidejűleg ez a lakosság erős autófüggését is jellemzi. Ebből is adódik a közterületi parkolási helyek lehetőségeivel kapcsolatos kritika.
- Az autókra épülő mobilitási szokások és a növekvő motorizáció egyre több autót és növekvő forgalmat hozott és hoz magával.
- Részben ez is összefügg azzal, hogy a vasúti közlekedés nem versenyképes az egyéni gépjárműves személyszállításához képest. A vonattal való utazási idő, de a vasúti közlekedés gyakorisága és minőségi színvonala sem elég vonzó ahhoz, hogy sokan a vonatot válasszák térségi, vagy távolabbi utazásukhoz.
- Érdemes kiemelni a szintbeni vasúti átjárókkal kapcsolatos forgalmi gondokat: feltehetően ez a város vasúttal kapcsolatos további problémája, a vasút elvágó hatása mellett.
- A helyi autóbuszos közlekedés sokat fejlődött, főleg eszközparkját illetően, de még mindig nem tárja fel kellőképpen a fejlődő városrészeket, a várakozás körülményeinek további javítása is elengedhetetlen.

- A biztonságos gyalogos-kerékpáros közlekedéshez megoldást kell találni a hiányosságokra (infrastruktúra, akadálymentesség, láthatóság, gyalogátkelők biztonsága stb.).
- Mind a közúti infrastruktúrára, mind az egyéb közterületi környezetre igaz, hogy annak állapota erőteljesebb, hatékonyabb folyamatos fenntartást, megújítást igényel.
- A közlekedési hálózatban kapcsolati hiányok vannak, mind a közúti közlekedés, mind a kerékpáros közlekedés kapcsán.
- Javításra szorul az egyre romló közlekedési kultúra, fokozni szükséges a közlekedők saját magukra és egymásra fordított figyelmét, szemléletformáló akciók szükségesek a biztonságos és élhető város megteremtése érdekében.

Ezutóbbi téma mind az interjúk, mind a Mobilitási kérdőív kapcsán előtérbe került, a résztvevők, válaszadók részéről, akik erőteljesebb intézkedések, kommunikáció szükségességét jelezték a városvezetés, valamint a rendőrség és a civil szervezetek feladataként.

CÉL ÉS ESZKÖZRENDSZER

Kaposvár hosszú és középtávú irányvonalaihoz, stratégiai terveihez igazodva és a kaposvári mobilitási helyzet alapos megismerésének eredményeire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából jelen felülvizsgált Mobilitási terv (SUMP 2.0) négy-négy stratégiai célt fogalmaz meg a város mobilitás-fejlesztése érdekében.



3. ábra Jövőkép, az átfogó társadalmi- célok és a közlekedés stratégiai célok

A 4 közlekedés stratégiai cél 13 operatív részcélt foglal össze. A célok elérését 13 db eszköz- és ezekhez kapcsolódva összesen 42 db projektjavaslat szolgálja. A Mobilitási terv céljainak megvalósulását biztosító eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégiában foglaltaknak megfelelően fejlesztési (FE) és menedzsment (ME) eszközökre oszthatók. Kaposváron 10 fejlesztési eszköz és 3 menedzsment eszköz került meghatározásra.

Fejlesztési eszközök (FE)		Menedzsment eszközök (ME)	
FE1	Közösségi közlekedési módok együttműködésének fejlesztése	ME1	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer
FE2	A helyi közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	ME2	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére
FE3	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	ME3	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására
FE4	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése		
FE5	Mikromobilitási rendszer fejlesztése		
FE6	Elektromobilitást támogató infrastruktúra és rendszerfejlesztések		
FE7	Meglévő közúti infrastruktúra tervszerű korszerűsítése		
FE8	Korszerű parkolási rendszerek bevezetése		
FE9	Közúti forgalomcsillapítás, közlekedésbiztonság		
FE10	Közúti közlekedési kapcsolatok bővítése		

4. ábra A SUMP 2.0 fejlesztési (FE) és menedzsment (ME) eszközei

PROJEKTEK, PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYEI

A SUMP 2.0 tervben szereplő projektek a cél- és eszközszerből kerültek levezetésre - hosszú iterációs folyamat eredményeként. A SUMP projektek az eszközök (intézkedések) megvalósítása során elvégzendő konkrét feladatokat, beavatkozásokat rögzítik.

A projektek 30 éves kitekintésével három ütembe kerültek **előzetesen** besorolásra:

- I. ütem (rövidtáv): 2030-2031-ig
- II. ütem (középtáv): 2031 és 2041 között
- III. ütem (távlat): 2041 után (30 év távlatában kb. 2055-2056-ig)



5. ábra A SUMP projektek stratégiai időtávjai

A nagyobb volumentű beavatkozások (projektek) több ütemre is áthúzódóak lehetnek. A SUMP projektlistával összefüggően meghatározásra kerültek a projektek tervezett becsült költsége, továbbá a kompetencia, azaz a megvalósításért-, finanszírozásért felelős szervezet: ami szerint állami, önkormányzati, vagy közös állami és önkormányzati kompetencia kijelölése.

Az eszközökhöz kapcsolódóan **42 db projekt került rögzítésre** (részletesen lásd a 6.3.1 fejezetben), melyek közlekedési mód/halmaz szerinti megosztását az alábbi táblázat szemlélteti. Látható, hogy a halmazok között megjelenik az „Összközlekedés” kifejezés, amely projektek célja egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztése, azaz több közlekedési mód kapcsán fejt ki erőteljes változást.

Közlekedési mód / halmaz	Beavatkozás javasolt időzítése, ütemezése				Összesen
	I.ütem (2030-2031-ig)	II.ütem (2031-2041 között)	III.ütem (2041 után 2055-2056-ig)	Fejlesztési program (mindhárom ütem)	
Közösségi közlekedés (KK)	3	3	3	3	12
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikro-mobilis és gyalogos közlekedés (KGY)	4	4		1	9
Egyéni motorizált közúti közlekedés (KU)	5	6		4	15
Összközlekedés (OK)	1	1	1		3
Menedzsment (ME)	2			1	3
ÖSSZESEN	15	14	4	9	42

1. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db)

Ssz.	SUMP 2.0 Projekt neve	szköz apcsolódás	Kompetencia
Közösségi közlekedés (KK)			
1	Elővárosi P+R és B+R parkolók kialakítása Kaposvár helyközi autóbusszos és vasúti közlekedéséhez kapcsolódóan	FE8	állam és önkormányzat
2	41. sz. Dombóvár-Gyékényes vasútvonal rekonstrukciója Jákó-Nagybajom és Somogyszob között	FE1	állam
3	Gyorsvonati menetrendi szolgáltatás fejlesztése Kaposvár relációiban Kaposvár-Dombóvár, Kaposvár-Dombóvár-Pécs, Kaposvár-Gyékényes és Kaposvár-Budapest relációkban	FE1	állam
4	Egyetemi városok térségi közösségi közlekedési kapcsolatának fejlesztése	FE1	állam
5	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése	FE2	önkormányzat
6	Helyi közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése	FE2	önkormányzat
7	Kaposvári autóbusz megállóhelyek infrastruktúra fejlesztése	FE2	önkormányzat
8	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése, zéró emissziós közforgalmú közlekedés megteremtése I. ütem	FE2 FE6	önkormányzat

Ssz.	SUMP 2.0 Projekt neve	szköz apcsolódás	Kompetencia
9	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése II. és III. ütem	FE2 FE6	önkormányzat
10	Helyi közösségi rendszer utastájékoztatásának fejlesztése	FE2	önkormányzat
11	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében I. ütem	FE1	állam
12	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében II. és III. ütem	FE1	állam
Egyéni nem motorizált– Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés (KGY)			
13	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten	FE3, FE7	önkormányzat
14	Forgalomcsillapított övezetek, útszakaszok kialakítása	FE9	önkormányzat
15	Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron I. ütem	FE4	önkormányzat
16	Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron II. és III. ütem	FE4	önkormányzat

Ssz.	SUMP 2.0 Projekt neve	szköz apcsolódás	Kompetencia
17	Közterület- közösségi területek fejlesztése I. ütem	FE3, FE4	önkormányzat
18	Közterület- közösségi területek fejlesztése II. és III. ütem	FE3, FE4	önkormányzat
19	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése I. ütem	FE4	állam és önkormányzat
20	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése II. és III. ütem	FE4	állam
21	Közbringa és mikromobilis rendszer fejlesztése Kaposváron	FE5	önkormányzat
Egyéni motorizált közúti közlekedés (KU)			
22	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem	FE6	önkormányzat
23	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése II. és III. ütem	FE6	önkormányzat
24	Kaposvári belterületi utak fejlesztése	FE7, FE8	önkormányzat
25	Kaposvári belterületi parkolók kialakítása	FE8	önkormányzat
26	Városi közútfelújítási program	FE7	önkormányzat
27	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem	FE9, FE10	állam és önkormányzat
28	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. és III. ütem	FE9, FE10	állam és önkormányzat

Ssz.	SUMP 2.0 Projekt neve	szköz apcsolódás	Kompetencia
29	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem	FE7, FE10	önkormányzat
30	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. és III. ütem	FE7, FE10	önkormányzat
31	Hiányzó városi közúti kapcsolatok kialakítása	FE10	önkormányzat
32	A vonzáskörzet országos közúthálózati elemeinek felújítása	FE7	állam
33	Kaposvár észak-déli elkerülőút kiépítése	FE10	állam
34	M9 gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár- Dombóvár szakasz	FE10	állam
35	Kamionok hosszú idejű közterületi parkolási lehetőségeinek fejlesztése	FE8	önkormányzat
36	Parkolásiirányítási rendszer fejlesztése	FE8	önkormányzat
Összközlekedés (OK)			
37	Forgalomcsillapított zónák, korlátozott forgalmú szakaszok/időszakok kialakítása iskolai környezetben	FE9	önkormányzat
38	Közúti-vasúti keresztezők fejlesztése a városrészek kapcsolati javítása érdekében	FE1, FE7	állam és önkormányzat

Ssz.	SUMP 2.0 Projekt neve	szköz apcsolódás	Kompetencia
39	Kaposújlaki repülőtér fejlesztése	FE1, FE7	állam
Menedzsment (ME)			
40	City logisztika fejlesztése	ME3	önkormányzat
41	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a fenntartható mobilitás elősegítésére	ME2	önkormányzat

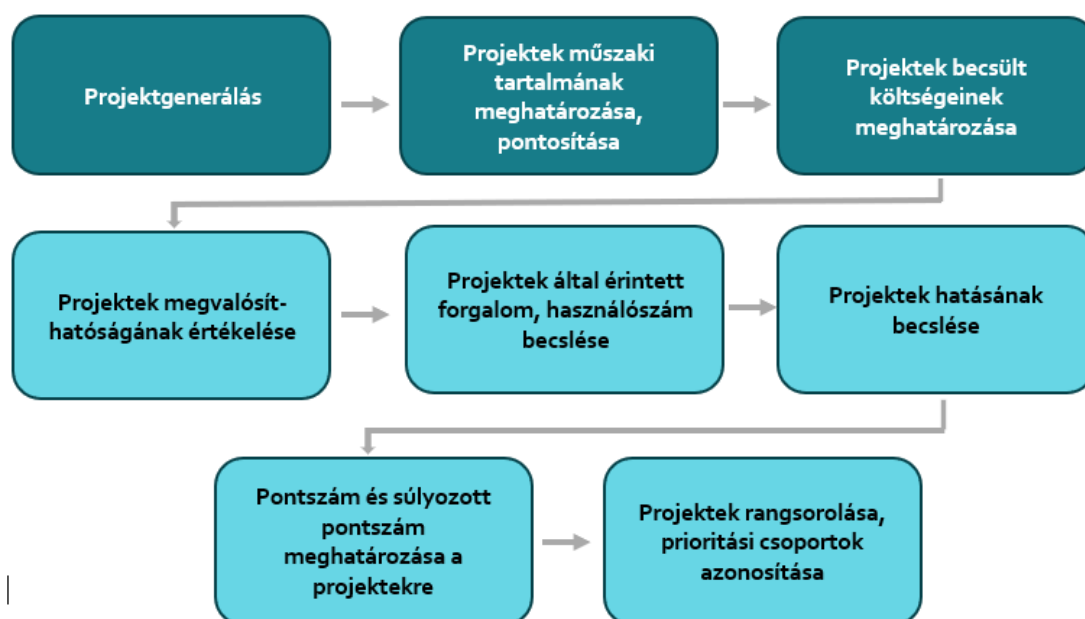
Ssz.	SUMP 2.0 Projekt neve	szköz apcsolódás	Kompetencia
42	Szabályozók, ösztönzők környezetkímélő megoldások támogatására	ME1, ME3	önkormányzat

2. táblázat SUMP 2.0 javasolt projektek

A projektjavaslatokat a költségek és a várható használók becslése alapján, társadalmi hatékonyság (társadalmi haszon) és megvalósíthatóság szerint többszempontú elemzéssel (Multi-Criteria Analysis, MCA) értékeltük.

Az értékelés lépéseit a következő ábra szemlélteti, módszertanát a 6.3.2 alfejezet ismerteti.

Az MCA elemzéssel a projekteket **társadalmi hasznosság és megvalósíthatóság** szerint vizsgáltuk.



6. ábra Projektek értékelésének főbb lépései

A menedzsment eszközökhöz kapcsolódó projektek nem kerültek értékelésre. Továbbá három állami kompetenciájú közúti projekt sem került értékelésre, mivel ezen fejlesztések vagy döntéselőkészítő fázisban vannak, vagy előkészülete még el sem kezdődött, így pontos műszaki tartalmuk és költségük előzetesen sem becsülhető (33 sz. „Kaposvár észak-déli elkerülőút kiépítése”, a 34. sz. „M9 gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár-Dombóvár szakasz”, valamint a 39. sz. „Kaposújlaki repülőtér fejlesztése” című projektek).

A projektértékelések eredményét a következő ábra mutatja be. A projektértékelés eredményeit bemutató következő oldali ábra két fő dimenzióban jeleníti meg az eredményeket:

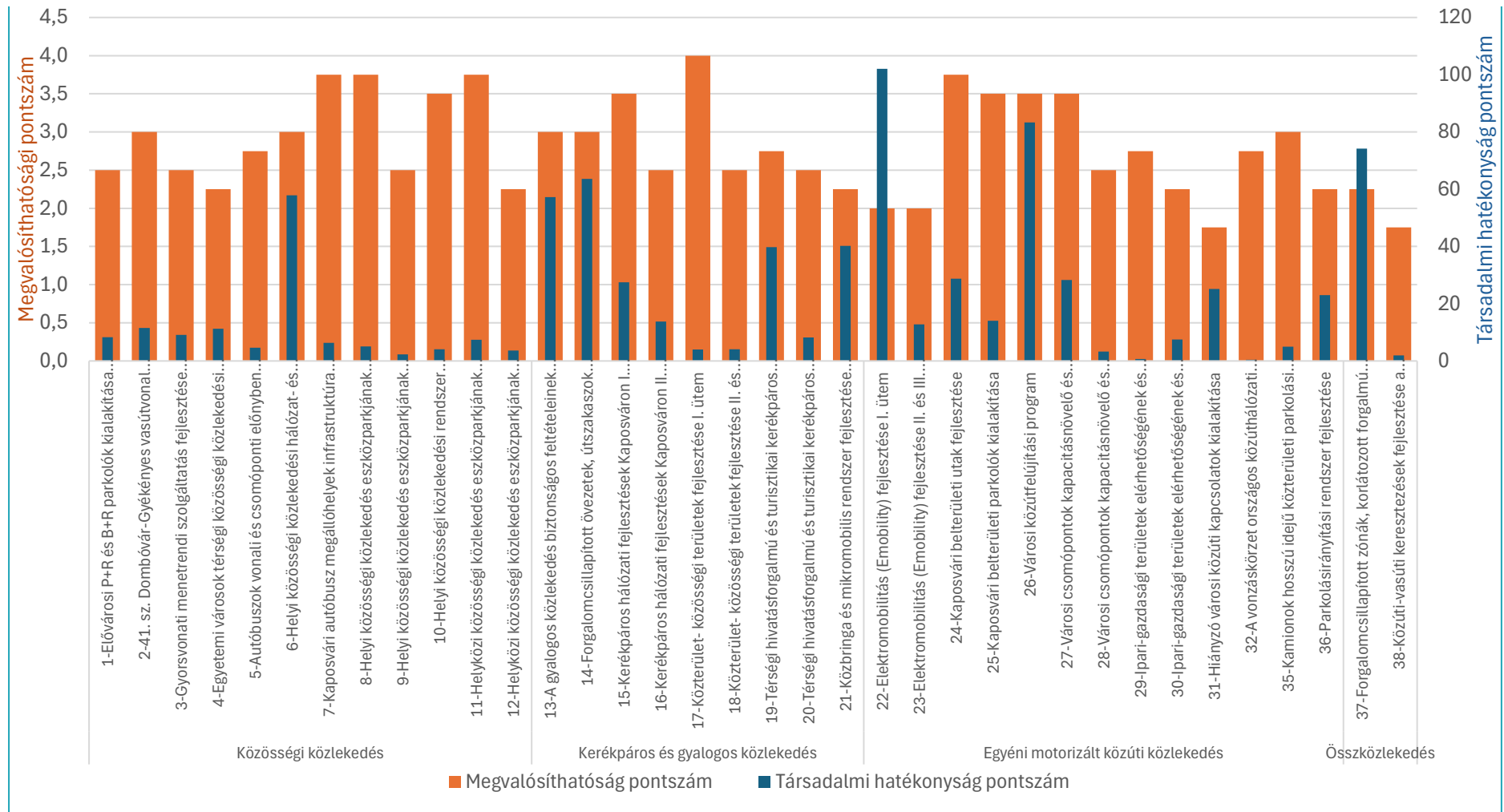
- a társadalmi hatékonysági pontszámokat a jobb oldali tengelyen látható pontszámskála alapján a **sötét kék színnel** jelölt oszlopok mutatják, míg
- a megvalósíthatósági értékeket a bal tengelyen ábrázolt mértékek szerint a **narancs színnel** látható oszlopok jelzik.

Az eredmények alapján jól látható, hogy a kisebb léptékű, aktív és fenntartható közlekedési módokat támogató beavatkozások kedvezőbb társadalmi hatékonysággal rendelkeznek, míg a nagyobb beruházási igényű, elsősorban közúti infrastruktúrát érintő fejlesztések esetében jellemzően mérsékeltebb hatékonysági értékek figyelhetők meg.

A közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések társadalmi hatékonysága összességében viszonylag alacsony értékeket mutat, miközben megvalósíthatóságuk többnyire közepes vagy kedvező. A projektek közül egyértelműen kiemelkedik a 6. „A helyi közösségi közlekedés hálózat- és menetrend fejlesztése” című projekt. A közösségi közlekedési csoport többi projektje ehhez képest alacsonyabb társadalmi hatékonyságot érnek el. Ennek hátterében elsősorban a fejlesztések magasabb beruházási költsége áll, valamint hatásuk jellemzően kisebb célcsoportot érint, vagy kevésbé kiterjedten érvényesül.

Az egyéni nem motorizált kerékpáros és gyalogos közlekedéshez kapcsolódó projekteken belül elsősorban a 13. „A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten”, valamint a 14. „Forgalomcsillapított övezetek és útszakaszok kialakítása” fejlesztés emelkedik ki társadalmi hatékonyság szempontjából. Szintén kedvező eredményt mutat a 19. sz. projekt, azaz a térségi hivatásforgalmi és turisztikai kerékpáros nyomvonalak első ütemének kialakítása.

Az egyéni motorizált közúti közlekedéshez kapcsolódó projektek között jelentős eltérések figyelhetők meg. A társadalmi hatékonyság alapján különösen kedvezőek az úthálózat felújításához, fejlesztéséhez és kapacitásának javításához kapcsolódó beavatkozások, amelyek nagy számú közlekedőt érintenek és közvetlenül javítják a városi közlekedési infrastruktúra állapotát. Ezek közül kiemelkedik a 26. „Városi közútfelújítási program”



7. ábra SUMP Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye (a menedzsment projektek és a 33., 34. és a 39. projektek nélkül)

Különösen magas társadalmi hatékonyságot ér el a 22. „Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem” fejlesztés, amely ezen mutató alapján nemcsak saját csoportjában, hanem a teljes projektállományban is az egyik legkedvezőbb projekt.

Összességében a projektek értékelése jelentős különbségeket mutat mind társadalmi hatékonyság, mind megvalósíthatóság tekintetében. A legkedvezőbb eredményeket azok a fejlesztések érik el, amelyek széles használói kört érintenek, közvetlenül javítják a közlekedés feltételeit, illetve hosszabb távon is érzékelhető társadalmi vagy környezeti előnyöket biztosítanak.

A projektprioritások meghatározásakor ezért **elsősorban a társadalmi hatás, a beruházási igény és a megvalósíthatóság együttes mérlegelése indokolt, különös figyelmet fordítva azokra a beavatkozásokra, amelyek kedvező hatás mellett reálisan és belátható időn belül megvalósíthatók.**

A MOBILITÁSI TERV (SUMP 2.0) MEGVALÓSÍTÁSA

INDIKÁTOROK, MONITORING

Annak érdekében, hogy a különböző beavatkozások, valamint az egyes projektek megvalósítása kapcsán mérhető legyen, hogy azok mennyiben járultak hozzá a SUMP célok eléréséhez, szükséges stratégiai indikátorokat képezni és ez alapján követni a helyzet alakulását. A Kaposvár Mobilitási Tervvel (SUMP 2.0) összefüggő, a monitoring alapját képező SUMP 2.0 indikátorokat a 7.2 fejezet mutatja be, ahol jelen stratégia kapcsán a célértékek 2031 évre kerültek meghatározásra. A monitoring adatok begyűjtése egyrészt a projektekhez igazodik, de általában éves rendszerességgel, ugyanakkor egyes indikátor kapcsán elégséges az 5 éves felülvizsgálati ciklus során monitoringozni.

CSELEKVÉSI TERV

A SUMP 2.0 városi közgyűlési elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi, illetve partnerségi kereteinek azonosítása. Ehhez kulcsfontosságú olyan munkatárs kijelölése, megnevezése, aki – vélhetően meglevő feladatai mellett – felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és az érintett szervezetek általi feladatok koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért.

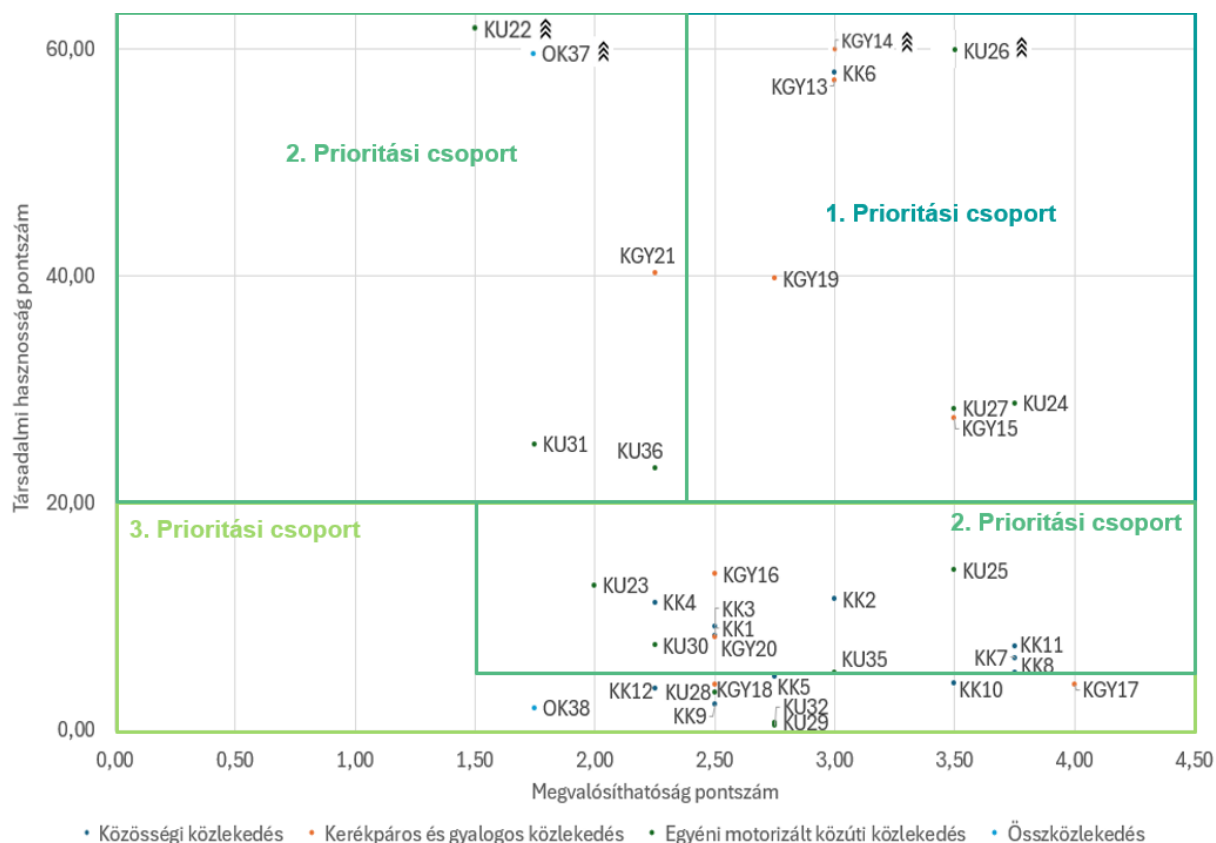
SUMP 2.0 INTÉZKEDÉSI ÜTEMTERV

A projektek társadalmi hatékonyságának és megvalósíthatóságának értékelése alapján törekedni szükséges az optimális megvalósításra, így ennek értelmében prioritási csoportokat azonosítunk. **Az értékelés eredményeként kialakult társadalmi hatékonysági- és megvalósíthatósági pontszámok alapján három prioritási kategória került meghatározásra.**

A projektek priorizálásának **1. prioritási csoportjába** a társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kielégítő projekteket soroljuk. (A társadalmi hatékonyság tekintetében a legalább 20 pontot, a megvalósíthatóság kapcsán a minimum 2,4 pontot meghaladó projektek sorolhatók az 1. prioritási csoportba.)

A **2. prioritási csoportban** szerepelnek azon fejlesztések, amelyek társadalmi elfogadottsága, illetve megvalósíthatósága elfogadható (közép) mértéket képvisel (a társadalmi hatékonyságra 5-20 pont közötti és a megvalósíthatóságra a 1,5 pont feletti pontértéket jelenítenek meg).

A **3. prioritási csoportban** kapnak helyet az előző két prioritási csoportba nem besorolható projektek, amelyek többnyire hosszabb távú beavatkozási lehetőségként értékelhetők



8. ábra Projektek prioritási csoport azonosítása a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (a 33. és 34. közúti, valamint a menedzsment projektek nélkül)

Az **1. prioritási csoport**ban kiemelkedik a helyi közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése, a gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek javítása, a forgalomcsillapított övezetek kialakítása, valamint a városi közút-felújítási program projekt.

A **2. prioritási csoport**ban különösen kedvező társadalmi hatékonyságot mutat az Elektromobilitás fejlesztése I. ütem, valamint az iskolai környezetben kialakítandó forgalom-csillapított intézkedési lépések.

A **3. prioritási csoport**nál a későbbi megvalósítás előtt további előkészítés, átütemezés vagy a műszaki és pénzügyi tartalom felülvizsgálata lehet indokolt.

A projektek értékelése alapján azonosított prioritási csoportokba tartozó projekteket, az értékelési pontszámokkal és becsült beruházási költségekkel a VI. Melléklet táblázata mutatja be.

A fenti prioritási csoportok képviselik azon ütemezést, hogy az adott beavatkozás megvalósítása milyen prioritással javasolható, de ettől természetesen bármely döntéshozó eltérhet. Ugyanis egy-egy projekt megvalósítását számos olyan körülmény is befolyásolhatja, amely vagy jelentős kihatással van az adott projekt szükségességének időzítése folytán, vagy előre nem volt látható és nyomatékkel bír a projekt tervezett kialakítására.

KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A **költségterv** célja a vizsgált projektek beruházási költségeinek prioritási csoportok szerinti bemutatása.

Projekthalmaz	1. prioritási csoport (bruttó millió Ft)	2. prioritási csoport (bruttó millió Ft)	3. prioritási csoport (bruttó millió Ft)	Összesen (bruttó millió Ft)
Közösségi közlekedés	140	37 695	31 507	69 342
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	1 791	4 826	7 874	14 491
Egyéni motorizált közúti közlekedés	2 667	7 573	135 001	145 241
Összközlekedés	0	203	1 524	1 727
Menedzsment	279	0	0	279
MINDÖSSZESEN	4 877	50 297	175 906	231 080

3. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft)

Az egyéni motorizált közlekedési projektek túlnyomó többsége, így a költségek nagy része is a 3. prioritási csoportban jelenik meg.

Az alacsonyabb költségű egyéni motorizált közúti közlekedési és a kerékpáros és gyalogos közlekedési projektek azonban komoly hangsúlyt kapnak már az 1. prioritási ütemben is.

A közösségi közlekedési beavatkozások magas költségük okán) a 2. és a 3. prioritási csoportban nagyjából egyenletesen elosztva jelennek meg.

A **finanszírozási tervben** az egyes projektcsoporthoz kapcsolatosan jelenleg rendelkezésre álló információk alapján kerültek meghatározásra a lehetséges finanszírozási források:

- Finanszírozással várhatóan rendelkező projektek tekinthetők azoknak, melyek megvalósításának forrása várhatóan rendelkezésre áll önkormányzati, EU-s, központi költségvetési vagy egyéb forrásból.
- A finanszírozással nem rendelkező projektek megvalósítása érdekében további fejlesztési forrás bevonása szükséges.

Az alábbi táblázatok az önkormányzati, illetve az önkormányzati és állami kompetenciába tartozó projektek becsült összköltségét mutatja be finanszírozási forrás szerint.

Kompetencia	1. prioritási csoport	2. prioritási csoport	3. prioritási csoport
állam és önkormányzat	1 016	0	0
Egyéni motorizált közúti közlekedés	1 016	0	0
állam	0	8 509	0
Közösségi közlekedés	0	8 509	0
önkormányzat	3 137	19 229	18 678
Közösségi közlekedés	140	17 515	1 279
Egyéni nem motorizált - Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	1 346	0	4 699
Egyéni motorizált közúti közlekedés	1 651	1 715	12 700
MINDÖSSZESEN	4 153	27 738	18 678

4. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft)

A **finanszírozással rendelkező, vagy várhatóan rendelkező projektek többségében önkormányzati kompetenciába tartoznak.** Ugyanakkor megjelennek az állami vagy közös (állami

és önkormányzati) kompetencia szerinti projektek is, amelyek pl. támogatást nyertek, vagy már megfelelő előkészítéssel, vagy döntési helyzettel rendelkező projektek okán jelennek meg.

Kompetencia	1. prioritási csoport	2. prioritási csoport	3. prioritási csoport
állam és önkormányzat	445	5 969	4 445
Közösségi közlekedés	0	3 810	0
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	445	2 159	0
Egyéni motorizált közúti közlekedés	0	0	2 921
Összközlekedés	0	0	1 524
állam	0	7 861	132 461
Közösségi közlekedés	0	7 861	13 081
Egyéni motorizált közúti közlekedés	0	0	119 380
önkormányzat	279	8 729	20 323
Közösségi közlekedés	0	0	17 148
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	0	2 667	3 175
Egyéni motorizált közúti közlekedés	0	5 859	0
Összközlekedés	0	203	0
Menedzsment	279	0	0
MINDÖSSZESEN	724	22 559	157 229

5. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint – a 33., a 34. és 39. projektek nélkül (bruttó millió Ft)

A finanszírozással nem rendelkező projektek többsége állami kompetenciába tartozik. Ezt indokolja, hogy a legnagyobb költségigényű projektek állami beruházásban jelentkeznek, a nagyobb projektelemek előkészítése és megvalósítása is meghaladja az önkormányzati kereteket. Emellett számos projektelem megvalósítása az önkormányzati kereteken belül lehetséges, amennyiben azokra forrás biztosítottá válik.

A SUMP 2.0 ELFOGADÁSA ÉS TOVÁBBI ÉLETÚTJA

A SUMP célrendszerének hosszabb távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás és annak biztosítása, mindezt azért, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálatát meghatározott időközönként megtenni.

A város közgyűlésének jóváhagyásával ugyanis 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 fejlesztéseire hosszú ideig iránytűként szolgálhat.

A Kaposvár Mobilitási tervének (SUMP 2.0) felülvizsgálatát – a fejlesztésekhez és az ütemezéshez igazodva – **legalább 5 évenként javasolt megtenni, azaz legközelebb 2031-ig** mindenképpen. Ezen rövidtávú céldátum azért is szerencsés, mivel az európai uniós forrásokkal kapcsolatos programozási időszaknak ez egy mérföldköve.

2. BEVEZETÉS

2.1. A MOBILITÁSI TERVEZÉS, VALAMINT A FELÜLVIZSGÁLAT CÉLJA

"Az elmúlt néhány évben jelentős új fejlemények történtek a városi mobilitás számos területén. Az új technológiáknak köszönhetően hamarosan megjelenhetnek az utakon a vezető nélküli elektromos járművek, új üzleti modellek kínálják a „mobilitást, mint szolgáltatást” (Mobility as a Service, MaaS), ugyanakkor a közlekedők változó hozzáállásának hatására egyre elterjedtebb a megosztott mobilitás és a kerékpározás.

Ez a néhány példa azt mutatja, hogy fontos változások vannak folyamatban a mobilitási rendszer különböző szintjein.”³

Emellett egyre nagyobb kihívást jelentenek a városokban a forgalmi torlódások, a közlekedésből eredő károsanyag kibocsátás, a zajterhelés és a közlekedési balesetek. A növekvő forgalom egyre jobban „belakja” a városi tereket zavarva, illetve és egy idő után ellehetetlenítve a város alapvető funkcióit: megélhetés, jó életminőség, társadalmi és közösségi kapcsolatok lehetősége. A jelentős mértékben személyautó használatra támaszkodó igényvezérelt és parttalan forgalomműködés legnagyobb korlátja a városok fizikai és környezeti terhelhetőségének határa. A mobilitási igények fenntartás nélküli, vagy rossz értékrend szerinti „kényszeres” kielégítése rövid távon javítja, de hosszútávon rosszabb helyzetbe sodorhatja a települést.

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

eltérően nem a közlekedésen, hanem az embereken van a hangsúly.

"A biztonságos, hozzáférhető, inkluzív, intelligens, reziliens és kibocsátásmentes városi mobilitásra való átállás az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes megoldásokkal támogatott aktív, kollektív és megosztott mobilitásra való egyértelmű összpontosítást kíván.”⁴

A beavatkozások során különös figyelmet kell fordítani a közösségi közlekedés, a multimodalitás és az aktív mobilitás infrastruktúrájának fejlesztésére.

A fenntartható mobilitás tervezés az alábbi előnyökkel jár a városok és így Kaposvár számára is:

- egészségesebb környezet
- lakosság egészségének és biztonságának javulása
- könnyebb és kevesebb autóhasználat célba érni
- társadalmi támogatottság megnyerése a mobilitási beavatkozásokhoz
- a település élhetőségének megőrzése, fejlesztése – előnyök biztosítása az emberek és a vállalkozások számára.

Kaposvár Megyei Jogú Város 2017-ben fogadta el korábbi Fenntartható Városi Mobilitási Tervét (továbbiakban: SUMP 1.0), melynek tervezője a TRENECON Kft. volt. A városvezetés a közel 10 éves SUMP 1.0 stratégiai dokumentum felülvizsgálatát szükségesnek tartotta, így elrendelte az aktualizálását, mely munkát – eredményes közbeszerzés alapján – újra a TRENECON Kft. végezheti el.

Jelen aktualizált Mobilitási terv (továbbiakban SUMP 2.0) feladata az előzmény dokumentum (SUMP 1.0) feldolgozása, az eltelt időszakban bekövetkezett változások feltárása, a korábban meghatározott célkitűzések mentén kidolgozott projektekkel elért eredmények összegzése, értékelése és a jelenleg fennálló problémák azonosítása.

Mindezek alapján kerül meghatározásra a SUMP 2.0 cselekvési terv, mely kitűzi azokat a javasolt intézkedéseket, SUMP

³ Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához – második kiadás

⁴ Európai Bizottság közleménye: A városi mobilitás új uniós keretrendszere, 2021

projekteket, becsült költségüket és lehetséges ütemezésüket, amelyek értékelése alapján azok megvalósítása célszerű. A projektek prioritásainak meghatározása mellett a beavatkozásokat jelentő kockázatok is számbavételre kerülnek.

FENNTARTHATÓSÁG IRÁNTI ELKÖTELEZŐDÉS

Kaposvár MJV Önkormányzata közel tíz éve az elsők között kezdte meg a SUMP elveit követő stratégiai tervezést, amely a város fenntartható közlekedési és városfejlesztési szemléletének alapját képezi. Azóta a fenntarthatóság szempontjai következetesen megjelennek a város stratégiai dokumentumaiban és fejlesztési programjaiban.

A város aktív szereplője a nemzetközi és hazai szakmai együttműködéseknek, többek között a CIVINET Hungary hálózatnak, amely a CIVITAS Initiative keretében támogatja a fenntartható városi mobilitási megoldások terjedését. Kaposvár rendszeresen csatlakozik az European Mobility Week kezdeményezéshez is, amely a környezetbarát közlekedési módok népszerűsítését szolgálja.

2017 óta Kaposvár több, fenntarthatósági és mobilitási szempontból releváns fejlesztést valósított már meg. Kiemelhető a közösségi közlekedési rendszer korszerűsítése, amelynek részeként megújult a hálózat és kiépült a valós idejű utastájékoztatói rendszer. Emellett a helyi közösségi közlekedésben megjelentek a Németh István Program keretében beszerzett sűrített földgáz (CNG) hajtású autóbuszok, melyeket a Cseri útnál új autóbusz telephely szolgál ki. Az eltelt idő ugyanakkor már szükségessé tette, hogy a városvezetés ebben is tovább lépjen, hiszen 2028-ig elektromosra cseréli a 2015-ben beszerzett 40 darabos, CNG-üzemű MAN Lion's City flottáját. Mindezek hozzájárulnak a helyi légszennyezés és az üvegházhatású gázkibocsátás csökkentéséhez. Ezek mellett ki kell emelni az állami és európai uniós források igénybevételeivel megépült példamutató értékű kaposvári Intermodális csomópontot.

A kerékpáros közlekedés fejlesztése folyamatos, különösen a városi hálózat bővítése és a rekreációs célú útvonalak – például a Deseda-tó körüli infrastruktúra – fejlesztése révén. A városban üzemszerűen működik közbringa rendszer (Kaposvári

Tekergő), amely a rövid távú városi közlekedés fenntartható alternatíváját biztosítja és hozzájárul a közösségi és aktív közlekedési módok arányának növeléséhez.

A fenntarthatósági szemlélet a stratégiai tervezés szintjén is megjelenik. A város az elmúlt években több releváns dokumentumot aktualizált vagy készített, így a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiát, valamint a Települési Környezetvédelmi Programot. Emellett Kaposvár elkészítette, illetve folyamatosan aktualizálja települési klímastratégiáját, amely az éghajlatváltozás mérséklésére és az ahhoz való alkalmazkodásra irányuló intézkedéseket határozza meg.

A fenntarthatóság iránti elköteleződést a közterületi és közlekedési infrastruktúrához közvetlenül nem köthető csapadékvíz-gazdálkodási projektek, valamint az energetikai korszerűsítések területén megvalósult intézkedések is alátámasztják. Ezek a beavatkozások hozzájárulnak a városi környezet minőségének javításához és a klímavédelmi célok eléréséhez.

Összességében Kaposvár az elmúlt években erősítette a fenntartható városi mobilitás iránti elköteleződését, amely a közlekedési rendszerek korszerűsítésében, az alacsony kibocsátású megoldások alkalmazásában, valamint az integrált, stratégiai szemléletben egyaránt megjelenik.

2.2. A MOBILITÁSI TERVEZÉS MÓDSZERE

2.2.1. ALAPFOGALMAK

A Mobilitási tervben használt legfontosabb alapfogalmak az alábbiak:

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV (SUMP): olyan stratégiai terv, amelynek célja az emberek és vállalkozások mobilitási igényeinek kielégítése a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket.

MOBILITÁS: a mobilitás eredetileg mozgékonytságot, mozgásképességet jelent, a SUMP-ban 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 a **motorizált egyéni közúti közlekedés** (gépjárművel végzett utazások), a **nem motorizált egyéni közlekedés** (gyaloglás, kerékpározás, egyéb mikromobilis eszközzel közlekedés), a **közösségi közlekedés** és azon belül a vasút, autóbusz, vagy a 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.

2.2.2. A TERVEZÉSI FOLYAMAT ÉS ADATHÁTTERE

MÓDSZERTAN

A SUMP kidolgozásához és végrehajtásához készített európai uniós módszertan 2. kiadása - az 1. kiadáshoz hasonlóan - a tervezést önmagába visszatérő, ciklikus folyamatként határozza meg. A főbb változás a módszertanban, hogy több feladatra bontja a tervezési feladatot. A SUMP életciklusa során a kitűzött célok megvalósulásának folyamatos nyomon követésével és a terv rendszeres felülvizsgálatával a SUMP a város közlekedési fejlesztéseihez hosszú ideig iránytűként szolgálhat.

Kaposvár esetében a SUMP 2.0 kapcsán 2026-ban a nyomon követés és a tanulságok levonásának fázisa szerinti feladatok jelentkeznek, amely a 2017-es SUMP 1.0 dokumentum újragondolását és a felülvizsgálat általi kiigazítását jelenti.



9. ábra A SUMP tervezési ciklus 4 fő tevékenység része és annak 12 fő lépése⁵

A kezdő feladat tekinthető a felülvizsgálat nulladik ütemének, amelyet az ábra 11-12. fázisa képez. Ennek során a megvalósítás eddigi sikereit és kudarcait kell számba venni. Az így feltárt tapasztalatok és az új kihívások ismeretében van mód arra, hogy szükség szerint módosuljanak az immár felülvizsgált stratégiai terv céljai és eszközei.

⁵ forrás: Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához - második kiadás, 2019

A SUMP 2.0 (azaz a felülvizsgálat) is épít Kaposvár, a kaposvári kistérség, Somogy vármegye, illetve az ország 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 (KSH) éves adatai és 2022-es népszámlálási adatbázisa
- az Önkormányzatnál, valamint önkormányzati tulajdonú szervezeteiknél rendelkezésre álló alapadatok és adatbázisok
- a városi szolgáltatók és üzemeltető cégek, valamint a közösségi közlekedésért felelős szolgáltatók adatai
- a Magyar Közút NZrt. által nyilvántartott adatok, így pl. az Országos Közúti Adatbank (OKA) vagy a Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer (KENYI) adatai
- további egyéb szakemberektől, helyi civil szervezetektől származó adatok és információk
- Tervező helyszíni tapasztalati információi.

A fentiek alapján a SUMP 2.0 készítése során új adatgyűjtésre (pl. hiányzó adatok mérésére, adatfrissítésekre) is sor került. Így felhasználásra került a Magyar Közút NZrt. „Az országos közutak 2023. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma” és a 2024. évi kiadvány előzetes adatai, a NUSZ Zrt. értékesítési adatai 2023-2024. évekre (tehergépjárművek, gyorsforgalmi és főutak külterületi szakaszai).

Tekintettel a mobilitási tervezési feladatokra, illetve azok meghatározott időtartamára – aminél a Helyzetértékelési munkafázis jelentős része a 2026 tavaszi szüneti és egyéb ünnepnapra heti időszakára esett – a közösségi közlekedés utasforgalma kapcsán új felvétellel nem került sor.

Így a Kaposvári Közlekedési Zrt. (helyi autóbuszos szolgáltató) által rendelkezésre álló – 2022-ben felvett utasforgalmi - adatok kerültek feldolgozásra, az eltelt 4 éves időszak forgalmi tendenciájának figyelembevételével.

A megfelelő elemzések elvégzése érdekében a várost és közvetlen környezetét felölelő Forgalmi modell alapjai már rendelkezésre álltak, amelynek frissítése vált szükségessé. A modell figyelembe veszi a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (2014-2050) kidolgozása során felállított összközlekedési forgalmi modell Kaposvár és vonzáskörzetét érintő jellemzőit, továbbá a 2026-ban érvényes közlekedési adatokat.

A hangsúly az adatok és információk összerendezésére, a mobilitás tervezés szempontjából levonható következtetések, lényegi megállapítások megfogalmazására irányult.

PARTNERSÉG

A SUMP felülvizsgálat során most is fontos szempont az érdemi partnerség megvalósítása. A szakmai egyeztetések végig kísérték már a Helyzetelemzés munkafázisát is. 2026. március 18-án az önkormányzati munkacsoporttal történt az első Workshop megtartása, továbbá a partnerség során bevont szervezetekkel online interjúk keretében.

Fentiekén túl **2026 június 15. és július 20. között**, mintegy 5 hetes időszakban **online Mobilitási kérdőíves felmérésre** került sor.

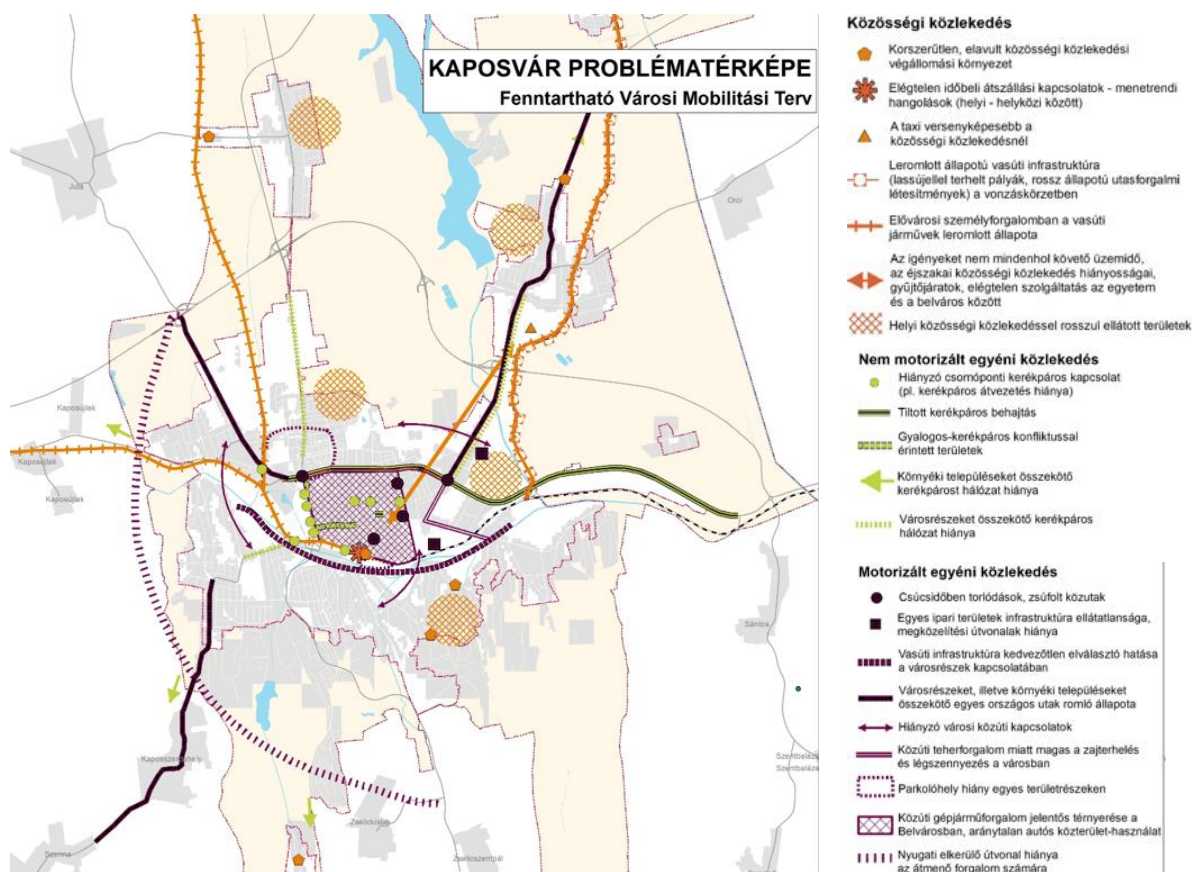
Az alábbi ábra szemlélteti a SUMP 2.0 felülvizsgálat során kialakított partnerségi szervezeteket, a vizsgálat során partnerséggel bevont környező településeket.

PARTNERSÉG				
MUNKACSOPORT			NYÍLT EGYEZTETÉS KÖRE (helyi társadalom és csoportjai)	
Irányító csoport (ICS)	Önkormányzati munkacsoport (ÖMCS)	Műszaki-szakmai munkacsoport (HMCS)	Honlap	Média
• Polgármester • Alpolgármester • Jegyző • Stratégiai főmérnök • Műszaki és Fejlesztési Igazgatóság • Gazdasági Igazgatóság	• Műszaki és Fejlesztési Igazgatóság - Műszaki és Beruházási Iroda - Főépítési Iroda • Gazdasági Igazgatóság - Vagyongazdálkodási Iroda • Közigazgatási Igazgatóság - Szociális Iroda - Közterületfelügyelet • Kaposvári Városüzemeltetési Nonprofit Kft. • Kapos Holding, Parkolási Divízió	• Kaposvári Közlekedési Zrt. • Klebelsberg Központ Kaposvári Tankerületi Központ • Kaposvári Rendőrkapitányság • Somogy Vármegyei Kereskedelmi és Iparkamara • Szociális Szociális Gondozási Központ • Tourinform Iroda	IRÁNYÍTOTTAN MEGKERESETT PARTNEREK	
			Intézmények, gazdasági társaságok	Város-környéki települések
			• Közlekedési és Beruházási Minisztérium • Somogy Vármegyei Kormányhivatal • Közlekedési, Műszaki Engedélyezési, Mérésügyi és Fogyasztóvédelmi Főosztály • Somogy Vármegyei Kormányhivatal • Építésügyi és Örökségvédelmi Főosztály • Somogy Vármegyei Kormányhivatal • Kaposvári Járási Hivatal • Kormányablak Osztály • Magyar Közút NZrt. • MÁV-csoport • Rail Cargo Hungaria Zrt. • Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem Kaposvári Campus • Somogy Vármegyei Kaposi Mór Oktató Kórház	• Magyaregres • Somogyaszaló • Somodor • Magyaratád • Orci • Taszár • Sántos • Cserénfa • Simonfa • Zselicszentpál • Zselickislak • Böszénfa • Kapos-szerdahely • Kapos Újlak • Juta

11. ábra A SUMP 2.0 mobilitás tervezés során bevonásra került partnerek, szervezetek

Mindezek feldolgozásával került sor a mobilitás tervezésre, a SUMP 2.0 dokumentum megalkotására.





13. ábra Kaposvár SUMP 1.0 Problématérképe

A 2017-ben feltárt problémák a jelen helyzetfeltárás alapján felülvizsgálatra kerülnek, melyek kapcsán az aktuális problémátartat a 3.4 Problémák összegzése című fejezet mutatja.

A helyzetértékelés és a felvázolt kihívások alapján a **SUMP 1.0** anyagban a következő fő stratégiai célok kerültek megfogalmazásra:

ÁTFOGÓ TÁRSADALMI CÉLOK

- Egészségi állapot javulása
- Társadalmi igazságosság, méltányosság javulása
- Biztonságérzet javulása
- Infokommunikációs társadalom
- Környezetterhelés csökkentése
- Környezetminőség javulása
- Erőforrásokkal való hatékony gazdálkodás
- Versenyképes gazdaság, foglalkoztatottság
- Lakosság jólétének javulása
- A város jólétének növekedése, hatékony városgazdálkodás

■ Gazdasági szereplők, lakosság, önkormányzat, kormányzat és a társadalmi szervezetek együttműködése

■ Nemzetközi kapcsolatok erősítése

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK

- Intelligens közlekedési háttér kialakítása
- Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele
- Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése
- A motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése

A SUMP 1.0 mobilitás tervezés során a célrendszerhez igazodóan 9 db fejlesztési eszköz (FE) és 4 db menedzsment eszköz (ME) került rögzítésre.

FE ₁	Közösségi közlekedés intermodalitásának, összekapcsolásának fejlesztése	ME ₁	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer
FE ₂	A közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése	ME ₂	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére
FE ₃	Környezetkímélő megoldások fejlesztése a közösségi közlekedésben	ME ₃	ITS és smart megoldások széleskörű alkalmazása a közlekedésben
FE ₄	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések	ME ₄	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására
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		

14. ábra A SUMP 1.0 fejlesztési és menedzsment eszközei

Ezen eszközökhöz illeszkedve kerültek meghatározásra a beavatkozásokat reprezentáló projektek.

A projektek értékelése azok társadalmi hasznosságának és megvalósíthatóságának vizsgálata alapján történt. A hatások elemzését a forgalmi modellből kinyerhető adatok segítették.

A projektek 3 ütemben kerültek besorolásra: I. ütem (1-5 év) 2020/2023-ig; II. ütem 2030-ig; valamint III. ütem 2030 után (mintegy 30 éves időtáv). Az ütemezés alapját a projektek megvalósíthatósága (előkészítettség, társadalmi támogatottság, finanszírozási lehetőségek) és a társadalmi hasznosság eredményeként keletkezett rangsor képezte. Ennek figyelembevételével állt össze a költség- és finanszírozási terv, továbbá a Kockázatkezelési terv.

3.2. A SUMP 1.0 JAVASLATOK MEGVALÓSULÁSÁNAK ÁTTEKINTÉSE

A 2017-ben készült SUMP 1.0 részeként megcélzott intézkedések és konkrét fejlesztési tevékenységek előrehaladását a következő táblázat foglalja össze.

A táblázatban feltüntetésre került a 2017-ben azonosított ütemezési javaslat (I. / II. vagy III. ütem), az adott projekt 2017-ben becsült költsége, valamint a megvalósulás állapota. A megvalósulás állapotát 2026. évre három helyzetre értelmeztük:

- teljes mértékben elkészült
- részben elkészült
- nem valósult meg

A lényeges információkat a megjegyzés rovat szemlélteti, illetve feltüntetésre került, hogy az adott projekt figyelembevétele mennyiben releváns, ha az eddig részben készült el, vagy egyáltalán nem valósult meg. Ezen - az Önkormányzattal folytatott egyeztetésnek megfelelő - értékelemzés segítséget adhat a SUMP 2.0 projektlista összeállításához is.

Az alábbi táblázat a SUMP 1.0 dokumentumban elfogadott 43 db projekt megvalósulásának egyszerű helyzetképét összegzi.

(Megjegyzés: A 40. és 41. sorszámú kerékpáros-gyalogos projektek azonosítása később került az elfogadott SUMP 1.0 projektlistába, ezért azok a megfelelő eszközcsoportba sorolva a 19. sorszámú fejlesztések után jelennek meg.)

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI PROJEKTEK										
1.	KK	Kaposvár Megyei Jogú Város vasútállomás intermodális átszállókapcsolatainak fejlesztése és P+R parkolók kialakítása a megyeszékhely vasúti elővárosi körzetében I. ütem	X			10 500	X			
2.	KK	Elővárosi P+R és B+R parkolók kialakítása Kaposvár helyközi autóbuszos és vasúti közlekedéséhez kapcsolódóan	X	X		175			X	A Kaposvár vonzáskörzeti településein nem került sor ilyen fejlesztésre
3.	KK	Fonyód-Kaposvár vasútvonal korszerűsítése				15 000	X			Az IKOP-3.2.0-15-2016-00003 azonosító számú eu-s forrás bevonásával keretében került sor az egyvágányú pálya, felújítására, megállók korszerűsítésére, és új P+R parkolók (80 db), kerékpártárolók (200 db), valamint zajvédő fal építésére 13,058 Mrd Ft értékben

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
4.	KK	41. sz. vasútvonal Kaposvár - Gyékényes szakasz rekonstrukciója				37 400		X		2016-ban felújításra került a Dombóvár-Kaposvár közötti vasútvonal 24 km-es szakasza 9,7 Mrd Ft összeggel. A pálya korszerűsítés mellett megerősítésre kerültek az alépítmények, műtárgyak átépítésére került sor, az utasforgalmi létesítmények korszerűsítése, a térvilágítás átalakítása, valamint a felsővezetéki hálózat felújítása is megtörtént. 2026-ban a 41-es Dombóvár-Gyékényes vasútvonal Jákó-Nagybajom és Somogyszob közötti szakaszán a MÁV-csoport saját beruházása keretében (290 millió Ft) javítja az ágyazatot, valamint síncserét végez, hogy kiszámíthatóbbá és biztonságosabbá tegye a vasúti közlekedést, sebességkorlátozásokat szüntessen meg.
5.	KK	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése	X	X		500			X	A városi hálózaton nem történt ilyen jellegű forgalomtechnikai fejlesztés (rövid buszsáv is csak a Füredi úti csomópontban van jelenleg)

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
6.	KK	Közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése	X	X		50		X		A kaposvári IMCS megvalósulásával történtek a szolgáltatások javítása érdekében menetrendi módosítások (vasúthoz illeszkedő helyközi buszközlekedés, illetve egyes helyi vonalak esetében). A helyi közforgalmú hálózat vonatkozásában is voltak kisebb korrekciók, ugyanakkor a szervezetek közötti összehangoltság további intézkedéseket igényel.
7.	KK	Autóbusz megállóhelyi infrastruktúra fejlesztése	X	X		150		X		A kitűzött infrastruktúra fejlesztések közül számos megoldást nyert, több helyen történtek peronburkolati és csatlakozó járdafejlesztések, a megállók közvilágításának javítása. Azonban a 240 megállóhelyből 52-nél még mindig tapasztalhatók burkolati problémák, valamint szükséges lenne egyes helyeken buszből kiépítése is.
8.	KK	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás teljeskörűvé tétele érdekében	X			300		X		Elektromos midibuszok közbeszerzése megtörtént, de a járművek 2026-ban kerülnek leszállításra.

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részen elkészült	Nem valósult meg	
9.	KK	Kaposvár MJV 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)	X			8 411	X			Az európai uniós támogatással megvalósult beruházás keretében 1. szakaszban 40 db új helyi CNG busz beszerzése történt meg, 2. szakaszban a Cseri út mentén megépült az új járműtelephely.
10.	KK	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának zéró emissziós flottává fejlesztése			X	4 000			X	A tervek szerinti projekt 2020 után (2025-2030) a helyi CNG buszok (40 db) zéró emissziós járműcseréjét célozta.
11.	KK	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás teljeskörűvé tétele érdekében			X	17 000		X		A helyközi autóbusz flottában - a központi buszbeszerzés keretében - sor került korszerű járműcserére, de a teljes érintett buszflotta még nem újult meg, vegyes járműtípusok közlekednek.
NEM MOTORIZÁLT EGYÉNI KÖZLEKEDÉSI - KERÉKPÁROS, GYALOGOS PROJEKTEK										
12.	KGy	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten I. ütem	X			80	X			
13.	KGy	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten II. ütem	X	X		400		X		Kisebb járdaszakasz építések az elmúlt időszakban megtörténtek, pl. hiányzó szakaszok építése, szélesítések, új járdaszakaszok és

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
										állapot felújítások, de nem a tervezett mennyiségben.
14.	KGy	Belvárosi Akcióterület gazdasági prosperitásának erősítése - mobilitási projektelemei	X			91		X		Az ITS-ben szerepelt fejlesztések közül néhány megvalósult, de nem akkora mértékben, mint a tervezett (járdák, zöldfelületek felújítása, kerékpártárolók kiépítése, utcabútorok cseréje, meglévő parkolóhelyek felújítása).
15.	KGy	Forgalomcsillapított övezetek kialakítása	X			70		X		Megvalósult helyszínek: Zarányi lakótelepen, Kisgáti városrész területén, Gr. Apponyi A. közben. Ugyanakkor további fejlesztések még elengedhetetlenek a forgalomcsillapítás érdekében.
16.	KGy	Kerékpáros fejlesztések a városban (KFHT I. ütem)	X			781		X		A TOP-6.4.1-15-KA1-2016-00003 azonosító számú projekt többségi fejlesztései megtörténtek. A tervezetthez képest ezidáig nem készült el: Füredi utca északi szakaszának kerékpárút fejlesztése (Raktár u. - MOL kút között) és a Guba Sándor utca kerékpárút a KVGy és az Egyetem között.
17.	KGy	Kerékpáros fejlesztések a városban II. és III. ütem (KFHT II. ütem)	X	X		1 817		X		Néhány II. ütemben tervezett fejlesztés elkészült (pl. Cseri úti kerékpáros infrastruktúra), azonban a tervezettek többsége megvalósításra vár.

Sor- szám	SUMP 1.0 Eszköz- csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
18.	KGy	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése			X	3 500		X		2012-ben Kaposvár - Szenna kerékpáros útvonal kijelölésre került pihenőkkel stb. Ugyan nem különállókerékpárút de kijelölt útvonal. A Kaposvár - Kaposmérő közötti kerékpárút Kaposvár közigazgatási határáig elkészült, tehát Kaposújlak irányából van kerékpárút a Jutai árokig.
19.	KGy	Közbringa rendszer kialakítása Kaposváron	X			206	X			A megvalósult fejlesztés a TOP-6.4.1-15-KA1-2016-00003 azonosító számú projekt részeként elkészült, működik Közbringa rendszer Kaposváron.
40.	KGy	Az egykori NOSTRA épületeinek és környezetének rehabilitációjához kapcsolódó közlekedési fejlesztések	X			51	X			A buszöböl áthelyezés, járda kiépítésével, parkoló építés és a parksétánya is elkészült.
41.	KGy	Kórház déli tömb akcióterület fejlesztése - mobilitási projektelemei	X			108	X			
MOTORIZÁLT EGYÉNI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI PROJEKTEK										
20.	KU	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem	X			300		X		A korábbi Jedlik Ányos Program keretében 5 helyszínen épült ki e-töltő állomás (a tervezett 7-hez képest), illetve a TOP konstrukció keretében további helyeken megtörténtek a kiépítési előkészületek (pl. vezetékezés stb.).

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
										A fejlesztési elképzelések szerinti 2 db elektromos teherautó nem került beszerzésre.
21.	KU	Elektromobilitás fejlesztése II. ütem (Emobility)			X	10 000		X		A fejlesztés keretében járműbeszerzések történtek, így pl. a közbringák szállításához és szervizeléséhez, a vagyonkezelési feladatok ellátásához, valamint városi szolgáltatásokhoz elektromos járművek állnak rendelkezésre.
22.	KU	R67 gyorsút M7-Balatonlelle-Kaposvár közötti szakasz kiépítése	X			104 000	X			A 67-es út fejlesztése állami beruházásban megtörtént. A 2019 végén megnyitott gyorsforgalmi út egy szakaszán készült el az első magyar zenélő út.
23.	KU	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem	X			360	X			A TOP-6.4.1-15-KA1-2016-00002 projekt keretében került sor a Kapostűskevári csomópont (Jutai út-Kanizsai út-Vásártéri út, lparterületi bekötőút) közlekedésbiztonságot és forgalomlefolysítást javító fejlesztése.
24.	KU	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. ütem	X	X		750		X		A Jutai út-Hajnóczi u.- Balaton u. csp. Jelzőlámpás kialakításához megtörténtek az előkészítési tervezési munkák, a kivitelezésre forráshiány miatt eddig nem került sor.

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
25.	KU	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem	X			749	X			
26.	KU	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. ütem	X	X		1 500		X		Az elképzelések szerint megtörtént a Guba S. u-ból nyíló iparterület fejlesztésének előkészítése, a tervek rendelkezésre állnak, ugyanakkor a megvalósítás még hátravan.
27.	KU	Hiányzó városi közúti kapcsolatok fejlesztése			X	6 000			X	Nem történtek ilyen jellegű beavatkozások, fejlesztések az elmúlt években
28.	KU	Városi közútfelújítási program I. ütem	X			2 000		X		Számos karbantartási, fenntartási munka keretében történtek közútfelújítások elsődlegesen az önkormányzati utaknál, ugyanakkor útállapot mérés, monitorozások nem történtek.
29.	KU	Városi közútfelújítási program II. ütem	X	X		2 000			X	
30.	KU	A vonzáskörzet országos közúthálózati elemeinek felújítása			X	15 000			X	
31.	KU	67. sz főút Kaposvár nyugati elkerülő			X	9 000			X	
32.	KU	M9 kiépítése Szekszárd és Kaposvár között			X	114 000			X	Az előkészítés részeként a Kaposvár–Szekszárd közötti szakasz 2015-ben megkapta a környezetvédelmi engedélyt. A településrendezési terv szükséges módosításait Kaposvár önkormányzata már elfogadta, de a

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részben elkészült	Nem valósult meg	
										konkrét kivitelezés dátuma még nem lett kitűzve.
33.	KU	Vasútvonalak és a pályaudvar áruszállítási funkcióinak fejlesztése			X	20 000			X	
34.	KU	Kamionok hosszú idejű parkolási lehetőségeinek fejlesztése	X	X		150		X		Az Izzó u-ban kiépült kamionparkoló, de további építésére is igény jelentkezik.
MENEDZSMENT PROJEKTEK										
35.	ME	Integrált, intelligens közlekedés- és városirányítás létrehozását célzó program	X			150			X	
36.	ME	Városi közterületi kamera rendszer további fejlesztése a közlekedés biztonságosabbá tétele érdekében	X			75	X			Az elmúlt években több mint 400 db közterületi kamera épült ki.
37.	ME	Közlekedők által használt integrált, intelligens közlekedési rendszerek városi szintű kiépítése	X			150		X		A fejlesztés részeként megvalósult valós idejű utastájékoztatási rendszer, valamint kiépültek parkoló telítettség kijelzők 12 helyen (pl. Németh I. fasor, Berzsényi u., Böszörményi u. stb.). Ugyanakkor a tervezetthez képest nem történt fejlesztés a parkolási- és forgalomirányítási rendszer kapcsán, vagy turisztikai applikációk vonatkozásában.

Sor-szám	SUMP 1.0 Eszköz-csoport	SUMP 1.0 Projekt megnevezése	SUMP 1.0 Tervezett ütem			SUMP 1.0 Becsült bruttó költség (millió Ft)	Megvalósulási helyzet 2026			Megjegyzés
			I. ütem	II. ütem	III. ütem		Teljes mértékben elkészült	Részből elkészült	Nem valósult meg	
38.	ME	Elektronikus ösztönző értékesítési rendszer fejlesztése a helyi és helyközi közösségi közlekedésben	X			150		X		Kiépült a menetrend.app népszerű alkalmazás, amely a Kaposvári Közlekedési Zrt. helyi járatainak menetrendjét is tartalmazza, utazástervezővel és térképpel együtt. Továbbá a MÁV applikációban már megválthatók elektronikusan a jegyek.
39.	ME	Az áruszállítás hatékonyság-javítása szabályozókkal és Smart megoldásokkal, City logisztika fejlesztése	X			75			X	
42.	ME	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére	X			150	X			Számos szemléletformáló esemény, és figyelemfelhívás valósult meg az elmúlt években.
43.	ME	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	X			150			X	

6. táblázat A 2017.évi SUMP 1.0 dokumentumban elfogadott projektek megvalósulásának helyzete 2026-ban

A SUMP 1.0 során kitűzött 43 db projektből 11 közösségi közlekedési, 10 kerékpáros-gyalogos projekt, 15 egyéni közlekedést érintő beavatkozás, illetve 7 menedzsment intézkedés.

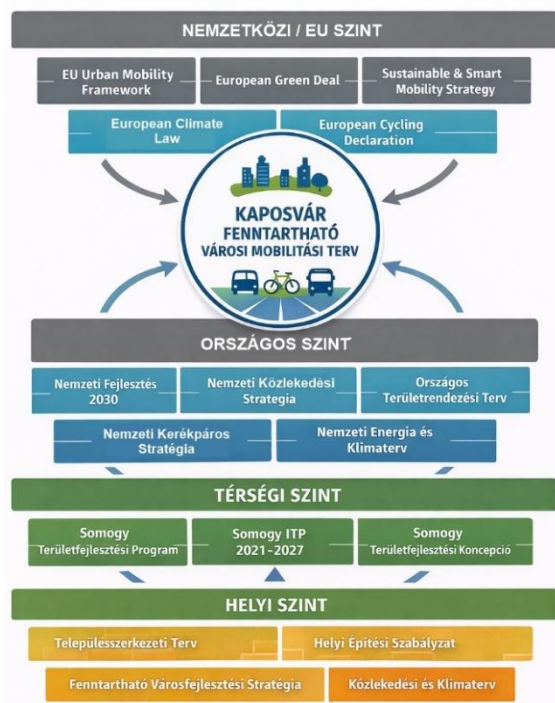
Összegzésül a következők jelenthetők ki:

- A kitűzött projektek 28 %-a teljes mértékben, 44 %-a részben valósult meg, míg 28 % nem valósult meg. Ez az eredmény kifejezetten kedvező helyzetet mutat önmagában, de összevetve a hasonló nagyságrendű hazai városokhoz viszonyítva is.
- A fenntartható közlekedés szempontjából előnyös kerékpáros és gyalogos közlekedést érintő fejlesztések közül egy sincs, amelyik valamilyen szinten nem valósult volna meg.
- A közösségi közlekedés 73 %-a is vagy részben, vagy teljes mértékben megvalósult.
- Az egyéni közúti közlekedési projektek 60 %-a az, amely vagy részben, vagy teljes mértékben fejlesztésre kerültek.

4. A SUMP 2.0 HÁTTERE

4.1. STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTER

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) a kortárs európai várospolitikában nem önálló közlekedési dokumentumként, hanem **integrált stratégiai eszközként** értelmezendő. Az Európai Bizottság SUMP-irányelvei szerint a fenntartható városi mobilitási tervezés olyan hosszú távú, részvételi és teljesítmény-orientált folyamat, amely a városi és várostérségi mobilitási igényeket a hozzáférhetőség, az élhetőség, a közlekedésbiztonság, a környezeti fenntarthatóság és a gazdasági hatékonyság együttes szempontjai szerint kezeli. A SUMP ezért nem egyszerű beruházási lista, hanem a városi működés térbeli és társadalmi logikájába beágyazott fejlesztéspolitikai dokumentum.



15. ábra Szakpolitikai illeszkedés

Ebből következően Kaposvár esetében is a SUMP stratégiai megalapozottsága többszintű illeszkedési rendszerben értelmezhető.

EURÓPAI UNIÓS SZAKPOLITIKAI HÁTTER

A SUMP-ok uniós szakpolitikai alapját a 2013-as **Urban Mobility Package** ⁶ teremtette meg, amely a városi mobilitástervezést az integrált városirányítás egyik kulcseszközeként fogalmazta meg. A dokumentum középpontjában a közlekedési módok közötti fenntartható egyensúly, a torlódások csökkentése, a kibocsátás-mérséklés, a közlekedésbiztonság javítása és a városi életminőség emelése áll. A későbbi uniós dokumentumok ezt a logikát nem felülírták, hanem tovább mélyítették.

E folyamat kulcsfontosságú állomása a **Fenntartható és Intelligens Mobilitási Stratégia** ⁷, amely 2050-ig a közlekedési szektor 90 %-os kibocsátás-csökkentésének irányát jelölte ki, továbbá hangsúlyozta az intelligens, összekapcsolt, multimodális és reziliens közlekedési rendszerek szükségességét. A dokumentum városi dimenziója egyértelmű: a közepes és nagyvárosok mobilitási rendszereinek átalakítása nélkül az európai klíma- és versenyképességi célok nem teljesíthetők. Kaposvár SUMP-ja ebből a szempontból nem pusztán helyi közlekedés-szervezési kérdés, hanem az uniós zöld átmenet helyi végrehajtási eszköze.

Ezt a keretet erősíti az **Európai Zöld Megállapodás** ⁸, valamint az **Európai Klímarendelet** ⁹, amely jogilag is rögzíti a klímasemlegességi pályát. A városi mobilitás itt kettős szerepben jelenik meg: egyrészt mint kibocsátáscsökkentési terület, másrészt mint alkalmazkodási terület, hiszen a városi közlekedési infrastruktúra a hőhullámok, csapadék-intenzitás, villámárvizek és egyéb klímakockázatok szempontjából is sérülékeny rendszer. Következésképpen a kaposvári SUMP-ban a közlekedési rendszer fejlesztését a klímavédelem és a városi reziliencia kontextusában is indokolt kezelni.

⁶ Urban Mobility Package – COM (2013) 913

⁷ Sustainable and Smart Mobility Strategy – COM (2020) 789

⁸ European Green Deal – COM (2019) 640

⁹ European Climate Law – Regulation (EU) 2021/1119

Az uniós mobilitáspolitikai újabb szintjét a 2021-es **EU Urban Mobility Framework**¹⁰ és a 2023/550. számú bizottsági ajánlás képviseli, amelyek a fenntartható városi mobilitási tervezést már kifejezetten a tagállami és helyi politikák központi eszközeként erősítik meg. Ezek szerint a SUMP feladata nem pusztán a közlekedéshálózat fejlesztése, hanem a hozzáférés, az inkluzivitás, a közterületi minőség, a közegészségügyi hatások és az adatvezérelt mobilitásirányítás integrálása is. Ez Kaposvár esetében különösen fontos, mert a közepes méretű városokban a szolgáltatásokhoz való hozzáférés, az intézményi elérhetőség és a napi mobilitás térbeli egyenlőtlenségei közvetlenül jelennek meg.

A SUMP szempontjából releváns további uniós szabályozások közé tartozik az **ITS-irányelv**¹¹ módosított változata, az **AFIR-rendelet**¹², a **tiszta járművekről szóló irányelv**¹³, valamint a 2024-ben megújított **TEN-T rendelet**¹⁴. Ezek együttesen az intelligens forgalomirányítás, a valós idejű utastájékoztatás, az alternatív hajtások infrastruktúrája, a közflották zöldítése és a hálózati kapcsolatok fejlesztése felé terelik a városi mobilitási politikát. Noha Kaposvár nem tartozik az európai metropoliszok közé, a szabályozási logika itt is érvényes: a városi közlekedési rendszer fejlesztése csak akkor korszerű, ha egyszerre multimodális, digitalizált, energiahatékony és hálózatba illeszkedő.

ORSZÁGOS FEJLESZTÉSPOLITIKAI ÉS KÖZLEKEDÉSI HÁTTÉR

A hazai stratégiai háttér legfontosabb horizontális dokumentuma a **Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK)**, amely a területi kohézió, az elérhetőség javítása, a versenyképesség és a fenntartható erőforrás-gazdálkodás összekapcsolását tekinti alapelvnek. E logika szerint a közlekedés nem önálló ágazati cél, hanem a területi fejlődés, a gazdasági aktivitás, a lakossági hozzáférés és a térségi integráció egyik alapvető feltétele. Kaposvár SUMP-ja ebből következően csak akkor tekinthető megfelelően megalapozottnak, ha a városi mobilitást a

város térségi szerepkörével és szolgáltató központi funkcióival összefüggésben kezeli.

A térbeli kereteket a **2018. évi CXXXIX. törvény (OTrT)** adja Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről. Ez a szabályozás azért fontos a SUMP szempontjából, mert a mobilitási beavatkozások nem üres térben valósulnak meg: a közlekedési hálózat, a beépítésre szánt és nem szánt területek, az ökológiai korlátok, a közmű- és infrastruktúra-hálózatok, valamint a térségi kapcsolatok előzetesen strukturálják a lehetséges fejlesztési irányokat. A közlekedési tervezés így szükségszerűen területrendezési kötöttségek között zajlik.

A közlekedési ágazati háttér legfontosabb országos dokumentuma a **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (2014–2050)**. Ez a stratégia a hazai közlekedésfejlesztést hosszú időtávon a hálózati hatékonyság, a gazdasági versenyképesség, az elérhetőség és a fenntarthatóság elvei mentén strukturálja. SUMP-szempontból különösen lényeges, hogy a stratégia hangsúlyozza a multimodalitást, az intermodális kapcsolatok fejlesztését és a közösségi közlekedés szerepének erősítését. Kaposvár számára ez azt jelenti, hogy a helyi mobilitási tervnek a belső városi közlekedés mellett a vasúti, autóbuszos és térségi elérhetőségi kapcsolatokat is integrálnia kell.

Az országos klíma- és energiapolitikai háttérben kiemelendő a **Nemzeti Energia- és Klímaterv (NEKT)**, valamint a **Nemzeti Tiszta Fejlődési Stratégia 2020-2050**. Ezek a dokumentumok a közlekedési kibocsátások csökkentését, az energiahatékonyság javítását, az elektromobilitás és az alternatív technológiák terjedését a magyar klímapolitika kulcskérdései között kezelik. Emiatt a SUMP célrendszere nem maradhat kizárólag hálózatszerkezeti és forgalomtechnikai szinten: szükségképpen tartalmaznia kell dekarbonizációs, energiahasználati és rezilienciacélokat is.

A témához szorosan kapcsolódik a **Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030**, valamint a közlekedésbiztonsági programok rendszere. Ezek azért bírnak különös jelentőséggel, mert

¹⁰ EU Urban Mobility Framework – COM(2021) 811

¹¹ ITS-irányelv – Directive (EU) 2023/2661

¹² AFIR – Regulation (EU) 2023/1804

¹³ Clean Vehicles Directive – Directive (EU) 2019/1161

¹⁴ TEN-T rendelet – Regulation (EU) 2024/1679

a közepes méretű magyar városokban az aktív mobilitás – különösen a gyaloglás és a kerékpározás – potenciálisan jelentős részarányt képviselhet, amennyiben a hálózati és közterületi feltételek ezt lehetővé teszik. Kaposvár esetében a rövid utazási távolságok, az intézményi koncentráció és a városi lépték miatt az aktív mobilitás nem pusztán kiegészítő elem, hanem a fenntartható módváltás egyik központi eszköze lehet.

TÉRSÉGI SZINT: SOMOGY VÁRMEGYE FEJLESZTÉSPOLITIKAI DOKUMENTUMAI

A városi mobilitási tervezés térségi beágyazottságát a **Somogy Vármegye Területfejlesztési Konceptiója 2030**¹⁵ és a kapcsolódó programdokumentumok adják. E dokumentumok a térségi elérhetőséget, a gazdasági központok jobb bekapcsolását, a szolgáltatásokhoz való hozzáférés javítását és a belső területi különbségek mérséklését hangsúlyozzák. Mivel Kaposvár a vármegye elsődleges központja, a városi mobilitási rendszer fejlesztése szükségképpen túlmutat a közigazgatási határon belüli forgalomtechnikán: ide tartozik a bejárasi kapcsolatok, az elővárosi és környéki autóbuszos kapcsolatok, az intézményi elérhetőség és a város-vonzáskörzet közlekedési integrációja is.

A **Somogy Vármegye Integrált Területi Program 2021–2027**¹⁶ operatív szempontból is releváns, mert a térségi fejlesztési források és prioritások egyik legfontosabb keretét adja. A SUMP szempontjából ennek az a jelentősége, hogy a mobilitási terv nemcsak stratégiai vízió, hanem projektgeneráló és programozást támogató dokumentum is. A jó SUMP képes összekapcsolni a városfejlesztési célokat a finanszírozható beavatkozásokkal, és a térségi dokumentumokkal való koherencia éppen ezt a végrehajtási realitást erősíti.

HELYI FEJLESZTÉSPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Kaposvár helyi stratégiai környezetében a SUMP mellett meghatározó szerepet játszik a **Fenntartható Városfejlesztési Stratégia**

(FVS¹⁷, a korábbi **Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)**¹⁸, továbbá a városi klíma- és környezetpolitikai dokumentumok. Ezek közül különösen fontos a **SECAP / Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterv**¹⁹, mert közvetlen összefüggést teremt a közlekedési rendszer, az energiafelhasználás és a klímavédelmi célok között. A helyi fejlesztési dokumentumok összessége jelöli ki azt a várospolitikai keretet, amelyben a mobilitási intézkedések értelmezhetők: ilyen a belső városszerkezet átalakítása, az intézményi és gazdasági pólusok elérhetősége, a közterületi minőség javítása vagy az alacsony kibocsátású közlekedési módok ösztönzése.

A helyi dokumentumok jelentősége abban áll, hogy a SUMP céljait horizontális városfejlesztési célokká fordítják. Egy korszerű városi mobilitási terv nem korlátozódhat a közlekedési infrastruktúra technikai fejlesztésére, hanem kapcsolódnia kell a lakhatási, intézményi, gazdaságfejlesztési, környezetvédelmi és közterület-gazdálkodási célokhoz is. Ez Kaposvár esetében különösen indokolt, mivel a város mérete lehetővé teszi, hogy a közlekedési rendszert közvetlenül a városszerkezeti és életminőségi célokkal összehangolva alakítsák.

A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS ÉPÍTÉSJOGI HÁTTÉR SZEREPE A SUMP-BAN

A településrendezési eszközök bevonása a SUMP elemzésébe nem pusztán formai kiegészítés, hanem szakmailag elengedhetetlen követelmény. Magyarországon a településtervek tartalmát, elkészítésének és elfogadásának rendjét a **419/2021. (VII. 15.) Korm. rendelet** szabályozza, míg az országos településrendezési és építési követelményeket a **TÉKA**²⁰ tartalmazza. E szabályozások alapján a településszerkezeti és szabályozási döntések közvetlen hatással vannak arra, hogy egy mobilitási beavatkozás térben, jogilag és műszakilag végrehajtható-e.

A **Településszerkezeti terv**²¹ a város hosszú távú térbeli szerkezetét rögzíti: kijelöli a lakó-,

¹⁵ 28/2021. (IX.17.) sz. közgy. hat.

¹⁶ 23/2026. (II.26.) sz. közgy. hat.

¹⁷ 92/2023. (VI. 22.) sz. közgy. hat.

¹⁸ 196/2014. (IX. 29.) sz. közgy. hat.

¹⁹ 223/2017. (XII. 7.) sz. közgy. hat.

²⁰ 280/2024. (IX. 30.) Korm. rendelet

²¹ 377/2005. (XII. 14.) sz. közgy. hat.

gazdasági, intézményi, zöldfelületi, közlekedési és egyéb területfelhasználási egységeket, valamint azok fő kapcsolatait. Mobilitási szempontból ez azért alapvető, mert a közlekedési kereslet döntően a területfelhasználásból keletkezik. Ezért Kaposvár SUMP-jának egyik központi kérdése, hogy a városszerkezet milyen módon támogatja vagy akadályozza a fenntartható közlekedési módok térnyerését.

A **Szabályozási terv** és a **Helyi építési szabályzat (HÉSZ)** ennél is közvetlenebb kapcsolatban áll a SUMP megvalósításával. E dokumentumok határozzák meg az építési övezeteket, a közterületi és közlekedési területek szabályozását, az út- és közműterületek helyigényét, a beépítési paramétereket, a parkolási logikát, a zöldfelületi követelményeket, valamint több esetben a közterületi kialakítás kereteit is.

Kaposváron a településrendezési eszközök – a Településszerkezeti terv és a Kaposvári Építési Szabályzat, valamint a hozzá tartozó szabályozási terv – többször módosultak, és az utóbbi években is folyamatos korrekciók történtek. Ez arra utal, hogy a város térbeli szabályozási rendszere élő, változó keret, amelyhez a mobilitási tervet is folyamatosan illeszteni kell. A SUMP és a településrendezési eszközök kapcsolatát tehát nem statikus megfelelésként, hanem dinamikus kölcsönhatásként célszerű kezelni.

4.2. MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR

4.2.1. KAPOSVÁR TÉRSÉGI SZEREPE

MAKROREGIONÁLIS ÉS REGIONÁLIS SZEREP

Kaposvár a Dél-Dunántúl keleti részén fekvő megyeszékhely, amely Somogy vármegye gazdasági, közigazgatási és szolgáltató központja. A dél-dunántúli térszerkezetben a regionális központi szerepet elsősorban Pécs tölti be, ugyanakkor Kaposvár jelentős **térségi alcentrumként** működik, különösen a vármegye és a környező térségek számára biztosított közszolgáltatások révén. Regionális szerepköre elsősorban az intézményi infrastruktúra, az oktatás, az

egészségügy és a feldolgozóipari gazdaság területén jelenik meg.

A város **tudásközponti szerepét** erősíti a Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem Kaposvári Campusa jelenléte, amely a hazai **agrár- és élelmiszertudományi képzések** egyik meghatározó helyszíne. A **kutatás-fejlesztési** tevékenységek különösen az állattenyésztési és agrárinnovációs területeken járulnak hozzá a térség gazdasági fejlődéséhez. Regionális jelentőségű az **egészségügyi** ellátórendszer is: a Somogy Vármegyei Kaposi Mór Oktató Kórház a dél-dunántúli térség egyik meghatározó intézménye, amely széles körű szakellátást biztosít a vármegye és a környező térségek lakossága számára.

Mindemellett több regionális jelentőségű gazdasági szereplő is működik Kaposváron az agrár-, élelmiszer-, egészség-, gép- és elektronikai iparban.

VÁRMEGYEI ÉS JÁRÁSKÖZPONTI SZEREP

Kaposvár Somogy vármegye székhelye, ezért a vármegye közigazgatási, gazdasági és intézményi funkcióinak jelentős része itt koncentrálódik. A vármegye lakónépessége (2025-ben mintegy 290 ezer fő, forrás KSH) jelentős része Kaposvár szolgáltatásait veszi igénybe különösen az oktatás, az egészségügy és a közigazgatási ügyintézés területén. A megyeszékhely ezért a térség legfontosabb **foglalkoztatási és szolgáltatási központjaként** működik.

A város a Kaposvári járás központja is, amely területét tekintve Magyarország legnagyobb járása. A járás 78 települést foglal magában, ami jelentős térségi szolgáltatási és közlekedési kapcsolatrendszert eredményez. A környező települések lakosságának jelentős része napi ingázással kapcsolódik Kaposvár gazdasági és intézményi rendszeréhez.

A város gazdasági szerepét erősítik a feldolgozóipari és élelmiszeripari vállalatok – ilyen például a Kometa 99 Zrt. –, amelyek a térség egyik legjelentősebb foglalkoztatói közé tartoznak.

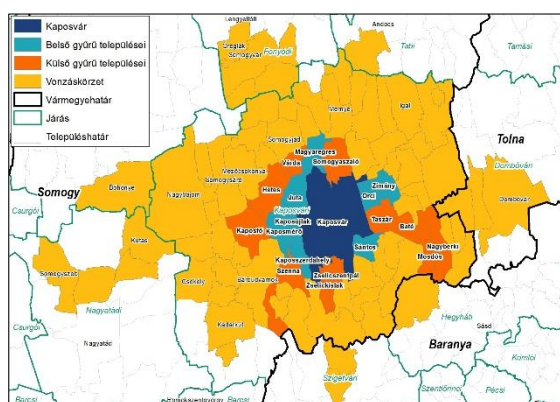
4.2.2. A VIZSGÁLATI TERÜLET LEHATÁROLÁSA

A SUMP előző változatában figyelembe vett vonzáskörzet a munkába és iskolába járás,

illetve a városi szolgáltatások elérése kapcsán jelentkező közlekedési igények alapján lett kijelölve. A módszertant és az ez alapján meghatározott vizsgálati területet jelen esetben is megtartottuk, de a korábbi 2011-es adatokat frissítettük az újabb, 2022-ben lefolytatott népszámlálás eredményeivel.

Ez alapján a vonzáskörzet 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 vonzáskörzet lakosságszáma 134 432 fő (2024. évi adat).



16. ábra Kaposvár vonzáskörzete

4.2.3. SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

KAPOSVÁR VONZÁSKÖRZETE

TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

Kaposvár vonzáskörzete a Dráva és a Balaton között, Külső-Somogy, Belső-Somogy és Zselici tájakat érintő térség. A vonzáskörzet természeti adottságok tekintetében hazai viszonylatban sokszínű, tarka képet mutat. A jelenlegi felszín arculatának meghatározó alakító tényezője a folyóvízi feltöltődés és a szél homokot áthalmozó 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 vonzáskörzet nyugati része a Kelet-Belső Somogy kistájat érinti, ahol jellemzően hordalékkúpsíkságok alakultak ki, melyeket viszonylag sűrű, de lapos völgyek tagolnak.

A vonzáskörzet déli része a Kapos-völgyből meredek lejtőkkel emelkedő dombságot Észak-Zselicet érinti, amelyet az É-D-i irányú törésvonalakhoz igazodott völgyek és köztes háta 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 vármegye az ország legritkábban lakott vármegyéje (47,9 fő/km²), azonban magas település-sűrűséggel rendelkezik. (100 km²-re 4,1 község jut). A vármegye 246 településéből 16 városi jogállású, melyből 9 a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területén fekszik. A városi lakosság aránya a vármegyében, mindössze 51,5 %, mely lényegesen a vidéki átlag alatti, mely 2024-ben 63,8 % 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 104.000 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 öt – Kaposvár, Dombóvár, Nagyajom, Kadarkút, Igal – városi jogállású település.

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 vonzáskörzetén belüli kiemelt szerepét mutatja, hogy a környéken lévő települések közül a második legnagyobb népességű város (Dombóvár járásközponton kívül) Nagyajom lakosságszáma mindössze 3.140 fő.

A Somogy Megyei Területfejlesztési Koncepció szerint a mai népességcsökkenési tendencia mellett 3-4 évtizeden belül 106 falu lakossága fog kihalni a vármegyében, ami a települési térszerkezetet jelentősen befolyásolja majd.

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATA

A városkörnyék úthálózata jellemzően, több forgalmi tengelyű terület. Kaposvár, a vármegye központjaként az országos és megyei jelentőségű utak gyűjtőpontja. A vonzaskörzetet 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 Pécs várossal biztosítja a térség összeköttetését.

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

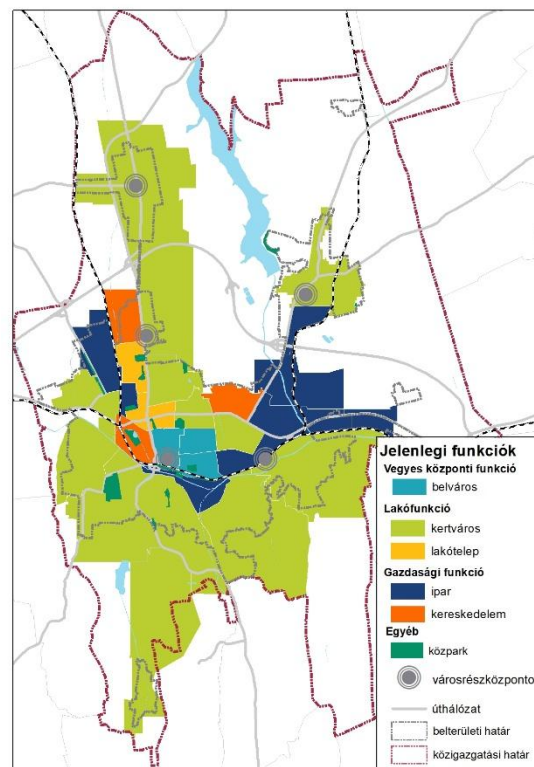
A vasúti közlekedés szerepe mérsékelt, de regionális szinten jelentős. Kaposvár a Dombóvár–Gyékényes vasútvonal mentén fekszik.

A helyközi autóbusz-közlekedés a térség mobilitásának meghatározó eleme. A buszos közlekedés biztosítja a kisebb falvak elérhetőségét is.

KAPOSVÁR VÁROS

TELEPÜLÉSSZERKEZET

A település szerkezetét a természeti adottságok, elsősorban a domborzati viszonyok befolyásolták. A természetes környezet (dombhátak és vízfolyások szabdalta völgyek találkozásai) alakította az úthálózatot és a településrészek szerkezetét. Az elválasztó hatású Kapos folyó a települést kelet-nyugati irányban szeli ketté. A mai városközpont magja a XVIII. század elején alakult ki megalapozva a mai városközpont mellett közvetlen környezetét.



17. ábra Kaposvár funkcionális lehatárolása

A város központi belterülete 8 városrészre tagolódik, melyek közül 5 városrésznek 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 nem változott.

A központi belterület és az északi kaposfüredi településrész meghatározó szerkezetalkító eleme a 67. sz. főút. A központi belterület nyugati harmadán halad keresztül, mely keleti és nyugati részre osztja a várost. Jelentős tagoló, szétválasztó szerepe van a 41. Dombóvár – Gyékényes kelet-nyugat irányú vasútvonalnak, ami a Kapos völgyében halad. A városon szintén 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

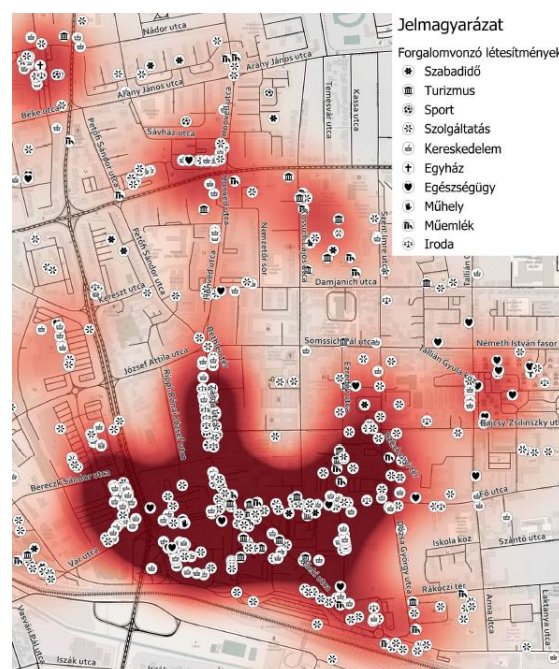
BELVÁROS

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 szerkezetalakító 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 jelentős. A történetileg kialakult beépítést nagyban átalakították a 67. sz főút mentén épült kereskedelmi létesítmények (pl.: Kaposvár

Pláza, Tesco, Lidl stb.). A belváros ad helyet a legtöbb forgalomvonzó létesítménynek.



18. ábra Forgalomvonzó létesítmények a belvárosban és közvetlen környezetében²²

A belváros számos utcájának forgalomcsillapítása megtörtént, mely előnyös egészségügyi, környezeti, gazdasági és szociális szempontból is. Az ábrán szemléletesen kirajzolódik a belvárosi korlátozott behajtási övezetek által érintett utcák (Kossuth tér és tágabb környezete). Az utóbbi időszakban a forgalom csendesítése, illetve a forgalombiztonság növelése érdekében inkább kisebb léptékű, kapcsolódó fejlesztések valósultak meg a közterületeken (pl. iskolák, óvodák környezete). A város legjelentősebb zöldterületei (Jókai liget, Rákóczi Ferenc tér, Berzsényi-park) a belváros részei, melyek fejlesztése, rekonstrukciója megoldandó feladatként jelentkezik.

VÁROSRÉSZ 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

²² forrás: OpenStreetmap – Kaposvár MJV fizetőparkoló övezeteinek felülvizsgálata, 2025, Mikroline Kft.

központi és egyéb belterületek, valamint a városrészek között. A különböző funkciójú intézmények és létesítmények egyenletesebb elhelyezése révén az utazási hosszak csökkennének, így az utak terheltsége is mérséklődne. Igaz az e-ügyintézési rendszer fejlődésével számos ügyintézés már nem igényel személyes jelenlétet, utazást, ami kifejezetten kedvező a városi forgalom megfelelő mederben tartása érdekében.

A Településfejlesztési Konceptió, a kiegyensúlyozott térbeli fejlődés egyik irányelveként jelöli meg a városrészi alközpontok funkció-gazdagságának 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 Kisgát és környékénél, Toponár és Kaposfüred korábban önálló települési központjaiban, továbbá a városközponttól távolabbi déli városrészek súlyponti területein, ill. elszórtan egy-egy területrészen 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 - Berzsényi út (67. sz. főút) nyugati oldalán épültek ki az úszótelkes nagyvárosias lakótelepek az 1960-as éveket követően, amely nagyobb lakótelepek a belváros közvetlen közelében helyezkednek el: a Honvéd utcai, a Béke-Füredi lakótelep, valamint a keleti részén található több kisebb lakótelep. 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. Érdemes szót emelni a Guba S. u. nyugati oldalán egyre terjeszkedő Kisgát, új Kisgát lakóterületről.

Falusias lakóterületek jellemzőek, Kaposfüred és Toponár főutcáira, Töröcske, Fészerlak, Répáspuszta teljes területén. Kaposfüred területén megközelítőleg 20 telek kialakítására alkalmas területet jelölt 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. A Deseda tavi fejlesztések jelenleg is napirenden vannak. A településszerkezeti terv a Virágfürdő környezetében minőségi szállásférőhely létesítését jelölte meg. A Virágfürdő közvetlen szomszédságában ugyanis nincs ilyen létesítmény, hanem attól 650-850 m-re a belvárosban található hotel (Kapos, Dorottya).

A település zöldterületei (közpark, közterek) a településen belül szétszórtan, szigetszerűen jelennek meg. A Kaposvár Zöldterület és közterület megújítási koncepcióban 2014-2030-ban zöldterület-fejlesztési célterületek kerültek kijelölésre, melyek részben elkészültek.

A Városliget-komplex zöldterületi fejlesztése (Malom tó környezetének rendezése) még jelenleg is a tervezetek között szerepel, de a Jókai liget fejlesztése a "KAPOS+VÁR" fejlesztési program keretében, a donneri városrészben megvalósult, 110 millió Ft-ból. A 2022 nyarán átadott parkterületen új közvilágítási rendszert építettek ki, térkövezték a sétányokat, és rendezték, kiegészítették a növényzetet.

A projekt része volt a Kálvária utca elején található templom előtti tér rendezése is. A fejlesztett zóna jelenleg főként pihenő-szabadidő parkként funkcionál.

A települési területekhez térben és funkcionálisan szervesen kapcsolódó szőlőhegyek, volt zártkertek területein a gazdasági épületekben állandó lakosok jelentek meg, mely alacsony komfortfokozatú

lakások kialakulásához vezetett. Az effajta szuburbanizációs törekvéseket az önkormányzat szigorú építési szabályozással próbálta 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 területek alakultak ki, azonban ipari park címmel nem rendelkeznek. Az elmúlt években több ipari területen (pl. SÁÉV telep, Raktár u., Raktár-köz, Iparos u., Izzó u., Nagygát u. stb.) levő utak fejlesztése történt meg TOP forrásból.

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

4.2.4. TÁRSADALMI HÁTTÉR

DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Kaposvár társadalmi és közlekedési folyamatait alapvetően a **tartós népességcsökkenés, az idősödő korstruktúra**, valamint a város és térsége közötti napi mobilitási kapcsolatok határozzák meg. A város Somogy vármegye központjaként továbbra is jelentős foglalkoztatási, oktatási, egészségügyi, igazgatási és szolgáltatási szerepkört lát el, ezért közlekedési vonzáskörzete a közigazgatási határain túlmutat. A fenntartható városi mobilitási terv

szempontjából ezért nem kizárólag a városon belüli lakónépesség alakulása, hanem a környező településekről érkező hivatásforgalom, iskolai célú utazás és szolgáltatáselérés is meghatározó tényező.

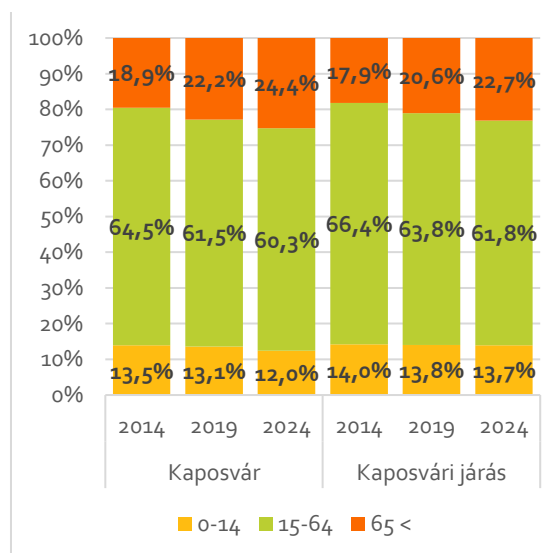
A népszámlálási és lakosság-nyilvántartási adatok alapján Kaposvár népessége hosszabb távon csökkenő pályán van.

	Lakónépesség (fő)		Változás (%)
	2014	2024	
Kaposvár	64 453	58 459	-9,3%
Kaposvár vonzáskörzete	146 693	134 432	-8,4%
Somogy vármegye	310 937	290 245	-6,7%

7. táblázat Kaposvár és térségének lakosszám-változása²³

A népességfogyás mögött több, egymással összefüggő demográfiai tényező áll. Egyrészt a természetes fogyás, vagyis a születések számát meghaladó halálozások tartósan mérséklék a népességszám alakulását.

Másrészt a fiatalabb, mobilisabb korosztályok elvándorlása, különösen a felsőoktatási, munkaerőpiaci és nagyvárosi lehetőségek irányába, tovább gyengíti a város demográfiai utánpótlását. Harmadrészt a népesség öregedése miatt a városban fokozatosan emelkedik az idősebb korcsoportok aránya, ami a közlekedési igények szerkezetét is átalakítja.



19. ábra A lakónépesség korcsoportok szerinti megoszlásának alakulása²⁴

²³ forrás: KSH

²⁴ forrás: KSH

körüli szintre, középtávon 2040-re 51–54 ezer fő közé, hosszabb távon 2050-re pedig 47–51 ezer fő közötti tartományba mérséklődhet. A tényleges pályát jelentősen befolyásolhatják a helyi gazdaságfejlesztési beruházások, a lakáspiaci kínálat, a fiatal családok megtartása, a felsőoktatási és munkaerőpiaci vonzerő, valamint a városkörnyéki települések népességmozgásai.

A demográfiai folyamatok közlekedési következményei több irányban jelentkeznek. Az idősödő népesség miatt növekszik az akadálymentes, megbízható, könnyen használható és jól elérhető közösségi közlekedés jelentősége. A gyalogos közlekedés biztonsága, a rövidebb eljutási távolságok, az átszállási pontok komfortja, a megállóhelyek megközelíthetősége és a közterületi akadálymentesség a következő évtizedekben egyre fontosabbá válik. A fiatalabb korosztályok csökkenő létszáma ugyanakkor mérsékelheti az iskolai célú helyi utazások mennyiségét, de az oktatási intézmények térségi vonzása miatt a bejáró tanulói forgalom továbbra is fennmaradhat. A munkaképes korú népesség csökkenése mellett a város munkahelyi és szolgáltatási központi szerepe miatt az elővárosi, térségi és városhatárt átlépő utazások kezelése továbbra is kiemelt feladat marad.

A SUMP szempontjából mindez azt jelenti, hogy Kaposvár mobilitási rendszerét nem növekvő népességre, hanem demográfiailag átalakuló, idősödő és térségileg erősen kapcsolt városszerkezetre kell méretezni. A közlekedésfejlesztésben ezért a mennyiségi kapacitásbővítés helyett nagyobb hangsúlyt kell kapnia a szolgáltatási minőség javításának, az akadálymentességnek, a közösségi közlekedés megbízhatóságának, a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok biztonságának, valamint a városkörnyéki ingázási kapcsolatok fenntarthatóbb szervezésének.

GAZDASÁGI HÁTTÉR

Kaposvár gazdasági szerepköre a Dél-Dunántúl belső térségeiben meghatározó, ugyanakkor a város fejlődését jelentős mértékben befolyásolják a periférikus térszerkezeti adottságok, a fő közlekedési tengelyektől való távolság, valamint a népességfogyással és elöregedéssel összefüggő munkaerőpiaci kihívások.

A város és vonzáskörzete gazdasági szerkezete az elmúlt években fokozatos átalakuláson ment keresztül: a hagyományosan erős mezőgazdasági és élelmiszeripari bázis mellett egyre hangsúlyosabbá váltak a szolgáltató, logisztikai, egészségügyi, oktatási és innovációs funkciók.

A térségi gazdasági kapcsolatok szempontjából Kaposvár elsődleges munkaerőpiaci és szolgáltató központként működik, amely napi ingázási kapcsolatban áll a környező településekkel, különösen a Kaposvári járás, valamint részben a Barcsi, Nagyatádi és Dombóvári térségek irányából.

VÁLLALKOZÁSI STRUKTÚRA

A város gazdaságát döntően mikro-, kis- és középvállalkozások alkotják, amelyek elsősorban a kereskedelem, építőipar, mezőgazdaság, logisztika, feldolgozóipar és üzleti szolgáltatások területén működnek.

A vállalkozási szerkezetre jellemző a magas mikrovállalkozási arány, míg a nagyvállalati jelenlét korlátozottabb, ugyanakkor néhány meghatározó foglalkoztató kiemelkedő szerepet tölt be a helyi gazdaságban. A feldolgozóiparon belül továbbra is jelentős az élelmiszeripar, amely Somogy vármegye agráradottságaira épül, emellett fokozatosan erősödnek a gépipari, környezetipari és technológiai jellegű tevékenységek is.

A város gazdasági szerkezetének fontos eleme az ipari parkok és gazdasági területek fejlesztése, amelyek célja a befektetésvonzó képesség javítása és a foglalkoztatási potenciál növelése. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése – különösen az M9 gyorsforgalmi kapcsolat hosszabb távú perspektívája, valamint a vasúti és közúti elérhetőség javítása – a vállalkozások versenyképességének meghatározó tényezője. A gazdasági szereplők működését ugyanakkor továbbra is korlátozza a Budapest-központú gazdasági térszerkezetből adódó relatív periférikus helyzet és az országos fő közlekedési folyosóktól való távolság.

FOGLALKOZTATÁSI SZERKEZET ÉS MUNKAERŐPIACI JELLEMZŐK

Kaposvár foglalkoztatási szerkezetében a szolgáltató szektor dominanciája figyelhető meg, különösen az egészségügy, oktatás, közigazgatás, kereskedelem és üzleti

szolgáltatások területén. A városban működő intézmények – köztük a felsőoktatási és egészségügyi központok – jelentős foglalkoztatói szereppel rendelkeznek, miközben a feldolgozóipar és az építőipar továbbra is fontos munkaerő-feltevő ágazat.

A térségi munkaerőpiacot erőteljes napi ingázási kapcsolatok jellemzik. A környező településekről jelentős számú munkavállaló érkezik Kaposvárra, miközben a magasabb képzettségű fiatal korosztályok egy része továbbra is a nagyobb regionális központok vagy Budapest irányába orientálódik. Ez hosszabb távon munkaerőhiányt és demográfiai kihívásokat eredményezhet egyes gazdasági szektorokban. A munkaerőpiaci folyamatok szempontjából egyre nagyobb jelentősége van a rugalmas munkavégzésnek, a digitalizációnak, valamint az ipar 4.0 és automatizációs technológiák elterjedésének.

A közlekedési rendszer és a munkaerőpiaci folyamatok között szoros kapcsolat figyelhető meg. A napi munkába járási igények meghatározó forgalomkeltő tényezőt jelentenek, különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban. A városi és elővárosi közösségi közlekedés, valamint a kerékpáros kapcsolatok fejlesztése ezért nemcsak mobilitási, hanem gazdaságfejlesztési és társadalmi szempontból is kiemelt jelentőségű.

GAZDASÁGI PROGNÓZIS

A következő évek gazdasági folyamatait várhatóan kettősség jellemzi. Egyrészt a város kedvező intézményi és térségi központi szerepköre, valamint az ipari és szolgáltatási beruházások hozzájárulhatnak a foglalkoztatás stabilizálásához és a helyi gazdaság diverzifikációjához. Másrészt a demográfiai csökkenés, az elvándorlás, valamint az országos és európai gazdasági bizonytalanságok mérsékelhetik a növekedési potenciált.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztése kulcsfontosságú tényező marad a gazdasági versenyképesség szempontjából. A gyorsabb regionális elérhetőség, a vasúti kapcsolatok javítása, az intermodális közlekedési rendszerek fejlesztése és a fenntartható mobilitási megoldások erősítése közvetlenül hozzájárulhatnak a befektetési környezet javításához. Hosszabb távon a gazdasági növekedés egyik alapfeltétele lehet a

magasabb hozzáadott értékű ágazatok megerősödése, valamint a képzett munkaerő helyben tartása.

TURIZMUS ÉS MOBILITÁSI KAPCSOLATOK

Kaposvár turisztikai szerepe elsősorban kulturális, rekreációs és térségi szolgáltató funkciókra épül. A város kulturális öröksége, rendezvényei, zöldfelületei és rekreációs létesítményei mellett fontos vonzerőt jelentenek a környező természeti területek, különösen a Zselic térsége. A turisztikai forgalom szezonális ingadozást mutat, ugyanakkor a belföldi turizmus erősödése és az aktív turisztikai trendek kedvező lehetőségeket teremthetnek.

A turizmus és a mobilitás kapcsolata kiemelt jelentőségű, mivel a látogatók elérhetőségi igényei közvetlenül befolyásolják a közlekedési rendszer terhelését és fejlesztési szükségleteit. A vasúti és autóbuszos kapcsolatok fejlesztése, a kerékpáros infrastruktúra bővítése, valamint a gyalogosbarát közterületi fejlesztések hozzájárulhatnak a turisztikai vonzerő növeléséhez és a fenntartható közlekedési módok arányának javításához. A városi turisztikai célpontok és közlekedési csomópontok közötti kapcsolatok fejlesztése a SUMP szempontjából is releváns stratégiai feladat.

4.3. KAPOSVÁR ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

4.3.1. ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

A kaposvári közlekedési rendszer legfontosabb feladata a városi lakosság mobilitási igényeinek, valamint a vonzaskörzet és a települések közötti közlekedési igények kiszolgálása. Ez a vármegyeszékhely területén (helyben és a Kaposvárra érkezők-indulók részéről) **naponta összesen 218 ezer helyváltoztatást** jelent.

A városban élő közel 60 ezer lakos naponta átlagosan mintegy napi 165 ezer helyváltoztatást végez.

Ebből csaknem 98 ezer személygépjárművel (58 %), 15 ezer közösségi közlekedéssel (9 %), a többi gyalogosan vagy kerékpárral történik.

A városhatárt átlépő utazások száma – az összes módot összeadva – összesen napi 53 ezer. Ennek jelentős részét annak a 16 ezer főnek az utazásai teszik ki, akik napi szinten ingáznak Kaposvárra.

A VONZÁSKÖRZET KÖZLEKEDÉSI JELLEMZŐI

AZ INGÁZÓK MÓDVÁLASZTÁSA

A rendszeresen Kaposvárra ingázók jóval több mint a fele személygépkocsival érkezik (58 %). A további ingázók 38 %-át egyrészt a közösségi közlekedéssel utazók teszik ki, amelyből a meghatározó szerep az autóbuszos közlekedésé (34 %), mivel a vasút

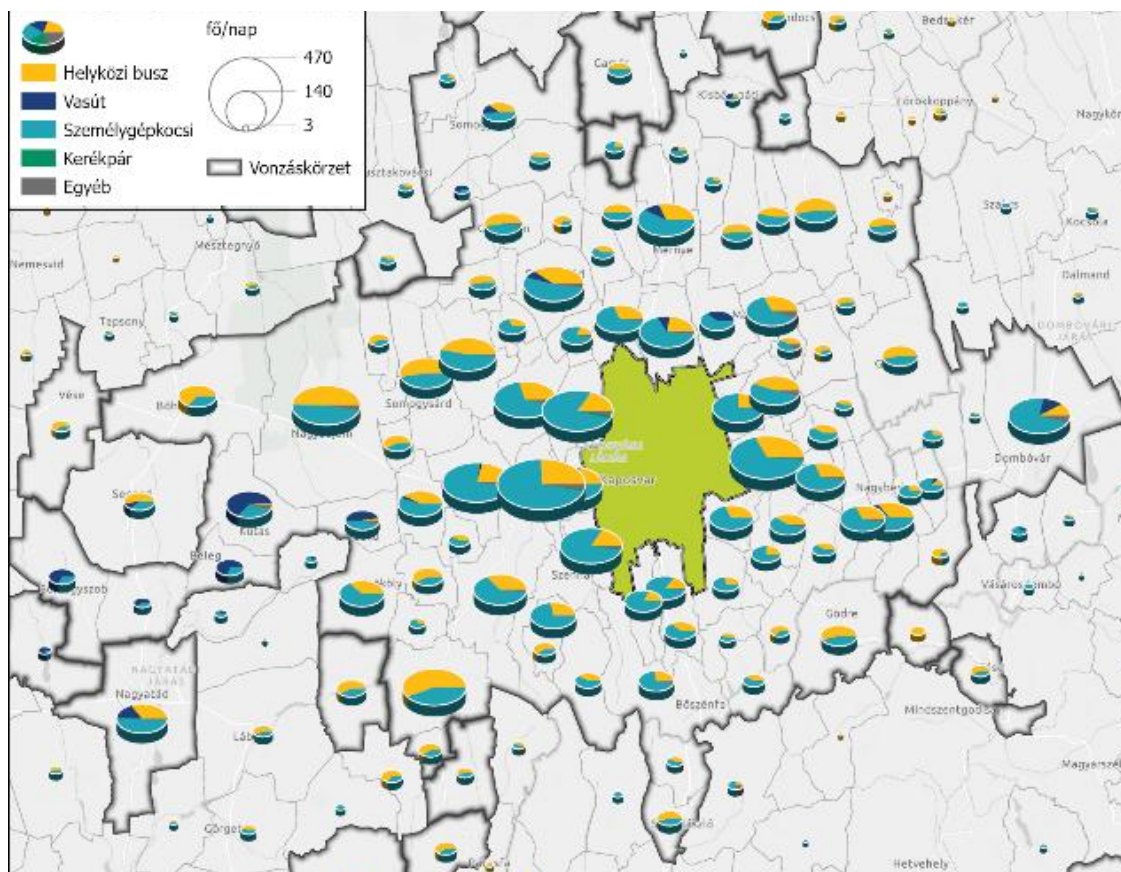
csak a helyközi buszos utazásszám nagyságrendileg tizedét szállítja (4 %). Az egyéb közlekedési módok aránya elenyésző (pl. kerékpárral 0,3 %).

Nagy különbséget mutat a tanulók és a dolgozók módválasztása: a **tanulók közel 63 %-a közösségi közlekedést vesz igénybe**, a munkába járóknál a közösségi közlekedést használók aránya 27 %, ami városi szinten kedvezőnek mondható, ezért is lenne fontos e közlekedési módot legalább ilyen szinten megtartani.

A városból eljárók körében leginkább a **gépjármű a meghatározó eszköz**, 61 % ilyen módon ingázik. Főként a munkába járók használnak autót, a tanulóknak mindössze 15 %-a utazik autóval.



21. ábra Kaposvárt érintő helyváltoztatások (TRENECON Kft. forgalmi modell)



22. ábra Kaposvárra ingázók száma és közlekedési mód szerinti megoszlása²⁷

KAPOSVÁRON BELÜLI MOBILITÁSI JELLEMZŐK

KÖZLEKEDÉSI IGÉNYEK TERÜLETI JELLEMZŐI

A 2022-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 sok esetben képzett adatok, ezért nem mutatnak pontos eredményt, azonban a főbb arányokat és a nagyságrendeket meglehetősen jól közelítik. Kiértékelésük alapján megállapítható a

személygépjárműves közlekedési mód egyértelmű dominanciája és a helyi közösségi közlekedés még mindig nem elégséges mértékű (alacsony) részaránya.

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 lakosszáma vetítve már egyértelműen kirajzolódik az ipari és bevásárló területek, amely körzetekben alig laknak, ellenben tevékenységük révén magas forgalmat vonzanak.

KÖZLEKEDÉSI MUNKAMEGOSZTÁS, MÓDVÁLASZTÁS

A korábbi népszámlálás óta a 2022-es népszámlálási adatok szerint a módválasztási arányok Kaposváron még inkább a személygépjármű-használat irányába

²⁷ forrás: KSH, 2022. évi népszámlálás

tolódtak el, ami országos szinten is általános jelenség.

A munkaképes korú lakosság és a tanulók módváltása között a leginkább markáns különbség a személyautó használat és a gyalogos közlekedés között van. A 2022-es népszámlálási adatok szerint Kaposváron a dolgozók 52 %-a autózott és 21 %-a gyalogolt, míg a tanulóknak csak a 38 %-a közlekedett autóval (véltetően többnyire utasként), de 31 %-uk csak gyalogosan érte el úticélját.

Munkába és iskolába járók eszközválasztása

- Közösségi közlekedéssel: 14 %
- Személygépjárművel: 48 %
- Gyalog: 24 %
- Kerékpárral: 6 %
- Kombinált módon: 4 %
- Egyéb módon: 4 %

4.3.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

HELYKÖZI, TÁVOLSÁGI 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.

A 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. 50 km/h-val, a vonal északi, Balaton felőli részén mindössze 30-40 km/h-val közlekedhetnek a vonatok és a vonal fejlesztése egyelőre nincs napirenden. A 36. sz. vonalon (ahol a pályasebesség 80 km/h) a Balaton déli parti (30-as) vonal korszerűsítéséhez kapcsolódóan valósult meg a fejlesztés, Kaposvár elővárosi közlekedésének javítása és a Fonyód felé való közvetlen kapcsolat javítása érdekében. A projekt részeként a pálya felújítása és a műtárgyak korszerűsítése zajlott le, hogy gyorsabb és megbízhatóbb kapcsolatot biztosítsanak.

A város belterületén három állomás/megálló (Kaposvár vasútállomás, Kapostűskevár, Kaposszentjakab) található, de közigazgatásilag Kaposvárhoz tartozik a kaposfüredi és toponári állomás, valamint a répáspusztai 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. A kaposvári vasútállomás felvételi épülete műemlék, melynek felújítására 2016-ban került sor.



23. ábra A vasútállomás felújított épülete



24. ábra Kaposvár IMCS és szolgáltatásai²⁸

Az állomás közelében kiépült **intermodális csomópont (IMCS) 2020. évi fejlesztése jelentős szolgáltatás-minőségi javulást hozott**: közvetlen autóbuzos kapcsolatok, központi pénztár, akadálymentes környezet, közeli új P+R és B+R parkolók, modern utastájékoztatás stb.



25. ábra A vasútállomási utasváró korhű és modern elemek együttélésében (forrás: Szatmári Zoltánné)



26. ábra A vasútállomási épület peronok felőli oldala

A megyeszékhelyről **Budapest naponta 3 vonattal érhető el átszállás nélkül**, nyolc további alkalommal pedig dombóvári átszállással. A menetidő néhány perces szórással 2,5 óra, fonyódi átszállással pedig 3-3,5 óra körül alakul, amely így a személygépkocsi nyújtotta 2 órás eljutási idővel nem tud versenyezni, a leggyorsabb távolsági autóbuszjárat (napi 4 alkalommal) 5 perccel gyorsabban éri el a fővárost. A déldunántúli régió központját jelentő Pécs irányába a város gyenge, jellemzően közvetett vasúti kapcsolattal rendelkezik, noha a két város között a térbeli távolság egyébként nem jelentős, és az ingázók száma is számottevő (főleg diákok).

²⁸ forrás: MÁV Csoport

A 41. sz. vasútvonalon 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 15-15 személyvonat közlekedik, Gyékényes-Kaposvár között kicsit ritkább a követés, napi 12 pár vonat jár.** A 36. sz. mellékvonalon napi 12 vonatkör, a 35. sz. vonalon ritkább a vonatközlekedés, napi 8 pár vonat jár.

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 lenne, 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 igen jellemzők.

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

HELYKÖZI, TÁVOLSÁGI AUTÓBUSZ

A várost az agglomerációval, illetve a távolabbi településekkel összekapcsoló járatokat a MÁV-csoport autóbuszos szolgáltatása (VOLÁN) működteti. Távolsági járatokkal Tatabánya és Dunaújváros kivételével az összes dunántúli megyei jogú város átszállás nélkül elérhető, emellett Szegedre is közlekedik közvetlen autóbusz a városból.

A környékbeli települések közül Kaposmérő buszforgalma kiemelkedő, Kaposvárra naponta mintegy 70 járatmal lehet eljutni, de átlagon felülinek nevezhető még Juta (kb. napi 50 járat), illetve Taszár és Baté (szintén kb. napi 40 járat) autóbuszos kapcsolata is a megyeszékhellyel.

A környező, nagyobb lélekszámú települések közül Nagybajomról és Kadarkútról is naponta több mint 25 közvetlen járat van Kaposvárra.

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

Kaposvár helyközi buszállomás

- 21 fedett kocsiallás
- ~100 ezer induló/érkező járat évente
- pénztár és váróterem + csomagmegőrző
- 50 db félreálló/tároló buszállás az állomástól 1 km-re



27. ábra A kaposvári helyközi buszállomás

A városon belül a helyközi autóbuszok a helyiekkel azonos megállókat használnak. A városban számtalan (közel 50) megállóhelyen állnak meg, amely a város méretéhez képest meglehetősen sok, többletidővel utaztatva a járművön ülőket. Érdemi utasforgalom a kaposvári megállások töredékében, mindössze 10 megállónál jellemző. Összehasonlításként a „szomszédos”, de méreteit tekintve jóval nagyobb hálózattal rendelkező Pécsen a helyközi buszok összesen 44 megállóban állnak meg.

Ez a városon belüli megállóhelyi lefedettség előnyösnek tűnhet a helyközi járatok számára, ugyanakkor **a sok helyközi buszos megállás a városban kedvezőtlen hatással van a menetidőre**, ráadásul bizonyos esetben felesleges konkurencia helyzetet teremt a helyi közforgalmú közlekedéssel, pláne, hogy ezen megállók 80 %-ánál csak néhány utas száll le-fel egész nap.

A vonzaskörzetben a megállók elhelyezkedése, kialakítása és állapota változó. A települések központi részein található megállók általában jó színvonalúak, de a kevésbé forgalmas helyen vagy külterületen lévők többnyire nem, vagy rosszul kiépítettek (pl. hiányoznak az utasvárók vagy az egységes felületű, burkolt peron).



28. ábra A 2023-ban forgalomba állított Credo autóbuszok a helyközi közlekedésben

A helyközi járműflotta még nem teljesen egységes. A központi autóbusz beszerzésnek köszönhetően legutóbb 2023-ban volt 22 db-os járműcsere, azonban még most is jellemzőek jelentős futásteljesítményű és évjáratú autóbuszok a szolgáltatásban, amely állapotok nem különböznek a hasonló régiók állapotához képest.

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.

A távolsági forgalomban korábban a vasút versenyképességét komolyan korlátozta a jegyár. Egy Budapest-Kaposvár teljesárú jegy egy irányba 2017-ben 4.315 Ft volt, jelenleg 3.410 és 4.400 Ft, helyjegy-igénytől függően. A 2023-ban bevezetett országbérlet (18.900, tanulóknak 1.890 Ft) és vármegyebérlet (9.450 Ft, diákoknak 945 Ft) érvényes Kaposvárra is, a helyközi viszonylatokon, a helyieken nem.²⁹

Országos léptékben, sokáig hiányzott a helyi és a helyközi integrált közlekedési tarifa- és kedvezmény rendszer, amit a helyközi járatokon a 2023-ban bevezetett ország- és vármegyebérlet egységes konstrukciója orvosolt. Azonban a helyközi és kaposvári helyi jegyrendszer továbbra sem átjárható, külön-külön jegyet kell vásárolni.

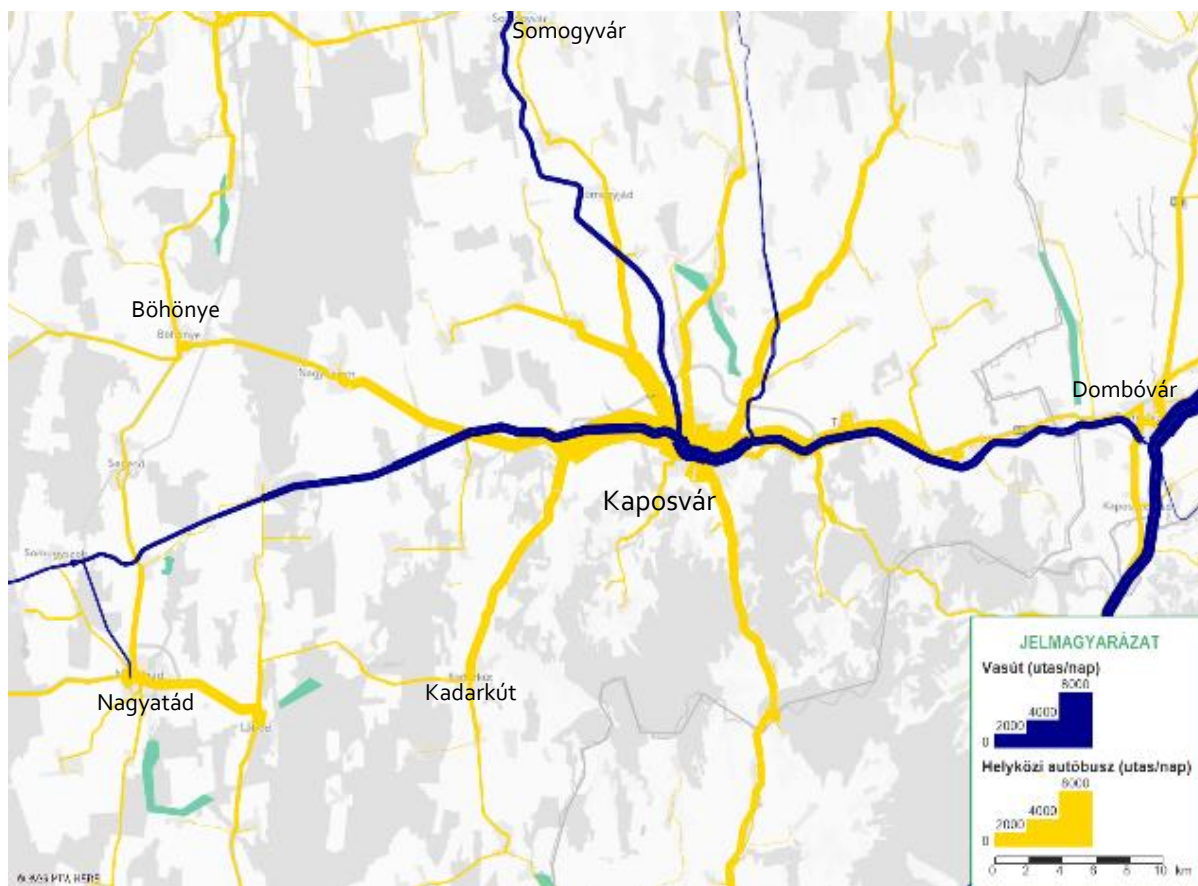
Jegyvásárlás esetén a helyközi közlekedésben az árazási kérdés továbbra is releváns lehet. A fontos desztinációként ismert Pécs városa pl. gépjárművel közúton jól elérhető, de autóbusszal is kedvező menetidők adódnak a baranyai megyeszékhelyre. A vasút dombóvári viszonylatainál az átszállási idő legtöbbször 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 közötti 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.

HELYKÖZI UTASFORGALMI JELLEMZŐK

A város vonzaskörzetében a helyközi közlekedést tekintve egyértelműen az autóbusz közlekedése a hangsúlyosabb szerep, a környéki vasúti közlekedés kevésbé hangsúlyosan vesz részt az ingázásban. A vasút korábban bemutatott hátrányait – a helyközi buszos közlekedéssel összevetve - az utasszámok is tükrözik. Az nagyságrendi helyközi utasforgalmi jellemzőket mutatja a következő térkép, ahol a napi utasforgalmi arányokat szemléltetik a vonalvastagságok.

²⁹ forrás: www.ujtarifa.hu

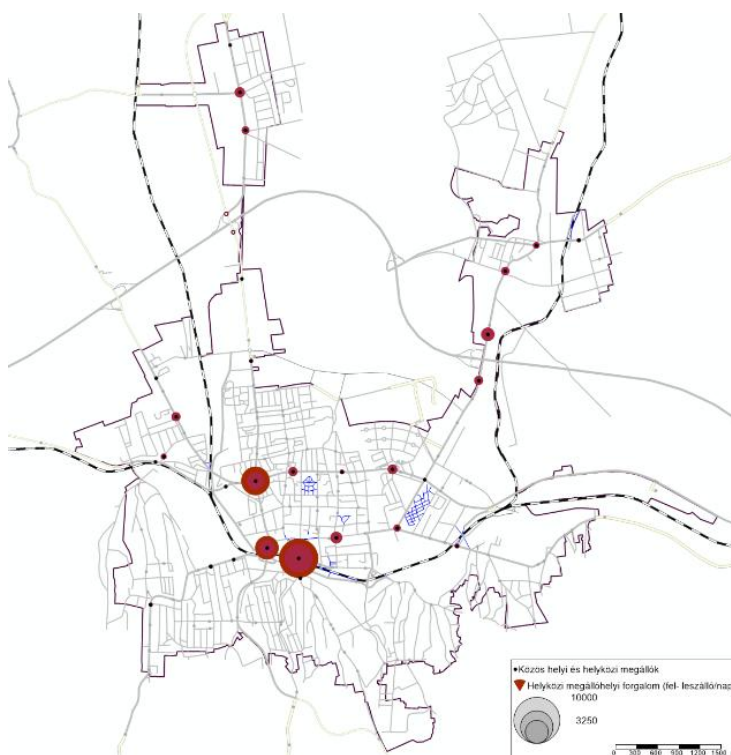


29. ábra A vonzáskörzet helyközi közösségi közlekedési utasáramlatai* (TRENECON Kft. forgalmi modell)

*Megjegyzés: Somogyszob és Nagyatád között a dokumentum készítése idején vonatpótló autóbusz közlekedik, amely forgalma az ábrán a vasút alatt jelenik meg

Kaposvár vasútállomás összes fel- és leszálló forgalma jelenleg nagyságrendileg napi 3 ezer utas, a város területén található többi megálló forgalma viszont elenyésző, átlagosan 10-50 utas/nap

Ezzel szemben a helyközi buszok megállóhelyein közel 20 ezer utas fordul meg, amelynek 35 %-át (7 ezer) maga a helyközi autóbuszállomás 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.



30. ábra Kaposvári legforgalmasabb helyközi autóbusz-megállóhelyek napi utasforgalma (TRENECON Kft. forgalmi modell)

HELYI KÖZLEKEDÉS

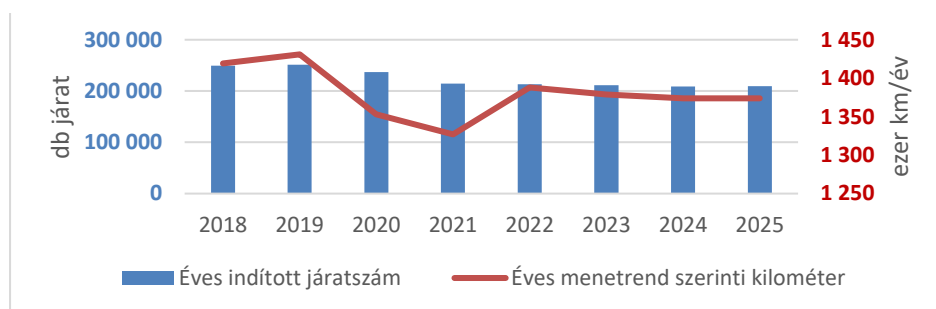
KÖZÖSSÉGI

SZOLGÁLTATÁS JELLEMZŐK

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

- 69 km -es autóbuszhálózat
- több mint 500 járat munkanapokon
- több mint 1,3 millió hasznos kilométer évente
- évi 5,8 millió utas

A következő diagramról szemléletesen kitűnik, a Covid időszakot követő jelentős mértékű hálózat-átalakítás, melynek keretében járatok összevonásával több „átlós járat” kialakítása történt (Kaposfüred-Kaposszentjakab, illetve Töröcske városrész- Laktanya).

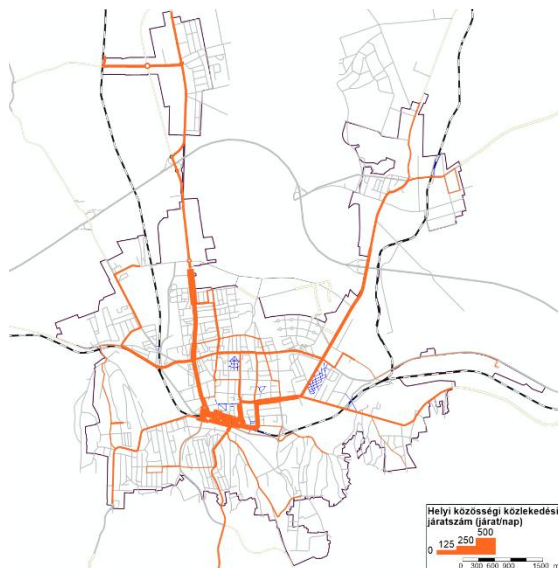


31. ábra Kaposvár helyi közforgalmú buszszolgáltatás teljesítményének alakulása 2018-2025 között³⁰

A fenti teljesítmény ábráról az is „leolvasható”, hogy az éves indított járatszám (ábrán kék oszlop) 2022 óta gyakorlatilag alig változott, azonban nagysága még mindig nem éri el a Covid előtti szolgáltatás szintjét. Ezzel Kaposvár nincs egyedül, hasonló állapotot mutat, mint a közel azonos nagyságú városok, ahol közel azonos tendencia tapasztalható a Covid előtti és azutáni teljesítmények vonatkozásában.

A helyi 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 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 autóbuszos utazás azonban kevésbé vonzó alternatíva a városon belüli közlekedésre.



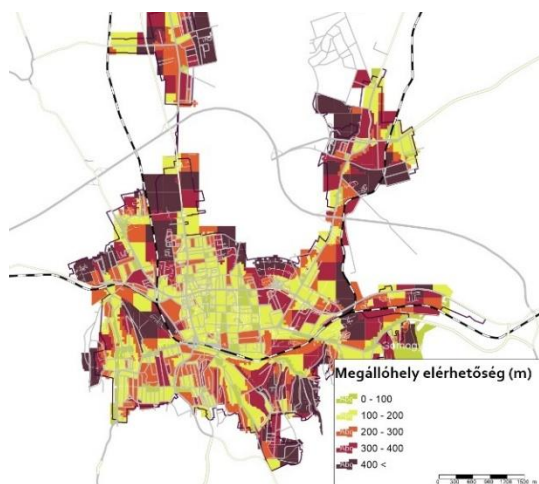
32. ábra A helyi közösségi közlekedés hálózata és járatszám kínálata (TRENECON Kft. forgalmi modell)

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

³⁰ forrás: KK Zrt.

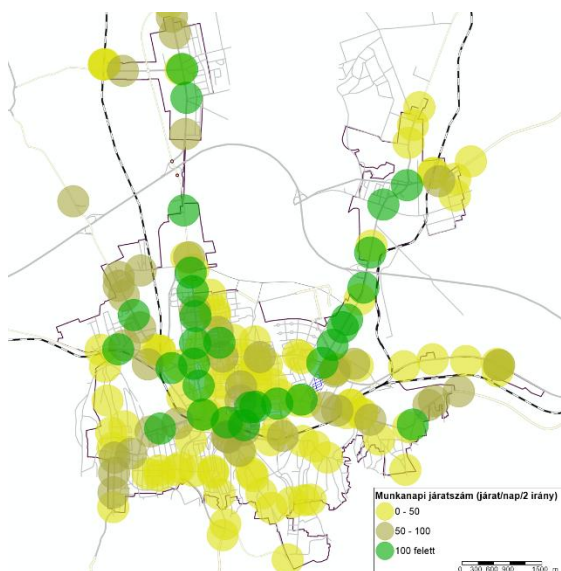
leginkább a közbringával közlekednek, vagy taxit vesznek igénybe.

A belvárosi területeken, illetve a főközlekedési utak mentén a szolgáltató sűrű kínálatot biztosít, egyéb részeken a fonódó viszonylatoknak köszönhetően a forgalomvonzó létesítmények jól elérhetők.



33. ábra A legközelebbi megállóhely távolsága az egyes lakótelepek esetén (TRENECON Kft. forgalmi modell)

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

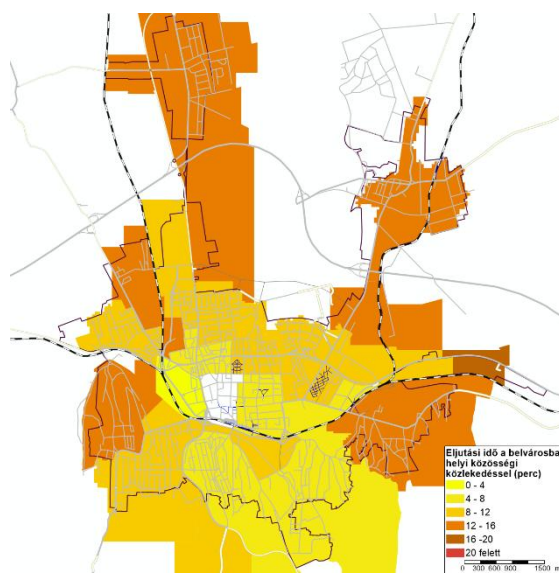


34. ábra A városi közösségi közlekedési megállók 300 méteres hálózati lefedettsége és a megállókban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (TRENECON Kft. forgalmi modell)

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 autóbusszal közlekedéssel szintén meglehetősen gyengén kiszolgáltak.

A belvárosba történő eljutás időigénye a külső lakóterületekről kedvező, az autóbusszal menetideje csak az olyan távolabbi városrészekből (korábbi önálló településekről) közelíti meg a 20 percet, mint pl. Tóponár. 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, vagy bármely mikromobilis eszköz használata (pl. roller), illetve egyes időszakokban a taxizás is.



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

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

Összesen 246 megállóhely, ebből

■ **235 db vonali megállóhely**

■ **11 db álláshely az autóbussz állomáson**

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

A külső autóbushfordulók néhány esetben (pl. Béla király u.) csak tolatással történő fordulást tesznek lehetővé, ami meglehetősen balesetveszélyes.

A helyi buszflottát tekintve Kaposvár igen **kedvező helyzetben van, 2015-ben a teljes 40 darabból álló járműflottát korszerű, CNG üzemű MAN Lion's City autóbuszra cserélték.** Majd a flotta megújulását követően 2019-ben megépült az új, korszerű busztelephely a Cseri úton, amely rendezettebb, tisztább és hatékonyabb működési feltételeket teremtett az üzemeltetésben is. Itt egy helyszínen tárolják, karbantartják, szervizelik és vizsgálztatják a helyi buszokat. Korábban ezekre különféle helyszíneket, esetenként külső vállalkozók munkáját kellett igénybe venni. A telephely ellátását megújuló energiaforrások segítik.

2022-ben a kaposvári helyi flotta kettő darab elektromos Ikarus 120e típusú autóbusszal bővült, ezt követően a város célul tűzte ki a flotta teljes elektrifikációját. Ennek első lépéseként 15 darab (10 db szóló, 3 db csuklós, 2 db midi) elektromos autóbusz közlekedik a városban. A korábbi bordó szín az új típusokkal leváltásra került.



36. ábra Az arculati megújítást szimbolizáló vízkéknek nevezett türkiz színű elektromos buszok Kaposváron

Kaposvár lesz az első város az országban, amely szinte teljes egészében elektromos buszokra cseréli flottáját 2027 végéig. 2026 nyarától ugyanis 11 db csuklós-, 23 db szóló-, 6 darab midi- és 2 önvezető (level4 szintű) autóbusz érkezik a városba. A közel 15 Mrd Ft-os IKOP beruházás részeként emellett 30 elektromos busztöltő épül és 10-10 db új okos buszmegálló kerül kialakításra, két ütemben. A buszmegállók energiaellátását napelemek biztosítják. Valós idejű, korszerű utastájékoztató lesz a nagyobb forgalmú megállókban, továbbá az elektronikus jegy- és bérletrendszer megújításaként applikáción keresztül is lehet jegyet venni.

TARIFA

A helyi közforgalmú autóbuszokon jelenleg több jegy- és bérlet típus igénybevételevel lehet utazni. **Az új, csökkentett diák, nyugdíjas bérletár sikeres bevezetését követően az eladási volumen megháromszorozódott.** A jegy- és bérletrendszer további kedvezményeket biztosít a kaposvári lakosok számára azoknak, akik Kaposvár Kártyával rendelkeznek.

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.

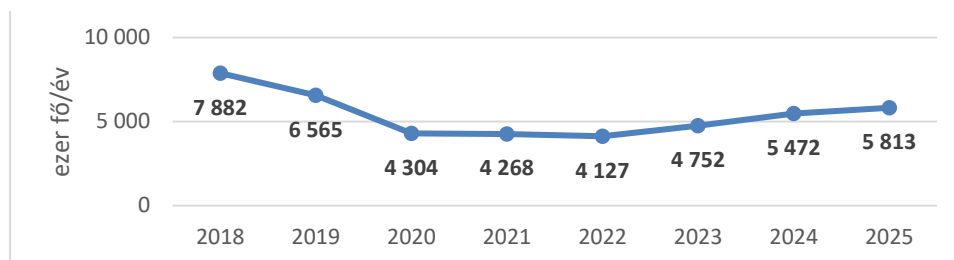
A korábban említett IKOP projektek része az elektronikus jegy- és utastájékoztató fejlesztése a helyi közösségi közlekedésben, vagyis elektronikus díjtermék értékesítési és kezelési rendszer kialakítása. Felhasználóbarát, modern megoldás biztosítása lesz az új rendszer célja, amely lehetővé teszi az utasok számára a jegyek és bérletek egyszerű, gyors és kényelmes megvásárlását és érvényesítését applikáción keresztül.

Jegy/bérlet típus	Tarifa (Ft)	Kaposvár kártyás bérletjegy ár (Ft)
Összvonalas 30 napos/havi bérletjegy	10.500	9.450
Egyvonalas 30 napos/havi bérletjegy	9.200	8.280
Kedvezményes tanuló-nyugdíjas bérletjegy	-	400
Tanuló-nyugdíjas 30 napos/havi bérletjegy*	5.00	4.500
Elővételben váltott menetjegy	400	-
Menetjegy gépjárművezetőnél váltva	650	-

8. táblázat Kaposvár helyi közösségi közlekedés főbb viteldíj jellemzői (2026. évi adatok)

UTASFORGALMI JELLEMZŐK

A helyi közösségi közlekedésben szállított utasok számának alakulását a következő ábra mutatja.



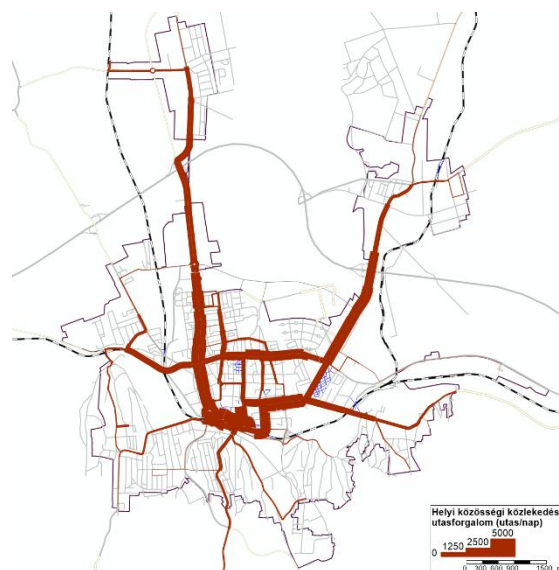
37. ábra Kaposvár helyi közforgalmú buszközlekedésében szállított utasok számának alakulása 2018-2025 között³¹

Az ábrán szemléletesen kitűnik a Covid időszak miatti utasszám csökkenés 2019-ről 2020-ra, amely állapotot még 2022-ig is elhúzódott. Azt követően 2023-tól folyamatosan nő az utasszám, bár még 2025-ben sem éri el a Covid előtti időszakban a helyi közösségi közlekedést igénybe vevők mennyiségét.

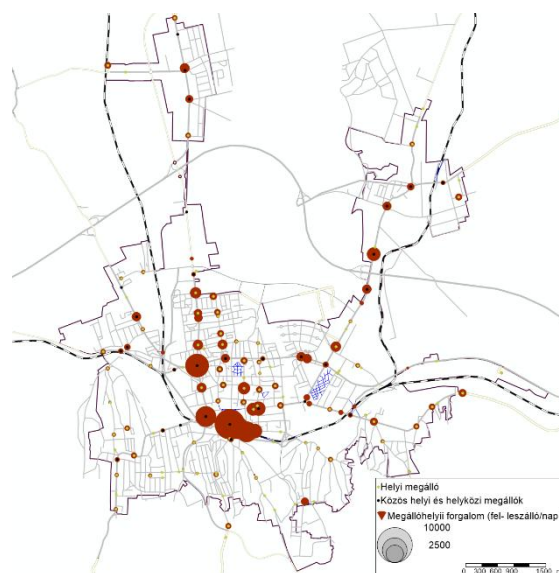
Ugyanakkor joggal mondhatjuk, hogy a helyi közösségi közlekedést most már **közel 6 millió utas veszi igénybe évente**, ami munkanapokon a helyi járatokon ez átlagosan közel 15 ezer utazást jelent.

A főbb utasforgalmi tengelyek észak-déli irányúak, legtöbbször a Füredi úton, a Kaposfüred felé közlekedő 70-73-as buszokat veszik igénybe, de erős forgalom bonyolódik a Fő u. – Mező u. – Dr. Guba S. u. útvonalon is. Jelentős utasforgalom bonyolódik le továbbá a kelet-nyugati tengelyen a 48-as Ifjúság útján, valamint az Intermodális csomópont térségében.

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.



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



39. ábra Munkanapi helyi busz utasforgalom a kaposvári megállóknál (TRENCON Kft. forgalmi modell)

³¹ forrás: KK Zrt.

Utasforgalom szempontjából a helyi-helyközi autóbusz állomás kiemelkedő szereppel bír, helyközi forgalomban naponta **több mint 7 ezer-, helyiben napi több, mint 4 ezer utas fordul meg itt. Jelentős utasforgalom jellemző továbbá a Füredi u. – 48-as Ifjúság útja csomópontnál és a Berzsényi úti felüljáró környékén**, illetve a Füredi utcában a Kinizsi lakótelep mentén, valamint a Fő u. és a Mező utca térségében is.

Összességében kijelenthető, hogy a **jó hálózati lefedettség, valamint a modern járműpark és a helyi lakosok számára nyújtott jegy- és bérletárak** ellenére a helyi közösségi közlekedésben folyamatosan csökken az elszállított utasok száma.

EGYÉB KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A helyi közlekedési közszolgáltató (Kaposvári Közlekedési Zrt.) nem nyújt külső megrendelők számára szerződéses dolgozói járat (munkásszállítás) közlekedést. Ennek oka, hogy a nagyobb vállalatok, munkáltatók sok esetben magáncégtól megrendelve működtetnek munkavállalókat szállító buszokat, kiegészítve, vagy pótolva a menetrend szerinti közösségi közlekedést és bővítve dolgozóik közvetlen munkába járási lehetőségeit.

Különjárat közlekedést azonban a helyi közszolgáltató is nyújt, mely fontos kiegészítő bevételi forrása a társaságnak, illetve a Kapos Holdingnak.

4.3.3. EGYÉNI NEM MOTORIZÁLT: KERÉKPÁROS -MIKRO-MOBILIS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

KERÉKPÁROS – MIKROMOBILIS KÖZLEKEDÉS

A város régóta rendelkezik Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel (KHT), melynek felülvizsgálata éppen jelen mobilitási

tervezéssel azonos időszakban, 2026-ban történik.

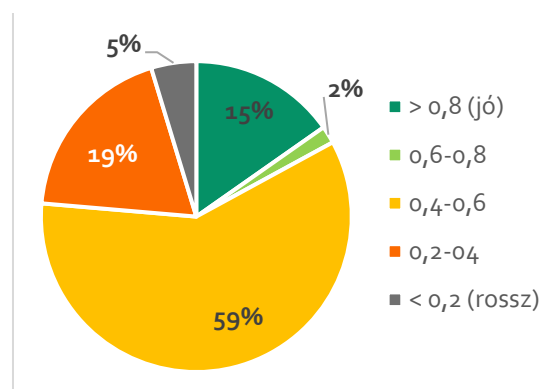
Kaposvár adottságait kerékpáros szempontból pozitívnak értékelhetjük. A domborzati és klimatikus adottságok kedvezőnek mondhatók, melyekhez kerékpárosbarát fejlesztéspolitika is társult.

Az elmúlt évek fejlesztései révén a város 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 Füredi utca mentén, vagy a Guba S. utcában kerékpársáv. Külön kerékpáros infrastruktúra vezet a Deseda tóhoz is, ezutóbbi a kaposváriak kedvelt rekreációs területe.

28,9 km kijelölt kerékpárforgalmi létesítmény, ebből

- **23,9 km kerékpárút, vagy gyalog- és kerékpárút**
- **5 km kerékpársáv és kerékpáros nyom**

Kaposvár kerékpározhatóságát³² szemlélteti a következő diagram.



40. ábra Kaposvár közigazgatási határon belüli úthálózatának kerékpározhatósága

Látható, hogy az úthálózat mintegy 17 %-a jó és megfelelő módon kerékpározható (1-0,6) kategóriába esik. A legnagyobb rész – közel 60 % - közepes kerékpározhatóságot mutat (0,4-0,6), amely az előzőekkel együtt a város ¾-ét teszi ki. Az úthálózat majd ¼-e (24 %) esetében nem megfelelő vagy rossz a minősítésű (0,4-0) a kerékpározhatóság.

³² A NetAScore módszertan alapján, OpenStreetMap adatok felhasználásával képzett mutató

A korábban épült kerékpárforgalmi létesítmények egy kisebb része szakmai szempontból ma már nem mondható a legkorszerűbb kialakításnak, ezen kerékpáros létesítmények korszerűsítésre, átalakításra érettek. Főleg a burkolati jelek gyakoribb megújítása lenne szükséges a megfelelő észlelhetőség érdekében.

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

A meglevő kerékpáros létesítményeket szívesen 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.



41. ábra Kétoldali kerékpársáv a Guba Sándor utcán

A kerékpáros forgalom részarányára vonatkozóan a KSH 2022. évi népszámlálási adatai állnak rendelkezésre. Ez alapján **Kaposváron a napi rendszerességgel munkába, iskolába járók 5,6 %-a választja a kerékpárt**, ami a korábbi 2011-es népszámlálásnál 4 %-os részarányhoz képest emelkedést mutat.

Az elmúlt évek számos kerékpáros fejlesztései igen kedvező helyzetet teremtettek a biciklis közlekedésnek a városban. A kialakított kerékpárutak, -sávok biztonságosabbá tették a kerékpározást, ugyanakkor a hálózat további fejlesztése elengedhetetlen, pl. több helyen tapasztalhatók **hálózati kapcsolati hiányok**.



42. ábra Kerékpárúti átvezetés a vasút feletti új felüljárón, Esterházy hídon

Kaposváron számos telepített közterületi kerékpártámasz van, a legújabb telepítésűek már korszerűen a váz és legalább az egyik kerék hozzálakatolását is lehetővé teszik.



43. ábra Korszerű kerékpártámaszok a Virágfürdőnél

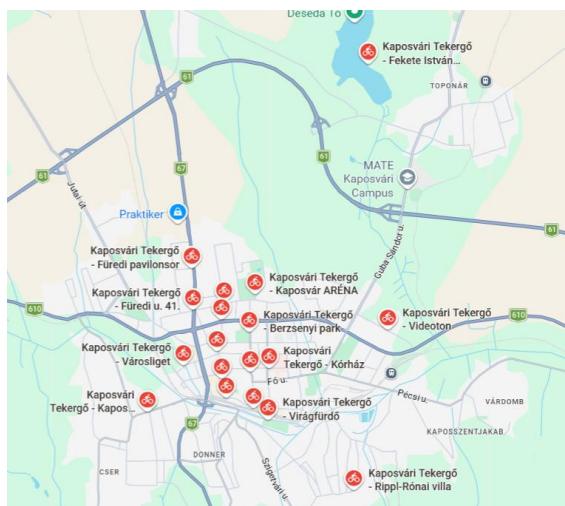
Ugyanakkor a város számos helyén még a régi, csak a kerék rögzítését biztosító támasz lelhető fel. Ezeknél az is problémát jelent, hogy a szélesebb gumival rendelkező kerékpárokat nem lehet a kialakított eszközbe betolni.



44. ábra Korszerűtlen kerékpártámasz kialakítások

Sajnos még a Deseda-tó Látogatóközpontnál is ilyen régi kerékpártámaszok vannak, amelyek igencsak cserére érettek.

Emellett említendő, hogy a forgalomvonzó létesítmények, közintézmények környezetében további közterületi kerékpár parkolókra van még szükség. Így pl. a belváros közterület-rehabilitációval még nem érintett utcáiban a lámpaoszlopokhoz, fákhöz is lakatolják, a kirakatok elé támasztják a kerékpárokat.



45. ábra Kaposvári Tekergő közbringa állomások helyei³³

Kaposváron "Kaposvári Tekergő" elnevezéssel működik közösségi kerékpáros rendszer. A rendszerben 170 db elektromos

ráségítésű kerékpár üzemel összesen 18 db egységes külső megjelenésű állomáson elhelyezve. A közbringák az állomások dokkolóiból kölcsönözhetők ki, majd használat után bármely állomáson leadhatók.

A New Line Kft. által működtetett közbringa rendszert a város üzemelteti. A rendszer használata alapvetően regisztrációhoz kötött, két „okos” oszloppal ellátott állomás egyikén (Virágfürdő, Vasútállomás) regisztráció nélkül is igénybe lehet venni a közösségi kerékpárokat, közvetlen OTP terminálon keresztüli fizetéssel. A bérleti díj 2026. június 1-től 500 Ft fél óránként, de az első fél óra a regisztráltak számára ingyenes. Kaposvár Kártya kedvezményrel a bérleti díj 400 Ft-ot tesz ki.



46. ábra Kaposvári Tekergő állomás a Bethlen térenél



47. ábra A kaposvári közbringa a dokkolóban

A belvárosban – főleg a járdán, illetve az autómentes Kossuth tér környéki területen – komoly problémát jelent az elektromos rollerek használata.

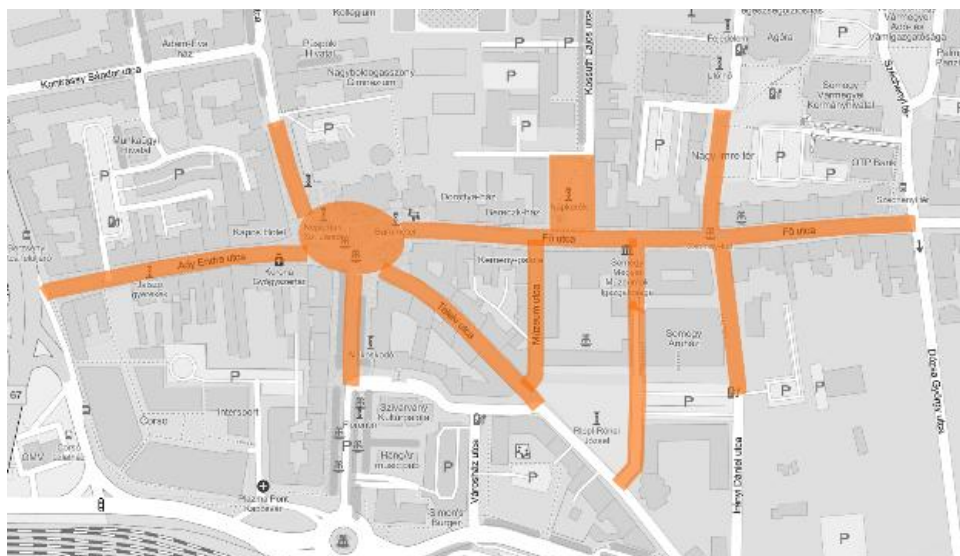
Ennek rendezése érdekében **2026 május 1-jétől a város közgyűlése megszavazta a közösségi együttélés alapvető szabályairól szóló helyi rendelet módosítását**, aminek értelmében "az elektromos rollerrel, segway-jel, hoverboarddal, elektromos gördeszkával csak

³³ forrás: Google

arról leszállva, azt gyalogosan tolva, vagy kézben tartva lehet haladni a gyalogosforgalom szempontjából kiemelten fontos területeken...

Kivételt az elektromos kerékpárokkal való közlekedés jelenti, azok használatát továbbra is engedi a városvezetés ezeken a helyeken. Kaposvár sétálóövezetébe tartozik a Fő

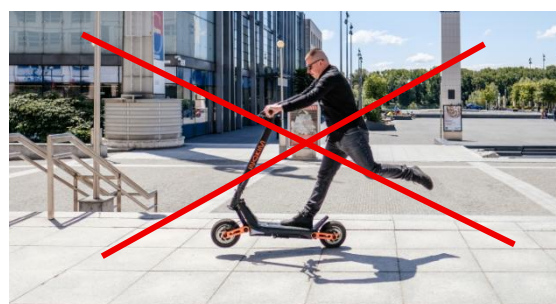
utcának a Kossuth tértől a Dózsa György utcáig terjedő szakasza, az Ady Endre u., a Múzeum u., a Megyeháza, a Zárda u., a Teleki tér, az Irányi Dániel u., a Noszlopy Gáspár u., a Csokonai Vitéz Mihály utca egy szakasza és az Európa park. Táblák jelzik azokat a területeket, ahol le kell szállni ezekről az alternatív közlekedési eszközökről.



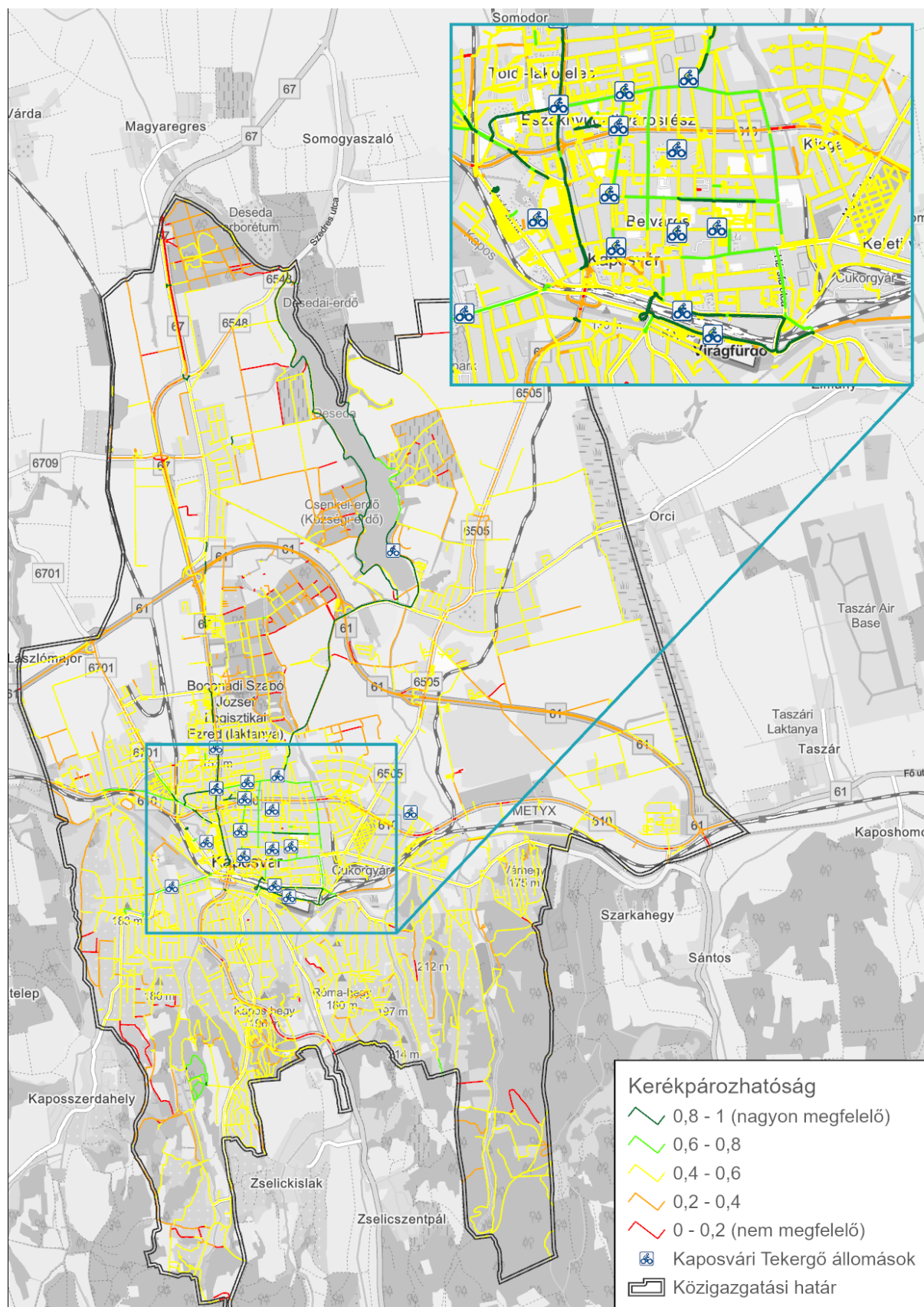
48. ábra Elektromos rollerek számára tiltott belvárosi területek



49. ábra A belváros sétálóövezetéhez vezető közúti jelzés a 2026. május 1-jétől érvényes szabályozás kapcsán



50. ábra Nem szabályos elektromos rolleres közlekedés



51. ábra Kaposvár kerékpározhatósága (saját szerkesztés)

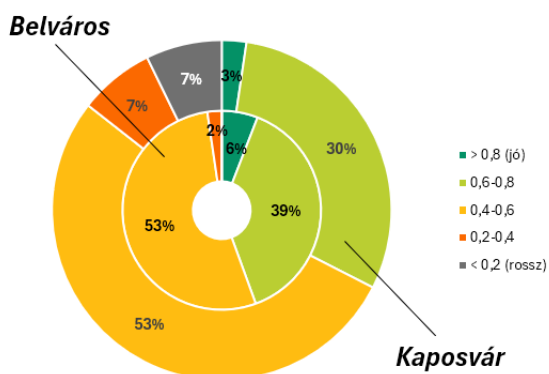
GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

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.

- 244 km szilárd burkolattal kiépített gyalogjárda
- 232 km gyalogjárda, amelynek nincs szilárd burkolata

Kaposváron a kiépített járdák túlnyomó többsége aszfalt burkolatú (79 %), kismértékben beton anyagú (18 %), és 3 %-nyi gyalogjárda kő és utántömörödő aszfalttal burkolt.

Az alábbi diagram és majd a 39. ábra a város gyalogolhatóságát³⁴ mutatják.

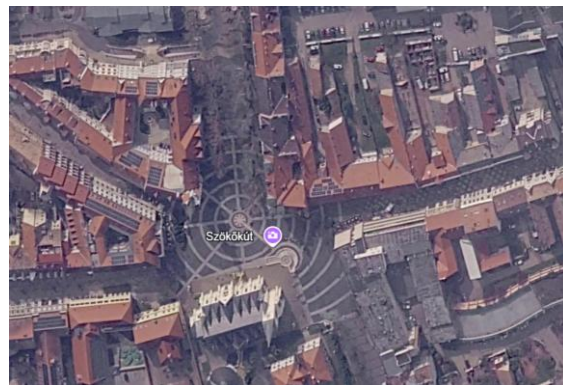


52. ábra Kaposvár gyalogolhatósága

Járdahiány leginkább a lakótelepi környezetekben tapasztalható.

Gyalogos szempontból kedvező, hogy a belváros legforgalmasabb területein a forgalomcsillapítás megoldott, a feltételek kedvezőek a gyalogosok számára. A főter szerepét betöltő Kossuth tér kellemes hangulatú, a közúti forgalomtól mentes gyalogos és kerékpárosok számára használható utcák felől 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. Nem hiába ad helyet a városi rendezvényeknek ez a kellemes Kossuth tér.



53. ábra A Kossuth tér madártávlatból³⁵

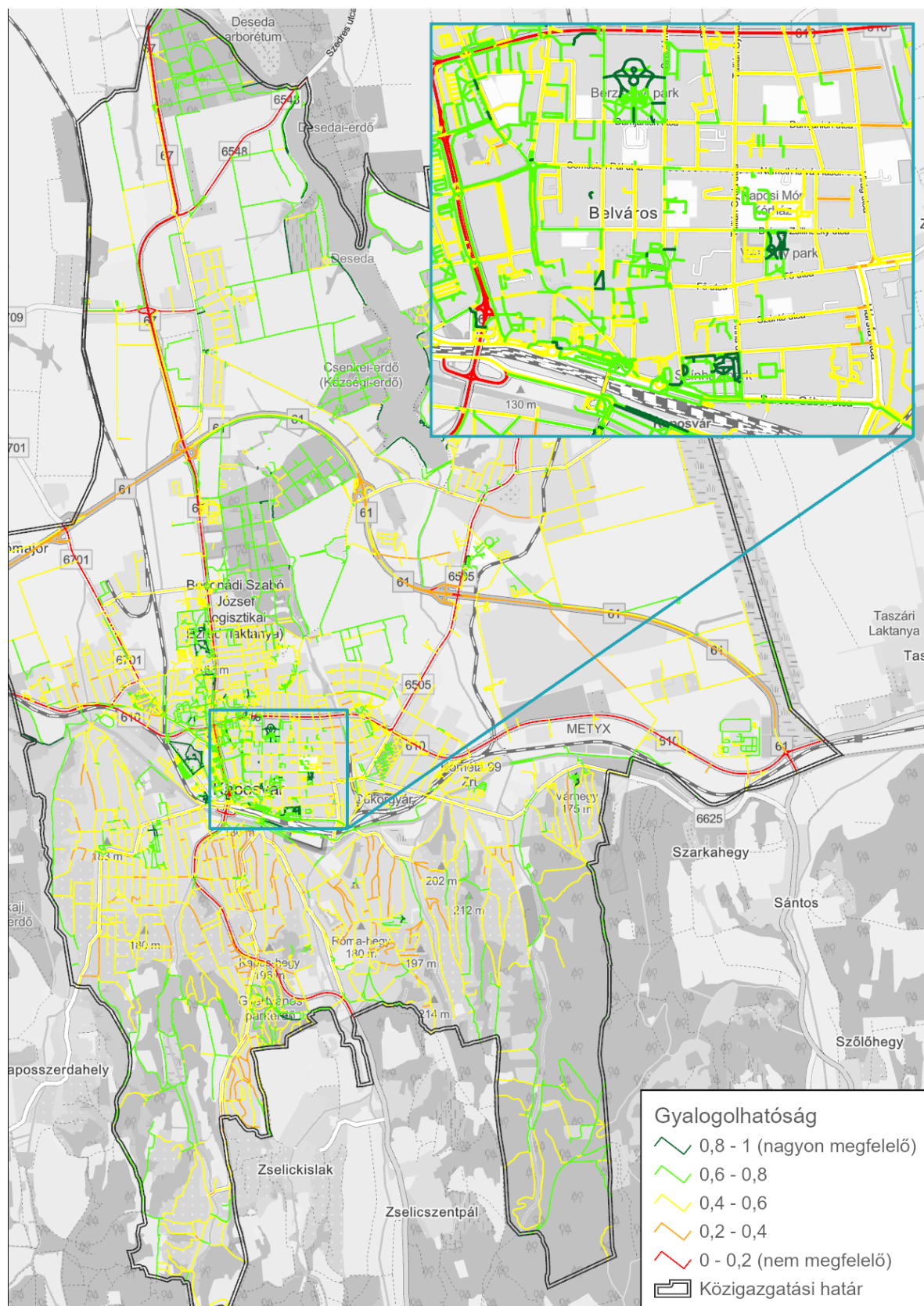
A belvárosi kellemes környezetben Kaposvár hírességeinek (pl. Rippl-Rónai József) szobrai mellett számos szökőkút is megtalálható.



54. ábra Kaposvár gyalogos területein látható számos szobor és szökőkút

³⁴ A NetAScore módszertan alapján, OpenStreetMap adatok felhasználásával képzett mutató

³⁵ forrás: Google Earth



55. ábra Kaposvár gyalogolhatósága (saját szerkesztés)



56. ábra Kaposvár Ady E. u. (anno Korona utca) régen és napjainkban



57. ábra A megszépült Petőfi tér

A városban a szükséges helyeken kerültek kijelölésre gyalogátkelőhelyek, amelyek közül 6 helyen „okoszebra” fejlesztés történt. Sajnos azonban még számos helyen nincs meg az akadálymentesség feltétele, hiányoznak szegélyszüllyesztések, illetve a régebben, meredeken kiépített rámpák használhatósága pl. babakocsival már körülményes, ezért indokolt a mai követelményeknek megfelelő átépítés. A városban kevés közterületi gyalogos helyen van kiépített vagy jelölt taktilis-, „tapintható” jelzés.



58. ábra Gyalogátkelőhely taktilis jelzéssel

A város területét átszelő vasútvonalak jelentősen befolyásolják a gyalogos közlekedést is. Az Intermodális csomóponti fejlesztés keretében megépült egy függesztett acélszerkezetű híd, amelyet a város egykori újraalapítójáról, Esterházy Pálról neveztek el.

Az Esterházy híd növénykazettákkal és pihenőkkel, padokkal ellátott, gyalogos és kerékpáros sétányként köti össze a vasút által 140 éve szétválasztott két városrészt, a Belvárost és a Donnert. A híd érinti a közlekedési központ irodaházát is. Személyfelvonók, rámpák és lépcsők teszik lehetővé az átjutást minden korosztálynak és természetesen a mozgáskorlátozottaknak is.



59. ábra Az IMCS fejlesztés részeként megépült, gyalogos és kerékpárosbarát Esterházy híd³⁶

³⁶ forrás: Péter Erika

A meglevő kerékpárutak közül a Füredi utcán a kerékpárutat keresztező nagyobb gyalogos forgalomnál a keresztezés tényére (hatósági engedéllyel) egyedi burkolati jelek kerültek kialakításra (lásd a következő fotón).



60. ábra Egyedi burkolati jel a kerékpárút jelentősebb gyalogos keresztirányú mozgásának jelzésére (sárga pöttyök)

Az utcákban többségében energiatakarékos, de szabályozható fényerejű, jobb megvilágítást biztosító LED-es közvilágítás található. Ugyanakkor még mindig vannak egyes helyek, ahol a megvilágítottság kapcsán lenne teendő.

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 program eredményeként már érzékelhetők a zöldterületek minőségének javulása.

4.3.4. 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. A Mediterrán folyosó, amely az észak-adriai kikötők és Kelet-Európa között vezet, és magában foglalja az M7 autópályát, a várostól nagyjából 50 km-nyire halad.

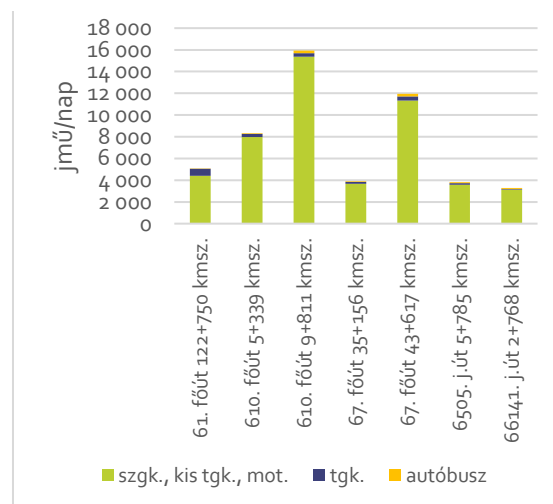
A város legfontosabb kapcsolatait a 61. és 67. sz. főutak adják, amelyből a kelet-nyugat irányú 61-es főút – az elmúlt évek állami fejlesztéseinek köszönhetően – nem érinti a város belterületét. A többségében 2x2 sávós 67. sz. főút biztosítja a város észak-déli kapcsolatát Szigetvár és Balatonszemes között, többek között ezen keresztül érhető el az M7 autópálya, amelyen keresztül Budapest is bő 2 óra alatt elérhető gépjárművel közúton.

További főbb közúti kapcsolatként említendő még a Fonyód irányába vezető 6701 sz. és a Szántód felé vezető 6505 sz. utak. Legnagyobb hiány a várost nyugatról elkerülő útkapcsolatban jelentkezik.

A VÁROSKÖRNYÉK KÖZÚTI FORGALMA

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

A városba vezető utak közül a legnagyobb keresztmetszeti forgalom a 610. sz. főúton keresztül, nyugati irányból érkezik. A járműforgalomban a személygépjárművek dominálnak, a teherforgalom aránya minden városkörnyéki útszakaszon elenyésző, kivételt képez ez alól az őszi időszak, amikor a cukorrépa betermelése jellemző.



61. ábra Közúti forgalom összetétele a városhatárhoz közeli mérőhelyeken, jmű/nap³⁷

A városi közúti forgalmat a következő alfejezet mutatja be.

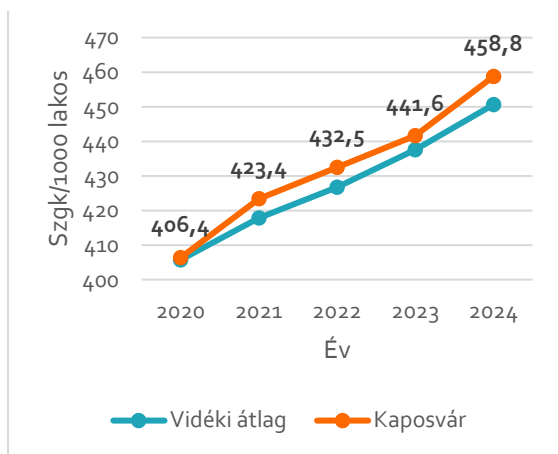
³⁷ forrás: OKA, 2024

KAPOSVÁR KÖZLEKEDÉSE

KÖZÚTI

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.



62. ábra A motorizáció alakulása, szgk/1000 lakos³⁸

Kaposváron a motorizációs mutató értéke igen magas, ami meghaladja a vidéki országos átlagot is. Az utóbbi öt évben mintegy 13 %-kal növekedett a motorizációs szint, így 2024-ben elérte a 458,8 szgk/1000 lakos mértéket.

A 2000-es évek előtt a személygépjármű-állományt jellemzően 90 %-ban benzinüzemű járművek alkották, 10 % körüli volt a dízel üzemanyagú gépjárművek részesedése, míg az egyéb meghajtás 1 % alatti értékkel elhanyagolható volt. 2000-től elindult egy trend, ami szerint a dízel üzemű járművek részaránya 2015-re elért egy 30 % körüli mértéket és ezen a szinten stabilizálódott is. Az egyéb meghajtás részesedése (a KSH adatai ezt nem részletezik, de itt nagy valószínűséggel az elektromos és hybrid

kialakításról van szó) 2018 és 2024 között 1 %-ról 7 %-os arányra emelkedett.

VÁROSI 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 408 km-t tesz ki.

199 km belterületi közút, amiből

- 5,4 km elsőrendű főút
- 24,1 km másodrendű főút
- 19,5 km gyűjtőút
- 150 km kiszolgáló és lakóút

illetve 210 km külterületi közút

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

A 61.sz. elkerülő út megépülésével a város kelet-nyugati fő tengelyét a 610 sz. út jeleníti meg. Ez a főút (48-as Ifjúság útja, Árpád u.) biztosítja kelet-nyugati irányban egyes városrészek közötti forgalmat, de a belváros szempontjából a vasút menti Áchim A. út is jelentős szerepet tölt be. Az észak-déli tengelyt alkotó 67. sz. főút (Füredi u.) egyéb elkerülőút hiányában továbbra is felelős a tranzitforgalom átvezetéséért is. A két tengely egymást a Füredi úti csomópontban metszik. A 610. sz. főút a város belterületi szakaszain szinte végig 2x2 sávós, és bár a 61-es út kiépült, azzal a 610-es út Forgalmi kialakítása továbbra sem változott, például nem megengedett a 2x2 forgalmi sávós úton a kerékpárral való közlekedés, amire azonban hálózati szempontból lenne igény.

A 67. sz. főút a vasúttól északra, egészen a 61. sz. főúti elkerülőig 2x2 sávós, a vasúttól délre 2x1 sávval kialakított. Ennek belvárosi szakaszán azonban külön kerékpársávot lehet

³⁸ forrás: KSH

már igénybe venni, ami különösen biztonságos a biciklizők számára.

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.

Továbbra is hálózati problémaként fogalmazódik meg a Pécsi utca szintbeni vasúti átjárójának külön szintűvé alakítása, ami régóta fennálló igény. Mindezekon túl kiemelt igény jelentkezik egy alternatív észak-dél irányú – nem a városon keresztül vezető – leginkább a város nyugati oldalán vezető elkerülőút szükségessége, amely tehermentesítené a 67-es várost átszelő út forgalmát.

Emellett a benépesülő új lakóterületek miatt is igény jelentkezik egy kelet-nyugati kapcsolat

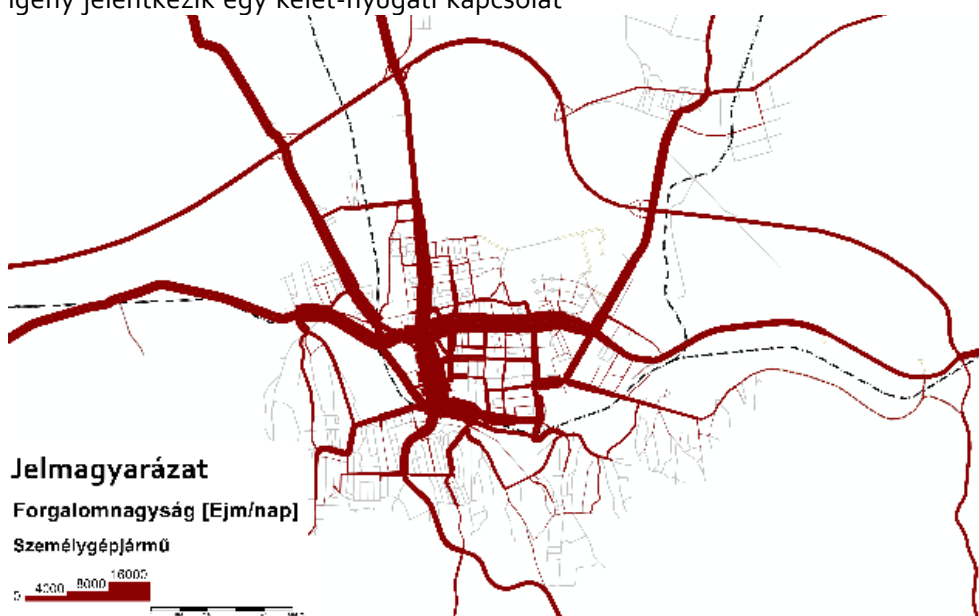
megteremtésére a Guba S. u. és a Füredi út között, amely az új Kisgát lakóterület északi felén vezethetne át.

A burkolt utak minősége átlagosan romlónak mondható. Ugyanakkor a legnagyobb probléma többnyire a nem megfelelő vízelvezetésből adódik, ami gyorsítja a burkolati hibák megjelenését. A legrosszabb állapotot a beton burkolatú utcák jelentik, töredezett, hiányos és nem egyenletes felületükkel.

Még mindig vannak olyan útszakaszok (pl. Kodolányi J. u. egy része, Beszédes J. utca egy része, Piatsek bácsi utca stb.), amelyek szilárd burkolattal való kialakítása elengedhetetlen lenne.

VÁROSI KÖZÚTI FORGALOM

A 61. sz. elkerülő út megépülésével a Kelet-Nyugati tengely városközponton átmenő forgalma jelentősen csökkent, a 610-es út elsősorban városon belüli utazásokat szolgál ki. A várost így alacsony átmenő forgalom jellemzi, amelynek fő tengelye a 67. sz. főút, ahol nagyságrendileg naponta 700 személygépjármű halad keresztül (Kaposváron csak áthaladó, É-D irányú forgalom mértéke).



63. ábra Közúti személyforgalmi terhelés, Ejm/nap (TRENECON Kft. forgalmi modell)

A városnak több nagy forgalmú tengelye is van, elsősorban a 610. sz. út és a 67. sz. főút, amelyek belső szakaszán a személygépjármű forgalom nagyságrendileg 20-20 ezer jármű/nap. Az utak egyéb városon belüli

szakaszait tekintve a 610. sz. úton jellemzően 12-16 ezer, a 67. sz. főúton 10-12 ezer személygépjármű közlekedik naponta. A két fő tengelyen kívül jelentős forgalmat bonyolít le a Jutai (6701. számú) út, valamint a

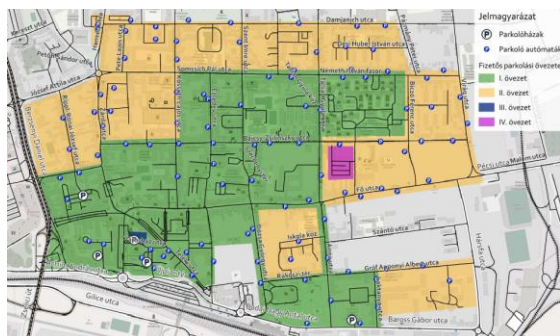
Toponárt a Belvárossal összekötő Guba Sándor (6505. számú) utca, mindkettő nagyságrendileg 8-9 ezres forgalmat bonyolít le. Hasonlóan magas forgalmú útvonal a vasútállomás térségét és a cukorgyárat a fő közlekedési tengelyekkel összekötő úthálózat elemei, a Vásártéri út, a Baross Gábor utca, Hársfa utca, Pécsi utca és a Mező utca.

A belvárosban az említett tengelyek után a legnagyobb forgalmú helyszín a Bethlen tér, ahol a csomópontban áganként nagyságrendileg 6 ezer személygépjármű halad el naponta.

PARKOLÁS

PARKOLÁSI RENDSZER

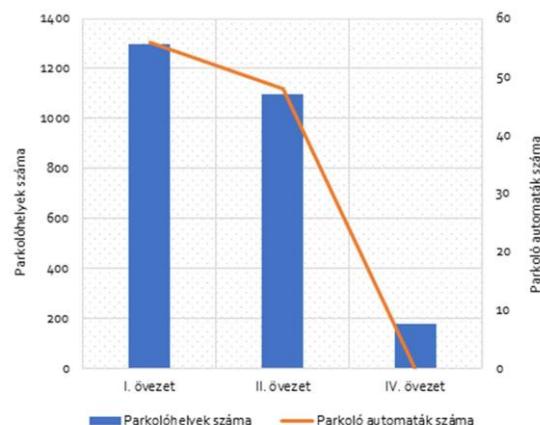
A városban 1999 óta működik szabályozott díjfizető parkolási rendszer. A Parkolási divízió által üzemeltetett, fizető automatákkal ellátott parkolótömb jelenleg 64 helyen található.



64. ábra Kaposvári közterületi fizető parkoló zónák ³⁹

Kaposváron 3 közterületi fizetési zóna került kijelölésre. A legbelső, I. övezet (zöld színnel) a város magját képezi, amely magas látogatottságú közterületeket, üzleteket, szolgáltató egységeket és hivatali intézményeket tartalmaz, így ezek a helyek a legnagyobb forgalmúak. A II. övezet (narancssárga színnel) a belvárosi magot körbe ölelő terület, amely útszakaszok lehetőséget biztosítanak a hosszabb idejű parkolásra, alacsonyabb díjszabás és enyhébb szabályozás mellett, ugyanakkor a legtöbb intézmény pár perces sétával elérhető. A III. (sötétkék színnel) és IV. (lila színnel) parkolóterületek a Városház utcai mélygarázs és a Böszörmény Nagy G. u-ból nyíló parkolók.

A kaposvári parkolás üzemeltetéséhez kapcsolódó szolgáltatásokat – így például a lakossági bérletváltást, pótdíjazást, illetve a mozgáskorlátozott parkolási igazolványok ügyintézését – a Kapos Holding NZrt. ügyfélszolgálatja látja el. A III. és IV. övezetek mindössze egy-egy parkolóterületet foglalnak magukba, amelyeknél elektromos sorompóval ellátott kapu szolgálja a ki- és bejárást, így a fizetés nem az utcai parkoló automatáknál, hanem a parkoló önálló fizető automatájánál történik.



65. ábra Parkolóhelyek és parkoló automaták száma Kaposváron övezetenként ⁴⁰

A fizető parkolási rendszer üzemeltetése során a fizető parkolókat üzemeltető tapasztalatai alapján **jellemző jelenség a „kiszorulás”, azaz a díjfizető övezeteken kívül eső, de azokhoz közeli utcák túlterheltségévé válása.**⁴¹

Ennek okán – az azonos nagyságú városokhoz hasonlóan – felvetődik a díjfizető parkolás területének újragondolása, a parkolási jellemzők vizsgálatával esetleg a területhatárok módosítása.

Kaposváron jelenleg 8:00–18:00 között kell fizetni a parkolásért hétköznap, illetve 8:00–12:00 között pihenőnap, amely alól kivételt képez:

- a III. övezet (Kossuth tér 1. mélyparkoló), ahol hétfőtől csütörtökig 8.00–16.30, pénteken 8.00–14.00 óra között
- a Kaposvári Nagypiacot övező utcák, ahol hétköznap 6:00–18:00, pihenőnap 6:00–12:00

³⁹ forrás: Openstreetmap, Kapos Holding NZrt.

⁴⁰ forrás: Kaposvár Parkolási Kft.

⁴¹ forrás: Kaposvár MJV fizetőparkoló övezeteinek felülvizsgálata, Mikroline Kft. 2025.

- a IV. övezet (Böszörményi parkoló), ahol minden nap 0–24 óra
- Kaposvár kártya használata esetén a szombati fizetős időszakban ingyenes a parkolás.

Pozitív, hogy csak a tisztán elektromos gépjárműveknek ingyenes a parkolás, az elterjedt – de kevésbé környezetkímélő – különböző hybrid meghajtású járművek díjfizetésre kötelezettek.

A parkolási díjak zónától függően változnak (pl. az I. övezetben 350 - 500 Ft/óra, az utóbbi a kiemelt zónában pl. a kórház környékén). A díjak kiegyenlíthetők készpénzzel, bankkártyával, valamint mobilalkalmazással is. A helyi lakosok számára biztosított Kaposvár kártyával a bérletek árából 15 %-os kedvezmény vehető igénybe.

Kaposvár parkolási díjai (350-500 Ft) országos viszonylatban nem számítanak a legmagasabbak közé, azonban kis mértékben meghaladják az országos átlagot. A 30-120 ezres népességű városokat szemlélve a legdrágább parkolóhely Székesfehérváron található (990 Ft/óra), míg a legolcsóbb Mosonmagyaróváron (150 Ft/óra). Ha csak a 40-90 ezer fő közötti lakosszámú településeket nézzük, ott az átlagos díj 290-490 Ft között alakul.

Kaposváron a díjfizetős zónákba váltható bérletek ára jóval elmarad a méretben és lakosságszámban azonos településekhez képest. Az árak 48-421 ezer Ft között mozognak, amelyekhez képest a kaposvári érték 94 ezer Ft. Ha csak a 40-90 ezer fő közötti településeket nézzük, ott az éves bérlet 166 ezer Ft körül alakul.

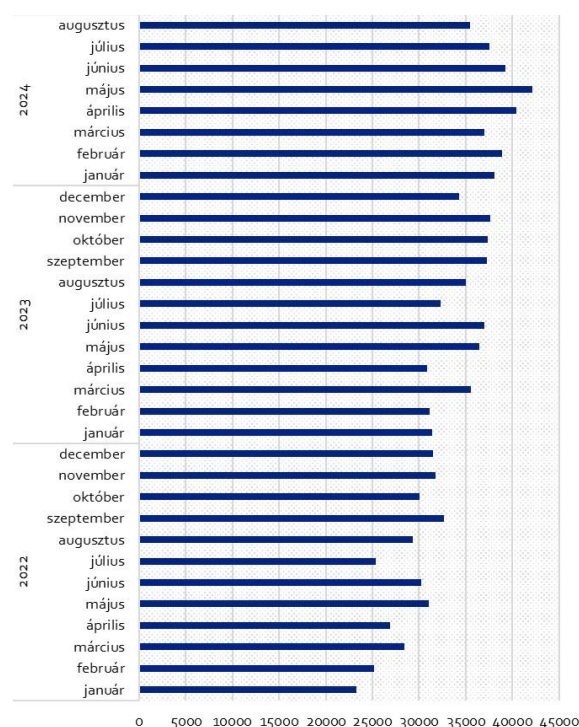
Az IMCS melletti parkolóhelyek kialakítása P+R jellegű használatot hozott magával. Ugyanakkor, főleg a belső területeken jellemző a parkolóhely-hiány.

Szükséges megjegyezni, hogy Kaposváron egyes parkolóterületek kapcsán a tanulmány készítésekor, 2026-ban épült ki parkolóhely-foglaltságot kijelző (összesítő) információs rendszer, amelynek szükségessége, főleg a kórház környezetében kiemelt.

A város fejlesztése közel 400 parkolóhely figyelését látja el, és 12 dinamikus kijelzővel segíti az üres parkolóhelyekhez vezetést. A méretét és adottságait figyelembe véve a további fejlesztési ütemek a tervek szerint legalább megduplázzák majd a figyelt területet.

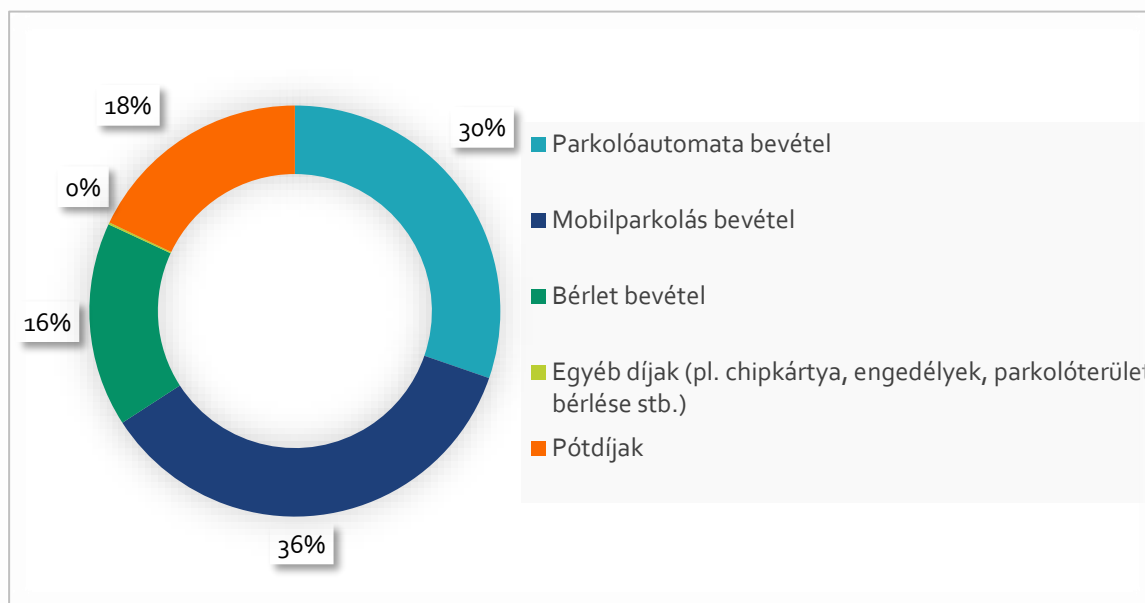
HASZNÁLATI JELLEMZŐK

Az éves átlagos mobilparkolás 2022-ben 28.800 db, 2023-ban 34.700 db és 2024. első felében pedig 38.600 db volt, ami közel 35 %-os emelkedést jelent, köszönhetően a mobilparkolás térnyerésének. A következő ábrán éves szinten jól láthatóak a kiugró időszakok.



66. ábra Mobilparkolási aktivitás alakulása az elmúlt években⁴²

⁴² forrás: Kaposvár Parkolási Kft.



67. ábra Kaposvár fizetőparkolóhely üzemeltetéséből származó 2025 évi bruttó bevételének megoszlása

A fizető parkolóhelyek üzemeltetéséből származó bruttó bevétel éves megoszlását a fenti kördiagramos ábra szemlélteti.

2025 évben a parkolási díjbevétel mintegy bruttó 786 millió Ft volt, melynek mintegy 2/3- része a parkoló automatákból és a mobilparkolásból származott. Az 1/3-nyi bevétel szinte egyenlő arányban a bérletek díjából és a pótdíjakból származott. Egyéb díjak aránya elhanyagolható volt.

EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁS

TAXI ÉS EGYÉB SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK

A városban több taxi vállalkozás is jelen van, a legjelentősebbek: City Taxi Kaposvár, Kaposvár Taxi, Euro 6x6 Taxi.

Kaposváron a taxik fix, zóna alapú tarifával dolgoznak, amely 1.600 Ft (belváros), és 3.200 Ft között mozog (ezutóbbi a külterületi részeken, Toponáron, Kaposfüreden és Töröcskén). Ilyen formában még három utas esetében is a helyi közösségi közlekedés a legolcsóbb választás. A taxi így elsősorban kiegészítő, alkalmi közlekedési módként jelenik meg, amely több utas, vagy gyors, közvetlen utazás esetén és az éjszakai időszakban marad versenyképes alternatíva.

A várost érintően autóbuszos különjáratú szolgáltatással a Németh Kft. emelhető ki, illetve a Somogy Transfer egyedi megrendelés alapján végez elsődlegesen reptéri transzfer személyszállítást egyrészt Kaposvár-Dombóvár-Tamási, másrészt egyes balatoni

települési indulással-érkezéssel a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér vonatkozásában.

TELEKOCSI, AUTÓMEGOSZTÁS

A telekocsi és az autómegosztás szerepe jelenleg korlátozott a városban. Klasszikus, szolgáltatásalapú autómegosztó rendszerek (pl. free-floating carsharing) nem működnek a településen, amely a piaci méret és kereslet korlátozottságával magyarázható.

A telekocsi ugyanakkor jelen van, elsősorban országos platformokon (pl. Oszkár Telekocsi), de használata inkább helyközi viszonylatokra jellemző. A telekocsi-forgalom Kaposvárról egyértelműen Budapest irányába koncentrálódik (3.000-4.500 Ft/fő), míg a következő legfontosabb cél Pécs (1.600 Ft/fő) és időszakosan a Balaton térsége (pl. Fonyód 1.900 Ft/fő).

A telekocsi egyértelmű konkurenciája a közösségi közlekedésnek. Kihasználva annak szolgáltatási hiányosságait, adott esetben romló megbízhatóságát, kitöltve a piaci rést,

rugalmasabb, gyorsabb, sokszor kényelmesebb szolgáltatást azonos vagy kedvező ár mellett tud nyújtani.

Mindezek mellett a telekocsi szolgáltatás abban a formában, hogy személyek vagy cégek üzletszerűen, menetrend szerinti utasszállítást bonyolítanak autómegosztó platformok felhasználásával, már közel sem felel meg a telekocsi eredeti céljainak. Inkább közforgalmú személyszállításnak tekinthető, mely bár növeli Kaposvár elérhetőségét, de tovább csökkenti a helyközi közösségi közlekedésen utazók számát.

LÉGI SZEMÉLYFORGALOM

Kaposvár térségében két repülőtér említhető: a Taszári Repülőtér és a Kaposújlak Repülőtér, de jelenleg egyikén sincs polgári, menetrend szerinti légi személyforgalmi szolgáltatás. A taszári repülőtér katonai funkciója megszűnt.



68. ábra A taszári reptér madártávlatból

Bár voltak elképzelések a taszári reptér kereskedelmi, ipari és logisztikai célú hasznosítására, azonban nem történt érdemi lépés ilyen ügyben.

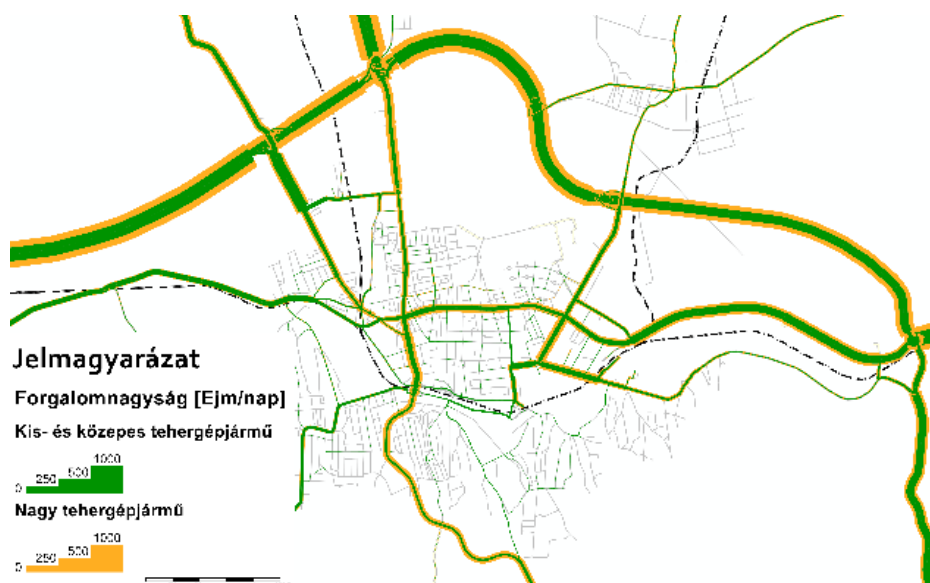
Emellett lényegi változást jelent, hogy a területet a Magyar Nemzeti Vagyonkezelőtől egy budapesti székhelyű hongkongi tulajdonban levő, ingatlanfejlesztéssel foglalkozó Kft. vette meg. Ezzel vélhetően esélye sem adódik ezen a helyen a légi forgalom újraindításának.

A Kaposvár közeli Kaposújlak Repülőtér funkciója sport- és üzleti repülésre korlátozódik, illetve a szolgáltatások között szerepel a repülőgépek javítása, felújítása is. A lokációból fakadóan a reptér lehetőségei nagyon korlátozottak, már az oktatások is elenyésző számban vannak jelen itt. A légi közlekedés szerepe a városi mobilitásban, de eddig még az ipari területek kapcsán sem került előtérbe, igaz ez – jelentős fejlesztések alapján - későbbiekben releváns lehet.

ÁRUSZÁLLÍTÁS

KÖZÚTI ÁRUSZÁLLÍTÁS

A távolsági áruszállításban a kelet-nyugat felől érkező tranzitforgalmat a 61 sz., a várost elkerülő főút vezeti el. A várost terhelő átmenő tehergépjármű forgalom így leginkább 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, elsődlegesen a város keleti és észak-nyugati részein található jelentősebb ipari létesítmények okán, valamint a vasútvonal mellett elhelyezkedő Cukorgyár miatt.



69. ábra Közúti teherforgalmi terhelés, Ejm/nap (TRENECON Kft. forgalmi modell)

Egyes ipari területek, főleg a Cukorgyár teherforgalma a telephely közvetlen szomszédságában lévő közutakon okoz esetenként kapacitáshiányt, bár a cukorrépa beszállítás időszaka csak ősze tehető, míg a végterméki cukor elszállítás részben vasúton történik, a közúti szállítás pedig időben eloszlik.

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 megengedő) súlykorlátozás. A súlykorlátozások célja a teherforgalom főúthálózaton tartása, valamint a mellékutak infrastruktúra tehermentesítése mellett a lakóterületek környezetének védelme. Ennek ellenére jellemző a teherforgalom megjelenése a város egyes útvonalain, elkerülő utak hiánya miatt. A közúti teherforgalom miatt magas a zajterhelésre és légszennyezésre panaszkodnak a városlakók.

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 jellemzően kis- vagy közepes tehergépjárművel kerül lebonyolításra. 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.

A koncentrált rakodóhelyek továbbra is hiányoznak a városban. Szükséges lenne a teherszállítási, -rakodási rendszer városi szintű vizsgálata, city logisztikai koncepció megfogalmazása és intézkedések azonosítása. Az intézkedések létrehozását támogatná a Városi Közúti Adatbank létrejötte.

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.

A város egyes iparterületei a vasúthoz közel helyezkednek el, azonban mégsem rendelkeznek attraktív iparvágány kapcsolattal (pl. Videoton Ipari Park).

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

LÉGI ÁRUSZÁLLÍTÁS

Kaposvár térségében a légi teherszállítás igénye érdemben eddig nem került előtérbe. A taszári Repülőtér bár műszakilag alkalmas lehetne cargo funkcióra, de az új tulajdonlás folytán erre már kevés esély adódik. A Kaposújvár Repülőtér fejlesztésével azonban ilyen jellegű, az ipari területek fejlődésével összefüggően távlatban lehetőség adódna a légi teherszállítási tevékenység megjelenítésére.

4.3.5. HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSI MÓDOK ÖSSZEKAPCSOLÁSA

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI SZOLGÁLTATÓK EGYÜTTMŰKÖDÉSE

A városban a közösségi közlekedés központja közvetlenül a belváros mellett fekszik, ami igen kedvező a település számára. Egymás közvetlen szomszédságában található a helyközi buszpályaudvar, a helyi autóbusz állomás és a vasúti pályaudvar. A felújított átszállóhely népszerű és gyalogosforgalma kiemelkedő.

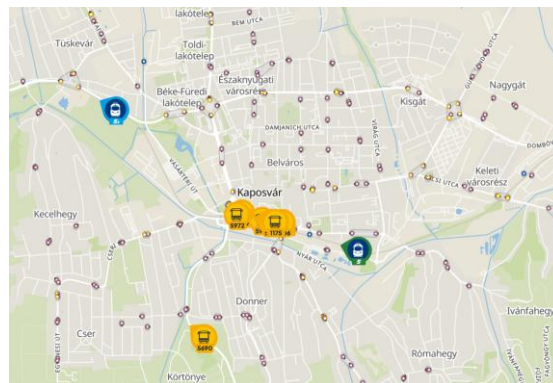
70. ábra Az Intermodális csomópont madártávlatból⁴³

A 2020-ban megépült Intermodális csomópont (IMCS) a város határain belüli legnagyobb beruházás volt, mintegy 17,7 Mrd Ft európai uniós támogatási költségével. Az IMCS új közösségi közlekedési színvonalat hozott, a vasútállomás autóbuszos kapcsolatai közvetlenné váltak, a vasútállomás és az autóbuszállomás egy helyre költözött, a gyaloglási távolságok rövidültek. A peronok felújítása, az új gyalogos-kerékpáros felüljáró és a kapcsolódó infrastruktúra elemek megépítése emelt színvonalú szolgáltatást nyújt. A megújult felületekkel megvalósult az akadálymentes közlekedés, nem csak a közösségi közlekedésben, hanem a gyalogos-kerékpáros közlekedés terén is. A több szolgáltató elérését biztosító terület mellett 200 db új P+R gépjármű és 50 db B+R kerékpáros parkolóhely épült. A fejlesztés nagyfokú zöldfelület-telepítéssel egészült ki.

A helyi- és helyközi járatok időbeni, színvonalas összehangolása még mutat megoldandó feladatokat, pedig ezúgyben több menetrendi változás történt az IMCS fejlesztés eredményeként. Az esetleges vonatkésések autóbuszos bevárása sem kellően megoldott, ez is még jelentősen fejlesztendő.

UTASOK INFORMÁCIÓHOZ JUTÁSA

A városban az utastájékoztatást korábban saját fejlesztésű útvonaltervező és lokális utastájékoztató kijelzők segítették. Utóbbi eszközök megmaradtak, számuk és színvonaluk bővült, az online utastájékoztatás országosan újult meg. Jelenleg a menetrendek.hu szolgáltatás, valamint a Google egységes országos utazástervezője – a helyi szolgáltató által rendszeresen elérhetővé tett GTFS állomány alapján – teljeskörű támogatást nyújt adott házszámok vagy létesítmények közötti utazástervezésre.



71. ábra A mavplusz útvonaltervező szolgáltatása a helyközi, távolsági járművek valós helyének jelölésével



72. ábra A kaposvári helyközi buszállomás, ahol a vasúttal közös kijelzők is megjelennek

A város tervei között szerepel a már meglévő és 2026-ban telepített 12 db okosmegállók számának további bővítése, melyek információs kijelzőkkel és kényelmi funkciókkal segítik a várakozó utasokat.

TARIFÁK, JEGYÉRTÉKESÍTÉS

A tarifarendszer a helyközi, távolsági közszolgáltatásban már integrált.

A MÁV szervezet intézményi integrációja következtében a különböző közlekedési alágazatok közötti menetrendi, tarifális és szolgáltatási összehangolás feltételei javultak.

A vasúton és a helyközi buszforgalomban az állami rendelkezés szerint meghatározott jegyek és országos és vármegye bérletek válthatók. A helyi menetjegyek, bérletek ettől függetlenül, az önkormányzati szabályozás szerinti árképzéssel kaphatók. Bár már vannak kisebb előrelépések, de még mindig problémát jelent, hogy az értékesítési csatornák és információk szolgáltató függők, nem elegendők a közös platformok, vagy kevés a közös utastájékoztató elem. 2023 óta a helyi elővételi jegyek és bérletek elérhetők a MÁV jegykiadó automatákon keresztül is. Ezáltal az ország több pontján is,

⁴³ forrás: Google Earth

a nap huszonnégy órájában vásárolható kaposvári jegytermék, készpénzzel, bankkártyával és érintkezésmentes bankkártyákkal egyaránt.

Az új járművek fedélzetén ugyancsak fejlett, legmodernebb technológiát képviselő eszközök kerülnek telepítésre. A város tervei között szerepel a helyi közforgalmú közlekedésben az elektronikus jegyrendszer bevezetése.

KERÉKPÁROZÁS ÉS KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS KAPCSOLATA

Kaposváron a kerékpárparkolók elsősorban a forgalomvonzó létesítmények közelében találhatók meg. Az IMCS környezetében új kerékpárparkoló épült, a városi kerékpártámaszok többsége is korszerű (vázat rögzítő kialakítású). A városi buszmegállóknál nem jellemző kerékpárok leparkolása, így ilyen kombinált közlekedésre nincs látható igény.

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.

A helyközi közlekedésben a kerékpárok szállítása leginkább a vonatokon jellemző, melyhez azonban olyan vasúti kocsik biztosítása szükséges, ahol vannak erre kijelölt, megfelelő méretű helyek. Kaposvár kapcsán főleg a balatoni, nyári közlekedéshez illeszkedő vonalakon jelenik meg kerékpár szállítást biztosító külön kocsik.



73. ábra Kerékpár elhelyezés speciális bicikli szállításra kialakított vasúti kocsiban

A helyközi, illetve távolsági autóbuszokon a jelenlegi szabályok szerint általánosan nincs erre lehetőség. Ugyanakkor van néhány olyan távolsági járat (Budapest-Gyöngyös-Mátraháza-Kékestető), amelynél nyári

időszakban indulnak olyan autóbuszok, amelyek hátsó végénél felszerelt kerékpárszállító eszközön lehetséges a bicikli szállítása.

A manapság népszerű rollerek és kisebb összecukható kerékpárok szállítására a szolgáltatók utazási feltételei nem térnek ki, jellemzően a kézipoggyász mérete értelmezhető ezeknek az eszközöknek a közforgalmú járműveken való szállításakor.

A vonzaskörzeti települések állomásainál elvélve fellelhetők régebbi típusú kerékpártámaszok, kiépített B+R parkolók nincsenek, igaz erre való igény sem számottevő, mivel az érintettek inkább a vasúton való kerékpár szállítást preferálják.

VÁROSI FORGALOMIRÁNYÍTÁS

JELZŐLÁMPÁS FORGALOMIRÁNYÍTÁS

A hazai gyakorlatnak megfelelően legjellemzőbb a város forgalmasabb főútjain és csomópontjaiban a jelzőlámpás forgalomirányítás, elsősorban a belvárosban és az országos főutak átvezető szakaszain.

A városban 30 jelzőlámpás csomópont, illetve gyalogátkelőhely található, ebből 22 üzemeltetője és kezelője a Magyar Közút Nonprofit Zrt. Az önkormányzati tulajdonú jelzőlámpákat ugyancsak a Magyar Közút NZrt. üzemelteti (6 csomópont, mint pl. Áchim András utca – Petőfi tér, Németh István fasorban több helyen és a Kanizsai utca – Jutai út – Vásártéri út csomópontban a vasúti átjárónál). Kaposváron és közvetlen vonzaskörzetében található sárga villogóval ellátott, főként gyalogos átkelőhelyek jelzőlámpáit nem a Magyar Közút NZrt. üzemelteti (pl.: 6505 j. út, Guba Sándor utca – MOL, E.On, Toponár iskola stb.).

A jelzőlámpás csomópontok közül **összehangolt működésűek (zöldhullámot biztosítanak) a 67. sz. és a 610. sz. főutakon lévők**, kivéve a 610. sz. főúton a Mátyás király utcai és a 67. sz. főúton a Táncsics M. utcai csomópontok (Q145 és Q117 jelű) berendezései.

A városban a vezérlőgépek egységesen VSF Actros típusú berendezések, megbízható működést biztosítva. A régebbi típusú jelzőfejek fokozatos fejlesztése és a vezetékek cseréje (pl. Q102, Q104, Q105, Q114 csomópontok teljes körű átvezetékélése) lenne indokolt.

Jelenleg szünetmentes tápegység a 67 sz főúton, Arany J.u./ Béke u., József Attila u. csomópontban és a 610. úti Honvéd u. jelzőlámpás csomópontban van beszerelve, de továbbiakban is indokolt lenne a szünetmentesítés az áramingadozások, áramszünetek miatt.

Egyes belvárost határoló útvonalak kereszteződéseiben 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.

A legnagyobb problémát a torlódásokon túl az áthaladó teherforgalom és az időszakos igénynövekedésük jelenti (pl. cukorrépa betakarítással összefüggően). A betakarítási időszak megnövekedett célforgalmának kezelésére nincs előre tervezett forgatókönyv, illetve jelzőlámpás működési alternatíva.

DETEKTOROK, ÉRZÉKELŐK

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

A Magyar Közút NZrt. által nyilvántartásba vett (kezelt és üzemeltetett) detektorok közül a városban **110 ún. hurokdetektor és 71 nyomógombos** található. A legkorábbi telepítésűek 10-11 éve működnek a város csomópontjaiban.



74. ábra Szabad jelzés kérése nyomógomb használatával gyalogátkelőhelyen

KÖZBIZTONSÁG, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

KÖZBIZTONSÁG

2010 évtől kezdődően a közterületen elkövetett bűncselekmények száma csökkent a városban ⁴⁴, 2025 évben is kevesebb regisztrált bűncselekmény történt, mint 2024-ben, ami egyrészt a térfigyelő kamerák visszatartó erejének és a rendőri fellépésnek köszönhető.

Leggyakoribb kiemelt bűncselekmény, ill. szabálysértés a lopás. A közterületen elkövetett bűncselekmények között az ittas járművezetés vezet, évi 30 db esemény körüli nagyságrendben.

A Pénczentrum.hu 2025. évi felmérésében részletesen vizsgálták az éjszakai városi közbiztonságot, a lakosság biztonságérzetét, valamint a közvilágítás, közterületi jelenlét és rendőri láthatóság hatását. A megyei jogú városok közötti összehasonlításban Kaposvár az előkelő negyedik helyet szerezte meg, amely azt mutatja, hogy a város eredményesen tartja a közbiztonsági szintet és felelősségteljesen kezeli az éjszakai közlekedés biztonsági kihívásait. A városok éjszakai biztonságérzetét vizsgáló országos felmérésben (az esti, éjszakai órák lakossági megítélése alapján) Kaposvár a 7. helyen végzett, ezzel olyan nagyvárosokat is megelőzött, mint Debrecen, Szeged, Székesfehérvár vagy Pécs.

⁴⁴ forrás: Kaposvári rendőrkapitánysági beszámoló 2025

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

Kaposvár közigazgatási területén **2025-ben 756 közlekedési baleset történt**, ami több mint a 2024. évi (694 db). A balesetek jelentős része (89 %) anyagi kárral járt. Az anyagi káros balesetek kapcsán igen nagy számban tapasztalható a helyszín-elhagyás (pl. parkolóban történt koccanás miatt a károkozó adatai megadása nélkül elhagyja a helyszínt stb.), melyeknél az okozó felkutatásában nagy segítséget jelent a város 355 db térfigyelő kamerája.

A közlekedési balesetek túlnyomó részét a gépjárművezetők okozzák (77 %-ban sebességtúllépéssel), de a kerékpárral közlekedők is számottevően idéznek elő baleseteket. Megfigyelhető, hogy **az elektromos rolleresek által okozott balesetek száma évről-évre növekszik**. A közigazgatási eljárások során a leggyakoribb intézkedés a gyorsajtásból adódik, számottevő azonban a biztonsági öv használata nélküli, vagy a jelzőlámpa jelzését figyelmen kívül hagyó közlekedésből eredő intézkedés is.

SZEMLÉLETFORMÁLÁS, OKTATÁS, KÉPZÉS

LAKOSSÁGI PROGRAMOK, AKCIÓK

2025-ben 18 sportrendezvény volt a városban rendőri biztosítás mellett. Kiemelt események a Rigó Jancsi és a Rippl-Rónai fesztivál, valamint az adventi vásár, a biztosítást és a résztvevők számát tekintve.

A városban lakossági programok közül kiemelkedik a kerékpáros célú rendezvény, bringás reggeliket szerveznek évek óta az önkormányzatnál. Fő gyűjtőtengelye az eseménynek az Európai Mobilitási Hét és az Autómentes Nap, a gyerekek szórakoztató-oktató feladatai mellett kedvezményes közösségi közlekedési szolgáltatás kíséri a rendezvényeket.



Szabadidősport-eseményszervezők Országos Szövetsége (SZEOSZ) az Aktív Magyarországért felelős Államtitkárság támogatásával tartották meg 2025. 11. 29-én, illetve ezévben 2026. 02. 14-én az "Óriás tekerés" programot, ami a beltéri sportokat és rendszeres testmozgást népszerűsítő rendezvények közül országos méretűvé nőtte ki magát. Kaposvár az idei eseményen 478 résztvevővel az országos rendezvény ötödik helyén végzett.

Gyakori esemény még a bringás pikniken túl a tematikus családi délután a városban⁴⁵. A közlekedők szemléletformálása, tájékoztatása sok csatornán keresztül elérhető a városban, témájában leginkább a környezetbarát közlekedés ösztönzése és a biztonság javítása a fókusz. Összességében az a tapasztalat, hogy sok a „szigetszerű”, a szervezetek saját kezdeményezésében indított akció. A közlekedésbiztonsági fókuszú, szemléletformáló oktatásra a lakosság több rétegét érintően szükség lenne.

VÁLLALATI SZEMLÉLETFORMÁLÁS, KÉPZÉSEK

A nagyobb vállalatoknál az elmúlt években tapasztalható a mobilitási, szemléletfejlesztési és digitalizációs oktatások elterjedése, nagyrészt tematikus támogatások mentén megvalósítva. Az egyes szervezetek egyedi képzéseiről a tanulmány készítője tovább adatokkal nem rendelkezik.

A Kaposvár Fejlesztési Központba került 2024. márciusától a Digitális Tudásközpont, amely a különböző szereplők közötti kapcsolattartáson túl rendezvény-szervezést és gyermekek, iskolások oktatását végzi, illetve pályázat figyeléssel segíti a helyi vállalkozókat. Eseményei ugyancsak támogatják a diákok pályaaorientációját. Szervezésükben került sor a Virágzó Kaposvár Helyi Akciócsoport konferenciájára.

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

VÁROSI KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

A helyi közlekedési infrastruktúra körébe a helyi közutak, járdák, gyalogosfelületek, kerékpárforgalmi létesítmények, közterületi

⁴⁵ forrás: kaposvariprogramok.hu

parkolási elemek, autóbusz megállók, közterületi zöldfelületekhez kapcsolódó közlekedési felületek, valamint a közvilágítás tartoznak. Ezek fenntartása és üzemeltetése részben jogszabály alapján kötelező önkormányzati feladat, részben pedig a városi közlekedési rendszer működőképessége és szolgáltatási színvonala szempontjából vállalt városüzemeltetési feladat.

Kaposváron a korábbi Városgondnokság által ellátott városüzemeltetési feladatok 2020-tól a Kapos Holding Zrt. szervezeti rendszerébe kerültek. A helyi közlekedési infrastruktúra fenntartása ennek megfelelően több önkormányzati tulajdonú társaság között oszlik meg: a városüzemeltetési feladatokat a Kaposvári Városüzemeltetési Nonprofit Kft., a parkolási feladatokat külön Parkolási Divíziója végzi.

A helyi közlekedési infrastruktúra fenntartásának bevételekkel nem fedezett költségeit alapvetően az önkormányzati költségvetés biztosítja. Ugyanez érvényes az európai uniós vagy hazai támogatással megvalósuló önkormányzati beruházások önrésze, valamint az elkészült létesítmények későbbi működtetésére és fenntartására is. Azért az egyes projektek megítélésénél a beruházás és a teljes életciklus költségét kell figyelembe venni, illetve biztosítani.

Magyarországon a gyorsforgalmi úthálózat (autópályák, autóutak) kezelését és fenntartását 2022. szeptember 1-jétől alapvetően az MKIF Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. végzi, amely hazánkban 1.237 km hálózatért felel, koncessziós szerződés keretében. A koncesszióba nem tartozó országos főúthálózatot a Magyar Közút Nonprofit Zrt. kezeli. Ezek esetében a helyi önkormányzat szerepe elsősorban koordinációs, kezdeményező, illetve egyeztető jellegű.

A forgalomirányításnál szintén elkülönülnek az országos és a helyi úthálózathoz tartozó elemek: az országos közúti csomópontok üzemeltetése a közútkezelő feladata, míg a helyi jelzőlámpás csomópontok működtetése önkormányzati feladatként jelentkezik, azonban szerződéses formában Kaposváron több csomópont üzemeltetését szintén a Magyar Közút NZrt. látja el.

A vasúti infrastruktúra működtetése nem önkormányzati feladat. A közforgalmú vasútvonalak pályaműködtetési, fenntartási

és fejlesztési feladatait a MÁV Pályaműködtetési Zrt. látja el, központi finanszírozási háttérrel. A vasúti fejlesztésekhez kapcsolódó városi feladatok elsősorban az állomási, megállói környezetre, az intermodális kapcsolatokra, valamint az önkormányzati, közútkezelői és vasúti szereplők közötti koordinációra terjednek ki.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény, valamint a hatályos, módosított 1370/2007/EK rendelet alapján Kaposvárt és vonzáskörzetét helyi, helyközi, regionális és országos személyszállítási közszolgáltatások érintik. A helyközi, regionális és országos közlekedési szolgáltatások megrendelése és finanszírozása állami feladat. A helyközi közlekedésben a korábbi regionális szolgáltatók helyett a térségi és országos autóbusszos, valamint vasúti személyszállítási közszolgáltatásokat a MÁV Személyszállítási Zrt. látja el, integrált működési keretben.

A helyi közösségi közlekedés megszervezése és működtetése önkormányzati hatáskörbe tartozik. Ezzel együtt az Intermodális csomópont fejlesztése és a szolgáltatási színvonal helyi szintű alakítása is önkormányzati koordinációt igényel. **Kaposváron a helyi autóbusszos közlekedési közszolgáltatást a Kapos Holding részeként a Kaposvári Közlekedési Zrt. látja el.** A közszolgáltatás mennyiségi és minőségi elvárásait önkormányzati rendelet rögzíti, míg a részletes működési, menetrendi, díjszábsási és szolgáltatási feltételeket a közszolgáltatási szerződés és annak mindenkor hatályos módosításai tartalmazzák.

A 2013. január 1-jén hatályba lépett és azóta többször módosított **közszolgáltatási szerződés 2027. december 31-ig biztosítja a helyi közösségi közlekedés szabályozási kereteit.** A menetrendi, díjszábsási és szolgáltatási feltételek szükség szerinti felülvizsgálata továbbra is szerződésmódosítások és önkormányzati döntések útján történik.

A Kaposvári Közlekedési Zrt. pénzügyi helyzete 2025-ben kiegyensúlyozottnak tekinthető, ugyanakkor működése továbbra is jelentős mértékben önkormányzati kompenzációra épül. A közszolgáltatási jellegből adódóan a jegy- és bérletbevételek, valamint az állami támogatások önmagukban

nem fedezik teljes mértékben a működési költségeket, ezért a szolgáltatás fenntartásához önkormányzati finanszírozás szükséges.

A működés stabilitását a hosszú távú közszolgáltatási szerződés, a korábbi járműfejlesztések és a folyamatban lévő elektromos buszbeszerzések is támogatják, ugyanakkor az energia-, bér- és fenntartási költségek növekedése, továbbra is pénzügyi kihívást jelent. A jegy- és bérletértékesítésből származó bevétel mintegy ¾-e a menetdíjból származik, míg a maradék árkiegészítés.

A Covid-19 járvány következményeként a közösségi közlekedési szolgáltatások utasforgalma kontinens és országos szinten is visszaesett. Bár azóta az utasok száma évről-évre növekszik, de még jelenleg sem érte el a járvány előtti időszak értékét. Ez tovább nehezíti a közösségi közlekedés gazdaságos üzemeltetését.

PARKOLÁS

A fizetőparkolók üzemeltetését a Kapos Holding NZrt., illetve a részeként működő, Önkormányzati tulajdonú Kaposvári Parkolási Kft. látja el. A fizető parkolás rendjét az Önkormányzat 58/2010.(XI.17.) számú rendelete szabályozza. A mobilparkolást a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. rendszere biztosítja, mint országos szinten hasonló méretű városokban is.

A közterületi fizető parkolás üzemeltetése Kaposvár területén alapvetően helyszíni ellenőrzésen alapul, amelyet digitális eszközök és a mobilfizetési rendszer adatai egészítenek ki. Városszintű, szenzoros vagy kamerás, valós idejű parkoláfigyelő rendszer jelenleg nem működik, így az egyes parkolóhelyek kihasználtságának folyamatos, nagy pontosságú nyomon követése korlátozott.

A parkolási bevételek a szolgáltatónál keletkeznek, ugyanakkor a gazdálkodás az önkormányzati tulajdonosi kontroll és költségvetési keretek között történik.

A közterületi parkolóhelyek a városi közúti infrastruktúra integrált részét képezik, ezért az üzemeltetési költségek egy része (különösen a burkolatokhoz, forgalomtechnikai elemekhez kapcsolódóan) nem választható el teljes mértékben a belterületi úthálózat fenntartási kiadásaitól. Ugyanakkor a parkolási rendszer

működtetéséhez közvetlenül kapcsolódó költségek (pl. ellenőrzés, automaták üzemeltetése, informatikai rendszerek) elkülönítetten kezelhetők. A fejlesztési és beruházási jellegű kiadások – például új parkolóhelyek létesítése vagy rendszerfejlesztések – a költségvetésben jellemzően egyértelműen elkülöníthetők.

FENNTARTHATÓSÁG

Hosszú távú célként azonosította az előző SUMP verzió is a fenntartható fejlődés biztosítását.

A fenntartható fejlődést (ENSZ 1987-es Bruntland jelentése alapján) olyan folyamatokként definiálja a terv, amelyek *„kielégítik a jelen szükségleteit anélkül, hogy csökkentenék a jövő generációk képességét, hogy elláthassák saját szükségleteiket”*. A fenntartható fejlődés a jelentés szerint 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.

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.** Ide tartozik a középületek, közintézmények korszerűsítése során megvalósuló intézkedések, továbbá a teljes helyi közösségi közlekedési járműállomány elektromos flottára való cseréje, a közvilágítási rendszer korszerűsítése, valamint a kerékpárosbarát beavatkozások és a városi közbringa rendszer működtetése, ami segíti a fenntartható közlekedés elterjedését, de említeni kell a vagyonkezelésben, üzemeltetésekben az elektromos hibaelhárítási és karbantartási eszközök használatát is.

Kaposvár célja az, hogy a fenntarthatóságot és energiatudatosságot tekintve, **modellváros legyen** a többi hazai város számára, ezért mintaértékű fejlesztéseket kezdeményeztek. 2025 őszén például csak a Jégcsarnokhoz több, mint 400 napelemet telepítettek, a működési költségek és az épület ökológiai lábnyomának csökkentésére. **A Zöld Fűtőmű (amely a faaprítékokat használja fel a városban) csökkenti a város földgázigényét, főként a fűtési szezonban.**

Míg 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, biomassza stb.). **A megújuló energiát tekintve Kaposváron a napenergia hasznosítása a legkedvezőbb környezeti hatásait tekintve.**

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

Az elektromobilitás elterjedése csak akkor jár valódi környezeti és gazdasági előnyökkel, ha az alkalmazott ösztönzőrendszer nem pusztán a járművek számának növekedését tekinti elsődleges célnak, hanem a teljes életciklus szemléletre, a tényleges energiafelhasználásra és a hiteles, ellenőrizhető adatokra épül. Az elektromos járművek lokális kibocsátásmentessége önmagában nem elegendő mutató a fenntarthatóság megítéléséhez, hiszen a környezeti hatások jelentős része az energiatermelés, az akkumulátorgyártás és az infrastruktúra működtetésének szakaszában jelentkezik.

Az egyéni motorizált közlekedésben egyre terjedő elektromos autók napi futásteljesítménye általában korlátozott, ezért a nagy kapacitású akkumulátorok alkalmazása sok esetben nem indokolt. A kisebb akkumulátorral rendelkező járművek gyártása kevesebb nyersanyagot igényel, előállításuk alacsonyabb környezeti terheléssel jár, és energiafelhasználásuk is kedvezőbb.

A közösségi (pl. a Kaposváron megjelenő elektromos helyi buszflotta) és a megosztott mobilitási megoldások támogatása az egyik legnagyobb társadalmi és környezeti megtérüléssel járó beavatkozási terület. Egyetlen közösségi jármű több magántulajdonban lévő autót válthat ki, ami csökkenti a forgalmat, a parkolóhelyek iránti igényt és a városi infrastruktúra terhelését. Ezen megoldások nemcsak a kibocsátás csökkentéséhez járulnak hozzá, hanem a városi életminőség javításához is.

Az ilyen rendszerek elősegítik a közlekedési szokások átalakulását, és hosszú távon csökkenthetik az egyéni gépjárműhasználat arányát.

A városi áruszállítás és logisztika területén az elektromos haszongépjárművek alkalmazása különösen nagy környezeti előnyt jelentene, mivel ezek a járművek gyakran napi rendszerességgel, intenzív használat mellett közlekednek, így a kibocsátáscsökkentés hatása is nagyobb.

TÁRSADALMI, FENNTARTHATÓSÁG

SZOCIÁLIS

A közlekedési rendszer társadalmi fenntarthatósága alatt több tényező megléte vizsgálendő, összességében a célja az, hogy a rendszer minden potenciális használója számára egyaránt biztosítsa az elvárt közlekedési kapacitást, feltételeket.

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

A helyközi közlekedésben a munkába járásra vonatkozó kötelező munkáltatói térítés a dolgozóknak kedvező, a helyi bérlet viszont csak kiegészítő juttatásként adható, ami kevésbé elterjedt. Emellett a kaposvári lakosság, illetve a városban tanuló diákok számára kiváltható Kaposvár Kártyával a helyi közösségi közlekedés kedvezményvel vehető igénybe. Az idősebbek számára nyugdíjas bérlet elérhető, míg a 65 év felettieknek a díjmentes utazás lehetősége ma országosan biztosított.

GAZDASÁGI FENNTARTHATÓSÁG

A gazdaság a környezet és a társadalom által előállított és újratermelt erőforrásokat használja, utóbbiak fenntarthatóságának biztosítása, továbbá a visszaforgatott, újrahasznosított termelés arányának növelése lehet a cél.

A gazdasági fenntarthatóság a közlekedési rendszerek fejlesztésével kapcsolatban az egyes beruházások megtérülésének vizsgálatával jól bemutatható.

Ezen fejlesztések vizsgálatát a beruházások társadalmi és környezeti aspektusait is értékelő költség-haszon elemzések teszik lehetővé, az externális – társadalmi és környezeti – hatások számszerűsítésével.

Ugyanakkor kiemelendő egy zöldfelület-bővítés járulékos haszna, a rekreáció, a klímavédelmi hatásai, amelyek több területen, nem számszerűsíthető hasznokat hoznak. Így az energiaszükséglet csökkentésén túl (ld. Jégcsarnok napelemmel ellátása) **a más céllal létrehozott beruházások (ld. parkfelújítás, zöldfelület-növelés) ugyancsak gazdasági hatással bírnak.** Növelhetik pl. egy terület lakosokat, befektetőket és gazdasági tevékenységeket vonzó tulajdonságát.

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.

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 vezetésének igen aktív a szerepe.** 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.

4.4. PROBLÉMÁK ÖSSZEGLÉSE

Kaposvár és környéke mobilitási helyzetének vizsgálata alapján adott a lehetőség a problémák elemzésére. Az elemzést nem csak a jelen, 2026. évi állapotra vonatkozóan összegezzük, hanem megnézzük, hogy a 2017-ben azonosított probléma fennáll-e jelenleg is, továbbá vannak-e újabb mobilitással összefüggő feladatok.

A problémák (fejlesztendő szakterületek, feladatok) áttekintése a következő forrásokra támaszkodva történt:

- a SUMP 1.0 kapcsán feltárt problémák felülvizsgálata, a helyzetfeltárás adat- és dokumentum elemzése, illetve a helyszíni tapasztalatok és a tervezők szakmai rálátása alapján
- a Kaposvár forgalmi modellből levonható következtetések
- a Mobilitási kérdőív eredménye
- a Megrendelővel, Workshop csoportokkal folytatott egyeztetések, illetve egyes szakmai interjúk.

A korábban rögzített problémákon túl a Workshop eredményei alapján néhány új probléma is felszínre került, amelyet szintén a következő táblázat ismertet.

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS			
1	Leromlott állapotú nagyvasúti infrastruktúra (lassújellel terhelt pályák, rossz állapotú utasforgalmi létesítmények) a vonzásokörzetben	Elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	➤ A 35-ös vasútvonal (Kaposvár–Siófok) rossz állapotú, fejlesztése vetődik fel, ill. vizsgálandó a Kaposvár Egyetem megállóhely létesítése, és Kaposszentjakab megállóhely fejlesztése a KOMÉTA Zrt. telephelyének vasúti kiszolgálása érdekében ➤ A 41-es vv. (Dombóvár–Gyékényes) elavult infrastruktúra és pályaromlás, amelynek megállítása célszerű a rekonstrukció indokoltságával ➤ A 36-os vasútvonal infrastruktúra állapotromlása, fejlesztése javasolható ➤ A dízelüzemű 36-os vv. (Kaposvár–Fonyód) magas üzemanyagköltségeket és környezetszennyezést okoz, ami felveti a villamosítás szükségességét
2	Elővárosi személyforgalomban a vasúti járművek leromlott állapota	Vasúti személyforgalomban a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Gyékényes felé, valamint a 35-ös és 36-os vonalakon nagyon leromlott állapotú járművek közlekednek
3	Távolsági vasúti szolgáltatás hiányosságai, nem versenyképes a vasúti személyszállítás: nem elegendő IC vagy gyorsvonat van a távolsági közlekedésben egyes viszonylatokon (budapesti IC megtartása mellett a szolgáltatás bővítése az igényeknek megfelelően, Dombóvár-Pécs, illetve Gyékényes (41.sz. vonal) szolgáltatás bővítés)	Távolsági személyforgalomban a vasúti közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	➤ Továbbra sem versenyképes a távolsági vasúti közlekedés a közúti gépjármű közlekedéshez képest ➤ Gyorsvonati szolgáltatás nem elegendő Kaposvár-Dombóvár, Kaposvár-Dombóvár-Pécs, Kaposvár-Gyékényes és Kaposvár-Budapest relációkban
4	A kombinált közlekedéshez hiányos infrastruktúra az elővárosi közlekedésben a vonzásokörzet vasúti megállóinál (P+R; B+R) és a vasúton való kerékpár szállítás feltételrendszerében	Elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	A kombinált P+R és B+R rendszer nem megfelelő elérhetősége a környéki vasúti megállóknál (Csoma-Szabadi, Nagyberki, Baté, Kaposhomok, Taszár, Kaposszentjakab, Kaposújlak, Kaposmérő, Kaposfő, Toponár, Répáspuszta, Somogyaszaló, Mernye, Felsőmocsolád, Kapostűskevár, Kaposfüred, Várda)

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
5	Gyenge menetrendi szolgáltatás a vasúti elővárosi közlekedésben (ritka közlekedés, sokszor csak alapszolgáltatás)	Elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Továbbra is fennálló probléma leginkább a 35-ös és 36-os vonalon, de a 41-es vasútvonalon is, ami versenyképességi probléma
6	Helyközi autóbuszok korszerűtlensége (műszaki, környezeti, szolgáltatási avultság)	Elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével A közlekedés károsanyag kibocsátásának csökkentése	A helyközi buszflotta az országos buszbeszerzés keretében némileg fejlődött, de a flotta állapota és színvonala további megújítást igényel
7	Hiányos infrastruktúra a vonzáskörzet nagyobb forgalmú helyközi autóbusz megállóinál (peron, esőbeálló, megvilágítás)	Elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Továbbra is megoldatlan még több vonzáskörnyéki buszmegálló állapota (szilárd burkolatú peron, utasváró stb.)
8	A helyközi autóbuszok túlzott szolgáltatása a helyi városi közlekedésben (túl sok megálló)	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül Elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével (eljutási idő)	A városkörnyéki helyközi buszközlekedésben az eljutási idő elégtelenségét okozza a Kaposváron belüli megállások száma, amely továbbra is átgondolást igényel az utasforgalom és az átszállási igények szempontjából
9	Helyi közösségi közlekedéssel rosszul ellátott területek	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül	A helyi közösségi közlekedés rendszerének megújítása révén, a Kaposvári Közlekedési Zrt. folyamatos utasbarát intézkedéseinek köszönhetően a helyi hálózat folyamatosan fejlődött, ugyanakkor még mindig vannak megoldásra váró feladatok, mint Rómahegy, Donner, Toponár és Kapostűskevár városrészek közösségi közlekedésének javításában, az elszigeteltség csökkentésében. Ezen kívül pedig a menetrendi szolgáltatást is folyamatosan szükséges a változó igényekhez igazítani

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
10	Helyi közösségi közlekedés menetrendszerűségi, pontossági problémái a közúti akadályoztatások miatt	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	A helyi közforgalmú közlekedés menetrendszerűsége sokat fejlődött, ugyanakkor vannak még problémák egyes zsúfolt közúti időszakokban
11	Korszerűtlen, elavult közösségi közlekedési végállomási környezet	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Az IMCS kiépítésével a központi autóbusz állomás megoldást nyert, a külső végállomásokon, buszfordulóknál is fejlesztések történtek (utasvárók, padok, utastájékoztatók stb.), a feladat a szintfenntartás, nincs probléma
12	Átláthatatlan viszonylat számozási rendszer a helyi közösségi közlekedésben	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Megoldást nyert, nincs probléma
13	Közvilágítás és megállóhelyi infrastruktúra hiányosságok (utasváró, pad, szemetes edény stb.)	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével; Közbiztonság javítása	Az IMCS kiépítésével a központi autóbusz állomás megoldást nyert, a külső végállomásokon, buszfordulóknál is fejlesztések történtek (utasvárók, padok, utastájékoztatók stb.), a feladat a szintfenntartás, nincs probléma
14	Az igényeket nem mindenhol követő üzemidő, az éjszakai közösségi közlekedés hiányosságai, gyűjtőjáratok, "bulijáratok" hiánya az egyetem és a belváros között	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	A járatok üzemidejében és hálózatán voltak kisebb változtatások (pl. iparterületi igények folytán), de éjszakai járatokra jelentősebb igény nem került előtérbe, így ezen fejlesztés érdemi szinten ma sem szükséges, nem indokolt. Az egyetem közbringával a belváros felől elérhető, ezért közforgalmú busz-szolgáltatás időbeni kiterjesztése sem merült fel igényként
15	Elégtelen időbeli átszállási kapcsolatok - menetrendi hangolások (helyi - helyközi között)	Társadalmi szinten hasznosabb személyszállítás erősítése; Közösségi közlekedés részarányának növelése	A Közlekedéstudományi és Építésügyi Minőségellenőrző Intézet (KTI) időközönként menetrendi egyeztetéseket folytat a különböző szolgáltatások közötti menetrendi hangolások javítása érdekében. Ennek hatására az elmúlt időszakban Kaposváron a helyi közösségi közlekedés illeszkedése (menetrend módosítása) a helyközi buszos, ill. vasúti közlekedéshez megvalósult, ugyanakkor a környéki területeken még mindig lehetnek kisebb illeszkedési szükségességek
16	Elégtelen járatsűrűség (elsősorban nyári, iskolaszüneti időszakban stb.)	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Egyes városrészi területek és napszakok (iskola- és műszak kezdés), ill. járatok esetében jelenleg is fennáll a probléma – lásd még a 9. sorszámú problémát

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
17	Modal split eltolódása az egyéni módok felé, a közösségi közlekedési utazások (azon belül különösen fizető utasok) számának csökkenése évről-évre	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	A közösségi közlekedés fizető utasszáma csökken, aminek az öregedő korfa az egyik oka, valamint a COVID járvány fokozta az elpártolást a közösségi eszközhasználatától, így a probléma jelenleg is fennáll
18	Rossz, javításra szoruló utazási kultúra a közösségi közlekedést érintően	Helyi közösségi közlekedés részarányának növelése a városi modal-spliten belül	A probléma jelenleg is fennáll, az utazási kultúra javítása továbbra is szükséges
19	Valós idejű utastájékoztató szigetszerűen működik, a szolgáltatók együttműködése-integrációja nélkül, nem korszerű eszközökkel és módokkal (SMART alkalmazások hiánya)	Helyi és elővárosi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	➤ Kaposváron a valós idejű utastájékoztató az IMCS kiépítésével a szolgáltatók együttműködésével a központi állomáson megvalósult. A helyi közösségi közlekedés kapcsán applikációban elérhetők a menetrendi valós idejű adatok, 10+10 helyen okosmegálló kialakítása tervezett ➤ A probléma még részlegesen fennáll, a valós idejű utastájékoztató további kiterjesztése szükséges
20	A szolgáltatás méretéhez képest drága közösségi közlekedési tarifarendszer	Helyi közlekedésben a közösségi közlekedés részarányának növelése	A helyi közösségi közlekedés tarifarendszere összevetve a hasonló megyei jogú városok közlekedésével nem kiugró, a Kaposvár Kártyával rendelkezők ráadásul kedvezményt élveznek a jegy- és bérletáraknál, így a probléma nem áll fenn
21	A taxi versenyképesebb a közösségi közlekedésnél		Problémaként jelentkezik a taxi kínálat, leginkább ár-érték szempontjából, ami a közösségi közlekedéstől vesz el utasokat, így javasolható az árszabályozási intézkedések bevezetése
EGYÉNI NEM MOTORIZÁLT – KERÉKPÁROS-MIKROMOBILIS ÉS GYALOGOS KÖZLEKEDÉS			
22	Színvonalasan burkolt és akadálymentes gyalogos felületek, járdák alacsony aránya, közterületek leromlott állapota	Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása Közlekedésbiztonság növelése	Továbbra is fennálló probléma, annak ellenére, hogy a gyalogos felületek fejlesztése, korszerűsítése kapcsán folyamatos intézkedések történtek
23	Gyalogos-kerékpáros infrastruktúra közvilágítási hiányosságai	Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása Közlekedésbiztonság növelése	Bár a város közvilágításában jelentős fejlesztések történtek (led-es világítótestek épültek), még mindig vannak hiányosságok a gyalogos és kerékpáros útvonalaknál (pl. ilyen a KAVÍZ irodaház menti meglévő kerékpárút is), így a probléma fennáll

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
24	Gyalogátkelőhelyek beláthatóságának, infrastruktúrájának (járda felület) és megvilágítottságának problémája	Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása Közlekedésbiztonság növelése	A város közvilágításában jelentős fejlesztések történtek (led-es világítótestek épültek), így a gyalogátkelőhelyek megvilágítottsága javult. Ugyanakkor a gyalogátkelőhelyek beláthatósága több helyen most is fennálló probléma, megoldása bizonyos helyeken elhárítható (pl. növényzet ritkítással, visszavágással stb.), de vannak helyek, ahol a megoldás jelentős forrást igényelne (pl. teljes átépítés), emiatt a probléma a továbbiakban is marad
25	Környéki településeket és a várost összekötő kerékpárút hálózat hiányosságai	Kerékpáros közlekedési mód részarányának növelése Közlekedésbiztonság növelése	Továbbra is fennálló probléma, elsősorban Kaposvár-Kaposújlak, Kaposvár-Juta, Kaposvár-Kaposszerdahely között; Toponár irányába (benzinkútjól jó); Töröcskei kertváros, Zselic kertváros; Kaposszerdahely, Szenna
26	Kerékpározásra alkalmas útszakaszok jelenleg nem alkotnak összefüggő kerékpáros hálózatot a városban, hiányzik a hálózati elemek összekötése	Kerékpáros közlekedési mód részarányának növelése; Közlekedésbiztonság növelése	Továbbra is fennálló probléma, leginkább a főutak mentén, Toponár felé, Kaposfüred felé és Kaposszentjakab felé
27	Sok a korszerűtlen kerékpárhálózati infrastruktúra kialakítás (sok közös gyalog- és kerékpárút, csomóponti átvezetések hiánya, illetve akadálymentességi problémák)	Kerékpáros közlekedési mód részarányának növelése, a szolgáltatási színvonal fejlesztésével	Továbbra is részben fennálló probléma. Az első időszakban megvalósult kerékpáros kialakítások régebbi szemlélet szerint épültek, amelyek fejlesztésére lenne szükség a kor elvárásaihoz és a módosult UME -hez igazodva, valamint egyesek felújítása is időszerű. A csomóponti átvezetések több helyen hiányoznak, akadálymentességi problémák is tapasztalhatók
28	Kerékpárparkolók (támaszok) kapacitási problémái (forgalomvonzó létesítményeknél hiányok)	Kerékpáros közlekedési mód részarányának növelése	Bár számos közterületi korszerű kerékpár támasz került kialakításra a városban, azonban a probléma továbbra is fennáll, szükség lenne a kerékpárparkolók számának bővítésére
29	Csak mintaközbringa rendszer van a városban (hiányzik a teljes városi közbringa rendszer)	Kerékpáros közlekedési mód részarányának növelése	Kiépült a városban a teljes közbringa rendszer és működik. Ugyanakkor több probléma is felmerült annak használati értékében, üzemeltetésében, amelyek javításra, megoldásra várnak, így a közbringa rendszerrel kapcsolatos probléma jelenleg is érvényben van, fennáll
30	Közterületi eszközök hiánya a gyalogos és kerékpáros közlekedés segítésére (szemetes edények, közterületi pumpa, elektromos töltők)	Gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása	Továbbra is fennálló probléma, a meglévő gyalogos- és kerékpáros területek mentén szükséges lenne a közterületi eszközök számának bővítése (szemetes edények, közterületi kerékpáros pumpák, biciklis elektromos töltők stb.)

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
31	Javításra szoruló közlekedési kultúra (gyalogos, kerékpáros, autós)	Gyalogos- és kerékpáros közlekedési mód részarányának növelése	A probléma jelenleg is fennáll, az utazási, közlekedési kultúra javítása továbbra is szükséges, melynek része a közlekedési szabályok következetes ellenőrzése és betartatása is (pl. járdán való rollerezés, kerékpározás, a sétálóövezetekben történő közlekedés, vagy szabálytalan gépjárműves manőverek és parkolás, gyalogátkelőhelyek megközelítése stb.)
32	Városrészek közötti átjárás hiányosságai (Donner - Belváros; Cser - Belváros)	Kerékpáros közlekedés hiányzó hálózati kapcsolat megteremtése	Bár több helyen történt városrészek közötti megfelelő színvonalú gyalogos, illetve kerékpáros kapcsolatfejlesztés, de a probléma továbbra is fennáll. Hálózati kapcsolathányok vannak pl. a Guba S. u. mentén Toponár városrész felé, a Füredi u. mentén északi irányban Kaposfüred felé, vagy pl. a Jutai úton a Hajnóczy J. utcai kereszteződéstől északi irányban (a koppenhágai kerékpárút folytatásaként) a Tüskevári városrész eléréséhez.
EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZLEKEDÉS			
33	Hiányoznak a várost elkerülő egyes főúti kapcsolatok	Szolgáltatás színvonalának növelése Közlekedési környezet-terhelés csökkentése	A probléma továbbra is fennáll, leginkább a várost nyugati irányból elkerülő út hiánya jelentkezik.
34	Hiányzó városi közúti-kapcsolatok	Szolgáltatás színvonalának növelése Közlekedési környezet-terhelés csökkentése Belváros tehermentesítése	A probléma jelenleg is fennáll. A városi területfejlesztéssel összefüggően a belváros tehermentesítését segíthetné pl. a Guba S. u.-Füredi u. között kelet-nyugat irányban hiányzó közúti kapcsolat, amely az új Kisgát lakóterület északi felén vezetne át
35	Közúti gépjárműforgalom jelentős térnyerése a Belvárosban, aránytalan autós közterület-használat	Forgalomcsillapított és korlátozott forgalmú zónák kialakítása; Gyalogos közlekedés feltételeinek javítása	Továbbra is fennálló probléma. A belvárosi területen kevésbé jellemzőek forgalomcsillapított útszakaszok vagy korlátozott forgalmú zónák, amelyek kevésbé tennék kedvezővé a gépjárművel való belvároson áthaladó közlekedést
36	Önkormányzati közúthálózat állagromlása	Szolgáltatás színvonalának növelése, működtetés, üzemeltetés forrásnövelése Közlekedésbiztonság növelése	Az időközi sürgősségi karbantartások ellenére továbbra is fennálló probléma (pl. ilyen a Tallián Gy. u, vagy Kapos-Zselic Kertváros). Az önkormányzati utak állapota erőteljesebb felújításokat igényelne, amelyet nagyobb költségráfördítés hozzárendeléssel lehet megvalósítani

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
37	Lakótelepi közutak, gyalogutak és a környezet/közterületek általános állagromlása	Szolgáltatás színvonalának növelése, működtetés, üzemeltetés forrásnövelése Közlekedésbiztonság növelése	Az eseti sürgősségi karbantartások ellenére továbbra is fennálló probléma. A lakótelepi utak, gyalogjárdák és a környezet fenntartása előre ütemezett, folyamatos városi tevékenységet és nagyobb költségráfordítást igényel
38	Vasúti infrastruktúra kedvezőtlen elválasztó hatása a városrészek kapcsolatában	Közlekedés fizikai rendszerelemeinek javítása Sztintbeni közúti-vasúti csomópontok kialakításával ill. különbszintű megoldásával	Bár az IMCS megvalósult, ami a belváros környezetében jelentősen javította a vasút két oldala közötti érintett városrészek kapcsolatát, illetve a kapostüskevári vasúti csomópontnál (Jutai út-Vásártéri út) is fejlesztés történt, ami mind a forgalombiztonságot, mind a közlekedés kapacitását is segíti. Ugyanakkor még néhány helyen szükséges lenne a városrészeket elválasztó vasúti keresztezések fejlesztése (pl. Pécsi utcai, vagy a Raktár utcai vasúti-közúti átjárók).
39	Országos közúthálózat állagromlása (fő és mellékutak)	Szolgáltatás színvonalának növelése, működtetés, üzemeltetés forrásnövelése Közlekedésbiztonság növelése	Továbbra is fennálló probléma
40	Parkolás-szabályozás hiányosságai	Szolgáltatás színvonalának növelése Fizikai rendszerelemek (új parkolók) bővítése Smart eszközök alkalmazása	A probléma továbbra is fennáll. 2025 végén elkészült egy tanulmány, ami egyrészt a város parkolási anomáliáit tárja fel, ugyanakkor megoldási alternatívákat mutat azok kezelési megoldásaira is, mind területegységek, egyes helyek vonatkozásában, mind rendszer szinten is
41	Csúcsidőben torlódások, zsúfolt közutak	Szolgáltatás színvonalának növelése Közlekedésbiztonság növelése Közlekedési környezet-terhelés csökkentése	Továbbra is fennálló probléma
42	Egyes lakóterületeken burkolatlan úthálózat (földutak)	Közúti közlekedés fizikai rendszerelemeinek javítása Közlekedési környezet-terhelés csökkentése	A probléma - annak ellenére, hogy történtek fejlesztések - jelenleg is fennáll. Még mindig vannak olyan útszakaszok (pl. Kodolányi J. u. egy része, Beszédes J. utca egy része, Piatsek bácsi utca stb.), amelyek szilárd burkolattal való kialakítása elengedhetetlen lenne

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
43	Lakóterületeken nem jellemző a forgalomcsillapítás fizikai eszközökkel történő segítése (elavult forgalomtechnikai megoldások)	Közlekedési környezet-terhelés csökkentése Közlekedésbiztonság növelése	Több kisebb lakóterületi fejlesztés történt az elmúlt időszakban, így a probléma már nem jellemző
44	Jelzőlámpás csomópontok merev és kevés elemű programtára, rugalmatlan forgalomirányítási megoldások, összehangolási hiányosságok	Szolgáltatás színvonalának növelése Közlekedésbiztonság növelése Közlekedési környezet-terhelés csökkentése	A probléma részben fennáll. A városi nagyobb forgalmú főutak esetén az összehangolás megoldott, igaz fix programokkal működtetett jelzőlámpa rendszer működésével. Nem jellemző a jelzőlámpás csomópontoknál forgalomfüggő (pl. zöldidő nyújtását lehetővé tevő) rugalmas üzemmód alkalmazás, de nem is biztos, hogy erre szükség lenne, ezt vizsgálni kellene. A legnagyobb problémát azon időszakok jelentik, amikor pl. a teherforgalom kiugróan megnövekszik (pl. cukorrépa betakarítással összefüggően), ezen forgalom megfelelő kezelésére nincs kialakult, előre tervezett forgatókönyv, illetve jelzőlámpás működési alternatíva
45	Elektromos autókat (és kerékpárokat) kiszolgáló közterületi töltő infrastruktúra hiánya (csak egy helyen van)	Környezeti szempontból kedvezőbb kibocsátású személyautó arány növelése	Az elmúlt évek fejlesztései kapcsán történtek kisebb fejlesztések, azonban az elektromos autók és elektromos rásegítésű kerékpárok várható további elterjedésével szükséges az elektromos töltőrendszer városi bővítése (magánbefektetők bevonásával is)
46	Parkolóhely hiány egyes területrészekben		A probléma továbbra is fennáll (pl. a Belváros, a kórház, az oktatási intézmények és környezetükben). Bár több helyen történtek és még történnek fejlesztések a parkolás rendezésére vonatkozóan, ugyanakkor a gépjárműellátottság növekedésével (pl. családonként 2 db autó megjelenésével) az igény növekedett a közterületi parkolásra. Megoldást nem feltétlenül a közterület felhasználásával célszerű keresni (pl. parkolóház vagy mélygarázs építések), a megfelelő megoldás kialakításához célszerű előzetes vizsgálatokat végezni
47	Környéki településeket és a várost összekötő egyes országos utak rossz állapota	Működtetés, üzemeltetés forrásnövelése Közlekedésbiztonság növelése	A probléma azonos a 39. sorszámon megjelölttel, amely továbbra is fennáll
48	Egyes ipari területek infrastruktúra ellátatlansága, megközelítési útvonalak hiánya	Teherszállítási, -rakodási rendszer, teherforgalmi behajtás szabályozása (city logisztika)	Számos kaposvári iparterület belső közúthálózata fejlesztésre került az elmúlt időszakban, így ilyen probléma csak kismértékben jelentkezik

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
49	Nagy a teherforgalom a város egyes útvonalain, elkerülő utak hiányoznak	Teherszállítási, -rakodási rendszer, teherforgalmi behajtás szabályozása (city logisztika)	A probléma azonos a 33. sorszámon megjelölttel, amely továbbra is fennáll. Amíg nincsenek megfelelő elkerülő utak, addig a városi teherforgalmi szabályozás sem tud érvényre jutni. Kiemelkedő teherforgalmi probléma a cukorrépa betakarítással jelentkező időszak, mivel a Cukorgyár elhelyezkedése miatt annak megközelítése igencsak terheli a város főbb útjait, más (pl. keleti) megközelítő út lehetősége ugyanis nincs, ugyanakkor a lakóutcák védelme is kiemelt jelentőségű
50	Közüti teherforgalom miatt magas a zajterhelés és légszennyezés a városban	Átmenő teherszállító forgalom szabályozása	A probléma továbbra is fennáll. A városi úthálózat forgalmi rendjének átgondolása lenne szükséges a főbb utaknál az átmenő teherforgalom szabályozásával (súlykorlátozások, vagy időszaki korlátozások stb. bevezetésének vizsgálata)
51	Szolgáltatás színvonalának növelése (elkerülő utak)		A probléma azonos a 33., a 34., a 36. és a 39. sorszámokkal jelölt problémákkal, amely továbbra is megoldásokat igényel
52	Lakóterületek közlekedés okozta környezeti terhelésének csökkentése		A probléma megoldására városi szinten több intézkedés történt, így nem nevezhető fennálló jelentős problémának. Az elektromos közösségi közlekedési autóbuszok térnyerésével, valamint a növekvő e-autós közlekedésnek köszönhetően, a környezeti terhelések a korábbiakhoz képest csökkennek
53	Rakodási, áruszállítási problémák, koncentrált rakodóhelyek hiánya a forgalomcsillapított területeken	Teherszállítási, -rakodási rendszer szabályozása (city logisztika)	A probléma továbbra is fennáll. Szükséges lenne a teherszállítási, -rakodási rendszer városi áttekintése, city logisztikai koncepció megfogalmazása és intézkedési fázisokban annak megvalósítása
MENEDZSMENT			
54	Kevés információ a közúti infrastruktúráról, állapotról, baleseti helyzetről A tervezést, üzemeltetést segítő egységes városi közlekedési adatbázisok, térinformatikai rendszerek hiánya, szigetszerű üzemeltetői információgyűjtés és -kezelés	Városi Közúti Adatbank kialakítása	Intézményi kérdés, amelynek ilyen formában történő aktualitása újragondolást igényel. Nem problémaként kezelendő

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
55	Nincs tarifaközösség és integrált szolgáltatás a vasúti-, helyközi és helyi közösségi közlekedésben	A közösségi közlekedési intézményi rendszerek együttműködése a tarifarendszerek összehangolása révén, kiszámítható finanszírozás megvalósításával Ár-érték arány javítása, versenyképes ár elérése	A magyarországi közlekedési tarifa szabályozás 2024. március 1-jétől jelentős átalakuláson ment keresztül, melynek célja a tarifarendszer egyszerűsítése és az utasok számára kedvezőbb lehetőségek biztosítása (országos és vármegyei különböző jegy és bérletkonstrukciók egységesítése). Az intézkedés bevezetése nagyban segítette a tarifarendszerben korábban tapasztalható problémák kezelését, még akkor is, hogy ha annak nem képezi részét a helyi közlekedési közszolgáltatás
56	Nincsenek a közlekedők, elsősorban a nem kaposváriak (turisták) számára térképek, tájékoztatók, mobil applikációk, összekapcsolva gazdasági, turisztikai stb célokkal	Felhasználók egyéni döntéseinek befolyásolását célzó eszközök alkalmazása	A probléma részben fennáll. Kaposvár turisztikai kiadványai, köztük ingyenes térképek, útikönyvek és képeslapok a helyi Tourinform irodában érhetők el, amelyekhez jutás egyrészt nyitvatartási időben és személyesen lehetséges. Ott Qilaq Turisztikai Kártya, ami digitális, geolokációs alapon működő városi kártyarendszer is elérhető Bár online módon turisztikai honlapokon (pl. visitkaposvar.hu; csodasmagyarorszag.hu) lehetséges tájékozódni, de applikációs információs megoldás nem került eddig kialakításra
57	A korszerű szolgáltatói, ügyfélközpontú attitűd és arculat hiányzik a közösségi közlekedés üzemeltetőinél		A kaposvári helyi közlekedési szolgáltató (Kaposvári Közlekedési Zrt.) és a MÁV Csoport fejlesztései révén, valamint az IMCS létrehozásával, illetve a városvezetés döntései alapján arculat hiányáról nem beszélhetünk. A szolgáltatói attitűd folyamatos javítása ugyanakkor mindig olyan kérdés (mind a helyi, mind a helyközi közforgalmú közlekedés kapcsán), amelynek javítása továbbra is elengedhetetlen
ÚJ PROBLÉMÁK			
58	Elektromos autóbusz flotta és új szolgáltatási modell bevezetésének kihívásai a helyi közösségi közlekedésben	Fenntartható és elektromos helyi közlekedési rendszer kialakítása	A helyi közforgalmi buszok cseréje megtörtént. A járműflotta teljes elektromos buszokra átállása, és kisebb befogadóképességű járművek (midibuszok) beszerzésének előkészítése folyamatban van. A rendszer teljes beüzemelésével, az első körös üzemeltetési problémák kezelésével kapcsolatos kihívásokra azonban szükséges felkészülni, hogy az a színvonal romlását ne okozza a napi közlekedésben
59	Ipari területek és új foglalkoztatási központok közforgalmú közlekedési kiszolgálása	Munkahelyi közlekedési kapcsolatok közösségi közlekedési kiszolgálásának fejlesztése	A helyi közösségi közlekedés részben alkalmazkodik a műszakváltási időpontokhoz, ugyanakkor célszerű megvizsgálni a felmerülő igényeket, amelyek megoldásra várnak a közforgalmú közlekedés fejlesztésével

Ssz.	Probléma (SUMP 1.o)	Közlekedési konkrét cél (SUMP 1.o)	Probléma státusza / Megjegyzés
60	Elektromos rollerek szabálytalan és balesetveszélyes használata	Mikromobilitási szabályozás és közlekedésbiztonság erősítése	A probléma egyre jelentősebb, különösen a szabályismeret hiánya és az eszköz lehetőségeit kihasználó sebesség túllépések miatt, amely jelentős baleseti kockázat
61	Iskolák környezetében jelentkező időszakos közlekedési zsúfoltság, balesetveszélyes helyzetek	Forgalomcsillapított és korlátozott forgalmú zónák kialakítása Közlekedésbiztonság növelése Közlekedési környezet-terhelés csökkentése	Több intézménynél jelentkező közterületi probléma, A gépjárművel iskolába közlekedés helyett növelni szükséges a kerékpárral, gyalog, illetve közösségi közlekedéssel történő eljutást, időszaki forgalmi megoldások szükségesek, mely közlekedésbiztonsági intézkedések javaslatalkotása már kezdetét vette, de konkrét megvalósítása elengedhetetlen
62.	Egyes városi csomópontok geometriai, kapacitási és közlekedésbiztonsági hiányosságai	Szolgáltatás színvonalának növelése Közlekedésbiztonság növelése Közlekedési környezet-terhelés csökkentése	A mobilitási kérdőívben a válaszadók több olyan csomópontot neveznek meg, ahol a jelzőlámpás csomópontok programozásán és összehangolásán túl a jelenlegi kialakítást, kapacitást vagy forgalmi rendet nem tartják megfelelőnek. Ilyen a Virág u.–Fő u.–Hársfa utcai, a Jutai út–Hajnóczy utcai és a Kossuth L.u.–Somssich utcai csomópont. A Mező utca esetében is felmerül a probléma, mely két csomópontot érinthet
63.	A gyalogos és kerékpáros útvonalak környezetében (több területen) nem megfelelő az árnyékolás és a zöldterület rendezettsége	Gyalogos és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítása (klímaadaptív közterületek kialakítása)	A lakossági válaszok szerint a fásítás és az árnyékolás hiánya csökkenti a gyaloglás és a kerékpározás vonzerejét különösen a nyári időszakban. A probléma a gyalogos felületek műszaki állapotától és akadálymentességétől (22., 27. és 30. sz. problémák) elkülönülő használati és komfortprobléma

9. táblázat Főbb problémák számbavétele (SUMP 2.o)

Az azonosított problémák egy része területileg lehatárolható konkrét nyomvonalként, csomópontként, helyként vagy területegységként, míg más részük általános jellegű, amely térképen nem ábrázolható.

A térképen beazonosítható és megjeleníthető problémák alapján készült el a problémákat bemutató aktuális Problématérkép, amely útmutatóul szolgálhat majd a következő munkafázisban a szükséges főbb beavatkozások meghatározásához.

5. CÉLRENDSZER

5.1. JÖVŐKÉP

A jövőkép felvázolja Kaposvár elképzelt jövőbeli állapotát a társadalom, a gazdaság és a környezet vonatkozásában a stratégia időtávlátát figyelembe véve.

A Településfejlesztési Konceptió figyelembevételével Kaposvár MJV jövőképe a következő:

„Kaposvár legyen a térségi erőforrásokra és együttműködésre alapozott, valamint a zöld növekedésben élenjáró, 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.”⁴⁶

A fenti jövőkép integrált módon fogalmaz meg egy reálisan elérhető, értékekre és lehetőségekre alapozott, tudatos fejlesztés eredményeként biztosítható célállapotot.

A harmonikus fejlődés egyaránt fontos tényezőként kezeli

- a piaccgazdasági értelemben vett teljes foglalkoztatottság gazdasági háttérének megteremtését
- a társadalmi igényeket kiszolgáló komfortos városi környezet kialakítását
- a környezet értékeinek megtartását, a környezeti állapot javítását.

5.2. 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 **Közlekedés stratégiai célok**.

A Mobilitási terv átfogó társadalmi céljai a helyzet- és problémaértékelésre alapozva levezethetők az érvényben lévő országos, térségi, illetve települési stratégiai dokumentumokban lefektetett fő társadalmi, gazdaságpolitikai célkitűzésekből.

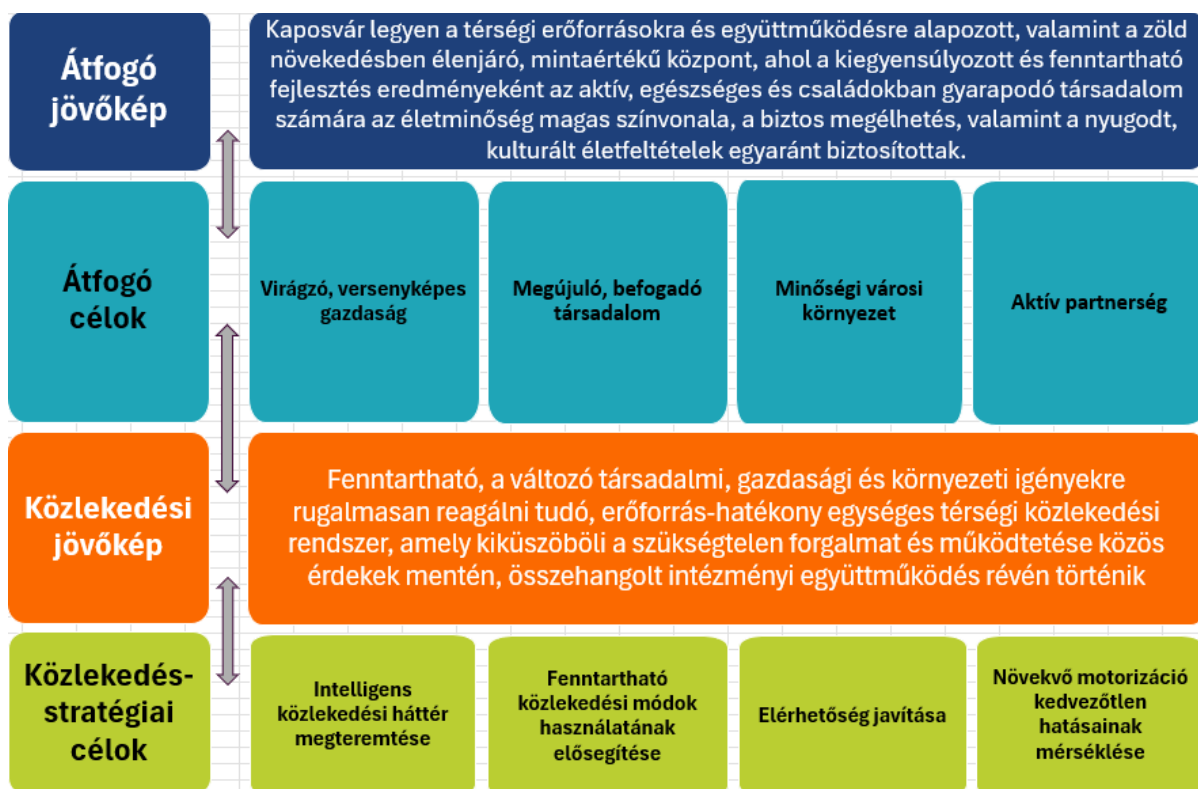
Az integrált szemléletből adódóan az Átfogó társadalmi célok és részcélok komplexen kezelnek bizonyos tématerületeket. Az átfogó célok Kaposvár meglévő adottságaira és lehetőségeire alapoznak és kijelölik a jövőkép eléréséhez szükséges legfontosabb fejlesztési irányokat.

A második célszintet képviselő Közlekedés stratégia célok mindegyike a fenti társadalmi célok, tehát a fenntartható működés elérése érdekében kerültek megfogalmazásra. A közlekedés stratégia célok rendszere nem hierarchikus, hiszen egyes közlekedési cél több társadalmi célt is szolgálhat.

A következő célrendszer ábra a két célszinten lévő célokat mutatja be.



⁴⁶ 195/2014.(IX.29.) önk. határozat - Kaposvár Településfejlesztési Konceptiója 2030-ig



76. ábra Jövőkép, az átfogó társadalmi- célok és a közlekedés stratégiai célok

Az első célszintet képező **átfogó társadalmi célok** alábontását az alábbi ábra szemlélteti.



77. ábra Átfogó társadalmi célok és részcélok



78. ábra Közlekedés stratégiai célok és az alá tartozó operatív részcélok

A közlekedés-stratégiai célkitűzések egyrészt a város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodik, másrészt figyelembe veszik mindazon mobilitási kihívásokat, amelyek a jelen és jövőbeni életünk meghatározó trendjeit jellemzik, mint pl. elektromobilitás, megosztott mobilitás vagy a gondolkodásmód és a viselkedésminták változása, integrált térgazdálkodás, valamint új üzleti koncepciók az áru-és személyszállításban.

Mindezek alapján **Kaposvár 2.0 Mobilitási terve négy közlekedés stratégiai célt** tűz ki a mobilitásfejlesztés kapcsán, amelyek alatt **összesen 13 operatív rész cél** került azonosításra.

A mobilitás tervezés beavatkozási logikája alapján a célok meghatározása alapozhatja meg azt a felülvizsgálat során újragondolt eszközrendszert, amely beavatkozási lépések, intézkedési csomagok elősegíthetik a célok teljesülését, valamint mindezek révén kijelölhetők, rögzíthetők a SUMP 2.0 projektjei.



79. ábra A mobilitás tervezés beavatkozási logikájának lépései

6.ESZKÖZRENDSZER

A 4 kitűzött közlekedés stratégiai célnak, illetve 13 részcélnak megfelelő megoldások érdekében összesen **13 db eszköz** került megfogalmazásra, a helyzetértékelés és a célrendszer figyelembevételével.

Az eszközök azon beavatkozási csomagokat határozzák meg, melyek keretében megszülető intézkedések elősegítik a célok teljesülését. Az egyes eszközök több közlekedés-stratégiai célt is szolgálhatnak, így egymás hatását kiegészítve és erősítve járulnak hozzá azok eléréséhez.

6.1. ESZKÖZÖK ÉS CÉLOKKAL ÖSSZEFÜGGŐ KAPCSOLATUK

A Mobilitási terv céljainak megvalósulását segítő eszközöket a tanulmány két típusra osztja: ún. fejlesztési- illetve menedzsment eszközre.

A célrendszerhez igazodóan megfogalmazott **Fejlesztési eszközök (FE)** jellegükből adódóan alapvetően és az eszköz tartalma tekintetében többségében infrastrukturális jellegű, járműállományi-, eszköz vagy egyéb rendszerfejlesztési beavatkozásokat foglalnak magukba. Kaposváron **10 fejlesztési eszköz** került rögzítésre.

A **Menedzsment eszközök (ME)** a közlekedési rendszer működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú beavatkozásait foglalják össze. A Menedzsment eszközök jellegükből adódóan, kisebb részben fejlesztési elemeket is tartalmazhatnak (pl. háttér rendszerek, IT beruházások). Kaposvár mobilitásával kapcsolatosan **3 menedzsment eszköz** került meghatározásra.

Az eszközök felsorolását és a célrendszerhez történő illeszkedését a következő két ábra mutatja be, külön a fejlesztési-, külön a menedzsment eszközökre.

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

A Fejlesztési eszközök sorszámozása FE kezdőbetűkkel történik. Azt, hogy az adott Fejlesztési eszköz mely közlekedés-stratégiai célok elérésében fejt ki jelentősebb hatást, a táblázatban a sötétebb szürke cella háttérszín mutatja. Egy-egy eszköz több cél esetében is releváns lehet.

Fejlesztési eszközök (FE)		Közlekedés-stratégiai célok			
		Intelligens közlekedési háttér megteremtése	Fenntartható közlekedési módok használatának elősegítése	Elérhetőség javítása	Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak mérséklése
FE1	Közösségi közlekedési módok együttműködésének fejlesztése				
FE2	A helyi közösségi közlekedés hozzáférhetőségének javítása és szolgáltatási színvonalának emelése				
FE3	A gyaloglás vonzerejét és biztonságát javító infrastruktúra fejlesztések				
FE4	Kerékpárosbarát úthálózat és szolgáltatások bővítése				
FE5	Mikromobilitási rendszer fejlesztése				

Fejlesztési eszközök (FE)		Közlekedés-stratégiai célok			
		Intelligens közlekedési háttér megteremtése	Fenntartható közlekedési módok használatának elősegítése	Elérhetőség javítása	Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak mérséklése
FE6	Elektromobilitást támogató infrastruktúra és rendszerfejlesztések				
FE7	Meglévő közúti infrastruktúra tervszerű korszerűsítése				
FE8	Korszerű parkolási rendszerek bevezetése				
FE9	Közúti forgalomcsillapítás, közlekedésbiztonság				
FE10	Közúti közlekedési kapcsolatok bővítése				

80. ábra A Fejlesztési eszközök kapcsolódása a közlekedés-stratégiai célokhoz

KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLOK ÉS A MENEDZSMENT ESZKÖZÖK KAPCSOLATA

Hasonló megjelenítéssel láthatjuk a Menedzsment eszközök (ME betűjelekkel) kapcsolódását a közlekedés-stratégiai célokhoz.

Menedzsment eszközök (ME)		Közlekedés-stratégiai célok			
		Intelligens közlekedési háttér megteremtése	Fenntartható közlekedési módok használatának elősegítése	Elérhetőség javítása	Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak mérséklése
ME1	Hatékonyabb és a SUMP elveket támogató intézményrendszer				
ME2	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a célok elérésének elősegítésére				
ME3	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására				

81. ábra A menedzsment eszközök kapcsolódása a közlekedés-stratégiai célokhoz



6.2 ESZKÖZÖK BEMUTATÁSA

6.2.1. FEJLESZTÉSI ESZKÖZÖK

FE1 KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSI MÓDOK EGYÜTTMŰKÖDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE

A közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalát több tényező határozza meg, a kényelem, a térbeli és időbeli hozzáférhetőség, a megbízhatóság és a menetidő együttesen, mind a helyi és helyközi közösségi közlekedés területén. Az FE1, FE2 eszközök együttesen fedik le a közösségi közlekedési fejlesztési beavatkozásokat a városban és környékén.

A helyi lakosság, az itt tanulók és dolgozók, valamint a városba érkező utasok, turisták hatékony kiszolgálása érdekében Kaposvár vasútállomás és közvetlen közelében a helyi és helyközi autóbuszpályaudvar intermodális átszállási csomóponttá fejlesztése révén a helyi és a helyközi közösségi közlekedési utasok, 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. Ugyanakkor még további fejlesztések szükségesek a színvonal fenntartásához, növeléséhez a közforgalmú utazások átjárhatóságának, kapcsolatainak javításához.

A fontosabb városon belüli átszállási csomópontokon túl folytatni szükséges az **eszközpark fokozatos megújítását**. Emellett az átszállásokhoz szükséges információkat biztosítani kell minden nagyforgalmú megállóban, a megkezdett **okosmegálló fejlesztés tapasztalatok mentén**.

Egy-egy vasútvonal fejlesztésének előkészítésénél városon belül és a vonzaskörzetben is indokolt vizsgálni, hogy a szolgáltatás, menetrend kialakítása a mai utazási igényekhez illeszkedik-e. Szükség esetén **új járatok létesítése vagy összekapcsolása, átszállások hangolása indokolt**.

A mai kor utasigényeinek megfelelően, a környező településeken a vasúti megállók és

buszmegállók fejlesztése során **P+R** (Park+Ride), **B+R** (Bike+Ride) parkolók kialakítása elengedhetetlen. Ezzel bővíthető az ingázók számára a közösségi közlekedési eszközök elérésének és az egyéni közlekedés és a busz vagy vasút kombinálásának lehetősége.

Kapcsolódó projektek:

- 2.: 41. sz. Dombóvár-Gyékényes vasútvonal rekonstrukciója Jákó-Nagybajom és Somogyszob között
- 3.: Gyorsvonati menetrendi szolgáltatás fejlesztése Kaposvár relációiban Kaposvár-Dombóvár, Kaposvár-Dombóvár-Pécs, Kaposvár-Gyékényes és Kaposvár-Budapest relációkban
- 4.: Egyetemi városok térségi közösségi közlekedési kapcsolatának fejlesztése
- 11.: Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében I. ütem
- 12.: Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében II. és III. ütem
- 38.: Közúti-vasúti keresztezések fejlesztése a városrészek kapcsolati javítása érdekében
- 39.: Kaposújlaki repülőtér fejlesztése

FE2 A HELYI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS HOZZÁFÉRHETŐSÉGÉNEK JAVÍTÁSA ÉS SZOLGÁLTATÁSI SZÍNVONALÁNAK EMELÉSE

A fejlesztési eszköz a helyi autóbusz járműflotta megújításának folytatását és a helyközi járműállomány korszerűsítését tűzi ki célul, menedzsment feladatokat is magába foglalóan. 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 kiszolgáló háttér infrastruktúra technológiai fejlesztéshez való illeszkedését egyaránt.

A beavatkozási eszköz magába foglalja másrészt az utasok várakozásának kényelmesebbé tételét, a megállóhelyek

elérhetőségének és környezetük állapotának javítását, beleértve a járdakapcsolatok akadálymentes és biztonságnövelő fejlesztését.

A megállóhelyek területén a jó minőségű burkolat és közvilágítás, az időjárás elleni védelem, az utcabútorok, a szemetessedény és a megfelelő utazási információk elérhetősége (lásd okosmegálló fejlesztések folytatása) és egységes kialakítása a mai kornak megfelelő alapvető elvárás. A felújításoknál a balesetveszélyes helyek, akadálymentesítési problémák megoldása prioritást élvez, a beavatkozásokat az utasforgalom nagysága szerinti rangsor figyelembevételével lehet tovább ütemezni.

A módváltás és a szolgáltatás színvonala szempontjából az **utazási idő meghatározó tényező**. A kiszámíthatóbb és zavarmentesebb szolgáltatás által üzemeltetők és társadalmi előnyök (környezetterhelés, forgalombiztonság) is jelentkeznek.

A járatok részletes menetidő-elemzése alapján, illetve az útvonalai akadályoztatások azonosítása révén lehet meghatározni azokat az **előnyben részesítő beavatkozásokat**, amik a közforgalmú járművek prioritizálását megteremthetik (buszsávok, buszszilipek stb. kialakítása). A közúti forgalomirányító eszközök támogatásával támogatható a buszok zavarmentesebb közlekedése. Az előnyben részesítési beavatkozások többsége építést nem igénylő forgalomtechnikai eszközökkel lehetséges, pl. jelzőlámpa program fejlesztésekkel, ill. egyes útszakaszok esetében a közúti forgalomtól elkülönített sáv, terület kijelölésével a meglévő burkolaton (az út keresztmetszetének újraosztásával). Az előnyben részesítésekhez a helyi és helyközi szolgáltató együttes közreműködése és fejlesztése (pl. fedélzeti berendezések elhelyezése) szükséges.

Kapcsolódó projektek:

- 5.: Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése
- 6.: Helyi közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése
- 7.: Kaposvári autóbusz megállóhelyek infrastruktúra fejlesztése
- 8.: Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése, zero

emissziós közforgalmú közlekedés megteremtése I. ütem

- 9.: Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése II. és III. ütem
- 10.: Helyi közösségi közlekedési rendszer utastájékoztatásának fejlesztése

FE3 A GYALOGLÁS VONZEREJÉT ÉS BIZTONSÁGÁT JAVÍTÓ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSEK

A beavatkozás fókuszában a biztonságos és vonzó gyalogos infrastruktúra megteremtése a cél.

Az eszköz magába foglalja a lakóterületek gyalogos felületeinek fejlesztését (gyalogos burkolatok rendbe tétele, cseréje, utcabútorok fejlesztése stb.), szükség esetén a hiányzó gyalogos hálózati kapcsolatok kialakítását, emellett a megfelelő közvilágítás kiépítését, a meglévő közterületi fényforrások tervszerű korszerűsítését is.

A fejlesztések elsődlegesen a közösségi-, közterületi helyek megújítását, a zöldterületek fejlesztését a gyalogos és kerékpáros környezet előtérbe helyezésével, és szükség szerint a közterületi eszközök bővítését is tartalmazza (pl. szemetes edények, közterületi kerékpáros támaszok, elektromos biciklitöltők stb.). Mindezek hozzájárulnak az élhetőbb, biztonságosabb lakókörnyezet formálódásához.

A közlekedésükben akadályozottak számára is biztosítani szükséges a teljes területen a közösségi terek és az épületek megfelelő, biztonságos és akadálymentes megközelíthetőségét. Fontos, hogy a gyalogos áramlás vonalában ne legyenek olyan terepakadályok (oszlop, fa vagy utcabútor, nem megfelelő közműfedlap stb.), amely problémát jelenthet a közlekedésben.

A gyalogos infrastruktúra fejlesztéséhez kapcsolódnak a közterületeket, városképet, zöldterületeket és közparkokat, a szabadidős kültéri célpontokat magába foglaló fejlesztések, melyek a vonzó, kényelmes és minőségi arculat létrehozását jelenítik meg városszerte és fontos szerepet játszanak a klímavédelemben.

A fejlesztési eszköz olyan menedzsment jellegű feladatokat is magába foglal, mint a

közlekedésbiztonsági intézkedések. A gyalogos balesetek és ismert konfliktusos vagy veszélyes helyszínek célszerű egy felülvizsgálati program keretében módszeresen megvizsgálni és értékelni.

Általános elvként kiemelt a gyalogosok észlelhetősége: a forgalmas, illetve a nagy sebességű utakat keresztező útvonalaknál, ahol a gyalogátkelő 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 meghatározásakor.

Kapcsolódó projektek:

- 13.: A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten
- 17.: Közterület- közösségi területek fejlesztése I. ütem
- 18.: Közterület- közösségi területek fejlesztése II. és III. ütem

FE₄ KERÉKPÁROSBARÁT ÚTHÁLÓZAT ÉS SZOLGÁLTATÁSOK BŐVÍTÉSE

2016 évben elkészült a város Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (KHT), melynek felülvizsgálata 2026-ban zajlik. Ezen dokumentum jelöli ki azokat a fejlesztéseket, amelyek megvalósítása célszerű rövid-közép vagy hosszabb távon. A beavatkozások célja a városrészek közötti, illetve Kaposvár és a vonzáskörzet települései, valamint turisztikai célpontok közötti kapcsolatok megteremtése.

Így a fejlesztési csomagnak részét képezi pl. a belváros és a többi jelentősebb forgalomvonzó célpont biztonságos kerékpáros elérhetősége, a nagyobb foglalkoztatókhoz (pl. ipari parkokhoz) és intézményekhez vezető kerékpáros útvonalak kialakítása, valamint a környező településektől vonzáskörzeti, átszállási és szabadidős célpontokig kerékpáros útvonalak is.

Cél emellett a meglévő kerékpáros infrastruktúra fejlesztése és biztonságának növelése, a meglévő problémák, balesetveszélyes helyek kezelése, megoldása. Az eszköz keretében kiemelt feladat a nem motorizált módok és gyalogosok közötti konfliktusok oldása.

A forgalmas közterületeknél, forgalomvonzó létesítményeknél folytatni szükséges a közterületi kerékpár-parkolók kialakítását, de a munkába és iskolába kerékpározás fokozása érdekében az intézményi kerékpártárolók létesítésében is feladatok jelentkeznek. A nagyobb városi közösségi rendezvények alkalmával pedig javasolt ideiglenes (mobil) kerékpártámaszok kihelyezése.

Kapcsolódó projektek:

- 15.: Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron I. ütem
- 16.: Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron II. és III. ütem
- 17.: Közterület- közösségi területek fejlesztése I. ütem
- 18.: Közterület- közösségi területek fejlesztése II. és III. ütem
- 19.: Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése I. ütem
- 20.: Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése II. és III. ütem

FE₅ MIKROMOBILITÁSI RENDSZER FEJLESZTÉSE

A mikromobilitás a könnyű, egy- vagy két fős, emberi erővel vagy elektromos hajtással üzemelő járművek (e-rollerek, kerékpárok, segway-ek stb.) használatát jelenti, mint rövid hatótávú, „zöld” és hatékony városi közlekedési alternatíva. A könnyű, egyéni vagy megosztott közlekedési eszközök, mint az **elektromos és hagyományos rollerek és a közösségi és saját tulajdonú kerékpárok** népszerűsége egyre nő, ezért a jelenleginél szigorúbb szabályozása is az eszközbe értendő feladat.

A fejlesztési eszköz magába foglalja a bárki által igénybe vehető kaposvári kerékpáros közösségi közlekedési rendszer („közbringa” rendszer) felülvizsgálatát és további fejlesztését (hálózatfejlesztés, kerékpárcserék stb.), amelynek kiinduló alapja a meglévő „Kaposvári Tekergő” rendszer. A fejlesztést a jelenlegi rendszer vizsgálatával szükséges megalapozni. A vizsgálatnak célszerűen része kell lennie egy felhasználói elégedettség-felmérésnek, amely mentén a jövőbeni rendszer további lehetőségi körvonalazható. A jelen mobilitási terv felülvizsgálat részeként készült egy online kérdőíves felmérés, amely többek között a meglévő közbringa

rendszerrel kapcsolatos elégedettségre is rákérdezett. A beérkező vélemények (feldolgozásukat követően) figyelembe vehetők a továbbfejlesztési elképzelésekhez.

A fejlesztésnek része lehet a kerékpárflottán túl, egyéb mikromobilitási eszközökkel való kiterjesztés (pl. elektromos közrollerek), a gyűjtőállomások elhelyezkedése, ellátott terület kiterjedtsége, 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. Az ehhez kapcsolódó döntések meghozatala mellett az eszköz feladataiba értendő a marketing-kommunikációs tevékenység.

Kapcsolódó projekt:

- 21.: Közbringa és mikromobilis rendszer fejlesztése Kaposváron

FE6 ELEKTROMOBILITÁST TÁMOGATÓ INFRASTRUKTÚRA ÉS RENDSZER-FEJLESZTÉSEK

A fejlesztés az elektromos meghajtással működő járművek és kapcsolódó infrastruktúra további elterjedését támogatja a városban. A járműfejlesztések alatt – az eszközön belül – elsősorban a közösségi közlekedési, valamint a közfeladatot ellátó járműflotta folyamatos megújulása értendő. Így a beavatkozás részét képezi mind a helyi mind a helyközi járműflotta zéró emissziós ill. elektromos járművekre való cseréje, időben pedig a futásteljesítmény és évjárat figyelembevételével jelentkező időközi szükséges járműcserék. Emellett az eszköz magába foglalja a közfeladatot ellátó korábban megkezdett járműfejlesztéseket, eszközcseréket is (pl. vagyonnevelési, városi, városüzemeltetési feladatokhoz).

Az infrastruktúra beavatkozásokat egyrészt a közösségi közlekedési telephelyeken a korszerű járművek háttérbázis kiszolgálásában történő fejlesztéseket takarja, amely a technológiai fejlődés színvonalát képest szinten tartani. Másrészt a beavatkozás felöleli a közterületen, nagyforgalmú célpontoknál és sűrűn lakott területeken a kor igényei szerint jelentkező elektromos töltők telepítéseit, valamint a meglévők szükséges cseréjét mind a

gépjárművek mind az egyéb mikromobilitási eszközök biztonságos közúti használata érdekében.

Természetesen a megvalósuló műszaki tartalomnak igazodnia kell az e-mobilitás gyors technológiai fejlődéséhez. Napjainkban terjedő megoldás például a közvilágítási hálózattal kombinált töltők kialakítása, vagy a napelemes ellátásra és akkumulátoros megoldásokra támaszkodó típusok tesztelése.

Kapcsolódó projektek:

- 8.: Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése, zéró emissziós közforgalmú közlekedés megteremtése I. ütem
- 9.: Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése II. és III. ütem
- 11.: Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében I. ütem
- 12.: Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében II. és III. ütem
- 22.: Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem
- 23.: Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése II. és III. ütem

FE7 MEGLÉVŐ KÖZÚTI INFRASTRUKTÚRA TERVSZERŰ KORSZERŰSÍTÉSE

A gazdasági fenntarthatósághoz hozzátartozó elvárás, hogy a közlekedési igények többségét kitevő közúti infrastruktúrát hatékonyan, a lehető legkisebb környezetszennyezéssel kell fenntartani, üzemeltetni. Az ebből adódóan komplex tartalmú eszköz része a meglévő hálózat és infrastruktúra elemek ilyen szemléletű, megfelelően karbantartható fejlesztése, jelenlegi problémáinak megoldása.

Fontos a nagyforgalmú, illetve balesetveszélyes útszakaszok, csomópontok rendszeres forgalomtechnikai felülvizsgálata. Szükség esetén kiskorrekciós vagy a forgalmi rend módosításával történő beavatkozások megtétele, amely által biztonságosabbá és gördülékenyebbé válhat a közlekedés.

Kiemelt feladat az egyéni nem motorizált közlekedők biztonságának megerősítése, a mozgásban korlátozottak megfelelő közterületi közlekedésének biztosítása, mindehhez jó színvonalú infrastruktúra, közlekedési felület megteremtése, a hibák kijavítása.

A közúti közlekedési infrastruktúra általános állapotának javítása érdekében az útfelújítási programot az Önkormányzat és a Magyar Közút NZrt. által fenntartott szakaszokon is folytatni szükséges. A közúti folyópálya szakaszok fejlesztése mellett ide értendő a jelzőlámpás keresztezések időközi felülvizsgálata és szükség szerinti kiigazítások megtétele, vagy a műtárgyak, illetve a csapadékvíz elvezetés indokolt fejlesztése, de a közvilágítás és a közúti jelzések láthatóságának korszerűsítése is.

A problémákat megoldó felújítások kiterjednek az ipari területek megközelítését biztosító útvonalak és a feltárási belső úthálózat időtálló és biztonságos kialakítására, megújítására.

Kapcsolódó projektek:

- 13.: A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten
- 24.: Kaposvári belterületi utak fejlesztése
- 26.: Városi közútfelújítási program
- 29.: Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem
- 30.: Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. és III. ütem
- 32.: A vonzáskörzet országos közúthálózati elemeinek felújítása
- 38.: Közúti-vasúti keresztezések fejlesztése a városrészek kapcsolati javítása érdekében
- 39.: Kaposújlaki repülőtér fejlesztése

FE8 KORSZERŰ PARKOLÁSI RENDSZEREK BEVEZETÉSE

A közúti közlekedés rendszerint problematikus területe a közúti parkolás megfelelő színvonalú és volumenű biztosítása a városban. A fejlesztések megalapozása a közterületi parkolás felülvizsgálatával kezdhető, a mélygarázsok, parkolóházak, vagy a P+R-ek, területi egyéb parkolók

fejlesztési terveivel összhangban. Az eszköz magába foglalja a kaotikus problémák kezelését szolgáló belterületi parkoló kialakításokat, amelyek kapcsán elvárt a környezeti értékek védelme is, hogy a beavatkozások a zöldterületek fejlesztésével együttesen valósuljanak meg.

A jelenlegi közterületi fizető parkolási rendszer időközi felülvizsgálatával, a használati jellemzők elemzésével lehetséges újragondolni a fizető parkolásban szükséges beavatkozásokat.

Az intelligens parkolási rendszer kialakítása segítséget nyújthat az autósoknak az üres parkolóhelyek megtalálásában. Ezáltal csökkenthető a városban keringő parkolóhely-kereső forgalom, a parkolók telítettsége, kihasználtsága optimalizálható.

Egy lehetséges fejlesztéstípus az úgynevezett parkolási irányítási rendszer, amely a foglaltsági jellemzők kijelzését is magába foglalja. A nagyobb területű parkolóknál a változtatható jelzésképű táblák, amelyből 2026-ban 200 parkolóhelyet lefedő fejlesztés indult a városban, a szabad férőhelyek elérhető, dinamikus információit továbbítja az utat használók felé. Hasonló célt látnak el egyes parkolási mobil applikációk (vagy akár útvonaltervezőkbe integrált megoldások), amelyek elterjedt használata a parkolóhely-kereséssel töltött időt és a feleslegesen megtett utat, valamint a parkolóhelyek környékén jelentkező esetleges torlódásokat csökkentheti.

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 mellett, a tehergépkocsi vagy kamion puffertárolók létrehozása megfontolandó.

Kapcsolódó projektek:

- 1.: Elővárosi P+R és B+R parkolók kialakítása Kaposvár helyközi autóbuszos és vasúti közlekedéséhez
- 24.: Kaposvári belterületi utak fejlesztése (utak, parkolók)
- 25.: Kaposvári belterületi parkolók kialakítása

- 35.: Kamionok hosszú idejű közterületi parkolási lehetőségeinek fejlesztése
- 36.: Parkolásiirányítási rendszer fejlesztése

FE₉ KÖZÚTI FORGALOMCSILLAPÍTÁS, KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A város élhetősége szempontjából erőteljes igény a környezeti értékeket megőrző megoldások elterjesztése mellett a közúti forgalom „kézben tartása”, növekedésének, akadályozott közlekedési időszakainak csillapítása.

A forgalomcsillapítási, sebesség-csökkentési intézkedések és a behajtás-korlátozások együttes célja a város egyes területeinek élhetőségi tényezőinek megtartása. A csendes, tiszta, kipufogógáz-mentes, kisforgalmú lakóterületek az élhetőség szempontjából az ott lakók és odaköltözők elsődleges szempontjai.

A városi csomópontok, a forgalmas kereszteződések, körforgalmak és gyalogos átkelőhelyek biztonsága kiemelt fontosságú. Az itt történt balesetek a személyes veszteségen és anyagi káron túl a város közlekedését olyan mértékben akadályozzák, amely a helyi kibocsátások kiugrásszerű értékeit eredményezhetik. Ezért, illetve az emberélet védelme érdekében fontos az eszközön belül egyes csomópontok biztonsági auditjának elvégzése, szükség esetén felülvizsgálata, újragondolása, illetve azok alapján az elengedhetetlen beavatkozások megtétele.

Különös figyelmet érdemelnek az iskolák környezete, ahol a tanítás kezdete és vége körüli időszakban egyre inkább kialakul a személygépjárművek által okozott forgalmi torlódás, az ezzel járó rossz közlekedésbiztonság és növekvő légszennyezés. Nem elhanyagolható szempont, hogy a gyermekek autóval történő szállítása az autó használatára kondicionálja a jövőbeni nemzedéket, amely számára a fenntartható gyaloglás, kerékpározás és a közösségi közlekedés használata „ismeretlen” és idegen megoldásokká válnak. Az „iskola utca” kialakításának célja a közlekedésbiztonság javítása, az időszakos torlódások csökkentése, a közösségi közlekedéssel, gyalog és kerékpárral történő iskolába járás ösztönzése, miközben javul a

levegőminőség és zajterhelés az intézmény környezetében.

Kapcsolódó projektek:

- 14.: Forgalomcsillapított övezetek, útszakaszok kialakítása
- 27.: Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem
- 28.: Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. és III. ütem
- 37.: Forgalomcsillapított zónák, korlátozott forgalmú szakaszok/időszakok kialakítása iskolai környezetben

FE₁₀ KÖZÚTI KÖZLEKEDÉSI KAPCSOLATOK BŐVÍTÉSE

Az eszközbe tartozó közúti kapcsolatok fejlesztése, új hálózati összekötések a város környezetében és a városban azt a célt szolgálják, hogy a forgalmi problémák csökkenthetők, az eljutási idők mérsékelhetők legyenek, a forgalommal terheltebb területek elkerülhetővé vagy főbb akadályoztatás nélkül elérhetővé váljanak.

Az elkerülőutak a várost mentesítik az átkelő forgalomtól, főleg olyan nehézgépjárműforgalomtól, ami a közlekedési kibocsátások egyik fő okozói jelenleg a városban, és egyúttal baleseti kockázatokat is jelent.

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 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.

A gépjárműállomány természetes növekedése előidézhethet állandosuló forgalmi problémákat egyes városi kereszteződések, útszakaszoknál. Ezért időközönként

szükséges a csomópontok és problémás útszakaszok kapacitásmérlegének, kialakításának felülvizsgálata annak érdekében, hogy a forgalom áramlása kezelhető maradjon, illetve ne okozzon egyéb kedvezőtlen hatásokat (zaj- és egyéb környezetterhelést). Az ipari-gazdasági területek fejlődését a város gazdasági fenntarthatóságának szinten tartásához, fejlődéséhez mérten támogatni kell, ezért a területekhez az elérhetőségi szükségletek figyelembe veendők a város fejlődésénél, de szem előtt tartva a városban élők élhető környezetét is.

Kapcsolódó projektek:

- 27.: Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem
- 28.: Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. és III. ütem
- 29.: Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem
- 30.: Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. és III. ütem
- 31.: Hiányzó városi közúti kapcsolatok kialakítása
- 33.: Kaposvár elkerülőút kiépítése
- 34.: M9 gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár-Dombóvár szakasz

6.2.2. MENEDZSMENT ESZKÖZÖK

ME1 HATÉKONYABB ÉS A SUMP ELVEKET TÁMOGATÓ INTÉZMÉNYRENDSZER

Az eszköz elsődlegesen a tulajdonosi-működtetői oldal szervezeti, informatikai stb. témakörét veszi előtérbe. A beavatkozások a hatékonyabb és eredményesebb, fenntartható közlekedés-szervezést, illetve finanszírozást szolgálják. A közlekedők (felhasználók) által igénybe vett szolgáltatások javítását, fejlesztéseit a fejlesztési típusú menedzsment eszközök tartalmazzák.

Az érintettek együttműködésének javítása, a rendszeres szakmai konzultáció a mobilitás tervezésben, a kapcsolódó fejlesztések előkészítésében és az üzemeltetési feladatokban egyaránt meghatározó. Ezért az önkormányzat, illetve a helyi és a vonzáskörzet közlekedésében érintett további (önkormányzati és állami) szereplők közötti vertikális és horizontális együttműködés szervezett kereteinek erősítése az eszköz egyik fontos része.

Hosszabb távon meghatározó fontosságú, hogy a várostervezésnél és a közlekedéstervezésnél a SUMP alapelveinek, céljainak megfelelő közlekedéspolitikai szempontrendszer és prioritások érvényesüljenek. Ennek egyik elemét jelenti a város területfelhasználásában a rendelkezésre álló területekkel való hatékony és észszerű, környezetmegőrzés-fókuszú gazdálkodás, a szükséges adatbázisok létrehozása és naprakészen tartása, valamint 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.

A SUMP elvekhez igazodva a monofunkciós terület egységek kialakítása helyett lényeges a vegyes területhasználatú városrészek és kapcsolódó zöldfelületek kialakítására való törekvés, a mobilitási igények csökkentése érdekében a helyben elérhető szolgáltatások, munkahelyek kialakításával. A 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 biztosításával, élhetőbb városi terek kialakításával, zöldfelületekkel célszerű. 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. A városi tervezés és szabályozás során figyelemmel kell lenni a mobilitásukban

korlátozott társadalmi csoportok (pl.: idősek, kisgyerekesek, gyengénlátók, mozgás-korlátozottak) igényeire.

A menedzsment eszköz a fentiek alapján lényegében az összes többi eszközhöz kapcsolódik a hatékonyabb intézményi és szabályozási háttér, valamint a fejlődésében elengedhetetlen szolgáltatói attitűd biztosításával.

Kapcsolódó projekt:

- 42.: Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására

ME₂ SZEMLELETFORMÁLÁS ÉS IGÉNYBEFOLYÁSOLÁS A CÉLOK ELÉRÉSÉNEK ELŐSEGÍTÉSÉRE

A jól megtervezett, összehangolt szemléletformálási program hatékonyan tudja támogatni a fenntartható városi mobilitás megteremtése érdekében kitűzött célok megvalósulását. Városi szinten kidolgozott szemléletformálási cselekvési terv kidolgozása javasolt az egyes célcsoportokat érintő tevékenységek szakmai tartalmának, ütemezésének és finanszírozásának összehangolása érdekében, az érintett civil szervezetek bevonásával, tekintettel arra, hogy a mobilitási kérdések komplexitása és szerteágazó tématerületi érintettsége miatt (közlekedési, környezetvédelmi, városfejlesztési, gazdasági aspektusai) számos érintett van.

A közlekedésbiztonsági aspektus okán a rendőrség bevonása kiemelt fontosságú a szemléletformálás érdekében, így közreműködésük az ilyen témájú kampányokba, szerveződések támogatásához.

A lakossági szemléletformálás fontos elemét jelenti a magához a SUMP-hoz kapcsolódó partnerségi tervezés megvalósítása is, így az érdekelt tervezési folyamatba történő aktív bevonása, a kitűzött cél és intézkedési rendszer, majd a megvalósítás fázisában az elért eredmények és hatásainak folyamatos kommunikációja.

A komplex szemléletformálási program néhány kiemelt területe:

- Közlekedési módok egyensúlyának segítése, egyéni nem motorizált és környezetbarát közlekedési módok szerepének erősítése (pl. mikromobilis szemléletformálás, összehangolt akciók, országos kampányokhoz való kapcsolódás, a helyi civil szervezetek és vállalkozások aktív 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)
- Közlekedésbiztonsági képzések, nyilvános események a balesetek számának és súlyosságának csökkentése érdekében (a kaposvári Rendőrkapitányság és helyi civil szervezetek közreműködésével)
- 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, kampányok a kerékpárral iskolába járás népszerűsítésére (BeBi), „Iskolautca” akciók).

Hangsúlyos szerepet kell szánni a partnerség megvalósításának és a szubszidiaritás alkalmazásának, mind a stratégia alkotás és programozás, mind a projektek előkészítése és a hatásaik nyomon követése során.

Kapcsolódó projektek:

- 37.: Parkolásirányítási rendszer fejlesztése
- 41.: Szemléletformálás és igénybefolyásolás a fenntartható mobilitás elősegítésére

ME₃ SZABÁLYOZÓK, ÖSZTÖNZŐK A KÖRNYEZETKÍMÉLŐ MEGOLDÁSOK TÁMOGATÁSÁRA

Ez a menedzsment eszköz, az eddigieket kiegészítve, a környezetbarát közlekedési módok támogatása mellett a city-logisztikai gondolkodásmód és intézményi támogatás kialakítása, és a meglévő szabályozók, ösztönzők rendszerének felülvizsgálata témáiban tartalmaz beavatkozásokat.

A város az árufeltöltések megfelelő szabályozása hiányában logisztikai és parkolási problémákkal, kijelölt rakodóhelyek hiányával küzd. A megoldás a hosszú távú logisztikai szemlélet, szabályozások és ösztönzők kidolgozása, melynek része lehet egy területi alapú, zónás rakodási és behajtásszabályozás kialakítása és bevezetése Kaposváron. Első lépésként részletes vizsgálat 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, a szabálytalanságok mérsékelhetők). A jelenlegi városi áruellátási gyakorlat továbbfejlesztése érdekében részletes vizsgálatokon alapuló koncepció kidolgozása a feladat.

A nemzetközi példákat tekintve (megvalósíthatósági tanulmány eredményei és szükséges döntéshozói, közgyűlési határozatok függvényében), kialakítható olyan behajtáskorlátozás a teherforgalomra nézve (leginkább a belvárosi zónában), amely a járművek környezeti kibocsátásához kapcsolja a behajtási engedélyek megadását. Az áruszállítást, csomagszállítást végző vállalkozások járműflottájában az alacsony károsanyag kibocsátású, illetve zéró emissziós járművek elterjedésének ösztönzése elősegítheti a városi levegőminőség javítását.

A városi és állami költségvetés forrásainak hatékony felhasználása érdekében a közlekedés támogatásának optimalizálása is szükséges. Támogatás nyújtható a használonak 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 későbbiekben az ösztönző rendszer részét képezheti pl. a taxi közlekedés feltételrendszerének szigorítása (pl. a szolgáltatói gépjárművekre vonatkozó környezetvédelmi besorolási elvárások emelése, vagy az elektromos szolgáltatók pénzügyi ösztönzői), továbbá a taxiállomásokon elektromos töltőpontok kialakítása. Az eszköz magába foglalja a közlekedéssel, mobilitással kapcsolatos szabályozók, ösztönzők mellett a taxi rendszer városi szabályozásának fejlesztését (pl. árszabályozással).

Kapcsolódó projektek:

- 37.: Parkolásirányítási rendszer fejlesztése
- 40.: City logisztika fejlesztése
- 42.: Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására

6.3. PROJEKTEK

6.3.1. PROJEKTEK AZONOSÍTÁSA

A Mobilitási terv felülvizsgálatban szereplő projektek az újragondolt cél- és eszközrendszerből kiindulva, a fennálló problémák figyelembevételével meghatározásra. A projektek az eszközök megvalósítása során elvégzendő konkrét feladatokat, intézkedéseket rögzítik.

A projektlista alapját:

- a helyi jelentőségű fejlesztések vonatkozásában Kaposvár érvényben lévő Integrált Településfejlesztési

Stratégiájában (ITS), Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS), Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervében (SECAP), Településszerkezeti tervében, Kerékpárforgalmi Hálózati Tervében, valamint a város egyéb stratégiai dokumentumaiban és közgyűlési határozataiban elfogadott releváns fejlesztési elképzelések

- Kaposvár és vonzáskörzetét érintő országos és regionális jelentőségű projektek tekintetében pedig egyrészt a Somogy vármegyei és térségi stratégiai dokumentumok, illetve a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia, illetve a fejlesztési kereteket meghatározó kormányhatározatokban nevesített projekt(ek), valamint
- a SUMP 1.0 dokumentumban meghatározott projektlista szerint meg nem valósult, de szükségessége folytán továbbra is beavatkozást igénylő fejlesztések, amelyek aktuálisan felülvizsgáltak, így tartalmukban és költségükben pontosítottak, kiegészítettek vagy ütemezésükben újraértelmezett projekt(ek)
- az online mobilitási kérdőív során több válaszadó részéről előtérbe került igények alapján megfogalmazott fejlesztési fejlesztés(ek)
- a Mobilitási terv beavatkozási logikájához kapcsolódóan a Tervező és az Önkormányzat által megfogalmazott új projekt(ek) jelentették.

A projektlistában előkészítettségi szint alapján megkülönböztetünk konkrét, illetve nem konkrét projekteket:

- **konkrét projekt:** minden olyan beavatkozás, amely egyértelmű tartalommal és/vagy meghatározott beavatkozási helyszínnel/helyszínekkel, illetve idő- és költségtervvel azonosított
- **nem-konkrét projekt:** egy általánosan megfogalmazott, beavatkozás megvalósítását képviseli, pontos tartalom és/vagy helyszín(ek) azonosítása nélkül.

Az így összeállt SUMP 2.0 projektlista kapcsán rögzítésre került a projekt rövid tartalma, a megvalósítás tervezett ütemezése.

A projektek 30 éves kitekintésével három ütembe kerültek előzetesen besorolásra:

- **I. ütem (rövidtáv): 2030-2031-ig**
- **II. ütem (középtáv): 2031 és 2041 között**
- **III. ütem (távlat): 2041 után (30 év távlatában kb. 2055-2056-ig)**

A nagyobb volumentű beavatkozások (projektek) lehetnek több ütemre is áthúzódóak.

A SUMP 2.0 projektek azonosítását követően meghatározásra kerültek a projektek tervezett becsült költségei, továbbá a kompetencia, azaz a megvalósításért-, finanszírozásért felelős szervezet: ami szerint állami, önkormányzati, vagy közös állami és önkormányzati kompetencia meghatározása.

Az eszközökhöz kapcsolódóan 42 db projekt került rögzítésre.

A SUMP projektek kompetencia és ütemezés szerinti megosztását a következő táblázat szemlélteti.

Azon projektek, amelyek megvalósítása együttesen két ütemben érintett, azok a nagyobb megvalósítási %-kal esedékes ütemben kerültek a táblázatban feltüntetésre (pl., ha a projektnek az előző ütemben csak előkészítése történik, de a következő ütemben releváns a kivitelezése, ott a következő ütemnél jelenik meg a projekt, ugyanakkor azon projekteknél, ahol mindkét ütemben erőteljes beavatkozás történik, az esetben már az elsődleges ütemben kerül feltüntetésre a beavatkozás).

Azokat a projekteket, amelyek mindhárom ütemet érintik, a Fejlesztési program oszlopban tüntetjük fel.

Megjegyezzük, hogy a következő táblázat, mind a fejlesztési, mind a menedzsment eszközökhöz tartozó projektek csoportosítását tartalmazza, külön kiemelve, hogy a menedzsment halmaznál kompetencia szerint csak az önkormányzat érintett.

Kompetencia	Beavatkozás javasolt időzítése, ütemezése				Összesen
	I.ütem (2030-2031-ig)	II.ütem (2031-2041 között)	III.ütem (2041 után 2055- 2056-ig)	Fejlesztési program (mindhárom ütem)	
önkormányzat	11	9		8	28
állam	2	2	4	1	9
állam és önkormányzat	2	3			5
ÖSSZESEN	15	14	4	9	42

10. táblázat Az egyes csoportokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma kompetencia szerint (db)

Ha a SUMP 2.0 projektek javasolt ütemezési megvalósítását a közlekedési halmazok szerint vizsgáljuk, akkor a következő táblázat foglalja össze a SUMP projektek megoszlását. Látható, hogy a halmazok között megjelenik az „Összközlekedés” kifejezés, amely projektek célja egy terület komplex szemléletű, több módra kiterjedő mobilitásfejlesztése, azaz több közlekedési mód kapcsán fejt ki erőteljes változást.

Közlekedési mód / halmaz	Beavatkozás javasolt időzítése, ütemezése				Összesen
	I. ütem (2030-2031-ig)	II.ütem (2031-2041 között)	III.ütem (2041 után 2055- 2056-ig)	Fejlesztési program (mindhárom ütem)	
Közösségi közlekedés (KK)	3	3	3	3	12
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikro- mobilis és gyalogos közlekedés (KGY)	4	4		1	9
Egyéni motorizált közúti közlekedés (KU)	5	6		4	15
Összközlekedés (OK)	1	1	1		3
Menedzsment (ME)	2			1	3
ÖSSZESEN	15	14	4	9	42

11. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db)

A projektek azonosítását és tartalmuk rövid ismertetését a következőkben felsorolt projektlista mutatja, a javasolt megvalósítási ütemezéssel és kompetenciával együtt. Emellett megjelenik az is, hogy az adott projekt melyik eszközhöz kapcsolódik.

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
1	KK	Elővárosi P+R és B+R parkolók kialakítása Kaposvár helyközi autóbuszos és vasúti közlekedéséhez kapcsolódóan	FE8		1 500	1 500	állam és önkormányzat	Elővárosi átszállási helyeken P+R és B+R parkolók kialakítása (Csoma-Szabadi, Nagyberki, Baté, Kaposhomok, Taszár, Kaposszentjakab, Kaposújlak, Kaposmérő, Kaposfő, Toponár, Répáspuszta, Somogyaszaló, Mernye, Felsőmocsolád, Kapostüskevár, Kaposfüred, Várda). A fejlesztés a biztonságos gépjárművek és a kerékpáros parkolást célozza az átszállási helyeken, a megfelelő közvilágítás és eszközök (utasváró, szemetes, kamerák) létesítésével együtt Az ütemezett feladatok magába foglalják a tervezést és a megvalósítást is
2	KK	41. sz. Dombóvár-Gyékényes vasútvonal rekonstrukciója Jákó-Nagybajom és Somogyszob között	FE1	290			állam	2026-ban a 41-es Dombóvár-Gyékényes vasútvonal Jákó-Nagybajom és Somogyszob közötti szakaszán a MÁV-csoport saját beruházása keretében (290 millió Ft) javítja az ágyazatot, valamint síncserét végez, hogy kiszámíthatóbbá és biztonságosabbá tegye a vasúti közlekedést, sebességkorlátozásokat szüntessen meg

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
3	KK	Gyorsvonati menetrendi szolgáltatás fejlesztése Kaposvár relációiban Kaposvár-Dombóvár, Kaposvár-Dombóvár-Pécs, Kaposvár-Gyékényes és Kaposvár-Budapest relációkban	FE1		100	1 800	állam	Gyorsvonati menetrendi szolgáltatás bővítése (több járat indítása, infrastruktúra javítása, lassú jelek csökkentése stb.) a Kaposvár-Dombóvár, Kaposvár-Dombóvár-Pécs, Kaposvár-Gyékényes és Kaposvár-Budapest relációkban, amely az időbeni elérhetőséget is javítja <u>II. ütem:</u> A fejlesztés vizsgálata, ami magába foglalja Döntéselőkészítő és Megvalósíthatósági tanulmány készítését <u>III. ütem:</u> Döntés alapján a kialakítás tervezése és megvalósítása
4	KK	Egyetemi városok térségi közösségi közlekedési kapcsolatának fejlesztése	FE1		2 500	1 500	állam	Győr - Kaposvár - Pécs relációkban a közösségi közlekedés fejlesztése: átszállómentes vagy maximum egy összehangolt átszállásos menetrendi szolgáltatással az elérhetőség javítása az autóbuszos és/vagy a vasúti szolgáltatás kínálatban. A fejlesztés egyik része II. ütemben a Kaposvár-Egyetem vasúti megálló létesítése (MATE Kaposvári Campusnál) a 35. sz. vasútvonalon a kapcsolódó egyetemi járda és kerékpáros infrastruktúra kapcsolat kialakításával együtt

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
5	KK	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése	FE2	30	550		önkormányzat	<u>I. ütem:</u> Az autóbuszok előnyben részesítést indokló problémák és helyszínek vizsgálata (forgalomszámlálással együtt), illetve indokoltság esetén tervezési feladat (pl. 67-es főút, 610-es út, ill. további kaposvári főutak) <u>II. ütem:</u> A tervezett fejlesztések megvalósítása, kivitelezése
6	KK	Helyi közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése	FE2	50	30	30	önkormányzat	A kaposvári lakó és iparterületek fejlesztésével összefüggésben a helyi közösségi közlekedés hálózat és menetrend fejlesztése (pl. Kisgát lakóterület, Rómahegy, Donner és Kapostüskevár városrészek és az Üveggyár kiszolgálása stb.)
7	KK	Kaposvári autóbusz megállóhelyek infrastruktúra fejlesztése	FE2	594	200	200	önkormányzat	<u>I. ütem:</u> - 10+10 db okosmegálló kialakítása az IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2024-00005 és IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2025-00017 az. számú projekt részeként, két alütemben - Peronburkolati és csatlakozó járdafejlesztések, szükség szerint buszöböl kialakítása, megálló utasváró ellátottságának és közvilágításának javítása és megállóhelyi eszközök kialakítása (pl. szemetes edények, padok

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								stb.). A feladat magába foglalja mind a tervezés mind a kivitelezés megvalósítását. <u>II. és III. ütem:</u> - Peronburkolati és csatlakozó járdafejlesztések, szükség szerint buszöböl kialakítása, illetve további okosmegálló kialakítása, megálló utasváró ellátottságának és közvilágításának javítása, megállóhelyi eszközök kialakítása, tervezéssel, kivitelezéssel. A fejlesztés legalább 50 megállóhelyet érint
8	KK	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése, zéró emissziós közforgalmú közlekedés megteremtése I. ütem	FE2, FE6	12 797			önkormányzat	A fejlesztés annak a programnak a következő lépése, amelynek keretében a város a teljes autóbusz-flottájának megújítását tűzte ki célul. <u>I. ütem:</u> (a pályázatban 2. és 3. ütemekben nevesítve): - IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2024-00005 számú projekt: 2026-ban 13 db BYD (10 db szóló + 3 db csuklós) és 2 db MAN Lion's City 10 E elektromos midibusz beszerzése - IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2025-00017 sz. projekt: további 25 db elektromos busz beszerzése (19+6 opció, azaz 15 db szóló és 10 db csuklós busz) és kapcsolódó töltő-infrastruktúra kialakítása - valamint az IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2024-00005 sz. projekt keretében 2 db önvezető

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								busz beszerzése, ehhez a pálya és kapcsolódó infrastruktúra kiépítése
9	KK	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése II. és III. ütem	FE2, FE6		5 872	7 050	önkormányzat	<u>II. ütem:</u> 25 db helyi busz járműcsere (10 éves élettartam okán) és a szükséges háttérrel szolgáltatási elemek elhasználódása okán töltőinfrastruktúra és eszközök fejlesztése, valamint további 10 db okosmegálló létesítése <u>III. ütem:</u> 30 db helyi busz járműcsere (10 éves élettartam és hálózatfejlesztés figyelembevételével), a háttér üzem (infrastruktúra, eszköz) korszerűsítése
10	KK	Helyi közösségi közlekedési rendszer utastájékoztatásának fejlesztése	FE2	457	250	300	önkormányzat	<u>I. ütem:</u> az IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2024-00005 sz. projekt keretében - helyi közforgalmú közlekedés utasinformációs eszközeinek korszerűsítése, integrált jegy- és utastájékoztatás rendszer fejlesztése, bevezetése <u>II. és III. ütem:</u> a korábban beszerzett utastájékoztató eszközök továbbfejlesztése, technológiai elavulás miatti fejlesztések

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
11	KK	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében I. ütem	FE1	6 700			állam	<u>I. ütem:</u> A magyar állam finanszírozásában a MÁV Csoport (MÁV Személyszállítási Zrt.) tervezett buszbeszerzés 2030-ig, amely járművek megfelelnek az Euro6 normáknak. Kaposvár érintettségében ez mintegy 10-15 db autóbusz cseréjét tenné lehetővé.
12	KK	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében II. és III. ütem	FE1		300	10 000	állam	<u>II. ütem:</u> További helyközi járműbeszerzések és technikai eszközök megújításának előkészítése <u>III. ütem:</u> Az időszerű járműcserék és a technikai eszközök korszerűsítésének megvalósítása
13	KGy	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten	FE3, FE7	60	100	100	önkormányzat	Hiányzó járdaszakaszok építése, járdaszélesítések és meglévők felújítása, akadálymentesítés megvalósítása, járdaszakaszok megvilágítottságának javítása, fejlesztése
14	KGy	Forgalomcsillapított övezetek, útszakaszok kialakítása	FE9	50	50		önkormányzat	Tempo 30-as zónák, forgalomcsillapított útszakaszok, indokolt helyeken Lakópihenő övezetek, kialakítása a kaposvári lakóterületeken (tervezés, megvalósítás)

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
15	KGy	Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron I. ütem	FE ₄	700			önkormányzat	<u>I.ütem:</u> - Kaposfüredi u. kerékpárút kialakítása a Raktár u. - MOL kút között (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00002 azonosító sz. projekt) - Guba Sándor utca kerékpárút kialakítása a KVGy és az Egyetem között (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00001) A tervek rendelkezésre állnak, a feladat a megvalósítás
16	KGy	Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron II. és III. ütem	FE ₄		700	700	önkormányzat	<u>II. és III. ütem:</u> A jelenleg felülvizsgálat alatt lévő Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) szerinti kerékpáros létesítmények megvalósítása: új létesítmények, meglévő kerékpáros létesítmények felújítása, korszerűsítése, kerékpáros létesítmények megvilágítottság fejlesztése (pl. területileg Töröcske kertváros, Zselic kertváros stb.) A tevékenység magába foglalja szükség esetén a területszerzés, illetve a tervezés és kivitelezés feladatait is
17	KGy	Közterület- közösségi területek fejlesztése I. ütem	FE ₃ , FE ₄	3 700			önkormányzat	A gyalogos és kerékpáros közlekedés az mely leginkább kitett a környezeti hatásoknak (árnyék, rendezett igényes környezet stb.). Így a fejlesztések célja elsődlegesen a közösségi-, közterületi helyek megújítása, a zöldterületek fejlesztése a gyalogos és kerékpáros környezet előtérbe helyezésével, és és

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								szükség szerint a közterületi eszközök bővítése (pl. szemetes edények, közterületi kerékpáros támaszok, biciklis elektromos töltők stb.). <u>I. ütem</u> (tervezés és kivitelezés): - Dózsa tömb megújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00003 azonosító sz. projekt) - Belváros közterület megújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00005 azonosító sz. projekt) - Nemzetőrsor tömbbelső (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00011 azonosító sz. projekt) - DOMUS előtti tér megújítása (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00009 azonosító sz. projekt) - Matula Tanya közösségi tér kialakítása (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00008) - Városliget közösségi célú komplex fejlesztése (TOP_PLUSZ-1.3.2-23-KA1-2026-00014) A tervek rendelkezésre állnak, a feladat a megvalósítás
18	KGy	Közterület- közösségi területek fejlesztése II. és III. ütem	FE3, FE4		1 500	1 000	önkormányzat	<u>II. ütem</u> (tervezés és kivitelezés): További 5 kaposvári közterület megújítása <u>III. ütem</u> (tervezés és kivitelezés): További 5 kaposvári közterület megújítása

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
19	KGy	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése I. ütem	FE4	350			állam és önkormányzat	<u>I.ütem:</u> Kaposvár-Kaposújlak közötti kerékpáros létesítmény (kerékpárút) kialakítása
20	KGy	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése II. és III. ütem	FE4		850	850	állam	<u>II. és III. ütem:</u> Kaposújlak - Kaposmérő (az I. ütem folytatás), Kaposvár-Juta, Kaposvár-Kaposszerdahely, illetve a jelenleg felülvizsgálat alatt készülő Kaposvár Kerékpárforgalmi Hálózati Terv, valamint az OTfT szerint prioritást élvező kerékpáros létesítmények (pl. kerékpárút) kialakítása, kerékpáros eszközökkel (pihenőhelyek, szemetes edények stb.) A tevékenység magába foglalja szükség esetén a területszerzés, illetve a tervezés és kivitelezés feladatait is
21	KGy	Közbringa és mikromobilis rendszer fejlesztése Kaposváron	FE5		700		önkormányzat	A feladat a megvalósult Kaposvári Tekergő <u>közbringa</u> rendszer színvonal javító megújítását, fejlesztését jelenti, emellett igény szerint új közbringa állomások létesítését és a kerékpárok mennyiségének bővítését, korszerűbb eszközökre való cseréjét foglalja magába, valamint igény szerint a rendszer egyéb közösségi mikromobilis eszközökkel való kiterjesztését (elektromos közösségi rollerek)

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
22	KU	Elektromobilitás fejlesztése I. ütem (Emobility)	FE6	150			önkormányzat	<u>I. ütem:</u> Kaposvári közterületi helyszíneken e-töltő állomások előkészítése és kialakítása - felhasználva a villanyoszlopba épített e-töltő mintaprojekt tapasztalatait (Smart City lighting), illetve kombinálva napelemes töltés-funkciókkal
23	KU	Elektromobilitás fejlesztése II. és III. ütem (Emobility)	FE6		600	600	önkormányzat	<u>II. és III. ütem:</u> Elektromos járműbeszerzések a közfeladat ellátása érdekében (vagyongazdálkodási feladatokhoz, városi szolgáltatásokhoz stb.), valamint napelemes parkolólétesítmények kialakítása
24	KU	Kaposvári belterületi utak fejlesztése	FE7, FE8	300	300	300	önkormányzat	<u>I. ütem:</u> A Guba S. u. - Kisdát összekötőút kiépítése (Kisdát lakóterület északi vonalában) (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00007) <u>II. ütem:</u> További belterületi útfejlesztések Mindegyik ütemű feladat magába foglalja az előkészítést, tervezést és kivitelezést is
25	KU	Kaposvári belterületi parkolók kialakítása	FE8	850	500		önkormányzat	<u>I. ütem:</u> A TOP_Plus-1.3.2-23 konstrukció keretében belterületi gépjármű parkolóhelyek kialakítása 6 kaposvári helyszínen 1. 48-as Ifjúság útja, Petőfi, Honvéd és Arany János utcák (SÁVHÁZ) 2. 48-as Ifjúság útja, Béke utca, Füredi út tömbbelső

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								3. Béke, Szondi és Füredi utca tömb 4. Kinizsi lakótelep – Búzavirág utca 5. Toldi utca – Szondi utca 6. Irányi Dániel utca útfelújítás és tömbbelső parkoló felújítás és bővítés <u>II. ütem:</u> További gépjármű parkolók kialakítása belterületeken Mindkét ütemű feladat magába foglalja az előkészítést, tervezést és a kivitelezést is
26	KU	Városi közútfelújítási program	FE7	100	150	150	önkormányzat	A városi útállapot javítása érdekében szükséges közútfelújítások megvalósítása, útállapot mérések és monitorozások elvégzése (PMS) <u>I. ütem:</u> Szilárd burkolat kialakítása (pl. Kodolányi J. u. egy része, Beszédes J. utca egy része, Piatsek bácsi utca egy része stb.), valamint további utcák útfelújítása <u>II. és III. ütem:</u> További kaposvári közutak felújítása
27	KU	Városi kapacitásnövelő csomópontok és közlekedésbiztonsági fejlesztése I. ütem célú	FE9, FE10	800			állam és önkormányzat	<u>I. ütem:</u> - Hársfa u. - Fő u. csomópont átépítése (TOP_PLUSZ-1.3.2- 23-KA1-2025-00010) - Jutai út-Hajnóczi u.- Balaton u. csp. jelzőlámpás kialakításának megvalósítása A tervek rendelkezésre állnak, a feladat a megvalósítás
28	KU	Városi kapacitásnövelő csomópontok és	FE9, FE10		1 300	1 000	állam és önkormányzat	<u>II. és III. ütem:</u> Kapacitásnövelő csomóponti infrastruktúra fejlesztések (körforgalmú

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
		közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. és III. ütem						csomópontok építése, többlépcsős kialakítása, kiskorrekciós fejlesztések, jelzőlámpák és vezetékelésük fejlesztése) Pl. II. ütemben javasolt fejlesztés a Dombóvári u. (610 sz.út) - Guba S.u.-Mező u. csomópont fejlesztése (Mező u. jobbra kanyarodó sáv kialakítás, Guba S. u-ban a balra kanyarodó sáv meghosszabbítása), valamint a Kossuth L.u. -Somssich u. csomópont A tevékenység magába foglalja szükség esetén a területszerzés, illetve a tervezés és kivitelezés feladatait is.
29	KU	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem	FE7, FE10	10 000			önkormányzat	<u>I. ütem:</u> -A Guba S. u-ból nyíló iparterület fejlesztésének megvalósítása A tervek rendelkezésre állnak, a feladat a megvalósítás -Pécsi u. - Szennyvíztelepi út (KOMÉTA) csomópont fejlesztése (kapcsolódva a KOMÉTA 99 Zrt. kapacitásnövelő beruházásának eredményeként megnövekedő forgalom kezelése érdekében)
30	KU	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. és III. ütem	FE7, FE10		600	300	önkormányzat	<u>II. és III. ütem:</u> Az iparterületek bővítésének függvényében szükséges infrastruktúra fejlesztések előkészítése és megvalósítása (tervezés-kivitelezés)

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
31	KU	Hiányzó városi közúti kapcsolatok kialakítása	FE10		1 200		önkormányzat	A Guba S. u. - Füredi u. (67 sz.) közúti kapcsolat kiépítése a Kisgát lakóterület északi vonalában az érvényben lévő TSZT - vel összhangban A tevékenység magába foglalja szükség esetén a területszerzés, illetve a tervezés és kivitelezés feladatait is
32	KU	A vonzáskörzet országos közúthálózati elemeinek felújítása	FE7	27 559	42 819	23 622	állam	<u>I. és II. ütem:</u> 61 sz. főút Kaposvár északi elkerülő szakasza, valamint további térségi mellék és főút felújítása a Magyar Közút NZrt. Irányításával, közreműködésével <u>III. ütem:</u> térségi mellék és főutak felújítása az országos közútkezelő irányításával, közreműködésével
33	KU	Kaposvár észak-déli elkerülőút kiépítése	FE10	n.a.	n.a.		állam	Kaposvár elkerülőút kialakítása régóta szándék az észak-dél irányú 67 sz. főút városon átvezető szakaszának tehermentesítése érdekében. Az elkerülőút északon a kelet-nyugati irányú 61 sz. főútról (ill. a távlati M9 gyorsforgalmi útról) csatlakozhat, délen kapcsolatot adva Szigetvárhoz (azaz majd a távlatban kialakításra kerülő M60-as főúthoz is). Annak eldöntése, hogy a város belterületi 67-es főúti szakaszát kiváltó, Szigetvárig max. 40 km-es elkerülőút a város nyugati vagy keleti felén kerüljön kialakításra, még részletes vizsgálat tárgya. A döntéselőkészítő és megvalósíthatósági

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								vizsgálatok alapján lehetséges a pontosabb nyomvonal kijelölése, mely döntés még nem született meg. Így kijelölt nyomvonal hiányában a becsült költség sem határozható meg még meg. A megvalósítás előkészítésében az engedélyezési és kiviteli tervek elkészítése, területszerzési és egyéb tevékenységek (jogi, közbeszerzései, projektmenedzsment stb.) értendő, melyek várhatóan I. ütemre tervezhetők. Majd a forrásbiztosítás alapján kerülhet sor a kivitelezésre, így kialakítása több ütemet is érinthet.
34	KU	M9 gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár-Dombóvár szakasz	FE10		n.a.		állam	Az M9 gyorsforgalmi út kialakítása több éve stratégiai szinten napirenden van. A kelet-nyugati irányú 2x2 sávós gyorsforgalmi út a balkáni kapcsolat erősítését célozza, amely több szakaszként értelmezhető. A Szekszárd-Tompa (szerb határ) közötti szakasz a Szekszárd elkerülőút és M6-os autópálya kapcsolattal nyújt új útvonalat. A Szekszárd-Dombóvár közötti szakasz egy régóta hiányolt szakaszt pótolna az ország kelet-nyugati közlekedési tengelyében. Majd ennek folytatásaként értelmezhető a Dombóvár-Kaposvár közötti szakasz, amely a 61 sz. főút 2x2 sávós bővítéseként építhető ki.

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								Ezutóbbi szakaszra a pontos nyomvonal kialakítás, a megvalósítás időzítése és forrásbiztosítása még nem eldöntött, így a költségbecslés is még sok bizonytalanságot takar. Megjegyzendő, hogy a tevékenység magába foglalja az előkészítés, szükség esetén a területszerzés, illetve a tervezés és kivitelezés feladatait is.
35	KU	Kamionok hosszú idejű közterületi parkolási lehetőségeinek fejlesztése	FE8	150	150		önkormányzat	I. ütem: Közterületi kamionparkolók kiépítése a Keleti Ipari Parknál az Izzó u-ban (magánbefektető közreműködésével) II. ütem: További közterületi kamionparkolók kiépítése az iparterületek környezetében
36	KU	Parkolásirányítási rendszer fejlesztése	FE8	463	150	250	önkormányzat	I. ütem: IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2024-00005 és IKOP_PLUSZ-1.2.0-23-2025-00017 sz. projektek keretében: - Parkolástelítettségi digitális kijelzők kiépítése közel 400 parkolóhelyet érintő parkolóterületen és a kórház környékén - az üzemeltetési háttér (rendszerfejlesztés) kialakítása - 12 db oszlopra parkolásirányító kijelző telepítése, majd a rendszer továbbfejlesztése (a kijelzők megduplázása) II. és III. ütem:

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								- a technológiai elavulás miatti eszköz és szoftverfejlesztések - további változtatható jelzéstartalmú parkolá irányító kijelzők kihelyezése, további parkolóterületekre
37	OK	Forgalomcsillapított zónák, korlátozott szakaszok/ideőszakok iskolai környezetben forgalmú kialakítása	FE9	80	80		önkormányzat	I. ütem: "Iskolautca" bevezetése max. 2 helyen (a forgalmi rend időszakos módosítása) teszt jelleggel, megfelelő információs kampánnyal és a tapasztalati felmérések elvégzésével II. ütem: További iskolai környezeteknél kialakítani új "Iskolautca" létesítmények
38	OK	Közúti-vasúti keresztezések fejlesztése a városrészek kapcsolati javítása érdekében	FE1, FE7		1 200		állam és önkormányzat	A városrészeket elválasztó vasúthálózat miatt a közúti-vasúti keresztezések fejlesztése: a Pécsi utcai, vagy a Raktár utcai vasúti-közúti átjárók A beavatkozások kiterjednek a gyalogos és kerékpáros vasúti keresztezések megfelelő kialakítására is A feladat magába foglalja a csomópontok vizsgálatát, tervezését és a megoldást jelentő fejlesztés megvalósítását
39	OK	Kaposújlaki repülőtér fejlesztése	FE1, FE7			n.a	állam	Kaposvár közvetlen közelében található a jelenleg főként sport és üzleti tevékenységeket kiszolgáló polgári célú reptér. A repülőtér fejlesztése lehetőséget adhat a polgári célú személyforgalmi tevékenységek kiterjesztésére, valamint az

Sor-szám	SUMP 2.0 Közlekedési halmaz	SUMP 2.0 Projekt neve	Eszköz kapcsolódás	SUMP 2.0 javasolt beavatkozási időzítés, ütemezés és becsült nettó költség (millió Ft)*			Kompetencia	Projekt tartalom
				I. ütem	II. ütem	III. ütem		
								ipari területek fejlődésével összefüggően távlatban a légi teherszállítási tevékenység megjelenítésére.
40	ME	City logisztika fejlesztése	ME3	30	20		önkormányzat	Az áruszállítás hatékonyság-javítása szabályozókkal és smart megoldásokkal - átmenő teherforgalom szabályozása (súlykorlátozások, vagy időszaki korlátozások stb. bevezetésének vizsgálata), koncentrált rakodóhelyek kialakítása a belvárosban (a szabálytalan rakodások megszüntetése érdekében)
41	ME	Szemléletformálás és igénybefolyásolás a fenntartható mobilitás elősegítésére	ME2	50	50	50	önkormányzat	A kerékpáros szervezetek, a közösségi közlekedési szolgáltatók és a rendőrség összefogásával a gyalogos és kerékpáros közlekedési kultúra, szemléletformálás erősítése kisiskolás kortól, kampányjellegű órákkal, közösségi közlekedés presztízsének erősítése rendezvényeken keresztül
42	ME	Szabályozók, ösztönzők a környezetkímélő megoldások támogatására	ME1, ME3	10	10		önkormányzat	A feladat magában foglalja a közlekedéssel, mobilitással kapcsolatos szabályozók, ösztönzők kialakítását, kiemelten a taxi rendszer városi szabályozásának fejlesztésével (pl. árszabályozás)

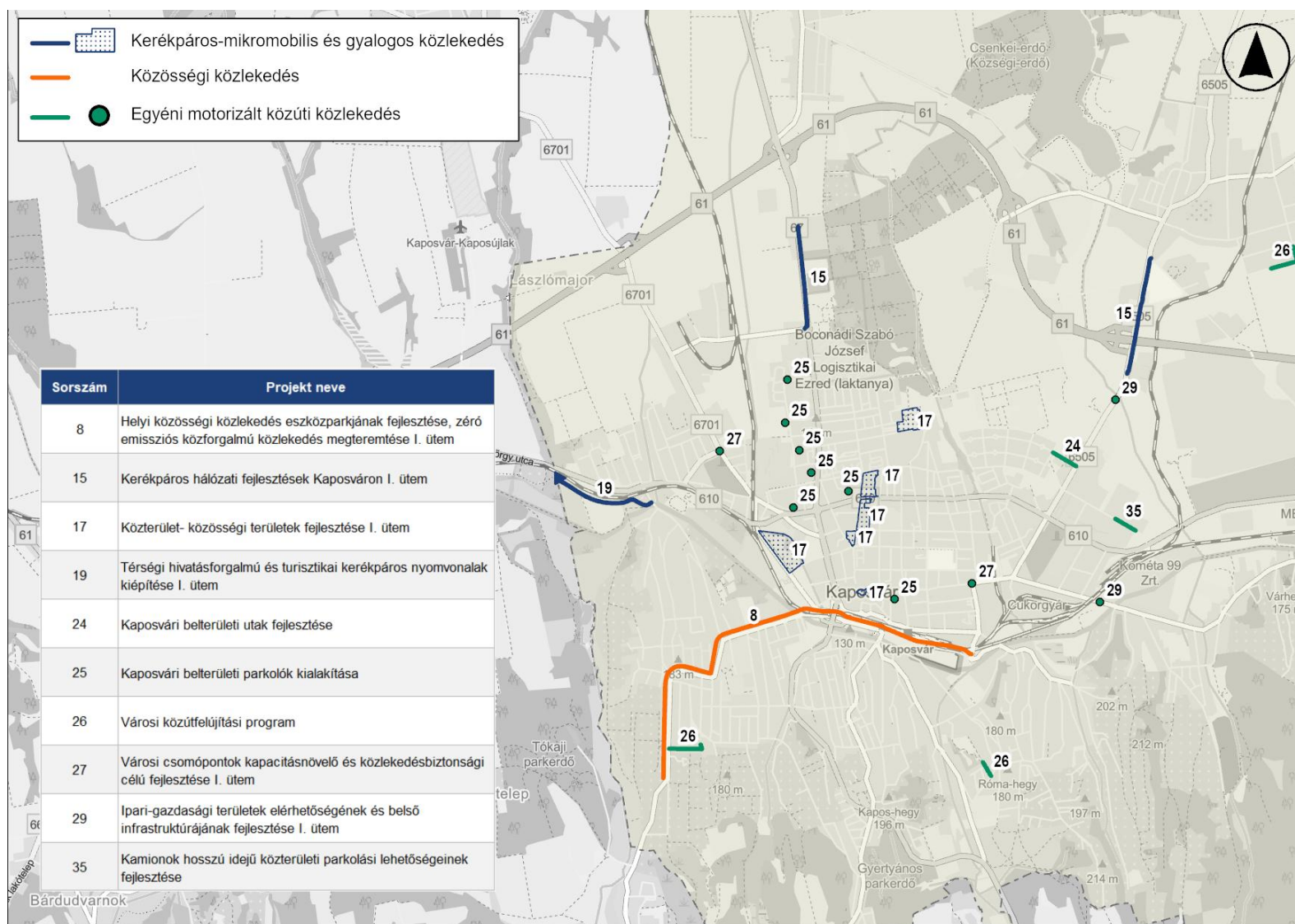
12. táblázat SUMP 2.0 javasolt projektek

*Megjegyzés: A becsült nettó költség azon projektek esetében, amely Támogatási Szerződéssel, illetve a város általi vagy egyéb állami szervezeti javaslati döntéssel rendelkezik annak tartalma alapján került meghatározásra, míg a legtöbb projekt esetében tervezői költségbecslésekre alapul. A 33., a 34. és 39. projektek esetében – a beavatkozás pontosításának hiányában – nem adható meg még becsült nagyságú költség.

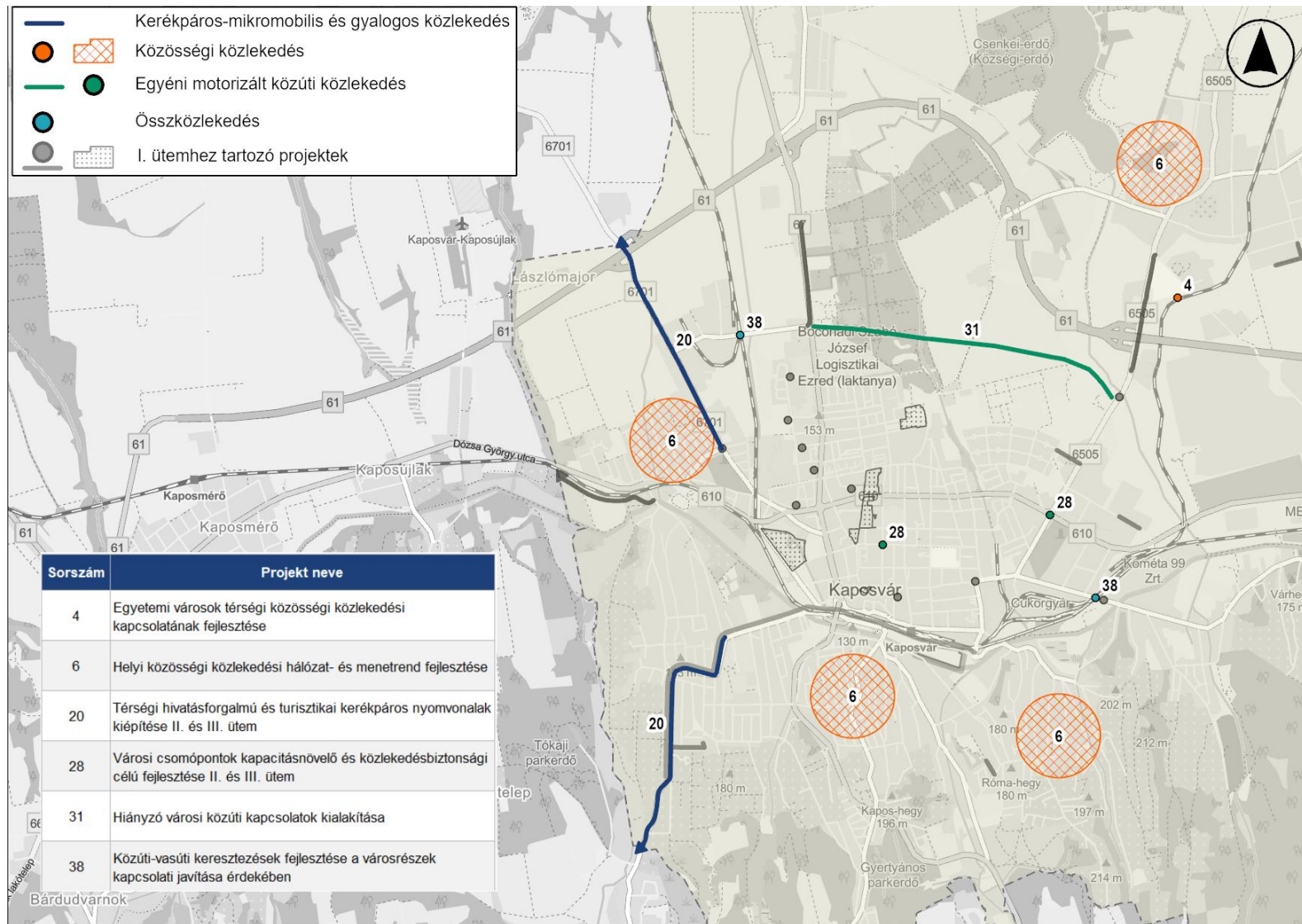
A projektlista a projektekkel kapcsolatos információk összegzésén túl a projektértékelés alapvető eszközeként szolgál.

Azon fejlesztési projektek, amelyek jellegüknél fogva pontos helyszínhez köthetők megjeleníthetők térképen. Így **a következő projekttérképek szemléltetik a konkrét helyszínhez köthető projektfejlesztéseket** a három előzetes ütemnek megfelelő bontásban: azaz **I., II. és III. ütem** kapcsán.

Ennek értelmében az ábrák nem jelenítik meg a nem konkrét, nem adott helyszínhez kötött fejlesztési projekteket, illetve pl. azon hálózati infrastruktúra projekteket sem, amelyek pontos nyomvonala még döntés előtti fázisban van (ilyen pl. a 33. „Kaposvár észak-déli elkerülőút kiépítése” vagy a 34. „M9 gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár-Dombóvár szakasz” fejlesztések). A térkép a menedzsment típusú projekteket sem mutatják.



82. ábra Konkrét helyszínhez köthető SUMP 2.0 projektek az I. beavatkozásra javasolt ütemében



83. ábra Konkrét helyszínhez köthető SUMP 2.0 projektek a II. beavatkozásra javasolt ütemében

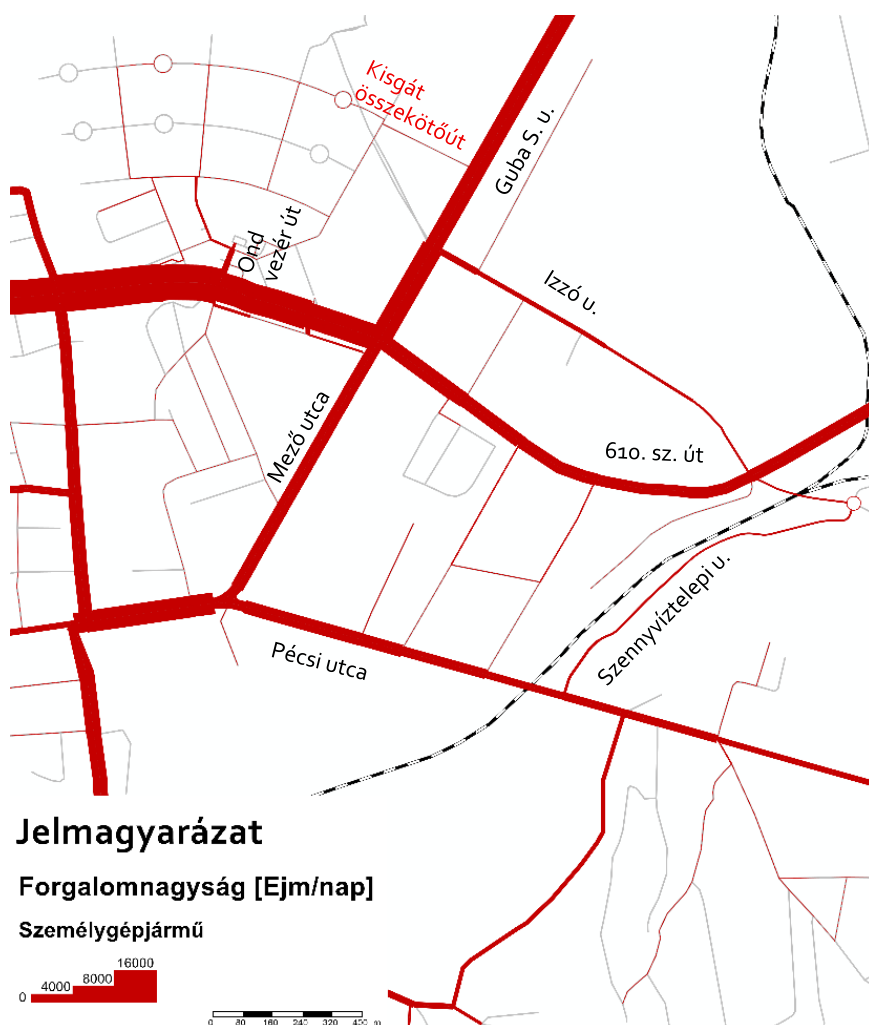


A következőkben **egyes közúti fejlesztések várható forgalmi hatásainak modellezési eredményei** láthatók a Forgalmi modellezés alapján.

I.ütem (rövidtáv): 2030-2031-ig

A Guba S. u. - Kiskát összekötőút kiépítése (Kiskát lakóterület északi vonalában) – 31. sz. „Hiányzó városi közúti kapcsolatok kialakítása” projekt

Pécsi u. - Szennyvíztelepi út (KOMÉTA) csomópont fejlesztése – 29. sz. „Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem” projekt része



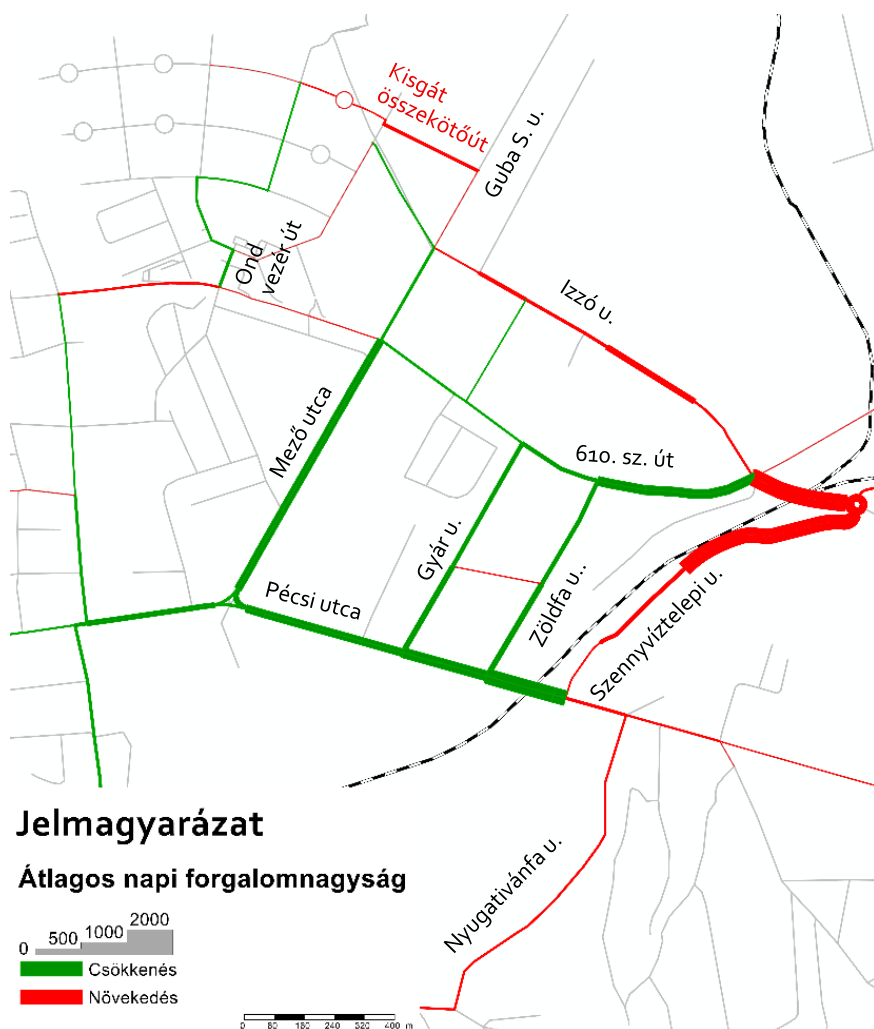
85. ábra Átlagos napi forgalom 2030-2031-es időtávban az I. ütemben tervezett 29.sz. és 31.sz. projektek megvalósulásával

Az I. ütemben megvalósítandó projektek közül a 29. sz. és a 31. sz. projektek relevánsak forgalmi modellezési szempontból.

A Guba S. utcából a Kiskát összekötőút infrastruktúrájának növelése, kiépítése könnyebb eljutási lehetőséget nyújt a Kiskát lakóparkban élők számára. A lakópark jelenleg földúti meglévő kapcsolata a Guba S. u. felől nagyságrendileg 50 egységjárműről 330-ra növekedne naponta. Az új összekötőút kialakításával a lakópark 610-es út felőli megközelítése, az Ond vezér út – Álmos vezér utca útvonal jelenlegi forgalmát csökkenti, valamint tehermentesíti a Jászai Mari utat.

A KOMÉTA telephely (KOMÉTA 99 Zrt.) elérhetőségét segítő új közúti hálózati kapcsolat a 610 sz. út felől, azaz a vasutat külön szintben keresztező műtárgy és kapacitásnövelő csomópont (Szennyvíztelepi útnál) következtében nagyobb forgalom jelenik meg a telephely felé. Emellett a megnövekedett forgalom elvezetésére a Pécsi út – Szennyvíztelepi út csomópontja is fejlesztésre kerülhet. A projektfejlesztés eredményeképp a KOMÉTA nagyobb forgalmából nagyságrendileg napi

1.000 jármű jelenne meg az új közúti hálózati kapcsolaton (műtárgyon), valamint a Pécsi úti csomópont felé is nagyságrendileg 1.300 jármű közlekedne naponta. A hálózati beavatkozások nélkül ezek a járművek mind a Pécsi úti csomópont felé közlekednének, a 610. sz. és Izzó utcai összeköttetés így jelentős terhet vehet le a Pécsi utca, a Mező utca és a 610-es út belső szakaszairól, valamint a környező hálózati elemekről, előbbi kettőről nagyságrendileg napi 400 jármű, a 610-es út egyes szakaszairól pedig napi 700 jármű nagyságú forgalmat. A jobb összeköttetés következtében az Izzó utca forgalma naponta várhatóan nagyságrendileg 300 járművel növekszik.



86. ábra Átlagos napi forgalom különbség 2030-2031-es időtávban az I. ütemben tervezett 29.sz. és 31.sz. projektek megvalósulásával

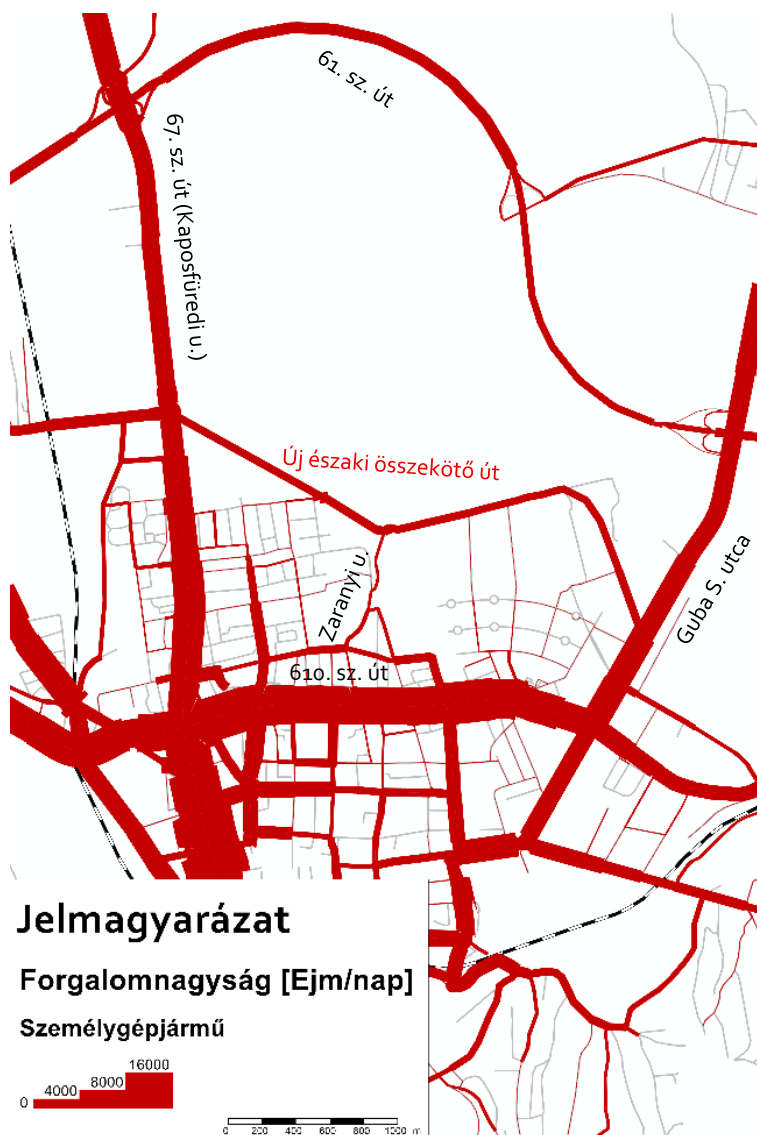
A projektfejlesztések megvalósulásával 2030-2031 időtávra a Mező utca forgalma 6.700 Ejm/nap, a Pécsi utca forgalma 4.000-6.000 Ejm/nap, míg a 610. számú út forgalma nagyságrendileg 6.000 Ejm/nap mértékűre prognosztizálható. A KOMÉTA telephely új közúti kapcsolatainak kialakításával a Nyugatványa u. forgalma nagyságrendileg 10 %-kal növekszik, ugyanakkor a Pécsi utca és a Mező utca belső szakaszain és a Gyár u., valamint a Zöldfa utca lakott területén forgalom mérséklés várható.

II. ütem (középtáv): 2031 és 2041 között

A Guba S. u. - Füredi u. (67 sz.) között közúti kapcsolat kiépítése a Kísgát lakóterület északi vonalában az érvényben lévő TSZT -vel összhangban – 31. sz. „Hiányzó városi közúti kapcsolatok kialakítása” projekt

A II. ütemben a Kísgát lakóparktól északra kialakításra kerülő új összekötő út jelentős átrendeződést eredményezhet a térségben, az új összekötőút ugyanis várhatóan 3.500-4.000 Ejm/nap forgalmat bonyolítana le. Az északi összekötő út megépültével a 610-es út forgalma 17.000-20.000 Ejm/nap, a

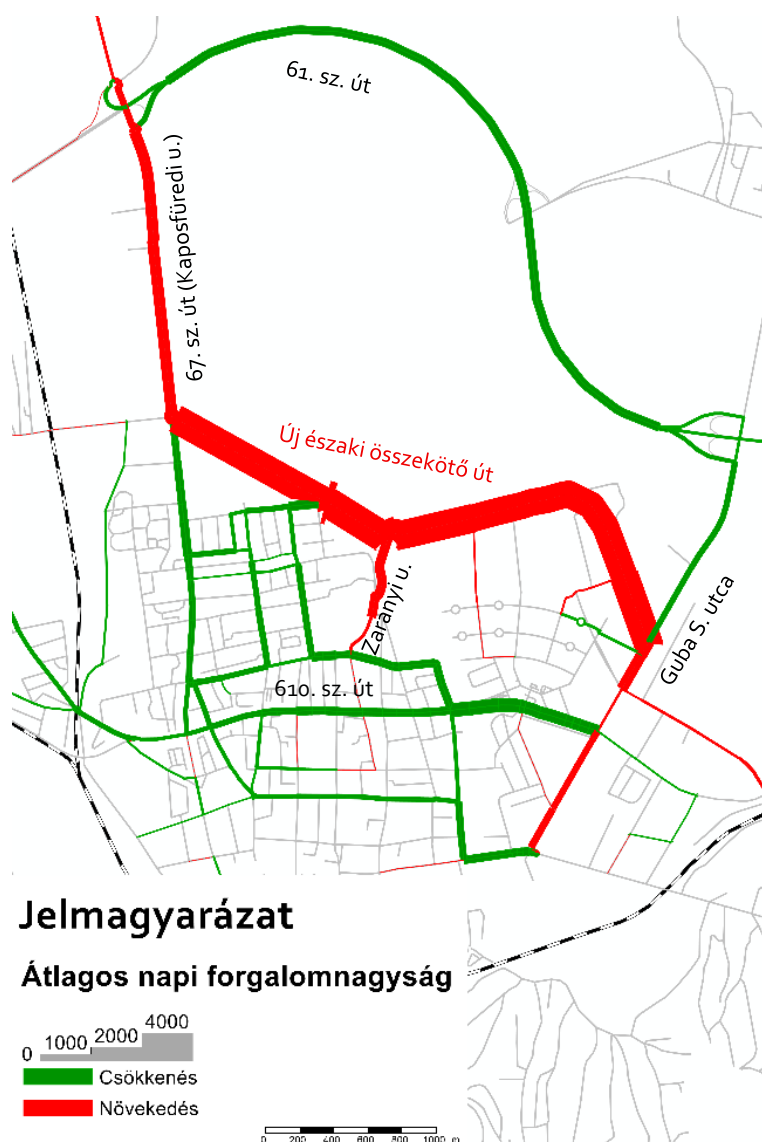
67-es út forgalma ettől északra nagyságrendileg 15.000 Ejm/nap forgalmat bonyolítana le. A főutak és a projekt során épült összekötő út közötti terület főbb útszakaszainak forgalma 2.500 és 4.000 Ejm/nap között prognosztizálható, míg a 61. számú főút forgalma 5.000 Ejm/nap-ra becsülhető.



87. ábra Átlagos napi forgalom 2041-es időtávban a II. ütemben tervezett új északi összekötő út megvalósulásával⁴⁷

A következő ábra a forgalom különbségeket mutatja meg a II. ütem időtávjában, piros színnel jelölve azon útszakaszokat, ahol a forgalom növekedése-, míg zöld színnel jelölve azokat a helyeket, ahol forgalomcsökkenés várható.

⁴⁷ Az új északi összekötő út nyomvonala a hatályos Településszerkezeti Terv illetve HÉSZ szerint került feltüntetésre.



88. ábra Átlagos napi forgalom különbség 2041-es időtávban a II. ütemben tervezett új északi összekötő út megvalósulásával⁴⁸

Az új északi összekötő út megvalósulásával forgalom áterelődéssel számolhatunk a belvárosi utak térségéből, illetve a kelet-nyugat irányú 610. sz. főút, valamint az észak-dél irányú 67 sz. főút tehermentesítésével. A 61 sz. főút kapcsán is a forgalom csökkenése prognosztizálható. A három főútról egyenként nagyságrendileg naponta 1.000 jármű terelődne át az új északi összekötő útra (pl. a belső területek fontosabb szakaszairól - Hegyi utca, Kisfaludy utca - mintegy 500-800 jármű/nap kisebb forgalom megjelenésével lehet számolni. Ezzel szemben a Zaranyi utca forgalma jelentősen, naponta 1.400 járművel nőne az összekötő úttal való kapcsolatból kifolyólag. Az új összekötő út - Zaranyi utcai csomópontjának kiépítése során ezt célszerű figyelembe venni.

Kaposvár észak-déli elkerülőút kiépítése – 33. sz. projekt

Kaposvár elkerülőút kialakítása régóta szándék az észak-dél irányú 67 sz. főút városon átvezető szakaszának tehermentesítése érdekében. Az elkerülőút északon a kelet-nyugati irányú 61 sz. főútról (ill. a távlati Mg gyorsforgalmi útról) csatlakozhat, délen kapcsolatot adva Szigetvár felé és a távlatban kialakításra kerülő M60-as főúthoz. Annak eldöntése, hogy a város belterületi 67-es főúti szakaszát kiváltó elkerülőút a város nyugati vagy keleti felén kerüljön kialakításra még részletes

⁴⁸ Az új északi összekötő út nyomvonala a hatályos Településszerkezeti Terv illetve HÉSZ szerint került feltüntetésre.

vizsgálat tárgya. A döntéselőkészítő és megvalósíthatósági vizsgálatok alapján lehetséges a pontosabb nyomvonal kijelölése, mely döntés még nem született meg.

Az elkerülő út városi úthálózatra gyakorolt hatását a forgalmi modell segítségével, fiktív nyomvonal figyelembevétel azonban vizsgálni lehetséges, illetve az elkerülő út ütemezve is kiépülhet.

Amennyiben a Kaposvárt elkerülő szakasz a 61. út és a 67. út - Simonfa, Zselicszentpál térsége - között vezetne, forgalma 3.000-5.000 Ejm/nap tartományban várható, nyomvonaltól és a városi úthálózat kapcsolódási pontjainak függvényében. A 67. út kiváltott belterületi szakaszán a forgalom ennél kisebb mértékben, 2.500-4.000 Ejm/nap mértékben csökkenhet. A forgalom csökkenése számottevő a város déli oldalán (városhatár – vasúti felüljáró szakaszon) mérsékeltebb a városközponti szakaszokon (Berzsenyi Dániel u., Füredi út), a meglévő forgalomhoz mérten.

A tervezett M90 út teljes kiépítése esetén (61. út – Szigetvár között, az M60 Szigetvár – Pécs gyorsforgalmi úthoz csatlakozva) jelentősebb, mintegy 7.500-9.000 Ejm/nap forgalom prognosztizálható a Kaposvárt elkerülő szakaszon. A városi úthálózaton azonban szinte megegyező a forgalomcsökkenés mértéke, a többletforgalom regionális és távolsági relációk áttérrelődéséből adódik.

M9 gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár-Dombóvár szakasz – 34. sz. projekt

A Szekszárd-Dombóvár közötti közvetlenebb közúti kapcsolatot szakasz egy régóta hiányolt hálózati elem az ország kelet–nyugati közlekedési tengelyében, melynek folytatása a Kaposvár – Dombóvár szakasz. Ezutóbbi szakaszra a pontos nyomvonal kialakítása, a megvalósítás időzítése és forrásbiztosítása még nem eldöntött. Ugyanakkor ettől eltekintve a forgalmi modell felhasználásával rátekintettünk, hogy az M9 gyorsforgalmi út Kaposvár környéki szakaszának kialakításával milyen mértékű forgalomátrendezés becsülhető a város és környezete kapcsán.

Az M9-es út Kaposvár – Dombóvár – Szekszárd szakaszának megvalósítása (véltetően gyorsforgalmi kiépítést feltételezve) a 67. sz. út (M7 irányából), a 61. sz. út Nagykanizsa felől, illetve a 6701., 6505. utak irányából az új útkapcsolat várhatóan térségi forgalmakat vonz, ennek nagyságrendje (Kaposvár – Dombóvár között) mintegy 1.000 Ejm/nap, ami a mai kb. 6.000 Ejm/nap forgalom mintegy 15 %-a.

A többlet forgalmi terhelés Kaposvár belterületi részeit nem érinti, az 61. főút (későbbi M9 autóút) vezeti el azokat. Az 61. út forgalom-elosztó szerepe kismértékben növekszik, Kaposvár területéről az 61. út csomópontjai felé kismértékben nőhet a forgalom (Guba S. utca, Füredi út), az átrendeződés miatt a 610. út keleti ágán ennek megfelelően csökkenhet a forgalom. Ezek a forgalmi változások gyakorlatilag elhanyagolhatóak, 300-400 Ejm/nap mértékűek, a meglévő forgalommal összevetve lényegében alig észrevehető a változás.

Nagytávolságú, tranzit (teher) forgalom megjelenése nem várható a térségben (feltételezve, hogy az M8 és az M200 gyorsforgalmi utak már kiépültek).

6.3.2. PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE

A projektértékelés többlépcsős folyamat, az értékelés elsődleges célja a meghatározott projektek részletesebb vizsgálata annak érdekében, hogy a projektek prioritizálhatók lehessenek és segítséget nyújtsanak a megvalósítás ütemezéséhez.

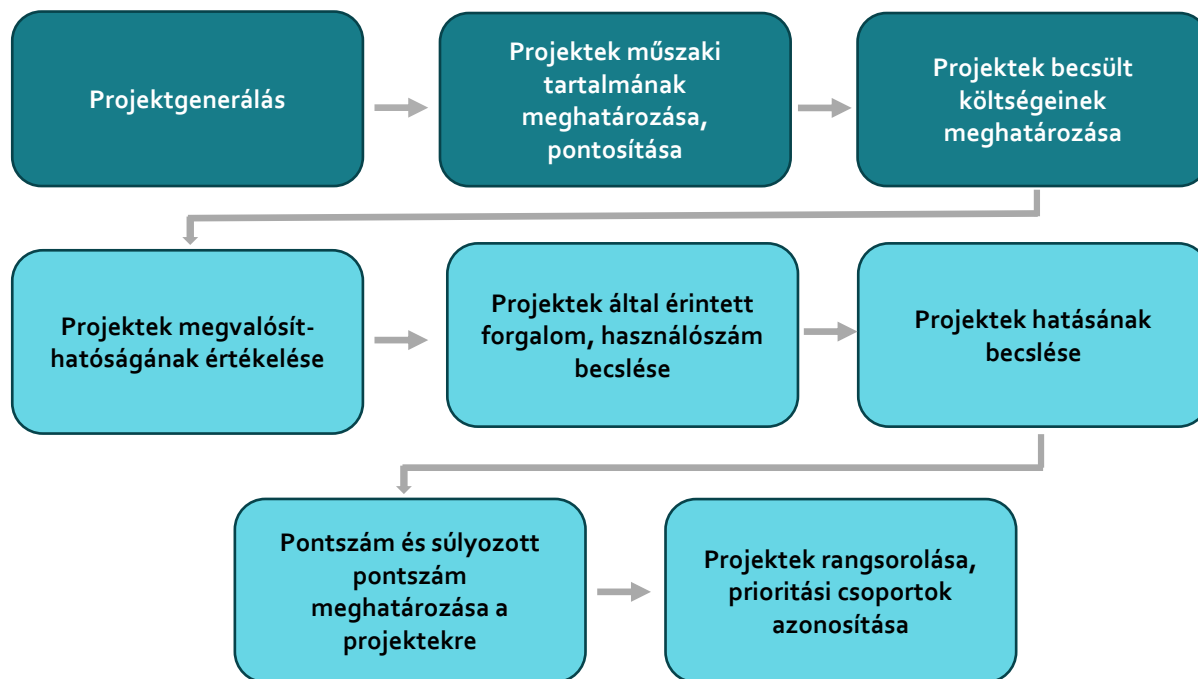
A PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE

Kaposvár vonatkozásában, a SUMP 2.0 során a projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes **fejlesztési projekteket** átfogóan, egységesen **többszempontú elemzéssel (Multi-Criteria Analysis, MCA)** értékeltük. Ennek segítségével azonos szempontok mentén vehetők össze az egyes projektek.

Az MCA elemzéssel a projekteket társadalmi hasznosság és megvalósíthatóság szerint vizsgáltuk. Az értékelés eredményeként e két mutatószám szerint a projektek prioritizálhatók (lásd majd a 7.2 Cselekvési tervben). A kedvező eredményű projektek a prioritási ütemezésüktől függően elindíthatók, a kevésbé kedvezőek és kedvezőtlenek műszaki tartalma felülvizsgálható, így a hatékonyságuk, megvalósíthatóságuk

javítható. Ezen kívül további lépések tehetők az előkészítésre és a forrásbiztosításra vonatkozóan is.

A projektek értékelésének lépéseit a következő ábra szemlélteti.



89. ábra Projektek értékelésének főbb lépései (saját szerkesztés)

TÁRSADALMI ÉRTÉKELÉSE

A társadalmi hasznosság értékelése a projektek várható társadalmi hasznosságának és költségének egyszerűsített értékeléséből áll elő. A társadalmi hasznosság mutató a várható hasznok és a hasznokhoz társuló költségek hányadosaként számítható.

A társadalmi hasznok értékelésekor a projekt várható hatásai kerülnek értékelésre, figyelembe véve az adott projekt által érintett használók számát. Ezáltal azonos társadalmi hatása lehet egy kisebb hatású, de sok használót elérő fejlesztésnek és egy nagy hatású, viszont csak kisebb használói kört elérő projektnek.

A fejlesztés az általa elért használószám alapján lehet pontszerű (mint például egy

HASZNOSSÁG

megállóhely létesítése, vagy pl. egy csomópont fejlesztése), vagy vonali szintű (pl. egy belterületi út rekonstrukciója, kerékpáros létesítmény kialakítása stb.), valamint városrész-, illetve városi szintű (pl. menetrend átszervezés, új közúti hálózati elem kialakítása, területi forgalomcsillapítás stb.), de lehet akár térségi szintű fejlesztés (pl. elkerülő út építése).

Az elemzésben a közvetlen és közvetett hatások különböző súlyokkal jelennek meg. A súlyozás célja, hogy a projektértékelés során az egyes hatások fenntartható közlekedési célok elérésében gyakorolt hozzájárulását megfelelően tükrözze.

A közlekedési rendszerbe történő beavatkozások közvetett hatásai kapcsán az alábbiak kerültek figyelembevételre:

- keresletbe történő beavatkozás (hozzáférés, ár, szabályozás)
- szemléletformálás, intelligens közlekedési megoldások hosszú távú hatása

A közvetlen és közvetett hatások között a következő súlyozás szerint vesszük figyelembe az alábbi szempontokat (lásd következő táblázat).

A társadalmi hatékonyság mérése pontozással történik az alábbi szempontok alapján, amely a projekt jellege alapján becsült használszámmal felszorozásra kerül. Így a pontszám a nulla és a (+) végtelen értékek között mozog, ahol a legnagyobb értékkel rendelkező projekt bír a legnagyobb társadalmi hatékonysággal.

Szempont	Súlyozás mértéke (%)
Utazási idő változása (a fejlesztés hatására fellépő utazási időmegtakarítás vagy többlet)	20
Baleseti kockázat változása	15
Környezeti hatás (klíma, levegő, zaj)	18
Használó által érzékelt szolgáltatási színvonal és az elégedettség változása	15
Használói közlekedési költség változása	7
Városfejlesztés, gazdasági fejlődés	15
Kereslet mértékére és összetételére gyakorolt hatás	5
Szemléletformáló hatás	5

13. táblázat A társadalmi hasznosság értékelésénél figyelembe vett közvetlen és közvetett hatások és súlyozásuk

A projektértékelés másik része a beruházási költség, valamint az egyes projektek hatására fellépő, a jelenlegi helyzethez képest a működési költségben bekövetkezett változás mértékének becslése.

A beruházási költség a projektre vonatkozóan került meghatározásra a rendelkezésre álló előkészítési adatok (terv, vagy támogatási összeg stb.) alapján, vagy ennek hiányában tervezői költségbecslés szerint. A működési költségben bekövetkező változás a projekt beruházási költségének arányában került tervezői becsléssel meghatározásra.

A hatások meghatározását követően valamennyi projektre adódik egy társadalmi hatáspontszám, 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.

MEGVALÓSÍTHATÓSÁG ÉRTÉKELÉSE

A projektek megvalósíthatóságának értékelése a következő 4 szempont szerint történ:

- előkészítettség (mértéke, időigénye)
- területhasználat (nagyság) változása
- társadalmi elfogadottság (mértéke)
- hosszú távú finanszírozhatóság (beruházási és működési forrásigény szerint)

A megvalósíthatóság pontszáma 1 és 4 érték között változik, ahol a 4-es értékkel rendelkező projekt a leginkább megvalósításra javasolt.

A fenti 4 db megvalósíthatósági szempont egyenlő súllyal (25 %) kerül figyelembevételre és az így képzett mutató szerint hasonlítható össze a projektek megvalósíthatósága. A pontszámok segítséget nyújtanak az előzetes ütemezés felülvizsgálatánál és a kockázatkezelési terv készítésekor.

A lehető legtöbb, Kaposvár mobilitás fejlesztése szempontjából releváns szempontot kívántuk figyelembe venni az MCA elemzés során.

Az adatok során a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város önkormányzatától, illetve szakértő munkatársaitól származott.

Ugyanakkor az MCA többszemponú elemzés – elsősorban a projektek jelentős számából és azok eltérő jellegéből fakadóan – némi bizonytalanságokat is hordoz magában. Ezen bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket érdemes fenntartással kezelni, de az eredmények iránymutatásként mindenképpen alkalmazhatók a lehetséges prioritási sorrend kijelöléséhez és a projektek ütemezett megvalósítási lépéseinek meghatározásához.

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 SUMP 2.0 projektlistában szereplő projektek között egymást kizáró projektek nem szerepelnek. A projektlistában megjelenő, több ütemben megvalósítani tervezett fejlesztések egymásra épülő projektnak tekinthetők.

PROJEKTÉRTÉKELÉS EREDMÉNYE

A Menedzsment eszközökhöz kapcsolódó projektek speciális, a közlekedési rendszer működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú beavatkozásaira fókuszálnak, így jellegükben eltérnek a Fejlesztési eszközökhöz tartozó projektektől, ennek okán társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság tekintetében **nem kerültek értékelésre.**

A projektek közül van két olyan állami kompetenciát érintő közúti fejlesztés, amelyeknél döntéselőkészítő vizsgálati fázisban van a beavatkozás részleteinek elemzése. A 33. sz. „Kaposvár észak-déli elkerülőút kiépítése” projekt esetében a nyomvonal kijelölése, a pontos műszaki tartalom meghatározása még nem eldöntött, így még előzetesen sem becsülhető meg a fejlesztés bekerülési költsége. A 34. sz. „Mg gyorsforgalmi út kialakítása - Kaposvár-Dombóvár szakasz” c. 2x2 sávós közúti fejlesztés kapcsán sem annak időzítése, sem költsége nem ismert. Továbbá a 39. sz. „Kaposújlaki repülőtér fejlesztése” beavatkozás részletei, műszaki tartalma és időzítése is bizonytalanságot mutat. Mindezek alapján ezen három fejlesztés esetében, azaz **a 33., a 34. sz. és a 39. sz. projektek kapcsán sem került elvégzésre a projektértékelés.**

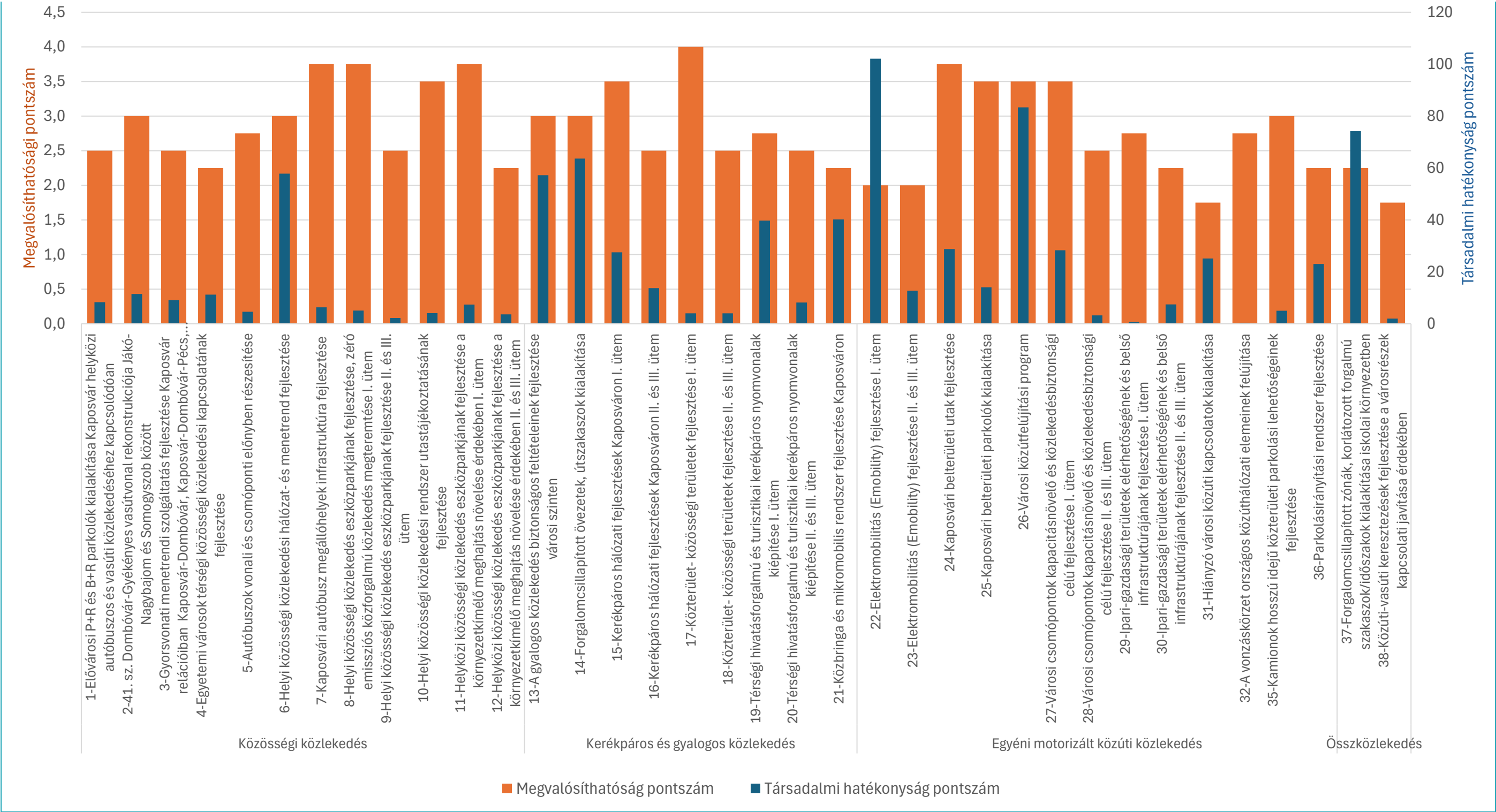


A projektértékelések eredményét a következő ábra mutatja be.

A projektértékelés eredményeit bemutató ábra két fő dimenzióban jeleníti meg az eredményeket:

- a társadalmi hatékonysági pontszámokat a jobb oldali tengelyen látható pontszámskála alapján a **sötét kék színnel** jelölt oszlopok mutatják, míg
- a megvalósíthatósági értékeket a bal tengelyen ábrázolt mértékek szerint a **narancs színnel** látható oszlopok jelzik.

A négy közlekedési mód / halmaz (közösségi közlekedés; kerékpáros– és gyalogos közlekedés; egyéni közúti motorizált közlekedés; összközlekedés) eredményei jól tükrözik a beavatkozások különböző jellegét, társadalmi hatásait és a megvalósíthatóság kereteit.



90. ábra SUMP Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye (a menedzsment projektek, a 33., 34. és 39. projektek nélkül)

A projektek társadalmi hatékonysága és megvalósíthatósága között közlekedési módokként jelentős eltérések láthatók. Az eredmények alapján jól látható, hogy a kisebb léptékű, aktív és fenntartható közlekedési módokat támogató beavatkozások kedvezőbb társadalmi hatékonysággal rendelkeznek, míg a nagyobb beruházási igényű, elsősorban közúti infrastruktúrát érintő fejlesztések esetében jellemzően mérsékeltebb hatékonysági értékek figyelhetők meg.

A **közösségi közlekedéshez kapcsolódó fejlesztések** társadalmi hatékonysága összességében viszonylag alacsony értékeket mutat, miközben megvalósíthatóságuk többnyire közepes vagy kedvező. A projektek közül egyértelműen kiemelkedik a **6. „A helyi közösségi közlekedés hálózat- és menetrend fejlesztése”** című projekt. A fejlesztés a közösségi közlekedést használók széles körét éri el, és a szolgáltatás egészére képes érzékelhető hatást gyakorolni, ami kedvezőbb társadalmi hatékonysági értékében is megmutatkozik.

A közösségi közlekedési csoport többi projektje ehhez képest alacsonyabb társadalmi hatékonyságot érnek el. Ennek hátterében elsősorban a fejlesztések magasabb beruházási költsége áll, valamint hatásuk jellemzően kisebb célcsoportot érint, vagy kevésbé kiterjedten érvényesül.

Az **egyéni nem motorizált kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedéshez kapcsolódó projekteken** belül elsősorban a **13. „A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten”**, valamint a **14. „Forgalomcsillapított övezetek és útszakaszok kialakítása”** fejlesztés emelkedik ki társadalmi hatékonyság szempontjából. Ezek olyan, szélesebb használói kört érintő beavatkozások, amelyek közvetlenül javítják a közlekedésbiztonságot és a városi közterületek használhatóságát.

Szintén kedvező eredményt mutat a 19. sz. projekt, azaz a térségi hivatásforgalmi és turisztikai kerékpáros nyomvonalak első ütemének kialakítása. A csoport többi projektjénél ugyanakkor a társadalmi hatékonyság már mérsékeltebb, annak ellenére, hogy a megvalósíthatósági értékek kedvezőek.

Elsősorban a nagyobb területi lefedettségű, több használatot érintő és közlekedésbiztonsági hatással is rendelkező fejlesztések tekinthetők különösen kedvezőnek.

Az **egyéni motorizált közúti közlekedéshez kapcsolódó projektek** között jelentős eltérések figyelhetők meg. A társadalmi hatékonyság alapján különösen kedvezőek az **úthálózat felújításához, fejlesztéséhez és kapacitásának javításához kapcsolódó beavatkozások**, amelyek nagy számú közlekedőt érintenek és közvetlenül javítják a városi közlekedési infrastruktúra állapotát. Ezek közül kiemelkedik a **26. „Városi közútfelújítási program”**, amely magas társadalmi hatékonysága mellett kedvező megvalósíthatósági értéket is elér. A belterületi utak fejlesztése, valamint egyes úthálózati és csomóponti kapacitásfejlesztések ugyancsak kedvezőbb eredményeket mutatnak a csoporton belül.

Különösen magas társadalmi hatékonyságot ér el a **22. „Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem”** fejlesztés, amely ezen mutató alapján nemcsak saját csoportjában, hanem a teljes projektállományban is az egyik legkedvezőbb projekt. Az elektromobilitás előtérbe helyezése a közlekedési rendszer korszerűsítésén túl környezeti szempontból is jelentős hosszabb távú hatással rendelkezhet. Az egyéni motorizált közlekedés többi projektje különösen egyes parkolási, ipari területi és későbbi ütemű fejlesztések jellemzően alacsonyabb társadalmi hatékonysági értékeket mutat.

Az **összközlekedési fejlesztések** csoportjába két projekt tartozik, amelyek értékelése markánsan eltér egymástól. A **37. „Forgalomcsillapított zónák, korlátozott forgalmú szakaszok/idezőszakok kialakítása iskolai környezetben”** című projekt társadalmi hatékonysága kifejezetten magas, így nemcsak a csoporton belül emelkedik ki, hanem a teljes projektlista egyik kedvezőbb társadalmi hatású beavatkozásának is tekinthető. A fejlesztés közvetlen közlekedésbiztonsági hatása, valamint az érzékeny használói csoportok, különösen a gyermekek és az iskolák környezetében közlekedők érintettsége indokolja a magas társadalmi érintettséget. Megvalósíthatósága ugyanakkor közepes szintű, így a megvalósítás feltételeinek további előkészítése szükséges.

Ezzel szemben a 38. „Közúti-vasúti keresztezések fejlesztése a városrészek kapcsolatainak javítása érdekében” című projekt mind társadalmi hatékonyság, mind megvalósíthatóság tekintetében lényegesen gyengébb eredményt ér el. A jelentős beruházási igényhez képest a várható társadalmi hatás korlátozottabb, miközben a megvalósítás feltételei is kedvezőtlenebbek.

Összességében a projektek értékelése jelentős különbségeket mutat mind társadalmi hatékonyság, mind megvalósíthatóság tekintetében. A legkedvezőbb eredményeket azok a fejlesztések érik el, amelyek széles használói kört érintenek, közvetlenül javítják a közlekedés feltételeit, illetve hosszabb távon is érzékelhető társadalmi vagy környezeti előnyöket biztosítanak.

A projektprioritások meghatározásakor ezért elsősorban a társadalmi hatás, a beruházási igény és a megvalósíthatóság együttes mérlegelése indokolt, különös figyelmet fordítva azokra a beavatkozásokra, amelyek kedvező hatás mellett reálisan és belátható időn belül megvalósíthatók.



7.A SUMP 2.0 MEGVALÓSÍTÁSA

7.1. INDIKÁTOROK ÉS MONITORING

Az indikátorok olyan mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását, illetve a célok teljesülését számszerű, vagy tendencia formában mutatják meg, milyen mértékben sikerült elérni a cél és eszközrendszerben kitűzött kedvező állapotot.

Fontos megjegyezni, hogy a célok mindig egyfajta változást fejeznek ki valamilyen alapállapothoz képest, egy adott időtávon.

Indikátor típusok:

- Az **OUTPUT INDIKÁTOROK** a beavatkozások egyszerű, gyakran fizikailag is megfogható eredményeit számszerűsítik. Ilyenek lehetnek pl. az épített vagy korszerűsített infrastruktúra nagysága (hossz, vagy területnagyság), a megvalósult fejlesztések darabszáma, vagy a szolgáltatási teljesítményre (pl. férőhelykilométer) vonatkozó értékek.
- Az **EREDMÉNYINDIKÁTOROK** a közvetlen, a mobilitás jellemzőiben bekövetkező változásokat jelenítik meg (mint pl. járműkilométer változás, menetidő-változás, vagy a forgalom mértékének, összetételének változásai stb.).

- A **HATÁSINDIKÁTOROK** jellemzően a fejlesztések tágabb, társadalmi hatásait mutatják meg. Számításuk leginkább a környezetgazdaságtan módszertana szerint történik, így pl. szükségessé teszik az egyedi, érzékelt színvonalra vagy hasznosságra vonatkozó elemeket is tartalmazó helyi felmérések készítését.

Az indikátorok meghatározása elvárás a SMART kritériumoknak való megfelelés: Specifikus, Mérhető, Elérhető, Releváns, Időben korlátozott. Az alkalmazott, meghatározásra került indikátor készlet számára ezeken túl további fontos szempont, hogy valamennyi érdekelt számára (döntéshozók, lakosság és egyéb szervezetek stb.) is értelmezhető és érzékelhető legyenek.

A Kaposvár Mobilitási Tervvel (SUMP 2.0) összefüggő, a monitoring alapját képező SUMP 2.0 indikátorokat a következő táblázat mutatja, a táblázatban együttesen az output-, az eredmény, valamint a hatásindikátorok feltüntetésével.

Megjegyzendő, hogy a következő táblázatban megjelenített indikátorok nem egy az egyben azonosak a SUMP 1.0 dokumentumban szereplő indikátorokkal, ugyanakkor annak számos eleme átvételre került a SUMP felülvizsgálat során.

A kiinduló érték a jelen dokumentum készítésének éve, azaz 2026, de külön jelölésre került, ha a kiinduló érték esetleg korábbi (pl. bázis 2025). A célérték jelen SUMP 2.0 dokumentum kapcsán a rövidtávra értelmezendő, azaz az I. ütem végére, amely 2031 évre került meghatározásra.

SUMP indikátor megnevezés	értékelési gyakoriság	mérték-egység	kiinduló érték (2025/2026)	célérték/célirány (2031)	adatforrás
helyi közösségi közlekedéssel utazók száma	évente	utas/év	5 813 (bázis: 2025)	stagnál / növekszik	közzszolgálati éves jelentés / KK Zrt. adatnyilvántartás
új és/vagy fejlesztett buszmegállók (fizikai megállók) száma	évente	db/év	0	7	szolgáltatói / önkormányzati nyilvántartás
új helyi autóbuszok száma	projekt előtt és után, illetve 5 évente	db	0	40	projekt dokumentáció(k) alapján - KK Zrt. nyilvántartás
újonnan épített és/vagy korszerűsített járdák nagysága	projekt előtt és után, illetve évente	m ²	0	44 355	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
új és korszerűsített kerékpáros létesítmények hossza	projekt előtt és után, illetve évente	m	0	2 339	projekt dokumentáció(k) alapján / KENYI vagy önkormányzati nyilvántartás
megújított közösségi területek, zöldfelületek nagysága	projekt előtt és után, illetve évente	m ²	0	növekszik	projekt dokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
új és fejlesztett önkormányzati utak hossza	projekt előtt és után, illetve évente	km	0	1,6	projektdokumentáció(k) alapján - önkormányzati nyilvántartás
fenntartható közlekedési módok (gyalogos, kerékpáros, helyi közösségi közlekedés) aránya a városi közlekedésen belül	5 évente	%	41%	stagnál / növekszik	forgalmi modell adat / reprezentatív közvélemény-kutatás
közúton történt sérüléssel vagy halálessel végződő balesetek száma	évente	"bekövetkezett balesetek	86 (bázis: 2025)	csökken	KSH / Webbal / rendőrségi statisztika
kerékpárforgalom 4 reprezentatív kaposvári keresztmetszeten (Füredi u., Guba S. u., Jutai út, vasút felett átvezető Esterházy híd)	5 évente	száma/év"	módszertan meghatározandó, felmérendő	növekszik	forgalomszámlálás és/vagy Magyar Közút NZrt. OKA, amennyiben kp. adat rendelkezésre áll
társadalmi elégedettség a város élhetőségére nézve	projekt előtt és után illetve 5 évente	kerékpár/nap	módszertan meghatározandó	növekszik	kérdőíves felmérés / közvélemény- kutatás

14. táblázat SUMP 2.0 javasolt indikátorai

7.2. CSELEKVÉSI TERV

„A cselekvési terv a Mobilitási terv keretében meghatározott cél- és eszközrendszer megvalósulásához szükséges operatív lépéseket foglalja össze, érintve a megvalósítás szervezeti / intézményi kereteit; a megvalósítási időszak főbb partnerségi irányait, valamint a megvalósítás ütemezését.”⁴⁹

SZERVEZETI KERETEK

A SUMP 2.0 Kaposvár önkormányzatának (Közygyűlés) elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek meghatározása. Ennek érdekében szükséges kijelölni azt az önkormányzati szervezeti egységet, amely a meglevő feladatok mellett felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és az érintett szervezetek általi feladatok koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért. Ez a tevékenység vélhetően a Műszaki és Fejlesztési Igazgatóság feladatai közé tartozhat majd.

„Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozása, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek, biztosítva ezáltal a Mobilitási terv szemléletével való azonosulásukat, azok megvalósítása iránti erős elköteleződésüket.”⁵⁰

A kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az Önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő társaságok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a SUMP szemléletével átitatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen. Az Önkormányzat, a döntéshozók egyik legfontosabb feladata a partnerségi folyamat szervezőjeként a fenntartható városi mobilitás értékrendjét a külső szervezetek irányába gesztorként közvetíteni.

A megvalósítás időszakára vonatkozó partnerségi lépések keretei, eszközei és cselekvési terve részletesen a Partnerségi tervben kerülnek meghatározásra. A javasolt projektelemek esetében számos helyen az Önkormányzat a projektgazda, de sok esetben (pl. az országos utak fejlesztésénél, vagy a térségi kerékpárutak kialakításánál) lehetőség van partnerségre lépni az állami szervezetekkel (minisztériummal). A „soft” intézkedések esetében gyakran kerülhet sor civil szervezetekkel, iskolákkal, egyéb közösségekkel való együttműködésre. Az egyes projektekhez tartozó felelősségi köröket is célszerű a Partnerségi tervben összefoglalni, illetve, ha korábban készült ilyen, akkor azt aktualizálni.

INTÉZKEDÉSI ÜTEMTERV

A SUMP 2.0 ütemterve a projektek értékeléseinek eredményei alapján került összeállításra. A projektek társadalmi hatékonyságának és megvalósíthatóságának értékelése alapján **optimális megvalósításra kell törekedni, és ennek értelmében prioritási csoportokat azonosítunk.**

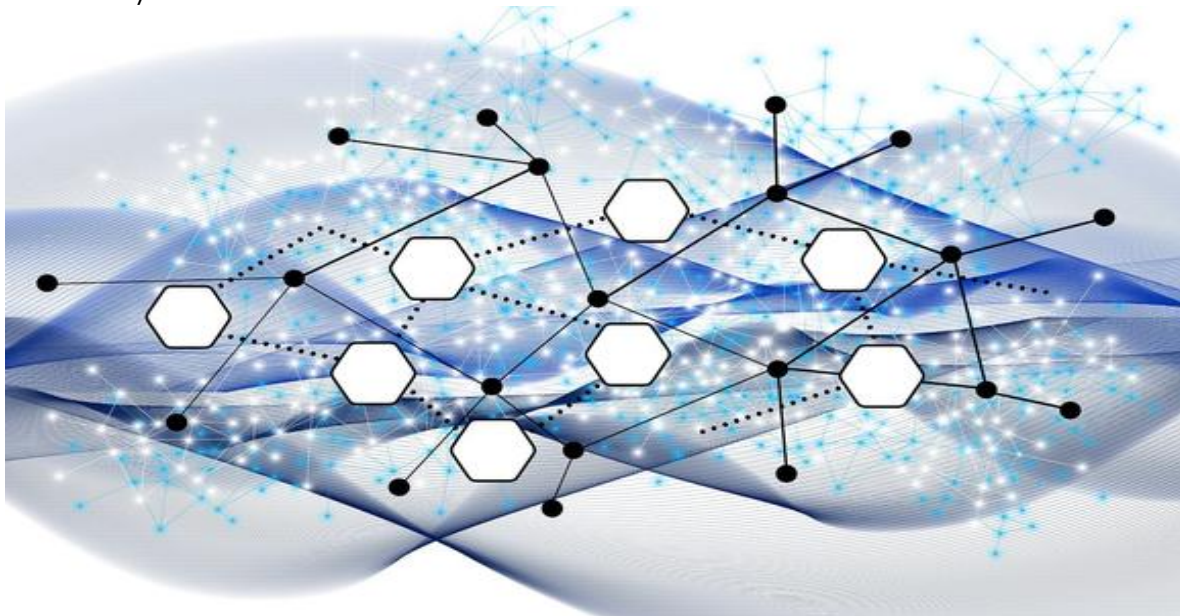
A projektek annak megfelelően kerültek rangsorolásra, hogy milyen mértékben járulnak hozzá a város közlekedési fejlesztéseihez, figyelembe véve a közlekedésbiztonsági, környezetvédelmi, gazdasági és infrastrukturális szempontokat (összességében társadalmi hasznosság). A vizsgálati kritériumok között a társadalmi hatékonysági pontszám, valamint a megvalósíthatóság pontszáma létesíti meg a központi szerepet, melyek alapján **az egyes projektek három prioritási kategóriába kerültek besorolásra.**

⁴⁹ Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához – második kiadás

⁵⁰ Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához – második kiadás

A prioritási csoportok kialakításához a pontszám korlátokat a következőképpen rögzítettük:

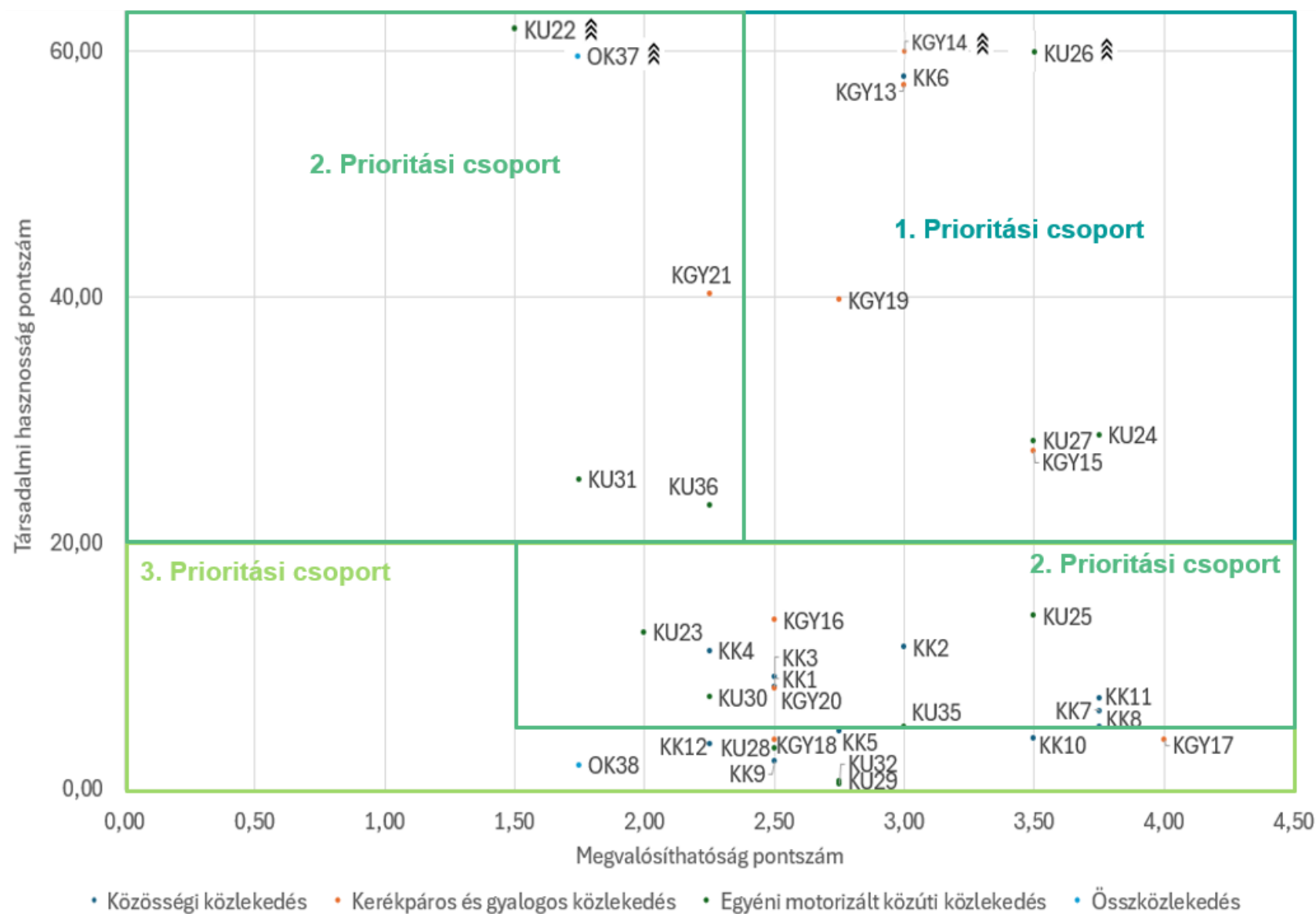
- **Megvalósíthatóság:** A projektcsoporthoz értékelés során elért legmagasabb megvalósíthatósági pontszám 4 pont, melynek legalább 60 %-át (2,4 pont) elérő projektcsoporthoz tekinthetők megvalósíthatóság szempontjából hatékonyak.
- **Társadalmi hatékonyság:** A társadalmi hasznosság pontszámokban tapasztalt eloszlás, valamint a megvalósíthatósági pontszám figyelembevétele mellett a társadalmi hasznosság pontszám korlátjait 20 és 5 pontban határoztuk meg.



Mindezek alapján a 3 prioritási csoport azonosítása az alábbiak szerint történik:

- A projektek prioritizálásának **1. prioritási csoportjába** a társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szempontjából kielégítő projekteket soroljuk. A társadalmi hatékonyság tekintetében a legalább 20 pontot, a megvalósíthatóság kapcsán a minimum 2,4 pontot meghaladó projektek sorolhatók az 1. prioritási csoportba.
- A **2. prioritási csoportban** szerepelnek a társadalmi hatékonyságra 5-20 pont közötti és a megvalósíthatóságra a 1,5 pont feletti pontértéket megjelenítő projektek.
- Végül a **3. prioritási csoportban** kapnak helyet az előző két prioritási csoportba nem besorolható projektek, amelyek többnyire hosszabb távú beavatkozási lehetőségként értékelhetők.

A projektek prioritási vizsgálatának eredményeit a következő ábra mutatja.



91. ábra Projekt prioritási csoport azonosítása a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (saját szerkesztés) – a menedzsment és a 33.-34. és 39. projektek nélkül

Az ábrán az adott prioritási csoporton belül megjelenített projektérték helyzete azonban önmagában nem értelmezhető belső prioritási sorrendnek, csak maguk az 1., a 2. és a 3. prioritási csoportok.

Az **1. prioritási csoportba** a kedvező társadalmi hatékonyságú és jól megvalósítható projektek kerültek. Kiemelkedik a **helyi közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése, a gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek javítása, a forgalomcsillapított övezetek kialakítása, valamint a városi közútfelújítási program.** Ezek a beavatkozások a várható hatások és a megvalósíthatóság alapján rövid távon is indokolt fejlesztéseknek tekinthetők.

A **2. prioritási csoport** projektjei között több magas társadalmi hatékonyságú fejlesztés is található, azonban megvalósíthatóságuk vagy magasabb beruházási igényük miatt kerültek hátrébb. Különösen kedvező társadalmi hatékonyságot mutat az **Elektromobilitás fejlesztése I. ütem, valamint az iskolai környezetben kialakítandó forgalomcsillapított intézkedési lépések.**

A **3. prioritási csoportba** jellemzően az alacsonyabb társadalmi hatékonyságú, nagyobb beruházási igényű vagy nehezebben megvalósítható fejlesztések kerültek. Ezek esetében a későbbi megvalósítás előtt további előkészítés, átütemezés vagy a műszaki és pénzügyi tartalom felülvizsgálata lehet indokolt.

Összegzésül elmondható, hogy a fenti prioritási csoportok képviselik azon ütemezést, hogy az adott beavatkozás megvalósítása milyen prioritással javasolható. Ugyanakkor ettől természetesen bármely döntéshozó eltérhet, mivel egy-egy projekt megvalósítását számos olyan körülmény is befolyásolhatja, amely vagy jelentős kihatással van az adott projekt szükségességének időzítése folytán, vagy előre nem volt látható és nyomatékkel bír a projekt tervezett kialakítására.

A SUMP KÖVETKEZŐ FELÜLVIZSGÁLATÁNAK ÜTEMEZÉSE

A SUMP célrendszerének hosszabb távú teljesítéséhez elengedhetetlen a visszacsatolás és annak biztosítása, mindezt azért, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálatát meghatározott időközönként megtenni.

A város közgyűlésének jóváhagyásával ugyanis 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 Kaposvár Mobilitási tervének (SUMP 2.0) felülvizsgálatát – a fejlesztésekhez és az ütemezéshez igazodva – **legalább 5 évenként javasolt megtenni, azaz legközelebb 2031-ig** mindenképpen. Ezen rövidtávú céldátum azért is szerencsés, mivel az európai uniós forrásokkal kapcsolatos programozási időszaknak ez egy mérföldköve.

A felülvizsgálatnak célszerű kiterjednie majd minden olyan változásra, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészültét követően a felülvizsgálat idejéig bekövetkezett, és befolyással bír a fenntartható városi mobilitás fejlődésére, beleértve a külső körülmények változásainak azonosítását és a SUMP keretében megvalósított intézkedések hatásainak értékelését is.

7.3. KÖLTSÉG ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

KÖLTSÉGTERV

A költségterv célja a stratégia által javasolt projekthalmazok finanszírozásának, vagy meglévő finanszírozás hiányában a jövőbeni támogatási lehetőségeinek a bemutatása.

Projekthalmaz	1. prioritási csoport (bruttó millió Ft)	2. prioritási csoport (bruttó millió Ft)	3. prioritási csoport (bruttó millió Ft)	Összesen (bruttó millió Ft)
Közösségi közlekedés	140	37 695	31 507	69 342
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	1 791	4 826	7 874	14 491
Egyéni motorizált közúti közlekedés	2 667	7 573	135 001	145 241
Összközlekedés	0	203	1 524	1 727
Menedzsment	279	0	0	279
MINDÖSSZESEN	4 877	50 297	175 906	231 080

15. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft) – a 33., 34. és 39. projektek nélkül

A projektek költségeinek legnagyobb részét az egyéni motorizált közlekedési mód teszi ki.

A projektek túlnyomó többsége, így a költségek nagy része is a 3. prioritási csoportban jelenik meg.

Az alacsonyabb költségű egyéni motorizált közúti közlekedési, valamint a kerékpáros és gyalogos közlekedési halmazba tartozó projektek azonban komoly hangsúlyt kapnak már az 1. prioritási ütemben is.

A közösségi közlekedési beavatkozások leginkább jelentős mértékű költségük okán a 2. és a 3. prioritási csoportban nagyjából egyenletesen elosztva jelennek meg.

A Menedzsment projektek jelen vizsgálatban – a menedzsment projektek értékelése nélkül – az 1. prioritási csoportban jelenik meg, hogy folytonosságot és folyamatos kontrollt biztosítsanak a megvalósítási időtávon, de ez egyúttal nem jelent soron kívüli megvalósítási kötelezettséget.

FINANSZÍROZÁSI TERV

A finanszírozási tervben az egyes projektekhez kapcsolódó, **jelenleg rendelkezésre álló információk alapján** kerültek meghatározásra a lehetséges finanszírozási források.

- **Finanszírozással várhatóan rendelkező projektnak** tekinthetők azok a fejlesztések, amelyek megvalósításához szükséges forrás várhatóan rendelkezésre áll önkormányzati, európai uniós, központi költségvetési vagy egyéb finanszírozási forrásból.

- **Finanszírozással jelenleg nem rendelkező projektnak** azok a fejlesztések tekinthetők, amelyek megvalósításához további források bevonása szükséges.

A következőkben a prioritási csoportokba sorolt projektek költségeit e két finanszírozási kategória mentén mutatjuk be.

Kompetencia	1. prioritási csoport	2. prioritási csoport	3. prioritási csoport
állam és önkormányzat	1 016	0	0
Egyéni motorizált közúti közlekedés	1 016	0	0
állam	0	8 509	0
Közösségi közlekedés	0	8 509	0
önkormányzat	3 137	19 229	18 678
Közösségi közlekedés	140	17 515	1 279
Egyéni nem motorizált - Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	1 346	0	4 699
Egyéni motorizált közúti közlekedés	1 651	1 715	12 700
MINDÖSSZESEN	4 153	27 738	18 678

16. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint – a 33. 34. és 39. projektek nélkül (bruttó millió Ft)

Kompetencia	1. prioritási csoport	2. prioritási csoport	3. prioritási csoport
állam és önkormányzat	445	5 969	4 445
Közösségi közlekedés	0	3 810	0
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	445	2 159	0
Egyéni motorizált közúti közlekedés	0	0	2 921
Összközlekedés	0	0	1 524
állam	0	7 861	132 461
Közösségi közlekedés	0	7 861	13 081
Egyéni motorizált közúti közlekedés	0	0	119 380
önkormányzat	279	8 729	20 323
Közösségi közlekedés	0	0	17 148
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	0	2 667	3 175
Egyéni motorizált közúti közlekedés	0	5 859	0
Összközlekedés	0	203	0
Menedzsment	279	0	0
MINDÖSSZESEN	724	22 559	157 229

17. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint - a 33. 34. és 39. projektek nélkül (bruttó millió Ft)

Projekthalmaz	finanszírozással várhatóan rendelkező projektek %	finanszírozással nem rendelkező projektek %
Közösségi közlekedés	40	60
Egyéni nem motorizált Kerékpáros-mikromobilis és gyalogos közlekedés	42	58
Egyéni motorizált közúti közlekedés	12	88
Összközlekedés		100
Menedzsment		100

18. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező és nem rendelkező projektek megoszlása projekthalmazok szerint - a 33., 34. és 39. projektek nélkül

Kompetencia	finanszírozással várhatóan rendelkező projektek %	finanszírozással nem rendelkező projektek %
állam és önkormányzat	0,4	4,7
állam	3,7	60,7
önkormányzat	17,8	12,7

19. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező és nem rendelkező projektek megoszlása kompetencia szerint - a 33., 34. és 39. projektek nélkül

A finanszírozással rendelkező, vagy várhatóan rendelkező projektek többségében önkormányzati kompetenciába tartoznak.

A finanszírozással nem rendelkező (a legnagyobb költségigényű) projektek többsége állami kompetenciába tartozik. A nagyobb projektelemek előkészítése és megvalósítása is meghaladja az önkormányzati kereteket. Emellett számos projektelem megvalósítása az önkormányzati kereteken belül lehetséges, amennyiben azokra forrás biztosítottá válik.

Minden esetre a táblázatok mutatják az elkövetkező időszak városi közlekedési fejlesztéseinek pénzügyi forrásainak biztosításához szükséges háttérét.

7.4. KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A Mobilitási terv megvalósítását számos lehetséges negatív esemény, körülmény befolyásolhatja, melyeket kockázatként szükséges figyelembe venni és kezelni. A Kockázatkezelési tervben azon kockázati elemek kerültek azonosításra, melyek a Mobilitási terv beavatkozási logikájában megfogalmazott célok elérését veszélyeztetik.

Jelen Mobilitási terv, mint stratégiai dokumentum azonban nem tartalmaz projektszintű kockázatelemzést. A projektek megvalósíthatósági pontszáma magába foglal olyan szempontokat, melyek figyelembe veszik a projekt esetében várhatóan felmerülő főbb kockázatokat. A projektek esetében egyedileg felmerülő kockázatok azonosítása

és azok kezelésének részletes meghatározása a projektelőkészítési szakaszban mindenképpen szükséges.

PÉNZÜGYI-GAZDASÁGI KOCKÁZATOK

A pénzügyi-gazdasági kockázatok megjelenhetnek mind a fejlesztések megvalósításának finanszírozásakor, mind az üzemeltetési szakaszban egyaránt.

A beruházási forrás bizonytalansága vagy hiánya számos okból előfordulhat. Ilyenek lehet többek között: az európai uniós, vagy a saját forrás előteremtésének problémái, illetve az önkormányzati, a központi költségvetési források vagy az érintett gazdasági szereplők finanszírozási képességeinek hiánya, bizonytalansága. Szintén problémaként jelentkezhet a makrogazdasági helyzet változása (pl.

kamatkörnyezet változás stb.) vagy más, specifikusan előállt helyzet. Ezek a kockázatok a fejlesztés halasztását, vagy szélsőséges esetben egyes projektek elmaradását eredményezhetik.

Az pénzügyi-gazdasági kockázatok minimalizálása a körülmekintő 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-TECHNOLÓGIAI KOCKÁZATOK

A műszaki megoldások összetettségéből, a technológiai változások okán, vagy azok újszerűsége folytán számos kockázat jelentkezhet.

Műszaki-technológiai kockázatok mind a projektek előkészítése, megvalósítása, mind későbbi üzemeltetése során felléphetnek. Ezen kockázatok bekövetkezése növelhetik a beruházás költségét, illetve az üzemeltetési költségeket is, sőt szélsőséges esetben akár el is lehetetleníthetik az adott fejlesztést. Ilyen például amikor az építéskor értékes régészeti leletre bukkannak, melynek feltárása egyrészt időigényes, másrészt új műszaki megoldások alkalmazását teszi szükségessé, aminek időbeli és pénzbeli vonzata is jelentkezhet.

Az ilyen típusú kockázatok megelőzése a részletes és körülmekintő módon történő tervezéssel, a releváns változók különböző forgatókönyvek szerinti vizsgálatával lehetséges, kezelése tartalékkeret beállításával, illetve szükség szerinti felhasználásával történhet.

Lényeges az is, hogy a választott megoldások időtállóak legyenek, legyen lehetőség a jövőben azonos eszközökkel történő bővítésre. Fontos szempontként kell kezelni azt is, hogy biztosítva legyen a beszállítók, gyártók részéről a garancia és a támogatás (pl. a szoftveres megoldások esetében).

JOGI-KÖZBESZERZÉSI KOCKÁZATOK

A jelenlegi jogszabályi környezet időközben történő megváltozása kockázatot képvisel a

Mobilitási terv végrehajtására, illetve az egyes projektek megvalósíthatóságára. A jogszabályi változások hatásaiból eredő kockázat elkerülése nem lehetséges, hatásainak minimalizálása a lehető legkorábbi, körülmekintő felkészüléssel lehetséges. Így pl. azoknál a projekteknél, ahol a szabályozási környezet változása valószínűbb, az időbeli és anyagi tartalékok képzésénél is figyelembe kell venni ezt a körülményt.

A jogszabályi környezet változásaiból, illetve egyéb problémákból is adódó közbeszerzési eljárás elhúzódása a projektek megvalósulását nagy mértékben képes eltolni. A közbeszerzési eljárások részletes előkészítése, 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.

KÖRNYEZETI KOCKÁZATOK

Környezeti kockázattal olyan projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. mert talaj- vagy talajvízszennyezést idézhetnek elő, illetve légszennyezést vagy zajszennyezést vetíthetnek előre, esetleg ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

Már az előkészítés első fázisában, a tervezés során a tervezők nagy figyelmet fordítanak egy-egy projekt vagy technológia kockázatainak vizsgálatára, így a tervezés ezeknek a kockázatoknak a csökkentése figyelembevételével történik. Az engedélyezés során is kiemelt figyelmet kap a környezeti kockázatok előre látható kezelése. Így pl. a KHV-köteles projektekre (például egyes infrastruktúrafejlesztések esetén) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni.

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. Ugyanakkor a lakossági ellenállás főbb oka leggyakrabban az ismerethiányból vagy téves információk terjedéséből fakadó félelem, illetve a projektek pozitív hatásainak figyelmen kívül hagyása.

Az előkészítési és megvalósítási szakaszban történő, érintettekkel való folyamatos konzultáció segítségével ezek a lakossági ellenállásból vélelmezhető társadalmi kockázatok minimalizálhatók. A folyamatos lakossági kapcsolattartással, tájékoztatással, valamint egyes szervezetekkel (pl. közútkezelő, közlekedési társaság stb.), cégekkel, érdekképviselői és/vagy civil szervezetekkel – a lakosság bevonása mellett – közösen kompromisszumos megoldásra célszerű jutni az egyes fejlesztések kimenetelét érintően.

Kellő figyelmet kell szánni, előzetes tájékoztatással azon projekteknél, amelyek a megvalósítás idején a lakosság számára terhet jelenthetnek. Ilyenek pl. a lezárások, a zaj, a por és más, kivitelezéssel járó ideiglenes környezeti hatások. Hangsúlyozni szükséges, hogy ezek ideiglenes állapotok, amelyek nélkül a kitűzött projekt végrehajtása nem lehetséges.

INTÉZMÉNYI KOCKÁZATOK

A projekt szempontjából kockázatot jelent a megvalósítására, illetve később az üzemeltetésre kijelölt intézményi háttere, működése, a hatáskörök megfelelő szétosztása, továbbá a humán kapacitás minősége.

A megrendelői oldalon a felelősségi körök pontos kijelöléséről kell gondoskodni és figyelmet kell fordítani arra is, hogy a szervezeti átalakulások során ezek maradéktalanul újraosztásra kerüljenek. Ennek érdekében célszerű a projekteket csoportokban, programok szintjén is

menedzselni, így a kapcsolódó projektek kockázatait nemcsak az adott projekt tekintetében, hanem a program többi elemére nézve is kezelni lehet.

A kivitelezői oldalon a sikerhez elsősorban a megfelelő tapasztalat, jártasság és kompetenciák szükségesek. Ezt elsősorban a közbeszerzések során, a referencia-követelmények megfelelő meghatározásával lehet biztosítani. További kritikus elem a vállalkozói likviditás, amely biztosítja a folyamatos, ütemszerű kivitelezést.

Az intézményi kockázatok minimalizálásához járul hozzá a munkacsoportok előkészítési, tervezési fázisban, majd a megvalósítás időszakában történő működtetése, melynek tagjai közötti folyamatos konzultáció és egyeztetés segíti az egyes projektekkel kapcsolatos információáramlást, az érdekegyeztetéseket.

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 előzetes kezelésére nincs mód, azok hatásainak mérséklése a megvalósítás során elvárt gondosság mellett történhet.

A kockázati mátrix alapján meghatározható a kockázatvállalása tolerancia szintje. A Mobilitási terv esetében nem tolerálható kockázatnak (a mátrixban sötétkéssel 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	csekély	közepes	jelentős	katasztrofális
Valószínűség	nagyon valószínű	-kisebb műszaki fennakadások a beruházás során	-várttól eltérő bevételi potenciál			
	valószínű		-beruházások időbeli csúszása, elhúzódása	-váratlan műszaki fennakadás		
	lehetséges	-építési engedélyek kiadásának időbeli elhúzódása		-nem megfelelő intézményi háttér -vártnál magasabb költségek -indikátorok nem teljesítése -váratlan események bekövetkezése	-elégtelen forrás a beruházások megvalósítására -jogszabályi környezet változása	
	nem valószínű				-nem megfelelő előkészítettség -prognózisoktól eltérő valós társadalmi folyamatok	-érintettek ellenállása, hátráltatás a beavatkozásokkal kapcsolatban -elégtelen működési források
	elhanyagolható esélyű					

92. ábra Kockázati mátrix

MELLÉKLETEK

I. FOGALOMTÁR

II. RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

III. ÁBRAJEGYZÉK

IV. TÁBLÁZATJEGYZÉK

V. MOBILITÁSI KÉRDŐÍV FŐBB EREDMÉNYEI

I. 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.
Aktív mobilitás	Aktív közlekedési módon végzett helyváltoztatás: gyaloglás, kerékpározás, egyéb mikromobilis eszközökkel történő közlekedés stb.
Carsharing	A carsharing egy olyan innovatív, környezetbarát közösségi autóhasználat, mely rendszer során a város különböző pontjain elhelyezett, internetes foglalás után lehet használatba venni a közösségi autókat.
E-mobilitás	Az e-mobilitás vagy elektromobilitás a fosszilis energiahordozóval működő gépjárművek elektromos meghajtással való kiváltására törekvő, nagyszabású beavatkozást jelent.
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. Többféle közlekedési módot összekapcsoló olyan közlekedési rendszer vagy megoldás, amelyben különböző szállítási módok (pl. vasút, közút, vízi út) kombinálva vannak egyetlen szállítási láncban vagy útvonalon, valamint az általuk nyújtott szolgáltatások terén is kapcsolódások vannak (menetrendi hangolás, utastájékoztató stb.).
Intermodális csomópont	A különböző közlekedési módok térben és időben összeszervezett átszállási lehetőséget biztosító pontja, helye.
Havária	Természeti csapás, vagy emberi tevékenység során előállt vészhelyzet: pl. szállítási kár, üzemzavar, üzemi vagy egyéb baleset. A havária általában ipari létesítményekben, közlekedési rendszerekben vagy más nagy infrastruktúrákban bekövetkezett váratlan esemény, ami az emberi életre, a környezetre vagy az anyagi javakra nézve jelentős kockázatot jelent.
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.
Mikromobilitás	A mikromobilitás az olyan könnyű és kisebb méretű járművek használatára vonatkozik, melyek kis sebességgel közlekednek és felhasználó személyesen vezeti azokat. A mikromobilitás eszközei közé tartoznak a kerékpárok, az elektromos meghajtású kerékpárok, rollerek, elektromos rollerek, különféle gördeszkák és a közösségi robogók is stb.

FOGALOM	MAGYARÁZAT
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 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.
Modal split	A modal split, vagy közlekedési munkamegosztás a forgalom különböző közlekedési módok közötti megoszlását jelenti.
Motorizált egyéni közlekedés	Mindazon személyszállítási módok összessége, amelyek nem tartoznak a közösségi közlekedés és a nem motorizált egyéni közlekedési formák (aktív- és mikromobilitás) közé. A motorizált egyéni közlekedés ezen értelmében szerint 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.
Multimodális utazástervező	A különböző közlekedési eszközök elérését az érintettek számára a multimodális utazástervező alkalmazás segítheti. A különböző lehetőségek közötti választást olyan személyes preferenciák kiválasztásával könnyítheti meg, mint például az ár vagy a kényelem. A felhasználók egyetlen fiókkal rendelkeznek az összes közlekedési formához, így az egész útvonalat kifizethetik egy kattintással, attól függetlenül, hogy egyfajta közlekedési eszközt vesznek igénybe (pl. közforgalmú autóbusz) vagy több különbözőt (pl. közösségi autóhasználat, közforgalmú autóbusz, vonat, közösségi kerékpárkölcsonzó stb.). A rendszer valós idejű adatokon alapul, melyeket a különböző közlekedési partnerek szolgáltatnak.
„Okos Zebra” gyalogosvédelmi rendszer	Az Okos Zebra (Safecross) egy olyan közlekedésbiztonsági rendszer, mely az útpályán átkelő gyalogosok balesetvédelmének érdekében kerülhet kialakításra. Kialakítására többféle megoldás létezik, pl. az útburkolatban elhelyezett aktív LED prizmák segítségével, villogó fénnel, vagy a jelzőtáblák aktuális felvillantásával esetleg mozgó fizikai elemek működésbe hozásával hívja fel az autósok figyelmét a kijelölt gyalogátkelőn éppen áthaladni szándékozó gyalogosokra. A rendszer csak akkor lép működésbe, amikor a gyalogátkelőhelyet közvetlenül megközelíti, illetve ténylegesen áthalad azon.
Parkolásiirányítási rendszerek	A parkolásiirányítási rendszerek, támogatják az egyéni utazói döntéseket a parkolás előtt és közben. Információval látják el az utazót az egyéni igények kielégítése érdekében, és közben olyan dinamikus díjszabást működtetnek, amely kedvezőbb parkolási kapacitáskihasználást eredményez.
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.

II. RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

RÖVIDÍTÉS	JELENTÉS
B+R	Bike and Ride, módváltás céljából fenntartott kerékpáros parkolóhely közösségi közlekedési csomópont közelében
EMMA	Egységes Menetrend Magyarországon (vasúti utazástervező)
EU	Európai Unió
GDP	Gross Domestic Product / Bruttó Hazai Termék
IC	Intercity (kiemelt színvonalú gyorsvonati vonatnem)
IR	InterRégió (kiemelt színvonalú regionális-távolsági vonatnem)
IT	Information Technology / Információs Technológiák
ITS	Integrált Településfejlesztési Stratégia
K+R	Kiss and Ride, megállás és az utasra várakozás idejére igénybe vehető parkolóhely közösségi közlekedési csomópontban
KENYI	Kerékpárút Nyilvántartó Rendszer
KRESZ	Közúti Rendelkezések Egységes Szabályozása, 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet
KHT	Kerékpárforgalmi Hálózati Terv
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
KSH-NKI	Központi Statisztikai Hivatal Népeségtudományi Kutatóintézete
MaaS	Mobility as a Service / Mobilitás, mint Szolgáltatás
MÁV Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt.
MÁV-START Zrt.	Magyar Államvasutak Zrt. pályafenntartó és személyszállítással foglalkozó leányvállalata
MJV	Megyei Jogú Város
MK NZrt.	Magyar Közút Nonprofit Zrt.
MKIF Zrt.	Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
MTÜ	Magyar Turisztikai Ügynökség
NATÉR	Nemzeti Adaptációs Térinformatikai Rendszer
NKIS	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
NTAK	Nemzeti Turisztikai Adatszolgáltató Központ
OKA	Országos Közúti Adatbank
OTrT	Országos Területrendezési Terv
P+R	Park and Ride, módváltás céljából fenntartott közúti parkolóhely közösségi közlekedési csomópont közelében
SECAP	Sustainable Energy and Climate Action Plan/ Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan / Fenntartható Városi Mobilitási Terv
szgk	Személygépkocsi
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats / Erősségek, Gyengeségek, Lehetőségek és Veszélyek
tgk	Tehergépkocsi
UME	Ütügyi Műszaki Előírás
ÜHG	Üvegházhatású gázok
VÉDA	Közúti Intelligens Kamerahálózat
WEB-BAL	Baleseti adatok megjelenítésért felelős térinformatikai rendszer

III. ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra Partnerségi érintettek és szerepük a mobilitás tervezésben	3
2. ábra Kaposvárt érintő helyváltoztatások.....	4
3. ábra Jövőkép, az átfogó társadalmi- célok és a közlekedés stratégiai célok.....	6
4. ábra A SUMP 2.0 fejlesztési (FE) és menedzsment (ME) eszközei	6
5. ábra A SUMP projektek stratégiai időtávjai.....	7
6. ábra Projektek értékelésének főbb lépései.....	10
7. ábra SUMP Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye (a menedzsment projektek és a 33., 34. és a 39. projektek nélkül)	12
8. ábra Projektek prioritási csoport azonosítása a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (a 33. és 34. közötti, valamint a menedzsment projektek nélkül)	14
9. ábra A SUMP tervezési ciklus 4 fő tevékenység része és annak 12 fő lépése.....	19
10. ábra Szófelhő a Mobilitási kérdőíves felmérés szabadszavas észrevételei alapján.....	21
11. ábra A SUMP 2.0 mobilitás tervezés során bevonásra került partnerek, szervezetek.....	22
12. ábra Kaposvár vonzáskörzete	23
13. ábra Kaposvár SUMP 1.0 Problématérképe	24
14. ábra A SUMP 1.0 fejlesztési és menedzsment eszközei	25
15. ábra Szakpolitikai illeszkedés	36
16. ábra Kaposvár vonzáskörzete	40
17. ábra Kaposvár funkcionális lehatárolása	41
18. ábra Forgalomvonzó létesítmények a belvárosban és közvetlen környezetében.....	42
19. ábra A lakónépesség korcsoportok szerinti megoszlásának alakulása	44
20. ábra A kaposvári vonzáskörzet településeinek lakónépesség változása 2014 és 2024 között	45
21. ábra Kaposvárt érintő helyváltoztatások (TRENECON Kft. forgalmi modell).....	48
22. ábra Kaposvárra ingázók száma és közlekedési mód szerinti megoszlása	49
23. ábra A vasútállomás felújított épülete	50
24. ábra Kaposvár IMCS és szolgáltatásai	51
25. ábra A vasútállomási utasváró korhű és modern elemek együttélésében (forrás: Szatmári Zoltánné)	51
26. ábra A vasútállomási épület peronok felőli oldala.....	51
27. ábra A kaposvári helyközi buszállomás.....	52
28. ábra A 2023-ban forgalomba állított Credo autóbuszok a helyközi közlekedésben	53
29. ábra A vonzáskörzet helyközi közösségi közlekedési utasáramlatai* (TRENECON Kft. forgalmi modell)	54
30. ábra Kaposvári legforgalmasabb helyközi autóbusz-megállóhelyek napi utasforgalma (TRENECON Kft. forgalmi modell).....	54
31. ábra Kaposvár helyi közforgalmú buszszolgáltatás teljesítményének alakulása 2018-2025 között	55

32. ábra A helyi közösségi közlekedés hálózata és járatszám kínálata (TRENECON Kft. forgalmi modell)	55
33. ábra A legközelebbi megállóhely távolsága az egyes lakótömbök esetén (TRENECON Kft. forgalmi modell)	56
34. ábra A városi közösségi közlekedési megállók 300 méteres hálózati lefedettsége és a megállókban jellemző munkanapi szolgáltatási kínálat (TRENECON Kft. forgalmi modell)	56
35. ábra A városközpontba jutás időigénye a városi körzetekből helyi közösségi közlekedéssel (TRENECON Kft. forgalmi modell)	56
36. ábra Az arculati megújítást szimbolizáló vízkéknek nevezett türkiz színű elektromos buszok Kaposváron	57
37. ábra Kaposvár helyi közforgalmú buszközlekedésében szállított utasok számának alakulása 2018-2025 között	58
38. ábra Helyi közösségi közlekedés átlagos munkanapi utazásszáma (TRENECON Kft. forgalmi modell)	58
39. ábra Munkanapi helyi busz utasforgalom a kaposvári megállókban (TRENECON Kft. forgalmi modell)	58
40. ábra Kaposvár közigazgatási határon belüli úthálózatának kerékpározhatósága	59
41. ábra Kétoldali kerékpársáv a Guba Sándor utcán	60
42. ábra Kerékpárúti átvezetés a vasút feletti új felüljárón, Esterházy hídon	60
43. ábra Korszerű kerékpártámaszok a Virágfürdőnél	60
44. ábra Korszerűtlen kerékpártámasz kialakítások	61
45. ábra Kaposvári Tekergő közbringa állomások helyei	61
46. ábra Kaposvári Tekergő állomás a Bethlen térenél	61
47. ábra A kaposvári közbringa a dokkolóban	61
48. ábra Elektromos rollerek számára tiltott belvárosi területek	62
49. ábra A belváros sétálóövezetéhez vezető közúti jelzés a 2026. május 1-jétől érvényes szabályozás kapcsán	62
50. ábra Nem szabályos elektromos rolleres közlekedés	62
51. ábra Kaposvár kerékpározhatósága (saját szerkesztés)	63
52. ábra Kaposvár gyalogolhatósága	64
53. ábra A Kossuth tér madártávlatból	64
54. ábra Kaposvár gyalogos területein látható számos szobor és szökőkút	64
55. ábra Kaposvár gyalogolhatósága (saját szerkesztés)	65
56. ábra Kaposvár Ady E. u. (anno Korona utca) régen és napjainkban	66
57. ábra A megcsépült Petőfi tér	66
58. ábra Gyalogátkelőhely taktilis jelzéssel	66
59. ábra Az IMCS fejlesztés részeként megépült, gyalogos és kerékpárosbarát Esterházy híd	66
60. ábra Egyedi burkolati jel a kerékpárút jelentősebb gyalogos keresztirányú mozgásának jelzésére (sárga pöttyök)	67
61. ábra Közúti forgalom összetétele a városhatárhoz közeli mérőhelyeken, jmű/nap	67
62. ábra A motorizáció alakulása, szgk/1000 lakos	68
63. ábra Közúti személyforgalmi terhelés, Ejm/nap (TRENECON Kft. forgalmi modell)	69

64. ábra Kaposvári közterületi fizető parkoló zónák	70
65. ábra Parkolóhelyek és parkoló automaták száma Kaposváron övezetenként.....	70
66. ábra Mobilparkolási aktivitás alakulása az elmúlt években.....	71
67. ábra Kaposvár fizetőparkolóhely üzemeltetésből származó 2025 évi bruttó bevételeinek megoszlása	72
68. ábra A taszári reptér madártávlatból.....	73
69. ábra Közúti teherforgalmi terhelés, Ejm/nap (TRENECON Kft. forgalmi modell)	73
70. ábra Az Intermodális csomópont madártávlatból.....	75
71. ábra A mavplusz útvonaltervező szolgáltatása a helyközi, távolsági járművek valós helyének jelölésével	75
72. ábra A kaposvári helyközi buszállomás, ahol a vasúttal közös kijelzők is megjelennek	75
73. ábra Kerékpár elhelyezés speciális bicikli szállításra kialakított vasúti kocsiban.....	76
74. ábra Szabad jelzés kérése nyomógomb használatával gyalogátkelőhelyen.....	77
75. ábra SUMP 2.0 Problématérkép	94
76. ábra Jövőkép, az átfogó társadalmi- célok és a közlekedés stratégiai célok.....	96
77. ábra Átfogó társadalmi célok és részcélok	96
78. ábra Közlekedés stratégiai célok és az alá tartozó operatív részcélok.....	97
79. ábra A mobilitás tervezés beavatkozási logikájának lépései	97
80. ábra A Fejlesztési eszközök kapcsolódása a közlekedés-stratégiai célokhoz.....	99
81. ábra A menedzsment eszközök kapcsolódása a közlekedés-stratégiai célokhoz.....	99
82. ábra Konkrét helyszínhez köthető SUMP 2.0 projektek az I. beavatkozásra javasolt ütemében	129
83. ábra Konkrét helyszínhez köthető SUMP 2.0 projektek a II. beavatkozásra javasolt ütemében.....	130
84. ábra Konkrét helyszínhez köthető SUMP 2.0 projektek a III. beavatkozásra javasolt ütemében	131
85. ábra Átlagos napi forgalom 2030-2031-es időtávban az I. ütemben tervezett 29.sz. és 31.sz. projektek megvalósulásával.....	132
86. ábra Átlagos napi forgalom különbség 2030-2031-es időtávban az I. ütemben tervezett 29.sz. és 31.sz. projektek megvalósulásával	133
87. ábra Átlagos napi forgalom 2041-es időtávban a II. ütemben tervezett új északi összekötő út megvalósulásával.....	134
88. ábra Átlagos napi forgalom különbség 2041-es időtávban a II. ütemben tervezett új északi összekötő út megvalósulásával.....	135
89. ábra Projektek értékelésének főbb lépései (saját szerkesztés)	137
90. ábra SUMP Projektek társadalmi hatékonyság és megvalósíthatóság szerinti értékelésének eredménye (a menedzsment projektek, a 33., 34. és 39. projektek nélkül)	140
91. ábra Projektek prioritási csoport azonosítása a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (saját szerkesztés) – a menedzsment és a 33.-34. és 39. projektek nélkül	147
92. ábra Kockázati mátrix	154

IV. TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db).....	7
2. táblázat SUMP 2.0 javasolt projektek.....	10
3. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft)	15
4. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint (bruttó millió Ft).....	15
5. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint – a 33. és 34. közúti projektek nélkül (bruttó millió Ft)	16
6. táblázat A SUMP 1.0 dokumentumban elfogadott projektek megvalósulásának helyzete 2026-ban	35
7. táblázat Kaposvár és térségének lakosság-változása.....	44
8. táblázat Kaposvár helyi közösségi közlekedés főbb viteldíj jellemzői (2026. évi adatok).....	57
9. táblázat Főbb problémák számbavétele (SUMP 2.0).....	93
10. táblázat Az egyes csoportokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma kompetencia szerint (db) .	110
11. táblázat Az egyes közlekedési halmazokba tartozó SUMP 2.0 projektek száma az előzetes ütemek bontásában (db).....	110
12. táblázat SUMP 2.0 javasolt projektek.....	127
13. táblázat A társadalmi hasznosság értékelésnél figyelembe vett közvetlen és közvetett hatások és súlyozásuk	138
14. táblázat SUMP 2.0 javasolt indikátorai	144
15. táblázat Projekthalmazok prioritási csoport szerinti költségmegoszlása (bruttó millió Ft) – a 33., 34. és 39. projektek nélkül	149
16. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint – a 33. 34. és 39. projektek nélkül (bruttó millió Ft)	150
17. táblázat Finanszírozással nem rendelkező közlekedési módok, prioritási csoportok szerint - a 33. 34. és 39. projektek nélkül (bruttó millió Ft)	150
18. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező és nem rendelkező projektek megoszlása projekthalmazok szerint - a 33., 34. és 39. projektek nélkül.....	151
19. táblázat Finanszírozással várhatóan rendelkező és nem rendelkező projektek megoszlása kompetencia szerint - a 33., 34. és 39. projektek nélkül	151
20. táblázat Projekt prioritási csoportok a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (nem értékelve a 33. és 34. közúti projekteket és a menedzsment jellegű projekteket)	173

V. MOBILITÁSI KÉRDŐÍV FŐBB EREDMÉNYEI

A TRENECON Kft. által összeállított és az önkormányzattal egyeztetett kérdőív fő célja Kaposvár jelenlegi közlekedési helyzetének feltárása, a helyi lakosság és a városba közlekedő környező települések lakosainak, dolgozóinak és iskolába járók véleményének és preferenciáinak megismerése volt.

A kérdőív olyan kérdéseket foglalt magába, amelyek egyaránt lehetőséget biztosítanak a meglévő közlekedési helyzet értékelésére, de a jövőbeli fejlesztési irányok meghatározására is. A kérdőív 20 db kérdésének válaszadása segítette a jelenlegi főbb problémák azonosítását, a hangsúlyok meghatározását, illetve ezen kívül a válaszadók személyes véleményeik megfogalmazására is lehetőség volt.

Az online mobilitási kérdőív 2026.06.15. és 2026.07.20. közötti öt hétben volt elérhető. A mobilitási kérdőív a város honlapján került meghirdetésre, amelynek kitöltésére a SUMP partner szervezetek számára közvetlen felhívás került kiküldésre, illetve a nyilvános kitöltés érdekében a város egyéb kommunikációs csatornáin keresztül is ráirányított felhívás történt. A meghirdetett időszak alatt összesen 264-en töltötték ki a kérdőívet. Ez a kitöltési mennyiség bár a lakossághoz képest kevésnek tűnhet, így nem mondható reprezentatívnak, ugyanakkor mégis öröndetes, tekintettel arra, hogy a kérdőív a nyári szabadságolások idején került meghirdetésre, illetve így is segítséget tud nyújtani a mobilitás tervezési folyamatban.

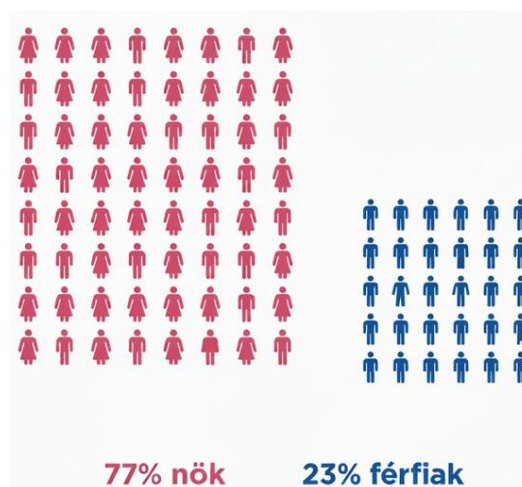
Az alábbiakban a kérdőíves felmérés rövid összefoglalását ismertetjük, nem térve ki minden egyes kérdés-válasz teljes spektrumának bemutatására, hanem az informális lényegi visszajelzéseket emeljük ki.

ALAPADATOK

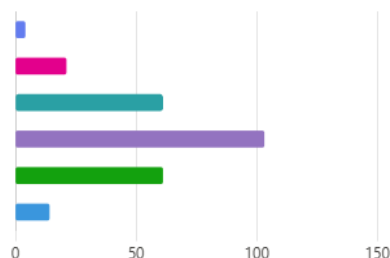
A kérdőív kitöltések átlagos időigénye 22 perc volt.

A kitöltők nem szerinti megoszlását tekintve a nők képviselték magukat jelentősen. A válaszadók 77 %-a nő és 23 %-a férfi volt, amely nagymértékben eltér a városi lakosság demográfia eloszlásától (ahol 53 % a nők aránya).

A kitöltési aktivitás a korfa szerint, a 41-50 év közötti korosztályban volt a legnagyobb. Ugyanakkor a 31-40 év közöttiek és az 51-60 év közötti életkorúak is igen aktívan vettek részt a kitöltésben, valamint öröndetes, hogy a 21-30 év közöttiek és a 61 évnél idősebbek is időt szakítottak a válaszadásra.



● 20 év alatti	4
● 21-30 év között	21
● 31-40 év közötti	61
● 41-50 év közötti	103
● 51-60 év közötti	61
● 61 év feletti	14



A város három legtöbb választ adó településrésze közül kiemelkedik a belvárosi válaszadók aránya:

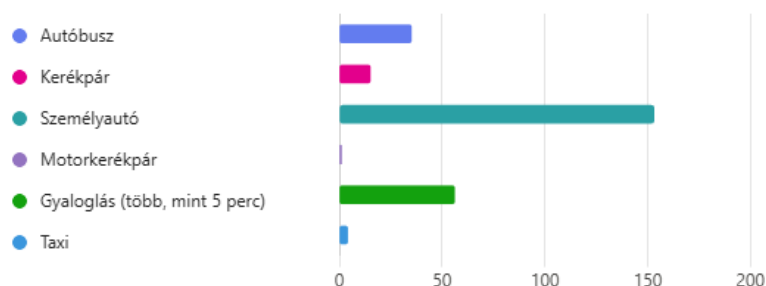
- **Belváros (21%)**
- Északi városrész (9%)
- Cser (8%)

Emellett fontos megemlíteni, hogy a **választ adók 20%-a más település lakosa.**

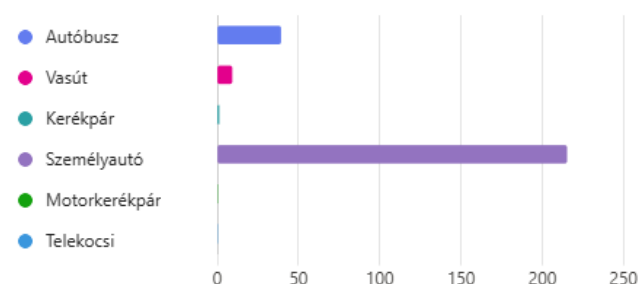
MOBILITÁSI JELLEMZŐK

A közlekedéshez leginkább rendelkezésre álló közlekedési eszköz a személyautó (38%). Ezt követi a kerékpár (19%) és a helyi autóbusz (17%) igénybevétele.

A heti rendszerességű **városon belüli utazást** a válaszadók többsége autóval teszi meg (58%), ezt követi a gyalogosan közlekedés (21%), mivel számos városi úticél jó elérhető gyalog is. Közforgalmú autóbuszsal a válaszadók 13%-a, míg kerékpárral 6%-uk közlekedik, és elenyésző számmal vesznek igénybe taxit a városon belüli utazásukhoz.



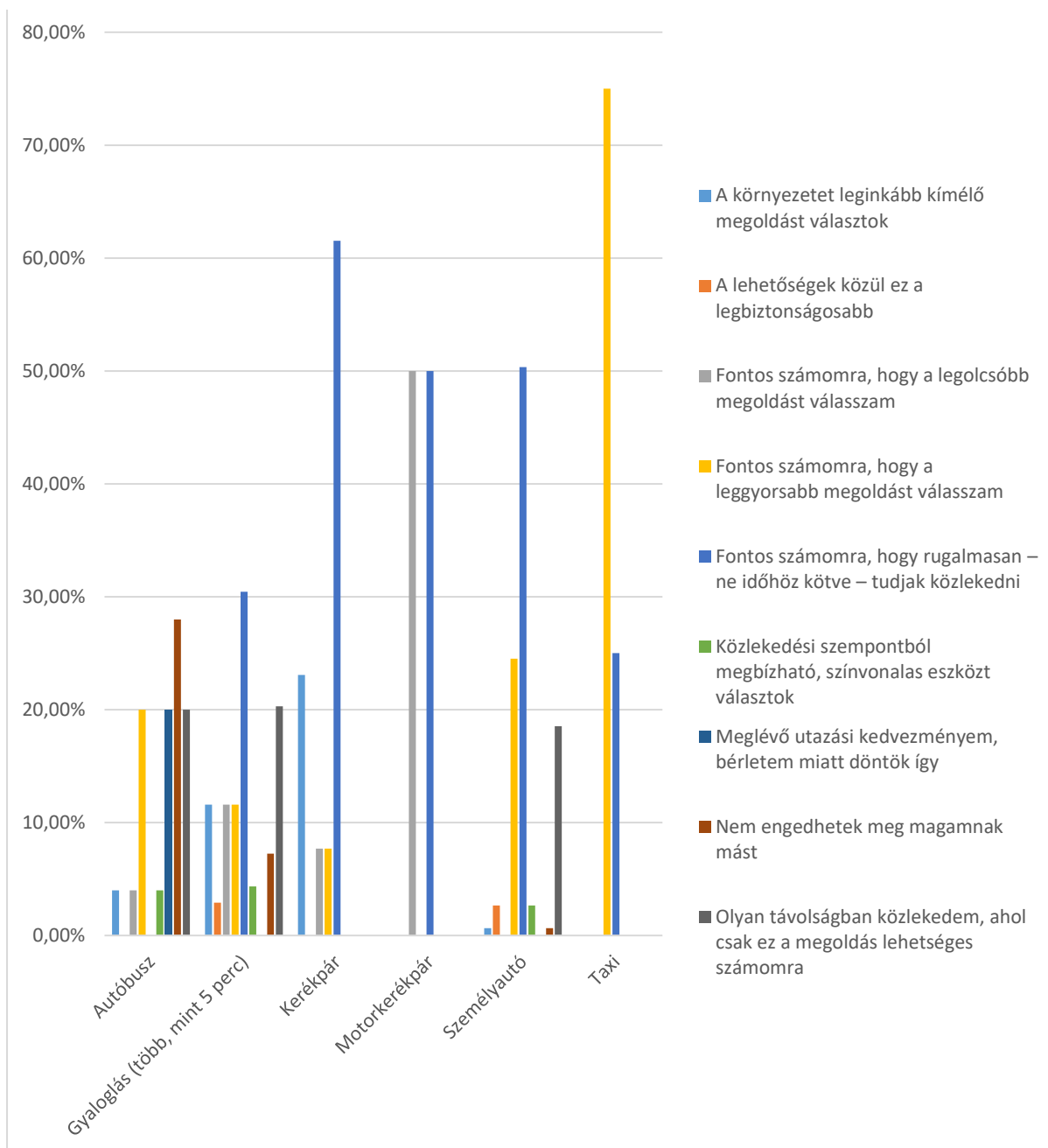
A heti rendszerességű **városon kívüli utazás** esetében döntős többséget a személygépjárművel történő közlekedés jelenti (81%), és töredékként jelenik meg a közösségi közlekedési eszközök igénybevétele (15% autóbusz, 3% vonat).



A városon belül és kívül tehát egyaránt a személyautó a leggyakrabban használt közlekedési eszköz.

A leggyakoribb utazási cél a Belváros, ahova a válaszadók kiemelkedően magas arányban, 63%-ban közlekednek. Ennek legfőbb oka lehet, hogy a legtöbb közintézményt, illetve üzletet is a Belvárosban lehet megtalálni. A rangsorban a következő a Kinizsi-lakótelep (7%) mint úticél, majd az Északi városrész és Cser következik 5%-kal.

Rákérdeztünk a közlekedési módválasztás indokára, vagyis, hogy milyen szempontok alapján választanak a közlekedési eszközt a városban közlekedők a napi utazásaik során. A feltett kérdésre előre meghatározott kijelentések közül volt lehetőség választani.



A városon belül leggyakrabban használt közlekedési eszközök esetén a választás legjellemzőbb okai eltérőek:

- Autóbuszsal jellemzően azok közlekednek, akik nem engedhetnek meg más eszközt maguknak, míg
- motorkerékpárral azok közlekednek, akik a legolcsóbb és egyben rugalmas közlekedési formát keresik
- A gyalogosan, kerékpárral és autóval közlekedők egységesen a rugalmas, időhöz nem kötött utazásért választják leginkább az adott közlekedési módot.
- A taxi használatát az adott helyzetben a leggyorsabb megoldásként választják az utazók a városon belüli helyváltoztatás során.

JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI RENDSZER ÉRTÉKELÉSE ÉS JAVASOLT FEJLESZTÉSI IRÁNYOK

A következőkben az előre megadott válaszlehetőségek választásával a meglévő közlekedési rendszerrel kapcsolatos elégedettségre voltunk kíváncsiak. Az elégedettséget mérő kérdések célja a jelenlegi problémák feltárása, a fejlesztésre szoruló tényezők megismerése volt.

A **legjellemzőbb problémák** közlekedési módokként az alábbiak:

helyi autóbuszos közlekedés

- a járatok ritkák, összehangolatlanok,
- drága a jegy és bérlet, és
- nem használhatók egységesen a helyi-helyközi járatokon

kerékpáros közlekedés

- a kerékpárforgalom nincs megfelelően elválasztva a gyalogosoktól
- kevés környező település érhető el kerékpárral
- a kereszteződések nagy része nem biztonságos és
- kevés a kényelmesen, biztonságosan kerékpározható utca

gyalogos közlekedés

- a járdaburkolatok rossz minőségűek
- keskenyek a gyalogjárdák
- rossz az esti megvilágításuk

közúti közlekedés

- kevés a parkolóhely a belvárosban
- az útburkolatok minősége rossz

A válaszadók 71%-a teljes mértékben egyetért azzal, hogy az elektromos rollereket és eszközöket tiltsák ki a belvárosi sétáló övezetből.

A válaszadók 69%-a szerint nagyobb hangsúlyt kell kapnia a KRESZ és a biztonságos közlekedés oktatásának, figyelem-felhívásának.

A **legsikeresebb fejlesztésnek** a Belváros és Donner városrész között, **a vasút felett** – az IMCS fejlesztés részeként - **épült Esterházy hidat** (gyalogos-kerékpáros felüljáró) ítélték a válaszadók, de **a helyi közösségi közlekedés buszparkjának fejlesztése** is méltó elismerésre ad okot.

A **leginkább igényelt közúti fejlesztések**:

- a városi közutak felújítása,
- jelzőlámpás csomópontok kialakítása, fejlesztése ill. összehangolása, valamint
- a teherforgalom és rakodás szabályozása.

A **közösségi közlekedés** tekintetében a leginkább elvárt fejlesztésként jelölték meg az alábbiakat:

- a vasútvonalak és a jegyértékesítés korszerűsítése, valamint
- a megállóhelyek akadálymentesítése
- a megállóhelyek állapota és
- az utastájékoztató minősége is kiemelt figyelmet érdemel

A **kerékpáros fejlesztések** között a következőket tartják a legfontosabbnak a válaszadók:

- a forgalmasabb utak menti és a települések közötti kerékpárutak építése
- a kisméretű utcák kerékpározhatóvá tétele

MIKROMOBILIS KÖZLEKEDÉS

Kerékpáros közlekedés

- hiányos, szakaszos hálózat
- nincs biztonságos összeköttetés a környező településekkel
- az útra festett (nem elválasztott) sávok balesetveszélyesek, főleg gyerekekkel
- vitatott a kerékpárosok járdán/sétálóutcán közlekedése (pl. Kaposmérő, Zselickislak, Sántos, Taszár, Kossuth L. utca, Füredi csomópont)

E rolleres közlekedés

- az egyik leggyakoribb, leghatározottabb igény: szigorú korlátozás vagy teljes tiltás különösen járdán és a belvárosi sétáló utcákban
- fő problémaként említve a rendészeti ellenőrzés hiánya (Belváros gyalogos zónában, Kossuth téren)

GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

- hiányzó vagy rossz állapotú járdák
- nem biztonságos vagy hiányzó gyalogátkelők
- rossz kilátás/megvilágítás a gyalogátkelőknél
- akadálymentesítés és árnyékos járdafelület hiánya (pl. Csalogány u., Fodor József u., Toldi iskola környéke, Damjanich u.–Kossuth L. u. kereszteződés)

KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Forgalmi torlódás

- rendszeres csúcsidei forgalmi torlódások, különösen a 67-es Zselici hídon és a Béla király utcai felüljárón
- a helyközi és távolsági forgalom is terheli a belvárosi útszakaszokat (pl. Zselici híd)

Csomópontok / körforgalmak

- több kritikus csomópontban évek óta ígért, meg nem valósult körforgalom (konkrét helymegjelölés nincs)
- jelzőlámpák összehangolatlansága (Virág u.–Fő u.–Hársfa utca, Mező utcai csomópont, Jutai út–Hajnóczi J. utca, Kossuth L.–Somssich P. utca)

Sebesség túllépés, súlykorlátozás

- lakóövezetekben nem tartják be a kijelzett sebességkorlátozást, illetve
- nehéz tehergépjárművek közlekednek súlykorlátozással érintett utcákban (Virág u., Vak Bottyán u.)

Parkolás

- általános helyhiány a belvárosban, kórház és oktatási intézmények környékén
- igény mélygarázs(ok)ra a zöldfelületet elvevő felszíni parkolók helyett (konkrét helymegjelölés nincs)
- szankcionálatlan szabálytalan parkolás (járdán, kerékpársávon, gyalogátkelőn)
- vitatott a lakossági parkolás díjkötelessé tétele (Széchenyi tér, kórház környéke, Donner városrész)

Közúti útburkolat állapota

- kátyús, egyenetlen közúti útfelületek, elhanyagolt útburkolat több fő- és belvárosi útvonalon (Dombóvári út, Tallián Gyula u., Füredi u., Kapos-Zselic Kertváros)

ÁLTALÁNOS KÖZLEKEDÉST ÉRINTŐ KÉRDÉSEK

Közlekedési morál

- visszatérő probléma a meglévő szabályok betartatása és rendszeres rendészeti ellenőrzés hiánya városszerte

Közterületek

- a fásítás, árnyékolás és köztisztaság hiánya csökkenti a gyaloglási/kerékpározási kedvet (Fő utca, belváros, Városliget)

VI. PROJEKTEK ÉRTÉKELÉSE ALAPJÁN AZONOSÍTOTT PRIORITÁSI CSOPORTOK

A vizsgálati kritériumok között a társadalmi hatékonysági pontszám, valamint a megvalósíthatóság pontszáma létesíti meg a központi szerepet, melyek alapján az egyes projektek három prioritási kategóriába kerültek besorolásra (lásd 7.2 Intézkedési terv fejezet). A projektek prioritási vizsgálatának eredményeit a következő táblázat szemlélteti. A táblázat nem tartalmazza az értékelésben nem szereplő 33. 34. közúti, valamint 39. összközeledési projekteket, valamint menedzsment projekteket.

Sorsz.	Projekt megnevezése	Beavatkozás javasolt időzítése. ütemezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
1. prioritási csoport					
6	Helyi közösségi közlekedési hálózat- és menetrend fejlesztése	I.ütem; II. ütem; III. ütem	57,85	3,00	139,70
13	A gyalogos közlekedés biztonságos feltételeinek fejlesztése városi szinten	I.ütem; II. ütem; III. ütem	57,21	3,00	330,20
14	Forgalomcsillapított övezetek, útszakaszok kialakítása	I.ütem; II. ütem	63,64	3,00	127,00
15	Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron I. ütem	I.ütem	27,50	3,50	889,00
19	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése I. ütem	I.ütem	39,77	2,75	444,50
24	Kaposvári belterületi utak fejlesztése	I.ütem; II. ütem; III. ütem	28,79	3,75	1 143,00
26	Városi közútfelújítási program	I.ütem; II. ütem; III. ütem	83,33	3,50	508,00
27	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése I. ütem	I.ütem	28,33	3,50	1 016,00
2. prioritási csoport					
1	Elővárosi P+R és B+R parkolók kialakítása Kaposvár helyközi autóbuszos és vasúti közlekedéséhez kapcsolódóan	II.ütem; III. ütem	8,33	2,50	3 810,00
2	41. sz. Dombóvár-Gyékényes vasútvonal rekonstrukciója Jákó-Nagybajom és Somogyszob között	I.ütem	11,52	3,00	368,30

Sorsz.	Projekt megnevezése	Beavatkozás javasolt időzítése. ütemezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
3	Gyorsvonati menetrendi szolgáltatás fejlesztése Kaposvár relációiban Kaposvár-Dombóvár, Kaposvár-Dombóvár-Pécs, Kaposvár-Gyékényes és Kaposvár-Budapest relációkban	II.ütem; III. ütem	9,10	2,50	2 413,00
4	Egyetemi városok térségi közösségi közlekedési kapcsolatának fejlesztése	II.ütem; III. ütem	11,25	2,25	5 080,00
7	Kaposvári autóbusz megállóhelyek infrastruktúra fejlesztése	I.ütem; II. ütem; III. ütem	6,32	3,75	1 262,38
8	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése, zéró emissziós közforgalmú közlekedés megteremtése I. ütem	I.ütem	5,08	3,75	16 252,19
11	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében I. ütem	I.ütem	7,39	3,75	8 509,00
16	Kerékpáros hálózati fejlesztések Kaposváron II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	13,75	2,50	1 778,00
20	Térségi hivatásforgalmú és turisztikai kerékpáros nyomvonalak kiépítése II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	8,19	2,50	2 159,00
21	Közbringa és mikromobilis rendszer fejlesztése Kaposváron	II.ütem	40,18	2,25	889,00
22	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése I. ütem	I.ütem	102,08	2,00	190,50
23	Elektromobilitás (Emobility) fejlesztése II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	12,76	2,00	1 524,00
25	Kaposvári belterületi parkolók kialakítása	I.ütem; II. ütem	14,06	3,50	1 714,50
30	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	7,47	2,25	1 143,00

Sorsz.	Projekt megnevezése	Beavatkozás javasolt időzítése. ütemezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
31	Hiányzó városi közúti kapcsolatok kialakítása	II.ütem	25,19	1,75	1 524,00
35	Kamionok hosszú idejű közterületi parkolási lehetőségeinek fejlesztése	I.ütem; II. ütem	5,00	3,00	381,00
36	Parkolásirányítási rendszer fejlesztése	I.ütem; II. ütem; III. ütem	23,04	2,25	1 096,01
37	Forgalomcsillapított zónák, korlátozott forgalmú szakaszok/időszakok kialakítása iskolai környezetben	I.ütem; II. ütem	74,22	2,25	203,20
3. prioritási csoport					
5	Autóbuszok vonali és csomóponti előnyben részesítése	I.ütem; II. ütem	4,66	2,75	736,60
9	Helyi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	2,27	2,50	16 410,94
10	Helyi közösségi közlekedési rendszer utastájékoztatásának fejlesztése	I.ütem; II. ütem; III. ütem	4,11	3,50	1 278,89
12	Helyközi közösségi közlekedés eszközparkjának fejlesztése a környezetkímélő meghajtás növelése érdekében II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	3,64	2,25	13 081,00
17	Közterület- közösségi területek fejlesztése I. ütem	I.ütem	4,02	4,00	4 699,00
18	Közterület- közösségi területek fejlesztése II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	4,07	2,50	3 175,00
28	Városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése II. és III. ütem	II.ütem; III. ütem	3,26	2,50	2 921,00
29	Ipari-gazdasági területek elérhetőségének és belső infrastruktúrájának fejlesztése I. ütem	I.ütem	0,67	2,75	12 700,00

Sorsz.	Projekt megnevezése	Beavatkozás javasolt időzítése. ütemezése	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatóság pontszám	Beruházási költség (bruttó millió Ft)
32	A vonzáskörzet országos közúthálózati elemeinek felújítása	I.ütem; II. ütem; III. ütem	0,39	2,75	119 380,00
38	Közúti-vasúti keresztezések fejlesztése a városrészek kapcsolati javítása érdekében	II.ütem	1,97	1,75	1 524,00

Összesen**231 080,31**

20. táblázat Projekt prioritási csoportok a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján (nem értékelve a 33. a. 34. és a 39. projekteket és a menedzsment jellegű projekteket)

Megrendelő: Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.

