

KONCEPCIÓVÁZLAT DOMBÓVÁR FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVÉRE (SUMP)

Városkutatás Kft. 2014

KONCEPCIÓVÁZLAT DOMBÓVÁR FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVÉRE (SUMP)



Megrendelő:

Dombóvár Város Önkormányzata

Vállalkozó:

Városkutatás Kft.

Készítették:

Ekés András

Gertheis Antal

Petrovác Rózsa Rita

Sipos Zsófia



Tartalom

Tartalom	5
1 Bevezetés, megalapozás.....	7
1.1 A fenntartható városi mobilitás-tervezés (SUMP) jelentősége, hazai lehetőségei.....	7
1.2 Szemléletváltás a mobilitásban – az emberközpontú tervezés előnyei.....	9
1.3 Lehetőségek Dombóvár számára a fenntartható városi mobilitási terv révén.....	11
2 A vizsgált mobilitási ágak, feltárt problémák	12
2.1 Közösségi közlekedés	12
2.2 Kerékpáros és gyalogos közlekedés	15
2.3 Egyéni gépjármű-közlekedés.....	19
3 Átfogó javaslatok, megoldási irányok	22
3.1 Közösségi közlekedés	22
3.2 Kerékpáros és gyalogos közlekedés	24
3.3 Egyéni gépjármű-közlekedés.....	26
4 Dombóvár fenntartható városi mobilitási tervének javasolt szerkezete, főbb üzenetei, a tervezés javasolt folyamata	28
4.1 A tervezési folyamat elején tisztázandó kérdések	28
4.2 A tervezési folyamat mérföldkövei, időigénye.....	29
4.3 A tervezési folyamat részletes lépései	30

1 Bevezetés, megalapozás

Jelen dokumentum **koncepcióvázlat Dombóvár Város számára** a fenntartható városi mobilitás-tervezés (*Sustainable Urban Mobility Planning, SUMP*) megalapozására. **Célja, hogy felhívja a figyelmet az emberközpontú közlekedéstervezés és az élhető városi környezet fontosságára.** Olyan tervezési műfaj előkészítését tartalmazza, amely számos európai ország városaiban sikeres, eredményei pedig kézzelfoghatóak. A fenntartható városi mobilitás-tervezés az Európai Unió döntéshozó szervei részéről is egyre komolyabb támogatást élvez, beépülése a hazai tervezési környezetbe pedig folyamatban van.

A koncepcióvázlat **előkészíti a fenntartható városi mobilitási tervet. Közlekedési módokként feltárja a legfontosabb mobilitási problémákat és megfogalmazza a javaslati irányokat,** amelyek mentén későbbiekben a fenntartható városi mobilitási terv a város szempontjából előremutató megoldásokat fog tudni megfogalmazni.

1.1 A fenntartható városi mobilitás-tervezés (SUMP) jelentősége, hazai lehetőségei

A fenntartható városi mobilitás-tervezés **integráló műfaj: figyelembe veszi a város meglévő terveit, programjait, de újszerű megközelítést alkalmaz,** amely egyszerre jelent város- és közlekedéstervezést. Elszakad a klasszikus tervezési módszertantól, és ágazatokon, szakpolitikákon átívelő, azokat integráló folyamat révén jut el **a város számára valóban szükséges, költséghatékony és megvalósítható fejlesztésekhez.** Mindezt úgy, hogy **a tervezés fókuszában a városlakó, a használó áll,** és mögötte azon mobilitási módok, amelyek a fenntarthatóság irányába mutatnak.

A SUMP az **Európa számos országában felhalmozott tapasztalatokra épül:** francia nyelvterületen a *Plans de Déplacements Urbains (PDU)*, brit környezetben a *Local Transport Plan (LTP)* a fenntartható városi mobilitás-tervezés szempontrendszeréhez hasonló szemléletet alkalmaznak.

Európai szinten **először 2009-ben A városi mobilitás cselekvési terve¹** című dokumentumban **fogalmazta meg az Európai Bizottság a fenntartható városi mobilitási tervek elterjedésének szükségességét.** Ezt kiegészítendő, a cselekvési tervre vonatkozó 2010. június 24-i véleményében az Európai Unió Tanácsa elkötelezte magát, azzal, hogy *„támogatja a városok és várostérségek fenntartható városi mobilitási terveinek kidolgozását [...] és bátorítja a tervek kidolgozását segítő kezdeményezéseket.”*

Az Európai Bizottság 2011 márciusában adta ki közlekedési *Fehér könyvét Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési*

¹ COM(2009) 490 végleges. Online: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52009DC0490&from=EN>

*rendszer felé*² címmel. A Fehér könyv felvetette az uniós iránymutatásoknak megfelelő nemzeti szabványokra épülő városi mobilitási tervek esetleges kötelezővé tételét bizonyos méretű városok esetében. Javasolta, hogy a regionális fejlesztési és kohéziós alapok forrásaihoz való hozzájárulás feltétele legyen egy érvényes, független szerv által hitelesített tanúsítvány a városi közlekedés területén felmutatott teljesítményről és annak fenntarthatóságáról.

2013 decemberében született meg az Európai Bizottság ajánlása a fenntartható városi mobilitási tervek elkészítésének fontosságáról: az *Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé*³ c. szakpolitikai ajánlás-kötet az európai közlekedési kihívások egyikeként említi meg a fenntartható városi mobilitási tervek készítésének szükségességét. Ehhez tagállami és uniós feladatokat is rendel: **a tagállamok feladata a tervezési struktúra továbbfejlesztése, a SUMP-ok készítése, illetve az elaprózott tervezési gondolkodás helyett integráltabb szemlélet meghonosítása**, a Bizottság pedig vállalja, hogy megteremti a SUMP-ok európai platformját, és támogatja a SUMP készítést. A bizottsági ajánlást még nem követte le minden tagállam a saját tervezési rendszerébe történő beültetéssel, így **egyelőre a hazai tervezési rendszerben sem egyértelmű a SUMP helyzete**, a SUMP támogatások feltételévé válása. Az azonban vitathatatlan, hogy amely városok fenntartható városi mobilitási tervet készítenek, nagyobb eséllyel juthatnak a városi mobilitás fejlesztésére irányuló forrásokhoz, miközben **a dokumentum segít újragondolni a városi közlekedés-fejlesztés reálisan megvalósítható elemeit**.

² COM(2011) 144 végleges. Online: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:hu:PDF>

³ COM(2013) 913 végleges. Online: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/doc/ump/com%282013%29913_hu.pdf





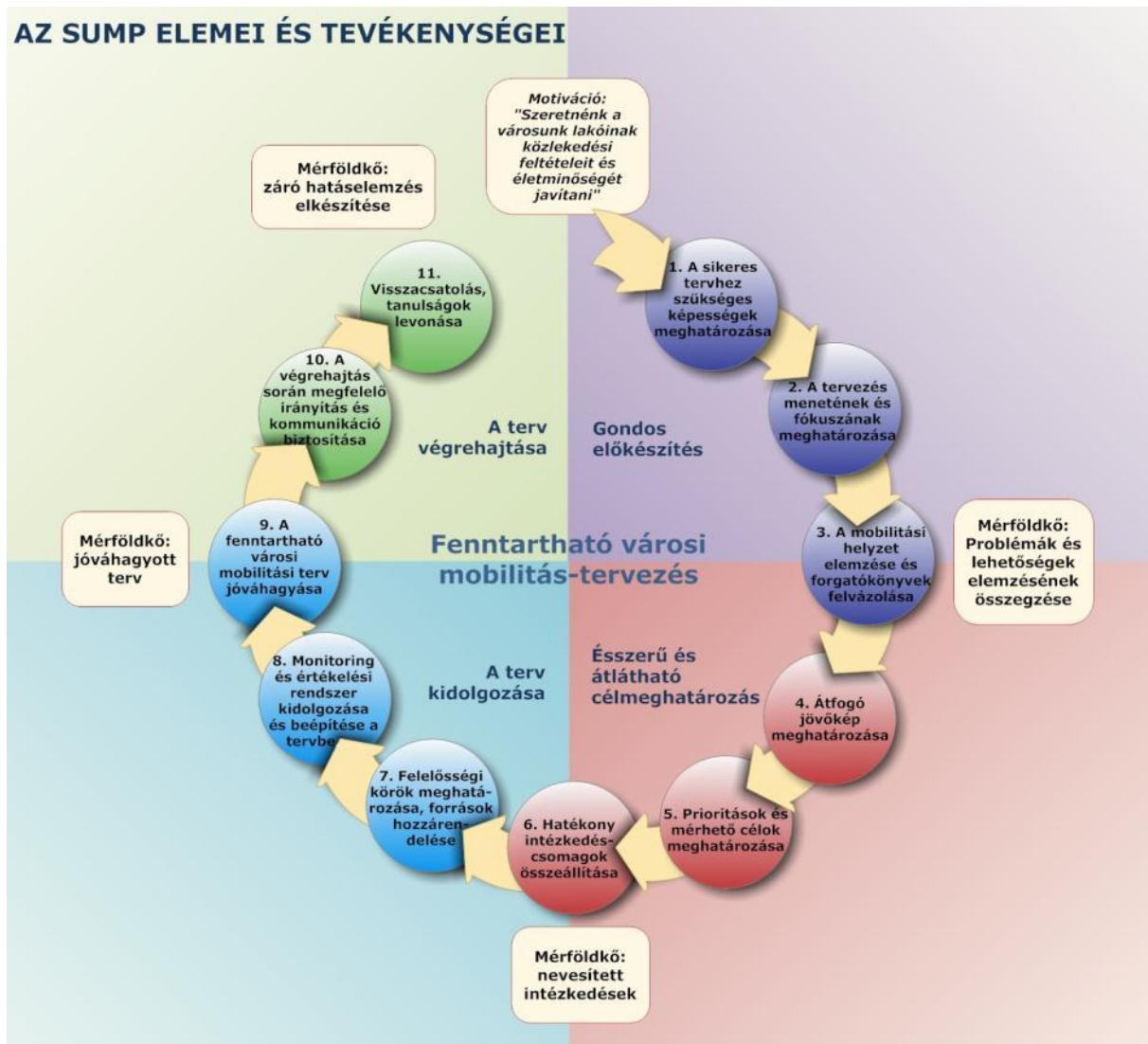
1. ábra: A fenntartható városi mobilitás-tervezés főbb dokumentumai⁴

1.2 Szemléletváltás a mobilitásban – az emberközpontú tervezés előnyei

A fenntartható városi mobilitási tervek elsősorban emberközpontú szemléletükben térnek el a korábbi, főleg infrastruktúra alapú tervezési dokumentumoktól. A SUMP-ok készítése során a fenntarthatóság elvét a közlekedési aspektuson túl is vizsgálni kell, különös tekintettel a társadalmi, gazdasági, környezeti, intézményi és szakmapolitikai szempontokra. **A fenntartható városi mobilitás-tervezés alapja, hogy legyen egy széles körben elfogadott jövőkép arról, hogy milyen legyen Dombóvár városa 15-20 év múlva, milyen szerepet töltsön be a város és környéke életében.** A megfelelő jövőkép lehetővé teszi egy világos célrendszer megfogalmazását, amely az elképzelt változások irányát egyértelművé teszi, a kapcsolódó intézkedések megalapozását elősegíti.

A fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása folytonos tevékenység. A folyamatot ismertető ábra ezeket a lépéseket mutatja be logikai sorrendben. A gyakorlatban ezek a lépések részben párhuzamosan is futhatnak, illetve visszacsatolásokra is szükség van.

⁴ Forrás: www.mobilityplans.eu



2. ábra: A Fenntartható városi mobilitás-tervezés életciklusa⁵

A városi mobilitási tervek célja, hogy fenntartható városi közlekedési rendszer jöjjön létre:

- vonzóbb és jobb minőségű városi környezet kialakításával,
- a környezetszennyezés, az üvegházgáz- kibocsátás és az energiafogyasztás csökkentésével,
- a munkahelyek és szolgáltatások jobb elérhetőségének biztosításával,
- a közlekedésbiztonság fokozásával,
- az áru- és személyszállítás hatékonyságának és költséghatékonyságának növelésével,
- okos és költséghatékony elemek megvalósításával.

⁵ Guidelines – Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Union, 2013. Online: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf

Ezen célok eléréséhez szükséges valamennyi érintett szereplő aktív bevonása a tervezési folyamatba, amelyhez integrált, határokon és hatáskörökön felülemelkedő szemléletmód és ágazatokon átívelő tervezési szemlélet társul. Fontos, hogy világos jövőkép, konkrét, mérhető és számszerűsíthető célok jelenjenek meg, amelyek mögött ütemezhető és megvalósítható projektek állnak.

1.3 Lehetőségek Dombóvár számára a fenntartható városi mobilitási terv révén

A fenntartható városi mobilitás-tervezés fő előnye Dombóvár számára, hogy a közlekedési problémák megoldásához új, integrált szemlélettel közelít. Ezzel a város olyan előnyre tehet szert, amely forrásszűkös időszakokban is érezhető előrelépést jelent a városlakók számára mindennapi közlekedésük során.

A fenntartható városi mobilitás-tervezés eredménye egy olyan innovatív terv, amely komoly helyzeti előnyt biztosítva, új megközelítésbe ágyazott, megvalósítható, időben jól ütemezhető projekteket tartalmaz. A közösségi közlekedés, a kerékpáros és gyalogos közlekedés reális alapokon nyugvó fejlesztése, a város élhető mobilitása felé vezető egyik legfontosabb mérföldkő.



3. ábra: Hunyadi tér, belvárosi autóbusz megálló és átszállóhely⁶

A SUMP nem csak a közlekedésre fordítható uniós források megszerzése érdekében lehet hasznos, hanem **segít rendszerezni, végiggondolni a városi mobilitás problémáit, valamint megfogalmazni a szükséges intézkedéseket.** Ez az áttekintés mind a tervezési folyamat során, mint a terv elkészültét követően hasznos az Önkormányzat döntéshozói, szakemberei számára. A SUMP tehát egyfajta sorvezető is, amely Dombóvár városa számára végiggondolja a közlekedési ágak főbb problémáit, javaslatot tesz azok kezelésére. A terv pedig **felülemelkedik az ágazatok és az illetékességi területek szabta kereteken, és törekszik arra, hogy olyan problémákra is megoldást találjon, amelyek túlmutatnak Dombóvár Város Önkormányzata hatáskörén,** kezelésük azonban a dombóváriak számára is jelentősen jobb mobilitási feltételeket és élhetőbb városi környezetet teremtenek.

⁶ A dokumentumban szereplő fényképek Ekés András és Gertheis Antal felvételei

2 A vizsgált mobilitási ágak, feltárt problémák

Jelen fejezet az egyes mobilitási ágak legfőbb problémáit tárja fel. A közösségi, a kerékpáros és az egyéni gépjármű-közlekedés helyzetének felméréséhez szakmai szereplőkkel és döntéshozókkal egyeztettünk, helyszínbemjárásokat végeztünk. A koncepcióvázlat elkészítéséhez ezen első körös tapasztalatszerzésre nyílt lehetőség, a későbbiekben készítendő SUMP jóval részletesebb felméréseket és adatgyűjtéseket fog igényelni.

2.1 Közösségi közlekedés

Dombóvár közösségi közlekedése vasúti csomóponti jellege és a pécsi fővonalon való fekvése miatt **erős alapokon nyugszik**. A vasúti közlekedéshez Dombóvár vasútállomáson helyi és helyközi autóbusz-közlekedés kapcsolódik. A helyközi és a helyi autóbusz-közlekedés megrendelői és szolgáltatói oldalról is elkülönül, az alkalmazott tarifák sem azonosak városon belüli közlekedés esetén.

A vasúti közlekedés Budapest és Pécs között jellemzően **kétóránként érinti Dombóvárt**. A minden páros óra környékén megvalósuló, úgynevezett „menetrendi pók” révén a pécsi és a budapesti irányban közlekedő InterCity vonatok közel egyszerre érkeznek Dombóvárra. Az IC-khez sebes és személyvonatok kapcsolódnak Pécs és Pustaszabolcs felől és felé, valamint jellemzően átszállási lehetőség van Kaposvár és Nagykanizsa felé (Dombóvár-alsó érintésével), illetve Bátaszék-Baja irányában. Dombóvár-alsó vasútállomás, noha a belvároshoz közelebb helyezkedik el, periférikus szereppel bír.

A vasútállomásnál lévő autóbusz-állomás jelentős forgalmat bonyolít Dombóvár és a környező települések között helyközi, illetve távolabbi településekre távolsági forgalomban is. Az autóbusz-járatok nem minden esetben kapcsolódnak a vasúthoz, jellemzően tradicionális menetrendi struktúra alapján üzemelteti őket a Gemenc Volán. **A helyközi közlekedési hálózat Dombóváron belüli része a főbb városi pontokat (pl. Hunyadi tér, Kórház) érinti, de a hektikus menetrendi kínálat és a Dombóváron belüli nagyon eltérő vonalvezetések miatt helyi utazási igényekre nem ad megfelelő alternatívát.** A Dombóvár belvárosából irányuló helyközi utazások egy részénél átszállási kényszer adódik az autóbusz-állomáson helyi és helyközi autóbuszok között, mivel a helykiek gyakran nem érintik a Hunyadi teret. A **tarifáisan nem átjárható helyközi és helyi rendszer** miatt ugyanahhoz az utazáshoz két eltérő szolgáltatás igénybevétele és két eltérő jegy vagy bérlet megléte szükséges, amely nem segíti a közösségi közlekedés versenyképességét.

Az ütemes vasúti közlekedésre épül a helyi autóbusz-közlekedés hálózata és menetrendi struktúrája. A helyi autóbuszokról a vonatokat, a vonatokról a buszokat kényelmesen, még kisebb késés esetén is el lehet érni. Az új hálózat és menetrend bevezetése óta ugyanakkor komolyabb utasforgalmi felmérés, elégedettség-vizsgálat nem készült, így az utazási igények és utasészrevételek nem ismertek megfelelően. A Régió 2007 Kft. által üzemeltetett **helyi autóbusz közlekedés** hálózati értelemben **a város legfontosabb pontjait lefedi**, menetrendileg pedig a nap legnagyobb részében



ütemes, átszállási lehetőségeket biztosító kínálatot nyújt. A helyi autóbusz járműpark vegyes, közös jellemzőjük az akadálymentesség, külső megjelenésüket tekintve azonban minden autóbusz eltérő, a járművön belüli és megállóhelyi utastájékoztató pedig fejlesztésre szorul. Nem áll rendelkezésre az alacsonyabb forgalmú időszakokban jobban alkalmazható kisebb járműméret, illetve jelenleg nem létezik igényvezérelt kiszolgálás (DRT⁷) akár egyes területekre, akár az üzemidő egy részére vonatkoztatva.

A két legforgalmasabb autóbusz-állomás (vasútállomás, Hunyadi tér) egyike sem kínál korszerű forgalmi- és utaskiszolgáló létesítményeket, nem jelent vonzó intermodális környezetet, az utastájékoztató is alacsony szintű. Noha a vasútállomáson funkcionálisan megvan a különböző közlekedési szolgáltatások közötti kapcsolat, annak minősége elmarad az elvárhatótól.



4. ábra: Nem megfelelő intermodális körülmények az autóbusz-állomáson



5. ábra: Kedvezőtlen peronkialakítás és szűkös utasforgalmi terület a Hunyadi téri autóbusz megállóban

Jelenetősnek látszik egy olyan utazói réteg, amely közösségi jellegű közlekedést használ, mégsem jelentkezik sem a Gemenc Volán, sem a helyi autóbusz-közlekedés hálózatán. A nagyobb munkáltatók

⁷ Demand responsive transport

saját megrendelésben üzemeltetnek kisbuszokat a munkaerő városon belüli és helyközi fuvarozására, ezzel mindkét közösségi közlekedési szolgáltató potenciális piacának egy részétől esik el.

A közösségi közlekedési létesítmények rendkívül különbözőek. **A helyközi és helyi megállóhelyek egy része nem akadálymentes** vagy nem közelíthető meg akadálymentesen még olyan helyeken sem, mint a helyközi autóbuszok kórházi megállója, vagy az autóbusz-állomás peronjai.



6. ábra: Akadálymentesség hiánya a kórháznál, a helyközi megállóban

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> • Vasúti csomóponti és fővonalai fekvés • Kétóránkénti vasúti kapcsolat és átszállási rendszer • Intermodalitás megléte a vasútállomáson (vasút, helyi és helyközi közlekedés között) • Vasúthoz csatlakozó helyi közlekedés • Hunyadi téren átszállási lehetőségeket biztosító helyi közlekedés • Átszállás során nincs szükség új jegy lyukasztására a helyi közlekedésben 	<ul style="list-style-type: none"> • A vasút, a helyközi és a helyi autóbusz közlekedés három eltérő tarifarendszeren alapul • A helyközi és helyi autóbusz-közlekedés hálózatilag, menetrendileg és tarifáisan sem átjárható • A helyközi közlekedés egy része nem érinti Dombóvár belvárosát • A legtöbb megálló és megközelíthetőségük sem akadálymentes • Intermodalitás környezete sem a vasútállomásnál sem a Hunyadi téren nem megfelelő • A Hunyadi téri buszállomás a keskeny peronok és a jelentős forgalom miatt utasvédelmi szempontból nem biztonságos • Helyi autóbusz-közlekedés utastájékoztatása nem megfelelő (hálózati térképek hiánya, útirányjelzés hiánya) • Helyi közlekedésben a járműpark egységes megjelenésének hiánya
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> • Uniós fejlesztési források rendelkezésre állása közlekedésfejlesztési célokra 	<ul style="list-style-type: none"> • Közösségi közlekedés finanszírozásának országos csökkenése • Közösségi közlekedéssel kapcsolatos döntések kiszámíthatatlansága • Közlekedési integrációs folyamatok elmaradása

2.2 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

Dombóvár strukturális problémája, hogy **jelentős tranzitforgalmat bonyolító főútjai (61-es, 611-es) három részre vágják a várost**; az ezeken való gyalogos átkelés nehéz, gyakran hosszú kerülőket igényel, míg Kertváros kerékpárral nehezen megközelíthető. A 61-es út a Konda-völgyi rekreációs útvonalat is kettévágja.





7. ábra: A nagy tranzitforgalmat bonyolító főutak három részre vágják a várost, nehéz rajtuk az átkelés (61-es főút a temetőnél és a Tescónál)

A kerékpáros közlekedés iránti igény jelentős. Aktív a kerékpáros civil élet és a szemléletformáló rendezvények szervezése (Európai Mobilitási Hét, Autómentes nap, Critical Mass).

A város **térségi kerékpáros kapcsolatai korlátozottak**: egyedül Kaposszekcső felé van kiépített kerékpárút, a többi irány (Tamási, Kaposvár) hiányzik. **A városon belül meglévő főhálózati elemek kialakítása részben nem megfelelő** (nem irányhelyes, szűk, járda terhére kijelölt), amiből gyalogos-kerékpáros konfliktusok is adódnak. Egyes szakaszokon gondot okoz a burkolat állapota vagy a közvilágítás hiánya is. **A főhálózat nem fed le minden lényeges irányt** (pl. Újdombóvár – Belváros kapcsolatok, Kórház – Vasútállomás – Belváros kapcsolatrendszer hiánya).



8. ábra: A járdára felfestett kerékpárutaknál kódozva vannak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok

Az általános úthálózat kerékpározhatósága alapvetően jó: a közutak burkolatai jellemzően jó állapotúak, az egyirányú utcák száma nem nagy. Egyes útszakaszokon azonban az út kialakítása a gépjárműveket nagy sebességre ösztönzi, ami nem segíti a biztonságos kerékpározást.



9. ábra: Az út kialakítása a gépjárműveket néhol nagy sebességre ösztönzi, ami nem segíti a biztonságos kerékpározást (Európa út)

A város kerékpárparkolókkal mennyiségileg jól ellátott, bár vannak hiányosságok és kapacitáshiányos kerékpárparkolók is (pl. a vasútállomásnál). Gondot okoz viszont, hogy a kerékpártámaszok többsége nem teszi lehetővé a kerékpárok biztonságos lezárását, ami megkönnyíti a kerékpárlopásokat.



10. ábra: Az emberek a biztonságos kerékpárparkolási lehetőségeket keresik. A vasútállomás kerékpárparkolója fedett, de kevésbé biztonságos (félreeső, víz lakatolására nem alkalmas)

A kisvárosi méretből fakadóan a gyalog megtett utazások aránya nagy. **A város több pontján tapasztalhatók hiányosságok vagy problémák a gyalogátkelők kijelölésében, jelzőlámpák kialakításában, járdák kiépítettségében, akadálymentesítésben, illetve a burkolatok állapotában.**



11. ábra: Van törekvés az akadálymentesítésre, de még sok a feladat

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> • Meglévő külterületi kerékpárutak (Kaposzekcső, Gunaras felé) • Alapvetően jól kerékpározható közúthálózat (jó állapotú burkolatok, kevés egyirányú utca) • Kerékpárparkolókkal való jó ellátottság 	<ul style="list-style-type: none"> • Főutak (61-es, 611-es) elvágó hatása • Hiányzó térségi kerékpáros kapcsolatok (Tamási, Kaposvár felé) • Meglévő kerékpáros főhálózati elemek kialakítása (nem irányhelyes, szűk, járda terhére kijelölt), ebből adódó gyalogos-kerékpáros konfliktusok • Meglévő kerékpáros főhálózati elemek állapota (pl. gunarasi kerékpárút) • Hiányzó kerékpáros főhálózati kapcsolatok (pl. Újdombóvár – Belváros kapcsolatok, Kórház – Vasútállomás – Belváros) • Egyes közutak gépjárműveket nagy sebességre ösztönző kialakítása • Kerékpár biztonságos rögzítésére nem alkalmas kerékpártámaszok • Gyalogátkelők, jelzőlámpák hiányosságai vagy nem gyalogosbarát kialakítása • Egyes járdák állapota, akadálymentesítés hiányosságai
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpározásra alkalmassá tehető töltések (Dombóvár–Tamási-vasútvonal, Kapos gátja) • M9 és északi elkerülő megépítése (tranzitforgalom kiszorítása, útfelületek újraosztása) 	

2.3 Egyéni gépjármű-közlekedés

Dombóvár közúthálózatát és külső közlekedési kapcsolatait meghatározza a 61-es és a 611-es főút. Elkerülő utak hiányában ezek az utak jelentős tranzitforgalmat bonyolítanak, ugyanakkor **a jelentős részben 2x2 sávós belterületi kiépítettség a forgalmi igényekhez képest valószínűleg túlzó.** A jelzőlámpás csomópontokban alkalmazott hosszú periódusidők és rövid fázisidők ugyanakkor főlegesen akadályozzák a forgalmat. Strukturális okokból a helyi közutak egy része is bonyolít tranzit- vagy célforgalmat (Gorkij utca, mert a Mágocs felé vezető 65195 sz. összekötő út a helyi közúthálózathoz csatlakozik; Erzsébet utca; Kórház utca, Dózsa György utca stb.). **Kritikus**



csomópontok a 611-es főút Arany János téri csomópontja és a Kórház utca – Európa út/Fő utca csomópontja.



12. ábra: Kritikus csomópontok: Arany János tér; Kórház utca – Európa út/Fő utca

A városi gyűjtőutak jellemzően jó állapotú, kellően széles, egyenes, a forgalomhoz képest bőséges kapacitásúak, felezővonallal ellátottak. Ez a kiépítés és felfestési mód abból a szempontból okoz problémát, hogy **a gépjárműveket nagyobb sebességre ösztönzi** (pl. Gorkij utca, Európa út, Béke utca). **A mellékutak burkolata általában jó minőségű, burkolatlan utak csak elvétve fordulnak elő. Forgalomcsillapított övezetek, illetve forgalomcsillapító beavatkozások léteznek, de nem elterjedtek.**



13. ábra: A mellékutak burkolata általában jó állapotú, de vannak hiányosságok (Kertváros, Búzavirág utca; Újdombóvár, Radnóti utca)

Jelentős parkolási problémák nincsenek, a belvárosban sem. Ebből a szempontból az oktatási-nevelési intézmények környéke kritikus reggelként (pl. Bezerédj utca, Petőfi Sándor tér, Kölcsey utca). **P+R parkoló a vasútállomásnál** gyakorlatban működik, de rendezetlen képet mutat. A parkolók egy része (pl. lakótelepek, temetők parkolói) burkolatlanok.



14. ábra: P+R parkolás a vasútállomásnál; burkolatlan szervízút a Zöldfa utcai lakótelep garázsosrójánál

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> • Jellemzően jó állapotú, kellően széles utak • Túlnyomórészt burkolt mellékutak • Jelentős parkolási problémák hiánya 	<ul style="list-style-type: none"> • Jelentős tranzitforgalom (61-es, 611-es főút) • Jelzőlámpás csomópontokban alkalmazott hosszú lámpaciklusok és rövid fázisidők • Kritikus csomópontok (pl. Arany János téri csomópont) • Forgalomcsillapítás lehetőségei nincsenek kiaknázva
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> • M9 és északi elkerülő megépítése (tranzitforgalom kiszorítása) • Jelentősebb utak kapacitástartaléka (útfelületek újraosztása) 	<ul style="list-style-type: none"> • Helyi közutakat terhelő teherforgalom • Motorizáció, közlekedési szokások kedvezőtlen változása



3 Átfogó javaslatok, megoldási irányok

Jelen fejezet célja, hogy **megfogalmazza azokat a megoldási irányokat, főbb javaslat típusokat, amelyek a későbbiekben beépülhetnek Dombóvár fenntartható városi mobilitási tervébe.** A SUMP későbbi készítése során kiérlelt, össz-mobilitási szempontú célrendszert, intézkedési tervet és konkrét fejlesztési javaslatokat, javaslatcsomagokat szükséges megfogalmazni, azok megvalósíthatóságát alátámasztani.

3.1 Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés fejlesztésében sok olyan elem van, amely kívül áll Dombóvár városa feladatain és hatáskörein. Ugyanakkor kezdeményező szereppel bírhat, elősegítheti, hogy a közösségi közlekedésben érintett minden résztvevő partner legyen a várost és környékét érintő mobilitási környezet fejlesztésében.

A módváltás és a komfortos közösségi közlekedés egyik sarokpontja, hogy **a főbb csomópontok, átszállópontok, autóbusz-megálló minősége javuljon, a közösségi közlekedés attraktívabb legyen.** Dombóvár, mint közösségi közlekedési csomópont komoly potenciállal rendelkezik ahhoz, hogy **a közösségi közlekedés környezetének fejlesztése támogatható legyen.** Főbb pontjai a vasútállomás és az állomási előtér az autóbusz-állomással és a kapcsolódó egyéb, módváltó felületekkel (pl. P+R parkoló, B+R kerékpárparkolók). Fontos, hogy a város és térsége léptékéhez igazodó, a forgalmi igényeket a jövőben is kielégítő, de nem eltúlzott, ezáltal megvalósíthatatlan beruházás jöjjön létre. A terület méretét tekintve sokféle praktikus, okos megoldás képzelhető el az új intermodális felület számára. Szükséges az érintett felek (MÁV Zrt, MÁV-Start Zrt., Gemenc Volán Zrt., Dombóvár Város Önkormányzata) együttműködése a fejlesztés tartalmának és megvalósítási módjának meghatározásához, a tulajdoni viszonyok rendezéséhez.

Jelentős fejlesztési elem a Hunyadi téri autóbusz-megállóhely átalakítása. A belvárosi közlekedési csomópont jelenlegi szűkösségét oldhatja, ha a 611-es főút 2x1 sávra beszűkítésre kerülne (legkésőbb az M9-es és a dombóvári elkerülő útszakasz átadásával egyidejűleg), és a buszállomási funkciók egy része áthelyezhető lenne az északi irányú, jelenleg jobb oldali sávba, megfelelően biztonságos megközelítési kapcsolatokkal. Ekkor kiváltható az észak felé közlekedő autóbuszok kétszeri megfordulása, miközben az utasforgalom számára is tágasabb és biztonságosabb felületek hozhatók létre. Fontos, hogy a forgalmas átszállópontokon megfelelő utaslétesítmények jöjjenek létre, amelyek komfortos átszállási körülményeket teremtenek, audio-vizuális utastájékoztatással, váróhelyiséggel, komplex akadálymentesítési környezettel.

Támogatandó tevékenység **az autóbusz-megálló egységes arculatú környezetbarát és vandálbiztos átalakítása, akadálymentesítése,** a kapcsolódó utastájékoztatás fejlesztése. Fontos, hogy elsőként készüljön egy utasforgalom-nagyság szerinti megálló-kategorizálás, amely alapján az egyes kategóriákhoz megfelelő funkciók társíthatók. A buszmegálló vonzerejét és a közösségi közlekedés



arculatát javítaná **zöld, növényekkel befuttatott, élőbb buszmegállók kialakítása**, illetve nagyobb forgalmú megállók esetén kerékpártámaszok létesítése.



15. ábra: Egyszerű vizuális utastájékoztató panel helyi és regionális autóbuszok indulási időpontjának feltüntetésére (Königs Wusterhausen, Németország)

Dombóvár városának hatáskörén túlmutat a tarifaközösségi és közlekedési szövetségi modell létrehozása. Fontos, hogy a jelenlegi három közlekedési szolgáltatás tarifálisan és hálózatilag is a jelenleginél jobban átjárható legyen, egy utazáshoz egy díjhordozó (jegy, bérlet) tartozzon, amely szolgáltató-független.

Javasolható a **helyi autóbusz-közlekedés monitorozása**, a közelmúltban bevezetett hálózati és menetrendi struktúra eredményeinek felmérése. Ennek alapján beazonosíthatók a problémák, pontosíthatóak az aktuális igények, és be lehet avatkozni különféle mobilitás-szervezési megoldásokkal.

Érdemes kidolgozni a nagyobb foglalkoztatók munkásszállítására vonatkozóan a közösségi közlekedés felé történő integráció lépéseit úgy, hogy valamennyi érintett számára (utasok, megrendelők, szolgáltatók) a megoldás lehetőleg előnyökkel járjon.



16. ábra: Solaris Urbino 8,9 alacsony belépésű midibusz Ludwigsfeldében (Németország)

3.2 Kerékpáros és gyalogos közlekedés

Mind gyalogos, mind kerékpáros szempontból fontos a **forgalmas főutak elvágó hatásának mérséklése** (pl. keresztmetszet újragondolása, átkelőknél szűkítések, jelzőlámpák áthangolása, új átkelők kialakítása), különösen Kertváros megközelíthetőségének javítása és a Konda-völgyi rekreációs útvonal 61-es úton (ill. alatta) történő átvezetése.

A kerékpáros főhálózat fejlesztését célszerű a **meglévő elemek felülvizsgálatával, szükség esetén korrekciójával vagy felújításával kezdeni**. Ennek során az adott szakasztól függően sor kerülhet a nyomvonal vagy infrastruktúra típus módosítására, a burkolatok felújítására, közvilágítás kiépítésére, az elsőbbségi viszonyok egyértelművé tételére és érvényesítésére.

A **hiányzó térségi és városon belüli főhálózati kapcsolatok kiépítése** a források biztosításától függ, de különösen utóbbi esetben nem feltétlenül kell önálló, elválasztott kerékpárútban gondolkodni: **minden szakaszra az adottságoknak megfelelően érdemes kiválasztani a megoldást** (kerékpárút, kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom stb.), lakott területen belül főszabályként irányhelyesen (az út mindkét oldalán menetiránynak megfelelően). A legfontosabb hálózati hiányosságok közé tartozik a Kórház utca (Kórház és vasútállomás bekapcsolása a kerékpáros főhálózatba), a Szabadság út (Kossuth Lajos utca és a Kapos között), illetve a külterületi szakaszok közül a szőlőhegyi bekötőút. Ehhez kapcsolódhat a települési főutak kerékpárosbarát átalakítása (gépjárművek sebességcsökkentésre ösztönzése; kerékpársáv, nyitott kerékpársáv, kerékpáros nyom kijelölése stb.) és az **általános úthálózat kerékpárosbaráttá tétele** (egyirányú utcák megnyitása, zsákutcák megnyitása stb.). A hálózattervezés, illetve a létesítmények kiválasztása és tervezése során irányadó az ÚT 2-1.203 számú Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Útügyi Műszaki Előírás (UME).



17. ábra: Irányhelyes kerékpársáv a budapesti Andrassy úton és a Thököly úton

Fontos lenne a **kerékpárparkolás fejlesztése**: a nagy forgalmú, kritikus helyszíneken (pl. vasútállomás, forgalmasabb buszmegálló, intézmények) megfelelő kapacitású, biztonságos (váz rögzítésére alkalmas⁸, szem előtt lévő), a használat jellegétől (B+R, dolgozói/tanulói, ügyfélparkolás) függően kerítésen belül vagy kívül elhelyezett, esetleg fedett kerékpárparkolók létesítése.

A kerékpáros turizmus terén a meglévő kezdeményezések erősítése, kiegészítése lenne a Konda-völgyi rekreációs útvonal kerékpározásra alkalmassá tétele (környezetbarát megoldásokkal), a kerékpárkölcsonzás fejlesztése (pl. vasútállomáson, autóbusz-állomáson elérhető kölcsonzás), a pihenőhelyek komplexebbé tétele, útirányjelzési rendszer kiegészítése, illetve új pihenő-módváltó és információs pontok kialakítása (elsősorban a Konda-völgy megközelíthetőségének javítása érdekében).

A gyalogos közlekedés támogatása érdekében **a kritikus csomópontokban, átkelőknél forgalomcsillapítás** (pl. szűkítés, gyalogátkelő kiemelése) lehet indokolt. Emellett folyamatos feladatot jelent a **járdák ütemezett felújítása, akadálymentesítése, a hiányzó szakaszokon kiegészítése**.

⁸ az ÚT 2-1.203 számú Kerékpárforgalmi létesítmények tervezése című Útügyi Műszaki Előírás (UME) szerinti kialakítással



18. ábra: Kerékpárok biztonságos rögzítésére, a váz megtámasztására és lakatolására alkalmas kerékpártámaszok (Dombóvár, Lidl / Budapest, Kelenföldi pályaudvar)

3.3 Egyéni gépjármű-közlekedés

Dombóvár közúti közlekedésének strukturális problémáit enyhítené az M9-es autótűt és az északi elkerűlő megépítése, ami lehetővé tenné a **tranzitforgalom kiszorítását** a városból. Részben ettől függően **érdemes megfontolni a 61-es és 611-es főutak keresztmetszetének átgondolását**, újraszámolását a forgalmi sávok számának csökkentésével, a felszabaduló területek alternatív hasznosításával (gyalogátkelőknel besűkítés és szélesebb szigetek; kerékpársávok, buszöblök, parkolóhelyek stb.). Szintén ehhez kapcsolódik a **kritikus csomópontok átalakítása**: az Arany János utcai csomópontot az átgondolt 611-es főúttal összhangban érdemes megvalósítani.

A város egyes területein, útszakaszain forgalomcsillapításra lehet szükség a gyengébb közlekedők (gyalogosok, kerékpárosok) védelme, biztonságérzetének növelése érdekében. Ez főként a telepűlési főutakon (sebességcsökkentésre ösztönzés), szükség esetén lakóterületeken (forgalomcsillapított övezetek), illetve pontszerűen pl. oktatási, nevelési intézményeknel, a kórház előtt tűnik szükségesnek. **Kezelnit kell az oktatási, nevelési intézmények közlekedési problémáit, elsősorban keresleti oldalról**, és csak másodsorban K+R parkolóhelyek kialakításával.





19. ábra: Forgalmcsillapítási megoldások: szűkítés, gyalogátkelő kiemelése
(Katowice / Szombathely)

A parkolás területén a **vasútállomási P+R parkoló rendezését az intermodális csomópont kialakításával összhangban** kell megvalósítani, míg **egyres területeken (pl. lakótelepeken) a parkolók burkolása** javíthatja lakók életkörülményeit.

4 Dombóvár fenntartható városi mobilitási tervének javasolt szerkezete, főbb üzenetei, a tervezés javasolt folyamata

A fenntartható városi mobilitási terv elkészítésének **módszertani kerete az Európai Bizottság megbízásából készült Útmutató**.⁹ Ez a dokumentum egyfajta sorvezetőként végigvezet a tervezési folyamat minden lépésén, elősegítve azt, hogy semmilyen fontos megfontolás ne maradjon ki, emellett az alkalmazást gyakorlati példákkal is segíti. Mivel azonban túlnyomórészt nyugat-európai gyakorlatok összegzésén alapul, értelemszerűen **a hazai, speciálisan pedig dombóvári viszonyokra alkalmazva célszerű használni**.

A tervezési folyamat alapja, **a sikeresség fő kritériuma a tág értelemben vett (gazdasági, társadalmi, környezeti) fenntarthatóság iránti elkötelezettség** a város részéről.

4.1 A tervezési folyamat elején tisztázandó kérdések

A tervezési folyamat elején az alábbi kérdések tisztázása szükséges:

- **Milyen mélységű tervre van a városnak szüksége és lehetősége?**
 - Milyen erőforrásokat – pénzügyi források, időkeret – tud a tervezésre fordítani?
 - Vannak-e olyan friss, széles körben elfogadott városfejlesztési, közlekedésfejlesztési stratégiák, amelyeknek az adatfelvételei felhasználhatók, vagy amelyek a város hosszú távú jövőképét már megfogalmazták?
 - Milyen külső erőforrások bevonására van szükség? (Szükség van-e pl. számítógépes forgalmi modellre, ehhez szükséges részletességű forgalomfelvételekre és kikérdezésekre, demográfiai előrebecslésre stb.?)
- **A tervezési terület a városon kívül mennyiben terjedjen ki a vonzókörzetre is?**
- **A tervezés időtávja meddig terjedjen ki?**
 - Célszerűen 2020-ig (a következő uniós költségvetési ciklus kezdetéig), hosszabb távú kitekintéssel
- **Az érintettek bevonására milyen mélységben és módon kerüljön sor?**
 - Megbízó (Önkormányzat) tervezésben operatíván érintett szervei, képviselői
 - Megbízó (Önkormányzat) döntéshozói (polgármester, képviselő-testület)
 - Egyeztetési partnerek (közlekedésben szabályozóként, hatóságként, tulajdonosként, kezelőként, beruházóként, közlekedésszervezőként, szolgáltatóként érintett állami szervek és vállalatok; járás és a vonzókörzet települései; helyi közlekedésben érintett szervek és vállalatok; intézmények, foglalkoztatók, idegenforgalmi szolgáltatók; helyi és térségi civil szervezetek)
 - Lakosság

⁹ Guidelines – Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. European Union, 2013. Online: http://www.eltis.org/sites/eltis/files/guidelines-developing-and-implementing-a-sump_final_web_jan2014b.pdf



A tervezésre vonatkozó beszerzés ezek ismeretében valósítható meg.

4.2 A tervezési folyamat mérföldkövei, időigénye

A tervezési folyamat mérföldköveit, nagy vonalakban meghatározott időigényét az alábbi táblázat foglalja össze:

Lépések (részletesen lásd alább)	Időigény (szerződéskötéstől számítva)	Megjegyzés
1. A sikeres tervhez szükséges képességek meghatározása 2. A tervezés menetének és fókuszának meghatározása	Kb. 2 hónap	Részben még a tervezési folyamat előtt tisztázandó (lásd fent)
3. A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása 4. Átfogó jövőkép meghatározása Mérföldkő: Problémák és lehetőségek elemzésének összegzése	Kb. 5 hónap	Forgalomfelvételek, kikérdezések, adatkérések időigénye; forgalomfelvételek tavasszal vagy ősszel iskolaidőben Döntés
5. Prioritások és mérhető célok meghatározása 6. Hatékony intézkedéscsomagok összeállítása Mérföldkő: nevesített intézkedések 7. Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése 8. Monitoring és értékelési rendszer kidolgozása és a beépítése a tervbe 9. A fenntartható városi mobilitási terv jóváhagyása Mérföldkő: jóváhagyott terv	Kb. 3 hónap	 Döntés
10. A végrehajtás során megfelelő irányítás és kommunikáció biztosítása 11. Visszacsatolás, tanulságok levonása		Monitoring és felülvizsgálat kb. 2 évente Új terv az élettartam végén



4.3 A tervezési folyamat részletes lépései

A fenntartható városi mobilitási terv életciklusának lépéseit részletesen az Útmutató tartalmazza, az alábbiakban ezeket emeltük ki.

I. Gondos előkészítés

1. A sikeres tervhez szükséges képességek meghatározása

- 1.1. Elkötelezettség a fenntarthatóság iránt
- 1.2. A hazai keretek hatásainak értékelése
- 1.3. Önértékelés
- 1.4. Erőforrások rendelkezésre állásának vizsgálata
- 1.5. Alapvető ütemezés meghatározása
- 1.6. Kulcsszereplők és érintettek azonosítása

2. A tervezés menetének és fókuszának meghatározása

- 2.1. Határokon és hatáskörökön felülemelkedő látásmód
- 2.2. A szakpolitikák összehangolására és integrált tervezési megközelítésre való törekvés
- 2.3. A lakosság és más érintettek bevonásának megtervezése
- 2.4. Megállapodás a munkatervről és az irányítási rendről

3. A mobilitási helyzet elemzése és forgatókönyvek felvázolása

- 3.1. Problémák és lehetőségek elemzése
- 3.2. Forgatókönyvek kidolgozása

II. Ésszerű és átlátható célmeghatározás

4. Átfogó jövőkép meghatározása

- 4.1. Átfogó jövőkép meghatározása a közlekedésben és azon túlmutatóan
- 4.2. A lakosság és más érintettek tájékoztatása

5. Prioritások és mérhető célok meghatározása

- 5.1. A mobilitás célrendszerének meghatározása
- 5.2. SMART (Specifikus, Mérhető, Átlátható, Reális és Teljesíthető) célok megfogalmazása

6. Hatékony intézkedéscsomagok összeállítása

- 6.1. A leghatékonyabb intézkedések beazonosítása
- 6.2. Más városok példáinak integrálása
- 6.3. Az ár-érték arány szem előtt tartása
- 6.4. Szinergiák megteremtése és integrált intézkedéscsomagok kidolgozása



III. A terv kidolgozása

7. Felelősségi körök meghatározása, források hozzárendelése

- 7.1. Források és felelősségek hozzárendelése
- 7.2. Cselekvési terv és költségvetés készítése

8. Monitoring és értékelési rendszer kidolgozása és a beépítése a tervbe

- 8.1. Monitoring és értékelési szempontok megállapítása

9. A fenntartható városi mobilitási terv jóváhagyása

- 9.1. Minőség-ellenőrzés
- 9.2. Jóváhagyás
- 9.3. A terv elfogadottságának és támogatottságának erősítése

IV. A terv végrehajtása

10. A végrehajtás során megfelelő irányítás és kommunikáció biztosítása

- 10.1. A terv megvalósulás irányítása
- 10.2. Érintettek tájékoztatása és bevonása
- 10.3. A céloknak megfelelően történő előrehaladás ellenőrzése

11. Visszacsatolás, tanulságok levonása

- 11.1. Rendszeres frissítés, naprakész terv
- 11.2. A célok elérésének vizsgálata – a siker- és kudarctényezők megértése
- 11.3. A következő tervciklus új kihívásainak rögzítése



AZ SUMP ELEMEI ÉS TEVÉKENYSÉGEI

