



BALATON FENNTARTHATÓ TÉRSÉGI MOBILITÁSI TERVE (SRMP)

ELŐZETES, ÁTFOGÓ ÖSSZEFOGLALÓ

2025. MÁRCIUS



TARTALOM

1.	Bevezetés, előzmények	2
2.	Helyzetértékelés, főbb ismérvek	4
3.	Cél és eszközrendszer, intézkedések	6
4.	Kiinduló projektadatbázis, főbb ismérvek	7
5.	Projektcsoportok, projektelemelek értékelése	9



1. BEVEZETÉS, ELŐZMÉNYEK

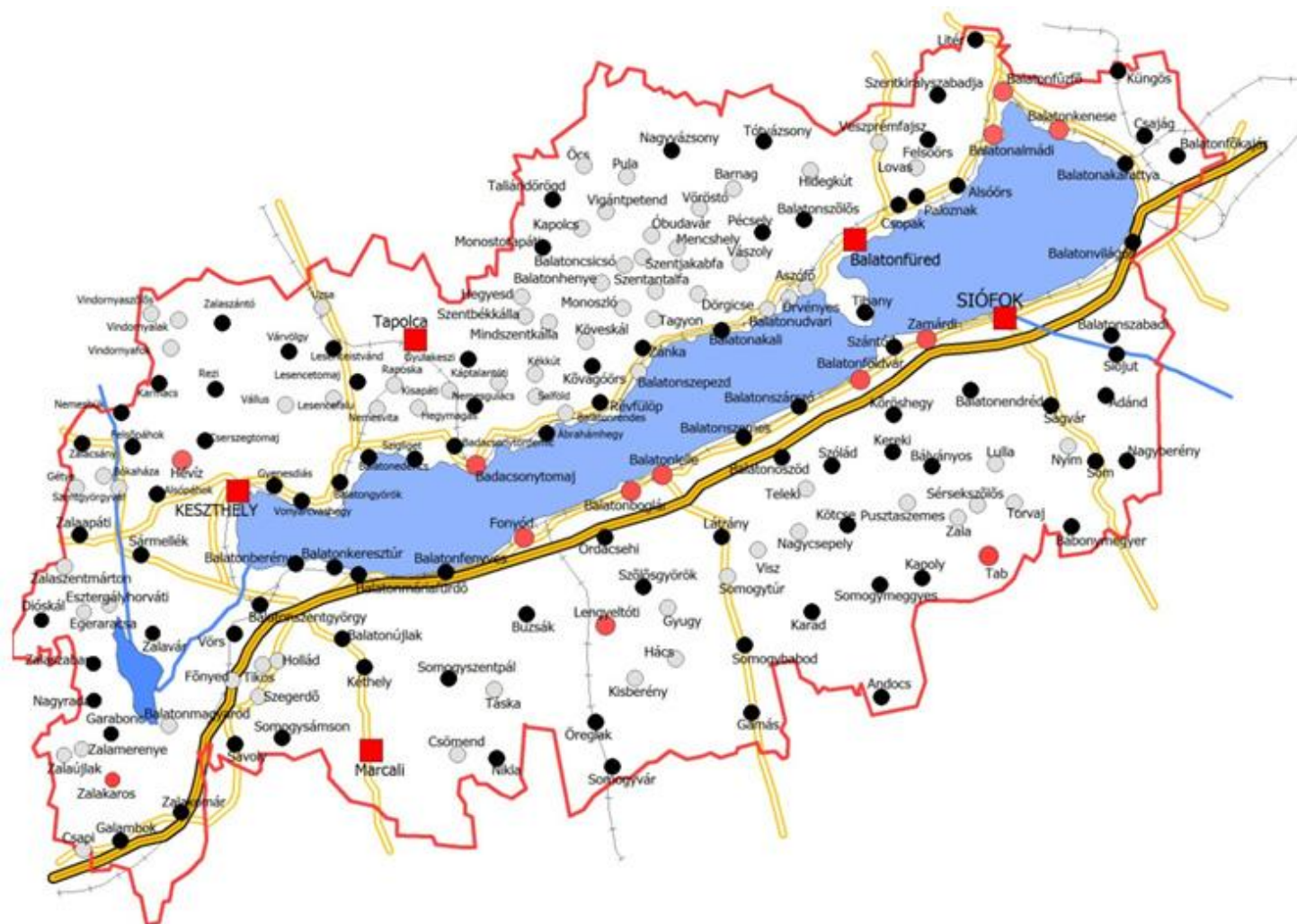
A Balaton Fejlesztési Tanács, illetve munkaszervezete, a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft. (Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség NKft.), a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Nonprofit Kft. (KTI NKft.) és Balatonfüred Város Önkormányzata konzorciumi együttműködése keretében határozták el a **BALATON FENNTARTHATÓ TÉRSÉGI MOBILITÁSI TERV** (Balaton SRMP – Balaton Sustainable Rural Mobility Plan) elkészítését. A Balaton SRMP területi hatálya a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet (BKÜ), így a mobilitási tervezés 180 település és számos szervezet szoros együttműködésével folyt a TOP-PLUSZ-1.2.1-21-VE1-2023-00054 projekt keretében (lsd. 1. ábra).

A mobilitási vizsgálat ugyanakkor túlnyúlik a BKÜ területén, mivel a fejlesztési elemek és azok hatásai a térségen kívüli kapcsolatokkal is összefüggnek. Ezeket legfőképpen a vizsgálat részeként kialakított Balaton Forgalmi modell vizsgálja. Emellett a BKÜ 180 települései közül – a Megrendelő iránymutatása szerint – 4 város kiemelten került vizsgálatra: Siófok, Balatonfüred, Keszthely és Tapolca, amely elemzés nem azonos egy városi SUMP-ban részletezett mértékkel, ugyanakkor első lépésként segíthetik e városokat abban, hogy elkészíthessék saját mobilitási tervüket.

A térségekre vonatkozóan külön európai uniós vagy hazai útmutató nem áll rendelkezésre, így alapvetően a városokra vonatkozó SUMP módszertan irányelvei kerültek átültetésre a Balaton térség jellegzetességeinek figyelembevételével. Az EU SUMP útmutató a Mobilitási terv készítési folyamatát 4 szakaszra, 12 lépésre osztja, melynél a teljes ciklushoz összesen 5 mérföldkő tartozik.

A balatoni mobilitás tervezés során kiemelt hangsúlyt kapott az átgondolt és következetes beavatkozási logika kidolgozása, az egyes lépések közötti megfelelő logikai kapcsolatok kialakítása. Mindezek mellett a XXI. század kihívásaira választ adó, azokra idővel legnagyobb hatást gyakorló, megoldások is beillesztésre kerültek a térségi tervbe.

Az SRMP támaszkodik az európai uniós, a hazai szakpolitikai dokumentumokban foglaltakra, a BKÜ, a négy kiemelt város, az érintett három vármegye érvényben levő koncepcióira, stratégiai dokumentumaira, valamint valamely szervezet/intézmény/egyéb érintett nyilvántartása alapján rendelkezésre álló releváns információkra.



1. ábra A Balaton Kiemelt Üdülőkörzet települései

2. HELYZETÉRTÉKELÉS, FŐBB ISMÉRVEK

Az üdülőkörzet a turisztikai szolgáltatások terén emelkedik ki környezetéből, melyből következően munkaerőpiaci gócpont is, nem elhanyagolva a szezonálisból fakadó ciklikusságot. **A turizmus jelentőségét jól érzékelteti, hogy a nyári időszakban minden állandó lakosra 8 vendég jut.** A BKÜ állandó népessége 273.530 fő¹, a lakónépesség száma 259.837 fő. Az üdülőkörzet egymásra rétegződő, összetett gazdasági, társadalmi, környezeti sajátosságaiból adódó egyik természetes népességszerkezeti következmény az állandó és a lakónépesség számbeli különbségének alakulása. Tartós időtrendszen mutatkozó empirikus tény, hogy az üdülőkörzet területén állandó lakcímmel rendelkező népesség száma rendre meghaladja az adott évek végén kimutatható helyben lakó népesség számát. A két mutató közötti különbség 2008 óta minden évben 10 ezer feletti, azonban ez a különbség 2020-ban jelentős változást mutatott az előző évekhez képest. Az állandó lakcímmel rendelkezőkön túl sokan tartózkodási helyként éltek a Balatoni térségben, amely jelenség a Covid időszak alatt növekedett nagyon jelentősen, majd a pandémia enyhülésével a lakónépesség újra csökkent. Összességében, **a jelenlegi hatásokhoz vezető változatlan népesedési hatásokat jövőben is feltételezve, további jelentős népességcsökkenés, öregedés és az eltartottsági viszonyok nagymértékű romlása várható a térségben.**

A térségben a szezonon kívüli közlekedési munkamegosztásban az utazások több, mint 2/3-a személygépjárművel, 27%-a autóbusszal, míg vasutat csak az utazások 5%-ában használnak a közlekedők. A személygépjárműforgalom magas és a közösségi közlekedés alacsony, mintegy 1/3 részaránya is szükségessé teszi a fenntartható közlekedés fejlesztését, támogatását.

A Balaton-környéki közösségi közlekedés gerincét a tóparton vezetett három vasútvonal adja: a 26 sz. Balatonszentgyörgy – Tapolca – Ukk, a 29 sz. Székesfehérvár – Tapolca és a 30 sz. Budapest – Nagykanizsa vonalak. A térség mellékvonalai (27, 37 sz.) bezárásra kerültek, illetve vagy lassan bezárás közeli állapotba jutnak (35, 39-39b sz.).

Meghatározó probléma a vasúti közlekedésben, hogy **az északi parti vasúti közlekedés alacsonyabb szolgáltatási színvonalat képvisel, mint a déli parti vasút.** A legalacsonyabb szolgáltatási színvonalat a vasút esetében a regionális vonalak képviselik. **A 30 sz. vasútvonal nyáron a megengedhető vonatforgalom felső határán üzemel, ezért zavarérzékeny és gyakoriak a késések.** Az utasforgalmi növekedés miatt – **beavatkozás hiányában - a vasútvonal néhány éven belül alkalmatlan lesz az utasszállítási igények kielégítésére.**

A regionális autóbusszos közlekedésben a járásközpont-alapú forgalomszervezés jellemző. A legtöbb településről legalább napi 4 alkalommal elérhető átszállás nélkül a járásközpont, nagyobb települések esetén pedig legalább 2 alkalommal a vármegyeszékhely. **A legalacsonyabb indításszámú állomások és megállóhelyek a Balaton északi oldalának keleti és nyugati szélén, valamint a déli oldalának keleti részében találhatók.** A tó középső harmadában, a déli és az északi oldalán, valamint a tó délkeleti oldalán találhatók azon települések, ahol az utolsó járat már 20:30 óra előtt elindul, lehatárolva ezzel az esti közlekedés lehetőségét. Meghatározó probléma, hogy a „harántirányban” közlekedő távolsági buszjáratok (pl. Békéscsaba-Zalaegerszeg, ill. Veszprém-Siófok-Kaposvár) ütemtelenül, vagy csak napi néhány alkalommal közlekednek. A járásszékhelyektől távolodva a menetrendszerinti autóbusszos helyközi kínálat minősége kedvezőtlenebb, rohamosan romlik. Rendszeresen a késések például a 71 sz. főút egyes szakaszain, a ráhordó pontokon, intermodális csomópontokon a lehetőségekhez mérten kevés a vonat és az autóbussz közlekedés közötti menetrendi összehangolás.

Évről-évre növekszik a Balaton környéki utasforgalom – nyári szezonban a vasúti utazások száma 2023-ban megközelítette a 2,4 millió főt, ami mintegy 40%-os növekedést jelent az 5 évvel korábbi (még a pandémia előtti) állapothoz képest. Ki kell emelni, hogy az elmúlt évek infrastruktúra- és szolgáltatás fejlesztésének köszönhetően 2019 és 2022 között 36,8%-kal

¹ forrás: KSH



nőtt az elő-, fő- és utószezonban a teljes Balatont érintő vasúti utasforgalom nagysága.

A **Balaton vízi közlekedés**ének számos kihívással kell szembenéznie, amelyek közvetlen hatással vannak a régió turisztikai vonzerejére és gazdasági stabilitására. Jelenleg a **Balaton északi és déli partjának közvetlen kapcsolata hiányos**. A közösségi közlekedési rendszerekkel kooperáló integrált tarifarendszer hiánya mellett az utasoknak az is gondot okoz, hogy a rendelkezésre álló országos közös utazástervező-, utastájékoztató rendszer (menetrendek.hu) nem kezel balatoni specialitásokat, a honlapon kívül **nem használható pl. mobilapplikációval**. A vízi közlekedés aktivitását, rugalmasságát az is korlátozza, hogy **szinte csak nagyobb befogadóképességű hajóflotta áll rendelkezésre**.

A kerékpáros közlekedés tekintetében általánosságban elmondható, hogy **az országos közutak külterületi, illetve belterületi átkelő szakaszainak jelentős részén nem biztosítottak a biztonságos kerékpáros közlekedés feltételei**, ami mind a hivatásforgalmi, mind a szabadidős célú kerékpáros közlekedés számára akadályozó tényező. A korábban létesült kerékpárforgalmi létesítmények jelentős része mind korszerűségét (szélesség, irányhelyesség, elválasztás, csomóponti kialakítás), mind pedig műszaki állapotát (burkolat, forgalomtechnika) tekintve elavultnak tekinthető, korszerűsítésre, felújításra szorul.

A különböző forrásból származó adatok, valamint a tapasztalatok is az **egyéni motorizált, azaz autós közlekedés túlsúlyára mutatnak rá**. Balaton környéki közlekedési problémák nagy része az idény-jellegű szezonális forgalom periodicitásából és az érzékelhető extrém mértékéből adódik. Ezenkívül a főutak burkolata csak egyes szakaszokon megfelelő, míg sok helyen rossz minőségű, nyomvályús vagy töredezett a megnövekedett forgalom terhelése alatt. Továbbá számos olyan forgalmas csomópont található a térségben, melyek jelenlegi kialakítása kívánni valót hagy maga után, ezáltal balesetek és torlódások forrásai lehetnek.

A parkolás és túlszűfolttság (parkolóhely-kereső forgalom) jellemző településkép a nyári szezonban, és egyre gyakoribb szezonon kívül is. A P+R-ek kialakítása nem jellemző a településeknél, kivételt képeznek a vasúti felújításokkal párhuzamosan kialakított vasútállomási P+R-ek.

A **Hévíz-Balaton nemzetközi repülőtér** meglévő infrastruktúrája ugyan a jelenleginél lényegesen nagyobb forgalom kiszolgálására is alkalmas lenne, **fejlesztések nélkül** ugyanakkor **hosszútávon nem lesz képes biztosítani a jelenlegi szolgáltatási szintet**, az elöregedett létesítmények felújítása, a korszerűtlen, előírásoknak már nem megfelelő kiszolgáló eszközök cseréje szükséges. Emellett jobban kihasználhatók lehetnének a Balaton térségi mobilitásban rejlő potenciálok a legkorszerűbb légi technikai eszközök és megoldások alkalmazásával.

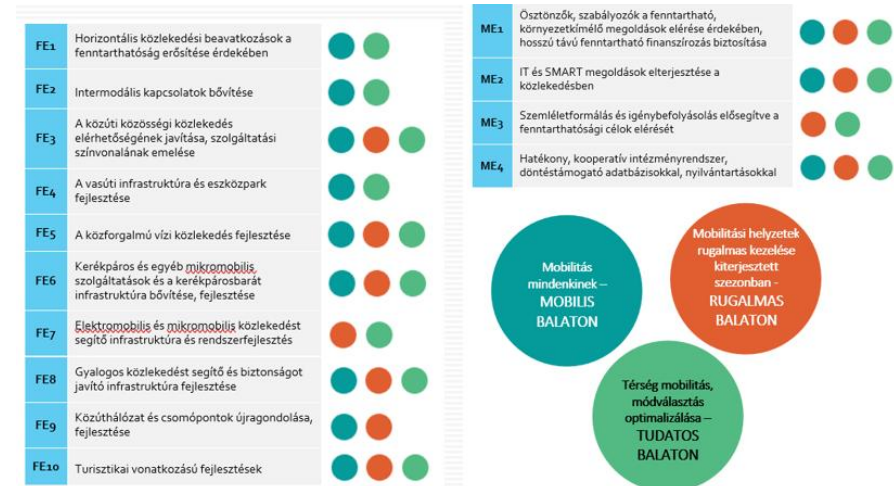
3. CÉL ÉS ESZKÖZRENDSZER, INTÉZKEDÉSEK

A már elfogadott stratégiai dokumentumok alapján felvázolt jövőkép megvalósulása érdekében **négy átfogó cél és három közlekedés-stratégiai cél** került meghatározásra.



A Fenntartható Térségi Mobilitás Terv az alapforgatókönyv szerinti scenáriót veszi alapul, amely mintegy három évtized alatt 13%-os népességfogyással számol.

A Mobilitási terv céljainak megvalósulását segítő eszközök a Nemzeti Közlekedési és Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia eszközrendszeréhez igazodóan két típusra: ún. **fejlesztési eszközökre és menedzsment eszközökre** oszthatók. A **10 db fejlesztési eszköz** többségében infrastruktúra és járműállományt érintő beruházásokat foglalnak magukba. A **4 db menedzsment eszköz** a közlekedési rendszer működési, szabályozási, finanszírozási és intézményi típusú beavatkozásait tartalmazzák. Mind a fejlesztési, mind a menedzsment eszközök több közlekedési stratégiai cél elérését segítik elő.



2. ábra Beavatkozási eszközök kapcsolódása a közlekedés-stratégiai célokhoz

4. KIINDULÓ PROJEKTADATBÁZIS, FŐBB ISMÉRVEK

A beavatkozási logika alapján a Térségi Mobilitási Tervben szereplő projektelemek elsősorban a cél- és eszközrendszerből kerülnek levezetésre. Annak érdekében, hogy a Térségi Mobilitási Terv projektelemei az egyéb releváns terület- és/vagy közlekedésfejlesztési tervekben szereplő projektekkel is konzisztensek legyenek, a projektelemek meghatározása iteratív módon történt.

Az első lépésben a más tervekben megjelenő projekteket figyelembe véve alulról felfelé (bottom-up), míg a második lépésben a cél- és eszközrendszerből kiindulva fentről lefelé (top-down) kerültek azonosításra. A projektelemek számbavétele tervek, stratégiák, koncepciók, a települések és a bevont partnerek, valamint a Megrendelő javaslatai alapján állt össze. A partnerekkel és a Megrendelővel együttműködve került sor az átfedések és a már megvalósult projektek kiszűrésére.

A redundanciák és szűrések eredményeként **44 db projektcsoporthoz**, azokon belül **270 db projekthez** került meghatározásra. A projektelemek úgynevezett **projekthalmazokba** kerültek besorolásra, melynek során részben a közlekedési módok figyelembevételével, részben egyéb szempontok kiemelésével, mint pl. a közlekedésbiztonság, vagy olyan átfogó szoft jellegű halmaz, mint a menedzsment, összesen **9 projekthalmaz** definiálása történt meg.

A projektadatbázis finomítása annak alapján is történt, hogy az egyes projektcsoporthoz mely fejlesztési vagy menedzsment eszközökhöz kapcsolódnak.

A projektelemek véglegesítése kapcsán 3 ütembe kerültek besorolásra, mely beavatkozási ütemek a következők:

❖ I.ütem: 2027/29-ig

❖ II.ütem: 2030 és 2040 között

❖ III.ütem: 2040 után

Projekthalmaz	Projektcsoporthoz	Projekthez
Közösségi közlekedés	11	25
Aktív- és mikromobilitás	9	73
Közlekedésbiztonság	1	27
Vízi közlekedés	2	2
Komplex közlekedés	5	16
Egyéni motorizált közlekedés	8	108
Légi közlekedés	1	2
Turisztika	3	6
Menedzsment	4	11
Összesen: 9	Összesen:44	270

3. ábra A fejlesztés jellege alapján a projektelemek projektcsoporthoz és projekthalmazba tagolódása

Az I. ütem illeszkedik az EU 2021-2027-es támogatási időszakához, mely esetében a beruházás tényleges befejezésének határideje 2029. december 31-ig értelmezendő. A jelentősebb beavatkozású projektelemek, amelyek előkészítése és megvalósítása hosszabb időszakot ölel fel, nem sorolhatók egyetlen ütembe. Továbbá vannak olyan projektelemek is, amelyek megvalósítása kifejezetten több ütemre bontva tervezett, így akár három ütemet is átfog.

Az adatbázisban minden projekt elem esetében rögzítésre kerültek a következők: érintett projekthalmaz, a beavatkozás műszaki tartalma, a projekt elem típusa (konkrét vagy nem konkrét), a beruházási költsége, a költség forrása (pl. tervezői költségbecslés vagy már valamely meglévő előkészítés, pl. tervi állapot eredménye), a projekt elem kompetenciája (önkormányzati, állami vagy önkormányzati-állami hatáskörbe tartozó projekt elem), továbbá, ha az adott projekt elem rendelkezik nevesített forrással, akkor annak megjelölése.

A projekt elemek csoportosítása alapján meghatározott projektcsoportok mindegyikéről külön **projektcsoport lapok** készültek, amelyek megmutatják az adott projektcsoportba tartozó fejlesztések főbb ismérveit.

Projektcsoport megnevezése	
1	Közlekedésbiztonsági csomag (egyszerű, közepes és jelentősebb beavatkozások)
2	A Balaton kerékpáros körbejárhatóságának fejlesztése
3	Balaton-parti és háttértelepülések közti kerékpáros útvonalak fejlesztése
4	Balaton háttértelepülések közötti, valamint településeken belüli kerékpáros útvonalak fejlesztése
5	Belterületi hálózati jelentőségű közutak gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése
6	Balaton vasútvonalak gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése
7	Gyalogos, kerékpáros közlekedési ismeretek terjesztése, gyakorlati elsajátítása
8	Gyalogos közlekedés fejlesztése a balaton térségben
9	Kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások fejlesztése
10	Balaton mikromobilitási parkolók és szervízpontok fejlesztése
11	Helyi közösségi közlekedés fejlesztése (Balatonfüred, Siófok, Keszthely, Tapolca)
12	Balaton helyközi közösségi közlekedési (busz) szolgáltatások fejlesztése
13	Helyközi buszmegállók és környezetének fejlesztése
14	Helyközi autóbusz járműpark fejlesztése
15	Aprófalvak kiszolgálása igényvezérelt közúti közösségi közlekedéssel
16	Balaton-parti települések vasúti közlekedésének fejlesztése

Projektcsoport megnevezése	
17	Balaton és a háttértelepülések elérhetőségének fejlesztése a vasúti közlekedésben
18	Balaton vasútállomások infrastruktúra fejlesztése
19	Balaton vasúti járműpark fejlesztése
20	Keskeny nyomtávú balaton vasút fejlesztése
21	Balaton arculat kialakítása a közforgalmú utastájékoztatói elemeknél, eszközökön
22	Balaton vízi közösségi közlekedés fejlesztése, hivatásforgalmú járatok beindítása, bővítése
23	A víziközlekedés menetrend- és tarifa integrálása a közösségi közlekedésbe
24	Balaton és környéki gyorsforgalmi utak és főutak fejlesztése, felújítása a külső és belső elérhetőség javítása érdekében
25	Háttértelepülések és a Balaton-parti települések közti úthálózat fejlesztése, rekonstrukciója
26	Háttértelepülések közti mellék és összekötő úthálózat fejlesztése, felújítása
27	Közüti csomópontok fejlesztése, átépítése a forgalmi igényeknek megfelelően
28	Főutak települési elkerülő útszakaszainak kiépítése
29	Parkolók építése és parkolási irányítás kialakítása a balaton üdülőkörzet parkolási koncepciójával összhangban
30	Településrészek forgalmi rendjének felülvizsgálata a fenntartható közlekedés szempontjából, illetve kialakítása
31	Közüti forgalom nagyság és sebesség kontrollálása, meglévő sebességhatárolások felülvizsgálata
32	Országos utak belterületi átkelési szakaszai és a hálózati jelentőségű települési utak funkcióinak újraosztása a fenntartható közlekedés céljai szerint
33	Balaton hajóállomások, kikötők utasbarát fejlesztése
34	Településközponti közterületek és települési kiemelt utasforgalmi előterek fejlesztése
35	Nevelési és oktatási létesítmények környezetének forgalomcsillapítása, forgalombiztonság növelése
36	A balaton közbiztonság és közlekedésbiztonság erősítése
41	A balaton térség légi mobilitásának fejlesztése
42	Balaton turisztikai mobilitás platform fejlesztése, bővítése, működtetése
43	A balaton csónakkikötők és kapcsolatainak fejlesztése
44	Túraútvonalak fejlesztése

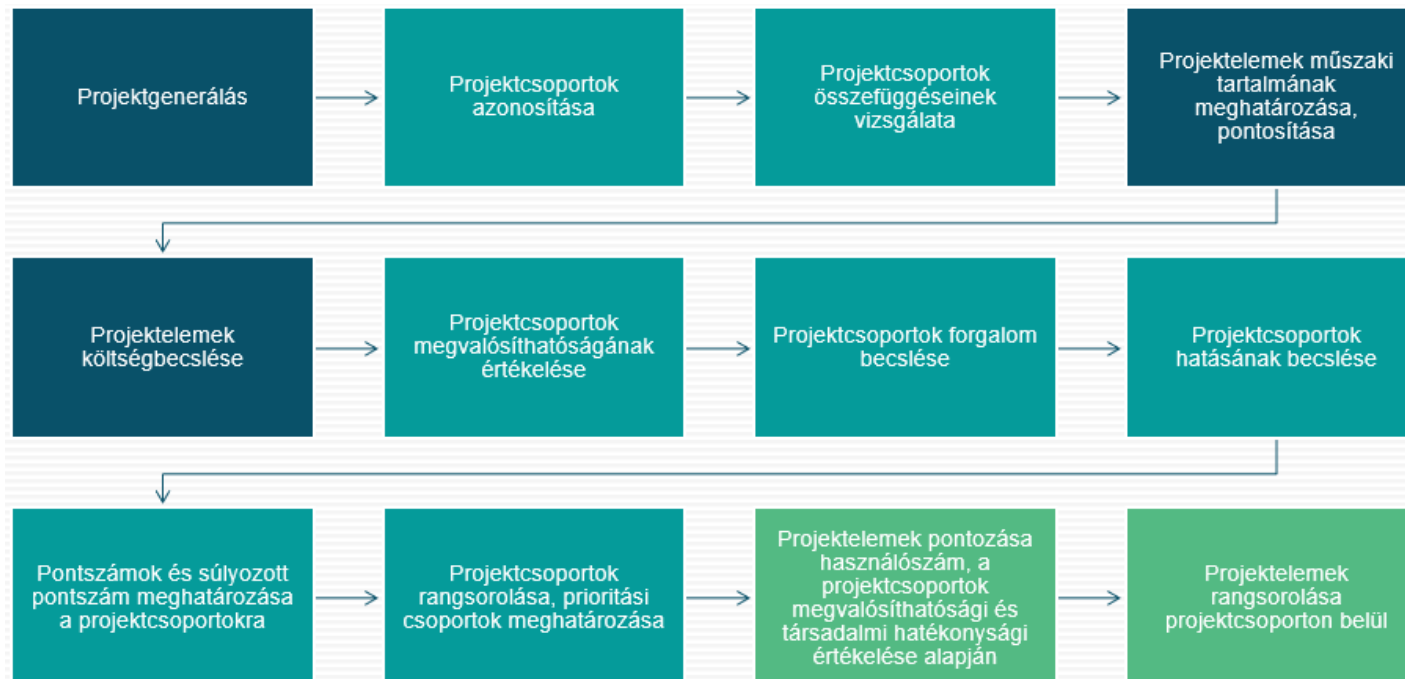
4. ábra Projektcsoportok prioritási csoport azonosítása a társadalmi hasznosság és megvalósíthatósági pontszám eredmények alapján

5. PROJEKTCSOPORTOK, PROJEKTELEMEK ÉRTÉKELÉSE

Az SRMP értékelése során igazodva a térségi fejlesztési stratégia elvárásaihoz az értékelés **Multi-Criteria Analysis (MCA)** módszerrel történt. Az MCA értékelési módszer lehetővé teszi a projektcsoportok, illetve azokat alkotó projektelemek több szempontú, átfogó elemzését, figyelembe véve a különböző gazdasági, társadalmi és környezeti tényezőket. Ezzel a megközelítéssel hatékonyabb döntéshozatal érhető el, mivel a projektelemek komplex és egymásra gyakorolt hatása is rendszer szinten értékelhető.

Az MCA értékelés projektcsoportokra vonatkozóan történt. A projektcsoport **értékelés** a cél- és eszközrendszer alapján meghatározott **projektcsoportok társadalmi hasznosságának értékelése és megvalósíthatóságának vizsgálata**.

Az értékelés lépéseit a következő ábra szemlélteti, módszertana kifejezetten a Balaton térségi mobilitási tervezéshez került kidolgozásra, így teljesen egyedi, ugyanakkor mintaként szolgálhat más hasonló térségi Mobilitási terv készítéséhez is.



5. ábra Projektelemelek, projektcsoportok értékelésének főbb lépései

Megrendelő: Balaton Integrációs és Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft.



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.

