



A BALATON FENNTARTHATÓ TÉRSÉGI MOBILITÁSI TERVE (SRMP)

2. KÖTET - KIEMELT TELEPÜLÉSEK
MOBILITÁSA

*TÁRSADALMI EGYEZTETÉSI
DOKUMENTUM*

2024. NOVEMBER



TARTALOM

1. Bevezetés	3	Célrendszer.....	69
A tárgyi dokumentum célja, módszere	3	Eszközrendszer/Intézkedések.....	70
Célok, eszközök, intézkedések	4	Balatonfüred projektelemei	72
Megvalósítási lépések	7	Mobilitási Terv megvalósítása / Cselekvési terv	97
2. Siófok.....	8	4. Keszthely	98
Stratégiai, szabályozási háttér	8	Stratégiai, szabályozási háttér	98
Siófok szerkezeti és környezeti viszonyai röviden	8	Keszthely szerkezeti és környezeti viszonyai röviden	98
Siófok jelenlegi mobilitási helyzete	12	Keszthely jelenlegi mobilitási helyzete.....	103
Siófok főbb mobilitási problémáinak összegzése	23	Keszthely főbb mobilitási problémáinak összegzése	113
Célrendszer.....	24	Célrendszer.....	114
Eszközrendszer/Intézkedések	25	Eszközrendszer/Intézkedések.....	115
Siófok projektelemei	28	Keszthely projektelemei	118
Mobilitási Terv megvalósítása / Cselekvési terv	54	Mobilitási Terv megvalósítása / Cselekvési terv	145
3. Balatonfüred.....	55	5. Tapolca	146
Stratégiai, szabályozási háttér	55	Stratégiai, szabályozási háttér	146
Balatonfüred szerkezeti és környezeti viszonyai röviden	55	Tapolca szerkezeti és környezeti viszonyai röviden	146
Balatonfüred jelenlegi mobilitási helyzete	58	Tapolca jelenlegi mobilitási helyzete	149
Balatonfüred főbb mobilitási problémáinak összegzése	67	Tapolca főbb mobilitási problémáinak összegzése	158
		Célrendszer.....	159
		Eszközrendszer/Intézkedések.....	159



Tapolca projektelemei	162
Mobilitási Terv megvalósítása / Cselekvési terv	183
6. Mellékletek	184

A dokumentumban szereplő fotók, képek többségében a TRENECON Kft. saját készítésű fotói, kismértékben azonban felhasználásra kerültek jogdíjmentes képek is (pixabay, depositphotos, google).

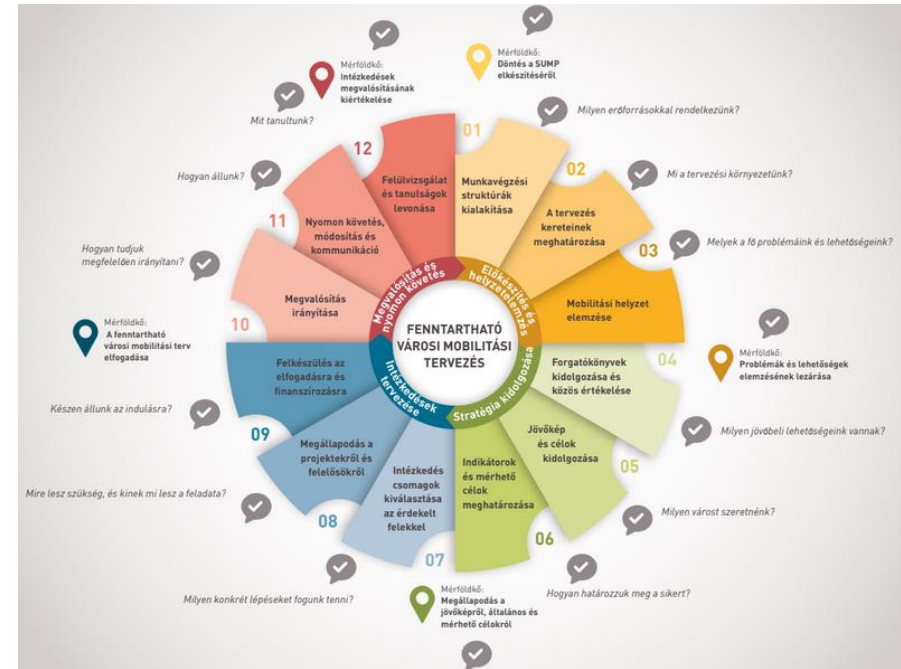
1. BEVEZETÉS

A TÁRGYI DOKUMENTUM CÉLJA, MÓDSZERE

A Balaton Fejlesztési Tanács, illetve munkaszervezete, a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft., a KTI Magyar Közlekedéstudományi és Logisztikai Intézet Kft. 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), ennek értelmében a térségi mobilitási tervezés a BKÜ területén érintett 180 település és számos szervezet szoros együttműködésével készül a TOP-PLUSZ-1.2.1-21-VE1-2023-00054 projekt keretében. A teljes térségre vonatkozó Fenntartható Térségi Mobilitási Tervre jelen kötetben főanyagként hivatkozunk, melynek 2. kötetét jelenti ez a dokumentum.

Jelen dokumentum a BKÜ 180 településéből 4 várost kiemelten vizsgál. A 4 kiemelt város: Siófok, Balatonfüred, Keszthely és Tapolca. A szerződéses elvárások között rögzített elemzési mélység a 4 város esetében – a Megrendelő elvárása szerint - nem azonos a városi SUMP módszertanban elvártakkal, ugyanakkor kezdő lépésként segítik a 4 várost, hogy arra épülve elvégeztethesse ki-ki a saját városi Mobilitási tervét (SUMP-ot). Az EU által 2013-ban elfogadott városi mobilitási csomag (Urban Mobility Package) kimondja, hogy elsősorban a helyi szervezetek felelőssége a fenntartható városi mobilitásra vonatkozó integrált stratégiák, cselekvési tervek kidolgozása és elfogadása, valamint azok nyomon követése. A hazai mobilitási tervek az EU SUMP Útmutató módszertani segédletével készültek el, mely útmutató második, aktualizált kiadása – a XXI. század fenntarthatósági, klímaváltozási kihívásaihoz igazodva - 2020-tól van érvényben.

Az EU SUMP útmutató a mobilitási terv készítési folyamatát 4 szakaszra, 12 lépésre osztja, melynél a teljes ciklushoz összesen 5 mérföldkő tartozik. Maga a Mobilitási terv a 4 szakaszból az első három alatt készül el, a negyedik szakasz az elfogadott dokumentumban foglaltak megvalósítását és az eredmények nyomon követését jelenti.



1. ábra Mobilitási terv kidolgozásának és megvalósításának főbb feladatlépései¹

A fenntartható mobilitás tervezés eltér a hagyományos közlekedéstervezéstől, elsősorban és alapvetően a szemléletmódját, megközelítését tekintve. **A fenntartható mobilitástervezés nem kész recepteket, hanem módszereket nyújt,** amelyeket az adott terület viszonyaira kell "szabni", figyelembe véve a mobilitástervezési logika minél részletesebb alkalmazását, és a fenntarthatósági célokat.

A térségi SRMP készítése számos stratégiai és szakpolitikai dokumentum figyelembevételével, illetve bevont partnerek által szolgáltatott adatok elemzésével történt, Emellett 2024. tavaszán és nyarán további adatgyűjtésekre (utasszámlálás, szezonon kívüli és szezonális közúti

¹ Forrás: EU SUMP Útmutató (magyar nyelvű) második kiadása

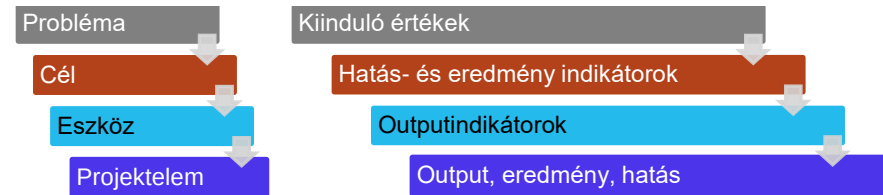
forgalomfelvételek, kerékpárforgalmi számlálások) került sor. Ezeken túl az elfogadott Partnerségi terv alapján 2024. tavaszán 5 helyen Workshopok voltak, illetve közvetlen interjúkra került sor a mobilitási tervezésben érintett szervezetekkel, amelyeknél a 4 város vezetőivel közvetlen megbeszélés is folyt. A főbb események tudnivalóit a főanyag 2. Melléklete foglalja össze.



2. ábra A BKÜ² szerződés szerint részletesen bemutatandó, kiemelt települései (piros négyzetekkel jelölve)

² Kivágat a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet Hosszú Távú Területfejlesztési Kon koncepciója (2014 -2030) dokumentumából, Helyzetelemzés, Átdolgozott változat

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



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

A Balaton SRMP elfogadásával a hangsúly a megcélzott lépések végrehajtására helyeződik. A folyamat utolsó negyedét magába foglaló megvalósítás keretében kerül sor, megfelelő projektirányítás és forrás rendelkezésre állás mellett az adott időszakra vonatkozó, eldöntött beavatkozások megvalósítására, intézkedések megtételére. A folyamat nyomon követése révén van mód a mobilitási terv időszaki viszonyokhoz való igazítására, a lakosság és az érdekeltek tájékoztatásával és kontrollálhatók a tervezett eredmények elérésének állapota. A tervciklus végén a célok elérésének vizsgálata, a visszacsatolás (tanulságok levonása) és az SRMP meghatározott időközönként (5-10 év) elengedhetetlen felülvizsgálata következik. Az SRMP elkészítése a kezdetét jelenti az összehangolt közlekedésfejlesztés folyamatának, mintsem a végét.

CÉLOK, ESZKÖZÖK, INTÉZKEDÉSEK

A Balaton SRMP kapcsán **négy átfogó cél és három közlekedés-stratégiai cél** került meghatározásra, mely utóbbiak:

- ❖ **Mobilis Balaton** - mobilitás mindenkinek: a Balaton elérhetőségi viszonyainak és körbejárhatóságának megteremtésére, fejlesztésére és folyamatos működtetésének elérésére



- ❖ **Rugalmas Balaton** - mobilitási helyzetek rugalmas kezelése kiterjesztett szezonban: elsődlegesen a Balaton egyedi időszakában, a nyári szezonban tapasztalható forgalmi csúcsok csökkentése, a forgalmi terhelések kiegyenlítése
- ❖ **Tudatos Balaton** - térségi mobilitás, módválasztás optimalizálása: a fenntartható közlekedés megteremtése, elérése.

A 4 vizsgált város kapcsán a településre vonatkozó célokat az adott városra vonatkozóan a 2., 3., 4. és 5. fejezet tartalmazza.

A mobilitási tervezés időtávját tekintve mintegy 30 éves kitekintéssel vizsgálja a BKÜ mobilitási helyzetét, lehetőségeit, igényeit. Ezt három időtávra értelmezzük mind a BKÜ, mind a 4 város esetében.

- ❖ I. ütem: Rövidtávú térségi intézkedési terv - 2029-ig (a jelenlegi támogatási periódus beruházási időszakának a végéig)
- ❖ II. ütem: Középtávú térségi mobilitási stratégia – 2035/2040-ig
- ❖ III. ütem: Hosszú távú térségfejlesztési stratégia – 2050-es évekig, illetve azután

Az ütemeknél a nagyobb intézkedések, vagy beavatkozás-csomagok lehetnek akár áthúzódóak. Pl. a nagyobb intézkedéseknél az egyik ütemben történnek a projekt előkészítési feladatai (engedélyezési és kiviteli tervezés, területszerzés stb.), míg a rákövetkező ütemben maga a megvalósítás.

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. Jelen anyagban, a 4 város kivonata szempontjából meghatározásra kerültek a településre jellemző eszközök, ugyanakkor amikor az egyes városok elkészítik saját SUMP-jukat, akkor szükséges pontosítani ezen eszközöket.

PROJEKTHALMAZOK, -CSOPORTOK ÉS PROJEKTELEMEK

A beavatkozási logika a térségi mobilitási tervezés projekthalmazokba, azokon belül projektcsoporthoz, illetve annak további lebontásával projektelemekre épül. A térségi 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 a **BKÜ vonatkozásában 9 projekthalmaz, 44 projektcsoporthoz és 263 projektelem** került azonosításra.

Projekthalmaz	Projektcsoporthoz	Projektelem
Közösségi közlekedés	11	25
Aktív- és mikromobilitás	9	72
Közlekedésbiztonság	1	27
Vízi közlekedés	2	2
Komplex közlekedés	5	16
Egyéni motorizált közlekedés	8	105
Légi közlekedés	1	1
Turisztika	3	5
Menedzsment	4	10
Összesen: 9	Összesen: 44	263

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

Ezen projektelemekből az adott kiemelt városra vonatkozókat mutatjuk be a 2., 3., 4. és 5. fejezetekben táblázatos formában.

A főanyag 7.2 fejezetében és 1. Mellékletében bemutatott 44 db projektcsoporthat itt csupán táblázatos formában ismertetjük, az érthetőség kedvéért.

Projektcsoporthat megnevezése	
CS1	Közlekedésbiztonsági csomag (egyszerű, közepes és jelentősebb beavatkozások)
CS2	A Balaton kerékpáros körbejárhatóságának fejlesztése
CS3	Balaton-parti és háttér települések közti kerékpáros útvonalak fejlesztése
CS4	Balaton háttértelepülések közötti, valamint településeken belüli kerékpáros útvonalak fejlesztése
CS5	Belterületi hálózati jelentőségű közutak gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése
CS6	Balaton vasútvonalak gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése
CS7	Gyalogos, kerékpáros közlekedési ismeretek terjesztése, gyakorlati elsajátítása
CS8	Gyalogos közlekedés fejlesztése a balaton térségben
CS9	Kerékpáros és mikromobilitási szolgáltatások fejlesztése
CS10	Balaton mikromobilitási parkolók és szervízpontok fejlesztése
CS11	Helyi közösségi közlekedés fejlesztése (Balatonfüred, Siófok, Keszthely, Tapolca)
CS12	Balaton helyközi közösségi közlekedési (busz) szolgáltatások fejlesztése
CS13	Helyközi buszmegállók és környezetének fejlesztése
CS14	Helyközi autóbusz járműpark fejlesztése
CS15	Aprófalvak kiszolgálása igényvezérelt közúti közösségi közlekedéssel
CS16	Balaton-parti települések vasúti közlekedésének fejlesztése
CS17	Balaton és a háttértelepülések elérhetőségének fejlesztése a vasúti közlekedésben
CS18	Balaton vasútállomások infrastruktúra fejlesztése
CS19	Balaton vasúti járműpark fejlesztése
CS20	Keskeny nyomtávú balaton vasút fejlesztése
CS21	Balaton arculat kialakítása a közforgalmú utastájékoztatói elemeknél, eszközökön

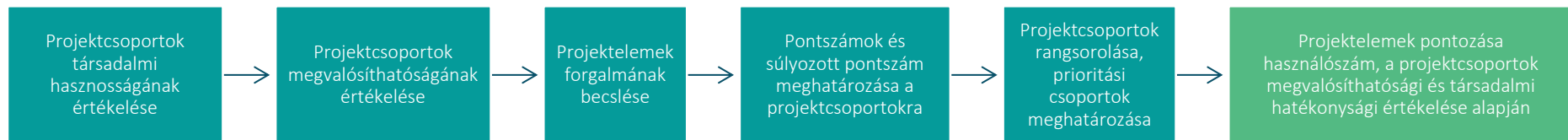
Projektcsoporthat megnevezése	
CS22	Balaton vízi közösségi közlekedés fejlesztése, hivatásforgalmú járatok beindítása, bővítése
CS23	A víziközlekedés menetrend- és tarifa integrálása a közösségi közlekedésbe
CS24	Balaton és környéki gyorsforgalmi utak és főutak fejlesztése, felújítása a külső és belső elérhetőség javítása érdekében
CS25	Háttértelepülések és a Balaton-parti települések közti úthálózat fejlesztése, rekonstrukciója
CS26	Háttértelepülések közti mellék és összekötő úthálózat fejlesztése, felújítása
CS27	Közüti csomópontok fejlesztése, átépítése a forgalmi igényeknek megfelelően
CS28	Főutak települési elkerülő útszakaszainak kiépítése
CS29	Parkolók építése és parkolásirányítás kialakítása a balaton üdülőkörzet parkolási koncepciójával összhangban
CS30	Településrészek forgalmi rendjének felülvizsgálata a fenntartható közlekedés szemszögéből, illetve kialakítása
CS31	Közüti forgalomnagyság és sebesség kontrollálása, meglévő sebességkorlátozások felülvizsgálata
CS32	Országos utak belterületi átkelési szakaszai és a hálózati jelentőségű települési utak funkcióinak újraosztása a fenntartható közlekedés céljai szerint
CS33	Balaton hajóállomások, kikötők utasbarát fejlesztése
CS34	Településközponti közterületek és települési kiemelt utasforgalmi előterek fejlesztése
CS35	Nevelési és közoktatási létesítmények környezetének forgalomcsillapítása, forgalombiztonság növelése
CS36	A balaton közbiztonság és közlekedésbiztonság erősítése
CS41	A régió nemzetközi légi közlekedési infrastruktúrájának fejlesztése
CS42	Balaton turisztikai mobilitás platform fejlesztése, bővítése, működtetése
CS43	A balaton csónakkikötők és kapcsolatainak fejlesztése
CS44	Túraútvonalak fejlesztése

1. táblázat A főanyagban azonosított projektcsoporthat

PROJEKTCSOPORTOK, PROJEKTELEMEK ÉRTÉKELÉSE

Igazodva a térségi fejlesztési stratégia elvárásaihoz az értékelés **Multi-Criteria Analysis (MCA)** módszerrel történik. Az MCA értékelés elsőként projektcsoportokra vonatkozóan történik. A projektcsoport értékelés a cél- és eszközrendszer alapján meghatározott projektcsoportok társadalmi hasznosságának értékelése és megvalósíthatóságának vizsgálata. Majd az egyes projektelemek egyedi jellemzőinek figyelembevételével (pl. használószám) megtörténik a projektelemek egyedi pontozása is.

Az értékelés lépéseit a következő ábra szemlélteti, módszertanát a főanyag 7.3 fejezete ismerteti, mely módszertan kifejezetten a Balaton térségi mobilitási tervezéshez került kidolgozásra, így teljesen egyedi. Egyúttal jelen kötetben, mely a 4 kiemelt város vizsgálatára fókuszál a térségi metodika alapján mutatjuk be az adott város projektelemeinek értékelési eredményeit.



4. ábra Projektelemelek, projektcsoportok értékelésének lépései

Tekintettel arra, hogy a négy kiemelt város esetében nem a SUMP Útmutatónak megfelelő mélységű, azaz önálló Városi Mobilitási tervek készítése volt feladat, így a 4 városra vonatkozóan nem került meghatározásra indikátor. Azt majd a városok által elkészítendő önálló Mobilitási Tervek esetén szükséges meghatározni.

MEGVALÓSÍTÁSI LÉPÉSEK

MONITORING RENDSZER

A monitoring rendszer célja, hogy nyomon kövesse a Mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását. **A monitoring rendszer alapját egy, az indikátor készlethez illeszkedő mérési és adatfeldolgozó rendszer kidolgozása és megvalósítása képezi.** A monitoring tevékenység a **monitoring terven** alapul, ami tartalmazza az egyes indikátorokra vonatkozó adatfelvételek gyakoriságát.

A monitoring feladatokat szükség szerinti időközönként, illeszkedve a meghatározott mérési és adatfeldolgozó rendszerhez (évente, valamint 3 vagy 5 évente) javasolt elvégezni.

INTÉZKEDÉSI LÉPÉSEK

Az érintett városok esetében a legfontosabb intézkedést egyrészt a saját városukra vonatkozó SUMP elkészítése képezi, emellett a Balaton Fenntartható Térségi Mobilitási Terv (SRMP) megvalósítása során a településüket érintő beavatkozásokkal kapcsolatos közreműködő partnerség és szükség szerint döntéshozatal jelenti. Azaz, hogy a bemutatott jelentős számú projektelemek közül, amelyeknél kompetenciában az önkormányzat is megjelenik, azokkal kapcsolatosan eldöntendő a megvalósítás szándéka.

Az SRMP kapcsán a fődokumentum 8.3 fejezetében bemutatott költség és finanszírozási tervek figyelembevételével, a még forrásokkal nem rendelkező projektelemek megvalósításához elengedhetetlen az érintett város hatékony közreműködése, intézkedése.

2. SIÓFOK

STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Alábbiakban a város által rendelkezésre bocsátott, illetve nyilvánosan hozzáférhető érvényben lévő fejlesztési, stratégiai szintű dokumentumokat foglaljuk össze, amelyeket a mobilitás tervezéssel összefüggésben szükséges figyelembe venni.

- ❖ Siófok Város Klímastratégiája, 2022-2030 kitekintéssel 2050-ig (2022)
- ❖ Siófok Város Települési Környezetvédelmi Programja 2023-2028 (2022)
- ❖ Siófok Településfejlesztési Konceptió és Integrált Településfejlesztési Stratégia
- ❖ Siófok szerkezeti terve és helyi építési szabályzata
- ❖ „Siófok Fő utca Tanulmányterv” (Henner Tivadar okl. közlekedésmérnök 2021)



Mindezeket túl a közlekedés fejlesztésre vonatkozóan számos európai uniós, országos, valamint térségi szintű dokumentum is meghatározó, ugyanakkor ezek felsorolásától itt eltekintünk (lásd a főanyagban).

SIÓFOK SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI RÖVIDEN

TELEPÜLÉSSZERKEZET

Siófok kikötő- és üdülőváros Somogy vármegye északkeleti részén. A Siófoki járás székhelye, a Balaton-part legnépesebb és legnagyobb területű, Somogy vármegye második legnépesebb települése 23 742³ fővel.

Siófok az egyik legrégebbi hazai településünk, városszerkezete a mintegy 900 éves történelme során folyamatosan alakult. Jelentősebb fejlődése a XIX. században indult el a balatoni gőzhajózás megindításával és a Buda-Kanizsa közötti vasút megépítésével. A fürdő élet és a kapcsolódó funkciói fokozatosan épültek ki a településen. A kedvező fürdőzési lehetőségek felismerését követően szállodák, fürdőtelepek, színház és lóversenypálya épült. A II. világháború után az üdülőházak újjáépítését követően új szállodasor épült a '60-as években és a tömegek befogadására vált alkalmassá a turisztikai központ. Az 1968-ban városi rangot elnyert Siófok mai szerkezete a XIX–XX. sz. során véglegesedett, ezért viszonylag fiatal az épületállománya. A víztorony kivételével nem jellemzőek a régi épületek, műemlékek a városban.

A víztorony Siófok legemblematisabb épülete, amely a város szívében, a Fő téren található, látványában a városkép meghatározó eleme.

Siófok a Balaton keleti medencéjének déli partján fekszik, ott, ahol a Sió-csatorna ágazik ki a tóból. Északról a Balaton, keletről a Mezőföld szélét képező hullámos fennsík, délről és nyugatról pedig Külső-Somogynak a Balaton déli oldalára jellemző, szelíd lejtésű domsorai határolják.

A város szerkezetét meghatározó országos közúti és vasúti infrastruktúrák a Balatonnal párhuzamos és azzal merőleg tagolását adják a településnek. Siófokot kilenc városrész alkotja.

³ KSH népszámlálás 2022



❖ Belváros	❖ Szabadifürdő	❖ Balatonújhely
❖ Ipartelep	❖ Sóstó	❖ Fokihegy
❖ Balatonkiliti	❖ Balatonszéplak	❖ Töreki

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BELVÁROS

A Belvárosban helyezkednek el a település legfontosabb intézményei, funkciói: Polgármesteri Hivatal, Művelődési központ, posta, vasútállomás, autóbusz állomás, Fő tér, piac, kereskedelmi és egyéb szolgáltatások stb. Jelentős változást hozott a Belváros életében, hogy 2012-ben a Fő tér kialakítása miatt az átmenő közúti forgalmat a Tanácsház utcára terelték. A jelentős forgalmat lebonyolító utca mentén helyezkedik el a rendőrkapitányság, az FGSZ és az DRV székháza, valamint a Perczel Mór Gimnázium és a Vak Bottyán János általános Iskola.

A Fő utca és a Tanácsház u. környezete intenzív, többszintes épületekből álló városias beépítésű területe, addig délre a kertvárosi beépítés a jellemző. A vasúttól északra, a Balaton menti területeket üdülőövezetek alkotják, ahol az elegáns villák, nyaralók és éttermek mellett hotelek szolgálják a pihenni, szórakozni vágyó vendégeket. A belvárosban három részből álló sétány létesült, mely szolgáltatásaival a leginkább látogatott része a városnak.

LAKÓTERÜLETEK

Jellemzően kertvárosias lakóterületek találhatók Fokihegyen, Balatonkilitiben és a Belváros déli a részén. Töreki városrész Siófok közigazgatási területének délnyugati határa mentén helyezkedik el, a központi belterülettől különálló városrészként, ahol szintén kertvárosi lakóterületek találhatók. Intenzívebb, telepszerű beépítés – 4-10 emeletes épületek – a Belvárosban, a Tanácsház utca mentén, Fokihegyen a Kandó Kálmán utcától délre helyezkedik el. Balatonkilitit Siófok belvárosától a 65 sz. út autópálya keresztezés és a köré települt kereskedelmi szolgáltató zóna választja el.

TURISZTIKA, REKREÁCIÓS TERÜLETEK

A térség vonzerő leltárában második legtöbb turisztikai vonzerővel rendelkező település, mely leginkább a vendéglátás, gasztronómia terén jeleskedik. A várost hosszában kettészelő 30. sz., Budapest - Székesfehérvár - Nagykanizsa vasútvonal és a Balaton déli partja közötti sávban a turisztikai és rekreációs használat a legjellemzőbb. A Sió csatorna torkolatától nyugatra fekvő szakasz Ezüstpart, a keleti rész Aranypart elnevezésű. A strandok itt helyezkednek el.

Üdülővárosrésznek tekinthető: Balatonszéplak, Balatonújhely, a Belváros vízparti sávja, Szabadifürdő és Sóstó. A part és a vasútvonal közötti terület "megtelt". Számos apartmanház épült a partmenti sávban, melyek csak időszakos használatban vannak, így a környezeti terhelésük (közmu, álló és mozgó forgalom) sem teljes értékű. Az ingatlanszám növekedés ellenére ezt a város állandó lakosainak száma nem tükrözi.

A város közterületei rendezettek, ezen belül a jelentősebb parkok igényes kialakításúak és fenntartásúak. Az egyre forróbb nyarak során az árnyékos és élményt nyújtó városi parkok fontos területei a turisztikának és rekreációnak. A legfontosabbak: a Fő utca melletti Millennium park, a kikötő melletti Jókai park és Rózsakert.

2023 év végére a balatoni desztináció legnépszerűbb célpontjává kiáltották ki a várost, 1,1 millió éves vendégjszakával⁴.

Elsődleges célpont a balatoni vonzáskörzeten túl Siófokon a belvárosi Víztorony és a Tourinform iroda, ahová 2023-ban 23 ezren tértek be a nyári szezont jelentő 3 hónap alatt.

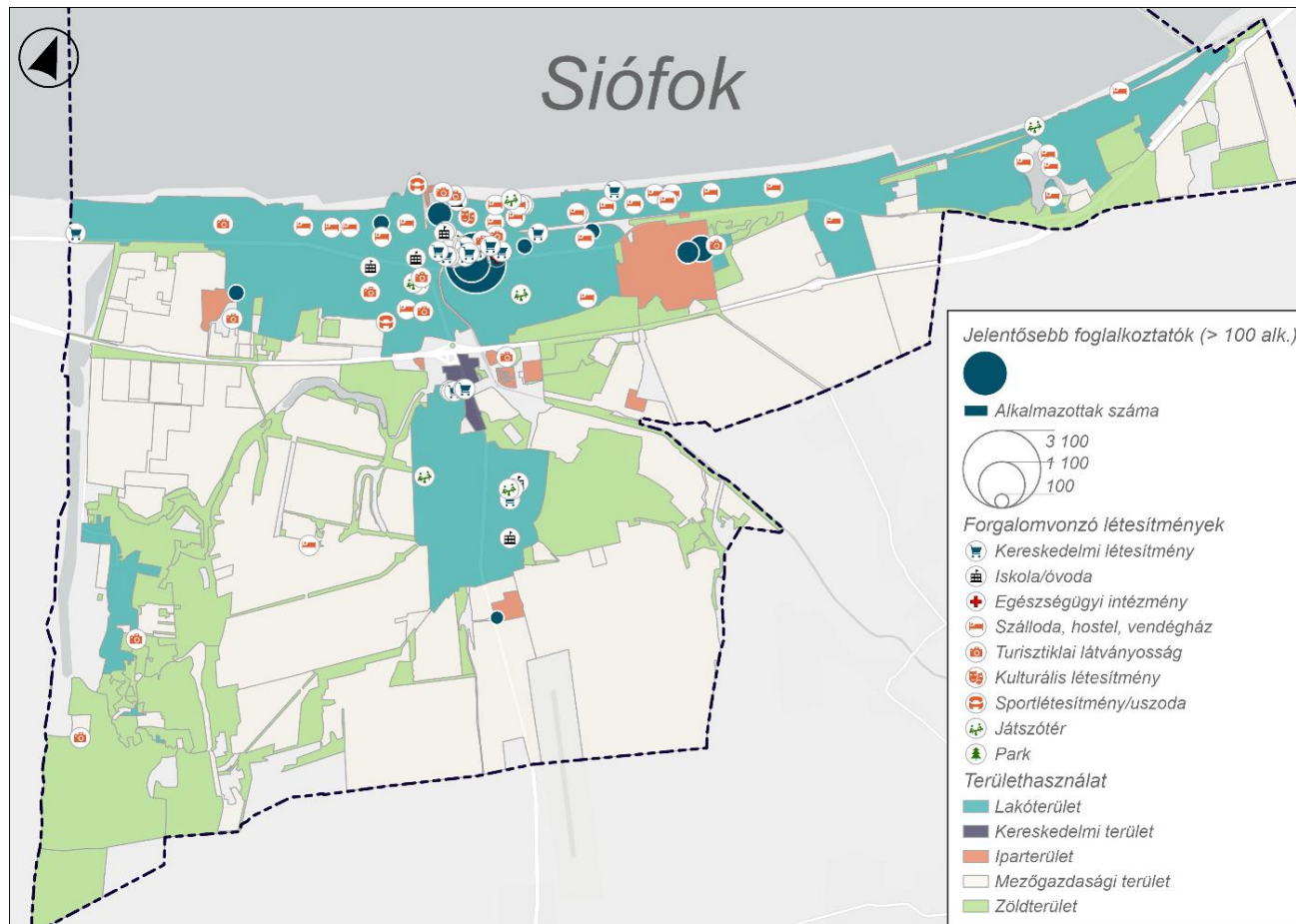
⁴ Forrás: KSH



Siófok számára hatalmas kihívás a buliturizmus átalakítása, megváltoztatása, mivel a Balaton környezetében a város a buliturizmus központja. Ezen események pozitív hozadéka mellett (vendégéjszakák) a város, illetve a városlakók ennek hátrányaival is jócskán szembesülnek.

Ezért ezen káros nyaralási szokások mérséklésére Siófok számos intézkedést tett már – közterületi alkoholfogyasztás, illetve az elektromos járművek használatának szabályozása.

Ezek a törekvések jó irányba tekintenek, és az feltételezik, hogy Siófok tudatában van annak, hogy a vendégek azt fogják tenni a szabadságuk alatt a városban, amire lehetőségük van, és amire lehetőséget biztosítanak számukra.



5. ábra Siófok területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése



GAZDASÁGI TERÜLETEK

A gazdasági tevékenység elsődlegesen az Ipartelep városrészben összpontosul, amely az M7 autópálya és a 7 sz. főút között helyezkedik el a Belváros mellett. A 35 sz. Kaposvár-Siófok vasútvonal biztosítja a vasúti kapcsolatot.

A területen számok kereskedelmi, szolgáltató gazdasági társaság telephelye található, köztük a helyi közösségi közlekedési szolgáltatást ellátó Volánbusz Zrt. telephelye is.

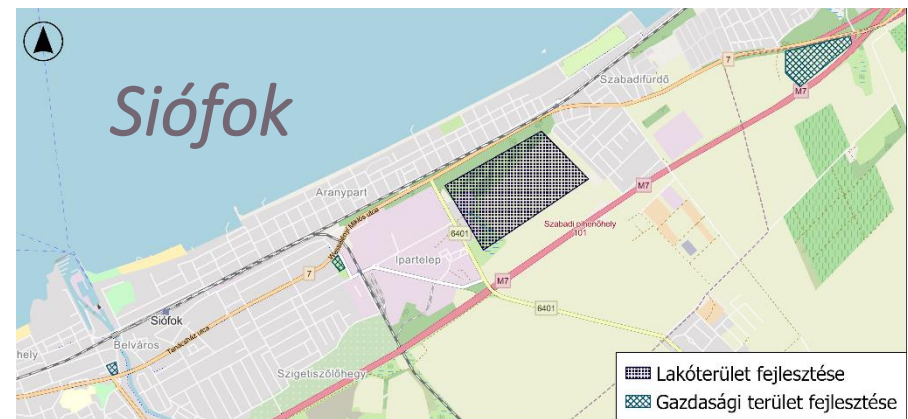
Kereskedelmi koncentráció Balatonkiliti északi, autópálya felőli végében, a 65 sz. főút mentén alakult ki, ahol számos kiskereskedelmi áruházlánc és szolgáltató képviselteti magát.



TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

Az eddigi ingatlanfejlesztések eredményeként a Balaton és a vasút közötti terület beépítése jellemzően megtörtént. A területen lévő nagy számú nyaralóépület mellett a korábbi szállodák, üdülők egy része apartman házakká alakult, illetve helyükre apartman házak épületek. Ezek használata sem állandó, hanem időszakos jellegű.

Hosszútávon tervezett lakóterületfejlesztés az 7 sz. főút és az M7 autópálya között tervezett, a Somlay Artúr u. keleti oldalán. Gazdasági terület fejlesztés keretében a 7 sz. főút belterületi szakasza mentén, a Vilma u. és az Ipar u. mellett egy-egy kiskereskedelmi diszkont épül. Mindemellett a város keleti oldalán a 7 sz. főút és az M7 autópálya keresztezésénél, mélyépítő vállalokozási telephely létesül.



6. ábra Siófok területfejlesztési potenciáljai

SIÓFOK JELENLEGI MOBILITÁSI HELYZETE

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Siófok meghatározó vasúti közlekedési csomópont, amely három irányból – Székesfehérvár – Gyékényes és Kaposvár – felől fogadja a személy- és a teherforgalmat. Siófok vasúti közlekedését elsősorban a 30 sz. Budapest – Nagykanizsa vasútvonal határozza meg, emellett a város közlekedési kapcsolatában a 35 sz. Kaposvár – Siófok vasútvonal érintett.

A 30 sz. (déli parti) vasútvonalon az alapütemet a 2-2 óránként közlekedő Balaton és Tópart IC-k adják, melyek Budapest-Déli pu. és Keszthely, illetve Nagykanizsa között közlekednek egész évben. A Balaton déli partján az IC bizonyos kocsijai helyjegy nélkül vehetők igénybe, így ezeket regionális forgalmat is bonyolítanak. Az Intercity-k (IC) által ki nem szolgáltat megállóknál a kétóránként közlekedő Siófok–Székesfehérvár személy-, valamint a kétóránként közlekedő Győr–Kaposvár(–Pécs) InterRégió vonatok állnak meg. Ennek következményeként szezonon kívül Siófok és Fonyód között az IC-k által nem érintett állomásokat és megállóhelyeket csak napi 1-2 darab hajnali személyvonat szolgálja ki.

Elő-, fő- és utószezonban a fenti vonaton felül bővül a kínálat a Déli->Parti InterRégió vonatokkal, melyek Budapest-Déli pu. és Siófok/Fonyód/Balatonszentgyörgy között közlekednek, Lepsénytől a Balaton felé személyvonati megállási renddel.

Főszézonban, nyáron további ún. „átlós” expresszvonatokkal és „bagolyvonatokkal” bővül a vasúti szolgáltatás. Az expresszvonatok az ország minden részéből – Szob, Nyíregyháza, Pécs, Záhony, Miskolc, Szeged irányából – napi 1-2 pár közvetlen vonattal biztosítják a Balaton déli partjával az összeköttetést. A bagolyvonatoknak köszönhetően főszézonban az egész déli parton legalább óránként közlekedik vonat 0-24.

A 35 sz. vasútvonalon (Kaposvár - Siófok) nincs ütemes közlekedés és a teljes vonalon mindössze napi 3 vonatként megy végig. Siófok felől Felsőmocsoládig és Kisbárapátiig; Kaposvár felől Tabig közlekednek betétjáratok. A vonal rendkívül leromlott állapotú, a vonatok átlagsebessége mindössze 28 km/h.

A vasútvonalak által nem, vagy versenyképtelenül kiszolgált távolsági relációkban jelenik meg helyközi autóbusszos szolgáltatás. A Dunántúl jelentős részén – a vonatokhoz hasonlóan – a távolsági autóbuszok integrált ütemes menetrend szerint közlekednek.

A regionális autóbusszos közlekedésben a járásközpont-alapú forgalomszervezés jellemző. Siófok környezetében kiemelten sűrű a **helyközi autóbussz közlekedés.**

Siófokon a legforgalmasabb autóbusszos csomópont a vasútállomás mellett elhelyezkedő autóbussz állomás, amelyet mind a helyközi, mind a helyi autóbuszok érintenek.

A városban a helyközi autóbussz a vasút magas szolgáltatási színvonalának köszönhetően más szerepet tölt be, mint egyéb hasonló méretű városokban. Siófokon sokféle távolsági busz áll meg, jellemzően alacsony napi indításszámmal, amellyel a város az térség több nagyvárosával nyer közvetlen kapcsolatot, mint Pécs, Győr, Zalaegerszeg, ugyanakkor az ország messzebbi pontjaira is közlekedik innen távolsági autóbussz, így Szegedre, valamint Békéscsabára is. Siófokon az autóbusszos közlekedés ugyanakkor elsősorban a környező kisebb településeknek való kapcsolat biztosítására szolgál, ugyanis Siófok egyrészt rendelkezik egy olyan vasúti szolgáltatással, amelyre érdemes ráhordó járatokat közlekedtetni, másrészt önmagában a régió egyik jelentős városa. Ennek következtében a sűrű követésű járatok a környező kisebb települések feltárására szolgálnak.

A Balaton déli partján a színvonalasabb vasúti szolgáltatás (órás Intercity-ütem) miatt kevésbé hangsúlyos a távolsági autóbuszok szerepe. A 7 sz. főúton közlekedő autóbuszok napi 1-2 indulással rendelkező átmérős országos, Budapestet elkerülő távolsági járatok, többek között Pécs, Győr, Békéscsaba, Kaposvár és Kecskemét felé.

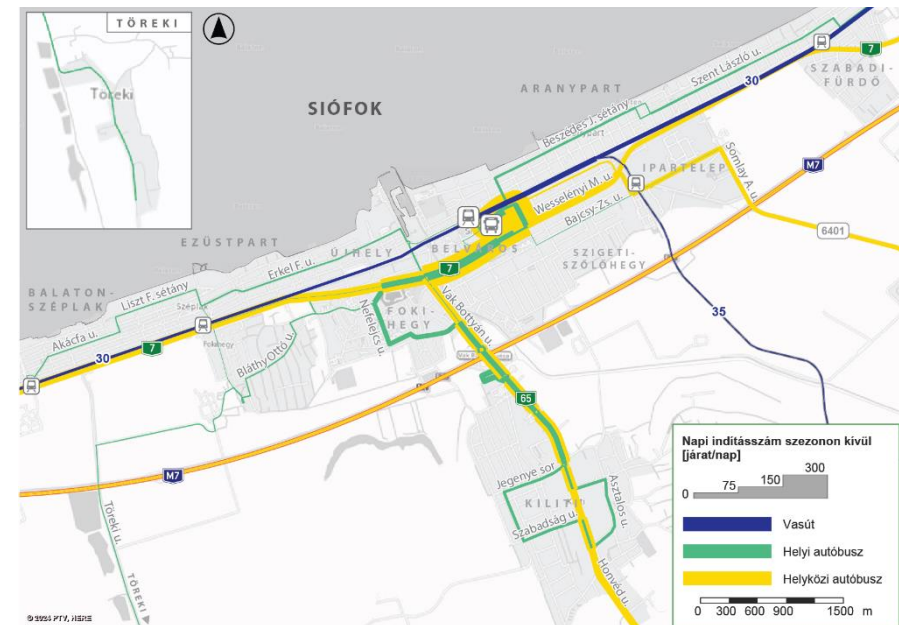
A következő ábrákon Siófok jellemző vasúti és helyközi autóbusszos napi utasforgalma látható. Egyértelműen kitűnik, hogy a nyári szezonális időszakban a vasúti közlekedés adja a főszerepet, amely 2,5-szer nagyobb egy átlagos szezonon kívüli munkanapi forgalomnak. A helyközi autóbussz közlekedés utasforgalma ugyanakkor szezonon kívül erősebb, mivel a nyári szezonban mintegy fele a normál szezonon kívülinek.



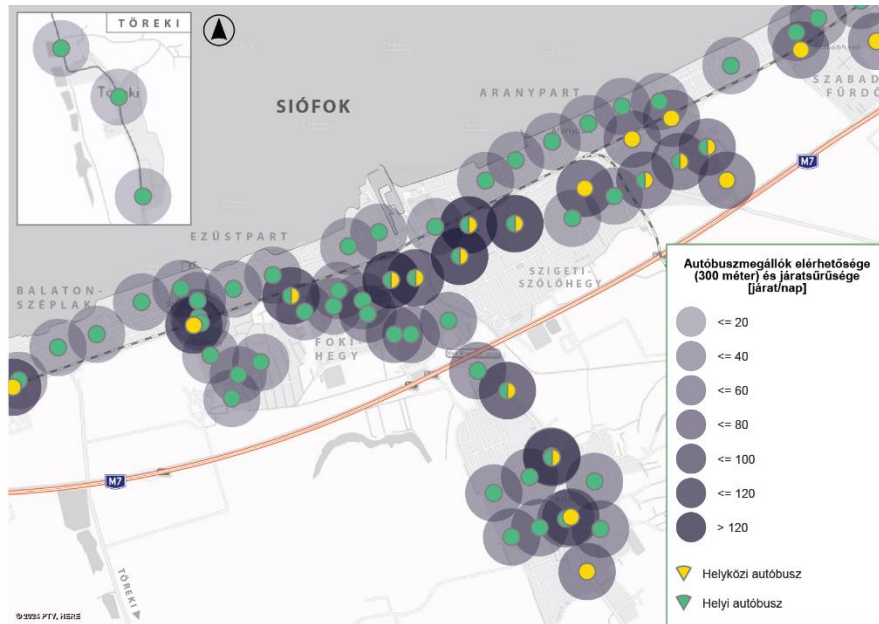


7. ábra Siófok jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül

A **helyi közösségi közlekedést** Siófokon az Önkormányzattal kötött közszolgáltatási szerződés alapján a Volánbusz Zrt. működteti. A helyi járatok kiindulópontja a vasútállomás mellett található autóbusz állomás, ahová a helyközi járatok is befutnak, így az elhelyezkedés kedvező az átszálló, tovább utazó utasok számára. A hálózat gerincét a Belvárost a Fokihegyen elterülő lakótelepen át Balatonkilitivel összekötő viszonylatok adják, emellett az autóbuszok eljutást biztosítanak Törekibe, a parttal párhuzamosan pedig Balatonszéplak alsó vasúti megállóhelytől a sóstói kempingig lefedik a várost.



8. ábra Községi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Siófokon (TRENCON Forgalmi Modell)



9. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyaloglással Siófokon (TRENCON Forgalmi Modell)

A megállóhelyek elhelyezkedése jól lefedi a várost, a legtöbb helyről legfeljebb 300 m-es gyaloglással elérhető buszmegálló. Néhány kertvárosi területről ennél többet kell gyalogolni, a legnagyobb lefedetlen terület a 7 sz. főút és az M7 autópálya közötti Szigetiszőlőhegy városrész, illetve Balatonkiliti északi és délnyugati területei.

A Balaton környéki forgalom szezonálisához igazodva a helyi járatokon május közepétől június közepéig előszezon, augusztus végétől szeptember végéig utószezon menetrend van érvényben, kis mértékben bővítve a kínálatot, üzemidőt az alapmenetrendhez képest, június közepétől pedig még bővebb, főszezon menetrend szerint indulnak a helyi buszok, valamint éjszakai járat is közlekedik a városban. A jelenlegi kínálat a 2021-ben végrehajtott jelentős menetrendi átszervezés, valamint az ezt követő optimalizálás eredménye, melynek köszönhetően alapvetően megvalósult az egyenletes járatkövetés, és a vasútra, helyközi buszra való átszállások biztosítása.



A helyi járatokon 7 db szóló jármű teljesít szolgáltatást, amelyből 3 db alacsonybelépésű 13-18 éves jármű, utasterük nem klimatizált. További 4 db teljes hosszban alacsonypadlós, klímával ellátott, 10 éves jármű is közlekedik, melyek

2023-ban kerültek a városba Budapest agglomerációjából, a korábbi alacsonybelépésű járműveket leváltva. Az autóbuszok arculati megjelenése nem egységes, bár a városnak korábban volt a saját helyi járatokra vonatkozóan kidolgozott arculata. A jelenleg közlekedő járművek főként a korábbi szolgálati helyük (Szombathely, Budapest) külső-belső megjelenését hordozzák, siófoki feliratokkal és információval kiegészítve. Az autóbuszok mindegyike külső és belső utastájékoztató kijelzőkkel felszerelt.

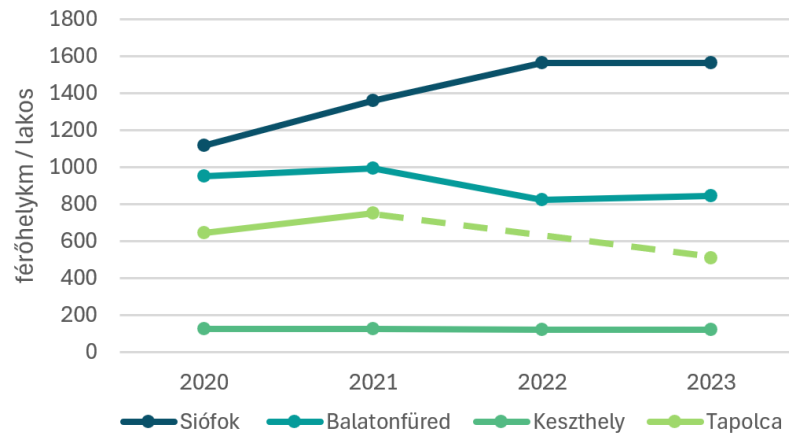


Siófokon 2021. nyarán új, bővített kínálatú és az igényekhez jobban igazodó hálózat és helyi buszmenetrend került bevezetésre, majd további korrigálásra az ezt követő években. Az átszervezés hatékonyságát jól



mutatja, hogy a 2022-ben az előző évhez képesti 14%-os teljesítménytöbblet bevonásával 45%-ot meghaladó utasszám növekedés volt elérhető a városban.

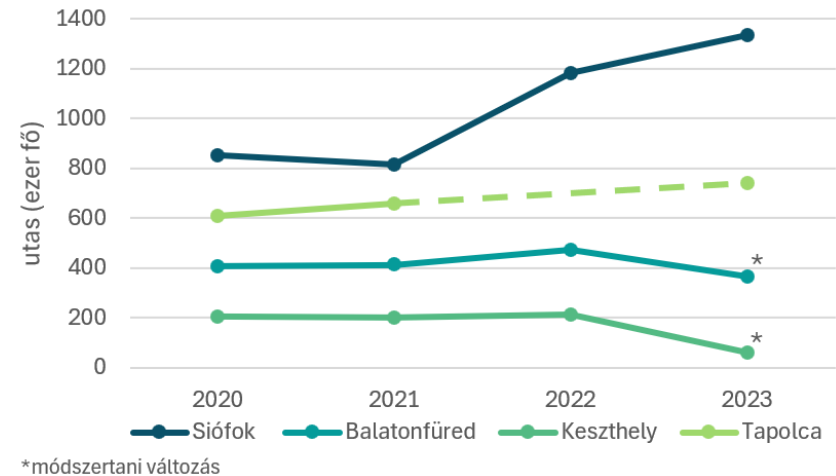
A helyi autóbuszok teljesítménye az elmúlt évek átszervezésnek köszönhetően igyekezett követni az utasszám-növekedést, 1200 férőhelykm/lakos mértékhez képest 2023-ra sikerült csaknem 1600 fhkm/lakos jellemzőt elérni. A legnagyobb balatoni városokat tekintve Siófokon a legmagasabb ez a kínálat. Ugyanakkor ez a településszerkezeti adottságokkal is összefügg: a part mentén hosszan elnyúló város hosszabb útvonalon közlekedő járatokkal tárható fel. Az alábbi grafikonon szemléltetjük az utóbbi évek tudatos teljesítmény-bővítésének eredményeit.



10. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszámra vetítve

A városban egy átlagos, jó időjárású főszezonon hétköznapon kicsivel több, mint 4 ezer fő veszi igénybe a helyi járatokat, a hétvégi utasszám pedig csak 10%-kal marad el ettől. Ezzel szemben egy szezonon kívüli munkanapon alig több, mint feleannyi utas használja a helyi buszokat (mintegy 2,25 ezer fő), a hétvégi forgalom pedig fele a hétköznapinak. Az éves utasszámok 2020-2021 között kissé visszaestek, azt követően csaknem kétszeresére növekedtek (értékesítés alapján képzett adatokból:

2021-ben 800 ezer utas, 2023-ban közel 1,4 millió utas becsülhető éves szinten).



11. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)

A helyi járatok átszervezése mellett a tarifarendszer is változott, bővült az elérhető díjtermékek palettája.

A négy kiemelt várost tekintve Siófokon a legdrágábbak a helyi menetjegyek (a többi városban 220-310 forint) és az egyéb díjtermékek. Kivételt képez az összvonalas termékcsoporthoz, ahol Balatonfüredhez, Keszthelyhez és Tapolcához viszonyítva egyaránt olcsóbbak a termékek.

Siófokon (hasonlóan Balatonfüreden és Keszthelyen, ahol ugyancsak a helyi szolgáltató a Volánbusz Zrt.) a vonaljegyket az utasok nagy része a járművezetőnél váltja meg. Bérletek esetében az elővételi pénztár az elsődleges értékesítési felület.



Siófokon a 3-as viszonylat néhány indulása helyett a vele párhuzamos útvonalon közlekedő regionális járatok látják el a helyi járat szerepét is, így ezeken a helyi jegyek és bérletek érvényesek a városon belüli szakaszon.

Az értékesítési adatok alapján az utazások fele-kétharmada történik bérlettel. A bérletvásárlók köre hasonló mintázatot mutat mindegyik városban: 60% tanuló, további 15% nyugdíjas, azaz kedvezményes bérlettel utazik.

Helyi díjtermékek típusa	2024. évi tarifa (Ft)
	Siófok
menetjegy	350*
24 órás napijegy / összvonalas napi bérlet	1 000
családi 24 órás jegy	2 000
72 órás jegy	2 000
összvonalas 7 napos bérlet	2 700
összvonalas félhavi bérlet	3 400
egyvonalas havi bérlet	-
összvonalas havi bérlet	4 440
tanuló havi bérlet	1 520
nyugdíjas havi bérlet	1 520
tanuló negyedéves bérlet	-

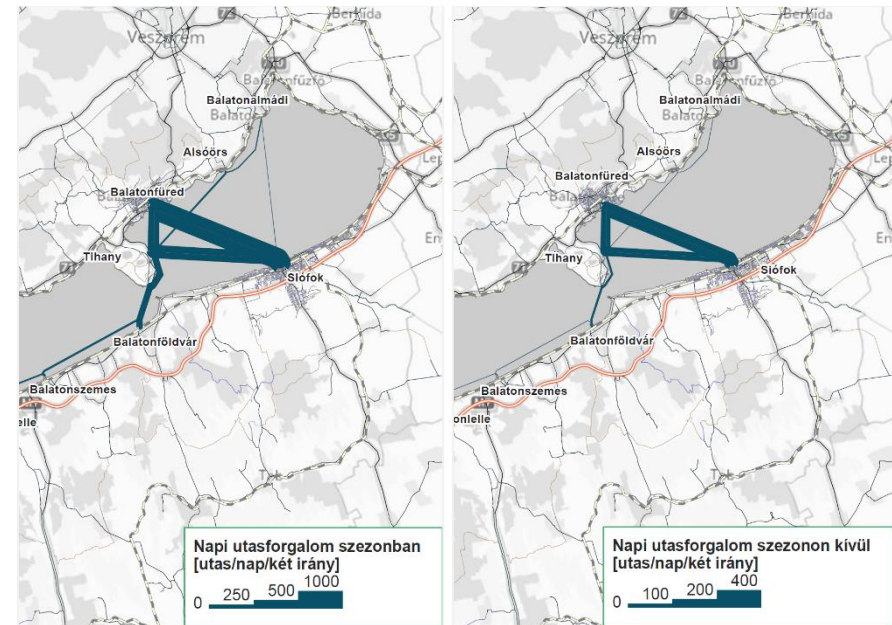
A jegyek és bérletek online is megválthatók a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. mobilapplikációján keresztül, illetve 2023 óta MÁV Zrt. alkalmazásában is, ami növelte az online értékesítés arányát, (így átlagosan elérte a 10%-ot).

Elővételi pénztár az autóbusz állomáson működik, valamint Siófokon emellett egy postahivatal és a vasúti jegypénztár is forgalmazza a helyi díjtermékeket, valamint a vasúti jegyautomatából is van lehetőség azok megváltására.

VÍZI ÉS LÉGI KÖZLEKEDÉS

Siófok tópart menti elhelyezkedése miatt jelentős vízi mobilitással és turizmussal érintett. A partról rendszeres az egyéni vízijárművek (pl. vitorlás, kishajó, csónak...), vízitaxik és menetrendszerűen meghirdetett hajó- és kompjáratok indulása szezonban. Siófok vonatkozásában Balatonfüred és Tihany irányokban a legnagyobb a jelentkező utasforgalom. A siófoki hajóállomás napi utasforgalma szezonban

átlagosan 1878 utas/nap. Mind szezonban, mind szezonon kívüli időszakban a Balatonon található személyhajózási relációk közül a második legforgalmasabb útvonal Balatonfüred és Siófok között van. A kiemelkedő forgalmat a települések közötti közvetlen turisztikai vonzerő és a kulturális események bősége indokolhatja.



12. ábra Személyhajó-járatok napi átlagos utasforgalma szezonban (bal oldali ábra) és szezonon kívüli időszakban (jobb oldali ábra), 2023 (saját szerk.)

Siófok kapcsán az egyéb sétahajók mellett ki kell emelni a Bulihajó nevű partihajókat üzemeltető szolgáltatást, amelyek a Balaton közepén kínálnak szórakozást DJ-vel, fényekkel és zenével, több helyszínen és időtartamban, leginkább esti indulással.

A Balatoni vízi közlekedés utasforgalmi és kínálati volumeneit, egyéb jellemzőit, a hálózati összefüggéseivel együttesen a főanyag 4.3 fejezete mutatja be részletesen.

A **Siófok-Kiliti repülőtér** a Balaton régiójában található második nyilvános repülőtér, a Balatontól 5 km-re, Siófoktól délre, a 65 sz. főúttal párhuzamosan fekszik. A repülőtér 1250 m hosszú füves pályával rendelkezik, amelyet 1933-ban avattak fel.



Mielőtt a Magyar Néphadsereg honi légierije elkezdte használni a repülőtér, talajrekonstrukciót hajtottak végre, alkalmassá téve a repülőtér katonai légi járművek fogadására és indítására. Ez volt a mai repülőtér elődje. Az elmúlt tíz évben került itt megrendezésre többek között sárkányrepülő bajnokság, hőlégballon kupa és műrepülő Európa-bajnokság is.

A Siófok-Kiliti repülőtér jelenlegi szolgáltatásai: vitorlázó repülés, motoros sportrepülés, sárkányrepülés, ejtőernyőzés, repülőmodellezés, valamint rendőrhelikopteres gyakorló és kiképző repülések.

Egy kisebb rangú repülőtér is található Siófok környezetében a **Papkutapuszta Repülőtér**. A reptér tulajdonosa és üzemeltetője az Aero Média Légitfuvarozó és Szolgáltató Kft.

A reptér jellemző fő szolgáltatása a séta- és túrarepülés, de használják sportrepülésre és egyedi rendezvények megtartására is. A reptér forgalma

⁵ Kép forrása: Facebook

a főszezonra korlátozódik. továbbá innen is végeznek biológiai szúnyoggyérítést a Balaton körüli nádasokban.



AKTÍV- ÉS MIKROMOBILITÁS

Siófok **kerékpáros** hálózatát meghatározza a vasút, a 7 sz. főút, az M7 autópálya, valamint a Sió-csatorna elvágó hatása, ezeken korlátozott az átkelési lehetőség.

A Balatoni Bringakör – a déli part számos településéhez hasonlóan – nagyrészt kisforgalmú üdülővezeti utcákon, illetve közepes forgalmú gyűjtőutakon van kijelölve, ezeket néhány kisebb elválasztott kerékpárút szakasz egészíti ki.



⁶ Kép forrása: Facebook





A Széplak és Szabadifürdő településrészek közötti szakaszon több helyen párhuzamos utcák adnak alternatív nyomvonal lehetőséget. A belvárost a parttal párhuzamos útvonalak tárják fel, a 7 sz. főút mentén elválasztott kerékpárút vezet, a Fő utcában kerékpársáv került kialakításra. Az autómentes Fő tér és környezete kerékpárral átjárható. A lakóterületeket feltáró gyűjtőutak mentén nincs kerékpárforgalmi létesítmény.

A Sió mentén, illetve Kiliti településrészen keresztül Ságvárra kerékpárút vezet.



A főbb forgalomvonzó célpontoknál sok esetben kevés, illetve nem megfelelő a kihelyezett kerékpártámasz, az újabb közterületi beruházásoknál nagyobb darabszámban kerültek ki korszerű támaszok (pl. a Fő tér kialakítása során).

A városban BalatonBike365 kerékpáros szolgáltató pont található, ahol kerékpárbérlésre és javításra van lehetőség, ezenkívül számos vállalkozás ad bérbe kerékpárokat, elektromos rollereket és egyéb mikromobilitási eszközöket.



A nyaralók közül is sokan használnak saját elektromos rollert.





13. ábra Siófok és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei⁷

A balatoni főbb városok közül (Siófok, Balatonfüred, Keszthely és Tapolca) jelenleg egyedül **Siófokon működik közösségi elektromos rollermegosztó szolgáltatás**, amelyet a várossal kötött együttműködés keretében a TIER cég működtet a város által kijelölt mikromobilitási pontokon.

⁷ Forrás: saját szerkesztés

Siófok nem rendelkezik kerékpárforgalmi hálózati tervvel.

A város **gyalogos** övezetei a Belvárosban, a vasút déli és északi oldalán egyaránt megtalálhatók. Jelentős előrelépés tekinthető, amikor 2012-ben elkészült Siófok új főtere a 7 sz. főút korábbi átkelési szakaszának felhasználásával. Korábban a Fő utcán vezetett országos főút nyomvonalát áthelyezték a vele párhuzamosan futó 2x2 sávós Tanácsház utcára. Ezzel nem csak egy új attraktív gyalogos téregyüttes jött létre Siófok legfrekvenciáltabb részén, hanem annak működését leginkább zavaró gépjárműforgalomtól is mentesítette azt. A tér alatti mélygarázs lehetővé teszi, hogy gépjárművel továbbra is meg lehet közelíteni a Fő teret. A Fő tér elsődlegesen a Hock János közön csatlakozik a vasúti terület árnyékában kialakított, többségében butikokkal határolt Kálmán Imre sétányhoz.

A vasút északi oldalán a kikötő mentén a Krúdy sétány húzódik, míg a parton az Isztria sétány. A parttól egy tömbbel távolabb található a Petőfi sétány, mely a Porecs tér és a Glatz Henrik u. között szórakozó és vendéglátó egységekkel kísért közkedvelt gyalogos terület. A Sió-zsilip megújulása új környezeti minőséget teremtett a Krúdy sétány mellett, mely miatt várhatóan növekedni fog a gyalogos forgalom.

A vasút két oldalán lévő idegenforgalmi célpontok közötti gyalogos kapcsolatot egyrészt a Hock János köz vonalában épített, a vasút felett átívelő, gyalogos felüljáró másrészt a Kálmán Imre sétány – Mártírok útja vonalon működő, a labirint korláttal védett, szintbeni vasúti átjáró biztosítja.



A minkét oldalon kizárólag hosszú lépcsőkön elérhető, nagy magasságot áthidaló felüljáró nem közkedvelt a gyalogosok között. A kedvezőbb megítélésű szintbeni átjáróban a nyári szezonban rendszeres a tumultus, mert többen szeretnének áthaladni rajta, mint amit az áteresztő képesség megenged.



A gyalogosok közúti keresztezésénél a szegélyek süllyesztése már bevált megoldás, de a vakokat és gyengénlátókat segítő taktilis burkolati elemek alkalmazása csak néhol, leginkább a központban, valósult meg.

Az elmúlt időszakban terjedtek el az úgynevezett „okos zebrák”. Ezek az intelligens zebrák érzékelik a gyalogosok tényleges áthaladási szándékát és mindkét irányból figyelmeztetik a járművezetőket pl. villogó, úttestbe épített fényjelzők segítségével, a teljes átkelőhely kivilágításával vagy egyéb módokon. Siófokon is fellelhetők már ezen balesetveszélyt csökkentő megoldások, melyekről az alábbi fotók mutatnak példát.



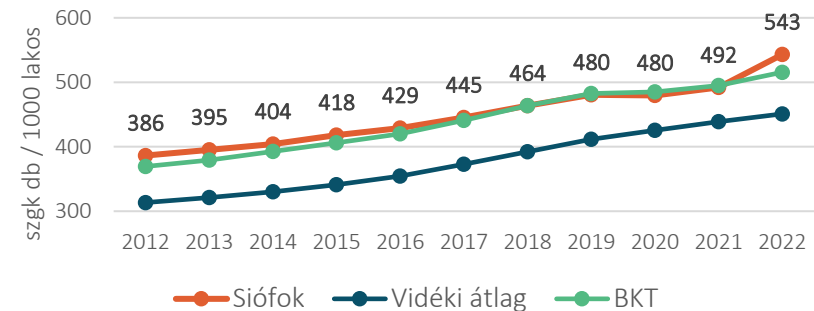
EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS VÁROSI JELLEMZŐI

ÚTHÁLÓZAT

Siófok járásközpontot Budapest és Nagykanizsa felől az M7 autópálya (E71 sz. európai közlekedési hálózat része) és a 7 sz. főút, míg Tamási és Szekszárd felől 65. sz. főút tárja fel. Az előbbiek a Balatonnal párhuzamos, míg az utóbbi arra merőleges közúti közlekedési folyosót képeznek. Balatonszabadival és Enyinggel a 6401 sz. út köti össze.

MOTORIZÁCIÓ

A következő diagram a település motorizációs szintjének alakulását mutatja. Látható, hogy jóval magasabb a vidéki átlagnál és a térség átlagával nagyjából megegyezően fejlődik, kivéve az utolsó évet (2022), ahol jóval magasabb 543 szgk/1000 lakos értéket ért el, ami több mint 40%-os növekedést jelent a legutóbbi 10 év esetében.



14. ábra A motorizációs szint alakulása Siófokon⁸

KÖZÚTI FORGALOM

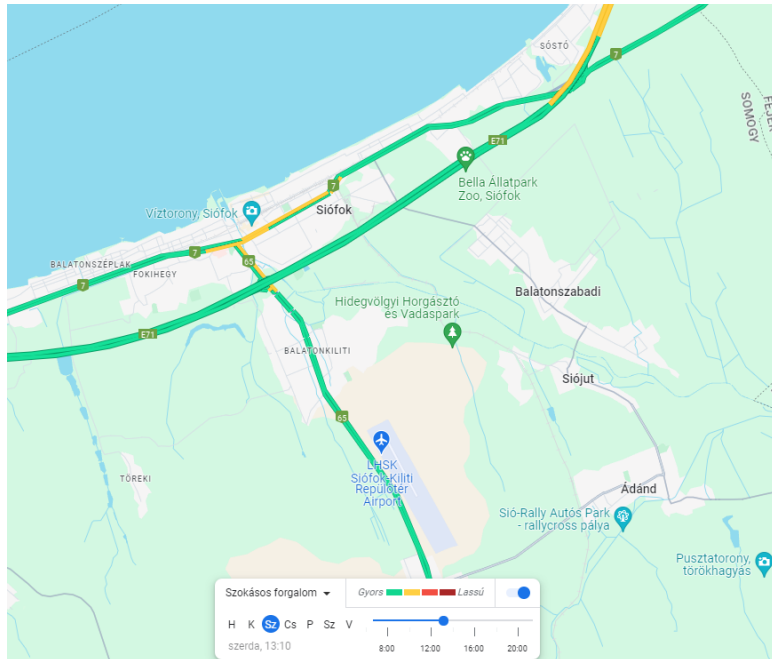
Siófok közútjainak forgalmát a 7 sz. és 65 sz. utak terheltsége határozza meg. A part menti területekre a nézelődő, keresgélő jellegű haladás jellemző, aminek a forgalomakadályozó hatása főleg a szezonális és hétköznapi nagyobb terheltségű időszakokban jelentősebb. Átlagos forgalmú napokon túlszűfoltás nem jelentkezik.

A főutak csomópontjai környezetében érződik jelentősebbnek a forgalom, ami egyrészt a lassabb periódusidőnek köszönhető, másrészt a városban nem otthonos autók okozta megtorpanásokban fejeződik ki.

Siófok átmenő forgalom szempontjából érdekes helyzetben van, ugyanis a város központján megy keresztül a 7 sz. főút, valamint onnan ágazik ki a 65 sz. főút is, ugyanakkor a várost közel kerüli el az M7 autópálya, amely nagy mértékben csökkenti ezek két tengely hatását. A két főút közül a városon belül a 65-ös út átmenő forgalma nagyobb, szezonban helyenként meghaladja az irányonkénti 6 ezer jmű/nap-ot is, míg szezonon kívül 5 ezer jmű/nap értéket mutat. A 7 sz. főút forgalma szezonban jellemzően nem haladja meg a 4 ezer jmű/nap-os irányonkénti forgalmat, szezonon kívül kevesebb, mint 3 ezer jmű/nap. A város szempontjából fontos továbbá a

⁸ Forrás: KSH

6401-es számú út, amelyen szezonban irányonként nagyságrendileg 2000 jármű/nap, szezonon kívül 1000 jármű halad át naponta. Az M7 autópálya várost elkerülő szakaszán szezonban és szezonon kívül is több, mint 13 ezer gépjármű halad át naponta. Az átmenő teherforgalom jelentős része az autópályán halad el, azonban a 7 sz. és 65 sz. utakon is nagyságrendileg 100 tehergépjármű halad el mind szezonban, mind szezonon kívül.



15. ábra Siófok közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznap⁹

Siófok úthálózata okán, mivel a 7 sz. főút gyakorlatilag teljes mértékben átszeli a várost, a közlekedés legnagyobb kihívása a helyben lakók érdekeinek szem előtt tartása. A cél, hogy a nyári szezonban a munkába

járás feltételei ne nehezedjenek, ideje ne nőjön a sokszorosára, növelve ezzel is a kibocsátásokat.

A város belső úthálózatán a járművek között megjelennek az elsősorban nyáron közlekedő lassú járművek, a Dotto-vonatok, valamint a kölcsönözhető lassabb járművek, a bringóhintók is, amelyek előszeretettel használnak minden fajta közúti felületet. Így fontos lenne ezen lassú járművek közlekedésének megfelelő szabályozása, kijelölni az általuk használható útvonalakat. A város útjainak a nagy része nem alkalmas arra, hogy ennyi féle és ennyi különböző sebességgel haladó jármű egyszerre legyen jelen rajta.

FORGALOMIRÁNYÍTÁS

Az országos utakon, főutakon a közúti forgalom irányítása jellemzően a közútkezelő, azaz a Magyar Közút NZrt. (MK NZrt.) eszközeivel, központjába kötött távfelügyelet támogatása mellett történik. Az országos utak forgalomirányításáért Siófok érintettségében a Somogy Vármegyei Igazgatóság felel.

A siófoki térségben érintett M7 autópálya szakasz forgalomirányítása ettől eltérő, mivel a Kormány autópályák üzemeltetésére kiírt koncessziós eljárása nyomán 2022. szeptember 1-től az MKIF (Magyar Koncessziós Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.) látja el az útüzemeltetési feladatokat.

PARKOLÁS

Siófok közterületi fizetőparkolóit a Siófok Közös Önkormányzati Hivatal Hatósági Osztály Városőrsége üzemelteti és ellenőrzi. A város parkolási zónái a szezonális időszakban, és a városmagra (Indóház-Vitorlás-Tanács ház utca között), valamint a kikötő-part területére (Petőfi és Beszédes József sétány, illetve Vitorlás utcákra és a Bethlen G. utca egy részére) korlátozódik.

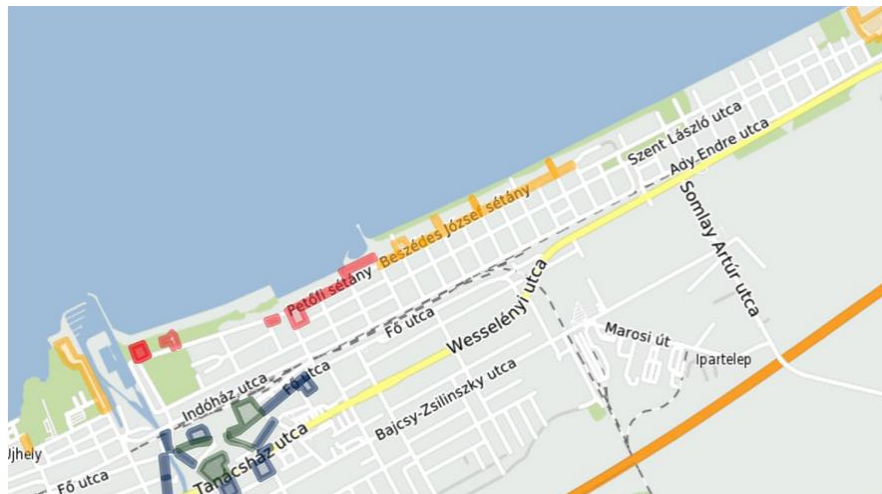
A városközpontban egész évben él a díjfizetési kötelezettség. Szezonon kívül munkanapokon csak a nap egy részében, de szezonban már minden nap, 0:00-24:00 óráig kell parkolódíjat fizetni. A Balaton-parti zónákban szezonálisan minden nap, 0:00 és 24:00 óra között fizetni kell a parkolásért.

⁹ Forrás: Google Maps

A parkolás három díjzónában 360 és 600 Ft közötti óradíjjal elérhető, egyes belvárosi utcákban 200 Ft/óra. A Fő tér alatt a Sió Plaza 200 férőhelyes, közforgalom számára megnyitott mélygarázsa üzemel.

Siófokon nem található településrészi szintű parkolásirányítás (a fogalom alatt a parkolóhelyekre dinamikus kijelzők segítségével rávezetést kínáló rendszer vagy akár applikációban is nyomon követhető parkolóhely-foglaltság értendő).

Ennek fejlesztése, egyes helyeken kiépítése azért is fontos lenne, mivel a parkolóhelyet kereső forgalom az utakon keringve tovább növeli a zsúfoltságot, torlódásokat, ezáltal környezetszennyezést és a baleseti potenciált jelent.



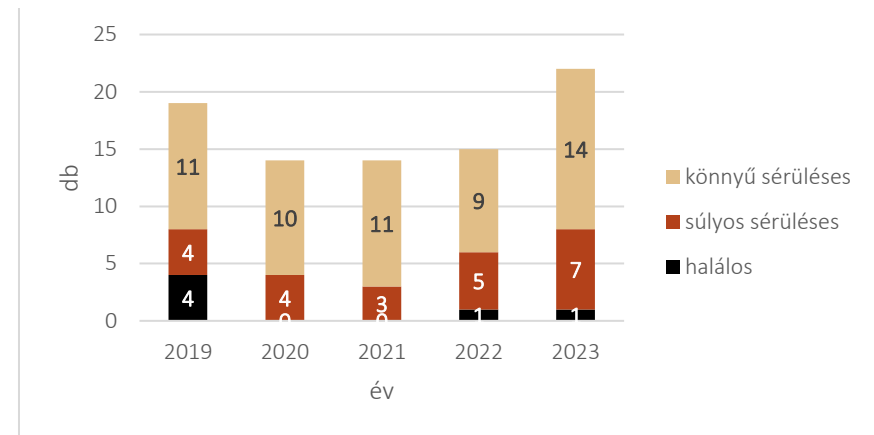
16. ábra Siófok fizető közterületi parkolási zónái¹⁰

¹⁰ Forrás: www.csodalatosbalaton.hu

HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A korábbiakban már említett WEB-BAL adatbázisa szerint szemlélteti az alábbi diagram Siófok városának személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulását. Látható, hogy a balesetszámok az utóbbi időben mind mennyiségileg, mind súlyosság szempontjából csökkenést mutatnak.



17. ábra Siófok személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulása¹¹

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi közutak, kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, a közvilágítás stb. alkotják. A helyi utak-, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján az Önkormányzat feladata.

Siófokon több közszolgáltatás vonatkozásában a feladatokat a város tulajdonában álló, vagy részvételével működő szervezetek látják el. Ezen

¹¹ Forrás: WEB-BAL

főbb szervezetek: Balaton-parti Fenntartó és Hasznosító Kft., Siófoki Városüzemeltetési és Temetkezési Kft., Termofok-Sió Szolgáltató Kft., SIÓKOM Hulladékgazdálkodási Közszolgáltató Nonprofit Kft., NHSZ Zöldfok Településgazdálkodási és Kommunális Zrt.

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

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető MÁV Zrt., illetve a szolgáltatás bizonyos feladatait a MÁV-START Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

SIÓFOK FŐBB MOBILITÁSI PROBLÉMÁINAK ÖSSZEGZÉSE

Az alábbiakban a Siófokra jellemző főbb mobilitási problémák rövid összegzését felsorolás-szerűen mutatjuk be. A térségre vonatkozó problémákat, azok összefüggéseivel a főanyag 5. fejezete tartalmazza.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

- ❖ Nem minden autóbusz alacsonypadlós és klimatizált, ami az elvárt komfort szempontjából preferált az utasok részéről.
- ❖ Csak bizonyos helyközi járatokat lehet igénybe venni Siófok helyi bérlettel és azokon sem lehet helyi díjterméket vásárolni, csak elővételes jeggyel, illetve bérlettel lehet utazni.
- ❖ A siófoki autóbusz-állomás, illetve a legtöbb megállóhely nem akadálymentes.
- ❖ A helyközi busz Siófok-Zamárdi között szezonban rendszeresen késik. Illetve Siófokról a közeli Zamárdi felé problémás autóbuszszal eljutni, a két település számos tekintetben összefügg, ezért is fontos lenne a helyi autóbuszos szolgáltatás bővítése.
- ❖ A siófoki buszmegállókban papíralapon van (statikus) utastájékoztató, amely nem ad információt a valós közlekedési helyzetről (nincsenek digitális valós idejű kijelzők).

- ❖ Egyes helyi járatok utolsó busza nagyon korán indul, esti időszakban nem indul közforgalmú helyi busz.

VÍZI KÖZLEKEDÉS

Siófok a Balaton térség vízi közlekedés szempontjából legjobban kiszolgált városa, így leginkább az általános, régióra jellemző nehézségek, problémák jellemzik.

- ❖ Közösségi közlekedésbe való integrálás: Siófok városa a nyári szezonban 3 db északi parti hajóállomással van közvetlen kapcsolatban, azonban tavasszal és az előidényben ez a szám 2 db állomásra csökken. A hajózást, mint közösségi közlekedési lehetőséget, még a legjobban kiszolgált városban is megnehezíti a szezonális.
- ❖ Az integrált tarifarendszer hiánya
- ❖ Közös utazástervező-, utastájékoztató rendszer hiánya: Siófok hajóállomás és egyéb közösségi közlekedési eszközök állomásai (vasútállomás, autóbusz-állomás) közötti távolság nem jelentős, azonban az integráció hiánya miatt a közlekedési csomópontok közötti átjárhatóság nem optimális.

AKTÍV-MOBILITÁS ÉS MIKROMOBILITÁS

- ❖ A kerékpárforgalmi hálózat nem összefüggő, jelentős a vasút, a 7 sz. főút és a Sió-csatorna elvágó hatása.
- ❖ A kerékpárforgalmi hálózat hiányos, a gyűjtőutak egy részén nem biztosított a megfelelő kerékpáros közlekedés.
- ❖ Főszezonban a közös felületeken gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok, illetve az egyéb mikromobilitási eszközök (roller, monster roller stb.) gyalogosokat zavaró hatása.
- ❖ A városban használható közösségi e-rollereket rendszertelenül teszik le a rollert használók, emellett csöndesek, érkezésük nem megfelelően hallható a gyalogosok számára, ami balesetveszélyes helyzeteket teremthet.



- ❖ A vasútvonal (30 sz.) kétoldalán lévő gyalogos övezetek gyalogos kapcsolata nem elégséges.
- ❖ A Fő u. és a Fő tér Balaton-parti kapcsolatát biztosító Mártírok útja menti gyalogos felületek keskenyek a szezonban jelentkező gyalogos igényekhez képest.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Siófok esetében a nyári megnövekedett lakosság- illetve látogatói létszám (amibe beleértendő a lakóparkokban, egyéb szállásokon ottlévők) maga után vonja az utazások megnövekedett számát is. Jellemzően ezek az utazások a környék látnivalóihoz, illetve a strandoláshoz köthetők. Ezen utazások hossza nem indokolja az egyéni gépjárművek igénybevételét, csakúgy, mint az utazások azon 43%-ában sem, ahol az úticél 3 km-nél rövidebb, valamint 17%-ában, amelyeknél az úticél mintegy 4-6 km távolságra van. Ezek a távolságok nyilvánvalóan kerékpáros távolságok, ugyanakkor a lakosok és a városban tartózkodók napi rendszerességgel és gyakorisággal mégis személyautóval közlekedik, aminek oka leginkább kényelmi szempont.

A városban **az alternatív/tehermentesítő útvonalak hiánya a 7 sz. és 65 sz. főút kapcsán emelhető ki**, ugyanitt rendszeresek a torlódások, a csomópont emiatt igen balesetveszélyes is.

Általános probléma az utak nem megfelelő, rossz állapota, ami ugyanakkor a forgalom mérséklésére kedvező hatást gyakorol. Persze ez nem lehet jó példa a megfelelő forgalomlassításra, melyre jelentős igény mutatkozik a városban átvezető 7 sz. főúton, ahol rendszeres a megengedett sebességtúllépés (még a jelzőlámpás csomópontok között is). A gyorsajtások csökkenthetők lehetnének traffipax-ok telepítésével.

A **parkolási problémák** a 7 sz. főút mellett és a belvárosban jelentősebbek, mint pl. a Kinizsi P. út, Batthyány L. u., és Mártírok útja mentén. Siófokot szezonban sokan keresik fel motorokkal, amelyek parkolása nem megoldott, szükség lenne kifejezetten csak motorok számára kijelölt parkolókra, hogy a kétkerekű járművek ne a gyalogjárdán parkoljanak.

CÉLRENDSZER

Siófok 2030-, illetve 2050-ig kitekintő Klímastartégiája szerint a város jövőképe:

„Siófok a Balaton part legnagyobb városaként vállalja a felelősséget a település klímaváltozáshoz való hozzájárulásában és a fenntartható fejlődés útjára lépve átgondolt fejlesztési tervekkel, egy élhető, ember léptékű várossá kíván válni, megőrizve a kisvárosias életformát, a természettel való együttélést, a kisközösségek és szomszédságok társadalomépítő szerepét.”¹²

A helyzetfeltárás következtetéseire és a rendelkezésre álló stratégiákra építve a város közlekedési előzetes jövőképe, mely a később készítendő fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) alapjául is szolgálhat:

Fenntartható, a városi területhasználat mozaikos elrendezésére építő, a középvárosi léptékét megőrizve a helyi és a vonzáskörzeti lakosság, valamint az idegenforgalom hosszútávon méltányolható igényeit szolgáló, a Balaton Kiemelt Üdülőkörzetbe szervesen kapcsolódó közlekedési szolgáltatással bíró térségközpont.

A rendelkezésre álló dokumentumok alapján, illetve jelen vizsgálat szerint megfogalmazhatók a fontosabb közlekedés-stratégiai célok.

¹² Siófok Város Klímastratégiája 2022-2030 kitekintéssel 2050-ig

SIÓFOK FŐBB KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLJAI

A város fenntartható mobilitásával kapcsolatos stratégia alkotás mélyebb volumenű, mint amit jelen dokumentum képez, így annak részleteit a városra vonatkozó SUMP elkészítése rögzítheti pontosabban majd ki. Ugyanakkor az alábbiakban a jelen vizsgálat alapján felszínre törő stratégiai gondolatok, célkitűzések jeleníthetők meg.

A város élhetőségét biztosító és a vonzáskörzeti kapcsolatokat kiszolgáló mobilitás

Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának, elsődleges használatának elősegítése

A növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése

Intelligens közlekedési háttér-, szolgáltatási minőség emelése

ESZKÖZRENDSZER/INTÉZKEDÉSEK

A közlekedés-stratégiai célokhoz illeszkedve a következő fejlesztési és menedzsment eszközök mindenképpen előtérbe kerülnek (azonban ezek kiegészítésére és pontosítására a városra vonatkozó SUMP elkészítése során kerülhet sor):

- ❖ környezetbarát fenntartható közlekedési módok előtérbe helyezése, az infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése (gyalogos, kerékpáros és egyéb mikromobilis közlekedés)
- ❖ a közösségi közlekedés további színvonal-javítása a környezetvédelem figyelembevételével (hálózat, megállók, elektromos járművek, szolgáltatások)
- ❖ a települési úthálózat és csomópontok fejlesztése
- ❖ a városi közlekedés és környezet biztonságossá tétele
- ❖ közúti parkolás fejlesztése, átgondolt parkoláspolitikával
- ❖ új közúti és vasúti kapcsolatok kialakítása a várost érintő mobilitási igények megosztása, mérséklése érdekében
- ❖ IT és SMART megoldások elterjesztése a közlekedési rendszerekben
- ❖ tudatformáló és igénybefolyásoló tevékenységek a fenntarthatósági célok elérése érdekében

A Balaton térségi mobilitási tervezés során Siófok tekintetében számos beavatkozás, fejlesztés került felszínre. A város szükséges beavatkozásainak számbavételét ugyanakkor nem csupán annak figyelembevételével kell összegezni, hogy a fejlesztés közvetlenül a városban történik-e, hanem minden olyan projektfejlesztéssel is elengedhetetlen számolni, amely valamilyen hatással bír Siófok mobilitási helyzetére, a kitűzött célok eléréséhez.

Ennek fényében Siófok tekintetében – jelen térségi mobilitási tervezéssel összefüggésben – több projektlem nevezhető meg. A siófoki azon projektlemekről, amelyek hely szempontjából azonosíthatók azokról ad szemléletes képet **a következő ábra**. (Azokról, amelyek pl. nem konkrét helyhez kötött beavatkozások, vagy pl. általános, menedzsment jellegű fejlesztések, azok az ábrában nem kerültek feltüntetésre.)

Az **ábrát követő táblázatban** a várost érintő, az egyes projektcsoportokat alkotó fejlesztési projektlemek és értékelési eredményeik találhatók. A módszertan elvi folyamatát a jelen kötet 1. Bevezetés fejezete említi, de részletesen a főanyag 7.3 fejezete mutatja be.

A táblázatban megjelennek a siófoki projektlemek: projektlem azonosító, megnevezés és rövid műszaki tartalom, az egyes projektlemek becsült költsége, a projektlem megvalósításában érintett kompetencia (magyar állam / magyar állam és önkormányzat / önkormányzat), továbbá a főanyagban levezetett értékelési módszertannal adódó hatékonysági és megvalósíthatósági mutatószámok. A projektlemek csoportosított eredményeinek bemutatása, rangsorolása ugyancsak a főanyagban található. A balatoni térség 263 projektleméből Siófok város kapcsán 65 db projektlem lehet érintett, amelyek különböző kompetenciába tartozhatnak (állami / állami és önkormányzati / önkormányzati).

A táblázatban szereplő projektlemek **nem csupán az adott településen belüli fejlesztési projektlemeket tartalmazzák**, hanem minden olyan térségi projektlemet is, amely közvetlen összefüggéssel jelenik meg a város vonatkozásában, pl. nem konkrét projektlem tekintetében, mint a beavatkozások egyik lehetséges helyszíne, vagy konkrét projektlem kapcsán a térségi fejlesztésből adódó eredmény, ill. hatás tekintetében.



SIÓFOK PROJEKTELEMEI

Projekt- elem azonosí- tó	Projekt- elem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Közösségi közlekedés (KK)									
KK003	Siófok és Zamárdi helyi buszközlekedés szolgáltatás-fejlesztése, összekapcsolása	A siófoki helyi autóbusz-közlekedés szolgáltatás-fejlesztése magába foglalja az alábbi fejlesztéseket: - Helyi buszhálózat fejlesztése, Zamárdi felé történő kiterjesztéssel; - További 2 db új, alacsonypadlós, klimatizált korszerű autóbusz beszerzése; - Új megállóhelyek kialakítása a fejlesztett hálózatnak megfelelően; - Utastájékoztató fejlesztése.	II. ütem	CS11	önkorm.	8	150	1 455,70	2,75
KK006	Integrált ütemes menetrend bevezetése a BKÜ helyközi autóbuszjáratán	MÁV csatlakozások figyelembevételével ütemes menetrend, és a hétfégi forgalomnövekedés kezelése különösen szezonban	I. ütem	CS12	magyar állam	15	100	7 826,09	2,75
KK007	Helyi kisbuszos iránytaxi és car-sharing szolgáltatási lehetőségek feltárása, minta projekt megvalósítása	A projekt célja, hogy olyan közösségi közlekedési megoldásokat dolgozzon ki, amelyek közvetlen kapcsolatot biztosítanak azoknak a településeknek, településrészeknek, amelyek jelenleg nem rendelkeznek közvetlen közösségi közlekedési kapcsolattal. A projekt keretében igényvezérelt kisbuszos iránytaxi rendszer kialakítása történik, amely összeköti a települések lakott részeit a közösségi közlekedési megállókkal. Ez a rugalmas megoldás a helyi közlekedési igényekhez igazodik, különös tekintettel a kisebb, elzárt települések lakóira. Emellett a projekt vizsgálja a car-sharing (autómegosztási) szolgáltatások balatoni bevezetésének lehetőségét is, amely szintén hozzájárulhat a közlekedési	I.II. ütem	CS12	magyar állam és önkorm.	20	50	12,86	2,75



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		hiányosságok áthidalásához. A helyi szolgáltatók megjelenésének ösztönzésével a projekt hosszú távon kívánja növelni a fenntartható közlekedési lehetőségek elérhetőségét, és egy minta projektet valósít meg, amely irányadó lehet a későbbi fejlesztésekhez. Ezen projektelelem összefüggésben áll a KK012 projektelemmel (egymást kiegészítve).							
KK008	Kerékpárszállítás kialakítása helyközi autóbuszokon	A projektelelem célja a Volánbusz által korábban indított pilot projekt folytatása, amely a helyközi autóbuszokon kerékpárszállító szerkezetek kialakítását célozza. Ennek keretében a már meglévő járműveket utólag szerelik fel hátsó kerékpárszállító szerkezettel. Ez lehetővé teszi, hogy a kerékpáros közlekedés és a tömegközlekedés könnyebben összekapcsolódjon, különösen a turisztikai és vidéki területeken, ahol a kerékpáros infrastruktúra kiemelt szerepet kap. Az utólagos felszerelés révén javul a közösségi közlekedés rugalmassága és a fenntartható közlekedési módok integrációja.	I. ütem	CS12	magyar állam	3	25	3 214,29	2,75
KK009	Helyközi autóbusz megállóhelyek infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése	A projektelelem keretében 90 darab, nagy forgalmú autóbusz-megállóhely átfogó felújítása valósul meg. A munkálatok magukban foglalják a buszöblök építését, továbbá a burkolat teljes felújítását annak érdekében, hogy megfeleljen a korszerű közlekedési infrastruktúra követelményeinek. Az akadálymentesítés szintén kiemelt figyelmet kap, amelynek részeként biztosítják a járdacsatlakozások akadálymentességét, hogy a megállóknál minden utas számára könnyen hozzáférhetőek legyenek, beleértve a mozgáskorlátozott személyeket is. A projekt célja továbbá a modern utastájékoztatói rendszerek telepítése, hogy a közlekedésben részt	I.II.III. ütem	CS13	magyar állam	85	3 150	0,93	3

Projekt-elem azonosító	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt-elem ütemezés	Projekt-csoport	Kompetencia	Nettó előkészítési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatósági pontszám
		vevők naprakész információkat kaphassanak az induló járatokról, és az utcabútorok telepítése, amelyek kényelmes várakozási környezetet biztosítanak. A 90 darab megállóhely konkrét helyszínhez nem kötött, a Volánbusszal, a közútkezelőkkel és településekkel együtt szükséges a kiválasztási folyamatot elvégezni.							
KK010	Siófoki autóbusz állomás átépítése, fejlesztése	A projektelem célja a siófoki autóbusz-állomás átfogó átépítése és fejlesztése, melynek fő célja a vasútállomás akadálymentes megközelítésének biztosítása. Bár a két állomás egymástól kevesebb mint 100 méterre helyezkedik el, jelenleg a közlekedőknek át kell haladniuk egy busztároló területen, ami nem megfelelő és nem optimális az akadálymentesség és a gyalogosok biztonsága szempontjából. A fejlesztés során prioritást élvez a gyalogosforgalom zavartalan és biztonságos áramlása, az állomások közötti közvetlen összeköttetés megteremtése, valamint a környezet akadálymentesítése. Ezzel a beruházással kényelmesebb és biztonságosabb közlekedési infrastruktúra valósul meg, amely mind a helyiek, mind a turisták igényeit magasabb színvonalon szolgálja ki.	I.II. ütem	CS13	magyar állam és önkorm.	20	600	483,71	3
KK011	Korszerű autóbuszok forgalomba állítása a helyközi autóbuszvonalakon	A projektelem keretében 90 darab korszerű, környezetbarát és energiahatékony autóbusz kerül forgalomba állításra a helyközi autóbuszvonalakon. Ezek az új autóbuszok magasabb szintű komfortot és megbízhatóságot biztosítanak, hozzájárulva a közösségi közlekedés színvonalának emeléséhez, valamint a környezetterhelés csökkentéséhez. Az új járművek megfelelnek a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak, amelyek hozzájárulnak a károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez, és javítják a levegőtisztaságot.	I.II.III. ütem	CS14	magyar állam	194	7 200	563,49	3,25



Projekt- elem azonosí- tó	Projektele megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		Emellett az autóbuszok korszerű műszaki megoldásai révén növelik az energiahatékonyságot, valamint az utasok számára biztosítják a nagyobb kényelmet, beleértve a klimatizált utastereket és a modern utastájékoztatási rendszereket.							
KK015	Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta építése Balatonaliga térségében	A Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta projekt keretében a 29. és 30. sz. vasútvonalak között közvetlen összeköttetés jönne létre Balatonaliga térségében. Ezzel a következő előnyök származnak a projektből: - Közvetlen Siófok–Balatonfüred személyvonatok indíthatók, így gyorsabb, közvetlen vasúti kapcsolat jön létre a Balaton nyugati oldalán. - A 29. sz. vonal Budapest felé tartó vonatai a 30. sz. vonalat is használhatják Lepsény térségében, ami jelentős menetidő-csökkenést eredményez, különösen azért, mert a 29. sz. vonalon a domborzati viszonyok miatt nincs lehetőség sebességemelésre. - A személyvonati és gyorsvonati forgalom különválasztása Szabadbattyán és a Balaton között, ami lehetővé teszi, hogy a helyi igényeket kiszolgáló személyvonatok és a gyors, távolsági vonatok hatékonyabban közlekedjenek. Ezen projektelelem megvalósulásának előfeltétele, hogy a KK016 projektelelem (30. sz. vasútvonal kétvágányúsítása Szabadbattyán és Kiscsérpuszta között) is megvalósuljon. A KK015 és KK016 projektek együttes megvalósulása esetén a 29. sz. vasútvonal nagyvolumenű fejlesztésére Szabadbattyán és Balatonakarattya között nincs szükség, mivel a forgalom jelentős része a 30. sz. vasútvonalra terelődne át.	II.III. ütem	CS16	magyar állam	136	53 433	145,52	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK016	30. sz. vasútvonal kétvágányúsítása Szabadbattyán és Kiscsérpuszta között	A 30. számú vasútvonal fejlesztésének részeként a Szabadbattyán és Kiscsérpuszta közötti szakasz kétvágányúsítására kerülne sor. Ezen beavatkozás célja a vasútvonal kapacitásának növelése és a zavarérzékenység csökkentése. A projekt megvalósítása lehetővé tenné a vonatok sűrűbb, menetrendszerűbb közlekedését ezen a kritikus szakaszon, valamint csökkentené a késések és forgalmi akadályok kialakulásának kockázatát, különösen a nagyobb forgalmú időszakokban. Ezen projektelelem előfeltétele a a KK015 (Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta építése Balatonaliga térségében) és KK018 (30. sz. vasútvonal további fejlesztése) projekteknek. A 30. sz. vv. további kapacitásfejlesztését és a pályasebesség emelését a Székesfehérvár és Lepsény közötti szakaszon a KK017 projektelelem tartalmazza, mely ezen projektelemmre épül. <i>A KK015 és KK016 projektek együttes megvalósulása esetén a 29. sz. vasútvonal nagyvolumenű fejlesztésére Szabadbattyán és Balatonakaratya között nincs szükség, mivel a forgalom jelentős része a 30. sz. vasútvonalra terelődne át.</i>	I.II. ütem	CS16	magyar állam	270	10 000	7 590,51	3
KK017	30. sz. vasútvonal kétvágányúsítása és pályasebesség emelése Székesfehérvár és Lepsény között	Jelen fejlesztés a KK016 projektelemmre épülő (30. sz. vasútvonal kétvágányúsítása Szabadbattyán és Kiscsérpuszta között) projektelemmel, melynek köszönhetően tovább nőhet a vasútvonal kapacitása és csökkenthetők a menetidők.	II.III. ütem	CS16	magyar állam	3 224	130 000	585,14	3
KK018	30. sz. vasútvonal további fejlesztése	Ezen projektelemmel a KÖZOP és IKOP forrásokból finanszírozott korábbi balatoni vasútfejlesztések során műszaki vagy költség okokból elmaradt részelemei valósítják meg. A 30. sz. vasútvonal további fejlesztése keretében	III. ütem	CS16	magyar állam	1 105	50 000	1 677,92	3



Projekt- elem azonosít- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		indokolt a kapacitás bővítése a Balaton part menti szakaszain, figyelembe véve a vonal stratégiai szerepét, amely egyszerre szolgálja ki a személy- és tehervonati forgalmat a Nyugat-Dunántúli Masterplan és a TEN-T hálózat részeként. A cél, hogy az állomástávolságok 5 perc alá csökkenjenek, ezzel minimalizálva a zavarérzékenységet. A menetrendi stabilitás érdekében fontos a budapesti és nagykanizsai menetidők csökkentése, valamint az óras gyorsvonati ütemek kialakítása Budapest és Fonyód között. A következő beavatkozások kiemelten indokoltak a kapacitás növelése és a vonal fejlesztése érdekében: - Kétvágányos szakaszok kialakítása Siófok, Zamárdi, Szántód és Balatonboglár környékén - Nagysugarú kitérők telepítése és állomásfej-elhúzások több állomáson - Pályasebesség növelése és a leromlott szakaszok, mint például a Balatonszentgyörgy-Nagykanizsa vonal felújítása 120 km/h sebességre - Siófokon új megállóhely épül, Aranypart mh. A fejlesztések együttesen jelentős mértékben javítják majd a 30-as vonal menetidőit és kapacitását, növelve ezzel a vonal megbízhatóságát és versenyképességét.							
KK019	A 35. sz. vasútvonal fejlesztése Siófok és Tab között az utazási sebesség emelése érdekében	A projektelelem a pálya korszerűsítésére és a sebességnövelésre fókuszál. A tervezett fejlesztések az állandó lassújelek megszüntetését, a pályaszakasz részleges átépítését célozzák, figyelembe véve a jelenlegi geometriai és műszaki adottságokat. A sebességnövelés érdekében a vonal bizonyos részein a meglévő pálya átépítése mellett az ívsugarak módosítása, valamint a vasúti átjárók korszerűsítése is szükséges lehet. A felújítás	II.III. ütem	CS17	magyar állam	23	8 400	27,70	2,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		révén várhatóan javulni fog az utazási idő, amely különösen a közlekedési szempontból fontos Siófok és Tab közötti forgalomra lesz kedvező hatással.							
KK021	Állomásépületek felújítása a Balaton-parti vasútvonalak mentén (déli part) ("A" rész)	KK021 "A" rész A tervezett „Dél-balatoni vasútállomások építési munkái” c. beszerzésnek megfelelő 30. sz. vasútvonal 12 állomás/megállóhely korszerűsítése.	I. II. ütem	CS18	magyar állam	147	11 800	491,15	4
	Állomásépületek felújítása a Balaton-parti vasútvonalak mentén (északi part) ("B" rész)	KK021 "B" rész Az IKOP PLUSZ ÉFK-n szereplő „Észak-balatoni vasútállomások, megállóhelyek korszerűsítése” c. projektnek megfelelő állomásfejlesztések a 29. sz. vasútvonalon.				660	14 540	491,15	4
KK022	Korszerű motorvonatok beszerzése	A projektelem keretében 50 darab, modern, nagy kapacitású motorvonat kerül beszerzésre, melyek a magyar vasúti hálózaton távolsági vonalakon fognak közlekedni. A beszerzés célja, hogy növelje az utazási komfortot és csökkentse az utazási időt, különös tekintettel a nagyobb sebességgel közlekedő, energiatakarékos motorvonatokra. A járművek alkalmasak lesznek a korszerű utastájékoztató rendszerek és a fedélzeti kényelmi szolgáltatások biztosítására, továbbá akadálymentes kialakítással rendelkeznek, így megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, valamint a fenntartható közlekedési célkitűzéseknek is.	I. II. ütem	CS19	magyar állam	1 375	137 500	302,03	2,75

Projekt- elem azonosít- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK023	Korszerű kerékpárszállító vasúti kocsik beszerzése	A projektelelem célja 20 darab modern kerékpárszállító kocsik beszerzése, amelyek a vasúti közlekedés kerékpárosbarát fejlesztéséhez járulnak hozzá. Az új kocsik lehetőséget biztosítanak majd a biztonságos és kényelmes kerékpárszállításra, valamint megfelelnek a modern közlekedési igényeknek, mint például az utasok számára kényelmes felszállás-lehetőség biztosítása. Ezek a vasúti kocsik a vasúti közlekedés népszerűsítését és a fenntartható közlekedési célok elérését szolgálják, összhangban az egyre növekvő kerékpáros turizmussal és igényekkel a Balaton környékén és más távolsági útvonalakon.	II. ütem	CS19	magyar állam	151	5 600	656,38	2,75
KK025	Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában	A projektelelem a korábbi TOP pályázatból I. ütemben telepített vizuális utastájékoztató eszközök további fejlesztését tartalmazza. Az Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában projektelelem célja a valós idejű utastájékoztató fejlesztése a MÁV, Volán és a menetrendszerű vízi közlekedés integrálásával, valamint az átszállási lehetőségek optimalizálásával. A projektelelem keretében további valós idejű kijelzőket telepítenek egyes kiemelt forgalmú megállóba, javítva az utazók tájékoztatását. A MÁV utastájékoztató-fejlesztési program több lépést is javasol a Balaton környéki vonalakra vonatkozóan, beleértve a KÖFI (központi forgalomirányítási) rendszerek valós idejű adatainak összehangolását és háttérrendszerek létrehozását. Minden szolgálati helyen legalább egy összesítő kijelző, illetve minden peronon külön kijelzők telepítése biztosítja az utasok tájékoztatását. A legfontosabb 20 szolgálati helyen a projektelelem teljes körű utastájékoztatói rendszert épít ki, amely	I.II. ütem	CS21	magyar állam	189	7 000	166,92	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		magában foglal legalább három összesítő kijelzőt, perononként három, több vonat megjelenítésére alkalmas kijelzőt, valamint a vonatok megállási helyének jelzésére egy olasz módszert alkalmazó monitorrendszert. Ez a megoldás célja, hogy gyors és hatékony utascsera valósuljon meg minden állomáson.							
Aktív- és mikromobilitás (AM)									
AM001	Balatoni Bringakör korszerűsítése (felújításból kimaradt szakaszok)	A Balatoni Bringakör korszerűsítése a korábbi fejlesztésekből kimaradt szakaszok megvalósításával: a meglévő szakaszok felújítása, szélesítése, hatályos útiügyi műszaki előírásoknak való megfeleltetése; a hiányzó vagy új nyomvonalra helyezendő szakaszok megépítése	I. ütem	CS2	magyar állam és önkorm.	66	2 000	1 863,50	2,5
AM007	Balatonszabadi és Siófok között összekötő kerékpárút kialakítása és M7 autópálya felett kiegészítő hídszerkezet, hídkonzol építése	Balatonszabadi - Siófok közötti biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása, az M7 autópálya feletti külön szintű átvezetés kerékpáros szempontú fejlesztésével	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	40	336	9,04	2,5
AM012	Siófok – Som – (Nagykónyi – Dombóvár) térségi jelentőségű kerékpárútvonal kialakítása, fejlesztése	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Siófok - Som között a Siófok 65 sz. út (Vak Bottyán u., Honvéd u.), Ságvár 65 sz. út (Fő u.), Nyírm 65 sz. út, Som 65 sz. út (Ady E. u.) nyomvonalon Iregszemcse felé	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	54	1 692	194,71	2,5

Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM025	(Fajsz) - ... - Siófok országos kerékpárútvonal hiányzó szakaszainak kialakítása, meglévő szakaszainak szükség szerinti felújítása Siófok - Ádánd között	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Siófok - Ádánd között a Sió-csatorna mentén	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	14	360	9 081,20	2,5
AM051	Jelzőlámpás és irányítás nélküli gyalogátkelők akadálymentesítése , vizuális és akusztikus fejlesztése tanulmány által meghatározott 18 városban, 30 parti községben és 47 parton kívüli községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 95 településen a kijelölt gyalogátkelőhelyeknél a vakok és gyengénlátók, valamint a mozgásukban korlátozottak segítésére szegélyszüllyesztés, taktilis jelek beépítésére, valamint az átközlekedést segítő hangos tájékoztatás stb. telepítésére került sor	I. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	35	475	450,98	2,5
AM052	Gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti átkelőhelyek fejlesztése (jelzőlámpa, gyalogosvédő sziget, akadálymentesítés stb.), új átkelők létesítése tanulmányban	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és a fejlesztési helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 92 településen meglévő gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti keresztezésekben az átközlekedés segítése érdekében pl. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rámpák, akadálymentesítés, valamint új átkelőhelyek építésére került sor, különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire	I., II., III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	920	2 760	62,50	2,5

Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	meghatározásra kerülő, az I. és II. rendű utak által érintett településeken								
AM053	Gyalog- és kerékpáros különszintű <u>közüti</u> keresztezők szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a különszintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt településeken meglévő gyalogos és kerékpáros különszintű közüti keresztezők akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerülnek új szintbeni keresztezőkkel (irányítás nélküli v. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rámpák stb.), különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire	I., II., III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	60	240	76,67	2,5
AM054	Szintbeni vasúti átjárók biztonságának felülvizsgálata, gyalogos és kerékpáros átkelő biztonságossá tétele szükséges átalakításokkal	NA	I., II. ütem	CS6	magyar állam	25	500	523,81	3
AM055	Siófok, Mártírok úti és Kinizsi Pál utcai szintbeni gyalogos és kerékpáros vasúti átjárók	Siófokon a Mártírok úti és Kinizsi Pál utcai vasúti átjárók gyalogos, kerékpáros vasúti keresztezők felülvizsgálat alapján, átbocsátó képességük növelése érdekében átépülnek pl. labirintkorlát helyett fénysorompó épül	II. ütem	CS6	magyar állam	30	140	161,76	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	fejlesztése (felülvizsgálat és átbocsájtó képesség növelés)								
AM056	Szintbeni gyalogos és kerékpáros vasúti átjárók átjárhatóságának, át-bocsájtó képességének fejlesztése (szükség szerint vasúti biztosítási mód fejlesztéssel), újak létesítése tanulmányban meghatározott 14 vasúttal érintett városban és 16 vasúttal érintett községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 30 településen a meglévő szintbeni gyalogos, kerékpáros vasúti keresztezések felülvizsgálata alapján az át-bocsájtó képességük növelése pl. labirintkorlát helyett fénysorompó építésével, valamint új keresztezések építése	I., II. ütem	CS6	magyar állam	450	2 100	10,78	3
AM057	Különszintű gyalogos- és kerékpáros <u>vasúti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a külön-szintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 4 településen a meglévő gyalogos és kerékpáros külön-szintű vasúti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerül új szintbeni keresztezésekkel (labirint korlát, fénysorompó, félsorompó) különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire	I., II., III. ütem	CS6	magyar állam és önkorm.	100	480	47,41	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM058	Modern KRESZ parkok kialakítása az üzemeltetésükben szerepet vállaló 5 településen	KRESZ parkok építése általános és középiskolások közlekedési tudásának és biztonságának fokozása érdekében, az üzemeltetésükben szerepet vállaló legalább 5 településen (pl. Balatoncsicsó)	II. ütem	CS7	magyar állam és önkorm.	25	300	1,54	2,75
AM063	Balatoni gyalogos sétányok fejlesztése a fenntarthatóság és akadálymentesség prioritásával tanulmány által meghatározott 18 városában és 12 parti községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. A gyalogos közlekedés fejlesztése érdekében a mintegy 30 településen meglévő Balaton-parti és településközponti gyalogos sétányok, terek rekonstrukciója, felújítása, fejlesztése, bővítése és újak építésére kerül sor az élő, biztonságos, fenntartható és egészséges települések célrendszerével összhangban	I., II., III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	129	4 500	43,20	2,5
AM064	Gyalogos felületek, járdák fejlesztése, bővítése a nagyobb forgalomvonzó balatoni településeken: Csopak, Várvolgy, Alsóörs, Alsópáhok, Balatonakarattya, Balatonkenese, Dörgicse, Balatonalmádi, Siófok	A gyalogos közlekedés erősítése és a közlekedésbiztonság javítása érdekében Csopak, Füredi utcában Balatonfüred felé; Várvolgy, Dózsa György utcában; Alsóörs, Somlóhegyi kilátóhoz; Alsópáhok, Dózsa György utcában Sármellék felé; Dörgicse, Fő út mentén; Balatonalmádi, Balaton-parti területek irányába; Siófok, Cinege patak mentén járda épül; Balatonakarattya és Balatonkenesén meglévő járdák felújítására kerül sor összesen mintegy 11,5 km hosszban	I. ütem	CS8	önkorm.	0	1 020	196,08	2,5
AM065	Gyalogos felületek, járdák fejlesztése, bővítése tanulmány által meghatározott 18 városban és 57 nagyobb forgalomvonzó községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 75 településen gyalogos felületek, járdák, sétányok, gyalogos terek és hálózati kapcsolataik épülnek ki, illetve kerülnek felújításra, növelve szolgáltatás színvonalát és javítva környezetük minőségét	I., II., III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	161	5 891	33,05	2,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM067	A Balatoni Bringakör új arculatának (brand) kidolgozása, egységes arculati kerékpáros útirányjelző rendszer kialakítása a Bringakör mentén	A Balatoni Bringakör új arculatának kidolgozásával egységes megjelenésű és információtartalmú, jól olvasható és érthető kerékpáros útirányjelző táblarendszer létesítése. Arculati terv és táblázási útmutató kidolgozása, a meglévő táblák felmérése, új táblázási terv elkészítése, a táblák gyártási tervének elkészítése és a táblák kihelyezése a meglévő, nem egységes táblák felmérésével cseréjével.	II., III. ütem	CS9	magyar állam	35	100	703,70	2,75
AM068	Balatoni közbringa rendszer kialakítása (Megvalósíthatósági tanulmány)	Megvalósíthatósági tanulmány készítése Balaton menti közbringa rendszer kialakítására	III. ütem	CS9	magyar állam és önkorm.	50	0	1 900,00	2,75
AM070	Kerékpárforgalmi hálózati tervek készítése 5 városban (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali), illetve meglévő felülvizsgálata Keszthelyen	Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) kialakítása 5 településen (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali) és a korábban készült hálózati terv felülvizsgálata Keszthelyen	I., II. ütem	CS9	önkorm.	0	60	158,33	2,75
AM071	Fix telepítésű automata kerékpárszámláló hálózat fejlesztése a Balaton környezetében	12 helyszínen fix automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés telepítése	II. ütem	CS9	magyar állam	5	30	27 142,86	2,75

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM072	Balatoni kerékpáros és egyéb mikromobilis parkolók és szervízpontok fejlesztése	A forgalmasabb forgalomvonzó létesítmények (közintézmények, oktatási-, egészségügyi, kulturális és sportlétesítmények stb.) környezetében új kerékpártárolók kialakítása, illetve a meglévő kerékpártárolók cseréje korszerűbb kialakításúra (kerékpár vázat rögzítő). A fejlesztés részét képezi a főbb települési kerékpáros útvonalak mentén kerékpáros szervízpontok létesítése is.	I., II., III. ütem	CS10	önkorm.	10	400	713,41	3,5
Vízi közlekedés (V)									
V001	Balatoni vízi közösségi közlekedés fejlesztése, hajóállomások kapcsolatának bővítése, hivatásforgalmú járatok indítása, bővítése	A projekt célja a Balaton észak-dél kapcsolatának megerősítése a hivatásforgalmi hajóközlekedés jelenlegi rendszerének korszerűsítésével, valamint a vízi közlekedés-, hajóállomások- és hajóflották fejlesztésével. A Balaton térségében a vízi közlekedés által lefedett területek bővítése, valamint a szolgáltatások tér- és időbeli igazítása az utasok igényeihez mind hozzájárulnak a közlekedési forma versenyképességének növeléséhez. Az eddig nem, vagy nem megfelelően kiszolgált városok és települések bevonásával többen választhatják a vízi közlekedést, mint közösségi közlekedési módot. A hajóflotta korszerűsítése, kisebb kapacitású hajók bevezetése a kevésbé forgalmas útvonalakon és több közvetlen járat kialakításával elérhető utazási idő csökkentése mind növelik a szolgáltatás vonzerejét. A hivatásforgalmú hajójáratok indítása/bővítése javasolt a következő viszonylatokon: • Zánka–Balatonlelle • Fonyód–Badacsony • Siófok–Balatonfüred • Siófok–Balatonalmádi	I., II. ütem	CS22	magyar állam	340	13 700	203,29	2

Projekt- elem azonosít- ó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		• Keszthely–Balatonmárfafürdő Az új vízhálózati kapcsolatoknak megfelelően hajóállomások, kikötők fejlesztése/bővítése szükséges a szolgáltatási színvonal növeléséhez. Két városban hajóállomás- és kompikötő kiépítése javasolt: • Új kompátkelőhely: Fonyód és Badacsonytomaj között • Új hajóállomás: Zánkán A régió több településén pedig a jelenlegi kikötők korszerűsítése javasolt: • Keszthely • Balatonvilágos • Balatonakarattya • Balatonaliga • Balatonkenese							
V002	Balatoni hajójáratok menetrend- és tarifa-integrálása a közösségi közlekedéshez	A vízi közlekedés versenyképességének és vonzerejének javításában fontos szerepet játszik a közlekedési módok közötti kapcsolatok erősítése, összehangolt, (integrált) szolgáltatás kialakítása. A projekt közvetlen célja a vízi közlekedés menetrendjének és tarifarendszerének integrációja a közösségi közlekedési rendszerbe, amely megteremti a jelenlegi autóbuzos, vasúti és vízi közlekedés egyidejű elérhetőségét. A projekt főbb elemei: Menetrendek összehangolása az egyéb közösségi közlekedési eszközök és a vízi közlekedés között, a vízi közlekedés elérhetőségének javítása érdekében Menetrend bővítése a jelentkező igények figyelembevételével Közös utazástervező- és utastájékoztató rendszer fejlesztése Közös tarifarendszer kialakítása, bérletek, országos- és vármegyei bérletek alkalmazhatósága	I., II. ütem	CS23	magyar állam	55	800	321,64	2,75



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Egyéni motorizált közlekedés (EM)									
EM071	Siófok-Sóstó, 7. sz főút - Előd u. csomópontban körforgalom létesítése	A 7 sz. főút és Siófok-Sóstó kapcsolatát biztosító jelenlegi balesetveszélyes, jelzőtáblával szabályozott útkereszteződés átalakítása körforgalommá. Előkészítés és megvalósítás.	II. ütem	CS27	magyar állam	13	300	487,94	2,25
EM072	Körforgalom létesítése a 7. sz főút és a 65. sz. főút csatlakozásánál	A Siófok belterületén található országos főutak jelenleg jelzőlámpával szabályozott négyágú csomópontjában (Simmelweis u. és Vak Bottyán u. kereszteződése) körforgalmi csomópont kiépítése. Előkészítés és megvalósítás.	II. ütem	CS27	magyar állam	16	400	366,45	2,25
EM079	Intelligens forgalomfüggő jelzőlámpa rendszerek és összehangolások kialakításának vizsgálata a 7. sz. főút nagyobb településein (tanulmány), pilot projekt (Siófok, Zamárdi, Balatonföldvár, Fonyód településeken)	Olyan intelligens forgalomfüggő jelzőlámpa-rendszer bevezetésének vizsgálata, ami figyelembe tudja venni az adott útszakaszok forgalmát, kapacitását, és ahhoz mérten dinamikusan irányítja a forgalmat. Az intelligens megoldás kiterjeszthető egyes járművek elsőbbségére is, és annak megfelelő forgalomszabályozásra. Megvalósíthatóság tanulmány és pilot projekt.	I., II. ütem	CS27	magyar állam és önkorm.	70	600	227,61	2,25
EM083	Siófok déli tehermentesítő út építése a 65. sz. és a 7. sz. főút között, M7 - 6401 j. út (Balatonszabadi) autópálya csomópont építése	Siófok, déli elkerülő (tehermentesítő) út 2x1 sáv kiépítése kerékpárúttal, a 65 sz. főút 82+660 km sz. körforgalomtól 3,5 km hosszabban a 6401 j. útig új nyomvonalon, ill. a 6401 j. út fejlesztésével a 7. sz főútig. Átkötés a Dózsa Gy. utca felé, új Sió-híd létesítése, szintbeni keresztezés a 35 sz. vasútvonalon. A projekt részeként új autópálya csomópont építése az M7 autópályán a 6401 j.	II. ütem	CS28	magyar állam és önkorm.	293	9 750	15,84	1

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		útnál. Tanulmányterv készült, előkészítés folytatása, megvalósítás.							
EM093	Balatoni elektromobilitás feltételeinek fejlesztése az egyéni motorizált közlekedésben (e- autó töltőhálózat és kapcsolódó infrastruktúra)	A balatoni régió elektromobilitásának támogatása az egyéni motorizált közlekedés terén előzetes vizsgálat alapján meghatározott helyszíneken e-autó töltőhálózat és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésével. A potenciális helyszínek között szerepelhet pl. Siófok-Sóstó és Ezüstpart. Előkészítés és megvalósítás.	I., II. ütem	CS29	magyar állam és önkorm.	25	1 000	19,51	1,5
EM094	P+R parkolók építése Siófokon, (Darnay tér és M7 Siófok centrum lehajtó), és azokból midibuszos közlekedés kialakítása a Belváros eléréséhez	Siófok határában nagy befogadóképességű P+R parkolók kialakítása a Kazinczy u. mentén, valamint a Toldi M. u. és a Vitorlás sétány között, továbbá meglévő parkoló bővítése a Bem J. u. - Kisfaludy u. - Kossuth L. u. - Fejér Gy. utcai tömbben a Kazinczy u. mentén, valamint a Toldi M. u. és a Vitorlás sétány között, továbbá meglévő parkoló bővítése a Bem J. u. - Kisfaludy u. - Kossuth L. u. - Fejér Gy. utcai tömbben. A parkolók és a Belváros között autóbuszos transzferjárat indítása, ehhez 2 db midibusz beszerzése. A projekt lehetővé teszi, hogy a városba gépjárművel érkező, különösen a nyári szezon idején jelentős forgalom kevésbé terhelje a belváros területeket, illetve foglalja el az ott rendelkezésre álló parkolókapacitásokat. A projekt első üteme az előkészítés (megvalósíthatóság vizsgálata, tervezési feladatok), második üteme a megvalósítást foglalja magába, beleértve a járműbeszerzést.	I., II. ütem	CS29	önkorm.	42	1 200	1,46	1,5
EM104	A főúti közúti forgalmi sebességek kontrollálása, a meglévő	A főúti közúti forgalmi sebességek csökkentése és a biztonság növelése különböző településeken, elsősorban traffiboxok és sebességkorlátozó eszközök telepítésével. A gyorsajtások mérséklésére mintegy 20 db, előzetes vizsgálat	I. ütem	CS31	magyar állam és önkorm.	7	60	2 873,13	2,25



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	sebességkorlátozá- sok felülvizsgálata, illetve traffiboxok kialakítása	alapján meghatározott helyszínen tervezett traffipaxok, településkapunál elhelyezett lassító szigetek, illetve sebességmérő eszközök telepítése, kialakítása, melyek hozzájárulnak a szabályos közlekedés fenntartásához. Előzetesen felvetett példahelyszínek és települések: 7 sz. főút Siófokon Balatonszabadi felé, Fonyódon a 6701 j. út csomópontjánál; 77 sz. főút Tapolca, Stadion u. csomópontnál; továbbá Keszthelyen, Marcaliban városszerte; 7318 j. Tapolca - Hegymagas - Szigliget útszakaszon; 7327 j. úton Zalaszentőrád Sümeg irányából. Előkészítés és megvalósítás.							
EM105	Közüti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a főbb balatoni települések átmenő szakaszain	Fix telepítésű közüti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a BKÜ területén húzódó főútvonalak mentén előzetes vizsgálat alapján kijelölt 30 helyszínen a sebességkorlátozások betartásának ellenőrzése, ezáltal a sebességtúllépések csökkentése érdekében, valamint forgalmi adatok gyűjtésére a Balaton Forgalmi modell számára. Vizsgálat és eszközök beszerzése, telepítése.	I., II. ütem	CS31	magyar állam	20	300	601,56	2,25
Közlekedésbiztonság (KB)									
KB013	Országos utak közüti csomópontjainak közlekedésbiztonsá- gi felülvizsgálata (tanulmány)	A tanulmány célja a BKÜ területén megvizsgálni az országos közüti csomópontokat, beazonosítani azon helyszíneket, amelyek balesetveszélyesnek minősülnek, és javaslatot tenni az elvégzendő beavatkozásokra.	I. ütem	CS1	magyar állam	60	0	48 333,33	3
KB014	Országos utak és a hálózati jelentőségű települési utak és csomópontok közlekedésbizton- ságának javítása	A BKÜ területén előzetes vizsgálat alapján azonosított baleseti gócpontokban forgalomtechnikai beavatkozások, csomóponti átalakítások, csomópontok építése, új gyalogátkelők kialakítása, gyalogosvédő szigetek, kiemelt gyalogátkelők, okoszebrák létesítése stb.	II., III. ütem	CS1	magyar állam	450	3 000	840,58	3

Projekt- elem azonosít- ó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	(kiskorrekciók, középszigetek építése, forgalomtechnika és gyalogos rálátások fejlesztése)	Előzetesen felmerült helyszínek pl. Keszthely (gyalogátkelők, csapadékvíz-elvezetés), Balatonalmádi, Fonyód, Zamárdi (Szent I. u.).							
KB017	Közlekedésbizton- sági intézkedések a 7 sz. főút Siófok belterületi szakaszán	7 sz. elsőrendű főút átkelési szakaszának közlekedésbiztonsági felülvizsgálata a Siófok, Tanácsház utcai szakaszon	I. ütem	CS1	magyar állam	30	230	1 115,38	3
Komplex közlekedés (KXX)									
KXX004	Országos utak belterületi átkelési szakaszai és a hálózati jelentőségű települési utak felülvizsgálata, funkciók újraosztása és átépítése a fenntartható közlekedés érdekében (Siófok, Balatonfüred, Keszthely, Tapolca)	Siófokon, Keszthelyen, Tapolcán és Balatonfüreden, összesen mintegy 16 km hosszban, az országos utak belterületi átkelési szakaszain és hálózati jelentőségű utakon, a frekvenciált városi területeken a gépjárműforgalom felületének, sávok számának csökkentése, a felszabadult területen járdák, kerékpárforgalmi létesítmények, rendezett zöldsávok és fasorok bővítése, létesítése, forgalom csendesítése, egyben a gyalogos és kerékpáros keresztezők fejlesztése, bővítése, akadálymentesítése stb. különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire az "Egészséges utcák" értékrendjével összhangban. Siófok: -Kálmán I. sétány - Mártírok útja; -Fő u. a Vilma u. és Fő tér között, Fő tér és Dózsa Gy. u. között; -Szűcs u.; -Sió u. a Szűcs és a Fő u. között; Balatonfüred: -71 sz. főút Germering u. - Fürdő u. között;	I., II. ütem	CS32	magyar állam és önkorm.	48	1 600	189,62	2,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		-buszöblök építése és P+R parkoló kialakítása; Keszthely: -Erzsébet királyné útja -Kastély u. sétánnyá alakítása a Szalasztó u. és a József A. u. között a Kossuth utcával szerves gyalogos kapcsolat kiépítése; -a Rákóczi tér - Vásár tér - Lovassy u. csp., a Vásár tér - Lehel u. csp. átalakítása; Tapolca: -Deák F. u. - Fő tér - Kossuth L. u. a Kereszt utcáig; -Arany J. u. a Kossuth L. és a Templom-Domb u. között; -Batsányi J. u. a Zrínyi M. és a Fő tér között;							
KXK007	Siófok, 65 sz. főút és a 6401 sz. út közötti közvetlen közúti kapcsolat kialakítása, a 7 sz. főút átépítése a Fő u. és a Vak Bottyán u. között a gyalogos és kerékpáros forgalom prioritásának megteremtésével	Siófokon a 65 sz. főút és a 6401 sz. út közötti mintegy 3,2 km hosszban 2x1 sávós közvetlen közúti kapcsolat épül, mely kiváltja a 7 sz. főút érintett belterületi szakaszát. Ezt követően a 7 sz. főút Fő u. és a Vak Bottyán u. közötti szakaszán, mintegy 2,4 km hosszban, a 2x2 sávós városi átkelési szakasz városias jellegű úttá épül át, mely során a közúti kapacitások felülvizsgálata, csökkentése révén a fenntartható közlekedési módok (irányhelyes, gyalogosforgalomtól független kerékpáros infrastruktúra, járdák szélesítése, gyalogosvédő szigetek, körforgalmak) előnye és a klímaváltozást ellensúlyozó beavatkozások (zöldsávok szélesítése, fásítás, vízvizsztatartó esővízgazdálkodás kialakítása stb.) valósulhatnak meg.	I., II. ütem	CS32	magyar állam és önkorm.	204	7 280	4,18	2,5
KXK012	Kisebb forgalmú vasútállomási előterek fejlesztése, intermodális kapcsolatok bővítésével (P+R,	Tanulmány által előzetesen meghatározott kisebb forgalmú vasútállomások előterei felújításra, fejlesztésre kerülnek. Ennek keretében gyalogos járdák, fogadó területek, zöldterületek épülnek, újulnak meg berendezési tárgyakkal egyetemben. Az átszállási lehetőségek erősítése érdekében P+R	III. ütem	CS34	magyar állam és önkorm.	75	800	30,86	3,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	B+R, előtér átépítése fenntartható funkciók erősítése érdekében)	és B+R parkolók kerülnek kialakításra a személygépjárművel és kerékpárral érkezők számára.							
KXK013	Nevelési-oktatási intézmények környezetének forgalomcsillapítása , a gyalogos- és kerékpáros közlekedés priorizálásával	Előzetes vizsgálattal meghatározott településeken, összesen mintegy 5 km hosszban, a nevelési- oktatási intézmények előtt, a reggeli iskolakezdés időszakában az intézmény bejáratánál tapasztalható forgalmi torlódás enyhítésére, a gyalogosan és kerékpárral érkezők érdekében az utca érintett szakaszán a járdák bővítése épül, a parkolás, a várakozás korlátozás szigorú szabályozásának bevezetésével. Pl. Balatonfüreden az Eötvös Lóránd, a Radnóti Miklós és a Református Általános Iskola előtt	I., II. ütem	CS35	magyar állam és önkorm.	15	400	55,42	3,25
Légi közlekedés (LK)									
----	----	-----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Turisztika (T)									
TU001	Balaton Mobilapp kialakítása, a térség okos mobilitás- szervezése érdeké- ben, komplex, digitális információs rendszer fejlesztésével	A Balaton Mobilapp kialakítása egy olyan komplex, digitális információs rendszer megvalósítása, amely információk megjelenhetnek a felhasználók eszközein, illetve a Balaton térségét érintő frekvenciált kijelzőkön. Egyes elemei már működnek egyes városi autóbusz forgalom szervezésében, ezért ezek integrálása is jelen projekt keretében szükséges. A kialakítandó applikáció tartalma nem csak közlekedési információkat foglal magába, hanem együttal turista tájékoztató is, rendezvényi helyszínek megközelíthetőségét elősegítő alkalmazás, MAAS alapelvek mentén, térségi összközlekedési szintet megcélózva.	II. ütem	CS42	magyar állam	60	600	1,65	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		Megvalósításához több szervezet együttműködése szükséges.							
Menedzsment (ME)									
ME001	Közlekedésszervező szervezet/iroda létrehozása a BFÜ (Ügynökség) tevékenységében	A 2-3 fős új szervezeti egység létrehozásával az iroda tevékenysége a térségi szolgáltatások irányító összehangolására fókuszál, mely tevékenység kiemelten a BKÜ területére vonatkozóan kiegészíti a KTI NKft. által végzett feladatokat. Az új iroda feladatai között megjelenik pl. eseménynaptár összehangolása, parkolási-, mobilitási igények koordinálása, különböző mobilitással összefüggő vizsgálatok elkészítése, a Balaton Forgalmi modell fejlesztésének irányítása, a Térségi Mobilitási Tervben szereplő projektek megvalósításában való szerepvállalás, tarifaintegrációs lépések előre mozdítása, a BKÜ településeivel szoros kapcsolattartás stb.	I. ütem	CS37	magyar állam	5	120	----	----
ME002	Balaton-parti és kiemelt települések átfogó parkolási koncepciójának kialakítása	Parkolási, parkolásfejlesztési koncepció kidolgozása. A parkolási igények felmérése és a parkolási gondok, P+R és szezonális igények feltárása alapján, azok kezelése céljából szükséges meghatározni a fejlesztési javaslatokat. Feladat olyan új javaslatok kidolgozása, új megoldások keresése, mint pl. a térségben hol szükséges intelligens parkolásiirányítási rendszerek bevezetése, amelyekkel csökkenthető a parkolóhely-kereső forgalom, vagy mely forgalomvonzó helyeken szükséges külön szintű parkoló létesítmények kiépítése, illetve elektromos autótöltő állomások létesítése.	I., II. ütem	CS38	magyar állam	5	120	----	----

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
ME003	Városi SUMP készítése a térségi jelentőségű városokra (Tapolca, Keszthely, Siófok, Balatonfüred, Balatonalmádi)	Városi fenntartható mobilitási tervek készítése, a hazai és EU-s vonatkozó útmutatók figyelembevételével Balaton meghatározó 5 városa vonatkozásában. A mobilitási tervezés keretében szükséges vizsgálatok (pl. forgalomfelvételek, kikérdezések stb.) elvégzése. A mobilitási tervek társadalmi egyeztetése a korai tervezési fázistól a közmegegyeztetett projektlistákig.	I. ütem	CS38	önkorm.	20	155	----	----
ME004	Balaton Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése, kibővítése (szükség szerinti forgalomfelvételekkel, vizsgálatokkal)	A projekt keretében előkészítő feladatként megjelenik megvalósíthatósági tanulmányok, vizsgálatok készítése, illetve a Balatoni Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése és naprakész működtetése (forgalom számlálások, felvételek elvégzése révén, a modell folyamatos aktualizálása, kiterjesztése, kalibrálása, folyamatos aktualizálása, karbantartása céljából). A modell naprakész alkalmazása lehetőséget nyújt a térség fejlesztéseinek közlekedési megalapozásához. (Forgalomszámláló berendezések telepítésére más projekt keretében kerül sor.)	I., II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	8	100	----	----
ME005	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén, mely a térségi mobilitási terv indikátorai teljesítettségi állapotának adott időszaki megismerését is tudná biztosítani, illetve szükséges intézkedéseket edukálhat. A javasolt technológiai megoldás egy hazai fejlesztésű kültéri alkalmazást lehetővé tevő, kis gondozási igényű, alacsony energiafogyasztású, IoT-alapú szenzor, amely kábelezés nélkül oszlopra vagy tartókonzorra szerelhető a szállópor-koncentráció és a légszennyezés terjedését alapvetően befolyásoló meteorológiai paraméterek, valamint egyéb szennyező komponensek mennyiségének meghatározására. Az eszközök szabványos felépítése és moduláris kialakítása leegyszerűsíti a	II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----

Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		mérőhálózat kiépítését és csökkenti a beruházási kockázatot. A megvalósításnál javasolt a központosított adatgyűjtés, üzemeltetés felhőalapú megoldása.							
ME006	Központi forgalomszervezési és utastájékoztatási szolgáltatások, vizuális utastájékoztatási rendszer, webes alkalmazások és mobilapp kialakítása	Igényvezérelt szolgáltatások vizsgálata, diszpécser-szolgálat, vizuális utastájékoztatási rendszer további bővítése, web-es alkalmazások és mobilapp kialakítása.	II. ütem	CS39	magyar állam	8	50	----	----
ME007	Egységes Balaton környezetet reprezentáló arculati elemek kialakítása, alkalmazása (mobilitási terv - közlekedési célú elemek vonatkozásában)	Egységes megjelenés feladatának központi támogatásaként látványtervezés szükséges az egységes Balaton formavilág kialakítására (Balaton arculati terv készítése). A feladat magába foglalja a BFÜ szervezet (közlekedésszervező iroda) marketing pozicionálását, a Balatoni tudat erősítéséhez marketing eszközök létesítését és felhasználását (általános tájékoztatással rendezvényekhez, eseményekhez). Az arculati tervben kell meghatározni pl. az egységes látványvilágú buszmegállók, utastájékoztatási elemek, logók, kerékpártárolók megjelenését, a mobilitási fejlesztések design elemeinek megalapozását, de alkalmasnak is kell lennie ajándéktárgyakra vagy mobilitási-közlekedésbiztonsági szórólapokra, kisajándékokra (pl. vadriasztó síp vagy fényvisszaverő matrica) való használatához.	II. ütem	CS39	magyar állam	5	50	----	----



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
ME009	Fenntartható mobilitás szemléletformálása, módváltás ösztönzését szolgáló akciók a fenntartható eszközhasználat érdekében	A feladat: szemléletformáló akcióterv készítése és annak megvalósítása a BKÜ területén. Az akcióterv kiemelten a módváltás ösztönzése környezetkímélő közlekedési eszközökre, e-rollerek használatának edukálására irányul (tiltott parkolási tevékenység kárainak csökkentése stb.). A szemléletformáló akciók megvalósításához a projekt a szükséges eszközöket és előkészületeket, erőforrásokat biztosítja.	I., II. ütem	CS40	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----
ME010	Innovatív alkalmazások kialakítása és elterjesztése a fenntartható közlekedési eszközök használatának fokozása érdekében	A projekt különféle "okos város" mobilitási feladatok megvalósításához alakít ki különféle innovatív alkalmazásokat, először pilot projekt formában, melynek pilot helyszíne Zamárdi lenne. Egy alkalmazással pl. hardveres védelem mellett, ingyenes iOS és Android app alkalmazható a hagyományos lakat helyett, konfigurálható továbbá más funkció, pl. parkolási tarifák, köztéri elektromos-kerékpár töltési lehetőségek, vagy pl. teljesen automatizált (elektromos) kerékpárbérlés megoldás. A felhasználók az ingyenesen letölthető kártyával (városkártya, törzsvásárlói kártya stb.) illetve PIN kóddal használhatják a rendszert.	II. ütem	CS40	önkorm.	5	50	----	----

3. táblázat Siófok projektelemei

MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA / CSELEKVÉSI TERV

A Térségi Mobilitási Terv megvalósítása a Tanács támogatásával egyrészt a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség szakmai háttérmunkája révén, valamint az érintett országos, vármegyei és önkormányzati szervezetek közreműködésével megy végbe.

A Siófokot érintő projektelemek megvalósításában ugyanakkor a város döntéshozóinak, az önkormányzatnak kifejezetten nagy szerepe van. Ezért is került már a térségi mobilitástervezés során előtérbe az a javaslat, hogy a város készíttesse el saját Városi Fenntartható Mobilitási Tervét (SUMP-ot). Ez ad lehetőséget a térségi tervezés során előtérbe került projektelemek további pontosítására, kiegészítésére, konkrét projektek rögzítésére. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig.

A Városi Mobilitási terv (SUMP) kidolgozása során kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő vállalatok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a Mobilitási terv szemléletével átítatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen.

A Térségi Mobilitási terv valójában keretet biztosít a várost érintő fejlesztések megvalósításának ütemes végrehajthatóságához azáltal, hogy az egyes projektelemek értékelésével azok eredményessége felszínre került, illetve azoknak vizsgálatával prioritás fogalmazható meg. Ugyanakkor a valós ütemezési, cselekvési fázisokat leginkább a város saját SUMP anyagának célszerű meghatároznia.



3. BALATONFÜRED

STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Alábbiakban a város által rendelkezésre bocsátott, illetve nyilvánosan hozzáférhető érvényben lévő fejlesztési, stratégiai szintű dokumentumokat foglaljuk össze, amelyeket a mobilitás tervezéssel összefüggésben szükséges figyelembe venni.

- ❖ Balatonfüred Város Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)
- ❖ Balatonfüred Város Környezettudatos stratégiai programja
- ❖ Balatonfüred Város Fenntartható Energia és Klíma Akcióterve (SECAP2019)
- ❖ Balatonfüred Város Klímastratégiája 2020
- ❖ Balatonfüred város településfejlesztési koncepciója (2001)
- ❖ Balatonfüred helyi építési szabályzata

Mindezeket túl a közlekedés fejlesztésre vonatkozóan számos európai uniós, országos, valamint térségi szintű dokumentum is meghatározó, ugyanakkor ezek felsorolásától itt eltekintünk (lásd a főanyag 3.1 fejezetében).

BALATONFÜRED SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI RÖVIDEN

TELEPÜLÉSSZERKEZET

Balatonfüred Veszprém vármegyében, a Balatonfüredi járás székhelye, lakossága 12.361 fő¹³. A Balaton legrégebbi üdülőhelye, mely a vármegye hatodik legnépesebb városa. A Balaton közelsége mellett a szénsavas

forrásainak köszönheti ismertségét, amely szív- és érrendszeri megbetegedések kezelésére alkalmas.

Már a rómaiak alatt is lakott terület, melyen létesült település első írásos emléke az 1200-as évekhez vezethető vissza. A város a XIX. század első felében, a reformkor idején indult fejlődésnek. A balatoni gőzhajózás fontos kikötőjévé vált, mindamellett találkozóhellyé is, amely jelentős ingatlanfejlesztéseket vonzott (sétányok, villák, kórház). Fejlődésének újabb szakasza az 1960-as években indult. Balatonfüred Magyarország első gyógy- és üdülőhelyi városa.

Balatonfüred a Balaton északi partján, lankás dombok között fekszik. A szomszédos községek Tihany, Aszód, Balatonszőlős, Csopak, valamint az errefelé szokásos elnevezésű Öreg-hegy, továbbá a Tamás-, György- és Péter-hegyek határolják.

Balatonfüredet három városrész alkotja: Keleti városrésze Arács, nyugat felé található a Füredi városrész és a parti részek alkotják az Üdülőtelep városrészt. A fennmaradó részek a gazdasági, ipari és különleges területeket, valamint a külterületek.

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BELVÁROS

Balatonfüred belvárosa a Füredi városrészben helyezkedik el. A vasúttól északra elhelyezkedő területen találhatók a város legfontosabb egyházi, közigazgatási, oktatási, egészségügyi intézményei. A főbb utak mentén jellemzően kisvárosi, a szűkebb utcákban kertvárosi beépítés jellemzi a területet.

LAKÓTERÜLETEK

A Belváros körül jellemzően kertvárosi beépítést találunk, de egyes tömbökben intenzívebb, 2-3 szintes építés a meghatározó. 3-4 emeletes épületekből álló lakótelep a vasút és a Noszlopy Gáspár utca között épült.

Az apartmanház építési láz ellen fellépést sürgetnek a Balaton-parti nagyobb települések, a lakosság, a civilek és a vízügyi és természetvédelmi és építésügyi szakemberek is. Ennek ellenére pl. Balatonfüreden a

¹³ forrás: KSH népszámlálás 2022



többszintes apartmanházak szaporodása az elmúlt években nem mérséklődött. Bár az önkormányzat a saját tulajdonú ingatlanterületei hasznosítása kapcsán ez ellen közvetlenül tud tenni, azonban a jelenség a befektetői körben továbbra is erősödik. Márpedig az apartmanházak elterjedéséből adódó forgalmi hatások kezelése meghaladja a város lehetőségeit. Így pl. az apartmanházak használói, mint alkalmi lakosok jelentős mértékben megterhelik a korábban kiépült közműhálózatot, mobilitási igényeik jócskán meghaladják a hely jelenlegi adottságait (pl. egy apartman esetében egyidejűleg több autóval érkező számára kellene parkolóhelyet biztosítani stb.).

TURISZTIKA, REKREÁCIÓS TERÜLETEK

Balatonfüred turisztikai és rekreációs funkciók jellemzően az Üdülőttelep városrészben található. A városrész vasúttól délre a Balaton partjáig tart. A város legfontosabb látnivalói és védelem alatt lévő épületei itt található. A turisták által leginkább látogatott részen fut végig a tóparton a Tagore-sétány, valamint itt működik a város közforgalmú kikötője is.

A sétány mentén vendéglátóhelyek és szállodák sora szolgálja a turistákat. A városi zöldterületek rekreációban betöltött szerepe egyre meghatározóbb. A város zöldterületei jellemzően rendezettek, igényesen parkosítottak.

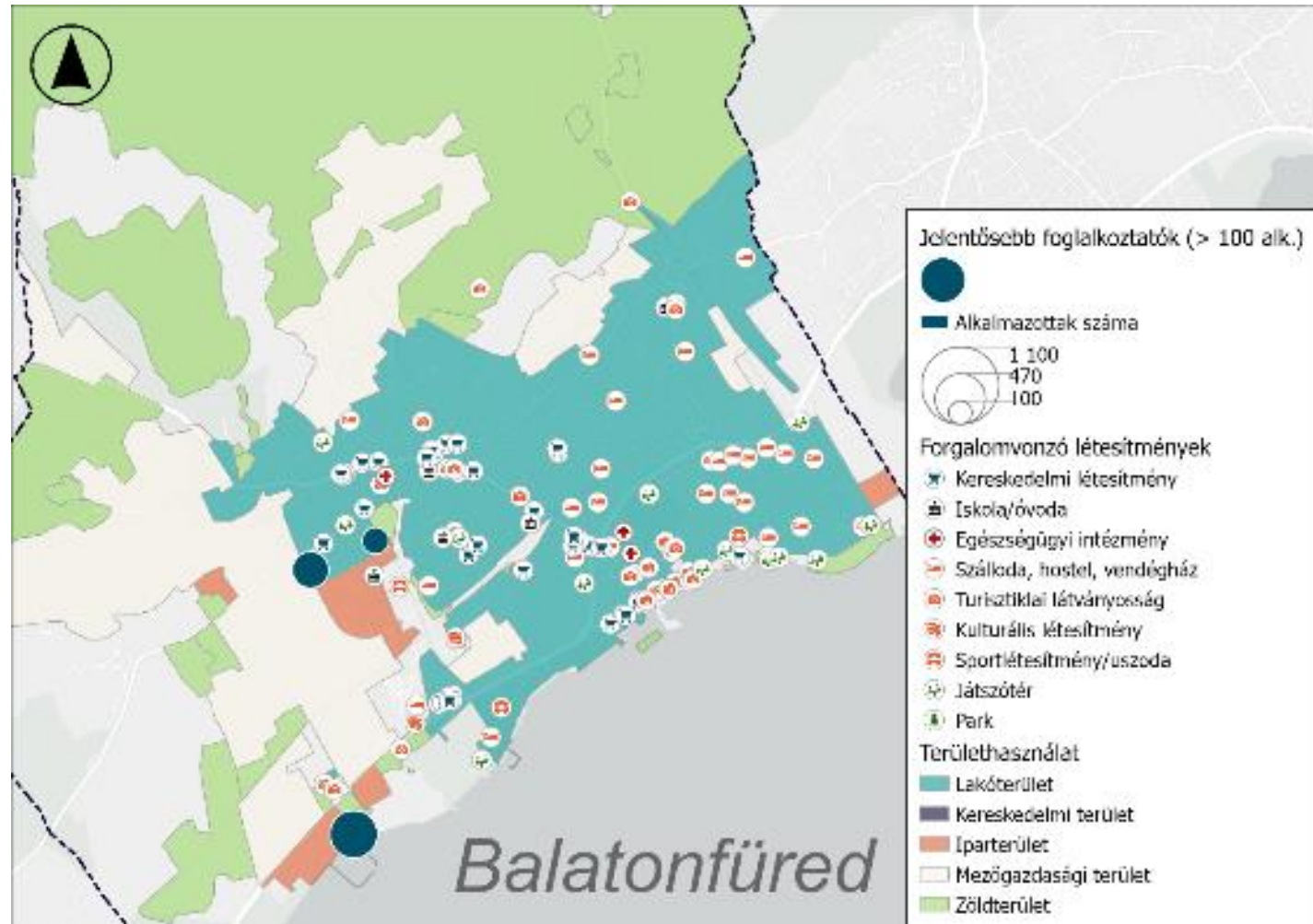
A legfontosabb ilyen részek a Tagore sétány menti parkfűzér, a 71 sz. főút déli oldalán található – Füred tüdejének is nevezett, közel 10 ha-os – Kiserdő, valamint a központban található Kovászna park. Meg kell említeni még az Aquaparkot, amely 71 sz. út mentén, a város nyugati szélén működik.



A Balatonkörnyéki régióban a turisztikai látványosságok és forgalomvonzó létesítmények listáját Siófok és Balatonfüred vezeti. Balatonfüred turisztikai vonzerejét alapvetően épített öröksége és vendéglátás, gasztronómia terén nyújtott szolgáltatásai biztosítják. Az Állami szívkórház, a Somogyi-kúria, az Eszterházy-kastély, a Kossuth Lajos forrás, a Jókai Mór emlékház, a Vörös templom és a hajóállomás sok más mellett kihagyhatatlan látványosságai Balatonfürednek.



2022. év végére a balatoni desztináció második legnépszerűbb célpontja lett a város. A pandémiát követően a 2022. júliusi 623 ezer vendég és 2,2 millió vendégéjszaka biztató arányú felfutást jelzett a balatoni szektornak a 2019. évi rekordot követő mélyrepülés után. Ebből a rangsor második helyezettjeként Balatonfüreden csak júliusban 250 ezer vendégéjszaka teljesült.¹⁴



19. ábra Balatonfüred területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése

¹⁴ Forrás: igyutazunk.hu

GAZDASÁGI TERÜLETEK

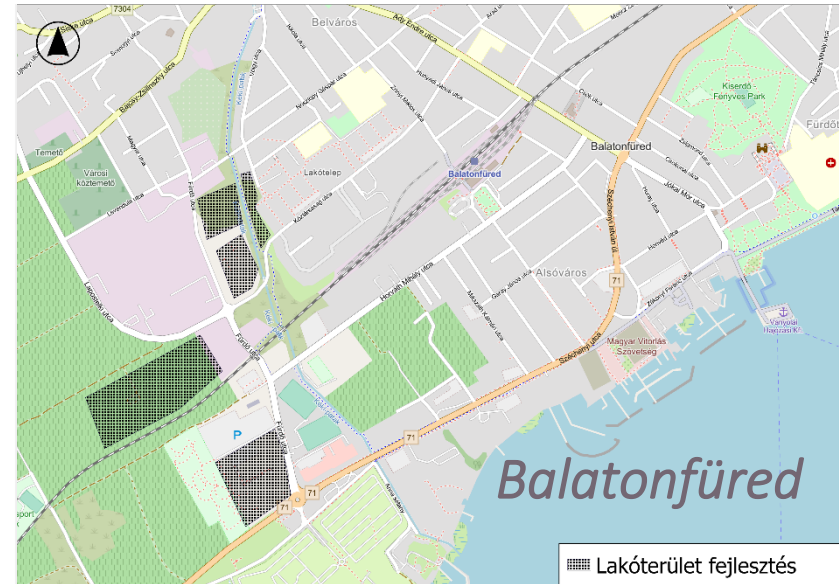
A városban két jelentősebb nagyságú, egybefüggő gazdasági terület található, melyek Balatonfüred nyugati felén helyezkednek el. A Fürdő – Levendula – Laposteleki utca által határolt területen több gazdasági szolgáltató egység dolgozik.

A hagyományos funkciókon túl a kutatás-innováció is képviselteti magát, hiszen itt működik a BME Tudáscentruma és a Rendszertudományi Innovációs Központ. A 71 sz. főút és a vízpart között található a hajógyár területe, mely jelenleg ipari parkként funkcionál. Jelentősebb kereskedelmi koncentrációt, ugyancsak a 71 sz. főút mentén, a város nyugati felén lévő, TESCO hipermarket jelenti.

TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

A város ismeretei szerint több lakóterületfejlesztés várható a jövőben Balatonfüred területén. Az alábbiak a város nyugati szektorában tervezett lakóterületi fejlesztések:

- ❖ a Fürdő utca és a Kéki patak mentén két mintegy 60 lakásos lakóterület és egy szolgálati lakások építésére szolgáló lakóterületi fejlesztések
- ❖ Laposteleki utca folytatása és a vasút között kb. 40-50 lakóház kialakítása
- ❖ a görög falu elbontásával mintegy 100 lakás építése.



20. ábra Balatonfüred területfejlesztési potenciáljai

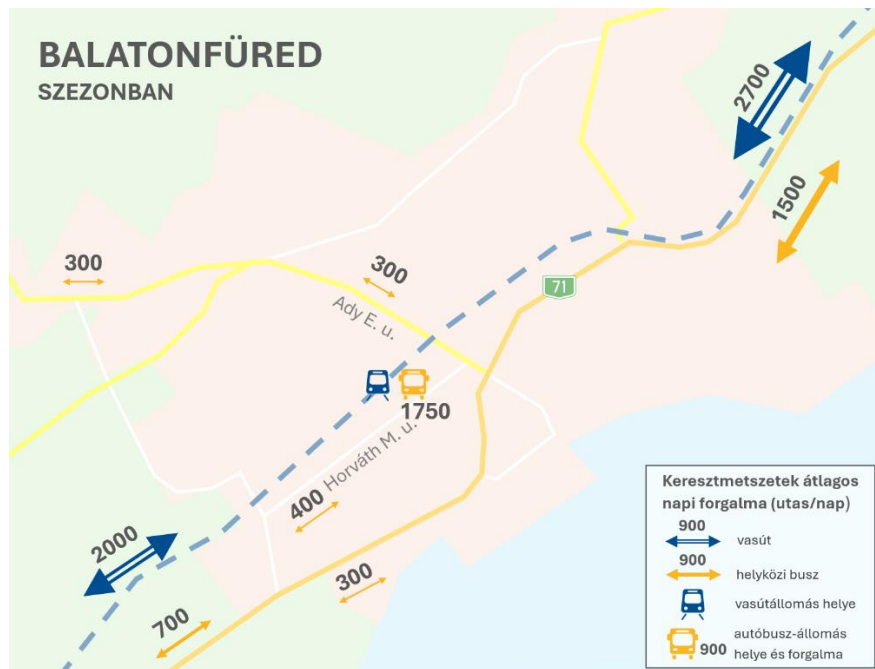
BALATONFÜRED JELENLEGI MOBILITÁSI HELYZETE

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Balatonfüred **vasúti ellátottsága** az északi parti elhelyezkedéséhez képest jónak mondható. A 29 sz. vasútvonal ugyanis a város és Budapest között villamosított, Balatonfüredig az első kapacitást korlátozó keresztmetszet, a villamos üzemű mozdony és diesel mozdony átszerelési időigénye miatt a menetidőben is jelentkező késedelemmel. A város mind a nyári- mind az iskolaidőszakban ütemezett járatokkal, óránként elérhető Budapestről, ugyanis az északi partot feltáró Kék Hullám Expresszvonaton kívül a fővárost Balatonfüreddel összekötő Vizipók sebesvonat is kétórás követéssel közlekedik egész évben. Balatonfüredről a Budapestre közlekedő vonatok kiegészítéseként, Székesfehérvárra, A Kék Hullám kiegészítéseként Tapolcára közlekednek személyvonatok. A nyári

időszakban a vasúti szolgáltatás kiegészül a szintén 2 órás követéssel közlekedő Katica Interrégió vonatokkal, amelyek magas szolgáltatási színvonalon, modern motorvonatokkal biztosítják Budapest elérését. A várost elérő viszonylatokat tekintve szűk keresztmetszet a Balatonfüred és Tapolca közötti, alacsony kapacitású egyvágányú üzem, hosszú megállóközökkel. Ennek következtében itt gyakoriak a késések, nagy a zavarérzékenység.

A **helyközi autóbusz közlekedés** tekintetében a legforgalmasabb csomópont Balatonfüred autóbusz állomás. A megállót a várost célzó és a városon áthaladó autóbuszok egyaránt érintik. A megállóból indulnak a helyi autóbuszok is, valamint közvetlenül a vasútállomás mellett helyezkedik el, ezzel kényelmes átszállási lehetőséget biztosítva az utasok számára.



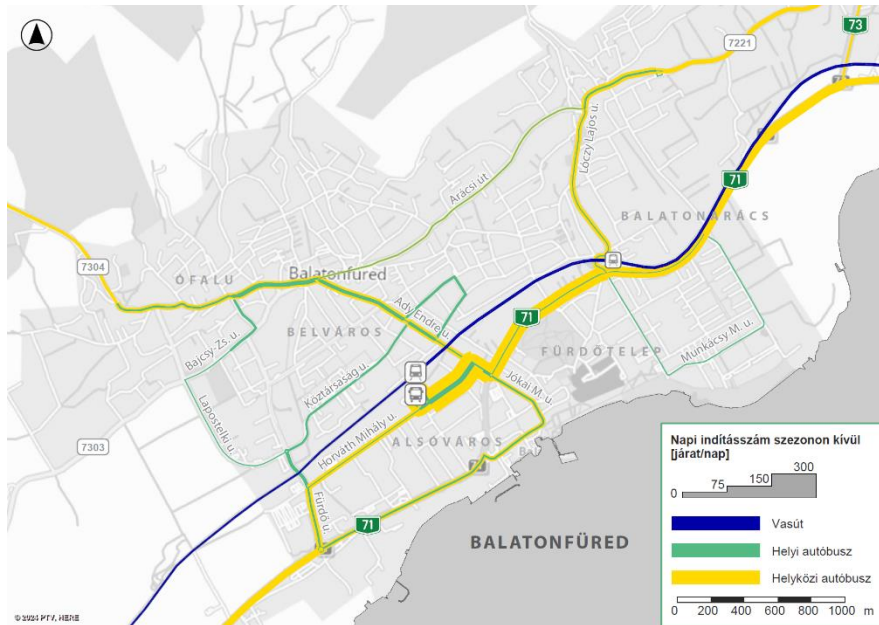
21. ábra Balatonfüred jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül

Az ábrákon szemléletesen látszik, hogy a szezonon kívüli közlekedésben a helyközi autóbusz adja az erőteljesebb közforgalmú közlekedési kapcsolatokat, amelynél a nyárihoz képest mintegy 1,5-2-szeres az utasforgalom. A nyári közlekedésben viszont egyértelmű a vasút prioritása, amely 2,5-szeresnél is több utast szállít a szezonon kívülihez képest.

A város helyközi autóbuszok szempontjából legerősebb kapcsolata Veszprémmel van, ahova óránként több regionális autóbusz is indul, ezt kiegészíti a várost érintő számos távolsági autóbusz. A távolsági autóbuszokkal Balatonfüred közvetlen összeköttetést kap több nagyobb várossal, mint Győr, Szombathely, Zalaegerszeg, Nagykanizsa vagy Kecskemét. 2020 évben indított külön szolgáltatás a Tihany busz, amivel a félsziget is elérhetővé vált a lakosok és turisták számára. A járat annyira népszerű, hogy a szezon nagyobb forgalmú napjain túlszűfoltak az indított járatok.

A **helyi közösségi közlekedést** Balatonfüreden is a Volánbusz Zrt. szolgáltatja. Az autóbuszok a vasútállomás szomszédságában elhelyezkedő autóbusz állomásról indulnak.

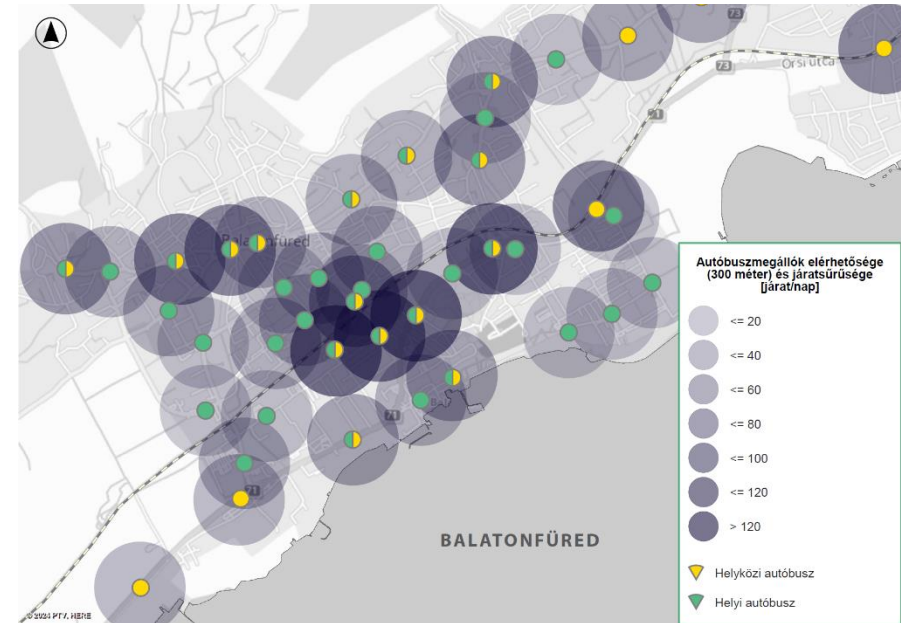
A buszok két, egymással is fonódó hurok mentén tárják fel a települést, melyeken a két különböző irányban eltérő viszonylatszámmal közlekednek (1-1B, 2-2B, illetve 3-as és 4-es jelzéssel), munkanapokon iránynként órás-kétórás követést biztosítva. Tanítási napokon ezeket részben eltérő útvonalon további járatok (5, 6, 7-es viszonylatok) sűrítik 1-2 reggeli és délutáni indulással. A helyi buszok reggel 6.00 órától közlekednek, a szezonon kívüli 20.00 óra körüli üzemzárás a nyári tanítási szünet idején az igényekhez igazodva 23.00 utánra tolódik.



22. ábra Községi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Balatonfüreden (TRENECON Forgalmi Modell)

A megállóhelyek többnyire jól lefedik a várost, csak az északi szőlőhegyre felnyúló kertvárosból, illetve néhány másik családi házas utcából kell 300 méternél többet gyalogni a legközelebbi buszmegállóig. A helyközi

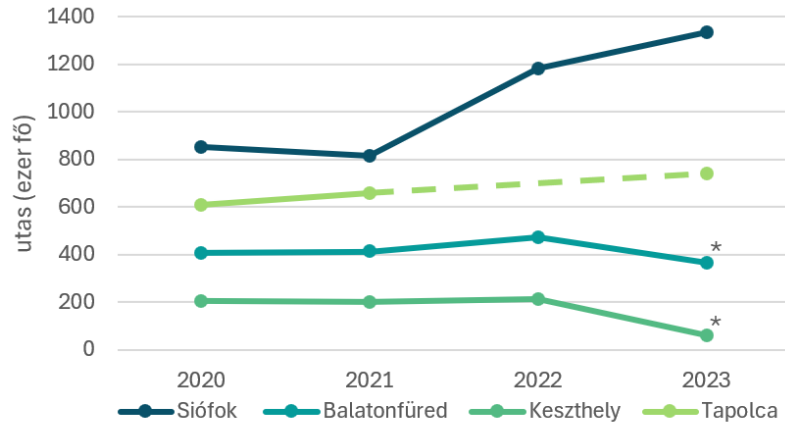
autóbuszok a helyi buszokkal kiegészülve megfelelő közösségi közlekedési szolgáltatást nyújtanak a városban. A megállóhelyi lefedettség megfelelő a belső városrészek esetében már 300 méteres gyaloglási távolságot tekintve mindenhol elérhető egy (vagy több) buszmegálló.



23. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyalogással Balatonfüreden (TRENECON Forgalmi Modell)

A helyi közlekedést 3 db alacsonybelépésű midibusz látja el, melyek légkondicionáltak és elektronikus kijelzővel felszereltek, életkoruk 13 év. Az üzemeltető sikeres pályázata esetén ezeket rövidesen 3 db új, tisztán elektromos meghajtású szóló autóbusz váltja, és a kapcsolódó töltő infrastruktúra is kiépítésre kerül.

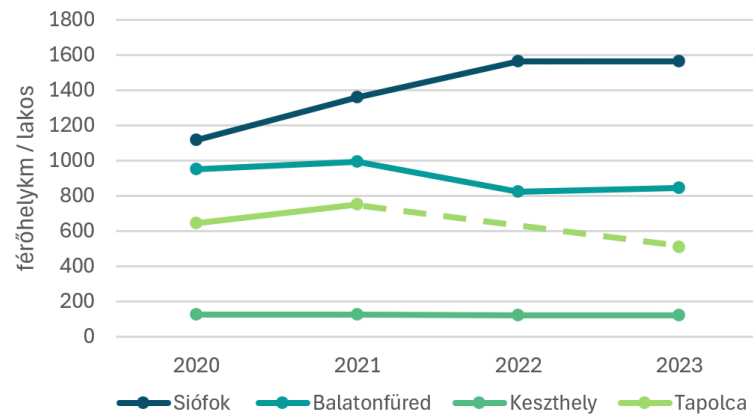
Az elmúlt években a városban kismértékben, de emelkedett a helyi járaton utazók száma, mely alapvetően a balatoni térség népszerűségének növekedésével állhat összefüggésben. (A következő grafikonon látható tendencia valószínűleg kismértékű növekedés lenne, de a módszertani változás miatt utasszám csökkenésként jelenik meg.)



*módszertani változás

24. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)

A következő grafikonon szemléletesen kitűnik a Balatonfüreden jelentkező utóbbi évek teljesítmény-változása. A 2020-at követő kismértékű teljesítmény-növekedés 2022-re jelentős mértékben lecsökkent (alig több mint 800 férőhelykm/lakos), majd 2023-ban némileg növekedett, de valójában stagnálónak mondható.



25. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszáma vetítve

A díjtermékeket és tarifákat a következő táblázat ismerteti.

Helyi díjtermékek típusa	2024. évi tarifa (Ft)
	Balatonfüred
menetjegy	310
24 órás napijegy / összvonalas napi bérlet	700
családi 24 órás jegy	-
72 órás jegy	-
összvonalas 7 napos bérlet	-
összvonalas félhavi bérlet	3 100
egyvonalas havi bérlet	-
összvonalas havi bérlet	4 700
tanuló havi bérlet	1 900
nyugdíjas havi bérlet	1 900
tanuló negyedéves bérlet	5 400

4. táblázat Balatonfüred helyi közlekedési díjtermékek típusai, árazása (2024)

Balatonfüreden a megváltott díjtermékek csak a helyi járatokon érvényesek. Az értékesítési adatok alapján az utazások fele-kétharmada történik bérlettel.

Balatonfüreden (ahol a helyi szolgáltató a Volánbusz Zrt.) a vonaljegyket az utasok nagyrésze a járművezetőnél váltja meg. Bérletek esetében az autóbusz állomáson található elővételi pénztár az egyik értékesítési felület, de a városban a járművezetőnél is lehet bérletet vásárolni.

A jegyek és bérletek online is megválthatók a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. mobilapplikációján keresztül, illetve 2023 óta MÁV Zrt. alkalmazásában is, ami növelte az online értékesítés arányát, mely így eléri a 10%-ot.

A hálózatról, menetrendekről, jegy- és bérletváltási lehetőségekről az utasok a megállóhelyek és a helyszíni pénztár mellett a Volánbusz Zrt. honlapján juthatnak információhoz.

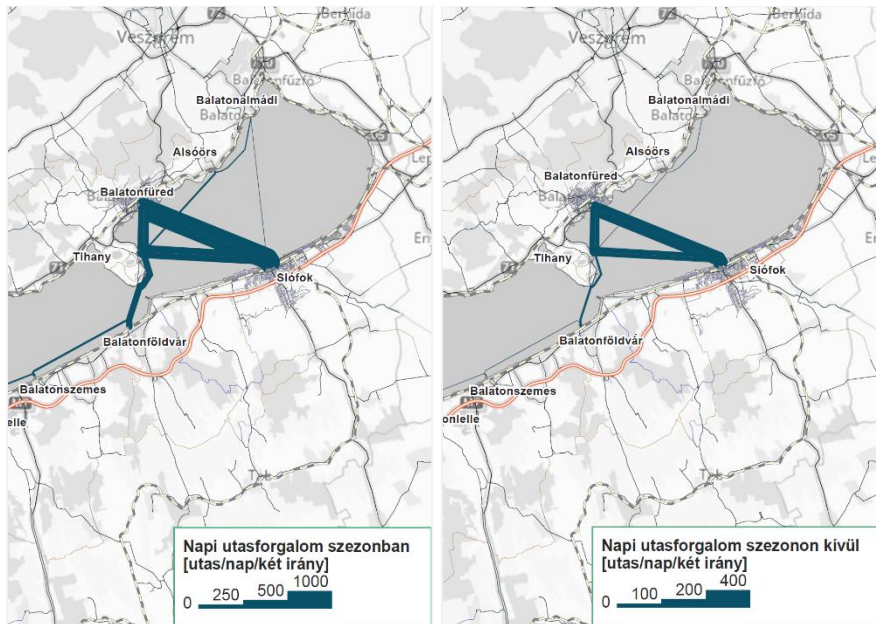
VÍZI ÉS LÉGI KÖZLEKEDÉS

A balatoni vízi közlekedés tekintetében a második legforgalmasabb desztinációt a Balatonfüred-Siófok közötti hajóközlekedés adja, mind szezonon kívül, mind a nyári erős szezonális forgalom tekintetében. A



kiemelkedő forgalmat a települések közötti közvetlen turisztikai vonzerő és a kulturális események bősége indokolhatja.

Balatonfüred part menti elhelyezkedése révén kedvező vízi mobilitással és turizmussal rendelkezik. A balatonfüredi hajóállomás napi utasforgalma szezonban átlagosan 1762 utas/nap.



26. ábra Személyhajó-járatok napi átlagos utasforgalma szezonban (bal oldali ábra) és szezonon kívüli időszakban (jobb oldali ábra)¹⁵, 2023 (saját szerk.)

Az utasforgalmi és kínálati volumeneket a főanyag 4.3 fejezet mutatja be részletesen.

A Földes Airfield kicsi reptere Balatonfüredtől észak-keletre, Balatonszőlős felé vezető út mentén terül el. Tevékenysége elsősorban Balatonfüred és

Tihany környéke szezonális sétarepüléseire fókuszál, de egyedi kérés alapján a légtérből a teljes balatoni kör is megtekinthető.

AKTÍV-MOBILITÁS ÉS MIKROMOBILITÁS

Balatonfüred **kerékpárforgalmi** hálózatát a Balatoni Bringakör part menti nyomvonala határozza meg. Ennek belső szakaszán, az Aranyhíd sétányon és a Zákonyi Ferenc utcában keskeny a rendelkezésre álló kerékpáros felület, ami a nyári szezonban konfliktusokat okoz a kerékpárosok, illetve a gyalogosok között.

A Tagore sétányon a rendezvények (pl. borhetek) alkalmával jelent gondot a kitelepülés, ilyenkor nem biztosított a lezárt útvonal kikerülése. A part menti kerékpárút csak egy helyen, a belváros nyugati oldalán van összekötve a 71 sz. főúttól északra fekvő városrészekkel (Ófalu), a vasútállomás nem érhető el megfelelően a Bringakörrel.

A többi településrész nincs megfelelően bekötve, illetve a belváros sincs megfelelően feltárva, a gyűjtőutak mentén nincsenek kerékpárforgalmi létesítmények, így a helyi lakosok számára releváns célpontok zöme nem érhető el biztonságosan. Ez alól kivételt jelent a Hajógyár, területe, amely a Bringakör nyomvonalán megközelíthető.

A várost átszelő 71 sz. főút belső szakaszán nem biztosított sem a hosszirányú, sem a keresztező kerékpáros közlekedés. A település északi részén a domborzati viszonyok nem kedveznek a kerékpározásnak, de ez az elektromos rásegítésű kerékpárok terjedésével egyre kevésbé jelent akadályt.



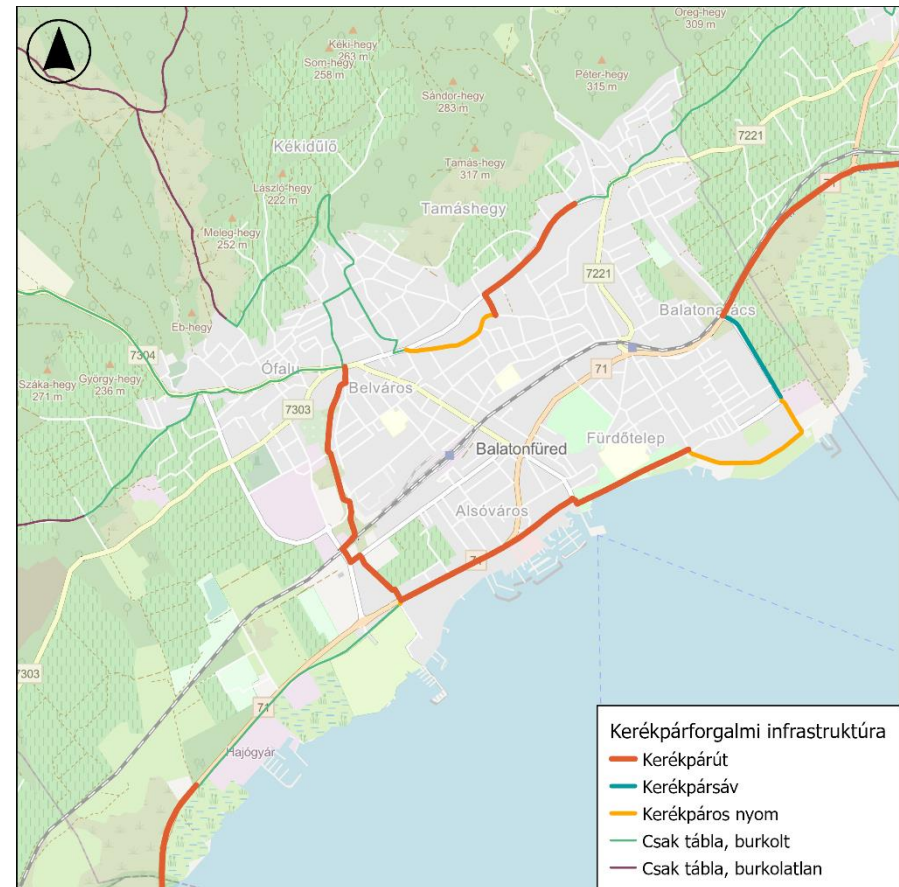
¹⁵ Forrás: BAHART

A Bringakör nyomvonalán sok helyen található kerékpártámasz, de a belváros forgalomvonzó célpontjainál sok nincs megfelelő darabszámú vagy kialakítású támasz (ilyen hely pl. a Kormányablak).

A városban BalatonBike365 kerékpáros szolgáltató pont található, ahol kerékpárbérlésre és javításra van lehetőség.

Balatonfüred még nem rendelkezik kerékpárforgalmi hálózati tervvel, pedig a város fenntartható közlekedés irányába történő elkötelezettségéhez, illetve a kerékpáros és mikromobilis közlekedési fejlesztések tudatos tervezéséhez ez segítséget jelenthet.

A legfontosabb **gyalogosforgalmi** áramlatok a település egyéb részeiből a Balaton-partra és a városközpontba irányulnak, valamint – elsősorban a szezonban – a Balaton-partja mentén jellemzők.



27. ábra Balatonfüred és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei¹⁶

¹⁶ Forrás: saját szerkesztés

A város **gyalogos közlekedésének** helyt adó közterületei általánosságban rendezettek, a frekvenciált területeken igényesen kialakítottak, fasorok, zóldsávok teszik változatossá a környezetet. A járdák jellemzően megfelelőek, de van, ahol csak egy oldalon, vagy egyáltalán nem épült még gyalogjárda, illetve a forgalom csendesítése sem történt meg a gyalogosok védelme érdekében. Sok helyen süllyesztett szegéllyel részben már akadálymentes kialakítású a gyalogátkelőhely.

Bár már több helyen épültek a gyalogosok biztonságát szolgáló középzigetek az úton való átkelésnél, illetve a forgalom intenzitását is csökkentő körforgalmak a városi utakon, ennek ellenére a közúti közlekedést szolgáló infrastruktúra jellemzően a gépjárműközlekedés elsőbbségét biztosítja. Különösen szembeutó ez az országos utak esetében, amelyek feladata, hogy a térségi közúti forgalmat, a tranzitforgalmat, akár a helyi települési igények háttérbe szorítása árán is minél kisebb ellenállás ellenében, átvezesse a városon. Különösen a 2x2 sávú 71 sz. főúti kialakítás nem szolgálja sem működésében, sem látványában a szűkebb és tágabb városi környezetet (megállási tilalom, parkoló hiánya, kétoldali fasor által árnyékoltszék járdák hiánya). Jelentős tranzitforgalom esetén a 2x1 sávú útkialakítás mellett is elvárt már a gyalogosok biztonságos átközlekedését segítő középziget, vagy azzal egyenértékű megoldás alkalmazása. Ezek a prioritások a nyári szezonban még kiemeltebben jelentkeznek, amikor turisták tömegei jelennek meg Balatonfüreden.

A város gyalogos övezetei alapvetően a Balaton menti sávban, az Üdülőttelep városrészben kerültek kiépítésre. Nyugat felől haladva a Zákonyi Ferenc u. sétány, a kikötőig fűzi fel a szállás, vendéglátás és egyéb szolgáltatásokat nyújtó egységeket. A kikötő fogadó tereként működő Vitorlás téren keresztül teremt kapcsolatot a város ikonikus sétányával, a Tagore sétánnyal, amely árnyas fasora alatt kilátást biztosít a Balaton déli partjára. A tér intenzív gyalogos forgalmát zavarja a vízparti létesítményekhez kötődő gépjárművek beközlekedése.

Tovább haladva, a sétány mellett kereskedelmi, vendéglátó üzletek sora szolgálja a turistákat. Az Üdülőttelep tótól messzebb fekvő részeibe a sétányról zöldterületeket átszelő gyalogutak vezetnek, többek közt a Szív-kórház előtti Gyógy térre, melyet keretező attraktív beépítés az egyik

legkedveltebb turista célpont. Az Eszterházy strand bejárata előtt a Tagore sétány csatlakozik az Aranyhíd sétányhoz, mely egészen a Koloska Kikötőig tart. A sétány már nem érinti a partot, zöldterületbe ágyazott strand, szálloda és apartman házak között vezet. A sétányok mentén kerékpárút is épült, melynek használata a forgalmasabb időszakokban zavarja a gyalogosok biztonságos közlekedését. Az akadálymentesítésben a szegélyek lesüllyesztése általánosan használt megoldás a városban, de már a vakokat és gyengénlátókat segítő taktilis burkolati elemek használatára is vannak példák.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS VÁROSI JELLEMZŐI

ÚTHÁLÓZAT

A járásközpont legfontosabb közúti kapcsolatát a Balaton északi partján végig haladó 71 sz. főút biztosítja. Haránt irányban 7303 és 7304 sz. utak a 77 sz. út Tótvázsony menti szakasza felé, míg a 7221 sz. út Csopak irányába a 73 sz. úton keresztül Veszprémmel, a vármegye székhelyével teremt kapcsolatot. A vasúti kapcsolatot a Balaton északi partján haladó 29 sz. Székesfehérvár-Tapolca vasútvonal biztosítja. Balatonfürednek a vasútvonalon egy vasútállomása és egy vasúti megállóhelye van (Balatonarács), a vasútállomásig a vonal villamosított.

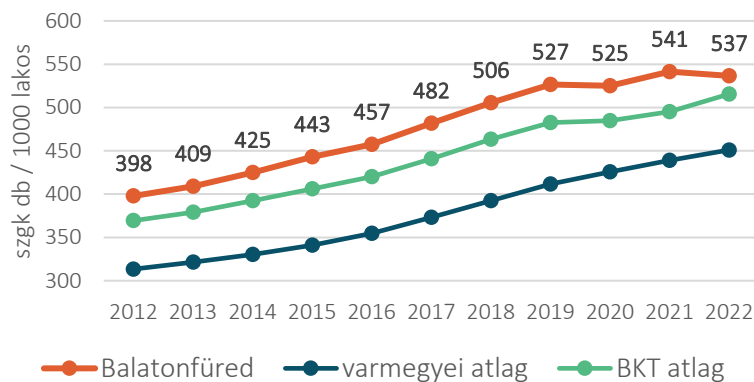
A település beépített részeit átszelő vasútvonal előnye, hogy a vasútállomás és mellette a helyközi és távolsági autóbusz állomás a város középső tengelyén jól elérhető. Balatonfüred hajóállomása jelentős forgalmat bonyolít, nyáron naponta több hajó indul Tihanyba, Tihanyirévre, Siófokra, Balatonföldvára és egyéb helyekre.

A vasútvonalat nem számítva a város főbb szerkezeti tagolását a Balaton-parttal együtt futó 71 sz. főút és a hozzá északról csatlakozó 7221 sz. és a 7303 sz. utak adják. Az utóbbi egyben a belváros és partmenti Üdülőttelep kapcsolatát is biztosítja. Szerkezeti jelentőségű még az Arácsi út, mely a két országos mellékutat köti össze a település északi szélén.



MOTORIZÁCIÓ

Balatonfüred motorizációs szintjének alakulását szemlélteti az alábbi diagram. Látható, hogy az értékek jóval magasabbak a vidéki átlagnál, de még a térségénél is. 2020 után kicsit csökkent a növekedés mértéke, de a 2020-as év 537 szgk/1000 lakos érték ennek ellenére közel 35%-os növekedést jelent a legutóbbi 10 éve esetében.



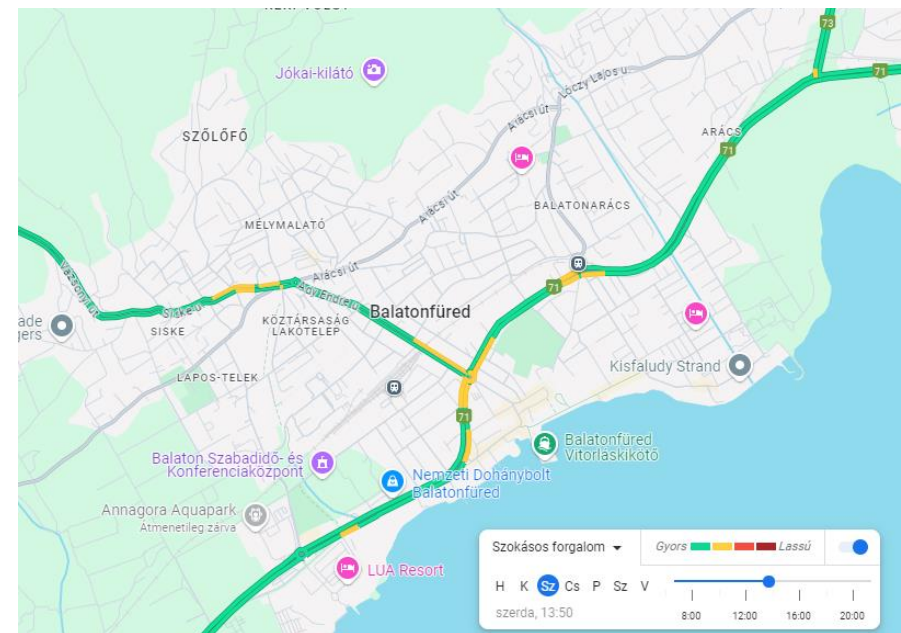
28. ábra A motorizációs szint alakulása Balatonfüreden¹⁷

KÖZÚTI FORGALOM

A város legnagyobb közúti forgalommal terhelt útvonalait a 71 sz. főút, a 77 sz. út és a 73 sz. út egyes szakaszai jelentik. A város életét jelentős mértékben meghatározza a településen áthaladó 71 sz. országos út. Bár a Balaton észak-keleti felén a megépült 710 sz. elkerülő út tehermentesítést jelentett a 71 sz. út forgalmára, azonban ez már nem érinti Balatonfüredet, így a város kénytelen szembenézni az átmenő forgalom okozta kihívásokkal, melyek elsősorban szezonban jelentenek nagyobb problémát.

Balatonfüred az átmenő közúti forgalom szempontjából kedvező helyzetben van. A városon keresztül halad a 71-es út, továbbá itt végződik

a 7221-es, a 7303-as és a 7304-es út. Ezek közvetlen összeköttetéseként a városban az Arácsi út szolgál, amely megteremt egy második átmenő tengelyt. Az átmenő személygépjárműforgalom a 71 sz. úton irányonként szezonban 5.000 jmű/nap, szezonon kívül 3.000 jmű/nap nagyságrendű, míg a második keresztirányú tengelyen ennek nagyjából a fele. A két tengely között az Ady Endre utca biztosítja az átvezetést, ennek ilyen típusú forgalma irányonként szezonban 2.000 jmű/nap alatti, szezonon kívül 1.000 jmű/nap nagyságrendű. A teherforgalom a városon át a személyforgalomhoz hasonló arányokat követ, a 71 sz. úton szezonban megközelítőleg 100 jmű/nap, szezonon kívül ez alatti mértékben.



29. ábra Balatonfüred közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznap¹⁸

¹⁷ Forrás: KSH

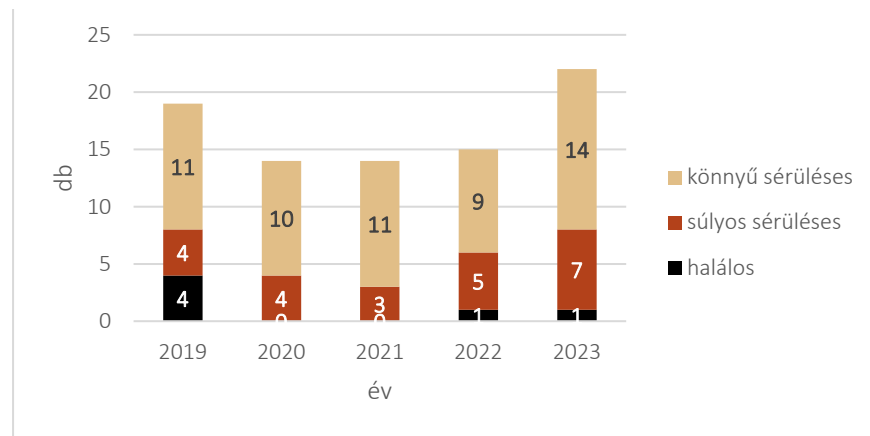
¹⁸ Forrás: Google Maps

követhető parkolóhely-foglaltság értendő). Ugyanakkor ennek kialakítása – a jelentős parkolási problémák okán – mindenképpen szükséges lenne, mivel a parkolóhelyet kereső forgalom az utakon keringve tovább növeli a zsúfoltságot, torlódásokat, ezáltal környezetszennyezést és a baleseti potenciált jelent.

HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A korábbiakban már említett WEB-BAL adatbázisa szerint szemlélteti az alábbi diagram Balatonfüred városának személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulását. Látható, hogy halálos kimenetelű közúti baleset gyakorlatilag nem történik a településen (eltekintve a 2020-as 1 esettől), az esetek száma pedig az utóbbi két évben – egy jelentősebb csökkenést követően – stagnált.



31. ábra Balatonfüred személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulása²⁰

²⁰ Forrás: WEB-BAL

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi közutak, kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, a közvilágítás stb. teszik ki. A helyi utak-, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján az Önkormányzat feladata.

Balatonfüred több közszolgáltatás vonatkozásában a feladatokat a város tulajdonában álló, vagy részvételével működő szervezetek látják el. Ezen főbb szervezetek: PROBIO Balatonfüredi Településüzemeltetési Zrt., Balatonfüredi Hulladékgazdálkodási Nonprofit Kft., Dunántúli Regionális Vízmű Zrt.

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

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető MÁV Zrt., illetve a szolgáltatás bizonyos feladatait a MÁV-START Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

BALATONFÜRED FŐBB MOBILITÁSI PROBLÉMÁINAK ÖSSZEGZÉSE

Az alábbiakban a városra jellemző főbb mobilitási problémák rövid összegzését főként felsorolás-szerűen mutatjuk be. A térségre vonatkozó problémákat, azok összefüggéseivel a főanyag 5. fejezete tartalmazza.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

- ❖ A legtöbb városi megállóhely nem akadálymentes.
- ❖ A városi buszmegállókban papíralapon van (statikus) utastájékoztatás, amely nem ad információt a valós közlekedési helyzetről (nincsenek digitális valós idejű kijelzők).
- ❖ Sok buszmegálló a városban folyópályán került kijelölésre, kevés a buszöblös megoldású megálló.
- ❖ A helyközi autóbuszokat a város megállóiban nem lehet helyi autóbuszos díjtermékekkel igénybe venni.

- ❖ A Jókai utcai szintbeni közúti-vasúti átjáró fénysorompója vasútközlekedésnél hosszú ideig lezárja a forgalmat.
- ❖ Rendezvények idején nem igazodik a vasúti közlekedés a megnövekedett igényekhez.
- ❖ A 29 sz. vasútvonalakon a kerékpárszállítás problémás, a vonattal közlekedők részére **kevés a biciklivel együtt-utazásra vonatkozó biztosított kapacitás**, a probléma elsősorban a nyári szezonban jelentkezik.

VÍZI KÖZLEKEDÉS

Balatonfüredre a vízi közlekedésre általánosságban jellemző hiányok hatnak:

- ❖ Közösségi közlekedésbe való integrálás: Balatonfüred a déli parton az egyetlen keleti régióban található déli parti hajóállomással, Siófokkal van közvetlen kapcsolatban.
- ❖ Az integrált tarifarendszer hiánya
- ❖ Közös utazástervező-, utastájékoztató rendszer hiánya: Balatonfüred hajóállomás és egyéb közösségi közlekedési eszközök állomásai (vasútállomás, autóbusz-állomás) közötti távolság nem jelentős, azonban az integráció hiánya miatt a közlekedési csomópontok közötti átjárhatóság nem optimális.

AKTÍV- ÉS MIKROMOBILITÁS

- ❖ A 71 sz. főút átkelési szakaszának jelentős részén nem biztosított sem a hosszirányú-, sem a keresztirányú kerékpáros átközlekedés.
- ❖ A 71 sz. főúttól északra fekvő városrészek kerékpáros elérhetősége nem biztosított a Balatoni Bringakör és a többi városrész felől.
- ❖ Az oktatási intézmények kerékpáros megközelítése nem megfelelő.
- ❖ A Tagore sétányon, illetve a keleti oldalon található strandok előtt főszezonban gyakoriak a gyalogos-kerékpáros konfliktusok. A Rendezvények alkalmával nem biztosított a sétányt elkerülő alternatív kerékpáros útvonal.

- ❖ A 71 sz. főút belterületi átkelési szakaszának forgalma zavarja a város működését.
- ❖ Esti időszakban nehézkes és balesetveszélyes átkelni a gyalogátkelőhelyeknél a 71 sz. úton, nincsenek intelligens rendszerekkel felszerelve (hangjelzéssel, okos megoldásokkal) a gyalogátkelők többsége.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A város tekintetében a **települést átszelő 71 sz. főút elvágó hatása** ugyanúgy, vagy ha lehetséges, még erősebben jelentkezik, mint a főút melletti többi partmenti város esetében.

A vasúti átjárók közúti és gyalogos-kerékpáros keresztezése hosszú várakozási időt jelentenek, amelyet sokan jeleztek problémaként. A fő közlekedési konfliktus a partra és partról a gyaloglást választók (helyiek és turisták), valamint az autóval közlekedők között tapasztalható.

A mobilitás szempontjából problémaként jelentkezik a parkolóhely kereső autók körözése, ami pl. megfelelően kiépített parkolásiirányítási rendszerrel mérsékelhető lehetne.

A 71 sz. főút Balatonfüred környéki szakaszára vonatkozóan erős a nagy teherforgalom, ami fokozódó problémaként jelentkezik az út nem megfelelő minősége okán. A rossz útminőségre és nem megfelelő útszélességre az alsóbbrendű utak tekintetében is gondot jeleztek a településen. A parkolási problémák aktuálisak, kiemelten a partszakaszra vonatkozóan és a rendezvényekkel kapcsolatosan.

A városban hiányolják a P+R parkolók kialakítását. Újszerű problémaként jelentkezik az apartmanházak környékén a parkolók időszakosan kialakuló zsúfoltsága, mivel a lakásokat használók (családok és rokonaik, barátai) ünnepek vagy hosszú hétvégék alkalmával több autóval érkeznek, melyek vagy elfoglalják a rendelkezésre álló parkolási lehetőségeket, vagy nem férnek el és a környező utcákban keresnek helyet maguknak.

A várost sokan keresik fel szezonban motorokkal, amelyek parkolása sem megoldott, szükség lenne kifejezetten csak motorok számára kijelölt parkolókra, hogy a járművek ne a gyalogos járdán álljanak meg.



CÉLRENDSZER

Balatonfüred Város Településfejlesztési Konceptiójában megfogalmazottak alapján a település jövőkép bővebben a következő:

Balatonfüred a Balaton egyik központjában elhelyezkedő kulturális szervező szereppel bíró kisváros, mely fejlesztési potenciálját városformáló erőként aktiválja. Az építészeti és táji környezet minőségére érzékeny kiváros identitását a minőségi lakó-üdülő, valamint idegenforgalmi jelleg határozza meg, míg a helyi gazdaságának alapját az idegenforgalom és az ehhez kapcsolódó szolgáltató szektor – gyógyászat, egészségmegőrzés és rekreáció - biztosítja.

A helyzetfeltárás következtetéseire és a rendelkezésre álló stratégiákra építve megfogalmazható a város előzetes közlekedési jövőképe, mely a várhatóan elkészítendő Keszthely Fenntartható Mobilitási Terve (SUMP) alapjául is szolgálhat.

Balatonfüred a fenntartható közlekedés dominanciáját biztosító, identitását megőrizni tudó élhető kisváros, mely a városszerkezeti integrációt is magába foglaló belső és külső elérhetőségének fejlesztését a forgalombiztonság növelésével és a környezeti terhelés csökkenésével egyetemben valósítja meg.

BALATONFÜRED FŐBB KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLJAI

Balatonfüred fenntartható mobilitásával kapcsolatos stratégia alkotás mélyebb volumenű, mint amit jelen dokumentum képez, így annak részleteit a városra vonatkozó SUMP elkészítése rögzítheti pontosabban majd ki.

A rendelkezésre álló városi dokumentumok és a jelen vizsgálat eredményeire alapozva a közlekedési jövőkép eléréshez a következő közlekedés-stratégiai célok fogalmazhatók meg.

A város élhetőségét hosszútávon biztosító, a térséghez szervesen kapcsolódó mobilitás

A fenntartható közlekedési módok elsődleges használatának biztosítása

A városszerkezet integrációját szolgáló közlekedési hálózat kialakítása, az elválasztó közlekedés-hálózati elemek elvágó hatásának enyhítése

Intelligens közlekedési rendszerek kialakítása, bővítése, a közlekedés és kapcsolódó környezet szolgáltatási minőségének emelése

A közlekedési módok közötti átjárhatóság erősítése

ESZKÖZRENDSZER/INTÉZKEDÉSEK

A közlekedés-stratégiai célokhoz illeszkedve az alábbi fejlesztési és menedzsment eszközök kerülnek mindenképpen előtérbe (azonban ezek kiegészítésére és pontosítására a városra vonatkozó SUMP elkészítése során kerülhet sor):

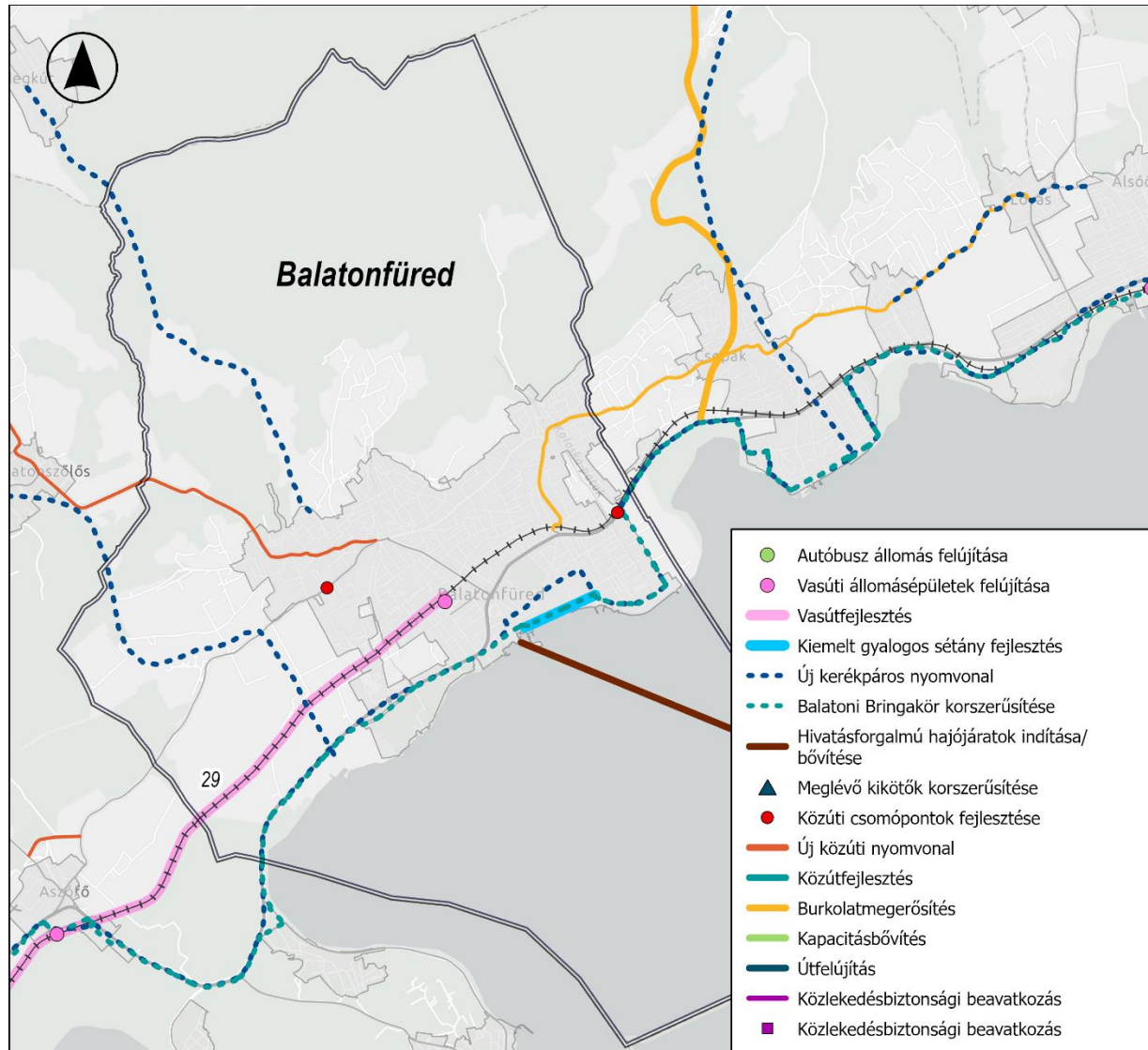
- ❖ a fenntartható közlekedési módok (gyalogos, kerékpáros) kapcsolati, illetve infrastruktúra és környezet fejlesztése
- ❖ a helyi közösségi közlekedés fejlesztése (új elektromos járművek, megállók fejlesztése és akadálymentesítése, hálózat és szolgáltatásfejlesztés)
- ❖ a városi átmenő forgalom tudatos kezelése, forgalomcsillapítás
- ❖ a települési úthálózat és csomópontok fejlesztése
- ❖ közúti parkolás fejlesztése, átgondolt parkolásiirányítással
- ❖ SMART és egyéb „okos” megoldások kialakítása a közlekedésben
- ❖ a vasút szétválasztó hatásának mérséklése, vasúti átkelés kapacitás növelése, akadálymentesítések
- ❖ szemléletformáló tevékenységek a fenntarthatósági célok elérése érdekében

A Balaton térségi mobilitási tervezés során Balatonfüred tekintetében számos beavatkozás, fejlesztés került felszínre. A város szükséges beavatkozásainak számbavételét ugyanakkor nem csupán annak figyelembevételével kell összegezni, hogy a fejlesztés közvetlenül a városban történik-e, hanem minden olyan projektfejlesztéssel is szükséges számolni, amely valamilyen hatással bír Balatonfüred mobilitási helyzetére, a kitűzött célok eléréséhez.

Ennek fényében Balatonfüred tekintetében – jelen térségi mobilitási tervezéssel összefüggésben – több projektlem nevezhető meg. A városi azon projektlemekről, amelyek hely szempontjából azonosíthatók azokról ad szemléletes képet **a következő ábra**. (Azokról, amelyek pl. nem konkrét helyhez kötött beavatkozások, vagy pl. általános, menedzsment jellegű fejlesztések, azok az ábrában nem kerültek feltüntetésre.)

Balatonfüredet érintő projektlemek jelen tervezésben vizsgált főbb adatait, részleteit az ábrát követő **táblázat mutatja be**, amelyben megjelennek a városi projektlemek adatai: projektlem azonosító, megnevezés és rövid műszaki tartalom, az egyes projektlemek becsült költsége, a projektlem megvalósításában érintett kompetencia (magyar állam / magyar állam és önkormányzat / önkormányzat), továbbá a főanyagban levezetett értékelési módszertannal adódó hatékonysági és megvalósíthatósági mutatószámok. A módszertan elvi folyamatát a jelen kötet 1. Bevezetés fejezete említi, de részletesen a főanyag 7.3 fejezete mutatja be. A balatoni térség 263 projektleméből Balatonfüred kapcsán 55 db projektlem lehet érintett, amelyek különböző kompetenciába tartozhatnak (állami / állami és önkormányzati / önkormányzati).

A táblázatban szereplő projektlemek **nem csupán az adott településen belüli fejlesztési projektlemeket tartalmazzák**, hanem minden olyan térségi projektlemet is, amely közvetlen összefüggéssel jelenik meg a város vonatkozásában, pl. nem konkrét projektlem tekintetében, mint a beavatkozások egyik lehetséges helyszíne, vagy konkrét projektlem kapcsán a térségi fejlesztésből adódó eredmény, ill. hatás tekintetében.



32. ábra Balatonfüredet érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektek fejlesztései

BALATONFÜRED PROJEKTELEMEI

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Közösségi közlekedés (KK)									
KK001	Balatonfüred helyi autóbuszok elektromos járműfejlesztése (dekarbonizációs terv szerint)	A szükséges autóbuszflotta-csere ütemezett megvalósítása a Volánbusz Zrt. elképzelése mentén a Zöld Busz Program keretein belül. Sikeres pályázat esetén Balatonfüreden három elektromos meghajtású, alacsony padlós, helyi kivitelű jármű állhat forgalomba. A Volánbusz Zrt-nek támogatói Okirata van helyi szóló e-buszok beszerzésére. A balatonfüredi dekarbonizációs terv az új elektromos autóbuszok élettartamát 15 évben határozta meg.	I. ütem	CS11	magyar állam és önkorm.	19	690	40,57	2,75
KK004	Balatonfüred helyi buszközlekedés hálózat és szolgáltatás fejlesztése	A balatonfüredi helyi autóbusz-közlekedés szolgáltatás-fejlesztése magába foglalja az alábbi fejlesztéseket: - Helyi buszhálózat fejlesztése, különös tekintettel az újjépítésű lakóterületekre és a vasútra való gyors átszállási kapcsolatra; - Új megállóhelyek kialakítása a fejlesztett hálózatnak megfelelően; - Utastájékoztató fejlesztése.	II. ütem	CS11	önkorm.	16	300	72,76	2,75
KK006	Integrált ütemes menetrend bevezetése a BKÜ helyközi autóbuszjáratán	MÁV csatlakozások figyelembevételével ütemes menetrend, és a hétvégi forgalomműködés kezelése különösen szezonban	I. ütem	CS12	magyar állam	15	100	7 826,09	2,75
KK007	Helyi kisbuszos iránytaxi és car-sharing szolgáltatási lehetőségek feltárása, minta	A projektelelem célja, hogy olyan közösségi közlekedési megoldásokat dolgozzon ki, amelyek közvetlen kapcsolatot biztosítanak azoknak a településeknek, településrészeknek, amelyek jelenleg nem rendelkeznek közvetlen közösségi közlekedési kapcsolattal. A projekt keretében igényvezérelt	I.II. ütem	CS12	magyar állam és önkorm.	20	50	12,86	2,75



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	projekt megvalósítása	kisbuszos iránytaxi rendszer kialakítása történik, amely összeköti a települések lakott részeit a közösségi közlekedési megállókkal. Ez a rugalmas megoldás a helyi közlekedési igényekhez igazodik, különös tekintettel a kisebb, elzárt települések lakóira. Emellett a projekt vizsgálja a car-sharing (autómegosztási) szolgáltatások balatoni bevezetésének lehetőségét is, amely szintén hozzájárulhat a közlekedési hiányosságok áthidalásához. A helyi szolgáltatók megjelenésének ösztönzésével a projekt hosszú távon kívánja növelni a fenntartható közlekedési lehetőségek elérhetőségét, és egy minta projektet valósít meg, amely irányadó lehet a későbbi fejlesztésekhez. <i>Ezen projektelem összefüggésben áll a KK012 projektelemmel (egymást kiegészítve).</i>							
KK008	Kerékpárszállítás kialakítása helyközi autóbuszokon	A projektelem célja a Volánbusz által korábban indított pilot projekt folytatása, amely a helyközi autóbuszokon kerékpárszállító szerkezetek kialakítását célozza. Ennek keretében a már meglévő járműveket utólag szerelik fel hátsó kerékpárszállító szerkezettel. Ez lehetővé teszi, hogy a kerékpáros közlekedés és a tömegközlekedés könnyebben összekapcsolódjon, különösen a turisztikai és vidéki területeken, ahol a kerékpáros infrastruktúra kiemelt szerepet kap. Az utólagos felszerelés révén javul a közösségi közlekedés rugalmassága és a fenntartható közlekedési módok integrációja.	I. ütem	CS12	magyar állam	3	25	3 214,29	2,75
KK009	Helyközi autóbusz megállóhelyek infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése	A projektelem keretében 90 darab, nagy forgalmú autóbusz-megállóhely átfogó felújítása valósul meg. A munkálatok magukban foglalják a buszöblök építését, továbbá a burkolat teljes felújítását annak érdekében, hogy megfeleljen a korszerű közlekedési infrastruktúra követelményeinek. Az akadálymentesítés szintén kiemelt figyelmet kap,	I.II.III. ütem	CS13	magyar állam	85	3 150	0,93	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		amelynek részeként biztosítják a járdacsatlakozások akadálymentességét, hogy a megállóknál minden utas számára könnyen hozzáférhetőek legyenek, beleértve a mozgáskorlátozott személyeket is. A projekt célja továbbá a modern utastájékoztatási rendszerek telepítése, hogy a közlekedésben részt vevők naprakész információkat kaphassanak az induló járatokról, és az utcabútorok telepítése, amelyek kényelmes várakozási környezetet biztosítanak. A 90 darab megállóhely konkrét helyszínhez nem kötött, a Volánbusszal, a közútkezelőkkel és településekkel együtt szükséges a kiválasztási folyamatot elvégezni.							
KK011	Korszerű autóbuszok forgalomba állítás a helyközi autóbuszvonalako n	A projektelem keretében 90 darab korszerű, környezetbarát és energiahatékony autóbusz kerül forgalomba állításra a helyközi autóbuszvonalakon. Ezek az új autóbuszok magasabb szintű komfortot és megbízhatóságot biztosítanak, hozzájárulva a közösségi közlekedés színvonalának emeléséhez, valamint a környezetterhelés csökkentéséhez. Az új járművek megfelelnek a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak, amelyek hozzájárulnak a károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez, és javítják a levegőminőséget. Emellett az autóbuszok korszerű műszaki megoldásai révén növelik az energiahatékonyt, valamint az utasok számára biztosítják a nagyobb kényelmet, beleértve a klimatizált utastereket és a modern utastájékoztatási rendszereket.	I.II.III. ütem	CS14	magyar állam	194	7 200	563,49	3,25

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK013	29.sz. észak- balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonfüred – Tapolca szakaszon (Szabadbattyán– Tapolca–Keszthely villamos üzem kiépítése a Balaton körül, II. ütem ("A" rész)	KK013 "A" rész Az észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonfüred–Tapolca szakaszon (IKOP II. ütem) több jelentős infrastrukturális fejlesztést tartalmaz: - Villamosítás: amely javítja a közlekedés hatékonyságát és csökkenti a dízelvontatásra való szükségletet. - Infrastruktúra korszerűsítése: A pálya állapotából fakadó sebességkorlátozásokat megszüntetik, a teljes érintett szakasz újjáépítésre kerül, így a vonatok ismét 80 km/h sebességgel közlekedhetnek. Bizonyos szakaszokon állandó lassújelek maradnak meg geometriai és láthatósági okokból. - Központi forgalomirányítás (KÖFI): Az összes érintett szakaszon bevezetik a központi forgalomirányítást, melyhez bővítik a Fonyód KÖFI központot és új központot létesítenek Tapolcán. Ez növeli a közlekedés hatékonyságát és a menetidők tervezhetőségét. - Kétvágányúsítás és sebességnövelés: Egyes szakaszokon második vágányt építenek és növelik a pályasebességet, például Balatonfüred és Aszód között, ahol 100 km/h sebesség elérése a cél. Ezek a fejlesztések a vasúti közlekedés hatékonyságát és utasbarát jellegét növelik, miközben javítják az elérhetőséget és a közlekedési infrastruktúra fenntarthatóságát a Balaton térségében. Az I. ütemben elmaradt állomási fejlesztések külön projektben szerepelnek. (A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)				0 (KK020 tartalmazza 5 485 mFt)	112 742	423,29	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	26.sz. észak- balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonszent- györgy – Keszthely – Tapolca szakaszon (Szabadbattyán– Tapolca–Keszthely villamos üzem kiépítése a Balaton körül, II. ütem ("B" rész)	KK013 "B" rész Az észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonszentgyörgy–Tapolca szakaszon (IKOP II. ütem) több jelentős infrastrukturális fejlesztést tartalmaz: - Villamosítás: amely javítja a közlekedés hatékonyságát és csökkenti a dízelvontatásra való szükségletet. - Infrastruktúra korszerűsítése: A pálya állapotából fakadó sebességkorlátozásokat megszüntetik, a teljes érintett szakasz újjáépítésre kerül, így a vonatok ismét 80 km/h sebességgel közlekedhetnek. Bizonyos szakaszokon állandó lassújelek maradnak meg geometriai és láthatósági okokból. - Központi forgalomirányítás (KÖFI): Az összes érintett szakaszon bevezetik a központi forgalomirányítást, melyhez bővítik a Fonyód KÖFI központot és új központot létesítenek Tapolcán. Ez növeli a közlekedés hatékonyságát és a menetidők tervezhetőségét. - Kétvágányúsítás és sebességnövelés: Egyes szakaszokon második vágányt építenek és növelik a pályasebességet. Ezek a fejlesztések a vasúti közlekedés hatékonyságát és utasbarát jellegét növelik, miközben javítják az elérhetőséget és a közlekedési infrastruktúra fenntarthatóságát a Balaton térségében. Az I. ütemben elmaradt állomási fejlesztések külön projektben szerepelnek. <i>(A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)</i>	I.II. ütem	CS16	magyar állam	0 (KK020 tartalmazza 2 667 mFt)	56 075	423,29	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK015	Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta építése Balatonaliga térségében	A Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta projekt keretében a 29. és 30. sz. vasútvonalak között közvetlen összeköttetés jönne létre Balatonaliga térségében. Ezzel a következő előnyök származnak a projektből: - Közvetlen Siófok–Balatonfüred személyvonatok indíthatók, így gyorsabb, közvetlen vasúti kapcsolat jön létre a Balaton nyugati oldalán. - A 29. sz. vonal Budapest felé tartó vonatai a 30. sz. vonalat is használhatják Lepsény térségében, ami jelentős menetidő-csökkenést eredményez, különösen azért, mert a 29. sz. vonalon a domborzati viszonyok miatt nincs lehetőség sebességemelésre. - A személyvonati és gyorsvonati forgalom különválasztása Szabadbattyán és a Balaton között, ami lehetővé teszi, hogy a helyi igényeket kiszolgáló személyvonatok és a gyors, távolsági vonatok hatékonyabban közlekedjenek. Ezen projektelem megvalósulásának előfeltétele, hogy a KK016 projektelem (30. sz. vasútvonal kétvágányúsítása Szabadbattyán és Kiscsérpuszta között) is megvalósuljon. <i>A KK015 és KK016 projektek együttes megvalósulása esetén a 29. sz. vasútvonal nagyvolumenű fejlesztésére Szabadbattyán és Balatonakarattya között nincs szükség, mivel a forgalom jelentős része a 30. sz. vasútvonalra terelődne át.</i>	II.III. ütem	CS16	magyar állam	136	53 433	145,52	3
KK020	29. sz. észak-balatoni vasútvonal felújítása a Szabadbattyán – Balatonfüred szakaszon (I. ütem)	Ezen projektelem a KÖZOP és IKOP forrásokból finanszírozott korábbi fejlesztések során műszaki vagy költség okokból elmaradt részelemeit valósítja meg. A projekt célja a Balaton északi partján található vasútállomások és pálya korszerűsítése és az utasok kényelmének növelése érdekében. Az első ütem során a korábban elmaradt felújítások kerülnek	I.II. ütem	CS16	magyar állam	11 009	73 690	1 124,90	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		megvalósításra. A fejlesztések az állomásépületek rekonstrukcióját, peronok felújítását, akadálymentesítést, valamint az utastájékoztató rendszerek modernizálását foglalják magukba. A cél a modern közlekedési infrastruktúra megteremtése, amely megfelel a mai kor elvárásainak, miközben javítja a helyi és turisztikai közlekedést a Balaton térségében. (A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.) Ebbe a projektelembe továbbá beletartoznak a Balatonfüred – Tapolca – Keszthely – Balatonszentgyörgy előkészítési költségei is.							
KK021	Állomásépületek felújítása a Balaton-parti vasútvonalak mentén (déli part) ("A" rész)	KK021 "A" rész A tervezett „Dél-balatoni vasútállomások építési munkái” beszerzésnek megfelelő 30. sz. vasútvonal 12 állomás/megállóhely korszerűsítése.	I. II. ütem	CS18	magyar állam	147	11 800	491,15	4
	Állomásépületek felújítása a Balaton-parti vasútvonalak mentén (északi part) ("B" rész)	KK021 "B" rész Az IKOP PLUSZ ÉFK-n szereplő „Észak-balatoni vasútállomások, megállóhelyek korszerűsítése” projektnek megfelelő állomásfejlesztések a 29. sz. vasútvonalon.				660	14 540	491,15	4



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK022	Korszerű motorvonatok beszerzése	A projektelem keretében 50 darab, modern, nagy kapacitású motorvonat kerül beszerzésre, melyek a magyar vasúti hálózaton távolsági vonalakon fognak közlekedni. A beszerzés célja, hogy növelje az utazási komfortot és csökkentse az utazási időt, különös tekintettel a nagyobb sebességgel közlekedő, energiatakarékos motorvonatokra. A járművek alkalmasak lesznek a korszerű utastájékoztató rendszerek és a fedélzeti kényelmi szolgáltatások biztosítására, továbbá akadálymentes kialakítással rendelkeznek, így megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, valamint a fenntartható közlekedési célkitűzéseknek is.	I.II. ütem	CS19	magyar állam	1 375	137 500	302,03	2,75
KK023	Korszerű kerékpárszállító vasúti kocsik beszerzése	A projektelem célja 20 darab modern kerékpárszállító kocsik beszerzése, amelyek a vasúti közlekedés kerékpárosbarát fejlesztéséhez járulnak hozzá. Az új kocsik lehetőséget biztosítanak majd a biztonságos és kényelmes kerékpárszállításra, valamint megfelelnek a modern közlekedési igényeknek, mint például az utasok számára kényelmes felszállás-lehetőség biztosítása. Ezek a vasúti kocsik a vasúti közlekedés népszerűsítését és a fenntartható közlekedési célok elérését szolgálják, összhangban az egyre növekvő kerékpáros turizmussal és igényekkel a Balaton környékén és más távolsági útvonalakon.	II. ütem	CS19	magyar állam	151	5 600	656,38	2,75
KK025	Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában	A projektelem a korábbi TOP pályázatból I. ütemben telepített vizuális utastájékoztató eszközök további fejlesztését tartalmazza. Az Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában a projektelem célja a valós idejű utastájékoztató fejlesztése a MÁV, Volán és a menetrendszerű vízi komp közlekedés integrálásával, valamint az átszállási	I.II. ütem	CS21	magyar állam	189	7 000	166,92	3



Projekt- elem azonosít- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		lehetőségek optimalizálásával. A projektelelem keretében további valós idejű kijelzőket telepítenek egyes kiemelt forgalmú megállóba, javítva az utazók tájékoztatását. A MÁV utastájékoztató-fejlesztési program több lépést is javasol a Balaton környéki vonalakra vonatkozóan, beleértve a KÖFI (központi forgalomirányítási) rendszerek valós idejű adatainak összehangolását és háttérrendszerek létrehozását. Minden szolgálati helyen legalább egy összesítő kijelző, illetve minden peronon külön kijelzők telepítése biztosítja az utasok tájékoztatását. A legfontosabb 20 szolgálati helyen a projektelelem teljes körű utastájékoztatói rendszert épít ki, amely magában foglal legalább három összesítő kijelzőt, perononként három, több vonat megjelenítésére alkalmas kijelzőt, valamint a vonatok megállási helyének jelzésére egy olasz módszert alkalmazó monitorrendszert. Ez a megoldás célja, hogy gyors és hatékony utascsera valósuljon meg minden állomáson.							
Aktív- és mikromobilitás (AM)									
AM001	Balatoni Bringakör korszerűsítése (felújításból kimaradt szakaszok)	A Balatoni Bringakör korszerűsítése a korábbi fejlesztésekből kimaradt szakaszok megvalósításával: a meglévő szakaszok felújítása, szélesítése, hatályos útügyi műszaki előírásoknak való megfeleltetése; a hiányzó vagy új nyomvonalra helyezendő szakaszok megépítése	I. ütem	CS2	magyar állam és önkorm.	66	2 000	1 863,50	2,5
AM003	7303 sz. út mentén, Balatonfüred-Aszód közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása	7303. sz. út mentén Balatonfüred-Aszód között biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása	III. ütem	CS3	magyar állam	10	216	150,44	2,5

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM006	Hidegkút - Balatonfüred közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása	Hidegkút - Balatonfüred közötti biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása	II. ütem	CS3	önkorm.	23	600	54,57	2,5
AM015	Balatonfüred – Balatonszőlős – Vászoly – Nagyvázsony – (Úrkút – Ajka) térségi jelentőségű kerékpárút kialakítása, fejlesztése	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Balatonfüred - Nagyvázsony között, Balatonfüred Hajógyári kikötő, Napfénydűlő u. mentén, Szőlősi séd környezetében, Balatonszőlős, Pécsely (Örvényesi séd északi partján, Klárapusztá) ... Vászoly 7338 sz. út (Vazul u., András u.) ... Mencshely, Vöröstó 73113 sz. út (Fő u.), Nagyvázsony Vöröstói út, 7312 sz. út, 77 sz. út, 7308 sz. út nyomvonalon Úrkút felé	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	96	3 204	103,03	2,5
AM051	Jelzőlámpás és irányítás nélküli gyalogátkelők akadálymentesíté- se, vizuális és akusztikus fejlesztése tanulmány által meghatározott 18 városban, 30 parti községben és 47 parton kívüli községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 95 településen a kijelölt gyalogátkelőhelyeknél a vakok és gyengénlátók, valamint a mozgásukban korlátozottak segítésére szegélyszüllyesztés, taktilis jelek beépítésére, valamint az átközlekedést segítő hangos tájékoztatás stb. telepítésére került sor	I. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	35	475	450,98	2,5
AM052	Gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti átkelőhelyek fejlesztése (jelzőlámpa, gyalogosvédő	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és a fejlesztési helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 92 településen meglévő gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti keresztezésekben az átközlekedés segítése érdekében pl. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rampák, akadálymentesítés, valamint új átkelőhelyek	I., II., III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	920	2 760	62,50	2,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	sziget, akadálymentesítés stb.), új átkelők létesítése tanulmányban meghatározásra kerülő, az I. és II. rendű utak által érintett településeken	építésére került sor, különös figyelemmel az idők és a gyermekek közlekedési igényeire							
AM053	Gyalog- és kerékpáros külön szintű <u>közüti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a külön szintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt településeken meglévő gyalogos és kerékpáros külön szintű közúti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerülnek új szintbeni keresztezésekkel (irányítás nélküli v. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rámpák stb.), különös figyelemmel az idők és a gyermekek közlekedési igényeire	I., II., III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	60	240	76,67	2,5
AM054	Szintbeni vasúti átjárók biztonságának felülvizsgálata, gyalogos és kerékpáros átkelők biztonságossá	NA	I., II. ütem	CS6	magyar állam	25	500	523,81	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	tétele szükséges átalakításokkal								
AM056	Szintbeni gyalogos és kerékpáros vasúti átjárók átjárhatóságának, átbocsájtó képességének fejlesztése (szükség szerint vasúti biztosítási mód fejlesztéssel), újak létesítése tanulmányban meghatározott 14 vasúttal érintett városban és 16 vasúttal érintett községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 30 településen a meglévő szintbeni gyalogos, kerékpáros vasúti keresztezések felülvizsgálata alapján az átbocsájtó képességük növelése pl. labirintkorlát helyett fénysorompó építésével, valamint új keresztezések építése	I., II. ütem	CS6	magyar állam	450	2 100	10,78	3
AM057	Különszintű gyalogos- és kerékpáros <u>vasúti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a különszintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 4 településen a meglévő gyalogos és kerékpáros különszintű vasúti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerül új szintbeni keresztezésekkel (labirint korlát, fénysorompó, félsorompó) különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire.	I., II., III. ütem	CS6	magyar állam és önkorm.	100	480	47,41	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM058	Modern KRESZ parkok kialakítása az üzemeltetésükben szerepet vállaló 5 településen	KRESZ parkok építése általános és középiskolások közlekedési tudásának és biztonságának fokozása érdekében, az üzemeltetésükben szerepet vállaló legalább 5 településen (pl. Balatoncsicsó)	II. ütem	CS7	magyar állam és önkorm.	25	300	1,54	2,75
AM062	Balatonfüred, Tagore sétány fejlesztése, gyalogos és kerékpáros útvonal szétválasztása	Tagore sétányon, mintegy 0,8 km hosszban, a gyalogosok és a kerékpárosok közötti konfliktus csökkentése érdekében a gyalogos terület és a kerékpárút között az átjárás csökkentése az átközlekedést akadályozó növény telepítéssel ill. egyéb korlátozó eszközök építésével	I. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	15	96	180,18	2,5
AM063	Baltoni gyalogos sétányok fejlesztése a fenntarthatóság és akadálymentesség prioritásával tanulmány által meghatározott 18 városában és 12 parti községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. A gyalogos közlekedés fejlesztése érdekében a mintegy 30 településen meglévő Balaton-parti és településközponti gyalogos sétányok, terek rekonstrukciója, felújítása, fejlesztése, bővítése és újak építésére kerül sor az élő, biztonságos, fenntartható és egészséges települések célrendszerével összhangban	I., II. és III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	129	4 500	43,20	2,5
AM065	Gyalogos felületek, járdák fejlesztése, bővítése tanulmány által meghatározott 18 városban és 57 nagyobb forgalomvonzó községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 75 településen gyalogos felületek, járdák, sétányok, gyalogos terek és hálózati kapcsolataik épülnek ki, illetve kerülnek felújításra, növelve szolgáltatás színvonalát és javítva környezetük minőségét	I., II. és III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	161	5 891	33,05	2,5

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM066	Balatonfüred, a 7221 sz. út mentén a gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztása, a közút szükséges módosításával együtt (megvalósíthatósági tanulmány)	Megvalósíthatósági tanulmány készül, mely a 7221 sz. út Balatonfüredi szakaszán a gyalogos és kerékpáros forgalom szétválasztásának megoldására és az út kialakítására ad javaslatot	III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	25	0	800,00	2,5
AM067	A Balatoni Bringakör új arculatának (brand) kidolgozása, egységes arculati kerékpáros útirányjelző rendszer kialakítása a Bringakör mentén	A Balatoni Bringakör új arculatának kidolgozásával egységes megjelenésű és információtartalmú, jól olvasható és érthető kerékpáros útirányjelző táblarendszer létesítése. Arculati terv és táblázási útmutató kidolgozása, a meglévő táblák felmérése, új táblázási terv elkészítése, a táblák gyártási tervének elkészítése és a táblák kihelyezése a meglévő, nem egységes táblák felmérésével cseréjével.	II. III. ütem	CS9	magyar állam	35	100	703,70	2,75
AM068	Balatoni közbringa rendszer kialakítása (Megvalósíthatósági tanulmány)	Megvalósíthatósági tanulmány készítése Balaton menti közbringa rendszer kialakítására	III. ütem	CS9	magyar állam és önkorm.	50	0	1 900,00	2,75
AM070	Kerékpárforgalmi hálózati tervek készítése 5 városban (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi,	Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) kialakítása 5 településen (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali) és a korábban készült hálózati terv felülvizsgálata Keszthelyen	I. II. ütem	CS9	önkorm.	0	60	158,33	2,75



Projekt- elem azonosít- ó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	Marcali), illetve meglevő felülvizsgálata Keszthelyen								
AM071	Fix telepítésű automata kerékpárszámláló hálózat fejlesztése a Balaton környezetében	12 helyszínen fix automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés telepítése	II. ütem	CS9	magyar állam	5	30	27 142,86	2,75
AM072	Balatoni kerékpáros és egyéb mikromobilis parkolók és szervízpontok fejlesztése	A forgalmasabb forgalomvonzó létesítmények (közintézmények, oktatási-, egészségügyi, kulturális és sportlétesítmények stb.) környezetében új kerékpártárolók kialakítása, illetve a meglévő kerékpártárolók cseréje korszerűbb kialakításúra (kerékpár vázat rögzítő). A fejlesztés részét képezi a főbb települési kerékpáros útvonalak mentén kerékpáros szervízpontok létesítése is.	I. II. III. ütem	CS10	önkorm.	10	400	713,41	3,5
Vízi közlekedés (V)									
V001	Balatoni vízi közösségi közlekedés fejlesztése, hajóállomások kapcsolatának bővítése, hivatásforgalmú járatok indítása, bővítése	A projekt célja a Balaton észak-dél kapcsolatának megerősítése a hivatásforgalmi hajóközlekedés jelenlegi rendszerének korszerűsítésével, valamint a vízi közlekedés-, hajóállomások- és hajóflották fejlesztésével. A Balaton térségében a vízi közlekedés által lefedett területek bővítése, valamint a szolgáltatások tér- és időbeli igazítása az utasok igényeihez mind hozzájárulnak a közlekedési forma versenyképességének növeléséhez. Az eddig nem, vagy nem megfelelően kiszolgált városok és települések bevonásával többen választhatják a vízi közlekedést, mint közösségi közlekedési módot. A hajóflotta korszerűsítése, kisebb kapacitású hajók	I. és II. ütem	CS22	magyar állam	340	13 700	203,29	2

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		bevezetése a kevésbé forgalmas útvonalakon és több közvetlen járat kialakításával elérhető utazási idő csökkentése mind növelik a szolgáltatás vonzerejét. A hivatásforgalmú hajójáratok indítása/bővítése javasolt a következő viszonylatokon: • Zánka–Balatonlelle • Fonyód–Badacsony • Siófok–Balatonfüred • Siófok–Balatonalmádi • Keszthely–Balatonmáriafürdő Az új vízihálózati kapcsolatoknak megfelelően hajóállomások, kikötők fejlesztése/bővítése szükséges a szolgáltatási színvonal növeléséhez. Két városban hajóállomás- és kompikötő kiépítése javasolt: • Új kompátkelőhely: Fonyód és Badacsonytomaj között • Új hajóállomás: Zánkán A régió több településén pedig a jelenlegi kikötők korszerűsítése javasolt: • Keszthely • Balatonvilágos • Balatonakarattya • Balatonaliga • Balatonkenese							
V002	Balatoni hajójáratok menetrend- és tarifa-integrálása a közösségi közlekedéshez	A vízi közlekedés versenyképességének és vonzerejének javításában fontos szerepet játszik a közlekedési módok közötti kapcsolatok erősítése, összehangolt, (integrált) szolgáltatás kialakítása. A projekt közvetlen célja a vízi közlekedés menetrendjének és tarifarendszerének integrációja a közösségi közlekedési rendszerbe, amely megteremt a jelenlegi autóbuzsos, vasúti és vízi közlekedés egyidejű elérhetőségét.	I. és II. ütem	CS23	magyar állam	55	800	321,64	2,75



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		A projekt főbb elemei: Menetrendek összehangolása az egyéb közösségi közlekedési eszközök és a vízi közlekedés között, a vízi közlekedés elérhetőségének javítása érdekében Menetrend bővítése a jelentkező igények figyelembevételével Közös utazástervező- és utastájékoztató rendszer fejlesztése Közös tarifarendszer kialakítása, bérletek, országos- és vármegyebérletek alkalmazhatósága							
Egyéni motorizált közlekedés (EM)									
EM064	7221 j. összekötő út 73 sz. főút - Lovas és 7303 j. összekötő út Balatonfüred - Aszód fő utak burkolatainak felújítása	7221 j. önk. út 0+300-3+878 km sz. közötti szakasz (73 sz. főút körforgalomtól Lovasig) és 7303 j. önk. út 1+218-6+654 km sz. közötti szakasz (Balatonfüred, 7303 - Arácsi út körforgalomtól Aszódig) történő burkolatfelújítása (összesen 1,4 km belterületen és 7,6 km külterületen). Előkészítés és megvalósítás.	I. ütem	CS26	magyar állam	58	1 870	95,96	1,75
EM069	Balatonfüred, 71 sz. főút Germering utcai csomópont jelzőlámpás turbó körforgalommá alakítása	Az országos közút külterületi szakaszán elhelyezkedő, jelenleg jelzőtáblával szabályozott 71. sz főút - Germering utcai csomópont kiváltása jelzőlámpás turbó körforgalommá, valamint különszintű közúti-vasúti átjáró létesítése a Balaton utca irányába. Kiviteli tervvel rendelkezik.	I. ütem	CS27	magyar állam	15	3 700	41,05	2,25
EM093	Balatoni elektromobilitás feltételeinek fejlesztése az egyéni motorizált közlekedésben (e-autó töltőhálózat és kapcsolódó infrastruktúra)	A balatoni régió elektromobilitásának támogatása az egyéni motorizált közlekedés terén előzetes vizsgálat alapján meghatározott helyszíneken e-autó töltőhálózat és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésével. A potenciális helyszínek között szerepelhet pl. Siófok-Sóstó és Ezüstpart. Előkészítés és megvalósítás.	I. és II. ütem	CS29	magyar állam és önkorm.	25	1 000	19,51	1,5

Projekt- elem azonosít- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
EM098	Balatonfüred úthálózat forgalmi rend felülvizsgálata, szükséges beavatkozások megvalósítása	A város által előzetesen kijelölt településrészek egységes forgalmi rendjének kialakítására vonatkozó vizsgálat, melyben vizsgálandó a forgalomcsillapítás, az egyirányúsítás, a parkolás, az átjárhatóság biztosítása a környezeti terhelés mérséklése és a fenntartható közlekedés értékrendje mentén (pl. az Arácsi út vonatkozásában, mely párhuzamos útvonalként alkalmas lehet a településen áthaladó forgalom egy részének elvezetésére, csökkentve a forgalmat a 71 sz. főút belvárosi szakaszán és csomópontjaiban). Előkészítés és megvalósítás.	I. ütem	CS30	önkorm.	15	300	69,05	3,25
EM103	Balatonfüred, 7303 sz. út városi bevezető szakaszán településkapu kiépítése a sebességcsökkent és érdekében	Balatonfüred, 7303 j. út nyugati településkapujában (Bajcsy-Zs. u. - Lapostelki u. - Laki dűlő csomópont) körforgalom létesítése. Egy attraktív körforgalom látványos, és esztétikusan töri meg a beáramló forgalom tempóját, egyben segíti a csomópont működését is. Előkészítés és megvalósítás.	I. ütem	CS31	magyar állam és önkorm.	15	400	46,39	2,25
EM105	Közüti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a főbb balatoni települések átmenő szakaszain	Fix telepítésű közúti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a BKÜ területén húzódó főútvonalak mentén előzetes vizsgálat alapján kijelölt 30 helyszínen a sebességkorlátozások betartásának ellenőrzése, ezáltal a sebességtúllépések csökkentése érdekében, valamint forgalmi adatok gyűjtésére a Balaton Forgalmi modell számára. Vizsgálat és eszközök beszerzése, telepítése.	I. és II. ütem	CS31	magyar állam	20	300	601,56	2,25
Közlekedésbiztonság (KB)									
KB013	Országos utak közúti csomópontjainak közlekedésbiztons- ági felülvizsgálata (tanulmány)	A tanulmány célja a BKÜ területén megvizsgálni az országos közúti csomópontokat, beazonosítani azon helyszíneket, amelyek balesetveszélyesnek minősülnek, és javaslatot tenni az elvégzendő beavatkozásokra.	I. ütem	CS1	magyar állam	60	0	48 333,33	3

Projekt- elem azonosít- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KB014	Országos utak és a hálózati jelentőségű települési utak és csomópontok közlekedésbiztonságának javítása (kiskorrekciók, középszigetek építése, forgalomtechnika és gyalogos rálátások fejlesztése)	A BKÜ területén előzetes vizsgálat alapján azonosított baleseti gócpontokban forgalomtechnikai beavatkozások, csomóponti átalakítások, csomópontok építése, új gyalogátkelők kialakítása, gyalogosvédő szigetek, kiemelt gyalogátkelők, okoszebrák létesítése stb. Előzetesen felmerült helyszínek pl. Keszthely (gyalogátkelők, csapadékvíz-elvezetés), Balatonalmádi, Fonyód, Zamárdi (Szent I. u.).	II. és III. ütem	CS1	magyar állam	450	3 000	840,58	3
Komplex közlekedés (KXK)									
KXK004	Országos utak belterületi átkelési szakaszai és a hálózati jelentőségű települési utak felülvizsgálata, funkciók újraosztása és átépítése a fenntartható közlekedés érdekében (Siófok, Balatonfüred, Keszthely, Tapolca)	Siófokon, Keszthelyen, Tapolcán és Balatonfüreden, összesen mintegy 16 km hosszban, az országos utak belterületi átkelési szakaszain és hálózati jelentőségű utakon, a frekventált városi területeken a gépjárműforgalom felületének, sávok számának csökkentése, a felszabadult területen járdák, kerékpárforgalmi létesítmények, rendezett zóldsávok és fasorok bővítése, létesítése, forgalom csendesítése, egyben a gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése, bővítése, akadálymentesítése stb. különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire az "Egészséges utcák" értékrendjével összhangban. Siófok: -Kálmán I. sétány - Mártírok útja; -Fő u. a Vilma u. és Fő tér között, Fő tér és Dózsa Gy. u. között; -Szűcs u.; -Sió u. a Szűcs és a Fő u. között;	I. és II. ütem	CS32	magyar állam és önkorm.	48	1 600	189,62	2,5

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		Balatonfüred: -71 sz. főút Germering u. - Fürdő u. között; -buszöbblök építése és P+R parkoló kialakítása; Keszthely: -Erzsébet királyné útja -Kastély u. sétánnyá alakítása a Szalasztó u. és a József A. u. között a Kossuth utcával szerves gyalogos kapcsolat kiépítése; -a Rákóczi tér - Vásár tér - Lovassy u. csp., a Vásár tér - Lehel u. csp. átalakítása; Tapolca: -Deák F. u. - Fő tér - Kossuth L. u. a Kereszt utcáig; -Arany J. u. a Kossuth L. és a Templom-Domb u. között; -Batsányi J. u. a Zrínyi M. és a Fő tér között;							
KXK012	Kisebb forgalmú vasútállomási előterek fejlesztése, intermodális kapcsolatok bővítésével (P+R, B+R, előtér átépítése fenntartható funkciók erősítése érdekében)	Tanulmány által előzetesen meghatározott kisebb forgalmú vasútállomások előterei felújításra, fejlesztésre kerülnek. Ennek keretében gyalogos járdák, fogadó területek, zöldterületek épülnek, újulnak meg berendezési tárgyaikkal egyetemben. Az átszállási lehetőségek erősítése érdekében P+R és B+R parkolók kerülnek kialakításra a személygépjárművel és kerékpárral érkezők számára.	III. ütem	CS34	magyar állam és önkorm.	75	800	30,86	3,5
KXK013	Nevelési-oktatási intézmények környezetének forgalomcsillapítása, a gyalogos- és kerékpáros	Előzetes vizsgálattal meghatározott településeken, összesen mintegy 5 km hosszban, a nevelési-oktatási intézmények előtt, a reggeli iskolakezdés időszakában az intézmény bejáratánál tapasztalható forgalmi torlódás enyhítésére, a gyalogosan és kerékpárral érkezők érdekében az utca érintett	I. és II. ütem	CS35	magyar állam és önkorm.	15	400	55,42	3,25



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	közlekedés priorizálásával	szakaszán a járdák bővítése épül, a parkolás, a várakozás korlátozás szigorú szabályozásának bevezetésével. Pl. Balatonfüreden az Eötvös Lóránd, a Radnóti Miklós és a Református Általános Iskola előtt							
Légi közlekedés (LK)									
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----
Turisztika (T)									
TU001	Balaton Mobilapp kialakítása, a térség okos mobilitás-szervezése érdekében, komplex, digitális információs rendszer fejlesztésével	A Balaton Mobilapp kialakítása egy olyan komplex, digitális információs rendszer megvalósítása, amely információk megjelenhetnek a felhasználók eszközein, illetve a Balaton térségét érintő frekvenciált kijelzőkön. Egyes elemei már működnek egyes városi autóbusz forgalom szervezésében, ezért ezek integrálása is jelen projekt keretében szükséges. A kialakítandó applikáció tartalma nem csak közlekedési információkat foglal magába, hanem egyúttal turista tájékoztató is, rendezvényi helyszínek megközelíthetőségét elősegítő alkalmazás, MAAS alapelvek mentén, térségi összközlekedési szintet megcélózva. Megvalósításához több szervezet együttműködése szükséges.	II. ütem	CS42	magyar állam	60	600	1,65	3
Menedzsment (ME)									
ME002	Balaton-parti és kiemelt települések átfogó parkolási koncepciójának	Parkolási, parkolásfejlesztési koncepció kidolgozása. A parkolási igények felmérése és a parkolási gondok, P+R és szezonális igények feltárása alapján, azok kezelése céljából szükséges meghatározni a	I. és II. ütem	CS38	magyar állam	5	120	----	----

Projekt- elem azonosít- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	kialakítása	fejlesztési javaslatokat. Feladat olyan új javaslatok kidolgozása, új megoldások keresése, mint pl. a térségben hol szükséges intelligens parkolásirányítási rendszerek bevezetése, amelyekkel csökkenthető a parkolóhely-kereső forgalom, vagy mely forgalomvonzó helyeken szükséges külön szintű parkoló létesítmények kiépítése, illetve elektromos autótöltő állomások létesítése.							
ME003	Városi SUMP készítése a térségi jelentőségű városokra (Tapolca, Keszthely, Siófok, Balatonfüred, Balatonalmádi)	Városi fenntartható mobilitási tervek készítése, a hazai és EU-s vonatkozó útmutatók figyelembevételével Balaton meghatározó 5 városa vonatkozásában. A mobilitási tervezés keretében szükséges vizsgálatok (pl. forgalomfelvételek, kikérdezések stb.) elvégzése. A mobilitási tervek társadalmi egyeztetése a korai tervezési fázistól a közmegegyeztetett projektlistákig.	I. ütem	CS38	önkorm.	20	155	----	----
ME004	Balaton Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése, kibővítése (szükség szerinti forgalomfelvételekkel, vizsgálatokkal)	A projekt keretében előkészítő feladatként megjelenik megvalósíthatósági tanulmányok, vizsgálatok készítése, illetve a Balatoni Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése és naprakész működtetése (forgalom számlálások, felvételek elvégzése révén, a modell folyamatos, részletesebb kiterjesztése, kalibrálása, folyamatos aktualizálása, karbantartása céljából). A modell naprakész alkalmazása lehetőséget nyújt a térség fejlesztéseinek közlekedési megalapozásához. (Forgalomszámláló berendezések telepítésére más projekt keretében kerül sor.)	I. és II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	8	100	----	----
ME005	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén, mely a térségi mobilitási terv indikátorai teljesítettségi állapotának adott időszaki megismerését is tudná biztosítani, illetve szükséges intézkedéseket edukálhat. A javasolt technológiai megoldás egy hazai	II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		fejlesztésű kültéri alkalmazást lehetővé tevő, kis gondozási igényű, alacsony energiafogyasztású, IoT-alapú szenzor, amely kábelezés nélkül oszlopra vagy tartókonzolra szerelhető a szállópor-koncentráció és a légszennyezés terjedését alapvetően befolyásoló meteorológiai paraméterek, valamint egyéb szennyező komponensek mennyiségének meghatározására. Az eszközök szabványos felépítése és moduláris kialakítása leegyszerűsíti a mérőhálózat kiépítését és csökkenti a beruházási kockázatot. A megvalósításnál javasolt a központosított adatgyűjtés, üzemeltetés felhőalapú megoldása.							
ME006	Központi forgalomszervezési és utastájékoztatási szolgáltatások, vizuális utastájékoztatási rendszer, webes alkalmazások és mobilapp kialakítása	Igényvezérelt szolgáltatások vizsgálata, diszpécser szolgálat, vizuális utastájékoztatási rendszer további bővítése, web-es alkalmazások és mobilapp kialakítása.	II. ütem	CS39	magyar állam	8	50	----	----
ME007	Egységes Balaton környezetet reprezentáló arculati elemek kialakítása, alkalmazása (mobilitási terv - közlekedési célú elemek vonatkozásában)	Egységes megjelenés feladatának központi támogatásaként látványtervezés szükséges az egységes Balaton formavilág kialakítására (Balaton arculati terv készítése). A feladat magába foglalja a BFÜ szervezet (közlekedésszervező iroda) marketing pozicionálását, a Balatoni tudat erősítéséhez marketing eszközök létesítését és felhasználását (általános tájékoztatással rendezvényekhez, eseményekhez). Az arculati tervben kell meghatározni pl. az egységes látványvilágú buszmegállók, utastájékoztatási	II. ütem	CS39	magyar állam	5	50	----	----



Projekt- elem azonosít- tó	Projektele megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		elemek, logók, kerékpártárolók megjelenését, a mobilitási fejlesztések design elemeinek megalapozását, de alkalmasnak is kell lennie ajándéktárgyakra vagy mobilitási-közlekedésbiztonsági szórólapokra, kisajándékokra (pl. vadriasztó síp vagy fényvisszaverő matrica) való használatához.							
ME009	Fenntartható mobilitás szemléletformálás a, módváltás ösztönzését szolgáló akciók a fenntartható eszközhasználat érdekében	A feladat: szemléletformáló akcióterv készítése és annak megvalósítása a BKÜ területén. Az akcióterv kiemelten a módváltás ösztönzése környezetkímélő közlekedési eszközökre, e-rollerek használatának edukálására irányul (tiltott parkolási tevékenység kárainak csökkentése stb.). A szemléletformáló akciók megvalósításához a projekt a szükséges eszközöket és előkészületeket, erőforrásokat biztosítja.	I. és II. ütem	CS40	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----
ME010	Innovatív alkalmazások kialakítása és elterjesztése a fenntartható közlekedési eszközök használatának fokozása érdekében	A projekt különféle "okos város" mobilitási feladatok megvalósításához alakít ki különféle innovatív alkalmazásokat, először pilot projekt formában, melynek pilot helyszíne Zamárdi lenne. Egy alkalmazással pl. hardveres védelem mellett, ingyenes iOS és Android app alkalmazható a hagyományos lakat helyett, konfigurálható továbbá más funkció, pl. parkolási tarifák, köztéri elektromos-kerékpár töltési lehetőségek, vagy pl. teljesen automatizált (elektromos) kerékpárbérlés megoldás. A felhasználók az ingyenesen letölthető alkalmazással vagy egy előre beprogramozott kártyával (városkártya, törzsvásárlói kártya stb.) illetve PIN kóddal használhatják a rendszert.	II. ütem	CS40	önkorm.	5	50	----	----

5. táblázat Balatonfüred projektelemei



MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA / CSELEKVÉSI TERV

A Térségi Mobilitási Terv megvalósítása a Tanács támogatásával egyrészt a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség szakmai háttérmunkája révén, valamint az érintett országos, vármegyei és önkormányzati szervezetek közreműködésével megy végbe.

A Balatonfüredet érintő projektelemek megvalósításában ugyanakkor a város döntéshozóinak, az önkormányzatnak kifejezetten nagy szerepe van. Ezért is került már a térségi mobilitástervezés során előtérbe az a javaslat, hogy a város készítse el saját Városi Fenntartható Mobilitási Tervét (SUMP-ot). Ez ad lehetőséget a térségi tervezés során előtérbe került projektelemek további pontosítására, kiegészítésére, konkrét projektek rögzítésére. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig.

A Városi Mobilitási terv (SUMP) kidolgozása során kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő vállalatok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a Mobilitási terv szemléletével átítatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen.

A Térségi Mobilitási terv valójában keretet biztosít a várost érintő fejlesztések megvalósításának ütemes végrehajthatóságához azáltal, hogy az egyes projektelemek értékelésével azok eredményessége felszínre került, illetve azoknak vizsgálatával prioritás fogalmazható meg. Ugyanakkor a valós ütemezési, cselekvési fázisokat leginkább a város saját SUMP anyagának célszerű meghatároznia.



4. KESZTHELY

STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Alábbiakban a város által rendelkezésre bocsátott, illetve nyilvánosan hozzáférhető, érvényben lévő fejlesztési, stratégiai szintű dokumentumokat foglaljuk össze, amelyeket a mobilitás tervezéssel összefüggésben szükséges figyelembe venni.

- ❖ Keszthely Város Településfejlesztési Koncepciója 2015-2030 (2015)
- ❖ Keszthely Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2022-2027 (2022)
- ❖ Keszthely Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája 1. számú módosított változat (2014)
- ❖ Keszthely Város Önkormányzat TOP plusz Városfejlesztési Programterv 2021-2027 (2024)
- ❖ Keszthely Város Klímastratégiája (2020)
- ❖ Keszthely Város Gazdasági Programja 2020-2025 (2020)
- ❖ Keszthely Város kerékpárforgalmi hálózati terve (2023)
- ❖ Keszthely Város Időügyi Koncepciója 2024-2028 (2024)
- ❖ Keszthely Város Esélyegyenlőségi Programja 2023-2028 (2023)
- ❖ Keszthely Város Környezetvédelmi Program felülvizsgálata 2023-2028 (2023)
- ❖ Smart City 1.0 tanulmány, Hello Keszthely (2021)
- ❖ Keszthely Város Helyi Építési Szabályzata

Fentiekén kívül a közlekedés fejlesztésre vonatkozóan számos európai uniós, országos, valamint térségi szintű dokumentum is meghatározó, ugyanakkor ezek felsorolásától itt eltekintünk (lásd a 2.1 fejezetben).

KESZTHELY SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI RÖVIDEN

TELEPÜLÉSSZERKEZET

A Balaton nyugati szegletében fekvő Keszthely Zala vármegye Keszthelyi járásának központja. Keszthely a 18.039 fő²¹ lakosával a vármegye harmadik legnépesebb városa, mely gazdasági, oktatási kulturális központi szereppel bír.

A rómaiak által is lakott térségben a település első történelmi bizonyítéka a 13. századból származik. A 15. században mezővárosi címet kapott. A Festetics család birtokközpontjaként jelentős fejlődésnek indult. Megalapították Európa első mezőgazdasági főiskoláját. A reformkorban indult be a balatoni fürdőélet is, megépítették az első fürdőházat, és 1846-ban indult útjára Keszthelyen a Balaton első gőzhajója. A XIX. században az iparosítás elkerülte a várost, ezért kitörést jelentett a településnek az iskolavárossá és fürdővárossá fejlődés. A XX. századra kedvelt nyaralóhellyé vált Keszthely. A romantikus és eklektikus stílusban épült belváros mellett, a '70-es években a parton épült szállodák, hotelek és vállalati üdülők, már a tömeges turizmus kiszolgálására épültek.

A Zalai-dombság és a Keszthelyi-fennsík által ölelt város a Zala folyó torkolatától északra, a Keszthelyi-öbölben fekszik, északon dombos, míg délen sík területen. A 2015-ben készült Keszthely Város Településfejlesztési Koncepciója alapján a város a következő városrészekre tagozódik.

²¹ forrás: KSH népszámlálás 2022



❖ Városközpont	❖ Északi Balaton-part	❖ Déli Balaton-part
❖ Északi és keleti lakóterületek, - Kiskeszthely és Zámor	❖ Dél-nyugati lakóterületek	❖ Kertváros és Vadaskert
❖ Nyugati városrész	❖ Fenékpuszt	❖ Északi városrész
❖ Déli városrész		

TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BELVÁROS

A Városközpont városrész a történeti városmagot és a kapcsolódó belvárosi területeket – az észak-déli irányban fekvő, a Festetics kastély és a vasútállomás közötti részeket – foglalja magába. A városrész sűrű utcahálózattal és egyben nagy beépítési sűrűséggel rendelkezik, ahol lakó és intézményi területek helyezkednek el. A Városközpont központja a Fő tér, ahol igazgatási és intézményi funkciókon túl szolgáltatások is nagy számban jelen vannak. A Fő teret a Festetics kastéllyal a Kossuth L. utca, a város sétáló utcája köti össze. A belvárostól távolodva egyre inkább a lakófunkció erősödik, de továbbra is a vegyes területhasználat a jellemző.

LAKÓTERÜLETEK

A Városközponttól északra, délre és nyugatra találhatók a jellemzően lakóterület szerepű városrészek.

Az Északi és keleti lakóterületek – Kiskeszthely és Zámor jellemzően kertvárosi lakóterületek. A Városközponthoz közelebb, illetve a jelentősebb utak mentén intenzívebb, kisvárosi beépítés is található, de a Vásártér és a Zsidi út mentén nagyvárosi beépítés is megjelenik foltokban.

A Dél-nyugati lakóterületekben kertvárosi, kisvárosi és nagyvárosi beépítésű lakóterületek egyaránt megtalálhatók. Itt jelentős tartalék lakóterület áll még rendelkezésre. Az intenzív beépítést képviselő többlakásos, emeletes lakóházak a Csóka-Kő-patak mentén, a Fodor u. és a Gagarin u. között, a Damjanich utca mentén, a Deák Ferenc u. környezetében, a Vaszary Kolos u. északi oldalán, illetve a Pipacs utcában találhatók. A lazább beépítésű családi házas részek a Vaszary Kolos utca északi felén, valamint a Bercsényi Miklós u. környezetében és a Szent Miklós temetőtől nyugatra épültek.

A Kertváros és Vadaskert városrészben a Kertváros, mint korábbi szőlőhegy, átalakulása lakó- és üdülőterületté töretlen volt az elmúlt évtizedekben. A szőlőművelés időközben megszűnt és a telek szerkezet megőrzése, illetve felaprózódása mellett már lakóépületek alkotják a meghatározó beépítést. Jelentős az üdülőhasználat is, de ezen épületek jellemzően nem térnek el a lakóépületektől. A terület alapellátása még hiányos, nem kialakult, és jelentős tartalékokkal rendelkezik még a hely. A Hévízi úttól nyugatra eső, a Hévíz-Keszthely kerékpárúttal határolt terület a Vadaskert, mely Hévíz közelsége miatt, jelentős rekreációs, turisztikai célokra alkalmas fejlesztési területe lehet a városnak.

TURISZTIKA, REKREÁCIÓS TERÜLETEK

Keszthely a térség vonzerőltárában a hetedik legtöbb vonzerővel rendelkező a 180 település közt. Turisztikai potenciálja leginkább az épített örökségre, valamint a művészeti és közösségi intézményekre, terekre és eseményekre épül.

A város turisztikai, rekreációs tengelye a Balatonpart – Fő tér – Kastély vonalban számos látnivalóval, rendezvény helyszínnel és turistacsalogató programmal rendelkezik. Ebben a háromszögben hosszú évek óta tudatos turisztikai fejlesztéssorozat alapozza meg a város hírnevét. Ilyen látványosság a város sétálóutcája, a Fő tér, a Festetics Kastély, a Georgikon Majormúzeum, a Balatoni Múzeum, a Fenyves allé stb.



A turisztikai szereppel bíró központ mellett az észak és dél Balaton-parti városrészek kapcsolódnak még leginkább a turizmushoz. Az északi részen találhatók a Balatonhoz leginkább kötődő funkciók: üdülők, kikötők, strandok, horgásztanyák és vízisport létesítmények. Az úthálózat sűrűsége a szomszédos lakóterületekhez képest kicsi és néhol hiányos. A partmenti folyamatos elérhetőséget egyedül a kerékpárút hordozza. Az északi rész fókuszpontja a hajó kikötő. A városrész jelentős tartalék területekkel rendelkezik, melyek akár turisztikai célra hasznosíthatók. A város déli Balaton-parti területe döntően külterületen van, ahol a beépített részei

erdő, mezőgazdasági és vízgazdálkodási területek közé ékelődve jelennek meg. Fejlesztések különösen a már meglévő funkciókhoz kapcsolódóan várhatók.

Fenekpuszta a déli Balaton-part mentén római kori és Festetics emlékek miatt számíthat akár nemzetközi érdeklődésre, amihez azonban jelentős fejlesztések megvalósítása szükséges.

Keszthely legjelentősebb rekreációt szolgáló terei, zöldfelületei több városrészben találhatók. Ezek egy része védett: pl. a Fő tér, a Helikon park, a Balatoni múzeum kertje, a Keszthelyi-kastélypark, de nem szabad elfeledkezni a Balaton-parti strandok zöldterületeiről sem, amelyek szintén a rekreációt szolgálják.

Keszthely 2024. év elejére újra a 10 legkeresettebb desztináció közé került, amit a látványos fejlesztéseknek (pl. Fenékpusztai Festetics majorság felújítása, a kastélymúzeum bővítése vagy a kerékpáros központ megnyitása a Balaton parton) és a vendégéjszaka számok növekedésének köszönhet. A vendégéjszakák száma 2023-ra elérte a 303 ezret, ami közel 40%-os emelkedést mutat az elmúlt évekhez képest a szezonban és a tavaszi-őszi elő-utószezon időszakban egyaránt. A KeszthelyFest és számos sport-, gasztro rendezvény folyamatosan szinten tartja és emeli a látogatók számát.²²

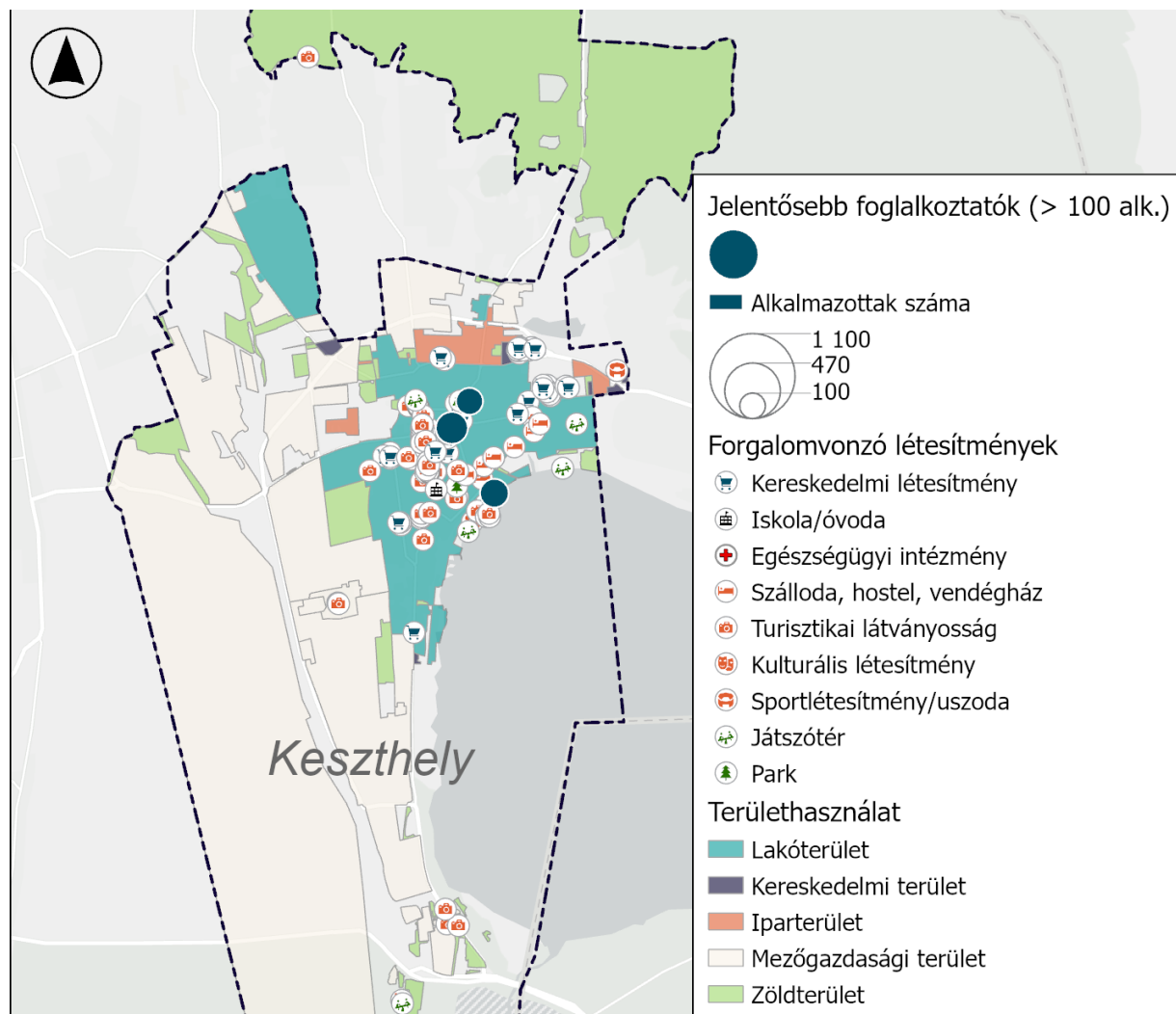
GAZDASÁGI TERÜLETEK

Ipari, kereskedelmi gazdasági területek a belterülethez simulva, ahhoz kapcsolódva, illetve külterületen önálló egységként alakultak ki a városban. Ezek döntően az Északi városrészben, a Tapolcai és a Csapás út, valamint az elkerülő út mentén épültek ki.

A Déli városrész is jelentős gazdasági szereppel bír. A Magyar Agrár- és Élettudományi Egyetem (MATE) Georgikon Campus Mezőgazdaságtudományi Karához kötődő mezőgazdasági profilú gazdasági társaságok telephelyei találhatók itt, melyek legnagyobb számban a Szendrey-telepen működnek. Meg kell említeni, hogy a térségi szennyvíztisztító telep és a hulladékátrakó állomás is ebben a városrészben található.

²² Forrás: <https://onkormanyzat.keszthely.hu/keszthely-ujra-felkerult-a-turisztikai-terkepre/>





33. ábra Keszthely területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztóinak elhelyezkedése



TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

„Keszthely múltjára építve jövőjét 2030-ra európai színvonalú életminőséget biztosítani képes várossá válik. Ezt garantálja az országos és régiós szinten is kiemelkedő minőségű lakókörnyezet, az ezt kiegészítő kulturális és rekreációs lehetőségek, valamint a város és vonzáskörzete számára prosperitást biztosítani képes vállalkozási környezet.”²³

A város tervei szerint számos lakóterület- és több gazdasági jellegű fejlesztés várható a jövőben Keszthelyen. Ezek az alábbiak:

- ❖ lakóterület fejlesztése a Toldi Miklós utca és a Libás strand között
- ❖ a Tapolcai út északi oldalán, a Deininger Imre utca mentén mintegy 200 lakás építése
- ❖ a Helikonliget, a Szendreytelep, a Fenyves allé és a Szent Miklós u. vonala között családiházas beépítésre szánt fejlesztés
- ❖ lakóterület fejlesztése a 71 sz. úttól északra, a Hévízi út és a Tomaji sor között
- ❖ kereskedelmi gazdasági terület fejlesztése a 71 sz. út déli oldalán, a Hévízi út és a Csóka-Kő-patak között
- ❖ turista kikötő fejlesztése a Keszthelyi Yacht Clubnál.



34. ábra Keszthely területfejlesztési potenciáljai¹⁴

²³ Keszthely Város Településfejlesztési Koncepciója 2015-2030

KESZTHELY JELENLEGI MOBILITÁSI HELYZETE

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Keszthely **vasúti közlekedés** szempontjából optimális helyzetben van, ugyanis a várost érintő 26 sz. vasútvonal nem csak az északi 29 számú, hanem a déli parti 30 sz. vonallal is összeköttetést biztosít, utóbbit villamosított pályán. Keszthely ennek következtében egy erős InterCity kapcsolattal rendelkezik a déli parti vonatok révén, amelyek egész évben kétórás ütemben közlekednek Budapest felé. Megjegyzendő ugyan, hogy a körbejárhatóság nem teljes, a villamosítás hiánya miatt az utazások zavarérzékenyek és menetrendbe épített plusz tartalékidőkkel rendelkeznek.

A város nem csak Budapesttel, hanem – a Desiro motorvonatokkal közlekedő Helikon InterRégió vonatoknak köszönhetően – más környező nagyobb városokkal is közvetlen kapcsolatban van, mint pl. Tapolca, Győr, Kaposvár, valamint Pécs. A közelebbi települések eléréséről pedig a Keszthelyt kiszolgáló személyvonatok gondoskodnak. A nyári időszakban a vasúti szolgáltatást Bagolyvonatok egészítik ki, mindkét irányban.

Helyközi autóbusz-közlekedés esetében Keszthely legforgalmasabb csomópontja a vasútállomás mellet található autóbusz állomás, ahol a várost érintő valamennyi autóbusz megáll. A buszközlekedés két fő tengelye a Tapolcai út és a Bercsényi Miklós utca. Keszthely erős autóbuszos kapcsolatban van Hévízzel, a két város között a nap jelentős részében nagyságrendileg 10 perces követési idővel. A városból több más nagyváros is elérhető busszal, Veszprémbe és Zalaegerszegbe minden órában el lehet jutni. De a napi kínálat részét képezik Kecskemét, Békéscsaba, Győr, Tatabánya és Budapest irányú járatok is.

A következő ábra Keszthely jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalmát mutatja. Hasonlóan más Balaton-parti városokhoz a szezonális közlekedés gerincét a vasúti utazás képviseli, amely mintegy 3-szorosa a jellemző szezonon kívülinek. Ugyanakkor a helyközi buszközlekedés utasforgalma szezonon kívül erősebb, 1,5-szer több utas közlekedik busszal, mint szezonban.

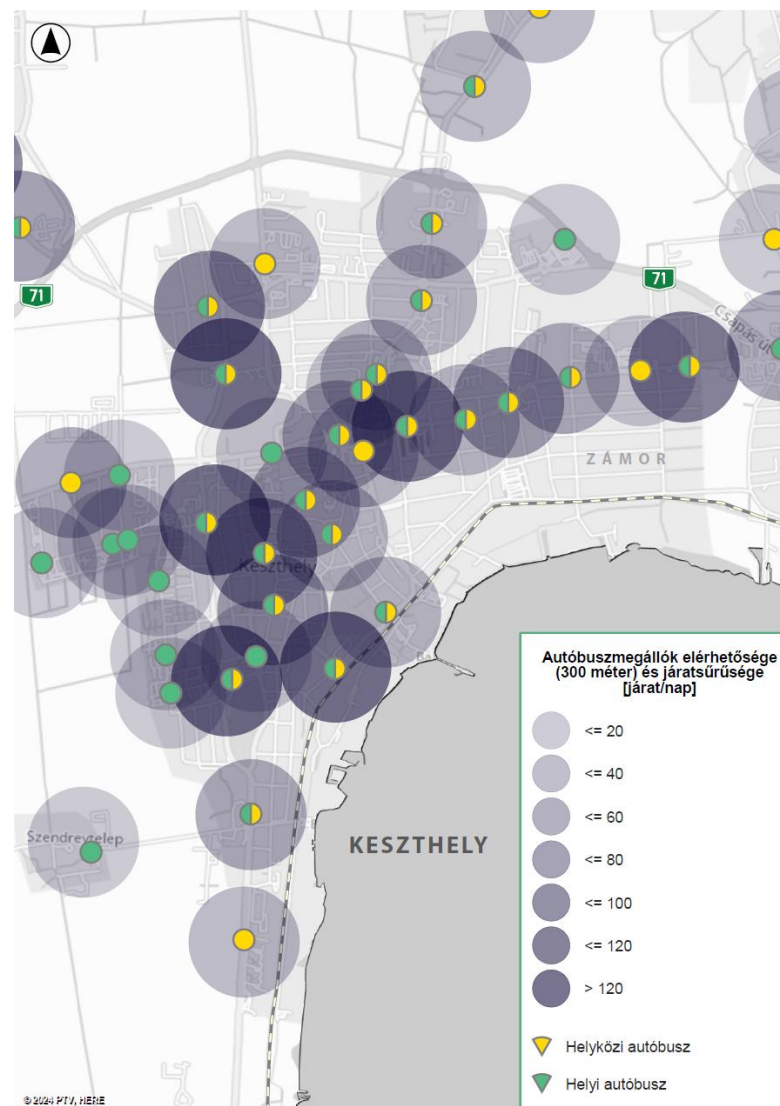


35. ábra Keszthely jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül

A **helyi közösségi közlekedést** Keszthelyen szintén a Volánbusz Zrt. szolgáltatja, alapozva a helyközi járatok városon belüli kínálatára. A helyi menetrendben szereplő indulások jelentős részét helyközi járatok teljesítik, melyek a városon belüli szakaszon helyi viszonylatszámot is viselnek. Emellett napi néhány indulás kizárólag helyi járatként közlekedik.



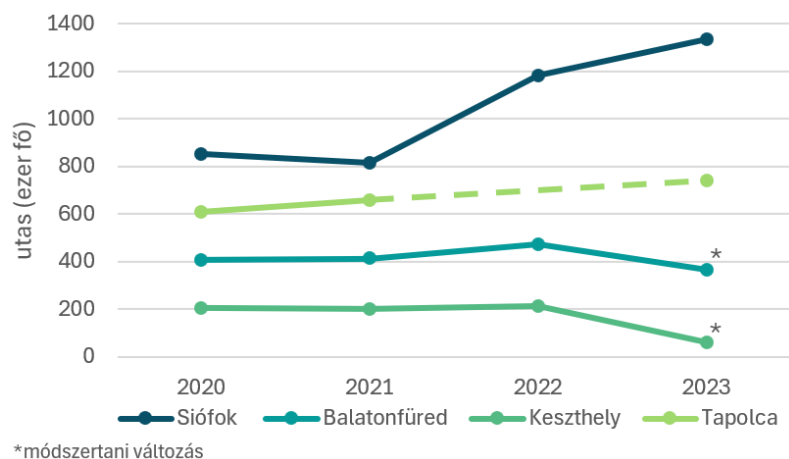
36. ábra Községi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Keszthelyen (TRENECON Forgalmi Modell)



37. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyaloglással Keszthelyen (TRENECON Forgalmi Modell)

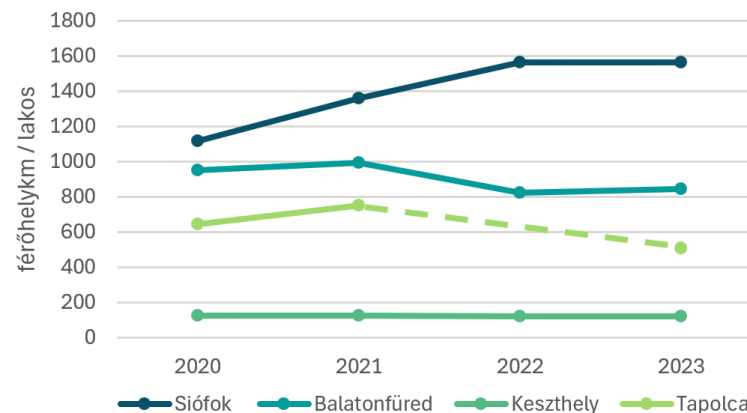
A megállóhelyek a város jelentős részét lefedik, a legtöbb helyről 300 méteren belül elérhető buszmegálló. Nagyobb ellátatlan területet a Tapolcai út és a part között elterülő Zámor kertvárosi utcái jelentenek, ez a városrész nincs autóbusszal kiszolgálva, pedig itt is van autóbusz közlekedésre alkalmas feltárási út.

Az elmúlt években a városban a helyi járaton utazók száma közel azonos mértékű, így stagnáló igényt mutat. (A következő grafikonon látható tendencia valójában 2020 óta azonos lenne, de a módszertani változás miatt utasszám csökkenésként jelenik meg.)



38. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)

Ez az állapot részben annak is a következménye, hogy a város az elmúlt 4 évben – lakosságra vetítve – közel azonos mértékű teljesítményt nyújt a keszthelyi helyi közösségi közszolgáltatásban. Ezáltal, valamint a változatlan hálózati kínálattal nehezen várható el a helyi közszolgáltatás jelentősebb utasforgalmi növekedése.



39. ábra Helyi autóbusszos teljesítmények alakulása a lakosságszáma vetítve

Keszthelyen „a helyi vonalakkal közös vonalszakaszokon a regionális autóbusszjáratok is igénybe vehetők helyi bérlettel”, – ahogy a Volánbusz Zrt. üzletszabályzata fogalmaz – ezek közül néhány, de nem következetesen mindegyik helyi viszonylatszámmal is el van látva.

Az értékesítési adatok alapján Keszthelyen az utazások fele-kétharmada történik bérlettel. A bérletvásárlók mintegy 60%-a tanuló, 15%-a nyugdíjas. A vonaljegyeket az utasok nagyrésze a járművezetőnél váltja meg. Bérletek esetében az autóbussz állomáson található elővételi pénztár az elsődleges értékesítési felület, de a jegyek és bérletek online is megválthatók a Nemzeti Mobilfizetési Zrt. mobilapplikációján keresztül, illetve a MÁV Zrt. alkalmazásában is.

A díjtermékeket és tarifákat a következő táblázat ismerteti.



Helyi díjtermékek típusa	2024. évi tarifa (Ft)
menetjegy	220
24 órás napijegy / összvonalas napi bérlet	-
családi 24 órás jegy	-
72 órás jegy	-
összvonalas 7 napos bérlet	-
összvonalas félhavi bérlet	-
egyvonalas havi bérlet	3 430
összvonalas havi bérlet	4 600
tanuló havi bérlet	1 540
nyugdíjas havi bérlet	1 540
tanuló negyedéves bérlet	-

6. táblázat Keszthely helyi közlekedési díjtermékek típusai, árazása (2024)

Az autóbusz-állomást nem számolva a megállók 85%-ában fedett utasváró védi a várakozókat kedvezőtlen időjárás esetén, de a helyi adottságok miatt ezek oldalfallal kevésbé rendelkeznek.

Indulás időpontja	Vonali szám	Útvonal-Célállomás	Kiosztás	Információ
14:35	6364/945	Tapolca, autóbusz-állomás	1	
14:35	1808/6	Sz. fehérvár, aut. áll.	1	
14:40	1212/206	Bp., Népliget aut. pu.	2	
14:40	6398/265	Rezi, autóbusz forduló	2	
14:40	6360/785	Gyenesdiás, Faludi u., aut. f.	1	
14:45	6316/444	Zalaszentgrót, autóbusz-áll.	4	
15:00	6360/576	Hévíz, autóbusz-állomás	5	
15:00	6360/107	Gyenesdiás, takarékpénztár	1	
15:00	C5	C5 TESCO	4	
15:05	6415/220	Nagykanizsa, autóbusz-áll.	4	

A hálózatról, menetrendekről, jegy- és bérletváltási lehetőségekről az utasok a megállóhelyek és a helyszíni pénztár mellett a Volánbusz Zrt. honlapján kaphatnak információkat.

A közösségi közlekedéshez kapcsolódó infrastruktúrát tekintve a városon belüli megállók 65%-a kiépített buszöböllel rendelkezik, néhány folyópályás megálló esetében problémát jelent, hogy az autóbuszok feltartják a közúti forgalmat az utascseré idejére (Lovassy u., Rákóczi tér és Reischl I. u., Csók I. u. megállóknban).

mellett, így az átszálló utasok is időben információhoz jutnak. A kijelzőkön azonban nincs feltüntetve, ha egy helyközi járat a városon belül helyi járatként is közlekedik, csak az önállóan helyi járatként közlekedő buszindulások jelennek meg.

A helyi járatokon szolgálatot teljesítő járművek életkorban és felszereltségben is igen vegyes képet mutatnak, mivel nagyrészt a helyközi járatokról forognak be. A helyi járatokra elsődlegesen kiadott két jármű klimatizált, alacsonybelépésű.

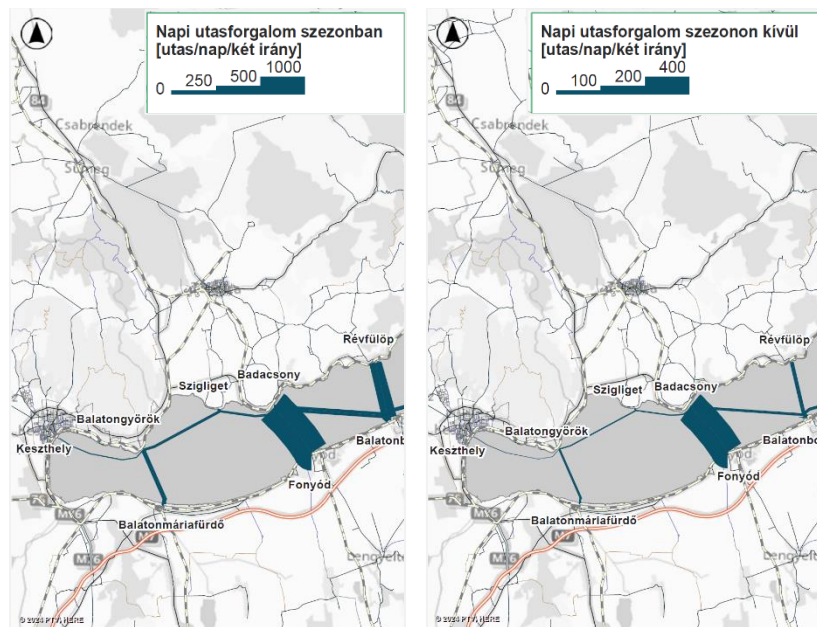


VÍZI ÉS LÉGI KÖZLEKEDÉS

Vízi közlekedés szempontjából a város és Balaton-part közelsége meghatározó lenne, ugyanakkor a város elhelyezkedése, azáltal, hogy a Balaton nyugati csücskében található kihatással van a vízi közlekedés intenzitására.

A 2023. évi jegyeladási adatok alapján elmondható, hogy Keszthely hajóállomási forgalma a többi balatoni kikötőkhöz képest talán a legalacsonyabb, mintegy 4098 utas fordul meg itt évente.

A parton a kerékpáros és gyalogos infrastruktúra kiépítettsége miatt kedvező feltételei vannak egy lehetséges vízmenti fejlesztésnek, erre szándék is van. A hajóállomáson meghirdetett sétahajózás és egyéb szolgáltatások is találhatók, ennek ellenére sem kiemelkedő a forgalma.



40. ábra Személyhajó-járatok napi átlagos utasforgalma szezonban (bal oldali ábra) és szezonon kívüli időszakban (jobb oldali ábra), 2023 (saját szerk.)

Légi közlekedését tekintve csak a Balaton feletti sétatrepülés elérhető szolgáltatás a város vonatkozásában. Ugyanakkor a légi közlekedés kapcsán Keszthely szerepe annyiban kulcsfontosságú, hogy a 20 km-re található sármelléki **Hévíz-Balaton nemzetközi repülőtér** a térség légi közlekedésének központi helye, Magyarország öt nemzetközi repülőtérének egyike. A sármelléki repülőtérén megforduló utasok jelentős része Keszthelyet is felkeresi, a szálláskínálat ehhez igen kedvező a városban. Éppen ezért is fontos a városnak a nemzetközi repülőtér fejlesztése, illetve az elmúlt időszakban hanyatló menetrendszerinti közlekedés aktiválása.

AKTÍV- ÉS MIKROMOBILITÁS

A város **kerékpáros** útvonalhálózata több ütemben épült, a meglévő elemek nagyrészt összefüggő hálózatot alkotnak, amely azonban nem fedi le a város egészét. A hálózat a látnivalók zömét feltárja, de a város lakói számára fontos forgalomvonzó célpontok, illetve az egyes városrészek csak részlegesen érhetők el megfelelő kerékpárforgalmi létesítményen keresztül.



A belvárosi nagy forgalmú utak mentén jellemzően még nem megoldott a megfelelő, biztonságos kerékpáros közlekedés.

A Balatoni Bringakör part menti nyomvonalát részben kerékpárutak, részben kismagymű úton kijelölt szakaszok alkotják, ezen keresztül megközelíthető az egyetem campusa, valamint a Fenékpusztai Majorság is. A nyomvonal kerékpárúton és kerékpársávon kapcsolódik a belvároshoz, ahonnan megközelíthető a Helikon-kastély.

A szomszédos települések közül Hévízt népszerű, de igen keskeny, leromlott állapotú, több helyen töredezett burkolatú és csomóponti átvezetés-hiányos kerékpárút köti össze.

A meglévő kerékpárforgalmi létesítmények állapota vegyes, a régebben épült szakaszok szélessége és burkolatállapota sem megfelelő.

A sétálóutcában (Kossuth utca) nincs megtiltva a kerékpározás, de a konfliktusok csökkentése érdekében tábla kéri a kerékpárosokat, hogy inkább tolják a kerékpárt.

A forgalomvonzó célpontok közelében sok helyen kevés a kerékpártámasz, illetve nem megfelelő kialakítású (pl. Csik Ferenc sétány mentén), de az újabb fejlesztések során már korszerű támaszok kerültek ki (Kis-Balaton Látogatóközpont). A belváros közelében fedett, illetve zárható boxos kialakítású B+R kerékpártároló található, erre a jelek szerint azonban nincs igény, igaz jelentős hangsúlyt sem fektettek az elérhetőségi információkra.



2023-ban kezdte meg működését a városban a BIRD elektromos roller megosztó. A működés kezdeti kedvezőtlen tapasztalatait orvosolva, ma már kijelölt mikromobilitási pontok segítik a rollerek közterületi elhelyezését, gyűjtését. A 2023. évvégi cégproblémák ellenére a szolgáltatás 2024-ben is működött, és szándék van a szolgáltatás további folytatására. A városban BalatonBike365 kerékpáros szolgáltató pont található, ahol kerékpárbérlésre és javításra van lehetőség. A BalatonBike365 útvonalhálózat több kitáblázott túraútvonalat tartalmaz a város körül.

Keszthely rendelkezik Kerékpárforgalmi hálózati tervvel (KHT 2023), amelynek időszakos felülvizsgálata 5 éven belül időszerűvé válik.



41. ábra Keszthely és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei ²⁴

A város **gyalogos** területei jellemzően rendezettek. A járdák burkolata jellemzően aszfalt, csak a frekvenciált területeken jelenik meg térburkolat. 2023-ban mintegy 82 km hosszú kiépített gyalogút és járda szolgálta a gyalogosokat és csak közel 1 km nem került még kiépítésre (pl. a Külső

²⁴ Forrás: saját szerkesztés



Zsidi út mellett hiányzik a gyalogjárda). Az akadálymentes gyalogos közlekedés biztosítása érdekében a gyalogosok szintbeni közúti keresztezése általánosan bevett megoldás a városban, de a vakokat és gyengénlátókat segítő taktilis burkolati elemek alkalmazása is több helyen megjelenik.

A 71 sz. út elkerülő szakaszának megépítése lehetővé tette a belváros forgalmának csendesítését. Keszthely gyalogos zónái a sétáló utcaként használt Kossuth L. u., a Fő tér, a Balaton-part és a Mikus Gyula sétány. Ezek jellemzően igényes és elegáns megjelenésűek. A Fő tér árnyékmentes kialakítása viszont, az egyre forróbb nyarak során felforrósodó burkolat és homlokzatok miatt, ronthatja a használhatóságot.

Meghatározó a gyalogos forgalom Keszthely városközpontja és a Balaton-part között.

A turisztikailag is frekvenciált két terület között mintegy 1,3 km hosszú sétaút útvonala leginkább az Erzsébet királyné útján, vagy a Helikon u. és a Helikon parkon keresztül vezet.



Az Erzsébet királyné útján a gyalogos felületek keskenyek. A központ felé haladva, a Petőfi S. utcáig az egyik oldalt kétirányú kerékpárúttal közös burkolaton kialakítottak, mely konfliktus helyzetekhez vezethet a két közlekedési mód között. Ezt követően már kétoldali önálló gyalogos járda található, de azok keskenysége továbbra sem nyújt attraktív szolgáltatást az itt sétálóknak. A másik útvonalon a Helikon u. keskeny járdái ismét problémát jelentenek, míg a parkon átvezetett széles, árnyas sétány már megfelelő környezetet nyújt a gyalogosok számára. A park rekonstrukciója a városközpont és a Balaton-part közötti gyalogos kapcsolat erősítésében, valamint a rekreáció feltételeinek biztosításában fontos előrelépés.



A város legjelentősebb és országos szinten is kiemelkedő műemléke a Festetics kastély. Az eredeti kastélyparknak csak töredéke lett felújítva az elmúlt időszakban. A Pál utca áthalad a park eredeti területén így az nem csak a park egységes használatát, átjárhatóságát, hanem annak eredeti állapotnak megfelelő rekonstrukcióját is hátráltatja. A kastélypark egységes használatához elengedhetetlen a Pál utca kiváltása, a város közlekedési hálózatában betöltött szerepének újra gondolása és ezzel a két parkrész gyalogos összekapcsolása.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS VÁROSI JELLEMZŐI

ÚTHÁLÓZAT

A település térségi közúti kapcsolatának legfontosabb eleme a lakott területeket északról és nyugatról kerülő 71 sz. főút, mely a Balaton északi partján lévő településeket fűzi fel, hogy Lepsénynél csatlakozzon a 7 sz. főúthoz. Nyugatról csatlakozik a 75 sz. főút, mely Horvátország felé teremt kapcsolatot.

Tovább haladva kelet felé, sugár irányban csatlakoznak a főúthoz a 7327 sz. (Keszthely-Sümeg) összekötő út, a 73162 sz. (Rezi) bekötő út és a 7343 sz. (Keszthely-Várvölgy) összekötő út. A 7347 sz. Gyenesdiás – Keszthely összekötő út, a 71 sz. főúttól délre a település beépített részein vezet át. A

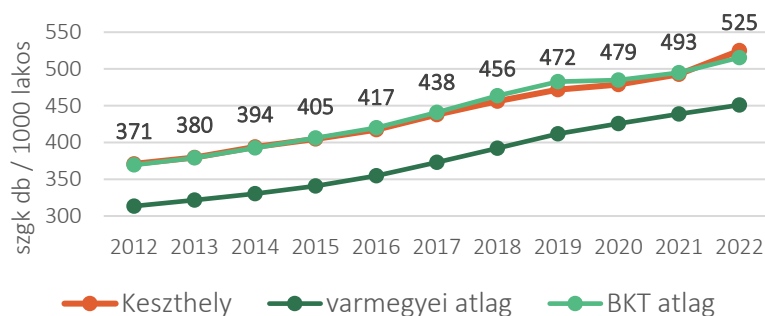
7348 sz. nyugati elkerülőút elkerülő funkcióját a 71 sz. főút elkerülő szakaszának átadását követően már elvesztette.

Keszthely belső úthálózatát alapvetően a Balaton-parti elhelyezkedése határozza meg. Észak-déli irányban a Rézi út-Hévízi út-Pál u.-Bercsényi Miklós u.-Béri Balogh Ádám u.-Festetics Gy. út-Fenéki út; a Soproni u.-Kastély u. és a Külső Zsidi út-Zsidi út-Vásár tér útvonalak a meghatározók, míg kelet-nyugati irányban a Georgikon u.-Szalasztó u.-Rákóczi tér-Tapolcai út, valamint a Hévízi út-Csapás út vonala a meghatározó elem.

A 26 sz. Balatonszentgyörgy-Tapolca-Ukk vasútvonal a Balaton-part mentén szeli át Keszthely lakott területét. A vasútállomás és mellette az autóbusz állomás a központtól délre, a Keszthelyi móló vonalában helyezkedik el.

MOTORIZÁCIÓ

Keszthely esetében a motorizációs szint a vidéki átlagot meghaladva, a BKÜ értékéhez hasonló mértékben növekedett az utóbbi években (lásd a következő ábrán). 2022-ben az 525 szgk/1000 lakos érték – ami egyébként a térség átlagánál magasabb – a 2012-es érték 141,5%-a.



42. ábra A motorizációs szint alakulása Keszthelyen²⁵

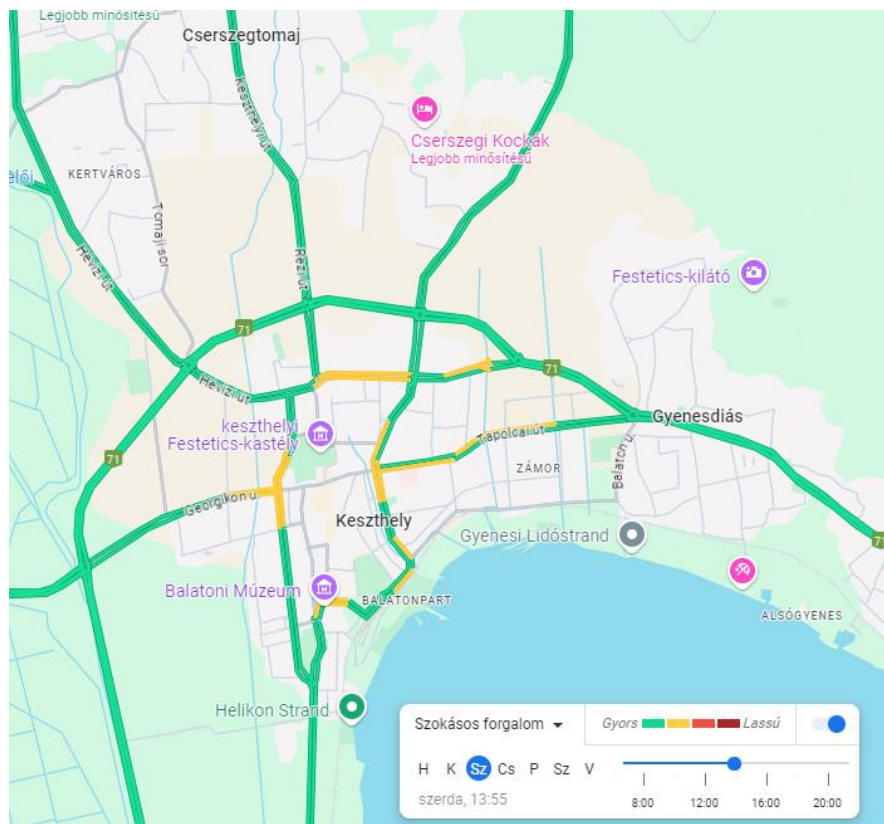
²⁵ Forrás: KSH

KÖZÚTI FORGALOM

Keszthely város legforgalmasabb útvonalai a 71 sz. (75 sz.) főútra esnek, csomóponti környezetre jellemzőek. Nagy az idényforgalom a belvárosi területeken, főleg a Fő tér, Kossuth utca és kastély zónájában jellemző a parkolóhelykereső forgalom akadályozó hatása.

Keszthely a 71 sz. főút mentén fekszik, az viszont elkerüli a város lakott területeit. A városon keresztül nincs egyértelmű egyenes átmenő tengely, köszönhetően az egyirányúsításoknak és a város hálózati struktúrájának. A városon keresztülhaladás közvetve lehetséges, a Tapolcai úton és a Lovassy Sándor utcán át, ebben az irányban szezonban megközelítőleg 3 ezer jmű/nap, szezonon kívül ennek nagyjából a háromnegyede halad át.

Észak-déli irányban a Bercsényi Miklós utca tekinthető városon belüli fő közlekedési tengelynek, ennek forgalma azonban mind szezonban, mind azon kívül alacsonyabb az előbb említetttnél. A 71-es út forgalma két részre osztható, a Hévízi útról észak-nyugatra található szakasz forgalma szezonban és szezonon kívül is meghaladja az irányonkénti 5 ezer jmű/napot. A Hévízi úttól délre a szezon forgalom már nem éri el a 4 ezer jmű/nap értéket, szezonon kívül pedig 4 ezer jmű/nap értéken mozog. Keszthelyen szezonban és szezonon kívül is nagyságrendileg 200 jmű/nap a 71 sz. főút átmenő teherforgalma, a város egyéb közlekedési tengelyein a teherforgalom értéke 100 jmű/nap alatti.



43. ábra Keszthely közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznap²⁶

FORGALOMIRÁNYÍTÁS

Az országos utakon, főutakon a közúti forgalom irányítása jellemzően a közútkezelő, azaz a Magyar Közút NZrt. (MK NZrt.) eszközeivel történik. Az országos utak forgalomirányításáért Keszthely érintettségében a Zala Vármegyei Igazgatóság felel.

²⁶ Forrás: Google Maps

PARKOLÁS



44. ábra Keszthely fizető parkolási zónái²⁷

Keszthely város díjköteles várakozóhelyeit a VÜZ Keszthelyi Városüzemeltetési Egyszemélyes NKft. üzemelteti.

A városban 2477 db önkormányzati üzemeltetésű fizetős parkolóhely áll rendelkezésre, melyből 10 db mozgáskorlátozottak számára fenntartott. Mindemellett 405 db nem fizetős önkormányzati parkolóhely is rendelkezésre áll. Ezekon kívül 328 férőhelyen is lehet parkolni magán parkolóknak.

A városközpontban és a Balaton-partja mentén kiterjedt fizetős közterületi parkolási övezet-rendszer működik. Az övezetekben három díjzónában változó díjakért lehet parkolni. Szezonban 240-320-400 Ft/óra, szezonon kívül 160-240-320 Ft/óra díjazás ellenében lehet parkolni.

²⁷ Forrás: www.csodalatosbalaton.hu

A Rákóczi Ferenc utcában a város 106 férőhelyes, a közforgalom számára megnyitott parkolóházat üzemeltet.

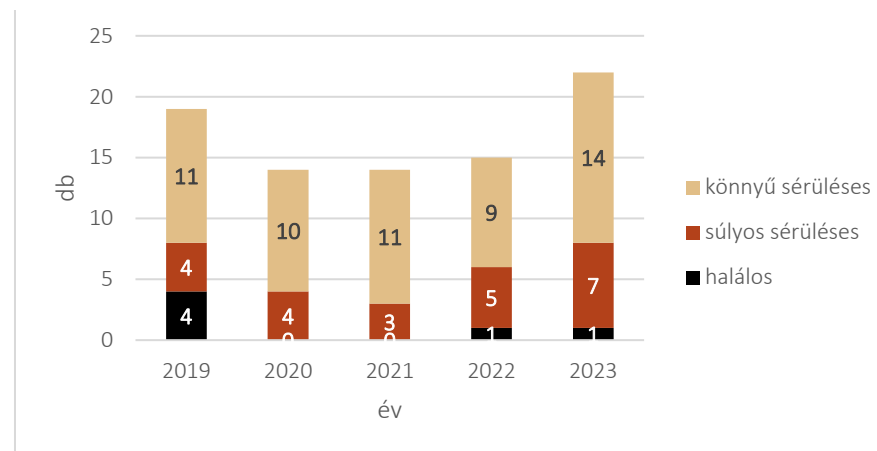
A vasútállomás környezetében a parkolóhely kifejezetten rövid időre, 5 percre vehető igénybe. Valójában ez K+R parkolásnak felel meg, de nem ennek megfelelően került kitáblázásra.



HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A korábbiakban már említett WEB-BAL adatbázisa szerint szemlélteti az alábbi diagram Keszthely városának személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulását. Látható, hogy a balesetszámok az utóbbi időben mind mennyiségileg, mind súlyosság szempontjából csökkenést mutatnak.



45. ábra Keszthely személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulása²⁸

szabályozási, intézményi és finanszírozási háttér

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi közutak, kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, a közvilágítás stb. teszik ki. A helyi utak-, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján az Önkormányzat feladata.

Keszthely több közszolgáltatás vonatkozásában a feladatokat a város tulajdonában álló, vagy részvételével működő szervezetek látják el. Ezen főbb szervezetek: VÜZ Keszthelyi Városüzemeltető Egyszemélyes Nonprofit Kft., Keszthelyi Városfejlesztő Egyszemélyes Nonprofit Kft., Keszthelyi HUSZ Hulladékszállító Egyszemélyes Nonprofit Kft., KETÉH Keszthely és Térsége Hulladékkezelő Kft., Gazdasági Ellátó Szervezet Keszthely.

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

²⁸ Forrás: WEB-BAL

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető MÁV Zrt., illetve a szolgáltatás bizonyos feladatait a MÁV-START Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

KESZTHELY FŐBB MOBILITÁSI PROBLÉMÁINAK ÖSSZEGZÉSE

Az alábbiakban a Keszthelyre jellemző főbb mobilitási problémák rövid összegzését főként felsorolás-szerűen mutatjuk be. A térségre vonatkozó problémákat, azok összefüggéseivel a főanyag 5. fejezete tartalmazza.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

- ❖ Keszthelyen nem akadálymentesek a járművek, illetve a megállóhelyek.
- ❖ Keszthelyen a helyi közlekedést jellemzően helyközi járatok bonyolítják, melyek helyi számmal is rendelkeznek. Azonban csak a helyközi járatok egy kisebb részének van helyi száma, miközben a többi helyközi járatnak is lehetne.
- ❖ A helyi járatok egyik végpontja mindig Keszthely, autóbusz-állomás, azonban a helyközi járatok gyakran áthaladnak Keszthelyen. Pl. a 6360 sz. helyközi járat, ami Balatongyörökről közlekedik Keszthelyen át Hévízre, Gyenesdiás, sportpálya megállóhelytől a keszthelyi vasútállomásig 1 sz. helyijáratú addicionális számmal közlekedik, a vasútállomás és Keszthely, hévízi elágazás között 70 sz. helyijáratú jelzéssel. **Egyetlenegy járatnak tehát összesen 3 viszonylatszáma van, ami utastájékoztatási szempontból értelmezhetetlen és összezavaró.**
- ❖ A helyi járatok jelentős része helyközi autóbusz, aminek helyi száma is van és helyi díjtermékkel is igénybe vehető. Ezeket városon belül vármegye- és országbérlettel is igénybe lehet venni. De azon helyi járatok, melyek dedikáltan helyiek, azok vármegye- és országbérlettel nem vehetők igénybe.

"Felháborít, hogy a keszthelyi gimnáziumba járóknak egy órát kell várnia a buszra miután leszálltak a vonatról"

- ❖ **Vasúthoz való autóbuszos indulások és érkezések összehangolásának teljes hiánya jellemző.**
- ❖ Rendezvények idején nincsenek késő esti vonatok Keszthely – Hévíz között, illetve Keszthely – Tapolca között, amelyre igény lenne.
- ❖ A hosszú hétvégék esetén, a kezdő- és végnapokon jelentős az utasforgalom, amelyet nem követ le sem az autóbusz, sem a vonatkapacitás.
- ❖ A 26 sz. és 30 sz. vasútvonalakon **a kerékpárszállítás problémás**, a vonattal közlekedőknek igényük van a vonaton a biciklivel együtt-utazásra.
- ❖ A kiránduló, illetve turista autóbuszok elvárt színvonalú szolgáltatásaihoz szükséges buszparkolók és -megállók nincsenek a városban.

VÍZI KÖZLEKEDÉS

A nyugati partszakaszon egyedül Keszthely van vízi közlekedési szempontból kiszolgálva. A város közlekedésében a nehézséget leginkább az jelenti, hogy **a többi hajóállomással és kikötővel rendelkező településhez képest mérsékeltebb a vízi közlekedési kapcsolata**. Kizárólag Balatongyörökre és így az északi parttal van közvetlen kapcsolatban, a déli part csak Balatongyörök hajóállomás érintésével érhető el, így a menetidő jelentősen megnő.

AKTÍV- ÉS MIKROMOBILITÁS

- ❖ A nagyobb forgalmú helyi utak mentén nem biztosított a kerékpáros közlekedés.
- ❖ A kerékpárforgalmi hálózat hiányos, nem összefüggő.
- ❖ A városközpontban, illetve a városközpont és a Balaton-part között jelentkező jelentős gyalogos forgalom elsőbbsége nem biztosított (keskeny járdák, rossz burkolatok, fasorok hiánya, nem gyalogosbarát környezet).
- ❖ A város déli felén lévő Balaton-parti sétány kialakítása, szolgáltatása nem elégséges (pihenőhelyek, közvilágítás, kilátópontok stb.), szerves kapcsolódása a már meglévő északi oldali sétányokhoz nem megoldott.



- ❖ A történeti kastélypark teljes rekonstrukcióját, használatát és gyalogos kapcsolatát akadályozza a Pál u.
- ❖ Egyes gyalogátkelőhelyeknél kifejezetten rossz a kilátás az útra a fák miatt, így az autós sem lát rá időben az átkelni szándékozó gyalogosra.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

Keszthelyen a 71 sz. főút a legveszélyesebb és legterheltebb útvonal. A fejlesztendő, **baletveszélyes csomópontok** az Ady E. u. - Lovassy Sándor u. - Apát u. területén találhatók, valamint Fenékpusztai majorság bekötőúton (növekvő forgalom miatt) a Keszthely - Fenékpusztai közötti csomópontokban. Fentiekben túl a Lóczy Lajos u. - Zámor u. csomópont esetében is szükséges lenne a fejlesztés.

Hálózati hiány jelentkezik a Keszthelyről kivezető utak esetében, Pécs (-Szeged) irányban, illetve az M76 befejezetlensége miatt. Elkerülő utak hiánya vonatkozásában Zalaszentőrs és Balatonederics települések említhetők.

Jelentős teherforgalom okoz gondot a 71 sz. főúton Uzsa kőbánya - Keszthely és 7343 sz. úton Uzsa-Várvölgy-Keszthely útvonalakon. Ezen a teherfogalommal terhelt szakaszokon és a **Keszthely elkerülőúton a nagy kamionforgalom miatt kifejezetten rossz az út minősége**, de a város belső területein is vannak kedvezőtlen állapotok. Zalaszentőrs-Keszthely között pedig csúszós útfelületről érkezett jelzés.

Az alsóbbrendű utak útminősége is kívánnivalót hagy maga után, emellett forgalomcsillapításra, forgalomlassításra lenne igény. A vízpart megközelítését szolgáló utak is átgondolást igényelnek, esetleg több vasúti átjárással.

A városban, főleg a strandok közelében **parkolási problémák** vannak, a parkolóhelyek száma, területe nem elégséges. Előfordul, hogy a parkoló járművek akadályozzák a forgalmat. Kiemeltek a parkolási problémák és torlódások a rendezvények, fesztiválok időszakában pl. 71 sz. főúton, a Keszthely-Gyenesdiás-Vonyarcvashegy-Balatongyörök - Balatonederics szakaszon. Gondot okoz továbbá a burkolat alatti közművek állapota, amelyek lassú ütemben haladó felújítása akadályozza az útburkolat állapotának javítását.

CÉLRENDSZER

Keszthely településfejlesztési koncepciója alapján a város jövőképe a társadalmi, gazdasági, táji, természeti és épített környezet vonatkozásában röviden az alábbi:

„Keszthely múltjára építve jövőjét 2030-ra európai színvonalú életminőséget biztosítani képes várossá válik. Ezt garantálja az országos és régiós szinten is kiemelkedő minőségű lakókörnyezet, az ezt kiegészítő kulturális és rekreációs lehetőségek, valamint a város és vonzáskörzete számára prosperitást biztosítani képes vállalkozási környezet. ...”²⁹

Míg térségi szerepét tekintve:

„Keszthely és térsége hatékony agglomerációs együttműködésben működik. Keszthely megőrzi közigazgatási, oktatási, kulturális, egészségügyi és szolgáltatási központ szerepét, amely mellett valós együttműködésen alapuló kapcsolatot ápol a térség többi településével, különösen Hévízzel. ...”³⁰

A helyzetfeltárás következtetéseire és a rendelkezésre álló stratégiákra építve a város közlekedési előzetes jövőképe, mely a később készített fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) alapjául is szolgálhat:

Keszthely identitását megőrizve, az adottságaihoz igazodó fenntartható közlekedési szolgáltatással rendelkező kisváros, melyben az „ember” és életminősége az elsődleges érték. A jó nemzetközi és térségi elérhetősége mellett közlekedésében a „lassú város” elvei érvényesülnek, figyelemmel a fiatal és idős korosztály igényeire.

²⁹ Keszthely Város Településfejlesztési Koncepciója 2015-2030

³⁰



A rendelkezésre álló dokumentumok alapján, illetve jelen vizsgálat szerint megfogalmazhatók a fontosabb közlekedés-stratégiai célok.

KESZTHELY FŐBB KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLJAI

A város fenntartható mobilitásával kapcsolatos stratégia alkotás mélyebb volumenű, mint amit jelen dokumentum képez, így annak részleteit a városra vonatkozó SUMP elkészítése rögzítheti majd pontosabban. Ugyanakkor az alábbiakban a jelen vizsgálat alapján felszínre törő stratégiai gondolatok, célkitűzések jeleníthetők meg.

A város élhetőségét hosszabb távon biztosító és a térséghez szerves kapcsolattal rendelkező közlekedés

A kompakt városszerkezet megőrzése mellett, az adottságokat tiszteletben tartó és igazodó fenntartható, „lassú város” értékrendjét érvényesítő közlekedés

A növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak mérséklése

Minőségi közlekedési szolgáltatások, korszerű, intelligens rendszerek mentén

Fenntartható közlekedési módok számára akadálytalanul átjárható, élhető város, figyelembe véve a történelmi városközpont és szabadidős tevékenységek helyszínei közötti kapcsolatokat

ESZKÖZRENDSZER/INTÉZKEDÉSEK

A közlekedés-stratégiai célokhoz illeszkedve a következő fejlesztési és menedzsment eszközök mindenképpen előtérbe kerülnek (azonban ezek kiegészítésére és pontosítására a városra vonatkozó SUMP elkészítése során kerülhet sor):

- ❖ kerékpáros és kerékpárosbarát infrastruktúra bővítése, fejlesztése a városrészek kapcsolatának segítségével
- ❖ biztonságos gyalogos közlekedést segítő infrastruktúra fejlesztése
- ❖ a nyilvános terek, közlekedési folyosók „visszaadása” a gyalogosok, kerékpárosok számára
- ❖ a helyi közösségi közlekedés elérhetőségének javítása, szolgáltatási színvonalának emelése (elektromos járműpark, megállók, utastájékoztatás)
- ❖ a városon átmenő forgalom mérséklése új közúthálózati elemek létesítésével és egyéb forgalomcsillapító beavatkozásokkal
- ❖ a parkolás fejlesztése, korszerű parkolásirányítás bevezetése, átgondolt parkolási stratégia alapján
- ❖ az e-mobilitás infrastruktúrájának és eszközállományának fejlesztése (közösségi rendszer, ill. e-töltő állomások)

A Balaton térségi mobilitási tervezés során Keszthely tekintetében számos beavatkozás, fejlesztés került felszínre. A város szükséges beavatkozásainak számbavételét ugyanakkor nem csupán annak figyelembevételével kell összegezni, hogy a fejlesztés közvetlenül a városban történik-e, hanem minden olyan projektfejlesztéssel is elengedhetetlen számolni, amely valamilyen hatással bír Keszthely mobilitási helyzetére, a kitűzött célok elérésében.

Ennek fényében Keszthely vonatkozásában – jelen térségi mobilitási tervezéssel összefüggésben – több projektelem került megnevezésre. A keszthelyi azon projektelemekről, amelyek hely szempontjából azonosíthatók, mutat szemléletes képet **a következő ábra**. (Azokról, amelyek pl. nem konkrét helyhez kötött beavatkozások, vagy pl. általános, menedzsment jellegű fejlesztések, azok az ábrában nem kerültek feltüntetésre.)

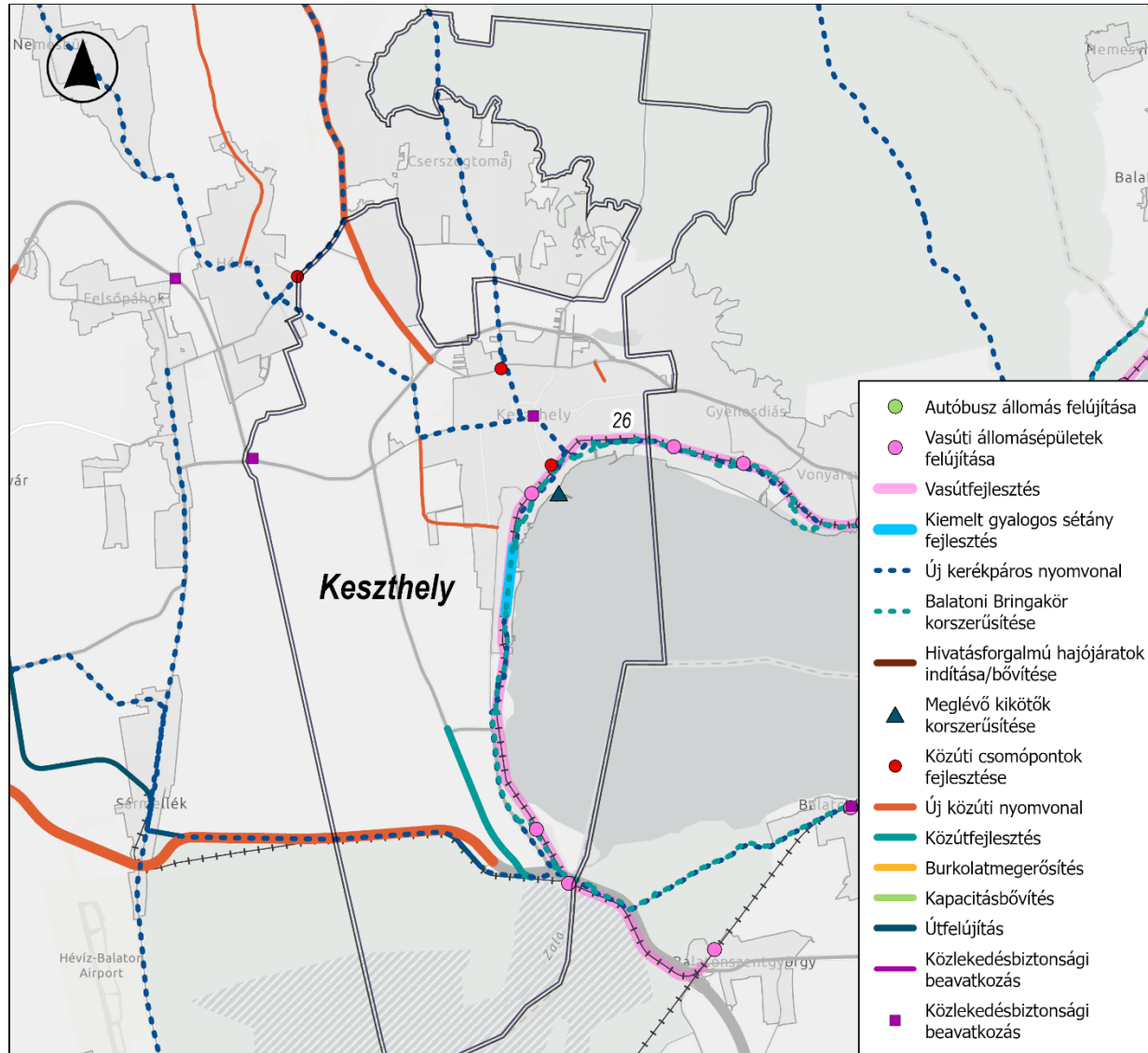
Az **ábrát követő táblázatban** a várost érintő, az egyes projektcsoportokat alkotó fejlesztési projektelemek és értékelési eredményeik találhatóak. A módszertan elvi folyamatát a jelen kötet 1. Bevezetés fejezete említi, de részletesen a főanyag 7.3 fejezete mutatja be.

Ebben megjelennek a Keszthelyet érintő projektelemek: projektlemazonosító, megnevezés és rövid műszaki tartalom, az egyes projektelemek becsült költsége, a projektlem megvalósításában érintett kompetencia (magyar állam / magyar állam és önkormányzat / önkormányzat), továbbá a főanyagban levezetett értékelési módszertannal adódó hatékonysági és megvalósíthatósági mutatószámok.

A projektelemek csoportosított eredményeinek bemutatása, rangsorolása ugyancsak a főanyagban található. A balatoni térség 263 projektleméből Keszthely város kapcsán 67 db projektlem lehet érintett, amelyek különböző kompetenciába tartozhatnak (állami / állami és önkormányzati / önkormányzati).

A táblázatban szereplő projektelemek **nem csupán az adott településen belüli fejlesztési projektelemeket tartalmazzák**, hanem minden olyan térségi projektlemet is, amely közvetlen összefüggéssel jelenik meg a város vonatkozásában, pl. nem konkrét projektlem tekintetében, mint a beavatkozások egyik lehetséges helyszíne, vagy konkrét projektlem kapcsán a térségi fejlesztésből adódó eredmény, ill. hatás tekintetében.





46. ábra Keszthelyet érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektlem fejlesztések



KESZTHELY PROJEKTELEMEI

Projekt- elem azonosí- tó	Projekt- elem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Közösségi közlekedés (KK)									
KK005	Keszthely helyi buszközlekedés hálózat és szolgáltatás fejlesztése	A keszthelyi helyi autóbusz-közlekedés szolgáltatás-fejlesztése magába foglalja az alábbi fejlesztéseket: - Helyi buszhálózat fejlesztése, különös tekintettel az újíépítésű lakóterületekre és a vasútra való gyors átszállási kapcsolatra; - A meglévő helyi-helyközi tarifakonstrukciók egyértelműbbé tétele, a helyközi közlekedés nagyobb fokú bevonása a helyi közlekedésbe; - Új megállóhelyek kialakítása a fejlesztett hálózatnak megfelelően; - Utastájékoztató fejlesztése.	II. ütem	CS11	önkorm.	14	220	89,38	2,75
KK006	Integrált ütemes menetrend bevezetése a BKÜ helyközi autóbuszjáratán	MÁV csatlakozások figyelembevételével ütemes menetrend, és a hétvégi forgalomműködés kezelése különösen szezonban	I. ütem	CS12	magyar állam	15	100	7 826,09	2,75
KK007	Helyi kisbuszos iránytaxi és car-sharing szolgáltatási lehetőségek feltárása, minta projekt megvalósítása	A projekt- elem célja, hogy olyan közösségi közlekedési megoldásokat dolgozzon ki, amelyek közvetlen kapcsolatot biztosítanak azoknak a településeknek, településrészeknek, amelyek jelenleg nem rendelkeznek közvetlen közösségi közlekedési kapcsolattal. A projekt keretében igényvezérelt kisbuszos iránytaxi rendszer kialakítása történik, amely összeköti a települések lakott részeit a közösségi közlekedési megállókkal. Ez a rugalmas megoldás a helyi közlekedési igényekhez igazodik, különös tekintettel a kisebb, elzárt települések lakóira. Emellett a projekt vizsgálja a car-sharing (autómegosztási)	I.II. ütem	CS12	magyar állam és önkorm.	20	50	12,86	2,75

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		szolgáltatások balatoni bevezetésének lehetőségét is, amely szintén hozzájárulhat a közlekedési hiányosságok áthidalásához. A helyi szolgáltatók megjelenésének ösztönzésével a projekt hosszú távon kívánja növelni a fenntartható közlekedési lehetőségek elérhetőségét, és egy minta projektet valósít meg, amely irányadó lehet a későbbi fejlesztésekhez. <i>Ezen projektelelem összefüggésben áll a KK012 projektelemmel (egymást kiegészítve).</i>							
KK008	Kerékpárszállítás kialakítása helyközi autóbuszokon	A projektelelem célja a Volánbusz által korábban indított pilot projekt folytatása, amely a helyközi autóbuszokon kerékpárszállító szerkezetek kialakítását célozza. Ennek keretében a már meglévő járműveket utólag szerelik fel hátsó kerékpárszállító szerkezettel. Ez lehetővé teszi, hogy a kerékpáros közlekedés és a tömegközlekedés könnyebben összekapcsolódjon, különösen a turisztikai és vidéki területeken, ahol a kerékpáros infrastruktúra kiemelt szerepet kap. Az utólagos felszerelés révén javul a közösségi közlekedés rugalmassága és a fenntartható közlekedési módok integrációja.	I. ütem	CS12	magyar állam	3	25	3 214,29	2,75
KK009	Helyközi autóbusz megállóhelyek infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése	A projektelelem keretében 90 darab, nagy forgalmú autóbusz-megállóhely átfogó felújítása valósul meg. A munkálatok magukban foglalják a buszöblök építését, továbbá a burkolat teljes felújítását annak érdekében, hogy megfeleljen a korszerű közlekedési infrastruktúra követelményeinek. Az akadálymentesítés szintén kiemelt figyelmet kap, amelynek részeként biztosítják a járdacsatlakozások akadálymentességét, hogy a megállók minden utas számára könnyen hozzáférhetőek legyenek, beleértve a mozgáskorlátozott személyeket is. A projekt célja továbbá a modern utastájékoztatási	I.II.III. ütem	CS13	magyar állam	85	3 150	0,93	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		rendszerek telepítése, hogy a közlekedésben részt vevők naprakész információkat kaphassanak az induló járatokról, és az utcabútorok telepítése, amelyek kényelmes várakozási környezetet biztosítanak. A 90 darab megállóhely konkrét helyszínhez nem kötött, a Volánbusszal, a közútkezelőkkel és településekkel együtt szükséges a kiválasztási folyamatot elvégezni.							
KK011	Korszerű autóbuszok forgalomba állítása a helyközi autóbuszvonalakon	A projektelem keretében 90 darab korszerű, környezetbarát és energiahatékony autóbusz kerül forgalomba állításra a helyközi autóbuszvonalakon. Ezek az új autóbuszok magasabb szintű komfortot és megbízhatóságot biztosítanak, hozzájárulva a közösségi közlekedés színvonalának emeléséhez, valamint a környezetterhelés csökkentéséhez. Az új járművek megfelelnek a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak, amelyek hozzájárulnak a károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez, és javítják a levegőminőséget. Emellett az autóbuszok korszerű műszaki megoldásai révén növelik az energiahatékonyt, valamint az utasok számára biztosítják a nagyobb kényelmet, beleértve a klimatizált utastereket és a modern utastájékoztatói rendszereket.	I.II.III. ütem	CS14	magyar állam	194	7 200	563,49	3,25
	29 sz. észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonfüred – Tapolca szakaszon (Szabadbattyán–	KK013 "A" rész Az észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonfüred–Tapolca szakaszon (IKOP II. ütem) több jelentős infrastrukturális fejlesztést tartalmaz: - Villamosítás: amely javítja a közlekedés hatékonyságát és csökkenti a dízelvontatásra való				0 (KK020 tartalmazza 5 485 mFt)	112 742	423,29	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK013	Tapolca–Keszthely villamos üzem kiépítése a Balaton körül, II. ütem ("A" rész)	szükségletet. - Infrastruktúra korszerűsítése: A pálya állapotából fakadó sebességkorlátozásokat megszüntetik, a teljes érintett szakasz újjáépítésre kerül, így a vonatok ismét 80 km/h sebességgel közlekedhetnek. Bizonyos szakaszokon állandó lassújelek maradnak meg geometriai és láthatósági okokból. - Központi forgalomirányítás (KÖFI): Az összes érintett szakaszon bevezetik a központi forgalomirányítást, melyhez bővítik a Fonyód KÖFI központot és új központot létesítenek Tapolcán. Ez növeli a közlekedés hatékonyságát és a menetidők tervezhetőségét. - Kétvágányúsítás és sebességnövelés: Egyes szakaszokon második vágányt építenek és növelik a pályasebességet, például Balatonfüred és Aszód között, ahol 100 km/h sebesség elérése a cél. Ezek a fejlesztések a vasúti közlekedés hatékonyságát és utasbarát jellegét növelik, miközben javítják az elérhetőséget és a közlekedési infrastruktúra fenntarthatóságát a Balaton térségében. Az I. ütemben elmaradt állomási fejlesztések külön projektben szerepelnek. <i>(A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)</i>	I.II. ütem	CS16	magyar állam				
	26 sz. észak- balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a	KK013 "B" rész Az észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonszentgyörgy–Tapolca				0 (KK020 tartalmazza	56 075	423,29	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	Balatonszent- györgy – Keszthely – Tapolca szakaszon (Szabadbattyán– Tapolca–Keszthely villamos üzem kiépítése a Balaton körül, II. ütem ("B" rész)	szakaszon (IKOP II. ütem) több jelentős infrastrukturális fejlesztést tartalmaz: - Villamosítás: amely javítja a közlekedés hatékonyságát és csökkenti a dízelvontatásra való szükségletet. - Infrastruktúra korszerűsítése: A pálya állapotából fakadó sebességkorlátozásokat megszüntetik, a teljes érintett szakasz újjáépítésre kerül, így a vonatok ismét 80 km/h sebességgel közlekedhetnek. Bizonyos szakaszokon állandó lassújelek maradnak meg geometriai és láthatósági okokból. - Központi forgalomirányítás (KÖFI): Az összes érintett szakaszon bevezetik a központi forgalomirányítást, melyhez bővítik a Fonyód KÖFI központot és új központot létesítenek Tapolcán. Ez növeli a közlekedés hatékonyságát és a menetidők tervezhetőségét. - Kétvágányúsítás és sebességnövelés: Egyes szakaszokon második vágányt építenek és növelik a pályasebességet. Ezek a fejlesztések a vasúti közlekedés hatékonyságát és utasbarát jellegét növelik, miközben javítják az elérhetőséget és a közlekedési infrastruktúra fenntarthatóságát a Balaton térségében. Az I. ütemben elmaradt állomási fejlesztések külön projektben szerepelnek. <i>(A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)</i>				2 667 mFt)			

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK015	Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta építése Balatonaliga térségében	A Balaton körbejárhatóságát biztosító vasúti delta projekt keretében a 29 és 30. sz. vasútvonalak között közvetlen összeköttetés jönne létre Balatonaliga térségében. Ezzel a következő előnyök származnak a projektből: - Közvetlen Siófok–Balatonfüred személyvonatok indíthatók, így gyorsabb, közvetlen vasúti kapcsolat jön létre a Balaton nyugati oldalán. - A 29. sz. vonal Budapest felé tartó vonatai a 30. sz. vonalat is használhatják Lepsény térségében, ami jelentős menetidő-csökkenést eredményez, különösen azért, mert a 29. sz. vonalon a domborzati viszonyok miatt nincs lehetőség sebességemelésre. - A személyvonati és gyorsvonati forgalom különválasztása Szabadbattyán és a Balaton között, ami lehetővé teszi, hogy a helyi igényeket kiszolgáló személyvonatok és a gyors, távolsági vonatok hatékonyabban közlekedjenek. Ezen projektelelem megvalósulásának előfeltétele, hogy a KK016 projektelelem (30. sz. vasútvonal kétvágányúsítása Szabadbattyán és Kiscsérpuszta között) is megvalósuljon. <i>A KK015 és KK016 projektek együttes megvalósulása esetén a 29. sz. vasútvonal nagyvolumenű fejlesztésére Szabadbattyán és Balatonakarattyá között nincs szükség, mivel a forgalom jelentős része a 30. sz. vasútvonalra terelődne át.</i>	II.III. ütem	CS16	magyar állam	136	53 433	145,52	3
KK021	Állomásépületek felújítása a Balaton- parti vasútvonalak mentén (déli part) ("A" rész)	KK021 "A" rész A tervezett „Dél-balatoni vasútállomások építési munkái” beszerzésnek megfelelő 30. sz. vasútvonal 12 állomás/megállóhely korszerűsítése.	I. II. ütem	CS18	magyar állam	147	11 800	491,15	4



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	Állomásépületek felújítása a Balaton- parti vasútvonalak mentén (északi part) ("B" rész)	KK021 "B" rész Az IKOP PLUSZ ÉFK-n szereplő „Észak-balatoni vasútállomások, megállóhelyek korszerűsítése” projektnek megfelelő állomásfejlesztések a 29 sz. vasútvonalon.				660	14 540	491,15	4
KK022	Korszerű motorvonatok beszerzése	A projektelem keretében 50 darab, modern, nagy kapacitású motorvonat kerül beszerzésre, melyek a magyar vasúti hálózaton távolsági vonalakon fognak közlekedni. A beszerzés célja, hogy növelje az utazási komfortot és csökkentse az utazási időt, különös tekintettel a nagyobb sebességgel közlekedő, energiatakarékos motorvonatokra. A járművek alkalmasak lesznek a korszerű utastájékoztató rendszerek és a fedélzeti kényelmi szolgáltatások biztosítására, továbbá akadálymentes kialakítással rendelkeznek, így megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, valamint a fenntartható közlekedési célkitűzéseknek is.	I.II. ütem	CS19	magyar állam	1 375	137 500	302,03	2,75
KK023	Korszerű kerékpárszállító vasúti kocsik beszerzése	A projektelem célja 20 darab modern kerékpárszállító kocsik beszerzése, amelyek a vasúti közlekedés kerékpárosbarát fejlesztéséhez járulnak hozzá. Az új kocsik lehetőséget biztosítanak majd a biztonságos és kényelmes kerékpárszállításra, valamint megfelelnek a modern közlekedési igényeknek, mint például az utasok számára kényelmes felszállás-lehetőség biztosítása. Ezek a vasúti kocsik a vasúti közlekedés népszerűsítését és a fenntartható közlekedési célok elérését szolgálják, összhangban az egyre növekvő kerékpáros	II. ütem	CS19	magyar állam	151	5 600	656,38	2,75

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		turizmussal és igényekkel a Balaton környékén és más távolsági útvonalakon.							
KK025	Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában	A projektem a korábbi TOP pályázatból I. ütemben telepített vizuális utastájékoztató eszközök további fejlesztését tartalmazza. Az Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában projektem célja a valós idejű utastájékoztató fejlesztése a MÁV, Volán és a menetrendszerű vízi komp közlekedés integrálásával, valamint az átszállási lehetőségek optimalizálásával. A projektem keretében további valós idejű kijelzőket telepítenek egyes kiemelt forgalmú megállóba, javítva az utazók tájékoztatását. A MÁV utastájékoztató-fejlesztési program több lépést is javasol a Balaton környéki vonalakra vonatkozóan, beleértve a KÖFI (központi forgalomirányítási) rendszerek valós idejű adatainak összehangolását és háttérrendszerek létrehozását. Minden szolgálati helyen legalább egy összesítő kijelző, illetve minden peronon külön kijelzők telepítése biztosítja az utasok tájékoztatását. A legfontosabb 20 szolgálati helyen a projektem teljes körű utastájékoztatói rendszert épít ki, amely magában foglal legalább három összesítő kijelzőt, perononként három, több vonat megjelenítésére alkalmas kijelzőt, valamint a vonatok megállási helyének jelzésére egy olasz módszert alkalmazó monitorrendszert. Ez a megoldás célja, hogy gyors és hatékony utascseré válósuljon meg minden állomáson.	I.II. ütem	CS21	magyar állam	189	7 000	166,92	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Aktív- és mikromobilitás (AM)									
AM001	Balatoni Bringakör korszerűsítése (felújításból kimaradt szakaszok)	A Balatoni Bringakör korszerűsítése a korábbi fejlesztésekből kimaradt szakaszok megvalósításával: a meglévő szakaszok felújítása, szélesítése, hatályos útügyi műszaki előírásoknak való megfeleltetése; a hiányzó vagy új nyomvonalra helyezendő szakaszok megépítése	I. ütem	CS2	magyar állam és önkorm.	66	2 000	1 863,50	2,5
AM018	Zalaszentő – Keszthely térségi jelentőségű kerékpárút vonal kialakítása	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Zalaszentő - Keszthely között Zalaszentő 7327 sz. út, Rezi 7327 sz. út ... Hunyadi u. környezete, 73162 sz. út (Rákóczi F. u.), Keszthely 73162 sz. út, Cserszegtomaj 73162 sz. út (Rezi út, Keszthelyi út), Keszthely 73162 sz. út (Rezi út), Szalasztó u. csatlakozás nyomvonalon	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	64	1 944	169,31	2,5
AM021	(Fertőd) - ... - Hévíz - Keszthely országos kerékpárút vonal hiányzó szakasz kialakítása Hévíz és Vindornyaszőlős között	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Hévíz - Vindornyaszőlős között a 7332 sz., 7327 sz., 7331 sz. utak mentén	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	88	2 928	1 127,38	2,5
AM022	Balatonakarattya - Siófok - Keszthely - Sármellék - Zalakaros - - (Berzence) - (Horvátország) országos kerékpárút vonal hiányzó szakaszainak kialakítása, meglévő szakaszainak szükség szerinti	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Keszthely - Galambok között a 76 sz., 6831 sz., 7512 sz., 7522 sz., 7511 sz. utak mentén	II. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	108	3 600	916,94	2,5

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	felújítása Keszthely - Galambok között								
AM030	Kerékpárforgalmi létesítmények kialakítása Keszthelyen	Elfogadott kerékpárforgalmi hálózati terv alapján szükséges kerékpáros fejlesztések ütemezett megvalósítása	I. II. és III. ütem	CS4	önkorm.	80	3 600	9,24	2,25
AM050	Keszthely, Tapolcai út (volt 71 sz. főút) és az Interspar keresztezés gyalogátkelőinek akadálymentesítése , vizuális és akusztikus fejlesztése	Keszthelyen, a Tapolcai úton, az Interspar csomópontjában lévő 3 db kijelölt gyalogátkelőhelynél a vakok és gyengénlátók, valamint a mozgásukban korlátozottak segítésére szegélyszüllyesztés, taktilis burkolat épül, valamint az átközlekedést segítő hangos tájékoztatás stb. telepítésére került sor	I. ütem	CS5	önkorm.	2	10	200,00	2,5
AM051	Jelzőlámpás és irányítás nélküli gyalogátkelő akadálymentesítése , vizuális és akusztikus fejlesztése tanulmány által meghatározott 18 városban, 30 parti községben és 47 parton kívüli községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 95 településen a kijelölt gyalogátkelőhelyeknél a vakok és gyengénlátók, valamint a mozgásukban korlátozottak segítésére szegélyszüllyesztés, taktilis jelek beépítésére, valamint az átközlekedést segítő hangos tájékoztatás stb. telepítésére került sor	I. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	35	475	450,98	2,5
AM052	Gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti átkelőhelyek fejlesztése (jelzőlámpa,	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és a fejlesztési helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 92 településen meglévő gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti keresztezésekben az átközlekedés segítése érdekében pl. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és	I. II. és III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	920	2 760	62,50	2,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	gyalogosvédő sziget, akadálymentesítés stb.), új átkelők létesítése tanulmányban meghatározásra kerülő, az I. és II. rendű utak által érintett településen	kerékpárosvédő szigetek, rámpák, akadálymentesítés, valamint új átkelőhelyek építésére került sor, különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire							
AM053	Gyalog- és kerékpáros külön szintű <u>közüti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a külön szintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt településeken meglévő gyalogos és kerékpáros külön szintű közüti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerülnek új szintbeni keresztezésekkel (irányítás nélküli v. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rámpák stb.), különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire	I. II. és III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	60	240	76,67	2,5
AM054	Szintbeni vasúti átjárók biztonságának felülvizsgálata, gyalogos és kerékpáros átkelők biztonságossá tétele szükséges átalakításokkal	NA	I. és II. ütem	CS6	magyar állam	25	500	523,81	3

Projekt-elem azonosító	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt-elem ütemezés	Projekt-csoport	Kompetencia	Nettó előkészítési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatósági pontszám
AM056	Szintbeni gyalogos és kerékpáros vasúti átjárók átjárhatóságának, átbocsájtó képességének fejlesztése (szükség szerint vasúti biztosítási mód fejlesztéssel), újak létesítése tanulmányban meghatározott 14 vasúttal érintett városban és 16 vasúttal érintett községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 30 településen a meglévő szintbeni gyalogos, kerékpáros vasúti keresztezések felülvizsgálata alapján az átbocsájtó képességük növelése pl. labirintkorlát helyett fénysorompó építésével, valamint új keresztezések építése	I. és II. ütem	CS6	magyar állam	450	2 100	10,78	3
AM057	Különszintű gyalogos- és kerékpáros <u>vasúti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a külszintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 4 településen a meglévő gyalogos és kerékpáros külszintű vasúti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerül új szintbeni keresztezésekkel (labirint korlát, fénysorompó, félsorompó) különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire	I. II. és III. ütem	CS6	magyar állam és önkorm.	100	480	47,41	3
AM058	Modern KRESZ parkok kialakítása az üzemeltetésükben	KRESZ parkok építése általános és középiskolások közlekedési tudásának és biztonságának fokozása érdekében, az üzemeltetésükben szerepet vállaló legalább 5 településen (pl. Balatoncsicsó)	II. ütem	CS7	magyar állam és önkorm.	25	300	1,54	2,75



Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	szerepet vállaló 5 településen								
AM061	Keszthely, gyalogos déli sétány fejlesztése, hálózati illesztése a Entz Géza sétány mentén (Csárda u. - Kutyás park között)	Keszthelyen az Entz Géza sétány mentén, a Csárda u. és a Kutyás park között, mintegy 1,6 km hosszban, a partmenti gyalogos sétány kerül fejlesztésre, bővítésre a hálózati kapcsolatinak kialakításával (burkolatok építése, utcabútorok kihelyezése, a határos zöldterületek rendezése)	I. és II. ütem	CS8	önkorm.	13	320	59,99	2,5
AM063	Balatoni gyalogos sétányok fejlesztése a fenntarthatóság és akadálymentesség prioritásával tanulmány által meghatározott 18 városában és 12 parti községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. A gyalogos közlekedés fejlesztése érdekében a mintegy 30 településen meglévő Balaton-parti és településközponti gyalogos sétányok, terek rekonstrukciója, felújítása, fejlesztése, bővítése és újak építésére kerül sor az élő, biztonságos, fenntartható és egészséges települések célrendszerével összhangban	I. II. és III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	129	4 500	43,20	2,5
AM065	Gyalogos felületek, járdák fejlesztése, bővítése tanulmány által meghatározott 18 városban és 57 nagyobb forgalomvonzó községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 75 településen gyalogos felületek, járdák, sétányok, gyalogos terek és hálózati kapcsolataik épülnek ki, illetve kerülnek felújításra, növelve szolgáltatás színvonalát és javítva környezetük minőségét	I. II. és III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	161	5 891	33,05	2,5
AM067	A Balatoni Bringakör új arculatának (brand) kidolgozása, egységes arculati	A Balatoni Bringakör új arculatának kidolgozásával egységes megjelenésű és információtartalmú, jól olvasható és érthető kerékpáros útirányjelző táblarendszer létesítése. Arculati terv és táblázási útmutató kidolgozása, a meglévő táblák felmérése,	II. és III. ütem	CS9	magyar állam	35	100	703,70	2,75



Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	kerékpáros útirányjelző rendszer kialakítása a Bringakör mentén	új táblázási terv elkészítése, a táblák gyártási tervének elkészítése és a táblák kihelyezése a meglévő, nem egységes táblák felmérésével cseréjével.							
AM068	Balatoni közbringa rendszer kialakítása (Megvalósítható- sági tanulmány)	Megvalósíthatósági tanulmány készítése Balaton menti közbringa rendszer kialakítására	III. ütem	CS9	magyar állam és önkorm.	50	0	1 900,00	2,75
AM070	Kerékpárforgalmi hálózati tervek készítése 5 városban (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali), illetve meglévő felülvizsgálata Keszthelyen	Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) kialakítása 5 településen (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali) és a korábban készült hálózati terv felülvizsgálata Keszthelyen	I. és II. ütem	CS9	önkorm.	0	60	158,33	2,75
AM071	Fix telepítésű automata kerékpárszámláló hálózat fejlesztése a Balaton környezetében	12 helyszínen fix automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés telepítése	II. ütem	CS9	magyar állam	5	30	27 142,86	2,75
AM072	Balatoni kerékpáros és egyéb mikromobilis parkolók és szervízpontok fejlesztése	A forgalmasabb forgalomvonzó létesítmények (közintézmények, oktatási-, egészségügyi, kulturális és sportlétesítmények stb.) környezetében új kerékpártárolók kialakítása, illetve a meglévő kerékpártárolók cseréje korszerűbb kialakításúra (kerékpár vázat rögzítő). A fejlesztés részét képezi a főbb települési kerékpáros útvonalak mentén kerékpáros szervízpontok létesítése is.	I., II. és III. ütem	CS10	önkorm.	10	400	713,41	3,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Vízi közlekedés (V)									
V001	Balatoni vízi közösségi közlekedés fejlesztése, hajóállomások kapcsolatának bővítése, hivatásforgalmú járatok indítása, bővítése	A projekt célja a Balaton észak-dél kapcsolatának megerősítése a hivatásforgalmi hajóközlekedés jelenlegi rendszerének korszerűsítésével, valamint a vízi közlekedés-, hajóállomások- és hajóflották fejlesztésével. A Balaton térségében a vízi közlekedés által lefedett területek bővítése, valamint a szolgáltatások tér- és időbeli igazítása az utasok igényeihez mind hozzájárulnak a közlekedési forma versenyképességének növeléséhez. Az eddig nem, vagy nem megfelelően kiszolgált városok és települések bevonásával többen választhatják a vízi közlekedést, mint közösségi közlekedési módot. A hajóflotta korszerűsítése, kisebb kapacitású hajók bevezetése a kevésbé forgalmas útvonalakon és több közvetlen járat kialakításával elérhető utazási idő csökkentése mind növelik a szolgáltatás vonzerejét. A hivatásforgalmú hajójáratok indítása/bővítése javasolt a következő viszonylatokon: • Zánka–Balatonlelle • Fonyód–Badacsony • Siófok–Balatonfüred • Siófok–Balatonalmádi • Keszthely–Balatonmárfafürdő Az új vízihálózati kapcsolatoknak megfelelően hajóállomások, kikötők fejlesztése/bővítése szükséges a szolgáltatási színvonal növeléséhez. Két városban hajóállomás- és kompikötő kiépítése javasolt: • Új kompátkelőhely: Fonyód és Badacsonytomaj között • Új hajóállomás: Zánkán	I. és II. ütem	CS22	magyar állam	340	13 700	203,29	2



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		A régió több településén pedig a jelenlegi kikötők korszerűsítése javasolt: • Keszthely • Balatonvilágos • Balatonakarattya • Balatonaliga • Balatonkenese I. ütem: Meglévő szolgáltatások menetrendszerű meghirdetése, a jelenlegi hajóflotta optimalizált kihasználásának megtervezése az átszállások rendszerének fejlesztésével. A kisebb utasforgalommal rendelkező relációk között kisebb befogadóképességű hajók használatának előkészítése. II. ütem: Fejlesztési koncepció előkészítése (hajóállomások bővítése, hajóflotta bővítése)							
Egyéni motorizált közlekedés (EM)									
EM003	M76 gyorsforgalmi út építése Keszthely (Fenékpuszta) - Misefa (M9) - (Zalaegerszeg) között	A Balatonszentgyörgy (M7) - Keszthely (Fenékpuszta) között kiépült szakasz folytatása nyugatra a Misefáig tartó szakasz kivitelezésével közel 25 km hosszban. A projekt tervvel rendelkezik.	I. ütem	CS24	magyar állam	140	70 000	21,09	2,75
EM007	77. sz. főút meghosszabbítása Keszthelyig Lesencefalú és Várvolgy elkerülő utak megépítésével	A meglévő 7342 és 7343 j. utak főút minőségűre fejlesztése 12 km hosszban, új út építése 3+3,2 km hosszban (Várvolgy elkerülő + Lesencefalú elkerülő és 7342 j. út meghosszabbítása Várvolgy elkerülőig). A fejlesztés eredménye a 84 sz. többletúti közlekedés kiváltása, és a 71 sz. főút vonyarcvashegyi szakaszának tehermentesítése. Előkészítés és megvalósítás.	I. és II. ütem	CS24	magyar állam	299	11 060	130,22	2,75

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
EM011	Keszthely 2x2 sávós főúti bekötése délen a 71 sz. főút fejlesztésével a 76 sz. főút és a 7347 j. út között	71 sz. főút 2x2 sávósra fejlesztése a 76 sz. főúti csomóponttól a 113+160 km szelvényig új nyomvonalon, majd a meglévő nyomvonalon bővítéssel a 7347 j. útig (Hévízi út). Tervvel rendelkezik.	I. ütem	CS24	magyar állam	329	12 200	128,79	2,75
EM013	76 sz. főút felújítása az M76 fenékpusztai csomópont és a 760 sz. főúti csomópont között	76 sz. főút felújítása a 9+200 (M76 fenékpusztai csomópont) és 27+200 km szelvény (76-760-7335 utak csomópontja) között. Előkészítés és megvalósítás.	I. ütem	CS24	magyar állam	58	3 660	477,43	2,75
EM022	(Devecser) - Sümeg - Keszthely főút megvalósításához a meglévő 7327 j. Keszthely - Sümeg összekötő út fejlesztése	A Balaton északi megközelítését segítő Devecser - Sümeg - Keszthely főút megvalósításához a meglévő 7327 j. összekötő út főúti fejlesztése a Sümeg és Keszthely közötti 25 km-es szakaszon. Előkészítés és megvalósítás.	III. ütem	CS25	magyar állam	784	31 980	38,15	1,75
EM051	Keszthely déli mellékút építése	Új 2x1 sávós mellékút kialakítása Keszthelyen az Alsópáhoki úttól a Béri-Balogh Ádám utcáig mintegy 2,5 km hosszban. Előkészítés és megvalósítás.	III. ütem	CS26	magyar állam	73	2 250	7,24	1,75
EM076	Keszthely, 7347 - 73162 j. utak és a Sopron utca csomópontok egyesítése, körforgalom kialakítása	Keszthely belterületén a 7347 j. úthoz egymástól 100 m-re jelenleg két jelzőtáblával szabályozott háromágú csomóponttal csatlakozó 73162 j. út és Sopron utca csomópontok egyesítésével négyágú körforgalmú csomópont létrehozása. Előkészítés és megvalósítás.	I. ütem	CS27	magyar állam és önkorm.	20	500	29,35	2,25
EM077	Keszthely, Lovassy S. u. - Apát u. - Ady E. u. csomópontban körforgalom létesítése	Keszthely belterületén a jelenleg jelzőtáblás Lovassy S. u. - Apát u. - Ady E. u. csomópontban körforgalom építése. Előkészítés és megvalósítás.	I. ütem	CS27	önkorm.	16	400	36,64	2,25



Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
EM092	Parkolók fejlesztése Keszthelyen	Új parkolók építése Keszthelyen a vasútvonal mellett a Kazinczy u. mentén, valamint a Toldi M. u. és a Vitorlás sétány között, továbbá meglévő parkoló bővítése a Bem J. u. - Kisfaludy u. - Kossuth L. u. - Fejér Gy. utcai tömbben. Előkészítés és megvalósítás.	I. és II. ütem	CS29	önkorm.	28	750	2,34	1,5
EM093	Balatoni elektromobilitás feltételeinek fejlesztése az egyéni motorizált közlekedésben (e-autó töltőhálózat és kapcsolódó infrastruktúra)	A balatoni régió elektromobilitásának támogatása az egyéni motorizált közlekedés terén előzetes vizsgálat alapján meghatározott helyszíneken e-autó töltőhálózat és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésével. A potenciális helyszínek között szerepelhet pl. Siófok-Sóstó és Ezüstpart. Előkészítés és megvalósítás.	I. és II. ütem	CS29	magyar állam és önkorm.	25	1 000	19,51	1,5
EM096	Keszthely, Belváros és Kastélypark környéki úthálózat és csomópontok fejlesztése a forgalomcsillapítás érdekében	Keszthely, Pál u. közúti forgalom megszüntetése a Bástya u. és a Georgikon u. között (500 m) és a kiváltást szolgáló Hévízi út - Bécsi Kapu u. - Georgikon u. (2 km) fejlesztése, Hévízi út - Pál u. csomópontban jelzőlámpás irányítás kiépítése. Előkészítés és megvalósítás.	I. és II. ütem	CS30	önkorm.	20	500	41,86	3,25
EM097	Keszthely, új közúti kapcsolat a Tapolcai úti lakóterület jobb elérhetőségéhez (Csapás út és a Sömöggyei út között)	Új észak-déli irányú 2x1 sávós belterületi utca kiépítése a Csapás úti (7347 j.) kereskedelmi létesítményeknél meglévő körforgalom déli ágától a Tapolcai útig mintegy 600 m hosszban. Előkészítés és megvalósítás.	I. és II. ütem	CS30	önkorm.	23	600	3,49	3,25
EM104	A főúti közúti forgalmi sebességek kontrollálása, a	A főúti közúti forgalmi sebességek csökkentése és a biztonság növelése különböző településeken, elsősorban traffiboxok és sebességkorlátozó eszközök telepítésével. A gyorsajtások	I. ütem	CS31	magyar állam és önkorm.	7	60	2 873,13	2,25



Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	melevő sebességkorlátozás ok felülvizsgálata, illetve traffiboxok kialakítása	méréséklésére mintegy 20 db, előzetes vizsgálat alapján meghatározott helyszínen tervezett traffipaxok, településkapunál elhelyezett lassító szigetek, illetve sebességmérő eszközök telepítése, kialakítása, melyek hozzájárulnak a szabályos közlekedés fenntartásához. Előzetesen felvetett példahelyszínek és települések: 7 sz. főút Siófokon Balatonszabadi felé, Fonyódon a 6701 j. út csomópontjánál; 77 sz. főút Tapolca, Stadion u. csomópontnál; továbbá Keszthelyen, Marcaliban városszerte; 7318 j. Tapolca - Hegymagas - Szigliget útszakaszon; 7327 j. úton Zalaszentőnnél Sümeg irányából. Előkészítés és megvalósítás.							
EM105	Közüti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a főbb balatoni települések átmenő szakaszain	Fix telepítésű közüti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a BKÜ területén húzódó főútvonalak mentén előzetes vizsgálat alapján kijelölt 30 helyszínen a sebességkorlátozások betartásának ellenőrzése, ezáltal a sebességtúllépések csökkentése érdekében, valamint forgalmi adatok gyűjtésére a Balaton Forgalmi modell számára. Vizsgálat és eszközök beszerzése, telepítése.	I. és II. ütem	CS31	magyar állam	20	300	601,56	2,25
Közlekedésbiztonság (KB)									
KB004	Keszthely, 75 és 760 sz. utak csomópont fejlesztése a közlekedésbiztonság növelése érdekében	Az országos közút külterületi szakaszán elhelyezkedő, jelenleg jelzőtáblával szabályozott csomópont közlekedésbiztonsági felülvizsgálata, majd a vizsgálati eredmények szerinti beavatkozás megvalósítása.	I. ütem	CS1	magyar állam	55	300	816,90	3

Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KB013	Országos utak közúti csomópontjainak közlekedésbiztonsá- gi felülvizsgálata (tanulmány)	A tanulmány célja a BKÜ területén megvizsgálni az országos közúti csomópontokat, beazonosítani azon helyszíneket, amelyek balesetveszélyesnek minősülnek, és javaslatot tenni az elvégzendő beavatkozásokra.	I. ütem	CS1	magyar állam	60	0	48 333,33	3
KB014	Országos utak és a hálózati jelentőségű települési utak és csomópontok közlekedésbizton- ságának javítása (kiskorrekciók, középszigetek építése, forgalomtechnika és gyalogos rálátások fejlesztése)	A BKÜ területén előzetes vizsgálat alapján azonosított baleseti gócpontokban forgalomtechnikai beavatkozások, csomóponti átalakítások, csomópontok építése, új gyalogátkelők kialakítása, gyalogosvédő szigetek, kiemelt gyalogátkelők, okoszebrák létesítése stb. Előzetesen felmerült helyszínek pl. Keszthely (gyalogátkelők, csapadékvíz-elvezetés), Balatonalmádi, Fonyód, Zamárdi (Szent I. u.).	II. és III. ütem	CS1	magyar állam	450	3 000	840,58	3
KB015	Keszthely, Rákóczi tér - Vásár tér környezetének közlekedésbizton- sági fejlesztése	Keszthely, Rákóczi tér és Vásár tér környezetének közlekedésbiztonsági felülvizsgálata, szükséges forgalomtechnikai beavatkozások elvégzése.	II. ütem	CS1	önkorm.	8	30	76,32	3
Komplex közlekedés (KXK)									
KXK004	Országos utak belterületi átkelési szakaszai és a hálózati jelentőségű települési utak felülvizsgálata,	Siófokon, Keszthelyen, Tapolcán és Balatonfüreden, összesen mintegy 16 km hosszban, az országos utak belterületi átkelési szakaszain és hálózati jelentőségű utakon, a frekvenciált városi területeken a gépjárműforgalom felületének, sávok számának csökkentése, a felszabadult területen járdák,	I. és II. ütem	CS32	magyar állam és önkorm.	48	1 600	189,62	2,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	funkciók újraosztása és átépítése a fenntartható közlekedés érdekében (Siófok, Balatonfüred, Keszthely, Tapolca)	kerékpárforgalmi létesítmények, rendezett zöldsávok és fasorok bővítése, létesítése, forgalom csendesítése, egyben a gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése, bővítése, akadálymentesítése stb. különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire az "Egészséges utcák" értékrendjével összhangban. Siófok: -Kálmán I. sétány - Mártírok útja; -Fő u. a Vilma u. és Fő tér között, Fő tér és Dózsa Gy. u. között; -Szűcs u.; -Sió u. a Szűcs és a Fő u. között; Balatonfüred: -71 sz. főút Germering u. - Fürdő u. között; -buszöblök építése és P+R parkoló kialakítása; Keszthely: -Erzsébet királyné útja -Kastély u. sétánnyá alakítása a Szalasztó u. és a József A. u. között a Kossuth utcával szerves gyalogos kapcsolat kiépítése; -a Rákóczi tér - Vásár tér - Lovassy u. csp., a Vásár tér - Lehel u. csp. átalakítása; Tapolca: -Deák F. u. - Fő tér - Kossuth L. u. a Kereszt utcáig; -Arany J. u. a Kossuth L. és a Templom-Domb u. között; -Batsányi J. u. a Zrínyi M. és a Fő tér között;							
KXX011	Intermodális funkciók és P+R, B+R parkolók fejlesztése Keszthelyen	Keszthelyen, a Volánbusz Zrt. meglévő telephelyének funkciói a környező üzemekben áthelyezésre kerülnek, és az így felszabadult területen más városi és az intermodalitást szolgáló funkciók kerülnek kialakításra pl. P+R parkoló	II. és III. ütem	CS34	magyar állam és önkorm.	25	300	8,31	3,5



Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KXK012	Kisebb forgalmú vasútállomási előterek fejlesztése, intermodális kapcsolatok bővítésével (P+R, B+R, előtér átépítése fenntartható funkciók erősítése érdekében)	Tanulmány által előzetesen meghatározott kisebb forgalmú vasútállomások előterei felújításra, fejlesztésre kerülnek. Ennek keretében gyalogos járdák, fogadó területek, zöldterületek épülnek, újulnak meg berendezési tárgyakkal egyetemben. Az átszállási lehetőségek erősítése érdekében P+R és B+R parkolók kerülnek kialakításra a személygépjárművel és kerékpárral érkezők számára.	III. ütem	CS34	magyar állam és önkorm.	75	800	30,86	3,5
KXK013	Nevelési-oktatási intézmények környezetének forgalomcsillapítása , a gyalogos- és kerékpáros közlekedés prioritizálásával	Előzetes vizsgálattal meghatározott településeken, összesen mintegy 5 km hosszban, a nevelési-oktatási intézmények előtt, a reggeli iskolakezdés időszakában az intézmény bejáratánál tapasztalható forgalmi torlódás enyhítésére, a gyalogosan és kerékpárral érkezők érdekében az utca érintett szakaszán a járdák bővítése épül, a parkolás, a várakozás korlátozás szigorú szabályozásának bevezetésével. Pl. Balatonfüreden az Eötvös Lóránd, a Radnóti Miklós és a Református Általános Iskola előtt.	I. és II. ütem	CS35	magyar állam és önkorm.	15	400	55,42	3,25
KXK014	Keszthely Balaton-parti, strandelőtér parkolóiban térfigyelő kamerarendszer kialakítása	NA	I. ütem	CS36	önkorm.	12	50	1 177,42	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Légi közlekedés (LK)									
L001	Hévíz-Balaton Airport, Sármelléki repülőtér fejlesztése (korszerűsítés, kapacitásfejlesz- tés)	A fejlesztés az alábbiakra terjed ki: futópálya teljes felújítása, hiányzó vízelvezetés kiépítése, TWA3 gurulótér újjáépítése, forgalmi előtér bővítése, terminálépület műszaki felújítása és bővítése nagyobb kapacitásra, eszköz tároló és karbantartó hangár építése, repülőgép tároló hangár építése, új tűzoltó járművek beszerzése és tűzoltó bázis építése, üzemanyag kút korszerűsítése, új üzemanyagtöltő jármű beszerzése, meglévő Cargo épület fejlesztése, védelmi kerítés korszerűsítése/bővítése	I. és II. ütem	CS41	magyar állam	1 007	8 810	263,15	2,5
Turisztika (T)									
TU001	Balaton Mobilapp kialakítása, a térség okos mobilitás- szervezése érdeké- ben, komplex, digitális információs rendszer fejlesztésével	A Balaton Mobilapp kialakítása egy olyan komplex, digitális információs rendszer megvalósítása, amely információk megjelenhetnek a felhasználók eszközein, illetve a Balaton térségét érintő frekvenciát kijelzőkön. Egyes elemei már működnek egyes városi autóbusz forgalom szervezésében, ezért ezek integrálása is jelen projekt keretében szükséges. A kialakítandó applikáció tartalma nem csak közlekedési információkat foglal magába, hanem egyúttal turista tájékoztató is, rendezvényi helyszínek megközelíthetőségét elősegítő alkalmazás, MAAS alapelvek mentén, térségi összközlekedési szintet megcélózva. Megvalósításához több szervezet együttműködése szükséges.	II. ütem	CS42	magyar állam	60	600	1,65	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Menedzsment (ME)									
ME002	Balaton-parti és kiemelt települések átfogó parkolási koncepciójának kialakítása	Parkolási, parkolásfejlesztési koncepció kidolgozása. A parkolási igények felmérése és a parkolási gondok, P+R és szezonális igények feltárása alapján, azok kezelése céljából szükséges meghatározni a fejlesztési javaslatokat. Feladat olyan új javaslatok kidolgozása, új megoldások keresése, mint pl. a térségben hol szükséges intelligens parkolásirányítási rendszerek bevezetése, amelyekkel csökkenthető a parkolóhely-kereső forgalom, vagy mely forgalomvonzó helyeken szükséges külön szintű parkoló létesítmények kiépítése, illetve elektromos autótöltő állomások létesítése.	I. és II. ütem	CS38	magyar állam	5	120	----	----
ME003	Városi SUMP készítése a térségi jelentőségű városokra (Tapolca, Keszthely, Siófok, Balatonfüred, Balatonalmádi)	Városi fenntartható mobilitási tervek készítése, a hazai és EU-s vonatkozó útmutatók figyelembevételével Balaton meghatározó 5 városa vonatkozásában. A mobilitási tervezés keretében szükséges vizsgálatok (pl. forgalomfelvételek, kikérdezések stb.) elvégzése. A mobilitási tervek társadalmi egyeztetése a korai tervezési fázistól a közmegegyeztetett projektlistáig.	I. ütem	CS38	önkorm.	20	155	----	----
ME004	Balaton Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése, kibővítése (szükség szerinti forgalomfelvételek- kel, vizsgálatokkal)	A projekt keretében előkészítő feladatként megjelenik megvalósíthatósági tanulmányok, vizsgálatok készítése, illetve a Balatoni Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése és naprakész működtetése (forgalom számlálások, felvételek elvégzése révén, a modell folyamatos, részletesebb kiterjesztése, kalibrálása, folyamatos aktualizálása, karbantartása céljából). A modell naprakész alkalmazása lehetőséget nyújt a térség fejlesztéseinek közlekedési megalapozásához.	I. és II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	8	100	----	----

Projekt- elem azonosí- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		(Forgalomszámláló berendezések telepítésére más projekt keretében kerül sor.)							
ME005	Levegőtisztaság- védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén, mely a térségi mobilitási terv indikátorai teljesítettségi állapotának adott időszaki megismerését is tudná biztosítani, illetve szükséges intézkedéseket edukálhat. A javasolt technológiai megoldás egy hazai fejlesztésű kültéri alkalmazást lehetővé tevő, kis gondozási igényű, alacsony energiafogyasztású, IoT-alapú szenzor, amely kábelezés nélkül oszlopra vagy tartókonzatra szerelhető a szállópor-koncentráció és a légszennyezés terjedését alapvetően befolyásoló meteorológiai paraméterek, valamint egyéb szennyező komponensek mennyiségének meghatározására. Az eszközök szabványos felépítése és moduláris kialakítása leegyszerűsíti a mérőhálózat kiépítését és csökkenti a beruházási kockázatot. A megvalósításnál javasolt a központosított adatgyűjtés, üzemeltetés felhőalapú megoldása.	II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----
ME006	Központi forgalomszervezési és utastájékoztatói szolgáltatások, vizuális utastájékoztatói rendszer, webes alkalmazások és mobilapp kialakítása	Igényvezérelt szolgáltatások vizsgálata, diszpécserszolgálat, vizuális utastájékoztatói rendszer további bővítése, web-es alkalmazások és mobilapp kialakítása.	II. ütem	CS39	magyar állam	8	50	----	----

Projekt- elem azonosít- tó	Projektem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
ME007	Egységes Balaton környezetet reprezentáló arculati elemek kialakítása, alkalmazása (mobilitási terv - közlekedési célú elemek vonatkozásában)	Egységes megjelenés feladatának központi támogatásaként látványtervezés szükséges az egységes Balaton formavilág kialakítására (Balaton arculati terv készítése). A feladat magába foglalja a BFÜ szervezet (közlekedésszervező iroda) marketing pozicionálását, a Balatoni tudat erősítéséhez marketing eszközök létesítését és felhasználását (általános tájékoztatással rendezvényekhez, eseményekhez). Az arculati tervben kell meghatározni pl. az egységes látványvilágú buszmegállók, utastájékoztatási elemek, logók, kerékpártárolók megjelenését, a mobilitási fejlesztések design elemeinek megalapozását, de alkalmasnak is kell lennie ajándéktárgyakra vagy mobilitási-közlekedésbiztonsági szórólapokra, kisajándékokra (pl. vadriasztó síp vagy fényvisszaverő matrica) való használatához.	II. ütem	CS39	magyar állam	5	50	----	----
ME009	Fenntartható mobilitás szemléletformálása, módváltás ösztönzését szolgáló akciók a fenntartható eszközhasználat érdekében	A feladat: szemléletformáló akcióterv készítése és annak megvalósítása a BKÜ területén. Az akcióterv kiemelten a módváltás ösztönzése környezetkímélő közlekedési eszközökre, e-rollerek használatának edukálására irányul (tiltott parkolási tevékenység kárainak csökkentése stb.). A szemléletformáló akciók megvalósításához a projekt a szükséges eszközöket és előkészületeket, erőforrásokat biztosítja.	I. és II. ütem	CS40	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----
ME010	Innovatív alkalmazások kialakítása és elterjesztése a fenntartható	A projekt különféle "okos város"-i mobilitási feladatok megvalósításához alakít ki különféle innovatív alkalmazásokat, először pilot projekt formában, melynek pilot helyszíne Zamárdi lenne. Egy alkalmazással pl. hardveres védelem mellett,	II. ütem	CS40	önkorm.	5	50	----	----



Projekt- elem azonosí- tó	Projektele megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	közlekedési eszközök használatának fokozása érdekében	ingyenes iOS és Android app alkalmazható a hagyományos lakat helyett, konfigurálható továbbá más funkció, pl. parkolási tarifák, köztéri elektromos-kerékpár töltési lehetőségek, vagy pl. teljesen automatizált (elektromos) kerékpárbérlés megoldás. A felhasználók az ingyenesen letölthető alkalmazással vagy egy előre beprogramozott kártyával (városkártya, törzsvásárlói kártya stb.) illetve PIN kóddal használhatják a rendszert.							

7. táblázat Keszthely projektelemei

MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA / CSELEKVÉSI TERV

A Térségi Mobilitási Terv megvalósítása a Tanács támogatásával egyrészt a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség szakmai háttérmunkája révén, valamint az érintett országos, vármegyei és önkormányzati szervezetek közreműködésével megy végbe.

A Keszthelyet érintő projektelemek megvalósításában ugyanakkor a város döntéshozóinak, az önkormányzatnak kifejezetten nagy szerepe van. Ezért is került már a térségi mobilitástervezés során előtérbe az a javaslat, hogy a város készíttesse el saját Városi Fenntartható Mobilitási Tervét (SUMP-ot). Ez ad lehetőséget a térségi tervezés során előtérbe került projektelemek további pontosítására, kiegészítésére, konkrét projektek rögzítésére. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig.

A Városi Mobilitási terv (SUMP) kidolgozása során kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő vállalatok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a Mobilitási terv szemléletével átítatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen.

A Térségi Mobilitási terv valójában keretet biztosít a várost érintő fejlesztések megvalósításának ütemes végrehajthatóságához azáltal, hogy az egyes projektelemek értékelésével azok eredményessége felszínre került, illetve azoknak vizsgálatával prioritás fogalmazható meg. Ugyanakkor a valós ütemezési, cselekvési fázisokat leginkább a város saját SUMP anyagának célszerű meghatároznia.



5. TAPOLCA

STRATÉGIAI, SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Alábbiakban a város által rendelkezésre bocsátott, illetve nyilvánosan hozzáférhető érvényben lévő fejlesztési, stratégiai szintű dokumentumokat foglaljuk össze, amelyeket a mobilitás tervezéssel összefüggésben szükséges figyelembe venni.

- ❖ Tapolca Város Településfejlesztési Konceptiója (2020)
- ❖ Tapolca Településrendezési eszközeinek felülvizsgálata Településszerkezeti terv
- ❖ Tapolca Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2015)
- ❖ Tapolca Város Önkormányzata Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve (SECAP 2019)
- ❖ Tapolca Város Környezetvédelmi Program felülvizsgálata 2021-2026

Ezek mellett a közlekedés fejlesztésre vonatkozóan számos európai uniós, országos, valamint térségi szintű dokumentum is meghatározó, melyek felsorolásától itt eltekintünk (lásd a főanyag 3.1 fejezetében).

TAPOLCA SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYAI RÖVIDEN

„Tapolca élénk és sokszínű kulturális élettel bíró, rendezett, barátságos és természetközeli kisváros, amely hagyományos településszerkezetének, valamint épített és természeti örökségének megőrzésével és kiváló minőségű, szakszerű továbbfejlesztésével népszerű célpontja mind a letelepedni vágyóknak, mind a turisztikai célból idelátogatóknak.”³¹

³¹ Tapolca Településfejlesztési koncepció 2020

TELEPÜLÉSSZERKEZET

Tapolca a Balaton-felvidék nyugati szélén, a Tapolcai-medence közepén bazalthegyek ölelésében helyezkedik el.

Tapolca város Veszprém vármegyében, a Tapolcai járás székhelye, lakosainak száma 14.367 fő³² lakosával a vármegye 5. legnépesebb városa. A Sümeggel szorosan együttműködő város, együtt a Balaton nyugati kapujában funkcionális várostérséget alkotnak.

Tapolca ősi közlekedési utak csomópontjában alakult ki. Itt haladt keresztül az Aquincumot Itáliával összekötő legrövidebb út. Térségközponti szerepe a XIII-XIV. században kezdett kibontakozni. A XVIII. század második felében fejlődésnek indult a kézművesipar, mely erősítette a település gazdasági, kulturális szerepét a térségben. Segítettek ebben a XIX-XX. század fordulóján megindult vasútfejlesztés, melynek eredményeként a Balaton északi kapujának vasúti csomópontjává vált. A szőlészet, borászat mellett a XX sz. elején az ipari termelés is fejlődésnek indult, a bakonyi bauxitbányászat központjává vált Tapolca. A történelem során városi rangját veszített nagyközség 1966-ban visszakapta városi rangját is. Ezt követően lendületes fejlődésnek indult Tapolca. A város a Balaton-felvidék jelentős ellátásszervező kisvárosává vált.

A város területe északról dél felé lejt, ami szerkezetének kialakulását alapvetően meghatározta.

A jellegzetes kisváros képét mutató Tapolcát az alábbi városrészek alkotják:

❖ Belváros	❖ Déli városrész	❖ Északi városrész
❖ Keleti városrész	❖ Nyugati városrész	❖ volt honvédségi terület
❖ Diszel		

³² KSH népszámlálás 2022



TERÜLETFELHASZNÁLÁS

BELVÁROS

A város történelmi magja a Belváros, amely a lakón túl hagyományosan a településközponti funkcióknak - közigazgatás, egészségügy, oktatás, kereskedelem, vendéglátás – biztosít helyet. A délnyugati részét keskeny, tört vonalú utcahálózat jellemzi földszintes családi házas beépítéssel. Tengelyét jelentő Deák F. u. – Fő tér vonalon kétszintes lakóépületek húzódnak földszinti üzletekkel. A Fő tér mögött, a tömbbelsőben található a mediterrán hangulatú Malomtő, valamint a Felső- és Alsó-tó, mely Tapolca közkedvelt látványossága. A város különleges élményt nyújtó látványossága a Belváros keleti szélén található Tavasbarlang, amely Európában is egyedülálló.

LAKÓTERÜLETEK

A lakófunkció bár minden városrészben megjelenik (eltekintve a volt honvédségi területtől), de meghatározó módon a Keleti városrészben és a Kertvárosban, valamint a Déli városrészben és Diszelben. A Keleti városrészben található az 1970-es és 1980-as években, a tömeges lakásépítés keretében épült nagyvárosi léptékű Y-házak és panelépületek. A városrészben összpontosul a népesség jelentős része.

Az Északi városrész vagy másnéven Kertváros, lazább beépítésű városrész. Jellemzően lakóterület, ahol Tapolca legértékesebb lakóingatlanjai is megtalálhatók. A Déli városrészt szinte csak lakóingatlanok alkotják, melyek jellemzően földszintes házak. Mindemellett a városrész déli határán futó 77 sz. főút mentén már kereskedelmi létesítmények is letelepültek.

A központi belterületől elkülönülten, tőle mintegy 4 km-re keletre, a Csobánc északi lábánál, a Veszprémi út mentén helyezkedik el Diszel városrész. A korábban önálló községet 1977-ben csatolták Tapolcához. Diszel megőrizve korábbi arculatát, falusias településrész.

Meg kell jegyezni, hogy a Nyugati városrészben más funkciók mellett kertvárosias beépítések és lakótelep (Dobó) is található.

A Nyugati városrészben a lakófunkció további bővülése is a keleti (és hosszabb távon az északi, kertvárosi) városrészben várható.

TURISZTIKA, REKREÁCIÓS TERÜLETEK

A Balatoni kiemelt térség vonzerő leltárja alapján Tapolca az 5. legtöbb vonzerővel rendelkező város a térség 180 települése közül. Turisztikai ereje elsődlegesen az épített örökségén alapul. Ezen örökség hordozója elsődlegesen a Belváros. A megkapóan hangulatos belváros a színes kulturális élettel, a rendezvények sorával vonzó turisztikai helyszínné teszi a kisvárost.



Mindemellett Tapolca a *tavak és barlangok városaként* predesztinálja turisztikai szerepét, különlegességeit. A tavasbarlang 1913 évi megnyitása óta vonzza a turistákat, 10-15 km-es környezetében több a hasonló látnivaló, de csónakkal kizárólag a tapolcai körbejárható közülük. Közvetlen környezetében a Malom tó, tapolcai vár és romkert csodálatosan kiépített terei és sétányai kényeztetik a pihenésre vágyókat. A szobrairól is híres város egyik különlegessége a Kiskirálylány, az emlékmúzeumtól nem messze, a Fő téren üldögél koronájával, másolatai pedig a budapesti Duna-parti korzón, és Tokióban is megtalálhatók.

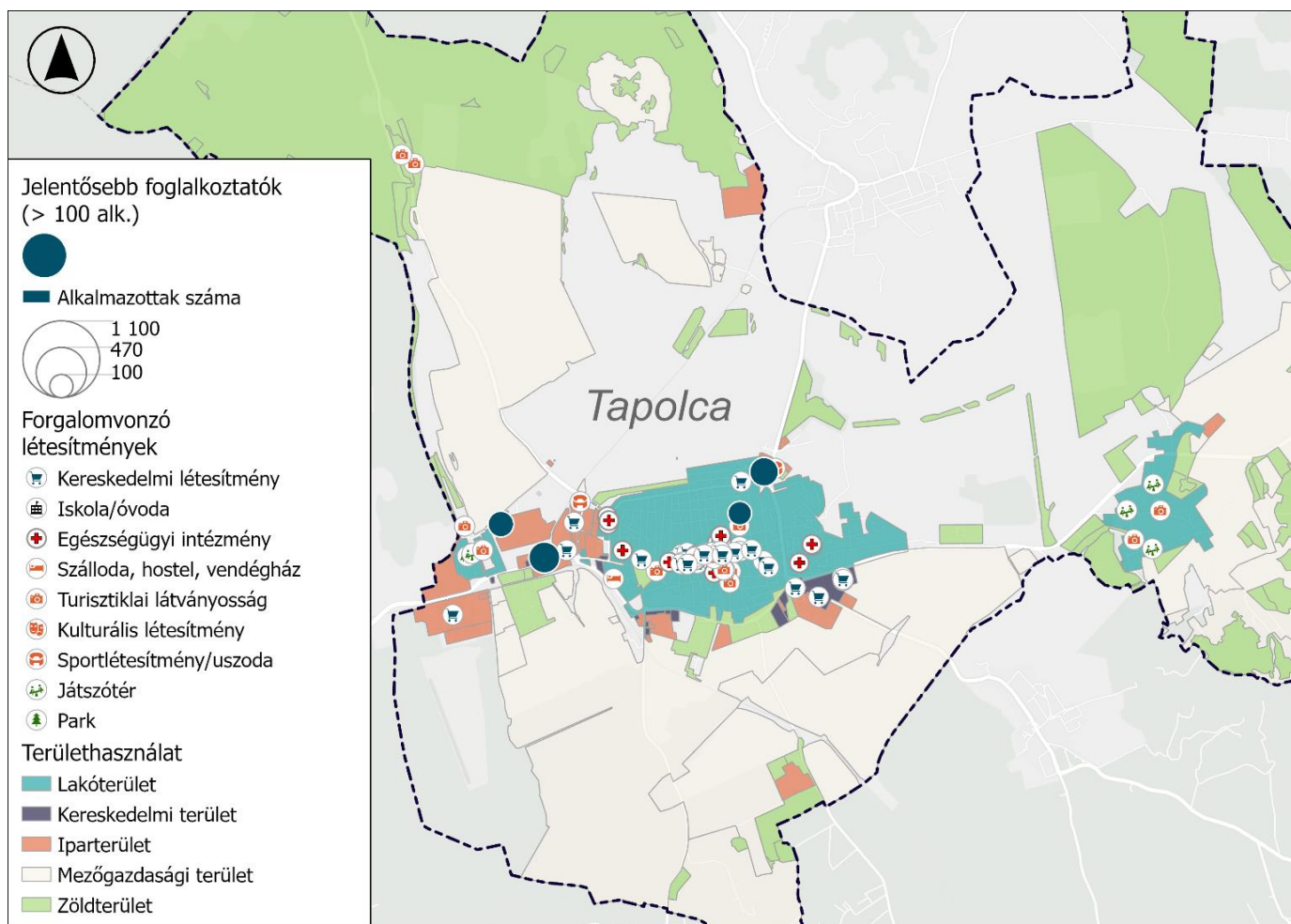
Tapolca fesztiválokkal is kényezteti látogatóit (mint pl. Tapolca Tópart-vagy Retro Fesztivál). A település vendégéjszakáinak tekintetében megállapítható, hogy 2023-ban a 144.375 db-bal Tapolca a Balatoni Turisztikai Térség 15. helyén állt.

Rekreációs és sport létesítményei a Tapolca Sportház és Sporttelep, a városi strand, valamint a Dobó István Sportpálya. Az Y-házak környezetében található park és további sportpálya. Ezen túl szabadtéri fitnessparkkal is rendelkezik a város.

GAZDASÁGI TERÜLETEK

A Nyugati városrészben - kertvárosi lakóterületek, lakótelep, sport és rekreációs funkciók mellett - koncentrálódik a város ipari tevékenysége. Ezen kívül a bevezető fontosabb utak – Haláp út (7317 j.), Gyulakeszi út (7316 j.), Hegymagasi út (7318 j.) Sümegi út (7319 j.) – mentén is gazdasági területek húzódnak.

A kereskedelmi funkciók a városközpontban sűrűsödnek, de a jelentősebb kiterjedésű kereskedelmi, szolgáltató létesítmények a Déli városrészben, a várost megkerülő 77 sz. főút mentén, illetve a Keleti városrész frekventált részein települtek le.



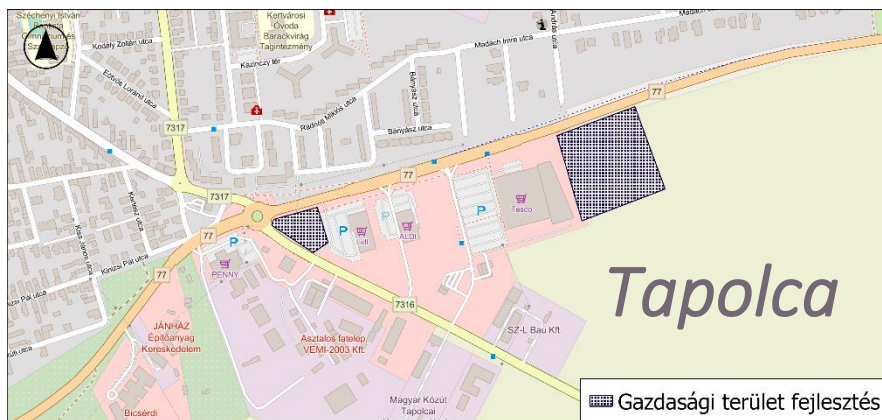
47. ábra Tapolca területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése



TERÜLETI FEJLESZTÉSEK

Tapolca 2020-ban készült településszerkezeti terve a jelenlegi beépített területekhez képest aránytalanul nagy fejlesztési területeket határozott meg. A településfejlesztési koncepcióban megfogalmazott „kompakt város” elve alapján ezek beépítése tervszerűen, ütemezetten folyhat csak a fejlesztési energiák szétforgácsolódását és ezzel a város szétterülését megakadályozandó. Ezen elv mentén a város tervei szerint a következő, már körvonalazódott, belátható időn belül megvalósuló fejlesztések várhatók:

- ❖ gazdasági kereskedelmi, szolgáltató terület fejlesztése a meglévő TESCO áruháztól keletre
- ❖ gazdasági kereskedelmi, szolgáltató terület fejlesztése a Gyulakeszi út – 77 sz. főút körforgalma mellett



48. ábra Tapolca területfejlesztési potenciáljai

TAPOLCA JELENLEGI MOBILITÁSI HELYZETE

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

Vasúti közlekedés tekintetében Tapolca illeszkedik az északi part általános helyzetébe, a várost érintő két vasútvonal egyike sincs villamosítva. Tapolca kiszolgálása olyan szempontból kedvező, hogy mind az Észak-Déli, mind a Kelet-Nyugati vasúti tengely részét képezi, ezzel közvetlen elérést nyerve Budapest, illetve más nagyvárosok felé (mint pl. Győr, Kaposvár, Szombathely, Pécs és Székesfehérvár). A város mind a két tengelyen 2 órás ütemben közlekedő vonatokkal van kiszolgálva, a Helikon InterRégió és a Kék Hullám Expresszvonat formájában. Utóbbi hátránya, hogy gyakran tapasztalhatóak késések, ugyanis a 29 sz. vasútvonal Tapolca és Balatonfüred közötti szakaszán alacsony a kapacitás az egyvágányú üzem és a hosszú megállóközök, valamint a pálya rossz állapotának következtében. A vasúti szolgáltatás az említett vonatokon kívül Balatonfüred, Keszthely és Celldömölk irányába további személyvonatokkal egészül ki.

Tapolcán a **helyközi autóbusz közlekedésnek** jelentős szerepe van, aminek egyik lehetséges oka a zavarérzékenysége miatt alacsonyabb vasúti szolgáltatási színvonal. Tapolca legforgalmasabb autóbuszos csomópontja a település központjában található buszállomás. A városban az autóbusz- és a vasútállomás két külön helyen található, előbbinek jobb az elhelyezkedése, a kettő között jellemzően fél óránként, csúcsidőben gyakrabban járnak buszok. Tapolca kétórás ütemben összeköttetésben van több nagyvárossal, mint Budapest, Győr, Zalaegerszeg. Egy órás követésnél sűrűbb szolgáltatás jellemi Veszprém irányába. Diszel városrész Tapolca többi részétől messze esik, a központtal való közösségi közlekedési kapcsolatát a helyi és helyközi autóbuszok biztosítják. A városrészt csúcsidőszakban óránként egy helyközi busz köti össze a belső részekkel, így a szolgáltatási szintje alacsonynak mondható, ez ugyanakkor kiegészül a jellemzően óránként közlekedő helyi járással.



49. ábra Tapolca jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül

Tapolca vasúti utasforgalma – hasonlóan a Balaton-parti városokhoz – a nyári szezonban nagyobb, mintegy 2-szeres a szezonon kívülihez képest. A helyközi buszközlekedés esetében azonban az utasforgalmi terhelés éppen ellenkező, a szezonon kívüli utasforgalom közel 1,5-2-szerese a szezonban jellemző napi utasforgaloménak.

A helyi közösségi közlekedés szolgáltatója Tapolcán 2018 áprilisa óta a Tapolcai Városgazdálkodási Kft. (ezt megelőzően másfél évig a Volánbusz Zrt., illetve a térségi jogelődje az ÉNYKK Zrt., előtte 10 évig pedig egy helyi vállalkozás biztosította a városi buszközlekedést).

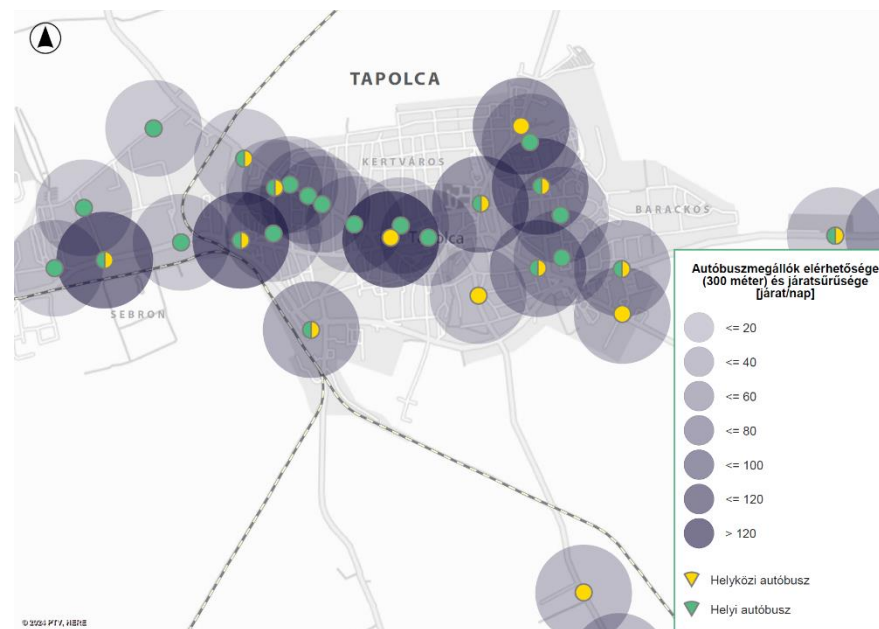
A helyi járatok végállomása a város nyugati végében fekvő Dobó lakótelep (Dobó tér), a buszok innen járkál be közel egy óra alatt az egyetlen hurokjáratú útvonalat, mely a különálló Diszel városrészt is eléri. A járatok nagyjából óránként követik egymást, reggel és délután indul 1-1 sűrítő járat, melyek nem mennek ki Diszelbe. A megállási rend ezen kívül is eltér, bár ennek megkülönböztetésére külön viszonylatjelzések nem kerültek bevezetésre – a vasútállomáshoz például irányonként csak napi 3 járat tér be, az iparterület kiszolgálása pedig a műszakváltáshoz igazodik. Az első helyi busz hajnali 5.00 órakor indul, az üzemzárás azonban igen korai, az utolsó járat még 18.00 óra előtt befut a végállomásra.

A menetrendi kínálat az utóbbi évek során jelentősen csökkent, 2023-ban az indított járatok száma 2019-hez képest több, mint 40%-kal esett vissza, a megtett hasznos km a felére csökkent. A változások 2020-ban a Covid-időszakkal hozhatók összefüggésbe, majd 2023-tól gazdasági okokból módosult az üzemzárás 23.00-ról 18.00 órára, valamint megszűnt a hétfői helyi járat közlekedés a városban – ez utóbbi 2024. májustól visszaáll, de a korábbihoz képest igen csekély, mindössze napi 5 indítással.



50. ábra Községi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Tapolca (TRENECON Forgalmi Modell)

A város lakott területét a megállóhelyek jórészt lefedik, ugyanakkor vannak ellátatlanul maradt városrészek. Keleten az újonnan kiépülő Barackos kertvárosi utcái, valamint a különálló Díszel városrész távolabbi utcáiból kell 300 méternél többet gyalogni a legközelebbi buszmegállóig. A Belváros és a déli elkerülő (77 sz. főút) közötti területekről, valamint az északi kertváros jelentős részéről szintén nagyobb a gyaloglási távolság, ugyanakkor a város méretéből fakadóan ezekről a területekről a legtávolabbi utcákból is 800 méteren belül elérhető a városközpont.

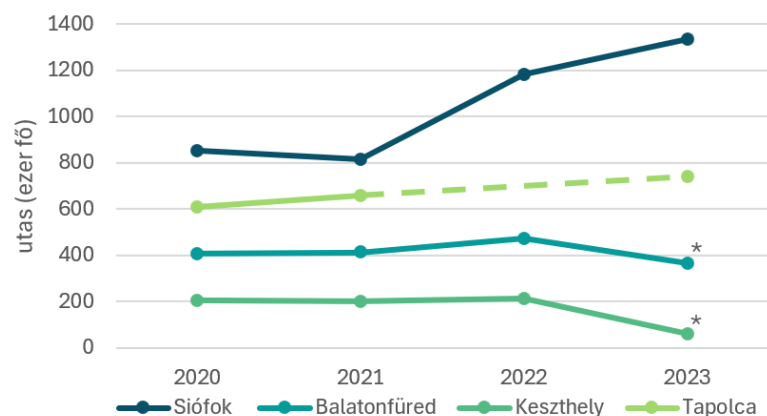


51. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyalogással Keszthelyen (TRENECON Forgalmi Modell)

A helyi járatí járműflottát jelenleg 5 db alacsonypadlós, szóló autóbusz alkotja. Ezek közül a város 3 db-ot használtan szerzett be Németországból, melyek már igen korosak (20 évesek), nem rendelkeznek klímaberendezéssel, az utastájékoztató – bár külső kijelzők vannak a járművekben – statikusan, viszonylatjelző táblákkal történik. 2024-ben további 2 db, az előbbieknél modernbb használt alacsonypadlós busz beszerzése valósult meg, melyek révén a járművek átlagéletkora és a szolgáltatás minősége is javult.



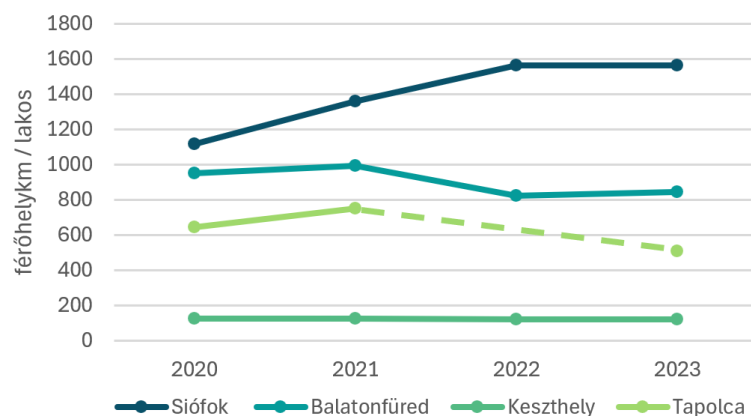
Az elmúlt években a városban a helyi járaton utazók száma igen kismértékben növekedett, ezt szemlélteti az alábbi ábra.



*módszertani változás

52. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)

Ugyanakkor, ha lakosságra vetítetten nézzük a tapolcai helyi közösségi közlekedés teljesítményét, akkor annak csökkenése állapítható meg. Ez valós teljesítmény visszafogást jelent, mivel a népességszám 2020 óta nem növekedett, hanem évről-évre (1,3-1,9-1,6% mértékkel) csökkent.



53. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszámra vetítve

A díjtermékeket és tarifákat a következő táblázat ismerteti.

Helyi díjtermékek típusa	2024. évi tarifa (Ft)
	Tapolca
menetjegy	245
24 órás napijegy / összvonalas napi bérlet	-
családi 24 órás jegy	-
72 órás jegy	-
összvonalas 7 napos bérlet	-
összvonalas félhavi bérlet	-
egyvonalas havi bérlet	-
összvonalas havi bérlet	4 500
tanuló havi bérlet	1 950
nyugdíjas havi bérlet	1 950
tanuló negyedéves bérlet	-

Tapolca helyi közlekedésében a forgalmazott díjtermékek köre igencsak szűkös, láthatóan a helyi lakosságra fókuszál. A megváltott díjtermékek csak a helyi járatokon érvényesek, helyközi járatra nem használhatók.

A díjtermékek közül jelentős mértéket képvisel a bérleteladás, amelynek több mint 60%-át a tanuló bérletek teszik ki és kb 25%-át az összvonalas havibérlet eladás képezi.

8. táblázat Tapolca helyi közlekedési díjtermékek típusai, árázása (2024)

Tapolcán (ahol a város saját maga szolgáltatja a helyi közlekedést) menetjegyet kizárólag az autóbuszvezetőnél, készpénzzel lehet vásárolni, bérletet 2 városi helyszínen (Belváros, ill. Dobó I. lakótelep) lehet váltani, online felületen nincs értékesítés. A kedvezményes bérlet váltásához szükséges igazolvány kiállítására személyesen, a szolgáltató belvárosi irodájában van lehetőség.

A hálózatról, menetrendekről, jegy- és bérletváltási lehetőségekről az utasok egyrészt a megállóhelyeken, másrészt a város honlapján juthatnak információhoz. Tapolcán a helyi járat útvonala – mely indulási időponttól függően eltérő – csak a menetrendi táblázatból ismerhető meg, térképes formában nem került megjelenítése, ami segítené a helyismerettel nem rendelkezők tájékozódását.



A közösségi közlekedéshez kapcsolódó infrastruktúrát tekintve a városon belüli megállók többsége épített vagy forgalomtechnikai jelzések révén helybiztosított buszöböllel rendelkezik, de van még néhány kisforgalmú folyópályás megálló is. A megállóknál jellemzően elhelyezésre kerültek fedett utasvárók, a belvárosi Hősök terei buszállomás infrastruktúra kiépítettsége megfelelő, azonban az utastájékoztató statikus formában van jelen, nincsenek korszerű dinamikus megállóhelyi kijelzők.

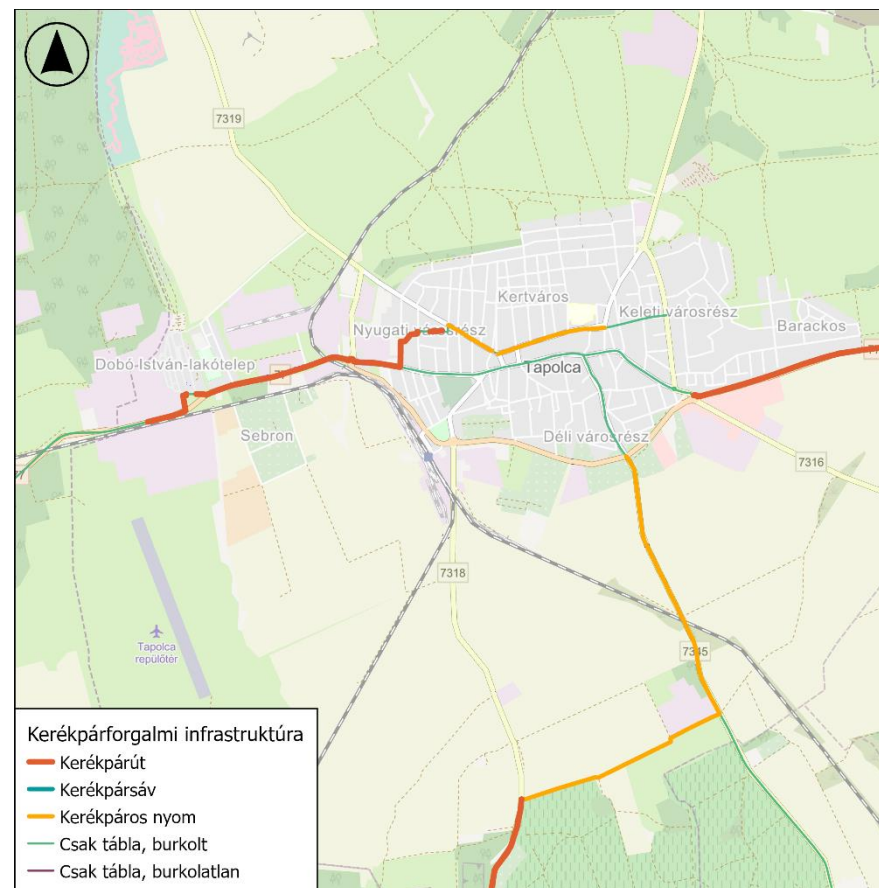
VÍZI ÉS LÉGI KÖZLEKEDÉS

Tapolca nem Balaton-parti város, így elhelyezkedésére tekintettel a vízi közlekedés a hozzá legközelebb eső, 15-16 km-re fekvő Badacsonyi hajóállomás kapcsán érhető el, ahonnan több irányba lehet továbbutazni, de elsődlegesen a déli parti Fonyódot lehet gyakrabban vízi közforgalmú eszközzel elérni.

Tapolca nyugati szélén van a Tapolca Repülőtér, amely a 77 sz. főúttól délre (a volt Kinizsi Pál laktanya mellett, a Tapolcáról Lesencetomajra vezető úttól délre) fekszik. A füvespályás reptér 2019 augusztus óta IV. besorolású, a vitorlázó és motoros sportrepülési lehetőségeken túl szolgáltatása kiterjed a kezdő vitorlázórepülő tanfolyamokra is, de sárkányrepülés is előfordul a kínálatban. A Tapolcai Repülő Egyesület által szervezett repülőnapok számos egyéb tevékenységnek is helyet adnak.

AKTÍV- ÉS MIKROMOBILITÁS

Tapolca nem rendelkezik összefüggő **kerékpáros** útvonal-hálózattal. A városon átvezető 77 sz. főúttal párhuzamosan kerékpárút köti be a várostól keletre található Diszel településrészt, valamint a nyugati oldalon fekvő Dobó István lakótelepet, de a meglévő kerékpárút-szakaszok nem érnek el a belvárosig, nem képeznek hálózatot. Néhány nagyobb forgalmú utcában kerékpáros nyom került felfestésre, ez azonban érdemben nem segíti a kerékpározást. A városban jelentős számban található egyirányú utca, amelyeken a kétirányú kerékpáros közlekedés nem biztosított, így a kerékpárral közlekedők kerülőkre kényszerülnek.



54. ábra Tapolca és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei³³

A forgalomvonzó célpontok közelében nem, vagy nem megfelelően megoldott a kerékpárparkolás (pl. Tapolcai-tavasbarlang és a Tamási Áron Művelődési Központ). A jelentősebb túraútvonalak közül Tapolcát a KalandKör érinti.

³³ Forrás: saját szerkesztés

Tapolca nem rendelkezik kerékpárforgalmi hálózati tervvel, amely iránymutatást adhatnak a kerékpáros fejlesztésekhez.

A **gyalogos** közlekedés leginkább a Belvárosra jellemző, de irányultsága a Belváros és a környező lakóterületek között is meghatározó.

Tapolcának nincs kizárólag gyalogos közlekedésre fenntartott, közúti forgalomtól mentesített sétáló utcája. A város főutcája a Hősök tere – Deák Ferenc u. – Kossuth Lajos u. vonalában kelet-nyugati irányban képezi a településközpont hagyományos tengelyét, ahol a legtöbb városi szolgáltatás és funkció elérhető. A kétoldali kiszélesedő, fasorral és teraszokkal kísért járda a belvárosi gyalogos közlekedés legfőbb területe.

Ehhez a tengelyhez kapcsolódik délről a Malom-tó és Alsó-tó mentén kiépített sétány. Az Alsó-tó felett átívelő Szerelmesek hídja közkedvelt találkozó-hely. A történelmi városközpont környékén az utcák, mint más balatoni településeken, jellemzően szűkek és ebből következően fasorral, zöldsávval nem rendelkeznek. Az autós forgalom helybiztosításának elsődlegessége miatt a járdák keskenyek és esetenként csak egyoldalon kiépültek.



A Deák Ferenc u. és a Kossuth Lajos utcán, valamint csomópontjaiban előírt sebesség korlátozás és a kijelölt gyalogátkelőhelyek kiemelése segíti a gyalogosokat. Viszont az útburkolatok és a csomópontok jelentős szélessége, nagysága és a természetes gyalogos útvonalaktól elhúzott kijelölt gyalogátkelőhelyek már inkább a gyalogosokkal szemben a gépjárműközlekedés prioritását jelzik a Belvárosban is.



Az autóbusz-állomás mellett már megjelentek a vakok és gyengénlátók közlekedését segítő taktilis elemek, de a főutca többi részén ez még várat magára, mint ahogy az akadálymentesítést szolgáló szegélysüllyesztés a kevésbé frekvenciált helyeken kijelölt gyalogátkelőhelyeken.

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS VÁROSI JELLEMZŐI

ÚTHÁLÓZAT

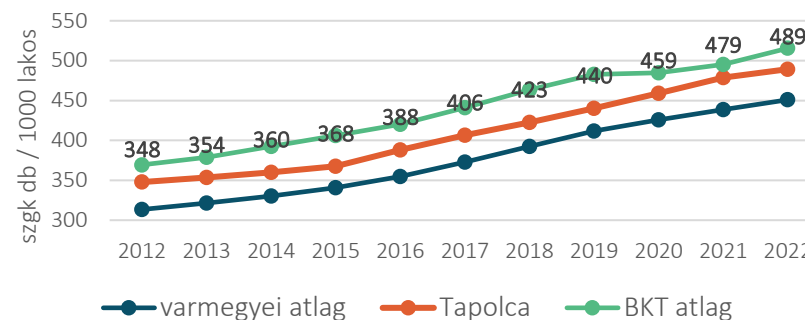
A város területének meghatározó szerkezeti elemei az országos közutak és vasútvonala. 8 sz. főútról leágazó, Kelet-Nyugat irányú 77 sz. (veszprémi) főút a város belterületének déli határán haladva, csatlakozva a Sümegyet érintő 84 sz. úthoz, biztosítja Tapolca elérését Budapest, illetve Sopron, Rábafüzes felől. A beépített területek határán, a főútból kiágazva, Észak és Dél irányába, fésű-szerűen futó, alsóbb rendű országos utak biztosítják Tapolca térségi közúti kapcsolatait. Észak-Dél irányban a belterület keleti oldalán a 7317 j. és a 7316 j. összekötő utak Devecser és Badacsonytomaj elérését biztosítják. A nyugati oldalon 7319 j. – 77 sz. – 7318 j. országos utak vonala Sümeg és Szigliget irányú kapcsolatot adnak. A 77 sz. főútból kiágazó 7345 j. összekötő út Nemesgulácsra vezet.

A város vasúti csomópont: a 26. számú Balatonszentgyörgy-Tapolca-Ukk és a 29. számú Tapolca-Székesfehérvár-Budapest vasúti fővonalak találkozásában fekszik, melyek a települést a nyugati felén érintik.

A gyűjtőútjai jellemzően kelet-nyugati irányban futnak, a szintvonalakkal párhuzamosan. Ezzel szemben a lakóutcák és a gyalogos utak a szintkülönbséget leküzdve észak-dél irányúak. Három párhuzamos gyűjtőút: északon a József Attila u. - Pacsirta u., a városközponton átvezető Sümegi út. - az Ady Endre u. – Halápi u., míg délen a Keszthelyi út – Hősök tere – Deák F. u. – Kossuth L. u. vonala.

MOTORIZÁCIÓ

Amint a következő diagram is mutatja, Tapolcán a motorizációs szint a vidéki és a térség átlaga közötti értéket képvisel, mely 2022-ben 489 személygépjármű volt 1000 lakosra vonatkoztatva, ami a 2011-es érték több mint 140%-a.



55. ábra A motorizációs szint alakulása Tapolcán³⁴

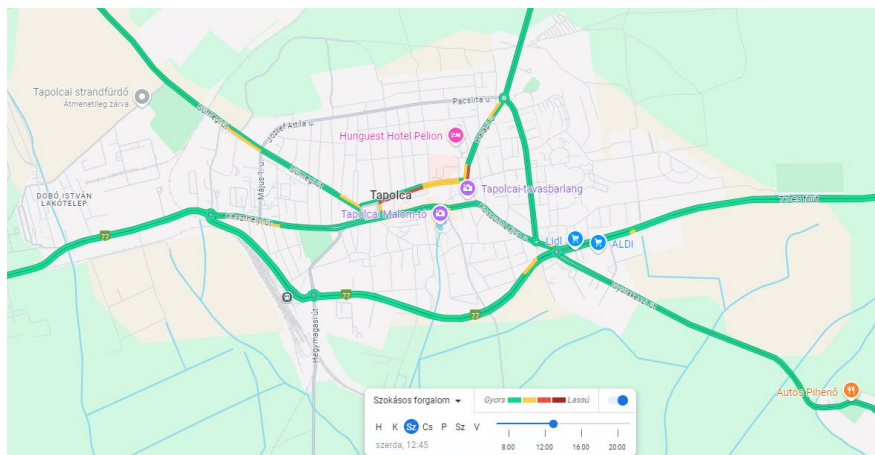
KÖZÚTI FORGALOM

Tapolca útjainak forgalmi terheltsége nem kiemelkedő. Legnagyobb forgalmat a Fő tér környezete vonzza, itt leginkább a parkolóhely kereső-forgalom jellemző.

Tapolca városa a 77 sz. főút mentén helyezkedik el, azonban a főút a belvárosi, sűrűn lakott területeket teljes mértékben elkerüli. Egyéb országos közutak terén a városban végződik a 7317 j. és a 7319 j. út. Az átmenő közúti forgalom jelentős része a 77-es főúton halad, személygépjárművek terén szezonban 2.000-3.000 j/mű/nap, szezonon kívül közelítőleg 2.000 j/mű/nap irányonkénti forgalom, míg teherforgalom esetén szezonban és szezonon kívül is kevesebb mint 200 j/mű/nap a jellemző forgalomnagyság. A város főterén áthaladó utcákon szezonban 2 ezer j/mű/nap alatti, szezonon kívül ezer j/mű/nap-ot közelítő az átmenő forgalom. Az említett két országos négyszámú közút forgalma szezonban nagyságrendileg 1.000 j/mű/nap, szezonon kívül ennél alacsonyabb. Az átmenő teherforgalom tekintetében szintén a 77-es út kapja a legnagyobb szerepet, amelyen irányonként jellemzően 100 jármű halad keresztül

³⁴ Forrás: KSH

naponta az év egészében. A város egyéb tengelyein a teherforgalom sem szezonban, sem szezonon kívül nem haladja meg a 77-es út teherforgalmát.



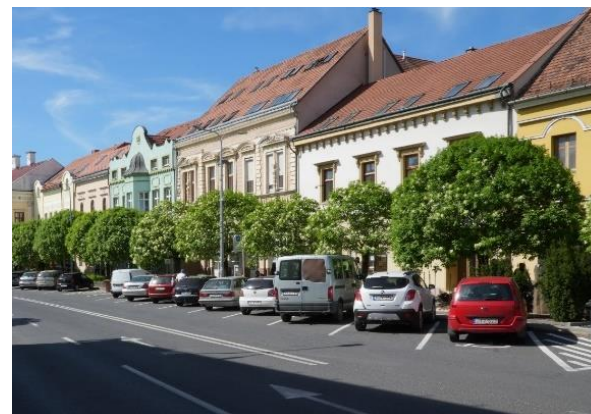
56. ábra Tapolca közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznap³⁵

FORGALOMIRÁNYÍTÁS

Az országos utakon, főutakon a közúti forgalom irányítása jellemzően a közútkezelő, azaz a Magyar Közút NZrt. (MK NZrt.) eszközeivel történik. Az országos utak forgalomirányításáért Keszthely érintettségében a Veszprém Vármegyei Igazgatóság felel.

PARKOLÁS

Tapolcán összesen 840 db fizető parkolóhely szolgálja a lakosságot és a vendégeket, melyek közül 27 db mozgáskorlátozottak számára fenntartott és 37 db különböző intézmények, szervezetek használatába adott foglalt parkolóhely.

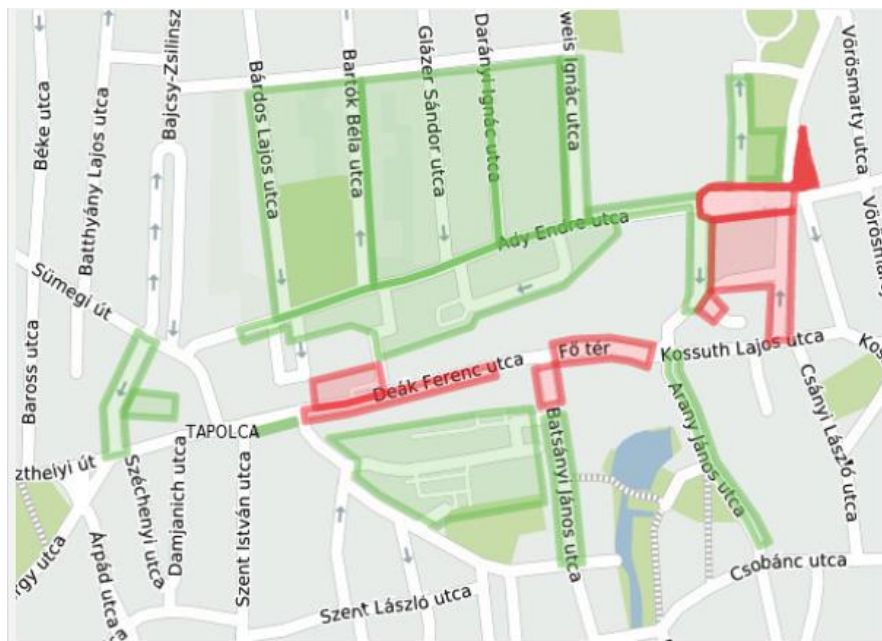


A város közterületi fizető parkolási rendszerét a Tapolcai Városgazdálkodási Kft. üzemelteti és ellenőrzi. A fizető övezetek a belvárost érintik, a főutca mentén és annak környezetében kerültek kijelölésre két díjzónában.



A díjfizetési kötelezettséget szezonban és szezonon kívül, övezetenként eltérő módon határozta meg az önkormányzat, oly módon, hogy az a szezonon kívüli és a belváros peremterületeit használók számára kedvez. A díjak 240-360 Ft/óra között mozognak.

³⁵ Forrás: Google Maps



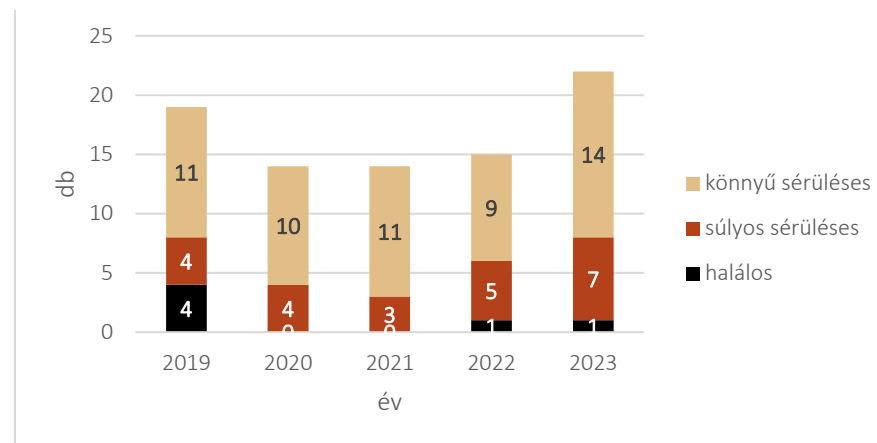
57. ábra Tapolca fizető közterületi parkolási zónái³⁶

HORIZONTÁLIS TÉMÁK

KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG

A korábbiakban már említett WEB-BAL adatbázisa szerint szemlélteti az alábbi diagramm Tapolca városának személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulását. Látható, hogy a balesetszámok a 2019 utáni csökkenést követően, ami nagy valószínűséggel a Covid járvány miatti forgalomcsökkenésnek tulajdonítható, az utóbbi két évben sajnos – még, ha nem is számottevő mértékben –, de növekedésnek indultak (2021: 14 db, 2022: 15 db és 2023: 22 db).

³⁶ Forrás: www.tapolcaivgkft.hu



58. ábra Tapolca személyi sérüléssel járó közúti baleseteinek alakulása³⁷

SZABÁLYOZÁSI, INTÉZMÉNYI ÉS FINANSZÍROZÁSI HÁTTÉR

A helyi közlekedési infrastruktúrát a helyi közutak, kerékpárutak, gyalogutak, járdák, parkok, megállók, a közvilágítás stb. teszik ki. A helyi utak-, járdák fenntartása, illetve a közvilágítás biztosítása jogszabály alapján az Önkormányzat feladata.

Tapolca több közszolgáltatás vonatkozásában a feladatokat a város tulajdonában álló, vagy részvételével működő szervezetek látják el. Ezen főbb szervezetek: Tapolcai Városgazdálkodási Kft., Tapolcai Városfejlesztési Kft., NHSZ Tapolca Nonprofit Kft., NHSZ Csobánc Kft., Tapolca Kereskedelmi és Szolgáltató Kft.

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

A közforgalomra megnyitott vasútvonalak infrastruktúrájával kapcsolatban felmerülő feladatokat a pályaműködtető MÁV Zrt., illetve a szolgáltatás

³⁷ Forrás: WEB-BAL

bizonyos feladatait a MÁV-START Zrt. látja el és – szintén központi költségvetési támogatás mellett – finanszírozza a működtetést.

TAPOLCA FŐBB MOBILITÁSI PROBLÉMÁINAK ÖSSZEGZÉSE

Az alábbiakban a városra jellemző főbb mobilitási problémák rövid összegzését főként felsorolás-szerűen mutatjuk be. A térségre vonatkozó problémákat, azok összefüggéseivel a főanyag 5. fejezete tartalmazza.

KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

- ❖ A buszjáratok menetrendje nem illeszkedik a vasúti közlekedéshez, nincs közöttük a megfelelő átszálláshoz összhang.
- ❖ A helyi buszmegállóknak papíralapon van (statikus) utastájékoztató, amely nem ad információt a valós közlekedési helyzetről (nincsenek digitális valós idejű kijelzők).
- ❖ A helyijáratú autóbusz ritkán közlekedik, napközben csak óránként, hétvégén meg kétóránként jár.
- ❖ Az utolsó helyi busz hétköznap nagyon korán (17.00-17.45 között) elmegy, nincs későbbi helyijárat.
- ❖ Nyáron Tapolca – Szigliget közötti buszközlekedésre sűrűbb igény jelentkezik.
- ❖ Jegyvásárlás a helyi buszra csak a járművön lehetséges, az is csak készpénzzel, más módon pl. elővételben nem lehet buszjegyhez jutni.
- ❖ A 26 sz. és 29 sz. vasútvonalakon a kerékpárszállítás gondokba ütközik, nincs elegendő kapacitás a vonattal közlekedők számára a vonaton a biciklivel együtt-utazásra.
- ❖ A helyközi és helyi szolgáltatás és tarifa integráció teljes hiánya tapasztalható.

AKTÍV-MOBILITÁS ÉS MIKROMOBILITÁS

- ❖ A kerékpárforgalmi létesítmények nem képeznek hálózatot. A forgalomvonzó célpontok zöme kerékpárral nem közelíthető meg biztonságosan.
- ❖ A szomszédos települések felé hiányos a kerékpáros összeköttetés.
- ❖ A belvárosban a gyalogosok prioritása, elsőbbsége nem teljes körű, jellemzően autós központú környezet (keskeny járdák, fasorok hiánya, széles útburkolatok, természetes útvonaltól eltérő kijelölt keresztezések, Észak-déli irányú gyalogos irányok akadályozottsága stb.).

EGYÉNI MOTORIZÁLT KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A közúti utak állapota sok helyen kivetnivalót hagynak maguk után. Számos szakaszon igen rossz az útminőség, felújításra szorul. **Elégtelen útállapot tekintetében kiemelkedik Tapolca-Hegymagas irány, illetve a 77 sz. főút.**

A városban jellemzők a **parkolási problémák**, általánosságban a belvárosban, a vasútállomásnál és a Szigligeti strandnál, de kiemelten a Kapolcs, Művészetek völgye rendezvény időszakában.

A városban – a többi kiemelt városhoz hasonlóan – lassan haladnak a közműfelújítások, ezek akadályozzák az útpálya felújításokkal kapcsolatos tervek megvalósulását, tevékenységeket.



CÉLRENDSZER

„Tapolca élénk és sokszínű kulturális élettel bíró, rendezett, barátságos és természetközeli kisváros, amely hagyományos településszerkezetének, valamint épített és természeti örökségének megőrzésével és kiváló minőségű, szakszerű továbbfejlesztésével népszerű célpontja mind a letelepedni vágyóknak, mind a turisztikai célból idelátogatóknak.”³⁸

Ezen gondolatok mentén lényeges cél lehet, hogy a környezetbarát közlekedési módokat a város elterjedtebben alkalmazza, amelynek eredményeként a közlekedés okozta környezetszennyezés a település belterületén folyamatosan csökkenthető.

Tapolca Településfejlesztési Konceptiója kiemeli, hogy mint a Járás igazgatási, kulturális és gazdasági központja a kulcsfontosságú igazgatási és gazdaság szervezési funkciók Tapolcára történő koncentrálása mellett a város törekszik (a városi helyszínek és programok mellett) a kulturális és turisztikai attrakciók egymást kiegészítő térségi hálózatának megteremtésére, amely az összehangolt közlekedési szolgáltatásoknak köszönhetően egységes kínálatként jelenik meg mind az idelátogatók, mind a térségben élők számára.

A helyzetfeltárás következtetéseire és a rendelkezésre álló stratégiai dokumentumokra támaszkodva Tapolca előzetes közlekedési jövőképe, mely a későbbiekben készítendő fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) alapjául is szolgálhat, a következőkben foglalható össze.

Tapolca kisvárosi léptékét őrző, térségi szerepkörét kiteljesítő város, mely Sümeggel „ikervárost” alkotva szolgálja saját és járásának lakóit. A kompakt város fejlesztésének elveivel összhangban, a környezeti, pénzügyi és gazdasági fenntarthatóság céljait szem előtt tartva, a vonalas közlekedési létesítmények minimalizálásával, valamint az érdekeltek közös teherviselésével biztosítja a városi és városkörnyéki mobilitást.

A rendelkezésre álló dokumentumok alapján, illetve jelen vizsgálat szerint megfogalmazhatók a fontosabb közlekedés-stratégiai célok.

TAPOLCA FŐBB KÖZLEKEDÉS-STRATÉGIAI CÉLJAI

A város fenntartható mobilitásával kapcsolatos stratégia alkotás mélyebb volumenű, mint amit jelen dokumentum képez, így annak részleteit a városra vonatkozó SUMP elkészítése rögzítheti pontosabban majd meg. Ugyanakkor az alábbiakban a jelen vizsgálat alapján felszínre törő stratégiai gondolatok, célkitűzések jeleníthetők meg.

A város élhetőségét előtérbe helyező és térségi szinten összehangolt, közös teherviselésen alapuló mobilitás

A fenntartható közlekedési módok elsődleges használatának biztosítása mind a városi, mind a városkörnyéki mobilitásban

Intelligens közlekedési háttér kialakítása, bővítése

Térbeni és időbeni elérhetőség erősítése a kompakt város keretei közt

³⁸ Tapolca Településfejlesztési Konceptió, 2020.

ESZKÖZRENDSZER/INTÉZKEDÉSEK

A közlekedés-stratégiai célokhoz illeszkedve a következő fejlesztési és menedzsment eszközök mindenképpen előtérbe kerülnek (azonban ezek kiegészítésére és pontosítására a várostra vonatkozó SUMP elkészítése során kerülhet sor):

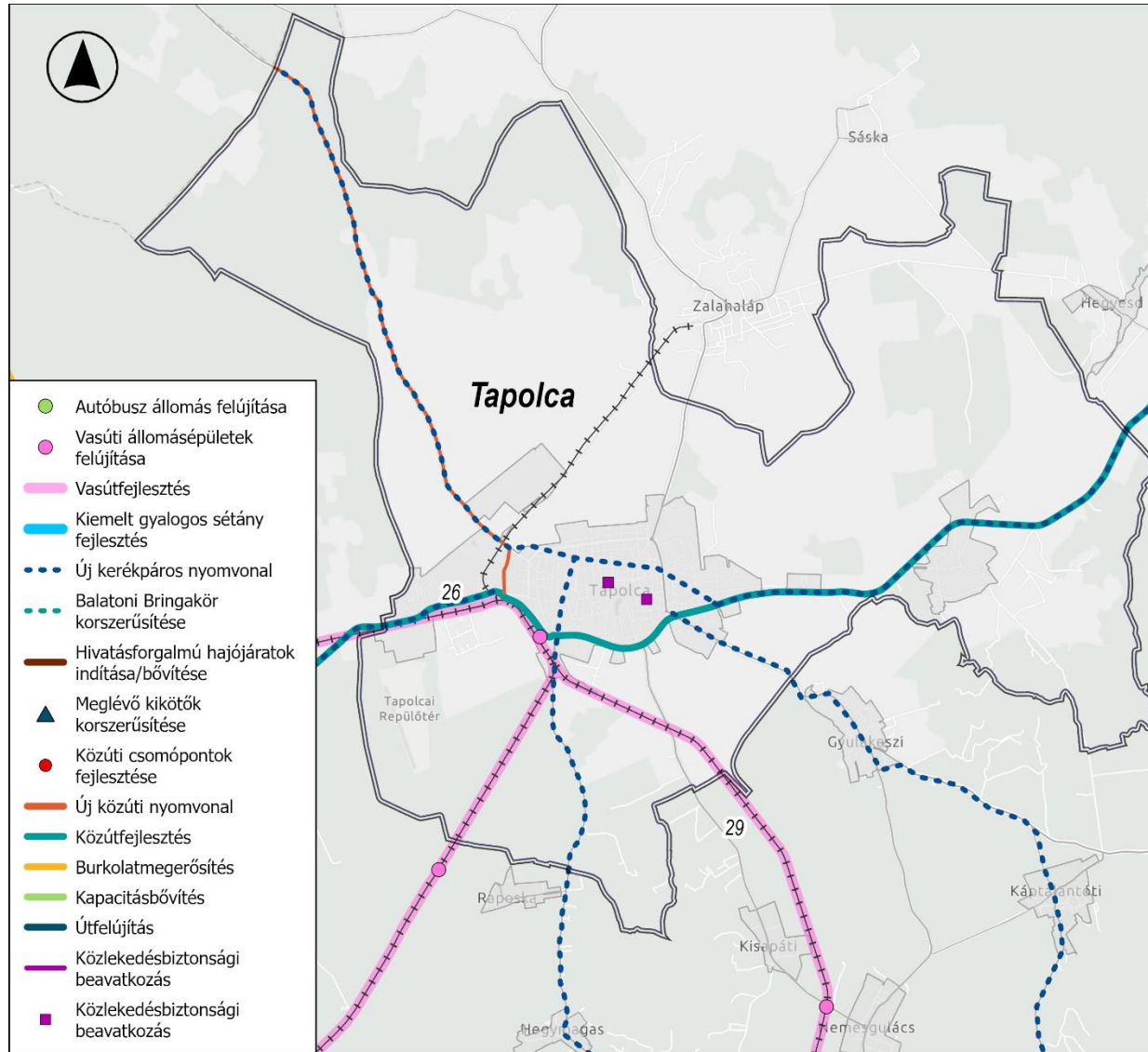
- ❖ fenntartható közlekedési módok (gyalogos, kerékpáros) infrastruktúra rendszerének és szolgáltatásainak fejlesztése
- ❖ a helyi közösségi közlekedés kiterjesztése (városrészi elérhetőségek javítása) és szolgáltatásainak fejlesztése (járműpark, megállók, tájékoztatás)
- ❖ a városi úthálózat és csomópontok fejlesztése, forgalombiztonság növelése
- ❖ a közúti parkolás fejlesztése
- ❖ SMART és egyéb „okos” közlekedési megoldások elterjesztése
- ❖ a vízi attraktivitás növelése, vízi kapcsolatok bővítése

A Balaton térségi mobilitási tervezés során Tapolca tekintetében számos beavatkozás, fejlesztés került felszínre. A város szükséges beavatkozásainak számbavételét ugyanakkor nem csupán annak figyelembevételével kell összegezni, hogy a fejlesztés közvetlenül a városban történik-e, hanem minden olyan projektfejlesztéssel is elengedhetetlen számolni, amely valamilyen hatással bír Tapolca mobilitási helyzetére, a kitűzött célok eléréséhez.

Tapolca tekintetében – jelen térségi mobilitási tervezéssel összefüggésben – több projektelem rögzíthető. A tapolcai azon projektelemekről, amelyek hely szempontjából azonosíthatók azokról ad szemléletes képet **a következő ábra**. (Azokról, amelyek pl. nem konkrét helyhez kötött beavatkozások, vagy pl. általános, menedzsment jellegű fejlesztések, azok az ábrában nem kerültek feltüntetésre.)

Tapolcát érintő projektelemek jelen tervezésben vizsgált főbb adatait és értékelési eredményeit **az ábrát követő táblázat** mutatja. Az értékelési módszertan elvi folyamatát a jelen kötet 1. Bevezetés fejezete említi, de részletesen a főanyag 7.3 fejezete mutatja be. A táblázatban megjelennek a síófoki projektelemek: projektelem azonosító, megnevezés és rövid műszaki tartalom, az egyes projektelemek becsült költsége, a projektelem megvalósításában érintett kompetencia (magyar állam / magyar állam és önkormányzat / önkormányzat), továbbá a főanyagban levezetett értékelési módszertannal adódó hatékonysági és megvalósíthatósági mutatószámok. A balatoni térség 263 projekteleméből Tapolca kapcsán 51 db projektelem lehet érintett, amelyek különböző kompetenciába tartozhatnak (állami / állami és önkormányzati / önkormányzati)..

A táblázatban szereplő projektelemek **nem csupán az adott településen belüli fejlesztési projektelemeket tartalmazzák**, hanem minden olyan térségi projektelemet is, amely közvetlen összefüggéssel jelenik meg a város vonatkozásában, pl. nem konkrét projektelem tekintetében, mint a beavatkozások egyik lehetséges helyszíne, vagy konkrét projektelem kapcsán a térségi fejlesztésből adódó eredmény, ill. hatás tekintetében.



59. ábra Tapolcát érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektelem fejlesztések



TAPOLCA PROJEKTELEMEI

Projekt- elem azonosí- tó	Projektele- m megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Közösségi közlekedés (KK)									
KK002	Tapolca helyi buszközlekedés szolgáltatás-fejlesztése	A tapolcai helyi autóbusz-közlekedés szolgáltatás-fejlesztése magába foglalja az alábbi fejlesztéseket: - Helyi buszhálózat fejlesztése, különös tekintettel az újjépítésű lakóterületekre és a vasútra való gyors átszállási kapcsolatra; - További 2 db új, alacsonypadlós, klimatizált korszerű autóbusz beszerzése; - Új megállóhelyek kialakítása a fejlesztett hálózatnak megfelelően.	II. ütem	CS11	önkorm.	12	220	90,13	2,75
KK006	Integrált ütemes menetrend bevezetése a BKÜ helyközi autóbuszjáratain	MÁV csatlakozások figyelembevételével ütemes menetrend, és a hétfégi forgalomnövekedés kezelése különösen szezonban	I. ütem	CS12	magyar állam	15	100	7 826,09	2,75
KK007	Helyi kisbuszos iránytaxi és car-sharing szolgáltatási lehetőségek feltárása, minta projekt megvalósítása	A projektelelem célja, hogy olyan közösségi közlekedési megoldásokat dolgozzon ki, amelyek közvetlen kapcsolatot biztosítanak azoknak a településeknek, településrészeknek, amelyek jelenleg nem rendelkeznek közvetlen közösségi közlekedési kapcsolattal. A projekt keretében igényvezérelt kisbuszos iránytaxi rendszer kialakítása történik, amely összeköti a települések lakott részeit a közösségi közlekedési megállókkal. Ez a rugalmas megoldás a helyi közlekedési igényekhez igazodik, különös tekintettel a kisebb, elzárt települések lakóira. Emellett a projekt vizsgálja a car-sharing (autómegosztási) szolgáltatások balatoni bevezetésének	I.II. ütem	CS12	magyar állam és önkorm.	20	50	12,86	2,75

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		lehetőségét is, amely szintén hozzájárulhat a közlekedési hiányosságok áthidalásához. A helyi szolgáltatók megjelenésének ösztönzésével a projekt hosszú távon kívánja növelni a fenntartható közlekedési lehetőségek elérhetőségét, és egy minta projektet valósít meg, amely irányadó lehet a későbbi fejlesztésekhez. <i>Ezen projektelem összefüggésben áll a KK012 projektelemmel (egymást kiegészítve).</i>							
KK008	Kerékpárszállítás kialakítása helyközi autóbuszokon	A projektelem célja a Volánbusz által korábban indított pilot projekt folytatása, amely a helyközi autóbuszokon kerékpárszállító szerkezetek kialakítását célozza. Ennek keretében a már meglévő járműveket utólag szerelik fel hátsó kerékpárszállító szerkezettel. Ez lehetővé teszi, hogy a kerékpáros közlekedés és a tömegközlekedés könnyebben összekapcsolódjon, különösen a turisztikai és vidéki területeken, ahol a kerékpáros infrastruktúra kiemelt szerepet kap. Az utólagos felszerelés révén javul a közösségi közlekedés rugalmassága és a fenntartható közlekedési módok integrációja.	I. ütem	CS12	magyar állam	3	25	3 214,29	2,75
KK009	Helyközi autóbusz megállóhelyek infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése	A projektelem keretében 90 darab, nagy forgalmú autóbusz-megállóhely átfogó felújítása valósul meg. A munkálatok magukban foglalják a buszöblök építését, továbbá a burkolat teljes felújítását annak érdekében, hogy megfeleljen a korszerű közlekedési infrastruktúra követelményeinek. Az akadálymentesítés szintén kiemelt figyelmet kap, amelynek részeként biztosítják a járdacsatlakozások akadálymentességét, hogy a megállóknál minden	I.II.III. ütem	CS13	magyar állam	85	3 150	0,93	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		utas számára könnyen hozzáférhetőek legyenek, beleértve a mozgáskorlátozott személyeket is. A projekt célja továbbá a modern utastájékoztatási rendszerek telepítése, hogy a közlekedésben részt vevők naprakész információkat kaphassanak az induló járatokról, és az utcabútorok telepítése, amelyek kényelmes várakozási környezetet biztosítanak. A 90 darab megállóhely konkrét helyszínhez nem kötött, a Volánbusszal, a közútkezelőkkel és településekkel együtt szükséges a kiválasztási folyamatot elvégezni.							
KK011	Korszerű autóbuszok forgalomba állítása a helyközi autóbuszvonalakon	A projektelem keretében 90 darab korszerű, környezetbarát és energiahatékony autóbusz kerül forgalomba állításra a helyközi autóbuszvonalakon. Ezek az új autóbuszok magasabb szintű komfortot és megbízhatóságot biztosítanak, hozzájárulva a közösségi közlekedés színvonalának emeléséhez, valamint a környezetterhelés csökkentéséhez. Az új járművek megfelelnek a legszigorúbb környezetvédelmi előírásoknak, amelyek hozzájárulnak a károsanyag-kibocsátás csökkentéséhez, és javítják a levegőminőséget. Emellett az autóbuszok korszerű műszaki megoldásai révén növelik az energiahatékonyt, valamint az utasok számára biztosítják a nagyobb kényelmet, beleértve a klimatizált utastereket és a modern utastájékoztatási rendszereket.	I.II.III. ütem	CS14	magyar állam	194	7 200	563,49	3,25

Projekt- elem azonosí- tó	Projektele- m megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
KK013	29.sz. észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonfüred – Tapolca szakaszon (Szabadbattyán– Tapolca–Keszthely villamos üzem kiépítése a Balaton körül, II. ütem ("A" rész)	KK013 "A" rész Az észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonfüred–Tapolca szakaszon (IKOP II. ütem) több jelentős infrastrukturális fejlesztést tartalmaz: - Villamosítás: amely javítja a közlekedés hatékonyságát és csökkenti a dízelvontatásra való szükségletet. - Infrastruktúra korszerűsítése: A pálya állapotából fakadó sebességkorlátozásokat megszüntetik, a teljes érintett szakasz újjáépítésre kerül, így a vonatok ismét 80 km/h sebességgel közlekedhetnek. Bizonyos szakaszokon állandó lassújelek maradnak meg geometriai és láthatósági okokból. - Központi forgalomirányítás (KÖFI): Az összes érintett szakaszon bevezetik a központi forgalomirányítást, melyhez bővítik a Fonyód KÖFI központot és új központot létesítenek Tapolcán. Ez növeli a közlekedés hatékonyságát és a menetidők tervezhetőségét. - Kétvágányúsítás és sebességnövelés: Egyes szakaszokon második vágányt építenek és növelik a pályasebességet, például Balatonfüred és Aszód között, ahol 100 km/h sebesség elérése a cél. Ezek a fejlesztések a vasúti közlekedés hatékonyságát és utasbarát jellegét növelik, miközben javítják az elérhetőséget és a közlekedési infrastruktúra fenntarthatóságát a Balaton térségében. Az I. ütemben elmaradt állomási fejlesztések külön projektben szerepelnek. <i>(A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz)</i>				0 (KK020 tartalmazza 5 485 mFt)	112 742	423,29	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		<i>képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)</i>	I.II. ütem	CS16	magyar állam				
	26.sz. észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonszent-györgy – Keszthely – Tapolca szakaszon (Szabadbattyán–Tapolca–Keszthely villamos üzem kiépítése a Balaton körül, II. ütem ("B" rész)	KK013 "B" rész Az észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Balatonszentgyörgy–Tapolca szakaszon (IKOP II. ütem) több jelentős infrastrukturális fejlesztést tartalmaz: - Villamosítás: amely javítja a közlekedés hatékonyságát és csökkenti a dízelvontatásra való szükségletet. - Infrastruktúra korszerűsítése: A pálya állapotából fakadó sebességkorlátozásokat megszüntetik, a teljes érintett szakasz újjáépítésre kerül, így a vonatok ismét 80 km/h sebességgel közlekedhetnek. Bizonyos szakaszokon állandó lassújelek maradnak meg geometriai és láthatósági okokból. - Központi forgalomirányítás (KÖFI): Az összes érintett szakaszon bevezetik a központi forgalomirányítást, melyhez bővítik a Fonyód KÖFI központot és új központot létesítenek Tapolcán. Ez növeli a közlekedés hatékonyságát és a menetidők tervezhetőségét. - Kétvágányúsítás és sebességnövelés: Egyes szakaszokon második vágányt építenek és növelik a pályasebességet. Ezek a fejlesztések a vasúti közlekedés hatékonyságát és utasbarát jellegét növelik, miközben javítják az elérhetőséget és a közlekedési infrastruktúra fenntarthatóságát a Balaton térségében. Az I. ütemben elmaradt				0 (KK020 tartalmazza 2 667 mFt)	56 075	423,29	3



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		állomási fejlesztések külön projektben szerepelnek. (A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)							
KK014	26. sz. észak-balatoni vasútvonal felújítása és villamosítása a Tapolca – Ukk szakaszon (III. ütem)	A 26-os vasútvonal felújítása és villamosítása a Tapolca–Ukk szakaszon (III. ütem). (A végleges Megvalósíthatósági Tanulmányhoz képest az egyes ütemek költségei a teljes északi parti vasúti fejlesztés pénzügyi tartalékával meg lettek emelve az eredeti ütemekhez tartozó költségek arányában.)	II.III. ütem	CS16	magyar állam	1 156	30 076	228,80	3
KK021	Állomásépületek felújítása a Balaton-parti vasútvonalak mentén (déli part) ("A" rész)	KK021 "A" rész A tervezett „Dél-balatoni vasútállomások építési munkái” beszerzésnek megfelelő 30. sz. vasútvonal 12 állomás/megállóhely korszerűsítése.	I. II. ütem	CS18	magyar állam	147	11 800	491,15	4
	Állomásépületek felújítása a Balaton-parti vasútvonalak mentén (északi part) ("B" rész)	KK021 "B" rész Az IKOP PLUSZ ÉFK-n szereplő „Észak-balatoni vasútállomások, megállóhelyek korszerűsítése” projektnek megfelelő állomásfejlesztések a 29. sz. vasútvonalon.				660	14 540	491,15	4
KK022	Korszerű motorvonatok beszerzése	A projektelem keretében 50 darab, modern, nagy kapacitású motorvonat kerül beszerzésre, melyek a magyar vasúti hálózaton távolsági vonalakon fognak közlekedni. A beszerzés célja, hogy növelje az utazási komfortot és csökkentse az utazási időt, különös tekintettel a nagyobb sebességgel	I.II. ütem	CS19	magyar állam	1 375	137 500	302,03	2,75



Projekt- elem azonosí- tó	Projektele megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		közlekedő, energiatakarékos motorvonatokra. A járművek alkalmasak lesznek a korszerű utastájékoztató rendszerek és a fedélzeti kényelmi szolgáltatások biztosítására, továbbá akadálymentes kialakítással rendelkeznek, így megfelelnek a nemzetközi és hazai előírásoknak, valamint a fenntartható közlekedési célkitűzéseknek is.							
KK023	Korszerű kerékpárszállító vasúti kocsik beszerzése	A projektelelem célja 20 darab modern kerékpárszállító kocsi beszerzése, amelyek a vasúti közlekedés kerékpárosbarát fejlesztéséhez járulnak hozzá. Az új kocsik lehetőséget biztosítanak majd a biztonságos és kényelmes kerékpárszállításra, valamint megfelelnek a modern közlekedési igényeknek, mint például az utasok számára kényelmes felszállás-lehetőség biztosítása. Ezek a vasúti kocsik a vasúti közlekedés népszerűsítését és a fenntartható közlekedési célok elérését szolgálják, összhangban az egyre növekvő kerékpáros turizmussal és igényekkel a Balaton környékén és más távolsági útvonalakon.	II. ütem	CS19	magyar állam	151	5 600	656,38	2,75
KK025	Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában	A projektelelem a korábbi TOP pályazatból I. ütemben telepített vizuális utastájékoztató eszközök további fejlesztését tartalmazza. Az Intermodális utastájékoztató fejlesztése, integrált kiterjesztése a Balaton parti települések vonatkozásában projektelelem célja a valós idejű utastájékoztató fejlesztése a MÁV, Volán és a menetrendszerű vízi közlekedés integrálásával, valamint az átszállási lehetőségek optimalizálásával. A projektelelem keretében	I.II. ütem	CS21	magyar állam	189	7 000	166,92	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		további valós idejű kijelzőket telepítenek egyes kiemelt forgalmú megállóba, javítva az utazók tájékoztatását. A MÁV utastájékoztatás-fejlesztési program több lépést is javasol a Balaton környéki vonalakra vonatkozóan, beleértve a KÖFI (központi forgalomirányítási) rendszerek valós idejű adatainak összhangolását és háttérrendszerek létrehozását. Minden szolgálati helyen legalább egy összesítő kijelző, illetve minden peronon külön kijelzők telepítése biztosítja az utasok tájékoztatását. A legfontosabb 20 szolgálati helyen a projektelem teljes körű utastájékoztatási rendszert épít ki, amely magában foglal legalább három összesítő kijelzőt, perononként három, több vonat megjelenítésére alkalmas kijelzőt, valamint a vonatok megállási helyének jelzésére egy olasz módszert alkalmazó monitorrendszert. Ez a megoldás célja, hogy gyors és hatékony utascsera valósuljon meg minden állomáson.							
Aktív- és mikromobilitás (AM)									
AM019	(Veszprém) - Nagyvázsony - Kapolcs - Tapolca országos kerékpárútvonal hiányzó szakaszainak kialakítása, meglévő szakaszainak szükség- szerinti felújítása	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Nagyvázsony - Tapolca között a 77 sz., 73108 sz., 7307 sz., 73113 sz., Vöröstói út, 7312 sz., 77 sz. és 7319 sz. utak mentén	I. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	166	6 024	549,30	2,5

Projekt- elem azonosít- ó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM026	(Győr) - ... - Veszprém - Balatonalmádi - Balatonfüred országos kerékpárútvonal hiányzó szakaszainak kialakítása, meglévő szakaszainak szükség- szerinti felújítása Szentkirályszabadja - Balatonalmádi között	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Szentkirályszabadja - Balatonalmádi között a 7217 sz.; Szentkirályszabadja Balatoni út, Kossuth L. u., Rákóczi u. és folytatása, Vödörvölgy, Balatonalmádi Remetevölgyi út, Blaha Lujza sétány, Töltés u. mentén	III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	154	3 960	826,36	2,5
AM027	Tapolca - Badacsonytomaj közötti kerékpáros kapcsolat kialakítása	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Tapolca - Badacsonytomaj között	II. III. ütem	CS3	magyar állam és önkorm.	25	1 200	277,55	2,5
AM044	Vindornyaszőlős – Zalasántó – Lesencetomaj térségi jelentőségű kerékpárútvonal kialakítása	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Vindornyaszőlős - Lesencetomaj között Vindornyaszőlős 73164 sz. út (Dózsa Gy. u.), Vindornyalak 73164 sz. út (Rákóczi F. u.), Zalasántó 73164 sz. út, 7327 sz. út (Keszthelyi u.), 7342 sz. út (Zsidi u.), Várköly 7342 sz. út (Kossuth L. u.) ... Lesencefalva 7342 sz. út ... Lesencetomaj ... 77 sz. út, Tapolca 77 sz. út (Keszthelyi út) nyomvonalon	III. ütem	CS4	magyar állam és önkorm.	102	3 240	101,74	2,25
AM048	Tapolca - Szigliget között országos kerékpárútvonal hiányzó szakaszainak kialakítása, meglévő szakaszainak szükség- szerinti felújítása	Biztonságos kerékpáros kapcsolat kialakítása Tapolca - Szigliget között a 7318 sz. út mentén	I. ütem	CS4	magyar állam és önkorm.	20	360	8 947,37	2,25

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
AM051	Jelzőlámpás és irányítás nélküli gyalogátkelők akadálymentesítése, vizuális és akusztikus fejlesztése tanulmány által meghatározott 18 városban, 30 parti községben és 47 parton kívüli községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 95 településen a kijelölt gyalogátkelőhelyeknél a vakok és gyengénlátók, valamint a mozgásukban korlátozottak segítésére szegélyszüllesztés, taktilis jelek beépítésére, valamint az átközlekedést segítő hangos tájékoztatás stb. telepítésére került sor	I. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	35	475	450,98	2,5
AM052	Gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti átkelőhelyek fejlesztése (jelzőlámpa, gyalogosvédő sziget, akadálymentesítés stb.), új átkelők létesítése tanulmányban meghatározásra kerülő, az I. és II. rendű utak által érintett településeken	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és a fejlesztési helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 92 településen meglévő gyalogos és kerékpáros szintbeni közúti keresztezésekben az átközlekedés segítése érdekében pl. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rámpák, akadálymentesítés, valamint új átkelőhelyek építésére került sor, különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire	I. II. III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	920	2 760	62,50	2,5
AM053	Gyalog- és kerékpáros külön szintű <u>közúti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a külön szintű kapcsolat akadálymentesítése belterületen	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt településeken meglévő gyalogos és kerékpáros külön szintű közúti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerülnek új szintbeni keresztezésekkel (irányítás nélküli v. jelzőlámpás szabályozás, gyalogos- és kerékpárosvédő szigetek, rámpák stb.), különös figyelemmel az	I. II. III. ütem	CS5	magyar állam és önkorm.	60	240	76,67	2,5



Projekt-elem azonosító	Projektelelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt-elem ütemezés	Projekt-csoport	Kompetencia	Nettó előkészítési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadalmi hatékonyság pontszám	Megvalósíthatósági pontszám
	tanulmány által meghatározott 4 településen	idősek és a gyermekek közlekedési igényeire							
AM054	Szintbeni vasúti átjárók biztonságának felülvizsgálata, gyalogos és kerékpáros átkelők biztonságossá tétele szükséges átalakításokkal	NA	I. II. ütem	CS6	magyar állam	25	500	523,81	3
AM056	Szintbeni gyalogos és kerékpáros vasúti átjárók átjárhatóságának, átbocsájtó képességének fejlesztése (szükség szerint vasúti biztosítási mód fejlesztéssel), újak létesítése tanulmányban meghatározott 14 vasúttal érintett városban és 16 vasúttal érintett községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt mintegy 30 településen a meglévő szintbeni gyalogos, kerékpáros vasúti keresztezések felülvizsgálata alapján az átbocsájtó képességük növelése pl. labirintkorlát helyett fénysorompó építésével, valamint új keresztezések építése	I. II. ütem	CS6	magyar állam	450	2 100	10,78	3
AM057	Különszintű gyalogos- és kerékpáros <u>vasúti</u> keresztezések szintbeni kiváltása, szintbeni kapcsolat kialakítása, vagy a különszintű kapcsolat	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket és helyszíneket. Az így kijelölt mintegy 4 településen a meglévő gyalogos és kerékpáros különszintű vasúti keresztezések akadálymentesítése megépül vagy ahol lehetséges, kiváltásra kerül új szintbeni keresztezésekkel (labirint korlát,	I. II. III. ütem	CS6	magyar állam és önkorm.	100	480	47,41	3



Projekt- elem azonosít- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	akadálymentesítése belterületen tanulmány által meghatározott 4 településen	fénysorompó, félsorompó) különös figyelemmel az időkés és a gyermekek közlekedési igényeire							
AM058	Modern KRESZ parkok kialakítása az üzemeltetésükben szerepet vállaló 5 településen	KRESZ parkok építése általános és középiskolások közlekedési tudásának és biztonságának fokozása érdekében, az üzemeltetésükben szerepet vállaló legalább 5 településen (pl. Balatoncsicsó)	II. ütem	CS7	magyar állam és önkorm.	25	300	1,54	2,75
AM063	Balatoni gyalogos sétányok fejlesztése a fenntarthatóság és akadálymentesség prioritásával tanulmány által meghatározott 18 városában és 12 parti községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. A gyalogos közlekedés fejlesztése érdekében a mintegy 30 településen meglévő Balaton-parti és településközponti gyalogos sétányok, terek rekonstrukciója, felújítása, fejlesztése, bővítése és újak építésére kerül sor az élő, biztonságos, fenntartható és egészséges települések célrendszerével összhangban	I.II.III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	129	4 500	43,20	2,5
AM065	Gyalogos felületek, járdák fejlesztése, bővítése tanulmány által meghatározott 18 városban és 57 nagyobb forgalomvonzó községben	Tanulmány készül, mely meghatározza a fejlesztéssel érintett településeket. Az így kijelölt, mintegy 75 településen gyalogos felületek, járdák, sétányok, gyalogos terek és hálózati kapcsolataik épülnek ki, illetve kerülnek felújításra, növelve szolgáltatás színvonalát és javítva környezetük minőségét	I. II. III. ütem	CS8	magyar állam és önkorm.	161	5 891	33,05	2,5
AM068	Balatoni közbringa rendszer kialakítása (Megvalósíthatósági tanulmány)	Megvalósíthatósági tanulmány készítése Balaton menti közbringa rendszer kialakítására	III. ütem	CS9	magyar állam és önkorm.	50	0	1 900,00	2,75
AM070	Kerékpárforgalmi hálózati tervek készítése 5 városban	Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) kialakítása 5 településen (Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali) és a korábban készült	I. II. ütem	CS9	önkorm.	0	60	158,33	2,75



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	(Siófok, Balatonfüred, Tapolca, Balatonalmádi, Marcali), illetve meglevő felülvizsgálata Keszthelyen	hálózati terv felülvizsgálata Keszthelyen							
AM071	Fix telepítésű automata kerékpárszámláló hálózat fejlesztése a Balaton környezetében	12 helyszínen fix automata kerékpáros forgalomszámláló berendezés telepítése	II. ütem	CS9	magyar állam	5	30	27 142,86	2,75
AM072	Balatoni kerékpáros és egyéb mikromobilis parkolók és szervízpontok fejlesztése	A forgalmasabb forgalomvonzó létesítmények (közintézmények, oktatási-, egészségügyi, kulturális és sportlétesítmények stb.) környezetében új kerékpártárolók kialakítása, illetve a meglevő kerékpártárolók cseréje korszerűbb kialakításúra (kerékpár vázat rögzítő). A fejlesztés részét képezi a főbb települési kerékpáros útvonalak mentén kerékpáros szervízpontok létesítése is.	I. II. III. ütem	CS10	önkorm.	10	400	713,41	3,5
Vízi közlekedés (V)									
-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----
Egyéni motorizált közlekedés (EM)									
EM006	77. sz. főút fejlesztése és a kapcsolódó települési elkerülők megépítése, közlekedésbiztonsági felülvizsgálat	77 sz. főút fejlesztése a 71 sz. út tehermentesítése érdekében (Veszprém - Nagyvázsony 2x2 sávra bővítés 20 km hosszon, Nagyvázsony - 84 sz. főút között 11,5 t burkolatmegerősítés), kapcsolódó települési elkerülők megépítése (Nagyvázsony, Pula,	I. ütem	CS24	magyar állam	888	38 590	40,87	2,75

Projekt- elem azonosít- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		Kapolcs, Monostorapáti), 8 sz. főúti csomópont kapacitásnövelése, 84 sz. főúti csomópont átalakítása a közlekedésbiztonság növelése érdekében.							
EM010	Észak-dél irányú főúthálózat fejlesztése: a Pápa (83 sz. főút) - Devecser - Tapolca (77 sz. főút) építése	Az új észak-déli főúthálózati elem megvalósításához kapcsolódóan a 7317 j. mellékút főúttá fejlesztése a Tapolca - Zalahaláp közötti 2 km-es szakaszon. Előkészítés és megvalósítás.	II. ütem	CS24	magyar állam	63	2 000	860,48	2,75
EM017	Tapolca (Diszel) (77. sz. főút) – Badacsonytomaj (71. sz. főút) tervezett térségi szerepkörű összekötő út építése, kialakítása	A Balaton parti és a háttértelepülések kapcsolatának erősítésére új észak-déli irányú összekötő út létesítése a 77 és 71 sz. főutak között mintegy 6 km hosszban új nyomvonalon Tapolca, Diszel városrésztől Káptalantóti elkerülésével a 7344 j. útig, majd annak fejlesztésével Badacsonytomajig. Előkészítés és megvalósítás.	III. ütem	CS25	magyar állam	217	8 115	13,64	1,75
EM093	Balatoni elektromobilitás feltételeinek fejlesztése az egyéni motorizált közlekedésben (e-autó töltőhálózat és kapcsolódó infrastruktúra)	A balatoni régió elektromobilitásának támogatása az egyéni motorizált közlekedés terén előzetes vizsgálat alapján meghatározott helyszíneken e-autó töltőhálózat és a hozzá kapcsolódó infrastruktúra fejlesztésével. A potenciális helyszínek között szerepelhet pl. Siófok-Sóstó és Ezüstpart. Előkészítés és megvalósítás.	I. II. ütem	CS29	magyar állam és önkorm.	25	1 000	19,51	1,5
EM104	A főúti közúti forgalmi sebességek kontrollálása, a meglévő sebességkorlátozások felülvizsgálata, illetve traffiboxok kialakítása	A főúti közúti forgalmi sebességek csökkentése és a biztonság növelése különböző településeken, elsősorban traffiboxok és sebességkorlátozó eszközök telepítésével. A gyorsajtások mérséklésére mintegy 20 db, előzetes vizsgálat alapján meghatározott helyszínen tervezett traffipaxok, településkapunál elhelyezett lassító	I. ütem	CS31	magyar állam és önkorm.	7	60	2 873,13	2,25



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		szigetek, illetve sebességmérő eszközök telepítése, kialakítása, melyek hozzájárulnak a szabályos közlekedés fenntartásához. Előzetesen felvetett példahelyszínek és települések: 7 sz. főút Siófokon Balatonszabadi felé, Fonyódon a 6701 j. út csomópontjánál; 77 sz. főút Tapolca, Stadion u. csomópontnál; továbbá Keszthelyen, Marcaliban városszerte; 7318 j. Tapolca - Hegymagas - Szigliget útszakaszon; 7327 j. úton Zalaszentőnánál Sümeg irányából. Előkészítés és megvalósítás.							
EM105	Közüti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a főbb balatoni települések átmenő szakaszain	Fix telepítésű közúti intelligens kamerák (VÉDA) telepítése a BKÜ területén húzódó főútvonalak mentén előzetes vizsgálat alapján kijelölt 30 helyszínen a sebességkorlátozások betartásának ellenőrzése, ezáltal a sebességtúllépések csökkentése érdekében, valamint forgalmi adatok gyűjtésére a Balaton Forgalmi modell számára. Vizsgálat és eszközök beszerzése, telepítése.	I. II. ütem	CS31	magyar állam	20	300	601,56	2,25
Közlekedésbiztonság (KB)									
KB013	Országos utak közúti csomópontjainak közlekedésbiztonsági felülvizsgálata (tanulmány)	A tanulmány célja a BKÜ területén megvizsgálni az országos közúti csomópontokat, beazonosítani azon helyszíneket, amelyek balesetveszélyesnek minősülnek, és javaslatot tenni az elvégzendő beavatkozásokra.	I. ütem	CS1	magyar állam	60	0	48 333,33	3
KB014	Országos utak és a hálózati jelentőségű települési utak és csomópontok közlekedésbiztonságának javítása	A BKÜ területén előzetes vizsgálat alapján azonosított baleseti gócpontokban forgalomtechnikai beavatkozások, csomóponti átalakítások, csomópontok építése, új gyalogátkelők kialakítása, gyalogosvédő szigetek, kiemelt gyalogátkelők, okoszebrák létesítése stb.	II. III. ütem	CS1	magyar állam	450	3 000	840,58	3

Projekt- elem azonosí- tó	Projektele- m megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
	(kiskorrekciók, középszigetek építése, forgalomtechnika és gyalogos rálátások fejlesztése)	Előzetesen felmerült helyszínek pl. Keszthely (gyalogátkelők, csapadékvíz-elvezetés), Balatonalmádi, Fonyód, Zamárdi (Szent I. u.).							
KB022	Meglévő gyalogátkelőhelyek okos-zebra fejlesztése Tapolcán	Tapolcán a meglévő gyalogátkelőhelyek átalakítása okoszebrává 2 helyszínen: - Ady E. u. 10-13. között - Kossuth L. u. 22-24. között	I. ütem	CS1	önkorm.	5	10	193,33	3
Komplex közlekedés (KXK)									
KXK004	Országos utak belterületi átkelési szakaszai és a hálózati jelentőségű települési utak felülvizsgálata, funkciók újraosztása és átépítése a fenntartható közlekedés érdekében (Siófok, Balatonfüred, Keszthely, Tapolca)	Siófokon, Keszthelyen, Tapolcán és Balatonfüreden, összesen mintegy 16 km hosszban, az országos utak belterületi átkelési szakaszain és hálózati jelentőségű utakon, a frekvenciált városi területeken a gépjárműforgalom felületének, sávok számának csökkentése, a felszabadult területen járdák, kerékpárforgalmi létesítmények, rendezett zöldsávok és fasorok bővítése, létesítése, forgalom csendesítése, egyben a gyalogos és kerékpáros keresztezések fejlesztése, bővítése, akadálymentesítése stb. különös figyelemmel az idősek és a gyermekek közlekedési igényeire az "Egészséges utcák" értékrendjével összhangban. Siófok: -Kálmán I. sétány - Mártírok útja; -Fő u. a Vilma u. és Fő tér között, Fő tér és Dózsa Gy. u. között; -Szűcs u.; -Sió u. a Szűcs és a Fő u. között; Balatonfüred: -71 sz. főút Germering u. - Fürdő u. között; -buszöblök építése és P+R parkoló kialakítása;	I. II. ütem	CS32	magyar állam és önkorm.	48	1 600	189,62	2,5

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		Keszthely: -Erzsébet királyné útja -Kastély u. sétánnyá alakítása a Szalasztó u. és a József A. u. között a Kossuth utcával szerves gyalogos kapcsolat kiépítése; -a Rákóczi tér - Vásár tér -Lovassy u. csp., a Vásár tér - Lehel u. csp. átalakítása; Tapolca: -Deák F. u. - Fő tér - Kossuth L. u. a Kereszt utcáig; -Arany J. u. a Kossuth L. és a Templom-Domb u. között; -Batsányi J. u. a Zrínyi M. és a Fő tér között;							
KXK010	Tapolca vasútállomási előtér fejlesztése, intermodális kapcsolatok bővítésével (P+R, B+R, előtér átépítése fenntartható funkciók erősítése érdekében)	Tapolca vasútállomás előtere átépül: gyalogos felületek és környezetük fejlesztésre kerül, a közlekedési eszközváltást biztosító P+R parkoló bővül, a kerékpárosok számára B+R, míg a rövid idejű gépjármű parkolás biztosítására K+R parkolók épülnek stb.	II. ütem	CS34	önkorm.	35	450	55,67	3,5
KXK013	Nevelési-oktatási intézmények környezetének forgalomcsillapítása, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés prioritizálásával	Előzetes vizsgálattal meghatározott településeken, összesen mintegy 5 km hosszban, a nevelési-oktatási intézmények előtt, a reggeli iskolakezdés időszakában az intézmény bejáratánál tapasztalható forgalmi torlódás enyhítésére, a gyalogosan és kerékpárral érkezők érdekében az utca érintett szakaszán a járdák bővítése épül, a parkolás, a várakozás korlátozás szigorú szabályozásának bevezetésével. Pl. Balatonfüreden az Eötvös Lóránd, a Radnóti Miklós és a Református Általános Iskola előtt	I. II. ütem	CS35	magyar állam és önkorm.	15	400	55,42	3,25



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
Légi közlekedés (LK)									
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----
Turisztika (T)									
TU001	Balaton Mobilapp kialakítása, a térség okos mobilitás-szervezése érdekében, komplex, digitális információs rendszer fejlesztésével	A Balaton Mobilapp kialakítása egy olyan komplex, digitális információs rendszer megvalósítása, amely információk megjelenhetnek a felhasználók eszközein, illetve a Balaton térségét érintő frekvenciát kijelzőkön. Egyes elemei már működnek egyes városi autóbusz forgalom szervezésében, ezért ezek integrálása is jelen projekt keretében szükséges. A kialakítandó applikáció tartalma nem csak közlekedési információkat foglal magába, hanem egyúttal turista tájékoztató is, rendezvényi helyszínek megközelíthetőségét elősegítő alkalmazás, MAAS alapelvek mentén, térségi összközlekedési szintet megcélózva. Megvalósításához több szervezet együttműködése szükséges.	II. ütem	CS42	magyar állam	60	600	1,65	3
Menedzsment (ME)									
ME002	Balaton-parti és kiemelt települések átfogó parkolási koncepciójának kialakítása	Parkolási, parkolásfejlesztési koncepció kidolgozása. A parkolási igények felmérése és a parkolási gondok, P+R és szezonális igények feltárása alapján, azok kezelése céljából szükséges meghatározni a fejlesztési javaslatokat. Feladat olyan új javaslatok kidolgozása, új megoldások keresése, mint pl. a térségben hol szükséges intelligens parkolásirányítási rendszerek bevezetése, amelyekkel csökkenthető a parkolóhely-kereső forgalom, vagy mely forgalomvonzó helyeken szükséges külön szintű	I. II. ütem	CS38	magyar állam	5	120	----	----

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		parkoló létesítmények kiépítése, illetve elektromos autótöltő állomások létesítése.							
ME003	Városi SUMP készítése a térségi jelentőségű városokra (Tapolca, Keszthely, Siófok, Balatonfüred, Balatonalmádi)	Városi fenntartható mobilitási tervek készítése, a hazai és EU-s vonatkozó útmutatók figyelembevételével Balaton meghatározó 5 városa vonatkozásában. A mobilitási tervezés keretében szükséges vizsgálatok (pl. forgalomfelvételek, kikérdezések stb.) elvégzése. A mobilitási tervek társadalmi egyeztetése a korai tervezési fázistól a közmegegyeztetett projektlistáig.	I. ütem	CS38	önkorm.	20	155	----	----
ME004	Balaton Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése, kibővítése (szükség szerinti forgalomfelvételekkel, vizsgálatokkal)	A projekt keretében előkészítő feladatként megjelenik megvalósíthatósági tanulmányok, vizsgálatok készítése, illetve a Balatoni Egységes Forgalmi Modell továbbfejlesztése és naprakész működtetése (forgalom számlálások, felvételek elvégzése révén, a modell folyamatos, részletesebb kiterjesztése, kalibrálása, folyamatos aktualizálása, karbantartása céljából). A modell naprakész alkalmazása lehetőséget nyújt a térség fejlesztéseinek közlekedési megalapozásához. (Forgalomszámláló berendezések telepítésére más projekt keretében kerül sor.)	I. II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	8	100	----	----
ME005	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén	Levegőtisztaság-védelmi monitoring rendszer kialakítása a BKÜ területén, mely a térségi mobilitási terv indikátorai teljesítettségi állapotának adott időszaki megismerését is tudná biztosítani, illetve szükséges intézkedéseket edukálhat. A javasolt technológiai megoldás egy hazai fejlesztésű kültéri alkalmazást lehetővé tevő, kis gondozási igényű, alacsony energiafogyasztású, IoT-alapú szenzor, amely kábelezés nélkül	II. ütem	CS38	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----



Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		oszlopra vagy tartókonzatra szerelhető a szállópor-koncentráció és a légszennyezés terjedését alapvetően befolyásoló meteorológiai paraméterek, valamint egyéb szennyező komponensek mennyiségének meghatározására. Az eszközök szabványos felépítése és moduláris kialakítása leegyszerűsíti a mérőhálózat kiépítését és csökkenti a beruházási kockázatot. A megvalósításnál javasolt a központosított adatgyűjtés, üzemeltetés felhőalapú megoldása.							
ME006	Központi forgalomszervezési és utastájékoztatási szolgáltatások, vizuális utastájékoztatási rendszer, webes alkalmazások és mobilapp kialakítása	Igényvezérelt szolgáltatások vizsgálata, diszpécser szolgálat, vizuális utastájékoztatási rendszer további bővítése, web-es alkalmazások és mobilapp kialakítása.	II. ütem	CS39	magyar állam	8	50	----	----
ME007	Egységes Balaton környezetet reprezentáló arculati elemek kialakítása, alkalmazása (mobilitási terv - közlekedési célú elemek vonatkozásában)	Egységes megjelenés feladatának központi támogatásaként látványtervezés szükséges az egységes Balaton formavilág kialakítására (Balaton arculati terv készítése). A feladat magába foglalja a BFÜ szervezet (közlekedésszervező iroda) marketing pozicionálását, a Balatoni tudat erősítéséhez marketing eszközök létesítését és felhasználását (általános tájékoztatással rendezvényekhez, eseményekhez). Az arculati tervben kell meghatározni pl. az egységes látványvilágú buszmegállók, utastájékoztatási elemek, logók, kerékpártárolók megjelenését, a mobilitási fejlesztések design	II. ütem	CS39	magyar állam	5	50	----	----

Projekt- elem azonosí- tó	Projektelem megnevezés	Rövid műszaki tartalom	Projekt- elem ütemezés	Projekt- csoport	Kompe- tencia	Nettó előkészí- tési költség (millió Ft)	Nettó projekt költség (millió Ft)	Társadal- mi hatékony- ság pontszám	Megvaló- sítható- sági pontszám
		elemeinek megalapozását, de alkalmasnak is kell lennie ajándéktárgyakra vagy mobilitási-közlekedésbiztonsági szórólapokra, kisajándékokra (pl. vadriasztó síp vagy fényvisszaverő matrica) való használatához.							
ME009	Fenntartható mobilitás szemléletformálása, módváltás ösztönzését szolgáló akciók a fenntartható eszközhasználat érdekében	A feladat: szemléletformáló akcióterv készítése és annak megvalósítása a BKÜ területén. Az akcióterv kiemelten a módváltás ösztönzése környezetkímélő közlekedési eszközökre, e-rollerek használatának edukálására irányul (tiltott parkolási tevékenység kárainak csökkentése stb.). A szemléletformáló akciók megvalósításához a projekt a szükséges eszközöket és előkészületeket, erőforrásokat biztosítja.	I. II. ütem	CS40	magyar állam és önkorm.	5	50	----	----
ME010	Innovatív alkalmazások kialakítása és elterjesztése a fenntartható közlekedési eszközök használatának fokozása érdekében	A projekt különféle "okos város" mobilitási feladatok megvalósításához alakít ki különféle innovatív alkalmazásokat, először pilot projekt formában, melynek pilot helyszíne Zamárdi lenne. Egy alkalmazással pl. hardveres védelem mellett, ingyenes iOS és Android app alkalmazható a hagyományos lakat helyett, konfigurálható továbbá más funkció, pl. parkolási tarifák, köztéri elektromos-kerékpár töltési lehetőségek, vagy pl. teljesen automatizált (elektromos) kerékpárbérlés megoldás. A felhasználók az ingyenesen letölthető alkalmazással vagy egy előre beprogramozott kártyával (városkártya, törzsvásárlói kártya stb.) illetve PIN kóddal használhatják a rendszert.	II. ütem	CS40	önkorm.	5	50	----	----

9. táblázat Tapolca projektelemei

MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA / CSELEKVÉSI TERV

A Térségi Mobilitási Terv megvalósítása a Tanács támogatásával egyrészt a Balatoni Integrációs és Fejlesztési Ügynökség szakmai háttérmunkája révén, valamint az érintett országos, vármegyei és önkormányzati szervezetek közreműködésével megy végbe.

A Tapolca várost érintő projektelemek megvalósításában ugyanakkor a város döntéshozóinak, az önkormányzatnak kifejezetten nagy szerepe van. Ezért is került már a térségi mobilitástervezés során előtérbe az a javaslat, hogy a város készítse el saját Városi Fenntartható Mobilitási Tervét (SUMP-ot). Ez ad lehetőséget a térségi tervezés során előtérbe került projektelemek további pontosítására, kiegészítésére, konkrét projektek rögzítésére. A Mobilitási terv (SUMP) alapján történő közlekedésfejlesztés egyik legfontosabb velejárója a széles körű partnerség biztosítása a stratégiai tervezéstől kezdve, a projektek előkészítésén és megvalósításán át egészen az azok eredményeként létrejött rendszerek, eszközök, struktúra fenntartásáig.

A Városi Mobilitási terv (SUMP) kidolgozása során kiépült kapcsolati rendszerre alapozva, az önkormányzat és a fejlesztések megvalósításában, városüzemeltetésben résztvevő vállalatok, civil szervezetek és gazdasági szereplők közötti rendszeres, a Mobilitási terv szemléletével átítatott kommunikáció folytatása is elengedhetetlen.

A Térségi Mobilitási terv valójában keretet biztosít a várost érintő fejlesztések megvalósításának ütemes végrehajthatóságához azáltal, hogy az egyes projektelemek értékelésével azok eredményessége felszínre került, illetve azoknak vizsgálatával prioritás fogalmazható meg. Ugyanakkor a valós ütemezési, cselekvési fázisokat leginkább a város saját SUMP anyagának célszerű meghatároznia.



6. MELLÉKLETEK

ÁBRAJEGYZÉK

TÁBLÁZATJEGYZÉK



1. ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra Mobilitási terv kidolgozásának és megvalósításának főbb feladatlépései	3
2. ábra A BKÜ szerződés szerint részletesen bemutatandó, kiemelt települései (piros négyzetekkel jelölve)	4
3. ábra A fejlesztés jellege alapján a projektelemek projektcsoportba és projekthalmazba tagolódása	5
4. ábra Projektelelemek, projektcsoportok értékelésének lépései	7
5. ábra Siófok területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése	10
6. ábra Siófok területfejlesztési potenciáljai.....	11
7. ábra Siófok jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül.....	13
8. ábra Közösségi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Siófokon (TRENECON Forgalmi Modell)	13
9. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyaloglással Siófokon (TRENECON Forgalmi Modell)	14
10. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszámra vetítve	15
11. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)	15
12. ábra Személyhajó-járatok napi átlagos utasforgalma szezonban (bal oldali ábra) és szezonon kívüli időszakban (jobb oldali ábra), 2023 (saját szerk.)	16
13. ábra Siófok és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei	19
14. ábra A motorizációs szint alakulása Siófokon	20
15. ábra Siófok közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznapi	21
16. ábra Siófok fizető közterületi parkolási zónái	22
17. ábra Siófok személyi sérüléssel közút baleseteinek alakulása	22
18. ábra Siófokot érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektelem fejlesztések	27
19. ábra Balatonfüred területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése	57
20. ábra Balatonfüred területfejlesztési potenciáljai.....	58
21. ábra Balatonfüred jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül.....	59
22. ábra Közösségi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Balatonfüreden (TRENECON Forgalmi Modell)	60

23. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyaloglással Balatonfüreden (TRENECON Forgalmi Modell)	60
24. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)	61
25. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszámra vetítve	61
26. ábra Személyhajó-járatok napi átlagos utasforgalma szezonban (bal oldali ábra) és szezonon kívüli időszakban (jobb oldali ábra), 2023 (saját szerk.)	62
27. ábra Balatonfüred és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei	63
28. ábra A motorizációs szint alakulása Balatonfüreden	65
29. ábra Balatonfüred közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznapi	65
30. ábra Balatonfüred fizető közterületi parkolási zónái	66
31. ábra Balatonfüred személyi sérüléses közút baleseteinek alakulása	67
32. ábra Balatonfüredet érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektelem fejlesztések	71
33. ábra Keszthely területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése	101
34. ábra Keszthely területfejlesztési potenciáljai ¹⁴	102
35. ábra Keszthely jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül	103
36. ábra Községi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Keszthelyen (TRENECON Forgalmi Modell)	104
37. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyaloglással Keszthelyen (TRENECON Forgalmi Modell)	104
38. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)	105
39. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszámra vetítve	105
40. ábra Személyhajó-járatok napi átlagos utasforgalma szezonban (bal oldali ábra) és szezonon kívüli időszakban (jobb oldali ábra), 2023 (saját szerk.)	107
41. ábra Keszthely és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei	108
42. ábra A motorizációs szint alakulása Keszthelyen	110
43. ábra Keszthely közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznapi	111
44. ábra Keszthely fizető parkolási zónái	111
45. ábra Keszthely személyi sérüléses közút baleseteinek alakulása	112
46. ábra Keszthelyet érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektelem fejlesztések	117
47. ábra Tapolca területhasználata, forgalomvonzó létesítményei és jelentősebb foglalkoztatóinak elhelyezkedése	148

48. ábra Tapolca területfejlesztési potenciáljai	149
49. ábra Tapolca jellemző vasúti és helyközi buszos utasforgalma szezonban és szezonon kívül	150
50. ábra Községi közlekedési módok napi járatsűrűsége szezonon kívül Tapolca (TRENECON Forgalmi Modell)	151
51. ábra Helyi és helyközi autóbusz megállóhelyek járatsűrűsége és lefedése 300 m-es rágyaloglással Keszthelyen (TRENECON Forgalmi Modell)	151
52. ábra Éves utasszámok alakulása a helyi közlekedésben (értékesítés alapján képzett adat)	152
53. ábra Helyi autóbuszos teljesítmények alakulása a lakosságszáma vetítve	152
54. ábra Tapolca és környéke meglévő kerékpárforgalmi létesítményei.....	153
55. ábra A motorizációs szint alakulása Tapolcán.....	155
56. ábra Tapolca közúti forgalmi intenzitása egy átlagos hétköznapi.....	156
57. ábra Tapolca fizető közterületi parkolási zónái	157
58. ábra Tapolca személyi sérüléssel közút baleseteinek alakulása	157
59. ábra Tapolcát érintő főbb – hely szempontjából azonosítható – projektek fejlesztései.....	161

7. TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. táblázat A főanyagban azonosított projektcsoporthoz.....	6
2. táblázat Siófok helyi közlekedési díjtermékek típusai, árazása (2024).....	16
3. táblázat Siófok projektelemei.....	53
4. táblázat Balatonfüred helyi közlekedési díjtermékek típusai, árazása (2024)	61
5. táblázat Balatonfüred projektelemei.....	95
6. táblázat Keszthely helyi közlekedési díjtermékek típusai, árazása (2024)	106
7. táblázat Keszthely projektelemei.....	144
8. táblázat Tapolca helyi közlekedési díjtermékek típusai, árazása (2024).....	152
9. táblázat Tapolca projektelemei	182

Megrendelő: Balaton Integrációs és Fejlesztési Ügynökség Közhasznú Nonprofit Kft.



Készítette: TRENECON Tanácsadó és Tervező Kft.

