E L Ő T E R J E S Z T É S

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testületének

2018. június 28 –i ülésére

Tárgy: Zirc Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (SUMP) jóváhagyása

Előadó: Ottó Péter polgármester

Előterjesztés tartalma: határozati javaslat

Szavazás módja: egyszerű többség

Előterjesztés elkészítésében részt vett: Várszegi Bernadett főépítészi referens

Előterjesztés előkészítésében közreműködnek: Gazdasági, Turisztikai és Környezetvédelmi Bizottság, Pénzügyi Ellenőrző Bizottság, Emberi Kapcsolatok Bizottság, Ügyrendi és Érdekképviseleti Bizottság

Láttam:

Sümegi Attila
jegyző

Tisztelt Képviselő-testület!

Zirc Városi Önkormányzat TOP-3.1.1 kódszámú, Fenntartható közlekedésfejlesztés Zircen című pályázatnak tartalma a Zirc Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervének (továbbiakban: SUMP) elkészítése. Zirc Városi Önkormányzat Képviselő- testülete a 208/2017. (VIII.31.) határozatával döntött a SUMP elkészítéséről és megbízta a KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft-t a dokumentum kidolgozásával.
A SUMP megalkotási folyamatában két alkalommal a képviselő- testület tagjainak bevonásával egyeztetést, majd azt követően szakmai fórumot tartottunk széleskörűen bevonva a szakmai szereplőket, civileket és az önkormányzati döntéshozókat. 2018. március 5-én leszállította a KTI a SUMP véleményezési anyagát. Kiküldésre került mind a képviselő-testület és bizottságok tagjai, mind pedig a szakmai szervezetek részére. A véleményezési anyag tekintetében a főépítészi referens véleményére alapozottan szakmai és szerződésen alapuló észrevételsort tettünk, kértük a dokumentum átdolgozását. Egyéb vélemény nem érkezett.
Az átdolgozott SUMP-ot 2018. május 3-án szállította le a KTI, társadalmi egyeztetésre. A SUMP társadalmi egyeztetési anyagát kitettük a honlapra, és hirdetményt tettünk közzé a véleményezhetőségről. Sajnos vélemény nem érkezett. 2018. június 21-én a KTI munkatársai a Rákóczi téren kitelepüléssel személyes tájékoztatást adnak az „utca emberének" a SUMP-ról, véleményeket, észrevételeket lehet megfogalmazni. Ennek eredményességéről az eseményt követően tudunk beszámolni.
A tervezők ismertetik az anyagot a képviselő- testülettel és a bizottsági tagokkal, ennek időpontja a Gazdasági, Turisztikai és Környezetvédelmi Bizottság ülése (annak 1. napirendi pontja) 2018. június 25-én 16 óra.

A SUMP stratégiai típusú dokumentum, melynek mentén történő fejlesztési gondolkodást és cselekvést feltételez a szakterületen, ezért szükséges a határozattal történő jóváhagyása.

Kérem a tisztelt képviselő-testületet az előterjesztés megtárgyalására, és határozati javaslatom támogatására.

Zirc, 2018. június 20.

Ottó Péter
polgármester

Határozati javaslat:
„A”

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testületének
…./2018. (…) határozata

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testülete jóváhagyja a határozat mellékletét képező Zirc Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervét.

Felelős: Ottó Péter polgármester
Határidő: azonnal

„B”

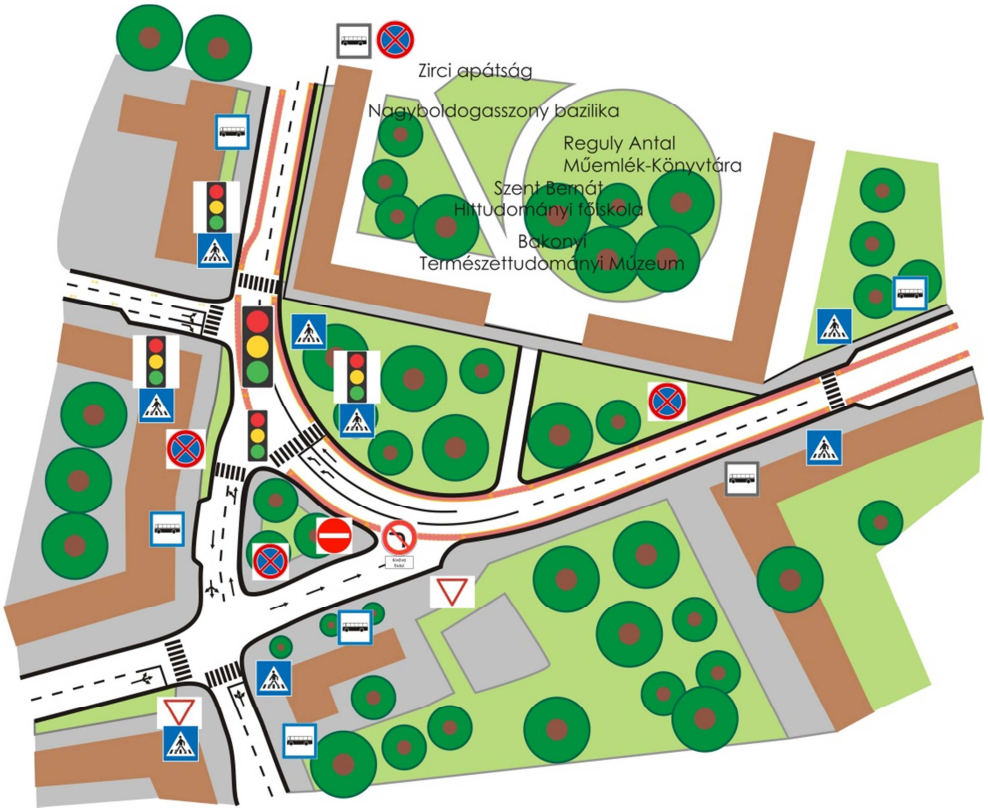
Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testületének
…./2018. (…) határozata

Zirc Városi Önkormányzat Képviselő-testülete a következő módosítással, kiegészítéssel jóváhagyja a határozat mellékletét képező Zirc Város Fenntartható Városi Mobilitási Tervét:

……..
……..
……..

Felelős: Ottó Péter polgármester
Határidő: azonnal

Melléklet Zirc Városi Önkormányzat …./2018. (……) határozatához



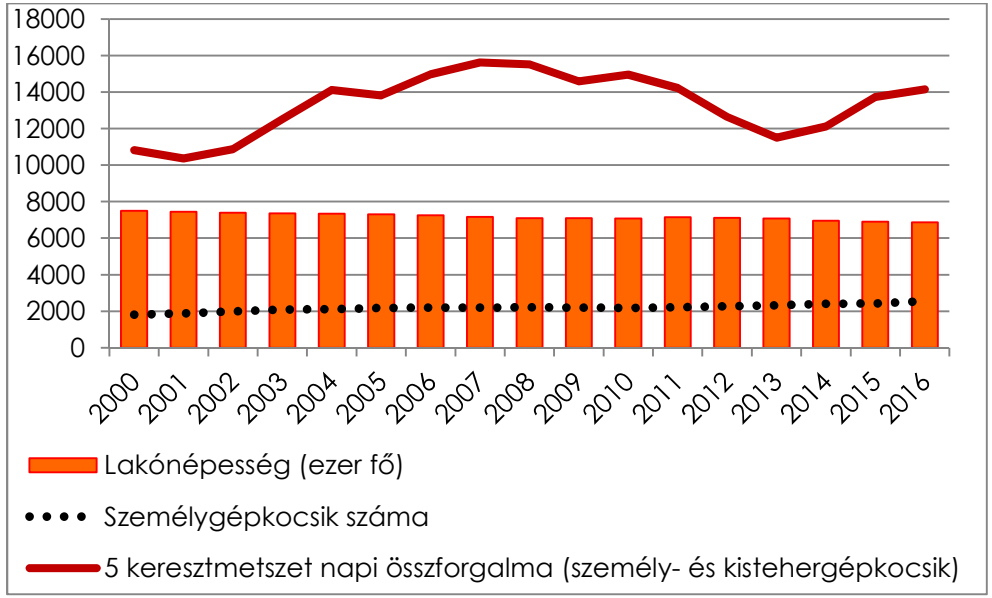
ZIRC FENNTARTHATÓ MOBILITÁSI TERVE

2018. MÁJUS

TÁRSADALMI EGYEZTETÉSI ANYAG

1. Összefoglaló

Zirc viszonylagos fejlettsége miatt magas szinten motorizált település. Ez a tény önmagában is elegendő lenne arra, hogy újragondoljuk a város közlekedését, a város már ma is szenved a belső városrész zsúfoltságától, a közlekedési hálózatok kiépítettségi, minőségi és biztonsági problémáitól. A városban lakók véleménye alapján számos gonddal szembesülhetünk Zirc közlekedésében, amelyek közül a közúti közlekedés, a gyalogos közlekedés, a Rákóczi tér és a helyközi buszközlekedés gondjai meghatározóak. Ugyanakkor tisztában kell lenni azzal is, hogy Zirc közlekedése jobb, mint az ország legtöbb településének közlekedése.



A lakosság, a személygépkocsik száma és a forgalom változása Zircen

Egy város közlekedését, mobilitását sokfajta hatás befolyásolja. Ezeket az egymásra való hatások miatt egy tervben kell kezelni, és ez a terv a Fenntartható Városi Mobilitási Terv.

A város közlekedésésnek fenntarthatóvá tételét három cél határozza meg: Az első cél a város hálózatainak fejlesztése **(Változó irányok – fejlődő hálózatok**). A második cél a közlekedési rendszerek minőségének javítását tűzi ki célul **(Változó elvárások – javuló színvonal).** Végül a harmadik cél **(Változó igények – új megoldások)** a régi közlekedési, mobilitási problémákat kívánja újszerű módszerekkel megoldani.

Ez a három cél hét programon keresztül valósul meg: A **Gyermekek közlekedése (I.)** talán a legfontosabb program, mert a jövő generációinak biztonságát és közlekedéskultúrájuk fejlesztését célozza fejlesztési javaslatokkal. A **Biztonságos Zirc (II.)** program a városi gyaloglás, sétálás és kerékpározás feltételeit kívánja megteremteni. Az **Új Rákóczi tér (III.)** program a város központjának újragondolásának eszköze, hogy a számos jelen lévő funkció támogassa, és ne akadályozza egymást. A **Buszközlekedés fejlesztése (IV.)** program a helyi, helyközi és szerződéses buszok helyzetének rendezését, minőségének javítását célozza. A **Szelíd közúti közlekedés (V.)** program a növekvő motorizáció káros hatásait igyekszik mérsékelni. A **Turizmus igényeinek kiszolgálása (VI.)** program a város turisztikai fejlődését segíti a mobilitási folyamatok befolyásolásával. Végül a **Fenntartható önkormányzat (VII.)** program a város és intézményeinek hosszú távú fenntarthatóságát kívánja megteremteni.

A bemutatott Mobilitási Terv 2025-ig tekint előre. Ebben az időtávban a már ma is látható problémák a meghatározók. Csábító volna az elektromos közlekedés problémáival vagy az autonóm járművekkel is foglalkozni, azonban ezek tömegessé válása 2025 előtt nem valószínű, ráadásul megjelenésük olyan új szabályozást és tervezési eljárásokat követel meg, amelyek ma még nem állnak rendelkezésre.

Tartalomjegyzék

1. Összefoglaló ... 1
2. A mobilitási tervezés ... 3
   2.1. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv ... 3
   2.2. A mobilitási terv készítése Zircen ... 4
   2.3. Adatfelvételek ... 6
   2.4. Partnerségi terv ... 7
3. A mobilitási terv megalapozása ... 10
   3.1. Geográfia ... 10
   3.2. Történelem ... 11
   3.3. A város térségi szerepköre ... 12
   3.4. A város népessége ... 14
   3.5. A város gazdasága ... 15
   3.6. A város szerkezete ... 17
4. Zirc mobilitása ... 19
   4.1. A város külső kapcsolatai ... 19
   4.2. A város belső közlekedése ... 37
   4.3. A város mobilitási problémái ... 53
5. A város jövőképe ... 59
   5.1. Zirc népessége a jövőben ... 60
   5.2. Zirc gazdasága a jövőben ... 60
   5.3. A közeljövő fejlesztései a térségben ... 61
6. Célrendszer ... 62
   Első cél: Változó irányok – fejlődő hálózatok ... 62
   Második cél: Változó elvárások – javuló színvonal ... 63
   Harmadik cél: Változó igények – új megoldások ... 64
7. Programok és intézkedések ... 66
   7.1. Többszempontú értékelemzés ... 66
   7.2. Gyermekek közlekedése ... 71
   7.3. Biztonságos Zirc ... 72
   7.4. Új Rákóczi tér ... 73
   7.5. Buszközlekedés fejlesztése ... 74
   7.6. Szelíd közúti közlekedés ... 75
   7.7. A turizmus igényeinek kiszolgálása ... 76
   7.8. Fenntartható önkormányzat ... 77
8. A Mobilitási Terv megvalósítását támogató intézkedések ... 79
   8.1. Cselekvési Terv ... 79
   8.2. Kockázatkezelési terv ... 82
   8.3. Monitoring és indikátorok ... 84
   8.4. A megvalósítás Partnerségi terve ... 86
   8.5. Elkészítendő tanulmányok ... 89
9. Mellékletek ... 90
   9.1. Szakpolitikai keretek ... 90
   9.2. A kérdőívek ... 91
   9.3. Mobilitási problémák Zircen az online kérdőívek alapján ... 91
   9.4. Mobilitási problémák Zircen az iskolai kérdőívek alapján ... 92
   9.5. Az interjúk összefoglalása ... 92
   9.6. Emlékeztetők ... 94
   9.7. A beérkezett észrevételek és a tervezői válaszok ... 96

2. A mobilitási tervezés

Zirc fejlett és jómódú város, kedvező földrajzi fekvéssel, jó közlekedési kapcsolatokkal. A kedvező feltételek és a prosperitás ugyanakkor magukkal hozták a gazdag városok problémáinak egy részét is: a lakosság jómódjából következik a személygépkocsik nagy száma és használatuk elterjedtsége is. A jövőben ez a helyzet romlani fog: amíg a gazdaság prosperál és megfizethető az üzemanyag, addig a motorizáció növekedni fog. Az ebből fakadó problémákat a Fenntartható Mobilitási Terv elkészítésével és végrehajtásával lehet kezelni.

2.1. A Fenntartható Városi Mobilitási Terv

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv (angol rövidítéssel: SUMP) műfaját tekintve a közlekedésfejlesztési tervekhez áll legközelebb, de fontos koncepcionális és stratégiai jellemzőkkel is rendelkezik, és közeli rokonságban van a várostervezéssel is. Legfontosabb célkitűzése ugyanakkor eltér a közlekedésfejlesztési tervek céljaitól: nem egyszerűen jól működő, hanem fenntarthatóan jól működő közlekedési rendszer létrehozása a célja a városban és a város környéki kapcsolatokban egyaránt. A fenntarthatóság e tervekben egyaránt vonatkozik a környezeti, a társadalmi és a gazdasági fenntarthatóságra, ami többek közt azt is jelenti, hogy nem javasolhatunk ugrásszerű átalakulást, a mai valós helyzetből kell kiindulnunk és figyelembe kell vennünk azt is, hogy a város lakossága és vezetése milyen fejlesztéseket tud befogadni és hajlandó finanszírozni.

Az egyik legfontosabb szempont a mobilitási tervezésnél, hogy közlekedési rendszerről és közlekedési hálózatokról beszélünk, azaz a közlekedési módok kapcsolatban állnak, csatlakoznak egymáshoz. Ezt a magától értetődőnek tűnő állítást sokszor nem is olyan egyszerű megvalósítani a gyakorlatban.

A Mobilitási Terv legfontosabb célja, hogy Zircen a mai jó közlekedési feltételek fennmaradjanak. Egyenrangú cél ugyanakkor a fenntarthatóság elveinek minél szélesebb körű megvalósítása is, főként a személygépkocsi közlekedés alternatíváinak fejlesztése, a közforgalmú közlekedés vonzóvá tétele, a gyaloglás és a kerékpározás feltételeinek javítása, új és jobb közlekedési szokások meghonosítása és a jövőben várhatóan megjelenő új közlekedési lehetőségekre való felkészülés, az ezekben rejlő előnyök kiaknázása.

A Mobilitási Terv kidolgozásához definíciószerűen kapcsolódik a társadalmi részvétel biztosítása: a helyiek és más érintettek tájékoztatása és bevonása a tervezési folyamat minden szakaszába, a helyzetfeltárástól a megoldási javaslatok kidolgozásáig, elősegítve a Mobilitási Tervből következő intézkedések társadalmi elfogadását és a megvalósítás közösségi támogatását. A Fenntartható Mobilitási Terv hosszú időre meghatározza a város közlekedésének fejlődését, érdemes tehát alaposan végiggondolni az igényeket és a rájuk adható válaszokat. A tervet meghatározott időközönként frissíteni szükséges.

A munka a ***helyzetfeltárás → helyzetértékelés → jövőkép és célok → programok→cselekvési terv*** felépítést követi. A Mobilitási Terv legkézzelfoghatóbb része az a hét ***program***, amely tematikusan foglalja össze a város közlekedésének fejlesztése érdekében javasolt intézkedéseket.

A Mobilitási Terv legfontosabb része ugyanakkor a Cselekvési Terv, amely azt mutatja be, hogy a Programok intézkedései milyen módon valósulhatnak meg.

2.2. A mobilitási terv készítése Zircen

2017. augusztus 31-én Zirc város képviselőtestülete döntést hozott a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elkészítéséről. A tervet a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. készíteítte el, a munka 2017 októberében kezdődött meg.

A munka első fázisában az adatfelvételek történtek meg: forgalom- és utasszámlálás, rendszámfelírás, parkolásfelvétel, iskolai és online kérdőívezés, interjúk készítése történt. Az adatfelvételeket és eredményeiket a 2.3. és a 4. fejezetek mutatják be. A problémák elemzéséből a felvett adatok segítségével megoldási lehetőségek kristályosodtak ki. Mind a problémákat, mind a megoldási lehetőségeket több csatornán keresztül ismertettük a város lakóival.

Zirc Fenntartható Mobilitási Tervének készítése során igyekeztünk megfelelni a részvételi tervezés elvárásainak. Ennek jegyében a felmerült mobilitási gondokat és a rájuk adható válaszokat újságcikkek formájában, az interjúk során és bizonyos körben a kérdőívezés során is megjelenítettük, ezzel széles körben téve ismertté őket. Így némelyik ötlet a város lakói között téma lett a tervezés időszakában, ami a javasolt megoldás esetleges későbbi megvalósulását és elfogadtatását nagyban megkönnyítheti, mert az ötleteket a város lakói is magukénak érezhetik.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv ciklikus terv. A ciklus az igények és a lehetőségek megismerésével kezdődik, majd a helyzetértékelésen és a jövőkép megfogalmazásán keresztül a programok kidolgozásán át a Cselekvési Terv kidolgozásáig és végül a Fenntartható Városi Mobilitási Terv elfogadásáig tart. Ezt a ciklust tervezetten, rendszeres időközönként végre kell hajtani. A következő Mobilitási Tervet 2025-ben tervezzük elkészíteni.

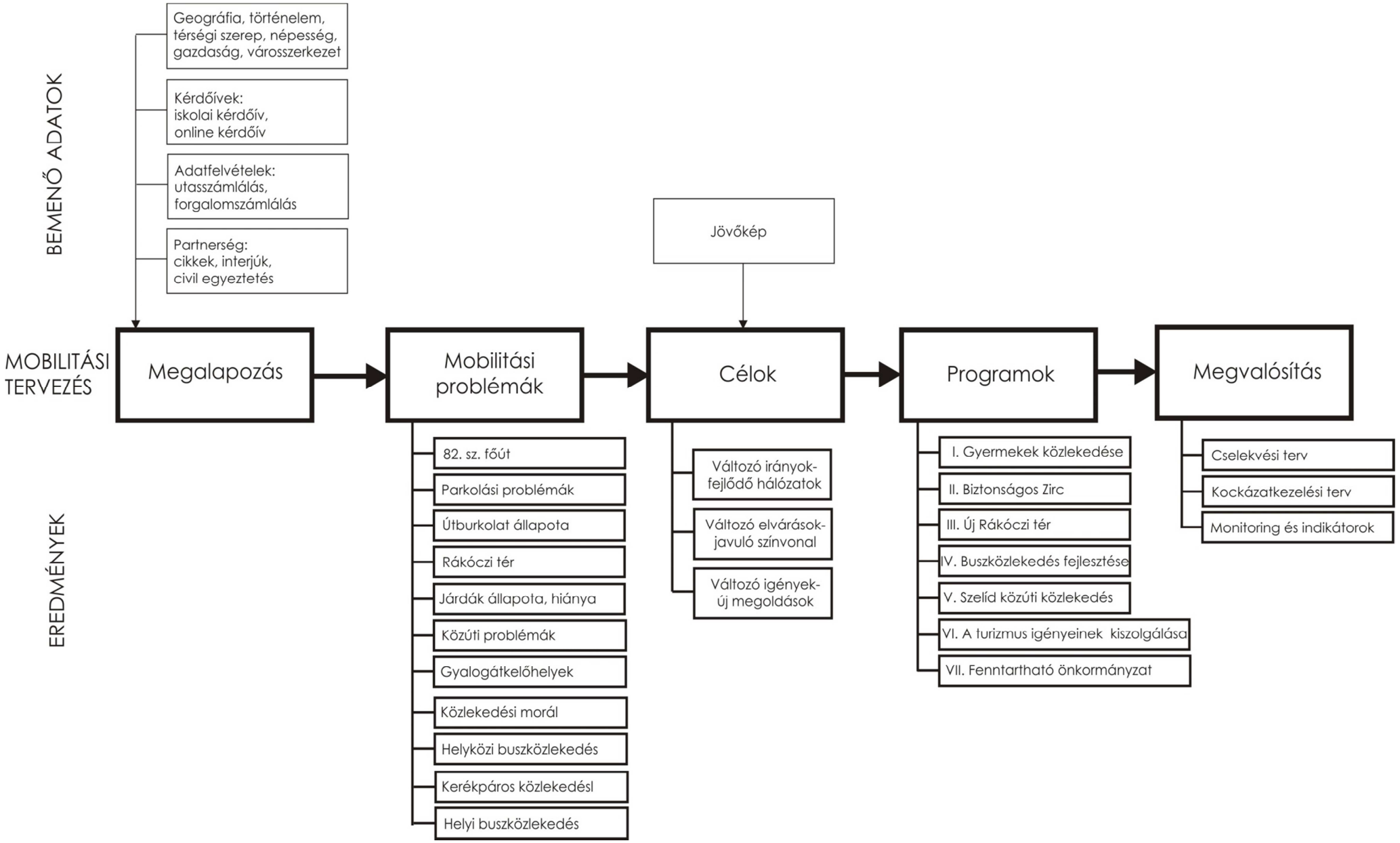
A célok megvalósításához elengedhetetlen a város közlekedésének üzemeltetésével, működtetésével kapcsolatos adatok gyűjtése, amit a rendszer működtetésének természetes velejárójának tekintünk. Ehhez tartósan biztosítani kell szervezeti hátteret és a szükséges forrásokat.

A Fenntartható Városi Mobilitási Tervek ajánlott tartalmához képest néhány ponton változtattunk. Ennek oka, hogy ezt a tervtípust alapvetően fejlett nagyvárosok igényeire alakították ki, így bizonyos pontok nem értelmezhetők a 7000 lakosú Zircre. Így például a közlekedési rendszer kínálatának vagy keresletének elemzése nem hozott volna érdemi eredményeket, a szakpolitikai keretek pedig egyszerűen nem voltak relevánsak, így nem segítették a munkánkat, ebből következően az ajánlott tartalomtól eltérően mellékletbe kerültek. A terv ajánlott része a költségterv is, azonban a folyamatban lévő beruházások költségein túl ezek nem voltak ismertek.

A mobilitási tervezés előszeretettel alkalmaz „szelíd" megoldásokat: a gyaloglás, a kerékpározás fejlesztését, építés helyett inkább szervezési megoldásokat. Azonban érdemes figyelembe venni, hogy a város lakossága a közlekedéssel kapcsolatosan az eddig ismertté vált tervekre, ötletekre támaszkodik, véleménye kialakításakor a közlekedésfejlesztés hagyományos, alapvetően építéssel járó megoldásait tekinti elfogadott válasznak, így a tervben ezekre is figyeltünk.

A mobilitási tervezés folyamatát a következő lapon mutatjuk be.

A mobilitási tervezés folyamata Zircen



2.3. Adatfelvételek

Forgalomszámlálások

A város aktuális közúti közlekedési helyzetének megismerése céljából közúti forgalomszámlálást végeztünk az alábbi helyszíneken:

Forgalomszámlálások
82-es út északi részén a nagyesztegári elágazásnál
82-es út déli részén a Bedecónál
Bakonybéli úton Zirc határában
Borzavári úton a Tündérmajori bejárati út kereszteződésénél

A felmérések 2017. december 7-én reggel 6–9, valamint délután 14–17 óra között, a 82-es út déli részén a reggel 4 órától délután 17 óráig folyamatosan zajlottak.

Ezen túl felmértük a város forgalmasabb parkolóhelyeinek foglaltságát is. A felmérésre 2017. november 15-én reggel 6–9, valamint délután 15–17 óra között került sor az alábbi helyszíneken:

Parkolóhelyi felmérések	
Rákóczi téren	Fáy András utcában
Az önkormányzat épülete előtt	Alkotmány utcában
Kossuth utcában	Tesco előtt
Postánál	Új buszállomásnál
Arborétumnál	Bíróságnál
Rendelőnél	Penny előtt
Kórháznál	82. sz főút mentén
Rendőrségnél	

Utasszámlálások

2016 őszén a Közlekedéstudományi Intézet (KTI) országos felmérést végzett a helyközi buszokon. Ennek keretében Zircen 2016 októberében két helyszínen, a Rákóczi téren és az új autóbusz-állomáson hajtottunk végre utaskikérdezést. A mobilitási terv készítése során, a 2016 őszén felvett adatok pontosítása céljából a hajnali, a reggeli és a délutáni csúcsidőben, az átszállási kapcsolatokat szem előtt tartva két iskolai tanítási napon (2017. november 15-én, szerdán és december 7-én, csütörtökön) járatonkénti utasszámlálást végeztünk a Rákóczi téren és az új autóbusz-állomáson. A menetrend szerint közlekedő járatokon felül a szerződéses járatok utasforgalmát is figyelemmel kísértük.



Az adatfelvételek alapján a Rákóczi téri autóbusz-megálló átszállási központként működik mind a menetrend szerinti, mind pedig a szerződéses járatok tekintetében. Az átszállási idő széles skálán mozog, a közvetlen kapcsolattól egészen 30-45 perces várakozásig.

2.4. Partnerségi terv

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése során természetes módon elvárt a széleskörű, érdemi partnerség megvalósítása a tervezés és a megvalósítás fázisaiban egyaránt. Éppen ezért kiemelt figyelmet fordítottunk az érintettek bevonására, a főbb szereplőkkel való együttműködésre. Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a mobilitási terv is jelentős legitimációt nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a mobilitási tervet és az ahhoz tartozó programokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is.

A partnerségi folyamat egyik fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak megismerése, ötleteinek, javaslatainak bevonása a tervezésbe, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik összehangolása, egészében az érintettek megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel segítsék a Mobilitási Terv megvalósulását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.

A partnerség szerepe az egyes szakaszokban:

- Tervezés: A partnerek szerepe a tervezési folyamat során az igények megismerésén és véleményezésén túl a lehető legaktívabb bevonódás elősegítése.
- Megvalósítás: A partnerek szerepet kaphatnak a Mobilitási Terv felülvizsgálataiban, a Terv megvalósulásának értékelésében, illetve egyes szereplők akár a tervezett projektek előkészítésében és megvalósításában is. Fontos, hogy a lakosság megfelelő tájékoztatást kapjon az intézkedések megvalósulásának előrehaladásáról.
- Fenntartás: A projektek megvalósítása után is fontos az átfogó tájékoztatás, a folyamatos egyeztetés a közvetlenül érintettekkel (pl. lakossági elégedettség mérés). A tapasztalatok fontos visszacsatolást jelentenek a további tervezési folyamatokhoz és a felülvizsgálathoz.

A szereplőket érdekcsoportokba soroltuk, így kívántuk őket bevonni őket a közös tervezésbe. Az érdekcsoportok és szereplőik a következők voltak:

- Közigazgatási szervek:
  - Zirci Rendőrőrs
  - Oktatási intézmények
    - Benedek Elek Óvoda és Bölcsőde
    - Reguly Antal Német Nemzetiségi Nyelvoktató Általános Iskola
    - III. Béla Gimnázium, Művészeti Szakgimnázium és Alapfokú Művészeti Iskola
    - Pápai Szakképzési Centrum Reguly Antal Szakképző Iskolája és Kollégiuma
- Közlekedési szolgáltatók:
    - Helyközi közforgalmú közlekedés szolgáltatója: Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt.
    - Helyi közforgalmú közlekedés szolgáltatója: „Zirci Városüzemeltetés" Közhasznú Nonprofit Kft.
    - Magyar Közút Nonprofit Zrt. Veszprém Megyei Igazgatóság
- Közösségek/helyi szerveződések:
  - Helyi lakosság
    - Civil szervezetek: Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség, Bakony Harmónia Kulturális Egyesület,

Békefi Antal Bakonyi Honismereti és Művelődési Társaskör, Zirci Kétkerekűek Kerékpár- és Síbarátok Egyesület

- Városba ingázók
- Szomszédos települések önkormányzatai

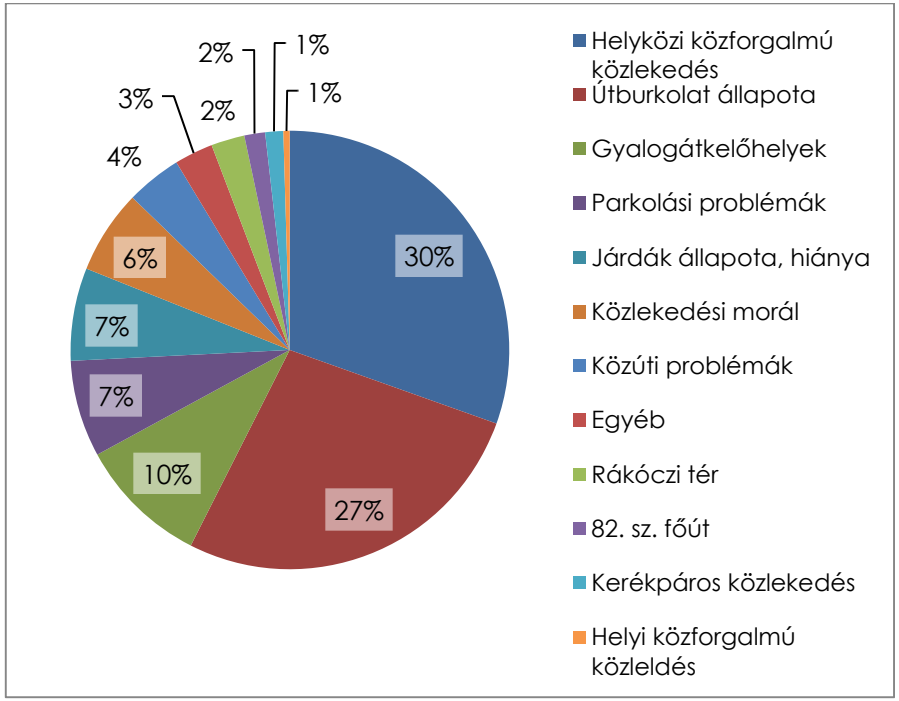
A partnerség eszközei a tervezés és a megvalósítás során eltérők. A tervezés fázisában az információszerzés, véleményezés és tájékoztatás az elsődleges cél. A mobilitási tervezés eszközeiként tekintettünk a kérdőívekre, személyes interjúkra, a város honlapján megjelenő cikkekre, a város lakói által használt közösségi oldalakra továbbá a helyi médiára is.

A mobilitási terv készítése során általánosan magas fokú segítőkészséget tapasztaltunk, az egyetlen sajnálatos kivételt a szomszédos településekkel való kapcsolatfelvétel jelentette, itt ugyanis csak pár szomszédos településtől érkezett érdemi válasz a megkeresésre. Főként az adott településről Zirce eljárók számára lettünk volna kíváncsiak, Zirc vonzásának pontos meghatározásához.

Kérdőívek

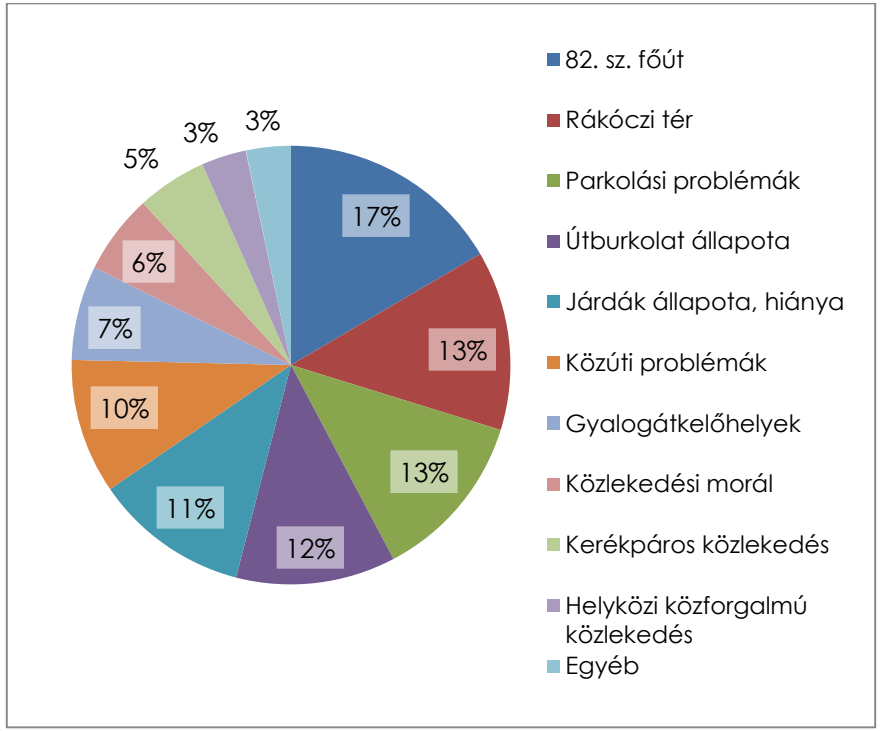
A város közlekedési igényeinek jelentős hányadát az iskolába járás teszi ki. Az ilyen célú utazások mértékének, irányainak megismerése céljából széles körű kérdőíves kikérdezésre került sor az oktatási intézmények munkatársainak szíves segítségével. A kérdőíveket továbbították a gyermekeknek, vagy szüleiknek, majd kitöltve visszajuttatták az önkormányzathoz. Összesen 826 kérdőív érkezett vissza, ezzel a Zircen tanuló diákok utazási szokásai gyakorlatilag teljesen ismertnek tekinthetők, ami nagy eredmény. A részleteket a 4.1. és a 9.2.-9.4. pontokban muttajuk be.

A Benedek Elek Óvoda és Bölcsődében összesen 134, a Reguly Antal Német Nemzetiségi Nyelvoktató Általános Iskolában 320, a III. Béla Gimnázium, Művészeti Szakgimnázium és Alapfokú Művészeti Iskolában 223, a Pápai Szakképzési Centrum Reguly Antal Szakképző Iskolája és Kollégiumában 149 kérdőívet töltöttek ki, összesen tehát 826 kitöltött kérdőív alkotta az elemzés alapját.



A zirci iskolások és óvodások közlekedéssel kapcsolatos problémái

A felmérés másik részét az online felületen kitölthető kérdőív képezte. A kérdőív kitöltésére Zirc város honlapján, az Önkormányzat Facebook-oldalán és a Zircinfo blogon invitáltunk minden érdeklődőt, valamint a szakmai és civil egyeztetések során is felhívtuk rá a figyelmet. Összesen 150 kitöltött kérdőív érkezett vissza, ami megint csak szép eredmény. Az online kérdőívek a 9.3. fejezetben tekinthetők meg, a kérdőívek kiértékelése pedig a 4.1. fejezetben található.



A zirciek közlekedéssel kapcsolatos problémái az online kérdőívek alapján

Interjúk

A Mobilitási Terv készítése során tíz interjút készítettünk a város prominenseivel. Az interjúkat három közlekedési társaság munkatársával/vezetőjével, két iskola vezetői szintű képviselőjével, egy önkormányzati szakemberrel, egy önkormányzati bizottság elnökével, egy idegenforgalmi szolgáltató vezetőjével, egy nagyobb munkáltató vezetőjével és egy, a közéletben aktív városi lakossal folytattuk le. Az interjúkra 2017. decemberben és 2018. januárban került sor, egy interjú mintegy 30–60 percet vett igénybe. Célunk a mobilitási helyzetértékelés és a vélemények, javaslatok összegyűjtése volt a Zirc közlekedésére az átlagosnál nagyobb rálátással rendelkező személyek ismeretei alapján.

Cikkek

A mobilitástervezés folyamatáról a Zircen élők és közlekedők a közösségi média és a város hivatalos kommunikációs csatornái segítségével is értesülhettek, és kifejthették véleményüket. Négy alkalommal jelent meg egy-egy hír vagy javaslat az önkormányzat honlapján, Facebook-oldalán, illetve a Zircinfo blogon, amelyre az adott felület fórumában, e-mailben, levélben és személyesen is reagálhattak. A fenntartható városi mobilitási tervek általános bemutatása mellett a parkolásszabályozással, a gyaloglás feltételeinek a javításával és a személygépkocsi-forgalom befolyásolásával kapcsolatos témákban nyílt lehetőség a véleményalkotásra és a párbeszédre.

Egyeztetések

A helyi lakosság és civil szervezetek a civil és szakmai fórumon bemutatott munkaközi terveket véleményezésében vállaltak aktív szerepet.

A civil egyeztetéseken túl a tervet a Zirc közlekedésével napi szinten találkozó állami szervezetekkel is egyeztettük. Az alábbi szervezetek részére küldtük ki az egyeztetési változatot: Zirci rendőrörs, Magyar Közút Nonprofit Zrt. Veszprém Megyei Igazgatóság, Északnyugat-Magyarországi Közlekedési Központ Zrt., Zirci Kétkerekűek Kerékpár- és Síbarátok Egyesület, Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség, Zirci Városüzemeltetési Kft. A felsorolt szervezetek közül a Magyar Közút és az Északnyugat-Magyarországi Közlekedési Központ részletes észrevételeket küldött, amelyeket a 9.7. pontban, a rájuk adott tervezői válaszokkal együtt mutatunk be. A Zirci rendőrörs telefonon jelezte, hogy a rendelkezésre álló idő alatt nem tudnak részletesen foglalkozni a tervvel, de egészében megfelelőnek tartják. A Zirci Kétkerekűek Kerékpár- és Síbarátok Egyesület vezetője rövid e-mailben jelezte, hogy a legtöbb állításunkkal egyetért.

3. A mobilitási terv megalapozása

A mobilitási terv megalapozásához szükséges Zirc történelmi, geográfiai, népességi és gazdasági folyamatainak ismerete és nem nélkülözhető a város térségi szerepkörének és városszerkezetének beható tanulmányozása sem. Ez a fejezet ezeket a háttérinformációkat mutatja be.

3.1. Geográfia

Zirc városa közigazgatásilag a Közép-Dunántúli régióban, Veszprém megyében, természetföldrajzilag pedig a Dunántúli-középhegység szívében helyezkedik el. Zirc a Bakony-vidék legmagasabban fekvő kistájának (Magas- és Keleti-Bakony) találkozásánál fekszik. A két kistájat a Zirctől délre eredő Cuha-patak választja el, mely szurdokvölgyben tör utat magának északi irányba a Kisalföld felé. Ez a természetes közlekedési folyosó egyben a Zircet érintő Győr-Veszprém vasútvonal nyomvonalát is meghatározta a XIX. század végén. A Bakony vízválasztója a várostól délre húzódik, emiatt Zirc városa a Kisalföld keleti felének vízgyűjtőjéhez tartozik, mely Komárom előtt torkollik a Dunába. Zirc városa a róla elnevezett medence közepén helyezkedik el magasabb, jellemzően összefüggő erdővel borított hegyektől körülvéve.

Zirc közelében található a Bakony legmagasabb csúcsa, a 709 méteres Kőris-hegy. Gyakran a Bakony fővárosának, illetve szívének is nevezik Zirc városát, mely egyben Magyarország legmagasabb tengerszintfeletti magassággal rendelkező városa. A 400 méteres tengerszintfeletti magasság egyúttal az országos átlagnál hűvösebb középhőmérsékletet és némileg magasabb évi csapadékmennyiséget (850-900 mm) is jelent.



A jellemzően dolomit és mészkő alapkőzet a csapadék jelentős részét elnyeli, mely a hegység lábánál lévő forrásoknál távozik. A környékbeli bauxitbányászat miatt a hetvenes-nyolcvanas években jelentős emberi beavatkozás történt a karsztvíz szintjét érintően, mely a bányászat visszaszorulása következtében napjainkra áll helyre. A magasabb fekvés és az alacsonyabb középhőmérséklet számos téli sport gyakorlását teszi lehetővé a város környéki sípályákon, ahol a természetes hótakarásos időszak 2 hónapnál is hosszabb. Idegenforgalmi szempontból is kiváló adottságoknak örvend a város, különösen az egész évben az aktív kikapcsolódás kedvelőinek jóvoltából. Közkedveltek a települést és környékét érintő túraútvonalak is.

Településföldrajzi szempontból Zirc a dunántúli kisvárosok közé sorolható be. A korábban nagyközségi jogállású település központi funkciókat régóta ellátott a szűkebb vonzáskörzetében található

községek részére. Adminisztratív szempontból a járási rendszer nyolcvanas évek eleji megszűntetésével a közigazgatásban betöltött szerepköre átmenetileg lecsökkent, azonban 1984-ben más városhiányos térségben elhelyezkedő és központi funkciókat ellátó településekkel együtt elnyerte a városi rangot. A rendszerváltást követően kistérségi, majd járási közigazgatási székhely funkcióval gyarapodott. A rendszerváltás óta a környező települési önkormányzatok együttműködését segítette elő a Bakonyi Önkormányzatok Szövetsége, szintén zirci központtal.

Térszerkezeti szempontból Zirc városa két meghatározó fejlődési főtengely, a Sopron/Hegyeshalom-Győr-Budapest és a Balaton/Veszprém-Székesfehérvár-Budapest tengelyek árnyékában helyezkedik el. Mindkét tengelyt jellemzi az intenzív foglalkoztatottság és az ipari és szolgáltató tevékenységek hazai viszonylatban kimagasló szerepe. A Veszprém-Zirc-Győr másodlagos harántirányú tengely két jelentős kutatás-fejlesztési (K+F) potenciállal rendelkező várost köt össze, melynek ipari és kutatási együttműködései északi irányban továbbnyúlnak Pozsony és Bécs felé.

Zirc, a közeli Dudarbányán létesült szénbányászat miatt korábban megvalósult népesség- és szolgáltatói funkciók gyarapodása következtében stabil helyet mondhat magáénak a prosperáló Veszprém megyei észak-dunántúli kisvárosok rangsorában (Pápa, Tapolca, Ajka, Sümeg).

3.2. Történelem

Zirc városa komoly történelmi múlttal büszkélkedhet. Az ókorban állandó településről nincs tudomásunk a mai Zirc területén, azonban a terület jelentős vadászati és egyéb természeti potenciállal rendelkezett, így nem meglepő, hogy királyi pihenőhelyként is szolgált. A mai Zirc területére eső pihenőhelyen hunyt el I. András király 1060-ban. A település nevének eredete feltehetőleg egy még korábbi szláv elnevezésre vezethető vissza.

Zirc történelme egybeforr a III. Béla király hívására Franciaországból idetelepült ciszterci renddel. Az általuk létrehozott ciszterci apátság és kolostor a kor európai gyakorlatának megfelelően számos kiváltsággal rendelkezett és évszázadokon át meghatározó maradt a város és térsége életében. Az első hivatalos írásos említés 1199-ből származik. A középkorban az erdőirtás és az irtások helyén végzett földművelés volt a meghatározó, a makkoltatásnak nevezett bakonyi sertéstartás mellett.



A XVI. században a reformációval a ciszterci apátság is meggyengült és a település is elpusztult a törökökkel vívott harcban,

mivel ekkoriban a Habsburgok által uralt maradék Magyar Királyság és az Oszmán Birodalom által uralt középső országrész közötti ütközőzónában helyezkedett el. Az utolsó török dúlás 1678-ban történt, ekkor az első apátot is megölték.

1699-ben a terület sziléziai birtokba került, majd megkezdődött az elpusztult és elmenekült népesség pótlása német telepesekkel, akiknek házait a kurucok égették fel 1704-ben. A Rákóczi szabadságharc bukását követően a Ciszterci rend megkezdte a település újraszervezését. A XVIII. század folyamán számos, a mai városképet is meghatározó épület, illetve annak elődje épült meg, így a barokk templom, a kolostor és az arborétum. Az 1848-49-es szabadságharc bukásáig Zirc nem számított jelentős településnek, csupán ekkor kapta meg Csesznek helyett a járási székhely státuszt, mely jelentős fejlődési előnyt biztosított számára.

Fényes Elek – a KSH későbbi alapítója – az 1851-ben megjelent Magyarország Geographiai Szótárában a következőképpen kezdte ismertetését: „Zircz, német m. v., Veszprém vmegyében, a Bakonyban, ut. p. Veszprémhez északra 3 óra: 1780 kath. lak, kik főleg mesterségekből, földművelésből, fa eszközök készítéséből és fuvarozásból élnek.". Az ekkor láthatóan német jellegű település a kiegyezést követően fokozatosan elmagyarosodott, melyet az 1889-ben átadott fiúiskola és az 1901-ben felavatott leányiskola is elősegített. A Győr-Veszprém helyi érdekű vasútvonal 1896-ban érte el Zircet, majd Veszprémen túl, Tamásin át egészen Dombóvárig teremtett közvetlen kapcsolatot.

A XX. század határváltozásai Zircet közvetlenül nem érintették, de jelentősebb gazdasági fellendülésre és népességnövekedésre csak a II. világháború befejezését követően, a közeli Dudarbánya felavatása után került sor. A rendszerváltás okozta szerkezetváltás viszonylag érzékenyen érintette a várost, azonban aránylag hamar sikerült új fejlődési irányokat találnia a kedvező adottságainak és a közeli központok (Győr, Veszprém, Mór) dinamikus fejlődésének köszönhetően.

3.3. A város térségi szerepköre

Zirc, a „Bakony fővárosa" a maga közel 7000 fős népességével kisvárosnak minősül, ezzel együtt Veszprém megyében fontos térségi szerepkört tölt be. A város központi funkciója az oktatásra, az egészségügyi ellátásra, az adminisztratív, kereskedelmi funkciók egy jelentős részére és kis mértékben a foglalkoztatási, kulturális funkciókra terjed ki. A közeli nagyváros, Veszprém ugyanezen funkciók terén természetesen szélesebb spektrummal rendelkezik, így Zirc elsősorban azoknak a településeknek a városi ellátásáért felelős, amelyek esetében a megyeszékhely csak rajta keresztül érhető el.

Oktatás

Az alap- és középfokú oktatás tekintetében Zirc erős térségi vonzással bír, a helyben tanulók mellett igen jelentős a más településről bejáró tanulók száma. A városban egy óvoda és bölcsőde (Benedek Elek Óvoda és Bölcsőde), egy alap- (Reguly Antal Német Nemzetiségi Nyelvoktató Általános Iskola) és két középfokú oktatási intézmény (III. Béla Gimnázium, Művészeti Szakközépiskola és Alapfokú Művészeti Iskola, Reguly Antal Szakképző Iskola és Kollégium) működik. A Benedek Elek Óvoda és Bölcsőde Lókúton is rendelkezik telephellyel, ahogy az Általános Iskolának is több tagintézménye működik Bakonybél, Lókút, Olaszfalu településeken. Az általános iskola a Zirci, a középiskolák azonban a Veszprémi Tankerülethez tartoznak. Az általános iskolában a tanulók száma jelenleg 544 fő, míg a középfokú oktatási intézmények közül a Gimnáziumba 310 fő, a Szakképző Iskolába pedig 382 tanuló jár. A főiskolán, egyetemen továbbtanulni kívánó helyi lakosok Győrbe,

Veszprémbe, Székesfehérvárra, valamint Budapestre utaznak elsősorban.

Egészségügy

Az Erzsébet Kórház-Rendelőintézetnek köszönhetően az egészségügy területén is jelentős térségi vonzóerővel rendelkezik a város. Az elmúlt évek egyik legjelentősebb városi beruházása az egészségügyben történt, ugyanis a 114 éve működő Erzsébet Kórház-Rendelőintézet 2011-ben az Európai Unió támogatásával új járóbeteg-szakrendelővel egészült ki, mely a járás összes települését kiszolgálja. A kórház lehetőséget nyújt sebészeti és nőgyógyászati szakterületen egynapos sebészeti beavatkozások elvégzésére. A település szociális ellátásáról a Zirci Járás Szociális Szolgáltató Központ, a Családsegítő és Gyermekjóléti Szolgálat, valamint az Idősek Klubja gondoskodik. Ezeknek a szervezeteknek a működése is a város térségen belüli központi funkcióját erősíti.

Igazgatás

A város igazgatási feladatait a Zirci Közös Önkormányzati Hivatal látja el, melynek zirci székhelye mellett két kirendeltsége üzemel Borzaváron és Lókúton. Emellett a járás igazgatási tevékenységét a Zirci Járási Hivatal végzi, mely szintén az Önkormányzat épületében található.

Kereskedelem

Erős a város kereskedelmi vonzereje is, a környező települések lakossága használja a város kereskedelmi egységeit bevásárlás céljából. Csesznek, Porva, Dudar, Nagyesztergár, Csetény, Bakonyoszlop, Pénzesgyőr, Bakonybél és Olaszfalu egyértelmű kiskereskedelmi központjának tartja Zircet.

Foglakoztatás

A település foglalkoztatási szerepkörével kapcsolatos legfontosabb tényező a betölthető munkahelyek alacsony száma, mely annak is köszönhető, hogy a Dudari bánya 2000-ben történt bezárása után az ipar folyamatosan leépült. A lakók jelentős része ingázó életvitelt folytat. Jelenleg az ingázás közepes (Veszprém) és nagy távolságokra (Győr, Mór, Székesfehérvár) zajlik. Ez azt eredményezi, hogy a város munkaerőpiaca kiszolgáltatott e központok gazdasági lehetőségeinek és hosszabb távon erősíti az elvándorlást a munkahelyet biztosító települések irányába. A település gazdasági vonzereje, tőkevonzó képessége mérsékelt, kevés a kínálható telephely, a hasznosítható ipari terület.

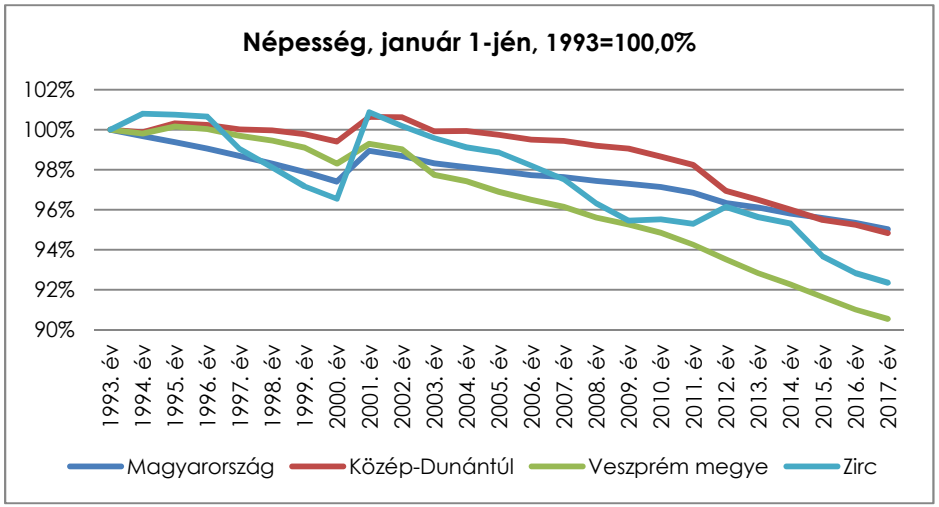
Kultúra, vallás

A vallási élet terén Zirc országos szerepkörrer bír, a zirci ciszterci apátság a Ciszterci Rend hazai központja, ami egyben erősíti a város turisztikai vonzerejét is.

Zirc kulturális életét az egyesületek és az alapítványok programjai teszik színessé (pl. Zirci Városi Vegyeskórus, „A BULI" fesztivál, Bakonyi Betyárok folklór hagyományőrző rendezvény). Említésre méltó kulturális intézmény a Békefi Antal Városi Könyvtár, Művelődési Ház és Stúdió KB, melynek látogatói száma évente meghaladja a 12.500 főt. A Reguly Antal Múzeum és Népművészeti Alkotóház 1992, a Magyar Természettudományi Múzeum Bakonyi Természettudományi Múzeuma 1972 óta várja az érdeklődőket. Az elmúlt években nyílt meg a Ciszterci Látogatóközpont, mely a Ciszterci Műemlékkönyvtár és a 2012-ben rekonstruált Arborétum mellett a városba látogató turisták kedvelt célpontja. A kulturális kínálatból azonban hiányzik a színház és a mozi, az ilyen jellegű kulturális igényeket a környező nagyvárosok (Győr, Veszprém) elégítik ki.

3.4. A város népessége

Zirc népessége alapján kisváros, a legfrissebb adatok alapján a lakosság száma 6 899 fő.



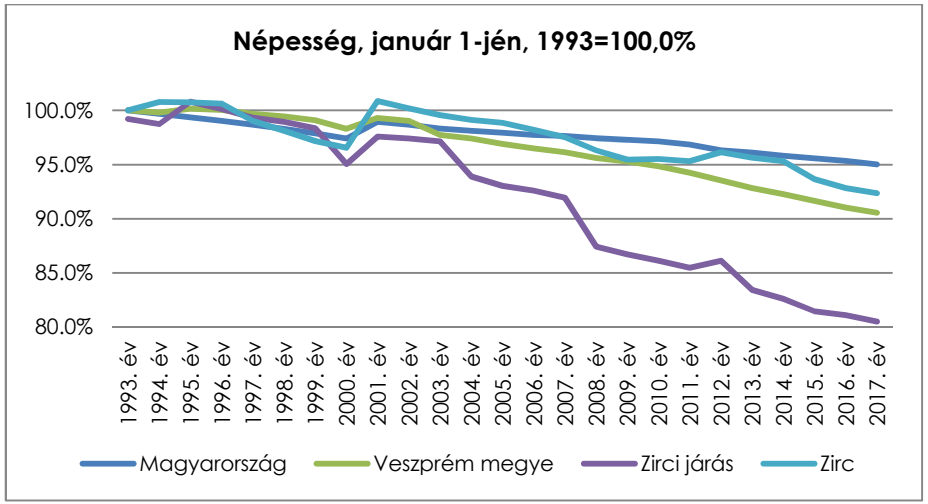
Zirc város népességének változása 1993 óta (forrás: KSH)

A város lakóinak korösszetétele kedvezőtlenebb, mint akár a megye egészében, illetve az országos átlag. Az elöregedési ráta (azaz a 65 év fölöttiek és a 15 év alattiak egymáshoz viszonyított aránya) 143,2% szemben a megye 136,3%-os, illetve az ország egészének 126,1%-os mutatójával. Az eltartottsági ráta viszont kedvezőbb: egy gyermek (15 év alatti), illetve nyugdíjas korú (65 év fölötti) lakosra 2,17 fő aktív korú lakos jut, szemben a megyei, illetve országosan átlagos 2,06, illetve 2,05 fővel.

A lakosság – az országos tendenciáknak megfelelően – gyakorlatilag folyamatosan csökken (kiugrásokat csak a tíz évenként esedékes népszámlálások miatt szükséges korrekciók okoznak a lakónépesség statisztikáiban).

A járás egyéb településein kedvezőbbek a demográfiai adatok, mint a központi településen. Az elöregedési ráta is „csak" 131,4%, az eltartottsági ráta pedig 2,21 fő volt 2015-ben. A nemek, illetve korcsoportok szerinti összetételben nagyon markáns változásokat nem tapasztaltunk az utóbbi tizenöt évben.

A népesség száma a zirci járásban alapvetően a természetes népmozgalmi folyamatok hatására változott az elmúlt másfél évtizedben. (Eltekintve hat település Veszprém megyéből Győr-Moson-Sopron megyéhez kerülését 2003-ban, amit az ábra készítésénél figyelembe vettünk.) A magyarországi belföldi vándorlás gyakorlatilag nem módosította a lakónépesség nagyságát. Természetesen a zirci járásból is költöztek emberek más településekre, illetve ide is költöztek más településekről, azonban a vándorlás nagy része a járáson, illetve a megyén belüli települések közötti mozgás volt. A belföldi vándorlási egyenleg abszolút értéke a járás egészében is csak egy tucatnyi embert jelent, hol pozitív, hol negatív előjellel.

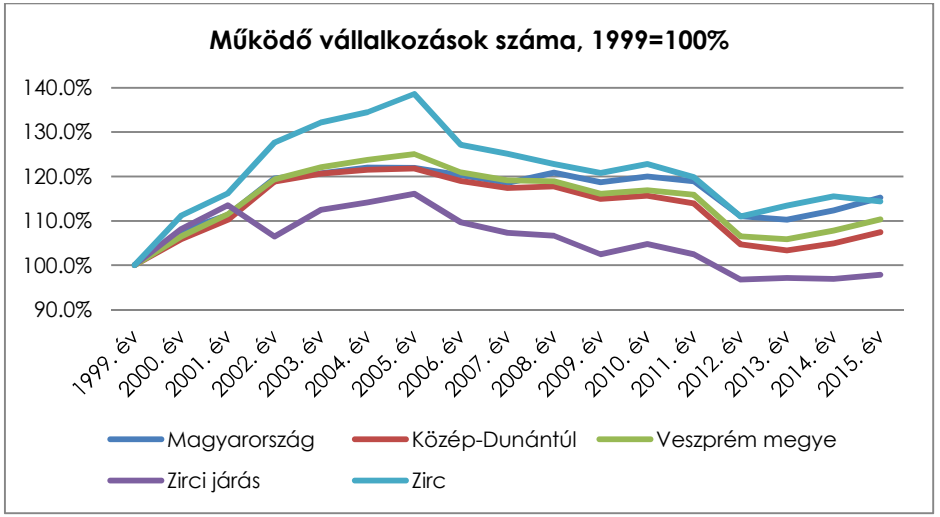


A zirci járás népességének változása 1993 óta (forrás: KSH)

A természetes szaporodás azonban figyelemre méltó eltéréseket mutat az országos, de még a megyei adatoktól is. A járásban az időszak elején a születési ráta (100,5 újszülött/10 000 lakos) az országos átlagnál (95,7 újszülött) nagyobb, az időszak végére viszont attól (93,3 újszülött) jóval elmaradó (84,4 újszülött) volt. Ezzel szemben a halálozási arányokban éppen ellentétes folyamatokat figyelhetünk meg. 2000-ben még jóval magasabb volt a halálozási ráta (168,7 haláleset 10 000 lakosra), mint a megyei (123,1 eset), de akár az országos átlag (132,9 eset). 2015-ben viszont a járásban majdnem megegyezett a halálozási ráta (133,9 eset) az országos átlaggal (134,0 eset) és immár kedvezőbben alakult, mint a megyei átlag (136,1 haláleset 10 000 lakosra). A születések és halálozások eredőjeként tehát a 10 000 lakosra jutó természetes fogyás a 2000-es évek első felében jóval magasabb volt, mint akár a megyében általában, akár az országos átlag, napjainkra viszont már egyáltalán nem tekinthető kiugrónak a 2015. évi 10 000 lakosra jutó 44,8 fős fogyás.

3.5. A város gazdasága

A város gazdaságát a gazdasági szervezetek száma, struktúrája jellemzi a legjobban. A nagyobb vállalatok általában nagyobb gazdasági súlyt képviselnek, mint a sok kisebb cég. A városban és környékén nem tapasztalható különösebben szembeötlő pezsgés a gazdaságban, ezzel együtt a város jómódúnak mondható, aminek oka inkább a viszonylag közeli nagyobb városokban (Veszprém, Győr, Székesfehérvár) található munkahelyek nagy száma. A vállalkozások száma nem változott jelentősen az elmúlt években. A járásban 3,5%-kal, a városban 6,9%-kal volt kevesebb a működő vállalkozások száma 2015-ben, mint 2010-ben, azonban a vállalkozási kedv az utóbbi években ismét növekedésnek indult. A mélypontot 2012-ben tapasztalhattuk.



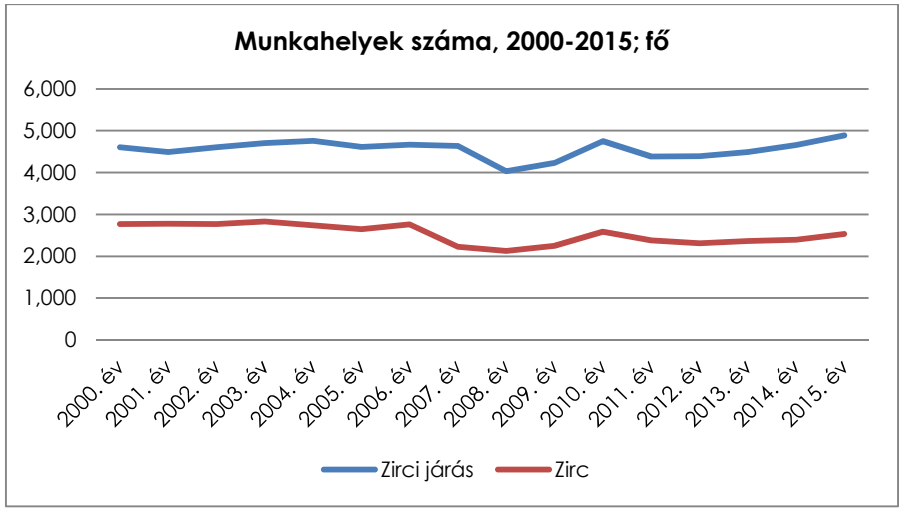
A működő vállalkozások számának változása (forrás: KSH)

A vállalkozások döntő többsége egyéni vállalkozás, az országos átlagot (43,3%) meghaladó az arányuk. A járásban 2015-ben az összes működő vállalkozás 60,0%-át, a városban 55,5%-át képviselték. Ezzel szemben az általában nagyobb befektetett tőkét megtestesítő korlátolt felelősségű társaságok a városban az összes vállalkozásnak csak 29,1%-át (a járásban 27,0%-át) adták, míg országosan ez az arány ugyanakkor 39,6% volt. Ez a kép már valamivel kedvezőbb az évtized elején tapasztaltnál, amikor ugyanis a vállalkozásoknak közel 2/3-át képviselték a kis alaptőkéjű, túlnyomó részben egyéni vállalkozások.

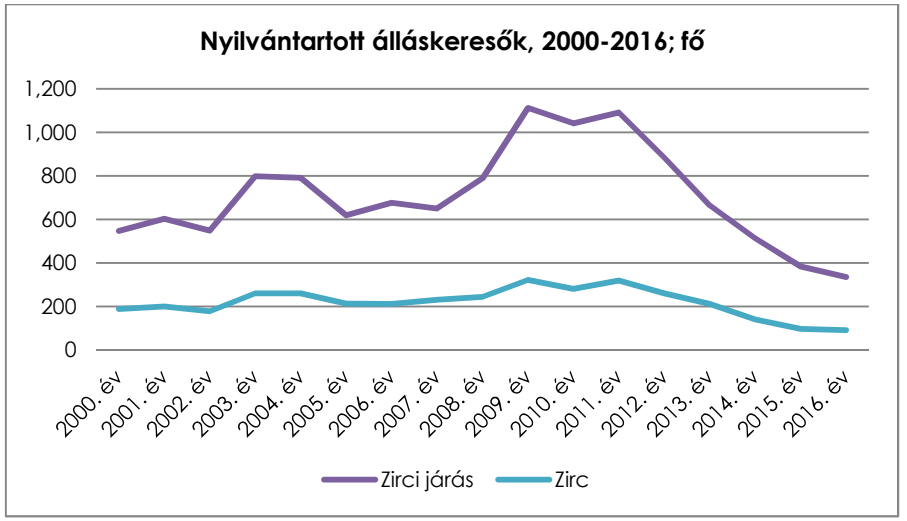
A nagyobb létszámot foglalkoztató gazdasági szervezetek száma inkább csökkent, mint nőtt a 2008-as válságot követő helyreállítási periódusban. Egyébként is, a városban, de még a járásban is a legnagyobb vállalkozások által foglalkoztatottak száma sem haladja meg a 250 főt. A járásban, illetve a városban működő vállalkozások 94-95%-a kevesebb, mint 10 embernek adnak munkát, s számuk 2010-2015 között a városban közel 8%-kal, a járásban pedig több

mint 5%-kal csökkent. Ráadásul a 10-20 főt foglalkoztató vállalkozások száma is 21-ről 18-ra csökkent a városban 2010 óta, miközben a járásban számuk 27-ről 34-re nőtt. Kedvező azonban, hogy a 20 főnél nagyobb vállalatok száma szintén emelkedett, a városban 6-ról 11-re, a járásban pedig 10-ről 19-re. Így összességében jelenleg több a munkahely, mint az évtized elején.

A munkahely kínálat alakulása visszatükröződik a munkanélküliségi adatokban is. 2015. év végén a városban 96 nyilvántartott álláskereső volt, szemben az 5 évvel korábbi 280 fős létszámmal. Ezzel a munkaképes korú lakosságnak csak 2,0%-a keresett valamilyen munkát, míg ugyanez a mutató az ország egészére ekkor 5,1%-os szinten állt. A városban – mint általában – kedvezőbb volt a helyzet, mint a járás egyéb településein (2,9%), bár azokban is az országos, de még a megyei átlagnál (3,7%) is kevesebb volt a nyilvántartott álláskeresők aránya a teljes, munkaképes korú lakossághoz viszonyítva.



A munkahelyek számának változása (forrás: KSH)



A nyilvántartott álláskeresők számának változása (forrás: KSH)

A járásban (11,6%) és a városban (8,0%) is az országos átlagot (4,0%) jóval meghaladó a mezőgazdaságban és a kitermelő iparban tevékenykedő vállalkozások aránya. Ezek a vállalkozások sem a régióban (4,2%), sem a megyében (4,7%) nem játszanak sokkal nagyobb szerepet, mint az ország egészében. Ugyanakkor az ipari és építőipari cégek aránya úgy a járásban (25,5%), mint a városban (24,0%) mintegy másfélszerese az országos átlagnak (16,1%). A primer és szekunder szektorok átlagosnál nagyobb súlya elsősorban az oktatásban, illetve a kutatás-fejlesztésben tevékenykedő vállalkozások terhére mutatkozik. Ezek aránya az ország egészében 21,1% volt 2015-ben, míg Zircen csak 12,8%, a járásban pedig csak éppen hogy 10,3%. A kereskedelem, szállítás és egyéb szolgáltatások területén tevékenykedő, egyébként itt is a gazdaság gerincét adó vállalkozások aránya (legalább is számosságuk alapján) a városban (55,3%) és a járásban (52,6%) is kissé elmaradt az országos átlagtól (58,7%).

A város legnagyobb árbevételű vállalkozása 2015-ös adatok alapján az ABL-Technic Kft., az iparban tevékenykedő német tulajdonú vállalat. A nagyobb egy főre jutó hozzáadott értéket képviselő vállalkozások a pénzügyi szolgáltatások, ingatlan forgalmazás és a humán egészségügyi szolgáltatások (orvosi és fogorvosi rendelők) terén működnek. Ezek azonban jellemzően csak kevés embernek adnak munkát. A nagyobb foglalkoztatók – a közintézményeket leszámítva – inkább az ipar, építőipar és a mezőgazdaság területén működnek.

A helyi munkahely kínálat viszonylagos állandósága mellett a munkanélküliség alakulásában megmutatkozik a város és környékének erős függése a nagyobb gazdasági centrumoktól. A településről számosan ingáznak Veszprémbe, de jelentős a naponta a szomszédos megyék fontos vonzáscentrumaiba (Győr, Mór, Székesfehérvár) utazók száma is. Ezekkel a többnyire külföldi tulajdonú vállalkozásokkal nehezen versenyezhet belátható időn belül a helyi vállalkozások munkahely kínálata. Többek között ezért is fontos a térség megfelelő közlekedési kapcsolatainak fejlesztése a vonzáscentrumok irányába.

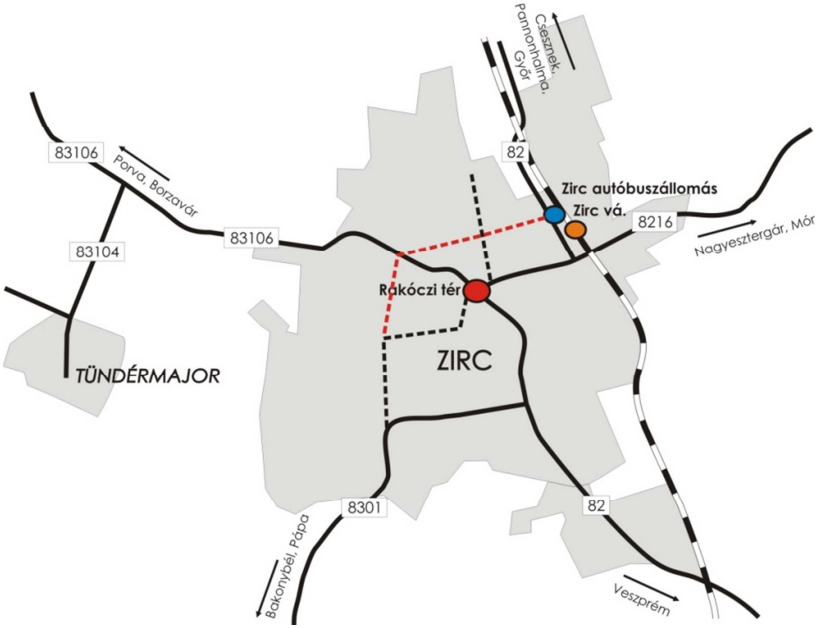
3.6. A város szerkezete

Zirc Integrált Településfejlesztési Stratégiája a 2011-es népszámlálási adatokra támaszkodva jelöli ki a város eltérő jellemzőkkel rendelkező részeit. A Rákóczi tér és az Apátság közvetlen környezete alkotja a városközpontot, melyre elsősorban a kereskedelmi és szolgáltató funkció jellemző, a legutolsó népszámlálás szerint az itt élők száma 200 fő alatt volt. A terület egyben Zirc kulturális és szellemi központja is. Az apátság mellett itt található a Magyar Természettudományi Múzeum Bakonyi Természettudományi Múzeuma, az Országos Széchenyi Könyvtár Reguly Antal Műemlékkönyvtár, a Reguly Antal Múzeum és Népművészeti Alkotóházról és a Békefi Antal Városi Könyvtár, Művelődési Ház.

A városközponttól északra elhelyezkedő nagyvárosias területen jellemzően többszintes lakóházakban él a zirciek közel harmada, így itt elsősorban a lakófunkció jelentős. Mivel itt található a gimnázium és az általános iskola, az oktatás szerepköre is meghatározó. Az előző két városrészt családi házas lakóövezet öleli körbe, ahol a lakosság közel kétharmada él. A területre elsősorban a családi házas, másodsorban az ikerházas és sorházas beépítés jellemző. Az oktatási funkció az itt található szakképző iskola révén jelenik meg, emellett a legnagyobb szolgáltató intézmény az Erzsébet Kórház és Rendelőintézet.

A szolgáltató funkció a városhatár felé egyre gyengül. A vasútállomástól keletre elhelyezkedő ipari területen található a Zirci Ipari Park, mely meghatározza a terület ipari jellegét. A külterületi városrészek, Akli Major, Tündérmajor és Kardosrét egykori földbirtokosi tulajdonban levő gazdaságok köré települtek és fizikailag elkülönülnek Zirctől. Akli Major lakónépessége a legutóbbi népszámlálás alapján 100 fő, Kardosrété mintegy 200 fő. Tündérmajor minimális lakófunkcióval bír mindössze 15 fős népességével.

A város szerkezetét és mindennapi működését meghatározza, hogy a városközpontban, különösen a Rákóczi téren halmozódnak a különböző funkciók, ami jelentős forgalmat generál. Ehhez adódik hozzá, hogy a Rákóczi tér és közvetlen környezete az úthálózat adottságai miatt jelenleg szinte kikerülhetetlen mind a Zircen belüli, mind a Zircre tartó vagy onnan induló forgalom számára, így a jelentős célforgalomhoz ugyancsak jelentős helyi forgalom is csatlakozik a téren. Fontos szerkezeti adottság, hogy a 82. sz. főút áthalad a városon és a városközponton is, lényegében kettévágva a várost. A 82. sz. főút távlatban elkerüli Zircet, így az elválasztó hatás hosszabb távon meg fog szűnni.



Zirc úthálózati szerkezete

Azonban a Rákóczi tér elkerülhetősége, Zirc egyes városrészeinek jobb összekötése addig is fontos feladat, egy új, a Rákóczi teret tehermentesítő városi útvonal jó szolgálatot tenne. Ennek megvalósíthatóságát részletes tervben kell vizsgálni.

4. Zirc mobilitása

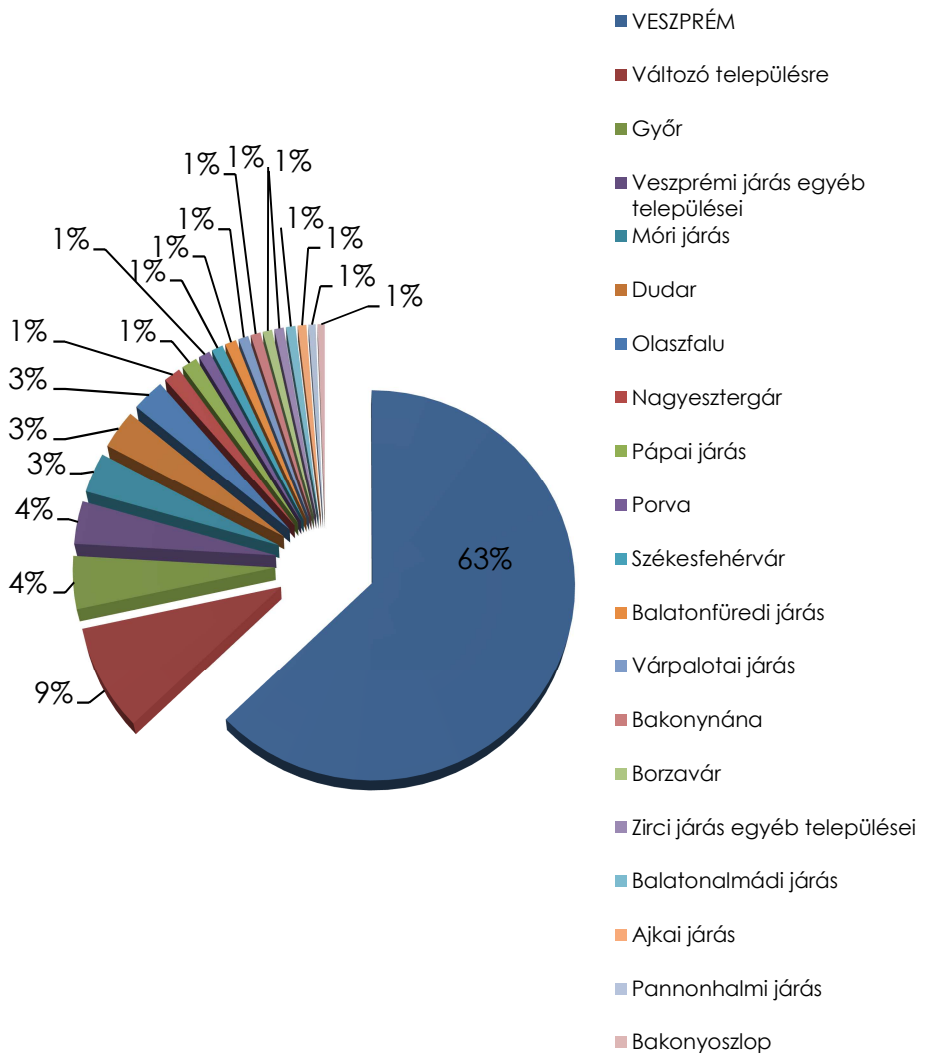
Zirc mobilitási igényeinek és jellemzőinek vizsgálatánál külön kezeltük a külső kapcsolatokat és a városba kívülről érkező mobilitási igényeket, illetve a város működéséhez szükséges belső mobilitási folyamatokat. Mindkét esetben nagy mennyiségű adat mennyiségi és minőségi elemzésével igyekeztünk közelebb jutni a városban és környékén tapasztalható folyamatok megértéséhez.

4.1. A város külső kapcsolatai

A mobilitási terv elkészítéséhez minden elérhető adatot felhasználtunk. Ebben a fejezetben a 2011-es népszámlálás eredményeit, a zirci iskolások és óvodások kikérdezésének és az online kérdőívek eredményeit, a helyközi buszközlekedést, a vasúti közlekedést és a városba vezető országos utak vizsgálatának eredményeit mutatjuk be.

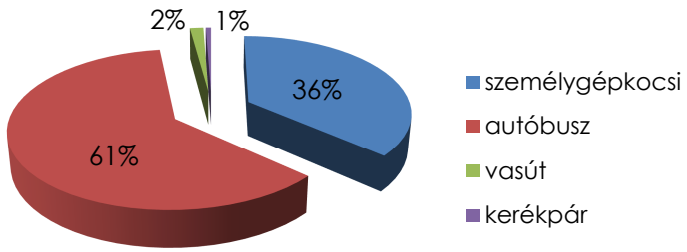
A Zircről eljárók jellemzői

Jelenleg Magyarországon ingázási adatokat csak a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) közöl. Rendelkezésre áll egy 2015-ös adatfelvétel a zirci lakosokról, de ebben a közlekedési kérdések csak nagyon marginálisan szerepelnek. A KSH adatok alapja a népszámlálás, ami 2011-ben zajlott le utoljára, így azóta akár jelentős változások is történhettek. Az adatokat és elemzésüket ezzel együtt bemutatjuk, mert a város és környékének kapcsolatáról más ilyen részletes adatbázis nem áll rendelkezésre. A 2011. évi ingázási adatokat összevetve a KTI frissebb adataival azt láthatjuk, hogy 2016-ra növekedett mind a Zircről busszal eljárók, mind pedig a Zircre busszal bejárók száma. 2011-ben 1076 fő, míg öt évvel később 1312 fő volt a város kibocsájtása. A Veszprémbe utazók száma 2011-ről 2016-ra kismértékben (784 főről 739 főre) csökkent. Eközben Győr, Mór vagy Székesfehérvár vonzása érdemben nőtt.



Zircről eljáró ingázók száma céltelepülések szerint (KSH adatok alapján saját szerkesztés)

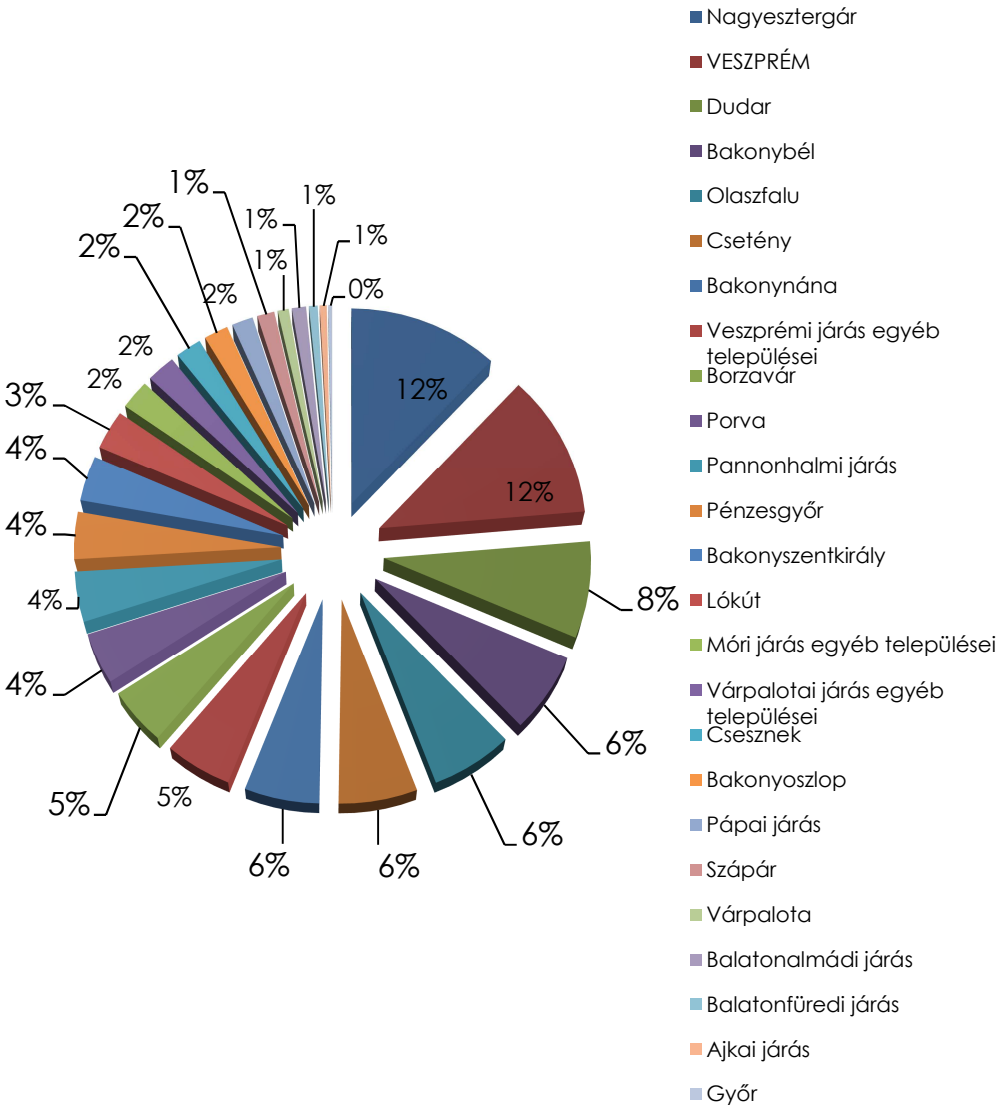
2011-ben a Zircről eljáró ingázók száma 1713 fő volt, ez a létszám az akkori lakosszám 24,14%-át tette ki. Az eljáró ingázók csaknem kétharmada Veszprémbe utazik, a környező települések közül Dudar, Olaszfalu, Nagyesztergár, Porva, Bakonynána, Borzavár és Bakonyoszlop települések az ingázás további célpontjai. Az ingázás meghatározó közlekedési eszköze az autóbusz, az eljáró ingázók 61%-a autóbusszal közlekedik. A személygépkocsis közlekedés is jelentős szerepet tölt be, az eljárók 36%-a ingázik autóval, közülük is legtöbben Veszprémet veszik célba. A vasút és a kerékpáros közlekedés mértéke elenyésző, vonattal Veszprémbe és Győrbe, kerékpárral Veszprémbe ingáznak a zirci lakosok.



A Zircről eljárók közlekedési módok szerinti megoszlása (KSH)

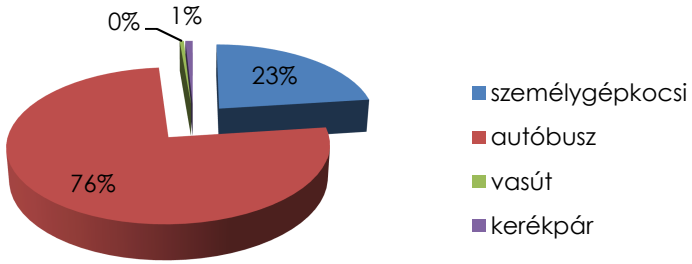
A Zircre bejárók jellemzői

A Zircre bejárók jellemzőit szintén a KSH 2011-es ingázási adatai alapján elemezzük. A Zircre bejáró ingázók száma 1602 fő volt 2011-ben. Legtöbben Nagyesztergárról és Veszprémből érkeznek a városba, ez esetben azonban nincs olyan település, ahonnan kiugróan magas lenne a Zircre ingázók száma, nem úgy, mint a város kibocsátása esetében. A környező települések közül az eddig említett településeken kívül Dudar, Bakonybél, Olaszfalu, Csetény, Bakonynána Borzavár, Porva, Pénzesgyőr, Bakonyszentkirály, Lókút, Csesznek, Bakonyoszlop és Szápár településekről érkeznek a Zircre bejárók.



Zircre bejáró ingázók száma céltelepülések szerint (KSH adatok alapján saját szerkesztés)

A Zircre bejárók között is a legnépszerűbb közlekedési mód az autóbusz. Arányaiban többen használják ezt a közlekedési eszközt, mint a Zircől eljárók esetében, a személygékocsival közlekedők aránya pedig kevesebb ebben az esetben. Személygépkocsival és autóbusszal is legtöbben Nagyesztergárról és Veszprémből érkeznek. A vasút és a kerékpáros közlekedés a bejáró ingázók esetében sem jelentős, vonattal Pannonhalmáról, kerékpárral Nagyesztergárról járnak be Zircre.

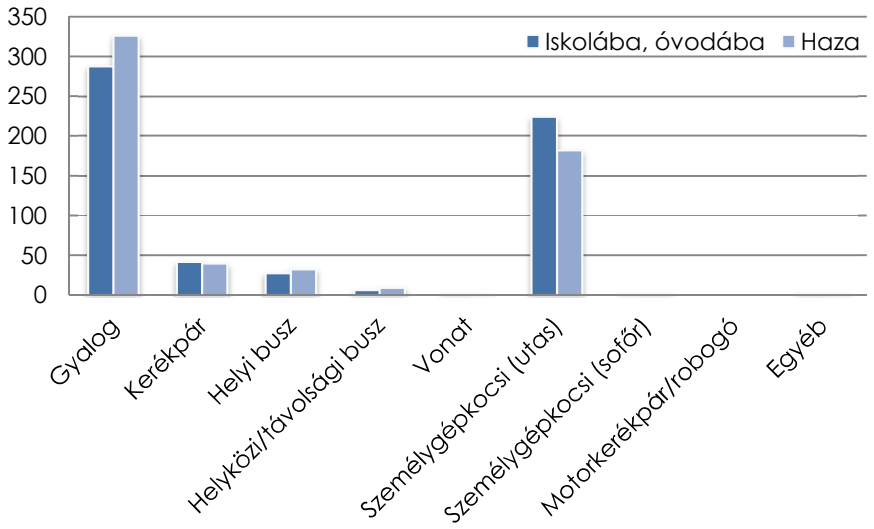


A Zircre bejárók közlekedési módok szerinti megoszlása (KSH)

A város iskoláinak vonzása

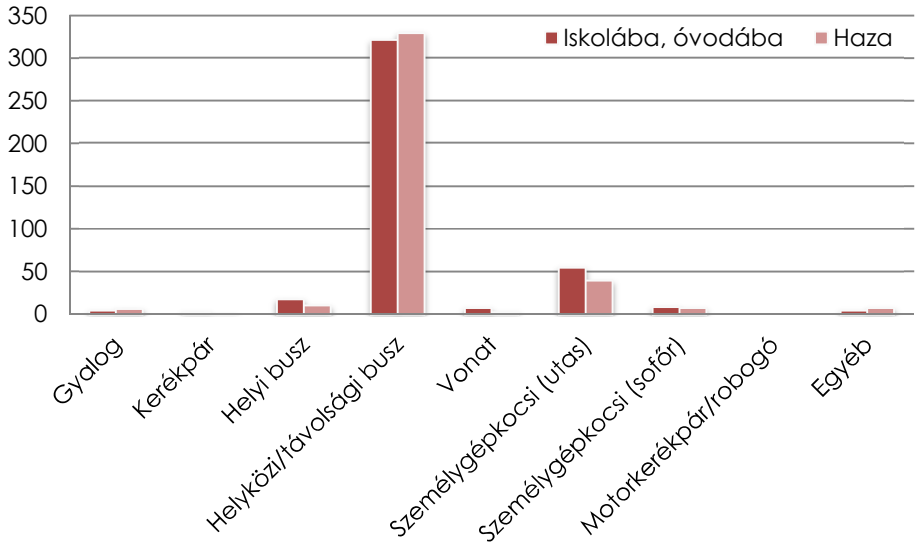
Zirc oktatási intézményeibe nemcsak a városból, hanem a környező településekről is járnak a diákok és az óvodások. Ebben a fejezetben a tanulók és óvodások utazási szokásait ismertetjük.

A kitöltött kérdőívek alapján a legtöbben Bakonybél, Dudar, Nagyesztergár, Olaszfalu, Csetény, Veszprém és Bakonynána településekről járnak Zircre óvodába, iskolába. A Benedek Elek Óvoda és Bölcsődéből 124 zirci és 10 más településen lakó, a Reguly Antal Német Nemzetiségi Nyelvoktató Általános Iskolából 228 zirci és 92 más településen lakó, a III. Béla Gimnázium, Művészeti Szakgimnázium és Alapfokú Művészeti Iskolából 69 zirci és 154 más településen lakó, a Pápai Szakképzési Centrum Reguly Antal Szakképző Iskolája és Kollégiumából 33 zirci és 116 más településen lakó diák töltötte ki a kérdőívet. Összesen tehát 454 zirci és 372 más településről bejáró tanuló utazási szokását ismertük meg. A legtöbb zirci gyermek reggel gyalog indul el, emellett a személygépkocsival utazók száma is jelentős, 38%. Fontos megjegyezni, hogy a közlekedési eszközök közül többet is jelölhettek a gyermekek. A zirci tanulók mindössze 5%-a használja a helyi autóbuszt az iskolába járás eszközeként, viszont a hazautazás esetében ez az érték valamelyest növekszik, csakúgy mint a gyaloglók száma. Ennek magyarázata lehet, hogy reggel a szülők jelentőős része személygépkocsival viszi a gyermekét az óvodába/iskolába, majd hazaindul vagy a dolgozni megy. Délután viszont e gyermekek egy része gyalogol vagy a helyi busszal utazik hazafelé, mert valószínűleg a szülő akkor még dolgozik, vagy egyéb okból kifolyólag nem tud a gyermekéért menni.



A zirci gyermekek közlekedése óvodába, iskolába járás esetében

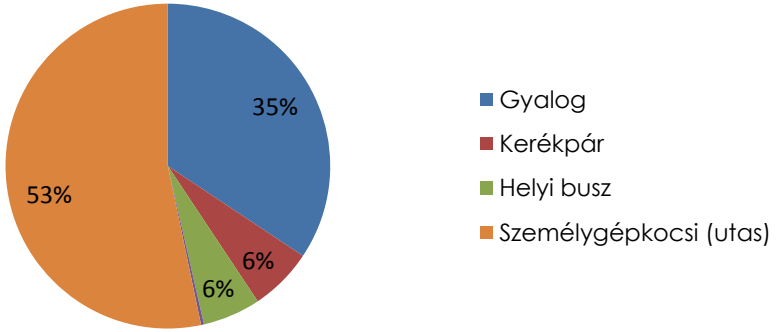
A környező településekről bejáró gyermekek 76%-a helyközi autóbusszal érkezik a városba, személygépkocsival a gyermekek 13%-át szállítják. Ebben az esetben is megfigyelhető, hogy nem feltétlenül ugyanazzal a közlekedési eszközzel távoznak a gyermekek az óvodából vagy iskolából, mint amivel reggel megérkeztek. A személygépkocsival (utasként) érkezők száma ez esetben is nagyobb, mint az azzal távozóké, viszont hazafelé többen utaznak helyközi autóbusszal, mint reggel. A vasutat a bejáró gyermekek mindössze 2%-a használja.



A környező településekről bejáró gyermekek közlekedési módválasztása

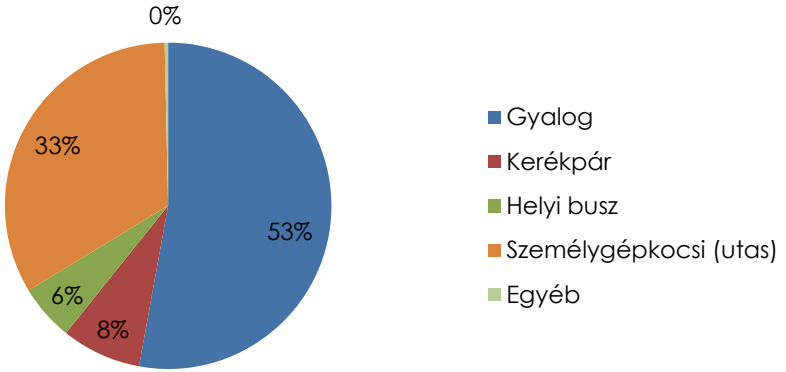
Közlekedési módválasztás oktatási intézményenként

Az óvodások 53%-át személygépkocsival szállítják az óvodába, 35%-uk pedig gyalog érkezik. Körülbelül ugyanannyian érkeznek helyi busszal, mint kerékpárral az óvodába. A környező településekről bejárók 5 esetben válaszolták, hogy helyközi autóbusszal, 7 esetben pedig azt, hogy személygépkocsival szállítják a gyermekeket.



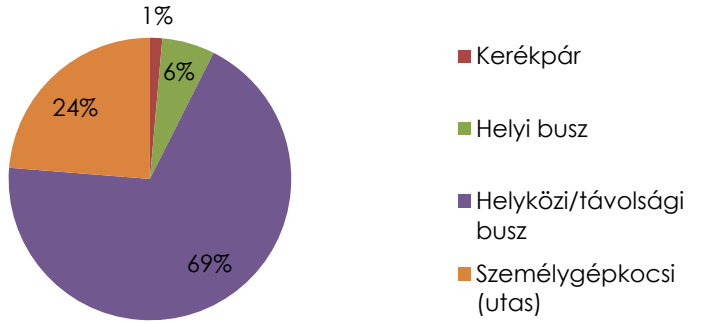
A zirci óvodások közlekedési módválasztása

Az általános iskolába a zirci gyermekek több mint fele gyalogol, a diákok harmadát autóval szállítják, 6% utazik a helyi busszal és nem sokkal többen kerékpároznak az iskola és az otthonuk között.



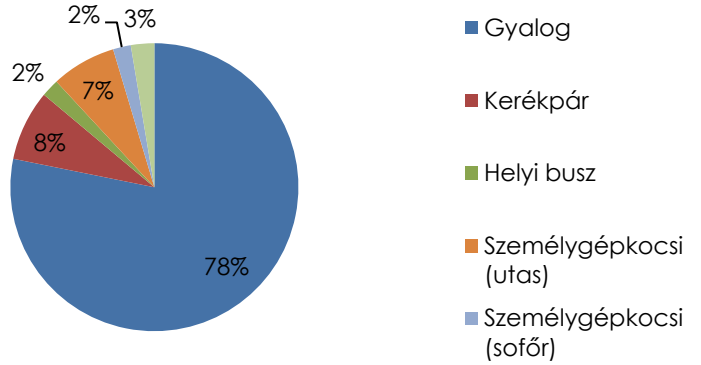
A zirci általános iskolások közlekedési módválasztása

A Reguly Antal Német Nemzetiségi Nyelvoktató Általános Iskolába a környező településekről érkezők 68%-a választja a helyközi autóbuszt, a kérdőívet kitöltők 24%-át szállítják autóval az iskolába.



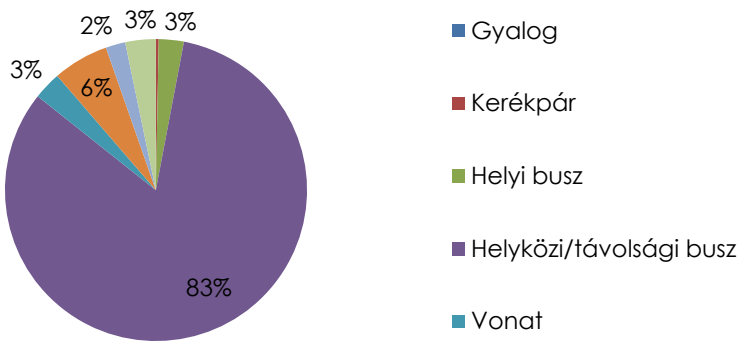
A környező településekről bejáró általános iskolások közlekedési módválasztása

A III. Béla Gimnázium, Művészeti Szakgimnázium és Alapfokú Művészeti Iskolába a Zircen lakó diákok 75%-a gyalog közlekedik, a tanulók 7%-át személygépkocsival szállítják, és nagyjából ugyanennyien járnak kerékpárral a gimnáziumba.



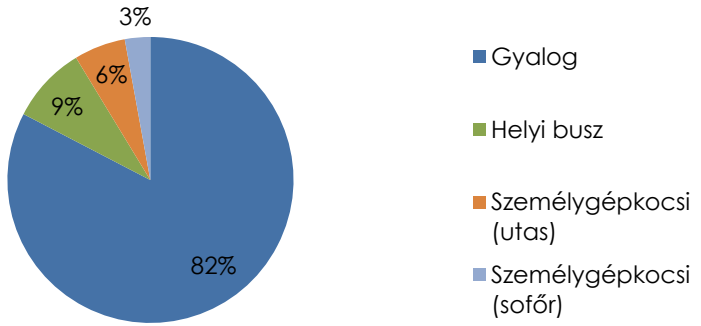
A Zircen lakó gimnazisták közlekedési módválasztása

A gimnáziumba a környező településről érkezők 81%-a helyközi/távolsági busszal érkezik, csupán 6%-uk érkezik személygépkocsi-utasként, csekély számban közlekednek vonattal.



A környező településekről érkező gimnazisták közlekedési módválasztása

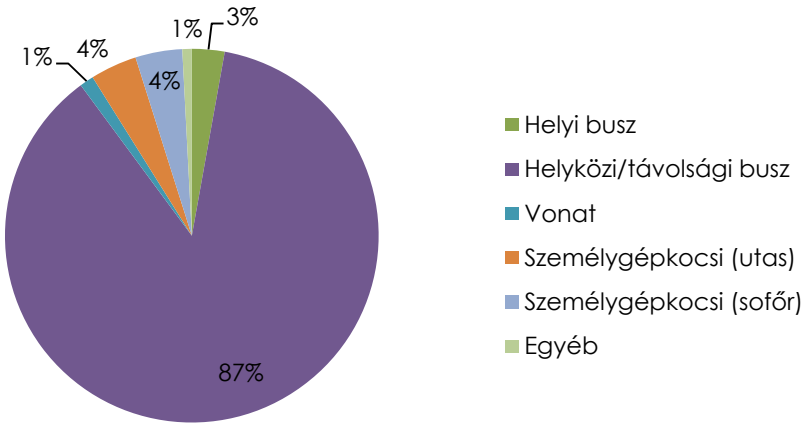
A Pápai Szakképzési Centrum Reguly Antal Szakképző Iskolája és Kollégiumába a Zircről érkező tanulók 81%-a gyalog érkezk és ugyanannyian közlekednek helyi autóbusszal, mint ahányan autóval utasként.



A Zircen lakó szakképző iskolások közlekedési módválasztása

A környező településről bejárók 87%-a helyközi autóbusszal közlekedik a lakóhelye és Zirc között, valószínűleg többen közülük Zircen kollégisták, így a mindennapos iskolába járásuk nem helyközi

autóbusszal történik. Csekély számban, de ugyanannyian érkeznek személygépkocsival sofőrként, mint ahányan utasként. Minimális eltérések láthatók a gimnazisták és a szakképző iskolába járók közlekedési módválasztása között, szinte megegyeznek az eredmények.



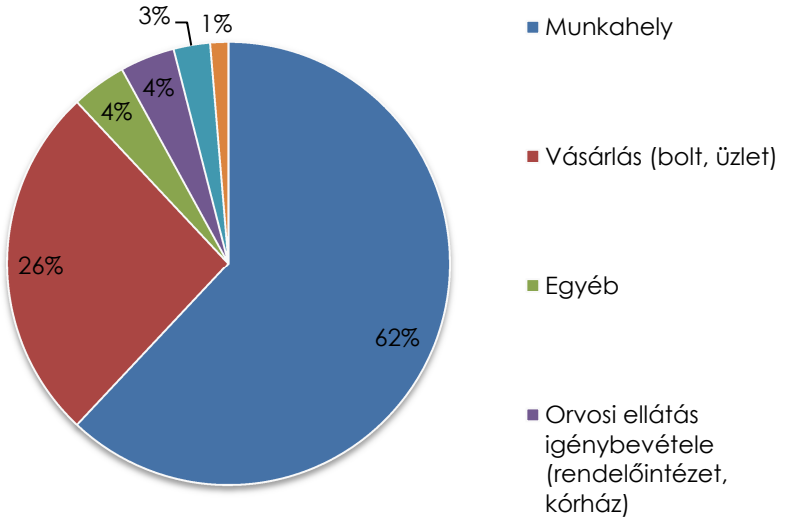
A környező településekről érkező szakképző iskolások közlekedési módválasztása

A Zircen élő óvodások és általános iskolások közlekedési szokásaiban a gyaloglás mellett nagy szerepet játszik a személygépkocsival való szállítás, a zirci középiskolások esetében utóbbi nem mérvadó. A környező településekről bejáró tanulók jelentős többségben helyközi autóbusszal érkeznek az oktatási intézményekbe, az autóval való szállítás csak az általános iskolás diákoknál jellemző.

Az online kérdőívek elemzése

A Zircen élők, az ide iskolába vagy dolgozni járók, vagy a várost más céllal felkeresők utazási szokásainak és a közlekedéssel kapcsolatos véleményük megismerése érdekében online kérdőívet is készítettünk. Összesen 150 db kitöltött kérdőív érkezett vissza, ami jó eredmény. A kitöltők 61%-a nő, 39%-a férfi volt.

A válaszadók több mint fele a munkahelyet jelölte meg a leggyakoribb úticélként, egynegyedük a vásárlást, legkevesebben pedig az iskolába járást választották. Az iskolába járási szokásokkal az előző pontban bemutatott felmérés és elemzés foglalkozik.

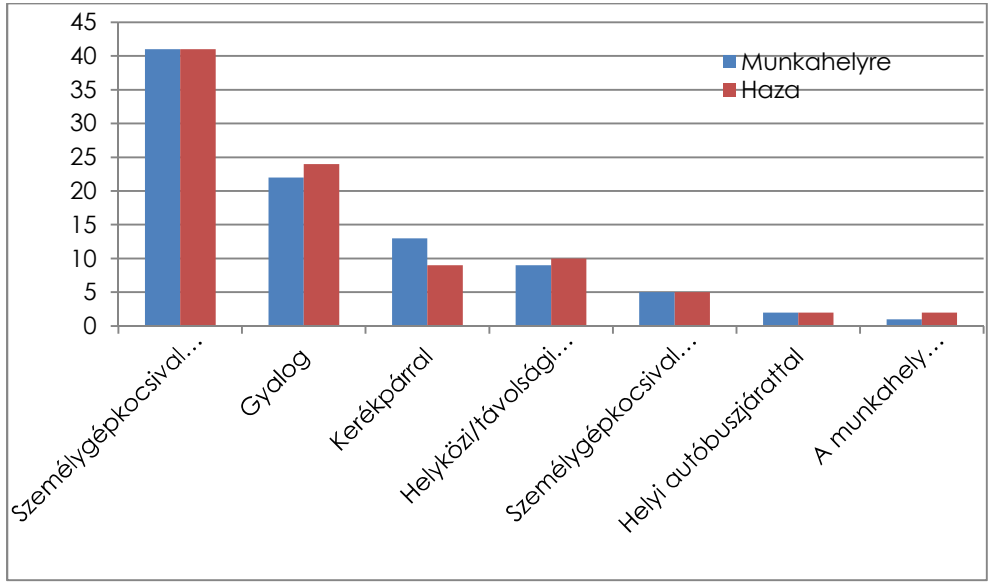


Leggyakoribb úticélok

Munkába járási szokások

A zirci munkahelyekre utazók 78%-a Zircen lakik, 22% pedig egyéb településről (Dudar, Nagyesztergár, Olaszfalu, Öskü, Siófok, Veszprém, Budapest) érkezik a városba. A dolgozni érkezők majdnem fele személygépkocsival jár a munkahelye és az otthona között. Összességében a Zircen lakók 51%-a, az egyéb településekről érkezők 45%-a használ autót, és ugyanennyien közlekednek a helyközi autóbuszokkal a városba bejárók közül. A Zircen lakók csaknem harmada gyalogol, 12% kerékpárral közlekedik, és

mindössze 1% használja a helyi autóbuszt a munkába járás eszközeként. A következő ábrán látható, hogy hazafelé valamennyivel többen gyalogolnak, mint a munkahelyre, míg a helyi autóbusszal kismértékben kevesebben utaznak hazafelé.

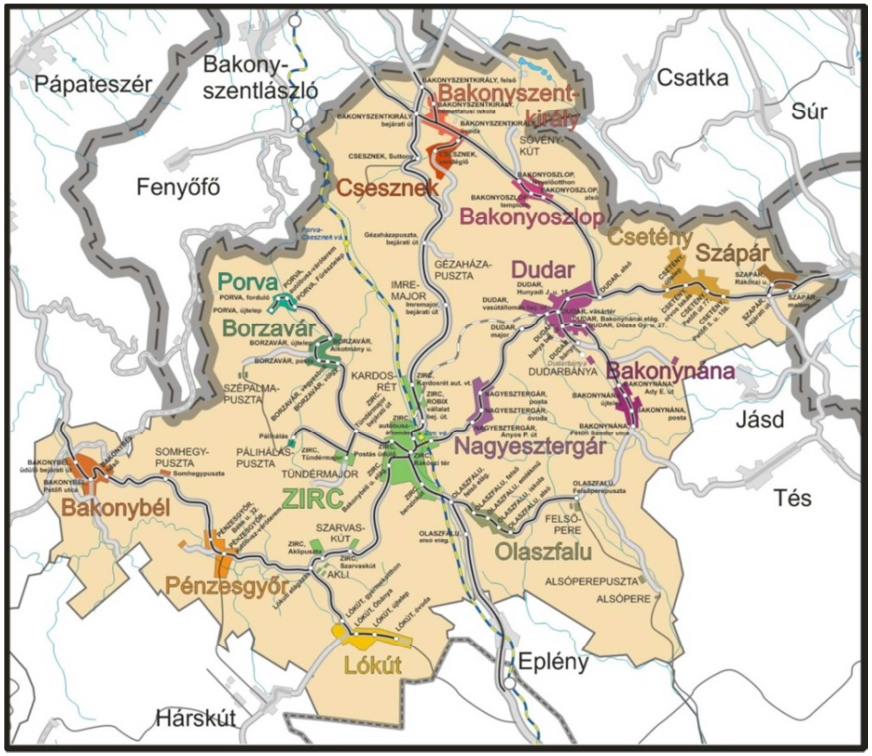


A munkahelyre történő közlekedési módválasztás

A kitöltött kérdőívek alapján a zirciek 79%-a a városban dolgozik, 14% Veszprémbe, 3% Olaszfalura, 1-1% pedig Dudarra, Nagyesztergárra, Siófokra és Ösküre jár el. A Zircen dolgozók 91%-a a városból, 3% Veszprémből, ugyanennyien Várpalotáról és 1-1% Bakonynánáról, Eplényből és Olaszfaluból érkezik.

Helyközi buszközlekedés

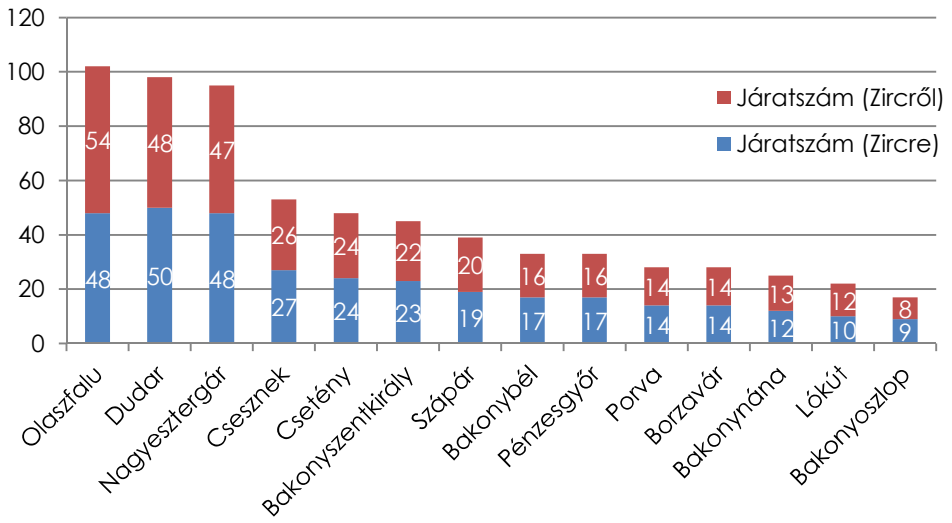
Zirc helyközi autóbusz-közlekedését az Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (ÉNYKK) biztosítja. A zirci járás településeinek mindegyike elérhető Zircről közvetlen autóbuszjárattal, azonban a járás települései közötti utazások jellemzően zirci átszállással valósíthatók meg. Az átszállások és az autóbuszos fel-, leszállások többsége a Rákóczi téren bonyolódik le, a csúcsidőszakokban gyakran zsúfoltság alakul ki. A téren 3 kocsiállás, egy fedett beálló, valamint Bérletértékesítő- és Információs Iroda szolgálja ki az utasokat. Kocsiállásonként papíralapú menetrendből tájékozódhatunk az autóbuszok indulási idejéről, hangos utastájékoztatási rendszer nincs kiépítve.



A zirci járás autóbusz vonalhálózata

2007-ben a város északkeleti szélén, a vasútállomás mellett 8 kocsiállásos autóbuszállomás épült. E buszállomásnak azonban sajnálatos módon a mai napig alacsony a kihasználtsága. A pályaudvaron többek közt egy autóbusz- és egy személygépkocsi parkoló, kerékpártároló és forgalmi iroda található, üzemeltetője az ÉNYKK Zrt. Az autóbuszok érkezéséről és indulásáról elektronikus kijelzőn keresztül, valamint hangos utastájékoztatás és kocsiállásonként kihelyezett papíralapú menetrendből értesülhet az utazóközönség. Az utasok fedett területen várakozhatnak, azonban zárt váróterem, kiszolgáló épület egyelőre nem található az állomáson. 5:10 és 20:00 között a MÁV épületében lévő várótermet használhatják az autóbuszra várakozók is, viszont a két létesítmény távolsága miatt nem jellemző az igénybevétel. A „Fenntartható közlekedésfejlesztés Zircen" projekt keretében 2018. IV. negyedévre tervezve a buszállomáson megépül a kiszolgáló épület, valamint dinamikus utastájékoztató rendszert helyeznek üzembe. Utóbbi segítségével a menetrendszerinti indulási-, érkezési időkön felül az autóbuszokon elhelyezett fedélzeti egységekkel összehangolva, láthatóak lesznek a tényleges érkezési- és indulási időpontok is. Az autóbusz-pályaudvarra 1 db 12 soros tábla és három helyközi megállóhoz 1-1 db 22" méretű tábla kerül. A kiszolgáló épület mintegy 220 m^2 alapterületű lesz, és fedett-nyitott kerékpártárolóval valósul meg. Az épületben zárt és nyitott váró, utasforgalmi wc, forgalmi helyiségek (irodák, pihenők, wc), illetve az utasellátáshoz kapcsolódó egységek (bolt, büfé, kerékpárszerviz) kapnak helyet.

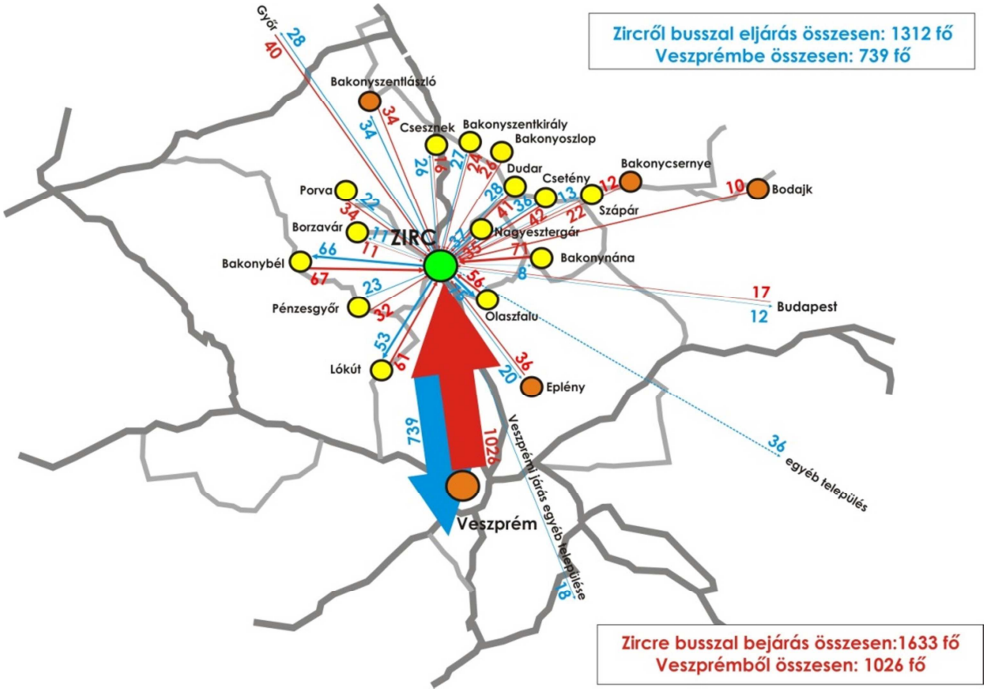
A várost naponta közel 300 járat érinti, ezek legnagyobb része a Rákóczi téren megáll, csak néhány járat van, ami az autóbusz-állomást érinti, viszont a Rákóczi térre nem megy be. Az alábbi diagramon látható a város és a járás települései közötti napi járatok mennyisége.



Zirc és a zirci járás települései közötti napi járatszámok (átszállás nélkül)

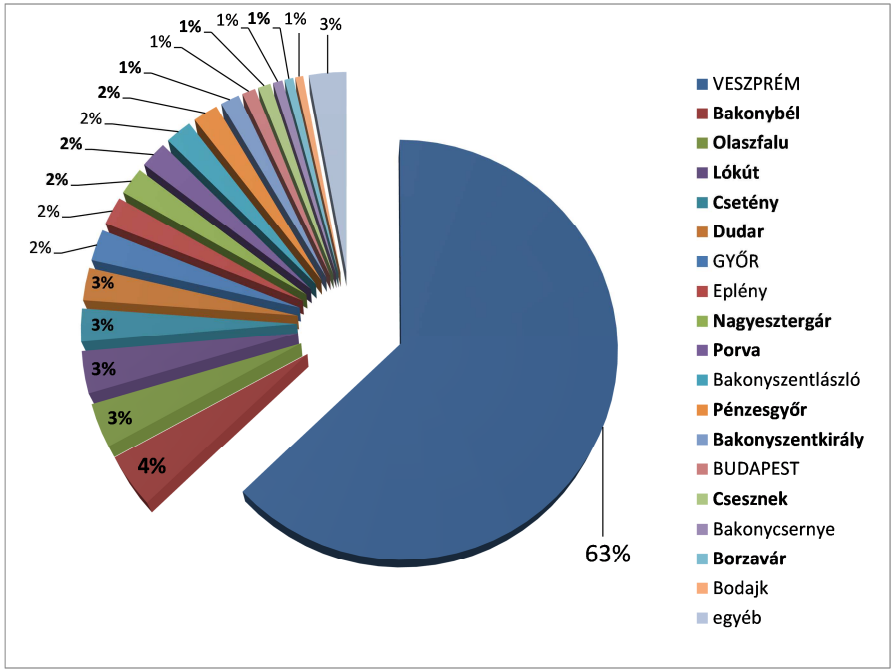
A járáson kívül eső települések közül jelentős mennyiségű járatpár közlekedik Veszprémbe (65 járat/nap), ezen a vonalon az utasforgalom egy átlagos iskolai tanítási napon összesen 1765 fő (forrás: KTI). Átszállás nélkül hétköznaponként 12 járattal elérhető Győr, továbbá Budapest 5 autóbusz-járattal közelíthető meg közvetlenül.

A KTI adatai alapján a kikérdezett Zircre érkező utasok (396 fő) 54%-a iskolába vagy onnan haza tartott, a kikérdezett városból induló utasok (550 fő) 39%-a szintén e célból utazott. Az iskolásforgalom dominanciája az igénybevett jegy- és bérlettípusokon is szembetűnik, ugyanis a kikérdezettek 43%-a tanuló bérlettel utazott.



Zirc autóbuszos utasforgalma 2016-ban (forrás: KTI)

Zirc autóbuszos vonzáskörzete a Zirci Járás településeire terjed ki, az utasok többségét a tanulókon túl jellemzően a hivatáscélból utazó napi ingázók teszik ki. A legforgalmasabb buszkapcsolat a Zirc-Veszprém közötti. Egy átlagos iskolai tanítási napon autóbusszal közel 1800 fő utazik a két város között. Az utasok negyede a zirci járás települései és Zirc között utazik. Említésre méltó még a Győr, Eplény és Bakonyszentlászló felé tartó utasforgalom.



Zircről autóbusszal indulók megoszlása céltelepülésenként

Szerződéses járatok

A város autóbuszközlekedésének szerves és egyre növekvő részét képezik a szerződéses járatok, melyek a környék településeiről és Zircről szállítják a műszakkezdésekre (reggel 6:00, délután 14:00 és este 22:00) a dolgozókat. Fontos megemlíteni, hogy a legnagyobb létszámot foglalkoztató céghez a veszprémi Valeohoz az ÉNYKK Zrt. számos közvetlen menetrend szerinti autóbuszt közlekedtet Zircről és a környező településekről, míg Zirc településen belül a BEDECO gyárhoz Zirc Város Önkormányzata által üzemeltetett autóbusszal szállítják a dolgozókat.



Szerződéses járatok az új buszállomáson

A szerződéses járatok esetében a cégek külön tarifa alapján veszik igénybe a nagyobb, akár 50 fő befogadására is képes, valamint a kisebb kapacitású midibuszokat, melyek a cégeknél dolgozók lakóhelyének ismeretében kialakított gyűjtő-elosztó járatokként üzemelnek.

Zirc várost és környékét feltáró szerződéses autóbuszok úti célja jellemzően Veszprémben a Valeo Auto-Electric Magyarország Kft., a Balluff-Elektronika Kft. és a Continental Automotive Hungary Kft., Mór esetében a Benteler Autótechnika Kft., Győr esetében pedig az Audi Hungaria Zrt. Az ÉNYKK Zrt. menetrend szerinti autóbuszai hordják a dolgozókat Bakonybél, Porva, Bakonynána és Olaszfalu irányából a Rákóczi téren várakozó szerződéses járatokra.

A szerződéses járatok a városban jellemzően reggel 6:45-7:30-ig, valamint a délutáni 14:45-15:30-ig tartó időszakban láthatóak. A Rákóczi téren a hajnali időszakban 8 járatra mintegy 80-90 felszálló utast, a 6:30-7:45 közötti időszakban 5 járatról 28 leszállót, míg a délutáni időszakban 14:45-16:00 között 7 járatról 54 leszálló utast számláltunk meg.

A város számára problémát jelent, hogy jelenleg egyes szerződéses járatok Zircen belül a szűk, nem ilyen célokra kialakított utcákba behajtva gyűjtik össze az utasokat. Erre a megoldás első körben az lehet, ha előre kijelölt és a várost átszelő főútvonalak mentén elhelyezett gyűjtőpontokon, megállóhelyeken történne az utascsere, mint ahogy az jelenleg a Rákóczi tér esetében zajlik. Drasztikusabb beavatkozásként második körben a gyengébb burkolatú vagy szűk utcákra súlykorlátozás bevezetése javasolt.

Vasúti közlekedés

A város a 11. számú, Győr-Veszprém vasútvonallal csatlakozik az országos vasúti hálózathoz. A vasútvonal egyvágányú, nem villamosított, a magas-bakonyi szakaszon hegyvidéki jellegű, normál nyomtávú pálya. Az országban egyedülálló módon a vonal egy szakasza (Bakonyszentlászló-Veszprém) műemléki védettséget élvez. A vasútvonalat a XIX. század végén építették ki Győr-Veszprém-Dombóvár között, elsősorban áruszállítási, valamint helyi érdekű személyszállítási célokra. A vasút szerepe a Bakonyban termelt mezőgazdasági termékek (elsősorban makkon hizlalt disznók), valamint a kitermelt faáru eljuttatása volt a főbb piacokra (pl. Győrbe), valamint a fiumei kikötőbe. A bakonyi hegységen keresztül vezető nyomvonal számos műtárgy (alagutak, hidak) kiépítését tette szükségessé, még úgy is, hogy a pálya lejtviszonyai sok helyen meghaladták a 20 ‰-es mértéket.



Jelenleg a vasútvonal Győr-Bakonyszentlászló között 210 kN tengelyterhelésű, valamint 50-60 km/h sebességű, Bakonyszentlászló-Veszprém között 150-170 kN tengelyterhelésű, amely Zircig 30-40 km/h sebességű, Zirctől 60 km/h sebességű paraméterekkel bír. Bakonyszentlászló és Zirc között a vasúti pálya jelentős emelkedésekkel, továbbá számos műtárggyal rendelkezik, hegyvidéki jellegéből adódóan. A vonalon nincs vonatbefolyásoló rendszer kiépítve, valamint a közúti-vasúti útátjárók 75%-a nem biztosított.

Zirc a legjelentősebb település a vonal két végpontja között. Zirc vasútállomása a város keleti szélén helyezkedik el, majdnem 1 km távolságra a városközponttól, ugyanakkor gyaloglási távolságra a város iskoláitól. A vasútállomáson 4 vonatfogadó, 2 tároló és egy forgalomból kizárt vágány található. A vonatfogadó vágányok között 200 m hosszú, alacsony peronok helyezkednek el. A peronok megközelítése szintben történik, amely nem felel meg a kor elvárásainak. Az állomáson hagyományos utastájékoztatás van, azaz kifüggesztett menetrendek, valamint hangos utastájékoztató útján lehet utazási információkhoz jutni. Emellett fűthető váróterem, WC szolgálja az utasok kényelmét. Menetjegykiadás nincs, az utasoknak a vonaton, vagy elővételben a nagyobb állomásokon (Veszprém, Győr, Bakonyszentlászló, Veszprémvarsány) kell menetjegyüket, illetve utazási bérletüket megváltani.

Az állomásépület közvetlen környezetében parkoló, valamint korlátozott számú kerékpártároló is található, melyek az átszállás kényelmét hivatottak szolgálni. A vasútállomás mellett került kiépítésre 2008–ban az új helyközi autóbusz-pályaudvar is, amely hozzájárul az átszállási kapcsolatok javításához, az intermodalitás elősegítéséhez. Jelenleg a vasútállomás felvételi épületében a vasúti funkciókon kívül az Északnyugat-Magyarországi Közlekedési Központ Zrt. (ÉNYKK) utaskiszolgáló, valamint forgalmi irodája is megtalálható.

A vasútállomáshoz csatlakozik még egy mellékvonal, amely Dudarbányát köti össze Zirccel. A 11a. számú vasútvonal elsősorban áruszállítási célokat szolgált a múltban, személyszállítási szempontból nem volt jelentős. A környező mangán és bauxitbányák ércanyagait szállították Zircen keresztül az ércfeldolgozókba. A bányák bezárását követően a vonal áruforgalma jelentősen visszaesett, az ércszállítás 2011-re megszűnt, azóta csak elvétve jelentkezik néhány faáru szállítmány. A vonalon jelenleg személyszállítás nem zajlik, műszaki állapota erősen leromlott (max. 20 km/h-val járható).

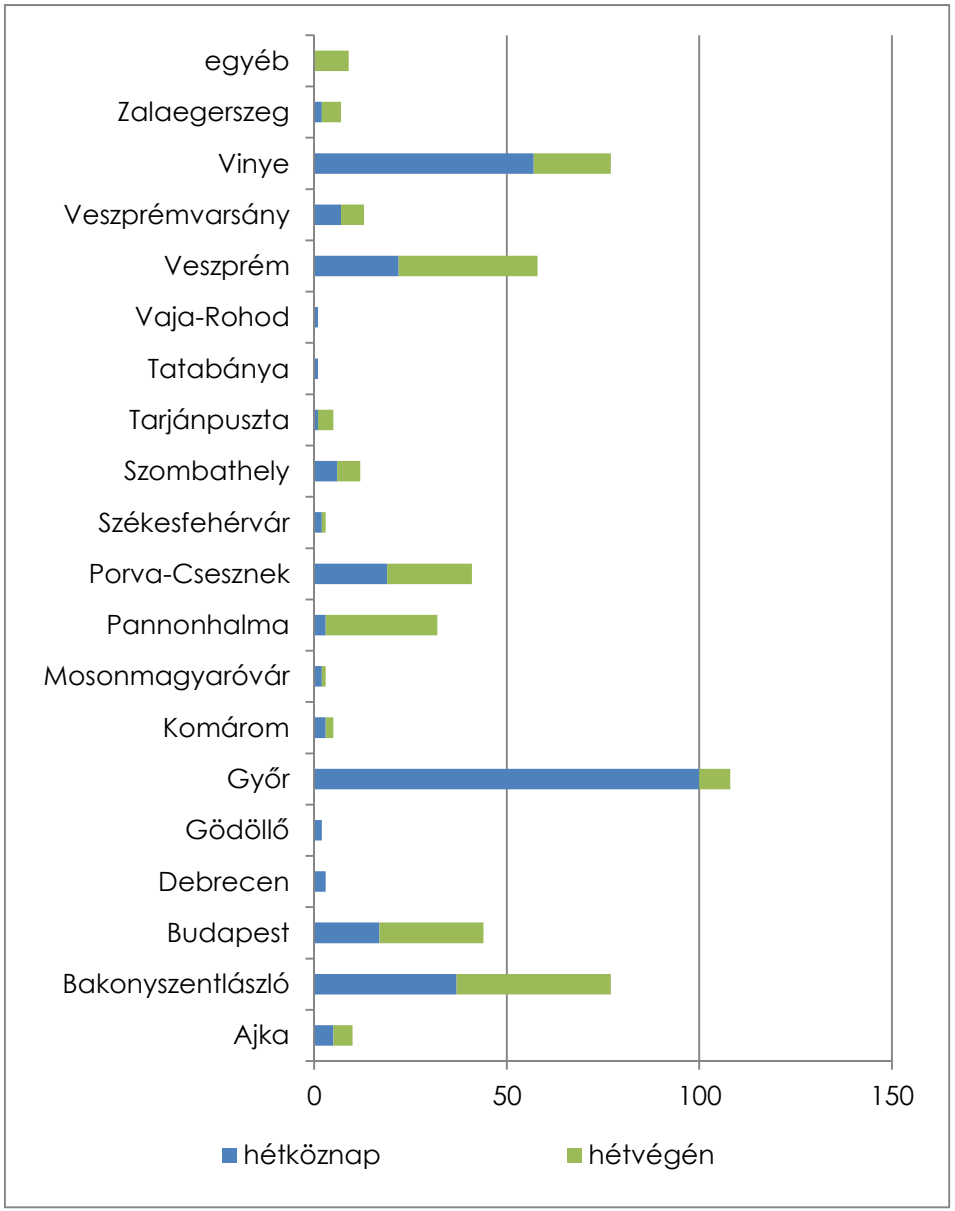
Ezzel szemben a 11. számú Győr-Veszprém vasútvonal jelenleg is ellát személyszállítási közszolgáltatási feladatokat, melynek keretében naponta 5 vonatpár közlekedik a vonalon. 2017. augusztus végén történt menetrend módosítás következtében a tavaszi/nyári időszakban hétvégenként és munkaszüneti napokon +1 vonatpár közlekedik Zirc és Győr között. Bakonyszentlászlótól Győr felé megjelennek az elővárosi utazási igények is a vonalon. A vasútvonal

Veszprém irányába sok szempontból jó kapcsolatot ad Zirc számára, azonban a pályaívek és a vasútvonal állapota miatti alacsony sebességek, a zirci és a veszprémi állomás városszéli elhelyezkedése, de különösen az igényekre nem reagáló menetrend miatt a vasútvonal nem tud versenyezni a buszközlekedéssel, így funkciója főként az idegenforgalom kiszolgálása. A személyforgalom mellett kis mértékben bár, de áruforgalom is bonyolódik a vonalon, főként faáruk szállítása formájában.

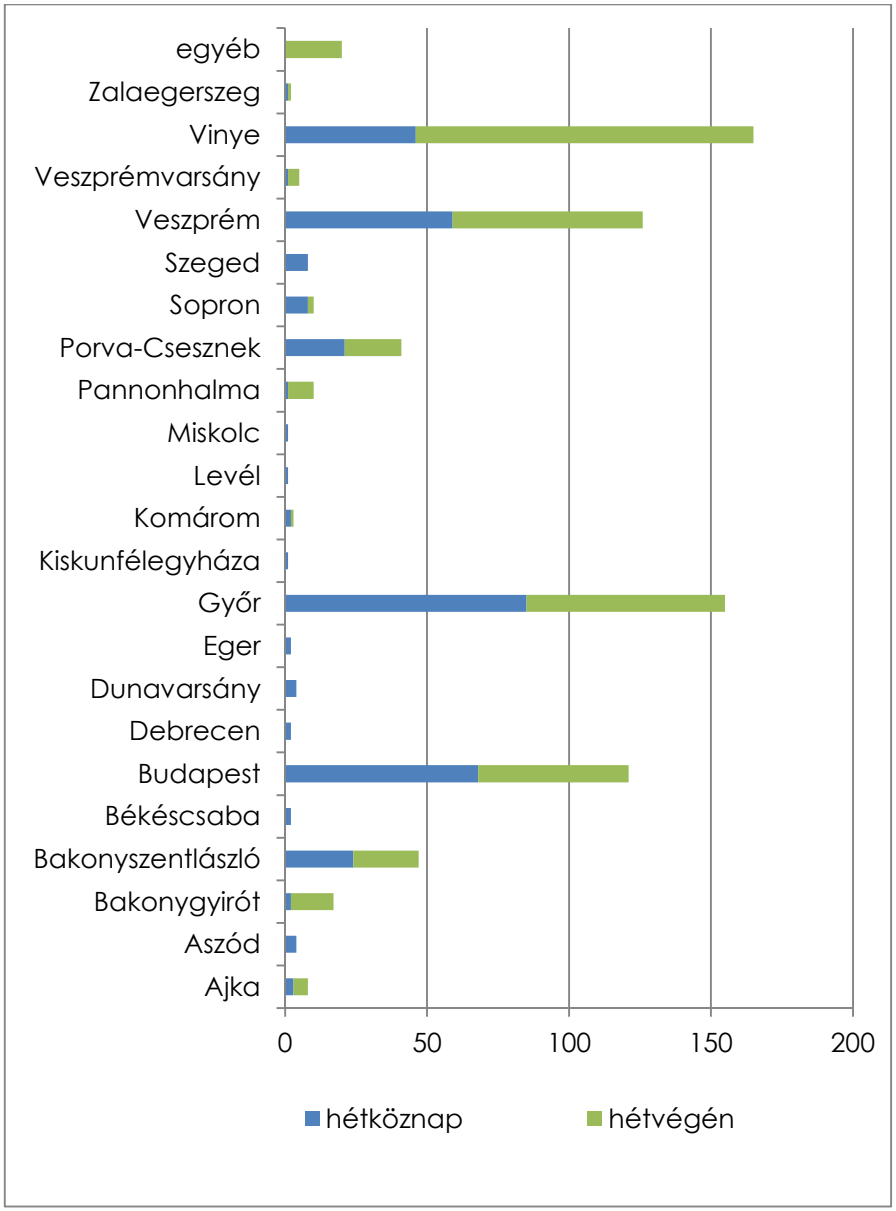
A vasút a város életében gyakorlatilag nem vesz részt, turisztikai szerepe azonban érzékelhető. A turisztikai célú forgalom jelentőségét az adja, hogy a város több országos túraútvonal csomópontjában található, valamint a vasútvonal a jelentős turisztikai vonzással rendelkező Cuha-patak völgye mellett halad el. A vasútvonal fennmaradásáért és fejlesztéséért küzdő Bakonyvasút Szövetség számos lépést tett annak érdekében, hogy a vasútvonal forgalmát elsősorban a turisztikai célú utazások tekintetében fellendítse. Többek között a hétvégi +1 vonatpár bevezetésében is jelentős szerepet játszottak.

Az ütemes menetrend hiánya, a hosszú menetidők, az állomások lakott területtől való távolsága, valamint a leromlott műszaki állapot mind az utasforgalom növekedésének útjában állnak. Ahhoz, hogy a vasútvonal utasforgalma jelentősen növekedjen több intézkedésre is szükség lenne. Az intézkedések már több fórumon, felületen, illetve aspektusban megfogalmazásra kerültek. Volt, amelyet részletesebben is megvizsgáltak, és meg nem térülő volta miatt elvetették. A jelentős költségek miatt a beavatkozások megvalósulása nem valószínű, ezért a vasút feladata a belátható jövőben turisztikai szerepre korlátozódik.

A jegyeladási adatok alapján Zirc szempontjából a legfontosabb vasúti cél-, illetve kiinduló pontok a következők:



Zirc állomásról induló utasok száma 2016. október hónapban [utas/hó] (forrás: MÁV-Start Zrt.)



Zirc állomásra érkező utasok száma 2016. október hónapban [utas/hó] (forrás: MÁV-Start Zrt.)

Zirc város szempontjából a legfontosabb fejlesztési lehetőségek a következők:

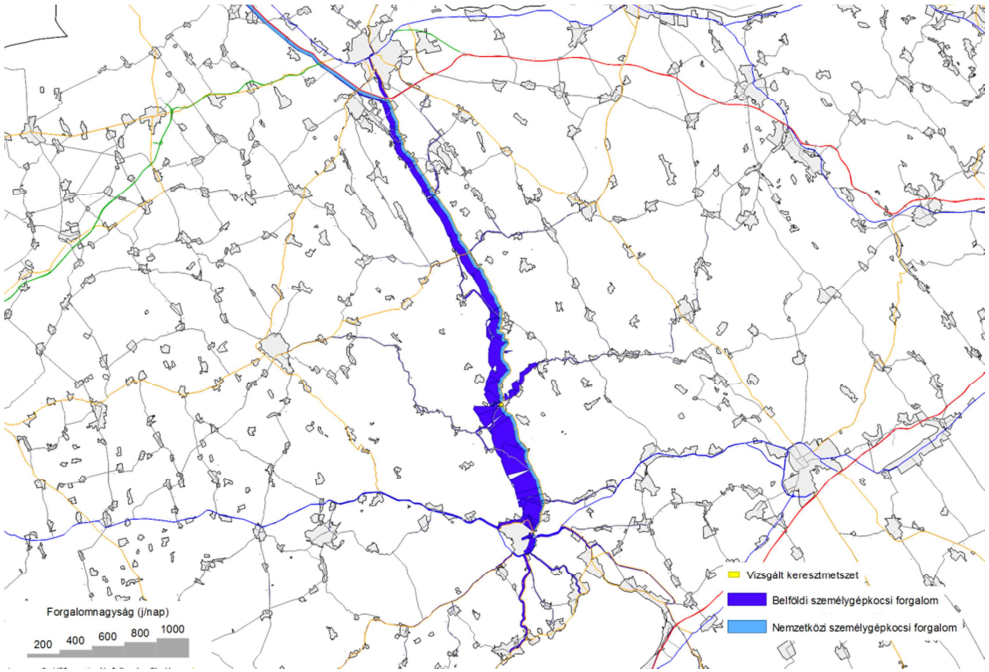
- Közlekedési szövetség kialakítása a közforgalmú autóbusz szolgáltatókkal a közös/integrált menetdíjrendszer és összehangolt, ütemes menetrendek érdekében, az igények figyelembe vétele mellett, a ráhordás/elhordás biztosításával;
- A vasútállomás intermodális csomóponttá alakítása, amely a jelenlegi állapot mellett közös vasúti-autóbusz utastájékoztató rendszer, valós idejű járatinformációk, korszerű utaskiszolgáló létesítmények kialakítását, valamint a közlekedési szövetség keretében történt egyéb együttműködések folyamatos fenntartását jelenti;
- Minimum a biztonságos üzemeltetéshez szükséges karbantartási feladatok elvégzése a vasútvonalon, illetve költséghatékonysági vizsgálatok mellett a lehetséges korszerűsítési beruházások elvégzése, melyek az utasok jobb kiszolgálását jelentenék (pl.: sebességemelés a menetidő csökkentése céljából, megállóhelyek áthelyezése a jobb elérhetőség figyelembe vételével, a megállóhelyek/vasútállomások utaskiszolgáló létesítményeinek korszerűsítése, a vonal üzemeltetéséhez szükséges biztosítóberendezési és távközlési rendszerek telepítése, stb.);
- Korszerű, illetve a jelenleginél korszerűbb és könnyebb motorvonatok beszerzése a menetidő esetleges csökkentése, valamint a pálya igénybevételének, s így a karbantartási szükségletek csökkentése érdekében;
- Utasforgalom növekedés érdekében a vasútvonalat népszerűsítő kampányok rendszeres lefolytatása, hagyományteremtő és utasvonzó programok megrendezése a vasútvonalon (pl. nosztalgia járatok, a vasútvonal mentén található természet értékeit bemutató kiállítások/tematikus vonatok, stb.).

A város külső közúti kapcsolatai

A fejezetben elemezzük a 82. főút forgalmát, bemutatjuk a teher- és az átmenő forgalmat, illetve a városba bevezető utak forgalmát.

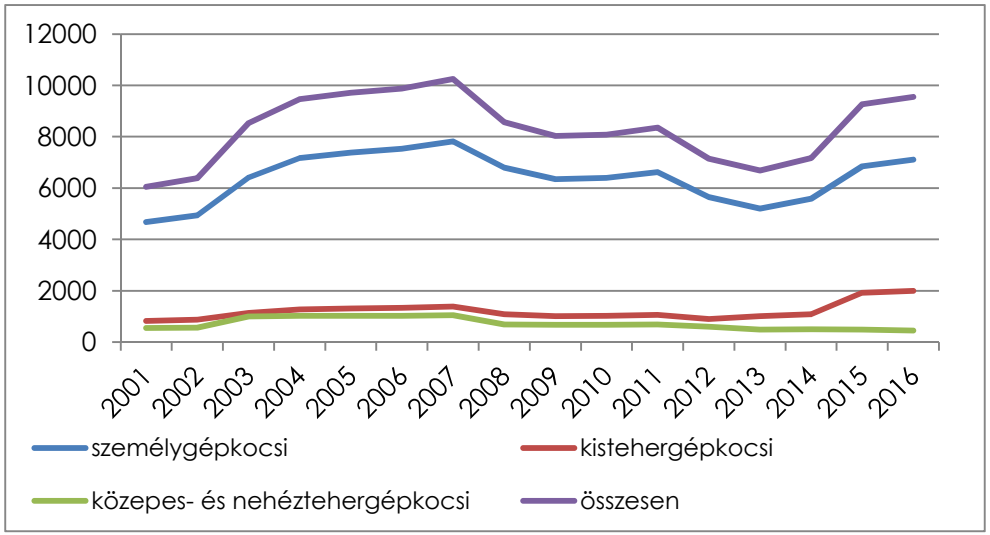
A 82. sz. főút forgalma

A KTI országos forgalmi modellje segítségével megvizsgáltuk, hogy a városon a 82. sz. főúton áthaladó forgalom milyen összetételű, milyen irányultságú. Azt láthatjuk, hogy a városon áthaladó személygépkocsi-forgalom elsősorban Győr és Veszprém között bonyolódik le, csak egészen kis része tart a Balaton északkeleti partján fekvő településekre. Győr felől, illetve a Győr és Zirc közötti településekről származik a forgalom túlnyomó része, másik része pedig a környező településekről érkezik, itt a leghangsúlyosabb a dudari irány.



A városon áthaladó személygépkocsi-forgalom

A Magyar Közút Országos közutak 2016. évre vonatkozó keresztmetszeti forgalma című kiadványa szerint a vizsgált útszakaszt az erős hétvégi, üdülő jellegű forgalom jellemzi. A 82. sz. másodrendű főúton elhelyezett mérőhelyek közül, a délebben fekvő mérési pont a Zirc számára legfontosabb Veszprémi irány forgalmát reprezentálja, ráadásul ez a legerősebb forgalmú keresztmetszet a városban, ezért a forgalom változásának vizsgálatát itt végeztük el.



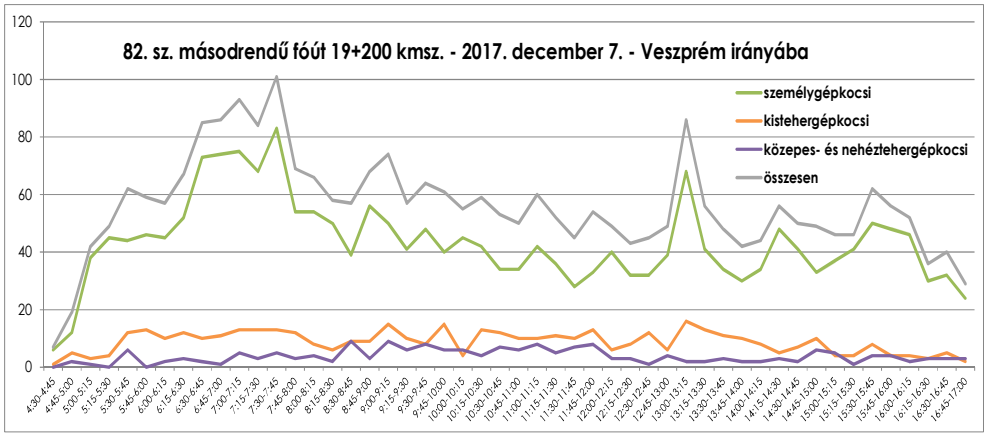
A 82. sz. főút forgalmának változása [forrás: OKKF]

Az ábrából jól látható, hogy a 2008 után csökkenésnek induló forgalom 2013 után újra növekedésnek indult. A személygépkocsik és a kistehergépkocsik forgalma 2012-2013 óta folyamatosan nő, azonban a közepes- és nehéztehergépkocsik forgalma 2007 óta lassú, de folyamatos csökkenést mutat.

A 82. sz. főút forgalmának pontosabb megismerése céljából 2017. december 7-én hajnali 4:30 és délután 17:00 között végeztünk keresztmetszeti forgalomszámlálást a 82. sz. főúton a Bedeco Kft. bejárati útjánál. A vizsgált időszakban 5665 járművet számláltunk

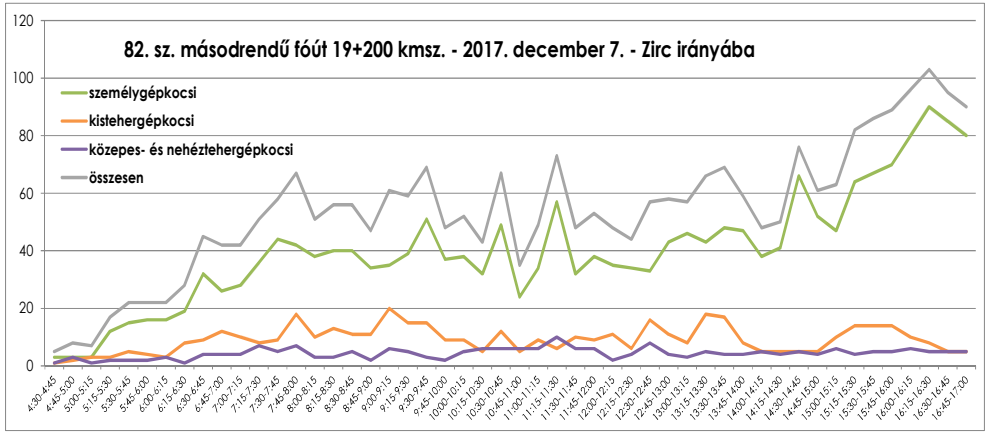
meg (óránként átlagosan 472 járművet), a személygépkocsik aránya 74% (4189), a kistehergépkocsiké 16°% (900), a közepes- és nehéz tehergépkocsiké 7% (408), míg az autóbuszoké közel 3% (168) volt. A forgalom a vizsgált időszakot tekintve irányonként nagyjából megegyezett (2800-2850 jármű/irány), de időszakonként nagyban eltérő képet mutatott.

Az irányonkénti negyedórás forgalom-lefolyási görbén látható, hogy Veszprém felé reggel 4:45-tól folyamatosan erősödik a forgalom, a csúcsidőszak 6:30 és 8:15 között van, napközben viszonylag egyenletes, de 12:30-ig folyamatosan csökkenő tendenciát mutat a forgalom. A délutáni órákat inkább a hullámzó forgalom jellemzi, 13:00-13:15 közötti csúcsnegyedórában 91 járművel. A kistehergépkocsi forgalom 7:00-8:00 és 13:00-14:00 között erősebb, míg a közepes- és nehézteherforgalom csúcsidőszaka 9:00-12:00 közötti időszakra tehető.



82. sz. főút forgalma Zirc déli részén Veszprém irányában [forrás: KTI]

A Zirc felé tartó forgalom 5:30-6:15 között egyenletes, majd 8:00-ig folyamatosan növekszik. Napközben több lépcsőben, negyedóránkét hullámzó, de óránként (átlagosan 160 jármű) viszonylag egyenletes forgalomlefolyás jellemzi délután 15:00-ig. 15:15-től folyamatosan erősödik, egészen 16:30-ig, ahol eléri a negyedórás maximumát (103 jármű). A kistehergépkocsi forgalom a 6:45-9:45 és 15:00-16:00 közötti időszakban erősebb, a közepes- és nehézteherforgalom csúcsidőszaka 10:00-12:00 közé tehető.



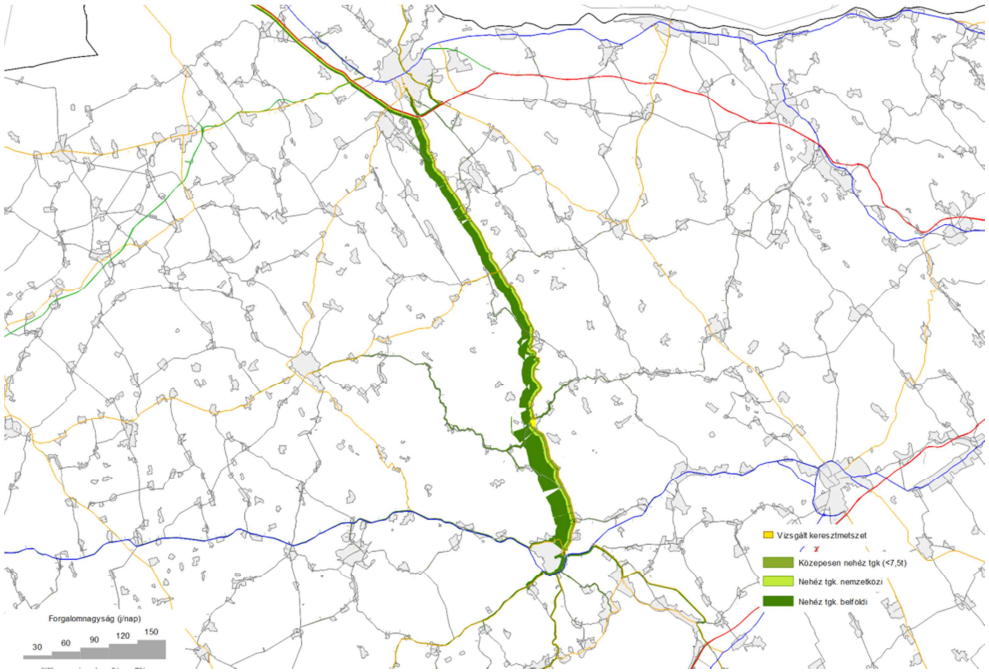
82. sz. főút forgalma Zirc déli részén Zirc irányába [forrás: KTI]

Teherforgalom

A 82. számú főúton a tehergépkocsik aránya mintegy 5-7% a teljes forgalomhoz képest, ami nem minősül kiemelkedően magasnak, azonban ezt árnyalja és kedvezőtlen irányban befolyásolja az a tény, hogy ezek túlnyomó része nehéz tehergépkocsi (pótkocsis tehergépkocsi, kamion). A mintegy napi 500 tehergépkocsi, aminek 40%-a külföldi eredetű, mind áthalad a településen és a városközponton is, ahová nyilvánvalóan nem való.

A KTI már említett országos forgalmi modelljével a tehergépkocsik forgalmát is megvizsgálhatjuk. A Zircet érintő forgalom túlnyomórészt Veszprém (és környéke) és Győr (és környéke) között zajlik. Nem jelentős mennyiségben a környékbeli településekről is származik a központon átmenő tehergépkocsi forgalom, illetve maga a város is

kibocsát napi néhány tucat tehergépkocsit. A belföldi forgalmon kívül megjelenik a nemzetközi forgalom is.



82. sz. főút teherforgalma [forrás: KTI]

A mellékutakon minimális tehergépkocsi-forgalmat tapasztalhatunk, a legmagasabb értéket a nyugat felé tartó 8301. jelű úton találjuk, de az sem haladja meg a napi néhány tucat tehergépkocsit és itt nem jellemzőek a kamionok sem.

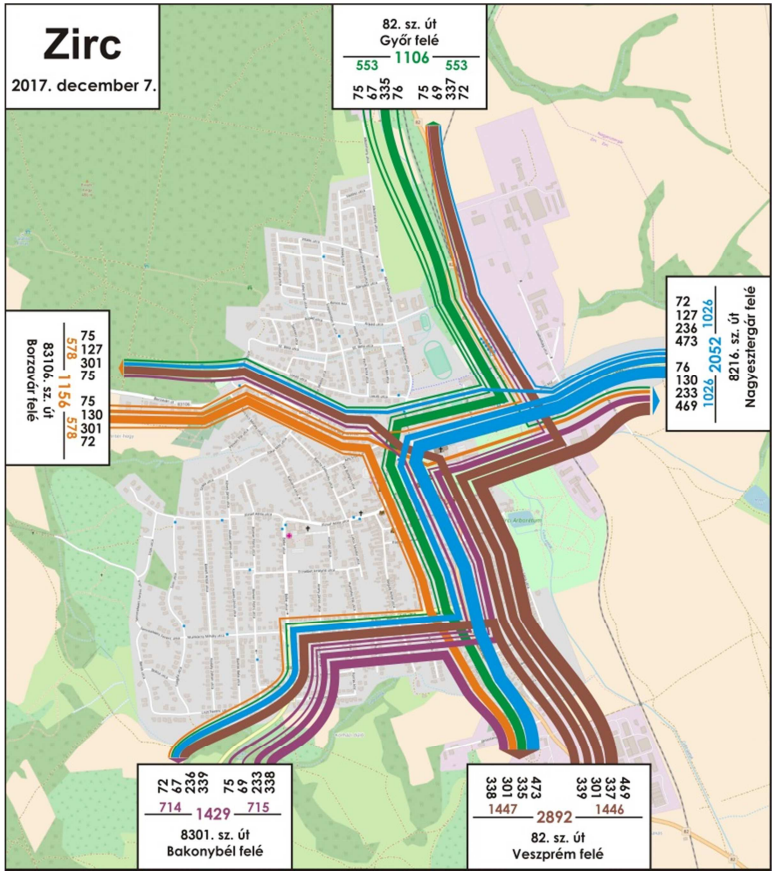
Az átmenő- és célforgalom Zircen

Amint azt a bevezető fejezetekben megemlítettük, a város jelenlegi közúti viszonyainak feltárása érdekében a város külső kordonpontjain forgalomszámlálásokat és rendszámfelírást végeztünk. A forgalom alakulásának számszerű nyomonkövetésén túl azt is figyeltük, hogy az egyes járművek a nap folyamán hányszor és milyen irányban haladnak át a megfigyelőpontokon. A megfigyelt és a számolt forgalmakat összegezve járműkategóriánként előállt egy-egy honnan-hova mátrix. A mátrix alapján jól elkülöníthető a Zircen áthaladó tranzitforgalom nagysága és iránya, valamint a zirci célforgalom, tehát az a forgalom, mely kifejezetten a városba tart, illetve onnan indul.

Szgk+Kisteher DE+DU	82É Győr felé	Nagy-esztergár felé	82D Veszprém felé	Bakony-bél felé	Borzavár felé
82É Győr felől	216	76	335	67	75
Nagyesztergár felől	72	118	473	236	127
82D Veszprém felől	337	469	470	339	301
Bakonybél felől	69	233	338	246	75
Borzavár felől	75	130	301	72	161

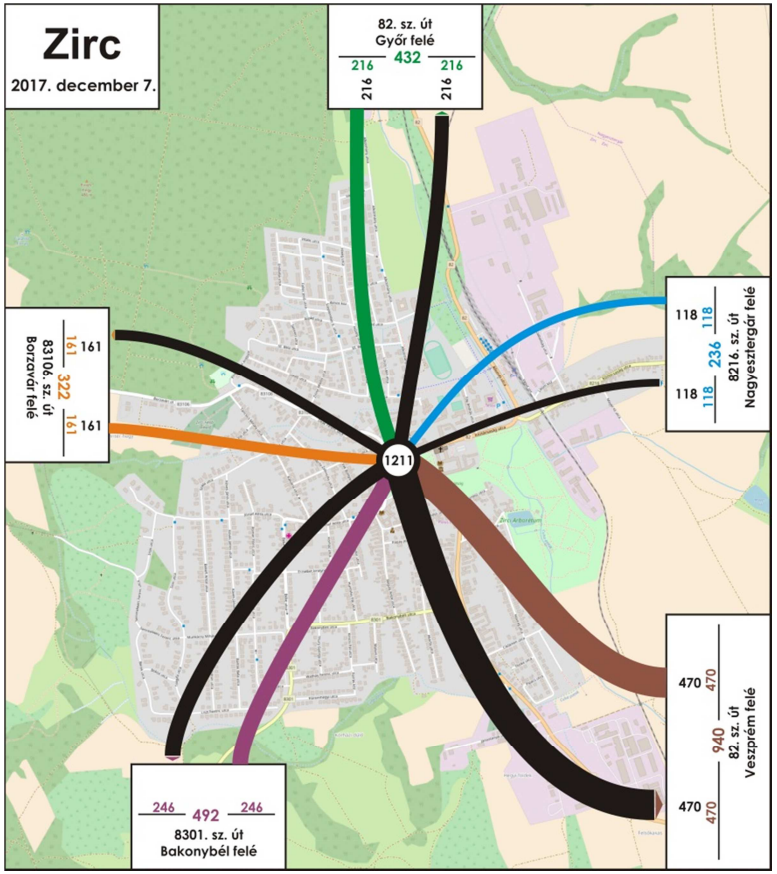
A személygépkocsik és kistehergépkocsik honnan-hová mátrixa 6-9 és 14-17 óra között

Az eredményeket két összevont járműkategóriában elemeztük ki. Az egyik a személygépkocsik és a kistehergépkocsik kategóriája, amelynél a legnagyobb tranzitforgalmat a Nagyesztergár felől Veszprém felé, illetve az ellenkező irányba tartók adták, nagyságrendileg 470 járművel a délelőtti és a délutáni csúcsidő alatt. Ugyanakkor a Győr/Kardosrét felől érkező, Veszprém felé tartó tranzitforgalom is erős volt 335 járművel, valamint szintén ekkora nagyságrendben Bakonybél felől, illetve kicsivel kevesebben mintegy 300 járművel pedig Borzavár felől tartottak szintén Veszprém irányába.



Az átmenő személygépkocsi- és kistehergépkocsi forgalom Zircen a reggeli és délutáni csúcsidőszakban

Az adatok visszaigazolják, hogy a személygépkocsi forgalomban egyértelműen a Veszprém felé történő ingázás a leghangsúlyosabb. Ebben a viszonylatban 470 járművet figyeltünk meg a mérés alatt, míg a második legerősebb célforgalom Bakonybél felől érkezett 246 járművel.



A személygépkocsi- és kistehergépkocsi célforgalom Zircen a reggeli és délutáni csúcsidőszakban

A tehergépkocsik kategóriájába minden 3,5 t-nál nagyobb össztömegű tehergépjárművet besoroltunk. Itt a legnagyobb tranzitforgalmat a 82-es úton a Győr-Veszprém tengely mentén tapasztaltuk, ahol irányonként közel 150 jármű haladt át a városon a reggeli és a délutáni csúcsidőszakokban.

Tehergépkocsi DE+DU	82É Győr felé	Nagy-esztergár felé	82D Veszprém felé	Bakonybél felé	Borzavár felé
82É Győr felől	11	1	149	1	0
Nagyesztergár felől	2	11	24	0	0
82D Veszprém felől	147	25	48	8	3
Bakonybél felől	2	0	7	16	0
Borzavár felől	0	0	3	0	10

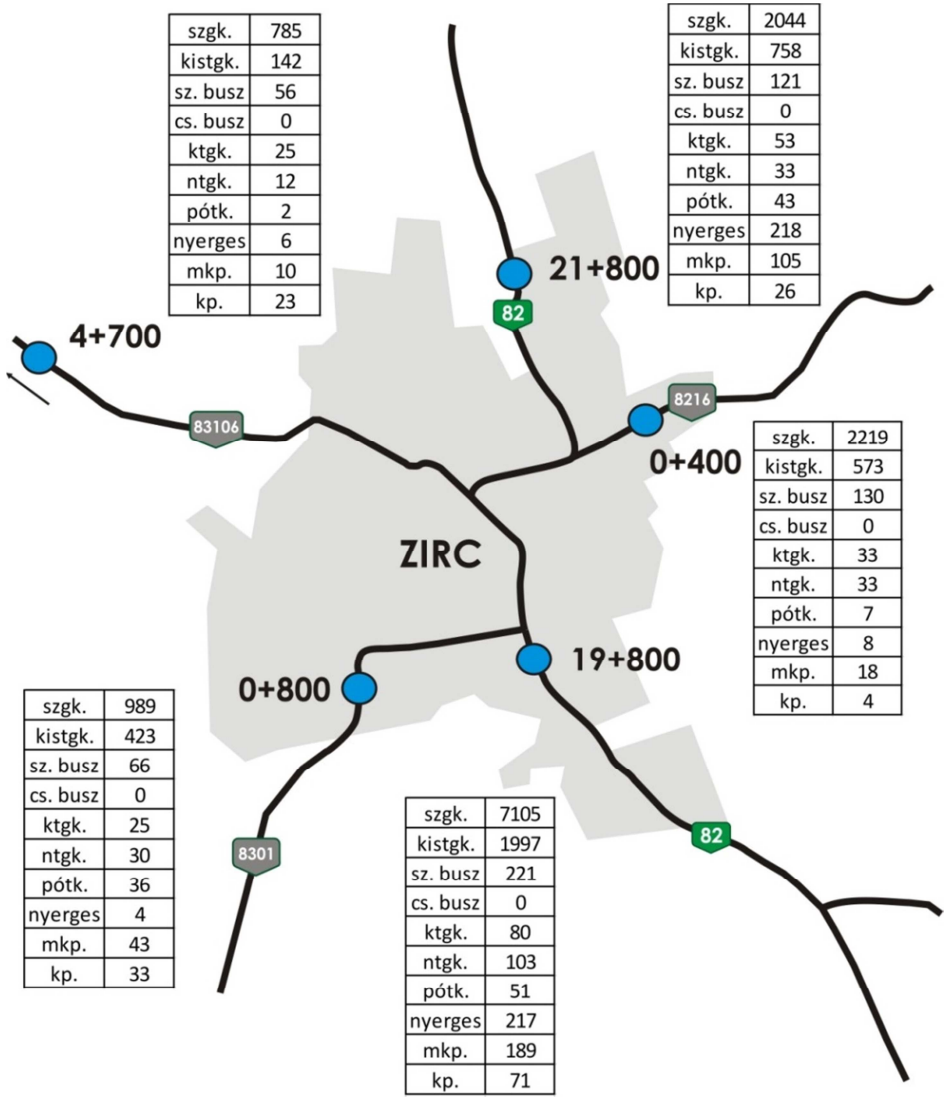
A tehergépkocsik honnan-hová mátrixa 6-9 és 14-17 óra között

A célforgalmat illetően a Veszprém-Zirc viszonylat emelkedik ki. Számlálásaink alapján közel 50 tehergépjármű ingázott a megfigyelt időszakban ezen a vonalon, ugyanakkor Bakonybél, illetve a többi irányból jóval kevesebb, mintegy 10-16 tehergépjármű ingázását tapasztaltuk.

A bevezető utak forgalma

A mellékutakon jelentősen kisebb forgalomnagyságot mérhetünk, itt a legélénkebb a már említett dudari irány, ahol mintegy 2000 személygépkocsi halad át egy átlagos napon. A 8301. j. (Bakonybél felé) és a 83106. j. utak (Borzavár felé) forgalma ettől jóval elmarad, mintegy napi 8-900 személygépkocsira tehető.

Az állami mérési adatokat összevetve a saját méréseinkkel azt mondhatjuk, hogy a 82. sz. főút forgalmi adatai a személygépkocsikra nagyjából megegyeznek, azonban Nagyesztergár, Borzavár és Bakonybél felé jelentősen nagyobb forgalmak bonyolódnak le a méréseink alapján. A teherforgalom esetében a valós forgalom jelentősen nagyobb a 82. sz. főúton és Nagyesztergár felé, mint az országos adatgyűjtésben.



Zirc és környékének forgalmi mérőhelyei és a napi forgalom adatai [forrás: OKKF 2016]

4.2. A város belső közlekedése

A város működésében meghatározó mobilitási folyamatok közül a fejezetben a gyalogos és a kerékpáros igények és lehetőségek feltárását, az egyenlő esélyű hozzáférés helyzetét, a helyi buszközlekedés és a Rákóczi téren tapasztalható utasforgalom jellemzését, a város közúthálózati szerkezetét, a parkolást és a közlekedésbiztonságot vettük górcső alá.

Gyalogos közlekedés

Minden utazás gyaloglással kezdődik és végződik, ez a legalapvetőbb közlekedési forma, szerepét mégis alárendeltnek érezhetjük más közlekedési formákkal szemben. A hétköznapok során gyalogosan közlekedve sokszor látjuk, hogy a személygépkocsival utazók előnyt élveznek lakott területen belül és kívül egyaránt. A járdák és a kapcsolódó gyalogos infrastruktúra kiépítettsége nem csak a közlekedésbiztonság szempontjából kiemelten fontos, hanem az eljutási időre, kényelemre is kihatással van.

Zircen a belterületi kiépített utak hossza közel 31 km, a járdák hossza ennél jelentősen rövidebb 18,9 km. Ez részben annak is köszönhető, hogy a városban az 1980-as évek óta nem épültek járdák, így a Rákóczi tértől távolodva egyre több mellékutcában közlekednek a gyalogosok az úttesten. A gyaloglás általános feltételei a Rákóczi tér felújításával javultak a városközpontban. A közelben található összes közintézmény gyalogosan járdán megközelíthető. A 82. sz. főút városon áthaladó szakasza mellett mindkét irányban található járda, és hat kijelölt, jelzőlámpa nélküli gyalogátkelőhely segíti a főúton való átkelést.

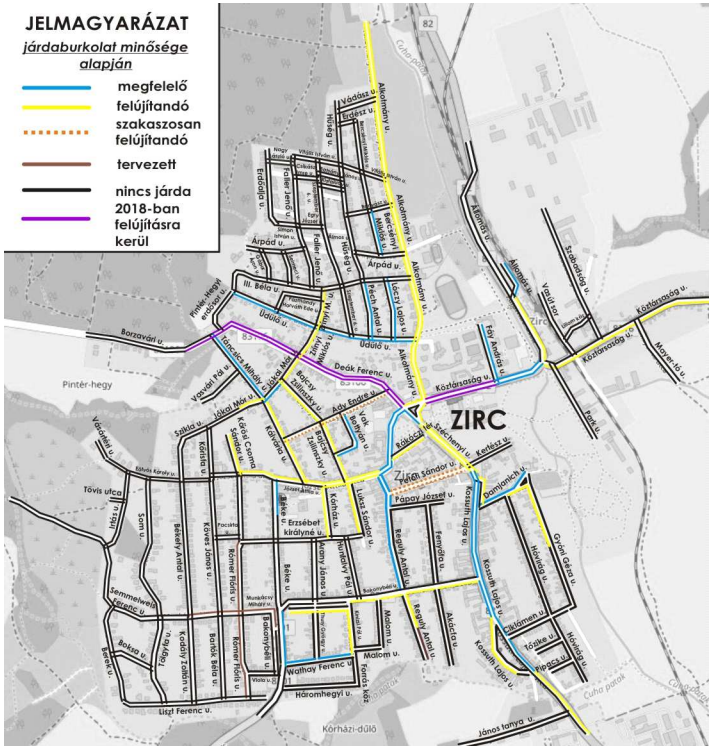
A Rákóczi téren a forgalmas buszmegállónak köszönhetően a reggeli és a délutáni csúcsidőszakban a buszok érkezésekor és indulásakor a szokásos gyalogosforgalom többszöröse jelenik meg rövid idő alatt a járdákon és a gyalogosok közül sokan nem mindig a kijelölt gyalogosátkelőhelyen jutnak át a Köztársaság utca túloldalára. A tér esetleges átépítése során biztosítani kell a buszmegálló(k) minden irányból történő megfelelő gyalogos megközelíthetőségét és biztonságos, a fő gyalogosáramlatokat kiszolgáló átkelőhelyek is szükségesek.

A Rákóczi tértől távolodva a járdák burkolata egyre változatosabb, aszfaltozott, térkővel burkolt, beton felületű és rövid szakaszokon hengerelt zúzottkővel borított szakaszok teszik változatossá az összképet.



A járdák burkolatminősége változó

Ezzel együtt a burkolat minősége is nagyon változó, az elmúlt években felújított járdafelületek mellett rossz minőségű, töredezett burkolatú szakaszok is találhatók városszerte. Örvendetes ugyanakkor, hogy a város két közlekedési csomópontja, a Rákóczi tér és a vasútállomás közötti távolság a sportpálya mellett kialakított új gyalog- és kerékpárúton komfortosabb körülmények között és ugyanannyi idő alatt megtehető, mint a forgalmas Köztársaság utca melletti járdán.



Zirc járdahálózatának minősége (Zirc város Közlekedését feltáró tanulmány (Via Futura, 2015.) alapján)

Zirc egészét tekintve elmondható, hogy a járdák a központtól távolodva egyre ritkábban épültek ki. Kezdetben mindkét oldalon megtalálhatóak, később már csak az egyik oldalon, majd csak szakaszosan kiépítettek. Az Erdőalja és a Kukoricaföldek városrészben, egy-két utcától eltekintve szinte teljesen hiányoznak.

A jövőt illetően a városlakók jogos igénye, hogy a rossz minőségű járdaburkolatok felújításával városszerte biztonságosabbá és kényelmesebbé váljon a gyalogos közlekedés. Emellett biztosítani kell, hogy a 82. sz. főút belterületi szakaszán megfelelő számú és kialakítású gyalogos átkelőhely tegye biztonságossá az átkelést.

Nem csak Zircen, hanem országszerte jellemző probléma, hogy a kertvárosi területeken nincsenek járdák, vagy ha vannak is, rossz minőségűek, keskenyek, valójában nem nagyon használhatók, az ott lakók gyakran az úttesten gyalogolnak. Ez több okból sem jó megoldás: először is a járművezetők és a gyalogosok is úgy érzik, hogy az úttest a járműveké, ezért a gyalogosok bátortalanul használják az úttestet, a járművezetők pedig nem nagyon veszik figyelembe a gyalogosok szempontjait. Másodszor, ebben a működésben kódolva vannak a balesetek. A széles körű járdaépítés, a meglévő járdák szélesítése, rendbe tétele természetesen jó megoldás lenne, de a legtöbb önkormányzat számára ez vállalhatatlan teher. A probléma összetett és nehezen megoldható a jelenlegi szabályozási és finanszírozási keretek között. Ameddig ez nem változik meg alapvetően, addig új megoldásokat kell keresnünk.



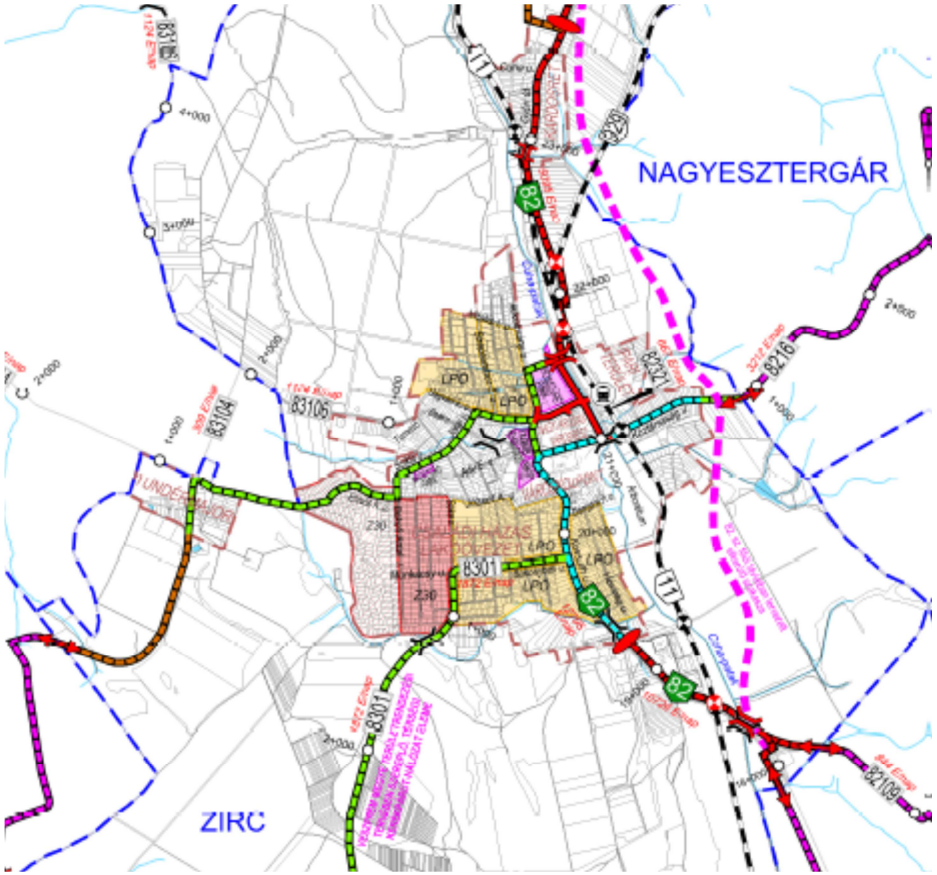
Festett járda

Egy ilyen megoldás lehet a „festett járda”, ahol a meglévő úttest egy részére lényegében felfestünk egy gyalogossávot és az úttest fennmaradó részétől elválasztó vonalra fényvisszaverő prizmákat helyezünk el. A megoldás csak kijelölt Lakó-pihenő övezetekben használható. Legfontosabb célja, hogy az utcákat visszaadja az embereknek, bátorítsa őket az utcák használatára. A Lakó-pihenő övezet kialakítása után a területen lakók dönthetnek úgy, hogy ilyen módon szeretnék-e használni az utcáikat. Mivel ezeken a területeken átmenő forgalom nem lehet, ezért az új használati módból fakadó kötelezettségek gyakorlatilag minden ott közlekedőre érvényesek, hiszen a helyben lakó közösség döntése hozta létre az új rendszert. Fontos szempont, hogy a járda „felfestésével” a járművek számára fenntartott rész vizuálisan leszűkül, ami csökkenti a forgalom sebességét. A járművek mozgását a felfestés nem akadályozza, a festett járdára a járművek szükség esetén ráhajthatnak.

Kerékpáros közlekedés

A kerékpározás egyre népszerűbb és közismerten környezetbarát közlekedési forma, mely viszonylag alacsony költségek mellett időben jól tervezhető utazást biztosít, így rövidebb, 5-10 km-es távolságokban az egyéni motorizált vagy a közforgalmú közlekedés reális alternatívája, ennél nagyobb távolságokban annak kiegészítője lehet. Az Európai Unió 2016. október 12-én jóváhagyott kerékpározásra vonatkozó ütemterve azt a célt tűzte ki, hogy tíz év alatt az EU tagállamaiban kétszereződjön meg a kerékpározás részaránya. Ennek értelmében a kerékpározás jelenlegi 7–8%-os arányát mintegy 15 %-ra kellene emelni Magyarországon. Az ambiciózus cél csak úgy teljesíthető, ha a tagállamok, így Magyarország is, konkrét lépéseket tesznek a kerékpározás népszerűsítése érdekében.

Zircen 2016 elején 1 km hosszú kerékpárút került átadásra. Segítségével biztonságosabban megközelíthető a vasútállomás és a mellette kiépült új buszpályaudvar és a Rákóczi tér, hiszen nem kell a Köztársaság utca Apátság és vasútállomás közötti szakaszát használni. A 82. sz. főút belterületi szakaszán az Apátságtól déli irányban nem áll rendelkezésre párhuzamos kerékpáros infrastruktúra, így itt a jelentős teherforgalom miatt nem lehet komfortosan és biztonságosan kerékpározni.



Zirc tervezett kerékpárút-hálózata a készülő kerékpárhálózati tervben

A kerékpározás lehetőségeit Zircen erősen korlátozzák a domborzati viszonyok. A város legmélyebben fekvő területe, a vasútállomás és környéke, valamint a legmagasabban fekvő nyugati városrész között

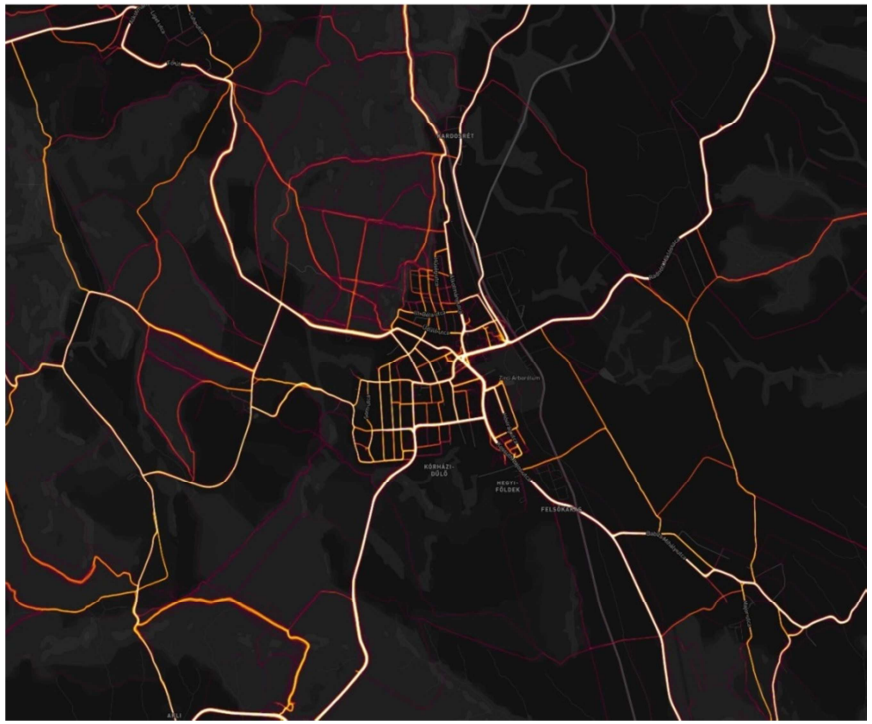
60 méter a szintkülönbség. A város tengerszint feletti magassága miatt ráadásul az időjárás is hűvösebb és csapadékosabb, mint az ország más területein, ami nem kedvez a kerékpározásnak. A városon belüli távolságok rövidek, a belső városrészen viszonylag csekélyek a szintkülönbségek, ezzel együtt a zhirciek inkább autóznak, az 1000 főre jutó személygépkocsik száma 3%-kal meghaladja az országos átlagot.

A hétköznapi közlekedésben problémát okozhat a kerékpártárolók hiánya. Jelenleg néhány kerékpár tárolására elegendő tároló áll rendelkezésre a vasútállomás és a buszpályaudvar mellett, melyek azonban nem fedettek. Kerékpártároló található még az Erzsébet Kórház és Rendelőintézetnél, mely a parkoló felújításakor került kialakításra. A közintézményeknél nem áll rendelkezésre kerékpártárolási lehetőség, a belvárosban csak a Penny Market mellett helyezhető el biztonságosan 16 db kerékpár. Emellett a vasútállomás mellett található Tesco áruház biztosít nagyszámú (több mint 40 db) kerékpár elhelyezésére alkalmas tárolót.

Zirc vonzáskörzetében nem épültek ki a kerékpárutak, így a környező településekről kerékpárral csak közúton lehet megközelíteni a várost. Ez leginkább északi és déli irányban okoz problémát, ugyanis Kardosrét és Olaszfalu csak a forgalmas 82. sz. főúton érhető el, amelyen a jó burkolatminőség ellenére sem ajánlott kerékpározni a jelentős kamionforgalom miatt. Nagyesztergár, Borzavár és Akli felől négy és öt számjegyű mellékutakon lehet Zircre kerékpározni, amit az akár 100 m-es szintkülönbségek nehezítenek meg.

Az előzőek alapján jogos igényként fogalmazódhat meg, hogy a 82. sz. főút belterületi szakaszain kerékpársáv, külterületi szakaszain Kardosrét és Olaszfalu biztonságos megközelítése érdekében kerékpárút épüljön. Zirc Kerékpárforgalmi Hálózati Terve kezeli ezt az igényt, kerékpárút megépítését javasolja Kardosrét és az olaszfalui elágazásig a 82. sz. főúton, továbbá kerékpársávot javasol a Kossuth Lajos utcára és a Köztársaság utcára, kerékpáros nyomot az Alkotmány utcára, a Deák Ferenc utcára és a Bakonybéli utcára. Emellett szintén fontos, a kerékpározás részarányának növelését szolgáló intézkedés lehet a kerékpártárolók számának növelése, valamint a buszpályaudvar és vasútállomás mellett a hosszú távú kerékpártárolást kényelmesen lehetővé tevő fedett tárolók kialakítása.

Az alábbi hőtérkép Zirc és környékének átlagos, szabadidős kerékpáros forgalmát mutatja be, ahol a világosabb részek reprezentálják a nagyobb kerékpáros forgalmat.



Zirc és környékének kerékpáros hőtérképe [forrás: STRAVA LABS – Global Heatmap]

A térkép alapját azok a rögzített nyomvonalak adják, melyeket a cég okostelefonos aplikációját igénybe vevők rögzítenek a kerékpáros túráik során. A térképen kirajzolódnak a fontosabb útvonalak, többek közt a Zircre befutó országos utak és jól látszik a Rákóczi tér csomóponti szerepe is. Emellett jól láthatóak a túrakerékpárral is bejárható utak is, például a Cuha-patak völgye irányába, Szarvaskúttól északra és a Pintér-hegy területén is jelentős kerékpáros mozgások figyelhetők meg.

Ugyanakkor a város domborzati és éghajlati adottságai mellett a kerékpározás jó eséllyel elsősorban szabadidős tevékenységként nyerhet teret, illetve az idegenforgalom fellendítésében játszhat akár fontos szerepet. Azonban mindkettőhöz jelentős infrastrukturális beruházások szükségesek és jelentősen javítani kell a kerékpárosok biztonságát és így biztonságérzetét is.

Egyenlő esélyű hozzáférés

Az egyenlő esélyű hozzáférés vagy akadálymentesítés a mozgásukban, látásukban, hallásukban korlátozott emberek és az értelmi fogyatékosok közlekedéshez való hozzáférésének javítását célozza. A város megismerése során az egyenlő esélyű hozzáférés helyzetét a gyalogos létesítmények, az autóbusz megállók és a közintézmények esetében vizsgáltuk. A város belső területét tekintettük át részletesen, mindemellett megállapításaink nagy megbízhatósággal kiterjeszthetőek a város teljes területére.

A közúti gyalogos átkelések fő áramlási irányaiban a járdaszegélyek jellemzően süllyesztett kivitelűek, az újabban és a kijelölt gyalogos átkelőknél létesítettek kivétel nélkül azok. Amennyiben ez a tendencia a továbbiakban is fennmarad, ilyen jellegű akadálymentesítési problémával nagyobb forgalmú helyeken már nem kell számolni. Meg kell ugyanakkor jegyezni, hogy egyes helyeken a járda állapota komolyabb kívánni valót hagy maga után. Ennek mértéke időnként már zavarhatja a biztonságos közlekedést is.

Az autóbusz-állomás viszonylag új építésű, itt mind a buszállomás, mind a megközelítési útvonalak akadálymentesek. Az elektronikus utas-tájékoztató rendszer - ami csak itt áll rendelkezésre a városban - jelenlegi működése nehezen értékelhető az akadálymentesítés szempontjából. Ha a jövőbeni intézkedések következtében a helyközi forgalom megerősödik, akkor a tájékoztató rendszer fejlesztésénél ezt a szempontot is figyelembe kell majd venni.



A helyközi autóbuszok legfontosabb megállója a Rákóczi tér, itt zajlik az átszállások jelentős része is. Célszerű volna, ha a több autóbusz egyidejű beállását lehetővé tevő – így elég hosszú – megálló mindkét végéről megközelíthető volna rámpán is. Ma a déli vége felől nincs rámpa, noha erre elegendő hely áll rendelkezésre.

A helyi autóbusz alacsonypadlós, a rendszeresített rámpa kialakítása az útburkolat szintjéről is lehetővé teszi a felszállást. A helyi autóbusz megállóiban a járatokról nyomtatott (akadálymentesnek nem tekinthető) menetrend ad tájékoztatást. A nagyobb forgalmú közintézmények akadálymentesítése zömmel megoldott. Rámpa

segíti a bejutást a Polgármesteri Hivatal épületébe, hasonló a helyzet a Kormányhivatal és a kórház esetében is. Nem akadálymentes a NAV és a Rendőrség bejárata.

Összességében megállapítható, hogy a város közlekedési infrastruktúrája a legnagyobb forgalmú helyeken nagyobb részben, az új beruházások esetében teljesen akadálymentes, és megfelel a jelenlegi technológiai lehetőségeknek. Jól meghatározhatóak a szükséges beavatkozások helyszínei, s hogy hol használhatóak ki az új technológiák által nyújtott előnyök.

Helyi buszközlekedés

Zircen 1984. szeptember 29-e óta közlekedő menetrend szerinti helyi autóbusznak jelenleg három, jellemzően körjáratként, csak munkanapokon közlekedő járata van.



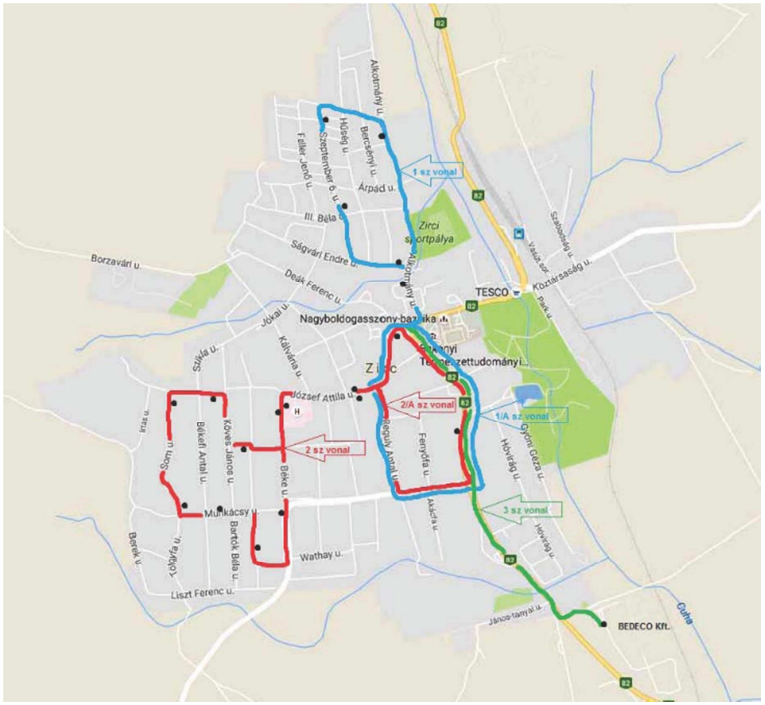
A járatok a Rákóczi téren kijelölt megállóhelyről indulnak és oda is érkeznek vissza.

- 1. sz. vonal („Erdőalja"): A napi 16 járat a Rákóczi tér – Szeptember 6. u. – Alkotmány u. – Rákóczi tér útvonalon, 6 megállóhelyet érintve közlekedik (viszonylathossz 4,0 km, menetidő 6 perc).
- 2. sz. vonal („Kukoricaföldek"): A napi 17 járat a Rákóczi tér – Orvosi rendelők – Rómer Flóris u. – Kórház – Rákóczi tér útvonalon, 12 megállót érintve ér körbe (viszonylathossz 2,3 km, menetidő 13 perc).
- 3. sz. vonal („BEDECO Kft."): A napi két, jellemzően dolgozókat szállító járat a Rákóczi tér – BEDECO KFT. – Rákóczi tér útvonalon, 2 megállót érintve közlekedik (viszonylathossz 3,3 km, menetidő 10 perc).

A járatok reggel 6 és délután 18 óra között közlekednek, az üzemeltető a Zirci Városüzemeltetés Nonprofit Kft., aki a legutóbbi időkig egy Renault Coman Multirider típusú (PCR-400), 19 fő befogadására alkalmas járművel végezte a szolgáltatást. A szükséges jegyeket (2017: 200 Ft) és az összvonalas bérleteket (2017: 3 300 Ft) az autóbuszon, valamint az üzemeltető irodájában (Alkotmány u. 5.) lehet megváltani. A 2016 áprilisában készült Zirc város stratégiai programjában lévő felmérés szerint a város lakói többnyire elégedettek a helyi közforgalmú közlekedéssel, 0-tól 10-ig terjedő skálán átlagosan 6,5-re értékelték a szolgáltatást, a legtöbben (20,1%) 10 pontot adtak, ami összecseng a jelen munkában készült kérdőívek eredményeivel.

A 19 fő befogadóképességű autóbusz bizonyos időpontokban, például a reggeli becsengetés előtt, nem bizonyult elengendőnek az utasok szállítására, napközben pedig általában nem volt kihasznált. „A városvezetés számára is nyilvánvalóvá vált, hogy egy busz nem elegendő a járatok ellátásához, ezért tartalékjárműként a Zirc Kistérségi Többcélú Társulás Iveco Daily-je (LSM-697) került bevetésre, és egy harmadik autóbuszt is vásároltak (Coman

MaxiRider, PLW-511, Renault Master alapra karosszált midi), utóbbi busz a fordajármű." (forrás: http://sony872.blog.hu/2017/08/30/zirc_helyi_jarat) Az új autóbusz beüzemelésével együtt a menetrend is változott.



A helyi járat új vonalhálózata
(http://zirc.blog.hu/2017/11/13/valtozik_a_helyi_jarat_menetrendje)

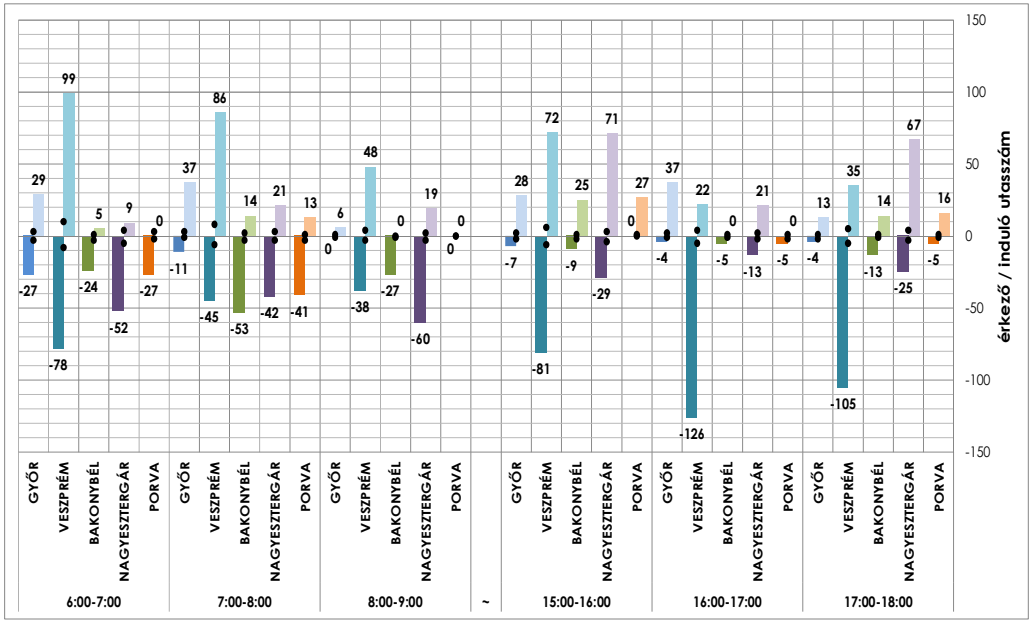
Az 1. sz. vonal („Erdőalja") járata 8:15-kor érinti az orvosi rendelőket (Kossuth u. 24.) is. A 2. sz. vonal („Kukoricaföldek") járata két új megállóval bővült, a József Attila utcai gyógyszertárhoz és a kórházhoz is szállítja már az utasokat, valamint 7:55-kor kétszer is érinti a Kossuth utcai rendelőket. Az előző két járat Rákóczi térről való indulási időpontjai is változtak. A 3. sz vonal („Bedeco Kft.") menetrendjében nem történt változás. A módosítások 2017. december 1-től léptek hatályba. (http://zirc.blog.hu/2017/11/13/valtozik_a_helyi_jarat_menetrendje)

A helyi buszközlekedésre kevés panasz érkezett, ezzel együtt mindig van mód a továbbfejlesztésre. Felmerült például, hogy érdemes lenne tovább erősíteni a városon belüli funkcionális kapcsolatokat, például az egészségügyi intézmények közötti buszkapcsolatok erősítésével.

Kérdések merültek fel a helyi buszhálózat helyi kézben tartásának ügyében is. Álláspontunk szerint érdemes helyi kézben tartani a szolgáltatást, mivel így a helyi érdekek érvényesülhetnek a menetrendben, a buszok kialakításában. Általános tapasztalat, hogy a nagy buszos cégek a saját üzemeltetési érdekeiket jól tudják érvényesíteni és kevésbé rugalmasak, ami csak ritkán szolgálja a városok érdekeit. A másik oldalról a professzionális háttér és a jelentős buszflotta miatt az üzemeltetés olcsóbb lehet. Érdemes lenne ezt a kérdést részleteiben megvizsgálni, de a szakmai tapasztalatok inkább a helyben üzemeltetést támogatják. Sajnos a nagy buszos cégek által üzemeltetett helyi tömegközlekedés néha látszatintézkedésnek tűnik, tulajdonképpen senkinek az érdekeit sem szolgálva.

Buszközlekedés a Rákóczi téren

A Zirc központjában található Rákóczi tér fontos autóbuszos átszállópontként is működik a környéki települések és Veszprém között. Az utasszámlálás napján, a Rákóczi téren, 2017. november 15-én, szerdán reggel 6:00 és 9:00 között a 26 érkező járatról 368 leszállót, a 27 induló járatra 202 fő felszállót, míg a 18 átmenő járat esetében 157 leszálló és 166 felszálló utast számláltunk meg. A délutáni időszakban, 14:30-18:00-ig a 26 érkező járatról 325 leszállót, a 25 induló járatra 382 felszállót, míg a 20 átmenő járat esetében 200 leszálló és 157 felszálló utast számláltunk.



A Rákóczi tér érkező (-) és kiinduló (+) utasforgalmának induló- és céltelepülései óránkénti bontásban

Az óránkénti utasforgalmi adatok alapján látható, hogy az utazások nagy részét a Veszprémbe tartó utazások teszik ki, reggel 233 fő indul Veszprémbe, délután 321 fő érkezik vissza a vizsgált időszakban. Porva irányából reggel 68 fő érkezik, míg délután csak 43 fő indul visszafelé (ennek oka lehet, hogy délután több közvetlen járat van Porva irányába Veszprémből). Bakonybél/Lókút felől reggel 104 fő érkezik, viszont délután csak 39 fő indul vissza. Dudar irányából a reggeli órákban 154 fő érkezik, délután pedig 159 fő utazik vissza. Győr felé mindkét időszakban többen utaznak, reggel 72 fő, míg délután 72 fő indul, szemben az egész mérés alatt érkező 53 fővel.

A Rákóczi téren bonyolódó utasforgalom irányonkénti eltérését a közvetlen, Zirc érintésével közlekedő járatok napközbeni eloszlása is nagyban befolyásolja.



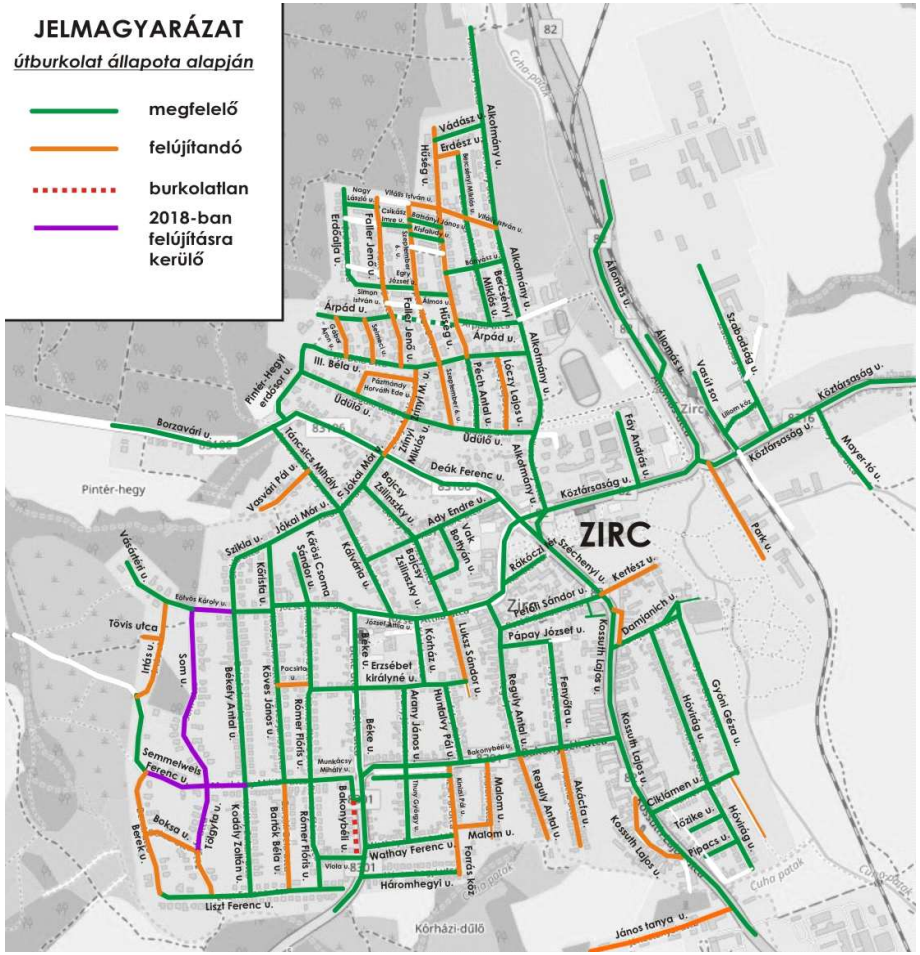
Az új autóbusz-állomás kocsiállásai

A vasútállomás szomszédságában található új autóbusz-állomás jelenlegi forgalma jelentéktelen, reggel 6:00 és 9:00 között 27-27 fel-, illetve leszálló, míg 14:30 és 18:00 között 10 fel-, illetve 16 felszálló utast számláltunk meg, akiknek döntő többsége diák volt. A reggeli időszakban 22 érkező, 20 induló és 14 átmenő járatot, míg a délutáni időszakban 19 érkező, 18 induló és 16 átmenő járat fel- és leszálló utasforgalmát rögzítettük.

Fontos probléma, hogy a Rákóczi tér autóbusz forgalma a reggeli és a délutáni csúcsidőszakban jelentősen kihat a környező utcák forgalmára és torlódásokat okoz. Rövid távú, de működő megoldást jelentene a meglévő kocsiállások bővítése és szabályos használata, mert a probléma gyökere az, hogy a csúcsidőszakban több busz kíván megállni, mint ahány elfér, így egy idő után sem a buszok, sem a személygépkocsik nem tudnak közlekedni. Hosszabb távon ezzel együtt elkerülhetetlen a tér közlekedési rendjének és ennek kapcsán funkcióinak felülvizsgálata, átalakítása.

Az utak burkolatának minősége

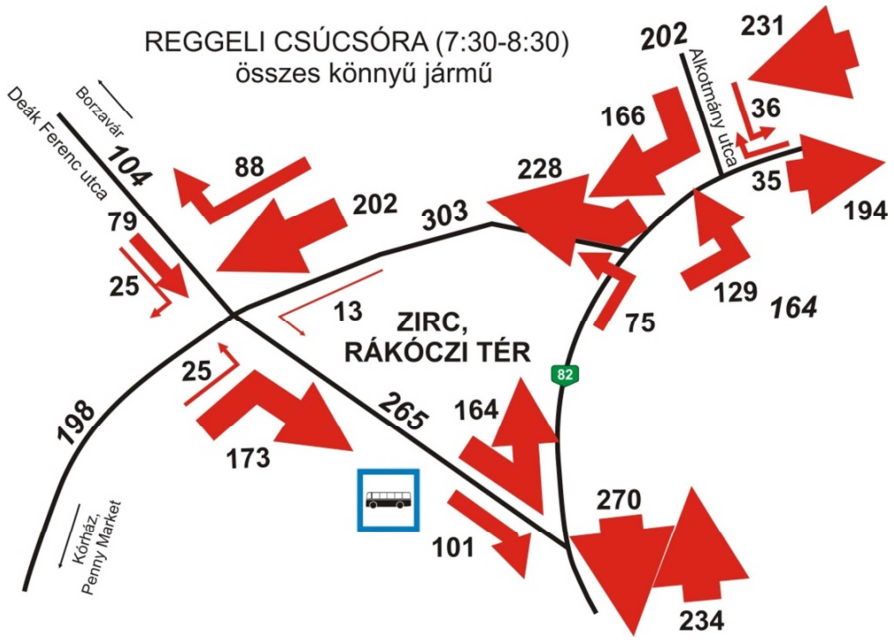
Zirc városának utcái általában szilárd útburkolattal rendelkeznek, állapotuk összességében megfelelő minőségűnek mondható. A tágabb körben értelmezett városmag útjainak burkolata átlagos, elfogadható minőségű, ugyanakkor több helyen az útburkolat töredezett, néhol kátyús. Az Erdőalja városrészen számos észak-déli irányú utca burkolata felújításra szorul.



Zirc közúthálózatának burkolatminősége (Zirc város Közlekedését feltáró tanulmány (Via Futura, 2015.) alapján)

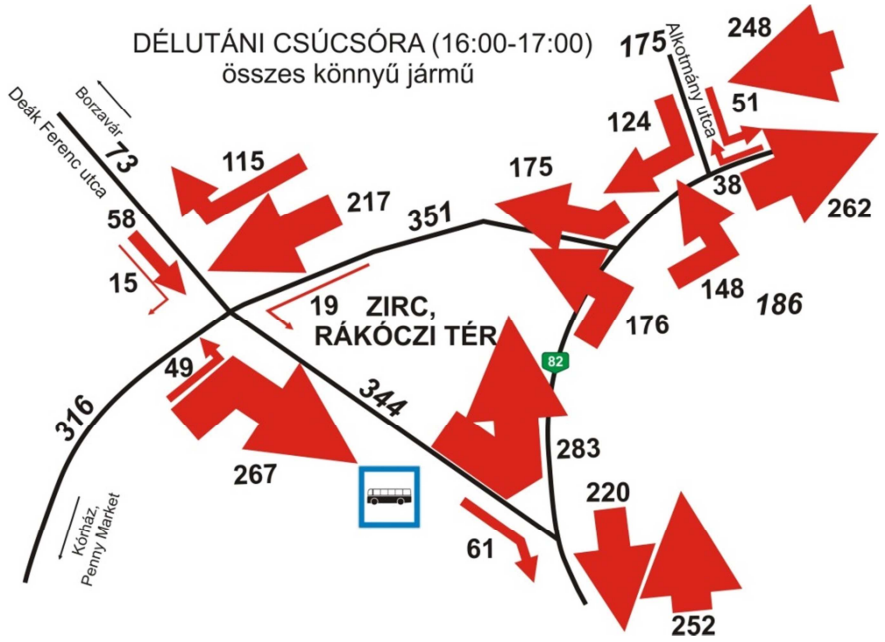
Személygépkocsi forgalom a városban

A város egyik legmeghatározóbb helyszíne a Rákóczi tér, ahol számos forgalmi áramlat találkozik és keresztezi egymást. Abszolút értékben a 82.sz. főút forgalma a legmagasabb, azonban itt messze nem arról van szó, hogy a Köztársaság utca – Széchenyi utca tengely dominálna, hiszen (mint ahogyan az ábrán is látszik) a téren számos kanyarodó áramlat találkozik, számos ki- és becsatlakozást láthatunk.



A Rákóczi tér reggeli csúcsórai forgalma

Az egyik legjelentősebb ilyen irány a József Attila utca – Köztársaság utca irány, amely a tér előnytelen kialakításából adódóan nyugatról kelet felé haladva egy jobbra és egy balra kanyarodással tud csak lebonyolódni. Ez az áramlat konfliktusba kerül a téren található buszmegállóban várakozó, vagy ott megállni szándékozó autóbuszokkal és a 82. sz. főútra történő becsatlakozásnál is látható, hogy ezen mellékirány forgalma összemérhető a főirány forgalmával, ami hosszas várakozási kényszert vetít előre. A Köztársaság utca – József Attila utca forgalom ilyen nehézségekkel nem terhelt, hiszen az a tér északi, egyirányú útszakaszán bonyolódhat le. Szintén jelentősnek mondható az Alkotmány utcába a tér felől balra bekanyarodni kívánó személyautók száma, amit még felül is múl az Alkotmány utcából jobbra kis ívben kikanyarodni szándékozók mennyisége. Az említett kanyarodó, fonódó mozgások viszonylag kis helyre kényszerülnek összezsúfolódni és nem mellékes körülmény, hogy a főútvonal egy erős ívben fekszik, így csúcsidőben kódolva vannak a konfliktushelyzetek és a torlódások.



A Rákóczi tér délutáni csúcsórai forgalma

A délutáni csúcsban az imént említett problémák még meghatározóbbak, hiszen a József Attila utca felől a buszmegállón keresztül balra kanyarodni szándékozók száma jelentősen magasabb

a reggeli csúcshoz képest, sőt, a 82. sz. főút egyik irányában mért forgalomnál is jelentősebb, pedig éppen ebbe a forgalomba kíván becsatlakozni. A reggelihez képest sokkal markánsabban jelenik meg a 82. sz. főútról a térre balra kanyarodó forgalmi áramlat, és ennek közelében az Alkotmány utcába szintén balra bekanyarodni szándékozók száma is némileg magasabb a reggeli csúcshoz képest. Ugyanitt az Alkotmány utcából jobbra kikanyarodni szándékozóak száma némileg mérsékeltebb a reggeli állapotokhoz viszonyítva. e kanyarodó mozgások jelentős része valószínűleg az Alkotmány utcai iskolába hordott gyermekek szállításával függ össze.

Elmondható, hogy a Rákóczi tér jelenlegi forgalmi rendje nagyon előnytelen és nem támogatja a felmerülő forgalmi igények színvonalas lebonyolódását.

Másik említésre méltó csomópont a 82. sz. főút csomópontja a Tesco áruháznál. Bár közel sem olyan összetett, mint a Rákóczi tér, azonban pár körülmény miatt mégis szót érdemel. A főút itt is 90°-os ívben halad, így a csomóponti kanyarodó mozgások kiemelt figyelmet követelnek. Ami még inkább érdekessé teszi a csomópontot, az a fölé- és alárendelt utakon tapasztalható forgalomnagyság, annak arányai. Az országos forgalomszámlálási adatok szerint a 82. sz. főút forgalomnagysága valamivel magasabb, mint a 8216. j. úté (Köztársaság utca), azonban a saját méréseink szerint ez a viszony nem mindig igaz, sokszor a Nagyesztergár felé vezető út forgalma magasabb, mint a Kardosrét felé vezető irányé. Ez pedig azt jelenti, hogy a vasúti átjáró felől érkező, elsőbbségadásra kötelezett forgalom nem tud akadálytalanul becsatlakozni a főút forgalmába. A kanyarodó főirány és a magas alárendelt irányú forgalomnagyság miatt megfontolandó lehet a forgalmi rend felülvizsgálata és körforgalmi rend kiépítése.

Zirc közúthálózatának meghatározó eleme a városon észak-déli irányban áthaladó 82.sz. másodrendű főút, amely nemcsak a városon átmenő forgalom tekintetében a legjelentősebb, de a város belső forgalmának is egyik legfontosabb gyűjtőútja. Ezen kívül több alsórendű út is található a városban, ezek mind a 82. számú főútból ágaznak ki. A 8301. jelű út (Bakonybéli utca) a város déli részén indul nyugat felé, majd délnek fordul. A 8216. jelű út (Köztársaság utca) a vasútállomásnál indul északkelet felé, míg a 83106. jelű út (Deák Ferenc utca) a város központi részén, a Rákóczi téren indul és tart északnyugati irányba.

Nem országos közút, de a helyi igények lebonyolításában, összegyűjtésében részt vesz a Rákóczi térről a Kórház felé vezető József Attila utca, de említhetjük még az északi lakóterületet feltáró, szintén a Rákóczi térről induló Alkotmány utcát is. Mindkét utca forgalmas, Zirc belső forgalmában meghatározó jelentőségű.

Az említett főbb utakon kívül a város többi utcája jellemzően kis szélességű, kétirányú forgalomra csak kompromisszumokkal vagy egyáltalán nem alkalmas, így érdemben gyűjtőúti funkciót ellátni, illetve átmenő forgalmat lebonyolítani nem tudnak. Ez több helyen problémaként merül fel. Például az északi lakóterületet egyedül az Alkotmány utca tárja fel, amely a Rákóczi téren csatlakozik a város vérkeringésébe, függetlenül attól, hogy a közlekedőknek merre van az úti céljuk. Itt célszerű lenne legalább egy másik kapcsolatot biztosítani a főúthálózat felé. Az említett József Attila utca is csak a Városi Kórház épületéig rendelkezik elegendően széles burkolattal, azt bármilyen irányban elhagyva kis lakóutcákat találhatunk.

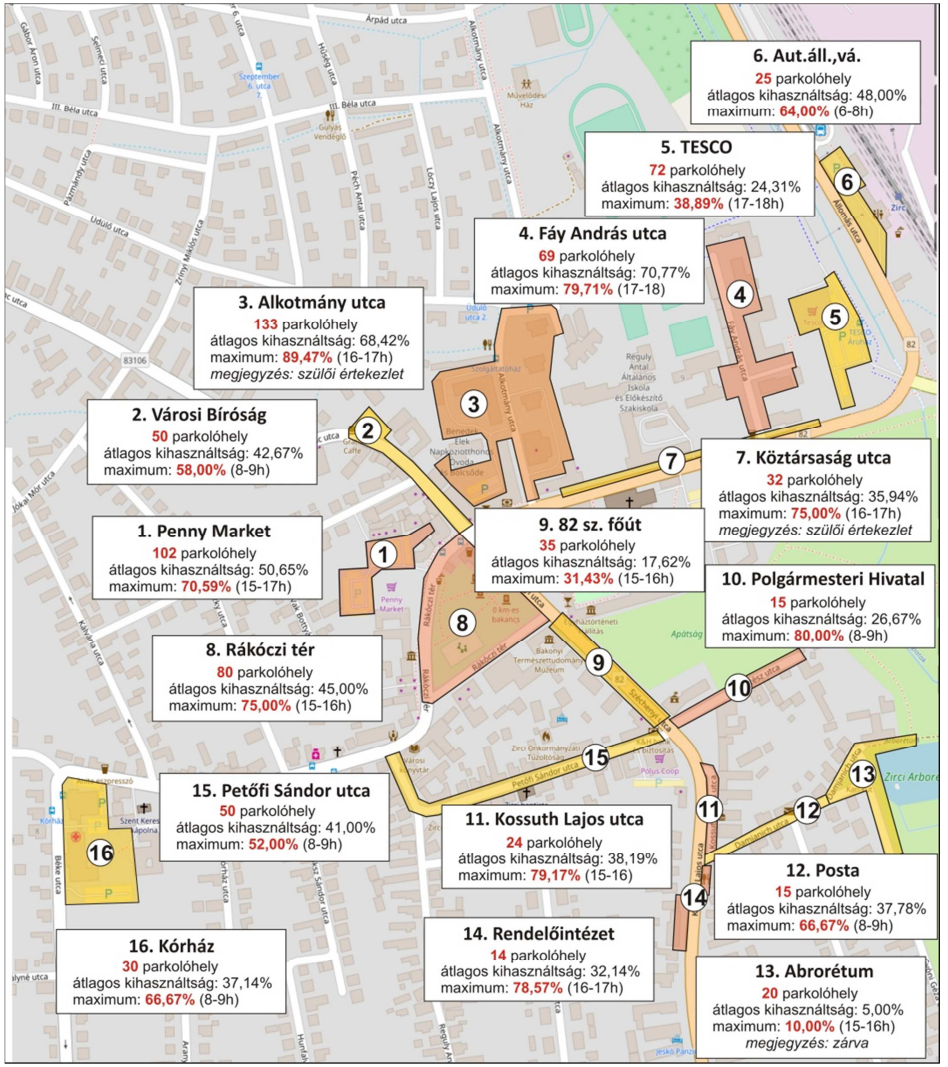
Parkolás

A parkolási helyzet feltérképezése során Zirc központjának parkolóhelyeit és azok foglaltságát mértük fel.

A város parkolóhelyein az átlagos kihasználtság összességében közepes mértékűnek mondható a méréseink szerint. A kihasználtság – nem meglepő módon – a központban a legmagasabb és attól távolodva csökkenő tendenciát mutat. Egyes helyszínek folyamatosan közepesenél magasabb kihasználtsággal működnek (pl. Alkotmány utca környéke, Fáy András utca térsége), van, ahol az átlagosan közepes kihasználtság egy-egy csúcsidőszakban jelentősen megemelkedik (pl. Rákóczi tér, Penny parkoló).

Megfigyelhető, hogy bizonyos területeken az átlagosan szerény kihasználtság rövid időszakokra kifejezetten megemelkedik (jellemzően ügyintézéssel kapcsolatos helyek: Kórház, Rendelőintézet, Polgármesteri Hivatal, Posta, de a Kossuth Lajos utca is ide sorolható). Az átlagos és a maximális kihasználtság is alacsonynak mondható például a Tesco parkolójában (sem a szomszédos lakóterületek, sem a vasútállomás kiszolgálásában nem játszik szerepet), vagy a 82. sz. főút Széchenyi utcai szakaszán. Átlagosnak mondható, jelentősebb ingadozás nélküli kihasználtságú a Városi Bíróság és a Petőfi Sándor utca térsége.

Mindazonáltal az összesített értékek nem feltétlenül tükrözik az időben koncentráltan jelentkező, esetleges lökésszerű igényeket, mikor kifejezetten nehézkes lehet parkolóhelyet találni, jellemzően az ügyintézéssel kapcsolatos helyszíneken. Némi plusz gyaloglással azonban a parkolási igény szinte mindig kielégíthető, a kérdés inkább az, hogy az autósok mekkora gyaloglási távolságot tolerálnak a parkolóhely és a célpontjuk között.

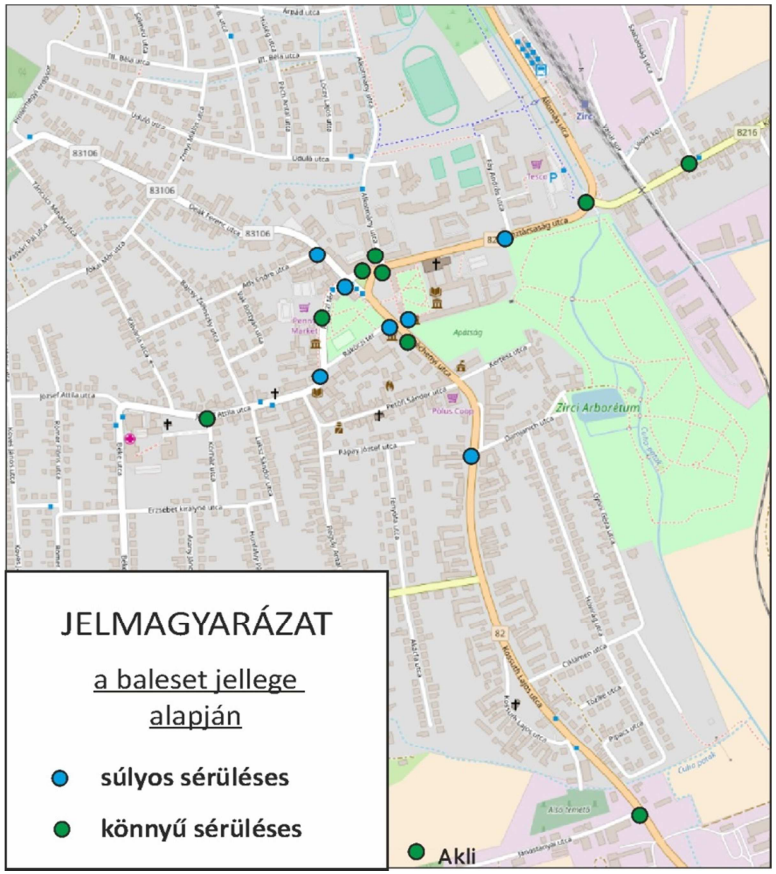


A parkolásfelvétel eredményei

A parkolóhelyek állapotáról elmondható, hogy a városközpontban szinte kizárólag burkolt, felfestett parkolókkal találkozhatunk, míg a lakóövezetekben vegyesen fordul elő burkolt és murvás-földes parkolófelület is.

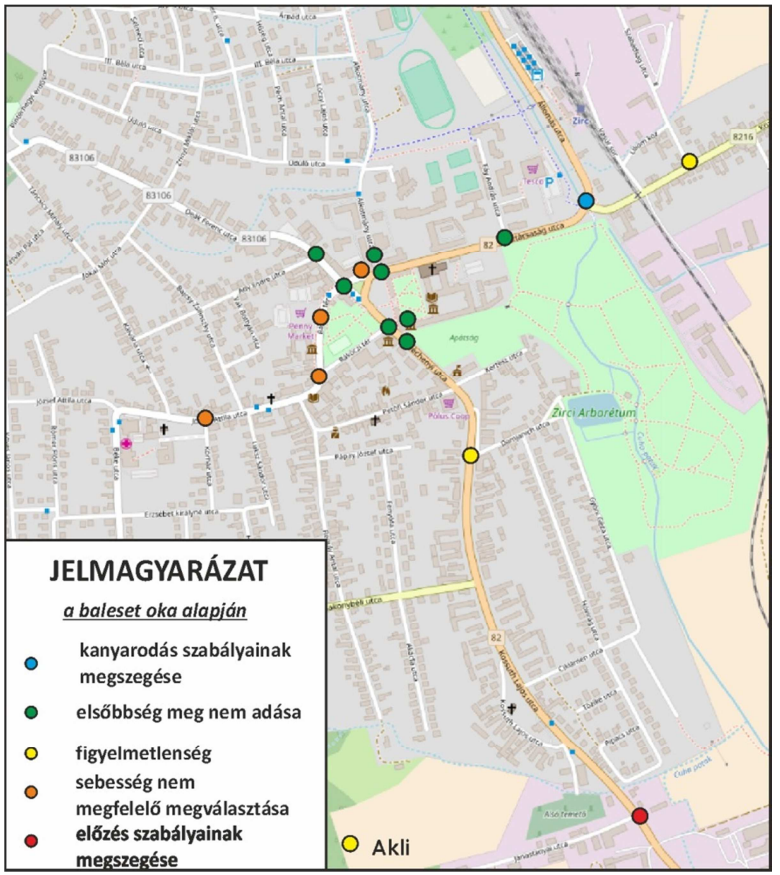
Közlekedésbiztonság

A Veszprémi Rendőrkapitányság rendelkezésünkre bocsátotta a 2013-2017 között Zirc belterületén történt személyi sérüléses balesetek adatait. Eszerint az említett időszakban 17 könnyű vagy súlyos sérüléssel járó baleset történt Zircen, halálos baleset nem volt.



Balesetek Zircen

Kimenetel szerint 7 súlyos és 10 könnyű sérüléssel járó baleset történt. A balesetek a Rákóczi téren és környékén, a 82. sz. főúton és a József Attila utcán történtek. Érdekes információkhoz jutunk, ha a balesetek okát vizsgáljuk meg. A balesetek jelentős részében (17 esetből 7 alkalommal) a baleset sértettje gyalogos volt, a jármű nem adta meg az elsőbbséget a gyalogátkelőhelyen, ebből 1 esetben a gyalogos figyelmetlensége volt a baleseti ok. A gyalogosbalesetekből 4 végződött súlyos, 3 pedig könnyű kimenetellel. Különösen feltűnő, hogy 3 gyalogosbaleset is történt a Rákóczi tér – Széchenyi utca találkozásánál fekvő gyalogátkelőhelyen.



A balesetek okai Zircen

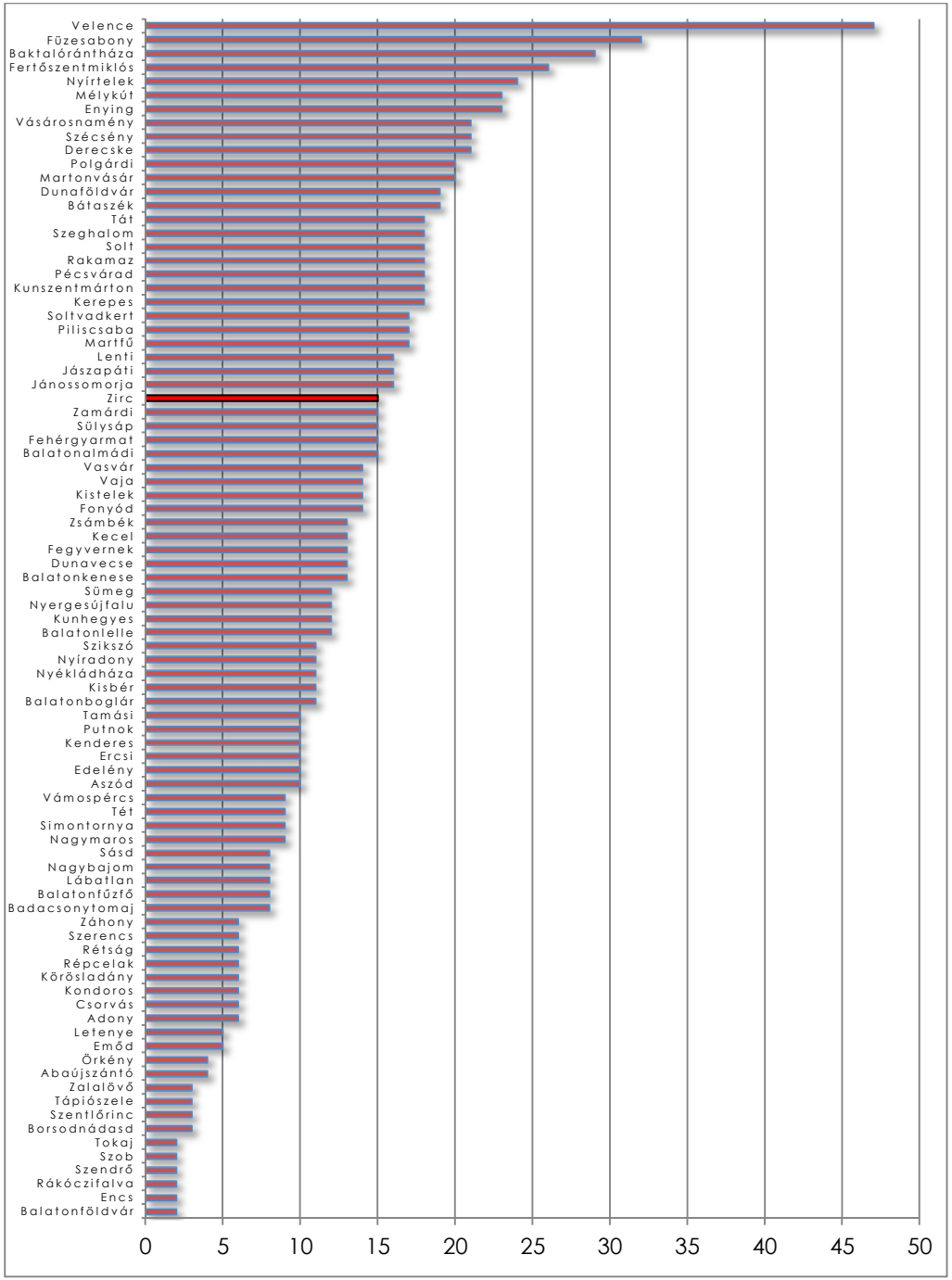
Az eredmények alapján Zircen a gyalogosok biztonsága jelentősen javítandó, még a meglévő gyalogátkelőhelyeken is, a József Attila utca forgalmát pedig érdemes lenne lelassítani.

A város baleseti helyzetének megítélése céljából elvégeztünk egy összehasonlító vizsgálatot, amiben hasonló adottságú városok baleseti helyzetét vizsgáltuk és vetettük össze a zirci adatokkal. Ehhez a KSH adatbázisában szereplő adatokat használtuk fel, ahol az ország összes településére szerepelnek 2016. évi baleseti adatok, mégpedig a települések teljes közigazgatási területére, azaz nemcsak a belterületre. Ezek az adatok azt mutatják meg, hogy az adott településen az adott évben összesen hány fő sérült meg halálos, súlyos, vagy könnyű balesetben. A baleset egyéb részleteiről (pl. baleset oka, részesei, településen belüli elhelyezkedés) nincs információ.

A teljes adathalmazból kiválasztottuk a 10 ezer főnél kisebb lélekszámú városokat, azokból is azokat, amelyeken egy első- vagy másodrendű főút áthalad és ezeknek az adatait vetettük össze Zirc baleseti adataival. Megvizsgáltuk a balesetekben megsérült személyek számát, a baleset kimenetelétől függetlenül és ezeket sorba rendeztük.

Az összes darabszámot tekintve Zirc az átlagtól kicsit kedvezőtlenebb helyet foglal el, ugyanis az átlagos 12,6 sérülthöz képest itt 15 sérültről beszélhetünk. Kedvezőbb a kép, ha a sérültek számát a települések lakosszámához viszonyítjuk, hiszen ekkor az átlagosan 2,2 sérült/1000 lakos értékhez viszonyítva Zircen ez a szám 2,1 sérült/1000 lakos.

Összességében megállapítható, hogy a városban a baleseti helyzet átlagosnak mondható, de ki kell emelni, hogy vannak aggasztó jelek, különösen a gyalogosátkelések tűnnek veszélyesnek.



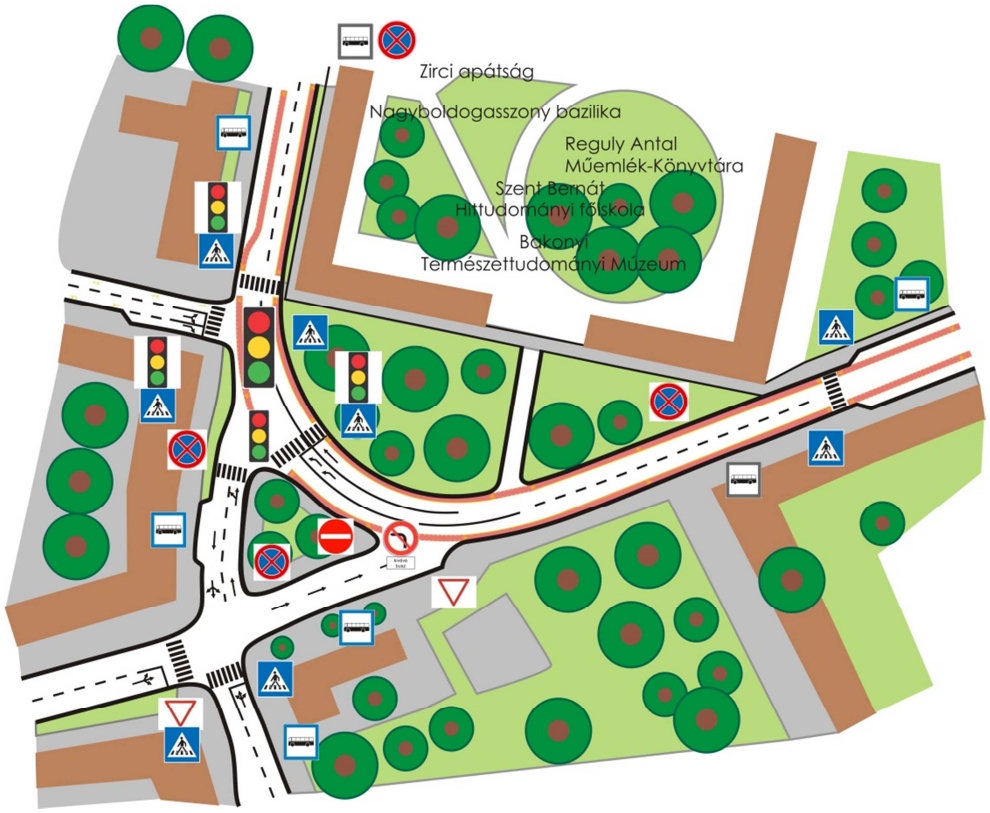
A Rákóczi tér

A Rákóczi tér közlekedési helyzete a zirciek számára meghatározó, a város lakosságának nagy része napi szinten használja a város központjául szolgáló szép teret. A város szerkezetéből és úthálózatából fakadóan szinte minden közlekedési igény érinti a teret, ami így a csúcsidőszakokban bizony már nem látja el tökéletesen a feladatát. A tér közlekedésének igazán jó megoldását nagyban akadályozza a tér funkcióinak bősége (intézmények, turizmus, átszállópont, közúti csomópont) és a 82. sz. főút áthaladása, mint korlátozó tényező.



A Rákóczi tér és forgalmi rendje jelenleg

A tér és környezete mai formájában már nem fog megfelelni a városban folyamatosan növekvő motorizáció igényeinek, a már ma is tapasztalható (leginkább a buszok rendezetlen beállásából és a tér kedvezőtlen forgalmi rendjéből következő) torlódások, hosszabb várakozási idők jelentősen növekedni fognak. A tér átalakításának legnagyobb gátja a 82. sz. főút és annak forgalma. A tervezett elkerülő út megépítése még középtávon sem realitás, ezért a tér áttervezése, átalakítása során a jelentős átmenő fogalom jelenléte adottságnak tekinthető.



A Rákóczi tér javasolt forgalmi rendje

Hasonló, de jóval kedvezőbb adottság a buszcsomóponti szerep, amelynek a városban ez a természetes helye. Hangsúlyos a téren még a turizmus szerepe, ezért minden közlekedési megoldásnak a turizmus igényeire is tekintettel kell lennie. A tervezés során javaslatot tettünk a Rákóczi tér átalakítására, a vázlatokat bemutattuk a civil egyeztetésen. Az új terv élénk vitát váltott ki, ami jelzi, hogy a városlakók számára fontos az új Rákóczi tér minősége.

Javaslatunk egy négyágú jelzőlámpás csomópont kiépítése. A négy ág a 82. sz. főút két ága, az Alkotmány utca és a Rákóczi tér ma a város felé egyirányú ága. A jelzőlámpákhoz gyalogosátkelők csatlakoznak, így a téren a főúton való átkelés biztonságosabb lesz. Új buszmegállók kiépítését javasoljuk a 82. sz. főúton az Apátsággal szemben és a cukrászdánál, valamint a Rákóczi tér ma a város felé egyirányú ágán. Ez utóbbi utca kétirányúvá válna, ezzel a ma hangsúlyos, a 82. sz. főútra balra kanyarodó irány részben jelzőlámpás irányítást kapna, részben pedig a balra nagyíves mozgásból egyenes mozgás lenne. A térről ma kifelé egyirányú útszakasz egyirányú maradna és a buszállomási funkció is itt lenne, viszont a balra kanyarodást csak a buszok számára engedélyeznénk. Az átalakítás után a tér két oldala között nagyban javulna a kapcsolat, a ma kihasználhatatlan középsziget használhatóvá válna. A közúti igényeket az új rendszer jobban kiszolgálja.

A Rákóczi tér (és egyben a város) közlekedési problémáinak jelentős része megoldódik majd a 82. sz. főút elkerülőjének megvalósulásával. Azonban a jelenleg ismeretes, részleteiben meg nem tervezett nyomvonal nagyívű megoldásai a beruházást túl naggyá, bonyolulttá és költségessé teszik. Zirc számára alapvető fontosságú lenne az elkerülő megépülése, ezért érdemes lobbizni egy kisebb, nagyobb valószínűséggel megvalósuló elkerülő tervezéséért és annak megjelenítéséért a megyei és országos tervekben.

Előtte azonban fontos döntést kell meghozni, azzal kapcsolatosan, hogy az átmenő főút forgalmából jelenleg profitáló vállalkozások ne veszítsék el bevételük egy részét. Ennek megoldása lehet, ha a majdani elkerülő mellé, egy pihenőhely jellegű, minőségi kialakítású helyszínen e vállalkozások fióküzletet nyithatnak. Az elkerülő tervezése e során ezt is figyelembe kell venni.

Az elkerülő megépülte után a Rákóczi téren a legelőnyösebb feltehetően egy mini körforgalom kialakítása lenne. A teret a városi funkciók (ügyintézés, vásárlás) és a közösségi, turisztikai funkciók számára kell kiépíteni.

4.3. A város mobilitási problémái

Az előző oldalakon bemutattuk a város mobilitási helyzetét és közlekedési problémáit. **A mobilitást meghatározó legfontosabb tényezők a következők:**

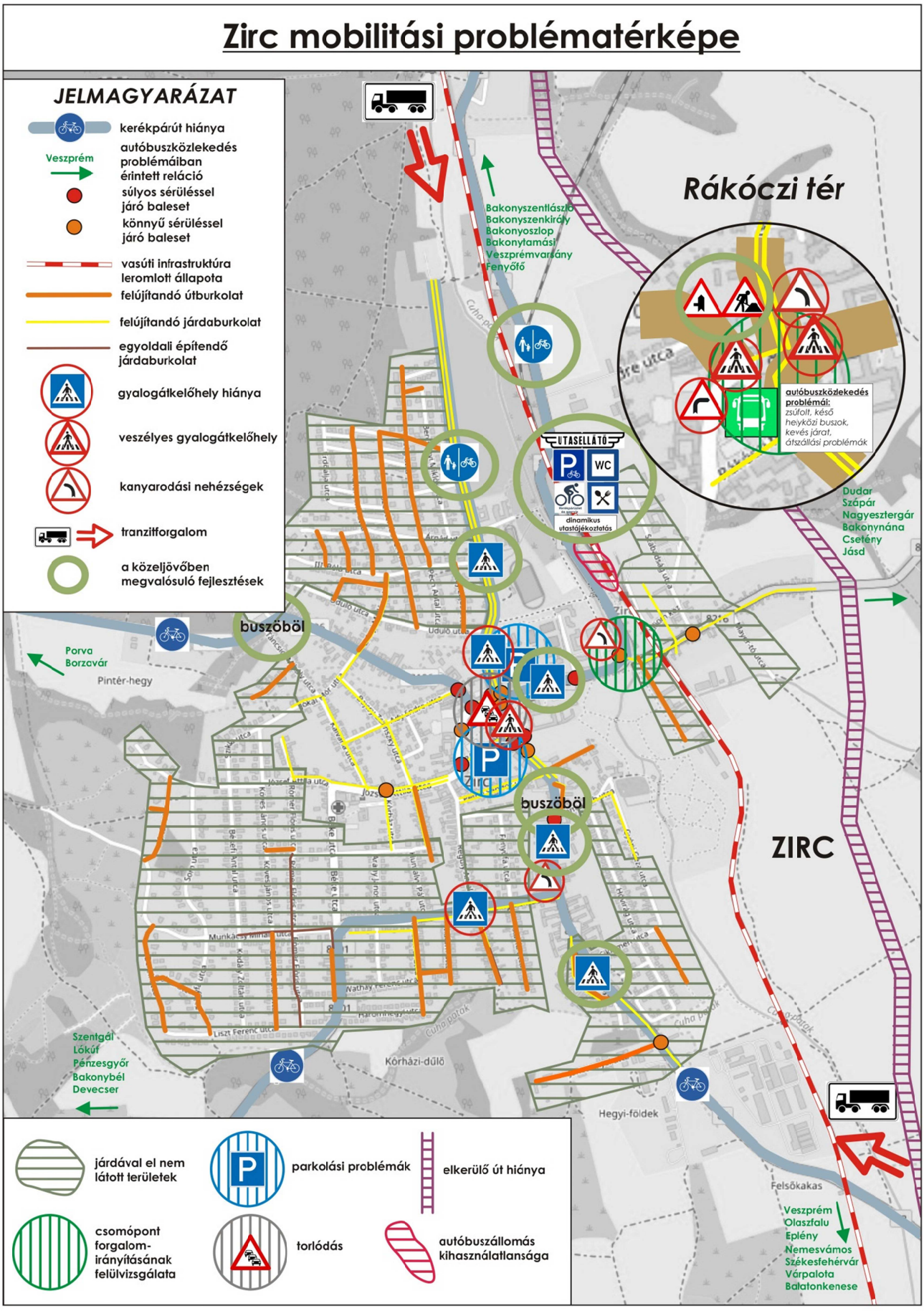
- Zirc valódi oktatási, egészségügyi, ügyintézési és kiskereskedelmi központ
- Jelentős az átmenő és az átszálló forgalom a buszközlekedésben, illetve az átmenő- és célforgalom a személygépkocsi közlekedésben és a teherszállításban
- A város népessége csökken
- A város lakóinak többsége nem helyben dolgozik, hanem a közeli központokban
- A város szerkezete miatt a Rákóczi tér mind a külső, mind a belső kapcsolatok kikerülhetetlen eleme
- A 82. sz. főút városi átmenő szakasza jelen állás szerint nagy időtávon is adottság
- A vasútnak nincsen szerepe a város közlekedésében, kizárólag turisztikai funkciót tölt be
- Jelentős a személygépkocsi használat: a zirciek 51%-a, a városba bejárók 45%-a személygépkocsival közlekedik
- Jelentős a kisebb gyermekek személygépkocsis iskolába hordása: óvodába 53%-uk, általános iskolába 24-33%-uk érkezik személygépkocsi utasaként
- A városba bejáró diákok 87%-a helyközi busszal érkezik
- A kerékpározás feltételei (időjárás, domborzat) kedvezőtlenek
- A turizmus szerepe a város életében hangsúlyos

A legfontosabb mobilitási problémák (nem sorrendben!) a következők:

- **Növekvő motorizáció: ebből következően parkolási, kanyarodási, torlódási problémák főként a Rákóczi tér környékén**
- **Szerkezeti problémák: a Rákóczi tér kikerülhetetlensége és a 82. sz. főút városi szakasza jelentősen hozzájárul a parkolási, kanyarodási, torlódási problémák kialakulásához**
- **A Rákóczi tér utasforgalma jelentős, az új buszállomás utasforgalma minimális**
- **A gyalogoshálózat nagyon hiányos, az átkelések, különösen a 82. sz. főút városi szakaszán hiányosak, veszélyesek**
- **A helyközi buszok minőségét a diákok nagyon alacsony szintűnek tartják**
- **A város útburkolatainak állapota nem jó**
- **Kerékpárosok biztonságérzete alacsony, nincsen hálózat**
- **A szerződéses járatok városi útvonalai nem veszik figyelembe a város utcáinak adottságait**
- **Az egyenlő esélyű hozzáférés alacsony szintű**

Összefoglalóan azt mondhatjuk, hogy Zirc motorizált város, jelentős szerkezeti és minőségi problémákkal, amelyek közül több, így a vasúti közlekedés helyzetének rendezése vagy a 82. sz. főút elkerülő csak nagy időtávban megoldható. A város mobilitásában jelentkező problémákat a jobb áttekinthetőség kedvéért problématérképen is ábrázoltuk (lásd a következő oldalon). A térképen is jól látható, hogy a problémák a város belső területein koncentrálódnak, különösen a Rákóczi tér helyzete összetett. A belső városrészen jellemzőek a közepes mértékű zsúfoltság tünetei a parkolásban, a buszok utasforgalmában és a kikanyarodási lehetőségek várakozási idejében. A város egészén jellemző, hogy a gyalogosok és a kerékpárosok hálózatai nem megfelelőek, különösen nagy problémának látszik a veszélyes gyalogátkelőhelyek viszonylag nagy száma és az átkelési lehetőségek hiánya. Feltűnő a járdahiányos területek kiterjedtsége és a közutak burkolatainak általánosan rossz állapota.

Zirc mobilitási problématérképe

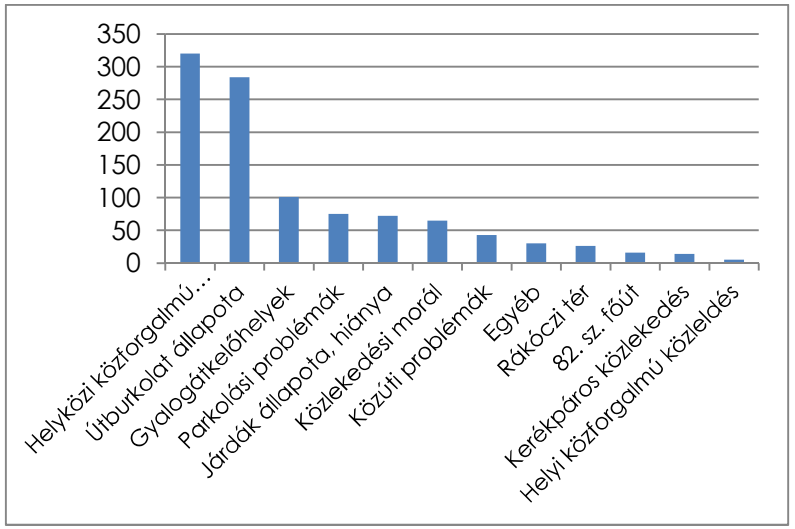


A mobilitási problémák értékelése

A város lakóinak megkérdezése alapján értékeltük a felmerült mobilitási problémákat. Az iskolai és az online kikérdezés során felmerült problémákat aszerint rendeztük, hogy hányszor említették őket, illetve hogy hányadik helyen említették őket. Az első szempont (Hányszor említették?) az adott probléma általános voltára, ismertségére utal, a második szempont (Hányadik helyen említették?) pedig azt mutatja meg, hogy a többi problémához képest mennyire tartják súlyosnak a város lakói. A beérkezett válaszokat a 9.3.-9.4. pontokban lehet megtekinteni. A válaszokat 12 problémakörbe soroltuk az alábbiak szerint:

82. sz. főút
Nehéz kihajtás a csatlakozó utcákból, nagy forgalom, elkerülő út hiánya, körforgalom hiánya stb.
Rákóczi tér
Busz-autó-gyalogos zsúfoltság, közlekedési rend, körforgalom hiánya, stb.
Parkolási problémák
Helyhiány, szabálytalan várakozás, parkoló állapota, stb.
Útburkolat állapota
Kátyúk; padkák nem megfelelő állapota
Járdák állapota, hiánya
Repedezett, törött járdaburkolatok; járdák hiánya egyes területeken
Közúti problémák
Beláthatatlan kereszteződések, jelzőlámpák hiánya, keskeny utak, közvilágítás hiány, minősége, stb.
Gyalogátkelőhelyek
Gyalogátkelőhelyek hiánya, nem biztonságos volta, stb.
Közlekedési morál
Szabálytalan közlekedők
Kerékpáros közlekedés
Biztonságos kerékpárút, kerékpártároló hiánya
Helyközi közforgalmú közlekedés
Helyközi közforgalmú közlekedési problémái (pontatlanság, buszok állapota, zsúfoltság, menetrend, kihasználatlan autóbusz-állomás, váróterem hiánya, stb.)
Helyi közforgalmú közlekedés
Helyi közforgalmú közlekedés problémái (menetrend, 17:00 utáni és hétvégi közlekedés hiánya, zsúfolt busz, stb.)
Egyéb
Felfestett felezővonalak hiánya, téli időszakban az utak takarítása nem megfelelő, esetleg hiányzik; vasútállomás váróterme mindig zárva van, stb.

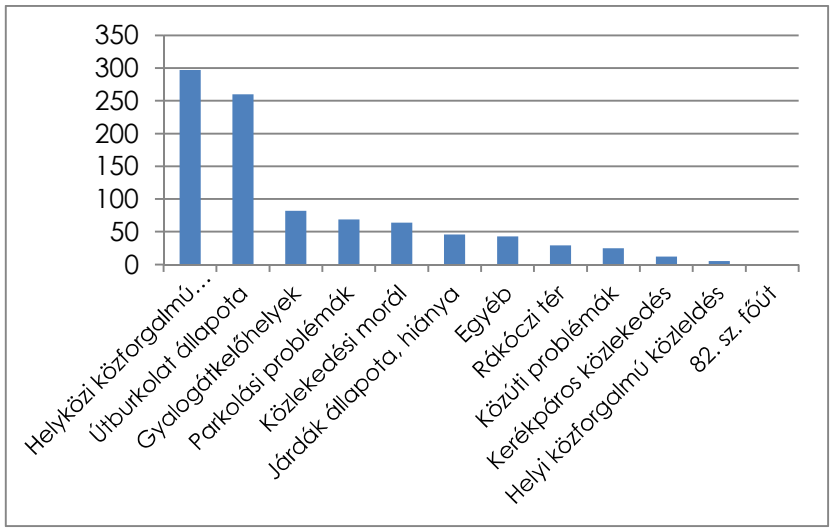
Az egyes problémák említésének számát az iskolai kérdőíveknél a következő diagram mutatja be.



Zirc mobilitási problémái: említések száma az iskolai kérdőívben

A diagramból jól látszik, hogy a kérdőívet iskolások töltötték ki: a nagyszámú környékről bejáró diák számára a helyközi buszok jelentik a közlekedést és nem kizárt hogy a helyközi buszokon szerzett tapasztalatok alapján az útburkolat állapota számukra a legláthatóbb közlekedési probléma. Viszonylag jelentős számban említették a gyalogátkelőhelyek problémakörét, a parkolást, a járdák állapotát és a közlekedési morált, mint problémát. Az utolsó három helyen említett problémákat, így a 82. sz. főút, a biztonságos kerékpárutak és a helyi buszközlekedés problémáit nem tapasztalták vagy nem érezték magukénak.

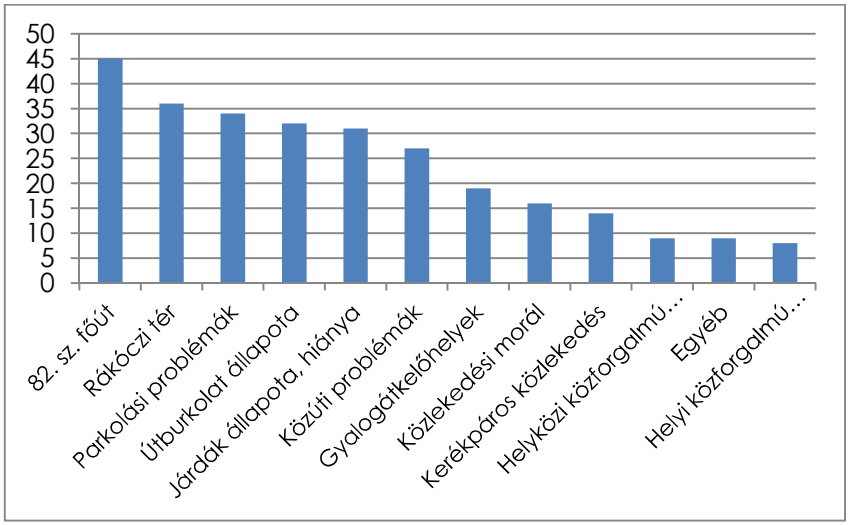
Az első említéseket vizsgálva lényegében az előző diagrammot kapjuk meg újra, azaz mind a problémák megnevezésében, mind sorrendjében meglehetősen stabil a diákok véleménye. A második és harmadik említések esetében is ugyanazok a problémák kerülnek az első helyekre, így ezeket a diagramokat nem közöljük.



Zirc mobilitási problémái: az első említések száma az iskolai kérdőívben

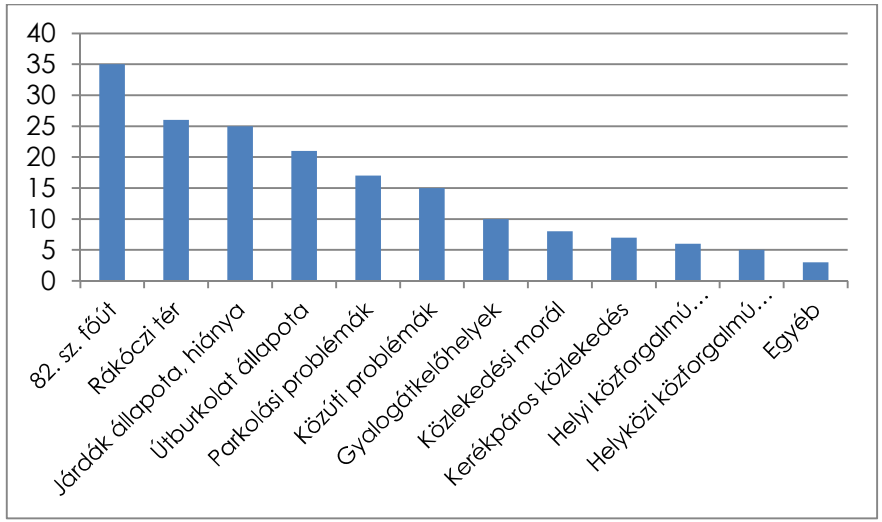
Egészében az adatok azt mutatják, hogy a helyközi buszokkal kapcsolatos panaszok és az útburkolattal kapcsolatos problémák uralják a diákok közlekedéssel kapcsolatos véleményét. Ezeken túl a gyalogátkelőhelyek, a járdák és a parkolás problémái lépik át az ingerküszöbüket. A Rákóczi tér, a helyi buszközlekedés és a kerékpározás problémái számukra alig érzékelhetőek.

Az egyes problémák említésének számát az online kérdőíveknél a következő diagram mutatja be. Jól látható, hogy a 82. sz. főút városi szakaszával kapcsolatos problémák a legszámosabbak, majd a Rákóczi tér, a parkolási gondok, az útburkolat és a járdák minőségi és mennyiségi problémái következnek. A helyi és helyközi buszközlekedés nagyon kevés észrevételt kapott.



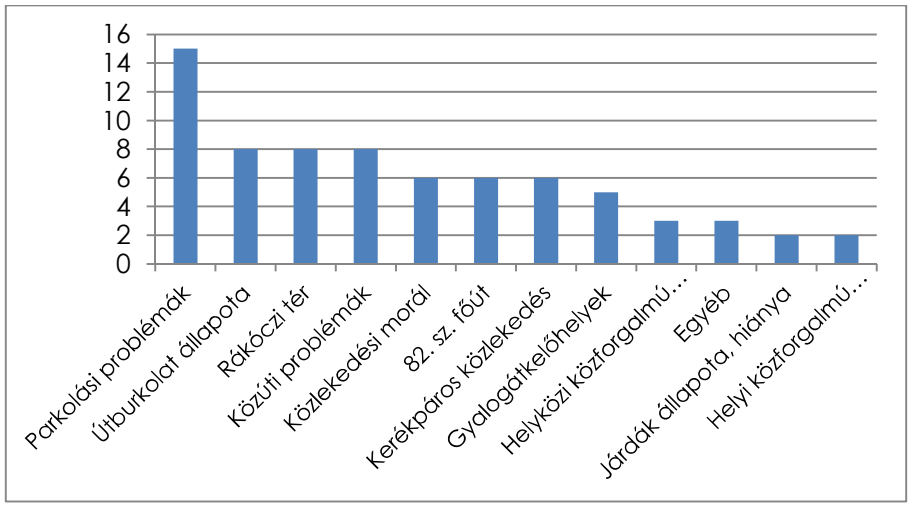
Zirc mobilitási problémái: említések száma az online kérdőívben

Ha az elsőnek említett problémákat vizsgáljuk nagyon hasonló képet kapunk.



Az első említések száma az online kérdőívben

A másodikként említett problémáknál megváltozik a sorrend, élre kerülnek a parkolási problémák és a középső harmadba csúszik a 82. sz. főúttal kapcsolatos problémakör. Érdekes, hogy a járdák állapota az utolsó előtti helyre került.



A második említések száma az online kérdőívben

A harmadik-negyedik és további említéseknél már nagyon alacsonyak a számok, így az elemzésnek nincsen értelme.

Egészében az adatok azt mutatják, hogy a 82. sz. főúttal kapcsolatos problémák, a Rákóczi tér, az utak és a járdák állapota általánosan problémásnak tekintett a városban és elég sokan érzik úgy, hogy a legfontosabb problémák közé tartozik a parkolási helyzet is.

A nagyszámú iskolai kérdőív elemzése szerint az iskolások számára a helyközi buszok és az útburkolat állapota, az aktív lakosságot jobban reprezentáló online kérdőív szerint pedig a 82. sz. főút, a Rákóczi tér és az útburkolat illetve járda problémák mellett a parkolás számottevő gond a városban. A hat felsorolt probléma szakmai szempontból is alátámasztható, mint a jelen legnagyobb kihívásai a város számára.

Az útburkolatállapotra érkezett panaszok általános volta, illetve a diákok, mint a helyközi buszok legfontosabb használói által történt széles körű egyetértés a helyközi buszszolgáltatás alacsony színvonalára meggyőző módon mutatja, hogy e két probléma megoldása megkerülhetetlen.

Ugyanakkor a lakosság által érzékelt problémákat a városvezetés és a közlekedési szolgáltatók által nyújtott információkkal, illetve a tervezők szakmai tapasztalatával együttesen érdemes kezelni. a „Város mobilitási problémái" című fejezetben leírt problémák és a kérdőívekben jelzett problémák erősen összecsengenek. Megerősíti e problémák létezését a 9.5. fejezetben bemutatott interjúk eredményei és az önkormányzat közeljövőbeli fejlesztési céljai is (5.3 fejezet). A felmerült és bemutatott mobilitási problémákat a fontosságuk szerint kívántuk rendezni, ehhez pedig a következő módszertant követtük: Mind az iskolai, mind az online kérdőívben az említések számát sorrendbe raktuk. A legelső, leggyakrabban említett probléma 12 pontot, a következő 11 pontot kapott, a

legkevesebbszer említett probléma pedig 1 pontot kapott. A bemutatott diagramokon jól látható, hogy az említések számában jól érzékelhető kategóriák állíthatók fel. A leggyakrabban említettek, a viszonylag sokszor említettek és a kevésszer említettek jól elhatárolható kategóriáknak bizonyultak. E kategóriák közül az első (leggyakrabban említettek) 3 pontot, a viszonylag sokszor említettek 2 pontot, a kevésszer említettek pedig 1 pontot kaptak. Az eredmények a következő táblázatban láthatók.

Iskolai kérdőívek	Online kérdőívek	pontszám	Végső sorrend
Helyközi buszközlekedés	82. sz. főút	39	82. sz. főút
Útburkolat állapota	Rákóczi tér	39	Parkolási problémák
Gyalogátkelőhelyek	Parkolási problémák	38	Útburkolat állapota
Parkolási problémák	Útburkolat állapota	37	Rákóczi tér
Járdák állapota, hiánya	Járdák állapota, hiánya	32	Járdák állapota, hiánya
Közlekedési morál	Közúti problémák	27	Közúti problémák
Közúti problémák	Gyalogátkelőhelyek	22	Gyalogátkelőhelyek
Egyéb	Közlekedési morál	17	Közlekedési morál
Rákóczi tér	Kerékpáros közlekedés	15	Helyközi buszközlekedés
82. sz. főút	Helyközi buszközlekedés	10	Kerékpáros közlekedés
Kerékpáros közlekedés	Egyéb	7	Egyéb
Helyi közforgalmú közlekedés	Helyi közforgalmú közlekedés	2	Helyi közforgalmú közlekedés

leggyakrabban említett problémák	viszonylag gyakran említett problémák	kevésszer említett problémák

Ezek alapján a város lakói számára a közúti közlekedéssel kapcsolatos problémák a meghatározók: a 82. sz. főút, a parkolás, az utak állapota és a közúti problémák, ezen túl a Rákóczi tér és a járdák állapota számít fontos problémának. Kevésbé hangsúlyosan, de érzékeltek a gyalogátkelőhelyek gondjai, a közlekedési morállal kapcsolatos problémák és a helyközi buszközlekedéssel kapcsolatos panaszok. Végül alig érzékelhető a kerékpáros közlekedéssel és a helyi közforgalmú közlekedéssel kapcsolatos észrevételek. Ez utóbbi mögött e közlekedési lehetőségek alacsony szintű használata is állhat.

5. A város jövőképe

A jelen tervet is megalapozó dokumentumok (az integrált településfejlesztési stratégia és a város stratégiai programja) felvázolják Zirc jövőképét a 2030-ig terjedő időszakra. Ezek alapján Zirc 15 éves távlatban a Magas-Bakony térségének oktatási, foglalkoztatási és szolgáltató központja lesz, amely magas minőségű, innovatív képzéseket és munkahelyeket kínál. Adottságait kihasználva nemcsak jó megélhetést, de színvonalas lakóhelyet, kellemes lakókörnyezetet és magas minőségű közszolgáltatásokat biztosít a lakosai számára. A gazdasági életét az innovatív, a helyi hagyományokat ápoló, a magas hozzáadott értékű és környezetkímélő ágazatokban (is) működő, a térség gazdasági tengelyeihez szervesen kapcsolódó kis- és középvállalkozások határozzák meg. A város az életminőség és a gazdaság magas színvonalával összhangban a környezeti és természeti értékeket fenntarthatóan kezeli. Zirc a közlekedési és beszállítói kapcsolatok révén a környező nagyvárosi agglomerációkhoz szorosan kapcsolódó térségi csomópont. A város egyúttal a Magas-Bakony turisztikai fővárosa, a kulturális és természeti vonzereje révén kedvelt úti cél, ahol a turizmus a jövedelemtermelés hangsúlyos forrása.

Mindezt kiegészíti Veszprém megye területfejlesztési stratégiai programban rögzített jövőképe, amely szerint egyrészt nő a megye népességmegtartó és -vonzó képessége, javul a települések szerkezete, folytatódik a városközpontok funkcióbővítő megújítása, valamint megkezdődik a helyi értéket és karaktert hordozó településközpontok és településrészek revitalizálása. Másrészt nő a foglalkoztatás, a megtermelt jövedelmek lehető legnagyobb része helyben marad, és erősödik a gazdaság térségi beágyazottsága, erősödik a versenyképesség. Egyúttal javulnak a gazdaságfejlesztés infrastrukturális feltételei (a közúti és vasúti kapcsolatok), valamint a megye közlekedési hálózatának és közforgalmú közlekedési rendszerének fejlesztésével javul a munkahelyek és az ellátási központok elérhetősége.

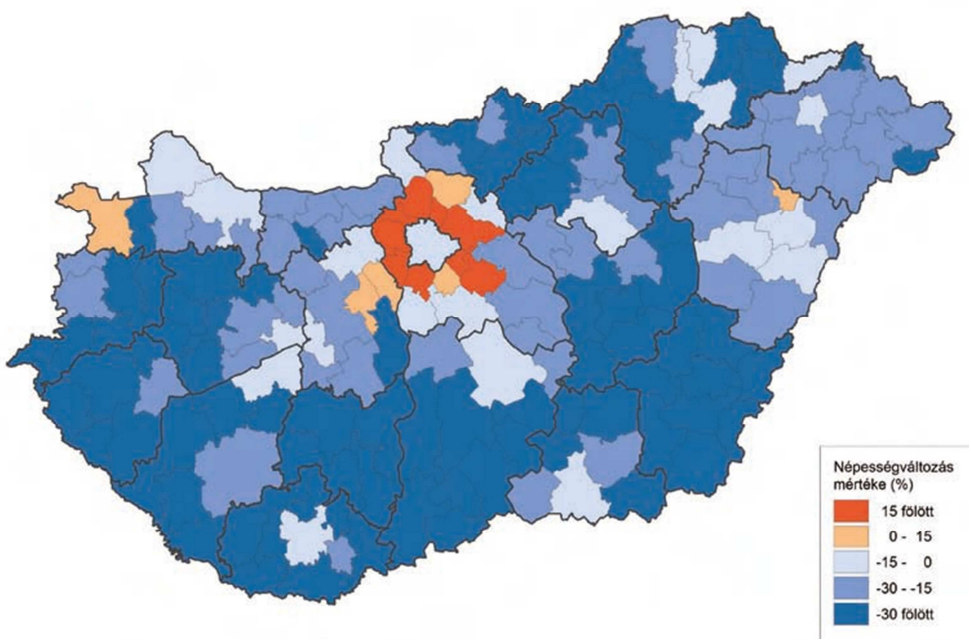
A mobilitási terv gondolatisága kapcsán a fentiekkel összhangban 15 éves távlatban előrevetíthető, hogy Zirc a közlekedési rendszerét a fenntarthatóság (környezeti, társadalmi, gazdasági) követelményeit szem előtt tartva kívánja fejleszteni, és a várost érintő országos vagy térségi fejlesztések is ebben a szellemiségben mennek majd végbe. A mobilitási folyamatokat általánosságban a tranzit teherforgalom csökkenése, a turizmusból eredő (Zircre irányuló) utazások számának a növekedése, de legfőképpen az általánosan növekvő motorizáció és forgalom jellemzi. Kívánatos a nem motorizált módok (gyaloglás és kisebb mértékben a kerékpározás), valamint a kevésbé környezetszennyező járművek elterjedése, a jelenleginél szélesebb kőrűvé válása a településen belüli utazásokban.

Öt éves távlatban várhatóan megvalósul az autóbusz-állomás utasbarát fejlesztése, 15 éves távlatban a vasúti pálya állapotának javításával és korszerű szerelvények beszerzésével emelkedik a vasúti szolgáltatás színvonala, ezáltal a továbbra is domináns turisztikai igényeket magasabb szinten tudja ellátni, és kis mértékben növeli a hivatásforgalmi célú utazások számát.

Nagy távlatban megépül a 82. sz. főút belterületet elkerülő új szakasza, amely mentesíti Zirc belvárosát az átmenő forgalomtól, és ezáltal a főút belterületi szakasza a város kezelésébe kerül, lehetőség nyílik új forgalmi rend és forgalomtechnikai megoldások alkalmazására, egyben megvalósulhat a Rákóczi tér és környezete komplex gyalogos- és kerékpárosbarát fejlesztése. Szükségessé válik a helyközi autóbusz-közlekedés rendszerének újragondolása (egyes járatok el fogják kerülni a várost, az autóbusz-állomás megközelítése nem feltétlenül a belvároson keresztül történik majd stb.)

5.1. Zirc népessége a jövőben

A Magyar Tudományos Akadémia Közgazdasági- és Regionális Kutatóközpontjának kutatói által készített, viszonylag friss előrejelzés szerint a zirci járás lakossága az évszázad közepére több mint 30%-kal lesz kevesebb, mint volt a 2011-es népszámlálás idején.



A magyarországi járások népességváltozása 2011 és 2015 között (Forrás: Klímaváltozás-társadalom-gazdaság)

Ez nem elszigetelt jelenség lesz a tágabb térségben, hiszen ugyanez elmondható a megye nyugati felének többi járására, továbbá Vas és Zala megye majdnem teljes területére is. A folyamat alapvetően a kiemelkedően magas, a 12%-ot is várhatóan meghaladó természetes fogyás következménye lesz, amit az idős (65 éven fölüli) lakosság arányának jelentős emelkedése kísér. Azaz a jelenleg viszonylag kedvezőbb helyzet a jövőben ismét az évezred elején megfigyelt tendenciához fog visszatérni.

A lakosság ilyen módon változó korstruktúrája természetesen jelentős következményekkel jár a közlekedési igényekre vonatkozóan is. Nyilvánvalóan csökken a helyközi utazások iránti igény, kiemelkedően fontossá válik az akadálymentesítettség kérdése, s a főbb utazási célpontok is módosulnak, hiszen a szabadidős tevékenységek szerepe várhatóan csökken, míg pl. az egészségügyi intézmények látogatóinak száma – még az abszolút értékben csökkenő lakosság mellett is – legalábbis stagnálhat. Ugyanakkor Magyarország fejlettebb területein általánosan csökkenő és idősödő népesség mellett is már régóta megfigyelhető a motorizáció és a forgalom növekedése. E tényezők egymásra hatása és jövőbeni kihatása ma jelentős szakmai viták tárgya.

5.2. Zirc gazdasága a jövőben

A zirci gazdaság jövőbeni alakulását csak igen nagy bizonytalansággal lehet előre jelezni. Azonban az nagy valószínűséggel várható, hogy a jelentősen csökkenő és nagymértékben elöregedő népesség erőteljesen rányomja bélyegét a várható gazdasági teljesítményre.

A közeli jövőben a technológiai fejlődés, az általános gazdasági helyzet alakulása következtében még elképzelhető, hogy a város és szűkebb térségének gazdasági teljesítménye növekedhet. Ugyanakkor hosszabb távot véve figyelembe (20-30 év) várhatóan már kisebb lesz a gazdasági kibocsátás a jelenleginél. A népesség ugyanis nem csak a zirci járásban csökken, hanem a tágabb környezetében is, s mindenhol elöregedő lakosságról beszélhetünk. Emiatt az sem várható, hogy a zircen kieső munkaerőt a tágabb környezetből pótolnák az ingázó munkavállalók. A munkaerő nagymértékű csökkenését pedig várhatóan nem fogja tudni ellensúlyozni a technológiai fejlődés. A kibocsátás volumenének alakulása természetesen a szállítási igényeket is befolyásolja.

5.3. A közeljövő fejlesztései a térségben

Zircen a Területfejlesztési Operatív Programból a közeljövőben valósul meg egy közlekedésfejlesztési projekt, mely több közlekedési módot is érint. Egyrészt 1,9 km hosszúságú kerékpárút épül Kardosrétig, kapcsolódva a 2016-ban átadott 82. sz. főút mellett haladó gyalog- és kerékpárúthoz. A kiépítendő kerékpárút – melynek nyomvonala az OTrT 8. Északnyugat-dunántúli kerékpárút részének tekinthető (8.A: Győr-Pannonhalma-Csesznek-Zirc-Veszprém) – egyrészt biztonságosabbá teszi a hivastásforgalmú kerékpározást Zirc és Kardosrét között, másrészt a Cuha-völgy felől érkező turisztikai forgalom is ezen keresztül közelítheti meg a várost.

A közlekedésfejlesztési projekt másik eleme a 2006-ban átadott autóbuszpályaudvar kiszolgáló épületének megvalósítása, ugyanis jelenleg a buszállásokhoz kapcsolódóan csak egy fedett, de nyitott váró áll az utasok rendelkezésére. A kiszolgáló épület mintegy 220 m^2 alapterületen, és az ehhez kapcsolódó fedett-nyitott kerékpártárolóval épül meg. Az épületben zárt és nyitott váró, utasforgalmi wc, forgalmi helyiségek (irodák, pihenők, wc), illetve az utasellátáshoz kapcsolódó egységek (bolt, büfé, kerékpárszerviz) kapnak helyet. Ezen projektelemhez kapcsolódóan az épületre a meglévő statikus utastájékoztató rendszer helyett dinamikus utastéjékoztatás épül ki, ezzel lehetőség lesz a menetrendi mellett a tényleges indulási/érkezési idők kijelzésére is.

Közlekedésbiztonsági fejlesztésként az Alkotmány utca Köztársaság utcától (82. sz. főút) számított 350 m-es szakaszának forgalombiztonsági célú átalakítása történik meg. Ennek részeként a Köztársaság utcai torkolat épül át, különálló balra és jobbra kanyarodó sáv, kijelölt gyalogátkelő és új buszöböl kerül kialakításra, valamint az óvodánál egy további kijelölt gyalogátkelőhely létesül. A közlekedésbiztonsági projektrész második eleme a 82-es számú főút városi átkelési szakaszán 3 helyszínen, a város déli részén lévő buszmegállónál (Kossuth utca 70. körül), a Bakonybéli út kereszteződésénél (Kossuth utca 35. körül), valamint a Gimnázium előtti szakaszon (Köztársaság utca 9.) új gyalogátkelőhely létesül. Ezen a helyszíneken a megfelelő megvilágítás kialakítása, illetve gyalogosok érkezése esetében a gépkocsival közlekedőket villogással jelző táblák elhelyezése mellett a szabályos, biztonságos megközelítést lehetővé tevő gyalogút is megépül. A meglévő 5 átkelőnél a gyalogátkelő helyet villogással jelző táblák kerülnek kihelyezésre.

A közösségi közlekedés feltételeinek javítása érdekében új buszöbölpár létesítésül az alapellátást végző egészségházhoz kapcsolódóan a Kossuth utcában. Ezáltal lehetőség nyílik arra, hogy a helyi járatú autóbusz útvonalát átszervezve, közösségi közlekedés kapcsolja össze az egészségházat a kórházzal, valamint a helyközi járatok is megállhassanak itt, kiszolgálva a város és vonzáskörzetének lakosságát is. Egy másik buszöbölpár a Deák Ferenc utcában kerül megépítésre, ahol a városi temető, valamint a Pintér-hegyi parkerdő, mint turisztikai célterület található, így ennek a területnek a megközelíthetősége is javul.

6. Célrendszer

A fenntartható mobilitással összefüggő alapvető célok minden városban ugyanazok, hiszen egyrészt napjainkban a kisebb és nagyobb települések is hasonló kihívásokkal szembesülnek, másrészt közös törekvésük, hogy minőségi és fenntartható megoldások segítségével javítsák a megközelíthetőséget a városi területeiken. A fenntartható mobilitástervezés lényege, hogy minden városban, így Zircen is érvényesüljenek a közlekedési rendszerre vonatkozó alábbi általános célok:

- a mobilitási igények közötti egyensúlytalanságok felszámolása és az igények befolyásolása, egyúttal a legalapvetőbb mobilitási igények teljes körű kielégítése,
- akadálymentes hozzáférhetőség,
- a közlekedési módok kiegyensúlyozott fejlődése és összehangolása,
- a mobilitási szolgáltatások, közlekedési infrastruktúra és a városi terek jobb kihasználása,
- az életminőség javulása és a városi környezet vonzóbbá válása,
- a közlekedésbiztonság javulása,
- a lehető legátfogóbban értelmezett fenntarthatóság követelményeinek teljesítése, többek között a szennyezés és az energiafogyasztás csökkentése és a hatékonyság biztosítása,
- hozzájárulás a településen túlmutató közlekedési rendszerek teljesítményének növeléséhez.

Mindebből, valamint a bemutatott helyzetfeltárásból, jövőképből és a bemutatott mobilitási problémákból határozhatók meg azok a konkrét célok, amelyek Zirc és vonzáskörzete mobilitásfejlesztésének kiindulópontjai lehetnek. A célrendszert három fő csoportban mutatjuk be, és ezek megvalósítását később részletes programokban ismertetjük.

Az első cél a város közlekedési hálózatain jelentkező problémák megoldását, e hálózatok fejlesztését tűzi ki célul. A második cél a városi közlekedés színvonal problémáira keres gyógyírt. Végül a harmadik cél a folyamatosan változó életformánkból következő változások kihívásaira kíván reflektálni. A célok egyenesen következnek a város mobilitási problémáiból, azonban azokat távolabbról tekintik, könnyen felidézhető hívószavak segítségével kívánják összefoglalni őket, egyben kiutat is mutatva. A célokra úgy kell tekinteni, mint hívószavakra, amelyeket minden fejlesztés kapcsán figyelembe kell venni, végig kell gondolni. A célok az alábbiak:

Első cél: Változó irányok – fejlődő hálózatok

Zirc közlekedési hálózata a település sok évszázados fejlődésének eredményeként alakult ki, és egyes elemei nem alkalmasak napjaink forgalmi igényeinek magas színvonalú levezetésére. Ebből következik, hogy **egyes útvonalakon oda nem illő forgalom bonyolódik**, lévén a közúti közlekedés legfontosabb áramlatai a városközponton keresztül vezetnek és mind a városon belüli, mind a környező települések egymás közötti és Zircre irányuló forgalma a 82. sz. főút belvárosi szakaszán bonyolódik le. Ennek negatív hatásai nemcsak a személygépkocsi-forgalmat érintik (pl. a torlódások vagy a kanyarodási nehézségek miatt), hanem az itt élők és közlekedők mindnyájan tapasztalják (többek között a zaj és a por miatt, illetve a balesetveszélyes gyalogátkelések során). Bár a légszennyezés, amely a lakossági fűtés mellett a közlekedésből is származik, a város fekvése miatt nem tűnik érdemi problémának, a hosszú távú hatásai mind a természet, mind a lakosok, mind az épített környezet (különösen a műemlékek) szempontjából igen kedvezőtlenek.

A közúti közlekedési problémák megoldásának egyik, a város saját keretein messze túlmutató kulcsa **a 82. sz. főút várost elkerülő szakaszának a megépítése**. Ez lehetővé teszi, hogy a nem kívánatos

tranzitforgalom, elsősorban a (nagy)tehergépkocsik elkerüljék a várost és a nyári szezonban a Balaton felé „igyekvő" (valójában csak lépésben haladó) kocsisor se a történelmi városközpontot terhelje. A mai főút belterületi szakasza a város kezelésébe kerül majd, és végrehajthatók mindazok a mobilitás fenntarthatóságát (és a városi életminőséget általában) elősegítő intézkedések, amelyek egy országos főút esetében nem feltétlenül megvalósíthatók: például a sebességcsökkentés, a behajtási korlátozás vagy a védtelen közlekedők egyértelmű előnyben részesítése.

Ez utóbbival szorosan összefügg, de nem igényli az úthálózat jelentősebb módosítását **a lakóövezeti városrészek útfelületeinek újraosztása**: a nem motorizált módok, különösen **a gyaloglás prioritásának kinyilvánítása** és ennek megjelenítése fizikai vagy vizuális eszközökkel. A tömegközlekedés számára megnyitott utcákat leszámítva így általánossá válhat a közúti forgalom sebességének csökkentése, valamint kiterjedt lakó-pihenő övezetek kijelölése (ahová csak célforgalomban lehet behajtani, legfeljebb 20 km/h sebességgel). Mindez **a kerékpárforgalmi hálózat észszerű bővítésével** összhangban elősegítheti a kerékpározás népszerűbbé válását is, legalább a városon belüli utazások során. A gyaloglás feltételeinek a javítása természetesen **a járdák fejlesztését** is jelenti, ezt mindazokban az utcákban biztosítani kell, ahol nincs lehetőség az érdemi forgalomcsillapításra.

Zircen és környékén van olyan infrastruktúraelem is, amely a közúttal ellentétben költséges üzemeltetése ellenére kihasználatlan, és nem tudja kiaknázni a benne rejlő lehetőségeket. Időszakosan nagy a kereslete, de összességében csak minimális forgalmat bonyolít: a vasúti személyszállítás csak Zirc páratlan fekvésének köszönheti fennmaradását, és belátható időn belül nem is lesz képes vonzó alternatívát jelenteni a közúti közlekedéssel szemben. Ez azonban nem jelenti azt, hogy **a vasúti pálya, az utasforgalmi létesítmények és a járművek fejlesztése** ne lenne sürgető.

A mobilitás fejlesztése során nemcsak a helyváltoztatások lebonyolítására, hanem a közterületekre mint az életminőséggel összefüggő élettérre is érdemes gondolni: ha a közutak és a közterek nem csak a közúti forgalmat szolgálják, a városlakók használatba veszik a környezetüket és élettel töltik meg a korábban csak gépjárművek által „kihasznált" területeket. Mindez magában foglalja a közterek mint **közösségi területek népszerűsítését** és a **védtelen közlekedők** minden csoportjának (gyermekek, kismamák, idősek, mozgáskorlátozottak, gyalogosok, kerékpárosok stb.) védelmét. Ide sorolható a város egyik erőssége, a **közelség** gondolatiságának a támogatása is: ne kelljen autóba ülni, hogy a gyermekek kikapcsolódhassanak a játszótéren, legyenek parkosított területek, hogy a szomszédok akár az otthonuktól karnyújtásnyira is kellemes környezetben tudjanak szót váltani egymással.

Második cél: Változó elvárások – javuló színvonal

A fenntartható mobilitás megteremtésének egyik alapfeltétele a vonzó közforgalmú közlekedés. Zirc közlekedésében a vasút szerepe marginális, de ahogy erre már utaltunk, a szolgáltatási színvonalának utasbarát fejlesztése elősegíthetné, hogy mind a turisták, mind a Győr vagy Veszprém irányába (és irányából) ingázók egyre nagyobb számban és arányban utazzanak vonattal. Az Európai Unióban és hazánkban is kinyilvánított cél a vasút előnyben részesítése, és ez az ország egyik legszebb vasútvonala esetében a környező településektől is **a vasúti utazás lehető legjobb körülményeinek a megteremtését** követeli meg: az állomás és a kiszolgáló létesítmények megközelítésének megkönnyítését, e létesítmények gondozását és üzemeltetését, a helyi közlekedés menetrendjének összehangolását a (remélhetőleg fejlődő) vasúti szolgáltatásával, stb.

A napi helyváltoztatásokban ennél is fontosabb az autóbusz-közlekedés jövője. A helyközi járatok esetében sarkalatos kérdés a jelenleg főként járműtárolást szolgáló **autóbusz-állomás utasvonzó létesítménnyé fejlesztése**, ahol a rövid és hosszú idejű várakozás feltételei is adoattak, valamint az utasokat színvonalas alap- és változatos egyéb szolgáltatások várják. A menetrendek összehangolása után ezáltal a napjainkban csak fizikailag összekapcsolódó autóbusz- és vasútállomás valódi **intermodális központtá** fejlődhet. Ezzel együtt a napjainkban az érdemi utasforgalmat bonyolító **Rákóczi tér autóbusz-közlekedési szerepét sem érdemes nagymértékben csökkenteni**, pusztán elő kell segíteni, hogy a tér közlekedési csomóponti jellege megváltozzon: az autóbusz-megállókat célszerű áthelyezni, az autóbuszok tartózkodási idejét az utascsere idejére érdemes csökkenteni, valamint közúti beavatkozásokkal és valós idejű utastájékoztatás biztosításával lehetővé kell tenni, hogy az átszállások a nagyobb gyaloglási távolság ellenére is zökkenőmentesen és nagyobb időveszteség nélkül bonyolódhassanak.

A helyi tömegközlekedés jelenlegi keresletének növeléséhez az autóbuszjáratok szolgáltatási területét célszerű kiterjeszteni a látens igényeket kiszolgáló új útvonalak és további megállók kijelölésével. A belváros komplex fejlesztése után – amely a városmag, különösen Rákóczi tér és környéke közúti felületeinek gyaloglás- és kerékpározásbarát átalakítását, a városon átmenő forgalom minimalizálását és a lehető legnagyobb terület közösségi élettérré fejlesztését is magában foglalja – **a városközpont elérhetősége jelentős mértékben a helyi autóbuszjáratokon alapulhat** majd. Ez különösen igaz lehet az iskolások és az e területeken dolgozók esetében, akik kifejezetten az ő utazásaikat szolgáló „iskolabusz" jellegű szolgáltatást igényelnek. A kereslethez illeszkedő, napjainkban is kifejezetten korszerű zirci **helyi járműállomány bővítése vagy megújítása** során meg kell fontolni a környezetbarát (pl. elektromos) meghajtás alkalmazási lehetőségeit is.

A teljes személyszállítási rendszerben, a járművek, az állomások, a megállóhelyek és az utasforgalmi létesítményekben és környezetükben is biztosítani kell az **akadálymentességet**, hogy minden érintett – a mozgásukban életkoruk vagy más egészségi körülmény miatt korlátozott közlekedők, a kisgyermekesek, a csomaggal utazó turisták stb. – a szándékaik szerint férhessenek hozzá a közforgalmú közlekedési szolgáltatásokhoz.

Harmadik cél: Változó igények – új megoldások

Ahogy azt már jeleztük, a város mobilitási problémáinak jelentős része a személygépkocsi-használat fokozódó térnyerésére vezethető vissza. Ráadásul a népesség csökkenése ellenére a motorizációs ráta (az egy főre jutó személygépkocsik száma) további növekedése prognosztizálható, és ez – különösen a legfontosabb közúti fejlesztést jelentő elkerülő út megépüléséig – tovább fogja nehezíteni a városon belüli helyváltoztatásokat. A legfontosabb útvonalakon növekszik az eljutási idő, súlyosbodnak a napjainkban is nehézkes – torlódásoktól sújtott – kanyarodási helyzetek, további parkolási nehézségekkel kell majd számolni, felgyorsul az útburkolat állapotromlása, stb. Erre a helyzetre az alapvető igények kielégítésének biztosítása mellett a motorizált forgalom és az **utazási igények befolyásolása** lehet a megoldás, amelyre a mobilitásmenedzsment változatos eszköztára nyújt lehetőséget.

A mobilitási terv ezzel összefüggő legfontosabb, ugyanakkor távlatos célja a **szemléletformálás**, a fenntartható mobilitás gondolatiságának elterjesztése. A tudatos közlekedésieszköz-választás, vagyis a személygépkocsi-használat minimalizálása és a törekvés a gyaloglásra, a tömegközlekedés használatára vagy a kerékpározásra elsőként a gyermekek körében válhat általánossá,

ők lehetnek tehát az ösztönző kampányok fő célcsoportja. E cél elérésében oroszlánrészt vállalhatnak az iskolák, amelyek saját mobilitási tervekkel, a gyermekek nevelésével és a dolgozók érzékenyítésével elősegíthetik **a jövő nemzedék fenntartható mobilitás melletti elköteleződését**. Az önkormányzat pedig szakemberek, a civil szervezetek és a sajtó bevonásával a lakosság általános szemléletformálásáért felelős, amelyben kulcsfontosságú a fenntartható mobilitás (különösen a nem motorizált módok használatának) ösztönzése és a fenntarthatóság követelményeivel nem összeegyeztethető módok vagy utazások korlátozása. A programok megvalósítása önmagában is jelentős lépés a szemlélet alakításában, még ha ennek eredményei csak közép- és még inkább hosszú távon várhatók is.

A fenntartható mobilitásban továbbra is kiemelt szerepet kell kapnia, hogy a város megteremti a **biztonságos közlekedés** feltételeit. Csökkenti a balesetek és a balesetveszélyes helyzetek számát: tudatosítja ennek következményeit és mindent elkövet az ütközések és a gázolások megelőzésére. E téren Zircre számos feladat vár, hiszen a helyzetfeltárás egyértelműen rávilágított a gyaloglás és a **gyalogátkelések** problémáira (balesetveszélyes vagy hiányzó járdák; nem jól megvilágított, nehezen belátható átkelőhelyek; hiányzó átkelési lehetőségek a Rákóczi téren és környékén, azaz a legforgalmasabb csomópontban), valaminta **biztonságos és biztonságérzetet adó kerékpározás feltételeinek** a hiányára a főbb útvonalakon.

A közutakon és a közforgalmú közlekedésben tapasztalható torlódások jelentősen csökkenthetők a **közlekedésen kívüli megoldásokkal**, például a munka- és iskolakezdés idejének módosításával, amire Zircen jó példákat lehet találni. A forgalmi torlódások és a parkolási nehézségek tovább csökkenthetők, ha **enyhül az utazási kényszer** (bővülnek a távmunka lehetőségei, bizonyos bevásárlásokat házhozszállítással oldanak meg, stb.), illetve – és ez a hangsúlyosabb – **az utazások egyre nagyobb része fenntartható módokkal valósul meg**: tömegközlekedéssel, kerékpárral vagy gyalog. Ennek mobilitásmenedzsment-eszközei többek között a már említett parkolásszabályozás, a helyi autóbuszjáratok szolgáltatási színvonalának emelése és hozzáférhetőségének kiterjesztése, valamint a gyaloglás és kerékpározás feltételeinek a javítása lehet. Célszerű a turizmus keresletét is úgy fenntartani, sőt növelni, hogy **a városba érkező látogatók is a fenntartható módokat válasszák** (az autóbuszjáratokat és a vasutat), illetve lehetőségük legyen a város műemléki attrakcióit a belváros közelében a számukra kijelölt nagy kapacitású parkolóból (egyéni jármű nélkül) megközelíteniük. A tervezett zirci kerékpárforgalmi hálózatnak – benne a Bakonyon átvezető kerékpárút zirci szakaszainak – a kiépítése a város feladata, ez a turisztikai forgalom mellett egyúttal a városon belüli kerékpározásra is ösztönző hatással lesz.

Az elkerülő út a nagytehergépkocsik jelenlétét várhatóan a célforgalmi behajtásra korlátozza majd a városban. A folyamatosan bővülő kistehergépkocsi-állomány és a szállítási feladatok ezzel összecsengő átalakulása a gazdasági élet szempontjából kedvező fejlemény, de a közlekedés terén újabb és újabb fejtörést fog okozni a városnak. A behajtás és a parkolás feltételeinek felülvizsgálatának választ kell adnia **az áruszállítás kihívásaira** is.

7. Programok és intézkedések

A kitűzött célok megvalósítása érdekében a város legfontosabb mobilitási problémáinak megoldására hét programot alkottunk meg. A programokat egyenként, röviden ismertetjük céljukkal és a hozzájuk kapcsolódó indikátorokkal együtt. A programok és egyes pontjaik megvalósításához alapos előkészítés és előrelátó tervezés szükséges.



Az előző fejezetben bemutatott célokat a programok bontják le a hétköznapokban is alkalmazható, konkrét fejlesztési csoportokká, amelyek egyes intézkedéseiken keresztül készíthetők elő és valósíthatók meg. A magasröptű célok után a programok és különösen az intézkedések már nagyon is megfoghatóak. A legtöbb program több célt is szolgál egyszerre, ezeket a programok ismertetése után egy táblázatban mutatjuk be.

A hét programpont a gyermekek közlekedését, a védtelen közlekedők biztonságát, a Rákóczi tér átalakítását, a buszközlekedés újragondolását, a közúti közlekedés szelídebbé tételét, a turizmus minőségi kiszolgálását és egy fenntartható önkormányzat kialakítását tartalmazza. A programok projekteket tartalmaznak, ezeket intézkedésekbe, teendőkbe csoportosítottuk.

7.1. Többszempontú értékelemzés

Az egyes projektek közötti fontossági és megvalósíthatósági sorrend kialakításához többszempontú elemzést készítettünk, mellyel egyszerűbbé és átláthatóbbá válik a döntés a projektek megvalósításának sorrendjét illetően. A szempontok között olyan gyakorlati elemek is megtalálhatók, mint például a pénzügyi-gazdasági lehetőségek, a projekt előkészítettsége, valamint a város hatásköre a projekt megvalósítására. Ugyanakkor a legfontosabb és legfajsúlyosabb szempontok a projektek értékteremtő képességét, és azoknak a város lakóira gyakorolt hatását tükrözik, nevezetesen az élhetőséget és a fenntarthatóságot.

A súlyozás %-os megoszlásban történt, az összes szempont súlya együtt 100%-ot ad. A súlyszámok meghatározása szakmai és tapasztalati adatok alapján történt. Minél nagyobb pontszámot kap a projekt az összesítésben, annál kedvezőbb a hatása, így előrébb kerül a prioritási listán. A pontozás 1-5-ig történt minden szempont esetében. A figyelembe vett szempontok és súlyszámaik az alábbiak:

Élhetőség: 30 %

Az élhetőség azt mutatja, hogy az adott projekt mennyire hoz pozitív változást a városlakók életében. Az értékelésnél azt is figyelembe vettük, hogy a városlakók mekkora részét érinti közvetlenül a projekt..

Fenntarthatóság: 25%

A fenntarthatóság értékei a fenntartható fejlődés alapelveinek adoptálását tükrözik. Mennyire környezetkímélő a beruházás, mérsékli-e a közlekedés általi környezetterhelést, hatékonyabbá teszi-e a közlekedési rendszert, stb..

Forrásigény: 15%

Az egyes intézkedések forrásigénye nemcsak a projekt méretére utal, hanem egyúttal egy kockázati tényező is, mivel a tapasztalatok azt mutatják, hogy a nagyobb projektméret több kockázatot is jelent, mind anyagi, mind időbeli síkon. Ezért az alacsonyabb költségű projektek nagyobb pontszámot kapnak, mert a kisebb forrás előteremtése általában könnyebben megoldható.

Hatáskör: 10%

Bár sok fejlesztés szolgálná a város érdekeit, a problémák megoldásának a kulcsa nincs minden esetben a város kezében. Azok a projektek több pontot kaptak, amelyeknél egyedül a város hatáskörébe tartozik a probléma rendezése.

Előkészítettség és előkészíthetőség: 10%

A mérlegelésnél figyelembe vettük azt is, hogy egy-egy projekt mennyire van előkészítve, illetve mennyire könnyen készíthető elő. Így akkor is magas pontot lehet elérni, ha például a projekt még csak ötlet, de megvalósítása nem igényel különösebb előkészületeket, nem kellenek hozzá engedélyek, egyezetések, ingatlanvásárlás, stb..

Finanszírozhatóság: 10%

A finanszírozhatóság részben ellensúlyozhatja a forrásigénynél jelentkező terheket, ha az adott fejlesztéshez rendelkezésre állnak a források. A legmagasabb pontszám akkor járt, ha a forrás rendelkezésre áll a projekthez.

A következő oldalakon bemutatjuk az egyes programokhoz csatlakozó intézkedések pontszámait majd az eredményül kapott sorrendet.

PROGRAMOK és INTÉZKEDÉSEK	Élhetőség	Fenntarthatóság	Forrásigény	Hatáskör	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Összesen
I. Gyermekek közlekedése							
"Együtt az iskolába!" projekt (közös gyaloglás, kerékpározás ösztönzése reggelente az iskolába, ehhez biztonságos kerékpáros- és gyalogos hálózat kiépítése)	5	5	4	5	2	2	**83**
Iskolai mobilitási terv (közös gyermekszállítás, parkolás rendezése, dedikált parkolóhelyek kijelölése)	4	4	4	4	3	2	**74**
Közforgalmú közlekedés "iskolásbaráttá" alakítása (helyközi buszmenetrendek iskolára hangolása, menetrend betartatása, közösségi tér a buszpályaudvaron, iskolabusz hálózat)	5	5	4	3	2	2	**81**
II. Biztonságos Zirc							
„Nyitott gyalogossávok" felfestése a kijelölt utcákban	4	3	5	4	2	4	**74**
Lakó-pihenőövezetek kijelölése a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel összhangban	4	4	4	5	2	2	**53**
Biztonságos gyalogoshálózat kiépítése	4	1	4	2	2	3	**55**
Jelenlegi gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági szempontok alapján történő átalakítása	4	1	4	3	3	3	**59**
Új kerékpáros útvonalak kialakítása a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel összhangban	4	4	3	3	4	3	**74**
III. Új Rákóczi tér							
A Rákóczi tér távlatos és fenntartható újratervezése	5	4	3	3	3	3	**76**
Az utasforgalom magas szintű kiszolgálása a Rákóczi téren (pl. utastájékoztatás, buszállomási funkció újragondolása, váróterem, buszmegállók ki- és átalakítása)	5	3	2	2	3	3	**67**
Vonzó Rákóczi tér - A gyalogos és kerékpáros közlekedők számára	4	4	4	4	3	4	**78**
IV. Buszközlekedés fejlesztése							

Autóbusz-pályaudvar fejlesztése (pl. váróterem, forgalomvonzó létesítmények)	4	2	3	3	3	3	**61**
A helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztése (menetrendi pontosság betartatása, járművek használatának minőségi javítása)	4	2	2	1	1	3	**50**
A helyi buszközlekedés továbbfejlesztése (menetrend, útvonal bővítése, iskolajárat indítása)	4	3	3	5	2	5	**72**
A szerződéses járatok közlekedésének rendezése (városi hálózat és fix gyűjtőpontok kijelölése)	3	3	5	5	1	5	**70**
V. Szelíd közúti közlekedés							
Parkolás rendezése (meglévő helyek rendezett kihasználása (idő alapú beosztás), igény szerint új helyek kialakítása)	3	3	5	3	2	2	**62**
Szabálytalan közlekedők és parkolók kiszűrése (állandó jelenlét, kamerás megfigyelés)	4	2	5	3	4	3	**69**
Baleseti gócpontok feltárása és felszámolása	4	2	4	3	4	3	**66**
Zirci baleset-megelőzési projekt (tájékoztatás, figyelemfelkeltés, éberség fenntartása, a másik közlekedő szemszögének bemutatása)	4	4	5	5	2	2	**80**
Úthenger projekt - utak állapotának javítása, a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése	5	1	2	4	1	3	**57**
Rákóczi tér tehermentesítése (elkerülő gyűjtőút tervezése és megvalósítása)	4	4	2	2	1	1	**58**
VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása							
Vasúti turizmus fejlesztése (vonzás, nosztalgiavonatok, kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése, tájékoztatás)	3	3	1	2	1	3	**47**
Kerékpáros turizmus fejlesztése (vonzás, megközelíthetőség és kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése, tájékoztatás)	2	4	5	4	1	5	**67**
Parkolási lehetőségek megteremtése a Zircre látogatók számára (személygépkocsik és turistabuszok parkolásának rendezése)	3	3	4	3	2	2	**59**
VII. Fenntartható önkormányzat							
Okosan mobilizált önkormányzat és közszolgáltatások	4	4	3	5	2	2	**68**
Fenntartható városfejlesztési és városirányítási gyakorlatok bevezetése (felelős tervezés, kompakt/kiszolgálható város, városkártya)	3	3	3	5	1	3	**60**
A fenntarthatóság elveinek és gyakorlatának folyamatos propagálása	2	3	3	5	1	3	**54**

PROGRAMOK	INTÉZKEDÉSEK SORRENDJE	PONTSZÁM
I. Gyermekek közlekedése	"Együtt az iskolába!" projekt (közös gyaloglás, kerékpározás ösztönzése reggelente az iskolába, ehhez biztonságos kerékpáros- és gyalogos hálózat)	83
I. Gyermekek közlekedése	Közforgalmú közlekedés "iskolásbaráttá" alakítása (helyközi buszmenetrendek iskolára hangolása, menetrend betartatása, közösségi tér a pályaudvaron, iskolabusz hálózat)	81
V. Szelíd közúti közlekedés	Zirci baleset-megelőzési projekt (tájékoztatás, figyelemfelkeltés, éberség fenntartása, a másik közlekedő szemszögének bemutatása)	80
III. Új Rákóczi tér	Vonzó Rákóczi tér - A gyalogos és kerékpáros közlekedők számára	78
III. Új Rákóczi tér	A Rákóczi tér távlatos és fenntartható újratervezése	76
I. Gyermekek közlekedése	Iskolai mobilitási terv (közös gyermekszállítás, parkolás rendezése pl. dedikált parkolóhelyekkel)	74
II. Biztonságos Zirc	„Nyitott gyalogossávok" felfestése a kijelölt utcákban	74
II. Biztonságos Zirc	Új kerékpáros útvonalak kialakítása a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel összhangban	74
II. Biztonságos Zirc	Lakó-pihenőövezetek kijelölése a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel összhangban	74
IV. Buszközlekedés fejlesztése	A helyi buszközlekedés továbbfejlesztése (menetrend, útvonal bővítése, iskolajárat)	72
IV. Buszközlekedés fejlesztése	A szerződéses járatok közlekedésének rendezése (városi hálózat és fix gyűjtőpontok kijelölése)	70
V. Szelíd közúti közlekedés	Szabálytalan közlekedők és parkolók kiszűrése (állandó jelenlét, kamerás megfigyelés)	69
VII. Fenntartható önkormányzat	Okosan mobilizált önkormányzat és közszolgáltatások	68
III. Új Rákóczi tér	Az utasforgalom magas szintű kiszolgálása a Rákóczi téren (pl. utastájékoztatás, buszállomási funkció újragondolása, váróterem, buszmegállók ki- és átalakítása)	67
VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása	Kerékpáros turizmus feltételeinek fejlesztése (vonzás, megközelíthetőség és kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése, tájékoztatás)	67
V. Szelíd közúti közlekedés	Baleseti gócpontok feltárása és felszámolása	66
V. Szelíd közúti közlekedés	Parkolás rendezése (meglévő helyek rendezett kihasználása (idő alapú beosztás), igény szerint új helyek kialakítása)	62
IV. Buszközlekedés fejlesztése	Autóbusz-pályaudvar fejlesztése (pl. váróterem, forgalomvonzó létesítmények)	61
VII. Fenntartható önkormányzat	Fenntartható városfejlesztési és városirányítási gyakorlatok bevezetése(felelős tervezés, kompakt/kiszolgálható város, városkártya)	60
VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása	Parkolási lehetőségek megteremtése a Zircre látogatók számára (személygépkocsik és turistabuszok parkolásának rendezése)	59
II. Biztonságos Zirc	Jelenlegi gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági szempontok alapján történő átalakítása	59
V. Szelíd közúti közlekedés	Rákóczi téri tehermentesítése (elkerülő gyűjtőút tervezése és megvalósítása)	58
V. Szelíd közúti közlekedés	Úthenger projekt – utak állapotának javítása, a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése	57
II. Biztonságos Zirc	Biztonságos gyalogoshálózat kiépítése	55
VII. Fenntartható önkormányzat	A fenntarthatóság elveinek és gyakorlatának folyamatos propagálása	54
IV. Buszközlekedés fejlesztése	A helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztése (menetrendi pontosság betartatása, járművek használatának minőségi javítása)	50
VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása	Vasúti turizmus feltételeinek fejlesztése (vonzás, nosztalgiavonatok, kiszolgáló infrastruktúra fejlesztése, tájékoztatás)	47

7.2. Gyermekek közlekedése

I. Gyermekek közlekedése

Cél: Az óvodás és iskolás gyermekek biztonságos, kényelmes óvodába/iskolába jutásának biztosítása.

Teendők

1. Együtt az iskolába: közös gyalogos vagy kerékpáros „kirándulás" reggelente az iskolába, óvodába (83 pont)
   - Az óvodát és az iskolákat érintő biztonságos kerékpár- és gyalogos-hálózat kialakítása
2. A közforgalmú közlekedés „iskolásbaráttá" alakítása (81 pont)
   - A helyközi autóbuszok iskolákra hangolása, a menetrend betartatása, késések elkerülése
   - Közösségi tér kialakítása az új autóbusz-állomás mellett fiataloknak (WiFi, park, üzletek)
   - Iskolabusz hálózat kialakítása
3. Iskolai mobilitási tervek készítése (74 pont)
   - A közös gyermekszállítás bátorítása, megszervezése (pl. dedikált parkolóhely segítségével)
   - A jogos parkolási igények meghatározása és magas szintű kielégítése az óvodáknál, iskoláknál
   - Az iskolák, a szülők és a gyermekek ösztönzése a személygépkocsi nélküli, vagy a hatékony személygépkocsis szállítás kialakítására

Indikátorok

- **A személygépkocsival hordott gyermekek számának csökkenése [%]**

7.3. Biztonságos Zirc

II. Biztonságos Zirc

Cél: A gyalogos és kerékpáros közlekedés biztonságosabbá tétele

Teendők

1. Nyitott gyalogossávok felfestése a lakó- pihenő övezetekben (74 pont)
2. Új kerékpáros útvonalak kialakítása a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel összhangban (74 pont)
   - A kerékpározást vonzóbbá és kényelmesebbé tevő attraktív utcabútorok (pl. padok, kerékpártámaszok, ivókutak) építése
   - A szabadidős kerékpározás és gyaloglás, kirándulás feltételeinek javítása
3. Lakó- pihenő övezetek kijelölése a Kerékpárforgalmi Hálózati Tervvel összhangban (74 pont)
4. A jelenlegi gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági szempontok alapján történő átalakítása (59 pont)
   - Közvilágítás fejlesztése
5. Biztonságos gyalogoshálózat kiépítése (55 pont)
   - Új gyalogátkelőhelyek kijelölése
   - Járdák felújítása
   - Akadálymentes csatlakozások biztosítása

Indikátorok

- **Gyalog és kerékpárral közlekedők száma [fő egy átlagos napon a kijelölt utcákban]**
- **Gyalogos és kerékpáros balesetekben megsérültek száma [fő]**

7.4. Új Rákóczi tér

III. Új Rákóczi tér

Cél: A Rákóczi térnek, mint Zirc főterének a közlekedési igényeket és a város érdekeit is szemmel tartó újragondolása

Teendők

1. Vonzó Rákóczi tér (78 pont)
   - A korábban felújított részek arculatának megtartásával vonzó köztér kialakítása
   - A tér gyalogos és kerékpáros megközelíthetőségének magas szintű biztosítása
   - A gyalogos forgalom biztonságos átvezetése a téren és a 82. sz. főúton
   - Helyközi autóbuszjáratok számára mindkét irányba megálló(k) kijelölése a 82. sz. főúton
   - Parkolás távlatos rendezése, keresletbefolyásolás a téren és környékén
2. A Rákóczi tér távlatos és fenntartható újratervezése (76 pont)
   - A 82. sz. főút téren átvezető szakaszának újratervezése a jelenlegi (átmeneti) állapot és a végleges állapot figyelembe vételével
   - A tér funkcióinak számbavétele, priorizálása, közép- és hosszútávú tervek készítése a közlekedési helyzet figyelembevételével
   - A tér elkerülhetőségének kialakítása, városi tehermentesítő hálózat tervezése, vizsgálata
3. Az utasforgalom magas szintű kiszolgálása a Rákóczi téren (67 pont)
   - A buszállomási funkció újragondolása, a megállóhelyek egy részének áthelyezése
   - Komfortos, a tér arculatához illő váróterem kialakítása
   - Magas színvonalú, a város turisztikai szerepét is figyelembe vevő tájékoztatási rendszer
   - Szerződéses autóbuszjáratok számára megállóhely kijelölése a téren

Indikátorok: A tér gyalogos és kerékpáros használóinak száma egy átlagos hétköznapon [fő]

7.5. Buszközlekedés fejlesztése

IV. Buszközlekedés fejlesztése

Cél: Az autóbusz-közlekedés vonzóbbá tétele, alternatíva felmutatása a személygépkocsival szemben.

Teendők

1. A helyi buszközlekedés fejlesztése (72 pont)

   Iskolabusz(ok) illesztése a buszhálózatba

   Buszmegállók akadálymentes megközelíthetősége, akadálymentes utastájékoztatás kialakítása

   Városi funkciók (pl. egészségügyi intézmények) közötti kapcsolat kialakítása, fejlesztése

2. A szerződéses járatok közlekedésének rendezése (70 pont)

   A szerződéses járatokat használók számára (új) fix gyűjtőpontok kijelölése

   A szerződéses járatok által használható városi úthálózat kijelölése, a gyűjtőpontok és az utcák paramétereinek figyelembevételével

3. Az autóbusz pályaudvar fejlesztése (61 pont)

   Az autóbuszpályaudvar vonzóvá tétele a diákok számára

4. A helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztése (50 pont)

   Rákóczi tér buszállomási funkciójának újragondolása, különös figyelemmel az utasok biztonságos átvezetésére a 82. sz. főúton

   Utastájékoztatás fejlesztése a Rákóczi téren (hangos utastájékoztatás, digitális utastájékoztatás)

   A helyközi buszok menetrendi pontosságának betartatása

   A helyközi buszközlekedés minőségének javítása (tisztaság, sofőrök viselkedése)

   A helyközi buszok Rákóczi téren történő megállásának, utascseréjének lebonyolítása a forgalom akadályozása nélkül, a szabályok betartatása

Indikátorok: A munkanapokon busszal közlekedők száma [fő]

7.6. Szelíd közúti közlekedés

V. Szelíd közúti közlekedés

Cél: A közúti közlekedés biztonságosabbá és hatékonyabbá tétele

Teendők

1. Zirc baleset-megelőzési projekt (80 pont)

   Az egymásra figyelés oktatása, a közlekedők megismertetése a másik fél nézőpontjával

   A 82. sz. főút elkerülő szakaszának jövőbeni megépítését támogató, segítő lépések, lobbitevékenység végzése

2. Szabálytalan közlekedők és parkolók kiszűrése (69 pont)

   A kijelölt sebességhatárok betartatása, valamint az arra indokolt, balesetveszélyes helyeken a sebességek csökkentése

3. Baleseti gócpontok feltárása és felszámolása (66 pont)
4. Parkolás rendezése (62 pont)
5. Rákóczi tér tehermentesítése (58 pont)
6. Úthenger projekt – utak állapotának javítása, a biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése (57 pont)

Indikátorok

- **A közutakon történt balesetek számának csökkenése [db]**
- **A súlyos balesetek számának csökkenése [%]**

7.7. A turizmus igényeinek kiszolgálása

VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása

Cél: A város turisztikai potenciáljának fejlesztése

Teendők

1. Kerékpáros turizmus feltételeinek fejlesztése (67 pont)

    Rákóczi tér gyalogos és kerékpáros átjárhatóságának és vonzásának fejlesztése

    A Rákóczi tér, mint turisztikai látványosság fejlesztése, kényelmi létesítmények (WC, Wi-fi) kialakítása
2. Parkolási lehetőségek megteremtése a Zircre látogatók számára (59 pont)
3. Vasúti turizmus feltételeinek fejlesztése (47 pont)

Indikátorok

- **A turisták által a városban töltött idő növekedése [%]**

7.8. Fenntartható önkormányzat

VII. Fenntartható önkormányzat

Cél: A városirányítás és a városi közszolgáltatások fenntarthatóvá tétele

Teendők

1. Okosan mobilizált önkormányzat és közszolgáltatások (68 pont)

   Az önkormányzati járműállomány és használatának fenntarthatóvá tétele

   Közlekedési szolgáltatásokkal kiegészített városkártya bevezetése

2. Fenntartható városfejlesztési és városirányítási gyakorlatok bevezetése (60 pont)

   Törekvés a kompakt várostest és a kiszolgálható város létrehozására

   A fenntartható város és a fenntartható közlekedés alapelveinek érvényesítése és beépítése a mindennapi gyakorlatba a tervezésben, az engedélyezésben, a közbeszerzésekben és a napi működésben

   Távlatos, fenntartható rendszerek létrehozása: építmények tervezésénél és engedélyezésénél a közlekedési hatások számbavétele, irányítása és számonkérése

   Folyamatosan hozzáférhető fenntartható közlekedési szaktudás az önkormányzatnál

   Történelmi emlékek védelme

3. A fenntarthatóság elveinek és gyakorlatának folyamatos propagálása (54 pont)

   A helyi média szerepének erősítése a fenntartható város és a fenntartható közlekedés propagálásában

   A város közlekedésének tervezésénél a gyermekek igényeinek messzemenő figyelembe vétele

Indikátorok:

- **Az önkormányzat és a városi intézmények napi működésében bevezetett fenntartható gyakorlatok száma [db]**

A programok, intézkedések célokkal való összhangját, kapcsolatát mutatja be az alábbi táblázat.

PROGRAMOK	INTÉZKEDÉSEK	Változó irányok-fejlődő hálózatok	Változó elvárások-javuló színvonal	Változó igények-új megoldások
I. Gyermekek közlekedése	"Együtt az iskolába!" projekt	kerékpáros és gyalogos hálózat kiépítése	biztonságos hálózatok	közös kirándulás az iskolába/óvodába
	Közforgalmú közlekedés "iskolásbaráttá" alakítása	iskolabusz hálózat kialakítása	helyközi buszok minőségi követelményei	Közösségi tér kialakítása
	Iskolai mobilitási tervek készítése	jogos parkolási igények meghatározása	jogos parkolási igények kielégítése	közös gyermekszállítás megszervezése
II. Biztonságos Zirc	„Nyitott gyalogossávok" felfestése a kijelölt utcákban	gyalogoshálózat kiépítése	biztonságos gyalogoshálózat kiépítése	gyaloglási, utcahasználati igények
	Új kerékpáros útvonalak kialakítása	kerékpáros hálózat kiépítése	vonzó és biztonságos kerékpáros hálózat	
	Lakó-pihenőövezetek kijelölése	Csillapított terület a közúthálózaton	biztonságos, csendes terület	Újfajta utcahasználati módok lehetősége
	Jelenlegi gyalogátkelőhelyek átalakítása	gyalogoshálózat kiemelt pontjai	biztonságos átvezetések	
	Új gyalogátkelőhelyek kijelölése a 82. sz. főút belterületi szakaszán	gyalogoshálózat kiemelt pontjai	biztonságos átvezetések	
III. Új Rákóczi tér	Vonzó gyalgos és kerékpáros Rákóczi tér	gyalogos- és kerékpáros hálózat kiemelt pontja	gyalogosok és kerékpárosok vonzása	tér szélesebb körű, más célú használata
	A Rákóczi tér távlatos és fenntartható újratervezése	minden közlekedési hálózat kiemelt pontja	városi főtér jelentős közlekedési funkciókkal	távlatban a helyi közlekedési funkciók
	Az utasforgalom magas szintű kiszolgálása a Rákóczi téren	buszhálózati csomópont	magas szintű, minőségi kiszolgálás	szerződéses járatok problémáinak kezelése
IV. Buszközleked és fejlesztése	A helyi buszközlekedés továbbfejlesztése	városi kapcsolatok erősítése	akadálymentes kialakítás	iskolabuszok illesztése a hálózatba
	A szerződéses járatok közlekedésének rendezése	buszhálózat átalakulása	szervezett, rendezett működés	
	Autóbusz-pályaudvar fejlesztése	hálózati szerep erősítése	magas színvonalú kiszolgálás	diákok számára vonzóvá tenni
	A helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztése	buszhálózati problémák megoldása	minőség javítása	Rákóczi tér helyzetének rendezése
V. Szelíd közúti közlekedés	Zirci baleset-megelőzési projekt	lobbitevékenység: 82. sz. főút elkerülő szakasza		új nézőpont meghonosítása
	Szabálytalan közlekedők és parkolók kiszűrése		Biztonság javítása	jobb közlekedéskultúra meghonosítása
	Baleseti gócpontok feltárása és felszámolása		Biztonság javítása	jobb közlekedéskultúra meghonosítása
	Parkolóhelyek rendezése	közúthálózat kulcspontja	minőség javítása	parkolás irányítása időben és térben
	Rákóczi téri közúti tranzitforgalom elvezetése	új hálózati elem kialakítása	Rákóczi tér tehermentesítése	
	Úthenger projekt		úthálózat minőségének javítása	átfogó tervként
VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása	Kerékpáros turizmus fejlesztése	hálózati fejlesztések	átjárhatóság	a város vonzásának növelése
	Parkolási lehetőségek megteremtése a Zircre látogatók számára	parkoló, mint hálózati elem fejlesztése	minőség javítása	a város vonzásának növelése
	Vasúti turizmus fejlesztése	vasúti fejlesztések	minőség javítása	a város vonzásának növelése
VII. Fenntartható önkormányzat	Okosan mobilizált önkormányzat és közszolgáltatások		városkártya, mint eszköz bevezetése	fenntarthatóság előtérbe helyezése
	Fenntartható városfejlesztési és városirányítási gyakorlatok	fenntartható város hálózati követelményei	napi gyakorlatok javítása	távlatos megoldások
	Folyamatos felvilágosító munka		folyamatos tájékoztatás	mobilitási ismeretek terjesztése

8. A Mobilitási Terv megvalósítását támogató intézkedések

A Mobilitási Terv megmegvalósítását számos eszköz segíti. Többek között ilyen a a Cselekvési terv, a monitoring- és az indikátororrendszer, de hangúlyos szerep jut a helyi közösségek bevonásának és a kockázatok kezelésének is. Ezeket a megvalósítást támogató intézkedéseket ebben a fejezetben részletesebben is bemutatjuk.

8.1. Cselekvési Terv

A Cselekvési Terv a mobilitási tervezés eredményeinek esszenciája. A Cselekvési Terv mutatja meg, hogy a javasolt intézkedéseket és programokat mikor és milyen sorrendben érdemes megvalósítani. Zirc Fenntartható Mobilitási Tervét a következő két lapon mutatjuk be táblázatos formában.

A Cselekvési Terv kezdő időpontja 2018. I. félév, a Mobilitási Terv közgyűlés általi elfogadásának valószínű időpontja. A Terv 2025-ig tekint előre, ekkor javasolt a Fenntartható Mobilitási Terv felülvizsgálata. A két időpont között féléves bontásban láthatók a javasolt feladatok. A Cselekvési Tervben az egyes programokat és intézkedéseket nem mutatjuk be részletesen, csak a nevükkel hivatkozunk rájuk. Az egyes intézkedések megvalósításánál az előkészítés – egyeztetés – tervezés – forrásszerzés – megvalósítás – üzemeltetés – felülvizsgálat - továbbfejlesztés sorrendet követtük, természetesen alkalmazkodva az adott intézkedés sajátosságaihoz. A Cselekvési Terv alapvetően egy optimista forgatókönyvet követ, nem számoltunk elhúzódó egyeztetésekkel, kisajátításokkal, pályáztatásokkal. Az egyes intézkedések alapvetően annak függvényében kerültek korábbra vagy későbbre, hogy az előző pontokban bemutatott értékelésben hogyan szerepeltek. Kivétel ez alól a buszpályaudvar fejlesztése és a gyalogátkelőhelyek kialakítása/fejlesztése, mert ezek előkészítése, szükségessége és város számára való fontossága felülírta az értékelésben elfoglalt helyüket. A Cselekvési Terv megkezdésének és megvalósulásának eredményei 2020 körül kezdenek beérni. Folyamatos munka esetében 2020-tól kezdődően gyakorlatilag folyamatosan újabb és újabb fejlesztések megvalósulása várható. Ez megfeszített munkát kíván, valószínű, hogy az önkormányzat részéről többletmunkaerőt, többletforrást igényel majd a projektek menedzselése.

CSELEKVÉSI TERV I. RÉSZ.

PROGRAMOK	INTÉZKEDÉSEK	A Mobilitási Terv elfogadása (2018. I. félév)	2018. II. félév	2019. I. félév	2019. II. félév	2020. I. félév	2020. II. félév	2021. I. félév	2021. II. félév	2022. I. félév	2022. II. félév	2023. I. félév	2023. II. félév	2024. I. félév	2024. II. félév	A Mobilitási Terv felülvizsgálata
I. Gyermekek közlekedése	"Együtt az iskolába!" projekt		előkészítés	egyeztetés	forrás-szerzés	bevezetés	üzemeltetés					felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés			
	Közforgalmú közlekedés "iskolásbaráttá" alakítása		előkészítés	egyeztetés, tervezés		forrásszerzés		bevezetés	üzemeltetés						felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés
	Iskolai mobilitási tervek készítése		előkészítés	egyeztetés, tervezés		forrásszerzés		bevezetés	üzemeltetés						felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés
II. Biztonságos Zirc	„Nyitott gyalogossávok" felfestése a kijelölt utcákban					előkészítés		társdalmi elfogadás		forrásszerzés		kijelölés	próbaüzem			felül-vizsgálat
	Új kerékpáros útvonalak kialakítása		előkészítés	egyeztetés, tervezés			forrásszerzés				építés	üzemeltetés				felül-vizsgálat
	Lakó-pihenőövezetek kijelölése		előkészítés		egyeztetés, tervezés			forrásszerzés		kijelölés	üzemeltetés					felül-vizsgálat
	Jelenlegi gyalogátkelőhelyek átalakítása		előkészítés	egyeztetés	forrás-szerzés	bevezetés	üzemeltetés					felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés			
	Új gyalogátkelőhelyek kijelölése a 82. sz. főút belterületi szakaszán		előkészítés	egyeztetés	forrás-szerzés	bevezetés	üzemeltetés					felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés			
III. Új Rákóczi tér	Vonzó gyalgos és kerékpáros Rákóczi tér		előkészítés	egyeztetés, tervezés		forrásszerzés		bevezetés	üzemeltetés						felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés
	A Rákóczi tér távlatos és fenntartható újratervezése		előkészítés	egyeztetések, elvi döntések			forrásszerzés		tervezés, egyeztetések, lakosság bevonása							
	Az utasforgalom magas szintű kiszolgálása a Rákóczi téren				előkészítés		egyeztetések, elvi döntések			forrásszerzés			bevezetés	üzemeltetés		
IV. Buszközlekedés fejlesztése	A helyi buszközlekedés továbbfejlesztése		előkészítés		egyeztetés, tervezés		forrásszerzés		bevezetés	üzemeltetés						felül-vizsgálat
	A szerződéses járatok közlekedésének rendezése		előkészítés	egyeztetés, tervezés		bevezetés	üzemeltetés									felül-vizsgálat
	Autóbusz-pályaudvar fejlesztése		előkészítés	egyeztetés, tervezés		bevezetés	üzemeltetés									felül-vizsgálat
	A helyközi autóbusz-közlekedés fejlesztése			előkészítés			egyeztetés, tervezés			forrásszerzés			bevezetés	üzemeltetés		

CSELEKVÉSI TERV II. RÉSZ.

PROGRAMOK	INTÉZKEDÉSEK	A Mobilitási Terv elfogadása (2018. I. félév)	2018. II. félév	2019. I. félév	2019. II. félév	2020. I. félév	2020. II. félév	2021. I. félév	2021. II. félév	2022. I. félév	2022. II. félév	2023. I. félév	2023. II. félév	2024. I. félév	2024. II. félév	A Mobilitási Terv felülvizsgálata
V. Szelíd közúti közlekedés	Zirci baleset-megelőzési projekt		előkészítés	egyeztetés	forrás-szerzés	bevezetés	üzemeltetés					felül-vizsgálat	tovább-fejlesztés			
	Szabálytalan közlekedők és parkolók kiszűrése				előkészítés		egyeztetés, tervezés		forrásszerzés		bevezetés	üzemeltetés				felül-vizsgálat
	Baleseti gócpontok feltárása és felszámolása				előkészítés		egyeztetés, tervezés		forrásszerzés		bevezetés	üzemeltetés				felül-vizsgálat
	Parkolóhelyek rendezése				előkészítés		egyeztetés, tervezés				forrásszerzés			bevezetés	üzemeltetés	
	Rákóczi téri közúti tranzitforgalom elvezetése						előkészítés		egyeztetés, tervezés				forrásszerzés			építés
	Úthenger projekt						előkészítés		egyeztetés, tervezés				forrásszerzés			felújítás
VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása	Kerékpáros turizmus fejlesztése				előkészítés		egyeztetések, elvi döntések			tervezés			forrásszerzés			megvalósítás
	Parkolási lehetőségek megteremtése a Zircre látogatók számára						előkészítés		egyeztetések		tervezés		forrásszerzés			megvalósítás
	Vasúti turizmus fejlesztése						előkészítés			egyeztetések			tervezés		forrásszerzés	
VII. Fenntartható önkormányzat	Okosan mobilizált önkormányzat és közszolgáltatások				előkészítés		egyeztetés, tervezés			forrásszerzés			bevezetés	üzemeltetés		
	Fenntartható városfejlesztési és városirányítási gyakorlatok				előkészítés		egyeztetés, tervezés			forrásszerzés			bevezetés	üzemeltetés		
	Folyamatos felvilágosító munka				előkészítés		egyeztetés, tervezés				bevezetés	üzemeltetés				

8.2. Kockázatkezelési terv

A Fenntartható Mobilitási Terv megvalósítása előtt fel kell készülni a várható kockázatokra, melyek veszélyeztethetik a projektek kimenetelét. A felmerülő kockázatok sokrétűek lehetnek és súlyos esetben akár az egész projektet is meghiúsíthatják, ezért felmerülésükre érdemes előre készülni és a lehetőségek függvényében mindent megtenni az elhárításukra. Erre az esetre kockázatkezelési terv készült, ami számba veszi a leggyakoribb, illetve legvalószínűbb kockázatokat. A kockázatokat az alábbiak szerint kategorizáltuk:

Külső kockázati tényezők: Olyan kockázatokat takarnak, amelyekre Zirc városának nincs hatása. Ide tartoznak a nagypolitikai döntések, a nemzetközi események, a magánszféra befektetési kedvének változása, de akár a szélsőséges időjárásból fakadó kockázatok is. E kockázatokat csökkenteni lehet úgy, hogy a terv minél jobban harmonizáljon a jelenlegi és várható hazai és nemzetközi trendekkel. A szélsőséges időjárás lehetőségével összefüggésben a tervezett fejlesztéseknek adaptívnak kell lennie a változó éghajlathoz.

Anyagi jellegű kockázatok: Ide sorolunk minden olyan kockázatot, mely a projekt tervezéséhez, megvalósításához és fenntartásához elengedhetetlenül szükséges források rendelkezésreállását veszélyezteti. Kapcsolatban állnak a külső kockázati tényezőkkel, például az EU-s támogatások csökkenése vagy megszűnése is ide sorolható. Kiterjednek a forrásszerzésre, a projektek kivitelezése során a költségek előre nem tervezett megugrására (alulbecsült anyagiak, előre nem látható műszaki problémák, időközben megváltozó szabályozói környezet, stb). Ugyanakkor a források rendelkezésre állása lehet bizonytalan, akár rapszódikus is, például nem biztos, hogy mindig lesz támogatási forrás járdaépítésre. Ezért egyrészt kész tervekkel kell rendelkezni minden olyan esetre, ha új forrás érhető el, valamint meg kell keresni azokat a kapcsolódási pontokat a projektekben, melyekkel az üzleti szféra is bevonható a megvalósításba. A programokon belüli projektek kivitelezése során a gondos projekttervezés csökkenti a költségek elszaladásának kockázatát.

Időbeli tényezők kockázata: Az ütemtervtől való eltérést jelenti, azaz a meghatározott indikátorok határidőre nem teljesülnek. Kölcsönhatásban van az anyagi jellegű kockázatkkal, mert az időbeli csúszás költségemelkedést, illetve rosszabb esetben forrásvesztést okozhat, míg a forrás hiánya időbeli csúszáshoz vezethet. Ugyanakkor az is időbeli kockázatnak minősül, ha például Zirc esetében gyorsabban nő a motorizáció, mint ahogy erre a város felkészülne. Alapos projektelőkészítő munka és tervezés jelentősen csökkentheti az ilyen jellegű kockázatokat.

Technológiai, műszaki problémák: A koncepcionális tervezés nem tudja figyelembe venni a legapróbb körülményeket is, ám előfordul, hogy az apró dolgok láncreakciószerű egymásra hatása teljesen felülírja az eredeti terveket. Előfordulhat például, hogy a 82. sz főút elkerülőjének építésekor, vagy akár a Rákóczi teret elkerülő kisebb út építésekor értékes régészeti leletre bukkannak, melynek feltárása egyrészt időigényes, másrészt új műszaki megoldások alkalmazása válhat szükségessé, melynek időbeli és pénzbeli vonzata is lehet. A kokázatokat csökkentheti a gondos tervezőmunka, a tartalékok képzése mind anyagi, mind időbeli értelemben és a különböző forgatókönyvek készítése az esetlegesen bekövetkező anomáliák kezelésére.

Működtetéssel kapcsolatos kockázati tényezők: Ez a fajta kockázat a projekt megvalósulása után merülhet fel. A befejezést követően derül ki, hogy a valóságban nem, vagy nem úgy működik a tervezett beruházás, mint ahogy a tervekben szerepelt, nem tölti be a neki szánt szerepet, nem vált népszerűvé, stb. Másik oldalról pedig

anyagi kockázatot is rejthet abban az esetben, hogy ha a működtetése nem gazdaságos, nem fenntartható, illetve nincs tisztázva az üzemeltető személye, illetve nem áll rendelkezésre a fenntartáshoz szükséges anyagi háttér. Ekkor gyorsan amortizálódásnak indul a létrehozott projekt. Annak érdekében, hogy a terv és a valóság minél jobban közelítse egymást, pilotokat érdemes csinálni, a műszaki és lakossági tapasztalatok alapján kell véghezvinni a fejlesztést. A jövőbeli üzemben tartás érdekében a felelősök pontos megnevezése és a fenntartási időszak forrásainak biztosítása szükséges, a tervezési fázisban pedig pontos költségvetést kell készíteni a működtetés során felmerülő költségekről.

Emberi, társadalmi kockázatok: Két oldalról lehet e kockázatokat tekinteni; egyfelől a Mobilitási Terv kivitelezésén dolgozók humán jellegű problémái (szakértelem, együttműködés hiánya, elégtelen kommunikáció) értendők ide, másfelől a társadalmi kockázatot elsősorban a lakosság, de egyes szervezetek, cégek, érdekképviseletek egy adott projekttel szembeni esetleges ellenállása is jelentheti. A humán jellegű kockázatok csökkentéséhez a tervező személyének megfelelő kiválasztása szükséges, ami kiterjed a jó emberi kapcsolatokra és a szakmaiságra is. A társadalmi kockázatok mérséklése elsősorban folyamatos lakossági kapcsolattartással, tájékoztatással érhető el. Az egyes szervezetekkel (pl. közútkezelő, közlekedési társaság), cégekkel, érdekképviseleti szervekkel és a lakossággal közösen kompromisszumos megoldásra kell jutni az egyes fejlesztéseket érintően.

Intézményi, jogi kockázatok: A Mobilitási Terv végrehajtásának hatékonyságát komolyan befolyásolja a készítők közötti felelősségek, hatáskörök tisztázása, a döntéshozók határozottsága, valamint az intézményi szervezettség, a humán erőforrás felelősségteljes menedzselése. Ide tartozik a közbeszerzési eljárások és jogi procedúrák elhúzódása is, de az időközben felmerülő szervezeti felépítésben történő változások, vagy a felelősségi körök változása is, amely nem csak Zirc Város Önkormányzatánál, hanem bármely, a projekt megvalósításával érintett szereplőnél történő átszervezést is jelenti. A közbeszerzések során a pontos tervezés, a jogszabályoknak való maximális megfelelőség csökkenti ugyan a kockázatokat, ám teljesen nem zárja ki azokat. Érdemes a projekt előkészítése során időtartalékot képezni. Esetleges szervezeti vagy felelősségi kör változás esetén pedig szem előtt kell tartani a projekt folyamatos előrehaladásának zavartalan biztosítását.

Az intézkedések megvalósításának életciklusát tekintve (előkészítés – egyeztetés – tervezés – forrásszerzés – megvalósítás – üzemeltetés – felülvizsgálat – továbbfejlesztés) az egyes kockázatok más és más fázisokban jelenhetnek meg, ahogyan ezt a következő táblázat is mutatja.

Intézkedés	előkészítés	egyeztetés	tervezés	forrásszerzés	megvalósítás	üzemeltetés	felülvizsgálat	továbbfejlesztés
Külső kockázati tényezők			✓	✓	✓			
Anyagi jellegű kockázatok			✓	✓	✓	✓		✓
Időbeli tényezők kockázata		✓	✓	✓	✓			
Technológiai, műszaki problémák			✓		✓	✓		✓
Működtetés kockázatai						✓		
Emberi, társadalmi kockázatok	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Intézményi, jogi kockázatok	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Amint látható, az előkészítés és egyeztetés fázisában viszonylag kevés a kockázat, ugyanakkor ezekben a fázisokban lehet a legtöbbet elérni szinte az összes kockázat csökkentése terén. Éppen ezért az előkészítés és az egyeztetés időszakát és az ide dedikált erőforrásokat érdemes bőven mérni, ezeken a fázisokon egészében sok időt és forrást lehet megspórolni, sok problémát lehet megelőzni. Hasonló ezekhez a tervezés fázisa is, itt is érdemesebb inkább a megbízható eredményeket elvárni és erre hosszabb időszakot szánni. A forrásszerzés összetett folyamat, jelentős szerepet játszanak benne a település kapcsolatai is. A legköltségesebb és leglátványosabb fázis a megvalósítás, jellemző, hogy mind időben, mind forrásban alultervezett. Érdemes tehát mindkét szempontból túltervezni ezt a fázist. Az üzemeltetés napi rutinja alkalmas a későbbi felülvizsgálatokhoz és továbbfejlesztésekhez szükséges adatok és tudás megszerzésére. Végül a felülvizsgálat és a továbbfejlesztés során lényegében kisebb léptékben de egy újabb projekt életciklusa kezdődik meg, hasonló adottságokkal.

8.3. Monitoring és indikátorok

Monitoring rendszer

A projekt életútjának pontos nyomon követéséhez és a célok eléréséhez megfelelő monitoring rendszerre van szükség. Az eredményes monitoringtevékenység feltétele, hogy a nyomon követés rendszerének kialakítása az előkészítés, a megvalósítás és a fenntartás integráns részét képezze. A monitoringtevékenység alapvetően belső feladat, azaz a Mobilitási Terv végrehajtójának, Zirc önkormányzatának felelősségi körébe tartozik. Egy jól működő monitoringrendszer naprakészen követi a projekt életútját, az ahhoz kapcsolódó eseményeket és visszajelzést ad ezekről a döntéshozók számára. A monitoring egyik eszköze a specifikus mérőszámok (indikátorok) alakulásának ütemezett figyelése. A monitoring rendszer a következő alapokon nyugszik:

- Indikátorok meghatározása: a Mobilitási Terv programjaihoz egyértelmű (output és eredmény jellegű) indikátorokat kell meghatározni, melynek alapját az egyes operatív programok (pl. TOP, IKOP) mindenkor hatályos indikátor definíciói képezik. Az indikátorok rögzítése során jelezni kell a mérés módszertanát és a mérés javasolt gyakoriságát is. Amennyiben ez még nem ismert a tervezés fázisában, akkor a projekt kidolgozásánál kell rögzíteni. Az indikátor meghatározásáért a mindenkori projektgazda a felelős.
- Adatszolgáltatás: javasolt partnerségi együttműködésben (írásos megállapodásban) rögzíteni – amennyiben a projektgazda nem kizárólag az önkormányzat – az indikátorok nevesítését, a mérés módját, a mérés gyakoriságát és az önkormányzat felé történő adatszolgáltatás mikéntjét.
- Adatgyűjtés: az adatokat az önkormányzat vagy a projektgazda gyűjti be és rögzít az egyes projektek tekintetében, az éves projektfenntartási jelentéshez kötődően.
- Az adatok térinformatikai feldolgozása: a területi hatással bíró adatok térinformatikai rendszerbe történő feltöltését az önkormányzat végzi, melynek eredményét javasolt mind a város lakóival, mind az önkormányzat tisztségviselőivel megismertetni.
- Partnerség: az elért eredményekről a projekt előkészítésében, tervezésében és megvalósításában részt vevő partnerek számára érdemes tájékoztatást nyújtani, így véleményezhetik a folyamatokat, továbbá javaslatot tehetnek a változtatásra.

Megfontolandó bevezetni azt a gyakorlatot, amelynek során az önkormányzat kijelölt munkatársai éves jelentés keretében a bizottságok és a közgyűlés számára bemutatják a Mobilitási Tervhez kapcsolódó fejlesztési elképzelések és projektek előrehaladását,

azok eredményeit és a várható megvalósulást. Így az elért eredmények fényében az önkormányzat reagálni tud a megvalósítás közben felmerülő problémákra.

Hasonlóan támogatható gyakorlat, ha az intézmények, a civil szervezetek, a vállalkozások és a lakosság számára az önkormányzat évente meghallgatást szervez, melyen tájékoztatja az érdeklődőket a Mobilitási Tervben nevesített fejlesztések előrehaladásáról és az aktuális tervekről. Így lehetővé válik nemcsak a helyi lakosság, de a térségben élők számára is, hogy megismerhessék az éppen futó fejlesztések állását és a tervezett beruházásokat.

Figyelembe véve a város stratégiai dokumentumainak felülvizsgálati gyakoriságát, valamint a város fejlődését, javasoljuk a Fenntartható Városi Mobilitási Terv hétévenkénti felülvizsgálatát, melynek alapjául szolgálhatnak az éves monitoring-jelentések megállapításai és az éves meghallgatások eredményei.

Indikátorok

Ahhoz, hogy a tervezett programok és projektek előrehaladását, illetve hatékonyságát mérni lehessen, egzakt mérőszámok, indikátorok bevezetésére van szükség. A számszerűsített eredmények alapján dönthető el a későbbiekben a projekt sikeressége, illetve a kapott adatok segíthetik a jövőbeli beavatkozások irányainak meghatározását. A folyamatosan rendelkezésre álló adatok segítik továbbá a tervező munka előkészítését és a szükséges döntések meghozatalát is.

Nemzetközi viszonylatban elismert és széles körben alkalmazott módszer az ún. S.M.A.R.T. kritériumok alkalmazása. Ez magyarul annyit jelent, hogy az indikátorokat úgy kell meghatározni, hogy azok specifikusak (Specific), mérhetőek (Measurable), elérhetőek (Achievable), reálisak (Realistic) és idő alapúak (Time-based) legyenek.

A projekt indikátorainak meghatározásakor figyelembe kell venni néhány minőségi kritériumot is, amelyek az alábbiak:

- Az adatok tényleges hozzáférhetősége az első minőségi kritérium. Ha egy adott mutató hozzáférhetetlen, akkor nem alkalmazható. Célszerű tehát olyan indikátort megnevezni, amely a megvalósítás adott szakaszában biztosan kimutatható.
- Az indikátor legyen megbízható, azaz a valós állapotot tükrözze.
- Az információ frissessége nagyon fontos minőségi kritérium, azaz egy adott időponthoz kötött indikátornak valóban arra az adott időpontra vonatkozó információt kell mutatnia.
- A mutatónak relevánsnak kell lennie, azaz a projekt azon jelenségét kell mérnie, amely érdekes a program egésze szempontjából
- A jó mutatónak egyszerűnek kell lennie, hogy minden felhasználó megértse, és valóban arra a jelenségre kell vonatkoznia, amelyet mérni szeretnénk. A mutató értelme, jelentése, azonos kell, hogy legyen a döntéshozók, a nyilvánosság és a projektmenedzsment számára, pontosan kell tükröznie a mért, vizsgált fogalmat.

Az indikátorok pontos definiálása, számításának vagy mérésének részletes leírása kulcsfontosságú a projektek sikeres megvalósítása érdekében, hiszen ezekkel mérhető a projektben megfogalmazott célok elérése. Az indikátorok definiálását követően meg kell határozni az adatok forrását, a bázisértékeket és a mérés gyakoriságát. A kiválasztandó indikátorokat a módszertannal együtt szükséges rögzíteni. Ezt a feladatot a projektek kidolgozása során a projektgazdának kell elvégeznie. A fentiek alapján Zirc esetében a kitűzött célok figyelembevételével az alábbi fő indikátorokat javasoljuk az egyes programokhoz:

Az egyes programok javasolt indikátorai

Programok	Javasolt indikátorok
Gyermekek közlekedése	A személygépkocsival hordott gyermekek számának csökkenése [%]
Biztonságos Zirc	Gyalog és kerékpárral közlekedők száma [fő egy átlagos napon a kijelölt utcákban]
	Gyalogos és kerékpáros balesetekben megsérültek száma [fő/év]
Új Rákóczi tér	A tér gyalogos és kerékpáros használóinak száma egy átlagos hétköznapon [fő]
Buszközlekedés fejlesztése	A munkanapokon busszal közlekedők száma [fő]
Szelíd közúti közlekedés	A közutakon történt balesetek számának csökkenése [db]
	A súlyos balesetek számának csökkenése [%]
	A Rákóczi térbe csatlakozó utcák forgalmának csökkenése [%]
A turizmus igényeinek kiszolgálása	A városba érkező turisták számának növekedése [%]
Fenntartható önkormányzat	Az önkormányzat és a városi intézmények napi működésében bevezetett fenntartható gyakorlatok száma [db]

8.4. A megvalósítás Partnerségi terve

A mobilitási terv megvalósításához a tervezésben résztvevő szereplőkön túl további partnerek bevonására lesz szükség a későbbiekben. A bevonásra javasolt partnereket és feladataikat a következő táblázatokban lehet megtekinteni:

I. Gyermekek közlekedése:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
A zirci oktatási intézmények	részvétel a tervezésben, a kialakításban és a fenntartásban
A zirci oktatási intézmények fenntartója	részvétel és jóváhagyás minden fázisban
szülők	aktív bevonódás, a részletek és a jó működés feltételeinek meghatározása, segítség a fenntartásban és a továbbfejlesztésben
diákok	igények tolmácsolása, aktív részvétel, szervezés, visszajelzések
Helyközi buszközlekedés szolgáltatója	diákok igényeinek megismerése és kiszolgálása, partnerségi kapcsolatra törekvés a többi résztvevővel
Helyi buszközlekedés szolgáltatója	diákok igényeinek megismerése és kiszolgálása, partnerségi kapcsolatra törekvés a többi résztvevővel
Helyi kerékpáros szervezetek	a diákok igényeinek civil szakmai támogatása
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társadalom tájékoztatása, bevonása

II. Biztonságos Zirc:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
lakosság	igények tolmácsolása, aktív részvétel, szervezés, visszajelzések
Közútkezelő	közös tervezés, együttműködés, engedélyezés
Zirci mozgáskorlátozottak, vakok és gyengénlátók, siketek	igények artikulációja, közös tervezés

Közlekedésbiztonsági szakemberek	tervezés
Helyi kerékpáros szervezetek	közös tervezés
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társadalom tájékoztatása, bevonása

III. Új Rákóczi tér:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
lakosság	vélemények összegyűjtése, tervek véleményezése, közös álláspont kialakítása
a tér használói: gyalogosok, kerékpárosok, autósok, buszvállalatok, boltok tulajdonosai…	igények tolmácsolása, aktív részvétel, szervezés, visszajelzések
Közútkezelő	közös tervezés, együttműködés, engedélyezés
buszos szolgáltatók	közös tervezés, együttműködés
tervezők	tervezés
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társadalom tájékoztatása, bevonása

IV. Buszközlekedés fejlesztése:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
lakosság	vélemények összegyűjtése, tervek véleményezése, közös álláspont kialakítása
buszos szolgáltatók	közös tervezés, együttműködés
szerződéses járatok üzemeltetői	közös tervezés, együttműködés
Rákóczi tér tervezői	közös tervezés, együttműködés
városi funkciókért felelős szervezetek	igények tolmácsolása, együttműködés
Zirci mozgáskorlátozottak, vakok és gyengénlátók, siketek	igények artikulációja, közös tervezés
diákok	vélemények összegyűjtése, tervek véleményezése, közös álláspont kialakítása
tervezők	tervezés
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társadalom tájékoztatása, bevonása

V. Szelíd közúti közlekedés:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
lakosság	vélemények összegyűjtése, tervek véleményezése, közös álláspont kialakítása
közlekedésbiztonsági szakemberek	közös tervezés, együttműködés
közúti és várostervezők	közös tervezés, együttműködés
Rendőrség, polgárőrség	közös tervezés, együttműködés
városi funkciókért felelős szervezetek	igények tolmácsolása, együttműködés
megyei és országos képviselők	lobbitevékenység
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társdalom tájékoztatása, bevonása

VI. A turizmus igényeinek kiszolgálása:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
lakosság	vélemények összegyűjtése, tervek véleményezése, közös álláspont kialakítása
turisztikai szakemberek	közös tervezés, együttműködés
közúti, vasúti és várostervezők	közös tervezés, együttműködés
a Rákóczi tér tervezői	közös tervezés, együttműködés
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társadalom tájékoztatása, bevonása

VII. Fenntartható önkormányzat:

Partnerek	A partnerek feladatai
önkormányzat	kezdeményezés, koordináció, aktív segítségnyújtás, forrásszerzés
lakosság	vélemények összegyűjtése, tervek véleményezése, közös álláspont kialakítása
mobilitási szakemberek	közös tervezés, együttműködés
Helyi média, ideértve az online közösségi felületeket is	a helyi társadalom tájékoztatása, bevonása

8.5. Elkészítendő tanulmányok

A város terveinek megvalósításához forrásokra van szükség. E források jellemzően pályázatok útján kerülnek a településekhez, a pályázáshoz pedig tervek szükségesek. A különböző terveket koncepciók és stratégiák készítése előzi meg, ezek alapozzák meg az önkormányzat számára az átgondolt döntéseket, és így a későbbi tervek helyességét. A tervek készítése szükséges, egyben költséges és időigényes is, ezért érdemes a tervek és koncepciók készítését tervezni, ütemezni. Ehhez a munkához adunk javaslatot a jövőben elkészítésre javasolt tervek, koncepciók listájával.

Rákóczi tér funkció- és forgalmi vizsgálata a 82-es elkerülő megépülése előtti és utáni időszakra, különös tekintettel a turizmus, az intézmények és iskolák igényeire, a gyalogos-, kerékpáros-, közúti- és buszközlekedés átfogó és biztonságos megoldására

A védtelen közlekedők, különösen a gyermekek közlekedésének városi koncepciója az újabb generációk közlekedési szokásainak és lehetőségeinek tágítása céljából

A Zirc városában lebonyolódó buszközlekedés szabályozása és fejlesztése, a városban a buszközlekedésre kijelölt úthálózat és a gyüjtőpontok meghatározása, a minőségi követelmények megfogalmazása

Turizmusfejlesztési terv a város vonzerejének növelésére, a szükséges infrastruktúrális beruházások megalapozására

Zirc közútfejlesztési koncepciója a közlekedés biztonságának és az utak minőségének javítására, benne külön vizsgálva a Rákóczi teret tehermentesítő városi útvonal megvalósíthatósága.

Zirc város önkormányzati és intézményi működésének fenntarthatóvá tételének koncepciója és cselekvési terve a jövőt meghatározó mindennapi tevékenységek átalakítására

9. Mellékletek

9.1. Szakpolitikai keretek

A Fenntartható Mobilitási Terv készítéséhez szükséges ismernünk az összes olyan tervet, amely Zirc mobilitását rövid-, közép- és hosszútávon meghatározhatja. Ezek a szakpolitikai keretek, amelyeket az alábbiakban mutatunk be.

Nemzetközi dokumentumok

Fehér Könyv (2011): Az Európai Bizottság közlekedéspolitikájának fő dokumentuma, mely a 2050-re előirányzott közlekedésből származó szén-dioxid kibocsátás csökkentése érdekében fogalmaz meg szakpolitikai kereteket, melyeken minden tagállam szakági dokumentumainak, így a Fenntartható Városi Mobilitási Terveknek is alapulnia kell.

A Régiók Európai Bizottsága véleménye – Az EU kerékpározásra vonatkozó ütemterve (2016): A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatos szakpolitikai ajánlásokat fogalmaz meg és kilátásba helyezi az EU kerékpározásra vonatkozó ütemtervének kidolgozását. Többek között tanácsolja az Európai Bizottságnak azon cél kitűzését, hogy a következő tíz év alatt az EU tagállamaiban kétszerezze meg a kerékpározás arányát (a közlekedési módok megoszlásán belül a kerékpározás jelenlegi 7–8 %-os arányát kb. 15 %-ra emelve). Ez az ajánlás fontos iránymutatás a Mobilitási Terv kidolgozásakor és végrehajtásakor.

Országos dokumentumok

Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS, 2014): A hazai közlekedésfejlesztés stratégiai alapdokumentuma, mely 2030-ig szól 2050-ig érvényes távlati kitekintéssel. A Mobilitási Tervnek igazodnia kell az NKS által javasolt fejlesztési eszközökhöz.

Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (2014): A dokumentum a kormányzati fejlesztéspolitika 2030, illetve 2014-2020 időtávlatában követni tervezett stratégiai céljait, prioritásait jelöli ki. A Mobilitási Terv szempontjából a fenntartható városfejlesztés témakörében fogalmaz meg figyelembe vehető ajánlásokat.

Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia 2008-2025 (2008): A környezetvédelem stratégiai alapdokumentuma, mely a közlekedésfejlesztés számára is fogalmaz meg intézkedéseket, eszközöket. Így a stratégia – ha korlátozott mértékben is – figyelembe vehető a Mobilitási Terv készítésekor.

Jedlik Ányos Terv (2015): Az e-mobilitás témakörének fejlesztési alapdokumentuma, melyet a fenntartható közlekedési formák vizsgálatakor a Mobilitási Tervnek is figyelembe kell vennie.

Megyei dokumentumok

Veszprém Megye Területfejlesztési Koncepciója (2013): feladata a megye fejlesztéspolitikájának megfogalmazása, Veszprém megye területi fejlődése fő irányainak, fejlesztési stratégiai céljainak és az ezek elérését segítő legfontosabb eszközöknek hosszabb időtávra szóló meghatározása. Megyei célkitűzésként fogalmazza meg a Veszprém – Zirc – Győr gazdasági tengely vasúti kapcsolatra alapozott fejlesztését, valamint a 82. sz. főút Bakonyon belüli új szakaszainak kiépítését, melyek a Mobilitási Terv célkitűzéseit és programjait is érintik.

Veszprém Megye Területfejlesztési Programja (2014): összegzi az egyes fejlesztéspolitikai dokumentumok Veszprém megyét és közöttük Zircet is érintő projektjeit, így figyelembe vehető a Mobilitási Terv programjainak kidolgozásakor.

Települési dokumentumok

Zirc Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája (2015): a Mobilitási Terv készítése során a legfontosabb dokumentum, melynek helyzetfeltáró, helyzetelemző és helyzetértékelő munkarésze. 2016-ban megtörtént az ITS kiegészítése, pontosítása, ami főként a kijelölt akcióterületeket és a kapcsolódó projektjavaslatokat érinti.

9.2. A kérdőívek

Az online kérdőívben a következő kérdéseket tettük fel:

Utazási szokások

1. Az első kérdésben arra vagyunk kíváncsiak, hogy milyen céllal megy el otthonról leggyakrabban, gyalog vagy közlekedési eszközt igénybe véve. Vagyis mi az az úti cél Zircen belül vagy más településen, amelyet a leggyakrabban felkeres?
2. Kérem, adja meg a leggyakoribb úticéljának irányítószámát!
3. Milyen közlekedési móddal érkezik leggyakrabban a fentebb megadott úti céljához?
4. Milyen közlekedési móddal távozik leggyakrabban a fentebb megadott úti céljától?
5. Milyen gyakran keresi fel a megadott úti célját?
6. Milyen közlekedési problémákkal találkozik Zircen (és Zirc környékén)? Kérjük, írja le részletesen!
7. Milyen javaslatot tenne az előző válaszokban adott problémák javítása/megoldása érdekében?

Személyes információk

1. Kérjük, adja meg a nemét!
2. Kérjük, adja meg a születési évét!
3. Mi az Ön beosztása?
4. Kérem, adja meg lakóhelyének irányítószámát (ahol életvitelszerűen él)!

Az iskolásoknak, óvodások szüleinek kiküldött papír alapú kérdőívekben az alábbi kérdéseket tettük fel:

1. Honnan jár az Ön gyermeke óvodába/iskolásba?

2. Milyen közlekedési móddal érkezik az Ön gyermeke az oktatási intézménybe?

3. Milyen közlekedési móddal távozik az Ön gyermeke az oktatási intézményből tanítás után?

4. Milyen közlekedési problémákkal találkozik az Ön gyermeke az iskola/óvoda és az otthonuk közti utazásai során?

5. Milyen közlekedési problémákkal találkozik az Ön gyermeke az egyéb célú utazásai során?

6. Milyen javaslatokat tenne az Ön gyermeke az előző válaszokban adott problémák megoldása érdekében?

7. Milyen dolgokat látna szívesen az Ön gyermeke az autóbusz-állomáson és környékén, ami miatt a Rákóczi-tér helyett a buszállomást választaná a le-, fel- vagy átszállás helyszíneként?

9.3. Mobilitási problémák Zircen az online kérdőívek alapján

Közlekedési problémák a városban az online kérdőívek alapján – 280 db észrevétel
82. sz. főút (nehéz kihajtás a csatlakozó utcákból, nagy forgalom, elkerülő út hiánya, körforgalom hiánya stb.) - 45
Rákóczi tér (busz-autó-gyalogos zsúfoltság, közlekedési rend, körforgalom hiánya, stb.) - 36
Parkolási problémák (helyhiány, szabálytalan várakozás, parkoló állapota, stb.) - 34

Útburkolat állapota - 32
Járdák állapota, hiánya - 31
Közúti problémák (beláthatatlan kereszteződések, jelzőlámpák hiánya, keskeny utak, közvilágítás hiány, minősége, stb.) - 27
Gyalogátkelőhelyek (hiánya, nem biztonságos, stb.) - 19
Közlekedési morál (szabálytalan közlekedők) - 16
Biztonságos kerékpárút, kerékpártároló hiánya - 14
Helyközi közforgalmú közlekedési problémák (pontatlanság, buszok állapota, zsúfoltság, menetrend, kihasználatlan autóbusz-állomás, váróterem hiánya, stb.) - 9
Egyéb - 9
Helyi közforgalmú közlekedési problémák (menetrend, 17:00 utáni és hétvégi közlekedés hiánya, zsúfolt busz, stb.) - 8

9.4. Mobilitási problémák Zircen az iskolai kérdőívek alapján

Közlekedési problémák a városban az iskolai kérdőívek alapján - 1051db észrevétel
Helyközi közforgalmú közlekedési problémák (pontatlanság, buszok állapota, zsúfoltság, menetrend, kihasználatlan autóbusz-állomás, váróterem hiánya, stb.) - 320
Útburkolat állapota - 284
Gyalogátkelőhelyek (hiánya, nem biztonságos, stb.) - 101
Parkolási problémák (helyhiány, szabálytalan várakozás, parkoló állapota, stb.) - 75
Járdák állapota, hiánya - 72
Közlekedési morál (szabálytalan közlekedők) - 65
Közúti problémák (beláthatatlan kereszteződések, jelzőlámpák hiánya, keskeny utak, közvilágítás hiány, minősége, stb.) - 43
Egyéb - 30
Rákóczi tér (busz-autó-gyalogos zsúfoltság, közlekedési rend, körforgalom hiánya, stb.) - 26
82. sz. főút (nehéz kihajtás a csatlakozó utcákból, nagy forgalom, elkerülő út hiánya, körforgalom hiánya stb.) - 16
Biztonságos kerékpárút, kerékpártároló hiánya - 14
Helyi közforgalmú közlekedési problémák (menetrend, 17:00 utáni és hétvégi közlekedés hiánya, zsúfolt busz, stb.) - 5

9.5. Az interjúk összefoglalása

Cél: a mobilitási helyzetértékelés és a vélemények, javaslatok összegyűjtése a Zirc közlekedésére az átlagosnál nagyobb rálátással rendelkező személyek ismeretei alapján

TÉMÁK:

FŐ MOBILITÁSI PROBLÉMÁK

1. 82. sz. út forgalma és forgalomtechnikai problémái
2. gyalogos közlekedés hiányos feltételei: átkelési lehetőségek, burkolatminőség, közvilágítás
3. autóbusz-állomás problémája és a Rákóczi tér szerepe, helyzete, zsúfoltsága

- továbbá pl. kerékpáros mobilitás „kezeletlensége", mobilitási vízió hiánya, mobilitási kultúra színvonala

A közlekedési munkamegosztásról változatos kép rajzolódik ki, a többség szerint az egyéni motorizált közlekedés egyértelmű túlsúlyban van, de egyes szegmensekben más jellemzők is tapasztalhatók (pl. bejáró diákok főleg autóbusszal utaznak, a helyi forgalomban hangsúlyos a gyaloglás).

EGYÉNI (nem motorizált) KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

GYALOGLÁS

- a gyalogátkelőhelyek nem biztonságosak, nem kellően beláthatók

- a 82. sz. úton további átkelési lehetőségre lenne szükség, akár jelzőlámpával biztosítva
- mellékutcákban (lakóövezetekben) a járda hiánya
- a meglévő járdák rossz burkolata, itt a városlakók megszokták, hogy az úttesten haladnak

JAVASLATOK:

- burkolatfelújítás
- járdaépítés
- a főbb utakat leszámítva legyen 30-as övezet
- legalább sárga villogó vagy zászló a balesetveszélyes átkelőknél

„Minden zirci gyalogátkelőhelynek jobb megvilágítás kellene…"

KERÉKPÁROZÁS

- tavasztól őszig kevés hivatásforgalom, de jellemzően szabadidős célok
- a kerékpártárolási lehetőség megfelelő
- a Kardosrétre vezető kerékpárút megítélése inkább negatív (más kerékpáros fejlesztésre kellene fordítani a pénzt)

JAVASLATOK:

- különösen Veszprém és esetleg Győr felé a kerékpározási feltételek javítása, Győr–Balaton kerékpáros folyosó zirci központtal
- a településen belül nem útépítésre, inkább egyéb megoldásra (a kerékpározás előnyben részesítésére, jobb tájékoztatásra, tudatos közlekedésre nevelésre stb.) lenne szükség

„A zirciek nem szállnak át a kerékpárra, nem engedik a gyermekeket kerékpározni, mert nincs rendezve a viszonyuk az autókkal, amelyek túl gyorsan haladnak a településen belül."

EGYÉNI (motorizált) KÖZLEKEDÉSI MÓDOK

GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉS

- zavaróan nagy kamionforgalom a munkanapokon
- a 82. sz. főút forgalma a településen belül általában is túl nagy és a keresztmetszetei forgalmi szempontból elégtelenek
- szezonális (nyári) jelentős tranzitforgalom problémája
- a csökkentett sebességhatárt nem tisztelik és nem tartatják be

JAVASLAT:

- a tehergépkocsi-forgalmat ki kéne tiltani (elkerülő út építésével)
- a szűk lakóövezeti utcák egyirányúsítására lenne szükség

PARKOLÁS

- (az elmúlt évek fejlesztései nyomán) alapvetően nincsenek parkolási problémák
- néhány probléma:
  - egyes közintézményeknél időszakosan előfordulnak nehézségek, pl. önkormányzat, oktatási intézmények, kórház, posta
  - a saját ingatlanon biztosítani szükséges várakozóhelyek kérdése nincs rendezve
  - teherautók, autóbuszok szabálytalan várakozásának nincs következménye
  - a turistabuszok nem feltétlenül kapnak tájékoztatást, hogy az autóbusz-állomáson szabályosan várakozhatnak

TÖMEGKÖZLEKEDÉS

HELYI JÁRAT

- egy jól meghatározható kör használja (Bedeco-alkalmazottak, ill. nyugdíjasok, iskolások)

JAVASLATOK:

- a menetrend kiterjesztése az esti órákra, illetve lehetne hétvégi „bevásárlójárat"
- területi kiterjesztés, pl. a 82. sz. úton
- elektromos autóbuszok alkalmazása
- korlátozottan igényvezérelt szolgáltatás

AUTÓBUSZ-ÁLLOMÁS

- nem vette át a Rákóczi tér funkcióját, a helyiek körében ma is az az autóbusz-állomás, ez inkább buszparkoló

- lényegében a Reguly Szakképző diákjai, illetve a Tesco idősebb vásárlóközönsége használja
- P+R elenyésző, B+R egyáltalán nincs

JAVASLATOK:

- a szórakozási, vásárlási stb. lehetőségek bővítésével esetleg utasokat lehetne csábítani az állomásra
- a parkoló őrzése (pl. kamera felszerelés) vonzhatná a P+R-t

„El kell fogadni, hogy az utasforgalom a Rákóczi téren összpontosul, és nem az autóbusz-állomáson."

SZERZŐDÉSES JÁRATOK

- Győr (Audi), Mór, Veszprém (Continental, Valeo) felé
- probléma: a lakóövezetbe is behajtanak, akár súlykorlátozás ellenére is

RÁKÓCZI TÉR

- a tér felújított része megfelelő

ÉSZREVÉTELEK, JAVASLATOK:

- a megállóhelyek kialakítása és elhelyezése nem megfelelő, a kocsiállások mind egyirányúak
- a le- és felszálló forgalom széthúzása (akár a téren kívül), több megállóhely szükséges
- az autóbusz-megállókat és a gépkocsi-forgalmat el kellene különíteni
- körforgalom?
- torlódás a kikanyarodásnál (főleg az Alkotmány utcánál)

VASÚT

- lényegében csak „nosztalgia" és turisztikai forgalom, a hivatásforgalomban nem alternatíva

JAVASLATOK:

- fejlesztés, a menetidő csökkentése
- jegykiadást (internetkapcsolatot) meg kell oldani az erdei szakaszon
- műemlékké nyilvánítás

TURISTAFORGALOM

- alapvetően nem okoz problémát, néhány észrevétel:
  - a turistabuszokat megfelelően tájékoztatni kell, hogy az autóbusz-állomáson szabályosan várakozhatnak
  - egyértelmű, akár idegen nyelvű tájékoztatás szükséges a külföldi turistáknak

FEJLESZTÉSEK

KORÁBBI FEJLESZTÉSEK (fontosabbak)

- 82. sz. főút burkolatfelújítása
- várakozóhelyek
- autóbusz-állomás

JÖVŐBELI FEJLESZTÉSEK (közismertebbek)

- autóbusz-állomás fejlesztése
- távlatilag a 82. sz. elkerülő
- kardosréti kerékpárút
- apátság előtti terület alakítása (a veszélyes átkelések felszámolása várható)

MILYEN LESZ ZIRC 10 ÉV MÚLVA?

változatos jövőképek, pl.

- nem lesz érdemi változás, pl. az autóbusz-állomás és a Rákóczi tér feladatmegosztása változatlan marad
- növekvő motorizáció és a közutak fejlesztése
- idegenforgalmi fejlesztés keretében a vasútvonal megőrzése

9.6. Emlékeztetők

Zirc Fenntartható Városi Mobilitási Tervével kapcsolatos szakmai és civil egyeztetés

Helyszín: Zirc, Polgármesteri Hivatal, 2018. január 30. (kedd), 14:00

Jelen vannak**:** Ottó Péter (O.P., Zirc Város polgármestere), Várszegi Bernadett (**V.B.,** Zirci Közös Önkormányzati Hivatal főépítészi referense), Tóth Gábor (**T.G.,** zirci Rendőrőrs parancsnoka), Péczi Katalin (Bakony Harmónia Kulturális Egyesület elnöke, építész), Illés Ferenc (**I.F.,** Békefi Antal Bakonyi Honismereti és Művelődési Társaskör), Horváth László (**H.L**., Zirci városüzemeltetési Kft.), Bödecs Barnabás (**B.B.**, Cuha-völgyi Bakonyvasút Szövetség elnöke), Szöllősi József (**Sz.J.,** ÉNYKK személyszállítási igazgatója), Földesi Zoltán (ÉNYKK), Lingl Zoltán (Zirc Városi Önkormányzat Bizottsági elnöke, képviselő), Horváth Attila (PSZC-RSZI igazgató), Kovács Mónika (Benedek Elek Napköziotthonos Óvoda és Bölcsőde intézményvezetője február 1-től), Kaszás Béla (Zirci Közös Önkormányzati Hivatal városüzemeltetési osztály osztályvezetője), Fekete Zsigmond (**F.Zs.,** Stúdió), Szele András (**Sz.A**., Közlekedéstudományi Intézet), Erdélyi Csaba (KTI), Hideg Viktória (KTI)

Sz.A.: Bemutatta a város mobilitási problémáit és a megoldási lehetőségeket, valamint beszámolt a mobilitási terv készítésének előrehaladásáról.

Kérdések, hozzászólások

B.B.: Kérdést tett fel a bemutatott javaslatokkal kapcsolatban, illetve a Rákóczi tér központi jelentőségének feloldási lehetőségeire kérdezett rá.

Sz.A.: Kifejtette a Rákóczi tér központi szerepének csökkentési lehetőségeit és rámutatott, hogy ezek költséges, nehezen elképzelhető megoldások.

Sz.J.: A közösségi közlekedés átszervezéséhez tett pár javaslatot. Elmondta, hogy Zirc járási székhely, környező településekről érkezők mellett jelentős átmenő forgalom is van, nagy az utascsere. Nem tartja jó ötletnek a széthúzott megállókat, mert minden utasnak fejből kéne tudnia a menetrendet, és a pontos felszállási helyet. Ha nem azt szeretnénk elérni, hogy a közforgalmú közlekedés forgalma csökkenjen, akkor egy helyre fókuszáló megoldást kell nyújtani, nem szétszedett megállókat. Konkrét javaslata nincs, a megjegyzéseit szükségesnek tartotta elmondani. Napközben roppant veszélyesnek és előnytelennek tartja a bemutatott javaslatot.

Sz.A.: A tervezők részéről rámutatott, hogy Zirc mobilitási terve készül, ennek megfelelően a legfontosabb prioritás a zirci lakosok elégedettsége. A javasolt jelzőlámpás csomópont biztonságos közlekedést biztosítana, ha a gyalogosok is szabályszerűen közlekednek.

T.G.: Véleménye szerint a Rákóczi teret nem szükséges gyalogátkelőkkel telerakni, hiszen pár száz méteres távolság lenne köztük, a kamionokat sem előnyös lámpával megfogni.

Sz.A.: A javaslat egy négyágú csomópont, összehangolt jelzőlámpákkal. Nem tökéletes megoldás, de jelenleg nem látszik jobb. Nem feltétlenül kell egész nap működnie a jelzőlámpáknak, csúcsidőn kívül sárga villogóval üzemelhetnének.

A közönség soraiból jelezték, hogy vannak olyan buszok, melyeknek a buszállomás a kezdőpontja, bejönnek a Rákóczi térre (a zirci lakosok kedvéért), majd kikanyarodnak és mennek vissza Dudar felé. Ezeknek a buszoknak kikanyarodási lehetőséget kell biztosítani.

Sz.J.: Bemutatott 3 át- és leszállási lehetőséget.

Sz.A.: Jelezte, hogy ez nem egy kész terv, ezek javaslatok. 5-10 év távlatában várhatóan a buszos közforgalmú közlekedés átalakul, az emberek inkább autóznak majd, így enyhülni fog a nyomás és az átszállási igény a Rákóczi téren.

H.L.: Tetszését fejezte ki a Rákóczi térre javasolt megoldással kapcsolatban. Ismertette, hogy hajnali 5-kor rengeteg a szerződéses járat a városban, összevissza kóválygognak Zircen, (kórháznál, Pepe cukrászdánál stb.) veszik fel le az utasokat. Ezt a forgalmat az új buszállomásra kellene átterelni. Kerékpárkölcsönzés, kereskedelem, zárt váróterem kialakítása folyamatban van. Tetszését fejezte ki azzal kapcsolatban is, hogy a terv a Rákóczi tér 82. sz. főút által elvágott részei között kapcsolatot teremt.

O.P.: A Rákóczi tér átalakítása kapcsán nemtetszését fejezte ki. Kérdezte, hogy a középső szigetre miért tervezünk buszmegállót és gyalogátkelőhelyet, ha azt összesen 4 járat érinti. A tér közúti problémáit ismertette és jelezte, hogy azokat nem látja olyan súlyosnak.

Sz.A.: A megoldási javaslattal egyszerűsödne a téren való közlekedés, különösen a kanyarodó irányok számára. Bemutatta, hogy a jelzőlámpás négyágú csomópontban ki mikor kap zöldet, ismét kiemelte, hogy ez nem egy gyalogos lámpa, hanem egy négyágú csomópont, a lámpák összehangolva működnek.

O.P.: Éjszaka felesleges a jelzőlámpák működése.

T.G.: Várpalotán is jelzőlámpákat helyeztek üzembe a 8. sz. főút egyik forgalmas csomópontjában, annak az lett az eredménye, hogy azóta állandóan bedugul, lelassult a forgalom.

Sz.A.: Jelezte, hogy ismeri az esetet és kiegészítette azzal, hogy a 8. sz. főút forgalma Várpalotán jelentősen nagyobb, mint a 82-es főúté Zircen.

V.B.: Jelezte, hogy a Rákóczi téren a védtelen közlekedők helyzetét és lehetőségeit is meg kell jeleníteni. Hiányolta a vasúti közlekedés bemutatását.

Sz.A.: Elmondta, hogy a vasút az eddigi tapasztalatok szerint a zirciek számára nem releváns, a buszos közlekedéssel nem tud versenyezni. Ígéretet tett, hogy a Rákóczi tér esetében a tervezők foglalkoznak majd a gyalogosok és kerékpárosok igényeivel is.

F.Zs.: Javasolta, hogy a továbbfejlesztés helyett a Rákóczi téren szűnjön meg a sziget.

Sz.A.: Reagált a felvetésre. Ismertette, hogy a kamionforgalom a 82-esen nem nő, ellenben a város személygépkocsi forgalma igen. Úgy tűnik, hogy a tervezők komolyabban vették a Rákóczi tér problémáit, mint az szükséges volt. A városi forgalom növekedése miatt később komoly problémákat okozhat a tér mai kialakítása a városnak, ezért időben kell lépni, megoldásokat keresni. Megköszönte a figyelmet, a szakmai és civil egyeztetés véget ért.

I.F.: A buszforgalmat az új autóbuszállomásra kellene terelni, a helyközi menetrendhez igazított helyi busszal kellene biztosítani az állomásra való kijutást.

9.7. A beérkezett észrevételek és a tervezői válaszok

Magyar Közút Nonprofit Zrt. Veszprém Megyei Igazgatóság:

Társaságunkhoz benyújtott Zirc Fenntartható Mobilitási Tervével kapcsolatban az alábbi észrevételeket tesszük: Tárgyi ügy célkitűzésével szemben elvi kifogást nem teszünk. Az érintett közútjaink védelme és a megkövetelt szolgáltatási szintek biztosítása érdekében a tervezés során az alábbiakat kérjük figyelembe venni:

- Zirc központjában található Rákóczi tér fontos autóbuszos átszállópontként működik. Ennek környezetében történő autóbusz megállóhelyek széthúzásával nem értünk egyet. A közlekedők nagy távolságok árán tudnák csak az átszállásokat végrehajtani, ami az utazókat szintén eltántorítja a közösségi

közlekedés használatától. A megállóhelyeket egy helyre kellene koncentrálni, akár a jelenlegi helyszín átépítése árán is. Az új autóbusz-állomás funkcióbővítésével egyetértünk, a javaslatok újragondolásával az átszálló utasforgalom egy része átterelődhet az új autóbusz-állomásra, így némileg csökkenthető majd a Rákóczi téren átszálló utasforgalom nagysága.

- A Rákóczi tér tervezett forgalmi rendjével sem értünk egyet, nem támogatjuk a négyágú jelzőlámpás csomópont kialakítását. A jelzőlámpás forgalomirányítás kiépítése a 82. sz. főút forgalmában jelentős kapacitáscsökkentést eredményezne. Az Alkotmány utcában tervezett gyalogos átkelőhely kiépítésével egyetértünk, azonban a másik két tervezett gyalogátkelőhely kijelölését nem támogatjuk közlekedésbiztonsági szempontból (ív közepére tervezett gyalogátkelőhely). A Köztársaság utca felől a Deák utca irányába vezető egyirányú út kétirányúsítását elfogadhatónak tarjuk, de a biztonságos csatlakozás(balra kanyarodó mozgások) feltételeit meg kell teremteni. (Ezáltal a buszmegállók melletti forgalomnagyság jelentősen csökkenthető).
- A közlejövőben várható fejlesztési tervekkel egyetértünk (külterületi kerékpárút építés, autóbusz pályaudvar továbbfejlesztése, Köztársaság utca átalakítása, gyalogos átkelőhelyek, buszöböl pár építése). Hosszú távú megoldást azonban a 82. sz. főút belterületet elkerülő új szakasza fogja jelenteni, amely mentesíti Zirc belvárosát az átmenő forgalomtól, elsősorban a nehéz tehergépjármű forgalomtól, továbbá az autóbusz és vasútállomás valódi intermodális központtá történő fejlesztése is megoldást fog jelenteni.
- A Rákóczi téren tervezett közúti beavatkozásokat Társaságunkkal külön egyeztetni szükséges a csomóponti kialakítások miatt.

Kérjük a fentiek szíves figyelembe vételét!

Tervezői válasz:

Tisztelt Közútkezelő!

Köszönjük válaszát és örömünkre szolgál, hogy alapvető egyetértés mutatkozik a Mobilitási Terv fő céljaiban és sok helyen a részleteiben is. A részletes, vitatott észrevételekre reagálva:

- A Rákóczi tér problematikája összetett, a tér átalakításának mikéntje vizsgálandó és továbbtervezendő, amelyben a Közútkezelő bevonása természetes igény.
- A buszmegállók széthúzása egy opció, ami a tér számos problémájára megoldást kínál. Az ebből fakadó hátrányok, főként a nagyobb gyaloglási/átszállási távolságok egyrészt nem jelentenek valódi távolságokat, másrészt egy megbízhatóan működő (értsd: pontos, a megfelelő helyről induló és oda is érkező) buszszolgáltatás mellett elhanyagolható hatást váltanak ki. Ezzel együtt a buszközlekedés megállóinak koncentrálása is járható út lehet, de éppen a napi tapasztalatok nem támasztják alá az előnyöket.
- A tér jelzőlámpás átalakítása megint csak egy opció, nem volt feladatunk a tér részletes áttervezése, csak egy lehetőséget kívántunk bemutatni, amley megint csak a tér problémáira kínált megoldást. A 82. sz. főút kapacitáscsökkenése a jelzőlámpa miatt álláspontunk szerint nem mérvadó, mivel egyrészt a 82. sz. főút kamionforgalma az OKKF adatai szerint folyamatosan csökken, másrészt a Rákóczi téren már ma is a zirci eredetű és célú forgalom jelenik meg nagyobb arányban és nem az átmenő forgalom. Az ív közepére tervezett gyalogátkelőhely éppen a jelzőlámpás irányítás miatt nem jelentene problémát.

Üdvözlettel:

Szele András, projektvezető

Északnyugat-Magyarországi Közlekedési Központ Zrt.:

A megküldött tervhez az alábbi észrevételt teszem. A tanulmány utasforgalmi adati tartalmazzák a közösségi közlekedést használók jelentős számát arányát az egyéni közlekedéshez viszonyítva. Ezen arányszám csökkenési ütemének megállítása csak egy színvonalas utazási lehetőség biztosításával elképzelhető. A javasolt városi centrumi forgalmi rend az autóbusz megállókat (6 db) a Rákóczi téren és a csatlakozó közutakon „ teríti el „. Konzerválná az utaskiszolgálás jelenlegi alacsony szintjét.

Nem állapítható meg az utazási irányok induló és érkező kiszolgálása hogyan történne. A klasszikus megállópárok nem találhatók. Mind a közlekedésszervező mind az utas számára egy áttekinthető rendszer kialakítása nehézségekbe ütközik. Jelentős a téren az utascsere. Ezen megoldás ennek lebonyolítását nem segítené. A 82 sz. fő úton megnövelné a gyalogos átkelések számát ami az utas számlálásoknál is megjelent jelentős számú gyermekek esetében baleseti veszélyhelyzetet idéz elő. Tisztában vagyok a jelenlegi kiépítettség optimális megoldást korlátozó hatásával.

A mostani helyszínen autóbusz zsúfoltság csökkenését segítené, ha a javaslatban is szerepelő Rákóczi téri Randevú cukrászda előtti szakaszon két autóbusz számára biztosításra kerülne leszállító hely. Felszállításhoz csak az egy soros beállás lehetősége esetén indulna el az autóbusz. A jelenlegi 3 kocsiállás csak felszállítást biztosítaná. A zsúfoltság csökkentését segítené ha a Rákóczi tér József A. úti oldalán a helyi járati megálló mellett ismét biztosítva lenne egy felszállító hely . Megközelítése a Penni parkolón keresztül vagy a Petőfi út József A. út és útvonalon.

Véleményemmel a menetrendszerinti autóbusz közlekedésre koncentráltam.

Tisztelettel:

Szöllősi József

személyszállítási igazgató

Tervezői válasz:

Tisztelt Igazgató Úr!

Köszönjük válaszát és részletes javaslatait! Jelezzük, hogy a Rákóczi tér áttervezése nem volt feladatunk, mivel azonban a város mobilitási problémáinak jelentős része ide koncentrálódik, ráadásul a helyközi buszközlekedés ezekben erősen érintve van, így megpróbáltunk választ adni a tér működéseinek jelenlegi problémáira.

Azt hiszem közös tapasztalatként leszögezhetjük, hogy mai formájában a tér buszközlekedése semmilyen módon nem előnyös, szinte bármilyen változtatás az előnyére válna.

Véleményünk szerint a modern buszközlekedésben az utasok nem a klasszikus megállópárokat keresik, hanem egyszerűen szeretnék tudni, hogy honnan indul a buszuk. Felméréseink szerint ma ez Zircen egyáltalán nem olyan egyszerű feladat. Az utascserét a mai működés sem támogatja túlzottan. A gyalogosátkelések növekvő száma az új rendszerben ténykérdés, éppen ezért javasoltuk a jezőlámpás irányítást és ennek védelmében új gyalogátkelőhelyek létrehozását.

Üdvözlettel:

Szele András, projektvezető

A tervet készítették:

Szele András, projektvezető

Albert Gábor

Berényi János

Bozó András

Erdélyi Csaba

Gyüre Ildikó

Hideg Viktória

Kovács Tamás

Kövesdi István

Kulcsár Attila

Miksztai Péter

Munkácsy András

Nagy Gábor

Oszter Vilmos

Serbán Viktor

Siska Miklós

Szűcs Hajnalka

Virág Álmos