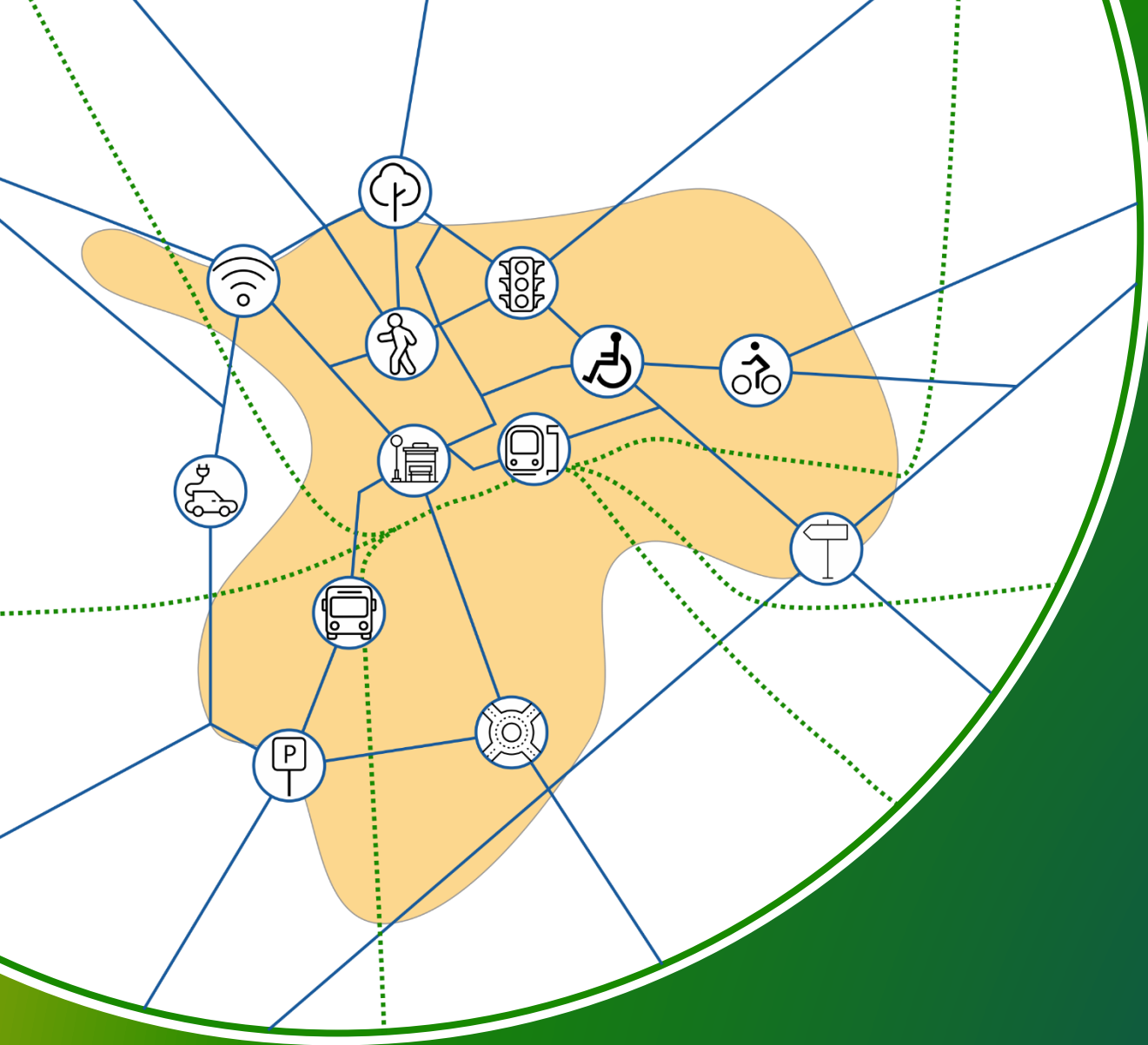


SZÉKESFEHÉRVÁR MJV FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

HÁTTÉRDOKUMENTUM



EGYEZTETÉSI VÁLTOZAT

SZÉCHENYI 2020



MAGYARORSZÁG
KORMÁNYA

Európai Unió
Európai Regionális
Fejlesztési Alap



BEFEKTETÉS A JÖVŐBE

SZÉKESFEHÉRVÁR MJV
FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE
HÁTTÉRDOKUMENTUM



MINŐSÉG A FENNTARTHATÓ JÖVŐ TERVEZÉSÉBEN

EGYEZTETÉSI VÁLTOZAT



KÉSZÍTETTE: MIKROLINE MÉRNÖKI ÉS SZOLGÁLTATÓ KFT.
WWW.MIKROLINE.HU

MEGRENDELŐ: SZÉKESFEHÉRVÁR MJV ÖNKORMÁNYZATA

DÁTUM: 2017. NOVEMBER

Varga Zsolt tervező KÉ-K/01-15837

Dulicz László tervező KÉ-K/01-11543

Lukács Linda tervező KÉ-K/13-12321

Lukács Kata szerkesztő

TARTALOMJEGYZÉK:

1. Partnerségi és kommunikációs terv	6	2.5.5. Összegzés	32
1.1. Bevezetés	6	2.6. Kérdőív	32
1.2. A partnerség megteremtése	7	3. Projektek meghatározása, értékelése	37
1.2.1. Ki a célcsoport? Kik a partnerek?	7	4. Felhasznált források jegyzéke	45
1.2.2. Ki mit csinál?	11	4.1. Felhasznált ábrák jegyzéke	45
1.3. A partnerség eszközei	12	4.2. Felhasznált táblázatok jegyzéke	46
1.3.1. Kommunikáció vagy információgyűjtés?	12		
1.3.2. Kit hogyan lehet bevonni?	12		
1.4. Kockázatkezelési Stratégia	15		
1.5. Ütemezés	16		
2. Lakossági kérdőíves felmérés eredményei	17		
2.1. Felmérés alapadatai	17		
2.2. Mobilitási jellemzők	19		
2.3. Meglévő közlekedési rendszer értékelése	22		
2.4. Fejlesztési irányok értékelése	25		
2.5. Sajátszavas válaszok értékelése	28		
2.5.1. Közúti közlekedés	28		
2.5.2. Közösségi közlekedés	30		
2.5.3. Kerékpáros közlekedés	31		
2.5.4. Gyalogos közlekedés	31		

ÁBRAJEGYZÉK:

1-1. ábra: Partnerség előnyei.....	7	2-21. ábra: Közúti fejlesztések fejlesztése	26
1-2. ábra: Célcsoportok	7	2-22. ábra: Közösségi közlekedés fejlesztései	27
1-3. ábra: Munkacsoportok rendszere	11	2-23. ábra: Kerékpáros közlekedési fejlesztések	27
1-4. ábra: Partnerség folyamata	12	2-24. ábra: Gyalogos közlekedési fejlesztések.....	28
2-1. ábra: A kitöltések időbeli eloszlása	17	2-25. ábra: A tíz leggyakoribb problémakör az észrevételek közül.....	32
2-2. ábra: A kitöltők nem szerinti eloszlása	17	3-1. ábra: Tervezés és felhasználói tapasztalatok	37
2-3. ábra: A kitöltők korfája.....	17	3-2. ábra: Szempontok súlyarányai	39
2-4. ábra: A székesfehérvári kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása	18		
2-5. ábra: A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára	18		
2-6. ábra: A 2. és a 3. leggyakoribb úti cél városrészekre bontva.....	19		
2-7. ábra: A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök.....	19		
2-8. ábra: A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása	20		
2-9. ábra: Közlekedési eszközök választásának szempontjai.....	20		
2-10. ábra: Heti rendszerességgel használt közlekedési módok	21		
2-11. ábra: A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt	21		
2-12. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség	22		
2-13. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos elégedettség a használók szerint	22		
2-14. ábra: A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete.....	23		
2-15. ábra: Helyi autóbuzsos közlekedés problémáinak értékelése.....	24		
2-16. ábra: Közúti közlekedés problémáinak értékelése	24		
2-17. ábra: Kerékpáros közlekedési problémák értékelése	24		
2-18. ábra: Korábbi fejlesztések lakossági elégedettsége	25		
2-19. ábra: Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése	25		
2-20. ábra: Lakosság preferenciái	26		

TÁBLÁZATJEGYZÉK:

1-1. táblázat: Célcsoportok azonosítása	8
1-2. táblázat: Munkacsoportok azonosítása	11
1-3. táblázat: Munkacsoportok részvétele	13
1-4. táblázat: Kockázatkezelési stratégia	15
1-5. táblázat: Közösségi tervezés ütemezés	16
3-1. táblázat: Előkészítettség szintjének értékelése	38
3-2. táblázat: Létesítési költségek értékelése	38
3-3. táblázat: Fenntartási költségek értékelése	38
3-4. táblázat: Hatások értékelése	39
3-5. táblázat: Területi hatás értékelése.....	39
3-6. táblázat: Értékelés érvényesség határa	40
3-7. táblázat: Projektek értékelése	44

1. PARTNERSÉGI ÉS KOMMUNIKÁCIÓS TERV

1.1. BEVEZETÉS

Székesfehérvár a Fenntartható Mobilitási Terv elkészítése során komoly hangsúlyt fektet a főbb szereplőkkel való érdemi együttműködésre, valamint a lakosság széles körű tájékoztatására, azaz az érintettek

- ötleteinek, javaslatainak megismerésére;
- sajátos mobilitási igényeik, szükségleteik és céljaik megismerésére és összehangolására;
- a célok, elképzelések útjában álló problémák feltárása
- megnyerésére és ösztönzésére, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a terv megvalósulását
- együttműködésének elősegítésére, kölcsönös informálására.

A tervezés során megvalósítandó partnerség nem csupán egy adminisztratív módon igazolandó tevékenység, hanem a teljes tervezési folyamat kulcselemeként tekintendő: a partnerségi alapú tervezésen múlik, hogy a kijelölt célrendszer kellő támogatottsággal, legitimitással bír-e, és így középtávon megvalósítható-e.

A partnerségi egyeztetés, együttműködés nem csak része, hanem kerete a tervező munkának. Az előkészítés és a teljes tervezési munka, majd a követés során biztosítjuk a tervezés, majd a megvalósítás folyamatának, tartalmának nyilvánosságát, a helyi társadalom és gazdaság szereplőinek partnerként történő bevonását.

A partnerségi egyeztetési módszerek, eszközök és célcsoportok kiválasztása során a lehető legszélesebb körű partnerség kialakítására kell törekedni, szem előtt tartva azt, hogy a társadalom- és gazdaságfejlesztés hatékony és fenntartható módon való formálása csak a helyi közösség bevonásával, széles körű elköteleződésével, helyi értékek és problémák feltárására alapozottan képzelhető el.

A tervezés és megvalósítás közösségi kiterjesztésével a tervezés olyan útjának végigjárását határozzuk meg, amely már az első lépések megtétele előtt biztosítja a partnerséget a döntéshozóktól a helyi lakossáig, így egyszerre szolgálja a társadalmi, közösségi részvétel és a szakmaiság szempontjait is.

Mi a partnerségi tervezés és megvalósítás előnye?

A tervezés értékválasztást tükröz: A fejlesztés, tervezés szempontjából sok lényegi kérdést nem lehet csak szakmai, racionális módon megválaszolni. Az, hogy mi értékelhető pozitív és mi negatív tényezőként, sokszor az adott térség lakosságának értékválasztásától függ.

Integrált és komplex nézőpont: Az érintettek bevonása a helyzetfeltárásba, tervezésbe mindenképpen komplexebb megközelítést és precízebb helyzetképet ad, mint a szakértői tervezés.

Innovatív megoldások, többféle kompetencia, tudás, készség, tapasztalat stb. hasznosítása: A szaktervező, aki gyakran a szakmai múltjából adódó előítéletekkel, megoldási sémákkal áll a feladat elé, a legjobb szándék mellett sem tudja a probléma hátterét olyan alaposan feltárni, mint ami a közös tervezés során, az eltérő tudású, hátterű emberek párbeszéde, együttműködése révén felszínre kerül. Ilyenkor a „tudományos” és a helyi tudásformák, kompetenciák egyaránt beépülnek a tervezésbe, ami nyilvánvalóan kedvez a helyi viszonyoknak leginkább megfelelő innovatív megoldások feltárásának.

Valós, helyi igényű fejlesztés: A jól végzett közösségi tervezés felszínre hozza a fejlesztés által érintett személyek, érdekcsoportok valós igényeit. Ezen kívül pedig az

alulról történő valós szerveződések bárki számára nyitottak, így egyéni elképzeléseket is tartalmaznak, ezek lehetnek a későbbi helyi fejlesztési közösségek kezdeményezői, illetve a hosszú távú együttműködések mozgatói

Konfliktusok felszínre kerülése, konszenzus: Egy térség alapvető érdeke, hogy a tervezett beavatkozások, fejlesztések minél kevesebb konfliktussal valósuljanak meg. Ennek érdekében a tervezőknek a folyamat korai szakaszától együtt kell működniük az érintettekkel, s az érdekkonfliktusokra elfogadható megoldásokat kell keresni.

A helyi szereplők elköteleződése: A társadalom és gazdasági csoportosulások partnerségbe való minél szélesebb körű bevonásával az érintett társadalmi csoportok magukénak érezhetik a város jövőjét meghatározó dokumentumokat és fejlesztési elképzeléseket, a város vezetése jó kapcsolatot alakít ki az egyes csoportok szereplőivel, meghallgatja és akár be is építi fejlesztési elképzeléseiket a város jövőjét meghatározó koncepcionális és stratégiai dokumentumokba.

Innovatív
megoldások
Konszenzus
Elköteleződés Komplexitás
Értékválasztás
Valós, helyi igényű fejlesztés

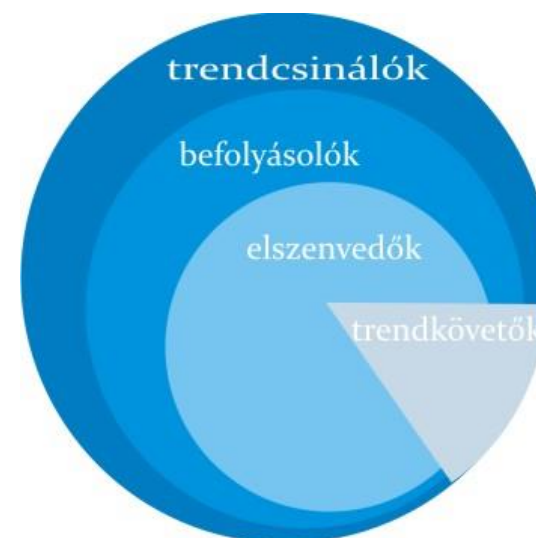
1-1. ábra: Partnerség előnyei

1.2. A PARTNERSÉG MEGTEREMTÉSE

1.2.1. KI A CÉLCSOPORT? KIK A PARTNEREK?

A munka első lépése a tervezéssel érintett célcsoportok és partnerek azonosítása, feltérképezése, elemzése. Az egyes szereplők beazonosítása, hiszen érdekeltységük és motivációjuk vizsgálata döntően meg fogja határozni a tervezésbe és megvalósításba történő bevonásuk módját, valamint gyakoriságát.

Mobilitás iránti igény és a mobilitást befolyásolói képesség alapján lényegében *négy markáns célcsoportot* lehet megkülönböztetni. Őket tulajdonságaikban, jelenlétükben, létszámukban, nyitottságukban, az új dolgok és trendek iránti fogékonyságukban jelentős különbségek jellemzik.



1-2. ábra: Célcsoportok

Az elszenvedők

Az elszenvedők azok, akiknek nincs befolyásuk a mobilitásra vagy a közlekedésre, nem nyitottak az újdonságok iránt. Tulajdonképpen end-usernek, végső felhasználóknak tekinthetők, akik részben megszokásból, több éves-évtizedes berögződésből, részben kényszerből használják a várost és térségét. Ők képviselik a legnagyobb tömeget, ebből kifolyólag a véleményük a megvalósíthatóság szempontjából meghatározó.

A befolyásolók

Ők azok, akik a mobilitást, annak irányait, szükségességét és kereteit alapvetően meghatározzák. Ide tartoznak a fizikai infrastruktúra tervezői, üzemeltetői mind ágazati, mind lokális szinten, de ugyan így befolyásolónak tekinthetők a jelentősebb foglalkoztatók, intézmények, szolgáltatók, akik a mobilitás szükségességét tartják fent. Ez utóbbi a különböző rendszerek részben velejáró (pl. orvoshoz menés), részben megszilárdult adottságaira vezethető vissza, azaz megváltoztatásuk is rendszer szintű, hosszú folyamat eredménye (pl. e-government eredményei).

A trendcsinálók

Ők a mobilitást, a mobilitás szükségességét az alapjaitól formázzák át. Ez egyrészt a közlekedési módok, eszközök újszerű használatát jelenti (kerékpáros közlekedés, segway, roller, stb.), másrészt magát a mobilitást is radikálisan átalakítja (co-working, home-office, e-government, e-banking, stb.). Kevesen vannak, a város szempontjából „láthatatlanok”, tulajdonképpen az általuk képviselt innovációk és azok gondolatisága révén érhetőek tetten. Véleményük a tervezés kezdeti szakaszától fontos és előremutató, ugyanakkor a radikális, túlságosan újszerű elgondolásokat folyamatosan szűrni és aktualizálni szükséges.

A trendkövetők

A trendkövetők tulajdonképpen az előző három célcsoport horizontális szegmensei, akik a trendcsinálók által kitalált módszereket, elveket, megoldásokat széles körben elterjesztik. A befolyásolók közül ők az új irányzatok képviselői. Részvételük mind a tervezésben, mind a megvalósításban fontos.

Trendcsinálók	Befolyásolók	Elszenvedők	Trendkövetők
Magasabb szintű kormányzati szereplők, politikusok	Önkormányzat és szervezeti egységei	Üzemeltetők, fenntartók	e-government, e-services használók
K+F szektor	Infrastruktúra-fejlesztők	Érintett területen lakók és közlekedők (agglomerációban élők, turisták)	
Co-working szolgáltatók, startup vállalkozások	(Nagy)foglalkoztatók	Alkalmazottak	Co-wörkerek
Kutatóintézetek, alapítványok	Oktatási intézmények	Tanulók, hallgatók	
Civil szervezetek (különösen a helyi kerékpáros szervezet)	Közszolgáltatók (különösen a városi és regionális közösségi közlekedést szervező)	Mozgáskorlátozottak, fogyatékkal élők, időskorúak, kisgyermekes családok, szociálisan hátrányos helyzetűek	Privát finanszírozók
	Szolgáltatók	Áruszállítók (mint alkalmazottak)	Áruszállítást nyújtó vállalkozások
Szakági tervezők, szakértők	Hivatalok, hatóságok	Kerékpárkölcsonzők	

1-1. táblázat: Célcsoportok azonosítása

A célcsoportok beazonosítása után kerülhet sor **a partnerségbe bevonandók körének meghatározására**. Ideális esetben minden érintett szegmens minden jelentősebb képviselője képviselteti magát a tervezésben és megvalósításban, de szerepük alapján egymástól jól elkülöníthető mértékben.

Itt kell tehát meghatározni:

- a partnerségi tervezésben és megvalósításban részt vevő konkrét szervezeteket és intézményeket, azok képviselőit,
- a létrehozni kívánt munkacsoportok körét, illetve
- a közöttük lévő kapcsolatot.

Mindezek alapján Székesfehérvár esetében a partnerségben részt vevő csoportok összetétele az alábbiak szerint alakul:

Irányító munkacsoport (ICS)

- Polgármester/Alpolgármester
- Főépítész
- Városfejlesztési és Üzemeltetési Igazgatóság vezetője
- SUMP megalkotásának projektvezetője

Operatív munkacsoport

- Beruházási Iroda
- Közlekedési és Közműellátási Iroda
- Pályázati Iroda
- Városüzemeltetési és Közműellátási Iroda
- Önkormányzati képviselő-testület tagja
- esetenként meghívott:
 - Főépítészeti Iroda
 - Közterület-felügyelet
 - Környezetvédelmi Iroda
 - Kommunikációs Iroda
 - Költségvetési Iroda
 - Pénzügyi Iroda

Tervezői munkacsoport

- Projektvezető
- Felelős tervező
- Altervezők, szakági tervezők és szakértők

Közlekedési munkacsoport

- KNYKK Középnugat-magyarországi Közlekedési Központ
- Magyar Közút Zrt.
- MÁV Zrt. Területi Igazgatóság Műszaki Osztály
- Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.
- Fejér Megyei Rendőr-főkapitányság
- Székesfehérvári City Taxi Közlekedési Ipartestület
- Székesfehérvári Városfejlesztési Közhasznú Nonprofit Kft.
- Fejér Megyei Mérnöki Kamara
- Fejér Megyei Építészek Kamarája

Turisztikai munkacsoport

- Székesfehérvári Turisztikai Közhasznú Nonprofit Kft.
- Székesfehérvár Turizmusáért Egyesület
- Fehérvári Programszervező Kft.
- Fezen Klub
- Kodolányi János Főiskola Turizmus Tanszék
- Alba Regia Feszt
- Vörösmarty Színház
- Művészetek Háza
- A Művelődés Háza, 6 Ház a Kultúráért
- A Szabadművelődés Háza
- Gárdonyi Géza Művelődési Ház és Könyvtár
- Szent István Király Múzeum
- Hiemer-ház – Hetedhét Játékmúzeum
- Bory-vár Vármúzeum

Gazdasági munkacsoport

- Alba Agrár Zrt.
- Albacomp
- Alba-Seed
- Ingatlanforgalmazó és Kereskedelmi Kft.
- ALCOA-KÖFÉM Kft.
- Alföldi Tej Kft.
- Allianz Hungária Zrt.
- Alu-Metal-Color Kft.
- Aranybulla Mezőgazdasági Zrt.
- Aranykorona Zrt.
- Bankok: OTP Bank Nyrt., CIB Bank, Budapest Bank, K&H Bank, FHB Bank,
- Dalkia Energia Zrt.
- DENSO Magyarország Kft.
- Emerson Process Management Magyarország Kft.
- FEVITA HUNGARY Zrt.
- FLAGA LPG Zrt.
- Fűtőerőmű Kft.
- Garzon Bútor Zrt.
- General Plastics Kft.
- Grand Inkubátorház
- Grundfos
- Győri Keksz Kft.
- Harman Becker Kft.
- IBM
- KOR-FEL Felülettechnológiai Kft.
- Maros Kft. Inkubátorház
- MOL Nyrt. Székesfehérvár Bázistelep
- Power and Composite Technologies Hungary Kft.
- SAPA Profiles Kft.
- Swietelsky Magyarország
- Székesfehérvári Regionális Vállalkozásfejlesztési Alapítvány
- Székesfehérvári Vállalkozói Központ
- Széphő Zrt.

- Szimfék Zrt.
- Tamási Mezőgazdasági Kft.
- Videoton EAS Kft.
- Videoton VT Autóelektronika Kft.
- Videoton Holding Zrt.
- VT Galván Kft.
- VT Metál Kft.
- WA Invest Vállalkozói Inkubátorház
- Tesco, Spar, Alba Plaza, LIDL, Auchan
- Fejér Megyei Kereskedelmi és Iparkamara
- Fejér Megyei Szent György Egyetemi Oktató Kórház

Társadalmi munkacsoport

- Dr. G. Munsch Alapítvány a Biztonságos és Környezetkímélő Közlekedésért
- Echo Innovációs Műhely közhasznú szervezet
- Felsővárosért Egyesület
- Kéknefelejcs Nyugdíjasok Baráti Egyesület
- Magyar Kerékpárosklub Székesfehérvár és Térsége Területi Szervezete
- Mozgássérültek „Viktória” Rehabilitációs Alapítvány
- Öreghegyért Egyesület
- Székesfehérvár Fejlődéséért Alapítvány
- Székesfehérvár MJV Polgármesteri Hivatalának Nyugdíjas Klubja
- Székesfehérvári Környezetvédelmi Szakmai Fórum
- Székesfehérvári Polgárőrség
- Székesfehérvári Regionális Nagycsaládosok Egyesülete

Térségi munkacsoport

- Fejér Megyei Önkormányzat
- Aba Város Önkormányzata
- Csákberény Község Önkormányzata
- Csór Község Önkormányzata

- Csősz Község Önkormányzata
- Fehérvárcsurgó Község Önkormányzata
- Füle Község Önkormányzata
- Gárdony
- Iszkaszentgyörgy Község Önkormányzata
- Isztimér Község Önkormányzata
- Kincsesbánya Község Önkormányzata
- Kőszárhegy Község Önkormányzata
- Lepsényi Község Önkormányzata
- Lovasberény Község Önkormányzata
- Magyaralmás Község Önkormányzata
- Moha Község Önkormányzata
- Pákozdi Nagyközség Önkormányzata
- Pátka Község Önkormányzata
- Polgárdi Város Önkormányzata
- Sárkeresztes Község Önkormányzata
- Sárkeresztúr Község Önkormányzata
- Sárkeszi Község Önkormányzata
- Sárosd Nagyközség Önkormányzata
- Sárszentágota Község Önkormányzata
- Sárszentmihály Község Önkormányzata
- Seregélyes Nagyközség Önkormányzata
- Soponya Nagyközség Önkormányzata
- Söréd Község Önkormányzata
- Szabadbattyán Nagyközség Önkormányzata
- Tác Község Önkormányzata
- Úrhida Község Önkormányzata
- Velence Város Önkormányzata
- Zámoly Község Önkormányzata
- Zichyújfalu Község Önkormányzata

Lakosság

- székesfehérvári lakosok
- Székesfehérvárra ingázók

1-2. táblázat: Munkacsoportok azonosítása

1.2.2. KI MIT CSINÁL?

Az egyes csoportok hatékony és szervezett együttműködése érdekében már a tervezési folyamat kezdetén definiálni kell a feladatokat és a döntési jogköröket.

Az **irányító csoport** (ICS) a tervezés során operatív döntés-előkészítő munkát folytat. Esetében fontos a kezelhető méret, az elérhetőség és az alapvető tájékozottság a feladatot és a város helyzetét illetően. Az ICS tagjai beosztásuknál, gazdasági vagy véleményformáló erejükénél fogva döntéshozói szereppel is bírnak.

Az **operatív csoport** a Hivatal munkatársaiból, valamint olyan szervezetek képviselőiből tevődik össze, amely alapvető fontossággal bír a város életében. A résztvevők egy-egy szakágat érintően rendelkeznek általános, a város egészét jellemző információkkal. A tervezésben 1-1 speciális témában informáló, véleményező, döntés-előkészítő szerepük van.

A **tervezői csoport** a rendelkezésre álló adatokból, információkból elkészíti a mobilitási terv megalapozását, valamint a résztvevők bevonásával kialakítja a stratégiát és az annak megvalósulása érdekében elvégzendő cselekvési tervet.

Az ún. **külső munkacsoportok** vagy célcsoportok képviselői egy-egy szakpolitikát érintően rendelkeznek olyan információkkal, amelyeket célszerű figyelembe venni a települési mobilitási terv kialakításakor. További előny, hogy a szervezetek révén a térségi összefüggések, együttműködési lehetőségek is kirajzolódhatnak.

Ezek a szervezetek tudásukkal és független szakértelmükkel érdemben járulhatnak hozzá a tervezés folyamatához. Részvételük nem csupán azért fontos, mert a térségben élők széles körét képviselik, hanem bizonyos projektek megvalósításában is tevékenyen részt tudnak venni.



1-3. ábra: Munkacsoportok rendszere

1.3. A PARTNERSÉG ESZKÖZEI

1.3.1. KOMMUNIKÁCIÓ VAGY INFORMÁCIÓGYŰJTÉS?

Miután definiáltuk a célcsoportokat, illetve azon belül a partnereket, meg kell határozni a kommunikáció során alkalmazott eszközöket. Itt többféle módszert és eszközt szükséges számba venni, hiszen minden érintett más-más módszerrel lehet hatékonyan megszólítani. Lényeges, hogy az eszközök nem csak az inputszerzés során kell alkalmazni, hanem a tájékoztatásnál, visszacsatolásnál, véleményezésnél is megfelelően kell tudni alkalmazni.



1-4. ábra: Partnerség folyamata

A kommunikáció lényege nem az egyirányú, eseti jellegű, ad-hoc adatgyűjtés, hanem a ciklikus információáramlás.

1.3.2. KIT HOGYAN LEHET BEVONNI?

A bevonás módjánál különbséget kell tenni a tervezés és a megvalósítás során alkalmazott eszközök között. A tervezés során az elsődleges cél az információszerzés, véleményezés és tájékoztatás, míg a megvalósításnál a figyelemfelkeltés, bevonás és az eredménye kommunikálása kerül a fókuszba.

A **tervezés** során használt eszközök:

- **Műhelytalálkozó:** egy vagy több problémakör intenzív elemzésére fókuszál, ezért elsősorban az irányító, a tervezői és az operatív szakmai munkacsoport részvételével zajlik.
- **Fókuszcsoportos egyeztetés:** műhelytalálkozók eredményeinek bemutatására, véleményezésére, valamint további részletinformációk beszerzésére kerül sor elkülönített csoportokban.
- **Személyes interjú:** a kiemelt stake-holderek hatékony bevonási formája, ahol félig strukturált interjúk keretében zajlik az információgyűjtés.
- **Kérdőív:** elsősorban a lakosság igényeit megcélzó, egyszerű, de jól strukturált kérdőív, amely zárt és nyitott kérdéseket egyaránt tartalmaz. Célja a minél szélesebb körű információgyűjtés, így a pozitívumra és negatívumra, valamint a problémákra egyaránt kitér. Az információgyűjtés időszakában nagyszámú résztvevő megszólítására nyílik lehetőség a segítségével.
- **Honlap, weboldal:** feladata kettős, egyrészt információgyűjtés, véleményezés a tervezés során, másrészt tájékoztatás a teljes folyamatban. Olyan elsődleges kommunikációs csatorna, ahol a hírek, események, meghívók, kérdőívek helyet kapnak, valamint itt lehet az elkészült dokumentumokat is véleményezni és javaslatokat megfogalmazni.
- **Helyi média (újság, rádió, tv):** feladata elsődlegesen a tájékoztatás, informálás a nagyobb mérföldkövek elérésekor a tervezés és megvalósítás során.

Az egyes eszközöket azonban nem lehet minden érintett csoport esetében azonos hatékonysággal alkalmazni, éppen ezért fontos meghatározni, hogy melyik célcsoportot milyen eszközökkel lehet a leghatékonyabban megszólítani.

	Irányító munkacsoport	Operatív munkacsoport	Közlekedési munkacsoport	Turisztikai munkacsoport	Gazdasági munkacsoport	Társadalmi munkacsoport	Lakosság
Műhely-találkozó	Véleményezés, döntéshozás	Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés					
Fókusz-csoport			Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés	Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés	Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés	Információgyűjtés, egyeztetés, véleményezés	
Személyes interjú	Információgyűjtés	Információgyűjtés					
Kérdőív					Információgyűjtés	Információgyűjtés	Információgyűjtés
Honlap			Tájékoztatás, véleményezés	Tájékoztatás, véleményezés	Tájékoztatás, véleményezés	Tájékoztatás, véleményezés	Tájékoztatás, véleményezés
Helyi média			Tájékoztatás	Tájékoztatás	Tájékoztatás	Tájékoztatás	Tájékoztatás

1-3. táblázat: Munkacsoportok részvétele

A hatékony tervezés és sikeres megvalósítás előfeltétele a Kommunikációs stratégia elkészítése, majd annak éves cselekvési tervre történő lebontása. Ehhez kapcsolódóan kiemelten fontos:

- A kommunikáció során használt arculat meghatározása: ahhoz, hogy a kommunikáció egységes legyen, meg kell határozni azokat az arculati elemeket, amelyeket a tervezés és végrehajtás alatt végig alkalmazni fogunk. Ez az arculat fogja megkülönböztetni a várost más települések hasonló tevékenységétől, illetve a helyi lakosok is be tudják azonosítani a mobilitási tervhez kapcsolódó eseményeket.
- Szlogen: Mivel a mobilitási terv és annak megvalósítása egy sokdimenziós, komplex tevékenységsorozat, ezért lényeges egy olyan rövid üzenet, szlogen megfogalmazása, amely mindezt leegyszerűsíti, és amellyel a helyiek is azonosulni tudnak.
- Weboldal: elsődleges kommunikációs csatorna, ahol a hírek, események, meghívók is helyet kapnak, valamint a lakosság számára is lehetőséget biztosít az észrevételeik, véleményük megfogalmazására (pl. fórumok).

A Mobilitási terv megvalósítása során kiemelten hangsúlyosan kell kezelni a lakossági tájékoztatást. Ez egyrészt magába foglalja az adott projekttel közvetlenül érintett lakosság tájékoztatását a tervezett beavatkozásokról, munkálatokról (pl. csomópont-építésnél az építkezés időtartama, új forgalmi rend, alternatív útvonalak stb.), amely elsősorban az infrastrukturális fejlesztéseknél játszik hangsúlyos szerepet. Ennek jellemzője az „egyszeri”, adott projekthez kapcsolódó informálás, amelynek jól beazonosítható kezdete és vége van.

A kommunikáció másik szegmensét a soft-jellegű beavatkozások jelentik (pl. szemléletformálás, képzés, de a mobilitási szükségletet befolyásoló viselkedésformák is ide tartoznak). Ezek különböző célcsoportokat szólítanak meg, a kommunikáció folyamatos, de csúcspontok, kampány-szerű tevékenységek beazonosíthatóak. A kommunikációs stratégia fókuszában döntően ezek az elemek állnak, amelyek az éves cselekvési tervben konkretizálódnak.

A **megvalósítás** során – igénybe véve a helyi médiát és a város weboldalát – elsősorban az alábbi eszközök használatára kerül sor (a listát az elkészült cselekvési terv alapján a későbbiekben aktualizálni szükséges):

- Nyomatott tájékoztató anyagok: Ezek célja elsősorban az elért eredmények kommunikálása.
- Szemléletformáló események: mobilitást befolyásoló kampányok, rendezvények, amelynek a fókuszában a fenntartható, környezetkímélő városi közlekedés áll.
- Oktatási segédanyagok: elsősorban óvodások és iskolások részére kidolgozott oktatási anyagok, ahol - részben a szemléletformálással egybekötve - a bal- és jobbkezes, fenntartható közlekedés kerül a fókuszba.
- "Főtér" programok: részben csatlakozva az EKF programhoz, a város leginkább beavatkozást igénylő vagy emblematikus pontjain különböző események kerülnek megrendezésre. Cél, hogy
- Standok, információs pult, molinók, plakátok: városszerte vagy kiemelt eseményeken információs pulttal jelenik meg a város, kommunikálva az elért sikereket, illetve a további tervezett fejlesztéseket.
- Ajándéktárgyak
- Ötletpályázat

I.4. KOCKÁZATKEZELÉSI STRATÉGIA

A közösségi tervezés hatékony lefolytatásához szükséges a kommunikáció kockázatkezelési stratégiájának megalkotása, amelynek első lépése a potenciális veszélyforrások azonosítása.

A felmerülő kockázatokat a bekövetkezés valószínűsége és a terv megvalósíthatóságra gyakorolt hatása szerint értékelni kell, majd definiálni a kezelési megoldásokat és a felelősöket.

Kockázat megnevezése	Valószínűség	Hatás	Kezelés módja	Kezelés felelőse
Arculat és szlogen kialakítása késik	Közepes	Alacsony	Megfelelő ütemezés	Tervezői és Operatív munkacsoport
Arculat és szlogen nem válik elfogadottá	Alacsony	Alacsony	Ötletpályázat/szavazás	Tervezői és Operatív munkacsoport
Weboldal és kérdőív elindítása késik	Alacsony	Alacsony	Megfelelő ütemezés	Tervezői és Operatív munkacsoport
Weboldalt kevesen látogatják, kérdőívet kevesen töltik ki	Közepes	Alacsony	Intenzív kommunikáció a tervezés során, érdekes és figyelemfelkeltő tartalmak	Tervezői és Operatív munkacsoport
A tájékoztatás és kommunikáció célt téveszt, politikai vagy a szakmaiságtól eltérő irányba terelődik	Közepes	Közepes	Folyamatos külső kontroll	Tervezői munkacsoport
Alacsony részvételi hajlandóság a fókuszcsoportos megbeszéléseken és a műhelytalálkozókon	Magas	Közepes	Intenzív megelőző kommunikáció, érdeklődés felkeltése, személyes meghívás	Operatív munkacsoport
A fókuszcsoportos megbeszélések, műhelytalálkozók nem hoznak eredményt	Közepes	Közepes	Felkészült és tapasztalt moderátor alkalmazása	Tervezői munkacsoport
Az egyeztetések eredménye nem a városhasználók többségi véleményét fogja tükrözni	Közepes	Magas	Folyamatos kontroll a külső munkacsoportok, lakosság részéről	Tervezői munkacsoport
Nem minden érintett támogatását sikerül megnyerni	Közepes	Közepes	Konszenzus, megoldásra törekvő gondolkodás	Tervezői munkacsoport

1-4. táblázat: Kockázatkezelési stratégia

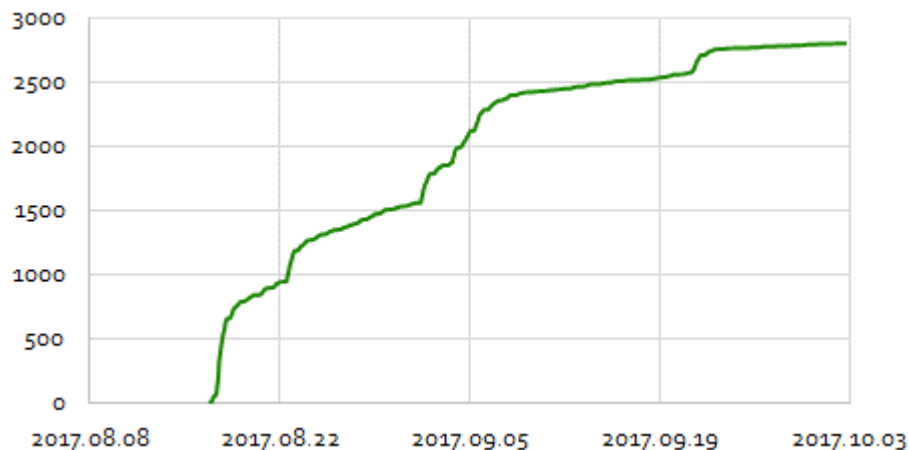
1.5. ÜTEMEZÉS

Feladat megnevezése	augusztus					szeptember					október					november					december					január					Igenybe vett kapacitás																																						
	31. hét	32. hét	33. hét	34. hét	35. hét	36. hét	37. hét	38. hét	39. hét	40. hét	41. hét	42. hét	43. hét	44. hét	45. hét	46. hét	47. hét	48. hét	49. hét	50. hét	51. hét	52. hét	1. hét	2. hét	3. hét	4. hét	5. hét	ICS - Irányító csoport	OCS - Operatív csoport	Közlekedési csoport	Turisztikai csoport	Gazdasági csoport	Társadalmi csoport	Térségi csoport	Lakosság																																		
I. Előkészítés - Kommunikációs terv																																																																					
Munkaindító megbeszélés																																																																					
Javaslat a munkacsoportok összetételére																																																																					
Kommunikációs terv véglegesítése																																																																					
Kommunikációs eszközök megtervezése																																																																					
Tájékoztató a munka megindításáról																																																																					
Kapcsolatfelvétel az érintett csoportokkal																																																																					
II. Megalapozó vizsgálat																																																																					
Mobilitási igények, szükségletek feltárása																																																																					
Fejlesztési tervek, elképzelések feltárása																																																																					
Városrészek eltérő igényeinek azonosítása																																																																					
Várostérségi szerepkör és kapcsolatok																																																																					
Problémák beazonosítása																																																																					
A megalapozó vizsgálat - draft 1.																																																																					
Helyzetfeltárás eredményeinek ismertetése																																																																					
Véleményezés, észrevételezés																																																																					
A mobilitási terv megalapozó vizsgálatának véglegesítése																																																																					
III. Célrendszer meghatározása																																																																					
Szintézisvizsgálat, trendelemzés																																																																					
Jövőkép és célrendszer definiálása																																																																					
Városrészi célok, főbb beavatkozási területek meghatározása																																																																					
IV. Eszközrendszer meghatározása																																																																					
Intézkedések, projektek meghatározása																																																																					
Költségigény és ütemezés																																																																					
Felelősök meghatározása																																																																					
Cselekvési terv összeállítása																																																																					
Mobilitási terv összeállítása -draft 1.																																																																					
A mobilitási terv ismertetése																																																																					
Véleményezés																																																																					
Vélemények átvezetése																																																																					
Mobilitási terv véglegesítése																																																																					
A mobilitási terv bemutatása																																																																					

1-5. táblázat: Közösségi tervezés ütemezés

2. LAKOSSÁGI KÉRDŐÍVES FELMÉRÉS EREDMÉNYEI

A Mikroline Kft. által összeállított és az önkormányzattal egyeztetett kérdőív elsődleges célja Székesfehérvár jelenlegi közlekedési helyzetének feltárása, a helyi lakosság véleményének és preferenciáinak megismerése volt. A kérdőív olyan kérdéseket foglalt magába, amelyek egyaránt lehetőséget biztosítanak a jelenlegi közlekedési helyzet értékelésére, és a jövőbeli fejlesztési irányok megtervezésére. A feltett 21 db kérdés megválaszolása során lehetőség volt a jelenlegi problémák azonosítására, hangsúlyok meghatározására, továbbá a válaszadók személyes véleményeik megfogalmazására. A kérdőív megtalálható a 2.6. fejezetben.

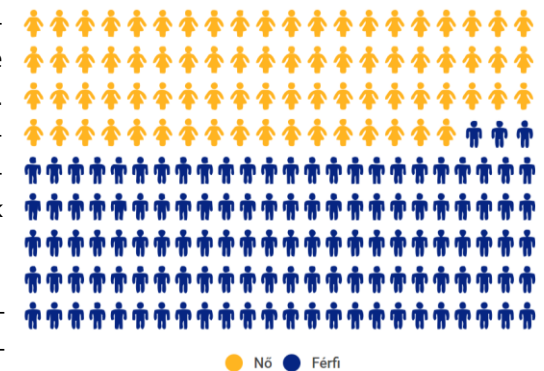


2-1. ábra: A kitöltések időbeli eloszlása

A kérdőív 2017. augusztus elejétől volt elérhető október elejéig. A minél szélesebb körű felmérés érdekében több online felületen (a város honlapján, közösségi médiában stb.) és a városi rádióban is promotálva volt a felmérés. **Összesen 2810 db beérkezett választ kaptunk a felmérés során**, amely egy Székesfehérvár méretű város esetén kiválóan mondható (a teljes lakosság 2,9%-a).

2.1. FELMÉRÉS ALAPADATAI

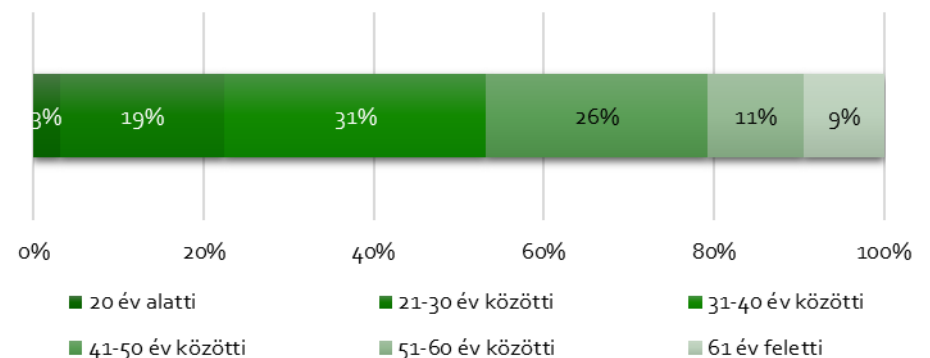
A **kitöltők neme** szerinti megoszlását tekintve közel fele-fele arányban képviseltették magukat. 43%-a volt nő, amely kis mértékben eltér a városi lakosság demográfia eloszlásától (ahol 54% a nők aránya).



2-2. ábra: A kitöltők nem szerinti eloszlása

A **kitöltők koreloszlás** szerinti ábrázolásában jól látható, hogy főként a 20 és 50 év közötti lakosok választottak az igényfelmérésre.

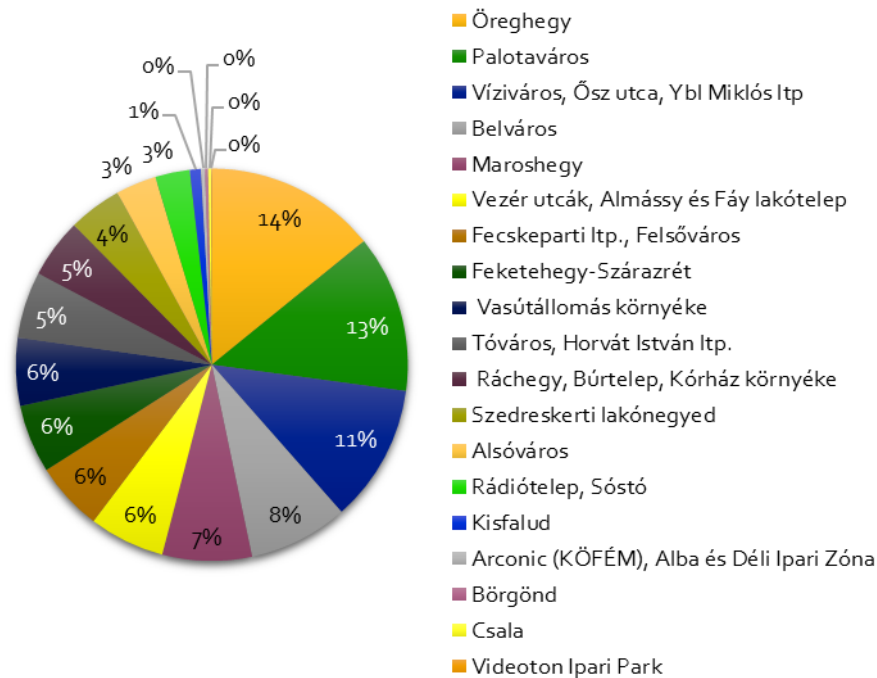
A város demográfiai eloszlásaihoz viszonyítva kevesebb 61 év feletti (32% helyett 9%) töltötte ki a kérdőívet. A 21-30 év közötti korosztály okozott nagyobb aktivitást a kitöltések során, Székesfehérvár lakosságának 19%-a tartozik ebbe a korcsoportba, addig a kitöltőknek 31%-a.



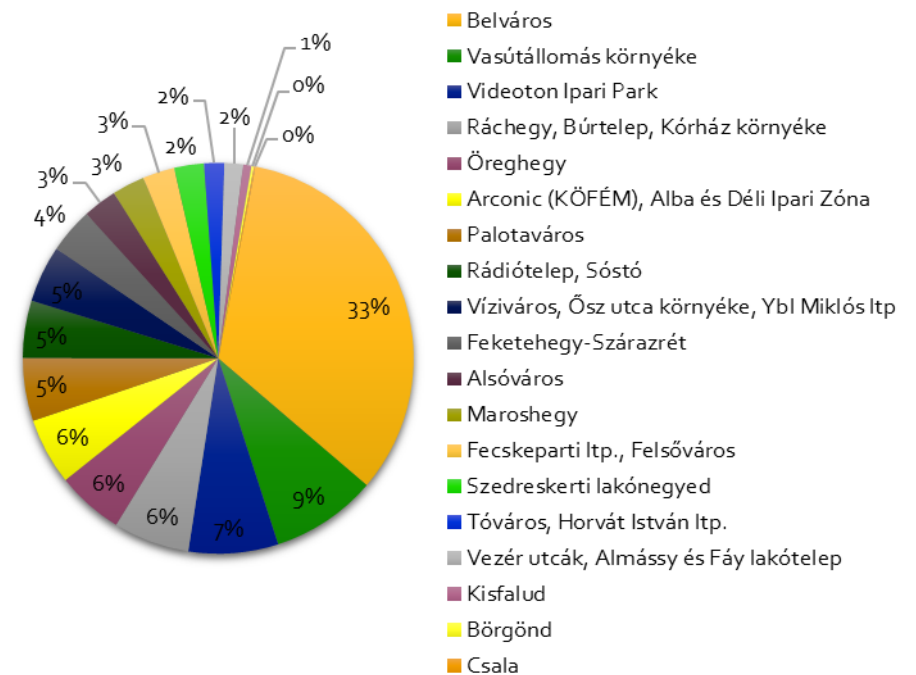
2-3. ábra: A kitöltők korfája

A reprezentatívabb eredmények érdekében a felmérést a kitöltők neme és kora szerint súlyoztuk úgy, hogy teljes Székesfehérvár lakosság demográfiai eloszlását tükrözze. A következőkben bemutatott adatok és diagramok e szerint korrigáltak.

A felmérésen keresztül megismertük a **kitöltők lakhelyének és leggyakoribb úti céljának városrészi eloszlását**, amely hozzájárult a városrészenkénti preferenciák, problémák megismeréséhez, valamint képet adott a meglévő közlekedési szokásokról. A székesfehérvári kitöltők 14%-a Öreghegy városrészen, míg 13%-a Palotaváros lakótelepen él. A kérdőívet 187 nem a megyeszékhelyen lakó is kitöltötte, akik összesen 57 különböző településről ingáznak. A megkérdezett közül a legtöbben Úrhidán és Pákozdon laknak.



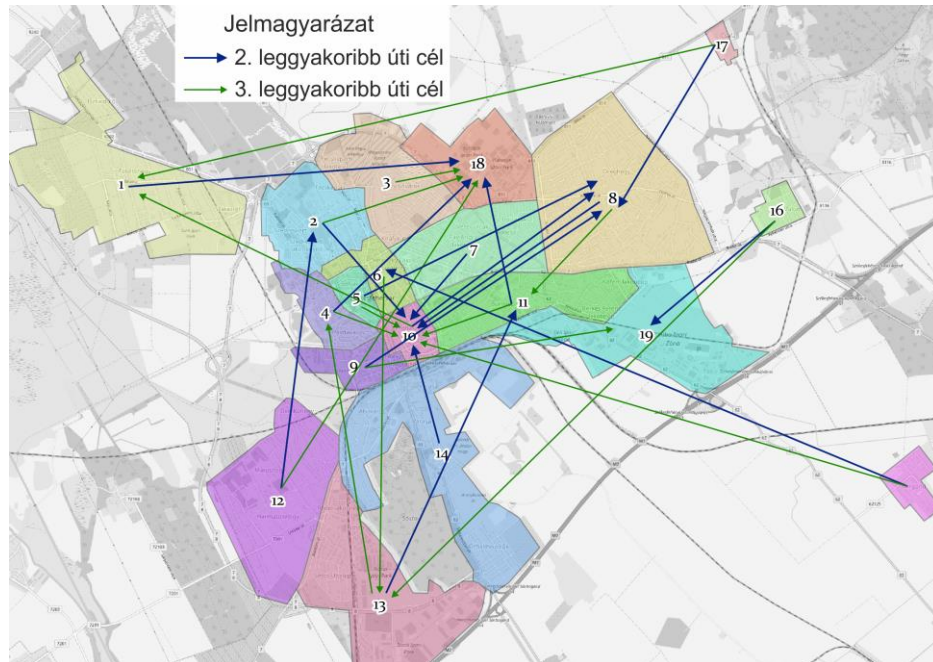
2-4. ábra: A székesfehérvári kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása



2-5. ábra: A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára

A leggyakoribb úti cél (33%-os arányával) a Belváros lett, de gyakran látogatott városrészek között van Vasútállomás környéke, a Videoton és a többi ipari park is.

A részletesebb elemzés során kiderült, hogy minden városrészből a Belvárosba közlekednek a legtöbben. Kivételt csak Palotaváros jelent, ahonnan a legnagyobb arányban a Videoton Ipari Parkba közlekednek és csak 2. a Belváros. A 2. és 3. leggyakoribb úti-célt városrészekre bontva a következő ábra szemlélteti.



2-6. ábra: A 2. és a 3. leggyakoribb úti cél városrészekre bontva

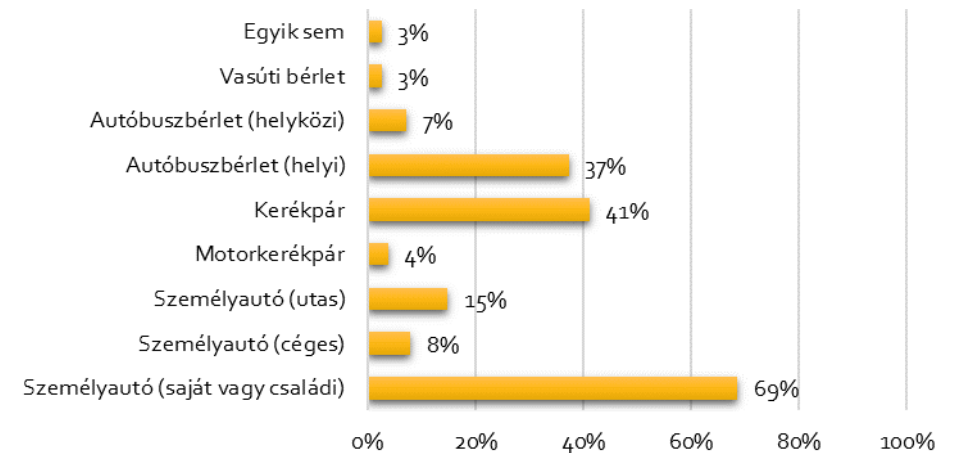
Az ábrán néhány városrészből csak egy nyíl látható, ami annak köszönhető, hogy az adott úti cél településrészen belül helyezkedik el. Látható, hogy a legtöbb településrészből a Vasútállomás környékére közlekednek a leggyakrabban (természetesen csak a Belváros után), ezt követi Videoton Ipari Park és Öreghegy. A megyeszékhely többi ipari parkja is láthatóan nagyobb mobilitási igényt generál. Általánosan kijelenthető, hogy az **utazások többsége a városközpontba irányul**, amely közlekedési problémákat is okoz. Gond továbbá, hogy számos olyan településrész között alakult ki jelentős közlekedési kapcsolat, amelyek egymástól távolabb helyezkednek el.

A megkérdezett székesfehérváriak 2,5%-ának leggyakoribb úticélja más település, amely elsősorban Budapest, de sokan közlekednek Veszprémbe, Móra, Polgárdiba és Győrbe is.

2.2. MOBILITÁSI JELLEMZŐK

Székesfehérvár SUMP tervezéséhez kiemelkedően fontos információt nyújt a mobilitási jellemzők megismerése. A fenntartható városi mobilitási terv készítése során fontos ismerettel bírni a helyi lakosság részére **rendelkezésre álló közlekedési eszközökről**. Székesfehérvár esetében a kitöltők 69%-a rendelkezik személygépjárművel, amely országos viszonyokhoz képest magas aránynak mondható.

A városrészenkénti eloszlást tekintve Tóváros, Horváth István Itp., Vasútállom környéke és Szedreskert lakónegyed területén jóval alacsonyabb a személygépjármű tulajdonosok aránya (51-60%). Az átlag felett van viszont több a Belvárostól távolabb fekvő településrész esetében, mint a Maroshegy, Feketehegy-Szárázrét, Öreghegy, Börgönd és Csala. A kerékpárbirtoklás megoszlása egyenletesnek tekinthető, Alsóvárosban a legkevesebb kerékpár (31%), és Fecskeparti Itp., Felsőváros területén a legmagasabb (56%).

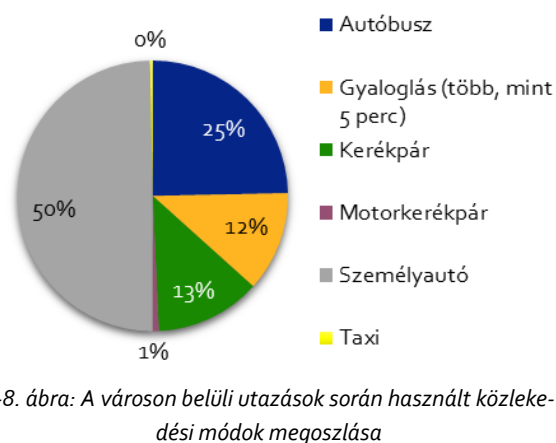


2-7. ábra: A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök

A helyi autóbusszberletet a központtól távolabb fekvő városrészek lakói vásárolnak magasabb arányban: így Kisfalud, Rádiótelep, Sóstó és Feketehegy-Százrét. Kiemelkedően alacsony a helyi bérlettulajdonosok száma a Belvárosban (24%). A helyközi autóbussz bérlettel rendelkezők aránya Ráchegy, Búrtelep, Kórház környékén (12%), Palotavárosban (10%) és Kisfaludon (10%) a legmagasabb, de több helyen a 2%-ot sem éri el (Alsóváros, Vasútállomás környéke, Feketehegy-Százrét). Arányában a legtöbb vasúti bérletes szintén Egyetemvárosban van.

A válaszadók 3%-a nem rendelkezik semmilyen mobilitási eszközzel. Jellemzően minél közelebb van a városközpont a városrész, annál inkább nagyobb ez a szám. Így a Belvárosban 7%, Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós ltp. 5% és a Vasútállomás környékén 6%.

A városon belüli közlekedési módok eloszlása az egyik legfontosabb közlekedési szokásjellemző, amely azt mutatja, hogy egy átlagos nap az emberek milyen arányban használják a közlekedési módokat. A kérdőív szerint Székesfehérvár esetében ez elég kedvezőtlen képet mutat, mivel egy hasonló méretű és fejlettségű városokhoz képest sokkal többen közlekednek személygépjárművel, míg a közösségi közlekedés részaránya alacsonynak tekinthető.



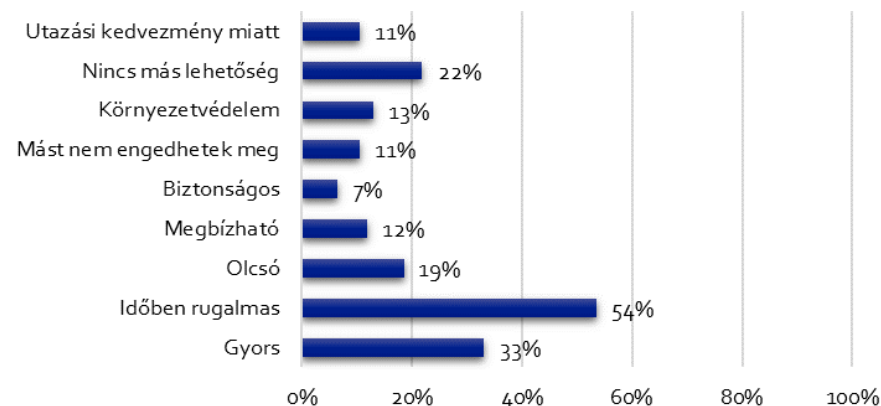
2-8. ábra: A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása

A részletesebb vizsgálatok szerint a különböző korcsoportok modal splitje jelentős eltérést mutat a kerékpárhasználat kivételével. Személygépjárművel leginkább a 40 és 50 év közöttiek, gyalog és autóbusszal a 20 év alattiak közlekednek. Sokat elárul a közösségi közlekedés szolgáltatási szintjéről az a tény, hogy az ingyen vagy kedvezmény

igénybevételével utazó 20 év alattiak és 61 év felettiak csupán 36-38%-a használja napi utazásai során.

A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök bontása alapján is akadnak érdekes adatok. A saját személygépkocsival rendelkezők 70%-a, a vállalati személygépkocsival rendelkezők 90%-a használja napi szinten az autóját. Az autóbussz bérlettel rendelkezők körülbelül 50%-a közlekedik napi szinten közösségi közlekedéssel, míg a kerékpárral rendelkezők 27%-a kerékpározik rendszeresen. A modal split területi eloszlást viszonylag egyenletesnek tekinthető, szinte minden városrészen a legtöbben gépjárművel közlekednek, azt követi az autóbussz.

Rákérdeztünk a **közlekedési módváltás indokára** vagyis, hogy milyen szempontok alapján választanak a közlekedési eszközt a városban közlekedők a napi utazásaik során. A feltett kérdésre előre meghatározott kijelentések közül volt lehetőség választani. Első helyeken a időben rugalmas közlekedés és a gyors eljutás áll, amely összefügg a gépjárműhasználat magas arányával. Sajnálatos módon e két kritériumnak a közösségi közlekedés nehezen tud csak megfelelni, mind meglévő, mind akár egy fejlesztett állapotában.

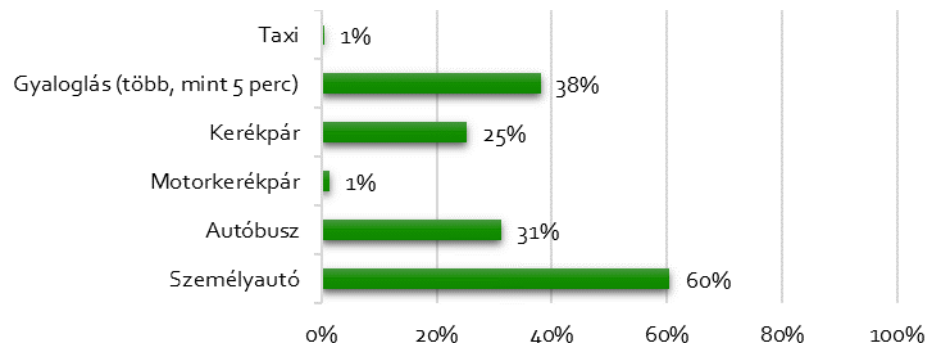


2-9. ábra: Közlekedési eszközök választásának szempontjai

Szintén sokat elárul a város közösségi közlekedéséről, hogy a vele közlekedők 41%-a az utazási kedvezmény miatt választja, illetve az utasok 32%-a nem engedhet meg magának mást. Az egyéni gépjárművel közlekedők 23%-a úgy gondolja, hogy számára nincs más közlekedési lehetőség (és emiatt jár ezen eszközzel).

A környezeti fenntarthatóság elég alacsony arányban jelenik meg a módválasztási döntések meghozásánál, ez a 20 éven alattiak számára legfontosabb (de nálunk is csak 18%). Nem meglepő módon a leginkább aktív korcsoport (30-50 év) számára a legfontosabb az időbeni rugalmasság és gyorsaság.

Míg az eddigi vizsgálat a napi utazásokra vonatkozott, megkérdeztük azt is, hogy **milyen közlekedési módokat választanak egy hét leforgása alatt** a városon belüli utazásuk során. A legnagyobb változás a napi utazási szokásokkal összevetve a gyaloglás és a kerékpározás tekintetében van (előbbi háromszorosára, utóbbi kétszeresére nőtt). A részletesebb elemzésből kiderül, hogy a napi rendszerességgel személygépjárművet vezetőik csupán 8%-a használja a közösségi közlekedést és 15%-a kerékpározik heti rendszerességgel.

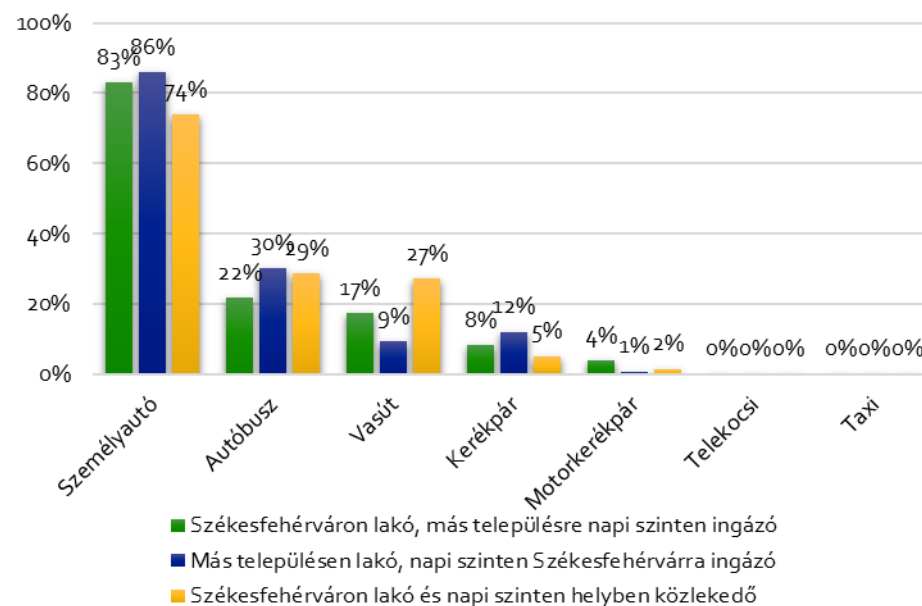


2-10. ábra: Heti rendszerességgel használt közlekedési módok

Fontos még bemutatni a megyeszékhelyen túlnyúló, a **városon kívüli utazásokhoz** leggyakrabban választott közlekedési eszközök megoszlását. Megkülönböztettünk három típusú közlekedési szokást:

- Székesfehérváron lakó, de más településre napi szinten ingázó;
- Más településen lakó, de napi szinten Székesfehérvárra ingázó;
- Székesfehérváron lakó és napi szinten helyben közlekedő.

A városon kívüli közlekedés rendszer számára az első két kategória elsőbbséget élvez, hisz napi szinten jelentkező mobilitási igényről van szó. Az ábrán a Székesfehérváron túlnyúló utazások során heti rendszerességgel használt közlekedési módok szerinti megoszlás látható kategóriák szerint.



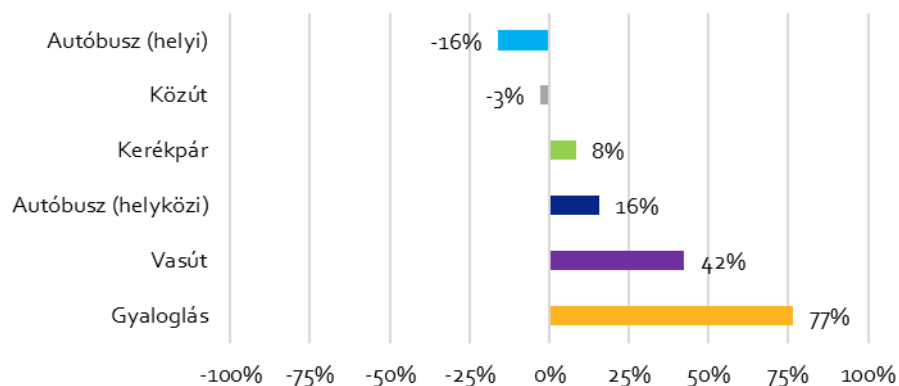
2-11. ábra: A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt

A városon kívüli közlekedés esetén is dominál a személygépkocsi használat, de viszonylag magas kerékpározók aránya is (5-12%) – főleg annak tekintetében, hogy kevés település irányában van kiépített kerékpáros nyomvonal. A vasúti közlekedés aránya is jónak mondható, a Székesfehérvárról induló utazásoknál megközelíti az autóbusszal közlekedők arányát, miközben jóval kevesebb település érhető el kötött pályán.

2.3. MEGLÉVŐ KÖZLEKEDÉSI RENDSZER ÉRTÉKELÉSE

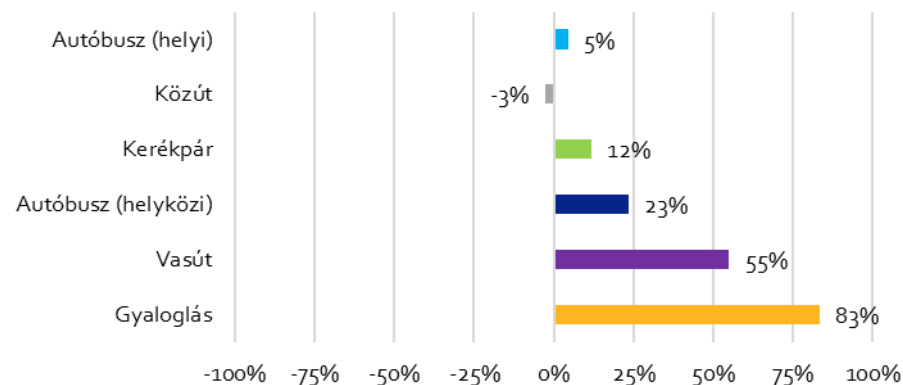
E fejezetben ismertetjük a Székesfehérváron **közlekedők elégedettségét a meglévő közlekedési rendszerrel kapcsolatban**. Az elégedettséget mérő kérdések célja a jelenlegi problémák feltárása, a fejlesztésre szoruló tényezők megismerése volt. A válaszok értékelése +100% és -100% között alakul, ahol a +100% esetén minden válaszadó teljes mértékben egyetért az adott kijelentéssel, míg -100% esetén egy válaszadó sem ért egyet, 0%-nál pontosan annyian értenek egyet amennyien nem.

A közlekedés meglévő feltételei közül a válaszadók leginkább a gyaloglási lehetőségekkel elégedettek, ezt követi a vasúti, majd a helyközi autóbusz közlekedés, utóbbi megítélése már csak ötöde az első helyen állónak. A válaszadók elégedetlenek a közúti közlekedéssel, amelynél csak a helyi autóbusz közlekedés mutat rosszabb képet.



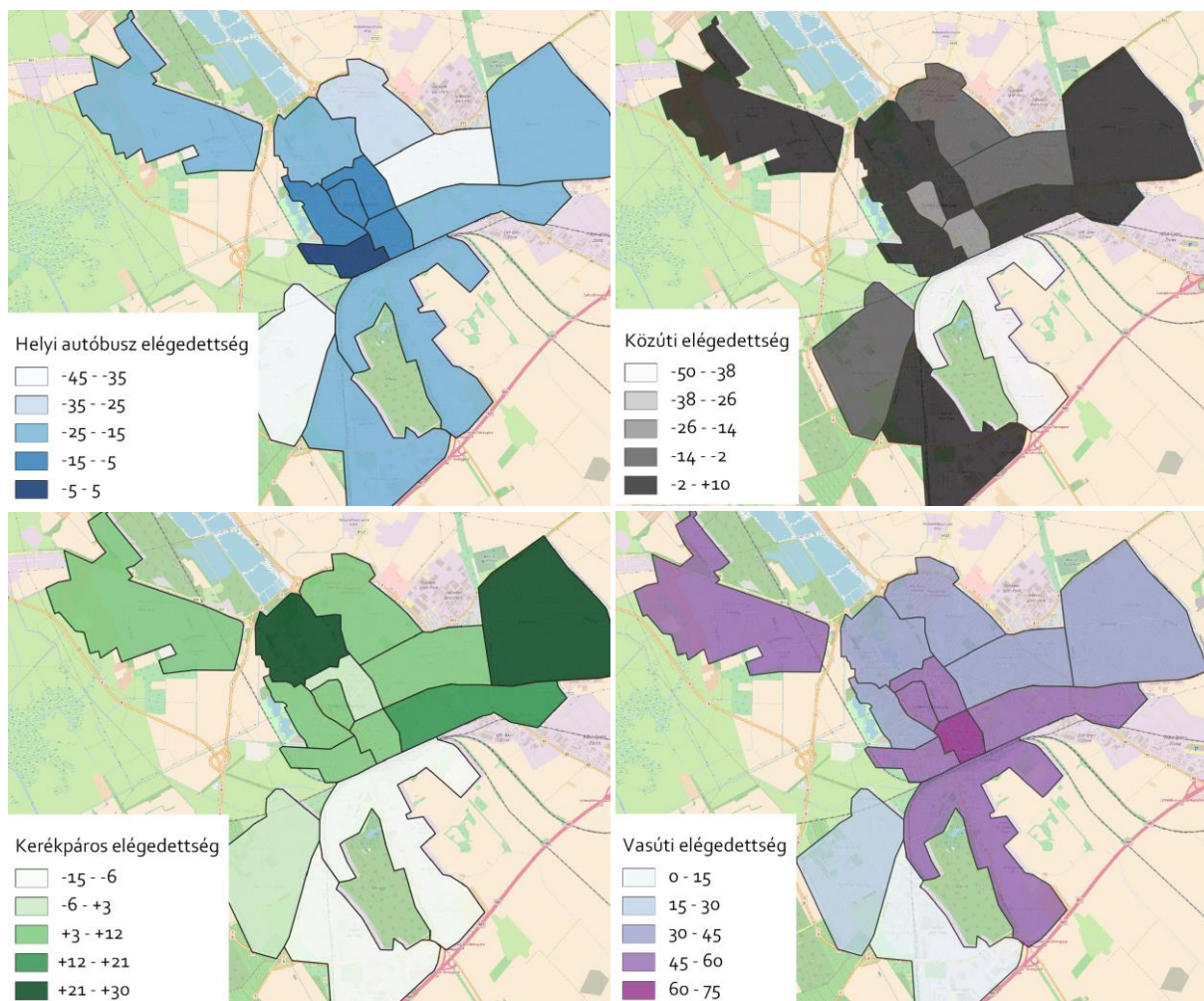
2-12. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség

A 2-12. ábra a teljes lakosság véleményét mutatja a közlekedési módokkal kapcsolatban, míg a 2-13. ábra csak az adott közlekedési módot használók elégedettségét mutatja. Érdekes, hogy szinte az összes közlekedési módról jobb véleménnyel vannak azok, akik legalább heti rendszerességgel közlekednek vele, mint azok, akik ennél ritkábban vagy soha. Általánosságban kijelenthető, hogy jobb véleménnyel vannak, kevesebb problémát látnak a heti szinten közlekedési eszközt használók.



2-13. ábra: Közlekedési módok feltételei kapcsolatos elégedettség a használók szerint

A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete a következő oldali ábrán látható. Csak azon városrészekről mutatunk be adatokat, ahonnan kellő számú lakos töltötte ki a kérdőívet.



2-14. ábra: A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete

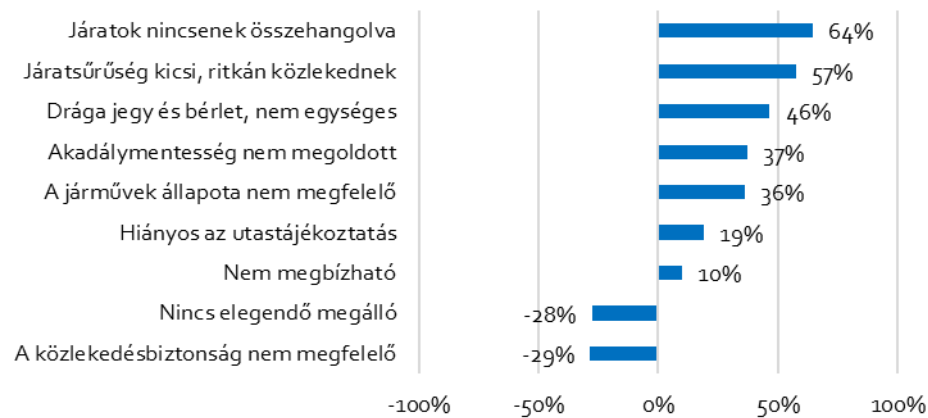
A helyi autóbusz közlekedés megítélése -45 és +5 között változott Székesfehérváron. A legjobb véleménnyel a helyi járatokról a városközpont közvetlen közelében lakók vannak, hisz több járat és jobb szolgáltatás érhető el számukra. A Maroshegy, Vezér utcák, Almássy és Fáy lakótelep környékén élőknek van a legtöbb problémájuk a közösségi közlekedéssel.

Jobban szórnak a közúti közlekedéssel kapcsolatos elégedettség adatai (-50 és +10 között). A város számos területén összességében pozitív a megítélése, míg Alsóvárosban a rendkívül negatív. Vélhetően a hiányos közúti kapcsolatok és a vasút elvágó hatása miatt.

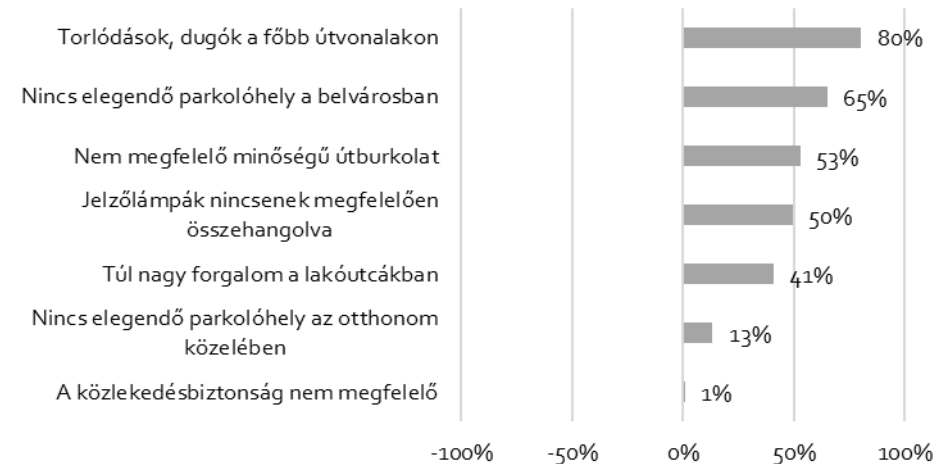
A kerékpáros közlekedés elégedettsége -15 és +30 között oszlik meg a megyeszékhelyen. Alsóváros, Rádiótelep, Sóstó, Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós lakótelep városrészekén élők általában rossz véleménnyel vannak a kerékpáros lehetőségekről, a város többi részén inkább pozitív.

A vasúti közlekedéssel kapcsolatban kapott jó vélemények – nem meglepő módon – elsősorban a vasútállomás közelében koncentrálódnak, attól távolodva egyre romlanak. Érdekes, hogy Rádiótelep, Sóstó városrésztől kaptuk a legnegatívabb eredményt, pedig a területen vasúti megállóhely is megtalálható.

A gyalogos közlekedésről nem készült ábra. A legnagyobb elégedettség vele kapcsolatosan a Belvárosban (+90) és közelében van, de semelyik városrészen sincs +30 alatt.



2-15. ábra: Helyi autóbusszos közlekedés problémáinak értékelése

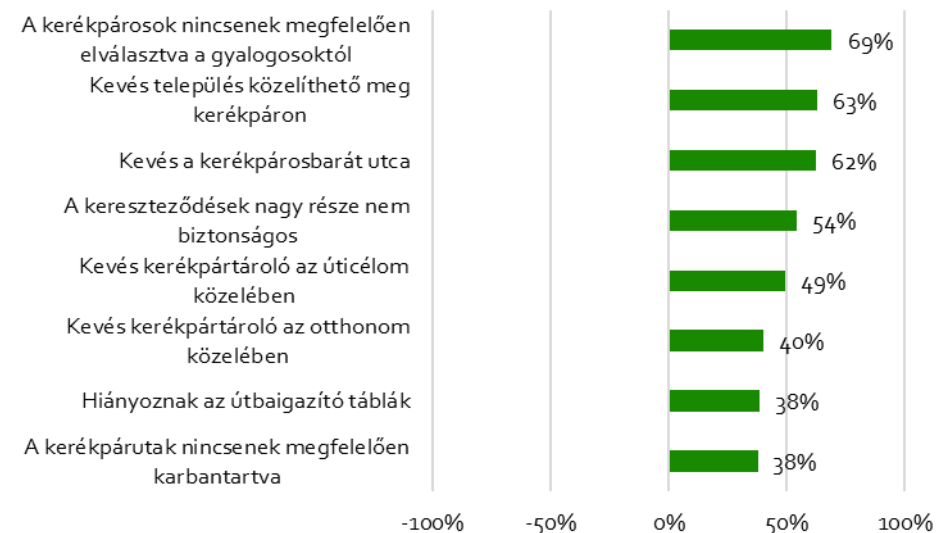


2-16. ábra: Közúti közlekedés problémáinak értékelése

A meglévő közlekedési rendszer problémáira részletesebben is kitért a felmérés, első körben a **helyi autóbusszos közlekedést** értékeljük. Az általunk elért lakosság szerint az összehangoltság hiánya és a meglévő alacsony járatsűrűség okozza a fő problémát. Ezt követi a drága, nem egységes jegy- és bérletrendszer, az akadálymentesség jelenlegi helyzete és a járművek állapota. Többen hiányolják a megfelelő utastájékoztatót és a megbízhatóságot. A megállóhelyek számával és a közlekedésbiztonsággal viszont a többség meg van elégedve. A heti szinten helyi autóbusszal járók átlagosan jobb véleménnyel vannak e közlekedési módról, kivételt képez két szempont: a járművek állapota 46%-ot, illetve az akadálymentesség helyzete 41%-ot kapott.

A meglévő **közúti közlekedési** módhoz kapcsolódó felmérés eredményeiből az derül ki, hogy a legtöbb probléma a főútvonalakon jelentkező torlódással, és Belvárosban található parkolóhelyek számával van. A válaszadók közül többen úgy gondolják, hogy az útburkolatok minősége nem megfelelő, a jelzőlámpák nincsenek megfelelően összehangolva, valamint, hogy a lakóutcákban is nagy a forgalom.

A kérdőívre érkezett válaszok a **kerékpáros közlekedés** tekintetében minden felvetett problémakört igaznak ítélték. A válaszokat és a jelenlegi trendeket figyelembe

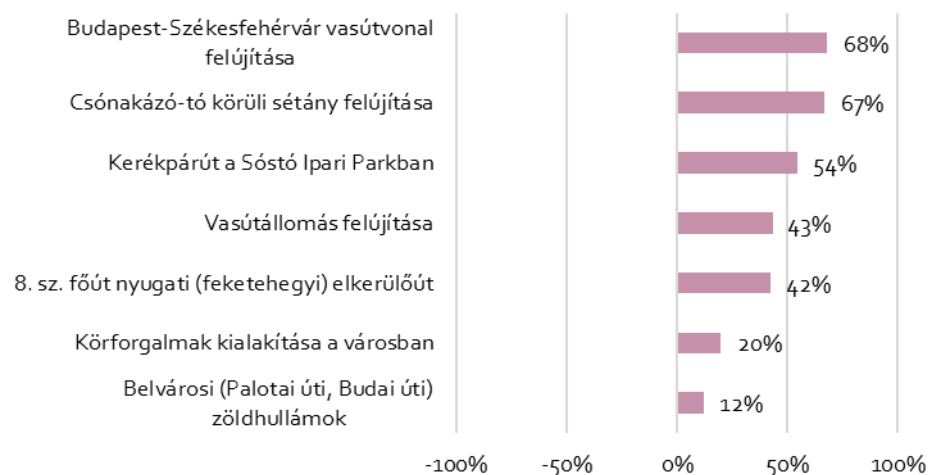


2-17. ábra: Kerékpáros közlekedési problémák értékelése

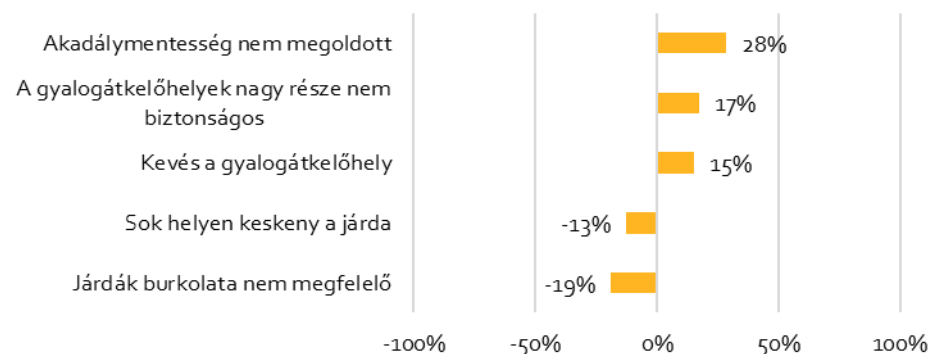
véve egyértelműen kijelenthető, hogy a lakosság igényli a kerékpározható városokat. A heti gyakorisággal kerékpárral közlekedők negatívabban értékelik a helyzetet, minden felsorolt szempontra kb. 7%-kal rosszabb véleményt adtak.

A **gyalogos közlekedéssel** kapcsolatosan kevesebb probléma érkezett. A válaszadók többsége szerint ugyanakkor valós probléma az akadálymentesség hiánya, illetve a nem megfelelő számú és kellően biztonságos gyalogátkelőhelyek.

A felmérés során megkérdeztük, hogy milyen mértékű az elégedettség a már **megvalósult fejlesztésekkel** kapcsolatban, amelyre erős pozitív válaszok érkeztek. A legkiemelkedőbb értékeket a vasútvonal és a Csónakázó-tó körüli sétány felújítása kapta. A két közúti beruházással (körforgalmak, zöldhullámok) való elégedettség – bár még mindig pozitív – de a csekély mértékű.



2-18. ábra: Korábbi fejlesztések lakossági elégedettsége



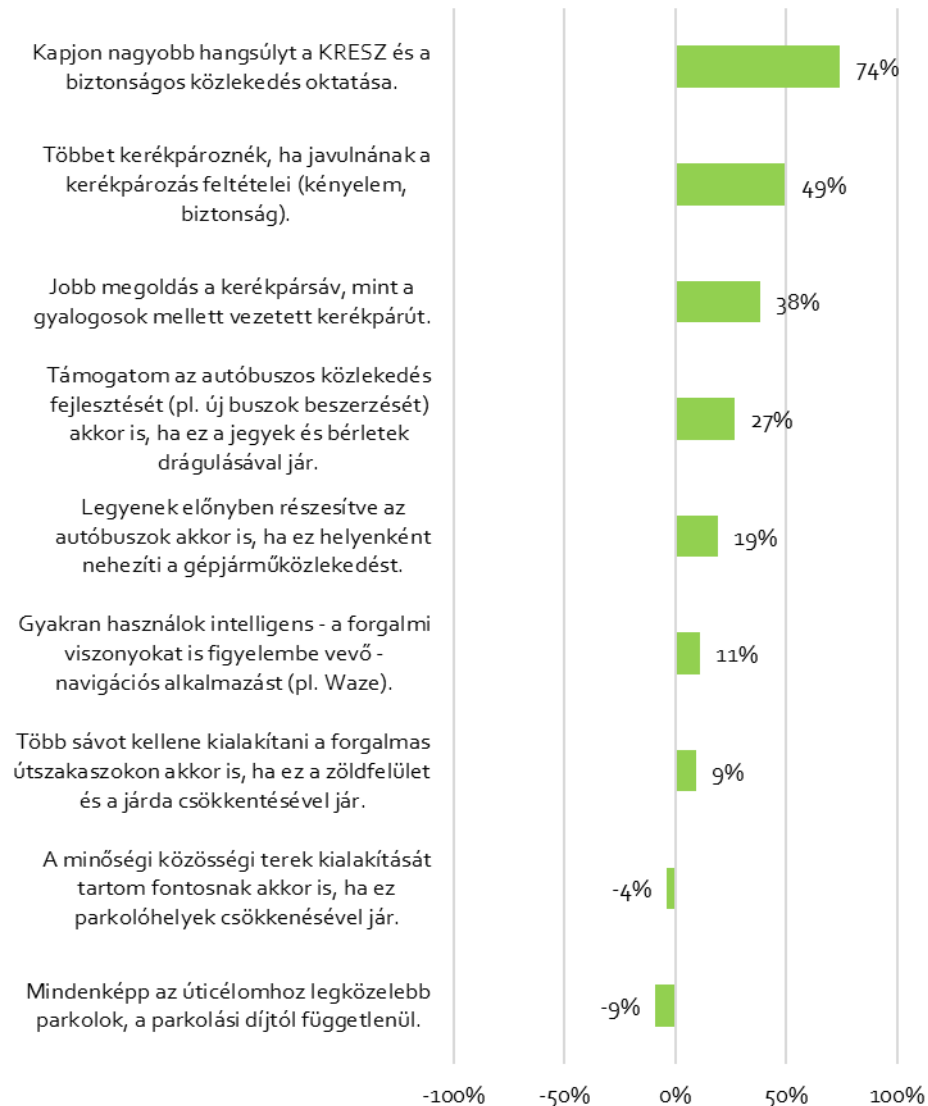
2-19. ábra: Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése

2.4. FEJLESZTÉSI IRÁNYOK ÉRTÉKELÉSE

A kérdőíves felmérés harmadik szakaszában a lakosság értékvalasztásának megismerését tűztük ki célul, amely által megtörténhetett a fejlődési irányok és prioritások azonosítása.

Először a közlekedési módok közötti preferenciákat és a mobilitási szokások változékonyságát mértük fel. Többségében sarkos állításokat fogalmaztunk meg emiatt, amelyekre adott válaszok szükségképp magában hordozzák a közlekedési módok között prioritási sorrendet. A megkérdezettek többsége egyetértett a következő oldalon látható kijelentésekkel, az alábbi kettő kivételével:

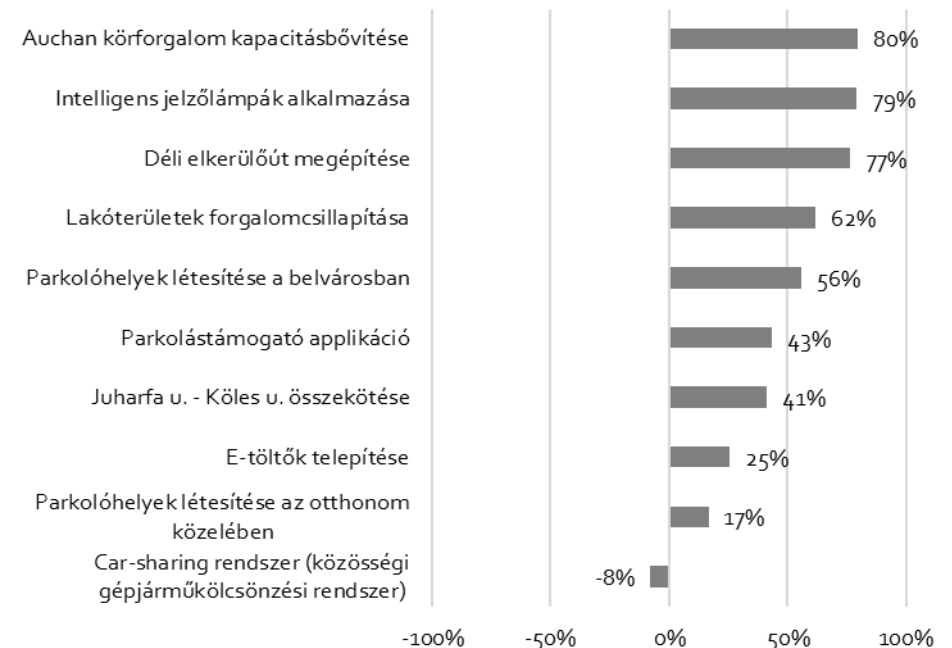
- Mindenképp az úticélomhoz legközelebb parkolok, a parkolási díjtól függetlenül.
- A minőségi közösségi terek kialakítását tartom fontosnak akkor is, ha ez parkolóhelyek csökkenésével jár.



2-20. ábra: Lakosság preferenciái

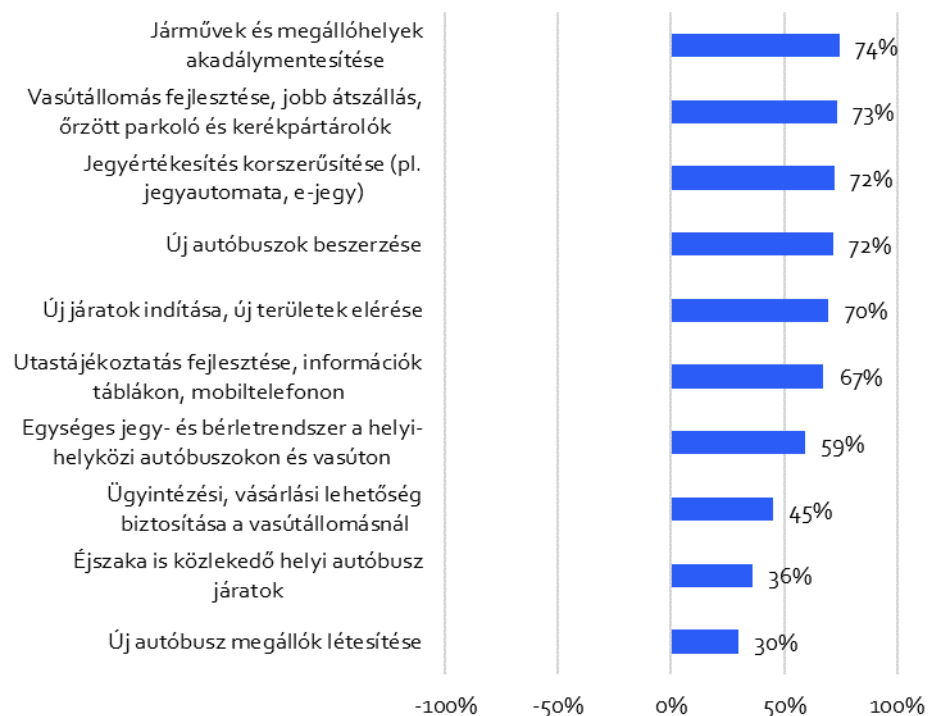
A komplex mobilitási szokások, vélemények elemzése után a közlekedési módokkénti fejlesztési irányokra kérdeztünk rá, kezdve a közúti közlekedéssel.

A válaszadók minden felvázolt **közúti közlekedési** fejlesztést fontosnak tartanak, kivéve a car-sharing rendszert. A válaszadók leginkább az utak állapotán szeretnének fejlődést látni, mely közül a válaszadók magasan a legfontosabbnak ítélték meg az Auchan körforgalom kapacitásbővítését, az intelligens jelzőlámparendszer kialakítását és a déli elkerülőút kiépítését. Nem meglepő, de a gépjárművel heti rendszerességgel közlekedők fontosabbnak tartják a belvárosi parkolóhelyek bővítését (63%), mint a lakóterületi forgalomcsillapítást (53%).



2-21. ábra: Közúti fejlesztések fejlesztése

A **közösségi közlekedés** fejlesztési javaslatok közül öt is 70%-on, valamint még kettő 50%-on felüli támogatást kapott. A heti rendszerességgel közösségi közlekedést használók természetesen mindegyik felsorolt elemet többre értékelték, mint a teljes minta: például az új autóbuszok beszerzését a gyakran tömegközlekedést használók 85%-a tartja fontosnak.

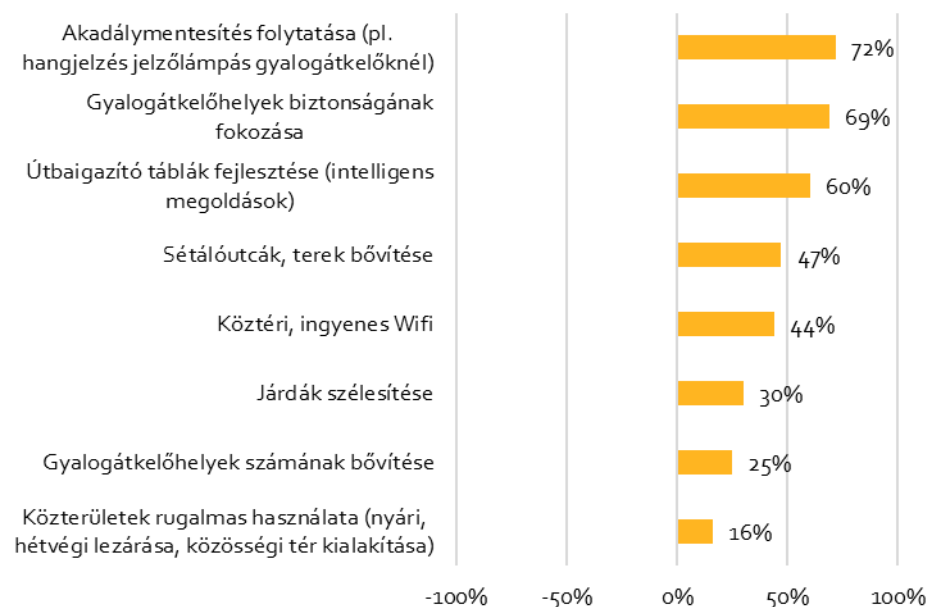


2-22. ábra: Közösségi közlekedés fejlesztései

A **kerékpáros közlekedés** kapcsán a vizsgálatba bevont fejlesztési elképzelések közül magas értékeket kapott a kerékpárutak építése a forgalmas és a településeket összekötő utak mentén. Minden fejlesztést támogattak, de a közösségi kerékpáros közlekedési rendszert (bérbicikli) viszonylag kis arányban. Érdekes, hogy míg a teljes megkérdezettek 19%-a tartja fontosnak az egyirányú utcák ellenirányú megnyitását a kerékpárosok számára, addig a gyakran kerékpározók 55%-a.



2-23. ábra: Kerékpáros közlekedési fejlesztések



2-24. ábra: Gyalogos közlekedési fejlesztések

A **gyalogos közlekedés**hez kapcsolódó igényfelmérésben a válaszadók a legfontosabbnak látták az általunk kitűzött fejlesztési alternatívák közül az akadálymentesítés folytatását, a gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozását. Minden fejlesztési javaslatot fontosnak ítélték, a legalacsonyabb értékkel a közterületek rugalmas használata rendelkezik.

A felsorolt fejlesztéseket összesítve kialakult egy erősrend, amely azt mutatja, hogy a kérdőívet kitöltők leginkább milyen típusú beavatkozásokat támogatnak. A tíz legfontosabb:

1. Auchan körforgalom kapacitásbővítése;
2. Intelligens jelzőlámpák alkalmazása;
3. Kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén;
4. Déli elkerülőút megépítése;
5. Autóbuszok és megállóhelyek akadálymentesítése;

6. Vasútállomás fejlesztése, jobb átszállás, őrzött parkoló és kerékpártárolók;
7. Jegyértékesítés korszerűsítése a helyi közösségi közlekedésben (pl. jegyautomata, e-jegy);
8. Közterek akadálymentesítésének folytatása (pl. hangjelzés jelzőlámpás gyalogátkelőknél);
9. Új autóbuszok beszerzése;
10. Új helyi járatok indítása, új területek elérése.

A vizsgálat kapcsán összeállított kérdőív lehetőséget biztosított a székesfehérvári lakosság igényeinek és problémáinak megismeréséhez.

2.5. SAJÁTSZAVAS VÁLASZOK ÉRTÉKELÉSE

A kérdőív utolsó pontja sajtószavas válaszadás, véleménynyilvánítás volt, amely során a kitöltőknek lehetőségük volt a városi közlekedési rendszerrel kapcsolatos további észrevételeik és véleményük megírására. Az összes kitöltő több, mint harmada (1113 fő), élt is ezzel a lehetőséggel, melyek megismerése nagymértékben hozzájárult egy olyan terv elkészítéséhez, melyet a teljes lakosság véleményét tükrözi, illetve amit mindenki magáénak érezhet.

2.5.1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A beérkezett vélemények több, mint fele a közúti közlekedésre vonatkozik. A válaszok könnyebb kezelhetősége érdekében több kategóriába sorolva mutatjuk be a leg-sűrűbben említett kijelentéseket gyakoriság szerinti sorrendben. A szorosan **infrastruktúrához kötődő megjegyzések** az alábbiak:

1. Várkörúton a kőfal a látótávolságot bekorlátozza, gyalogosok nehezen észlelhetők;
2. Várkörúton buszöblök kialakítása;
3. Mártírok útja - Seregélyesi út csomópontban a Mártírok útjáról a forgalmi irányok szétválasztása;

4. elkerülőút - Úrhida út csomópont hiánya;
5. Elkerülőút déli szakaszának megépítése;
6. Bakony utca - Maroshegy legyen összekötve;
7. 81. sz. főút gyorsforgalmi úttá bővítése;
8. Budai út - Alba ipari park összekötése;
9. Köles utca és Juharfa utca összekötése;

A székesfehérvári **parkolási viszonyokra** beérkezett észrevételek az alábbiak:

1. parkolóházak, mélygarázsok kialakítása a belvárosban;
2. a város több pontján ingyenes P+R (elsősorban a vasútállomás mellett);
3. több ingyenes (de minimum olcsóbb) parkoló kialakítása;
4. parkolók burkolatának javítása, murva helyett aszfalt borítás (pl. Alba pláza környékén);
5. mozgáskorlátozottak számára fenntartott parkolóhelyek kékre festése a jobb észrevehetőség érdekében, illetve számuk növelése;
6. járdán, zöldterületen történő parkolás nincs szankcionálva;
7. kevés parkolási lehetőség van a kórház környékén;
8. több elektromos autó töltőállomást;
9. több fa kellene a parkolóhelyek közé az árnyékolás miatt.

Az **útburkolat minőségével**, állapotával kapcsolatos meglátások gyakoriság szerinti sorrendben:

1. csatornafedlapok szintbehozása;
2. Pozsonyi út felújítása;
3. Móri út felújítása;
4. Vásárhelyi út felújítása;
5. Úrhidai út felújítása;
6. Budai út felújítása;
7. Berényi út felújítása;
8. Öreghegy útjainak felújítása;
9. Nagyszombati út felújítása;
10. Kelemen Béla út felújítása.

A sok beérkezett vélemény miatt külön kezeltük a **körforgalmak** kérdéskörét, amelyre az alábbiak voltak:

1. Király sor - Géza utca körforgalom indokolatlan;
2. Szent Vendel - Móri út csomópont körforgalommá történő átépítése;
3. Kicsi, szűk körforgalmak megszüntetése/újragondolása szükséges;
4. Horváth I. - Széchenyi u. csomópont körforgalommá történő átépítése;
5. Mátyás király krt. - Várkörút csomópont körforgalommá történő átépítése szükséges;
6. körforgalmak könnyebb észlelhetősége, felismerhetősége szükséges;
7. Gáz u. - Sarló u. csomópont körforgalommá történő átépítése javasolt;
8. Horváth I. - Prohászka u. csomópont körforgalommá történő átépítése;
9. Budai út - Nagyszombati utca csomópont körforgalommá történő átépítése javasolt;
10. Szent Vendel - Malom utca csomópont körforgalommá történő átépítése javasolt.

A **forgalomszabályozás és -irányítás** témakörében az alábbi hozzászólások érkeztek:

1. jelzőlámpás zöldhullámok átalakítása, finomhangolása (pl. Seregélyesi út, Szent Flórián körút, Palotai út, Budai út, Kadocsa út);
2. útfelújítások jobb ütemezése és tájékoztatása;
3. autópálya város menti szakaszának ingyenessé tétele;
4. jelzőlámpa zöldidejét visszaszámlálók hiánya;
5. Szekfű Gy. u.-ról a Várkörútra balra kanyarodás engedélyezése;
6. telezöld jelzőlámpák megszüntetése (kanyarodók a gyalogosok miatt feltorlódnak);
7. párhuzamos utcák egyirányúsítása;
8. Maroshegyre csak célforgalom hajthasson be.

Végül a kapott észrevételek szerint az alábbi útszakaszok és csomópontok környezetében jelentkezik gyakran **torlódás**:

1. Auchan előtti körforgalom;
2. Széchenyi utca;

3. Széchenyi - Horváth I. utcai csomópont;
4. Új-Csóri úti körforgalom;
5. Balatoni út;
6. Szent Flórián körúton a 81. sz. főút felé balra kanyarodó sáv;
7. Móri út;
8. Horváth I. utca - Prohászka út csomópont;
9. Kadocsa út;
10. Budai út;
11. Szabadságharcos út - Mészöly Géza u. csomópont;
12. Mészöly Géza utca.

2.5.2. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A közösségi közlekedés témakörben érkezett a sajtószavas válaszok egyharmada, amelyeket öt kategóriába osztottunk. A helyi autóbusz **járműflottá**jával kapcsolatban az alábbi megjegyzések érkeztek:

1. legyen új, környezetbarát járműflotta;
2. a járművek tisztasága nem megfelelő;
3. több a kerekesszékesek, babakocsisok számára kedvezőbb, alacsony-padlós jármű beszerzése;
4. a buszokon nem nyitható az ablak, a klíma pedig nem mindig működik;
5. alacsony kapacitással közlekednek a csuklósbuszok;
6. egységes járműfestés hiánya.

A **jegy- és bérletrendszerrel** kapcsolatos vélemények az alábbiak:

1. magas jegyárak a szolgáltatási színvonalhoz képest;
2. jegyautomaták legyenek kihelyezve a megállóba;
3. többféle (napi/hétvégi/heti) jegyek bevezetése,
4. családi kedvezmények bevezetése;
5. kombinált jegy- és bérletrendszer bevezetése (vasút, helyközi és helyi);
6. áttérés az idő alapú menetjegyre;
7. jegypénztárak hosszabb nyitvatartása;

8. a papíralapú jegyrendszer kivezetése.

Az **autóbuszos infrastruktúrához** tartozó vélemények az alábbiak:

1. autóbusz pályaudvar áthelyezése a vasútállomás mellé;
2. buszmegállók felújítása, fedett buszmegállók kialakítása;
3. kisebb átszállási távolságok legyenek (a buszmegállók egymáshoz közelebb helyezése);
4. parkolósávok helyén buszsávok alkalmazása;
5. Új-Csóri útra buszsáv szükséges.

Az autóbuszos közlekedés **utastájékoztatásához** kapcsolódó észrevételek:

1. főbb megállóban elektronikus (valós idejű) utastájékoztatást;
2. mobil applikáció hiánya;
3. az autóbuszokon történő utastájékoztatás hiánya (járattérkép, hangos utastájékoztatás stb.);
4. idegen nyelvű tájékoztatás hiánya.

A helyi autóbushálózat **menetrendjére, vonalhálózatára** vonatkozó észrevételek:

1. ritkán közlekedő autóbuszjáratok;
2. helyi autóbuszjáratok jobb összehangolása;
3. autóbushálózat fejlesztése;
4. éjszakai buszok bevezetése, járatsűrítés (legalább szünidőben és hétvégén);
5. vasútra ráhordó és elhordó járatok igazodjanak a vonatinduláshoz;
6. Öreghegy autóbusszal történő feltárásának növelése;
7. gyakori késések kiküszöbölése;
8. Feketehegy, Maroshegy buszközlekedése nem kielégítő;
9. a kórház és a piactér nem mindenhol megközelíthető busszal (pl. Maroshegy, Kadocsa út, Öreghegy);
10. túl hosszú menetidő az egyes járatokon;
11. Alba ipari park elérhetőbbé tétele;
12. legyenek körjáratok csökkentve ezáltal az átszállások számát;

13. ne legyenek körjáratok;
14. iskolabuszok bevezetése;
15. Szárazrét - Videoton közvetlen autóbuszjárat hiánya.

2.5.3. KERÉKPÁROS KÖZLEKEDÉS

Körülbelül minden 8. észrevétel a Székesfehérvár kerékpáros közlekedés jelenlegi helyzetére vonatkozott, amelyek közül a leggyakrabban említettek az alábbiak:

1. kerékpárút-hálózat fejlesztése, meglévő nyomvonalak összekötése;
2. kerékpáros felfestések hiányosak, kopottak;
3. pusztán felfestéssel elválasztott kerékpár- és gyalogutak megszüntetése;
4. kerékpártárolók fejlesztése és bővítése;
5. kerékpárutak megfelelő burkolattal való ellátása;
6. kerékpáros nyomvonalak biztonságosabbá tétele;
7. Maroshegyről nehéz bejutni a belvárosba kerékpárral;
8. kerékpárutak bővítése a környező települések felé;
9. bérkerékpárrendszer bevezetése (MOL Bubi mintájára);
10. a járdán közlekedő kerékpárosok veszélyeztetik a gyalogosokat;
11. Széchenyi úti kerékpáros nyomvonal folytatása;
12. városi kerékpáros térképek kihelyezése;
13. Székesfehérvár-Kisfalud közötti kerékpárút szűk;
14. Széchenyi út - Balatoni út között nem biztonságos az átkelés;
15. Úrhida, Sárszentmihály felé kerékpárút hiányzik;
16. Sóstói ipari park - Rádió lakótelep kerékpáros kapcsolata hiányzik;
17. kerékpáros nyomvonal kialakítása az Alba ipari zóna irányába.

2.5.4. GYALOGOS KÖZLEKEDÉS

Sajnálatos módon a vélemények kevesebb, mint 5%-a érkezett csak a gyalogos közlekedéshez kapcsolódóan. A legtöbbek által említettek gyakoriság szerint:

1. járdaszegélyek akadálymentesítése, burkolatok minőségének javítása (babakocsival és kerekesszékekkel nehézkes a használat);
2. további belvárosi sétálóutcák, közösségi terek létrehozása;
3. gyalogátkelő helyek jobb megvilágítása, láthatóvá tétele (pl. Balatoni út OMV közelében, József Attila utcában);
4. járda nem minden városrészben kiépített (pl. Öreghegy, Maroshegy, Fecskepart);
5. hosszabb zöldidő a gyalogátkelőhelyeken;
6. Balatoni úti vasúti felüljáró gyalogos és kerékpáros fejlesztése;
7. sok helyen villanyoszlop van a járda közepén, nehezítik a közlekedést;
8. járdák mentén fák ültetése, közterületek minőségi fejlesztése.

2.5.5. ÖSSZEZÉS

A fejezet összegzéseként az egyéni, sajtószavas megjegyzéseket összegeztük, rangsoroltuk a témájuk előfordulási gyakorisága szerint. Az első tíz helyből négy-négy a közösségi és az egyéni gépjármű közlekedés szolgáltatási minőségével kapcsolatos, míg a kerékpáros és a gyalogos közlekedést érintő észrevételből csak egy-egy került be.

- 1 Ritkán közlekedő autóbusszjáratok
- 2 Jelzőlámpás zöldhullámok átalakítása, finomhangolása
- 3 Parkolóházak, mélygarázsok kialakítása a belvárosban
- 4 Várkörúton kőfal a látótávolságot bekorlátozza
- 5 Auchan előtti körforgalom kapacitásának növelése
- 6 Helyi autóbusszjáratok jobb összehangolása
- 7 A város több pontján ingyenes P+R parkoló létesítése
- 8 Kerékpárút-hálózat fejlesztése
- 9 Magas jegyárak a szolgáltatási színvonalhoz képest
- 10 Legyen új, környezetbarát járműflotta

2-25. ábra: A tíz leggyakoribb problémakör az észrevételek közül

A kérdőív szabad hozzászólásokkal való kiegészítése hitelesebbé teszi a képet a közlekedési helyzetről. A kérdőív során beérkezett válaszok, hozzászólások és javaslatok egyaránt hozzájárultak egy magasabb minőségű mobilitási terv kialakításához.

2.6. KÉRDŐÍV

1. Az ön neve?

Férfi

Nő

2. Ön melyik korcsoportba tartozik?

20 év alatti

21-30 év közötti

31-40 év közötti

41-50 év közötti

51-60 év közötti

61 év feletti

3. Ön melyik városrészben, településen lakik?

Feketehegy-Szárazrét

Szedreskerti lakónegyed

Fecskeparti ltp., Felsőváros

Palotaváros

Belváros

Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós ltp.

Vezér utcák, Almássy és Fáy lakótelep

Öreghegy

Tóváros, Horvát István ltp.

Vasútállomás környéke

Ráchegy, Búrtelep, Kórház környéke

Maroshegy

Rádiótelep, Sóstó

Alsóváros

Börgönd

Kisfalud

Csala

Egyéb

4. Ön melyik városrészbe, településre utazik a leggyakrabban?

Szedreskerti lakónegyed

Fecskeparti ltp., Felsőváros

Palotaváros

Belváros

Víziváros, Ősz utca környéke, Ybl Miklós ltp.

Vezér utcák, Almássy és Fáy lakótelep

Öreghegy
Tóváros, Horvát István ltp.
Vasútállomás környéke
Ráchegy, Búrtelep, Kórház környéke
Maroshegy
Rádiótelep, Sóstó
Alsóváros
Börgönd
Kisfalud
Csala
Egyéb

5. Milyen közlekedési eszközök állnak rendelkezésre az Ön számára az alábbiak közül?

Személyautó (vezető, saját vagy családi tulajdonú gépjármű)
Személyautó (vezető, céges tulajdonú gépjármű)
Személyautó (utas)
Motorkerékpár
Kerékpár
Autóbuszbérlet (helyi)
Autóbuszbérlet (helyközi)
Vasúti bérlet
Egyik sem

6. Az alábbi közlekedési módok közül Ön melyeket használja leggyakrabban városon belüli úticél esetén?

Gyaloglás (több, mint 5 perc)	Kerékpár
Motorkerékpár	Taxi
Személyautó	Autóbusz

7. Miért az előző kérdésben megadott közlekedési eszközt választja utazásai során?

- Fontos számomra, hogy a leggyorsabb megoldást válasszam.
- Fontos számomra, hogy rugalmasan – ne időhöz kötve – tudjak közlekedni.
- Fontos számomra, hogy a legolcsóbb megoldást válasszam.

- Közlekedési szempontból megbízható, színvonalas eszközt választok.
- A lehetőségek közül ez a legbiztonságosabb.
- Nem engedhetek meg magamnak mást.
- A környezetet leginkább kímélő megoldást választok.
- Olyan távolságban közlekedem, ahol csak ez a megoldás lehetséges számomra.
- Meglévő utazási kedvezményem, bérletem miatt döntök így.

8. Ön melyik közlekedési módot használja heti rendszerességgel városon belüli utazásai során?

- Személyautó
- Autóbusz
- Motorkerékpár
- Kerékpár
- Gyaloglás (több, mint 5 perc)
- Taxi

9. Ön melyik közlekedési módot használja heti rendszerességgel városon kívüli utazásai során?

- Személyautó
- Telekocsi
- Autóbusz
- Vasút
- Motorkerékpár
- Kerékpár

10. Az Ön véleménye szerint mennyire egyszerű, könnyű közlekedni az alábbi közlekedési módokkal Székesfehérvár vonatkozásában?

- Közúti (személygépkocsi)
- Autóbusz (helyi)
- Autóbusz (helyközi)
- Kerékpár
- Gyaloglás

Válaszlehetőségek:

Teljesen egyszerű, könnyű

Kis mértékben egyszerű, könnyű

*Inkább bonyolult, nehéz
Nem foglal állást*

Teljes mértékben bonyolult, nehéz

11. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek a székesfehérvári helyi autóbusesz közlekedésre?

- Járatok nincsenek összehangolva.
- Járatsűrűség kicsi, ritkán közlekednek.
- Nincs elegendő megálló.
- Akadálymentesség nem megoldott.
- Drága jegy és bérlet, nem egységes a helyi-helyközi járatokon.
- Nem megbízható (késések, járatkimaradások).
- A járművek állapota nem megfelelő.
- A közlekedésbiztonság nem megfelelő.
- Hiányos az utastájékoztató.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

12. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Székesfehérvár közötti közlekedésére?

- Torlódások, dugók a főbb útvonalakon
- Túl nagy forgalom a lakóutcákban
- Nem megfelelő minőségű burkolat
- Nincs elegendő parkolóhely a belvárosban
- Nincs elegendő parkolóhely az otthonom közelében
- Jelzőlámpák nincsenek összehangolva
- A közlekedésbiztonság nem megfelelő.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

13. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Székesfehérvár kerékpáros közlekedésére?

- Kevés a kényelmesen, biztonságosan kerékpározható utca.
- Kevés település közelíthető meg biztonságosan kerékpáron.
- A kereszteződések nagy része nem biztonságos a kerékpárosok számára

- Kevés kerékpártároló az otthonom közelében
- Kevés kerékpártároló az úticélom közelében
- Hiányoznak az útbaigazító táblák, térképek.
- A kerékpárforgalom nincsen megfelelően elválasztva a gyalogosoktól.
- A kerékpárutak nincsenek megfelelően karbantartva.

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

14. Ön szerint az alábbi problémák közül melyek jellemzőek Székesfehérvár gyalogos közlekedésére?

- Járdák burkolata nem megfelelő
- Sok helyen keskeny a járda
- Kevés a gyalogátkelőhely
- A gyalogátkelőhelyek nagy része nem biztonságos.
- Akadálymentesség nem megoldott

Válaszlehetőségek:

Nem igaz *Inkább nem igaz* *Inkább igaz*
Jellemzően igaz *Nem foglal állást*

15. Ön mely kijelentésekkel ért egyet az alábbiak közül?

- A minőségi közösségi terek kialakítását tartom fontosnak akkor is, ha ez parkolóhelyek csökkenésével jár.
- Mindenképp az úticélomhoz legközelebb parkolok, a parkolási díjtól függetlenül.
- Gyakran használok intelligens - a forgalmi viszonyokat is figyelembe vevő - navigációs alkalmazást (pl. Waze) utazásaim során.
- Több sávot kellene kialakítani a forgalmas útszakaszokon akkor is, ha ez a zöldfelület és a járda csökkentésével jár.
- Kapjon nagyobb hangsúlyt a KRESZ és a biztonságos közlekedés oktatása.
- Legyenek előnyben részesítve az autóbuszok akkor is, ha ez helyenként nehezíti a gépjárműközlekedést.
- Jobb megoldás a kerékpársáv, mint a gyalogosok mellett vezetett kerékpárút.

- Támogatom az autóbuzsos közlekedés fejlesztését (pl. új buszok beszerzését) akkor is, ha ez a jegyek és bérletek drágulásával jár.
- Többet kerékpároznék, ha javulnának a kerékpározás feltételei (kényelem, biztonság).

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem ért egyet Inkább nem ért egyet Inkább egyetért
Teljes mértékben egyetért Nem foglal állást*

16. Kérem, értékelje a Székesfehérváron már megvalósult fejlesztéseket!

- Vasútállomás felújítása
- 8. sz. főút nyugati (feketehegyi) elkerülőút
- Budapest-Székesfehérvár vasútvonal felújítása
- Körforgalmak kialakítása a városban
- Belvárosi (Palotai úti, Budai úti) zöldhullámok
- Kerékpárút a Sóstó Ipari Parkban
- Csónakázó-tó körüli sétány felújítása

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem elégedett Inkább elégedetlen Inkább elégedett
Teljes mértékben elégedett Nem ismeri*

17. Kérem értékelje az alábbi közúti fejlesztések szükségességét!

- Déli elkerülőút megépítése
- Lakóterületek forgalomcsillapítása
- Parkolóhelyek létesítése a belvárosban
- Parkolóhelyek létesítése az otthonom közelében
- Juharfa u. - Köles u. összekötése
- Auchan körforgalom kapacitásbővítése
- Intelligens jelzőlámpák alkalmazása
- Parkolástámogató applikáció
- Car-sharing rendszer (közösségi gépjárműkölcsonzési rendszer)
- E-töltők telepítése

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem fontos Inkább nem fontos Közepesen fontos
Nagyon fontos Nem foglal állást*

18. Kérem, értékelje az alábbi közösségi közlekedési fejlesztések szükségességét!

- Új autóbuzsok beszerzése
- Új autóbusz megállók létesítése
- Új járatok indítása, új területek elérése
- Éjszaka is közlekedő helyi autóbusz járatok
- Utastájékoztató fejlesztése, járatinformációk táblákon, mobiltelefonon
- Egységes jegy- és bérletrendszer a helyi-helyközi autóbuzsokon és vasúton
- Vasútállomás fejlesztése, jobb átszállás biztosítása, őrzött parkoló és kerékpártárolók
- Jegyértékesítés korszerűsítése (pl. jegyautomata, e-jegy)
- Ügyintézési, vásárlási lehetőség biztosítása a vasútállomáson
- Járművek és megállóhelyek akadálymentesítése

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem fontos Inkább nem fontos Közepesen fontos
Nagyon fontos Nem foglal állást*

19. Kérem, értékelje az alábbi kerékpáros fejlesztések szükségességét!

- Kisforgalmú utcák kerékpározhatóvá tétele
- Kerékpárutak építése a forgalmasabb utak mentén
- Településeket összekötő kerékpárutak kiépítése
- Tárolók kialakítása az utcélom közelében
- Zárható kerékpártárolók létesítése az otthonom közelében
- Bérbicikli rendszer kiépítése
- Egyirányú utcák ellenirányú megnyitása a kerékpárosok számára
- Irányhelyes kerékpársávok kialakítása
- Több tájékoztató és információs táblák a kerékpárosok számára

Válaszlehetőségek:

*Egyáltalán nem fontos Inkább nem fontos Közepesen fontos
Nagyon fontos Nem foglal állást*

20. Kérem, értékelje az alábbi gyalogos közlekedési fejlesztések szükségességét!

- Járdák szélesítése
- Gyalogátkelőhelyek számának bővítése

- Gyalogátkelőhelyek biztonságának fokozása
- Akadálymentesítés folytatása (pl. hangjelzés jelzőlámpás gyalogátkelők-nél)
- Útbaigazító táblák fejlesztése (intelligens megoldások)
- Sétálóutcák, terek bővítése
- Köztéri, ingyenes Wifi
- Közterületek rugalmas használata (utak nyári, hétfégi lezárása, közösségi tér kialakítása)

Válaszlehetőségek:

<i>Egyáltalán nem fontos</i>	<i>Inkább nem fontos</i>	<i>Közepesen fontos</i>
<i>Nagyon fontos</i>	<i>Nem foglal állást</i>	

Kérem, írja le véleményét Székesfehérvár közlekedési rendszeréről, lehetséges változtatásainak lehetőségeiről!

3. PROJEKTEK MEGHATÁROZÁSA, ÉRTÉKELÉSE

Az egyes intézkedések alá tartozó **projektek azonosítása egy többlépcsős folyamat során történt, amelynek része volt a célrendszerhez való kapcsolódás, megvalósíthatóság, előkészítettség, a várható költségek és hasznok meghatározása.** Az első lépcső különböző településfejlesztési dokumentumokban és közlekedésfejlesztési tervekben megtalálható projektek összegyűjtése volt. Ezt követte a partnerségi egyeztetéseken elhangzott további fejlesztések listázása, a meglévő projektlista frissítése. A folyamat végeztével összeálltak a 82 db projektet tartalmazó intézkedéscsoportok. A projektek az alábbi forrásból származnak:

- Székesfehérvár MJV Integrált Településfejlesztési Stratégia 2014-2020;
- Székesfehérvár MJV Településfejlesztési Konceptiója 2014-2030
- Székesfehérvár MJV Integrált Területi Program;
- Székesfehérvár MJV Szerkezeti Terve;
- Local Agenda 21 - A Fenntartható Fejlődés Helyi Programja;
- Székesfehérvár MJV elkészült Kerékpárforgalmi Hálózati Tervei;
- Székesfehérvár Közlekedésfejlesztési Konceptiója;
- Székesfehérvári Intermodális Regionális Közösségi Közlekedési Központ kialakítása Részletes Megvalósíthatósági Tanulmány;
- egyéb szakági terv;
- online lakossági felmérés;
- megbeszéléseken elhangzottak.

Mind az intézkedések meghatározásába, mind a projektek azonosításába, valamint az értékelésébe próbáltuk minél szélesebb körbe bevonni a városi közlekedési rendszert használókat. A tapasztalatuk a meglévő állapotról, és véleményük a tervezett projektekről rendkívül hasznos, hisz ők lesznek a fejlesztések következményeinek élvezői vagy elszenvedői.

A projektek kis kivételtől eltekintve nem egymástól független beavatkozások, hanem egymásra szoros vagy gyenge hatással rendelkeznek, illetve sokszor egymás létesítési

előfeltételei is. Az értékelés során ezt nem vizsgáltuk, önállóan, egymástól függetlenül tekintettük az egyes projekteket. Az egymásra épülés logikáját külön fejezet tartalmazza.

A projektekhez rövid műszaki tartalmat állítottunk össze. Törekedtünk minél tömörebb, és pontosabb leírás készítésére lévén e tervnek nem része minden projekt részletes megtervezése, specifikációinak meghatározása. Bizonyos projektek viszont távlati ütemezésük, vagy beavatkozásuk jellege miatt erős bizonytalanság terheli, ezért műszaki tartalmi leírása hiányosnak tűnhet.



3-1. ábra: Tervezés és felhasználói tapasztalatok

Néhány esetben az adott projekt függőségi viszonyban van más, SUMP keretein túlmutató fejlesztéssel, azaz önmagában nem valósulna meg vélhetően, csak annak részeként. Ilyenkor **megjelölésre került a törzsberuházás neve is**.

Meghatározó tényező az egyes projektek esetén, hogy milyen mértékben vannak előkészítve, és mennyire elfogadottak. Fontossága abban rejlik, hogy számos szempontra is erős hatással van. Például egy kevésbé előkészített projekt műszaki tartalma még nagymértékben változhat, amely erős bizonytalanságot okoz a várható létesítési költségek, és hatások becslése során. Mivel **a fejlesztések előkészítettsége igen változó**, ezért szükséges volt az ilyen jellegű kategorizálásra. Különösen a projektek végső értékelési pontszámánál jelenik majd meg e tényező az érvényesség határa definiálásánál. Az előkészítettség, előrehaladottság kapcsán az alábbi szinteket határoztuk meg:

Pont	Kategória
5	a projekt biztosan megvalósul, allokálva van forrás
4	a projekthez készült engedélyezési/kivitelezési terv
3	a projekthez készült tanulmány terv/RMT
2	a projekt szerepelt már fejlesztési dokumentumban
1	a projekt a SUMP tervezése során fogalmazódott meg

3-1. táblázat: Előkészítettség szintjének értékelése

A meghatározott projekteket **nyolc szempont alapján értékeltük, elkülönítve a várható költségeket és a hasznokat**. Minden projekt értékelve lett az összes szempont szerint egy előre meghatározott, egységes rendszerben. A pénzügyi kiadásokat és negatív hatásokat mínusz előjellel, míg a bevételeket és pozitív hatásokat pozitív előjellel vettük figyelembe. A szempontok az alábbiak voltak:

- létesítési költség;
- fenntartási költség;
- környezeti hatás;
- társadalmi hatás;
- gazdasági hatás;
- élhető város;
- közlekedésbiztonság;
- területi hatás.

A **létesítési költségek** kapcsán csak néhány projekt esetén álltak rendelkezésre pontos értékek, amelyekre részletesebb tervek elkészültek már. A projektek többségénél ennél fogva szükséges volt az építési, vagy telepítési költségek szakértő becslésére. A korábban meghatározott előkészítettség szintje tehát minél magasabb annál pontosabban történhetett meg a költségek becslése. A bizonytalanságok kezelése érdekében az alábbi intervallumokat definiáltuk:

Pont	Kategória
-1	10 millió alatt
-2	10-100 millió Ft között
-3	100-500 millió Ft között
-4	500-1000 millió Ft között
-5	1000 millió Ft felett

3-2. táblázat: Létesítési költségek értékelése

A **fenntartási költségek** meghatározásakor mindig a projekt nélküli esethez viszonyítva értékeltük a fejlesztést. Vagyis azt hasonlítottuk össze, hogy hogyan alakulnak a fenntartási költségek a projekt elmaradása, illetve megvalósulása esetén. Kialakultak emiatt pozitív és negatív előjelű értékek is az alábbi táblázat szerint.

Pont	Kategória
5	fenntartási költség hatalmas mértékben csökken/rendkívül jelentős bevétel keletkezik
4	fenntartási költség jelentősen csökken/jelentős bevétel keletkezik
3	fenntartási költség csökken/bevétel keletkezik
2	fenntartási költség kis mértékben csökken/csekély bevétel keletkezik
1	fenntartási költség minimálisan csökken/minimális bevétel keletkezik
0	fenntartási költség nem változik
-1	fenntartási költség minimálisan nő/minimális bevétel esik ki
-2	fenntartási költség kis mértékben nő/csekély bevétel esik ki
-3	fenntartási költség növekszik/bevétel esik ki
-4	fenntartási költség jelentősen nő/jelentős bevétel esik ki
-5	fenntartási költség hatalmas mértékben nő/rendkívül jelentős bevétel esik ki

3-3. táblázat: Fenntartási költségek értékelése

A környezeti, társadalmi, gazdasági, élhető város és közlekedésbiztonsági hatások értékeinek becsléséhez bemeneti adat volt a KonSULT Policy Guidebook oldalon fellelhető információk. A KonSULT a Leedsi Egyetem Közlekedéstudományi Intézete munkája, amely bemutat 64 intézkedéstípust, valamint részletesen minősíti azokat, az alapján, hogy milyen szinten járulnak hozzá bizonyos célok eléréséhez (ezeket konkrét esettanulmányokkal is alátámasztja). Az oldalon szereplő intézkedések értékeléseit szakértői csoport bevonásával hozzáillesztettük Székesfehérvár helyi adottságaihoz, valamint a konkrét projektekhez.

A hatások számszerűsítésekor szintén a projekt nélküli esethez viszonyítottunk. A környezeti hatáshoz a levegőminőség, zajterhelési valamint minőségi zöldfelületi változásokat tartoznak. A társadalmi hatás esetén az egészségi állapot, az időmegtakarítás, a hozzáférhetőség, az elérhetőség, és a társadalmi egyenlőség szempontjait vettük figyelembe. A gazdasági hasznoknál a projekt gazdasági növekedésre, munkanélküliség csökkentésére, gazdasági szereplők helyzetére gyakorolt hatását becsültük meg. Élhető város alatt olyan települést értünk, ahol a gyalogosok és kerékpárosok számára megfelelő közlekedési feltételek biztosítottak, továbbá a szabadidő eltöltésére magas minőségű és volumenű kulturális, társasági és rekreációs lehetőségek állnak rendelkezésre. Ezek alapján tehát az élhető város hatásnál azt vizsgáltuk, hogy az adott fejlesztés következtében mekkora előrelépés vagy visszalépés történik ez irányban. A közlekedésbiztonság esetén azt becsültük meg, hogy az adott projekt milyen hatással bír a közlekedési balesetek és konfliktusok számára.

Az eddig bemutatott hét szempontot nem azonos súllyal vettük figyelembe, hanem a költség-haszon elemzés során alkalmazott módszerek szerint **minden szempontoz egy súlyarányt rendeltünk**. Az így összegzett értéket **ezt követően megszoroztuk a területi hatást figyelembe vevő tényezővel**. Fontos ugyanis megkülönböztetni a lokális (pl. egy csomópontra vonatkozó) hatásokat a nagyobb kiterjedésűektől (pl. térséget érintő). A területi hatás pontrendszerét a 3-5. táblázat mutatja.

Pont	Kategória
5	erős közvetlen pozitív hatás
4	közepes közvetlen pozitív hatás
3	gyenge közvetlen pozitív hatás
2	erős közvetett pozitív hatás
1	gyenge közvetett pozitív hatás
0	nincs hatás/hatások kiegyenlítik egymást
-1	gyenge közvetett negatív hatás
-2	erős közvetett negatív hatás
-3	gyenge közvetlen negatív hatás
-4	közepes közvetlen negatív hatás
-5	erős közvetlen negatív hatás

3-4. táblázat: Hatások értékelése

Pont	Kategória
0,4	lokális hatás
0,7	városrésze kiterjedő hatás
1	városra kiterjedő hatás
1,3	funkcionális városra kiterjedő hatás
1,6	funkcionális városon túlnyúló hatás

3-5. táblázat: Területi hatás értékelése



3-2. ábra: Szempontok súlyarányai

Az így kialakult rangsor jól prezentálja a projektértékelés során definiált szempontok fajsúlyát a fejlesztés végső értékelésében. Az értékek elméleti szinten -1000 és +1000 értékek között mozoghatnak attól függően milyen hatásokkal és költségekkel járnak. Az összehasonlítást nem e szélsőséges (gyakorlatilag lehetetlen) értékekhez viszonyítva végeztük, hanem egymáshoz képesti elhelyezkedésük alapján. Fontos megjegyezni, hogy a **negatív összértékű projekt azt jelenti, hogy a költségigénye és a várható hatásai miatt pusztán a fenntarthatósági, és az újszerű mobilitási elvek szerint nem térül meg a projekt, de megvalósulása más – jelen tervben nem szám-szerűsített, vagy eltérő súllyal figyelembe vett – költségek és hasznok alapján akár támogatható.**

A különböző szinten előkészített projektekhez tartozó végső pontszámok eltérően kezelendők, hiszen minél magasabb fokon áll az előkészítettség, annál biztosabbnak lehet kezelni a végső pontszámát is. Éppen ezért az **előkészítettségtől függően az adott projekt végső pontszámához hozzárendeltünk** egy bizonytalansági tényezőt, azaz **az értékelés érvényesség határát**, aminek a számértéke ± 5 és ± 50 között mozoghat. Ugyanakkor azon projektek esetében, amelyeknél ugyan az előkészítettség alacsony fokon áll, de a projekt részleteiben is ismert, ki van dolgozva és pontosan megbecsülhetőek a hatásai, ott lefelé módosítottuk a bizonytalansági tényezőt.

Előkészítettség szintje	Pontszám korrekciója
5	± 5
4	± 10
3	± 20
2	± 40
1	± 50

3-6. táblázat: Értékelés érvényesség határa

N	Intézkedések, projektek	Törzsberuházás (ha létezik)	Előkészítettség	Létesítési költség	Fenntartási költség	Környezeti hatások	Társadalmi hatások	Gazdasági hatások	Élhető város	Közlekedés-biztonság	Területi hatás	Értékelés	Érvényesség határa
1.	Hálózati hiányosságok megszüntetése			25	21	18	18	17	17	9			
1.1	Déli összekötőút o ütem	Intermodális csomópont	3	-5	-2	3	2	2	2	2	3	9	±20
1.2	Déli összekötőút 1/a ütem		3	-4	-1	-1	1	1	1	1	2	-55	±20
1.3	Déli összekötőút 1/b ütem		3	-5	-2	-1	1	3	-1	0	2	-93	±20
1.4	Déli összekötőút 2/a és 2/b ütem		5	-5	-3	-1	1	5	-2	1	4	-166	±5
1.5	Déli összekötőút 2/c ütem	Komáromi vasútvonal felújítása	2	-5	-3	-1	1	1	1	1	3	-145	±40
1.6	Déli összekötő 3 és 4 ütem		2	-5	-2	-1	1	4	-2	0	3	-133	±40
1.7	63. és 62. sz. főutak közötti gyűjtőút létesítése külterületen		5	-5	-2	-3	1	1	0	0	4	-242	±5
1.8	62. és 7. sz. főutak összekötése	Multicsarnok	4	-4	-2	-1	1	4	-1	0	3	-91	±10
1.9	7. és 811. sz. főutak összekötése		2	-4	-2	-2	3	1	2	0	2	-51	±40
1.10	81 sz. főút (M7 - 8. sz. főút - Mór) fejlesztése		2	-5	-3	-3	3	2	0	0	5	-246	±40
1.11	Feketehegy – Szárazrét – Palotaváros közúti kapcsolat kiépítése		2	-5	-2	-1	3	2	1	1	2	-50	±40
1.12	Maroshegy közúti kapcsolatainak fejlesztése		2	-4	-1	-1	4	1	1	2	2	-11	±40
1.13	Széchenyi utca - Béke tér közötti út kiépítése	Intermodális csomópont	3	-5	-2	0	3	1	2	2	3	-44	±20
1.14	Bregyó köz és a Palotai út közötti közvetlen átkötés		3	-3	-1	0	3	0	2	1	2	1	±20
1.15	Keresztöltés utca átkötése a Móri útra, új körforgalom kialakítása		3	-3	-1	0	2	1	1	1	2	-12	±20
1.16	Móri út - Zámoly utca átkötés Szent Vendel utca folytatásában		3	-3	-1	0	3	0	0	1	2	-23	±20
1.17	M7-7 csomópont Alba Aréna összekötése		2	-4	-2	-1	1	4	-1	1	3	-82	±40
1.18	Gyalogos felüljáró a vasútállomás fölött	Intermodális csomópont	3	-2	-1	0	4	0	2	1	3	44	±20
2.	Meglévő közúti hálózat gyenge pontjainak fejlesztése												
2.1	81.-7. sz. főút külön szintű csomópont átépítése		3	-2	0	0	0	0	0	4	1	-6	±20
2.2	M7 autópálya 2x3 sávra bővítése Balatonvilágos és Budapest között		3	-5	-4	0	4	3	0	2	5	-109	±20
2.3	M7 autópálya-63. főút-8. főút csomópont fejlesztése		2	-3	-1	1	3	3	1	3	1	28	±40

2.4	M7 elérése a 8. sz. főút új bekötése által		2	-5	-2	-1	3	3	0	2	2	-43	±40
2.5	Nyugati elkerülő - 7201. j. út (Úrhidai út) csomópont létesítése		2	-3	-1	0	3	0	1	2	3	-7	±40
2.6	801. 7. sz. főút (Új Csóri úti) csomópont fejlesztése		2	-3	-1	1	2	1	1	2	1	4	±40
2.7	Horvát I. - Széchenyi u. csomópont fejlesztése		2	-3	0	0	2	0	1	1	1	-5	±40
2.8	Mátyás király krt. - Várkörút csomópont körforgalommá történő átépítése		3	-3	0	0	2	0	2	2	1	5	±20
2.9	Szent Vendel - Móri út csomópont körforgalommá történő átépítése		3	-3	-1	0	0	0	1	3	1	-21	±20
2.10	Szent Vendel - Malom utca csomópont körforgalommá történő átépítése		3	-3	-1	0	0	0	1	2	1	-24	±20
2.11	Mészöly u. - Móri út - Dózsa Gy. csomópont körforgalommá történő átépítése		3	-3	-1	0	0	0	1	3	1	-21	±20
2.12	62. sz. főút (Seregélyesi út) – Mártírok útja csomópont fejlesztése	Intermodális csomópont	2	-2	0	0	2	0	0	1	1	-2	±40
2.13	Kisebbségi volumenű csomóponti fejlesztések		4	-3	-1	0	2	0	2	3	1	0	±10
3.	Fejlett közlekedési szolgáltatások biztosítása												
3.1	Mobilitási menedzment központ létrehozása		1	-2	-2	1	3	1	2	1	3	40	±10
3.2	Parkolóházak, mélygarázsok építés		3	-4	-3	2	3	1	3	0	3	-5	±20
3.3	P+R és P+Gy parkolók kijelölése, építése		2	-2	-2	3	2	1	3	2	3	84	±40
3.4	Parkolási rendszer díjpolitikai átalakítása		2	-2	0	1	1	0	2	1	2	20	±40
3.5	Intelligens parkolásirányítás		2	-3	-2	2	3	0	2	1	3	16	±40
3.6	E-töltőállomás rendszer kiépítésének támogatása		2	-1	0	3	0	0	2	-1	3	54	±40
3.7	Intelligens közúti közlekedési rendszer kiépítése		2	-3	-2	3	2	1	3	4	3	77	±40
3.8	Maas rendszerű mobilitástervező applikáció és e-jegyrendszer		1	-3	0	2	4	1	3	0	3	101	±50
3.9	Gyalogos információs rendszer kiépítése		2	-2	0	1	3	1	2	0	3	73	±40
3.10	Monitoring és információs hálózat kialakítása és működtetése		1	-1	-2	1	1	1	1	1	4	16	±20
3.11	Ingyenes települési WIFI pontok bővítése		2	-1	-1	0	4	1	2	0	3	77	±10
4.	Emberközpontú város kialakítása												
4.1	Zichy liget összekapcsolása a belvárossal		3	-2	0	1	1	1	4	2	1	36	±20

4.2	Történelmi belváros közterületeinek újragondolása, forgalomcsillapítás		2	-3	1	3	4	2	5	4	3	227	±40
4.3	Középkolai campus fejlesztés közlekedési vonatkozásai		3	-4	0	2	3	2	4	2	3	110	±20
4.4	Forgalomcsillapított övezetek bővítése		2	-1	0	1	2	0	3	1	2	62	±40
4.5	Gyalogátkelőhelyek közlekedésbiztonsági fejlesztése, akadálymentesítése		1	-2	-1	0	2	0	2	5	2	31	±10
4.6	Belvárosi city logisztika		2	-2	0	2	1	3	4	2	3	141	±40
5.	Valós alternatívát nyújtó közösségi közlekedés megteremtése												
5.1	Autóbusz állomás áthelyezése	Intermodális csomópont	3	-5	-1	2	1	2	3	0	4	-9	±20
5.2	Környezetbarát helyi autóbuszflotta kialakítása		3	-5	-2	4	3	1	4	2	3	62	±20
5.3	Utastájékoztató és forgalmirányító rendszer kiépítése		1	-3	-2	2	4	1	4	0	3	76	±20
5.4	P+R parkolók kialakítása a vasútállomás északi és déli oldalán	Intermodális csomópont	3	-3	-2	2	3	1	2	1	5	53	±20
5.5	Székesfehérvár-Boba korszerűsítése ETCS2 vonatbefolyásoló rendszer kiépítése			-5	-2	3	3	2	0	3	5	3	±20
5.6	Térségi autóbusz- és vasútmegeállók fejlesztése		2	-2	-1	0	4	0	2	1	4	57	±40
5.7	Új ütemes helyi autóbuszmenetrend kialakítása	Intermodális csomópont	2	-2	-2	3	5	0	4	0	3	120	±40
5.8	Helyi és helyközi autóbusz menetrendi összehangolás, viszonylatok rendezése	Intermodális csomópont	2	-2	0	1	4	0	4	0	4	140	±40
5.9	Városon belüli vasúti közlekedés feltételeinek megteremtése		2	-2	-1	1	3	0	2	1	3	44	±40
5.10	Autóbusz közlekedés előnybe részesítése		2	-2	-1	2	4	0	3	1	3	97	±40
5.11	Tarifarendszer átalakítása		1	-1	1	1	1	1	1	0	3	66	±50
5.12	Térségi egységes jegyrendszer		1	-2	2	1	3	1	2	0	4	150	±50
5.13	Jegyautomaták kihelyezése		1	-2	1	1	3	0	1	0	3	60	±20
6.	Biztonságos és kényelmes kerékpározás feltételeinek megteremtése												
6.1	B+R tárolók bővítése a vasútállomásnál	Intermodális csomópont	3	-1	-1	1	1	0	2	0	2	17	±20
6.2	Kerékpáros közösségi közlekedés rendszer kiépítése		2	-3	-1	3	2	0	4	0	3	62	±10
6.3	Kerékpártárolás fejlesztése		2	-2	-1	2	2	0	4	0	3	69	±10

6.4	Kerékpáros információs rendszer kiépítése		2	-1	0	1	2	1	2	0	3	80	±40
6.5	Észak- déli nyugati kerékpáros tengely fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.6	Észak- déli keleti kerékpáros tengely fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.7	Kelet-nyugati északi kerékpáros tengely fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.8	Kelet-nyugati déli kerékpáros tengely fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.9	Iparterületi kerékpáros bekötések fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.10	Lakóterületi, kertvárosi kerékpáros nyomvonal fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.11	Térségi kerékpáros kapcsolatok fejlesztése		3	-2	0	1	1	0	2	1	3	29	±20
6.12	Budapest – Balaton kerékpáros tengely		3	-5	-2	3	4	1	2	3	5	59	±20
7.	Közlekedési szokások befolyásolása												
7.1	Iskolai mobilitási tervek készítésének támogatása		1	-2	-1	1	3	0	2	1	3	44	±50
7.2	Online elérhető közszolgáltatások körének bővítése		3	-2	-1	1	3	1	2	0	3	52	±20
7.3	Munkaerő mobilitás javítását célzó vállalaton belüli fejlesztések		1	-2	0	1	3	2	2	0	3	90	±50
7.4	Mobilitási igények csökkentése várostervezési és szabályozási eszközökkel		1	-1	0	2	2	0	2	0	3	81	±50
8.	Szemléletformáló tevékenységek megvalósítása												
8.1	Iskolai KRESZ és kerékpáros oktatása		3	-1	-1	2	3	0	2	5	3	123	±20
8.2	Kerékpáros közlekedés promóciója		2	-1	-1	3	2	0	3	2	3	113	±40
8.3	Turisztikai kerékpározás támogatása		1	-1	-1	2	1	1	2	0	3	59	±50
8.4	Közösségi közlekedés promóciója		1	-1	-1	3	2	0	3	2	3	113	±50
8.5	Közösségi közlekedés árukapcsolása		1	-1	0	2	2	1	3	0	3	115	±50

3-7. táblázat: Projektek értékelése

4. FELHASZNÁLT FORRÁSOK JEGYZÉKE

4.1. FELHASZNÁLT ÁBRÁK JEGYZÉKE

Abraszám	Elnevezés	Forrás	Évszám
1-1. ábra	Partnerség előnyei	saját	2017
1-2. ábra	Célcsoportok	saját	2017
1-3. ábra	Munkacsoportok rendszere	saját	2017
1-4. ábra	Partnerség folyamata	saját	2017
2-1. ábra	A kitöltések időbeli eloszlása	saját	2017
2-2. ábra	A kitöltők nem szerinti eloszlása	saját	2017
2-3. ábra	A kitöltők korfája	saját	2017
2-4. ábra	A székesfehérvári kitöltők lakhelyének városrészi eloszlása	saját szerkesztés, alaptérkép forrása openstreetmaps.org	2017
2-5. ábra	A leggyakoribb városon belüli úti cél a közlekedők számára	saját	2017
2-6. ábra	A 2. és a 3. leggyakoribb úti cél városrészekre bontva	saját szerkesztés, alaptérkép forrása openstreetmaps.org	2017
2-7. ábra	A háztartásokban rendelkezésre álló közlekedési eszközök	saját	2017
2-8. ábra	A városon belüli utazások során használt közlekedési módok megoszlása	saját	2017
2-9. ábra	Közlekedési eszközök választásának szempontjai	saját	2017
2-10. ábra	Heti rendszerességgel használt közlekedési módok	saját	2017
2-11. ábra	A városon kívüli utazások során használt közlekedési módok egy hét alatt	saját	2017
2-12. ábra	Közlekedési módok feltételei kapcsolatos általános elégedettség	saját	2017
2-13. ábra	Közlekedési módok feltételei kapcsolatos elégedettség a használók szerint	saját	2017
2-14. ábra	A közlekedési módokkal való elégedettség területi vetülete	saját szerkesztés, alaptérkép forrása openstreetmaps.org	2017
2-15. ábra	Helyi autóbuszos közlekedés problémáinak értékelése	saját	2017
2-16. ábra	Közúti közlekedés problémáinak értékelése	saját	2017
2-17. ábra	Kerékpáros közlekedési problémák értékelése	saját	2017
2-18. ábra	Korábbi fejlesztések lakossági elégedettsége	saját	2017
2-19. ábra	Gyalogos közlekedés problémáinak értékelése	saját	2017
2-20. ábra	Lakosság preferenciái	saját	2017
2-21. ábra	Közúti fejlesztések fejlesztése	saját	2017
2-22. ábra	Közösségi közlekedés fejlesztései	saját	2017
2-23. ábra	Kerékpáros közlekedési fejlesztések	saját	2017
2-24. ábra	Gyalogos közlekedési fejlesztések	saját	2017
2-25. ábra	A tíz leggyakoribb problémakör az észrevételek közül	saját	2017

3-1. ábra	Tervezés és felhasználói tapasztalatok	http://blog.ponch.io/7-mejores-practicas-de-experiencia-de-usuario/	2017
3-2. ábra	Szemponatok súlyarányai	saját	2017

4.2. FELHASZNÁLT TÁBLÁZATOK JEGYZÉKE

Táblázatszám	Elnevezés	Forrás	Évszám
1-1. táblázat	Célcsoportok azonosítása	saját	2017
1-2. táblázat	Munkacsoportok azonosítása	saját	2017
1-3. táblázat	Munkacsoportok részvétele	saját	2017
1-4. táblázat	Kockázatkezelési stratégia	saját	2017
1-5. táblázat	Közösségi tervezés ütemezés	saját	2017
3-1. táblázat	Előkészítettség szintjének értékelése	saját	2017
3-2. táblázat	Létesítési költségek értékelése	saját	2017
3-3. táblázat	Fenntartási költségek értékelése	saját	2017
3-4. táblázat	Hatások értékelése	saját	2017
3-5. táblázat	Területi hatás értékelése	saját	2017
3-6. táblázat	Értékelés érvényesség határa	saját	2017
3-7. táblázat	Projektek értékelése	saját	2017