



# Fenntartható városi mobilitási terv

Megalapozó tanulmány

Munkaszám a Megrendelőnél: /2020

Munkaszám a Tervezőnél: 662 0xx

# FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERV



Megalapozó tanulmány

Megrendelő:

Várpalota Város Önkormányzata



A megvalósíthatósági tanulmányt készítették:

 <b>Transinvest</b> Budapest	Transinvest-Budapest Kft.	Zalán Ákos Bachmann Dóra Dani Bence Samu
	Crete Value Kft.	Dobrocsi Tamás Pusztai Ádám Roszkopf András

## Tartalom

1	Összefoglalás .....	7
2	Bevezetés.....	8
2.1	A mobilitási tervezés céljai .....	8
2.2	A mobilitási tervezés módszere.....	8
2.2.1	A tervezés folyamata .....	8
2.2.2	A partnerségi egyeztetés folyamata.....	11
3	A mobilitási terv megalapozása.....	12
3.1	Térségi szerep, funkcionális várostérség lehatárolása .....	12
3.2	Szakpolitikai tervezési keretek .....	13
3.2.1	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió (OFTK) .....	13
3.2.2	Országos Területrendezési Terv (2018. évi CXXXIX. törvény) .....	15
3.2.3	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia .....	16
3.2.4	Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2).....	16
3.2.5	Veszprém megyei területfejlesztési koncepciója, stratégia és program (2014-2020)..	17
3.2.6	Veszprém Megyei Integrált Területi Program (ITP, 2020).....	19
3.2.7	Veszprém megye térségi szerkezeti terve.....	20
3.2.8	Veszprém Megyei Klímastratégia .....	21
3.2.9	Várpalota településfejlesztési koncepció .....	22
3.2.10	Várpalota Integrált Településfejlesztési Stratégia.....	24
3.2.11	Várpalota város esélyegyenlőségi programja .....	26
3.2.12	Településszerkezeti terv .....	27
3.3	Mobilitást befolyásoló háttér .....	31
3.3.1	Helyzetkép .....	31
3.3.2	Jövőbeli trendek .....	38
3.3.3	Baleseti helyzetkép.....	39
3.4	Közlekedési igények.....	43
3.4.1	Kérdőíves adatgyűjtés .....	43
3.4.2	Háztartások adatai.....	44
3.4.3	Személyek mobilitási szokásai .....	47
3.4.4	Várpalota város közlekedési kérdéseinek véleményezése.....	53
3.4.5	Egyéni, szöveges észrevételek.....	58
3.4.6	Összegzés.....	59
3.5	Közlekedési rendszer kínálata .....	60

3.5.1	Forgalomvonzó létesítmények .....	60
3.5.2	Közúthálózat .....	62
3.5.3	Közúti forgalom .....	65
3.5.4	Közúti közösségi közlekedés.....	70
3.5.5	Vasúti személyszállítás .....	72
3.6	A problémák azonosítása .....	72
3.6.1	SWOT elemzés.....	73
3.6.2	Problématérkép.....	75
4	Célok.....	78
4.1	Települési jövőkép, stratégiai jövőkép.....	79
4.2	Célrendszer.....	81
4.2.1	Célok és eszközök kapcsolatrendszere.....	84
5	Felhasznált irodalom .....	85
6	Melléklet.....	86
6.1	A háztartás adatai.....	86
6.2	Felnőttek mobilitási szokásai .....	87
6.3	Gyermekek mobilitási szokásai .....	89
6.4	Vélemény felmérés.....	90

## Ábrák

1. ábra: Fenntartható mobilitási terv (SUMP) készítésének lépései .....	9
2. ábra: a SUMP első munkafázisának lépései .....	11
3. ábra: A Várpalotai járás települései [forrás: terport.hu].....	12
4. ábra: Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció kapcsolódása az uniós programozáshoz [forrás: OFTK] .....	14
5. ábra: Az OTrT közlekedési infrastruktúra-hálózati elemei Várpalota környezetében .....	15
6. ábra: Veszprém megye térségi szerkezeti tervének infrastruktúra-hálózati elemei Várpalota környezetében .....	20
7. ábra: Veszprém megye várostérségeinek övezete – Várpalota várostérség .....	21
8. ábra: A koncepció és az ITS célrendszerének összefüggései [forrás: TFK, 2016] .....	24
9. ábra: Várpalotai járás [forrás:TEIR] .....	32
10. ábra: Agglomerációk, településgyűttesek [forrás:KSH].....	32
11. ábra: Várpalota lakosságának alakulása 2009-2018 [forrás: TEIR] .....	33
12. ábra: Várpalota természetes fogyás és vándorlási egyenlege [forrás: TeIR] .....	33
13. ábra: Veszprém megye lakosságának korfája, 2019. január [forrás: KSH] .....	34
14. ábra: Öregedési mutató alakulása Várpalotán [forrás: TeIR].....	34
15. ábra: Álláskeresők és adófizetők arányának alakulása 2009-2018, 2008-2017 [forrás: TEIR] .....	35
16. ábra: Egy lakosra jutó összes nettó jövedelem Várpalotán, 2008-2017 [forrás: TeIR] .....	35



17. ábra: Várpalota városból elingázók célpontjai [forrás: TeIR] .....	36
18. ábra: Személygépkocsik száma ezer lakosra (db) [forrás: TeIR].....	37
19. ábra: Foglalkoztatottak megoszlása Várpalota járásban a munkahelyre közlekedés időtartama és módja szerint, 2011 [KSH].....	37
20. ábra: Magyarország népességének és a lakosság koreloszlásának változása 2011 és 2051 között [forrás: Tagai, 2015].....	39
21. ábra: A magyarországi járások népességváltozása 2011 és 2051 között [forrás: Tagai, 2015] .....	39
22. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Várpalotán éves bontásban.....	40
23. ábra: Balesetek megoszlása útalakzat és a baleset típusa szerint, 2013-2018.....	41
24. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek Várpalotán 2013.01.01. és 2018.03.08. között [forrás: Web-bal] .....	41
25. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek Várpalotán 2018.03.09. és 2020.05.31. között [forrás: Web-bal] .....	42
26. ábra: Balesetek megoszlása útalakzat és a baleset típusa szerint, 2018-2020.....	42
27. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek Várpalota belvárosában, 8 sz. főút nélkül, 2013-2020 [forrás: Web-bal].....	43
28. ábra Válaszadók lakhelyének típusa.....	45
29. ábra A lakhelyhez legközelebb eső helyi buszmegálló és a lakhely közti távolság .....	46
30. ábra A lakhelyhez legközelebb eső helyiközi buszmegálló és a lakhely közti távolság .....	46
31. ábra A lakhelyhez legközelebb eső vasúti megálló és a lakhely közti távolság.....	47
32. ábra Válaszadók iskolai végzettsége .....	48
33. ábra Válaszadók gazdasági aktivitása.....	48
34. ábra Válaszadók munkahely/iskola települése .....	48
35. ábra Lakóhely és munkahely közötti közlekedés jellemző módja.....	49
36. ábra Általában hány perc alatt jut el a munkahelyére, oktatási intézménybe?.....	50
37. ábra: Az alábbiak közül Ön számára mely jármű és milyen gyakorisággal áll rendelkezésre?.....	50
38. ábra: Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel?.....	51
39. ábra: Mely utazási célokhoz jellemzően milyen közlekedési eszközt használ? (több válasz is jelölhető volt).....	51
40. ábra Bölcsőde, óvoda, iskola elhelyezkedése .....	52
41. ábra: Lakóhely és bölcsőde/óvoda/iskola közötti közlekedés jellemző módja helyben tanuló és ingázó gyermekek esetén .....	53
42. ábra Bölcsődébe, óvodába, iskolába jutás időtartama .....	53
43. ábra: Amennyiben használ várpalotai HELYI tömegközlekedést, utazásai során mely szempontokat tartja a legfontosabbaknak .....	54
44. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke autós és motorkerékpáros közlekedésében?.....	54
45. ábra: Milyen tényezők alapján dönt a közlekedési módról?.....	55
46. ábra: Melyek azok a körülmények, amelyek hatására a jelenleg személygépkocsival megtett várpalotai utazásainak egy részét a jövőben közösségi közlekedési eszközzel vagy kerékpárral tenné meg?.....	55
47. ábra Igénybe venné-e a tömegközlekedés kombinációját, ha ennek feltételei érezhetően javulnának? .....	56
48. ábra: Forgalomvonzó létesítmények Várpalota városában .....	61
49. ábra: Várpalota közúthálózata .....	63
50. ábra: Várpalota belvárosának úthálózata, parkolási létesítmények .....	64
51. ábra: Várpalota térségének országos közúthálózati szakaszai [forrás: KIRA] .....	65

52. ábra: Átlagos napi forgalmi adatok az elkerülő út megépítése előtt [E/nap] .....	66
53. ábra: Átlagos napi forgalmi adatok az elkerülő út megépítése után [E/nap] .....	67
54. ábra: Összes forgalom (Ejm/nap) tipikus munkanap .....	68
55. ábra: Jármű kategóriánkénti forgalom (jm db/nap) tipikus munkanap .....	68
56. ábra: Összes forgalom (Ejm/nap) közömbös hétköznapi .....	69
57. ábra: Jármű kategóriánkénti forgalom (jm db/nap) közömbös hétköznapi .....	69
58. ábra: Összes forgalom (Ejm/nap) ünnep- és munkaszüneti nap .....	70
59. ábra: Jármű kategóriánkénti forgalom (jm db/nap) ünnep- és munkaszüneti nap .....	70
60. ábra: Várpalota helyi közösségi közlekedési hálózata .....	71
61. ábra: Rágyalogási távolságok a helyi közösségi közlekedés megállóihoz .....	72
62. ábra: Problématerületek: forgalomcsillapítás, parkolás .....	77
63. ábra: A stratégiai célok kialakításának lépései [forrás: SUMP Guide] .....	78
64. ábra: Szakpolitikai jövőképek [forrás: Create – Project Summary] .....	79
65. ábra: Városi fejlődési pályák [forrás: Create – Project Summary] .....	80

## Táblázatok

1. táblázat: Fenntartható mobilitási terv (SUMP) készítésének lépései .....	10
2. táblázat: Szakpolitikai tervezési keretek .....	13
3. táblázat: TOP prioritások és kimeneti indikátorok .....	19
4. táblázat: Dekarbonizációs célkitűzés Veszprém megye klímastratégiájában .....	21
5. táblázat: Magyarország népességszámának jövőbeli alakulása különböző forgatókönyvek szerint, 2011–2051 (millió fő) [forrás: Tagai, 2015] .....	38
6. táblázat: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Várpalotán éves bontásban .....	40
7. táblázat Válaszadók lakhely szerinti eloszlása .....	45
8. táblázat A háztartáshoz tartozó járművek (személygépkocsi, kerékpár) száma .....	46
9. táblázat Kerékpárt rendszeresen használók aránya és okai .....	56
10. táblázat A válaszadók értékelései Várpalota közösségi közlekedését, a közutak állapotát, a parkolási helyzetet, a kerékpározási lehetőségeket, illetve a gyalogos felületeket érintően. ....	58
11. táblázat: Elkerülő út megépítése előtti forgalmi adatok (2010-2016) [forrás: OKA] .....	65
12. táblázat: Teherforgalmi arány az elkerülő út megépítése előtt .....	66
13. táblázat: Elkerülő út megépítése utáni forgalmi adatok (2017-2019) .....	67
14. táblázat: Teherforgalmi arány az elkerülő út megépítése után .....	68
15. táblázat: Különböző szakpolitikai jövőképek jellemző indikátorai [forrás: Create – Projekt Summary] .....	80
16. táblázat: Települési és közlekedési stratégiák összefüggései .....	82
17. táblázat: A közlekedési stratégiai célok relevanciái .....	83

## 1 Összefoglalás

*„A fenntartható városi mobilitási terv, mint stratégiai terv célja, hogy egy város és vonzáskörzetében az emberek és a vállalkozások mobilitási igényeit egy jobb életminőség célkitűzésével szolgálja ki. A meglévő tervezési gyakorlatokra építve figyelembe veszi az integráció és a részvételiség alapelveit.”*

A mobilitási terv a város stratégiáihoz igazodva határozza meg a mobilitási célkitűzéseket, javaslatot tesz megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztésekre.

Jelen megalapozó dokumentum **bevezetése** bemutatja a mobilitási tervezés módszerét, folyamatát.

A **helyzetelemzési** rész Várpalota várostérségi övezetében áttekinti a legfrissebb elérhető KSH és a 2011-es népszámlálás mobilitást befolyásoló társadalmi-gazdasági adatait, mobilitási alapadatait, kitekint a jövőben várható tendenciákra. Az elérhető adatok kiegészítésére, illetve további információk begyűjtése céljából 2020. júliusban kérdőíves felmérést végeztünk a lakosság közlekedési szokásairól, közlekedési rendszerekről alkotott véleményéről. A mobilitási adatok feldolgozása mellett a fejezetben bemutatjuk a közlekedési rendszer kínálatát, baleseti helyzetképet adunk.

A városi térséget érintő országos, területi, városi és ágazati-**szakpolitikai dokumentumai** alapján kirajzolódik az a stratégiai környezet, amelyben meghatározhatjuk a település közlekedési stratégiai jövőképét, **célrendszerét**.

Három célcsoportot, és ennek megfelelően három célkitűzést alakítottunk ki:

1. **Fedezd fel Várpalotát!** A turizmus és a belvárosi időtöltés támogatása
2. **Itthon, Várpalotán** Élhető, elérhető, funkcionális városfejlesztés
3. **Dolgos hétköznapiak** Munkába járás segítése fenntartható és biztonságos módon

A célcsoportok mellett két horizontális célt is megfogalmaztunk:

4. **Esélyegyenlőség** Akadálymentesség, hozzáférhetőség javítása
5. **Jövőbe nézve** Intelligens technológiák és klímatudatosság fejlesztése

A fenntartható mobilitási terv következő kötetében meghatározzuk a célok eléréséhez szükséges eszközöket, beavatkozásokat, programokat, illetve a beavatkozások hatását, sikerét jellemző indikátorokat.

## 2 Bevezetés

### 2.1 A mobilitási tervezés céljai

A fenntartható városi mobilitási terv a hazai városok számára az elkövetkező évek egyik legjelentősebb közlekedéstervezési dokumentuma. Az Európai Unió által is szorgalmazott tervezési dokumentum alapja a fenntartható városi mobilitás iránti elkötelezettség. Az emberközpontú tervezésre alapozó mobilitási terv hasznos dokumentum a meglévő város- és közlekedésfejlesztési tervek szintetizálására, a megvalósítható, finanszírozható és a környezetbarát mobilitási megoldásokat tartalmazó fejlesztések elősegítésére.

A fenntartható mobilitási terv több egy közlekedési stratégiánál: megalapozó tanulmánya a helyzetfeltárás és célkitűzések megfogalmazásán túl akciótervet készít konkrét beavatkozások megvalósítására, ütemezhető intézkedési csomagokat állít össze. A megvalósított intézkedéseket és hatásukat nyomon követi,

A Fenntartható városi mobilitási terv időtávjai:

- Rövidtáv: 1-2 év
- Középtáv: 5 év
- Hosszútáv: 15 év

### 2.2 A mobilitási tervezés módszere

A Mobilitási terv a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium által készített „Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről” tervezési útmutató (továbbiakban Útmutató) alapján, az Útmutatóban részletezett szerkezettel és tartalommal készült.

#### 2.2.1 A tervezés folyamata

A SUMP útmutatóban foglaltak szerint egy fenntartható városi mobilitási terv céljai között az alábbiaknak minden esetben tükröződnie kell:

- Minden lakosnak legyen lehetősége választani közlekedési alternatívák közül, hogy eljuthasson a számára legfontosabb célpontokra.
- Javuljon a biztonság és a lakosok biztonságérzete.
- Csökkenjen a levegőszennyezettség, illetve a zajszennyezés, valamint az energiafelhasználás.
- Javuljon a személy- és áruszállítás hatékonysága és fajlagos költségműködése.
- A tervben megfogalmazott intézkedések járuljanak hozzá a városi környezet vonzerejének növeléséhez és minőségének javulásához.

A SUMP útmutató szerint a terv kidolgozása során kiemelten fontos a következő megközelítés:



- a fenntarthatóság iránti elkötelezettség,
- az integrált megközelítés, a klasszikus közlekedési rendszeren túlmutató gondolkodásmód,
- az érintettek teljes körű bevonása, érdemi partnerség a tervezés és a megvalósítás során;
- a mérhető és elérhető célok követelményrendszere,
- a közlekedés költségeinek és hasznainak átfogó számbavétele
- a visszacsatolás

A „Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition” módszertani útmutatója a fenntartható mobilitási terv készítését négy fázisra bontja:

1. Megalapozó elemzések
2. Stratégia alkotás
3. Beavatkozási tervek
4. Megvalósítás és nyomonkövetés



1. ábra: Fenntartható mobilitási terv (SUMP) készítésének lépései

Minden egyes munkafázis három fő lépésből áll, így egy óralaphoz hasonló folyamatábrát kapunk (1. ábra). A 12 lépés sorrendben a következő:



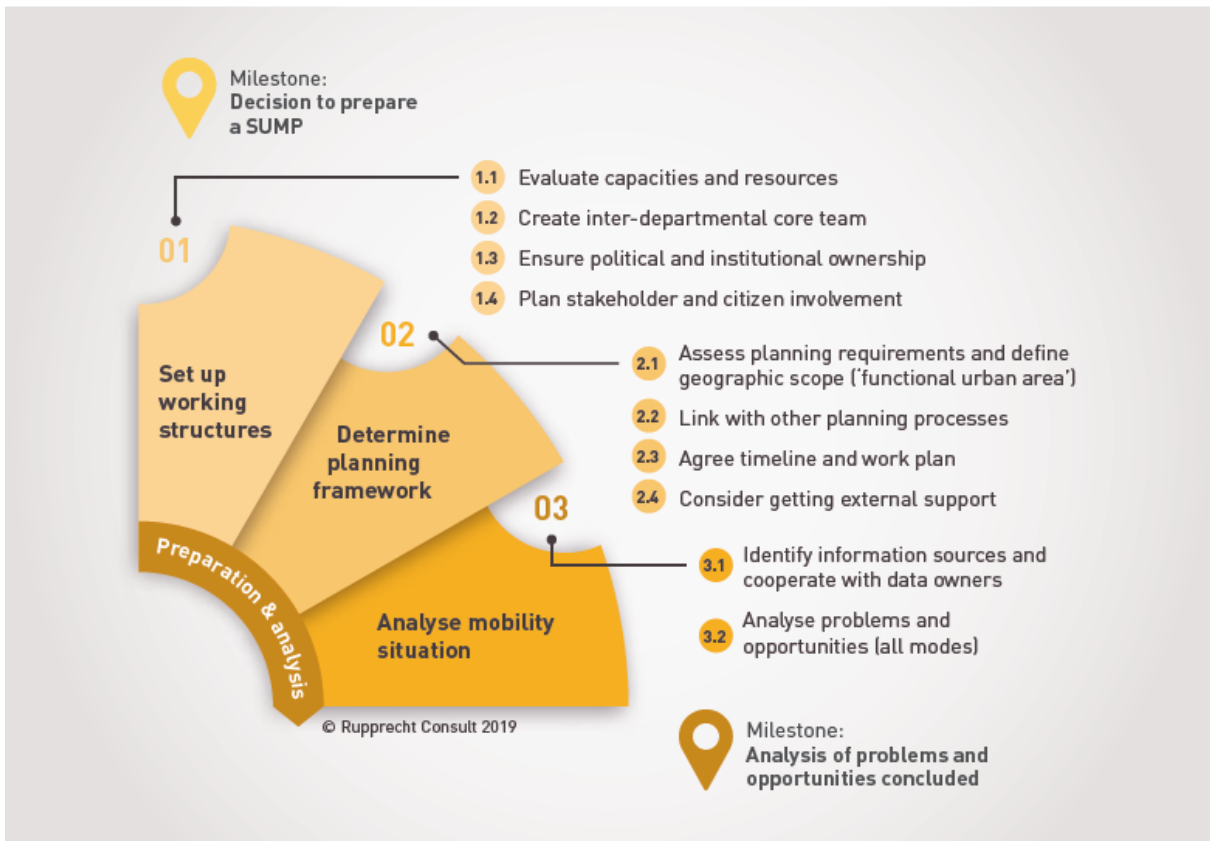
1. táblázat: Fenntartható mobilitási terv (SUMP) készítésének lépései

Jelen munkaanyag, a megalapozó tanulmány az első fázis harmadik lépésének felel meg. A munkafázis elkészítésének lépései (ld. **2. ábra**).

1. Munkamódszer meghatározása
  - 1.1. Rendelkezésre álló források és kapacitások elemzése
  - 1.2. Több területet átfogó szakember-gárda felállítása
  - 1.3. Politikai és intézményi felelősségvállalás biztosítása
  - 1.4. Az érintettek és a lakosság bevonásának megtervezése
2. A tervezés kezdetei
  - 2.1. A tervezési terület lehatárolása
  - 2.2. Kapcsolódás más tervezési folyamatokhoz
  - 2.3. Ütemterv készítés
  - 2.4. Döntés külső szakmai segítség igénybeviteléről
3. A mobilitási helyzet elemzése
  - 3.1. Információforrások és adatgazdák feltérképezése
  - 3.2. Problémák és lehetőségek elemzése

A munkafázist lezáró mérföldkő a problémák és lehetőségek megfogalmazása.

Minden munkafázisban lehetőség és szükség van partnerségi és közösségi egyeztetés lefolytatására.



2. ábra: a SUMP első munkafázisának lépései

## 2.2.2 A partnerségi egyeztetés folyamata

A mobilitási terv készítésének minden szakaszát partnerségi egyeztetés kíséri.

1. Az előkészítés és helyzetfeltárás szakaszában háztartásfelvételt készítünk, amelynek során nem csak az egyes háztartások és közlekedők mobilitási szokásait mérjük fel, hanem az egyes közlekedési módokról alkotott véleményeket és preferenciákat is felmérjük.
2. A célok és stratégiai irányok meghatározása során kitelepülő megjelenést terveztünk. A COVID járványhelyzet miatt azonban az élő megjelenés helyett inkább a település különféle médiáiban történő megjelenést választottuk:
  - a háztartásfelvételek eredményeiről újságcikkben és a város honlapján rövid összefoglalóban tájékoztatjuk a lakosságot,
  - a tájékoztató mellett on-line kérdőívben kérdezzük rá a lakóhely közelében tapasztalt közlekedési problémákra, illetve a válaszadók közlekedéséről alkotott jövőképre,
  - a helyi újságban vagy televízióban beszélgetést, riportot készítünk a közlekedés helyzetéről, jövőjéről, a jövőben várható trendekről, technológiai változásokról és azok hatásairól, a városokat érő kihívásokról és azokra adott „jó gyakorlat” példákról.
3. Az intézkedési csomagok kialakítása során előzetesen tájékoztatva a lakosságot, lakossági fórumot tartunk, észrevételeiket, javaslatukat beépítjük a stratégiai dokumentumba,

4. Az intézkedési csomagok alapján többlépcsős egyeztetési technikák alkalmazásával<sup>1</sup> kérdezzük meg a lakosságvéleményét az intézkedések támogatásáról, a költségvetési tervről (budgeting) és a prioritási sorrend összeállításáról.
5. Az egyes projektek, helyszínek áttervezése, megvalósítása előtt közösségi bevonással, közösségi tervezéssel lakossági egyeztetés lefolytatását javasoljuk.

A tervezőcsapat kommunikációját az önkormányzat is segíti, az önkormányzati média- és közösségi média felületein.

## 3 A mobilitási terv megalapozása

### 3.1 Térségi szerep, funkcionális várostérség lehatárolása

Várpalota város térségi szerepe túlmutat a városhatárokon.

Veszprém megye együtt tervezendő várostérségeinek övezeti lehatárolását Veszprém megye térségi szerkezeti terve tartalmazza.<sup>2</sup> Az övezet-lehatárolás alapján (3.12.5. melléklet) Várpalota várostérségi övezetéhez a Várpalotai járás települései tartoznak.



3. ábra: A Várpalotai járás települései [forrás: terport.hu]

Várpalota vonzáskörzete – a várpalotai járásba tartozó települések:

- Berhida
- Jásd
- Ósi
- Óskü
- Pétfürdő

<sup>1</sup> ilyen pl. a Budapesten 2019. januárban SMART-MR Consul keretrendszerben lefolytatott konzultáció Id.: Vörös T – Juhász M – Kerényi L S – Fejes B: Társadalmi egyeztetés a közlekedésfejlesztés szolgáltatásban – a Consul keretrendszer adaptációjának tanulságai. Közlekedéstudományi szemle LXIX évfolyam 6. szám pp 5-12.. DOI 10.24228/KTSZ.2019.6.1

<sup>2</sup> Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 15/2019. (XII.13.) önkormányzati rendelete Veszprém megye területrendezési szabályzatáról, térségi szerkezeti tervéről és övezeteiről

- Tés
- Várpalota
- Vilonya

Regionális szinten, munkaerő-kibocsátó településként jelentős számú, képzett munkaerővel képes ellátni elsősorban Veszprém és Székesfehérvár nagyobb iparvállalatait.

A városi középfokú szakoktatás regionális kihatással is bír. A Faller Jenő Szakképző Iskola és Kollégium vonzáskörzete nem csak a járásra korlátozódik, hanem két közeli nagyvárosból, Székesfehérvárról és Veszprémből is járnak Várpalotára középiskolába.

A város országos szerepköre – hasonló nagyságú városokhoz hasonlóan – kevésbé jelentős.

[forrás: Várpalota ITS, helyzetfeltárás]

Közlekedési szempontból a KHS szintén a járást tekinti funkcionális egységnek („18. A foglalkoztatottak napi ingázása és közlekedése” c. kiadvány alapján).

## 3.2 Szakpolitikai tervezési keretek

A fejezetben áttekintjük a települési-, megyei- és országos szintű fejlesztési és szabályozási dokumentumokat, kiemelve Várpalota mobilitását érintő és befolyásoló adottságokat, stratégiai megállapításokat.

A fejezetben vizsgálati dokumentumok a következők:

<b>Országos szintű dokumentumok</b>
<b>Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK)</b>
<b>Országos Területrendezési Terv (2003. évi XXVI. törvény)</b>
<b>Nemzeti közlekedésfejlesztési stratégia (NKS )</b>
<b>Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2)</b>
<b>Megyei szintű dokumentumok</b>
<b>Veszprém megyei területfejlesztési koncepció, stratégia és program (2014-2020)</b>
<b>Veszprém Megyei Integrált Területi Program (ITP, 2020)</b>
<b>Veszprém megyei térségi szerkezeti terve</b>
<b>Veszprém Megyei Klímastratégia</b>
<b>Települési szintű dokumentumok</b>
<b>Várpalota településfejlesztési koncepció</b>
<b>Várpalota Integrált Településfejlesztési Stratégia</b>
<b>Várpalota város esélyegyenlőségi programja</b>
<b>Településszerkezeti terv</b>

2. táblázat: Szakpolitikai tervezési keretek

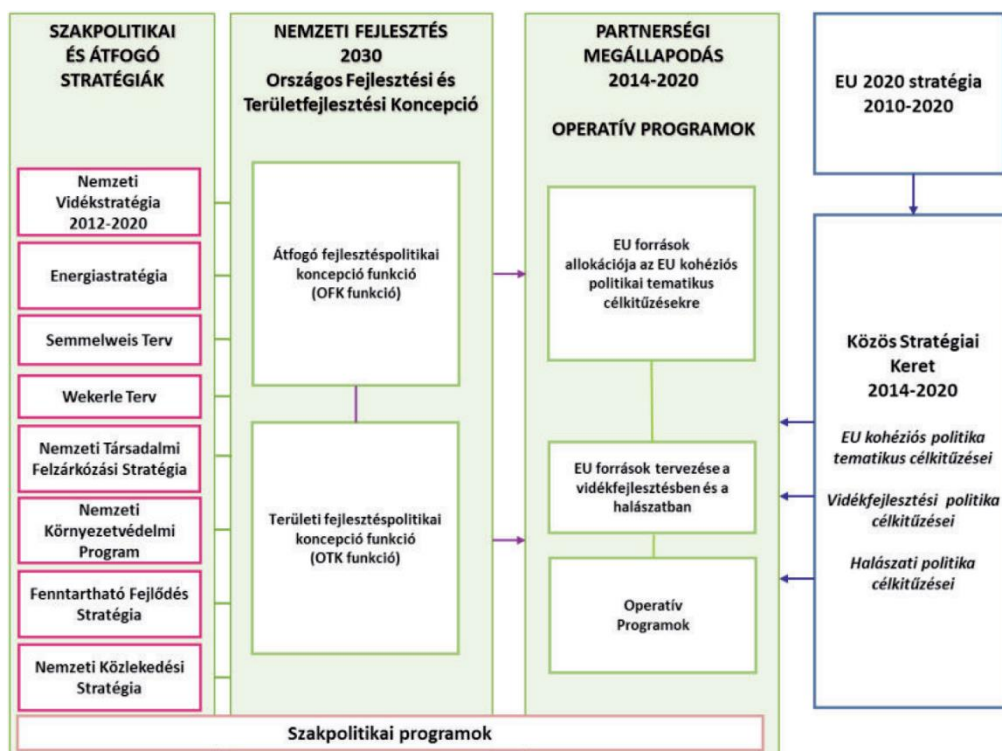
### 3.2.1 Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK)

*1/2014 Országgyűlési határozat Az országos fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról (OFTK).*

Az OFTK azt a célt szolgálja, hogy az ország fejlesztéspolitikája, a területi tervezés, és az ebből eredő szabályozás összefüggő, egységes rendszert alkosson, egységes fellépéssel, hathatós és következetes intézkedésekkel járuljon hozzá az ország dinamikus fejlődéséhez, a területi egyenlőtlenségek csökkentése, és egy területileg is kiegyensúlyozottabb fejlődés elérése érdekében.

Az OFTK célja egyrészt az ágazati és a területi tervek közötti összhang megteremtésére irányul. A Kormány feladatának tekinti, hogy egységes keretbe foglalva együtt kezelje a nemzeti fejlesztési és a területfejlesztési koncepciókat, hogy megteremtődjön hosszú és középtávra is az ágazati és a területi fejlesztéspolitikák közötti összhang. Az OFTK célja másrészt a hazai fejlesztéspolitika és az európai uniós támogatások közötti összhang megteremtése. A nemzeti prioritások igazodnak az Európai Unió által megfogalmazott programozási keretekhez. Az egyes nemzeti prioritások alatt azonosított fejlesztési tématerületek az európai uniós források felhasználásának keretét képező 2014–2020-as fejlesztési programok tématerületeit is megalapozzák.

[forrás: <https://regionalispolitika.kormany.hu/nemzeti-fejlesztés-2030-országos-fejlesztési-es-területfejlesztési-koncepcio>]



4. ábra: Az Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció kapcsolódása az uniós programozáshoz [forrás: OFTK]

Az **OFTK Veszprém megyére** megfogalmazott, közlekedést is érintő fejlesztési irányai a következők:

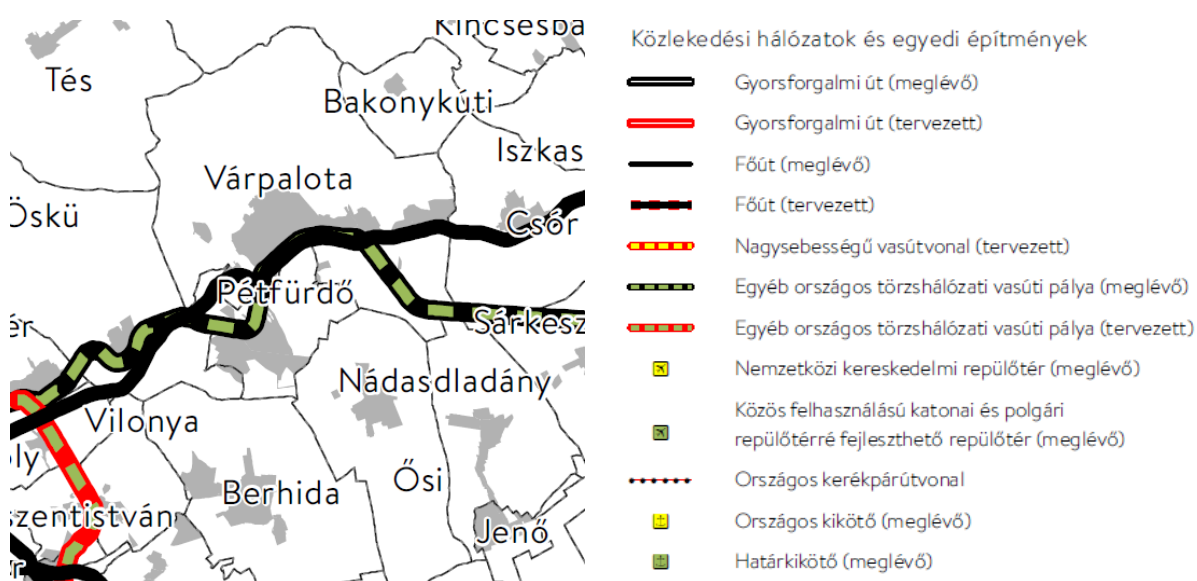
- A közösségi közlekedést segítő Kelet-Nyugat irányú közlekedési infrastruktúra (8-as főút és vasútvonalak) hálózati fejlesztése, a városok közötti kapcsolat javítása,
- Az ipari zónák rehabilitációjának folytatása, a turizmus és a koncentrált ipari tevékenységek környezetterhelésének minimalizálása,
- A városok térszervező szerepköreinek élénkítése, kooperálás, az aprófalvas és perifériális térségek komplex fejlesztése a népességmegtartás érdekében.

### 3.2.2 Országos Területrendezési Terv (2018. évi CXXXIX. törvény)

Az Országos Területrendezési Terv a léptéknek megfelelő mélységben az ország egészére határozza meg a területhasználatra és az infrastruktúra térbeli rendjére vonatkozó jövőképet és az annak elérését szolgáló szabályokat. Az Országos Területrendezési Tervét a *Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről* szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (Trtv.) második része tartalmazza.

Az OTRT-ben megjelenő országos közlekedési infrastruktúra-hálózatok a következők (elhelyezkedését a törvény 2. melléklete, felsorolását pedig a törvény 4/1-4/11. melléklete tartalmazza):

- Az országos közúthálózat távlati gyorsforgalmi és főúti elemei, valamint a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak
- A gyorsforgalmi és főúthálózat, a fővárosi térszerkezetet meghatározó főutak, valamint a vasúti törzshálózat távlati nagy hídjai a Dunán és a Tiszán
- Országos törzshálózati vasúti pályák
- Országos repülőterek
- Országos kerékpárút-törzshálózat elemei
- Nemzetközi és országos vízi utak, országos jelentőségű kikötők és határkikötők
- Országos vízi létesítmények



5. ábra: Az OTRT közlekedési infrastruktúra-hálózati elemei Várpalota környezetében

**Várpalota városát érintő** országos főút a 8.sz. elsőrendű főút, amelynek Várpalotát elkerülő szakasza 2018. márciusában készült el. Az országos törzshálózati vasútvonalak közül a 20.sz. Székesfehérvár-Szombathely vonal halad át a városon.

A törvény 12/5. melléklete a Balaton Kiemelt Üdülőkörzet területét érintő térségi jelentőségű kerékpárútvonalak között említi a Balatonfűzfő - [Berhida - Várpalota - Bodajk - Csákvár] útvonalat.

### 3.2.3 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

A Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS, 2014) a magyar közlekedés szakpolitikai egyik alapdokumentuma, mely meghatározza a magyar közlekedéspolitika 2014-2050-es időszakra kiterjedő fejlesztési irányait.

A Stratégia **célrendszere** az alábbiak szerint azonosítja azokat a **társadalmi célokat**, amelyek eléréséhez hozzájárul:

- Környezetre gyakorolt negatív hatások csökkenése, klímavédelmi szempontok érvényesülése
- A gazdaság hatékonyságának, növekedésének elősegítése
- Egészség- és vagyonbiztonság javulása (balesetek áldozatainak jelentős csökkentése)
- Foglalkoztatás javulása
- Lakosság jólétének és mobilitási feltételeinek javulása
- Területi egyenlőtlenségek mérséklése
- Társadalmi igazságosság, méltányosság javítása
- **Nemzetközi kapcsolatok erősítése:** „Globális szinten a kedvező közlekedés földrajzi helyzetből adódó magas szintű kontinentális kapcsolatok kihasználása, illetve a szomszédos országok esetében a határmenti kapcsolatok harmonizációja és együttműködés, hozzájárulva ezzel a nemzetközi versenyképesség erősítéséhez.”

A társadalmi célok elérése érdekében a **fő közlekedési célkitűzések** a következők:

- Társadalmi szinten hasznosabb közlekedési szerkezet kialakítása:
  - Erőforrás-hatékony közlekedési módok erősítése,
  - Társadalmi szinten „előnyösebb személy- és áruszállítás” erősítése.
- Szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése:
  - Szállítási szolgáltatások javítása,
  - Fizikai rendszerelemek javítása.

### 3.2.4 Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2)

A 23/2018. (X. 31.) országgyűlési határozat melléklete a **Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia**.

*A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia – hasonlóan más, több ágazatot átfogó, horizontális stratégiákhoz – az ágazati tervezést segítő, önálló célrendszert és konkrét cselekvési irányokat kitűző, azonban az ágazati fejlesztési törekvéseket „felül nem író” tervdokumentum. E tekintetben a **NÉS-2 a klímapolitika, a zöldgazdaság-fejlesztés és az alkalmazkodás átfogó keretrendszere, amely az éghajlatvédelem céljait (ideértve a nemzetközi kötelezettségeket is) és cselekvési irányait tükrözi mind ágazati, mind területi dimenziókban a szakpolitikai és gazdasági tervezés számára, illetve a társadalom egésze felé.***

A Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia a mitigációs és adaptációs célkitűzés-kettősnek megfelelően egy-egy dekarbonizációs és adaptációs jövőképre (vízióra) támaszkodik:

- **Dekarbonizációs jövőkép: ”a fenntartható fejlődés felé”.** Magyarország a gazdasági versenyképesség és növekedés, a társadalmi jólét megteremtése és a szegénység elleni



küzdelem, valamint az éghajlatvédelem szempontjait egyaránt figyelembe vevő pályán fokozatosan áttér az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaságra. A helyesen megválasztott klímapolitikai irányok, a megfelelően ambiciózus kibocsátás-csökkentési célok az ország versenyképességét is pozitívan befolyásolják, különösen hosszú távon. Az áttérés elsődleges hajtóereje a fenntartható fejlődés nemzetstratégiai céljainak elérése, különösen a

- fosszilis tüzelőanyagoktól való függés mérséklése,
  - az anyag- és energiatakarékos technológiák térnyerése,
  - a tiszta energiaforrások elterjedése vonatkozásában.
- **Adaptációs jövőkép: "felkészülni az elkerülhetetlenre, megelőzni az elkerülhetőt!"** Az éghajlatváltozás várható magyarországi hatásainak, természeti, társadalmi és gazdasági következményeinek elhárítása érdekében az alkalmazkodás és a felkészülés teendői – elsősorban a vízgazdálkodás, a mezőgazdasági termésbiztonság, valamint a természeti értékeink és az emberi egészség megóvása terén.

A **Horizontális Eszközök** együttműködést teremtenek az EU támogatáspolitikájában, a hazai fejlesztéspolitikában az egyes ágazatok között, illetve a szemléletformálás és partnerség főbb cselekvési irányjaiban testesülnek meg.

A **Megyei Klímastratégia** céljai összhangban kell, hogy legyenek a NÉS-2 céljaival, valamint a Megyei Klímastratégia megoldási javaslatokat nyújt a NÉS-2 céljainak eléréséhez, elsősorban az **alkalmazkodás és a szemléletformálás területén**, másodsorban **dekarbonizáció esetében**. A dekarbonizáció hatékonyabban segíthető elő települési szinten.

### 3.2.5 Veszprém megyei területfejlesztési koncepciója, stratégia és program (2014-2020)

A Veszprém Megyei Közgyűlés 62/2013 (XII.19.) számú határozatával a **Veszprém Megyei Területfejlesztési Koncepciót** elfogadta, mely 2017. május 25-én az 54/2017.(V.25.) MÖK határozat szerint módosításra került.

Veszprém megye Területfejlesztési Koncepciója 11 stratégiai célt határozott meg, amelyek egyike „A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a közlekedés fejlesztése”. A mobilitás lehetőségének biztonsága kiemelt fontosságú Veszprém megyében a munkahelyek és foglalkoztató központok elérhetőségének biztosítása, ezzel a foglalkoztatás növelése érdekében:

*„Az elérhetőség nem csak a mobilitás (közlekedés) mennyiségének és minőségének fokozásával javítható, hanem keresleti oldalról az utazási igények csökkentésével, valamint egyéb alternatív megoldásokkal, például az infokommunikációs szolgáltatások fejlesztésével is. Javítani kell a funkcionális és foglalkoztatási központok elérhetőségét, hogy összekötő kapocsként működhessenek vonzókörzetük és a többi központ között. Annak érdekében, hogy a vidéki, illetve a társadalmi-gazdasági szempontból periférikus térségekben élők minél kevesebb hátrányt szenvedjenek a szolgáltatásokhoz és a munkahelyekhez való hozzáférés tekintetében, alternatív lehetőségek kiaknázásán túl elsősorban a napi munkába járást megbízhatóan lehetővé tevő közösségi, és közúti közlekedés javítása szükséges.”*

**Kifejezetten Várpalota vonatkozásában hangsúlyos:**

- A megye É-D-i és K-Ny-i irányú átjárhatóságának javítása.

- A megye és térségei versenyképességének növelése érdekében cél a térségi központok (egyúttal a megyei gazdaság pólusai) közötti hálózatosodás elősegítése a közlekedésfejlesztés eszközeivel.
- Fejleszteni szükséges az autóbusz közlekedést annak érdekében, hogy javuljon a munkahelyi és szolgáltató központok elérhetősége a várpalotai térségben Jásd és Tés települések vonatkozásában.
- A kerékpárút hálózatok fejlesztése a településközi kapcsolatok, kiemelten pedig a turizmus fejlesztésének szolgálatában.

A fejlesztési célok a megyén belül különféle sajátosságokkal rendelkező területi részegységekre (várostérségekre) vonatkozó részcélok és beavatkozási területek:

Térszerkezet fejlesztés:

- Közlekedésfejlesztés terén kiemelt cél a 8-as főút Várpalotát elkerülő szakaszának megvalósulása, a településközi útkapcsolatok javítása, és kapcsolódás a Balatoni kerékpárúthoz. *(megj.: ez a fejlesztési cél 2018 és 2020 folyamán megvalósult)*
- A mezőgazdaság és a turizmus legfeljebb kiegészítő szerepű lehet, szerepük az önfoglalkoztatásban lehet jelentős. A térség tavainak lehetséges hasznosítása értékesítésre is termelő intenzív haltenyésztés és a horgászturizmus (Várpalota).
- Várpalota és Tés közötti úthálózati kapcsolat színvonalának emelése.

**Veszprém Megye Területfejlesztési Programja, I. Kötet: Stratégiai Program, II. Kötet: Operatív Program** – a 47/2014. (IX. 25.) MÖK határozat melléklete. (Veszprém megye fejlesztésének megalapozása a 2014-2020 közötti időszakra” című, ÁROP-1.2.11/A-2013-2013-0011 azonosítószámú projekt keretében készült).

Veszprém Megye Területfejlesztési Programja a területfejlesztési koncepcióban meghatározott jövőképe, átfogó és stratégiai célok figyelembevételével, azok megvalósulása szolgálatában 4 prioritást fogalmazott meg, amelyek közül a 3.sz: A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra fejlesztése.

*3. Prioritástengely: A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra fejlesztése*

*A prioritástengely az alábbi tematikus célokhoz kapcsolódik:*

*(4) Az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság felé történő elmozdulás támogatása minden ágazatban*

*(8) A fenntartható közlekedés előmozdítása és kapacitáshiányok megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrákban*

Beavatkozási területek:

- Az elérhetőség javítása
- Térségi mobilitás biztosítása
- Környezetbarát közlekedési eszközök használata
- Intelligens közlekedési rendszerek fejlesztése
- Forgalmbiztonság növelése

### 3.2.6 Veszprém Megyei Integrált Területi Program (ITP, 2020)

21/2020.(II.13.) MÖK határozat 1. számú melléklete - **Veszprém Megye Integrált Területi Programja**.

A megyék számára az 1702/2014. (XII.3.) Korm. határozat alapján rendelkezésre álló Terület- és Településfejlesztési Operatív Program (TOP) forráskeret felhasználását a megyék területfejlesztési koncepciói és programjai alapozzák meg. Az ITP dokumentum a célok megjelölését, ill. a TOP forráskeret felosztását megelőzően tartalmazza a TOP esetében alkalmazandó Területi Kiválasztási Eljárásrend eszközeként értelmezhető Területi Kiválasztási Kritérium Rendszert, amely megalapozza és így lehetővé teszi a megvalósításra szánt beavatkozások (fejlesztési elképzelések) kiválasztását.

A megyei területfejlesztési program 4 prioritásából kiindulva, illeszkedve a TOP beruházási prioritásaihoz tartozó egyedi célkitűzésekhez Veszprém megye Integrált Területi Programja 6 célkitűzést határoz meg. Az M3. Prioritástengely: „A mobilitás támogatása, az elérhetőség javítása, a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra fejlesztése” célokhoz az **ITP-2. „Élhető, vonzó települések megteremtése és a munkavállalást ösztönző infrastruktúra fejlesztése (a fenntartható közlekedési módok helyi megvalósításának támogatása)”** célkitűzés kapcsolódik.

Az ITP célkitűzései biztosítják a szoros kapcsolatot a megyei területfejlesztési program prioritástengelyei és a TOP beruházási prioritásaihoz tartozó 11 egyedi célkitűzés között. A TOP egyedi célkitűzései közül a következői illeszkednek a közlekedéshez, illetve a megyei területfejlesztési program M3 prioritástengelyéhez:

- 3.A – Fenntartható közösségi mobilitás elősegítése,
- 4.A – Önkormányzati közszolgáltatások hozzáférhetőségének és minőségének fejlesztése.

A TOP keretében megvalósuló közlekedési beruházások az alábbi TOP prioritások kimeneti indikátorainak teljesüléséhez járulnak hozzá:

TOP prioritás	Kimeneti indikátor	Mértékegysége
1. térségi gazdasági környezet fejlesztése a foglalkoztatás elősegítésére	Felújított, vagy korszerűsített utak hossza	km
2. Vállalkozásbarát, népességmegtartó településfejlesztés	Városi területen létrehozott, vagy helyreállított nyitott terek	m <sup>2</sup>
3. Alacsony széndioxid kibocsátású gazdaságra való áttérés kiemelten a városi területeken	Kialakított kerékpárforgalmi létesítmények hossza	km
	Üvegházhatású gázok becsült éves csökkenése	tonna CO <sub>2</sub> egyenérték

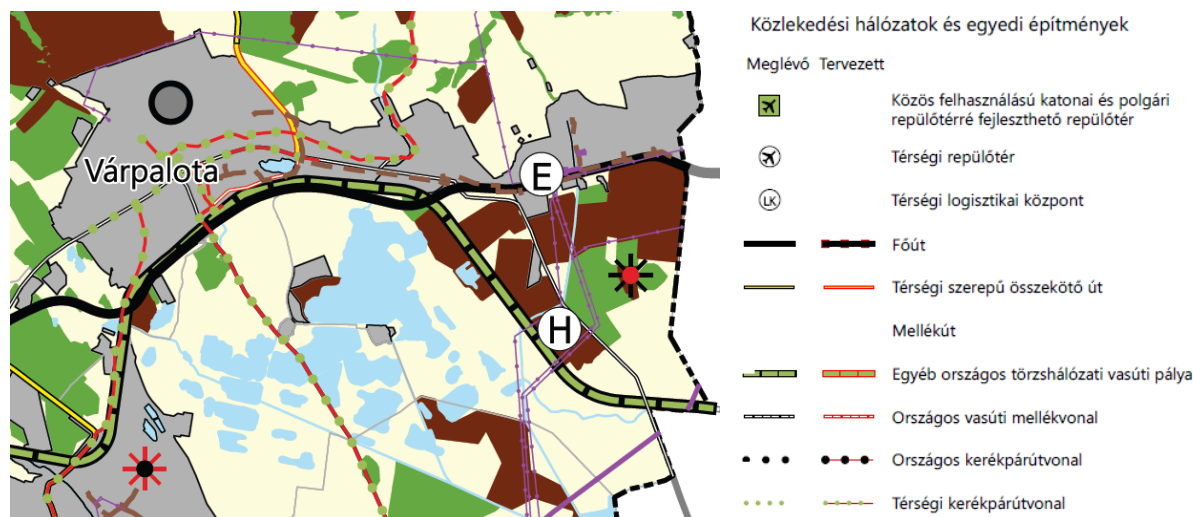
3. táblázat: TOP prioritások és kimeneti indikátorok

Az Integrált Területi Program nem csak a TOP végrehajtásához kapcsolódik, hanem más, ágazati OP keretében megvalósuló beruházáshoz is kapcsolódhatnak, azokat kiegészíthetik. Az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) számos, a 2014-2020-as időszakban megvalósítandó nagyprojektet nevesít. Ezek közül Veszprém megyét, így közvetve az ITP-t az alábbiak érintik.

- 8-as főút Várpalota elkerülő (2018-ban megvalósult),
- 83-as főút M1-Pápa között települések elkerülése és rekonstrukció.

## 3.2.7 Veszprém megye térségi szerkezeti terve

A Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 15/2019. (XII.13.) önkormányzati rendelete Veszprém megye területrendezési szabályzatáról, térségi szerkezeti tervéről és övezeteiről.



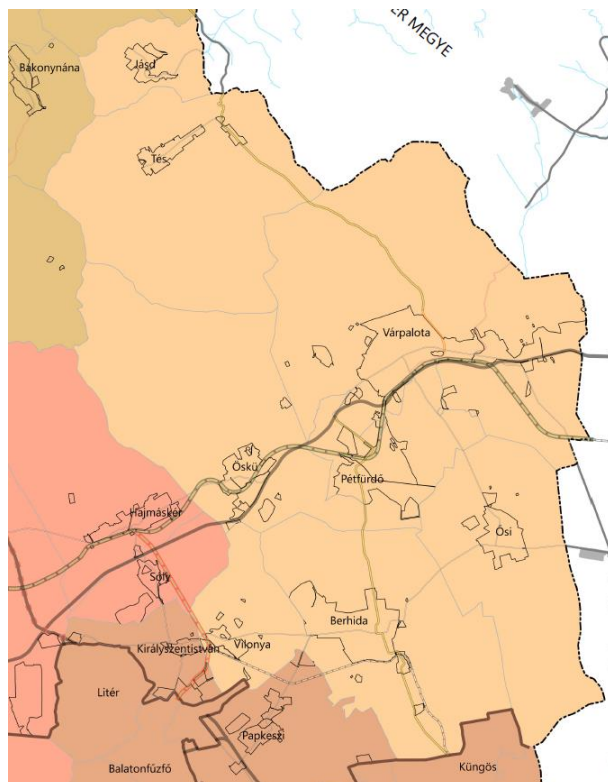
6. ábra: Veszprém megye térségi szerkezeti tervének infrastruktúra-hálózati elemei Várpalota környezetében

A közlekedési hálózatok és egyedi építmények Várpalotát érintő elemei:

- Térségi szerepű összekötő utak:
  - 7207. j. út Várpalota (8. sz. főút) - Berhida - (Lepsény (71. sz. főút))
  - 8213. j. út Szápár (8216. j. út) - Jásd - Tés – Várpalota
- A térségi szerepű összekötő úthálózat tervezett elemei
  - Várpalota (8213. j. út) - Várpalota (7204. j. út) (ez az elem 2020-ban 72106 j. útként megvalósult)
- Térségi kerékpárút hálózat meglévő elemei
- A térségi kerékpárút hálózat tervezett elemei
  - Várpalota
  - Várpalota - Pétfürdő – Berhida

Veszprém megye együtt tervezendő várostérségeinek övezete lehatárolás alapján (3.12.5. melléklet) Várpalota várostérségi övezetéhez a Várpalotai járás települései tartoznak. A lehatárolását a Veszprém Megyei Területfejlesztési Koncepció határozta meg. Szerepe a településfejlesztésben és -szabályozásban az, hogy a településrendezési eszközöket és településfejlesztési dokumentumokat az adott várostérségre kitekintéssel kell előkészíteni.

Várpalota a települések rendszerében betöltött szerepe szerint térségi szervező központ.



7. ábra: Veszprém megye várostérségeinek övezete – Várpalota várostérség

### 3.2.8 Veszprém Megyei Klímastratégia

A Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlése 22/2018. (II. 15.) MÖK határozatával hagyta jóvá a **Veszprém Megyei Klímastratégiát**.

A megye klímavédelmi jövőképe: Veszprém megye képessé válik a változó klimatikus körülményekből eredő, jelen és eljövendő korszak kihívásainak megválaszolására, miközben az üvegházhatású gáz kibocsátását tovább csökkenti.

Veszprém megye ESD ágazat éves összkibocsátása	Bázisév (2012)	Kibocsátás (2015)	Célérték (2020)	Célérték (2030)
Veszprém megye CO2 egyenérték kibocsátása (tonnában)	1,947 millió tonna	1,496 millió tonna	1,460 millió tonna	1,363 millió tonna
Veszprém megye CO2 egyenérték kibocsátása (%-ban)	100 %	76,8 %	75 %	70 %

4. táblázat: Dekarbonizációs célkitűzés Veszprém megye klímastratégiájában

A kibocsátás csökkentése a közlekedés tekintetében az alábbiakból származhat:

- 2021-re a személygépkocsik tekintetében bevezetésre kerül a 95 g CO<sub>2</sub>/km-es célérték, amely vélhetően 25 %-os csökkenést eredményezhet a közúti közlekedés kibocsátásában,

- a megye vasúti hálózatát érintő észak-balatoni vasúti vonal villamosítása a 2014-2020 EU költségvetési ciklusban megtörténik (2023-ig).

A közlekedés területén a klímatudatossági és szemléletformálási célkitűzések érvényesülnek:

A megye **szemléletformálási és partnerségi horizontális célja:**

- Veszprém megye minden érintett számára lehetővé teszi a teljes körű tájékozódást, véleményezést, továbbá elérhetővé teszi az alkalmazkodás és kibocsátás csökkentés eszköztrendszerét.

**A megye éghajlati szemléletformálási és partnerségi átfogó célkitűzései a közlekedés területén:**

- **SZÁ-3. célkitűzés:** Fenntartható közlekedési módok népszerűségének növelése
- **SZÁ-5. célkitűzés:** Klímatudatosság növelése, egyéni felelősség felismerésének elősegítése
- **SZÁ-7. célkitűzés:** Települési jó gyakorlatok kiterjesztése megyei szintre

Beavatkozási területek, amelyek a közlekedési ágazatot, települési mobilitást érintik:

- **Mitigációs intézkedési javaslatok:**
  - Fenntartható közlekedési projektek támogatása:
    - Elektromos közlekedés kiépítése. A megye településein üzemelő közösségi közlekedési gépjárműparknak, valamint az önkormányzati, intézményi és önkormányzati tulajdonú társaságok járműveinek megújítása, elektromos járművekre történő cseréje, e-mobilitás kiépítése.
    - Kerékpárút hálózat bővítése, kerékpáros infrastruktúra fejlesztése.
    - Az érintett települések belterületét elkerülő vasúti és közúti nyomvonalak építésének elősegítése, valamint a nyomvonalak szerepeltetése a rendezési tervek módosítása esetén.
- **Adaptációs intézkedési javaslatok:**
  - Zöldfelületek növelésének elősegítése a települési hősziget csökkentésére,
  - Éghajlatváltozással kapcsolatos meglévő jó megoldások megyei gyűjteményének kialakítása.
- **Szemléletformálási intézkedési javaslatok**
  - Klímatudatos lakossági szemléletformálás és tudásbővítés, társadalmi kampányok,
  - Turisták szemléletformálása.

### 3.2.9 Várpalota településfejlesztési koncepció

Várpalota Város Önkormányzati Képviselő-testülete 2016. március 31-i ülésén a 28/2016. (III. 31.) képviselő-testületi határozatával elfogadta Várpalota Településfejlesztési Koncepcióját.

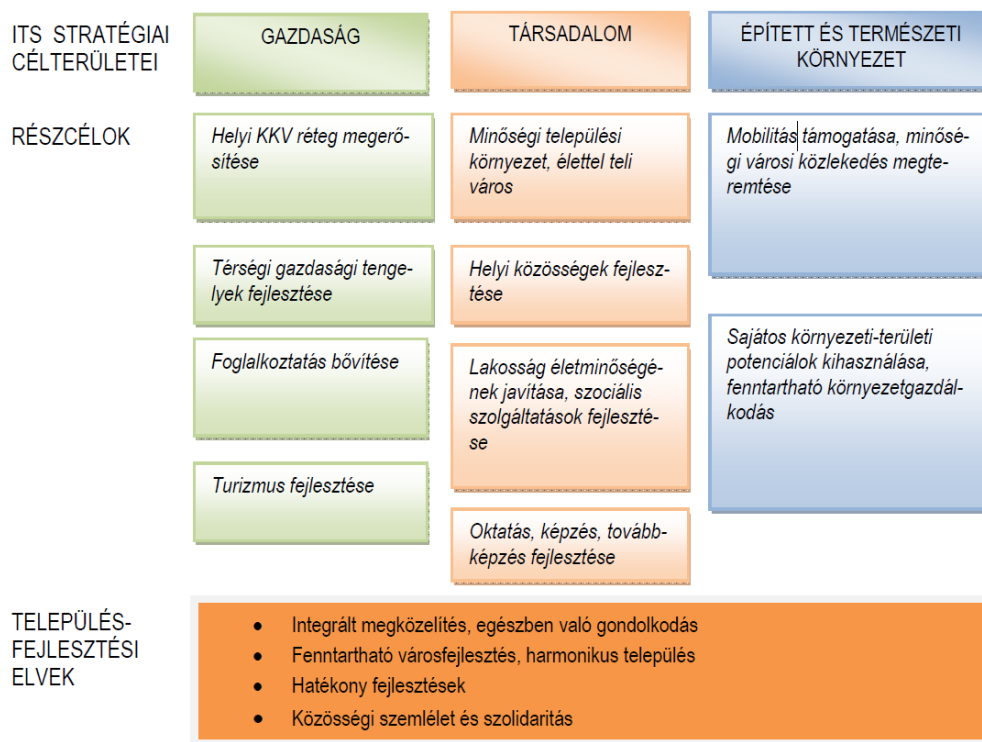
Várpalota településfejlesztési koncepciója a 2030-ig terjedő időszakra jelöli ki a város helyét a hazai és a térségi településhálózatban, mutatja be a város társadalmi, gazdasági, táji, természeti és épített környezetének jövőbeni állapotát.

Várpalota jövőképe a közlekedést, mobilitást érintő elemei:

1. Társadalmi jövőkép:

- A város lakónépessége meghatározóan nem változik vagy kismértékben nő, az országos átlagnál magasabb a városban a születéskor várható élettartam és pozitív a város vándorlási egyenlege, lakosságvonzó képessége nő.
2. Gazdasági jövőkép:
- A településen a gazdaságilag aktív lakosság aránya az országos átlagnál jobb, munkanélküliségi rátája az országos átlag alatti.
3. Táj- és természeti jövőkép, a környezeti magatartás állapota:
- A várost övező táji-, természeti értékek védelmével és megőrzésével, a természeti környezet megfelelő hasznosításával, valamint a megújuló energiaforrások széleskörű felhasználásával, a fenntarthatóság szempontjai érvényesülnek, Várpalota környezettudatos várossá válik.
  - A város területfelhasználási politikáját az energiahatékonyság kiemelt figyelembevételével alakítja, törekszik a város relatív kompaktságának megőrzésére, a környező mezőgazdasági és erdőterületek megőrzésére, a zöldfelületek és a városi nyitott terek arányának további növelésére, a tájhasználat optimalizálására.
4. Épített környezet jövőképe:
- Megvalósul a történelmi belváros és Inota faluközpont komplex közterületi és épület rehabilitációja. A védett települési értékek (épületek, utcasorok) az építéskori értékek tiszteletben tartásával és rekonstrukciójával, a kortárs építészet eszközrendszerét nem mellőzve újulnak meg, fenntartásuk folyamatosan biztosított.
  - A települési közszolgáltatások infrastruktúrája, épületállománya kiépült és fejleszhető.
  - A közszolgáltatások mindenki számára elérhetőek, biztonságosak, magas színvonalúak.
  - A város közlekedési kapcsolatai, közúthálózata jól kiépített, folyamatosan fenntartható és üzemeltethető.
  - A történelmi Belvárost, Alsóvárost körülölelő tehermentesítő közlekedési gyűrű kiépült, a terület minden irányban jól átjárható. A gazdasági területek közlekedési kapcsolatai jók. Az Inotai Ipari Park és a Készenléti lakótelep új, külön szintű csomóponttal kapcsolódik a nyolcas úthoz. Inota és a Készenléti lakótelep közötti, valamint Várpalota és Öskű közötti közvetlen közútkapcsolat kiépült.
  - A városi gyalogos és kerékpáros hálózat összefüggő rendszert alkot. A kerékpáros hálózat a kistérségi hálózathoz kapcsolódik. A Belváros Vasútállomás kapcsolata a Köves-patak mentén kiépült.
  - Megépül a Balaton-Bakony kerékpárút, ami összeköti Várpalotát a Balatonnal.
  - A közösségi közlekedés magas színvonalú, fenntartható és mindenki számára elérhető.
5. Térségi szerep jövőképe:
- Várpalota fejlesztése a térség településeivel együttesen, fejlett kapcsolatrendszerben, minden település javát együttesen szolgálva működik.

A település átfogó fejlesztését szolgáló három célkitűzés egyike az „Épített és természeti környezet fejlesztése”. Ennek az átfogó célnak rész célja a „**Mobilitás támogatása, minőségi városi közlekedés megteremtése**”. A településfejlesztési koncepció és az ITS célrendszerének összefüggéseit az alábbi ábra mutatja be.



8. ábra: A koncepció és az ITS célrendszerének összefüggései [forrás: TFK, 2016]

### 3.2.10 Várpalota Integrált Településfejlesztési Stratégia

#### A település jövőképe:

Várpalota kedvező életfeltételeket és minőségi munkahelyeket kínál, történelmi hagyományaira építő kisváros.

#### A településfejlesztési stratégia átfogó célja:

Várpalota kellemes, élhető kisváros, mely sajátos természeti-területi erőforrásainak kihasználásával képes minőségi munkalehetőségeket biztosítani lakói számára, és kedvező működési környezetet nyújt a tudásintenzív ipari és szolgáltatási ágazatoknak, növelve ezáltal a lakónépességet, és a helyben foglalkoztatottak arányát. A város egyedi, sajátos kulturális arculattal rendelkezik, közösségi élete pezsgő és változatos. Végvári hagyományaira és műemlékeire épülő turisztikai kínálata országszerte ismert, és vonzó célpontot jelent.

#### Átfogó cél stratégiai elemei:

- Kellemes, élhető kisváros megteremtése



- Minőségi munkalehetőségek biztosítása
- Tudásintenzív ipari és szolgáltatási ágazatok betelepülésének ösztönzése
- Egyedi, sajátos, végvári hagyományokra épülő turisztikai kínálat kialakítása
- Természeti-területi erőforrások kihasználása
- Pezsgő, változatos kulturális élet megteremtése

**ÉPÍTETT ÉS TERMÉSZETI KÖRNYEZET:**

- **Mobilitás támogatása, minőségi városi közlekedés megteremtése**
- **Sajátos környezeti-területi potenciálok kihasználása, fenntartható környezetgazdálkodás**

**A fejlesztési célok megvalósítását szolgáló, közlekedéssel és mobilitással összefüggő beavatkozások az egyes akcióterületeken a következők:**

**Akcióterület 1. – Belváros**

- A Belváros közlekedési- és városképi szempontú egységének visszaállítása a 8-as főút elkerülő szakaszának megépülte után a városközpont és környékének rehabilitációja
- A Belváros közlekedési szempontú tehermentesítése, a környezetbarát közlekedési módok előtérbe helyezése, a közösségi közlekedés átszervezése
- Infrastruktúra-korszerűsítés, hatékonyabbá, energiatakarékosabbá tétel
- A Belváros térstruktúrájának összefüggő gyalogos térszövetté alakítása
- A ZÖLDVÁROS koncepció jegyében ökotudatos zöldfelület-rehabilitáció: a zöldfelületek megújítása
- A kulturális és turisztikai funkciók erősítése, korszerűsítése
- Közösségépítés

## Indikatív projektlista:

- Várpalota városközpont rehabilitációja (Hunyadi M. tér, Thury-tér, Szabadság tér, Újlaky és Táncsics u.) – Belvárosi Szolgáltatóház kialakítása
- A Thury vár előtti (barokk) terület, a várudvar és a vártól északra található evangélikus templom előtti hármastérstruktúra egységes gyalogos térszövetté alakítása
- A Várpalota „ZÖLDVÁROS” koncepció keretében zöldfelület-rehabilitáció a belvárosban, illetve a Thury vár tágabb környezetében
- A közlekedési struktúra átalakítása Várpalotán
- A 8-as elkerülő út építésének következményeként a város belterületi útjainak funkcióváltása, átépítése

**Akcióterület 2. – Inota**

- A településrész épített örökségének fejlesztése, a leromlott városi területek, a történelmi falu és a közterületek rehabilitációja, a turisztikai értékek felújítása, hasznosítása
- Közszolgáltatások fejlesztése

## Indikatív projektlista:

- Inota városrész faluközpontjának rehabilitációja

**Akcióterület 3. - KKV ipari fejlesztési terület**

- A közlekedés fejlesztése, a parkolási lehetőségek bővítése

**Akcióterület 4. Készenléti lakótelep**

- Az infrastruktúra fejlesztése, az utak, járdák, és közműrendszerek állapotának javítása, a közszolgáltatások színvonalának fejlesztése
- Közterületek rendezése, játszótér kialakítása

Indikatív projektlista:

- A terület infrastruktúrájának fejlesztése
- Várpalota Inota városrész és a Készenléti lakótelep közötti összekötő út építése
- A Készenléti lakótelep belső út- és járda hálózatának felújítása, fejlesztése,
- A közvilágítási hálózat fejlesztése
- Játszótér létesítése

**Akcióterület 5 – Nagyvállalati fejlesztési terület**

- Megközelíthetőség fejlesztése (8-as főút emeltszintű kereszteződés kialakítása)

Indikatív projektlista:

- Iparterület kialakítása: Tulajdonviszonyok rendezése, közlekedési és közmű infrastruktúra fejlesztés (8-as főút emeltszintű kereszteződésének kialakítása)

**Akcióterület 6 – Nagybivalyos tó és a Derítő tó környéki turisztikai fejlesztési terület**

- A turisztikai potenciál kihasználása, társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés

Indikatív projektlista:

- Társadalmi és környezeti szempontból fenntartható turizmusfejlesztés a Nagybivalyos tó és a Derítő tó térségében

**Hálózatos fejlesztések, kulcsprojektek: Közlekedési programok, mobilitás**

- A város elérhetőségét, a kistérségi központi szerep erősítését, a foglalkoztatás bővítését, valamint a munkahelyek és a szolgáltatások elérhetőségét segítő közlekedési hálózat fejlesztése (kulcsprojekt)
- Parkolólehetőségek bővítése
- A gyalogos közlekedés előtérbe helyezése a városközpontban
- Környezetbarát közlekedési eszközök használata, a kerékpárút-hálózat (hivatásforgalmi és turisztikai) fejlesztése. Várpalota-Ősi-Berhida és Várpalota-Inota között kerékpárút építése. (kulcsprojekt)
- Intelligens közlekedési rendszerek támogatása a közösségi közlekedésben (kulcsprojekt)
- Várpalota-Bántapuszta-Ősi-Hajmáskér-Gyulafirátót között út, illetve kerékpárút kialakítása

### 3.2.11 Várpalota város esélyegyenlőségi programja

Várpalota Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Programja, 2018

„Az esélyegyenlőség minden állampolgár számára fontos érték. Érvényesítése nem csak jogszabályok által meghatározott kötelezettség, hanem hosszú távú érdek is, hiszen azt a célt szolgálja, hogy minden állampolgárnak esélye legyen a jó minőségű közszolgáltatásokra, életminőségük javítását szolgáló feltételek biztosítására.

*Fontos a jog- és esélyegyenlőség biztosítása az élet minden területén: a fizikai és kulturális környezetben, a lakhatás és közlekedési eszközök vonatkozásában, a szociális és egészségügyi ellátás, az iskoláztatás, a munkavállalás, valamint a társadalmi élet, sport, kultúra és szabadidős tevékenységek területén egyaránt.”*

Több területen, élethelyzetben, életkorban is akadályokba ütközhet a közlekedési infrastruktúra használata:

- A foglalkoztatáshoz való hozzáférés esélyének mobilitási tényezőihez tartozik a közlekedéshez, közforgalmú közlekedéshez való hozzáférés.
- A külterületeken és nem lakóövezetben elhelyezkedő lakások esetén akadályozott a minőségi közszolgáltatásokhoz, közösségi közlekedéshez való hozzáférés.
- Idős korban, az életkorral járó sajátos igények miatt,
- Fogyatékkal élők más képességekkel tudnak részt venni a közlekedésben, speciális közlekedési megoldásokat igényelnek.

Az esélyegyenlőségi program intézkedési tervében megfogalmazott feladatok:

- a közösségi közlekedés, járdák, parkok akadálymentesítése,
- közintézmények további akadálymentesítése.

### 3.2.12 Településszerkezeti terv

Várpalota Város 114/2009. (IV.30.) sz. képviselő-testületi határozattal elfogadott és többszörösen módosított, egységes szerkezetbe foglalt Településszerkezeti Terve (2018. július).

A településszerkezeti tervben definiált infrastruktúra-elemek a következők:

#### **Közúthálózat**

##### **1. Térségi kapcsolatok**

##### **Országos főutak**

*Meglévő:*

I. rendű országos főút:

- 8. sz. (Székesfehérvár-Jánosháza-Rábafüzes) emelt sebességű, I. rendű főút, útkategória: K.III.B.

Várpalotát érintő csomópontok:

- Inotai készenléti lakótelep szintbeni csomópontja (Erőmű utca)
- Inota keleti határában lévő külön szintű csomópont (7204. j. út)



- Várpalota belterületének nyugati határának közelében lévő külön szintű csomópont (7204. j. út, 7207. j. út)

### Országos mellékutak

*Meglévő:*

Összekötő utak

- 7204. j. összekötő út (8. sz. főút régi szakasza)  
Útkategória: K.V.B. és B.III.a.C.
- 7207. j. Lepsény-Pétfürdő összekötő út  
Útkategória: K.V.B.
- 8213. j. Várpalota-Szápár összekötő út  
Útkategória: K.V.B. és B.IV.b.C.

Bekötő utak

- 72106. j. Ősi bekötő út
- Útkategória: K.V.B. és B.IV.b.C.
- 82115. j. Inota bekötő út
- Útkategória: B.V.c.C.

Állomáshoz vezető út:

- 72314. j. Várpalota állomáshoz vezető út
- Útkategória: B.V.c.C.

*Tervezett belterületi főút:*

- **Keleti elkerülő** – a 8213. j. Várpalota-Szápár összekötő út új, beépített területeket elkerülő nyomvonala a Tési út és a 7204. j. út között és ennek folytatásában a 72106. j. út nyomvonala, amely a vasúttal párhuzamosan halad a 8. sz. főút keresztezéséig és csatlakozik a meglévő nyomvonalhoz.  
Tervezett útkategória: K.V.B. és B.IV.b.C.

Jelentős csomópontok:

- Tési út
- Fehérvári út
- Kossuth Lajos utca
- **72106. j. út új nyomvonala**
  - I. ütemben a Kossuth Lajos utca helyett a Bánya bekötőútra kerül át a nyomvonal a Dankó Pista utca és a 7204. j. út között,
  - II. ütemben az Ősi bekötőút és a Dankó Pista utca csomópontjából keleti irányba induló új útszakasz a Hétvezér útja csomópontjához érkezik a Fehérvári úton,
  - III. ütemben a keleti elkerülő út részeként az útszakasz vasútvonal északi oldalán, azzal párhuzamosan halad és a tó keleti oldalán vezetve éri el a Fehérvári utat. Tervezett útkategória: K.V.B. és B.IV.b.C.

## 2. Városi úthálózat

**Városi főutak***Meglévő, megmaradó***I. rendű belterületi főutak:**

Útkategória: B.III.a.C.

- Fehérvári út
- Veszprémi út

**II. rendű belterületi főutak:**

Útkategória: B.IV.b.C.

- Tési út
- Szent István út
- Szent Imre utca
- Kossuth Lajos utca

*Tervezett belterületi főút:*

- Keleti elkerülő
- A 8213. j. Várpalota-Szápár összekötő út a 7204. j. út és a város északi lakóterületének határa között vezető útszakaszának módosított nyomvonal, amely távlatban az országos úthálózat részévé válhat, összekötő úti szereppel. Az útszakasz tervezett szabályozási szélessége 30 m.
- 72106. j. Ősi bekötő út Kossuth Lajos utcán (Fehérvári úttól délre) haladó szakaszának keleti irányba való eltolása a 8213. j. keleti elkerülőhöz csatlakozva

**Városi mellékutak****Gyűjtőutak** (útkategória: B.V.c.C.):*Meglévő, megmaradó:*

- Vasút utca
- Dankó Pista utca
- Péti út
- Hóvirág utca
- Rákóczi Ferenc út
- Újlaky út
- Árpád utca
- Jókai Mór utca
- Szent István út
- Arany János utca
- Radnóti Miklós utca
- Bercsényi utca
- Régi Malom utca
- Polyán utca rövid szakasza
- Erőmű utca
- Mészáros Lőrinc utca

*Útkategória módosul (városi főútból gyűjtőúttá válik):*

- Kossuth Lajos utca, útkategória: B.V.c.C.

*Tervezett gyűjtőutak:*

- Inota - Készenléti lakótelep összekötő út
- Árpád utca meghosszabbítása keleti irányban, amely így a Sörház utca és a Tési keresztezése után rácsatlakozik a tervezett 8213. sz. út keleti elkerülő szakaszára
- Árpád utca meghosszabbítása nyugati irányban a Kastélydomb utcáig, majd a Kastélydomb utcán végighaladva a Péti út csomópontjánál csatlakozik a 7204. j. összekötő útra
- Május 1. utca fejlesztése gyűjtőúttá
- Forrás utca fejlesztése gyűjtőúttá
- Pipacs utca fejlesztése gyűjtőúttá

Tervezett útkategória: B.V.c.C.

A gyűjtőutak szabályozási szélességét a szabályozási terv fogja meghatározni (14 - 16 m között), a közút mentén közmű-nyomvonalak, gyalogút, fasorok és egyes szakaszokon kerékpárút is helyet kap.

**Kiemelt hálózati szerepű kiszolgáló utak** (útkategória: B.VI.c.C. és B.VI.c.D.):*Meglévő, megmaradó:*

- Erdődy Pálffy Tamás utca
- Bakony utca
- Honvéd utca
- Sörház utca
- Munkácsy Mihály utca
- Róbert Károly út
- Szabolcska Mihály utca
- Csokonai Vitéz Mihály utca
- Béke utca

*Tervezett jelentős kiszolgáló utak (Útkategória: B.VI.d.C.):*

- A keleti elkerülő úttal párhuzamosan tervezett (Arany János utcát és a meghosszabbított Árpád utcát összekötő) út

**Kerékpáros közlekedés****Meglévő nyomvonalak***Meglévő kerékpárutak*

- Fehérvári út és Veszprémi út mentén (Tesco és Veres Péter utca közötti szakaszán)

*Meglévő kerékpársávok*

- Gárdonyi Géza utcában (Fehérvári út és Szent István útja közötti szakaszán)
- Szabadság téren
- Kossuth Lajos utcában (Fehérvári út és Szabadság tér közötti szakaszán)
- Szent Imre utcában

**Tervezett nyomvonalak:**

- Rákóczi Ferenc utca mentén (Liliom utca és Újlaky út közötti szakaszán)
- Újlaky út mentén
- Szent István út mentén (Újlaky út és Arany János utca közötti szakaszán)
- Tési út mentén (Szent István út és Inotai út közötti szakaszán)
- Arany János utca mentén
- Radnóti Miklós utca mentén (Arany János utca és Polyán utca közötti szakaszán)
- Polyán utca (Radnóti Miklós utca és Aradi vértanúk útja közötti szakaszán)
- Térségi jelentőségű kerékpárút (Aradi vértanúk útjától északra)
- Bánya Bekötőút mentén (Fekete Gyémánt utcától a vasútállomásig)
- Köves kanális mentén haladó kerékpárút (Fehérvári út és a Bánya bekötőút közötti szakaszán)

A tervezett kerékpáros infrastruktúra típusa (önálló kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút, kerékpársáv) az egyes nyomvonalakon részletes tervezés során határozható meg. A Szerkezeti Tervhez csatolt mintakeresztszelvények mutatják egyes útszakaszokon az adott szabályozási szélességben elhelyezhető kerékpáros infrastruktúra-elemeket.

**Vasúthálózat****Országos törzshálózati vonal**

- Székesfehérvár – szombathely országos törzshálózati vonal (a transzeurópai vasúti áruszállítási hálózat eleme)  
Megállóhely: Várpalota vasútállomás

**Iparvágány kapcsolat:**

- a Várpalotai Ipari Park kiszolgálását biztosító vágánykapcsolat

### 3.3 Mobilitást befolyásoló háttér

#### 3.3.1 Helyzetkép

**Felhasznált irodalom:**

*Központi Statisztikai Hivatal: Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek. Budapest, 2014. ISBN 978-963-235-460-6, ISSN 2064-8073*

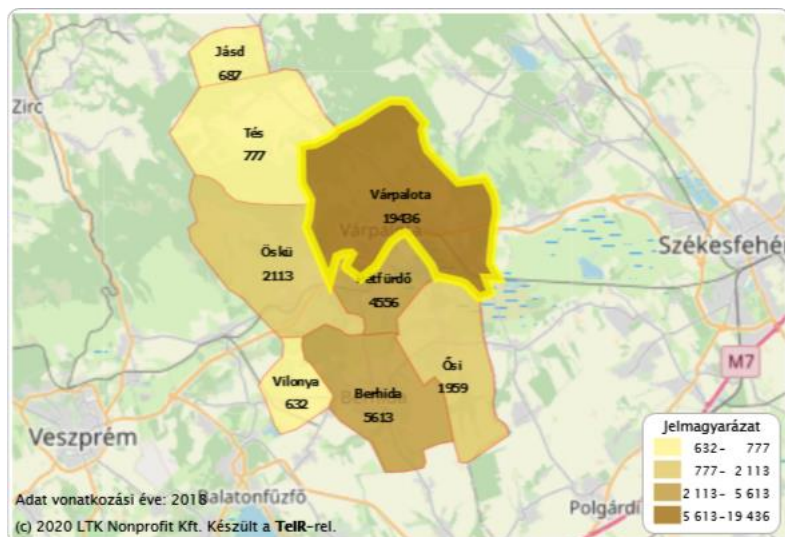
*Központi Statisztikai Hivatal: Az ingázás kiemelt célpontjai. Átfogó elemzés. Budapest, 2016. 19p*

*Központi Statisztikai Hivatal: Népszámlálás 2011. 18. A foglalkoztatottak napi ingázása és közlekedése. Budapest, 2015. ISBN 978-963-235-347-0, ISBN 978-963-235-483-5*

*Dr. Lakatos Miklós – Dr. L. Rédei Mária – Kapitány Gabriella: Mobilitás és foglalkoztatás. Területi statisztika, 2015, 55(2): 157–179.*

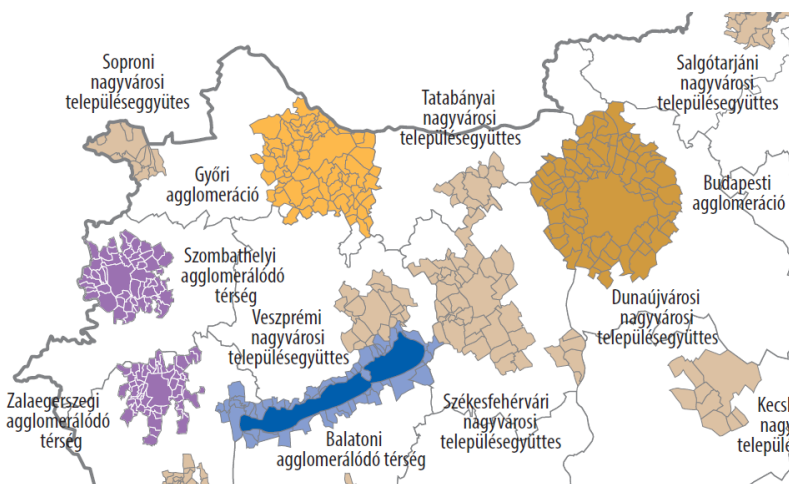
## Demográfiai és gazdasági jellemzők

Várpalota Veszprém, Pápa és Ajka után Veszprém megye negyedik legnépesebb városa. Lakosainak száma 2018-ban 19.436 volt, a Várpalotai járás közel 37 ezer főt számlál.



9. ábra: Várpalotai járás [forrás:TEIR]

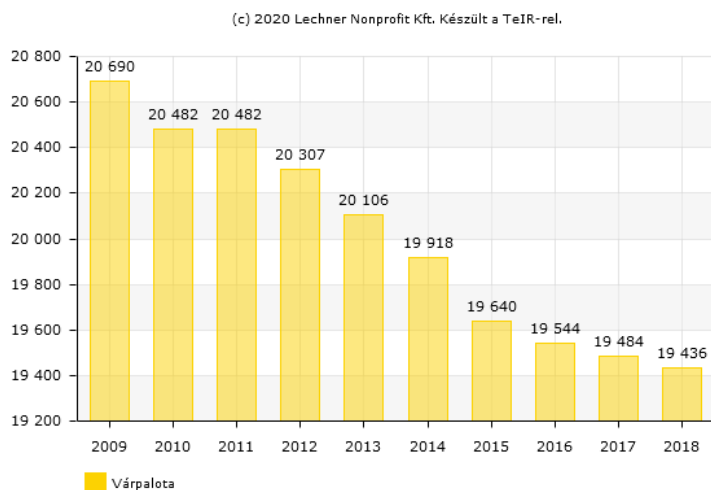
A Várpalotai járás a Veszprémi és a Székesfehérvári nagyvárosi településegységek közé ékelődve helyezkedik el. Várpalota városából közúton mind Székesfehérvár, mind pedig Veszprém 25 km-en belül megközelíthető, valamint meghatározó a Balaton közelsége is



10. ábra: Agglomerációk, településegységek [forrás:KSH]

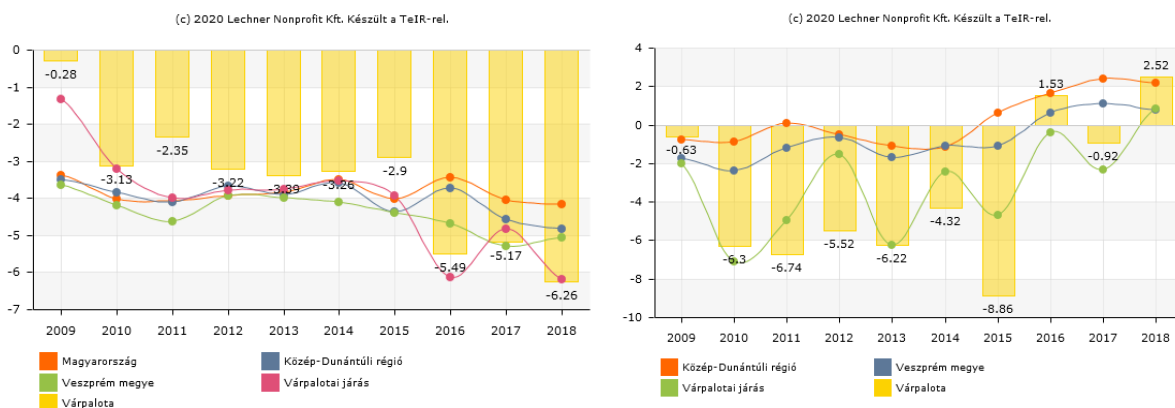
Várpalota lakónépessége az elmúlt évtizedben folyamatos – az évtized közepétől kisebb ütemű – csökkenést mutat. A népesség fogyása az országos és megyei értékeket meghaladó mértékű.





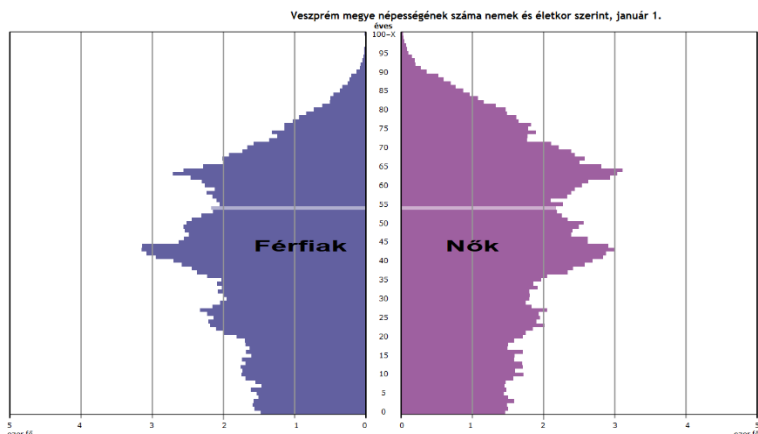
11. ábra: Várpalota lakosságának alakulása 2009-2018 [forrás: TEIR]

Az élveszületések száma 150 és 200 között van évente, a halálozás 230 és 280 fő között ingadozik, természetes fogyás évente 2 – 6 % között ingadozó – a régió és az ország értékeihez hasonlóan azonos tendenciát, de összességében nagyobb mértéket mutat. Az évtized közepétől az odavándorlás száma növekvő mértékű, ennek köszönhetően az elmúlt években a vándorlási egyenleg pozitív tartományba fordult, ám a természetes fogyást ez csak részben tudja ellensúlyozni, a lélekszám alakulása továbbra is csökkenő tendenciát mutat.



12. ábra: Várpalota természetes fogyás és vándorlási egyenlege [forrás: TeIR]

Veszprém megye lakosságának korfáját a következő ábrán láthatjuk. A korfa egy öregedő társadalmat mutat, a korfa alja 1976-tól fogva folyamatosan szűkül. Jelenleg a 45 és a 65 évesek vannak a legtöbben, 2050-ben az 58 éveseké lesz a legnépesebb nemzedék (kohorsz). Az 50 évesnél fiatalabb korosztályokban enyhe férfitöbbség, az 50 évesnél idősebb korosztályban szignifikáns nőtöbbség tapasztalható.

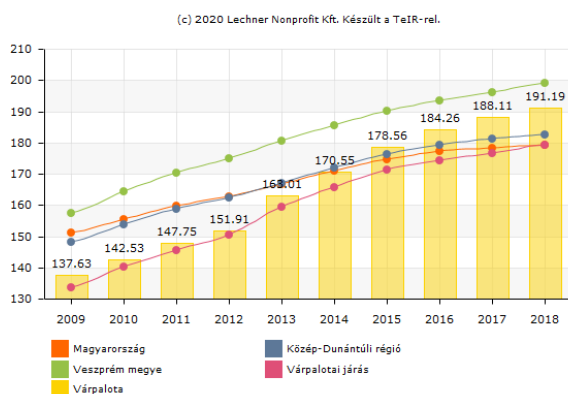


13. ábra: Veszprém megye lakosságának korfája, 2019. január [forrás: KSH]

A korfával egybevágóan az öregedési mutató (100 fő 0-14 éves lakosságra jutó 60+ fő) is folyamatos növekedést mutat: értéke 10 év alatt 137-ről 191-re emelkedett. Várpalota város öregedési mutatójának növekedési üteme meghaladja a járási, megyei, régiós és országos növekedési ütemet is, ugyanakkor a 2018 évi öregedési mutató egyelőre alatta marad a megyei átlagnak. Ezzel párhuzamosan a 18-59 éves lakosság száma csökkenést mutat.

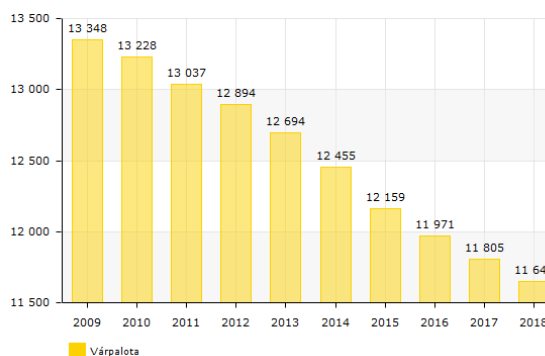
#### Öregedési mutató

Állandó népességből a 100 0-14 évesre jutó 60-x évesek száma



#### Állandó népességből a 18-59 évesek száma (fő)

(c) 2020 Lechner Nonprofit Kft. Készült a TeIR-rel.



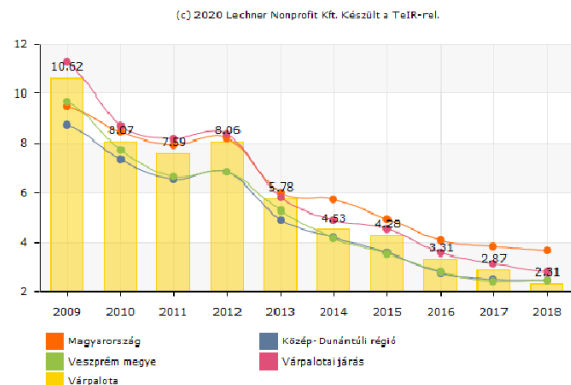
14. ábra: Öregedési mutató alakulása Várpalotán [forrás: TeIR]

A munkanélküliek arányának alakulása az országos tendenciához hasonlóan a gazdaság növekedésével együtt csökken. A nyilvántartott álláskereső arányának csökkenése az elmúlt években a megyei átlagnál erőteljesebb volt, 2018-ra ez az arányszám már a megyei átlagnál alacsonyabb értéket mutatott.

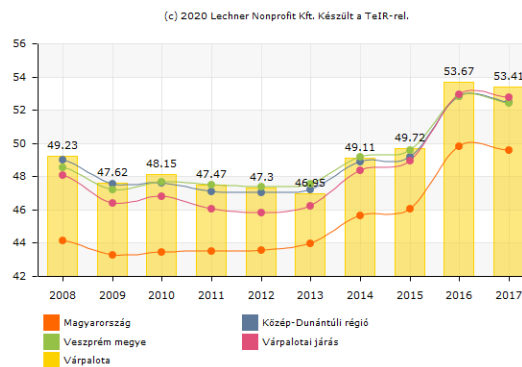
A lakosság öregedése, a munkaképes korú lakosság csökkenése mellett az adófizetők aránya emelkedő tendenciát mutat.

**Nyilvántartott álláskereső a munkaképes korú népesség százalékában**

Nyilvántartott álláskereső száma száz 15-64 éves állandó lakosra.


**Adófizetők aránya (százalék)**

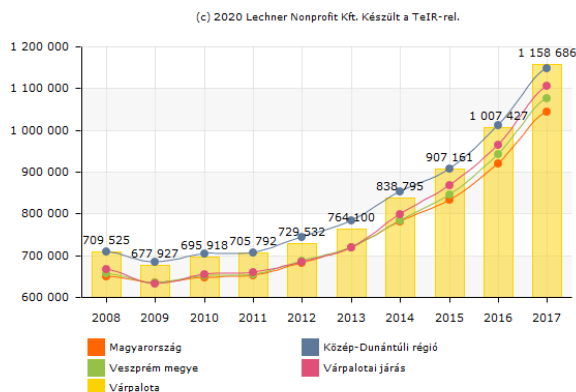
SZJA alapot képező jövedelemmel rendelkezők száz állandó lakosra vetített száma.



15. ábra: Álláskereső és adófizetők arányának alakulása 2009-2018, 2008-2017 [forrás: TEIR]

**Egy lakosra jutó összes nettó jövedelem (Ft)**

SZJA alapot képező nettó jövedelem egy állandó lakosra vetített összege.



16. ábra: Egy lakosra jutó összes nettó jövedelem Várpalotán, 2008-2017 [forrás: TeIR]

Szintén erőteljes növekedést mutat az egy lakosra jutó összes nettó jövedelem (SZJA alapot képező nettó jövedelem egy állandó lakosra vetített összege), amely a megyei és országos átlagot meghaladó mértékű. Az egy állandó lakosra jutó éves nettó jövedelem 2017-ben 1.158.686 Ft volt.

**Ingázás**

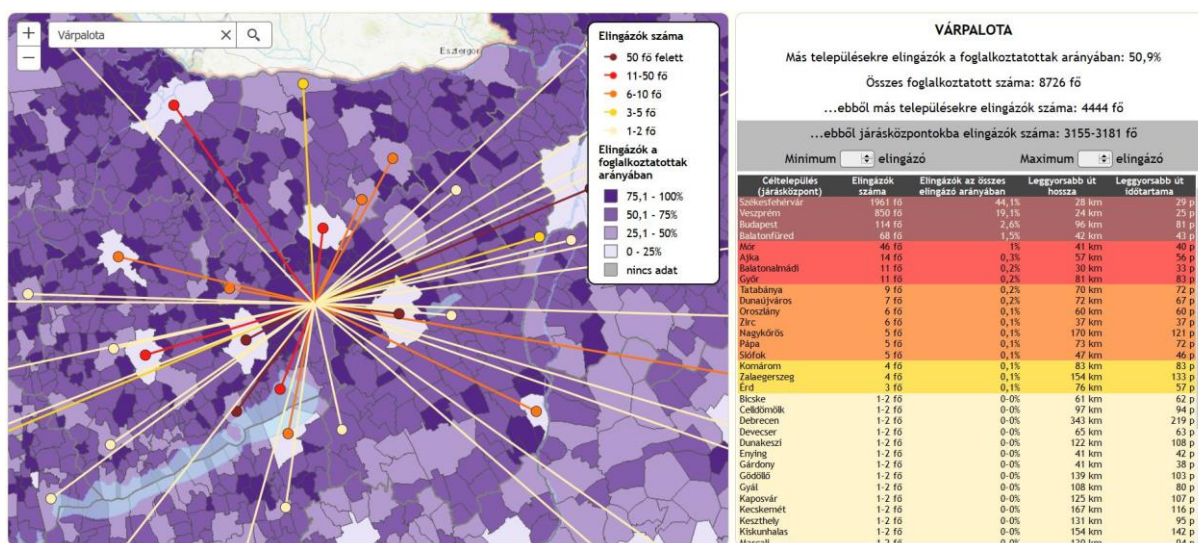
A KSH definíciója szerint: „Naponta ingázó az a foglalkoztatott, aki nem ugyanazon a településen dolgozik, mint ahol ténylegesen lakik. ... A naponta ingázók közé számítanak a napinál ritkábban (pl. két-három naponta), de rendszeresen ingázók is.”

A munka célú ingázás mellett először áttekintjük az oktatási célú ingázás jellemzőit is. A KSH 2018-as adatai szerint a más településről bejáró általános iskolai tanulók száma 212, a középiskolai tanulók száma 459 (gimnáziumi, szakközépiskolai és szakközépiskolai tanulók összesen). Ugyanezen évben az általános iskolai tanulók száma a nappali oktatásban 1604.

Az ingázásról részletes adatot csak a népszámlálás statisztikáiból tudhatunk meg, amelyet 2011-ben folytattak le.

Az országon belül a munka céllal ingázók aránya Közép-Dunántúlon (45,4%) és Nyugat-Dunántúlon (41,5%) a legmagasabb, Észak-Alföldön (30,0%) és Dél-Alföldön (25,0%) a legalacsonyabb.

A Várpalotán lakó munkavállalók 50,9%-a más településre járt el dolgozni. A legnagyobb ingázó létszámú célpontok Székesfehérvár, Veszprém, Budapest és Balatonfüred. Az elingázási arányokat, illetve a munkacélú ingázás legfontosabb célpontjait a Lechner Tudásközpont által, a 2011-es népszámlálás alapján készített térképi ábrázolás szemlélteti.



17. ábra: Várpalota városból elingázók célpontjai [forrás: TeIR]

A 2011-es népszámlálás adatait fenntartással lehet csak kezelni, 2011 óta a munkaerőpiac jelentősen megváltozott – a gazdasági fellendülés miatt nőtt a Várpalota felé irányuló bevándorlás, nőtt a foglalkoztatottak száma, az adófizetők aránya és vélhetően többen ingáznak napi rendszerességgel is.

Össességében Várpalota városhatárát átlépő napi ingázók száma 5000 fő feletti napi szinten befelé ingázó dolgozók nélkül is:

- 671 iskolás (2018-as adat)
- 4.444 elingázó (2011-es adat)

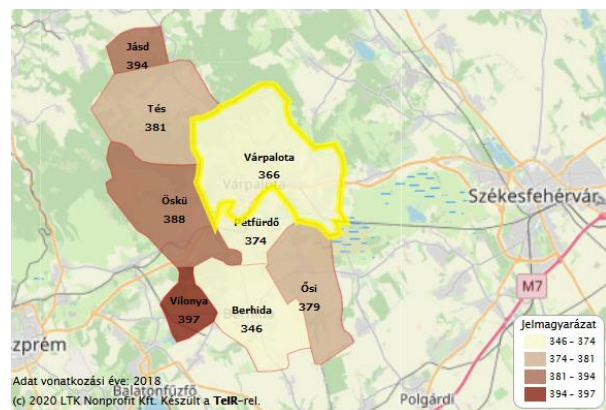
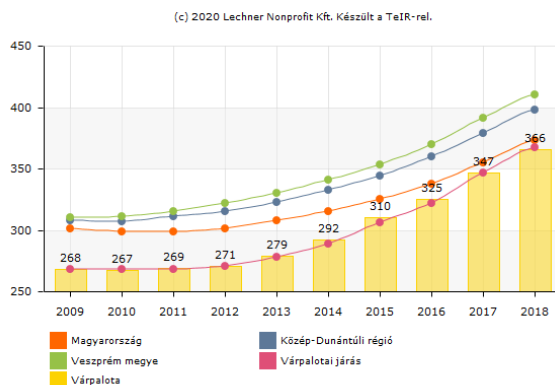
### Mobilitási alapadatok

A város megközelíthetőségének legfontosabb eleme a (Veszprémmel és Székesfehérvárral összeköttetést biztosító szakaszokon 2x2 sávon kiépített) 8-as számú főút. A közúti közlekedés főbb elemei továbbá a főúttal összeköttetést biztosító régi főúti szakaszok (Fehérvári út, Veszprémi út), továbbá északi irányban a Tési út, valamint déli irányokban az Ősi út, illetve a Pétfürdővel összeköttetést biztosító Cseri út/Berhidai út.

A várost érinti a Székesfehérvár-Szombathely vasútvonal, mely közvetlen elérést biztosít a főbb ingázási célpontok irányába (Székesfehérvár, Veszprém, Budapest, Ajka)

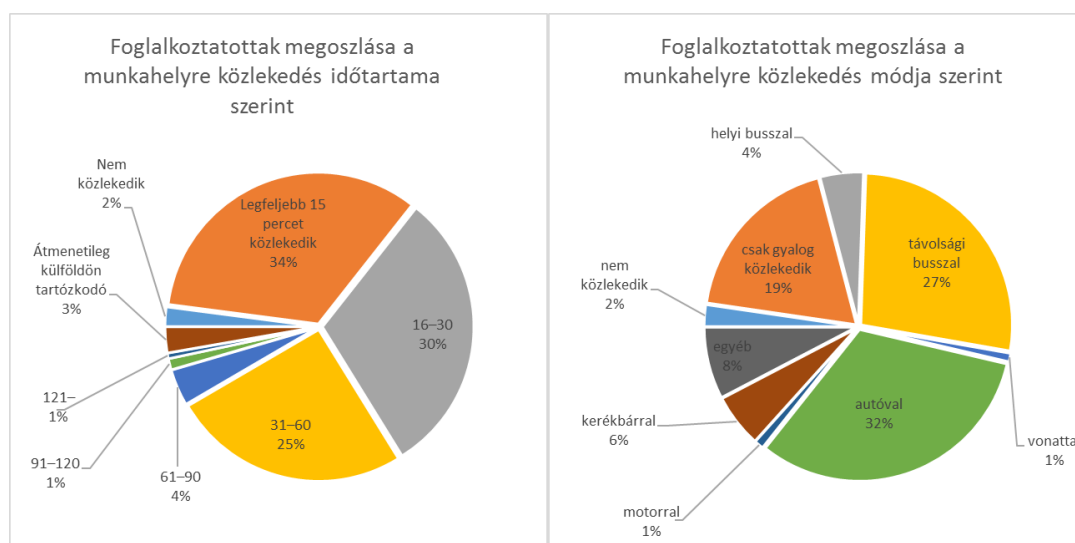
A mobilitás egyik legmarkánsabb jellemzője a motorizációs fok, azaz az ezer lakosra jutó személygépkocsi száma. Várpalota városának motorizációs foka 366 (2018), ami megközelíti az országos átlagot, a járás településeinek többségében ez az érték magasabb.

Az idősort tekintve látható, hogy a motorizáció gyors ütemben növekszik (2009 -2018 között 36%-kal, 268-ról 366-ra). Az országos értékekhez képesti korábbi (2009) lemaradás folyamatosan csökken. A fentiek fényében vélhetően a 2011-ben felvett mobilitási adatok is az egyéni közlekedés irányába mozdultak el.



18. ábra: Személygépkocsi száma ezer lakosra (db) [forrás: TeIR]

Az alábbi ábra mutatja be a munkába járók megoszlását a munkába járás időtartama és módja szerint. a dolgozók 64%-a fél órán belül eljut a munkahelyére, 32%-uk jár autóval, 27% távolsági busszal, 19% gyalog, 6% kerékpáron, de csupán 4%-uk használ helyi buszt és 1%-uk vonatot.



19. ábra: Foglalkoztatottak megoszlása Várpalota járásban a munkahelyre közlekedés időtartama és módja szerint, 2011 [KSH]

### 3.3.2 Jövőbeli trendek

#### Népesség

Felhasznált irodalom:

*Tagai Gergely: Járási népesség-előreszámítás 2051-ig. Klímaváltozás – társadalom – gazdaság. Hosszú távú területi folyamatok és trendek Magyarországon. Szerkesztette: Czirfusz Márton, Hoyk Edit, Suvák Andrea, Publikon Kiadó, Pécs, 2015. ISBN: 978-615-5457-62-3, 141-166. oldal*

*KTI Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. (2017): Országos célforgalmi felvétel és mátrixok kidolgozása (OCF-2016), TEN-T elemzések - Egyeztetett záró dokumentum. Készült: a „Magyarország részvétele a TEN-T törzshálózati folyosókban–a közlekedési-, forgalmi modellezéshez szükséges adatállományok aktualizálása, kiegészítése, a TEN-T folyosók forgalmának differenciáltabb és pontosabb előrebecslése” című CEF projekt keretében.*

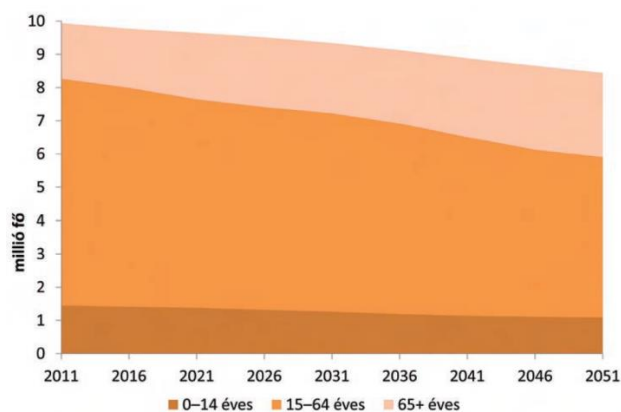
A jövőbeli mobilitási igények előrebecsléséhez fontos megismerni a várható demográfiai változásokat.

Az MTA Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete átfogó kutatást végzett „Magyarország hosszú távú társadalmi és gazdasági fejlődési pályájának előrejelzése” projekt keretében. Az eredmények a Nemzeti Adaptációs Térinformatikai Rendszer (NATÉR) részét képezik. Jelen fejezet a projekt zárodokumentumának megállapításaira támaszkodik.

Az idézett projektben modellezett demográfiai forgatókönyvek alapján 2051-ig Magyarország népessége 8–9 millió főre csökkenhet. A jövőben a túlélési valószínűség várhatóan tovább emelkedik minden korosztályban, a termékenységre vonatkozó hipotézisek növekvő gyermekvállalási arányokkal számolnak. Ez azonban előreláthatólag nem lesz elegendő a felgyorsuló népességfogyás megfékezésére. A népességszám fogyatkozásával Magyarország demográfiai szerkezete jelentősen átalakulhat a 2050-es évekre. A női és férfi népesség arányai a mainál várhatóan kiegyenlítettebb képet mutatnak az évszázad közepére, elsősorban a férfiak túlélési esélyeinek intenzívebb javulása következtében. Nagymértékben módosulhat a magyar lakosság korösszetétele is. Valószínű, hogy a gyermekkorú népesség és az aktív korban lévő lakosság száma és aránya jelentősen csökken.

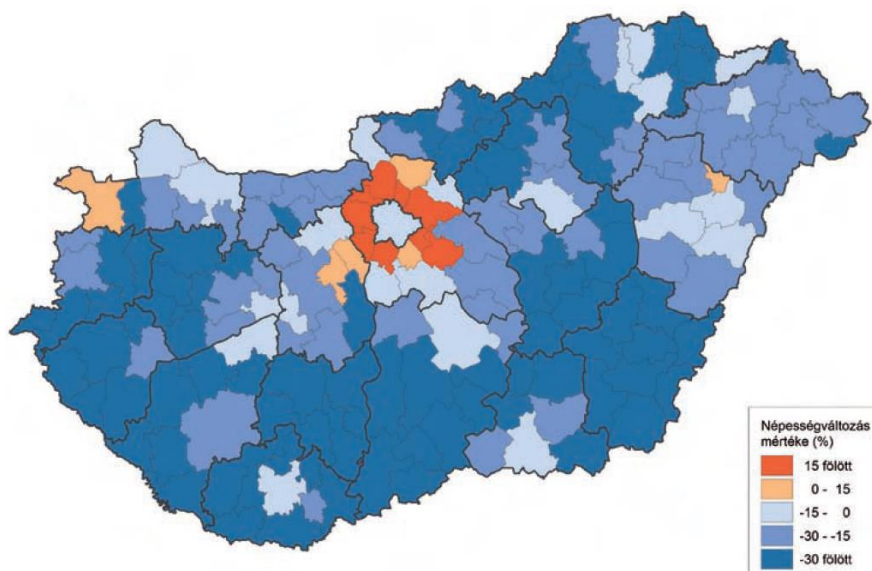
Népességszám (millió fő)	Alacsony változat	Közepes változat	Magas változat
<b>2011</b>	9,94	9,94	9,94
<b>2021</b>	9,56	9,65	9,67
<b>2031</b>	9,14	9,34	9,47
<b>2041</b>	8,57	8,88	9,22
<b>2051</b>	8,01	8,44	9,07

5. táblázat: Magyarország népességszámának jövőbeli alakulása különböző forgatókönyvek szerint, 2011–2051 (millió fő)  
 [forrás: Tagai, 2015]



20. ábra: Magyarország népességének és a lakosság koreloszlásának változása 2011 és 2051 között [forrás: Tagai, 2015]

A 2051-ig valószínűsített népességváltozás területi képe járási szinten igen nagymértékű egyenlőtlenségeket mutat. A modell szerint még 2051-ben is lehetnek olyan járások, amelyek népessége növekszik, folyamatos pozitív migrációs egyenlegük, illetve alacsony természetes fogyásuk (esetlegesen természetes szaporodás) miatt.



21. ábra: A magyarországi járások népességváltozása 2011 és 2051 között [forrás: Tagai, 2015]

A jövőbeli népesség alakulásának fontos tényezői:

- Vándorlási mérleg
- Természetes fogyás/szaporodás
- Öregedési mutató

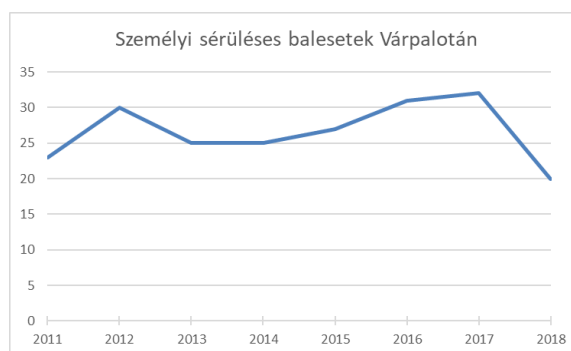
Várpalota járás népessége feltételezhetően 0-15% közötti mértékben csökken 2051-re a 2011-es adatokhoz képest – ld. a fenti ábrán.

### 3.3.3 Baleseti helyzetkép

Várpalotán évente átlagosan 20-30 közúti balesetet regisztrálnak, amely során 35-55 ember szenved könnyebb, vagy súlyosabb sérülést. A feljegyzett balesetek száma az alábbi ábra és táblázat szerint alakult az elmúlt évtizedben.

	Halálos	Súlyos Sérüléssel	Könnyű Sérüléssel	Összesen
2011	3	5	15	23
2012	3	8	19	30
2013	1	5	19	25
2014	1	4	20	25
2015	3	8	16	27
2016	1	11	19	31
2017	2	8	22	32
2018	1	4	15	20

6. táblázat: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Várpalotán éves bontásban



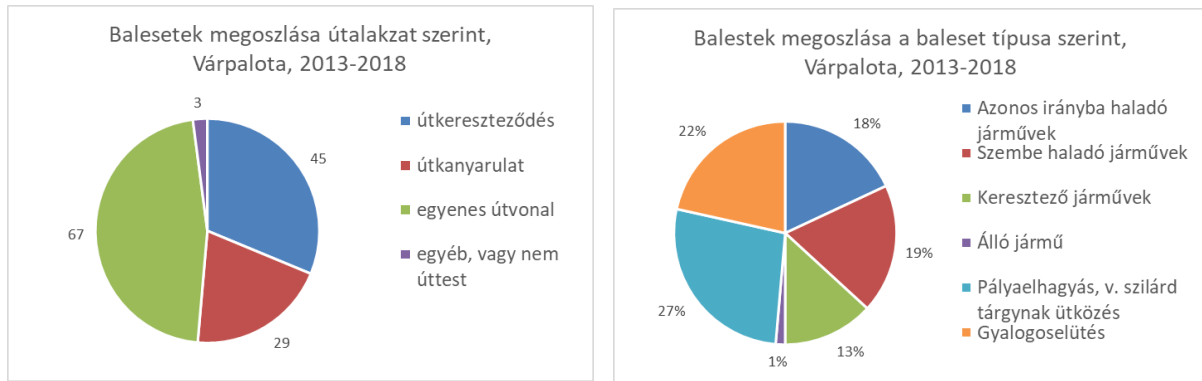
22. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Várpalotán éves bontásban

Várpalota úthálózatában és forgalmi eloszlásában, terhelésében 2018. március 9-én markáns változás állt be, ekkor adták át a 8 sz. főút Várpalotát elkerülő, 9,4 km hosszú, új, 2x2 sávú szakaszát. Ennek okán a baleseti vizsgálatot is elkülönítve végezzük az elkerülő előtti, és az elkerülő út utáni időszakokra.

**2013. január 1 és 2018. március 8 között** (5 teljes év) 144 bejelentett, személyi sérüléssel járó baleset történt. A 9 halálos, 37 súlyos és 98 könnyű sérüléssel járó baleset során 10-en életüket veszítették, 49-en súlyosan, 123-an könnyebben megsérültek. A balesetek 22%-ában (31 eset) gyalogos, további 10%-ában (14 eset) kerékpáros is érintett volt. A balesetek fele mozgó járművek között történt (azonos, ellentétes, vagy keresztező irányban mozgó járművek), de 27% volt a magányos, egyjárműves balesetek aránya. A balesetek közel fele egyenes útszakoszon, 31%-a útkereszteződésben következett be.

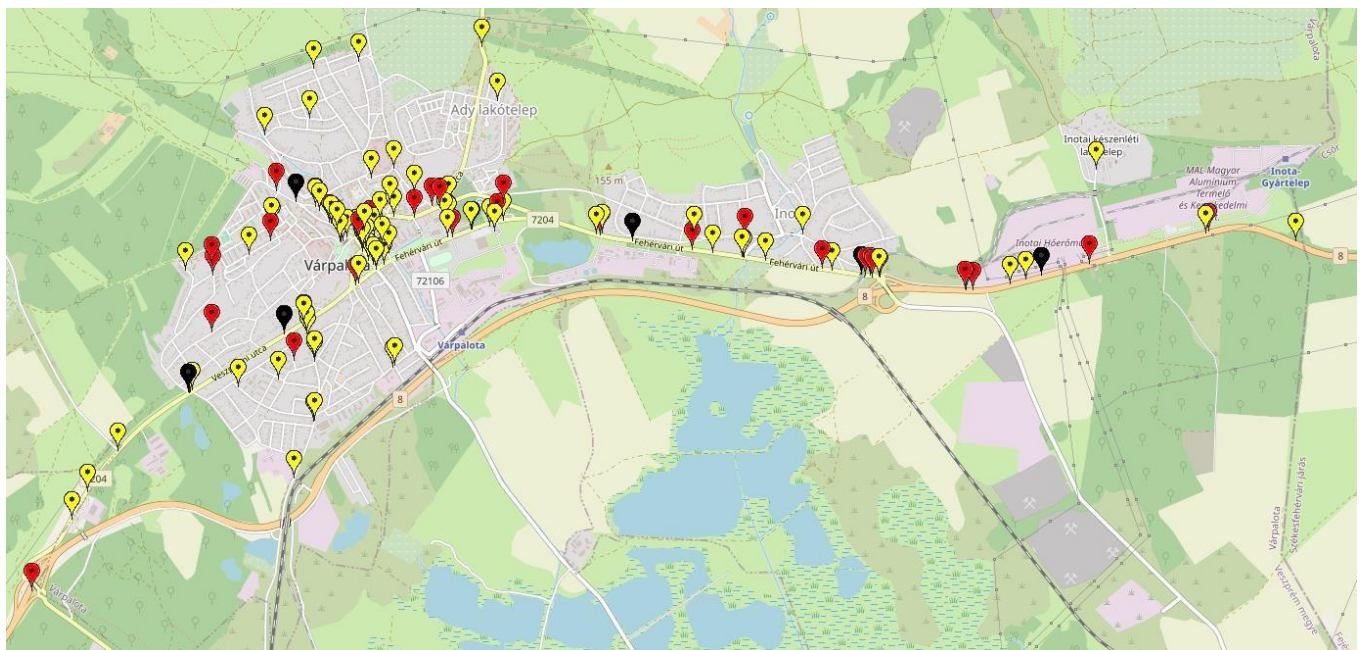
A balesetek 45%-a 8 sz főúton, 10%-a 8213 j összekötőúton, 45%-a pedig az önkormányzati úthálózaton történt.





23. ábra: Balesetek megoszlása útalakzat és a baleset típusa szerint, 2013-2018

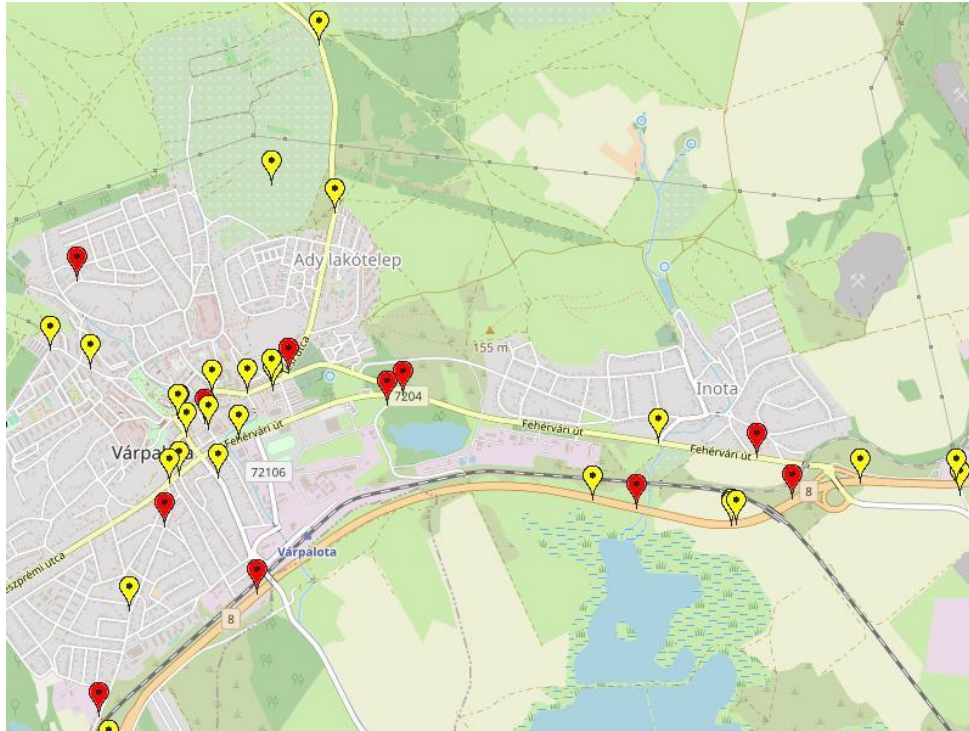
A baleseti ponttérképről leolvasható, hogy a halálos balesetek egy kivétellel a főút átkelési szakaszához köthetők, illetve a kevésbé súlyos balesetek a belvárosban sűrűsödnek.



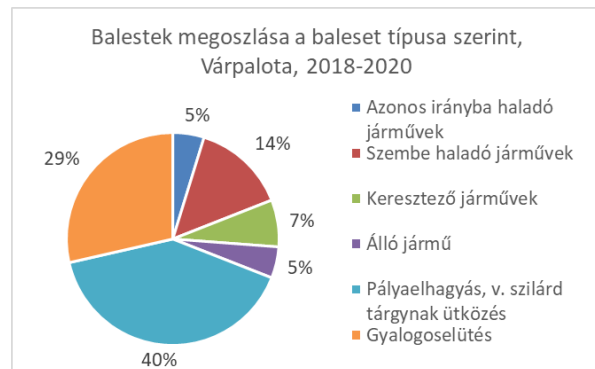
24. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek Várpalotán 2013.01.01. és 2018.03.08. között [forrás: Web-bal]

A **2018. március 9 után** történt baleseteket a lenti ponttérkép tartalmazza. A vizsgált, bő kétéves időszakban 42 személyi sérüléssel járó balesetet jegyeztek fel. A 15 súlyos és a 27 könnyű sérüléssel járó baleset során 15-en súlyosan, 33-an könnyebben sérültek. Halálos baleset az elmúlt két évben nem történt. A balesetek 40%-a egyjárműves baleset volt, a balesetek 29%-ában gyalogos is érintett volt.

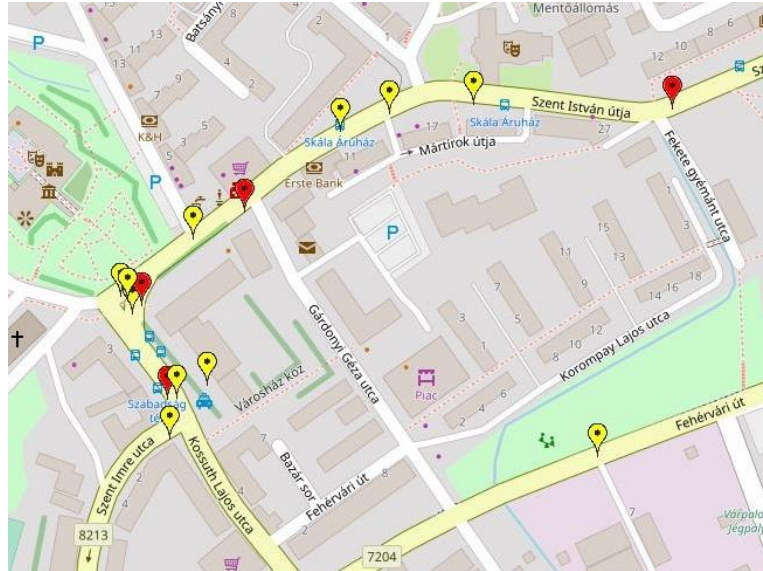
A 8-as főúton történt balesetek aránya 24%-ra csökkent, az önkormányzati utakon bekövetkezett balesetek aránya megmaradt 40% körül. A régi 8 sz. főút átkelési szakasza jelenleg a 7204 j mellékút, itt a balesetek 20%-a történt az elmúlt két évben – az új elkerülővel együtt ismét a balesetek ~45%-át teszik ki.



25. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek Várpalotán 2018.03.09. és 2020.05.31. között [forrás: Web-bal]



26. ábra: Balesetek megoszlása útalakzat és a baleset típusa szerint, 2018-2020



27. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek Várpalota belvárosában, 8 sz. főút nélkül, 2013-2020 [forrás: Web-bal]

A belvárosra fókuszálva azt találjuk, hogy a balesetek a nagyobb forgalmú utakra, illetve csomópontokban koncentrálnak. A ponttérképek alapján forgalombiztonsági szempontból problémás helyszínek:

- Fehérvári út és Szent István út csomópontja,
- Kossuth Lajos utca tengelye,
- Rákóczi Ferenc utca - Újlaky út tengelye

különösen az alábbi csomópontokban:

- Szent Imre utca – Kossuth Lajos utca,
- Szabadság tér, Szent István út – Kossuth Lajos utca – Újlaky út,
- Tési út – Szent István út – Sörház utca.

Korábban az Inota előtti szakaszon, a 2x2 sávós és 2 sávós szakasz keresztmetszet-váltásánál volt egy igen veszélyes szakasz, de az elkerülő megépülte után ez a konfliktus-pont feloldódott.

## 3.4 Közlekedési igények

### 3.4.1 Kérdőíves adatgyűjtés

A munka első lépéseként a háztartások jellemzőinek, a lakosság mobilitási szokásainak, illetve a várost érintő kérdésekben alkotott véleményének minél alaposabb megismerése céljából tervező megbízóval egyeztetve helyzetfeltáró kérdőívet állított össze. A kérdések 4 kérdőívbe csoportosítva (háztartások adatai, gyermekek mobilitási szokásai, felnőttek mobilitási szokásai, vélemény felmérés) jelentek meg nyomtatott formában a városi újságban, illetve online formában a [www.varpalota.hu](http://www.varpalota.hu) honlapon, , valamint Várpalota Város Önkormányzata hivatalos közösségi oldalán közzétett elérhetőségeken:

1. háztartások adatai
2. Személyek mobilitási szokásai
  - a. gyermekek mobilitási szokásai
  - b. felnőttek mobilitási szokásai
3. vélemény felmérés

A kérdőív kitöltése önkéntes és anonim volt, személyes adatokat nem tartalmazott, továbbá tekintettel arra, hogy a kérdőívek a COVID-19 járvány nyomán kialakult rendkívüli időszakot követően kerültek megjelenésre, erre külön figyelemfelhívást tettek közzé.

A 2020.07.16-ig beérkezett online válaszok száma:

1. háztartások adatai:	222
2. Személyek mobilitási szokásai:	
a. gyermekek mobilitási szokásai:	119
b. felnőttek mobilitási szokásai:	235
3. vélemény felmérés:	164

A 2020.07.10-ig összesen 70 db papír alapú válasz érkezett. A válaszadók kor megoszlása az online és a papír alapú válaszok esetén eltérő volt: Az online kérdőíveknél a fiatalabb (15-39) és az idősebb (65- ) korosztályok 40,5% - 6% arányban képviselték magukat, míg a papír alapú esetén ez az arány fordított volt 8,5% - 47% értékekkel. A középkorúak (40-65) mindkét kérdőív formában nagy arányban vettek részt. A kérdőívek vegyes közzétételi formája így a várakozásoknak megfelelően hozzájárult ahhoz, hogy a különböző korosztályok válaszai kiegyensúlyozottabb arányban reprezentálva legyenek.

A válaszok részint megerősítették a megrendelői adatszolgáltatás feldolgozása, az egyeztetések és a bejárások során feltárt problémákat, részint pedig ezek kiegészítéseként megalapozottabb és részletesebb helyzetkép felvázolását tettek lehetővé. Az eredmények a mobilitási terv további munkarészeiben felhasználásra kerülnek.

A kérdőíveket kitöltő és/vagy egyéni véleményüket hozzánk bármilyen formában eljuttató válaszadónak ezúton is köszönjük a közreműködést!

A visszaküldött kérdőívek egy jelentős része részlegesen került kitöltésre, ezért a válaszok száma kérdőívenként és kérdésenként is eltérő. Véleményünk szerint ez a válaszeredmények relevanciájának a javulását is okozza, hiszen a válaszadók többnyire csak az őket valóban érintő kérdésekre adtak választ, és a számukra érdektelen kérdéseket kitöltetlenül hagyták (pl: a kerékpárt nem használó és nem is tervező válaszadók a kerékpározási lehetőségek értékelésére vonatkozó kérdéseket többnyire üresen hagyták).

*(megtekinthető a Mellékletben)*

### 3.4.2 Háztartások adatai

A háztartási kérdőíven a háztartások elhelyezkedésére, az ingatlan típusára, az egy háztartásban élők számára, a tulajdonolt járművekre és a közösségi közlekedés megállóinak távolságára kérdeztünk rá.

A beérkezett válaszok Várpalota várost és környékét területileg jól lefedték, a válaszok többsége Belváros és Tési-domb városrészekből érkezett (**7. táblázat**).

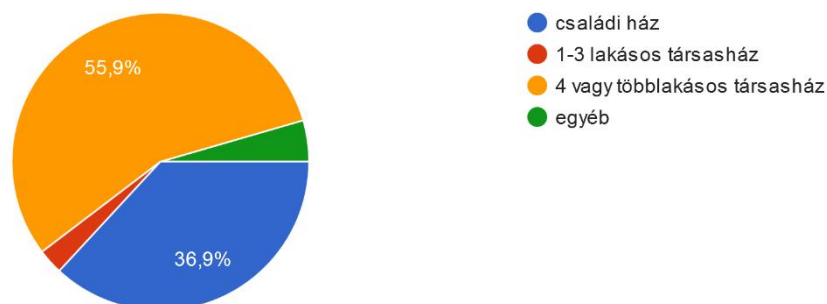
Városrész	Kitöltők száma	Kitöltők aránya	Kitöltők száma	Kitöltők aránya	
Belváros	52	17,8%	Kálvária	15	5,1%
Tési domb	66	22,6%	Inota falu	31	10,6%
Loncsos	21	7,2%	Készenléti	9	3,1%
Rákóczi telep	14	4,8%	Beszálló	0	0,0%
Alsóváros	18	6,2%	Baglyas	2	0,7%
Felsőinkám	7	2,4%	Ósi	2	0,7%
Kismező	24	8,2%	Tés	0	0,0%
Felsőváros	10	3,4%	Pétfürdő	3	1,0%
Ady lakótelep	13	4,5%	Egyéb:	3	1,0%

7. táblázat Válaszadók lakhely szerinti eloszlása

A háztartások többsége (55,9%) 4 vagy többlakásos társasházhoz tartozik (**28. ábra**).

Milyen típusú lakásban, házban lakik?

290 válasz



28. ábra Válaszadók lakhelyének típusa

Időszakonként hazajáró családtagoklagnak a háztartások 23%-ban, ideiglenesen külföldön tartózkodók találhatók a háztartások 6%-ban – arányuk alacsonynak mondható.

A háztartásokhoz tartozó járművek tekintetében a személygépkocsi és a kerékpár aránya mondható számottevőnek (2.táblázat), a felsorolásban szereplő többi járműtípus (kisteher gépkocsi, motorkerékpár, robogó, egyéb jármű) egyikének részaránya sem érte el az 5%-ot a visszaérkezett kérdőívek számához viszonyítva. A beérkezett kérdőívek egy részénél a válaszadók egyik felkínált válaszlehetőséget sem jelölték meg, ezért a háztartáshoz tartozó járművek számára adott válaszok arányát az összes beérkező kérdőív számának, illetve az adott kérdésre ténylegesen válaszolók számának arányában is feltüntettük. Ugyanakkor valószínű, hogy az adott kérdésre nem válaszolók ténylegesen nem rendelkeznek az adott járműtípussal. Ezek alapján a háztartások ~76%-a rendelkezik legalább (és jellemzően) 1db személygépkocsival, és ~45%-a rendelkezik legalább 1db (és jellemzően több) kerékpárral.

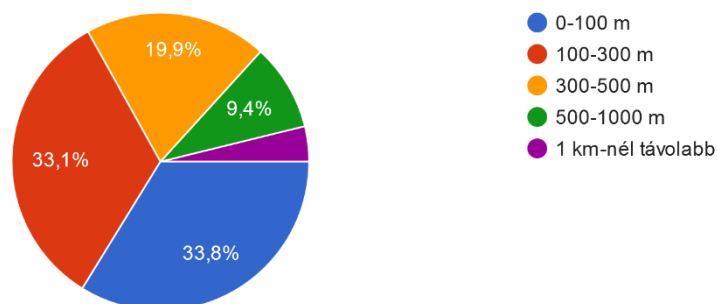
személygépkocsi				kerékpár			
db/lakás	kitöltés	összes kérdőív arányában [%]	kérdésre válaszolók arányában [%]	db/lakás	kitöltés	összes kérdőív arányában [%]	kérdésre válaszolók arányában [%]
0	61	20,9%	21,6%	0	85	29,1%	39,5%
1	129	44,2%	45,7%	1	38	13,0%	17,7%
2	76	26,0%	27,0%	2	54	18,5%	25,1%
3	16	5,5%	5,7%	3	22	7,5%	10,2%
4	0	0,0%	0,0%	4	11	3,8%	5,1%
4-nél több	0	0,0%	0,0%	4-nél több	5	1,7%	2,3%
nem töltötte ki	10	3,4%	-	nem töltötte ki	77	26,4%	-

8. táblázat A háztartáshoz tartozó járművek (személygépkocsi, kerékpár) száma.

A válaszadók 2/3-ának lakóhelyétől 300m-en belül található helyi autóbusz megállóhely (**29. ábra**), ugyanakkor közel 60%-uk 500m-es körzetén belül nem érhető el helyközi autóbusz megállóhely (**30. ábra**), a legközelebbi vasúti megállóhely eléréséhez pedig a többségnek ennél is többet kell utaznia, vagy gyalogolnia (**31. ábra**).

Milyen messze van a lakhelyétől a legközelebbi HELYI járat megállóhely?

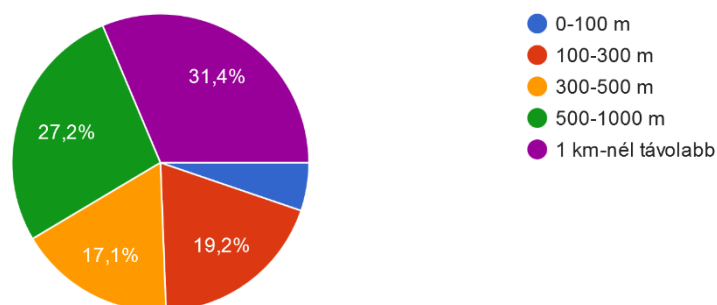
287 válasz



29. ábra A lakhelyhez legközelebb eső helyi buszmegálló és a lakhely közti távolság

Milyen messze van a lakhelyétől a legközelebbi HELYKÖZI (távolsági) busz megállóhelye?

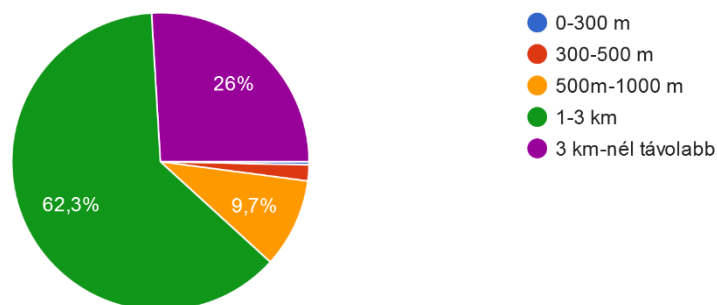
287 válasz



30. ábra A lakhelyhez legközelebb eső helyközi buszmegálló és a lakhely közti távolság

Milyen messze van a lakhelyétől a legközelebbi VASÚTI megállóhely?

289 válasz



31. ábra A lakhelyhez legközelebb eső vasúti megálló és a lakhely közti távolság

### 3.4.3 Személyek mobilitási szokásai

Az egyes személyes mobilitási szokásaira vonatkozó kérdéssort korosztály szerint két külön csoportra bontottuk: a gyermekeknek és felnőtteknek szánt kérdéssorok részben eltérnek, ugyanakkor némi átfedésben is vannak egymással. A válaszok értékelésénél fontos szempont, hogy a gyermekek mobilitási szokásai (főként a 6 év alatti korosztálynál) részben vagy egészben függésben vannak a velük egy háztartásban élő felnőttek mobilitási szokásaival.

A gyermekeknek csak az intézménybe járási szokásait vizsgáltuk, a felnőtteknél a munkába járási szokások mellett az iskolázottságra, gazdasági aktivitásra, járműtulajdonlásra, járműhasználat gyakoriságára, és más tevékenységekhez kapcsolódó közlekedési szokásokra kérdeztünk rá.

#### Felnőttek mobilitási szokásai

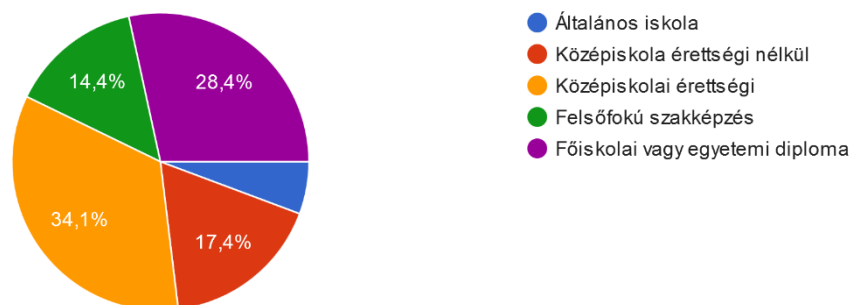
A válaszadók 65,2%-a nő és 34,8%-a férfi, kor szerinti megoszlásuk:

- 33,4% 15-39 év közötti
- 52,0% 40-65 év közötti
- 14,6% 65 év feletti.

Az iskolai végzettség szempontjából legnagyobb - de nem kiugró - arányban a középiskolai érettségivel, valamint az egyetemi/főiskolai diplomával rendelkezők képviseltették magukat (**32. ábra**).

Mi az Ön legmagasabb befejezett iskolai végzettsége?

299 válasz

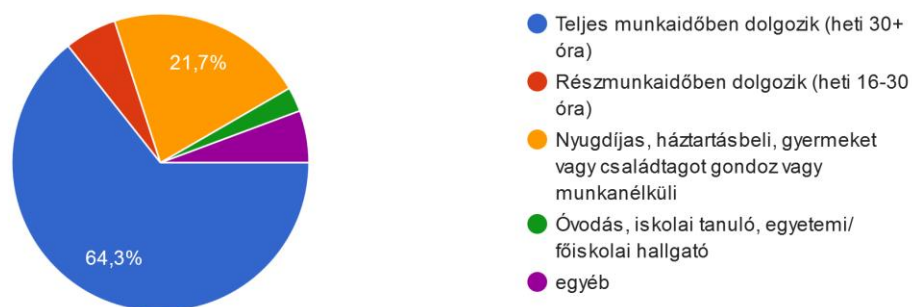


32. ábra Válaszadók iskolai végzettsége

A válaszadók közel 2/3-a teljes munkaidőben dolgozik, 21,7%-uk pedig nyugdíjas vagy háztartásbeli (33. ábra).

Gazdasági aktivitás

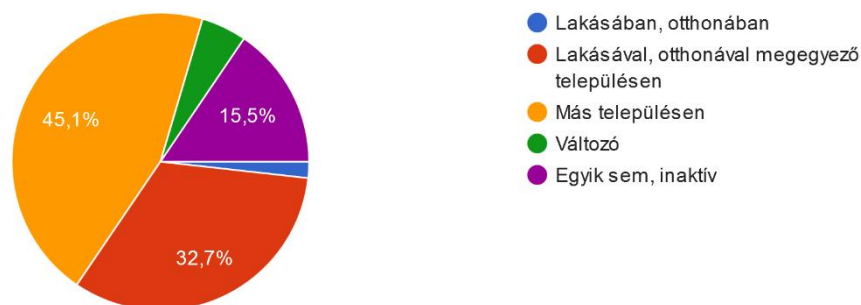
300 válasz



33. ábra Válaszadók gazdasági aktivitása

Hol, melyik településen dolgozik, vagy tanul?

284 válasz



34. ábra Válaszadók munkahely/iskola települése

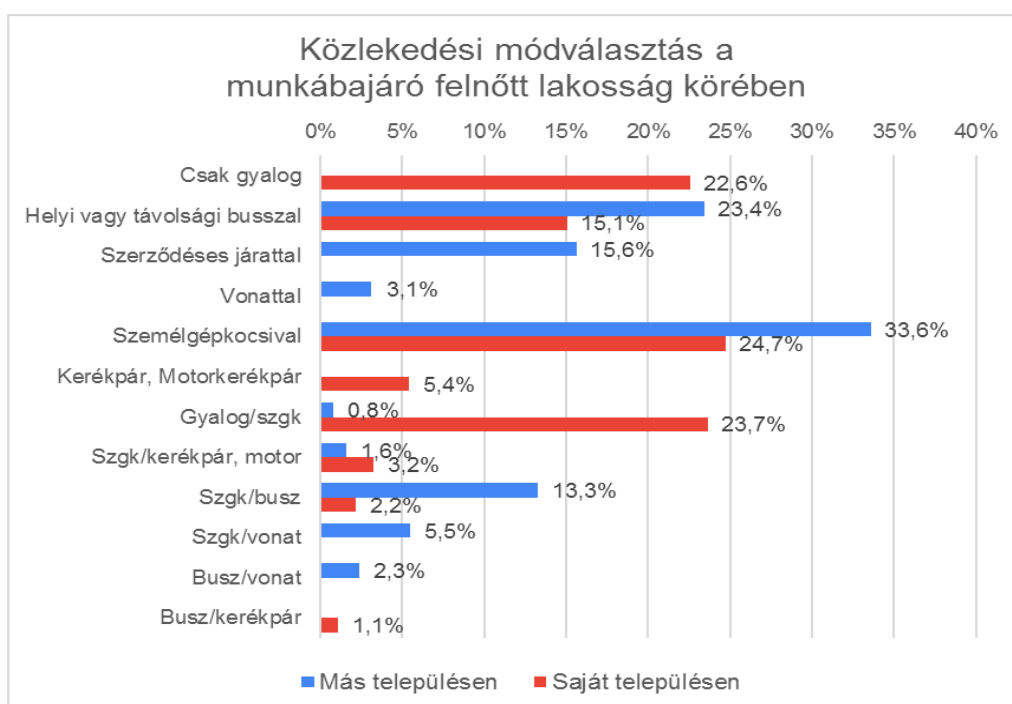


Jelentősnek mondható a napi szinten ingázók száma: a más településen dolgozók aránya 45,1% a válaszadók között (**34. ábra**).

A napi munkába járáshoz elsősorban személygépkocsit vesznek igénybe a válaszadók, valamint jelentős a gyaloglók aránya is. Ezen kívül még a buszos közlekedés (hely, távolsági, illetve szerződéses járatok) számottevő (8. ábra).

A napi szinten ingázó felnőttek 23%-a többféle módon jár munkába, ami jelentheti az egy utazáson belüli, vagy alkalmankénti módváltást is.

A saját településen dolgozók között megfigyelhető, hogy negyedük csak gyalog, másik negyedük csak személygépkocsival, harmadik negyedük pedig váltogatva gyalog és autóval jár dolgozni, 5% két keréken, 15% pedig busszal megy a munkahelyére.

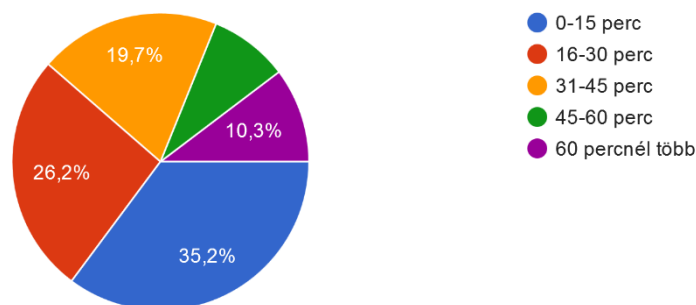


35. ábra Lakóhely és munkahely közötti közlekedés jellemző módja

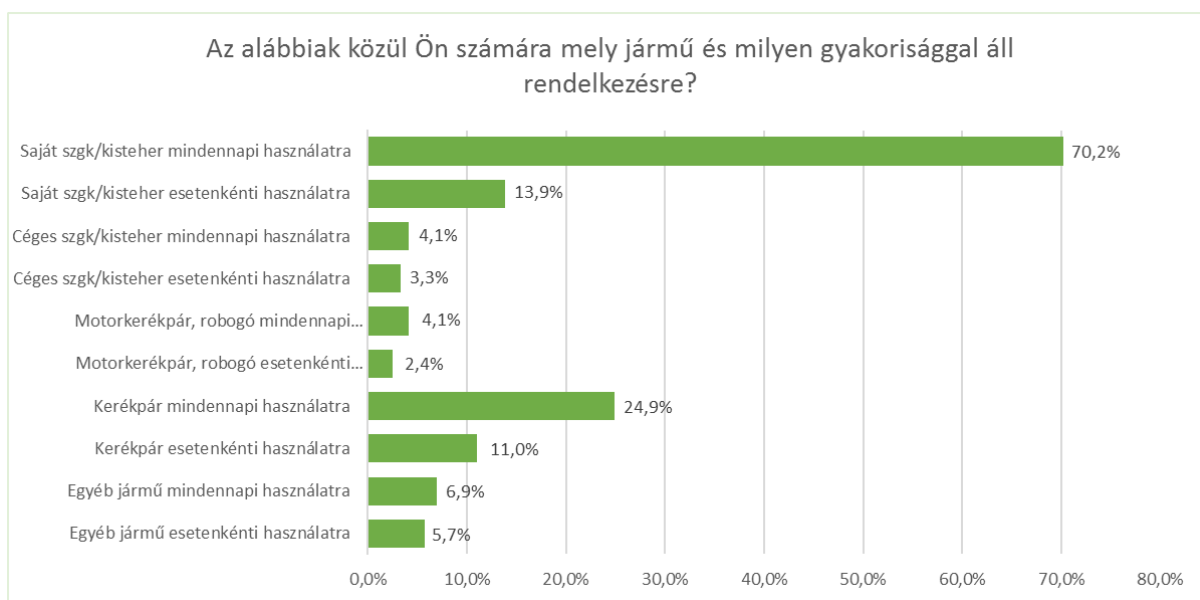
Bár az ingázók aránya magas, a munkába járás a válaszadók többségének csak kevéssé vagy mérsékelten időigényes, több, mint 60%-uknak ehhez fél óránál kevesebb időre van szüksége (**36. ábra**).

Általában hány perc alatt jut el munkahelyére, oktatási intézménybe?

233 válasz

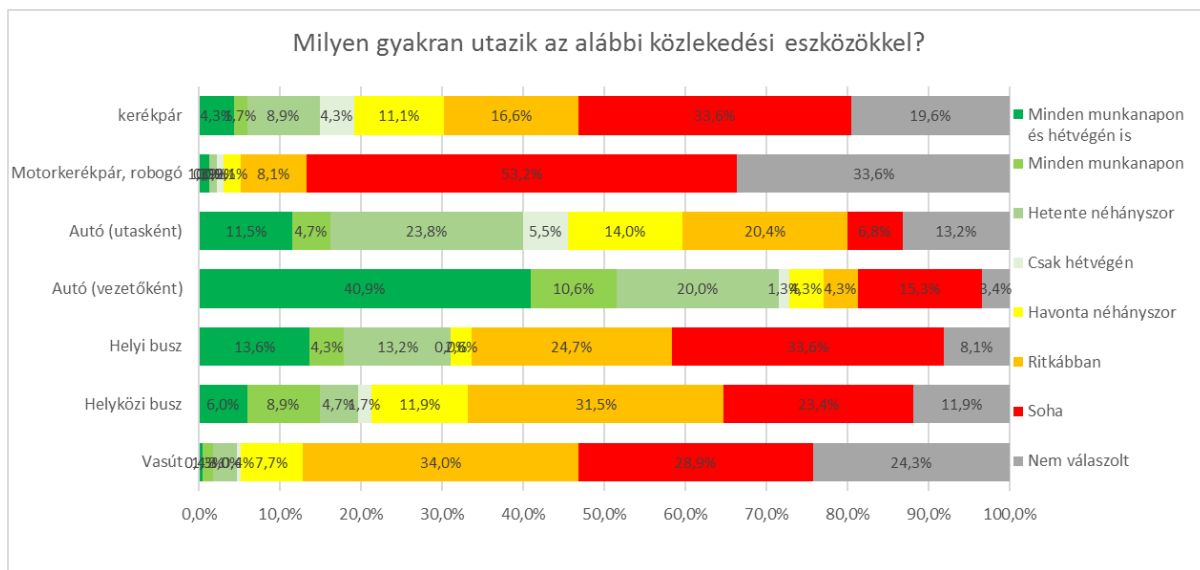


36. ábra Általában hány perc alatt jut el a munkahelyére, oktatási intézménybe?



37. ábra: Az alábbiak közül Ön számára mely jármű és milyen gyakorisággal áll rendelkezésre?

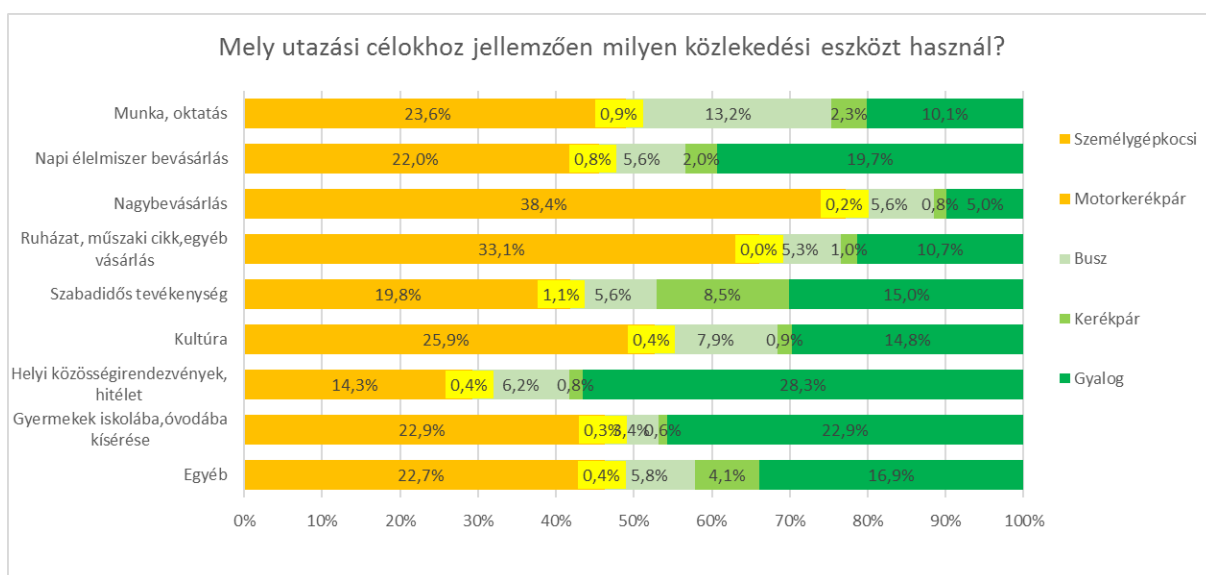
A válaszadók 72,5%-a rendelkezik jogosítvánnyal.



38. ábra: Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel?

A közlekedési eszközök használatának gyakoriságát vizsgálva megállapíthatjuk, hogy

- Kerékpárt a válaszadók 18%-a használ rendszeresen, 50% egyáltalán nem használ.
- A motorkerékpárt használók aránya igen alacsony, mindössze 12%, és rendszeresen csak 5% használja.
- A válaszadók 75%-a rendszeresen vezet autót (v.ö. a jogosítvánnyal rendelkezők aránya), 60%-a pedig utasként autózik legalább havonta néhányszor. Napi rendszerességgel autót vezet 58%, utasként csak 16%.
- Napi-heti rendszerességgel helyi buszt 35% használ (zöldek), helyközi buszt pedig 17%.
- A vasút használata csekély, főként hétköznapokon, munkába járásra használja 5%.



39. ábra: Mely utazási célokhoz jellemzően milyen közlekedési eszközt használ? (több válasz is jelölhető volt)

A 39. ábra alapján legnagyobb arányban személygépkocsit nagybevásárláshoz, vagy tartós fogyasztási cikk megvásárlásához használnak.

Kerékpárt leginkább szabadidős tevékenységekhez használnak, kisebb arányban munkába vagy iskolába járáshoz. Gyalogsként legtöbben helyi rendezvényeket keresik fel, vagy a napi kisebb bevásárlást intézik.

### Gyermekek mobilitási szokásai

A gyerekek mobilitási szokásaival kapcsolatosan 122 válasz érkezett (online és papír alapú összesen). A válaszokban a gyerekek nem szerinti megoszlása közel azonos (52,5% fiú - 47,5% lány) és jellemzően 6-14 éves korosztályba tartoznak (69,2%), a 6 év alattiak aránya 30,8%.

A gyerekek többsége az otthonukkal megegyező településen járnak bölcsődébe, óvodába, illetve iskolába, a napi rendszerességgel más településre ingázó gyermekek aránya a felnőttekéhez képest jelentősen alacsonyabb, mindössze 8,3%. (**40. ábra**).

Hol, melyik településen jár bölcsődébe, óvodába, oktatási intézménybe? (egy jelölhető)

121 válasz



40. ábra Bölcsőde, óvoda, iskola elhelyezkedése

A gyerekek lakóhely és bölcsőde/óvoda/iskola közt a két legfontosabb közlekedési mód – akárcsak a felnőtteknél – a gyaloglás és a személygépkocsival utazás. (lásd **41. ábra**). A naponta gyalogló gyermek aránya 36%, a naponta autózóké 23%, autóbust 20%-uk használ rendszeresen. A válaszadók szerint a gyerekek 26%-a a hét napjain más-más közlekedési módot használ.

Ugyanakkor a bölcsődébe/óvodába/ iskolába helyben járó, valamint a napi szinten ingázó gyermekek esetében jelentős különbségek mutatkoznak. A helyben intézménybe járó gyerekek legnagyobb része (38%-a) mindig gyalog közelíti meg az iskolát, óvodát, 27%-ukat mindennap kocsival viszik, 30%-uk viszont változó közlekedési eszközt használ, néha gépkocsival, néha gyalogol vagy busszal utazik. Az ingázó gyerekekre (összes válaszadó mindössze 8,3%-a) jellemző, hogy csak egyféle módot használnak: 10-ből 9 gyerek busszal, 1 pedig autóval ingázik.

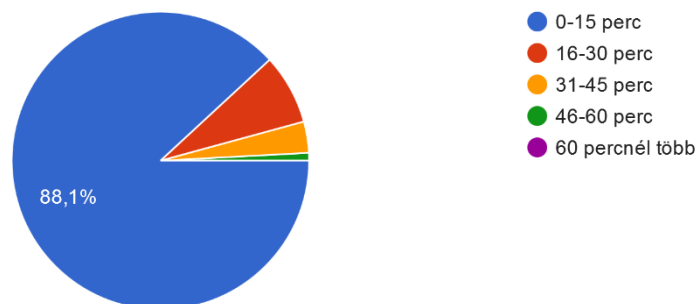


41. ábra: Lakóhely és bölcsőde/óvoda/iskola közötti közlekedés jellemző módja helyben tanuló és ingázó gyermekek esetén

A gyermekek döntő többsége (88,1%) 15 percen belül eljut a bölcsődébe/óvodába/iskolába (**42. ábra**), mely feltehetően erős összefüggésben van a kis távolságokkal, a napi ingázás alacsony arányával (**40. ábra**) és a jellemző közlekedési módokkal (**41. ábra**).

Általában hány perc alatt jut el bölcsődébe, óvodába, iskolába?

118 válasz



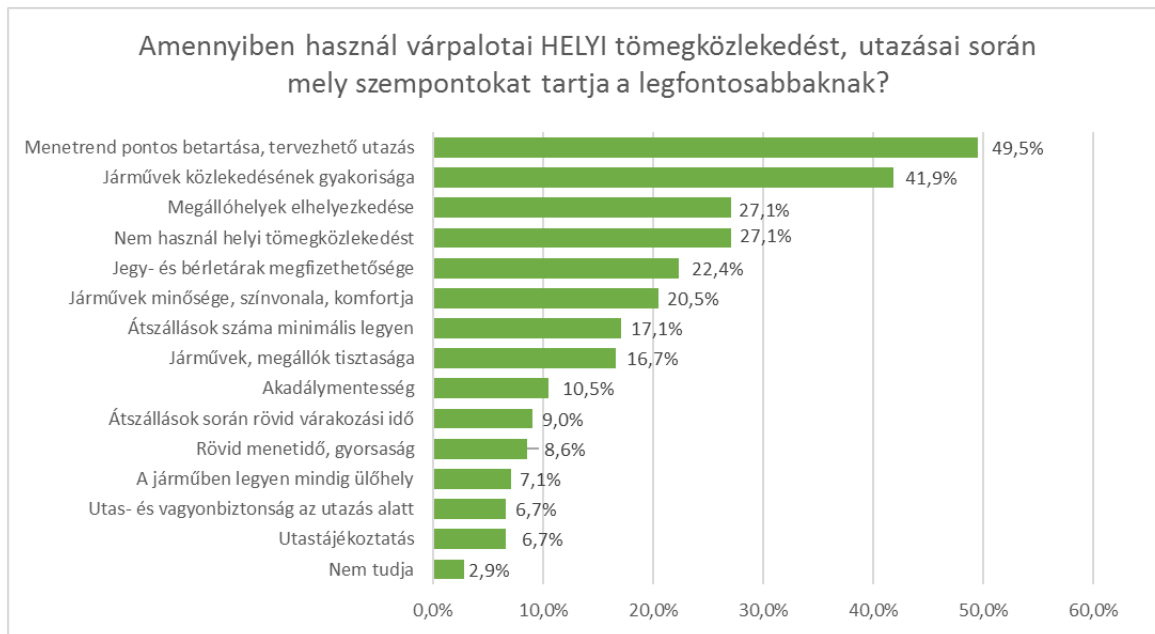
42. ábra Bölcsődébe, óvodába, iskolába jutás időtartama

### 3.4.4 Várpalota város közlekedési kérdéseinek véleményezése

A kérdéssorok válaszainak beérkezését megelőzően a megrendelő részéről összeállított probléma lista, az egyeztetések, illetve a helyszíni bejárás eredményei már ismertek voltak a tervezői munkacsoport számára. Ezen információk alapján körvonalazódó problématerkép megerősítését és kiegészítését vártuk a válaszeredmények alapján.

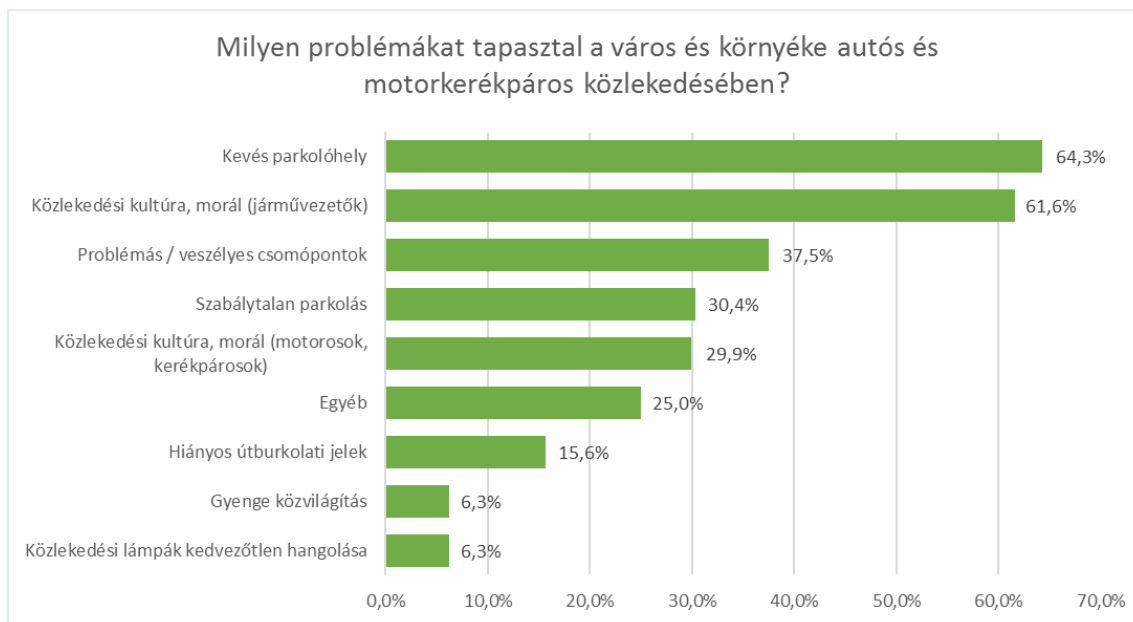
A válaszadók véleménye alapján a tömegközlekedést érintő legfontosabb szempontok a menetrend pontos betartása, tervezhetőség, valamint a járművek közlekedésének gyakorisága. Mindkét választ a

válaszadók több, mint 40%-a fontos szempontnak tartja (43. ábra). A válaszadók negyede szerint fontos a megállók elhelyezkedése – vélhetően a rövid rágyaloglási távolság miatt.



43. ábra: Amennyiben használ várpalotai HELYI tömegközlekedést, utazásai során mely szempontokat tartja a legfontosabbaknak

Az autós/motorkerékpáros közlekedéssel kapcsolatos problémák közül magasan kiemelkedik a kevés parkolóhely, valamint a közlekedési morál nem megfelelő színvonala. Ezen szempontokat a válaszadók több, mint 60%-a nevezte meg negatívként (44. ábra). Forgalmobiztonsági problémákat 38% említett, illetve 30% a szabálytalan parkolást is megjelölte.



44. ábra: Milyen problémákat tapasztal a város és környéke autós és motorkerékpáros közlekedésében?

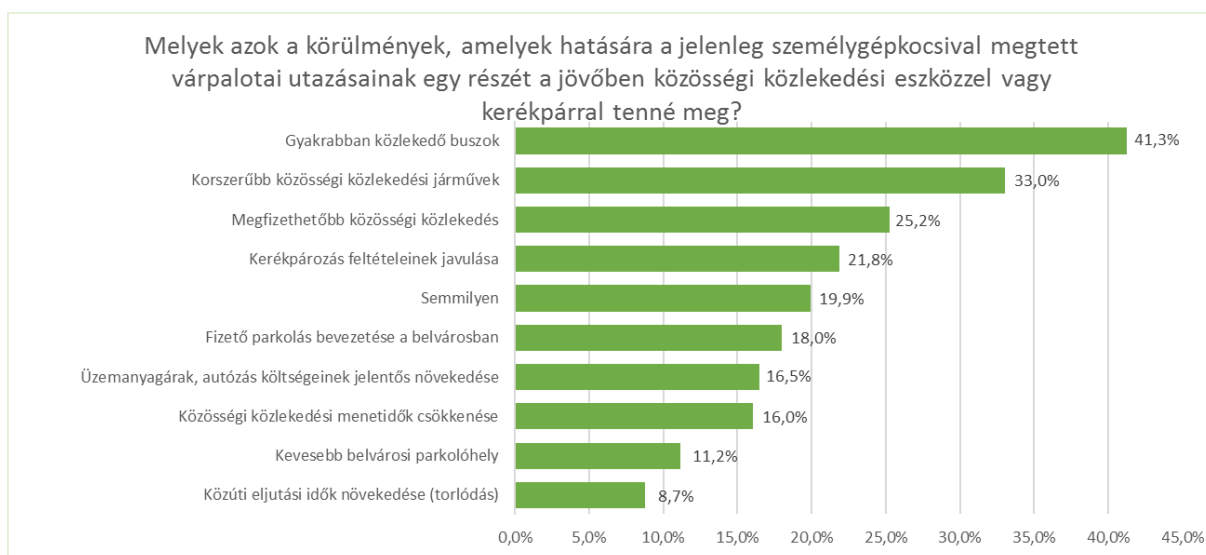
Jelen adottságok mellett a gépkocsival rendelkező válaszadók gépkocsi vagy közösségi közlekedés közti választásának legfontosabb szempontja az utazási idő, illetve ettől nem teljesen függetlenül az utazás

célja és az elérendő úticélok száma (**45. ábra**). Megfigyelhető, hogy a menetrendi szolgáltatás is fontos döntési szempont (31%) – jobb menetrendi kínálattal további utasokat lehetne nyerni a helyi közösségi közlekedés számára.



45. ábra: Milyen tényezők alapján dönt a közlekedési módról?

A jelenleg gépkocsival megtett utazások más közlekedési eszközre való váltásának legfontosabb feltételei a „gyakrabban közlekedő buszok”, illetve a „korszerűbb közösségi közlekedési járművek” (**46. ábra**). Ezen szempontokat a 4. táblázatban részletezettek szerint a válaszadók enyhén kedvezőtlenül értékelik. Harmadik legfontosabb körülménynek a válaszadók a „megfizethetőbb közösségi közlekedést” jelölték meg. A menetrendi kínálat, mint döntési tényező az előző kérdésből itt is visszaköszön.



46. ábra: Melyek azok a körülmények, amelyek hatására a jelenleg személygépkocsival megtett várpalotai utazásainak egy részét a jövőben közösségi közlekedési eszközzel vagy kerékpárral tenné meg?

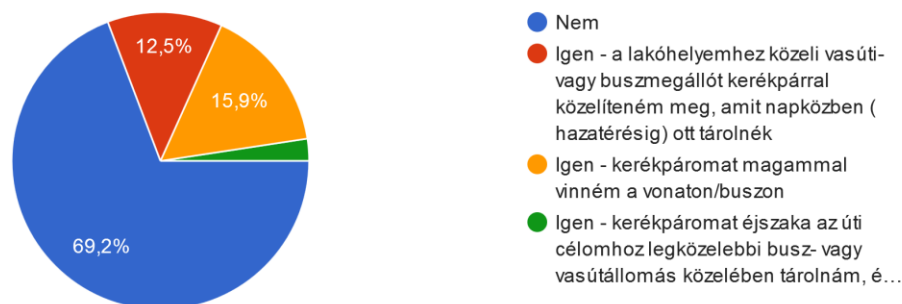
Használ-e rendszeresen kerékpárt, mint közlekedési eszközt úti céljai eléréséhez?			
IGEN	15,4%	NEM	84,6%
Milyen okból választja?	[%]	Miért nem választja?	[%]
Elsősorban takarékosági okból (üzemanyag, bérlet)	7,7%	Túl hosszúak a napi utazásaim kerékpározáshoz	12,5%
Kerékpárral gyorsabban érem el az úticélot (nem kell parkolóhelyet keresni, buszra várni)	12,3%	Kényelmi szempontok miatt (időjárás, öltözködés, csomagok stb.)	30,0%
Elsősorban egészségmegőrzési okból	36,9%	Úti célomnál nincs lehetőség a kerékpárom szabályos és biztonságos elhelyezésére	9,5%
Elsősorban környezettudatosági okból	16,9%	Balesetveszélyes közlekedési módnak tartom	8,5%
Egyéb, fel nem sorolt okból	26,2%	Nem tudok kerékpározni/nincs kerékpárom	22,0%
-		Egyéb, fel nem sorolt okból	17,5%

9. táblázat Kerékpárt rendszeresen használók aránya és okai

A kerékpárhasználók arányát, illetve a kerékpárt használók/nem használók motivációit a **9. táblázatban** összesítettük. Szembetűnő a kerékpározók igen alacsony aránya (15,4%), többségük elsősorban egészség megőrzési célból használnak kerékpárt. A kerékpárt nem használók aránya 84,6%, többségük kényelmi szempontok miatt nem kerékpározik rendszeresen. Megjegyezzük, hogy a papír alapú válaszokban többen is jelezték az „egyéb” és a „kényelmi szempontok” válaszsorok mellett, hogy ez a gyakorlatban egészségügyi háttérrel, illetve idős kort jelent, valamint a város domborzati adottságai is meghatározók.

A kerékpáros fejlesztésével kapcsolatosan megkérdeztük, hogy „Igénybe venné-e a tömegközlekedés kombinációját, ha ennek feltételei érezhetően javulnának?”, a válaszadók többsége (69,2%) nem nyitott ezirányban (11.ábra). Az igennel válaszolók fele-fele arányban vinné magával, illetve hagyná a megállóban, állomáson a kerékpárját.

Igénybe venné-e a tömegközlekedés és kerékpározás kombinációját (B+R), ha ennek feltételei érezhetően javulnának? Pl. vonatokon és buszokon...ásokon biztonságos kerékpártárolási lehetőség.  
 208 válasz



47. ábra Igénybe venné-e a tömegközlekedés kombinációját, ha ennek feltételei érezhetően javulnának?



A kérdőívben 5-ös skálán értékelték a válaszadók a város közösségi közlekedését, a közutak állapotát, a parkolási helyzetet, a kerékpározási lehetőségeket, illetve a gyalogos felületeket érintő kérdéseket. Összességében a válaszadók a vártnál pozitívabb visszajelzést adtak a közösségi közlekedésről, a kerékpározási lehetőségekről, illetve a gyalogos felületeket illetően, ugyanakkor negatívabban vélekednek a közutak állapotáról, valamint a jelenlegi parkolási helyzetről (**10. táblázat**). A részletkérdések közül a legnegatívabb visszajelzések a vasútállomás elérhetőségét, és a kerékpártárolás biztonságát illetően érkeztek. Megjegyezzük ugyanakkor, hogy a táblázat az egyes kérdések megítélését mutatja csak a beérkezett válaszok alapján, de az nem tükrözi az egyes kérdések fontossági értékelését.

A közösségi közlekedés részelemei közül a menetrendtartást és a csúcsidőn kívüli férőhelyek arányát értékelték a legjobbnak. A gyalogos létesítmények esetén leginkább a gyalogátkelőhelyek számát és a közvilágítást ítélték meg pozitívan, legkevésbé az akadálymentességgel voltak elégedettek.

Értékelés tárgya	Összesített átlagos értékelés	Értékelések megoszlása (1 - legrosszabb; 5 - legjobb)				
		1	2	3	4	5
<b>Közösségi közlekedés</b>	<b>2,87</b>	<b>12,0%</b>	<b>13,3%</b>	<b>53,8%</b>	<b>17,1%</b>	<b>3,8%</b>
Helyi autóbuszok követési ideje csúcsidőben	2,93	11,7%	13,9%	47,8%	22,8%	3,9%
Helyi autóbuszok követési ideje csúcsidőn kívül	2,76	16,4%	24,3%	31,6%	22,0%	5,6%
Menetrend tartás	3,42	5,1%	13,6%	31,3%	34,1%	15,9%
Helyi és helyközi menetrend összehangolása	2,62	20,1%	22,3%	36,3%	17,9%	3,4%
Helyi autóbuszjáratok útvonala	2,91	19,4%	16,5%	27,6%	27,1%	9,4%
Helyi autóbuszok zsúfoltsága csúcsidőben	2,91	6,0%	27,1%	41,6%	20,5%	4,8%
Helyi autóbuszok zsúfoltsága csúcsidőn kívül	3,66	1,8%	9,0%	27,1%	45,8%	16,3%
Helyi autóbuszok komfortja	2,72	10,3%	29,9%	37,9%	20,7%	1,1%
Helyi autóbuszok megállója	2,98	6,4%	28,9%	31,2%	27,7%	5,8%
Utastájékoztatás a helyi autóbuszmegállóknál	3,11	10,8%	16,2%	32,9%	31,1%	9,0%
Utastájékoztatás a helyi autóbuszokon	3,08	12,0%	16,2%	33,5%	28,7%	9,6%
Internetes utastájékoztatás	2,99	12,8%	14,7%	42,9%	19,9%	9,6%
Helyközi buszmegálló elérhetősége	3,05	15,2%	17,5%	27,5%	26,3%	13,5%
Vasútállomás elérhetősége	1,94	51,3%	21,2%	12,2%	12,7%	2,6%
<b>Közutak állapota</b>	<b>2,23</b>	<b>32,4%</b>	<b>28,9%</b>	<b>25,0%</b>	<b>11,3%</b>	<b>2,5%</b>
<b>Parkolás</b>	<b>2,43</b>	<b>22,0%</b>	<b>34,6%</b>	<b>25,1%</b>	<b>14,7%</b>	<b>3,7%</b>
Parkolóhely-ellátottság a belvárosban	2,43	23,1%	31,7%	28,8%	11,5%	4,8%
Parkolóhely-ellátottság az intézményeknél	2,40	20,3%	38,6%	26,2%	10,9%	4,0%
Parkolóhely-ellátottság a lakóhelyénél	2,50	27,9%	21,4%	29,4%	15,4%	6,0%
<b>Kerékpározás</b>	<b>2,96</b>	<b>10,2%</b>	<b>24,2%</b>	<b>34,4%</b>	<b>21,9%</b>	<b>9,4%</b>
Kerékpáros útvonalak, kerékpárutak, -sávok mennyisége	3,01	9,1%	26,0%	28,6%	27,3%	9,1%
Kerékpáros útvonalak, kerékpárutak, -sávok kialakításának színvonala	2,99	11,5%	24,4%	26,9%	28,2%	9,0%
Kerékpározás biztonsága	2,76	15,0%	26,1%	30,7%	23,5%	4,6%
Kerékpártárolás biztonsága	2,20	33,6%	27,6%	27,0%	9,2%	2,6%
<b>Gyalogos felületek</b>	<b>2,91</b>	<b>9,6%</b>	<b>20,4%</b>	<b>43,3%</b>	<b>22,9%</b>	<b>3,8%</b>
Gyalogátkelőhelyek száma	3,29	3,1%	14,8%	39,3%	35,7%	7,1%
Gyalogátkelőhelyek biztonsága	3,03	7,6%	18,7%	41,4%	28,3%	4,0%
Járdák, közterületek kialakítása	2,79	11,3%	29,9%	29,9%	25,8%	3,1%
Közterületek akadálymentessége	2,82	10,5%	30,5%	31,6%	21,6%	5,8%
Közterületek megvilágítása	3,53	2,7%	12,3%	32,6%	34,2%	18,2%

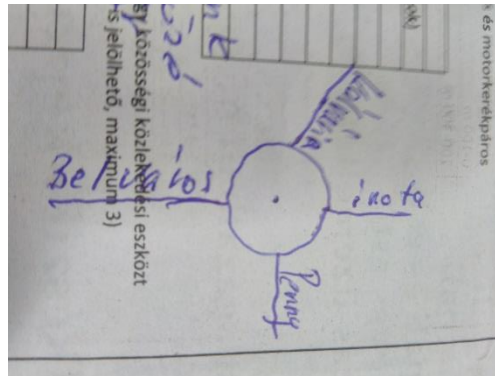
10. táblázat A válaszadók értékelései Várpalota közösségi közlekedését, a közutak állapotát, a parkolási helyzetet, a kerékpározási lehetőségeket, illetve a gyalogos felületeket érintően.

### 3.4.5 Egyéni, szöveges észrevételek

A kérdéssorok összeállítása során zárt kérdéssor közzététele mellett döntöttünk tekintettel többek között arra, hogy a jelen kiértékelés és a kiértékelés tárgyát képező kérdések-válaszok eredményeire, tanulságaira támaszkodva a későbbiekben kötetlenebb formában is szeretnénk kikérni az emberek véleményét Várpalota közlekedését érintő kérdésekkel kapcsolatban. Ezzel együtt is több egyéni, szöveges észrevétel érkezett, jellemzően a papír alapú kérdőívekre írt megjegyzések, valamint Várpalota Város Önkormányzatának a közösségi oldalakon tett

felhívásaihoz fűzött hozzászólások formájában. Az észrevételeket részben szó szerint idézve, részben a lényegét kiemelve, valamint a többször felmerült kérdéseket ismétlések nélkül az alábbiakban listázzuk:

- *főtérrre vezető utak, gyalogos átkelőinek, valamint a Táncsics úti és a mozi előtti gyalogos átkelő helyek közlekedési lámpákkal való ellátása.*
- *„körforgalmat a főtérrre”*
- *Kerékpár használatl/nem használatl kapcsolatos észrevételek:*
  - *„dombra föltekerni nehéz”*
  - *családtagok és nehéz áru szállítására nem alkalmas*
  - *„idős vagyok”*
- *„Legyen egyirányú a Bartók B. és a Szent-Borbála u. forgalma”*
- *„TESCO-hoz is szíveskedjenek buszjáratot indítani”*
- *„Sajnos a Loncsosban nincs helyijárat és járda sincs. A 8-as úton Veszprém felé kevés busz áll meg, be kell sétálni a pályaudvarra. Veszprémből hazafelé ugyanez a helyzet.”*
- *„Körforgalmat szeretnénk a Penny és a buszpályaudvar közé”*
- */szerk: Szent István út – Tési út – Hétvezér útja kereszteződés/*



- *Egyéb megnevezett utazási célok: „orvos”, „temető”, „gyógyfürdő”, „gyógyszertár”*
- *„Forrás u. és Május 1. u. közutak állapota rossz”*
- *„Forrás u. 8-as felőli része keskeny, rossz állapotú. Május 1. utca csapadékvíz elvezetése nincs megoldva”*

### 3.4.6 Összegzés

Mint azt a fentiekben bemutattuk, egymástól elválasztott önálló kérdőívekkel mértük fel a háztartások adatait, a válaszadók mobilitási szokásait (gyermekek felnőttek külön), illetve Várpalota város közlekedési kérdéseivel kapcsolatos véleményeket, preferenciákat. A „Háztartások adatai” valamint a „Személyek mobilitási szokásai” kérdőívekre érkezett válaszok alapján a városról, valamint a benne élő és közlekedő emberek szokásaival és lehetőségeivel kapcsolatban kaptunk képet.

Az adottságok tekintetében fontos információt hordoznak a rendelkezésre álló közlekedési eszközök, a tömegközlekedési módok (helyi busz, helyközi busz, vasút) hozzáférhetősége, az ingázók aránya (felnőttek és gyermekek esetében), vagy épp a jellemző utazási idők.

Az előzetes információk alapján körvonalazódó problématerkép megerősítését és kiegészítését vártuk a Váralota város közlekedési kérdéseit érintő kérdőív válaszeredményei alapján. A válaszok alapján képet kaptunk

- a közlekedéssel összefüggésben felmerülő szempontok prioritásairól,
- a közúti közlekedés során tapasztalt problémákról,
- a különböző közlekedési módok közti választás legfontosabb szempontjaiból,
- valamint a város közlekedése főbb területeinek (közösségi közlekedés, közutak állapota, parkolási helyzet, kerékpáros közlekedés, gyalogos közlekedés) megítéléséről.

A fenti információk a közlekedési problématerkép részletezett felvázolásán túl segítséget nyújtanak a komplex a helyzetfeltárásban, valamint a mobilitási terv későbbi munkafázisában meghatározandó prioritások és célok megtervezéséhez.

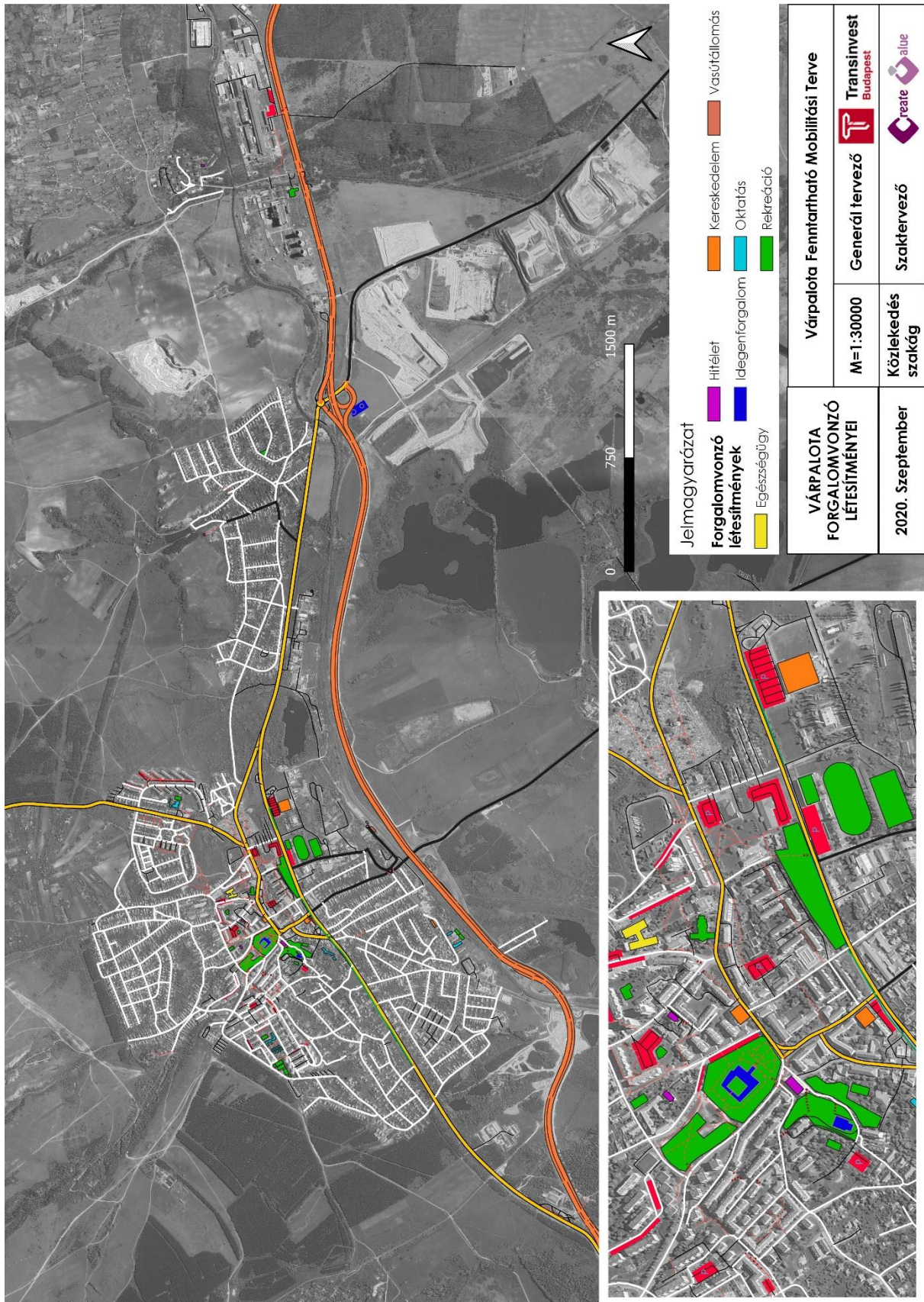
### 3.5 Közlekedési rendszer kínálata

A fejezetben bemutatjuk a közlekedési rendszer jelenlegi infrastruktúra és szolgáltatási kínálatát, a forgalmi viszonyokat közlekedési módok szerinti bontásban.

#### 3.5.1 Forgalomvonzó létesítmények

Az alábbi ábrán feltüntettük a mobilitási igényeket keltő létesítményeket:

- Oktatási intézmények,
- Kereskedelmi egységek,
- Rekreációs területek,
- Hitéleti helyszínek,
- Egészségügyi intézmények,
- Idegenforgalmi létesítmények,
- Közlekedési módváltó csomópontok.



48. ábra: Forgalomvonzó létesítmények Várpalota városában

### 3.5.2 Közúthálózat

A közúthálózati modell felépítése a Településszerkezeti terv alapján történt. Részletes leírása a 3.2.12. fejezetben olvasható.

Az úthálózat hierarchikus felépítése:

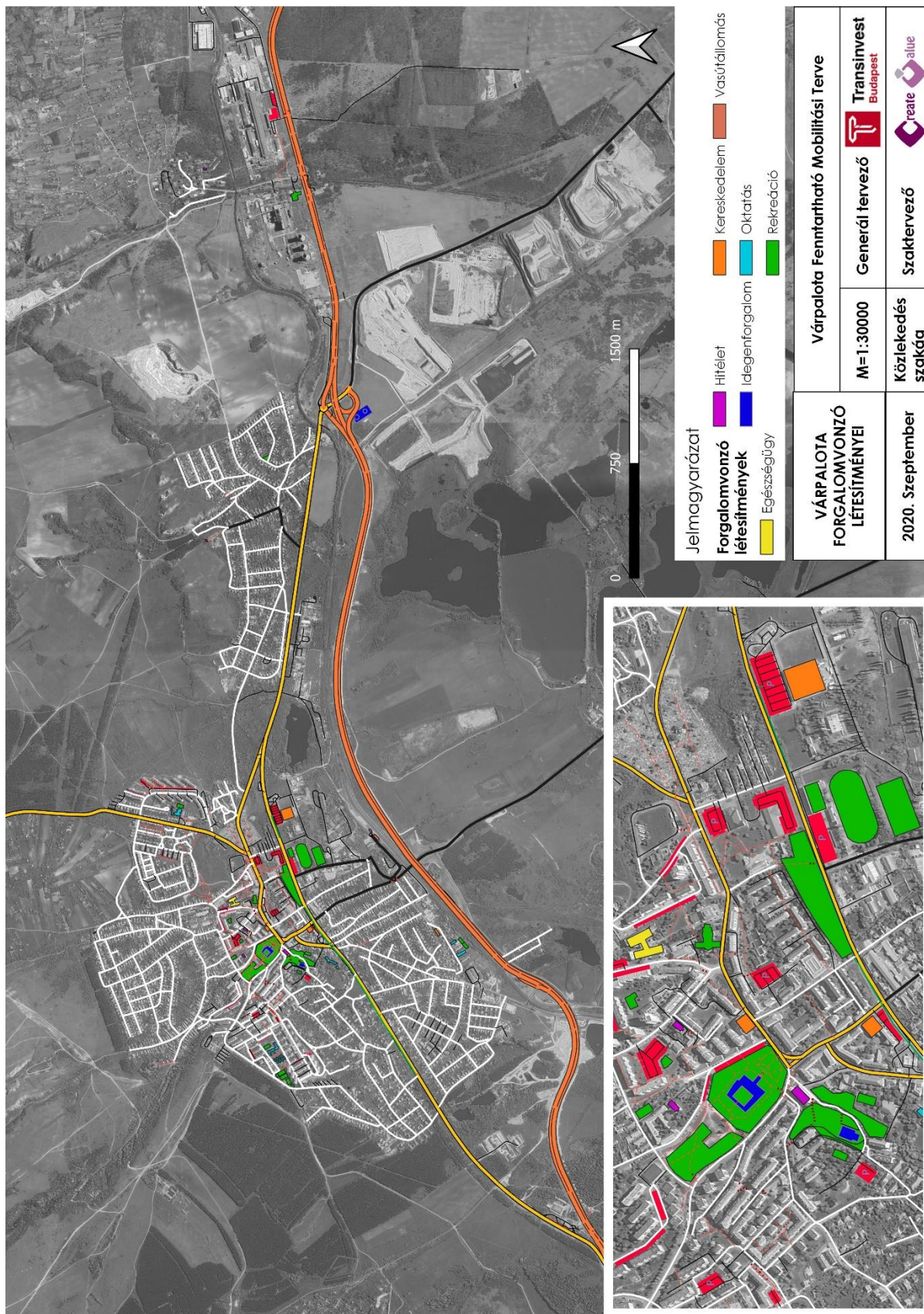
#### 1. Térségi kapcsolatok

- Országos főutak
  - I. rendű országos főút:
- Országos mellékutak
  - Összekötő utak
  - Bekötő utak
  - Állomáshoz vezető út

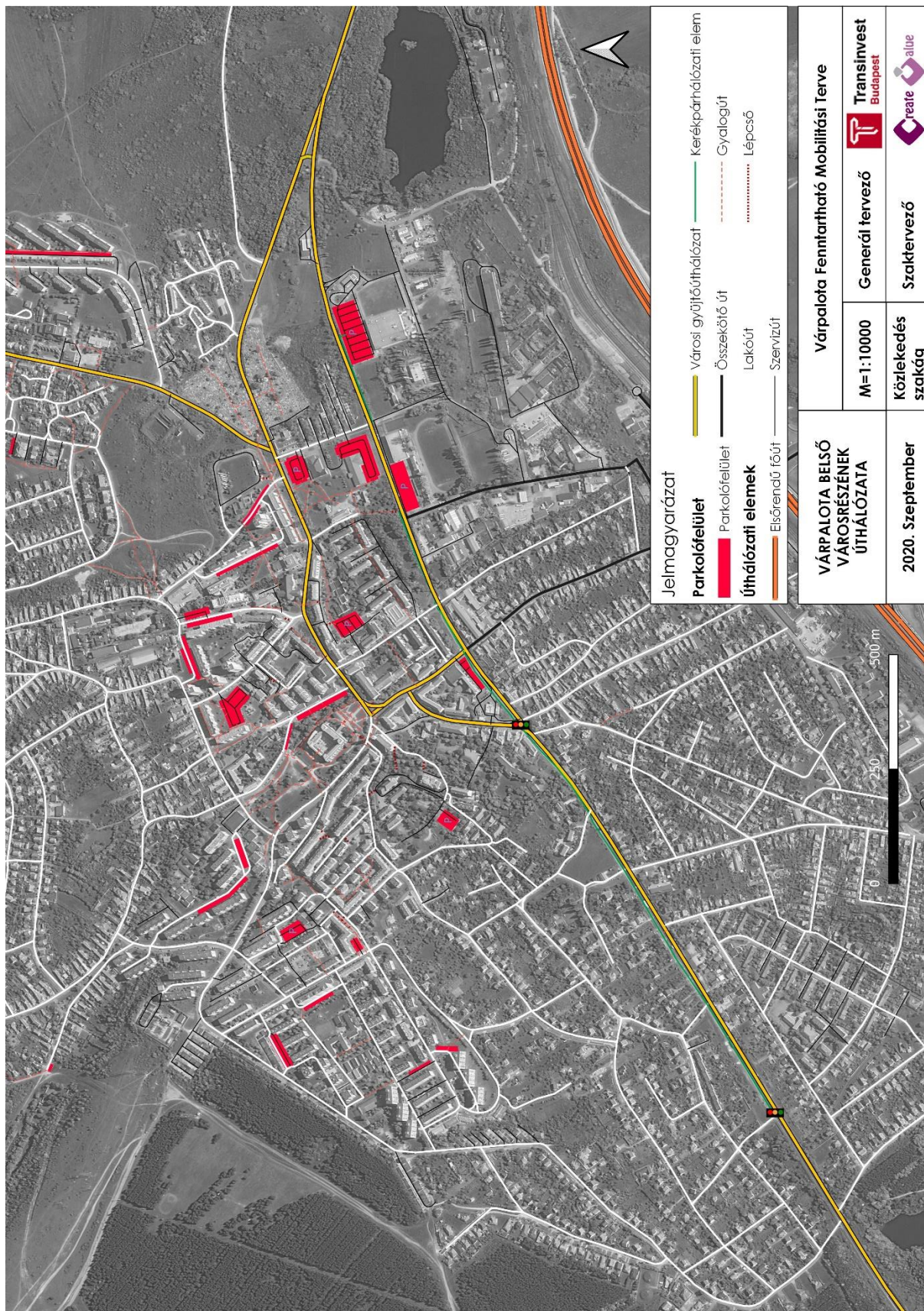
#### 2. Városi úthálózat

- Városi főutak
  - I. rendű belterületi főutak:
  - II. rendű belterületi főutak
- Városi mellékutak
  - Gyűjtőutak
  - Kiemelt hálózati szerepű kiszolgáló utak

#### 3. Kerékpáros infrastruktúra



49. ábra: Várpalota közúthálózata

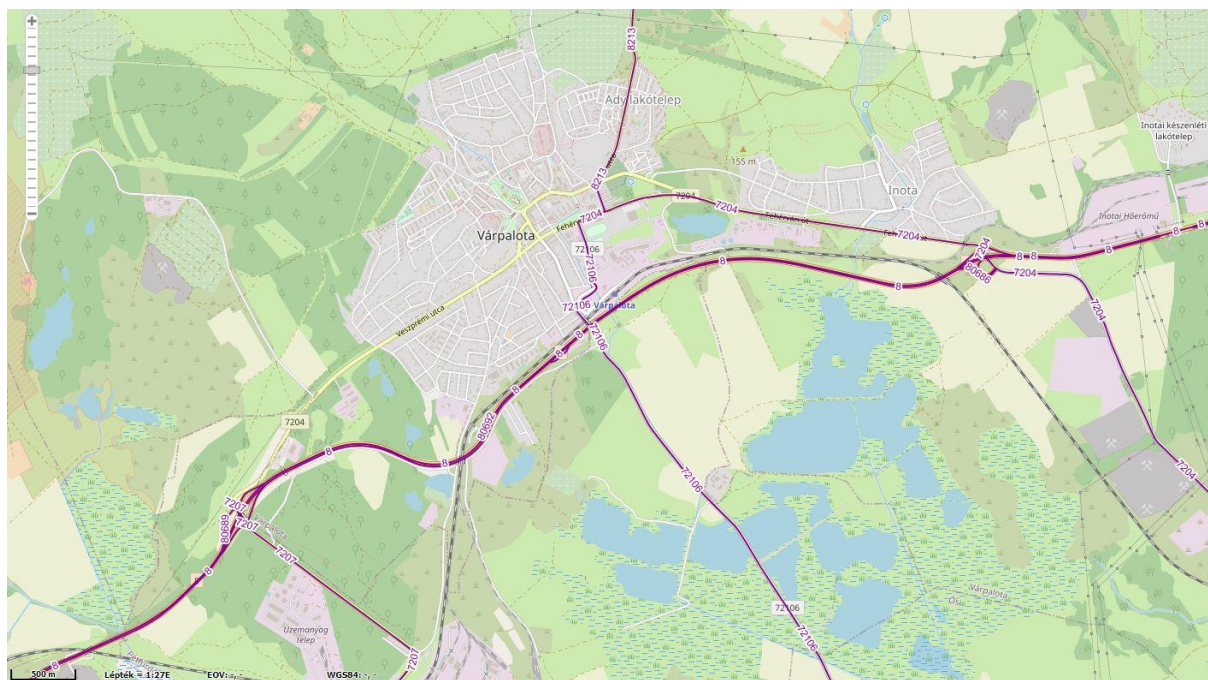


50. ábra: Várpalota belvárosának úthálózata, parkolási létesítmények



### 3.5.3 Közúti forgalom

A forgalmi adatok elméletét két időszakra lehet bontani, az elkerülő szakasz átadási előttre és utánra. A forgalmi adatokat a Magyar Közút Nonprofit Zrt. biztosította. A következő diagramokon jelölt útszakaszokat a KIRA hálózattal egyezően jelöltük, a könnyebb értelmezést elősegítve az alábbi térképen látható az egyes közúti hálózati elemek száma és elhelyezkedése.



51. ábra: Várpalota térségének országos közúthálózati szakaszai [forrás: KIRA]

### Elkerülő út megépítése előtti időszak forgalmi adatai (2010-2016 időszakban)

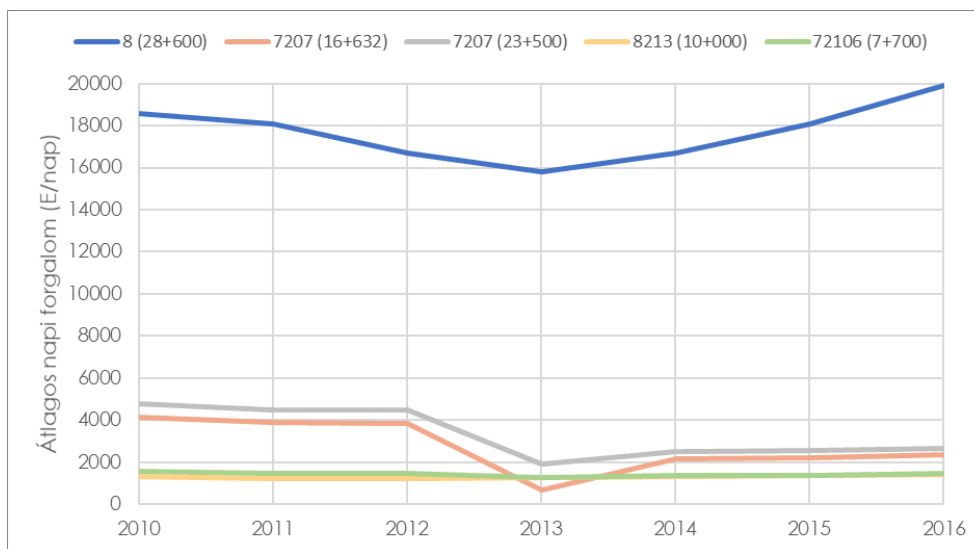
A vizsgált országos közúthálózati elemek:

- régi 8 sz. főút (jelenleg 7204. j. összekötő út)
- 7207 j. Lepsény-Pétfürdő összekötő út (Cseri u.)
- 8213 j. Várpalota-Szápár összekötő út (Tési út)
- 72106 j. Ősi bekötő út (Kossuth Lajos u.)

Év	Közút száma					Változás (%)				
	8 (28+600)	7207 (16+632)	7207 (23+500)	8213 (10+000)	72106 (7+700)	8 (28+600)	7207 (16+632)	7207 (23+500)	8213 (10+000)	72106 (7+700)
2010	18594	4160	4796	1306	1580	-	-	-	-	-
2011	18094	3893	4466	1228	1490	97,31%	93,58%	93,12%	94,03%	94,30%
2012	16687	3864	4464	1206	1460	92,22%	99,26%	99,96%	98,21%	97,99%
2013	15784	692	1918	1270	1283	94,59%	17,91%	42,97%	105,31%	87,88%
2014	16694	2170	2500	1327	1387	105,77%	313,58%	130,34%	104,49%	108,11%
2015	18086	2205	2565	1356	1394	108,34%	101,61%	102,60%	102,19%	100,50%
2016	19902	2342	2663	1431	1492	110,04%	106,21%	103,82%	105,53%	107,03%
				2010-es bázis évhez képest->		107,03%	56,30%	55,53%	109,57%	94,43%

11. táblázat: Elkerülő út megépülése előtti forgalmi adatok (2010-2016) [forrás: OKA]

2010-es évtől kezdve egy kisebb forgalom csökkenés volt tapasztalható 2013-ig. 2013-tól 2016-ig egy újabb forgalomnövekedési szakasz következett be. A 2016-os forgalmi adatokat vizsgálva jól látható, hogy a 2010-es bázisévhez képest, csak a 8-as úton és Tési úton történt forgalom növekedés, a többi vizsgált szakaszon nem érte el a forgalom nagyság a 2010-es állapotot. A táblázat adatait a lenti diagram szemlélteti.



52. ábra: Átlagos napi forgalmi adatok az elkerülő út megépítése előtt [E/nap]

Az alábbi táblázat a teherforgalom arányának a változását mutatja be. Jól látszik, hogy a kezdeti, 2010-es növekedés után egy folyamatos csökkenés történt. 2016-évre a 2010-es kiinduló teherforgalom aránya minden vizsgált útszakaszon jelentős mértékben csökkent.

Teherforgalom/összes forgalom aránya					
8 (28+600)	7207 (16+632)	7207 (23+500)	8213 (10+000)	72106 (7+700)	Év
8,61%	19,16%	19,80%	9,92%	10,08%	2010
8,84%	18,31%	18,96%	9,51%	9,49%	2011
9,92%	19,90%	20,59%	10,38%	10,42%	2012
9,81%	0,13%	15,03%	8,53%	3,06%	2013
10,06%	4,91%	11,43%	6,40%	2,14%	2014
8,18%	5,18%	11,79%	6,54%	2,40%	2015
8,00%	4,39%	10,15%	5,49%	1,98%	2016
-0,61%	-14,77%	-9,65%	-4,43%	-8,10%	2016-os 2010-es évi forgalmi arány változása

12. táblázat: Teherforgalmi arány az elkerülő út megépítése előtt

### **Elkerülő út megépítése utáni időszak forgalmi adatai (2017-2019 időszakban)**

A vizsgált országos közúthálózati elemek:

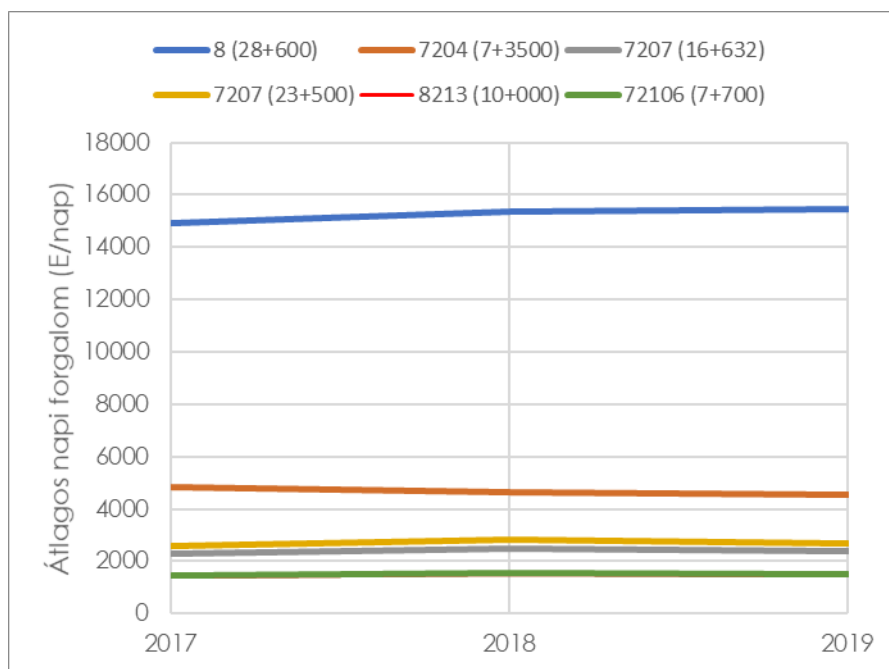
- 8. sz főút új, elkerülő szakasza
- 7204 j. összekötő út (Fehérvári út, régi 8 sz főút átkelési szakasza)
- 7207 j. Lepsény-Pétfürdő összekötő út (Cseri u.)
- 8213 j. Várpalota-Szápár összekötő út (Tési út)
- 72106 j. Ósi bekötő út (Kossuth Lajos u.)

Év	Közút száma						Változás (%)					
	8 (28+600)	7204 (7+3500)	7207 (16+632)	7207 (23+500)	8213 (10+000)	72106 (7+700)	8 (28+600)	7204 (7+3500)	7207 (16+632)	7207 (23+500)	8213 (10+000)	72106 (7+700)
2017	14930	4837	2271	2583	1387	1446	-	-	-	-	-	-
2018	15378	4663	2486	2833	1518	1582	103,00%	96,40%	109,47%	109,52%	109,30%	109,46%
2019	15446	4541	2396	2682	1453	1524	100,44%	97,38%	96,38%	96,83%	97,41%	98,38%
					2017-es bázis év->		103,46%	93,88%	105,50%	103,83%	104,76%	105,39%

13. táblázat: Elkerülő út megépülése utáni forgalmi adatok (2017-2019)

A két időszakot vizsgálva megállapítható, hogy 2016-ban a régi 8-asnak a forgalma 19 902 Ejm/nap volt, ami 2017-re 4 381 Ejm/napra csökkent. A változás 15 065 Ejm, ami az első években majdnem teljes mértékben megjelent az elkerülő úton. Az adatok alapján kijelenthető, hogy az elkerülő út jelnetős forgalmat vett le a város főhálózatáról, ezáltal nagy mértékben csökkentve az átmenő forgalmat.

A 2017-es évtől kezdődően egy folyamatos forgalomcsökkenés tapasztalható a Fehérvári úton. A többi vizsgált szakaszon 2019-ben a 2017-es bázis évhez képest nőtt a forgalom. Fontos megjegyezni, hogy az elkerülő út forgalma 3,46%-al nőtt a bázis évhez képest, ami nem tűnik soknak de forgalomnagyságból adódóan a változás + 516 Ejm/nap-ot jelent, ami jelentős többlet.



53. ábra: Átlagos napi forgalmi adatok az elkerülő út megépítése után [Ejm/nap]

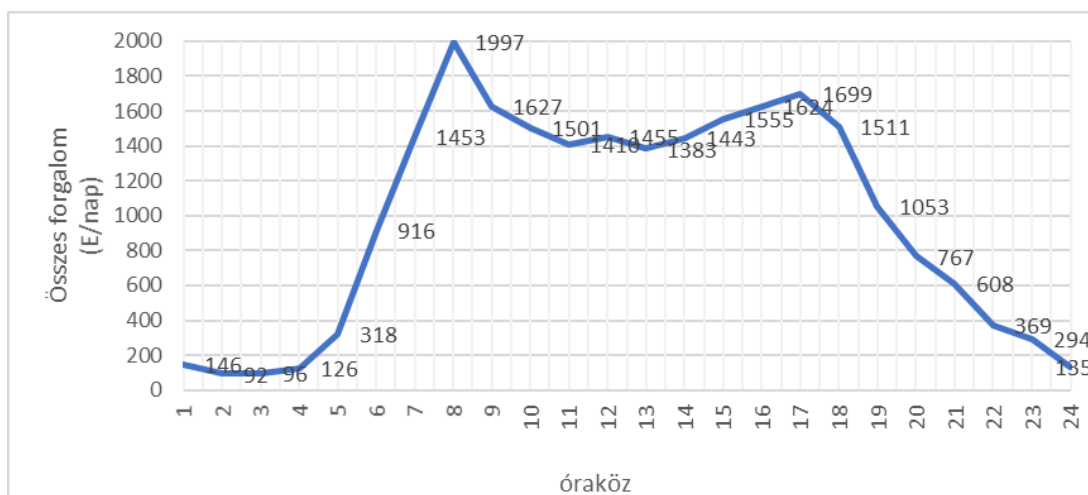
Hasonlóan az előző időszakban, itt is megvizsgáltuk az egyes szakaszok a teherforgalmi arányának változását. Hasonlóan, egy folyamatos csökkenő tendencia figyelhető meg.

Teherforgalom/összes forgalom aránya						
8 (28+600)	7204 (7+3500)	7207 (16+632)	7207 (23+500)	8213 (10+000)	72106 (7+700)	Év
14,56%	7,47%	4,43%	10,11%	5,58%	1,97%	2017
11,34%	3,57%	4,51%	10,32%	5,70%	2,05%	2018
9,43%	3,07%	3,83%	8,89%	4,86%	1,71%	2019
-5,13%	-4,40%	-0,59%	-1,22%	-0,72%	-0,27%	2016-os 2010-es évi forgalmi arány változása

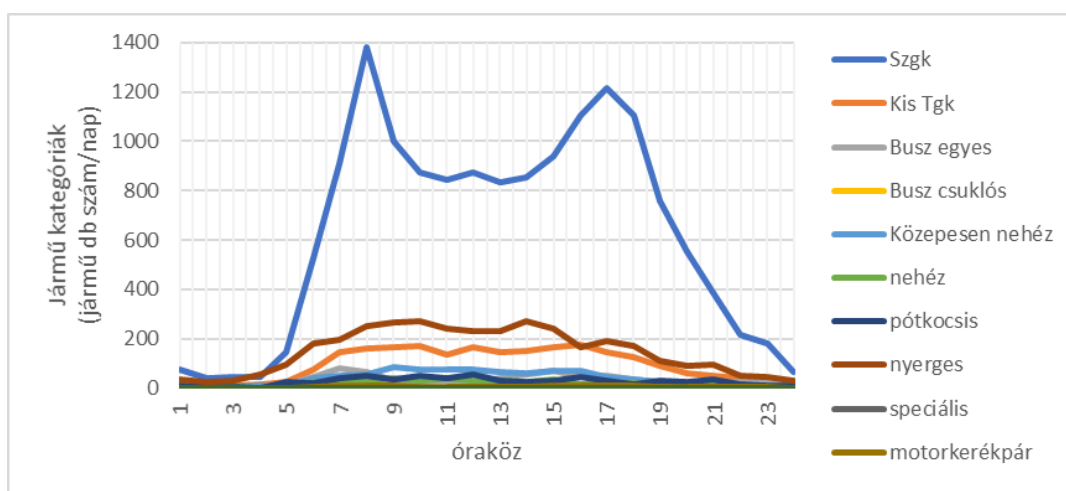
14. táblázat: Teherforgalmi arány az elkerülő út megépítése után

A Magyarközút Nonprofit Zrt. adatai alapján megvizsgáltuk 8-as számú főút jellemző munkanapokhoz tartozó forgalom lefolyását egy szeptemberi hónapra.

### 1.első munkanap (tipikus hétfő)



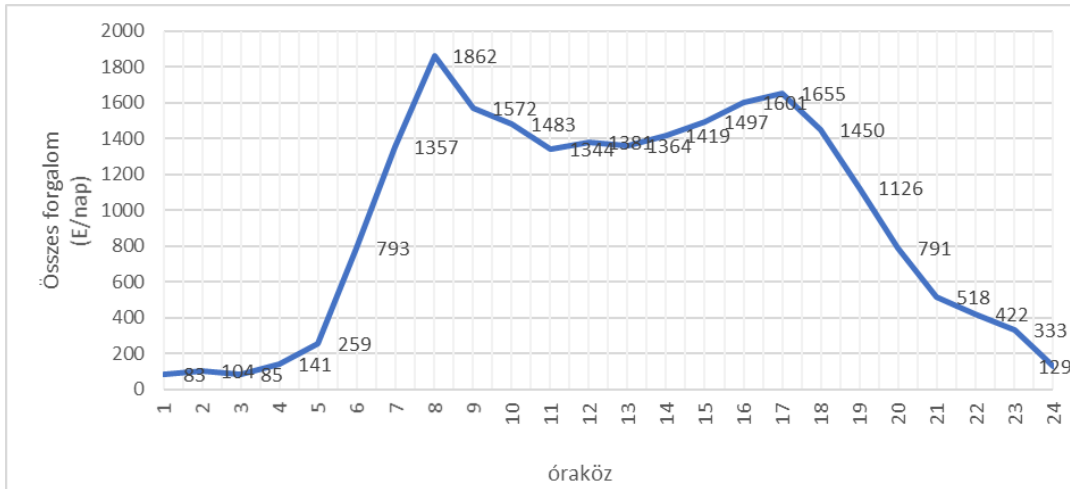
54. ábra: Összes forgalom (Ejm/nap) tipikus munkanap



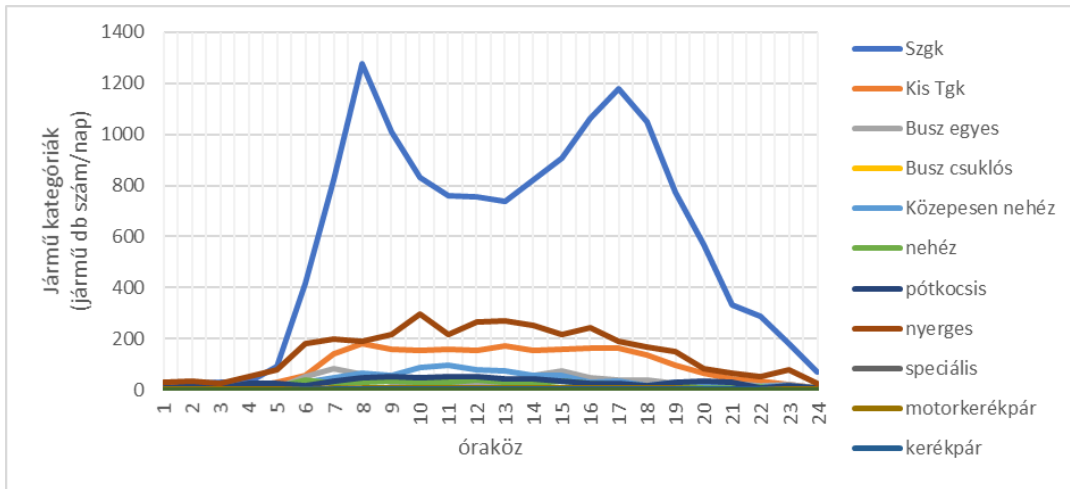
55. ábra: Jármű kategóriánkénti forgalom (jm db/nap) tipikus munkanap



**2.Közömbös hétköznap (kedd, szerda, csütörtök)**

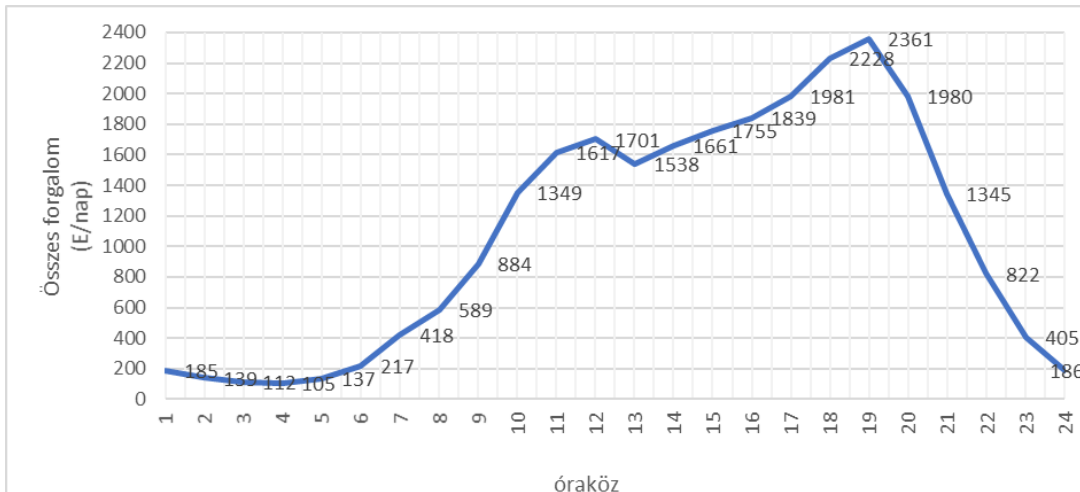


56. ábra: Összes forgalom (Ejm/nap) közömbös hétköznap

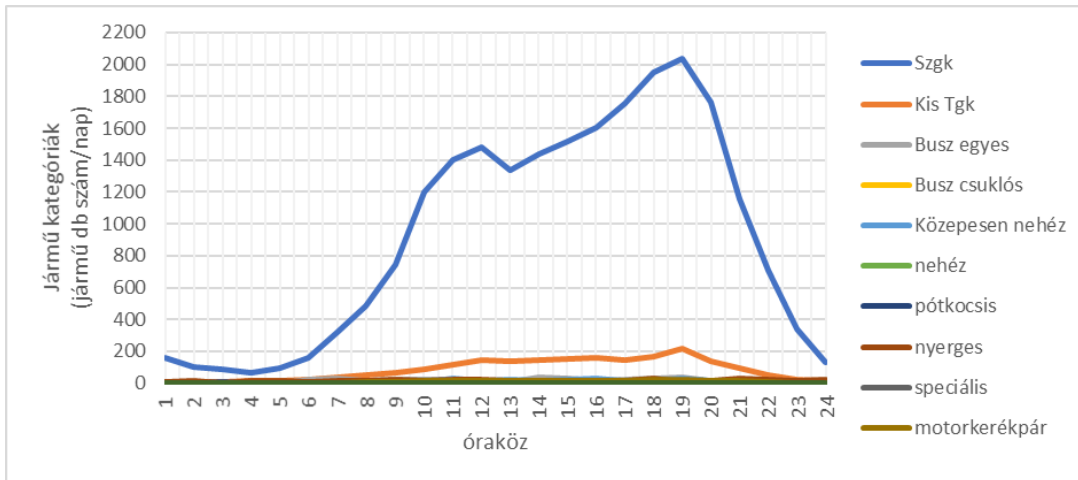


57. ábra: Jármű kategóriánkénti forgalom (jm db/nap) közömbös hétköznap

**3.ünnep- és munkaszüneti nap (vasárnap)**



58. ábra: Összes forgalom (Ejm/nap) ünnep- és munkaszüneti nap



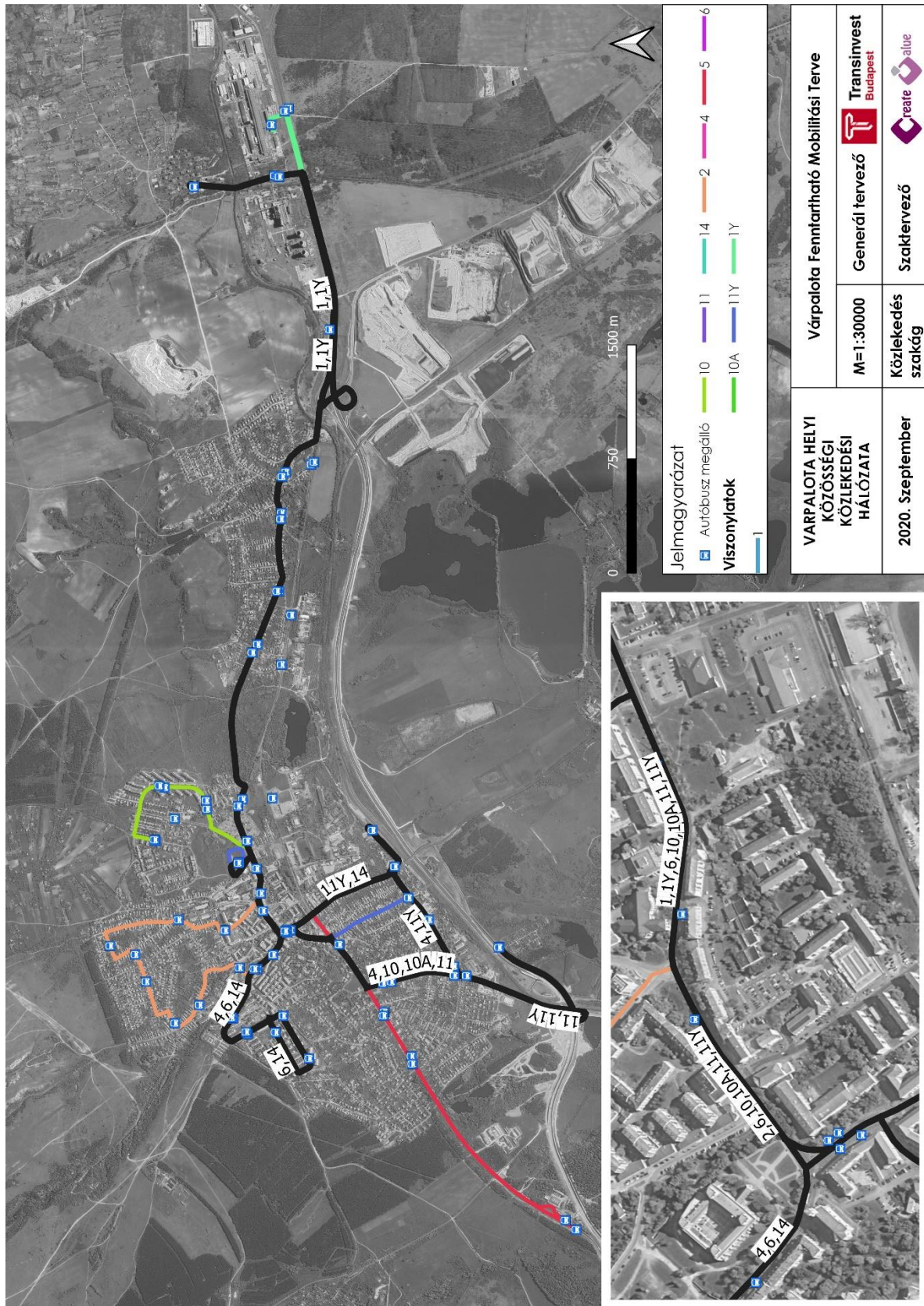
59. ábra: Jármű kategóriánkénti forgalom (jm db/nap) ünnep- és munkaszüneti nap

A fenti adatok ismeretében kijelenthető, hogy forgalom napi lefolyása tipikusnak mondható a 8-as számú úton, egy magasabb hétfői forgalommal és egy csökkentett hétfői forgalommal jellemezve.

### 3.5.4 Közúti közösségi közlekedés

Várpalotán jelenleg Volánbusz Zrt. biztosítja helyi közösségi közlekedést. Városban jelenleg 11 db viszonylat közlekedik, az alábbi ábrázolt útvonalakon.

A következő ábra az autóbusz megállóhelyi lefedettségeket ábrázolja. Közösségi közlekedéssel kiszolgált területnek olyan helyek tekinthetők, ahonnan a megálló 300 m-es sétával elérhető. Jól látható, hogy a fő hálózati elemek mellett megfelelő a lefedettség, de a nyugati városrészek és a régi és új 8-as főút közti területeken (Loncsos, Rákóczi telep, Alsóváros), illetve a vasútállomás környezetében erősen hiányos a közösségi közlekedés elérhetősége.



60. ábra: Várpalota helyi közösségi közlekedési hálózata



61. ábra: Rágyalogási távolságok a helyi közösségi közlekedés megállóíhoz

### 3.5.5 Vasúti személyszállítás

Várpalota városában a vasúti személyszállítást a 20 sz. Székesfehérvár-Szombathely vasútvonal szolgálja ki. A 2020-as menetrend szerint nyári szünetben 21, az év többi időszakában 18 pár vonat szállítja az utasokat. Székesfehérvár mindössze 17-20 perc alatt, Veszprém pedig 19-28 perc alatt érhető el vasúton.

### 3.6 A problémák azonosítása



### 3.6.1 SWOT elemzés

A SWOT-elemzés a helyzetelemzés és stratégiaalkotás folyamatának egyik lépése. A SWOT mozaikszó betűinek jelentése:

- **STRENGTHS** Gyengeségek: olyan dolgok, amik nem jól működnek, de lehet rá befolyásunk, hogy jobb legyen.
- **WEAKNESSES** Erősségek: pozitív dolgok, amik jól működnek, és lehet rá befolyás, hogy még jobban működjenek.
- **OPPORTUNITIES** Lehetőségek: olyan adottságok, amelyeket nem tudunk befolyásolni, de kedvezőek, és rájuk építve kihasználhatjuk az erősségeinket.
- **THREATS** Veszélyek: olyan korlátok, negatív tényezők, amelyeket nem tudunk befolyásolni, és csökkentik a siker esélyeit, kockázatot is jelentenek.

A táblázat felső celláiban elhelyezkedő „Erősségek” és „Gyengeségek” a projektet befolyásoló belső tényezők (erőforrások, adottságok, vagy hiányok), amelyre a projekt létrehozóinak lehet befolyásuk. Az alsó sorban felsorolt „Lehetőségek” és „Veszélyek” olyan külső tényezők, (helyzetek, folyamatok, események), melyek elősegíthetik vagy megakadályozhatják a kitűzött célok megvalósíthatóságát.

#### Település, társadalom

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kistérségi centrumszerep</li> <li>• Megfelelő humáninfrastruktúra</li> <li>• Gazdaságilag fejlett, fejlődő régióban fekszik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fogzó és öregedő népesség</li> <li>• Gyenge KKV szektor</li> <li>• Nehézé ipari múlt maradványai</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Munkahely-megtartó képesség megőrzése</li> <li>• Természeti és épített környezet, mint idegenforgalom-vonzó potenciál</li> <li>• Változó városimázs ipari → turisztikai célpont</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szétterülő városi terjeszkedés</li> <li>• Országos szinten öregedőtársadalom</li> <li>• Közeli megyeszékhelyek elszívó hatása</li> </ul>

#### Közúti közlekedés

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jó közúti kapcsolatok (térségi, megyei)</li> <li>• Átmenőforgalom az elkerülőúton halad</li> <li>• Autópálya-hálózat 20 perc alatt elérhető</li> <li>• Két megyeszékhely is 30 percen belül elérhető</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peremterületek közúti kapcsolatai elégtelenek</li> <li>• Kiépített járdák mennyisége elégtelen</li> <li>• Parkolók túltelítettsége, túlkereslet</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Környezettudatosság</li> <li>• Technológiai változások a járműiparban a kibocsátáscsökkentést célozzák</li> <li>• Gazdaság elmozdulása a jármű-birtoklástól a közösségi használat felé (autók, mikromobilitási eszközök)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Szétterülő városi terjeszkedés</li> <li>• A motorizáció növekedésével nő az szgk használat aránya</li> </ul>

**Közösségi közlekedés**

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jó közúti kapcsolatok</li> <li>Beállt, bevált helyi buszviszonylatok</li> <li>Jó vasúti kapcsolat, megfelelő személyszállítási kapacitás, villamosított vasútvonal</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Előregedett autóbuszállomány</li> <li>Feltáratlan településrészek</li> <li>Menetrendi kínálat alacsony személyszállítási volumenre optimalizálva</li> <li>Szvk nélkül nehezen megközelíthető vasútállomás, a központtól távol helyezkedik el</li> <li>Akadálymentesség hiánya</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Környezettudatosság</li> <li>Technológiai változások a járműiparban a kibocsátáscsökkentést célozzák</li> <li>Személyszállítási piac liberalizálása a gazdasági hatékonyságot növeli</li> <li>Városon belül rövid utazási távolságok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>A motorizáció növekedésével nő az szvk használat aránya</li> <li>Finanszírozási források nehezen bővíthetők</li> <li>Egymást gyengítő helyi-, helyközi és szerződéses személyszállítási szolgáltatók</li> </ul>

**Gyalogos és kerékpáros közlekedés**

Erősségek	Gyengeségek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Folyamatosan bővülő kerékpáros infrastruktúra</li> <li>Kerékpározásra alkalmas utcák</li> <li>Településszerkezetben kis távolságok, alközpontok</li> <li>Igény közpark fejlesztésre, igény a zöldterület-fejlesztésre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Belváros nem eléggé gyalogosbarát</li> <li>Peremterületek kerékpáros kapcsolatai elégtelenek</li> <li>Kiépített járdák mennyisége elégtelen</li> </ul>
Lehetőségek	Veszélyek
<ul style="list-style-type: none"> <li>Környezettudatosság</li> <li>Gazdaság elmozdulása a jármű-birtoklástól a közösségi használat felé (mikromobilitási eszközök), flexibilisebb járműhasználat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Szétterülő városi terjeszkedés</li> <li>A motorizáció növekedésével nő az szvk használat aránya</li> </ul>

### 3.6.2 Problématérkép

Egy külön térképen ábrázolásra került az egyes, helyszínhez köthető probléma fajták. (ld. **62. ábra**)

Probléma térképen ábrázolt elemek:

<b>Parkolási probléma:</b>	1	Vasútállomás	Nincs elegendő parkolóhely
	2	Kórház	Nincs elegendő parkolóhely
	3	Autóbuszállomás	Nincs elegendő parkolóhely
	4	Polgármesteri hivatal	Nincs elegendő parkolóhely (piac közelsége)
	5	MH laktanya	Nincs elegendő belső parkolóhely, azért kint parkolnak az ott dolgozók
<b>Forgalom csillapítás:</b>	1	Hét vezér utca	Forgalom vonzó létesítmény, kereskedelmi létesítmények
	2	Thury vár	Forgalom vonzó létesítmény
	3	Loncsos	Kertvárosias övezet, T30 vagy Lakó pihenő övezet
	4	Tési út	Tés felől érkezők sebességének csökkentése, település kapu

A város fő problémái típusok szerint:

- Parkolási problémák
- Forgalomcsillapítás
- Burkolati jelek állapota nem megfelelő
- Járdaszakaszok felújítása, járdák hiánya
- Csomóponti problémák
  - 8-as számú főút – Erőmű utca csomópont
  - Jókai Mór u. – Honvéd u. csomópont
  - Szent István út – Szabadság tér csomópont

Az elkészített probléma térképen kiegészítéseként fontos, hogy megjelenjenek a város által jelzett, illetve a helyszíni bejárásnál tapasztalat kritikus pontok, amik nem ábrázolhatóak.

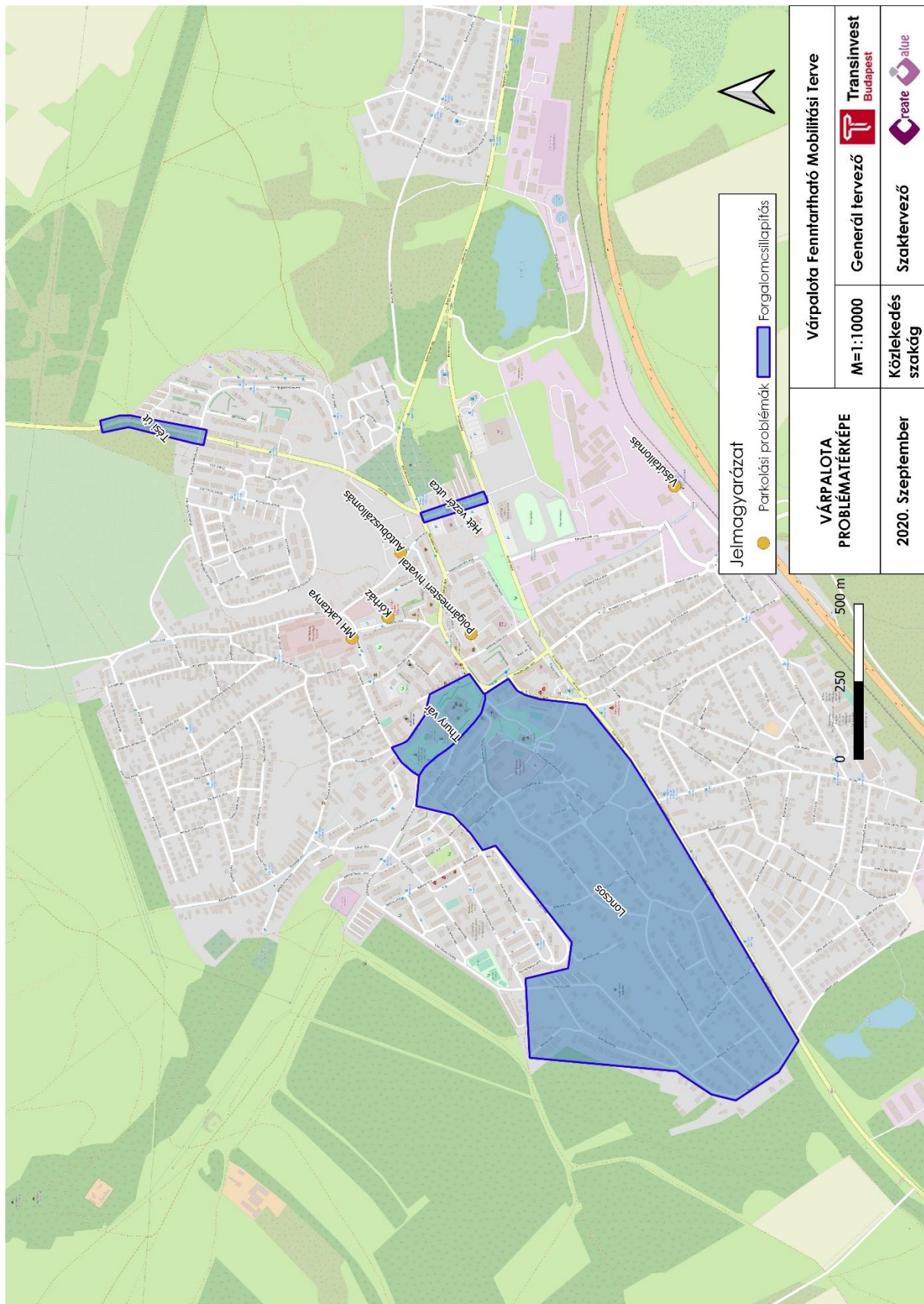
A városvezetés jelezte, illetve a lakossági kérdőívből kiderült, hogy a városban **parkolási problémák** vannak. Fontos kiemelni, hogy ezeket a gondokat sokszor nem a kevés parkoló szám okozza. Várpalotán jelenleg nincsen fizető övezetet, ezért a gépjárművek vezetőkben az a rutin alakult ki, hogy bárhol ott hagyhatják a járműveiket. Ebből fakadnak azok a visszajelzések a kertes övezetben, hogy parkolási probléma van, mivel az ott élők a szűk utcákon a közterületen tárolják a gépjárműveiket és nem a telkükön. Lényegében ezeken a helyszíneken nincs parkolási probléma. Térképesen jelölésre

kerültek a nagyobb parkolási felületek, beszámolók szerint ezeken a helyszíneken is inkább tárolják a járműveket. Szakmai véleményünk szerint, egy jól meghatározott fizetős parkolási zóna létrehozásával, csökkenthető a belváros parkolási problémájának a nyomása. Iskolák előtt célszerű kialakítani K+R parkolókat, mert jelenleg megállni tilos szakaszokon állnak meg a szülők, amíg bekísérik a gyermeket a tanintézménybe. A legkritikusabb a Honvéd utcai parkolás. Itt található a városi kórház, a laktanya (Magyar Honvédség Bakony Harckiképző központ). A kórház és a laktanya megállapodást kötött, hogy a laktanyában dolgozók nem használják a kórházi parkolókat. A kapott információk alapján a laktanyában nincs szabad parkoló hely, így a más városból ingázó dolgozók a laktanya előtti közterületen parkolnak, az Árpád utcában és Sörház utcában a zöldfelületen, murván.

**Közösségi közlekedés** szempontjából Várpalotán is a szokásos problémák mondhatók el. Felmérések alapján a járműkihasználási mutatók nem megfelelőek, ezért a szolgáltató tovább ritkította a járatokat. Jelenleg egy kötött menetrend van érvényben, az egyes követési idők sokszor több, mint 30 perc. Ez a szolgáltatás színvonal nem teszi vonzóvá a felhasználóknak a szolgáltatást, így tovább csökken a használók száma. A hálózati lefedettség a belvárosban megfelelő, de vannak városrészek, amik nincseneki bekapcsolva ebbe a rendszerbe. Megoldási lehetőség a menetrend átalakítása (kisebb követési idők kialakítása) és kisebb befogadó képességű, alacsonypadlós buszok beszerzése. A városban megjelentek a különböző szerződéses buszjáratok, ennek a hatása tovább csökkenti a közösségi közlekedést használók számát.

A kérdőívek alapján a **vasútállomás** megközelíthetősége problémás. A vasútállomás a város szélén található - ennek minden előnyével és hátrányával együtt. Ezen az elhelyezkedésen nem lehet változtatni, adottságként szükséges kezelni. A városközpontból jelenleg a kertvárosi övezeten át lehet megközelíteni az állomást, ráadásul nem közvetlenül, főközlekedési utakon, hanem lakóutcákon (gyűjtőutakon) keresztül. A Kossuth Lajos u. a Gárdonyi Géza utcától a Fehérvári út irányába egyirányú. Ebből fakadóan alakul ki a vasút állomásra való nehézkes eljutás. A fenti útnak az egyirányúsítást vizsgálni kell, de ezzel egyidőben a vele párhuzamos szakaszon futó Gárdonyi Géza utcát is. Személygépjárművel nem lehetséges a fenti problémát orvosolni, de kerékpárra eljutást javítani lehet és kell. Kérdőívekből kiderült, hogy a válaszadók vélekedése szerint a **kerékpáros közlekedés** terjedést a legjobban vissza tartó tényező nem a domborzati viszonyok, hanem a kerékpártámaszok hiánya. Jobb vasúti elérhetőség okán, biztosítani szükséges az egyirányú utcaszakaszokon a biztonságos ellenirányú kerékpározást és a vasútállomáson a megfelelő, kényelmes és biztonságos kerékpár tárolási lehetőséget.

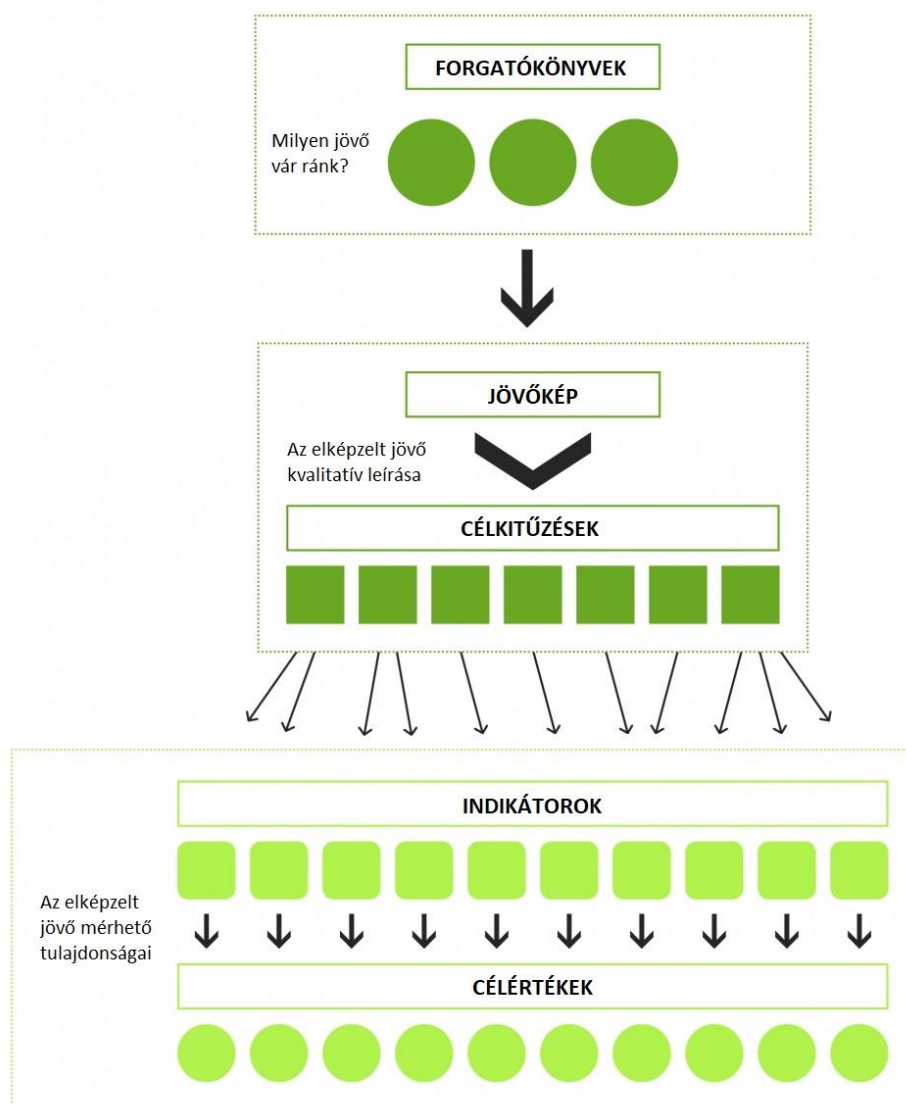
Várpalota méretéből adódóan egy nagyszerűen **besétálható** és domborzati viszonyok ellenére jól **kerékpározható** város. Ezért hosszútávon célravezető lenne ebbe az irányba eltolni helyi célú közlekedési mód választást. Mint fentebb említettük a felmérésből adódóan, amennyiben a város tudja biztosítani a biztonságos kerékpár tárolási lehetőségeket, úgy várhatóan a kerékpáros részarány növekedni fog.



62. ábra: Problématerületek: forgalomcsillapítás, parkolás

## 4 Célok

A jövőkép és a célok meghatározása elengedhetetlen része a stratégiaalkotásnak. A stratégiai célok kidolgozásának lépéseit az alábbi ábra mutatja be:



63. ábra: A stratégiai célok kialakításának lépései [forrás: SUMP Guide]

A település számára elképzelt jövőkép meghatározása előtt tisztában kell lennünk a jövőre vonatkozó reális forgatókönyvekkel – demográfiai, éghajlatváltozási, gazdasági és technológiai változások vaslósínűségével. Ilyen irányú kitekintést a **3.3.2. fejezetben** tettünk.

A jövőbeni lehetséges forgatókönyvek ismeretében a település jövőképet alkot, és célkitűzéseket tesz. Ezzel párhuzamosan kell a szakpolitikának szakpolitikai célkitűzést, irányvonalat meghatároznia. A célkitűzések nyomán, a kiválasztott intézkedések és eszközök segítségével érhető el a jövőképben elképzelt állapot. Az elképzelt jövőt leíró mérhető tulajdonságok indikátor célértékként szolgálnak a tervezett beavatkozások számára.

#### 4.1 Települési jövőkép, stratégiai jövőkép

A település jövőképe mutatja meg azt a távoli állapotot, ami felé a város törekszik, irányt ad a célok megfogalmazásához. A céloknak a jövőkép elérését kell szolgálniuk.

A település jövőképét elsősorban a településfejlesztési koncepció (TFK, 2016), illetve az integrált településfejlesztési stratégia (ITS, 2016) fogalmazza meg:

**„Várpalota kedvező életfeltételeket és minőségi munkahelyeket kínáló, történelmi hagyományaira építő kisváros.”**

A településfejlesztési koncepció rögzíti továbbá Várpalota jövőképét meghatározó elveket:

- Integrált megközelítés, egészben való gondolkodás
- Fenntartható városfejlesztés, harmonikus település
- Hatékony fejlesztések
- Közösségi szemlélet és szolidaritás

**De hogyan alakítja a várost a mobilitási rendszer jövőképe?**



64. ábra: Szakpolitikai jövőképek [forrás: Create – Project Summary]

A település által meghatározott szakpolitikai jövőkép determinálja a bevezetendő intézkedéseket. Az alkalmazott intézkedések befolyásolják a városlakók közlekedési szokásait, ezen belül is a személygépkocsi használatot. Három, alapvetően eltérő szakpolitikai jövőképet különböztethetünk meg – amelyet a fenti ábra szemléltet:

- autó központú város,
- fenntartható mobilitás,
- „helyek városa”.

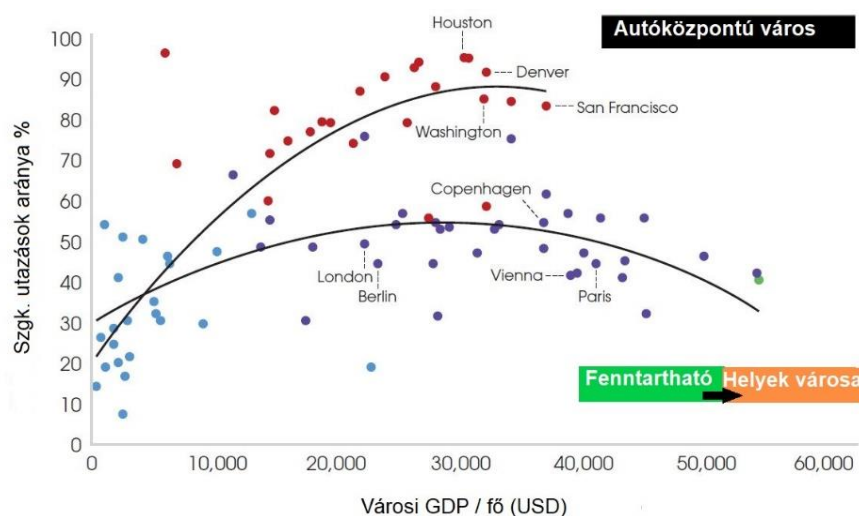
Az egyes közlekedéspolitikai jövőképek más-más közlekedési problémákra adnak választ, különböző beavatkozásokat igényelnek, és sikerüket is más jellegű indikátorokkal mérhetjük. Látható, hogy a harmadik csoport indikátorai nehezen mérhetők és nehezen számszerűsíthetők.

Autó központú város	Fenntartható mobilitás	„Helyek városa”
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Átlagos hálózati sebesség</li> <li>• Torlódásban eltöltött idő</li> <li>• Parkolóhelyek elérhetősége</li> <li>• Balesetek száma</li> <li>• Zaj, légszennyezés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Közösségi közlekedés gyakorisága és megbízhatósága</li> <li>• Megálló elérhetősége</li> <li>• Biztonság</li> <li>• Akadálymentes közlekedés</li> <li>• Fenntartható módok részaránya (modal split)</li> <li>• Háztól-házig utazási idő</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Az utazással eltöltött idő</li> <li>• Közterületi tevékenységek intenzitása</li> <li>• Helyben töltött idő</li> <li>• Jó minőségű közterületek értéke</li> <li>• Egészség</li> <li>• Társas kapcsolatok</li> <li>• Társadalmi egyenlőség és befogadás</li> </ul>

15. táblázat: Különböző szakpolitikai jövőképek jellemző indikátorai [forrás: Create – Projekt Summary]

A fenti jövőképek európai városokban általában korszakként időben egymást követték, de akár egyszerre is jelen lehetnek térségi központok nagyobb városaiban: a (történelmi) városközpont a „helyek városa”, a városközpont közeli területek megfelelő alternatív közlekedési módokat kínálnak (nagy beépítési sűrűség és vegyes területhasználat mellett), az alacsony sűrűségű külvárosokban, agglomerációs településeken pedig az autóhasználat dominál.

Itt meg kell jegyezni, hogy a gazdaság növekedésének, a jólétnek velejárója a személygépkocsik számának növekedése. Szilárd stratégiai célkitűzések, eltervezett beavatkozások nélkül a folyamatos „tűzoltás” jellegű problémamegoldás könnyen autóközpontú pályára állítja a város fejlődését. Az alábbi ábra jellemzően autóközpontú észak-amerikai és fenntartható irányban elmozduló európai nagyvárosok esetében mutatja be a GDP és személygépkocsival megtett utazások összefüggését. Jól látható a kétféle stratégiai megközelítés hatása: a kimondottan jómódú Párizs, Koppenhága és Bécs városfejlesztési- és közlekedéspolitikai eszközökkel elérte, hogy a személygépkocsival megtett utazások aránya ne növekedjen 50-60% fölé – ami megfelel a lényegesen szegényebb közép-kelet európai fővárosok (Prága, Budapest) modal splitjének.



65. ábra: Városi fejlődési pályák [forrás: Create – Projekt Summary]



## 4.2 Célrendszer

A hosszú távú jövőkép elérése érdekében átfogó – közlekedési témakörön túlnyúló – fejlesztési célok kijelölése szükséges.

A közlekedés-stratégiai célokat a **3.2. fejezetben** ismertetett, települési és magasabb szintű stratégiai dokumentumokkal összhangban, de más beavatkozási egységek, célcsoportok szerint választottuk meg. Három célcsoportot, és ennek megfelelően három célkitűzést alakítottunk ki:

1.	<b>Fedezd fel Várpalotát!</b>	A turizmus és a belvárosi időtöltés támogatása
2.	<b>Itthon, Várpalotán</b>	Élhető, elérhető, funkcionális városfejlesztés
3.	<b>Dolgos hétköznapok</b>	Munkába járás segítése fenntartható és biztonságos módon

A célcsoportok mellett két horizontális célt is megfogalmaztunk:

4.	<b>Esélyegyenlőség</b>	Akadálymentesség, hozzáférhetőség javítása
5.	<b>Jövőbe nézve</b>	Intelligens technológiák és klímatudatosság fejlesztése

A megfogalmazott eszközök és a magasabb szintű stratégiák közötti összefüggések a következő két táblázat szemlélteti:

Települési stratégiák	Jövőkép	Várpalota kedvező életfeltételeket és minőségi munkahelyeket kínáló, történelmi hagyományaira építő kisváros.			
	Települési jövőkép stratégiai elemei	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kellemes, élhető kisváros megteremtése</li> <li>• Minőségi munkalehetőségek biztosítása</li> <li>• Tudásintenzív ipari és szolgáltatási ágazatok betelepülésének ösztönzése</li> <li>• Egyedi, sajátos, végvári hagyományokra épülő turisztikai kínálat kialakítása</li> <li>• Természeti-területi erőforrások kihasználása</li> <li>• Pezsgő, változatos kulturális élet megteremtése</li> </ul>			
	Átfogó célok közlekedési relevanciái	<b>Társadalmi célok</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esélyegyenlőség,</li> <li>• Akadálymentesség,</li> <li>• Hozzáférhetőség</li> </ul>	<b>Gazdasági célok</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gazdasági hatékonyság növelése,</li> <li>• Gazdasági növekedés elősegítése</li> </ul>	<b>Környezeti célok</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Széndioxid-kibocsátás csökkentése,</li> <li>• Klímaváltozással szembeni reziliencia erősítése,</li> <li>• Energiahatékonyság,</li> <li>• Burkolt- és zöldfelületek egyensúlyba hozása,</li> <li>• Szemléletformálás</li> </ul>	<b>Közlekedési ágazati célok</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Elérhetőség, kapcsolatok javítása,</li> <li>• Erőforrás-hatékony és fenntartható közlekedési módok segítése</li> </ul>
Közlekedési stratégia	Közlekedési stratégiai célok, célcsoportok	<b>1. Fedezd fel Várpalotát!</b>	<b>2. Itthon, Várpalotán</b>	<b>3. Dolgos hétköznapok</b>	
	Specifikus célok	Turizmus Sétáló belváros – forgalomcsillapítás 'Low Emission Zone'	Belváros elérhetőségének javítása Kis távolságok városa Parkolási feszültségek megszüntetése Kerékpározás részarányának növelése Vonzó városias lakókörnyezet	Távmunka segítése Ingázás fenntartható módon Biztonságos iskolabajárás támogatása Kombinált közlekedés, Bike&Ride (B+R)	
	Horizontális célok	<b>4. Esélyegyenlőség</b> akadálymentesség, hozzáférhetőség, szegregátumok közlekedési kapcsolatai  <b>5. Jövőbe nézve</b> ITS és smart alkalmazások klímatudatosság, iskolások nevelése, közösségi programok			

16. táblázat: Települési és közlekedési stratégiák összefüggései

		ÁTFOGÓ CÉLOK KÖZLEKEDÉSI RELEVÁNCIÁI												
		Társadalmi célok			Gazdasági célok		Környezeti célok					Közlekedési ágazati célok		
		Esélyegyenlőség	Akadálymentesség	Hozzáférhetőség	Gazdasági hatékonyság növelése	Gazdasági növekedés elősegítése	Széndioxid-kibocsátás csökkentése	Klimaváltozással szembeni reziliencia erősítése	Energiahatékonyság	Burkolt- és zöldfelületek egyensúlyba hozása	Szemléletformálás	Elérhetőség, kapcsolatok javítása	Erőforrás-hatékony és fenntartható közlekedési módok segítése	
KÖZLEKEDÉSI STRATÉGIAI CÉLOK	<b>Fedezd fel Várpalotát</b>	Turizmus	•	•	•	••••	••••	•	•	••	••	•	••	••
		Sétáló belváros – forgalomcsillapítás, 'Low Emission Zone'	••	••	••	••	•	••••	••••	••••	••••	••••	••	••••
	<b>Itthon, Várpalotán</b>	Belváros elérhetőségének javítása	••••	••	••••	••	••	••	••	•	•	•	••••	••
		Kis távolságok városa	••	••	••••	••	•	••	••••	••	•	••	••••	••
		Parkolási feszültségek megszüntetése	••	••	••••	•	•	••	•	•	•	•	••••	••
		Kerékpározás részarányának növelése	••	•	••	••	•	••••	••••	••••	••••	••••	••••	••••
		Vonzó városias lakókörnyezet	••	••	•	•	•	•	••	••	••••	••	•	•
	<b>Dolgos Hétköznapok</b>	Táv munka segítése	••••	••••	••••	••••	••	••••	••••	••••	•	••	•	••
		Ingázás fenntartható módon	••	•	••	••••	••••	••	••	••	•	•	••••	••••
		Iskolábajárás támogatása	••••	•	••••	•	•	•	••	•	•	••	••••	••••
		Kombinált közlekedés, Bike&Ride (B+R)	••	•	••	••••	••	••••	••••	••••	••	••••	••••	••••

Jelmagyarázat:

- Kevésbé érvényesíthető cél
- Általánosan érvényesíthető cél
- Fokozottan érvényesíthető cél

17. táblázat: A közlekedési stratégiai célok relevanciái

#### 4.2.1 Célok és eszközök kapcsolatrendszere

Az előző fejezetekben felsorolt célok megvalósítására eszközöket, beavatkozásokat, javaslatokat a későbbi fejezetekben, a következő kötetben teszünk.

Az eszközöket a beavatkozás típusa, célzott terület és időtáv alapján csoportosíthatjuk:

##### Eszközök a célok eléréséhez – típusok:

- Infrastrukturális eszközök – fizikailag megvalósuló, tőkeigényes beavatkozások
- Üzemeltetési eszközök – közlekedési rendszerek üzemeltetését javító eszközök (pl. utazási információs rendszerek, viteldíjak, támogató intelligens közlekedési rendszerek)
- Intézményi beavatkozások – intézményi struktúrák megváltoztatása, szabályozási és pénzügyi eszközök

##### Eszközök a célok eléréséhez – közlekedési igények, útvonalválasztás befolyásolása szerint:

- A gépjármű-tulajdonlás befolyásolásának eszközei
- A gépjárműhasználat befolyásolásának eszközei
- A közlekedési szokások befolyásolása

##### A Fenntartható városi mobilitási terv időtávjai:

- Rövidtáv: 1-2 év
- Középtáv: 5 év
- Hosszútáv: 15 év

## 5 Felhasznált irodalom

- Nemzeti Fejlesztési Minisztérium: „Tájékoztató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséről” tervezési útmutató (2016)
- European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans - Rupprecht Consult (2019): Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan - Second Edition
- 1/2014 Országgyűlési határozat Az országos fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióról (OFTK)
- Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (Trtv.)
- Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (Megrendelő: Közlekedési Koordinációs Központ, 2013 október)
- A 23/2018. (X. 31.) országgyűlési határozat melléklete a Második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2)
- A Veszprém Megyei Közgyűlés 62/2013 (XII.19.) számú határozata, a Veszprém Megyei Területfejlesztési Konceptió, az 54/2017.(V.25.) MÖK határozattal módosítva
- 21/2020.(II.13.) MÖK határozat 1. számú melléklete: Veszprém Megyei Integrált Területi Program (ITP, 2020)
- Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlésének 15/2019. (XII.13.) önkormányzati rendelete Veszprém megye területrendezési szabályzatáról, térségi szerkezeti tervéről és övezeteiről
- Veszprém Megyei Önkormányzat Közgyűlése 22/2018. (II. 15.) MÖK határozata: Veszprém Megyei Klímastratégia
- Várpalota Város Önkormányzati Képviselő-testülete 28/2016. (III. 31.) határozata Várpalota Településfejlesztési Konceptiójáról
- Várpalota Integrált Településfejlesztési Stratégia (2016)
- Várpalota Város Önkormányzata Helyi Esélyegyenlőségi Programja, 2018
- Várpalota Város 114/2009. (IV.30.) sz. képviselő-testületi határozattal elfogadott és többszörösen módosított, egységes szerkezetbe foglalt Településszerkezeti Terve (2018. július).
- Központi Statisztikai Hivatal: Magyarország településhálózata 1. Agglomerációk, településegységek. Budapest, 2014. ISBN 978-963-235-460-6, ISSN 2064-8073
- Központi Statisztikai Hivatal: Az ingázás kiemelt célpontjai. Átfogó elemzés. Budapest, 2016. 19p
- Központi Statisztikai Hivatal: Népszámlálás 2011. 18. A foglalkoztatottak napi ingázása és közlekedése. Budapest, 2015. ISBN 978-963-235-347-0, ISBN 978-963-235-483-5
- Dr. Lakatos Miklós – Dr. L. Rédei Mária – Kapitány Gabriella: Mobilitás és foglalkoztatás. Területi statisztika, 2015, 55(2): 157–179.

## 6 Melléklet

### Háztartásfelvétel Várpalota – 2020. június

#### 6.1 A háztartás adatai

1. Melyik városrészben, vagy szomszédos városban lakik? *(kiválasztás, legördülő)*

<input type="checkbox"/>	Belváros	<input type="checkbox"/>	Kálvária
<input type="checkbox"/>	Tési domb	<input type="checkbox"/>	Inota falu
<input type="checkbox"/>	Loncsos	<input type="checkbox"/>	Készenléti lakótelep
<input type="checkbox"/>	Rákóczi telep	<input type="checkbox"/>	Beszálló
<input type="checkbox"/>	Alsóváros	<input type="checkbox"/>	Baglyas
<input type="checkbox"/>	Felsőinkám	<input type="checkbox"/>	
<input type="checkbox"/>	Kismező	<input type="checkbox"/>	Ósi
<input type="checkbox"/>	Felsőváros	<input type="checkbox"/>	Tés
<input type="checkbox"/>	Ady lakótelep	<input type="checkbox"/>	Pétfürdő

2. Milyen típusú lakásban, házban lakik? *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	családi ház
<input type="checkbox"/>	1-3 lakásos társasház
<input type="checkbox"/>	4 vagy több lakásos társasház
<input type="checkbox"/>	egyéb

3. Hány fő él életvitelszerűen a háztartásban?  
(a hét nagyobb részét itt töltik)

6 évesnél fiatalabbak száma:	<input type="text"/>
6-14 évesek száma:	<input type="text"/>
15-39 évesek száma:	<input type="text"/>
40-65 évesek száma:	<input type="text"/>
65 évnél idősebbek száma:	<input type="text"/>

4. Az időszakonként hazajárók száma  
(tanulmányok, munkavégzés stb. miatt csak hetente-havonta térnek vissza erre a címre)

5. Az átmenetileg külföldön tartózkodók száma  
(távollétük kevesebb, mint 12 hónap várhatóan)

6. Hány darab járművel rendelkezik az Önök háztartása az alábbiak közül?

Személygépkocsi	
Kisteher-gépkocsi	
Motorkerékpár ("A" kategóriával vezethető)	
Robogó, moped	
Kerékpár	
Egyéb jármű	

7. Milyen messze van a lakhelyétől a legközelebbi HELYI járási megállóhely? Válaszát kérem méterben adja meg. Ha nem tudja pontosan, kérem becsülje meg.
8. Milyen messze van a lakhelyétől a legközelebbi HELYKÖZI (távolsági) busz megállóhelye? Válaszát kérem méterben adja meg. Ha nem tudja pontosan, kérem becsülje meg.
9. Milyen messze van a lakhelyétől a legközelebbi vasúti megállóhely? Válaszát kérem méterben adja meg. Ha nem tudja pontosan, kérem becsülje meg.

## 6.2 Felnőttek mobilitási szokásai

1. Válaszadó neme *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	Férfi
<input type="checkbox"/>	Nő

2. Válaszadó kora *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	6 év alatt
<input type="checkbox"/>	6-14 év között
<input type="checkbox"/>	15-39 év között
<input type="checkbox"/>	40-65 év között
<input type="checkbox"/>	65 évnél idősebb

3. Mi az Ön legmagasabb befejezett iskolai végzettsége? *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	Általános iskola
<input type="checkbox"/>	Középiskola érettségi nélkül
<input type="checkbox"/>	Középiskolai érettségi
<input type="checkbox"/>	Felsőfokú szakképzés
<input type="checkbox"/>	Főiskolai vagy egyetemi diploma
<input type="checkbox"/>	Doktori fokozat

4. Gazdasági aktivitás:

<input type="checkbox"/>	Teljes munkaidőben dolgozik (heti 30+ óra)
<input type="checkbox"/>	Részmunkaidőben dolgozik (heti 16-30 óra)



	Nyugdíjas, háztartásbeli, gyermeket vagy családtagot gondoz, vagy munkanélküli
	Óvodás, iskolai tanuló, egyetemi/főiskolai hallgató
	Egyéb

5. Hol, melyik településen dolgozik, vagy jár oktatási intézménybe? *(egy jelölhető)*

	Nem dolgozik, nem tanul, otthonában marad
	Lakásában, otthonában
	Lakásával, otthonával megegyező településen
	Más településen
	Változó településen

6. Hogyan közlekedik általában a tényleges lakóhelyéről a munkahelyére, vagy gyermek esetében óvodába vagy iskolába? *(több is jelölhető)*

	Gyalog
	Helyi busszal
	Távolsági busszal
	Szerződéses járáttal
	Vonattal
	Személygépkocsival
	Kerékpárral
	Motorkerékpárral
	Más módon

7. Általában hány perc alatt jut el munkahelyére, oktatási intézménybe?
8. Az alábbiak közül Ön számára mely jármű és milyen gyakorisággal áll a rendelkezésére? *(több is jelölhető)*

	Saját személygépkocsi/kisteher mindennapi használatra
	Saját személygépkocsi/kisteher esetenkénti használatra
	Céges személygépkocsi/kisteher mindennapi használatra
	Céges személygépkocsi/kisteher esetenkénti használatra
	Motorkerékpár, robogó, moped mindennapi használatra
	Motorkerékpár, robogó, moped esetenkénti használatra
	Kerékpár mindennapi használatra
	Kerékpár esetenkénti használatra
	Egyéb jármű mindennapi használatra
	Egyéb jármű esetenkénti használatra

9. Rendelkezik jogosítvánnyal?
10. Milyen gyakran utazik Várpalota területén az alábbi közlekedési eszközökkel?





	Minden munkanapon és hétvégén is	Minden munkanapon	Hetente néhányszor	Csak hétvégén	Havonta néhányszor	Ritkábban	Soha
Kerékpár							
Motorkerékpár, robogó							
Autó (utasként)							
Autó (vezetőként)							
Helyi busz							
Helyközi busz							
Vasút							

11. Mely utazási célokhoz jellemzően milyen közlekedési eszközt használ?

	szgk	motorkp, moped	busz	kerékpár	gyalog
Munka, oktatás					
Napi élelmiszer bevásárlás					
Nagybevásárlás					
Ruházat, műszaki cikk, egyéb vásárlás					
Szabadidős tevékenység					
Kultúra					
Helyi közösségi rendezvények, hitélet					
Gyermekek iskolába, óvodába kísérése					
Egyéb:					

### 6.3 Gyermekek mobilitási szokásai

1. Válaszadó neme *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	Fiú
<input type="checkbox"/>	Lány

2. Válaszadó kora *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	6 év alatt
<input type="checkbox"/>	6-14 év között

3. Hol, melyik településen jár bölcsődébe, óvodába, iskolába? *(egy jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	Nem jár bölcsődébe, óvodába, iskolába
<input type="checkbox"/>	Lakásában, otthonában tanul (iskolás korú)
<input type="checkbox"/>	Lakásával, otthonával megegyező településen jár
<input type="checkbox"/>	Más településen jár

4. Hogyan közlekedik általában a tényleges lakóhelyéről bölcsődébe, óvodába vagy iskolába? *(több is jelölhető)*

<input type="checkbox"/>	Gyalog
<input type="checkbox"/>	Helyi busszal
<input type="checkbox"/>	Távolsági busszal
<input type="checkbox"/>	Szerződéses járáttal
<input type="checkbox"/>	Vonattal
<input type="checkbox"/>	Személgépkocsival
<input type="checkbox"/>	Kerékpárral
<input type="checkbox"/>	Motorkerékpárral
<input type="checkbox"/>	Más módon

5. Általában hány perc alatt jut el bölcsődébe, óvodába, iskolába?

#### 6.4 Vélemény felmérés

1. Amennyiben használ várpalotai HELYI tömegközlekedést, utazásai során mely szempontokat tartja a legfontosabbaknak? *(több is jelölhető, maximum 3)*

<input type="checkbox"/>	Menetrend pontos betartása, tervezhető utazás
<input type="checkbox"/>	Járművek közlekedésének gyakorisága
<input type="checkbox"/>	Rövid menetidő, gyorsaság
<input type="checkbox"/>	Megállóhelyek elhelyezkedése
<input type="checkbox"/>	Átszállások száma minimális legyen
<input type="checkbox"/>	Átszállások során rövid várakozási idő
<input type="checkbox"/>	Járművek minősége, színvonala, komfortja
<input type="checkbox"/>	Járművek, megállók tisztasága
<input type="checkbox"/>	A járműben legyen mindig ülőhely
<input type="checkbox"/>	Akadálymentesség
<input type="checkbox"/>	Jegy- és bérletárak megfizethetősége
<input type="checkbox"/>	Utazás- és vagyonbiztonság az utazás alatt
<input type="checkbox"/>	Utastájékoztató
<input type="checkbox"/>	Nem használ helyi tömegközlekedést
<input type="checkbox"/>	Nem tudja

2. Milyen problémákat tapasztal a város és környéke autós és motorkerékpáros közlekedésében? (több is jelölhető)

<input type="checkbox"/>	Közlekedési kultúra, morál (járművezetők)
<input type="checkbox"/>	Közlekedési kultúra, morál (motorosok, kerékpárosok)
<input type="checkbox"/>	Gyenge közvilágítás
<input type="checkbox"/>	Kevés parkolóhely
<input type="checkbox"/>	Szabálytalan parkolás
<input type="checkbox"/>	Közlekedési lámpák kedvezőtlen hangolása
<input type="checkbox"/>	Hiányos útburkolati jelek
<input type="checkbox"/>	Problémás / veszélyes csomópontok
<input type="checkbox"/>	Egyéb
<input type="checkbox"/>	Közlekedési kultúra, morál (járművezetők)

3. Milyen tényezők alapján dönti el, hogy személygépkocsit vagy közösségi közlekedési eszközt használ utazásához? (Ha van a háztartásban gépkocsi) (több is jelölhető, maximum 3)

<input type="checkbox"/>	Utazás költsége (jegyár, benzinár, parkolási díj)
<input type="checkbox"/>	Utazási idő
<input type="checkbox"/>	Utazás alatti kényelem (ülőhely, fűtés/hűtés, stb.)
<input type="checkbox"/>	Utazás alatti biztonság
<input type="checkbox"/>	Az utazás célja és az elerendő uticélok száma
<input type="checkbox"/>	A napi utazások száma
<input type="checkbox"/>	Az úticélnál lévő parkolási lehetőségek
<input type="checkbox"/>	A várható időjárás
<input type="checkbox"/>	Az utazás időpontjában rendelkezésre áll-e a szolgáltatás (menetrend)
<input type="checkbox"/>	Nem tudja, más fontos szempont

4. Melyek azok a körülmények, amelyek hatására a jelenleg személygépkocsival megtett várpalotai utazásainak egy részét a jövőben közösségi közlekedési eszközzel vagy kerékpárral tenné meg?  
(több is jelölhető, maximum 3)

<input type="checkbox"/>	Semmilyen
<input type="checkbox"/>	Kevesebb belvárosi parkolóhely
<input type="checkbox"/>	Fizető parkolás bevezetése a belvárosban
<input type="checkbox"/>	Üzemanyagárak, autózás költségeinek jelentős növekedése
<input type="checkbox"/>	Közúti eljutási idők növekedése (torlódás)
<input type="checkbox"/>	Gyakrabban közlekedő buszok
<input type="checkbox"/>	Megfizethetőbb közösségi közlekedés
<input type="checkbox"/>	Korszerűbb közösségi közlekedési járművek
<input type="checkbox"/>	Közösségi közlekedési menetidők csökkenése
<input type="checkbox"/>	Kerékpározás feltételeinek javulása

5. Használ-e rendszeresen kerékpárt, mint közlekedési eszközt úti céljai eléréséhez? (egy jelölhető)

<input type="checkbox"/>	Igen
<input type="checkbox"/>	Nem

6. Ha rendszeresen használ kerékpárt, milyen okból választja? (egy jelölhető)

<input type="checkbox"/>	Elsősorban takarékosági okból (üzemanyag, bérlet)
<input type="checkbox"/>	Elsősorban ha/mert kerékpárral gyorsabban érem el az úti célomat (nem kell parkolóhelyet keresni, buszra várni)
<input type="checkbox"/>	Elsősorban egészségmegőrzési okból
<input type="checkbox"/>	Elsősorban környezettudatosági okból
<input type="checkbox"/>	Egyéb, fel nem sorolt okból

7. Ha nem használ rendszeresen kerékpárt, miért nem választja? (egy jelölhető)

<input type="checkbox"/>	Túl hosszúak a napi utazásaim kerékpározáshoz
<input type="checkbox"/>	Kényelmi szempontok miatt (időjárás, öltözködés, csomagok stb.)
<input type="checkbox"/>	Úti célomnál nincs lehetőség a kerékpárom szabályos és biztonságos elhelyezésére
<input type="checkbox"/>	Balesetveszélyes közlekedési módnak tartom
<input type="checkbox"/>	Nem tudok kerékpározni/nincs kerékpárom
<input type="checkbox"/>	Egyéb, fel nem sorolt okból

8. Igénybe venné-e a tömegközlekedés és kerékpározás kombinációját (B+R), ha ennek feltételei érezhetően javulnának? Pl. vonatokon és buszokon történő kerékpárszállítás bevezetése/bővítése, állomásokon biztonságos kerékpártárolási lehetőség. (egy jelölhető)

<input type="checkbox"/>	Nem
<input type="checkbox"/>	Igen - a lakóhelyemhez közeli vasúti- vagy buszmegállót kerékpárral közelfíteném meg, amit napközben (hazatérésig) ott tárolnék
<input type="checkbox"/>	Igen - kerékpáromat magammal vinném a vonaton/buszon
<input type="checkbox"/>	Igen - kerékpáromat éjszaka az úti célomhoz legközelebbi busz- vagy vasútállomás közelében tárolnám, és onnan reggel kerékpárral mennék tovább

9. Hogyan értékeli átlagosan egy ötös skálán a város közösségi közlekedését, közúthálózatát, a parkolási helyzetet, a gyalogos felületeket és a kerékpározás lehetőségeit. (1 - nagyon rossz, 5 – nagyon jó)

	1	2	3	4	5
<b>Közösségi közlekedés</b>					
Helyi autóbuszok követési ideje csúcsidőben					
Helyi autóbuszok követési ideje csúcsidőn kívül					
Menetrend tartás					
Helyi és helyközi menetrend összehangolása					

Helyi autóbuszjáratok útvonala					
Helyi autóbuszok zsúfoltsága csúcsidőben					
Helyi autóbuszok zsúfoltsága csúcsidőn kívül					
Helyi autóbuszok komfortja					
Helyi autóbuszok megállója					
Utastájékoztató a helyi autóbuszmegállóknál					
Utastájékoztató a helyi autóbuszokon					
Internetes utastájékoztató					
Helyközi buszmegálló elérhetősége					
Vasútállomás elérhetősége					
<b>Közutak állapota</b>					
<b>Parkolás</b>					
Parkolóhely-ellátottság a belvárosban					
Parkolóhely-ellátottság az intézményeknél					
Parkolóhely-ellátottság a lakóhelyénél					
<b>Kerékpározás</b>					
Kerékpáros útvonalak, kerékpárutak, -sávok mennyisége					
Kerékpáros útvonalak, kerékpárutak, -sávok kialakításának színvonala					
Kerékpározás biztonsága					
Kerékpártárolás biztonsága					
<b>Gyalogos felületek</b>					
Gyalogátkelőhelyek száma					
Gyalogátkelőhelyek biztonsága					
Járdák, közterületek kialakítása					
Közterületek akadálymentessége					
Közterületek megvilágítása					