

Gyula várostárség

Fenntartható Városi Mobilitási Terve

Készítette:
EX ANTE Tanácsadó Iroda Kft.

Dr. Mérei András Projektmenedzser, okl. terület- és településfejlesztő
geográfus, térinformatikus

Felker Domonkos Környezetmérnök

Megbízó:

Gyula Város Önkormányzata

Cím: 5700 Gyula, Petőfi tér 3.

Tel.: 06 66 526 800

E-mail: gyulaph@gyula.hu

Honlap: <https://gyula.hu/>



Munkaközi dokumentum

Dátum: 2025. szeptember 05.

A tanulmány a TOP_Plusz-1.3.1-21-BS1-2022-00001 azonosítószerű projekt keretében valósult meg.

www.exante.hu



TARTALOMJEGYZÉK

1	ÖSSZEFOGLALÁS	8
2	BEVEZETÉS	10
2.1	A mobilitási tervezés céljai	11
2.2	A mobilitási tervezés módszere	11
2.2.1	A tervezés folyamata és főbb lépései	11
2.2.2	A tervezés során alkalmazott módszerek ismertetése és adatháttér	14
3	A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA	17
3.1	Stratégiai, szabályozási háttér	18
3.1.1	Nemzetközi szintű dokumentumok	19
3.1.2	Országos szintű dokumentumok	20
3.1.3	Vármegyei szintű dokumentumok	24
3.2	A mobilitást befolyásoló háttér	27
3.2.1	Gyula Város Településfejlesztési Konceptiója	27
3.2.2	Gyula város és vonzáskörzete közlekedésfejlesztési koncepciója	27
3.2.3	Gyula Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája	28
3.2.4	Helyi Építési Szabályzat, Szabályozási Terv	29
3.2.5	Gyula Járás Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)	31
3.2.6	Gyula város Kerékpárhálózati terve	32
3.2.7	Gyula város klímastratégiája	32
3.3	Gyulának és térségének jelenlegi közlekedési helyzete	33
3.3.1	A gyalogos infrastruktúra jellemzői	33
3.3.2	A kerékpáros közlekedés hálózata	34
3.3.3	A közforgalmú közlekedési szolgáltatások jellemzői	38
3.3.4	Közúti közlekedés, parkolás	42
3.3.5	Vonzáskörzetek vizsgálata	44
3.3.6	Elektromobilitás	52
3.3.7	Meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése	55
3.3.8	Utazási szokások, igények felmérése	56
3.4	A problémák azonosítása	74
3.4.1	Térségi kapcsolatok	74
3.4.2	Gyula településszerkezete	75
3.4.3	Közúti közlekedés	75
3.4.4	Közösségi közlekedés	76
3.4.5	Kerékpáros közlekedés és mikromobilitás	77
3.4.6	Gyalogos közlekedés	77
3.4.7	Forgalmi adatokból következtethető problémák	78

4	CÉLRENDSZER.....	79
4.1	Jövőkép.....	79
4.2	Átfogó célok.....	79
4.3	Közlekedés-stratégiai célok.....	80
4.4	Rövid távon megvalósítandó célok	81
4.5	Összefüggések	82
5	ESZKÖZRENDSZER.....	84
5.1	Célok és eszközök kapcsolódása.....	84
5.2	Eszközök kifejtése	85
5.3	Projektek.....	86
5.4	A projektek összehasonlító értékelése	88
5.4.1	Projektértékelési módszertan	88
5.4.2	Illeszkedés vizsgálat (ILL)	90
5.4.3	Többszemponútú értékelés (MCA)	94
5.4.4	Az értékelés eredményei.....	96
6	MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA.....	106
6.1	Indikátorok megfogalmazása	106
6.2	Cselekvési terv	110
6.3	Költség- és finanszírozási terv	117
6.4	Kockázatkezelési terv	124
7	MELLÉKLETEK	130
7.1	A SUMP készítése során elvégzett lakossági kérdőívezés kérdéssora.....	130
7.2	Baleseti adatok.....	138
7.3	Forgalomszámlálási módszertan	139
7.4	Forgalomszámlálás eredményei	141
7.4.1	Vasúti utasforgalom	141
7.4.2	A helyi és helyközi autóbuszos utasforgalom.....	142
7.4.3	Közúti forgalomszámlálás	148

TÁBLÁZATJEGYZÉK

1. Táblázat Önkormányzati kerékpárutak és járdák jellemzői	36
2. Táblázat Önkormányzati utak jellemzői Gyulán	48
3. Táblázat Állami utak jellemzői	49
4. Táblázat Gyula járás ingázási adatai	58
5. Táblázat SUMP eredmény-indikátorok.....	107
6. Táblázat SUMP hatásindikátorok.....	108
7. Táblázat Baleseti adatok (2020-2024).....	138
8. Táblázat járműkategóriák azonosítása.....	139
9. Táblázat A 2025. 06. 05 – 17. között lefolytatott közúti forgalomszámlálás helyszínei	140
10. Táblázat A 2025. 06. 04 – 17. között lefolytatott buszos utasforgalom mérésének helyszínei	140
11. Táblázat A 2025. 06. 10-én lefolytatott vasúti utasforgalom mérésének helyszíne.....	141
12. Táblázat vasútállomás utasforgalma.....	141
13. Táblázat Rendelőintézet buszmegálló pár utasforgalma	142
14. Táblázat Szövetkezeti bolt buszmegálló pár utasforgalma.....	142
15. Táblázat Impola iskola buszmegálló pár utasforgalma.....	143
16. Táblázat Kórház buszmegálló pár utasforgalma.....	144
17. Táblázat Kossuth tér buszmegálló pár utasforgalma.....	144
18. Táblázat Várfürdő buszmegálló utasforgalom.....	145
19. Táblázat Iskola utca buszmegálló pár utasforgalma.....	146
20. Táblázat Bölcsőde buszmegálló pár utasforgalma	146
21. Táblázat Dénesmajor buszmegálló utasforgalma.....	147
22. Táblázat Dobozi út-Madách u.-Csókos út csomópont forgalmi eredményei	148
23. Táblázat Sarkadi út-Csókos út- Nagyvárad ut csomópont forgalmi eredményei	148
24. Táblázat Kossuth u.-Vár u.-Nagyvárad ut csomópont forgalmi eredményei	149
25. Táblázat Vértanúk útja-Béke sgt.-Kossuth tér körforgalom forgalmi eredményei.....	150
26. Táblázat Temesvári út-Botond u. déli bekötő körforgalom forgalmi eredményei.....	150

27. Táblázat Csabai út-Kétegyházi út- Vértanúk útja csomópont forgalmi eredményei	151
28. Táblázat Nürnbergi u.-Dürer Albert u.-Eötvös Lóránd u. csomópont forgalmi eredményei	152
29. Táblázat Csabai út-44-es elkerülő kereszteződés forgalmi eredményei.....	153

ÁBRAJEGYZÉK

1. ábra A fenntartható városi mobilitástervezés 12 lépése – áttekintés döntéshozók számára	11
2. ábra A Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásának folyamata.....	14
3. ábra Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia mérföldkövek	20
4. ábra Városhálózat (külső és belső városi gyűrű).....	22
5. ábra. Gyula térsége az országos szerkezeti terven.....	23
6. ábra Békés Megye Területrendezési Terve – szerkezeti terv (részlet).....	26
7. ábra Belterületi átnézeti terv	30
8. ábra Külterületi átnézeti terv	31
9. ábra Gyula meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata	35
10. ábra Elek meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata	36
11. ábra Kétegyháza meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata	37
12. ábra A várostérség vasúti hálózata.....	39
13. ábra A várostérség helyközi autóbusz-hálózata.....	40
14. ábra Gyula helyi autóbuszvonalai	41
15. ábra Gyula várostérség közúthálózata	42
16. ábra Gyula várostérség forgalmi adatai.....	44
17. ábra Gyula várostérség izokrón térképe.....	45
18. ábra ezer főre jutó személygépkocsi-állomány összehasonlítása 2019-2023	49
19. ábra Gépkocsiállomány összetétele Gyulán (2023).....	50
20. ábra Parkolási zónák Gyulán	52
21. ábra elektromos töltőhálózat kiépítettsége Gyulán.....	53
22. ábra egyéb üzemű személygépkocsik számának változása (2014-2023)	54
23. ábra Meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése	55

24. ábra Közlekedési módok kihasználtságának megoszlása	63
25. ábra helyi autóbusz-közlekedés használatának okai	63
26. ábra a helyi autóbusz-közlekedés problémái.....	64
27. ábra Helyközi autóbusz-közlekedés használatának okai	65
28. ábra a helyközi autóbusz-közlekedés problémái.....	65
29. ábra a vasúti közlekedés előnyei	67
30. ábra a vasúti közlekedés hátrányai.....	67
31. ábra kerékpárral/elektromos rollerrel való közlekedés előnyei	68
32. ábra a kerékpáros/elektromos rolleres közlekedés hátrányai	69
33. ábra a gyalogos közlekedés előnyei	71
34. ábra az autóval való közlekedés okai	72
35. ábra az autóval való közlekedés hátrányai	72

1 ÖSSZEFOGLALÁS

A 2021–2027-es Európai Unió programozási időszakban két kiemelt fejlesztési irány – a klímasemlegességet támogató megoldások elterjedése és a digitalizáció – a települési stratégiai tervezésben is új eszközök megjelenését eredményezte:

- Gyula várostérsége Békés Vármegye Integrált Területi Program 2021-2027 5.0 verziója (továbbiakban: ITP) értelmében kiemelt várostérség, a vármegye által kijelölt fenntartható városfejlesztés forrásfelhasználásra jogosult várostérség. Békés Vármegye ITP-je szerint „ERFA-rendelet alapján önálló célterület”. Ezek a városok az ERFA 11. cikk alapján kerültek kiemelésre, és fenntartható városfejlesztési stratégiát (a továbbiakban FVS) és TOP Plusz városfejlesztési programtervet (a továbbiakban TVP) készítenek a 2021-2027-es programozási időszakban. A SUMP cél- és eszközrendszere az FVS és a TVP dokumentumokkal összhangban készül. Gyula Város Önkormányzata a TOP_Plusz-1.3.1-21-BS1-2022-00001 azonosítószámú projekt keretében készíti el a SUMP-ot.
- A SUMP módszertanát két dokumentum tartalmazza. A 2014-2020-as ciklusra a TRENECON Kft. elkészítette a „Módszertani útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) készítéséhez” tervezési útmutatót. Ezt követően, 2020-ban megjelent a European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans gondozásában, a Közlekedéstudományi Intézet Nonprofit Kft. és a Mobilissimus Kft. által magyar kiadásban az „Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához” második kiadás c. útmutató.

A hagyományos tervezési megközelítésekkel szemben a SUMP kiemelt hangsúlyt helyez a lakosság és az érintett szereplők bevonására, az egyes ágazatok – különösen a közlekedés, a területhasználat, a környezetvédelem, a gazdaságfejlesztés, a szociálpolitika, az egészségügy, a biztonság és az energiaügy – közötti szakpolitikai koordinációra, valamint a kormányzati szintek és a magánszereplők közötti széles körű együttműködésre. A koncepció továbbá hangsúlyozza, hogy a mobilitás – az emberek és az áruk mozgása, a közlekedési módok és szolgáltatások – minden aspektusát integráltan szükséges kezelni, a tervezést pedig a teljes funkcionális várostérségre kell kiterjeszteni, nem csupán az egyes települések közigazgatási határain belülre.

Gyula Város Önkormányzata a partnerségi egyeztetések és a kommunikációs tevékenységek során arra törekszik, hogy a város közigazgatási területén jelen lévő állami, önkormányzati, civil és gazdasági szereplők, valamint a lakosság valamennyi tagja elérhetővé váljon és aktívan bekapcsolódjon a tervezési folyamatba.

A SUMP szakmai és társadalmi egyeztetése az alábbi keretek között zajlott:

Vállalati fókuszcsoportos felmérés

A helyzetfeltárás részeként vállalati fókuszcsoportos felmérésre került sor, amelyben feltártuk a cégek logisztikai igényeit és közlekedési jellemzőit. Az OPTEN cégtár alapján a 50 legjelentősebb, Gyulán és térségében székhellyel rendelkező vállalat vett részt a folyamatban.

A tervezés partnerségi egyeztetésének alapidokumentuma a **Partnerségi Terv**, amely meghatározta a SUMP kidolgozásának kereteit. A tervezési folyamat során a partnerségi elveknek megfelelően folyamatos kapcsolatot tartottunk a szakirodákcal, amelyet személyes egyeztetések, telefonos megbeszélések és írásbeli kommunikáció egészített ki.

A partnerségi egyeztetés keretében az alábbi szakmai események kerültek megtartásra:

Partnerségi folyamat neve	Ideje	Célja
Tervezésindító kick-off egyeztetés	2025. március 20.	Bemutakozás, feladatok és a műszaki leírás szerinti feladatok egyeztetése
Szakmai egyeztetés	2025. május 15.	Előrehaladás ismertetése, további feladatok közös tervezése.
Vállalati fókuszcsoportos felmérés	2025. július 1.	Gyulai és térségi telephelyű vállalatok bevonásával fókuszcsoportos beszélgetés lefolytatása.
Szakmai egyeztetés	2025. augusztus 11.	Előrehaladás ismertetése, további feladatok közös tervezése.
Szakmai egyeztetés	2025. szeptember	Előrehaladás ismertetése, további feladatok közös tervezése.
Online társadalmi egyeztetés	2025. szeptember	Az elfogadásra szánt SUMP Gyula Város honlapján való megjelenítése.
Lakossági fórum	2025. szeptember	SUMP bemutatása lakossági fórum keretében.

2 BEVEZETÉS

A globális urbanizáció napjainkban egyre inkább a fenntarthatóság, az alkalmazkodóképesség és a reziliencia irányába fejlődik, összhangban a gazdasági, környezeti és társadalmi változásokkal. Az urbanizáció új mobilitási kihívásokat teremt, amelyeket az elmúlt évtizedben jelentősen befolyásoltak a változó közlekedési mintázatok. Az utóbbi években a közlekedés fejlődése a környezettudatosság, az innovatív technológiák és a közösségi szemlélet erősödése mentén alakult át. Az elektromobilitás egyre meghatározóbb, különösen a városokban: az elektromos autók, buszok, valamint az új mikromobilitási eszközök – például e-rollerek, e-kerékpárok és e-robogók – elterjedése hozzájárul a károsanyag-kibocsátás mérsékléséhez és a levegőminőség javításához.

Az urbanizáció és a mobilitás főbb összefüggései az alábbiakban foglalhatók össze:

- **Kompakt városfejlesztés:** A sűrűbb, mégis emberléptékű városi terek kialakítása, ahol a szolgáltatások helyben elérhetők. Ez elősegíti a gyalogos és kerékpáros közlekedést, mérsékli a kibocsátásokat, és kedvez a mikromobilitási eszközök használatának.
- **Lakossági bevonás és társadalmi inklúzió:** Befogadó tervezési folyamatok révén a városfejlesztés minden társadalmi csoport számára elérhetővé válik, kiemelt figyelmet fordítva a sérülékeny csoportokra.
- **Zöld infrastruktúra és fenntartható várostervezés:** Parkok, zöldtetők, természetes vízelvezető rendszerek és más megoldások, amelyek javítják a környezeti állapotot, fokozzák a városi komfortot, és támogatják a fenntartható közlekedési módok elterjedését.
- **Aktív mobilitás és egészséges városi életmód:** A gyaloglás és a kerékpározás támogatása hozzájárul a közlekedési terhelés csökkentéséhez és az egészségesebb életmódhoz.
- **Klímatudatos tervezés és alkalmazkodóképesség:** A klímaváltozásból fakadó kockázatok – árvíz, hőhullámok, szélsőséges időjárás – kezelésére irányuló intézkedések, amelyek javítják a városok ellenálló képességét.
- **Integrált közösségi mobilitás (MaaS):** A különböző közlekedési módok – közösségi közlekedés, kerékpár- és autómegosztás, taxi – digitális platformokon keresztüli integrálása egyszerűsíti az utazástervezést és növeli a rugalmasságot.
- **Vegyes funkciójú városrészek:** Lakhatás, munkahely és szabadidős funkciók egy térben való megjelenése, amely csökkenti a közlekedési igényt, erősíti a helyi közösségeket és javítja az életminőséget.
- **Digitális megoldások és okosváros-fejlesztések:** Intelligens forgalomirányítás, szenzorhálózatok és adatelemzés révén a város működése hatékonyabbá válik, mérséklődnek a torlódások és javul a közszolgáltatások minősége.

- **Adaptív közlekedésszabályozás:** Forgalomcsillapítási intézkedések, behajtási díjak és korlátozott övezetek alkalmazása ösztönzi a közösségi közlekedés és az alternatív mobilitási formák igénybevételét.

2.1 A mobilitási tervezés céljai

A fenntartható városi mobilitási terv egy olyan stratégiai dokumentum, amelynek célja, hogy a városokban és azok vonzáskörzetében élők, illetve működő vállalkozások mobilitási szükségleteit kielégítse, hozzájárulva ezzel az életminőség javításához. A terv alapját a meglévő tervezési gyakorlatok képezik, ugyanakkor hangsúlyt helyez az integráció, a társadalmi részvétel és az értékelés alapelveinek érvényesítésére.

Mindez egy olyan integrált közlekedési rendszer keretében valósul meg, amely a személygépkocsi-használat szükséges mértékű visszaszorítására törekszik, miközben elősegíti, hogy más közlekedési módok – mint a közösségi közlekedés, a kerékpározás, a gyaloglás, valamint a telekocsi- és autómegosztási rendszerek – versenyképes alternatívaként jelenjenek meg, és szervesen beépüljenek a városi közlekedési struktúrába.

Gyula várostérségének vonatkozásában a fenntartható városi mobilitás kialakításának folyamata során az alábbi elsődleges célok határozhatók meg (részletesen kidolgozva a 4. fejezetben):

- Élhető és belső kohéziójában erős Gyula-várostérség
- Klímabarát és reziliens Gyula-várostérség
- Gondoskodó és befogadó Gyula-várostérség
- Versenyképes és együttműködő Gyula-várostérség

2.2 A mobilitási tervezés módszere

A fenntartható városi mobilitási terv a városi közlekedéstervezés egyik kiemelkedően fontos stratégiai dokumentuma. A tervezési folyamat során különös figyelmet kell fordítani az uniós és hazai szakmai útmutatások követésére. Gyula fenntartható városi mobilitási tervének elkészítéséhez alapul szolgált az Európai Unió „Fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozása és végrehajtása” című útmutatója, valamint a magyar „Útmutató a Fenntartható Városi Mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához” elnevezésű dokumentum. Ezek részletes útmutatást adnak a SUMP kialakításának főbb lépéseire, az alkalmazandó módszertanra, valamint az elvárható eredményekre vonatkozóan.

2.2.1 A tervezés folyamata és főbb lépései

A rendelkezésre álló uniós és hazai módszertani útmutatók szerint a Fenntartható Városi Mobilitási terv kidolgozása alapvetően négy fő fázisra bontható, amelyek további részfázisokra oszlanak.

1. ábra A fenntartható városi mobilitástervezés 12 lépése – áttekintés döntéshozók számára



Forrás: SUMP útmutató, 2. kiadás

Az **előkészítő fázisban** olyan feladatok elvégzése vált szükségessé, amelyek célja a rendelkezésre álló lehetőségek és erőforrások feltérképezése, valamint a tervezési fókuszpontok és az ütemterv meghatározása volt. E szakasz során rögzíteni kellett a vizsgálatba bevont terület határait, azonosítani kellett a politikai koordináció és integráció keretrendszerét, meg kellett szervezni az érintettekkel folytatott kommunikációt, továbbá tisztázni kellett a tervezési folyamatban részt vevő szereplők feladatait és hatásköreit. A szakasz zárásaként elkészült a helyzetelemzés, amely a fennálló problémák feltárását és értékelését is tartalmazza (a részleteket a dokumentum 3. fejezete ismerteti).

A tervezés kezdetén rögzítettük a részletes keretrendszert, az ütemezést, valamint a kockázatkezelés módszertanát. Alapvető kiindulópontként szolgált az aktív, kétirányú, visszacsatoláson alapuló közösségi kommunikáció és tájékoztatás, amely megalapozta a közösségi tervezés folyamatát, továbbá meghatározta a bevonásra kerülő munkacsoportok összetételét és részvételi formáit.

Az előkészítés első lépéseként elvégeztük a rendelkezésre álló területi és ágazati dokumentumok elemzését, értékelését és összegzését. Ennek során áttekintésre kerültek az európai uniós, nemzeti és helyi stratégiák, koncepciók és irányelvek. A releváns dokumentumokból rendszereztük a megállapításokat és trendeket, majd kiválasztottuk a szempontunkból lényeges adatokat és információkat.

A dokumentumelemzést további adatforrásokkal egészítettük ki. Az adatgyűjtés során országos és várostérsgégi szintű információkra támaszkodtunk, amelyek jelentős részét a Központi Statisztikai Hivatal szolgáltatta, továbbá ezeket önkormányzati adatokkal is kiegészítettük.

A lakossági igények és elvárások mélyebb megismerése érdekében kérdőíves kutatást is végeztünk. Az önkormányzattal közösen összeállított kérdőív célja Gyula várostérsgégi aktuális közlekedési helyzetének feltérképezése, valamint a helyi lakosság véleményének és preferenciáinak feltárása volt. A kérdőív 2025 áprilisától 2025 augusztusáig volt elérhető, és annak érdekében, hogy minél szélesebb körhöz eljusson, több online felületen – például a város hivatalos honlapján és közösségi média csatornáin – is népszerűsítésre került.

A **második fázisban** a célrendszer kialakítására került sor. Első lépésként egy átfogó jövőképet határoztunk meg, amely azt szemlélteti, hogyan képzeljük el a város hosszú távú – 2030-ig terjedő – fejlődését a mobilitás szempontjából. A jövőképhez kapcsolódóan meghatároztuk az átfogó és horizontális célokat, valamint prioritásokat, amelyeket az érintettekkel folytatott párbeszéd és kommunikáció eredményeként alakítottunk ki, biztosítva, hogy ezek a célkitűzések városszerte ismertté és elfogadottá váljanak. E témakört a dokumentum 4. fejezete részletezi.

A **harmadik fázisban** a terv tartalmi kidolgozása történt meg. Ebben a szakaszban határoztuk meg a különféle intézkedéseket, konkrét projekteket, valamint a hozzájuk tartozó felelősségi köröket. Emellett összeállítottuk a cselekvési és költségtervet, továbbá azonosítottuk a potenciális finanszírozási forrásokat. A megvalósítás átláthatósága és az eredmények visszacsatolása érdekében monitoring rendszert alakítottunk ki. Az elkészült tervet bemutattuk a politikai döntéshozóknak és a területhasználóknak, biztosítva számukra a véleménynyilvánítás lehetőségét. A meghatározott intézkedéseket és projekteket a dokumentum 5. fejezete részletezi.

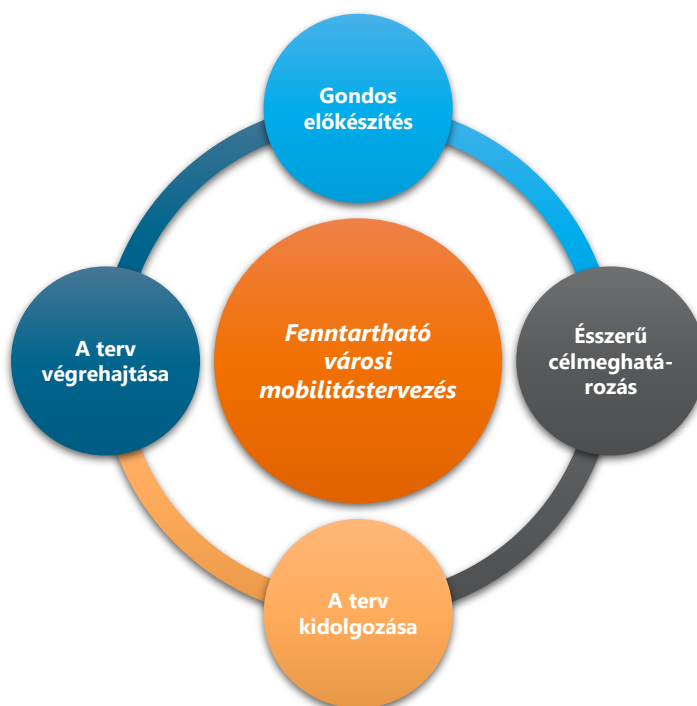
A **negyedik fázis** a terv végrehajtására irányult, melynek során kiemelt jelentőséget kapott a menedzsment, az információáramlás és a hatékony kommunikáció biztosítása a résztvevő szereplők és a lakosság felé. A megvalósítás stratégiáját, valamint annak sikerességi feltételeit a dokumentum 6. fejezete fejt ki részletesen.

A mobilitási terv elkészítése során mind a négy fázisban kiemelt szerepet kapott a széleskörű, tartalmi partnerség kialakítása. A partnerségben részt vevő szervezetek egyesítették forrásaikat

annak érdekében, hogy közösen, világosan megfogalmazott célokat érjenek el. Ennek eredményeként a mobilitással kapcsolatos döntések és maga a terv is széles körű legitimációt nyert, ami hozzájárult a támogatottság és az elfogadottság erősödéséhez.

Fontos kiemelni, hogy az uniós módszertan a fenntartható városi mobilitás tervezését ciklikus folyamatként kezeli. Ez azt jelenti, hogy a tervezés nem zárul le a dokumentum elfogadásával: a kijelölt célokat folyamatosan monitorozni kell, a tervet pedig rendszeres időközönként felül kell vizsgálni. Emellett lényeges a megszerzett tapasztalatok összegyűjtése és elemzése, amely akár egy újabb tervezési ciklus elindításának alapjául is szolgálhat.

2. ábra A Fenntartható Városi Mobilitási Terv kidolgozásának folyamata



Forrás: saját szerkesztés

2.2.2 A tervezés során alkalmazott módszerek ismertetése és adatháttér

A mobilitástervezés folyamatában kiemelt jelentőséggel bír a beavatkozások következetes logikájának megteremtése és részletes kidolgozása, amely biztosítja a négy fő tervezési fázis közötti összhangot, valamint az egyes lépések egymásra épülésének zavartalan érvényesülését. Ezen cél érdekében a mobilitási terv elkészítése és későbbi nyomon követése az alábbi logikai és tervezési sorrend alapján valósult meg:

1. fázis:

- a. A helyzetelemzés elvégzése
- b. A fennálló problémák feltárása
- c. A kérdőíves felmérés eredményeinek kiértékelése

2. fázis:

- a. A célrendszer kialakítása
- b. A jövőkép meghatározása

3. fázis:

- a. A cselekvési terv kidolgozása
- b. A monitoring rendszer megalkotása
- c. A költségterv elkészítése
- d. A lehetséges finanszírozási források azonosítása

4. fázis:

- a. Az indikátorok és célértékek meghatározása

A tervezési folyamat első lépéseként meghatároztuk a projekt keretrendszerét és ütemezését, kialakítottuk a közösségi kommunikáció csatornáit, valamint felvettük a kapcsolatot a releváns szakmai szereplőkkel. A helyzetelemzés alapját különféle területi és ágazati stratégiák vizsgálata adta, országos, vármegyei és helyi dokumentumok bevonásával.

A dokumentumelemzést részletes adatelemzés egészítette ki, közlekedési módok szerint bontva. A vizsgálatokhoz országos és térségi adatbázisokat (pl. TEIR, KSH, KIRA, KENYI), valamint önkormányzati forrásokat használtunk. A lakosság közlekedési szokásainak feltárására kérdőíves felmérés is készült, amelynek eredményeit beépítettük a tervbe.

A célmeghatározás során kétszintű célrendszert alakítottunk ki: egyrészt városi szintű, másrészt közlekedés-specifikus célokat. Ezek összefüggéseit a 4. fejezet részletezi.

Ezt követően kidolgoztuk a célokhoz kapcsolódó eszközrendszert, konkrét projektekkal és intézkedésekkel, amelyeket projektcsomagokba rendeztünk. A projekteket illeszkedésvizsgálat és többszempontú elemzés (MCA) alapján értékeltük. Az értékelési eredmények az 5. fejezetben találhatók.

A negyedik fázisban egy indikátorrendszert alakítottunk ki, amely meghatározza a fő eredmény- és hatásindikátorokat, célértékekkel kiegészítve 2030-as és 2040-es távlatokra. A monitoring rendszer és a cselekvési terv részleteit a 6. fejezet tartalmazza.

A megvalósítás két szakaszban történik:

- 2025–2030 között az első ciklus intézkedései,
- 2030–2040 között a második szakasz projektjei valósulnak meg.

A hosszabb távú célok érdekében javasolt bizonyos pilot tevékenységek meghosszabbítása, az aktív mobilitást ösztönző fejlesztések folytatása, valamint a Mobilitási Terv felülvizsgálata 2030 után.

3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA

A fenntartható városi mobilitás tervezése napjainkra az európai városi közlekedéstervezési politika egyik meghatározó stratégiai pillérévé vált. Az európai döntéshozók 2005 óta foglalkoznak e szakpolitika kialakításával, amelynek egyik mérföldköve a 2013 végén megjelent Városi Mobilitási Csomag volt. Ebben az Európai Bizottság lefektette a fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP) alapelveit. A Bizottság hangsúlyozza, hogy Európa városainak fenntarthatóbb fejlődési pályát kell követniük, és aktívan hozzá kell járulniuk az uniós célok eléréséhez, különös tekintettel egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer kialakítására. A dokumentum részletezi a SUMP-okra vonatkozó alapelveket és kulcstémákat, míg a SUMP Útmutató gyakorlati lépéseket és jól bevált módszereket kínál a tervezéshez. A Városi Mobilitási Csomag megjelenését követően a SUMP szemléletmód széles körben elterjedt Európában és világszerte.

A fenntartható városi mobilitási tervek a következő alapelveken nyugszanak:

- A tervezésnek a teljes funkcionális várostérségre kell kiterjednie
- Szükség van az intézményi határokon átnyúló együttműködésre
- Elengedhetetlen a lakosság és az érintettek bevonása
- Értékelni kell a jelenlegi helyzetet és a jövőbeli teljesítményt
- Hosszú távú jövőképet és világos megvalósítási tervet kell készíteni
- Minden közlekedési módot integráltan szükséges fejleszteni
- Biztosítani kell a folyamatos nyomon követést és értékelést
- A tervezés során garantálni kell a minőség biztosítását

A fenntartható városi mobilitástervezés stratégiai és integrált megközelítést képvisel, amely komplexen kezeli a városi közlekedési kihívásokat. Célja, hogy javítsa az elérhetőséget és az életminőséget, miközben elősegíti az átállást egy fenntarthatóbb mobilitási rendszer felé. A SUMP-ok hosszú távú jövőkép mentén történő, adatvezérelt döntéshozatalt támogatnak, amely a jelenlegi helyzet és a jövőbeni tendenciák részletes elemzésére, közösen elfogadott jövőkép és stratégiai célkitűzések meghatározására, valamint egy átfogó, integrált intézkedéscsomag kidolgozására épül. Ez az intézkedéscsomag magában foglalja a szabályozási, kommunikációs, pénzügyi, technikai és infrastrukturális elemeket is, amelyeket folyamatos nyomon követés és értékelés egészít ki.

A hagyományos tervezési megközelítésektől eltérően a SUMP külön figyelmet fordít az érintettek és a lakosság aktív bevonására, az ágazatok közötti koordinációra – ideértve a közlekedést, a területhasználatot, a környezetvédelmet, a gazdaságot, a szociálpolitikát, az egészségügyet, a biztonságot és az energiapolitikát –, valamint az együttműködésre a különböző kormányzati szintek és a magánszektor között. A koncepció kiemeli, hogy a mobilitás minden aspektusát – beleértve az emberek és áruk szállítását, a közlekedési módokat

és szolgáltatásokat – integrált módon kell kezelni, a tervezés pedig nem szorítkozhat kizárólag egy-egy település közigazgatási hatáira, hanem a teljes funkcionális várostérségre ki kell terjednie.

A SUMP-ok általános célja az elérhetőség javítása és a jó minőségű, fenntartható mobilitás biztosítása az egész várostérségben. A fenntartható közlekedési rendszer:

- minden felhasználó számára akadálymentesen hozzáférhető és kielégíti az alapvető mobilitási igényeket;
- kiegyensúlyozott módon reagál a lakosság, a vállalkozások és az ipar különféle közlekedési és mobilitási szükségleteire;
- támogatja a különböző közlekedési módok egyensúlyát és integrációját;
- megfelel a fenntarthatóság elvárásainak, egyensúlyt teremtve a gazdasági életképesség, a társadalmi méltányosság, valamint a környezet és az egészség megőrzése között;
- elősegíti az erőforrások hatékony felhasználását és a költséghatékonyságot;
- hatékonyan hasznosítja a városi teret és a meglévő közlekedési infrastruktúrát és szolgáltatásokat;
- hozzájárul az élhetőbb városi környezet kialakításához, valamint az életminőség és közegészség javításához;
- növeli a közlekedésbiztonságot;
- csökkenti a lég- és zajszennyezést, az üvegházhatású gázok kibocsátását és az energiafelhasználást;
- hozzájárul a transzeurópai közlekedési hálózat és az európai közlekedési rendszer általános teljesítményének növeléséhez (a SUMP útmutató ajánlásai alapján).

A következő fejezetben a település funkcionális szerepköre és közlekedési sajátosságai alapján kerül kijelölésre a mobilitási terv területi lehatárolása, ezt követően pedig bemutatásra kerülnek a város és vonzáskörzete gazdasági, társadalmi, környezeti, jogszabályi, valamint közlekedési szakmai jellemzői, amelyek a fejlesztési irányok megalapozását szolgálják.

3.1 Stratégiai, szabályozási háttér

Ebben a fejezetben ismertetésre kerülnek a mobilitási tervezés szempontjából releváns szakpolitikai dokumentumok – EU-s, országos, vármegyei és települési szintű –, települést érintő fejlesztések, a települést és vonzáskörzetét érintő tervezett jelentősebb közlekedésfejlesztési beruházási projektek.

3.1.1 Nemzetközi szintű dokumentumok

Az Európai Bizottság „*A városi mobilitás cselekvési terve*” című dokumentuma szerint 2007-ben Európa népességének mintegy 72%-a városi területeken élt, amelyek a gazdasági növekedés és a foglalkoztatás meghatározó motorjainak számítanak. A városok számára elengedhetetlen a hatékony közlekedési rendszerek kialakítása annak érdekében, hogy támogassák gazdasági fejlődésüket, valamint javítsák lakóik életminőségét. Az egyik legnagyobb kihívást a városi térségek számára a közlekedési rendszerek fenntarthatóságának biztosítása jelenti. Ez magában foglalja a szén-dioxid-kibocsátás és a légszennyezés mérséklését, a zajterhelés csökkentését, valamint a torlódások enyhítését. Emellett kiemelt szerepet kapnak a társadalmi szempontok is, mint például az egészségügyi problémák kezelése, a demográfiai átalakulásokhoz való alkalmazkodás, a társadalmi és gazdasági kohézió erősítése, továbbá a csökkent mozgásképességű személyek, gyermekek és családok mobilitási igényeinek kielégítése.

A dokumentum hat tematikus területet és húsz javasolt intézkedést sorol fel a fenntartható mobilitás előmozdítása érdekében. Kiemelt prioritást élvez a fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP-ok) kidolgozásának ösztönzése, amelyek átfogó keretet kínálnak a városok számára közlekedési rendszereik környezeti, gazdasági és társadalmi szempontból is fenntarthatóbbá tételéhez.

A cselekvési tervben szereplő további intézkedések az alábbiakat foglalják magukban:

- A fenntartható mobilitást célzó beruházások növelése
- A közösségi közlekedés, a kerékpározás és a gyaloglás támogatása
- A városok közötti mobilitás fejlesztése
- A városi áruszállítás hatékonyságának javítása
- A tiszta és energiahatékony járművek elterjesztése
- Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) fejlesztése

A városi mobilitás jövője azon múlik, hogy sikerül-e egyensúlyt kialakítani a fenntarthatóság, a versenyképesség és a társadalmi befogadás között. Az Európai Bizottság cselekvési terve fontos lépést jelent a városok számára egy élhetőbb és fenntarthatóbb jövő felé vezető úton.

Az Európai Bizottság 2020. december 9-én közzétett közleményében ismertette legújabb közlekedéspolitikai stratégiáját, amely „*Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés jövőállóvá tétele*” címmel jelent meg. A dokumentumhoz egy, a 2021–2024-es időszakra szóló cselekvési terv is kapcsolódik. A stratégia alapvetése, hogy a mobilitás és a közlekedés minden társadalmi és gazdasági szektor működését alapvetően befolyásolja. A közlekedési ágazat jelentőségét jól mutatja, hogy az uniós GDP-hez mintegy 5%-kal járul hozzá, és közvetlenül körülbelül 10 millió embernek nyújt foglalkoztatást.

Ugyanakkor a mobilitás előnyei mellett számos társadalmi hátrány is megjelenik, többek között az üvegházhatású gázok (ÜHG) kibocsátása, a levegő-, zaj- és vízszennyezés, valamint a

közlekedési balesetek és a torlódások, amelyek hátrányosan befolyásolják a lakosság egészségi állapotát, életminőségét és a gazdaság működését. Az elmúlt években a közlekedési szektor ÜHG-kibocsátása növekedést mutatott, jelenleg az EU teljes kibocsátásának mintegy egynegyedét teszi ki. Ennek következtében a szektor előtt álló egyik legnagyobb kihívás a kibocsátások drasztikus csökkentése és a fenntarthatóság biztosítása. Az új mobilitási stratégia célja, hogy 2050-re a közlekedésből származó kibocsátásokat 90%-kal csökkentse, miközben intelligens, versenyképes, biztonságos, hozzáférhető és megfizethető közlekedési rendszereket alakít ki.

3. ábra Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia mérföldkövek

Mérföldkövek	
2030-ig	2050-ig
Az 500 km-nél rövidebb útvonalú, menetrend szerinti közösségi közlekedés váljon karbonsemlegessé	Szinte valamennyi személygépkocsi, kistehergépkocsi, autóbusz és új nehéz-tehergépjármű kibocsátásmentes legyen
100 európai város váljon klímasemlegessé	A vasúti teherforgalom megkétszereződjön
A nagysebességű vasúti közlekedés megkétszereződjön	A nagysebességű vasúti forgalom megháromszorozódjon
Az európai utakon legalább 30 millió kibocsátásmentes jármű közlekedjen	A törzshálózat esetében váljon működőképpé a fenntartható és intelligens, nagy sebességű összeköttetéssel rendelkező közlekedésre felszerelt multimodális transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T).
Az automatizált mobilitás széles körben kerüljön alkalmazásra	
A kibocsátásmentes hajók piaci bevezetésre kerüljenek	
A belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás növekedjen 25%-kal	A belvízi szállítás és a rövid távú tengeri fuvarozás növekedjen 50%-kal

Forrás: Fenntartható és intelligens mobilitás stratégia

3.1.2 Országos szintű dokumentumok

3.1.2.1 Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia

A **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia** (2014–2050) alapvető célkitűzése, hogy a közlekedési infrastruktúra hatékonyan támogassa a gazdasági folyamatokat, ezáltal hozzájárulva Magyarország versenyképességének erősítéséhez. A

dokumentum hangsúlyozza, hogy a gazdasági növekedés ösztönzése mellett egyenrangú feladat a természeti és humán értékek, valamint az erőforrások megőrzése, a fenntartható fejlődés feltételeinek biztosítása, továbbá a nemzeti és uniós környezeti-gazdasági célok összehangolása – még akkor is, ha ezek között esetenként érdekellentétek állnak fenn.

A mobilitás fejlesztését a Stratégia az egyéni és közösségi közlekedés egyensúlyán keresztül képzei el, nem pedig az egyéni gépjárműhasználat rovására. Külön figyelmet fordít a környezetkímélő meghajtási módok és technológiai megoldások térnyerésének támogatására.

A Stratégia célrendszere:

Stratégiai célkitűzések

- A környezetre gyakorolt káros hatások mérséklése, a klímavédelmi szempontok érvényesítése;
- A gazdasági hatékonyság és növekedés elősegítése;
- Az egészség- és vagyonbiztonság javítása, különös tekintettel a közlekedési balesetek számának jelentős csökkentésére;
- A munkába járás feltételeinek javítása a közlekedési környezet fejlesztésével;
- A lakosság jólétének és mobilitási lehetőségeinek bővítése;
- A területi különbségek enyhítése: a társadalmilag és gazdaságilag hátrányos helyzetű térségek (külső és belső perifériák) fokozottabb fejlesztése összhangban az országos célokkal;
- A társadalmi méltányosság és igazságosság előmozdítása, különösen a sérülékeny csoportok (pl. idősek, gyermekek, alacsony jövedelműek, fogyatékkal élők) közlekedési hozzáféréseinek javítása;
- A nemzetközi kapcsolatok erősítése: a kedvező közlekedésföldrajzi adottságok kihasználása a kontinentális közlekedési hálózatba való jobb integráció érdekében, valamint a határon átnyúló kapcsolatok fejlesztése a szomszédos országokkal.

Fő közlekedési célkitűzések

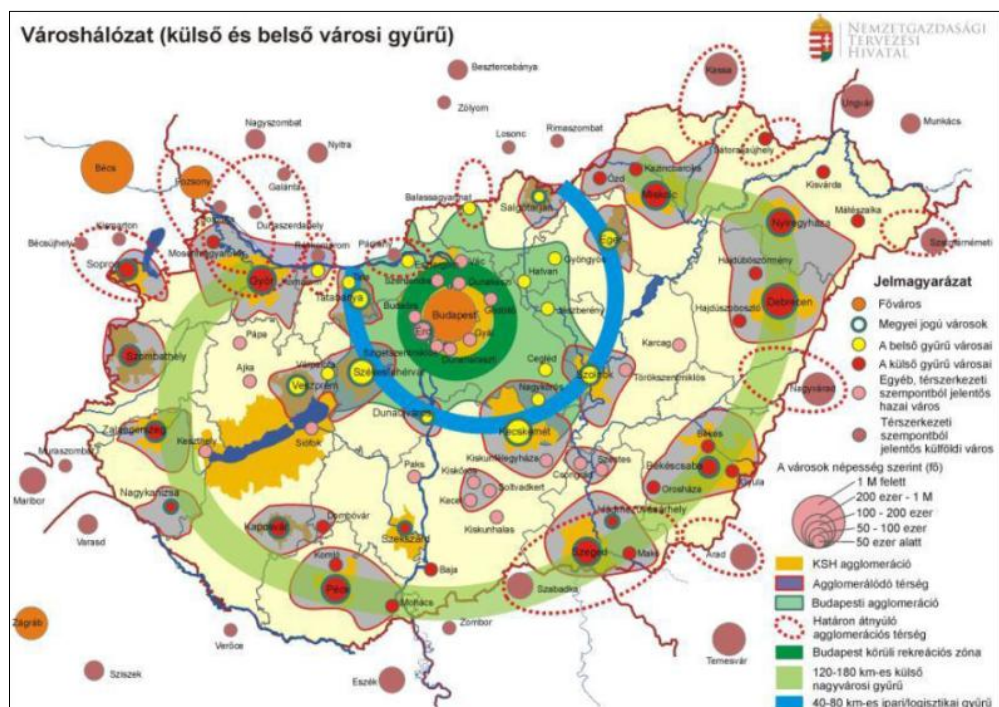
- **Társadalmilag előnyösebb közlekedési struktúra kialakítása**, amely a személy- és áruszállításon belül azokat a megoldásokat és szegmenseket támogatja, amelyek hosszú távon fenntarthatóbbak és hasznosabbak a társadalom egésze számára:
 - Az erőforrás-hatékony közlekedési módok megerősítése;
 - Azoknak a szállítási formáknak a támogatása, amelyek társadalmi szinten előnyösebbek.
- **A szállítási szolgáltatások színvonalának és hatékonyságának növelése**

- A közlekedési szolgáltatások fejlesztése és összehangolása, hogy a lakosság és a gazdaság szereplői számára kedvezőbb utazási és szállítási lehetőségek álljanak rendelkezésre;
- A fizikai infrastruktúra korszerűsítése annak érdekében, hogy az kielégítse a növekvő igényeket, javítsa a térségek közötti elérhetőséget, és hosszú távon fenntartható módon működtethető legyen – a Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia irányelvei mentén

3.1.2.2 Országos fejlesztési és Területfejlesztési koncepció (Nemzeti Fejlesztés 2030)

A 2014-2020 közötti európai uniós fejlesztési időszakra való felkészülés idején hazánkban alapvetően megváltoztak a terület- és településfejlesztés törvényi és szervezeti keretei. Az Országgyűlés 2014. január 3-án elfogadva a **Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepcióról** szóló határozatot, új irányt szabott az ország, a térségek és a települések fejlesztéséhez.

4. ábra Városhálózat (külső és belső városi gyűrű)



Az országos városhálózatot bemutató ábrán Gyula és térsége **Békéscsaba vonzáskörzetének részét** képezi, és a Központi Statisztikai Hivatal (KSH) besorolása alapján az agglomerációs térséghez tartozik. Földrajzi elhelyezkedéséből adódóan – erőteljes keleti fekvés miatt – ugyanakkor kívül esik a Budapest körül húzódó, 120–180 km-es külső nagyvárosi gyűrűn, ami szintén befolyásolja térségi szerepét és elérhetőségét.

3.1.2.3 Országos Területrendezési Terv (OTrT)

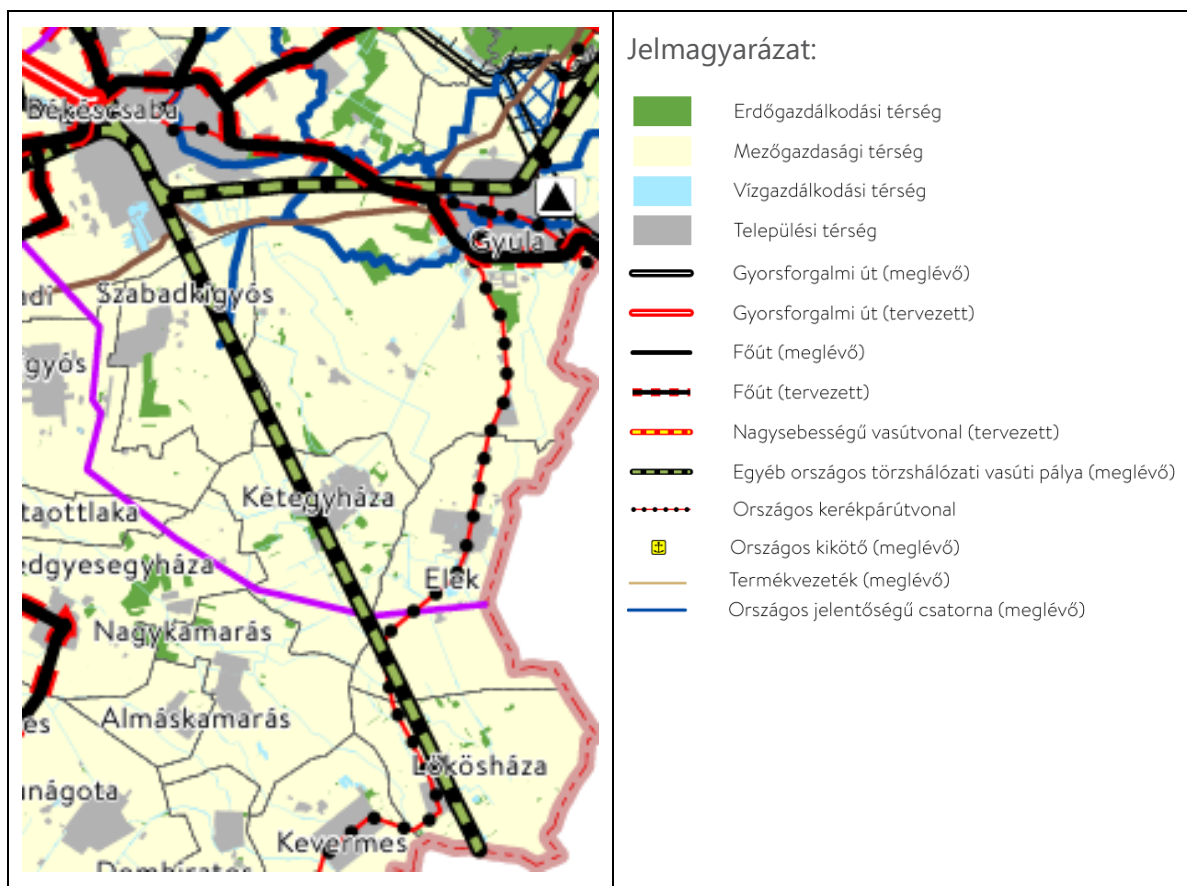
2018. december 12-én az Országgyűlés elfogadta Magyarország, valamint kijelölt kiemelt térségeinek területrendezési tervét, amelyet a 2018. évi CXXXIX. törvény rögzít. Ennek következtében a területrendezéssel kapcsolatos tervi elemek 2019. március 15-én léptek hatályba. Az Országos Területrendezési Terv (OTrT) magában foglalja az Ország Szerkezeti Tervét, az Országos Övezeti Tervet, valamint ezekhez kapcsolódó szabályozásokat.

Az országos területrendezési terv célja, hogy az ország egészére, illetve az egyes kiemelt térségekre vonatkozóan meghatározza a térségi területfelhasználás alapelveit, valamint a műszaki infrastruktúra-hálózatok térbeli összehangolását. A terv irányt mutat a terület- és gazdaságfejlesztés hatékony, térségi szinten összehangolt megvalósításához, miközben figyelembe veszi a fenntartható fejlődés követelményeit, valamint a területi, táji, természeti, ökológiai, kulturális értékek, honvédelmi érdekek és a hagyományos tájhasználat megőrzésének szempontjait, továbbá az erőforrások védelmét.

A korszerű és hatékony területrendezés ennek érdekében egy folyamatosan frissülő, egységes és összehangolt rendszerként működik, amely illeszkedik az ország területi arculatát meghatározó fejlesztési stratégiákhoz.

Az országos területrendezési terv térképi melléklete, szerkezeti terve Gyula térségére vonatkozóan:

5. ábra. Gyula térsége az országos szerkezeti terven



A fenti ábra az Ország Szerkezeti Tervének Gyulára és annak térségére vonatkozó része (OTrT 2. melléklet). A térképen szürkével kivehető Gyula várostérsége, amely megközelítőleg 255 km² területű. A város Békés vármegyében, az ország délkeleti részén, a román határ közelében helyezkedik el. Gyula a térség egyik jelentős közigazgatási, idegenforgalmi és egészségügyi központja, híres történelmi és kulturális örökségéről, valamint gyógyfürdőjéről.

A települést északról főként mezőgazdasági területek, nyugatról és délről szintén mezőgazdasági- és kertgazdálkodási területek, míg keleti irányból természetközeli tájhasználatú területek és a román határ határolják. A város jelentős természeti értékekkel is rendelkezik, különösen a Fehér-Körös mentén található ártéri ökoszisztémák tekintetében.

Közúthálózati kapcsolatokat tekintve Gyula a 44-es és a 4431-es számú főúton keresztül érhető el Békéscsaba, Orosháza és Szeged irányából. A város jelentősebb közúti összeköttetéseit ezen felül a 4234-es, a 4219-es, a 4434-es, a 4431-es, valamint a 4444-es számú utak biztosítják, amelyek kulcsszerepet játszanak a térségi mobilitásban. Ezek az úthálózati elemek lehetővé teszik Sarkad, Doboz, Szabadkígyós, valamint a járás további településeinek – így Elek, Kétegyháza, illetve Eleken keresztül Lőkösháza – közvetlen megközelítését

A vasúti közlekedés is jelen van a térségben: Gyula a Békéscsaba–Kétegyháza–Lőkösháza–Románia irányú vasútvonal része, amely nemzetközi kapcsolatokat is biztosít.

A térséget érinti országos jelentőségű kerékpárútvonal is, amely a román határon átvezetve bekapcsolja a járást a regionális kerékpáros hálózatba. A kerékpáros infrastruktúra fejlesztése folyamatos, különösen a turisztikai potenciál növelése érdekében. A térséget érinti továbbá az országos jelentőségű csatornahálózat is, amely a Körös–Maros közti vízgazdálkodási rendszer részeként működik.

3.1.3 Vármegyei szintű dokumentumok

3.1.3.1 Békés Megye Területfejlesztési Konceptiója (2021-2027)

Békés Megye Területfejlesztési Konceptióját Békés Megyei Közgyűlés elnöke a **60/2021 (V.17.)** számú határozattal fogadta el. A dokumentum célja a vármegye jövőképek, stratégiai irányainak, valamint az ezek megvalósításához szükséges beavatkozások kereteinek meghatározása a 2021–2030 közötti időszakra.

A Konceptió részletes helyzetértékelést ad a vármegye közlekedési viszonyairól, és hangsúlyozza, hogy a vármegye külső megközelíthetősége ugyan javult az elmúlt években, azonban a **közúti és vasúti infrastruktúra további fejlesztésére** van szükség bizonyos irányokban. Emellett kiemeli a **belső közlekedési hálózat fejlesztésének szükségességét**, ami hozzájárulhat a gazdasági centrumterületek és perifériák közötti kapcsolat erősítéséhez, a munkaerő és áruk áramlásának hatékonyságához, valamint a vármegye térségi kohéziójához.

A dokumentum szerint a kerékpáros közlekedésnek kiemelkedő jelentősége van Békés vármegyében, mind a népszerűség, mind az infrastruktúra kiépítettsége terén. A kerékpárutak hossza országos viszonylatban is jelentős, a fejlesztések pedig folyamatosak. A SUMP keretében megvalósuló kerékpárosbarát közlekedésfejlesztések közvetlenül támogatják a Konceptió célkitűzéseit.

További közlekedéssel kapcsolatos fejlesztési hiányosságként szerepel a vasútvonalak korszerűsítése (például a Szeged–Békéscsaba–Gyula vonal villamosítása), valamint a vármegye repülőtereinek fejlesztése, elsősorban Békéscsaba esetében. Emellett az alsóbbrendű úthálózat fejlesztésének fontossága is hangsúlyos, különösen a hátrányos helyzetű térségek gazdasági vérkeringésbe való bekapcsolása érdekében.

A közlekedési infrastruktúra fejlesztését a Konceptió több stratégiai célhoz is kapcsolja:

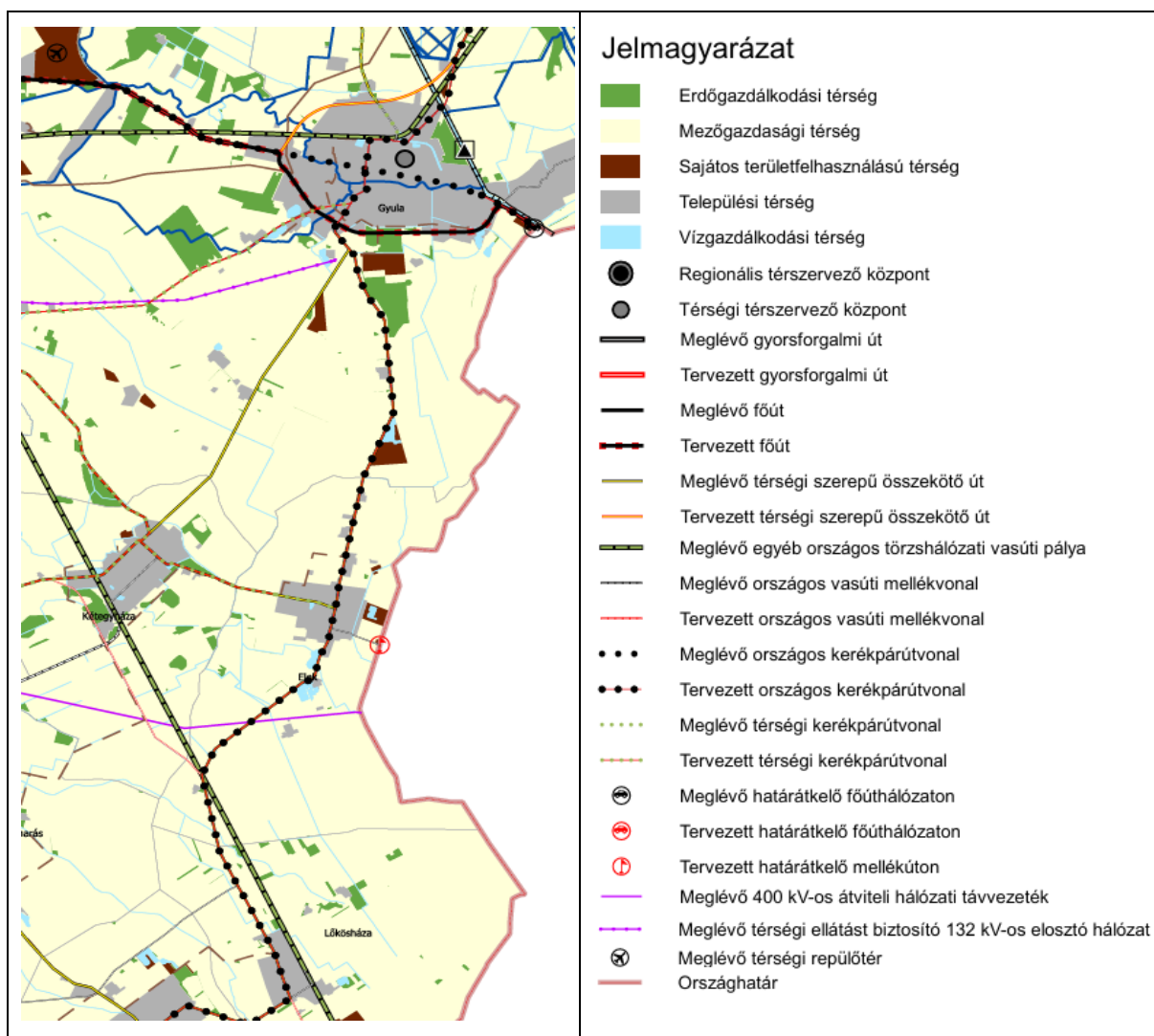
- Átfogó célként jelenik meg a **vármegye népességmegtartó képességének javítása**, amelyhez a közlekedési elérhetőség fejlesztése alapfeltétel.
- Stratégiai célként szerepel a **„minőségi szolgáltatások elérhetőségének fejlesztése”**, amelynek részeként a helyi és térségi közlekedési infrastruktúra korszerűsítése kulcsfontosságú tényező.
- Továbbá, az **„okos város”** és **„okos falu”** hálózatok elterjesztését is kiemeli, amelyek szorosan kapcsolódnak a modern, fenntartható mobilitási megoldásokhoz.

A Konceptió Gyulát **kiemelt regionális csomópontként, fejlesztési célterületként, valamint a vármegye egyik gazdasági és közlekedési központjaként** határozza meg. A város közlekedésfejlesztési céljai – beleértve a fenntartható és integrált városi mobilitást – teljes mértékben illeszkednek a vármegyei fejlesztéspolitika irányaihoz.

3.1.3.2 Békés Megye Területrendezési Terve

Békés megye területrendezési tervét a **Békés Megyei Önkormányzat Közgyűlésének elnöke** fogadta el a **6/2020. (VII. 2.) önkormányzati rendelettel**. A rendelet célja, hogy meghatározza a vármegye közigazgatási területén a térségi területfelhasználás és a műszaki infrastruktúra-hálózatok összehangolt térbeli rendjét. Ennek során figyelembe veszi a fenntartható fejlődést, valamint a táji, természeti, ökológiai és kulturális értékek megőrzését, és elősegíti a hatékony terület- és gazdaságfejlesztést.

6. ábra Békés Megye Területrendezési Terve – szerkezeti terv (részlet)



Forrás: BMTrT 2020

3.1.3.3 Békés Vármegye Integrált Területi Programja 2021-2027

A Gyula városában tervezett mobilitásfejlesztések szorosan illeszkednek a **Békés Vármegye Integrált Területi Programjához (ITP 2021–2027)**, amelyet a **Békés Vármegyei Közgyűlés a 94/2024. (XI.29.) KGY. határozattal**, a **Kormány pedig a 1196/2023. (V.15.) határozattal** hagyott jóvá. A program a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) keretében megvalósuló fejlesztéseket koordinálja.

Az ITP közlekedési szempontból kiemelten kezeli a **belső közlekedési infrastruktúra korszerűsítését és a kerékpáros közlekedés fejlesztését**. A dokumentum egyértelműen rögzíti, hogy több település – köztük Gyula – belterületi közlekedési hálózata korszerűsítésre szorul. Az ITP célja e tekintetben a **térségi kohézió erősítése, a környezetterhelés csökkentése, valamint az elérhetőség és mobilitási lehetőségek bővítése** a TOP Plusz 6.1.2 (4-5 számjegyű utak), 1.2.3 (belterületi utak) és 1.2.1 (kerékpárutak) fejlesztési területekhez kapcsolódva.

Békéscsaba és várostérsége a program szerint **2029-ig 8,25 km közút és 5 km kerékpárút** fejlesztését vállalta indikátorértékként. Ezek az intézkedések közvetlenül hozzájárulnak a térség – különösen Gyula és környéke – mobilitásának környezettudatos és emberközpontú átalakításához, valamint a SUMP célkitűzéseinek megvalósításához.

3.2 A mobilitást befolyásoló háttér

3.2.1 Gyula Város Településfejlesztési Konceptiója

Gyula Város Településfejlesztési Konceptiója hosszú távú, **2030-ig** terjedő időtávlatban határozza meg a város fejlődési irányait, céljait és beavatkozási területeit. A koncepció hangsúlyozza a közlekedési infrastruktúra fejlesztésének szükségességét, különös tekintettel a **közúthálózat állapotára, a városon belüli közlekedés komfortosságára, a gyalogos- és kerékpáros közlekedés feltételeinek javítására**, valamint a **közösségi közlekedési kapcsolatok minőségi fejlesztésére**.

A dokumentum szerint a közlekedési rendszer jelenlegi problémái közé tartozik a **kerékpárutak hiányos hálózata, a közúti elérhetőség javításának szükségessége**, valamint a közösségi közlekedés alacsony vonzereje. Fejlesztési lehetőségként fogalmazódik meg a kerékpárforgalmi infrastruktúra bővítése és összekapcsolása, a belváros tehermentesítése, valamint a közösségi közlekedési kínálat korszerűsítése és összehangolása.

Gyula városának közlekedési kapcsolatai szoros összefonódásban állnak a térség három jelentős településével: **Elekkel, Kétegyházával és Lőkösházával**. A Településfejlesztési Konceptió kiemeli, hogy e települések funkcionális kapcsolatban állnak Gyulával, különösen az egészségügyi, oktatási és közigazgatási szolgáltatások igénybevétele terén, ami indokoltá teszi a közlekedési kapcsolatok fejlesztését. A **Gyula–Kétegyháza–Elek közúti tengely** fejlesztése a térségi együttműködés erősítésének alapja lehet, míg Lőkösháza kiemelt szerepet tölt be a nemzetközi vasúti kapcsolatokban, különösen a **Budapest–Békéscsaba–Arad vonal** mentén. A térségi szintű közlekedési infrastruktúra fejlesztése így elengedhetetlen feltétele a várostérség egységes, fenntartható mobilitási rendszerének kialakításához.

3.2.2 Gyula város és vonzáskörzete közlekedésfejlesztési koncepciója

Gyula város és vonzáskörzete közlekedésfejlesztési koncepciója részletes helyzetértékelésen alapulva azonosítja a jelenlegi közlekedési rendszer hiányosságait és fejlesztési szükségleteit. A koncepció hangsúlyosan foglalkozik a városi közlekedés komplex problémáival, köztük a közúti hálózat átmenő forgalmi terhelésével, a kerékpáros és gyalogos közlekedés infrastrukturális hiányosságaival, a közösségi közlekedés alacsony színvonalával és kihasználtságával, valamint a közlekedésbiztonsági szempontból kritikus pontokkal. A dokumentum világosan kijelöli a fenntartható közlekedés fejlesztési irányait, kiemelve az **aktív közlekedési módok előtérbe helyezését, a közlekedési módok közötti arányok**

átrendezését, a forgalomcsillapítást, valamint az alternatív közlekedési formák – például a kerékpáros és közösségi közlekedés – arányának növelését.

A koncepció emellett tágabb térségi összefüggésrendszerben is vizsgálja Gyula közlekedési szerepét. A dokumentum kiemeli a város térségi kapcsolatrendszerét, különösen a Békéscsabával való szoros funkcionális együttműködést, valamint a környező települések – **Elek, Kétegyháza, Lőkösháza** – felé irányuló közlekedési kapcsolatok fejlesztésének szükségességét. A város **intermodális kapcsolódásának, vasúti és közúti elérhetőségének erősítése, a várostérségi mobilitás átgondolt szervezése** a dokumentum kiemelt stratégiai céljai közé tartozik.

3.2.3 Gyula Város Integrált Településfejlesztési Stratégiája

Az **Integrált Településfejlesztési Stratégia** szerint Gyula közlekedés-földrajzi helyzete kedvező, hiszen az országos közúthálózatba a **44-es** elsőrendű főút kapcsolja be, továbbá hat mellékút biztosítja az elérhetőséget a szomszédos települések felé. A várost a **135-ös** számú vasútvonal is érinti, amely kapcsolódik a román vasúthálózathoz. A közúti elérhetőség tehát erős, ugyanakkor az ITS is rámutat arra, hogy a gyorsforgalmi út hiánya korlátozza a város gazdasági lehetőségeit és térségi szerepkörének kibontakozását.

A stratégia egyik jelentős megállapítása, hogy **Gyula munkaerő-vonzása meghaladja a kibocsátását**: több bejáró érkezik a környező településekről – **köztük Kétegyházáról, Lőkösházáról és Elekről** –, mint ahányan eljárnak Gyuláról. Ez a térségi ingázási dinamika alátámasztja a közösségi közlekedés fejlesztésének fontosságát. Az ITS megállapítja, hogy a helyközi közlekedésben az autóbuzsos közlekedés domináns, ugyanakkor a szolgáltatási színvonal (pl. megállók felszereltsége) fejlesztésre szorul.

A városon belüli közlekedési szokások elemzéséből következtetve elismeri a város **gyalogos- és kerékpárosbarát** jellegét, de rámutat arra is, hogy a kerékpáros infrastruktúra nem alkot még teljes értékű, összefüggő hálózatot. Ezen hiányosság pótlása, a **városi és külterületi szakaszok összekötése**, valamint turisztikai irányokba történő bővítése egyaránt stratégiai cél.

A vasúti közlekedés fejlesztésére az ITS különösen érzékenyen reagál: a **meglévő infrastruktúra leromlott műszaki állapota** (állomásépület, utasperonok) méltatlan egy nemzetközi kapcsolatokkal is rendelkező városhoz. A stratégia hosszú távon a **vasúti szolgáltatások fejlesztését** kiemelt célként nevezi meg.

Noha az ITS külön nem tárgyalja részletesen Lőkösháza, Elek és Kétegyháza közlekedési helyzetét, a dokumentumban foglalt közúti és közösségi közlekedési kapcsolatok, valamint a Gyulára irányuló bejárás mértéke alapján egyértelműen kijelenthető, hogy a SUMP térségi fókuszának kiterjesztése ezekre a településekre indokolt és a stratégiai keretekkel összhangban áll.

3.2.4 Helyi Építési Szabályzat, Szabályozási Terv

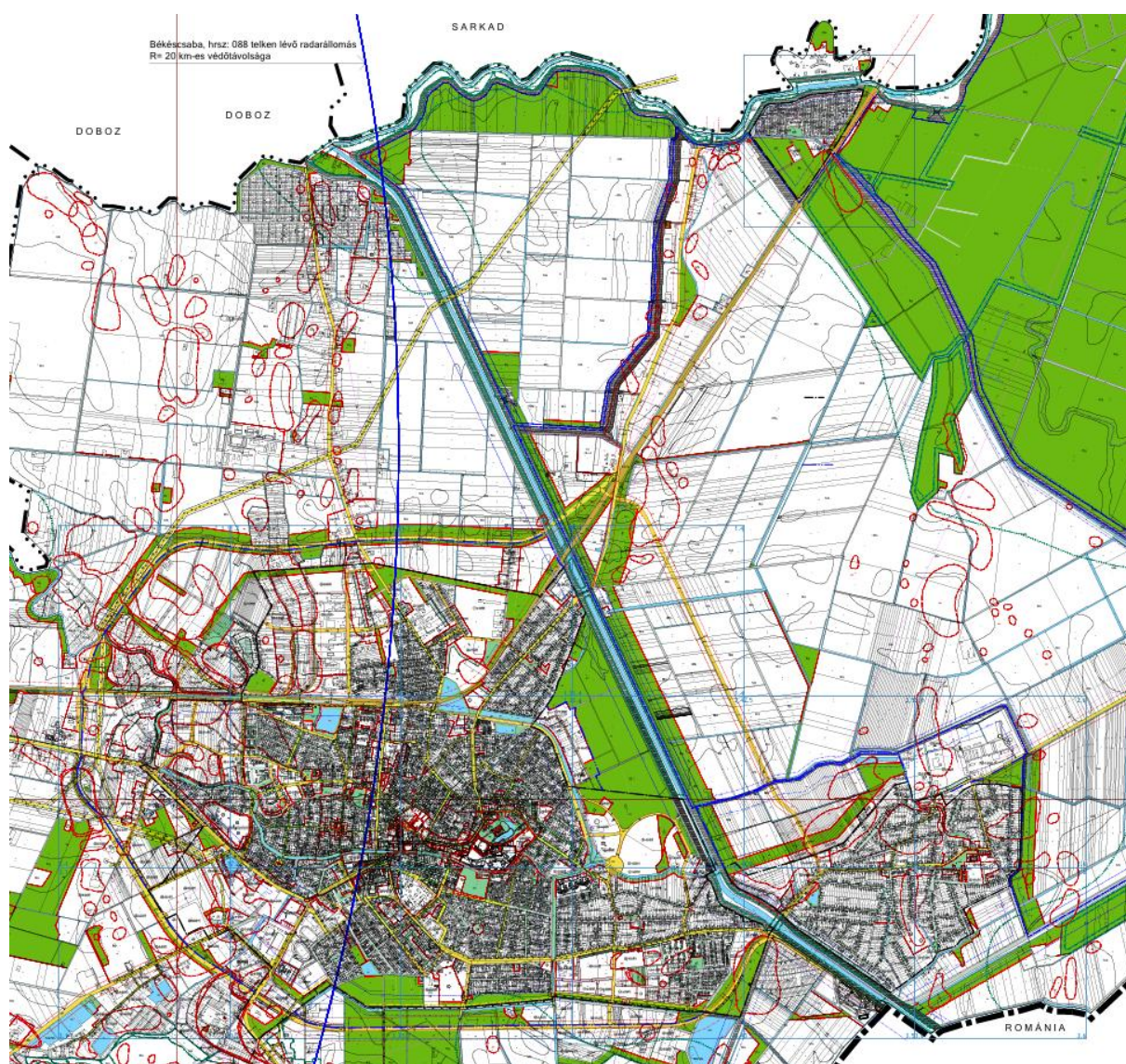
A Gyula város Helyi Építési Szabályzatáról (HÉSZ) szóló rendeletet Gyula Város Önkormányzatának Képviselő-testülete fogadta el a **40/2021. (XII. 16.) önkormányzati rendelettel**. A szabályzat 2025. március 1-jén hatályos állapotában rendezi a város teljes közigazgatási területén az építési és területhasználati feltételeket.

A dokumentum keretrendszert nyújt az építési tevékenységekhez és fejlesztésekhez, különös tekintettel a **közlekedési infrastruktúra, a parkolás, a gyalogos- és kerékpárosbarát környezet kialakítása**, továbbá a **közterületek és zöldfelületek fejlesztése** terén. A szabályzatban foglalt előírások szorosan kapcsolódnak a Fenntartható Városi Mobilitási Terv célkitűzéseivel, mivel hozzájárulnak az aktív és környezetbarát közlekedési módok ösztönzéséhez, a városi szerkezet fenntartható alakításához, valamint a várostérség élhetőségének és vonzerejének növeléséhez.

A HÉSZ és a SUMP közötti összhang biztosítja, hogy a stratégiai célok – például az **élhető városi környezet, a klímabarát és reziliens településszerkezet, valamint a közösségi és aktív mobilitás fejlesztése** – a területrendezésben és az engedélyezési gyakorlatban is következetesen érvényesüljenek.

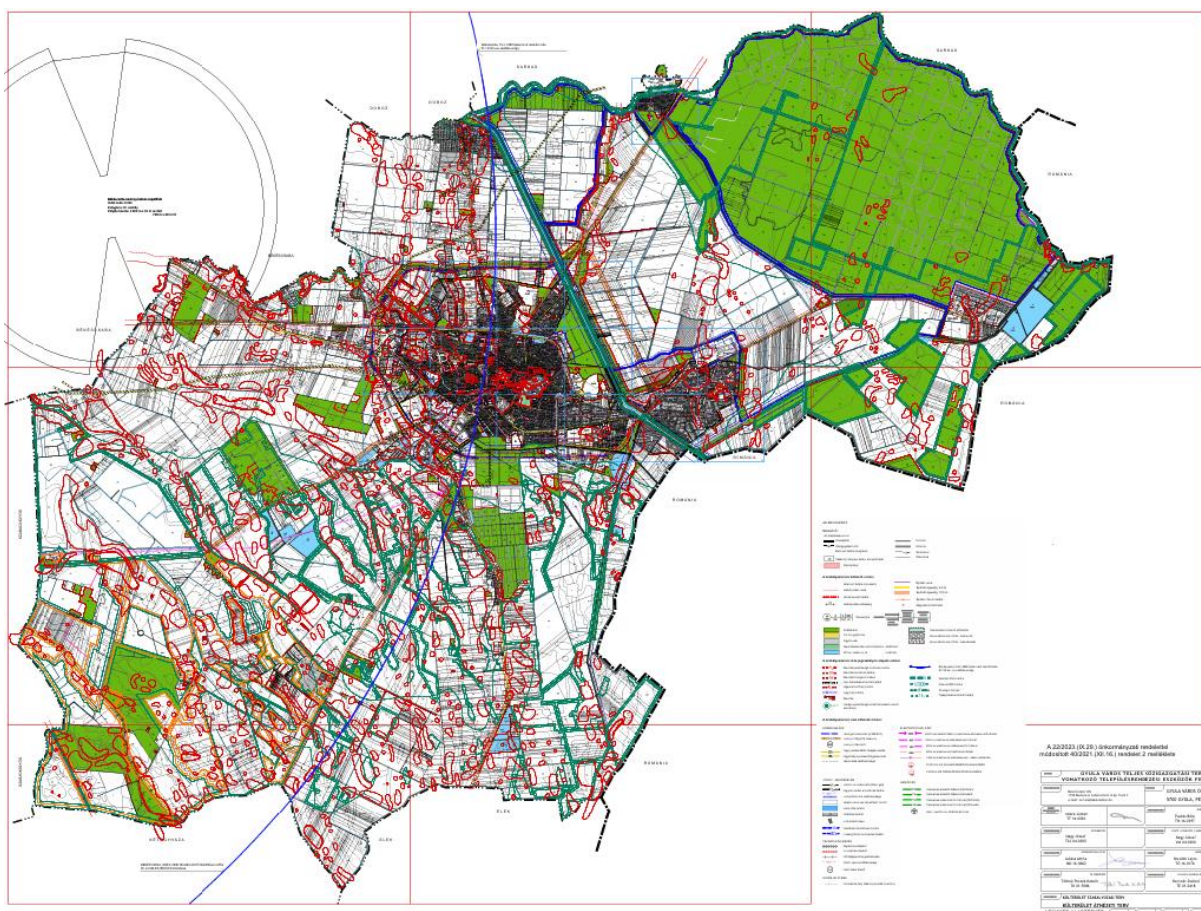
A hatályos HÉSZ 2. és 3. mellékleteként a külterületi és belterületi Szabályozási Terv szerepel, amelyeknek kiemelt jelentőségű elemei az érintett területek átnézeti tervei.

7. ábra Belterületi átnézeti terv



Forrás: Belterületi Szabályozási Terv

8. ábra Külterületi átnézeti terv



Forrás: Külterületi Szabályozási Terv

3.2.5 Gyula Járás Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS)

A **Gyulai Járás Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája (FVS)** részletesen foglalkozik a közlekedési kihívásokkal és lehetőségekkel, különösen a kerékpáros és közösségi közlekedés, valamint az intermodalitás kérdéskörében. A dokumentum számos olyan megállapítást tesz, amelyek közvetlenül hozzájárulhatnak a térségi SUMP célkitűzéseéhez, valamint megalapozzák Gyula és térségének (Kétegyháza, Elek, Lőkösháza) mobilitási fejlesztéseit.

Az FVS szerint Gyulán belül **a kerékpáros közlekedés aránya országos viszonylatban is kiemelkedő (közel 50%), ám a hálózat nem teljes, több irányban hiányoznak biztonságos és összefüggő kapcsolatok**. A belvárosi és városrészek közötti átkötések fejlesztése, valamint a térségi kerékpárutak (pl. Elek, Kétegyháza, Lőkösháza felé) kiépítése hiánypótló beavatkozásként jelenik meg. A három kistérségi település közül jelenleg csak Elek és Kétegyháza rendelkezik részben kiépített kerékpárúttal, Lőkösháza viszont nem.

A **gyalogos infrastruktúra állapota helyenként elavult, az akadálymentesítés, járdafelújítás és közterületi esztétikai fejlesztések** különösen Gyula városában és a belvárosi zónákban **indokoltak**. A közösségi közlekedés Gyulán **helyi buszhálózatra**, a térségi

településeken helyközi járatokra épül, de a rendszer **töredezett, nehezen átlátható**, az **utastájékoztató fejletlen**. Az iskolabusz-hálózat jól működik, ám az általános közösségi közlekedés digitalizációja (pl. jegyváltás, menetrend-információk) fejlesztést igényel.

A stratégia a **Gyula és Románia közötti vasúti és közúti kapcsolatok erősítését** is sürgeti. A MÁV vonal modernizációja, valamint az M44 gyorsforgalmi út térséget elérő kiépítése kulcsfontosságú térségi fejlesztések. Emellett a stratégia hangsúlyozza az **intermodalitás fejlesztésének** fontosságát, különösen Gyula vasútállomásának felújítását és az ehhez kapcsolódó kerékpáros és gyalogos megközelíthetőség javítását.

Fontos megállapítása továbbá, hogy Gyula a **járás munkaerőpiaci központja**, a környező településekről jelentős ingázás történik. Ez alátámasztja a térségi közlekedési rendszer összehangolásának és fenntartható módon történő fejlesztésének szükségességét.

3.2.6 Gyula város Kerékpárhálózati terve

A **Fenntartható Városi Mobilitási Tervvel** párhuzamosan készül **Gyula Városterületi Kerékpárforgalmi Hálózati Terve** is, amely e dokumentummal szoros összhangban, egymást kiegészítve kerül kialakításra. A két terv célrendszere, javaslatai és beavatkozási irányai összehangolt módon szolgálják a város közlekedésfejlesztési törekvéseit, különös tekintettel az aktív, környezetbarát közlekedési módok térnyerésének elősegítésére, a közlekedésbiztonság javítására, valamint a fenntartható városi mobilitás megvalósítására.

3.2.7 Gyula város klímastratégiája

Gyula város 2021-ben elfogadott **Klímastratégiája** – melyet a 222/2021. (XI. 25.) számú határozattal fogadott el a képviselő-testület – egyértelműen meghatározza a település klímavédelmi jövőképét, benne a közlekedési szektor kulcsszerepét az üvegházhatású gázok kibocsátásának mérséklésében. A stratégia célja, hogy **2030-ig 19%-os, 2050-ig pedig 40%-os** ÜHG-csökkentést érjen el, amelyhez a közlekedés zöldítése elengedhetetlenül szükséges.

A dokumentum szerint a **közlekedés** – az épületek energiafogyasztása mellett – **az egyik legjelentősebb kibocsátási forrás** Gyulán. A személygépkocsik magas aránya, a város határ menti fekvéséből adódó intenzív átmenő forgalom, valamint a közösségi közlekedés jelenlegi gyengeségei mind hozzájárulnak ehhez.

3.2.7.1 A stratégia által azonosított közlekedési problémák:

- Magas gépjármű-sűrűség (1000 főre jutó autók száma kiemelkedő)
- Jelentős átmenő, nemzetközi forgalom
- Korlátozott számú alternatív hajtású jármű
- Kevés elektromos töltőállomás
- Elavult közösségi közlekedési infrastruktúra

- Kevéssé elterjedt kerékpárosbarát szemlélet az egész városra vetítve

A dokumentum hangsúlyozza, hogy a közlekedési kibocsátások mérsékléséhez nem csupán technológiai fejlesztésekre, hanem szemléletformálásra és életmódbeli változásokra is szükség van. Ehhez a következő **zöld mobilitási célokat** és irányokat fogalmazza meg:

3.2.7.2 Mitigációs célkitűzések a közlekedés terén

- Robbanómotoros járművek arányának csökkentése
- Elektromos és egyéb alternatív meghajtású járművek elterjedésének ösztönzése
- Közösségi közlekedés korszerűsítése (pl. Zöld Busz Program)
- Kerékpáros és gyalogos közlekedés feltételeinek javítása
- Forgalm szabályozás és forgalomszervezés fejlesztése
- Elektromos töltőinfrastruktúra kiépítése

A klímastratégia hosszú távú jövőképe egy **élhető, környezetbarát, okos város**, ahol:

- a mobilitás kibocsátásmentes („robbanómotor nélküli közlekedés” víziója),
- a közösségi közlekedés elektromos alapon működik,
- a kerékpáros közlekedés a városi struktúra természetes részévé válik.

Bár a stratégia nem nevesíti külön Elek, Lőkösháza vagy Kétegyháza településeket, utalás szintjén megjelenik a bejárásból és tranzitforgalomból fakadó kibocsátási terhelés, amely a **térségi mobilitás klímaszempontú tervezését** is indokolja. Ennek megfelelően a SUMP tágabb, térségi fókuszú nemcsak indokolt, hanem szervesen következik a klímastratégia szellemiségéből is.

3.3 Gyulának és térségének jelenlegi közlekedési helyzete

3.3.1 A gyalogos infrastruktúra jellemzői

Gyula város gyalogos közlekedési adottságai a város **kompakt településszerkezetéből, sűrűn beépített belvárosi zónáiból**, valamint a jelentős **idegenforgalmi szerepköréből** adódóan viszonylag kedvezőek. A történelmi városközpont, a Vár, a Várfürdő, a sétálóutca és a Kossuth tér környezete **kifejezetten gyalogosbarát** kialakítású, az elmúlt évek városrehabilitációs projektjei során több közterület is magas színvonalú, akadálymentes, esztétikus burkolatot kapott. A központi zónában **forgalomcsillapítási intézkedések** (egyirányúsítás, sebességkorlátozás, közterületi átalakítás) révén biztosított a gyalogos közlekedés elsőbbsége és biztonsága.

Ugyanakkor a város teljes területére kitekintve **jelentős területi különbségek** mutatkoznak a gyalogos infrastruktúra fejlettségében. A központtól távolabbi városrészekben (pl. Gyulavári, Törökzug, Szentpál) több helyen **hiányos vagy elavult járdahálózat** figyelhető meg, a burkolatok minősége helyenként **kátyús, töredezett**, nem megfelelő szélességű vagy **nincs kiépítve**. Az **intézményeket (iskolák, óvodák, orvosi rendelők)** elérő gyalogos útvonalak nem minden esetben biztonságosak vagy folytonosak, ami különösen az idősek és gyermekek szempontjából hátrányos.

A gyalogos átkelőhelyek elhelyezkedése és kialakítása nem minden esetben tükrözi a valós gyalogosforgalmi igényeket. Több főútvonal mentén (pl. Béke sugárút, Temesvári út, Csabai út) **nagy sebességű gépjárműforgalom** mellett **gyalogosbarát átkelési lehetőségek hiányoznak**. Bár a Béke sugárút mentén történtek csomóponti fejlesztések, ezek részben megoldatlanok maradtak a gyalogos biztonság szempontjából.

A **turizusból eredő szezonális** miatt a gyalogos forgalom nyári időszakban jelentősen megnövekszik, különösen a Várfürdő, Várkert, Százéves Cukrászda és belvárosi sétálóövezet környezetében. Ezekben az időszakokban az **intenzív gyalogos jelenlét** fokozott figyelmet igényel a gyalogos-gépjármű konfliktusok megelőzésére.

A járás egyéb településein a gyalogos infrastruktúra jellemzően **alapellátási szintű**, elsősorban a főutcák és közintézmények mentén kiépített járdákra korlátozódik. A járdahálózat **nem teljes**, a kisebb utcák, külterületi részek, újabb lakóövezetek gyakran járda nélküliek, vagy csak részben burkoltak.

Elek esetében a központi zónában a főbb középületek elérhetősége gyalogosan biztosított, azonban a peremkerületek és iparterületek gyalogos megközelíthetősége korlátozott, keresztezési lehetőségek hiányosak. A közlekedési csomópontoknál (buszmegállók, posta, bolt) **gyalogos infrastruktúra korszerűsítésére** lenne szükség.

Kétegyháza településén a településszerkezetből fakadóan hosszú gyaloglási távolságok, illetve a járdák fizikai állapota jelent kihívást. A kerékpáros és gyalogos közlekedés elválasztása nem megoldott, a forgalmasabb útszakaszokon a gyalogosok fokozott balesetveszélynek vannak kitéve.

Lőkösháza – a határátkelőhely jellege miatt – egyes zónákban nagyobb gépjárműterheléssel rendelkezik, de gyalogos infrastruktúrája kevésbé fejlett. A vasútállomáshoz, közintézményekhez, illetve boltokhoz vezető útvonalak nem minden esetben akadálymentesek vagy biztonságosak, különösen az idősebb gyalogosok számára.

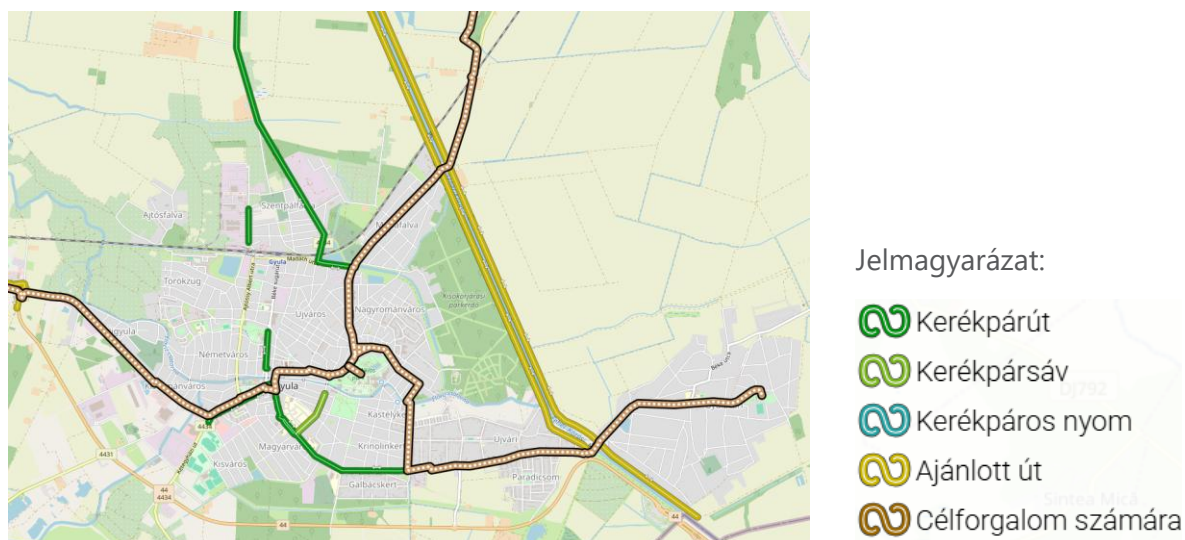
3.3.2 A kerékpáros közlekedés hálózata

Gyula és a járás további települései – Elek, Kétegyháza és Lőkösháza – a Békési-sík kistáj délkeleti térségében helyezkednek el, jellemzően síkvidéki felszínformák között. A terület 85–95 méteres tengerszint feletti magassága, kiegyenlített domborzata és kedvező táji adottságai kifejezetten alkalmas környezetet teremtenek a kerékpáros közlekedés számára, így ideális

feltételeket biztosítanak az aktív mobilitási formák – különösen a kerékpározás – mindennapi használatához és fejlesztéséhez.

Gyula városa kedvező feltételeket kínál a kerékpáros közlekedés számára, hiszen síkvidéki fekvése, jól tagolt úthálózata és kompakt településszerkezete ösztönzőleg hat mind a helyi lakosság, mind a turisták kerékpárhasználatára. A város területén több önálló kerékpárút és kerékpársáv található, amelyek elsősorban a belvárost, a Városerdőt, Szanazugot, valamint egyes városrészeket kapcsolnak össze. Ugyanakkor a **hálózati lefedettség még nem teljes, a meglévő szakaszok nem minden esetben alkotnak jól kapcsolódó, folyamatos rendszert.** A kerékpáros közlekedés versenyképességének és vonzerejének növelése érdekében ezért elengedhetetlen a meglévő infrastruktúra továbbfejlesztése, valamint a hiányzó hálózati elemek pótlása.

9. ábra Gyula meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata



Forrás: <https://kenyi.kozut.hu>

A KSH adatbázisában elérhető adatok alapján Gyula városában az önkormányzati tulajdonú kerékpárút- és járdahálózat az elmúlt évtizedben mérsékelt, de egyértelmű fejlődést mutatott, különösen a kerékpáros infrastruktúra terén.

2014 és 2019 között az **önkormányzati kerékpárutak, illetve a közös gyalog- és kerékpárutak hossza** változatlanul 14,5 km volt, azaz fél évtizeden keresztül nem történt érdemi bővítés. A fejlesztések 2020-ban indultak el, amikor a hálózat hossza 2,1 km-rel, 16,6 km-re nőtt, majd 2023-ra elérte a 17,2 km-t. Ez a fokozatos növekedés a város kerékpárosbarát törekvéseinek megerősödését jelzi, ugyanakkor továbbra is jelentős potenciál mutatkozik a hálózat teljessé és összefüggővé tételében, különösen a várostérségi kapcsolatok irányában.

A **kiépített járdahálózat hossza** szinte teljesen állandó volt: 2014 és 2018 között 231,4 km-t tett ki, majd 2019-ben 1,6 km-rel bővült, és 2023-ig 233,0 km-en stabilizálódott. Ez az érték a meglévő gyalogos

infrastruktúra kiterjedtségét mutatja, ugyanakkor az állandóság arra is utal, hogy az utóbbi években nem történtek jelentős bővítések a gyalogos közlekedés szempontjából.

A **kiépítetlen járdák hossza** 2019-ben 2,1 km-ről 1,5 km-re csökkent, és azóta nem változott. Ez pozitív fejleményként értékelhető, hiszen a kiépítetlen szakaszok csökkenése a közlekedésbiztonság javulására, illetve az infrastruktúra fokozatos rendezésére utal.

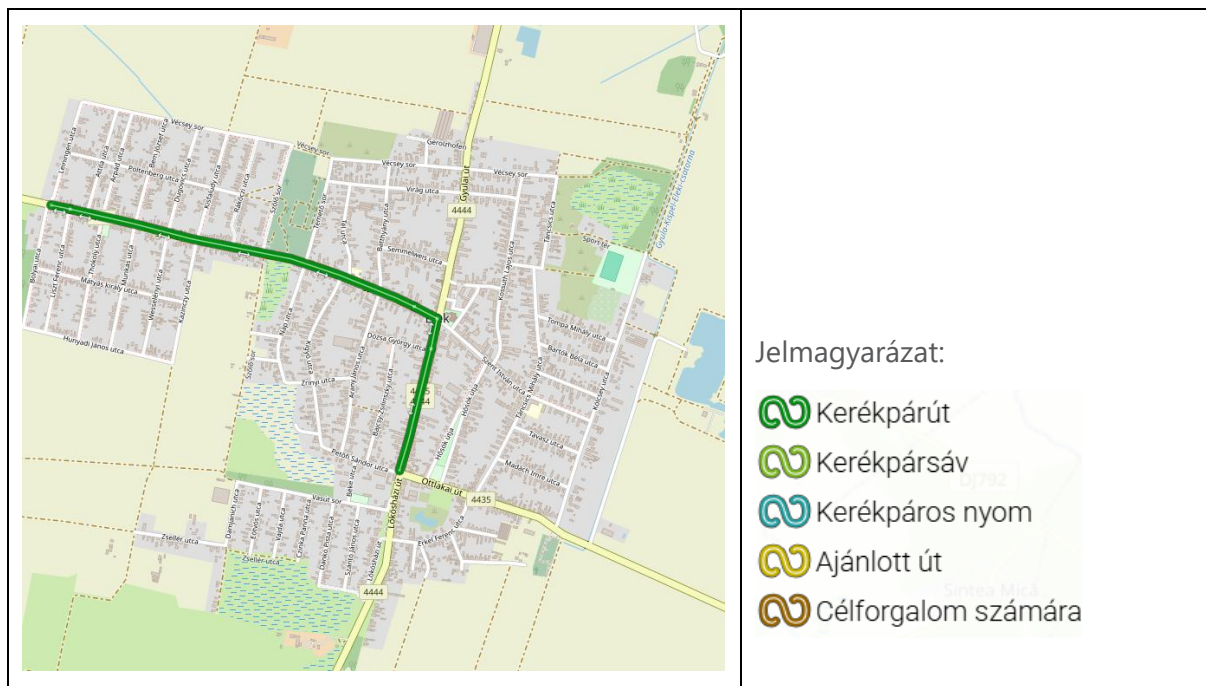
1. Táblázat Önkormányzati kerékpárutak és járdák jellemzői

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Önkormányzati kerékpárút, közös gyalog- és kerékpárút hossza (km)	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	14,5	16,6	16,6	16,6	17,2
Önkormányzati kiépítetlen járda hossza (km)	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Önkormányzati kiépített járda hossza (km)	231,4	231,4	231,4	231,4	231,4	233,0	233,0	233,0	233,0	233,0

Forrás: KSH alapján, saját szerkesztés

Elek települése a kerékpáros közlekedés szempontjából kedvező adottságokkal rendelkezik: síkvidéki fekvése, alacsony forgalmú úthálózata és kompakt településszerkezete támogatja a kerékpár mindennapi közlekedési eszközként való használatát. Jelenleg két kijelölt kerékpárút húzódik a főbb közlekedési útvonalak mentén, azonban a településen belül még nem alakult ki egy összefüggő kerékpáros hálózat. A jövőbeli fejlesztések szempontjából kiemelt jelentőségű a térségi kapcsolatok – elsősorban Gyula, Kétegyháza és Lőkösháza – irányába történő biztonságos kerékpáros elérhetőség megteremtése, valamint a helyi hálózat belső összeköttetései bővítése és megerősítése.

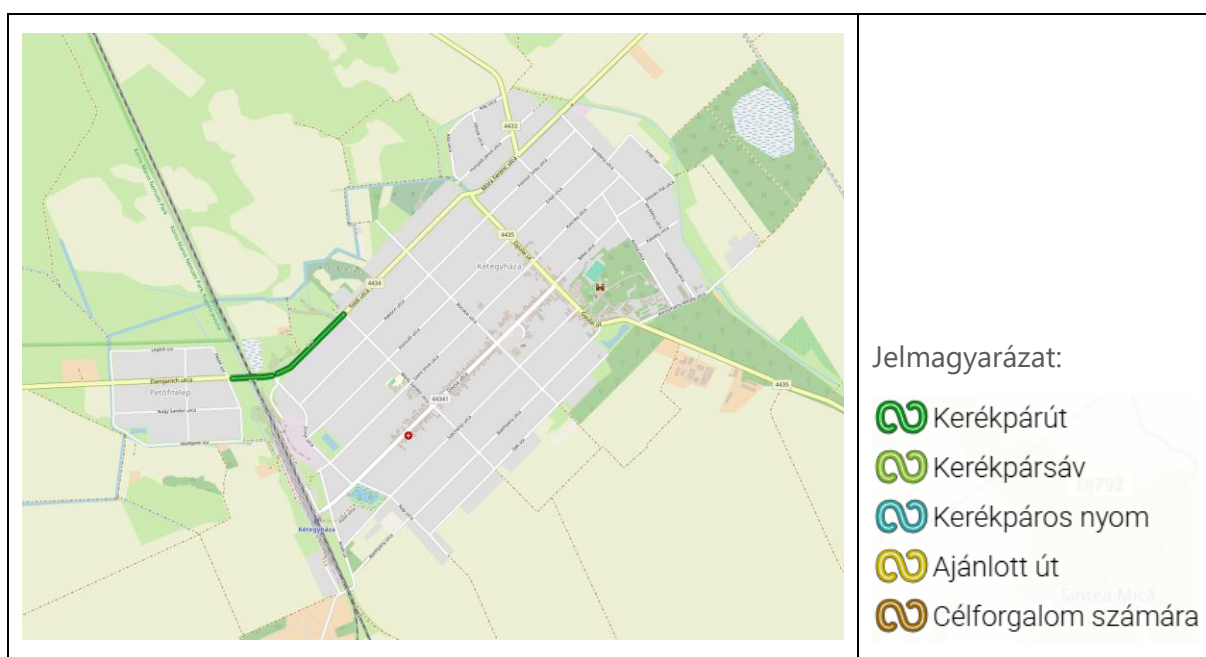
10. ábra Elek meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata



Forrás: <https://kenyi.kozut.hu>

Kétegyháza kerékpáros közlekedése jelenleg fejlődési fázisban van. A település sík domborzati adottságai és a viszonylag alacsony gépjárműforgalom kedvező feltételeket biztosítanak a kerékpáros közlekedés számára, ugyanakkor a belterületi hálózat még **nem alkot egységes, összefüggő rendszert**. Jelenleg egy kijelölt kerékpárút húzódik a 4434-es út mentén, de a hálózati kiterjedés és kapcsolódás továbbfejlesztése indokolt. A jövőbeni fejlesztések kiemelt célja a Lőkösháza és Elek irányába vezető kerékpáros kapcsolatok kialakítása, valamint a belterületi infrastruktúra bővítése és közlekedésbiztonsági szempontból történő megerősítése.

11. ábra Kétegyháza meglévő kerékpáros infrastruktúra-hálózata



Lőkösháza kerékpáros infrastruktúrája jelenleg **fejletlen**, mivel a településen **nem található kijelölt, önálló kerékpárút vagy kerékpáros forgalmi sáv**. Ennek következtében a község kerékpáros közlekedés szempontjából elmarad a járás más településeihez képest, ahol már történt előrelépés a hálózat kiépítése vagy fejlesztése terén. A jövőbeni fejlesztések szempontjából kiemelt fontosságú az Elek és a román határ irányába vezető kerékpáros összeköttetések létrehozása, valamint a belterületi hálózat alapjainak kialakítása, amely mind a település regionális kapcsolódását, mind a helyi közlekedés lehetőségeit jelentősen javítaná.

3.3.3 A közforgalmú közlekedési szolgáltatások jellemzői

3.3.3.1 Vasúti közlekedés

Gyula térségének közforgalmú vasúti közlekedését a **MÁV hálózat regionális jelentőségű** vonalszakaszai határozzák meg, amelyek alapvetően a helyi és térségi kapcsolatok biztosítására szolgálnak. A térség vasúti közlekedése **nem része a távolsági vasúti tengelyeknek**, így a vasúthálózat elsősorban a közeli vármegyeszékhely (Békéscsaba), valamint a határmenti irányok elérésére alkalmas.

Gyula városát két vasútvonal is eléri. A **135-ös számú vasútvonal** Szeged felől indul, Békéscsabán keresztül halad, és **Gyula vasútállomásán ér véget**, így a város e vasútvonal **végpontjaként** funkcionál. A vasútvonal elsősorban regionális személyszállítási célokat szolgál, a város és a vármegyeszékhely közötti napi ingázás egyik legfontosabb eszköze. Emellett Gyuláról indul a **128-as számú vasútvonal** is, amely a várost **Kötegyánon és Vésztőn keresztül Püspökladány** felé köti össze. E vonal szintén regionális szerepkörrel bír, főként kisebb forgalmú személyvonatokkal.

Kétegyháza a **120-as számú nemzetközi fővonalon** helyezkedik el, amely **Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza–Arad** irányban halad, és közvetlen nemzetközi kapcsolatot biztosít Románia felé. A település megállóként szolgál a regionális személyvonatok számára, a vonal jelentős tehervonati forgalmat is bonyolít.

Lőkösháza e fővonal egyik kulcspontja: **nemzetközi vasúti határállomásként** működik, amelyen keresztül zajlik a személy- és teherforgalom jelentős része **Románia irányába (Arad, Temesvár felé)**. Az állomás elsősorban logisztikai szempontból fontos, de a nemzetközi személyvonatok egy része is itt halad át, illetve átszállási pontként is funkcionál.

Elek település nem rendelkezik aktív vasúti kapcsolattal a MÁV hálózatán belül. A legközelebbi vasúti elérhetőséget Gyula és Kétegyháza biztosítja, így a településen a vasúti közlekedés nem része a napi mobilitási rendszernek.

12. ábra A várostérség vasúti hálózata



forrás: www.mavcsoport.hu

3.3.3.2 Helyközi autóbuszközlekedés

Gyula, Elek, Kétegyháza és Lőkösháza helyközi autóbusz-közlekedése sűrű, jól struktúrált hálózatra épül, amely térségi és járási szinten egyaránt biztosítja a közösségi közlekedés elérhetőségét. Az autóbuszjáratok elsődleges célállomása a vármegyeszékhely, **Békéscsaba**, amely minden érintett településről rendszeres, több vonalon elérhető.

Gyula helyközi közlekedési szerepe központi: innen indul vagy halad át a legtöbb térségi járat. A várost sűrű járáshálózat köti össze nemcsak Békéscsabával, hanem **Kétegyháza**, **Elek**, **Lőkösháza**, valamint a környező kisebb települések irányába is. A járatok gyakorisága igazodik a munkanapi ingázási igényekhez, így Gyula jól ellátott közösségi közlekedési csomópont.

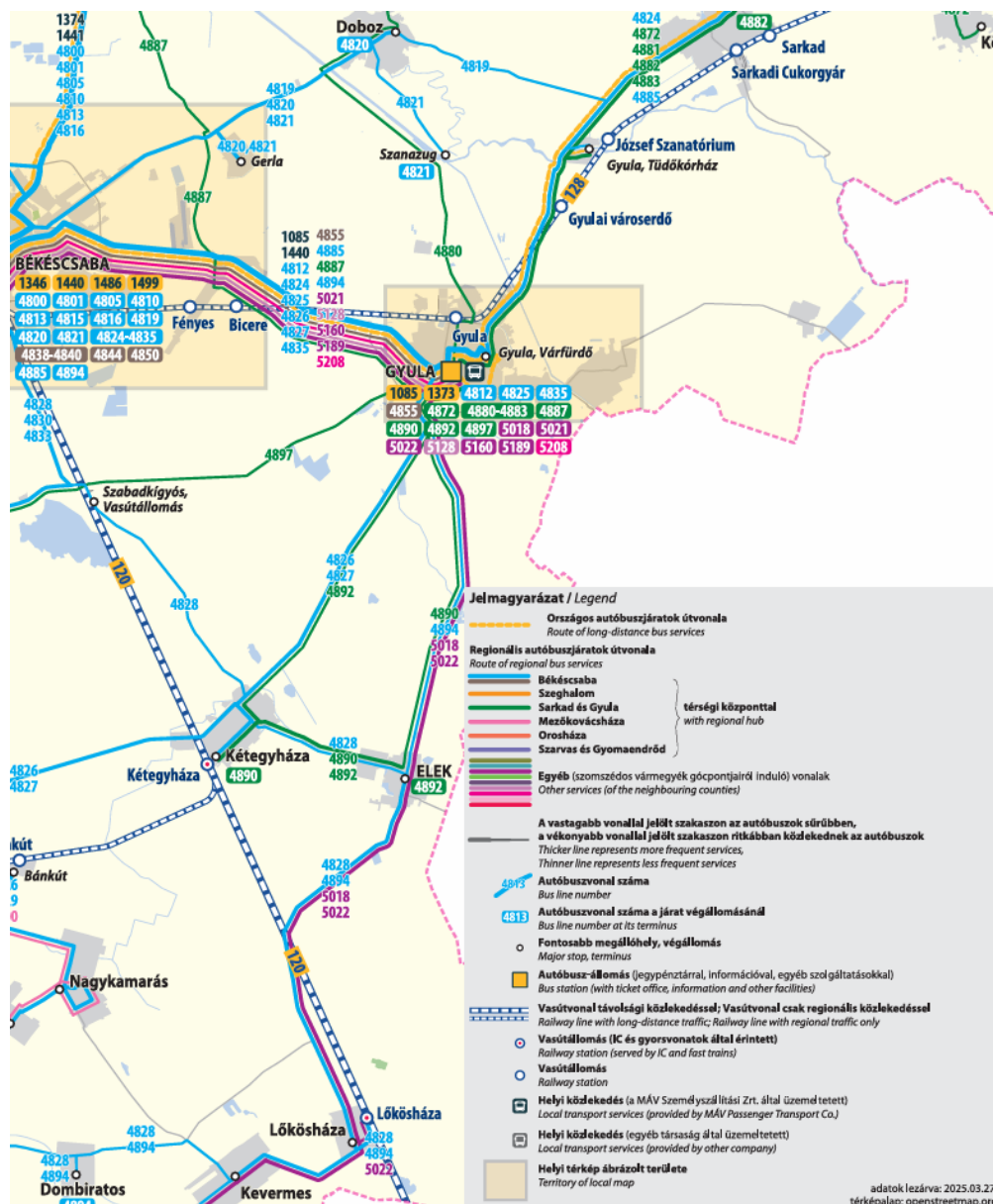
Elek települést a 4892-es, 4828-as, 5022-es és 4890-es viszonylatok kötik össze Gyulával, Kétegyházzal, Lőkösházzal és Békéscsabával. A járatok száma korlátozottabb, ugyanakkor az alapvető közlekedési igényeket kielégítik, elsősorban munkába és iskolába járáshoz igazodva. A járatok döntő többsége érinti Gyulát, így a település számára az egyik legfontosabb regionális közlekedési kapcsolatot Gyula városa jelenti.

Kétegyháza közlekedési kapcsolatai szintén több irányba biztosítottak: a településről induló 4890-es, továbbá a 4892-es és 4828-as számú járatok révén rendszeres összeköttetés áll fenn

Gyula, Elek, Lőkősháza, illetve Békéscsaba felé. A menetrendek igazodnak az iskolai tanrendhez és a munkaidő-kezdésekhez, így a közszolgáltatásokhoz való hozzáférés biztosított.

Lőkősháza esetében a helyközi autóbusz-hálózat főként Eleken és Gyulán keresztül biztosít kapcsolatot a vármegyeszékhely felé. A 5022-es, 4894-es és 4828-as viszonylatok rendszeres kapcsolatot nyújtanak a környező településekkel, ugyanakkor a járatsűrűség alacsonyabb, mint Gyula vagy Kétegyháza esetében. A település vasúti határállomása miatt azonban a közösségi közlekedés kombinálható vasúti eléréssel is, különösen nemzetközi irányban.

13. ábra A várostérség helyközi autóbusz-hálózata



Forrás: www.helyimenetrend.mavcsoport.hu

3.3.3.3 Helyi buszközlekedés

Gyula városában a helyi autóbusz-közlekedés szerkezete kompakt, jól áttekinthető, és elsősorban a városrészek közötti alapszintű kapcsolatok biztosítására épül. A hálózatot két fő

vonali, a **4-es és az 5-ös helyi autóbuszjárat** alkotja, amelyek útvonalai lehetővé teszik a belváros, a külső városrészek és a vasútállomás közötti rendszeres eljutást.

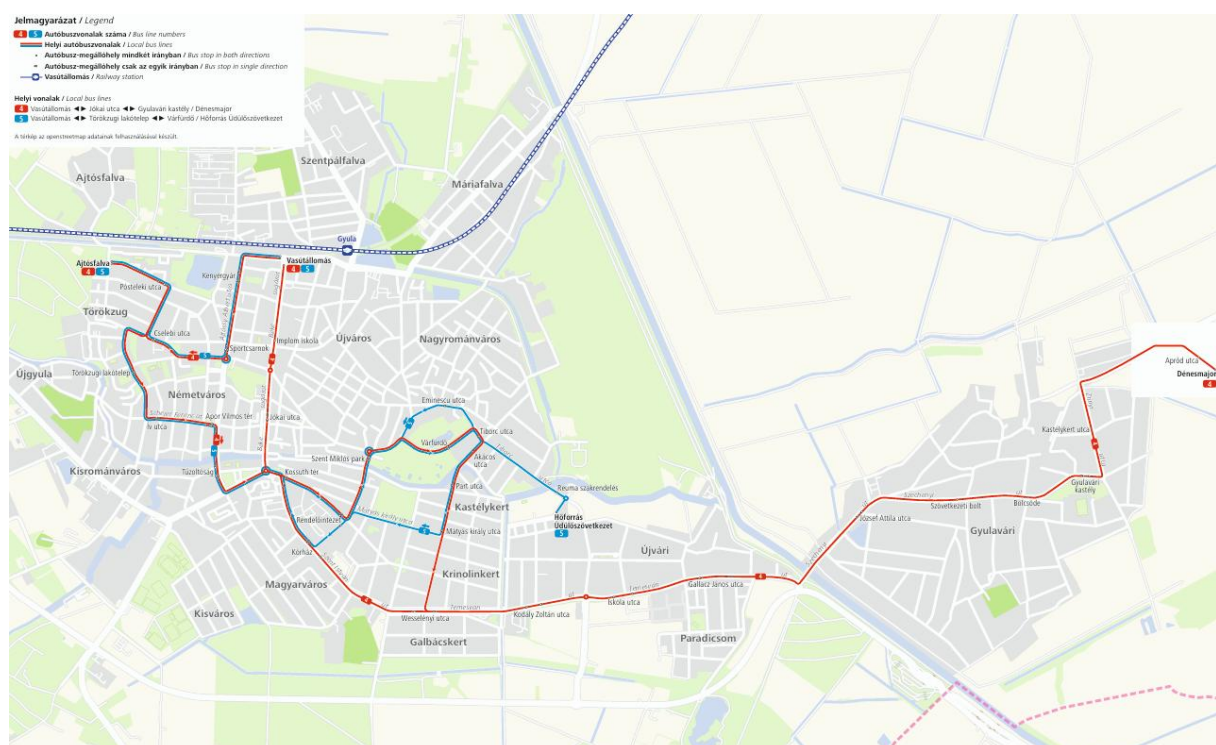
A **4-es vonal Gyulavári – Dénesmajor** térségéből indul, és kelet–nyugati irányban szeli át a várost. Az útvonala érinti többek között a Gyulavári kastélyt, a Szövetség utcát, a Várfürdőt, a belvárosi Kossuth teret, a Szent Miklós parkot, a Vasútállomást, majd továbbhalad a belső lakóterületeken keresztül Törökzugon és Ajtósfalván át, egészen az **Ajtósfalva városrészben lévő végállomásig**. Ez a vonal látja el a legtöbb lakott városrészt, és fontos szerepet tölt be a város északi, központi és keleti részeinek feltárában.

Az **5-ös vonal** körjáratként működik, és a városközponti zónák, valamint a turisztikai célpontok kiszolgálására szolgál. Útvonala többek között érinti a **Várfürdőt**, a **Kossuth teret**, valamint több lakóövezetet (pl. Krinolinkert, Magyarváros, Németváros). Fontos szerepe van a belső városrészek közötti kapcsolatban, és összeköttetést biztosít az egészségügyi és közintézményekkel is (pl. kórház, rendelőintézet).

A helyi járatok menetrendje a munkanapi közlekedéshez és az oktatási, egészségügyi intézmények elérhetőségéhez igazodik. A vonalak jellemzően **ritkább követési idővel** közlekednek, az igényekhez igazodóan, elsősorban a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban. A központi átszállási lehetőséget mindkét vonal esetében a **Vasútállomás** biztosítja.

A gyulai helyi autóbusz-közlekedés célja elsősorban a **közszolgáltatások elérhetőségének biztosítása**, valamint a közlekedési lehetőségek fenntartása az idősebb, autóval nem rendelkező lakosság számára. A rendszer ugyan alapszintű lefedettséget nyújt, de az utasforgalom visszafogott, így a szolgáltatás jelenlegi formájában **alacsony intenzitású városi mobilitási igényt** szolgál ki.

14. ábra Gyula helyi autóbuszvonalai



A járás további településein – **Elek, Kétegyháza és Lőkösháza** – **nincs önálló helyi autóbusz-közlekedés**, kizárólag **helyközi járatok** közlekednek. Ezek a helyközi járatok többnyire betérnek a település központjába, így részben helyi szerepet is ellátnak (pl. iskolások, idősek, közintézményeket elérők számára), azonban **hivatalosan nem minősülnek helyi járatoknak**, és menetrendjük, valamint díjszabásuk is a helyközi közlekedésre vonatkozik.

3.3.4 Közúti közlekedés, parkolás

3.3.4.1 Közúthálózat és forgalomnagyság

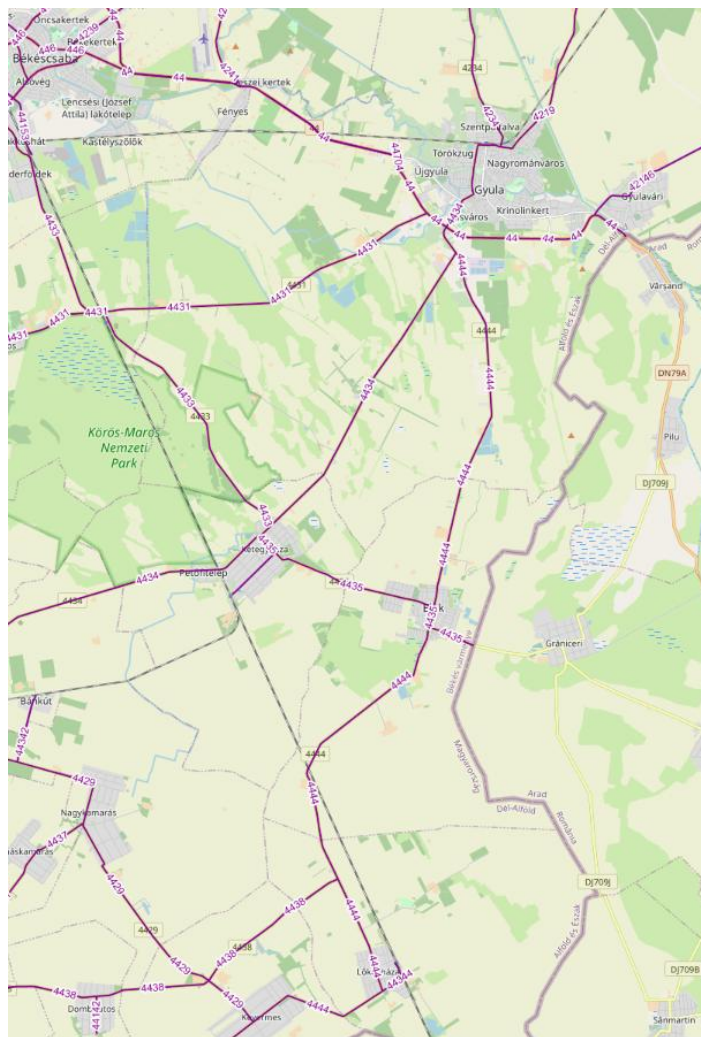
Gyula várostérsége Békés vármegye délkeleti részén, közvetlenül az államhatár közelében, Románia szomszédságában helyezkedik el. A térség közúti megközelíthetősége kedvezőnek tekinthető, különösen a város regionális és határon átnyúló elérhetősége szempontjából. A legjelentősebb közúti tengelyek közé tartozik a **44-es főút**, amely Békéscsaba felől nyugati irányból biztosít kapcsolatot, illetve délkeleti irányban Románia felé (Gyulavári–Varsánd irányon át) határátkelőhöz csatlakozik.

Gyula városa Sarkad felől a **4219-es számú mellékúton** érhető el, amely egyben a város északi elővárosi területeihez is kapcsolatot teremt. A várost nyugati és délnyugati irányból a **4431-es számú mellékút** kapcsolja össze Szabadkígyóssal. A **44-es főút** jelentős szerepet tölt be a városon belüli és városkörnyéki forgalom szempontjából is: az elmúlt időszak egyik legjelentősebb közúti fejlesztése a Gyula déli elkerülő szakaszának (**44-es főút**) kiépítése volt, amely elsődlegesen a várost érintő tranzitforgalom elvezetését és a belvárosi úthálózat tehermentesítését szolgálja. Ez a fejlesztés különösen kedvező hatással van a település környezeti terhelésének csökkentésére, a zaj- és légszennyezés mérséklésére, valamint a közlekedésbiztonság növelésére a belső városi útszakaszokon.

A járás közúti elérhetősége településszinten is jól feltérképezhető. **Elek városa Gyula felől a 4444-es számú úton** közelíthető meg, míg **Kétegyháza irányából a 4435-ös, Románia felől szintén a 4435-ös**, valamint **Lőkösháza felől a 4444-es úton** érhető el. **Kétegyháza** több irányból is jól kapcsolódik a környező településekhez: **Gyula felől a 4434-es úton, Békéscsaba felől a 4433-as úton, Medgyesegyháza felől szintén a 4434-esen**, míg **Elek felől a 4435-ösön keresztül**. **Lőkösháza** közúti elérhetőségét a **4444-es út** biztosítja mind **Elek**, mind **Kevermes irányából**.

A térség közúthálózata alapvetően sugaras szerkezetű, a járásközpont Gyula város domináns szerepet tölt be a környező településekhez viszonyított közlekedési kapcsolatok tekintetében.

15. ábra Gyula várostérség közúthálózata



Forrás: KIRA, Közlekedési Információs Rendszer

Gyula város közúti forgalmát elsősorban a régiós központokkal (Békéscsaba, illetve Románia irányába), valamint a járás egykori településeivel fenntartott kapcsolatok határozzák meg. A forgalomnagyság térképi adatai alapján a legjelentősebb forgalmat a 44-es főút Békéscsaba és Gyula közötti szakasza bonyolítja le, ahol az átlagos napi járműforgalom meghaladja a 8 001 egységjárművet. Ez a szakasz kiemelt regionális tengely, amely a megyeszékhely felől érkező ingázók és teherforgalom elsődleges útvonala.

Jelentős forgalmat bonyolít a 44-es főút Gyulavári–Varsánd határátkelő felé vezető szakasza is, amely forgalom elsősorban a határon átnyúló (határon túli) gazdasági és turisztikai kapcsolatokról, valamint a nemzetközi áruszállításból adódik. A 4219-es számú út Sarkad felé irányuló szakaszán a forgalom szintén számottevő, míg a Szabadkígyós felé vezető 4431-es út esetében mérsékelt forgalmi terhelés tapasztalható.

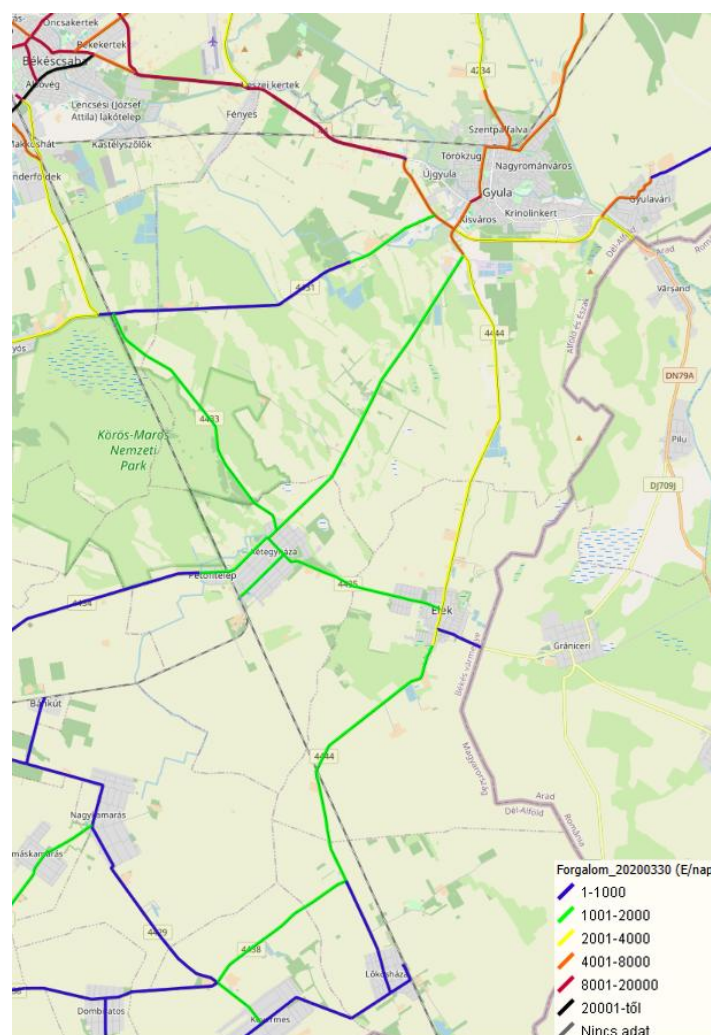
A járás további településeinek közúti kapcsolatát vizsgálva az alábbiak emelhetők ki:

- **Elek** felé a 4444-es út forgalma a Gyula–Elek szakaszon a 2001–4000 E/nap tartományba esik, míg a további bekötő szakaszok (pl. Elek–Kétegyháza, Elek–

Lőkösháza) alacsonyabb, 1001–2000 vagy 1–1000 egységjármű/nap forgalmat bonyolítanak.

- **Kétegyháza** irányába a Gyuláról induló 4434-es út forgalma az 1001–2000 egységjármű/nap kategóriába esik, amely alacsony forgalmi terhelést jelez. Hasonló forgalomnagyság figyelhető meg a Békéscsaba felől érkező 4433-as úton is. A 4435-ös út Elek és Kétegyháza közötti szakaszán, valamint a Románia felől érkező vonalon szintén mérsékelt, jellemzően kisebb intenzitású közúti forgalom jelentkezik.
- **Lőkösháza** felé a 4444-es út Elek irányából a legalacsonyabb forgalmi kategóriába (1–1 000 E/nap) esik, amely utal a település peremhelyzetére és alacsonyabb közúti terhelésére.

16. ábra Gyula várostérség forgalmi adatai



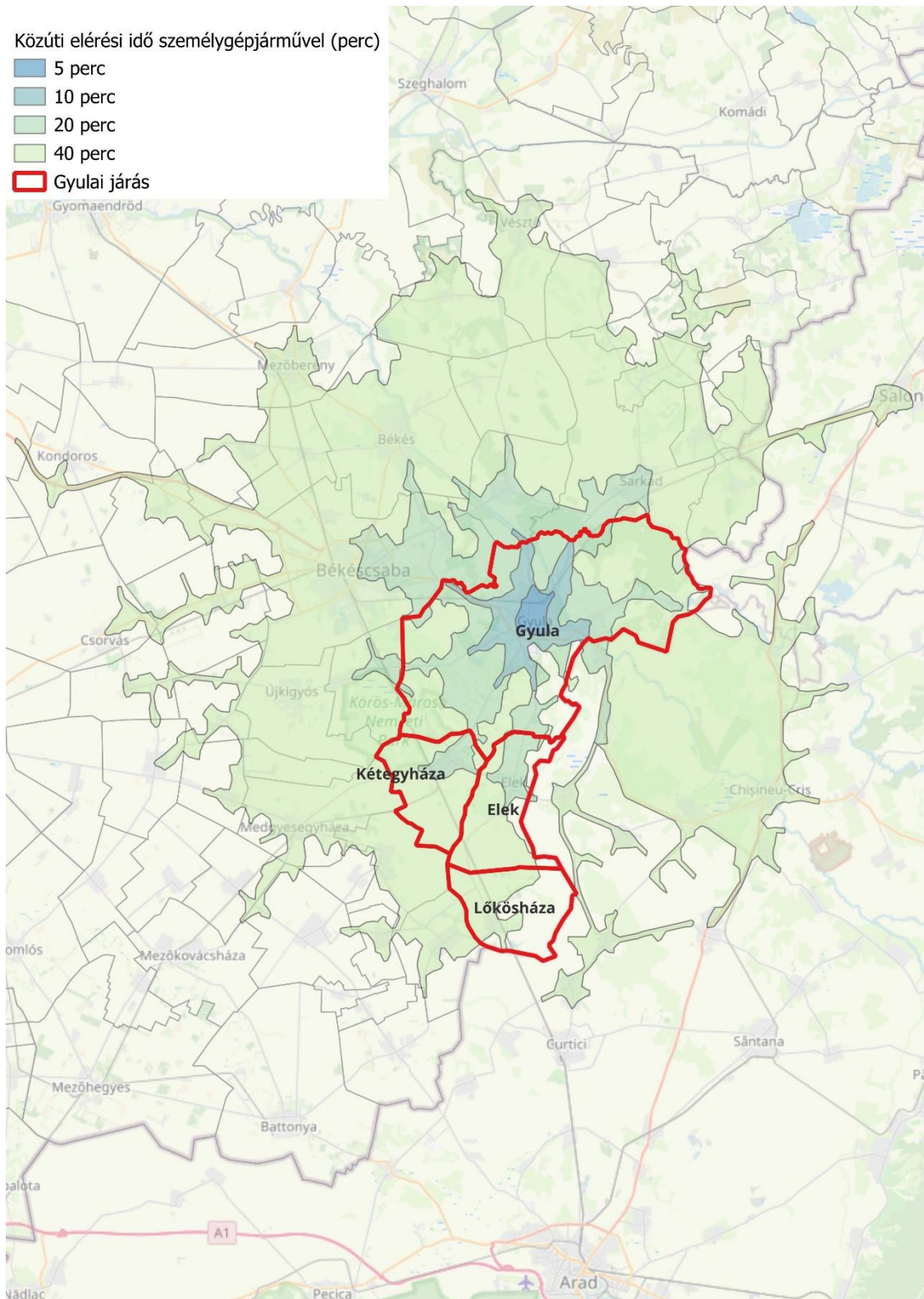
Forrás: KIRA, Közlekedési Információs Rendszer

3.3.5 Vonzáskörzetek vizsgálata

A vonzáskörzet a közlekedési kapcsolatok alapján kijelölhető térség, ahonnan Gyula városába, illetve városából rendszeres forgalom irányul más településekre. Mivel a járási települések közül

Gyula nevezhető központi településnek, az elemzés nem terjed ki a várostérség többi településére.

17. ábra Gyula várostérség izokrón térképe



Forrás: QGIS ORS Tools modul és Openrouteservices API adatok felhasználásával saját szerkesztés

Gyula városa a járás közlekedési központja: a térképen jól látszik, hogy a 10 perces elérési kör teljes egészében a városra és közvetlen vonzáskörzetére koncentrálódik. A 20 perces zóna lefedi a járás nagy részét, így a kisebb települések (Kétegyháza, Elek, részben Lőkösháza) gyorsan elérhetők. Ez a közlekedési helyzet erősíti Gyula gazdasági, oktatási, egészségügyi és közigazgatási központi funkcióit.

Kétegyháza és Elek kb. 15–20 perces közúti elérési idővel kapcsolódnak Gyulához, így erősen integráltak a város vonzáskörzetébe. Ez megmagyarázza az ingázási mintákat (munka, iskola, ügyintézés). Lőkösháza: a járás déli részén található, Gyulától 25–30 perc távolságra, vagyis a 40 perces izokrón zónába esik. Ez a távolság már gyengíti a közvetlen integrációt, különösen tömegközlekedéssel. Ugyanakkor vasúti csomóponti szerepe miatt stratégiai jelentősége kiemelt.

Békéscsaba a 20 perces izokrón zónán belül található. Ez szoros funkcionális kapcsolatot jelez a két város között (munkahelyek, közép- és felsőfokú oktatás, egészségügy).

Békés vármegye területén a megépült M44 gyorsforgalmi út jelentette menetidő csökkenés jó látható a térképen. Kondoros 40 percen belül elérhetővé vált.

Románia irányában egyes települések viszonylag alacsony menetidővel elérhetőek. A gyulai határátkelőhelyen keresztül Kisjenő (Chişineu-Criş), a sarkadi határátkelő hely felé Nagyszalonta (Salonta) 40 percen belül elérhető.

A vasúti közlekedési kapcsolatok nem Gyula központúak a járáson belül. A legjelentősebb, 120-as számú nemzetközi fővonalon Kétegyháza és Lőkösháza települések helyezkednek el.

Igazgatási vonzáskörzet

- Járási központ: Gyula a Gyulai járás székhelye, így itt található a kormányablak, járási hivatal, rendőrség, bíróság, ügyészség.
- Szolgáltatási/funkcionális központ: A lakosság jelentős része a környező településekről érkezik ügyintézés céljából, mivel Elek, Kétegyháza és Lőkösháza intézményi kapacitásai korlátozottak.
- Nemzetközi szerep: Határmenti fekvéséből adódóan egyes közigazgatási funkciók Románia felé is kiterjednek (pl. határforgalom-ellenőrzés, vám).

Foglalkoztatási vonzáskörzet

A járás településein a munkalehetőségek száma korlátozott és csak szűk települési körre terjed ki. Kivételt jelent Gyula, ahol mind a magasabb, mind az alacsonyabb képzettségű munkavállalók számára elérhető álláslehetőségek, emellett rövid utazással a békéscsabai munkahelyek is könnyen megközelíthetők. Lőkösházán a MÁV jelentős foglalkoztató, a település határmenti elosztó állomás szerepköre miatt. A helyi foglalkoztatást főként az önkormányzati intézmények adják, a lakosság többsége azonban ingázik. Hasonló helyzet

jellemzi Kétegyházát és Eleket is: itt is elsősorban a közeli városokba való ingázás a meghatározó, míg helyben főként a humán infrastruktúrához és az önkormányzati intézményekhez kötődő, korlátozott számú munkalehetőség áll rendelkezésre.

- Tercier/kvaterner szektor adja a munkahelyek döntő részét.
- Gyula kettős szerepben van: saját munkaerőt is kibocsát Békéscsaba felé, de egyben fogadja is a környező települések munkavállalóit.

Egészségügyi vonzáskörzet

- Megyei szintű ellátás: A gyulai kórház (Pándy Kálmán Kórház) Békés megye egyik legnagyobb egészségügyi intézménye, országos hírért traumatológiai és fertőző osztállyal. Nemcsak a járás, hanem a teljes megye és a szomszédos romániai területek (Arad, Nagyszalonta környéke) betegei is ide érkeznek ellátásra.
- Egészségügyi alapellátás: A városban koncentráltan működnek a háziiorvosi, szakrendelői és gyógyszerértékesítési szolgáltatások, amelyek a környező települések lakosságát is kiszolgálják.

Oktatási vonzáskörzet

- Középfokú oktatás: Több gimnázium, szakközépiskola és technikum (Göndöcs Benedek Középiskola, Szakiskola és Kollégium, Gyulai Római Katolikus Gimnázium, Általános Iskola, Óvoda és Kollégium, Erkel Ferenc Gimnázium és Informatikai Szakképző Iskola, Kollégium, Gyulai SZC Harruckern János Technikum, Szakképző Iskola és Kollégium) működik a településen, így a környékbeli települések középiskolásai döntően Gyulára járnak.

Turisztikai és kulturális vonzáskörzet

- Turisztikai központi szerep: A gyulai vár, a Várfürdő, a kulturális fesztiválok és a gyógyturizmus országos és határ menti vonzerőt jelentenek.
- Határmenti vendégkör: Romániából (Arad, Temesvár) rendszeresen érkeznek egészségügyi és turisztikai céllal látogatók.

3.3.5.1 Önkormányzati és állami fenntartású közutak

Gyula városában az önkormányzati fenntartású utak közül a legjelentősebbek jellemzően azok a belterületi gyűjtőutak és lakóutcák, amelyek a városrészek közötti kapcsolatokat biztosítják, valamint közvetlen elérést nyújtanak az állami kezelésű fő- és mellékutakhoz. Ezek elsősorban a városszerkezetet meghatározó utak, amelyek a helyi közlekedés szempontjából kiemelt szerepet töltenek be. Az alábbi útvonalak tartoznak ide:

- **Béke sugárút**
- **Illyés Gyula utca**
- **Honvéd utca**
- **Karácsonyi János utca tengely**
- **Temesvári út**
- **Szent István utca**
- **Vár utca – Kossuth utca – Városház utca**
- **Táncsics Mihály utca**
- **Szentháromság utca**
- **Jókai utca**
- **Eötvös utca**

Ezek az önkormányzati kezelésben álló útszakaszok elengedhetetlenek a városon belüli mobilitás szempontjából, ugyanakkor jelentős részük nemcsak a helyi, hanem az átmenő forgalmat is kiszolgálja, különösen a turisztikai főszezon idején. Az utak műszaki állapota, burkolatminősége és keresztmetszeti kialakítása változó.

Gyula város önkormányzati fenntartású úthálózatának és közterületeinek kiterjedése a vizsgált időszakban (2014–2023) alapvetően stabil képet mutatott, ugyanakkor néhány kisebb mértékű változás megfigyelhető. A kiépített önkormányzati utak és közterek területe hosszú éveken át változatlanul 702,9 ezer m² maradt, majd 2023-ra 709,5 ezer m²-re nőtt, ami 6,6 ezer m²-rel jelent nagyobb területet. A kiépített úthálózat hossza szintén stagnált 2014 és 2021 között (151,7 km), majd 2022-től enyhe növekedés kezdődött, amely 2023-ra 152,7 km-re emelkedett. A kiépítetlen úthálózat hossza ezzel szemben 2014 és 2020 között végig 457,7 km volt, majd 2021-ben jelentős, 50 km-es csökkenés következett be (407,7 km), amit a következő években fokozatos visszarendeződés követett: 2022-ben 457,4 km-re, 2023-ban pedig 456,6 km-re módosult az érték. Ez arra utal, hogy a korábban kiépítetlen szakaszok egy részét időszakosan kiépítették vagy más nyilvántartási kategóriába sorolták.

A járás további településein eltérő tendenciák figyelhetők meg. **Eleken** az önkormányzati kiépített utak hossza és területe jelentős mértékben csökkent, ami arra utal, hogy bizonyos útszakaszokat más nyilvántartási kategóriába soroltak át; ezzel párhuzamosan a kiépítetlen utak és közterületek hossza számottevően növekedett. Ezzel szemben **Kétegyháza**n kedvező irányú változások történtek: nőtt a kiépített utak hossza, miközben a kiépítetlen úthálózat hossza csökkenést mutatott. **Lőkösháza**n a vizsgált időszakban nem történt érdemi változás, az utak nyilvántartott hossza és besorolása végig állandó maradt.

2. Táblázat Önkormányzati utak jellemzői Gyulán

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Önkormányzati kiépített út és köztér területe (1000 m²)	702,9	702,9	702,9	702,9	702,9	702,9	702,9	702,9	702,9	709,5

Önkormányzati kiépített út és köztér hossza (km)	151,7	151,7	151,7	151,7	151,7	151,7	151,7	151,7	151,7	151,9	152,7
Önkormányzati kiépítetlen út és köztér hossza (km)	457,7	457,7	457,7	457,7	457,7	457,7	457,7	457,7	407,7	457,4	456,6

Forrás: KSH alapján, saját szerkesztés

Gyula városában az állami közutak területe 2014 és 2020 között változatlanul 64,8 ezer m² volt, majd 2021-től enyhe növekedés figyelhető meg, 2023-ra 66,4 ezer m²-re módosult. Az állami közutak hossza szintén stabil maradt 2021-ig (9,3 km), majd 2022-től 9,6 km-re emelkedett, ami 300 méteres hosszabbodást jelez a vizsgált időszak végére.

A járás további települései közül Eleken az állami közutak hossza enyhén nőtt, míg Kétegyházán és Lőkösházán a vizsgált időszakban nem történt érdemi változás.

3. Táblázat Állami utak jellemzői

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Állami közutak területe (1000 m ²)	64,8	64,8	64,8	64,8	64,8	64,8	64,8	65,0	66,5	66,4
Állami közutak hossza (km)	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,3	9,6	9,6

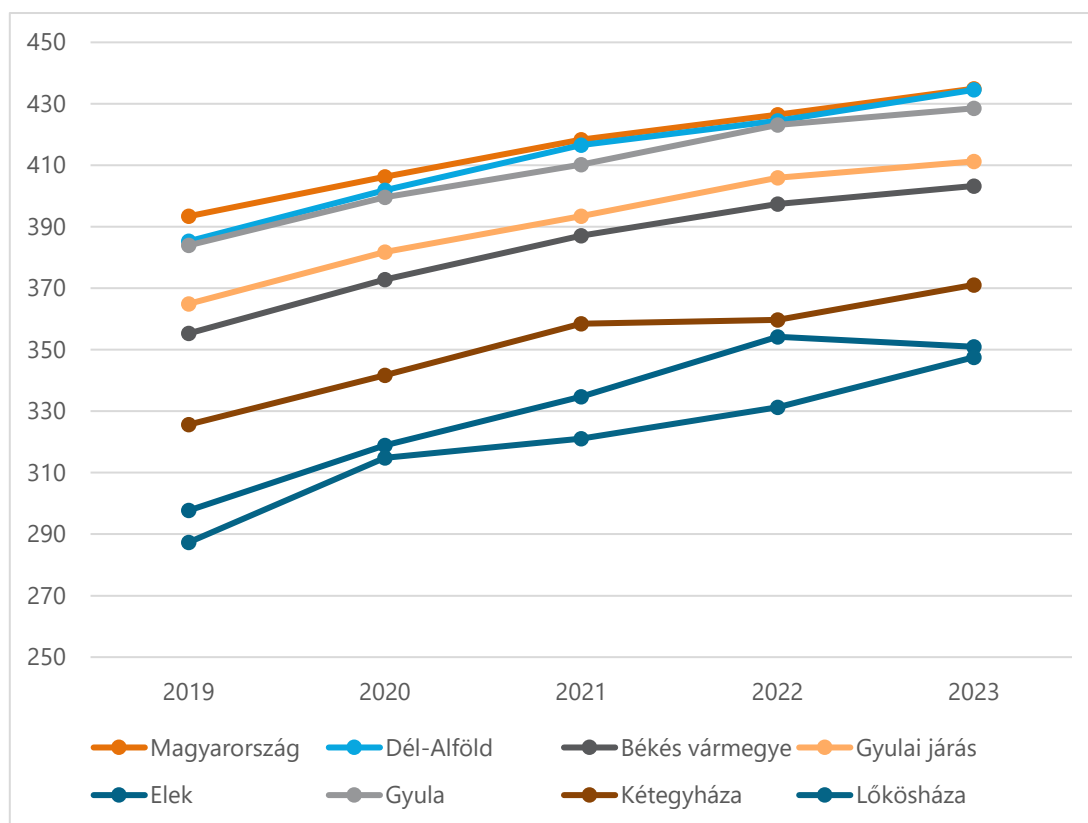
Forrás: KSH alapján, saját szerkesztés

3.3.5.2 Gépjárműállomány

A személygépkocsi-ellátottsági adatok elemzéséből következtetéseket vonhatunk le a város közlekedési tendenciáira vonatkozóan. Az ezer főre jutó személygépkocsik számát vizsgálva kijelenthető, hogy **Gyula** városában ez a mutató az elmúlt években jelentősen meghaladta a gyulai járás többi településének értékeit, és a vármegyei átlagnál is magasabb szintet mutatott. A város motorizáltsága tehát térségi összehasonlításban kiemelkedő. Ugyanakkor Gyula személygépkocsi-ellátottsága még mindig némileg elmarad a Dél-Alföldi régió és az országos átlagtól, jóllehet az utóbbi években fokozatosan közelít ezekhez a szintekhez.

Kétegyháza jármű-ellátottsága mérsékeltebb, a mutatók a régiós, országos, valamint a járási átlag alatt alakulnak. Még alacsonyabb értékek jellemzik **Elek** és **Lőkösháza** településeket, ahol a motorizáció szintje jelentősen elmarad a vármegyei és járási viszonyítási alapoktól is. Ez nemcsak az egyéni közlekedés lehetőségeit korlátozza, hanem megerősíti a közösségi és alternatív – különösen kerékpáros – közlekedési módok fejlesztésének szükségességét a térségben.

18. ábra ezer főre jutó személygépkocsi-állomány összehasonlítása 2019-2023

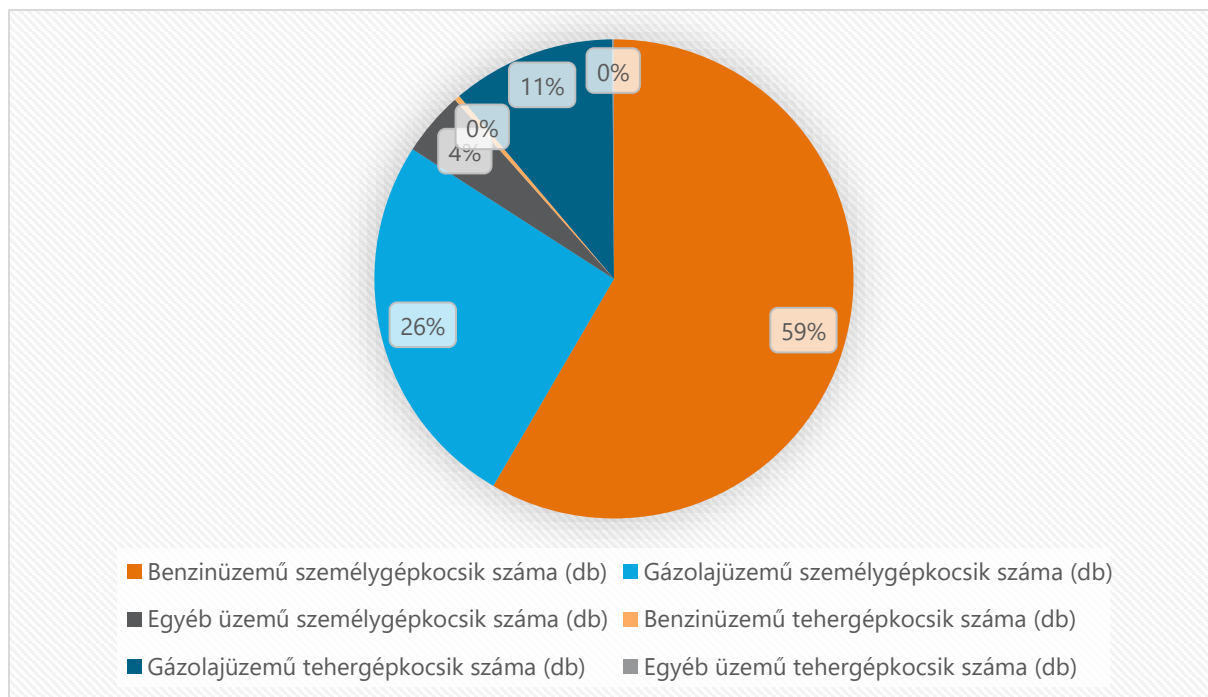


Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

A közúti közlekedés vizsgálatok fontos tényező a gépkocsiállomány összetételének elemzése, különös tekintettel az üzemanyag-típusok megoszlására, amely közvetlen hatással van a városi környezeti terhelésre, valamint az energetikai és mobilitási fenntarthatóság szintjére. A KSH 2023-as adatai alapján Gyula város gépkocsiállományát – beleértve a személy- és tehergépkocsikat – túlnyomórészt benzines személygépkocsik alkotják, arányuk eléri az **59%-ot**. Ezt követik a gázolajüzemű személygépkocsik, amelyek a teljes állomány **26%-át** teszik ki. Az egyéb üzemű személygépkocsik – amelyek jellemzően elektromos vagy hibrid hajtásúak – **4%-os** aránnyal szerepelnek az állományban, ami még mindig alacsony, de már észlelhető jelenlétet mutat az alternatív hajtások terjedésére. A tehergépkocsik tekintetében a gázolajüzeműek dominálnak, ezek aránya **11%**, míg a benzines tehergépkocsik száma elhanyagolható, a statisztikai arányuk **0%**. Hasonlóan elenyésző arányban vannak jelen az egyéb – jellemzően elektromos – hajtású tehergépkocsik is (**0%**).

A járás többi településén a gépkocsiállomány összetétele azonos tendenciát mutat: a benzines személygépkocsik dominanciája mellett fokozatosan megjelennek az alternatív hajtású járművek, miközben a tehergépkocsik szinte kizárólagosan dízelüzeműek.

19. ábra Gépkocsiállomány összetétele Gyulán (2023)



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

3.3.5.3 Parkolás

Gyula város parkolási rendszere két díjköteles övezetre tagolódik, amelyek közterületi parkolóhelyeire azonos díjszabás vonatkozik. A díjfizetési időszak minden nap **08:00 és 18:00** óra között érvényes. A hatályos önkormányzati rendelet szerint az 1. és 2. zóna területileg eltérő, de a használati feltételek egységesek.

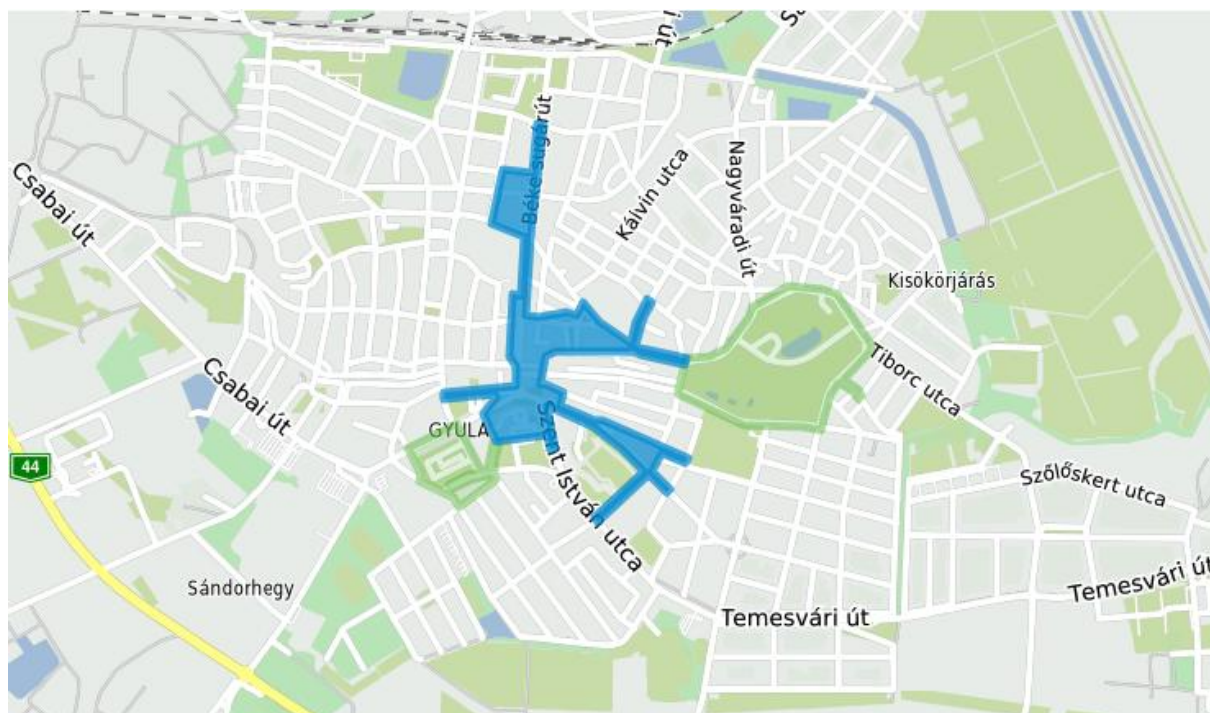
A parkolás díja minden járműkategóriára meghatározott. **Személygépkocsik és motorkerékpárok** esetében az óradíj **360 Ft**, míg **furgonok, kistehergépkocsik (3,5 tonna alatti), tehergépkocsik (3,5 tonna felett)**, valamint **autóbuszok** esetében az óradíj **1 000 Ft**. A zónákban nincs meghatározva maximális parkolási idő, azaz időkorlátozás nélkül lehet parkolni a megváltott jegy érvényessége alatt.

Az **1. parkolási zóna** kiterjed a Szent László utca – Part utca – Csiga utca – Híd utca (páratlan oldal) – Halász-sor – Akácus utca (páratlan oldal) – Tiborc utca – Vár utca – Kossuth Lajos utca (Szent László utcáig) által határolt közterületekre, valamint a Vértanúk útja déli oldala, Szerecsen utca, Varsándi utca, Balázs Deák utca (a Cinka Panna utcától), Rákóczi utca, Bajza utca (a Vásárhelyi Pál utcai kereszteződésig), az Október 6. tér és a Honvéd utca által határolt terület összes közútjára és terére. Kivételt képeznek az Október 6. téri, a piac mellett található **82 férőhelyes gyeprácsos parkolók**, valamint a **Várkert utcai 2 férőhelyes elektromos töltőpont**, amelyet **zöld rendszámú gépjárművek** a töltés idejéig díjmentesen használhatnak.

A **2. parkolási zóna** a Szent István utca – Semmelweis utca – Bocskai utca (a Laktanya utcai kereszteződésig) – Szent László utca – Mátyás király utca 2–6. szám közötti szakasza –

Karácsony János utca – Damjanich utca (Posta közzel együtt) – Városház utca – Kossuth Lajos utca (Szent László utcáig) – Munkácsy Mihály utca (a Hajnal utca és a Horváth Ferenc utca közötti szakasz) – Petőfi tér – Harruckern tér – Jókai utca – Béke sugárút (a Kárpát utca – Gyár utcai kereszteződésig), valamint az Eötvös utca, Ady Endre utca, Bacsó Béla utca (a Somogyi Béla utcáig), Kossuth Lajos tér, dr. Adler Ignác utca, Vértanúk útja 2., 4., 6., 6/a mögötti parkolók, továbbá a Bajza utca, Vásárhelyi Pál utca és a Szent István utca által határolt területeken található valamennyi közterületet foglalja magában.

20. ábra Parkolási zónák Gyulán



Forrás: <https://parking-hungary.hu/hu/hirek/gyula-latnivalok-es-parkolas>

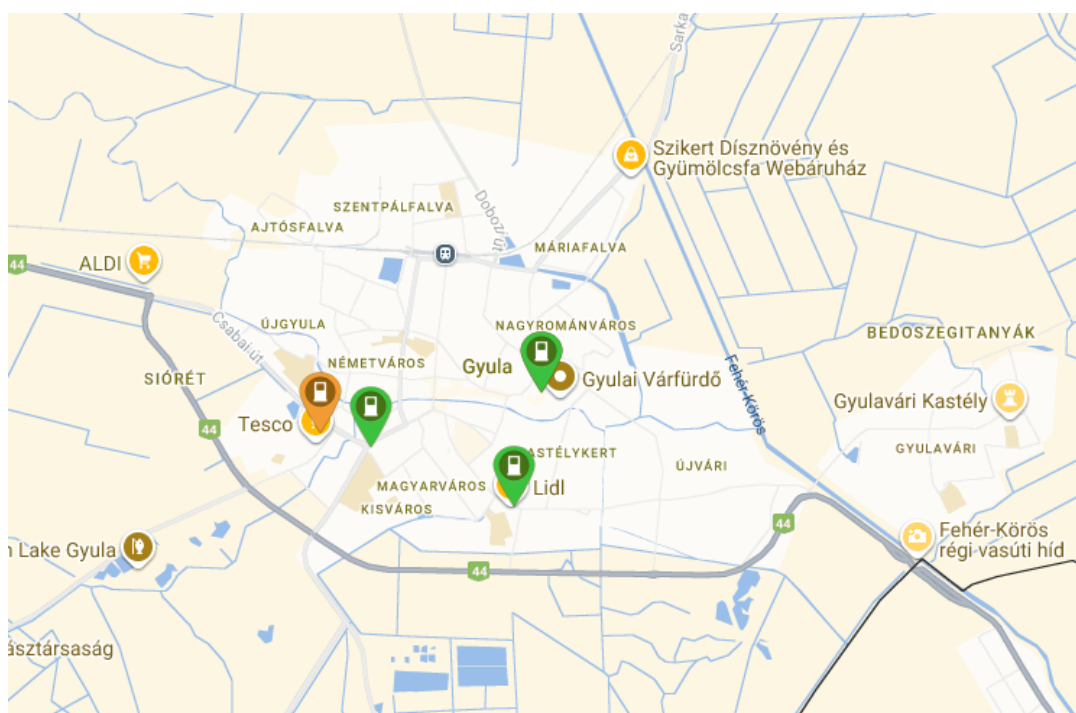
A várostérség többi településén jelenleg nincs kijelölt fizetőparkolási övezet, a közterületi várakozás díjmentes. A települések alacsonyabb gépjármű-sűrűsége, a kisebb népességszám, valamint az intenzív belvárosi forgalom hiánya nem indokolja a parkolási díjrendszer bevezetését. A közintézmények, üzletek és szolgáltatások közelében található parkolóhelyek kihasználtsága jellemzően nem éri el a telítettségi küszöböt, így a jelenlegi parkolási kapacitások elegendőnek bizonyulnak, és nem keletkeznek jelentősebb forgalmi torlódások vagy várakozási problémák.

3.3.6 Elektromobilitás

Az elektromobilitás Magyarországon az elmúlt évek során folyamatos növekedést mutatott. 2021-ről 2025-re az e-autók száma megközelítőleg négyszeresére nőtt, tükrözve az állami támogatásokat és piaci keresletet (pl. zöld rendszám, céges pályázatok).

Az elmúlt években **Gyulán** új beruházások révén szélesebb körben elérhetővé vált az elektromos autótöltés. Gyula esetében a Plugshare alkalmazás alapján jelenleg négy nyilvános töltőhely található: a Várfürdő melletti parkolónál, a Lidl parkolójában, Penny közelében és a Tesco üzletnél. A Tesco állomáson két 100kW teljesítményű CCS gyorsöltő, valamint négy 11 kW Type 2 AC töltő pont üzemel. A többi állomás AC típusú, célállomás jellegű infrastruktúra, 7–22 kW közötti teljesítménnyel. A meglévő töltőkapacitás lehetőséget nyújt mind rövid idejű gyorsöltésre (pl. hivatásforgalom esetén), mind hosszabb idejű, tervezetten hosszabb parkolás esetén (bevásárlás, szabadidő). A telepített infrastruktúra megfelel a főáramlat igényeinek, de a jövőben cél lehet a töltőpontok további bővítése mind AC, mind DC irányban, különösen külső városrészekben.

21. ábra elektromos töltőhálózat kiépítettsége Gyulán



Forrás: www.plugshare.com

A Gyulai járás további települései – **Elek**, **Kétegyháza** és **Lőkösháza** – jelenleg nem rendelkeznek közösségi használatra elérhető elektromos töltőállomással; az ilyen jellegű infrastruktúra kiépítettsége ezen a térségi szinten még alacsony, azonban a nemzeti és európai elektromobilitási trendeket követve indokolt lehet a jövőben töltőpontok létesítése ezekben a településekben is.

Elektromos autózás helyzete

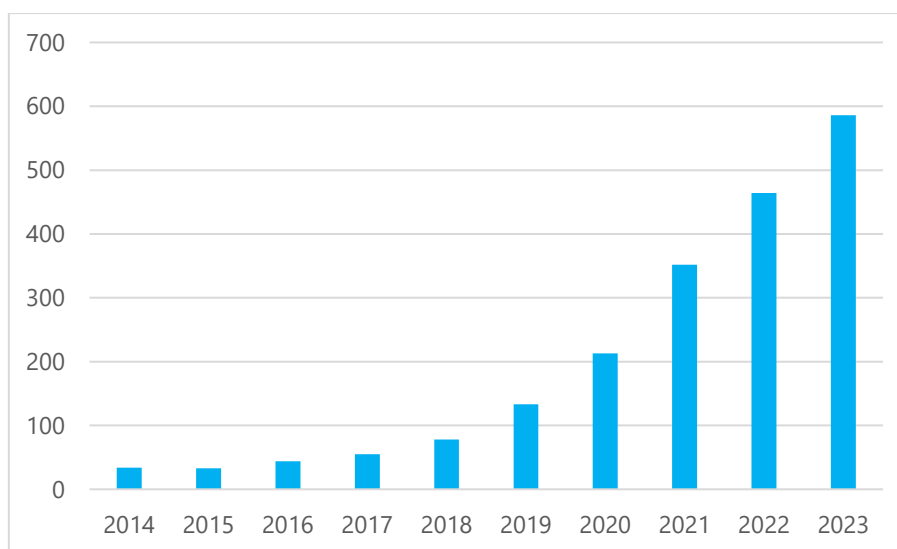
Az elmúlt években Magyarországon dinamikusan emelkedett a tisztán elektromos meghajtású személygépkocsik száma, és ez a fejlődési irány Gyulán is érzékelhető. A Jövő Mobilitása Szövetség adatai szerint 2023 júniusának végén országosan 41 386 darab elektromos autó volt forgalomban, amely szám 2024 júniusára 59 209-re nőtt.

Bár kizárólag a tisztán elektromos járművekre vonatkozóan nem állnak rendelkezésre településszintű bontású, részletes statisztikai adatok, a **Központi Statisztikai Hivatal** által nyilvántartott „egyéb üzemű” személygépkocsikra vonatkozó adatsorok megbízhatóan érzékeltetik az elektromobilitás terjedését, mivel ez a kategória jellemzően magában foglalja a teljesen elektromos meghajtású járműveket is.

A KSH adatai alapján **Gyulán** az „**egyéb üzemű**” **személygépkocsik száma** az elmúlt évtized során jelentős növekedésen ment keresztül, különösen 2019-től kezdődően. Míg 2014-ben mindössze 34 ilyen járművet tartottak nyilván, számuk **2023-ra elérte az 586 darabot**. Ez több mint tizenhétszeres emelkedést jelent, amely jól tükrözi az alternatív – elsősorban elektromos – hajtású járművek térnyerését a városban.

A 2014 és 2018 közötti időszakban a növekedés viszonylag egyenletes és mérsékelt volt: 2015-ben 33, 2016-ban 44, 2017-ben 55, 2018-ban pedig 78 darab ilyen gépkocsit regisztráltak. A fordulópont 2019-ben következett be, amikor a számuk 133-ra nőtt, majd a következő években dinamikus emelkedés bontakozott ki: 2020-ban 213, 2021-ben 352, 2022-ben 464, végül 2023-ban 586 darab „egyéb üzemű” jármű szerepelt a nyilvántartásban.

22. ábra egyéb üzemű személygépkocsik számának változása (2014-2023)



Forrás: KSH alapján saját szerkesztés

Elektromos rollerezés és kerékpározás helyzete

Gyula városában az utóbbi években érzékelhetően **növekedett az elektromos rollerek és kerékpárok** – különösen az elektromos rásegítésű típusok – **használata**, elsősorban a fiatalabb korosztály és az ingázó munkavállalók körében. A város mérete és szerkezete ideális feltételeket kínál a mikromobilitási eszközök használatához: a belváros, az üdülőtérületek és a közintézmények egymáshoz viszonylag közel esnek, a forgalom mérsékelt, és az utak minősége is megfelelő a rövid távú, alternatív közlekedéshez. Ugyanakkor Gyulán egyelőre nincs hivatalos közösségi vagy megosztott e-roller szolgáltatás, így az eszközök magántulajdonban vannak, és jellemzően egyéni közlekedési célokat szolgálnak. A kerékpárhasználat hagyományosan elterjedt a városban, különösen az idősebb lakosság

körében. Bár az e-kerékpárok még nem számítanak tömegesen használt eszköznek, arányuk folyamatosan nő, különösen azokban a háztartásokban, ahol az autós közlekedés kiváltása, illetve az idősebb korosztály mobilitásának fenntartása a cél.

Elek, Kétegyháza és Lőkösháza esetében **az elektromos rollerek jelenléte jelenleg marginális**, elsősorban a kisebb népsűrűség, a településszerkezet és a célállomások távolsága miatt. A kerékpárhasználat ezekben a községekben főként hagyományos formában jellemző, elsősorban a mindennapi ügyintézés és helyi közlekedés eszközeként. Elektromos rásegítésű kerékpárok ritkán fordulnak elő, mivel beszerzésükhöz kevesebb ösztönző érhető el, és a szükséges töltési infrastruktúra is hiányzik. A mikromobilitás térnyerése e településeken a következő években elsősorban a helyi közlekedési szokások átalakulásától, valamint a szükséges infrastruktúra (pl. kerékpártárolók, e-bike töltők) kiépítésétől függ.

3.3.7 Meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése

A meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése elsősorban Gyula városára vonatkozik, ugyanakkor több megállapítása – különösen az elérhetőség, közösségi közlekedés és kerékpáros hálózat kapcsán – a teljes gyulai térségre, így Kétegyháza, Elek és Lőkösháza településeire is érvényesíthető.

Az alábbi ábra ezt a térségi értelmezést is tükrözi:

23. ábra Meglévő közlekedési rendszer SWOT elemzése

Erősségek	Gyengeségek
• Kerékpározás magas aránya • Kerékpárosbarát települési adottságok • kompakt városszerkezet • jó minőségű és kiterjedt önkormányzati úthálózat • működő közösségi közlekedési hálózat, iskolabusz-rendszer • gyalogosbarát városközpont • elkerülő útvonal megléte • határ közelsége	• kerékpáros infrastruktúra hálózata nem teljes • megnövekedett gépjárműforgalom • intermodalitás hiány • balesetveszélyes csomópontok • parkolási kapacitások hiánya • jelentős É-D-i átmenő forgalom • jelentős gyorsforgalmi út hiánya • kritikus csomópontok magas balesetszáma •
Lehetőségek	Veszélyek
• gyalogos és kerékpáros közlekedés népszerűsítése • kerékpárhálózat bővítése • okos közlekedési rendszerek bevezetése	• finanszírozási problémák • tovább növekvő személyautó-használat • közösségi közlekedés versenyképességének romlása

• kötöttpályás közlekedés fejlesztése • alternatív meghajtású járművek elterjedése • e-töltőállomások elterjedése • pályázati lehetőségek elektromos autóra • közbringa rendszer kiépítése • elektromos midibusz rendszer kiépítése	• környező településekkel való együttműködés hiánya • átmenő forgalomból eredő környezeti terhelés növekedése • vasútvonal korszerűtlensége
--	---

Forrás: saját szerkesztés

3.3.8 Utazási szokások, igények felmérése

3.3.8.1 Ingázási adatok

A várostérség lakosainak utazási szokásainak vizsgálatához elengedhetetlen az ingázási adatok ismerete. Az ingázási tendenciákra a 2011-es és 2022-es népszámlálási adatokból következtethetünk.

Gyula városának ingázási mintázataiban több fontos változás figyelhető meg. A helyben foglalkoztatottak száma növekedett, ami arra utal, hogy a városban bővült a munkahelyi kínálat, vagy javult a helyi munkalehetőségek elérhetősége. Ezzel párhuzamosan csökkent azok száma, akik helyben laknak és dolgoznak, ami arra utalhat, hogy egyre többen vállalnak munkát más településen. Ebből adódóan nőtt a más településre eljáró dolgozók száma, ami az ingázás fokozódását jelenti. Jelentősen emelkedett továbbá a naponta bejáró foglalkoztatottak száma, ami azt jelzi, hogy Gyula továbbra is munkaerővonzó központként működik a környező települések számára.

Elek esetében a helyben foglalkoztatottak száma mérsékeltebb, és a helyben lakó, helyben dolgozók aránya viszonylag alacsony. Ezzel szemben viszonylag magas a más településre dolgozni járók és a bejárók száma is, ami arra utal, hogy a település inkább „átmeneti térként” funkcionál a munkaerőmozgás szempontjából. 2022-re kismértékű növekedés figyelhető meg az összes kategóriában, de az adatok stabilnak tekinthetők.

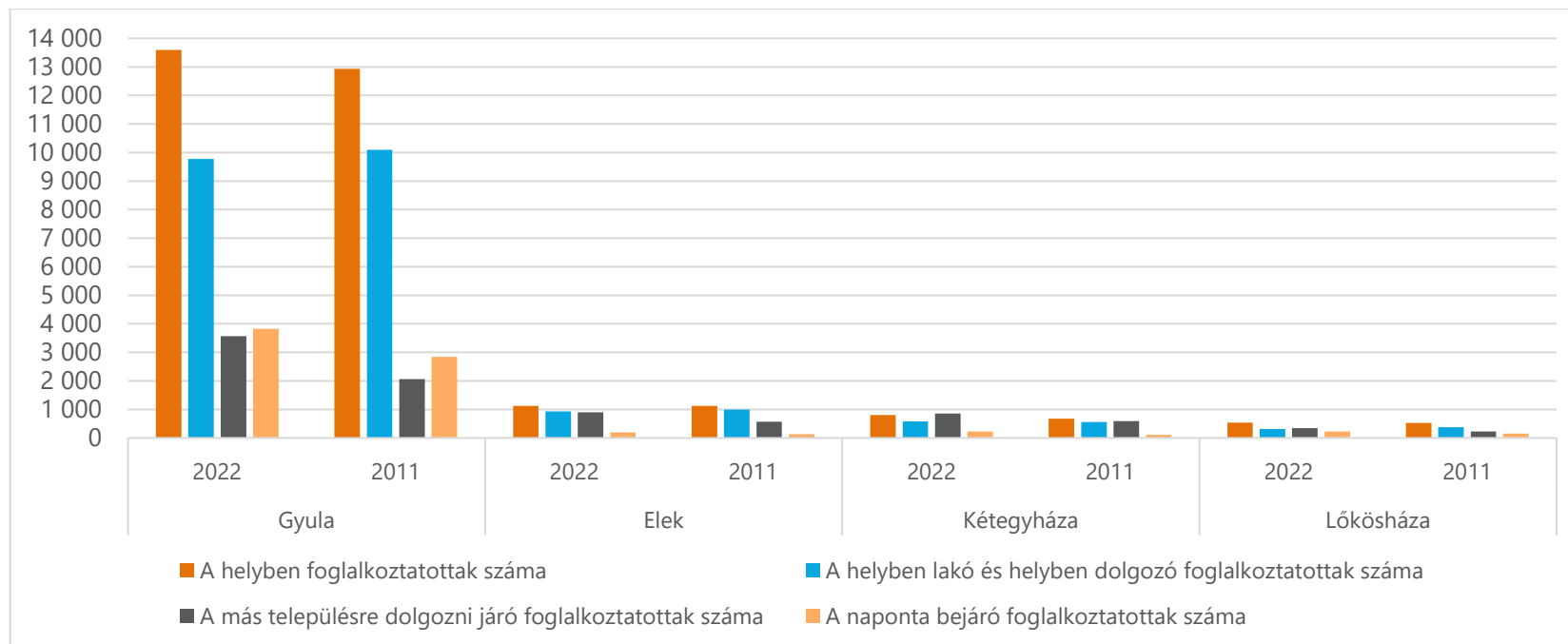
Kétegyházan kiegyensúlyozottabb munkaerőmozgás figyelhető meg. A helyben lakók közül közel azonos arányban dolgoznak helyben és más településen, miközben a bejárók száma is jelentős. Ez arra utal, hogy a település egyszerre kibocsátó és befogadó szerepet is betölt a járáson belüli munkaerőpiacon. A helyben foglalkoztatottak száma 2011 és 2022 között enyhén növekedett, ami a helyi gazdasági aktivitás stabilizálódására vagy élénkülésére utalhat.

Lőkösháza esetében a helyben foglalkoztatottak és a helyben lakó, helyben dolgozók száma továbbra is alacsony, ami korlátozott helyi munkaerőpiaci kapacitásra utal. Ugyanakkor 2011 és 2022 között növekedés történt a naponta bejáró foglalkoztatottak számában, ami arra enged következtetni, hogy a település munkaerő-vonzó képessége mérsékelten, de érzékelhetően javult. Ez a változás elsősorban a vasúti és közúti elérhetőség, valamint a határ közelsége által nyújtott logisztikai lehetőségek erősödésével magyarázható. Bár a más településre dolgozni járók száma továbbra is alacsony, Lőkösháza térségi munkaerőpiaci kapcsolatai egyre inkább aktivizálódnak.

A 2011-es, valamint a legfrissebb 2022-es népszámlálási során felvett ingázási adatokat mutatja a 4. táblázat:

4. Táblázat Gyula járás ingázási adatai

	Gyula		Elek		Kétegyháza		Lökösháza	
	2022	2011	2022	2011	2022	2011	2022	2011
A helyben foglalkoztatottak száma	13 596	12 934	1 127	1 127	803	677	541	530
A helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatottak száma	9 775	10 096	927	1 000	576	563	309	377
A más településre dolgozni járó foglalkoztatottak száma	3 569	2 065	898	570	858	589	347	227
A naponta bejáró foglalkoztatottak száma	3 821	2 838	200	127	227	114	232	153



Forrás: KSH, népszámlálás 2022. alapján saját szerkesztés

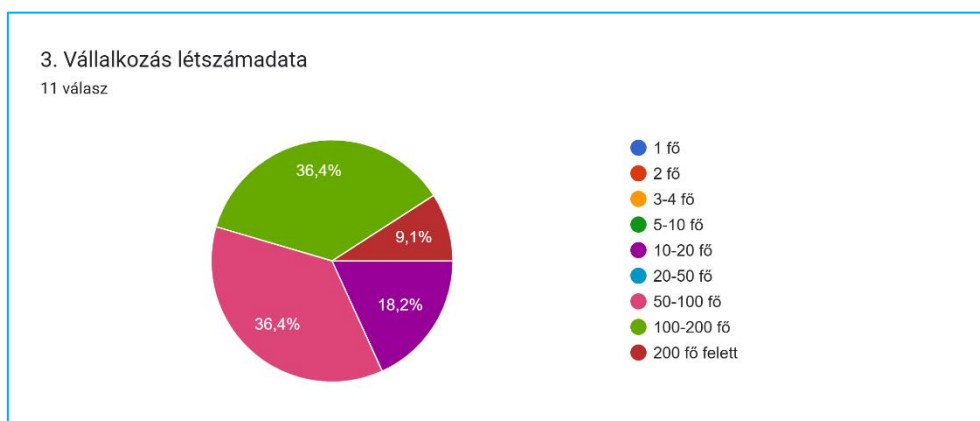
3.3.8.2 Vállalkozói kérdőív

A várostérség gazdasági szereplőinek közlekedési igényei és szokásai meghatározó jelentőséggel bírnak a fenntartható mobilitási tervezésben, ezért a Gyulai Városi Mobilitási Terv keretében célzott vállalkozói kérdőíves felmérést végeztünk. A vizsgálat elsődleges célcsoportját a gyulai és térségi telephelyű, jelentős áruforgalommal, magas ügyfélforgalommal és nagy létszámú foglalkoztatotti állománnyal rendelkező vállalatok alkották.

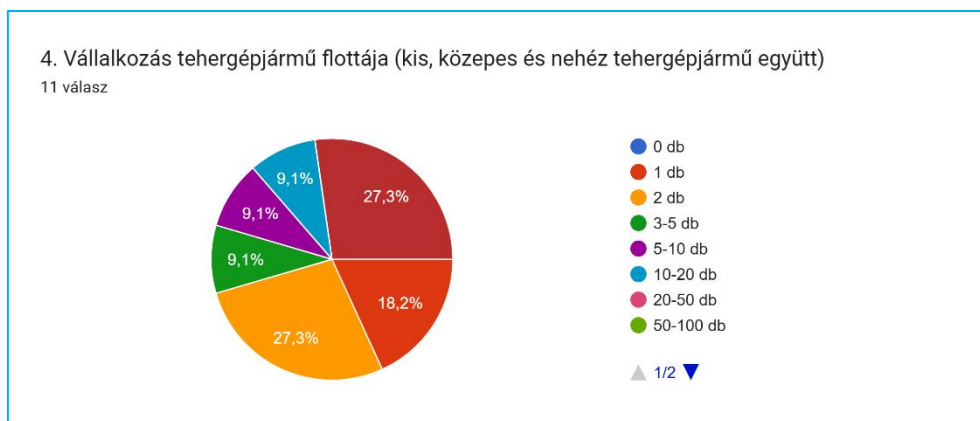
A kérdőívet összesen **11 vállalkozás** töltötte ki, valamennyiüknek van telephelye Gyulán. A kitöltők **55%-a egy, 9%-a kettő, 27%-a három**, míg **9%-a öt** gyulai telephellyel rendelkezik. A válaszadók **több mint fele (55%)** kizárólag Gyulán üzemeltet telephelyet, ugyanakkor a mintában szerepeltek nagyobb hálózattal rendelkező cégek is: voltak, aki a **városon kívül 7**, más pedig **12 telephellyel** működik. Ez utóbbiak tevékenysége és áruszállítása jelentős forgalmi hatást gyakorol a térség közlekedési rendszerére, különösen az áruszállítási útvonalak és a logisztikai kapcsolatok tekintetében.

A minta alapján a gyulai és térségi telephelyű vállalkozások körében jelentős arányt képviselnek a nagyobb foglalkoztatói szereplők. A kitöltők **több mint kétharmada (72,8%) legalább 50 főt** alkalmaz, ezen belül 36,4% a 100–200 fős, további 36,4% pedig az 50–100 fős létszámkategóriába tartozik. Ez azt mutatja, hogy a felmérésbe bevont vállalatok között meghatározóak a közepes és nagyvállalkozások, amelyek munkavállalói mobilitása jelentős közlekedési igényeket támaszt, különösen a munkába járás és a műszakváltások idején.

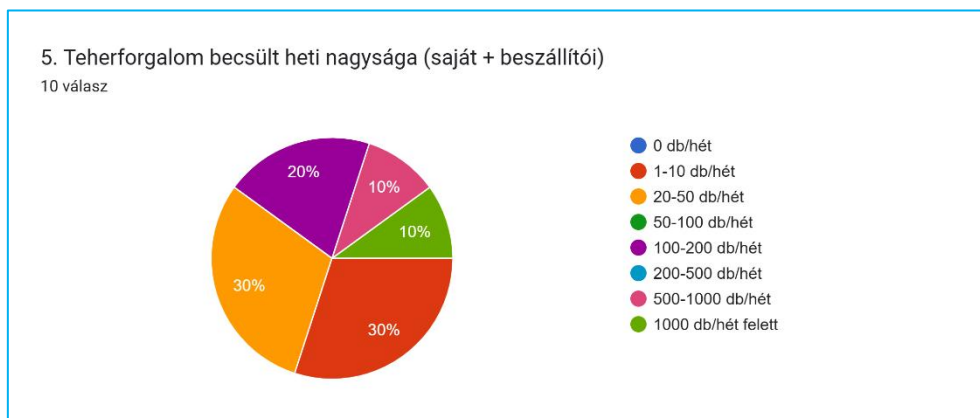
A kisebb létszámú, **10–20 főt foglalkoztató** vállalkozások aránya **18,2%**, míg a **200 fő feletti** létszámmal rendelkező nagyvállalatok aránya **9,1%**. A nagyon kis létszámú (20 fő alatti) cégek jelenléte mérsékelt volt a felmérés során.



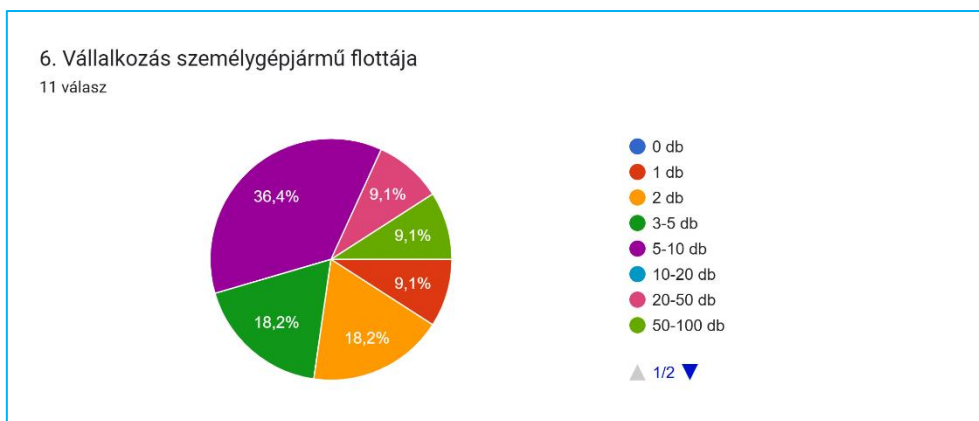
A felmérés szerint három vállalkozás rendelkezik **100 és 200 darab** közötti tehergépjármű-flottával, míg a többi vállalkozás járműállománya **20 darab alatti**.



A felmérés szerint a vállalkozások becsült heti teherforgalma jelentős szórást mutat. A legtöbben a **20–50 db/hét** és az **1–10 db/hét** kategóriába tartoznak (mindkettő 30–30%-os aránnyal). A válaszadók 20%-a hetente **100–200** teherforgalmi fuvar bonyolít le, ugyanakkor akadt olyan vállalkozás is, amely egyetlen hét alatt meghaladja az 1000 fuvar teljesítését.



A válaszok alapján a **legnagyobb** személygépjármű-flottával rendelkező vállalkozás **50–100** közötti járművet üzemeltet. Ezt követi **egy, 20–50** közötti járművel rendelkező vállalkozás. A leggyakoribb kategóriát a **4 darab, 5–10** járművet fenntartó vállalkozás alkotja, ami a minta több mint egyharmadát jelenti. **Két vállalkozás 3–5** darabos flottával rendelkezik, ugyanekkora számban fordul elő a **2** darabos járműállomány is. A legkisebb flottával rendelkező kategóriát **egy vállalkozás** képviseli, amely **mindössze 1 személygépkocsival** működik.



Az elektromobilitás elterjedésére vonatkozó kérdés alapján a megkérdezett vállalkozások közül **9 esetben nem jellemző** az elektromos járművek és töltők használata, míg **2 vállalkozás** él ezzel a lehetőséggel.



A kérdőívben lehetőség nyílt **saját észrevételek** megosztására is, amelyek a közlekedéssel kapcsolatos **körülményeket, nehézségeket és problémákat** érintették. A válaszok között megjelent a járművekre vonatkozó bejárési és építési engedélyek kiadásának igénye, továbbá a talajadottságokhoz igazodó, megfelelő útszerkezetek megtervezésének fontossága.

3.3.8.3 Lakossági kérdőív

A vállalalkozói kérdőív mellett 2025 április 23. és augusztus 6. között Gyula és várostérségének lakossága körében online kérdőíves felmérés zajlott le (1. melléklet). A kérdőív kitöltése anonim módon történt, célja pedig az volt, hogy átfogó képet adjon a településeken élők közlekedési szokásairól, attitűdjéről, az egyik közlekedési eszközről a másikra való váltás iránti hajlandóságáról, a tömegközlekedési szolgáltatásokkal és a városi közlekedésfejlesztési megoldásokkal kapcsolatos elégedettségükről, valamint a feltételek javítására vonatkozó igényeikről. A kérdőív a Google Forms program segítségével készült, és a szélesebb körű elérés érdekében Gyula Város Önkormányzatának közreműködésével felkerült az Önkormányzat hivatalos honlapjára, valamint a járás településeinek online felületeire is.

Kitöltők általános adatai

A kérdőívet összesen 277 fő töltötte ki, és a 32 kérdésre a kitöltők nagy arányban adtak választ. A válaszadók többsége a 36–55 éves korosztályba tartozott (60%), őket a 19–36 évesek követték 17%-kal, majd az 56–66 év közöttiek 15%-kal. A legkisebb arányt a 65 év felettiiek képviselték, akik a minta 8%-át tették ki.

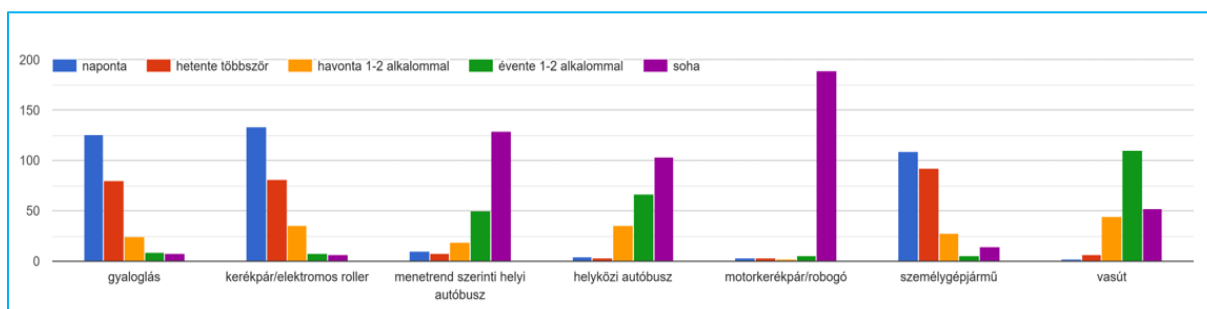
Gazdasági aktivitás szempontjából a kérdőívet egy tanuló vagy hallgató töltötte ki. A munkaképes korú válaszadók 94,3%-a munkavállaló volt, míg az időskorú kitöltők 35,9%-a nyugdíjasként jelölte meg magát.

A **lakóhelyre vonatkozó kérdésre** 275 válasz érkezett. Ezek alapján a kitöltők túlnyomó többsége Gyulán él, 1,8%-uk Eleken, 2,9%-uk Kétegyházán, míg 3,7%-uk más településen lakik. Az utóbbi kategóriába 12 válasz érkezett főként Békéscsabáról és Sarkadról. A gyulai lakosok közül a legtöbben Németvárosban élnek (18%), ezt követi Újvári (11,9%), majd Újváros (11%) és Gyulavári (8,8%). Jelentősebbnek mondható arányban élnek továbbá Magyarvárosban (7,4%), Nagyrománvárosban (6,6%) és Szentpálaván (5,5%).

Közlekedési szokások jellemzése, problémák azonosítása

A válaszok alapján a **legkedveltebb** és leggyakrabban használt közlekedési mód a **gyaloglás** és a **kerékpár vagy elektromos roller** használata, amelyek esetében magas a napi és heti többszöri használat aránya. Rendszeres, mindennapi vagy heti szintű használat jellemző még a személygépjárműre is, amely szintén jelentős arányban szerepel a gyakori használati kategóriákban. A legkevésbé használt közlekedési mód a motorkerékpár vagy robogó, amelyet a válaszadók túlnyomó többsége soha nem vesz igénybe. Alacsony gyakorisággal használják továbbá a menetrend szerinti helyi és helyközi autóbuszokat, valamint a vasutat, amelyeknél inkább havi, évi vagy soha kategóriában jelennek meg a válaszok.

24. ábra Közlekedési módok kihasználtságának megoszlása

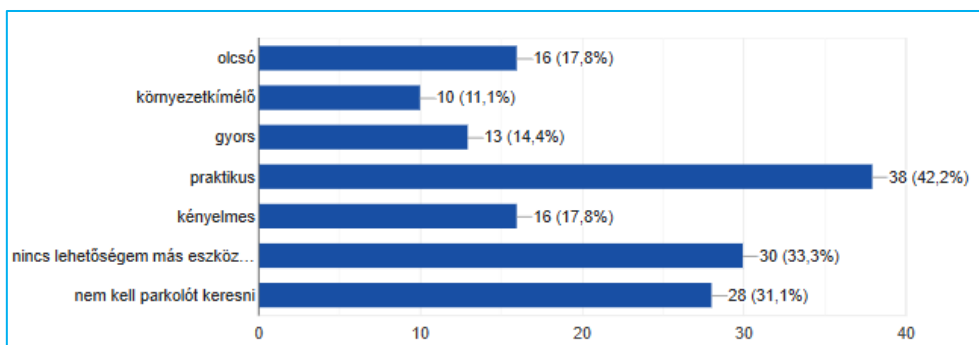


Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

Helyi autóbusz-közlekedés

A válaszadók közül a helyi autóbusz-közlekedést a többség (66,5%) egyáltalán nem használja, 28,4%-uk csak alkalmanként veszi igénybe, és mindössze 5,1% közlekedik vele rendszeresen. A használat legfőbb okai között szerepel a praktikum, az, hogy nincs más közlekedési lehetőségük, valamint hogy nem kell parkolóhelyet keresni.

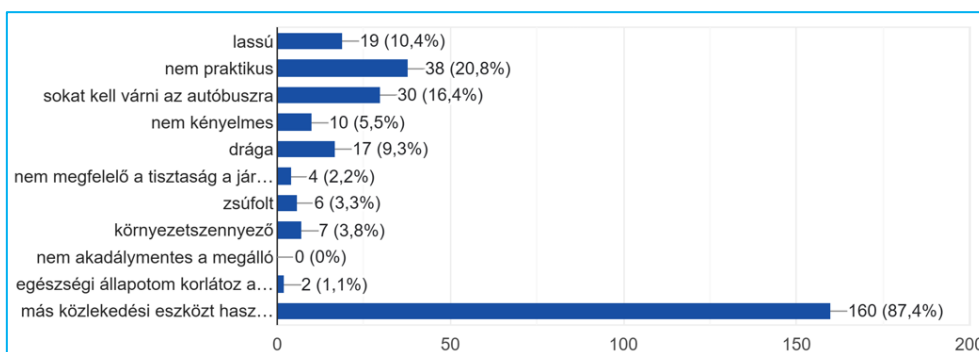
25. ábra helyi autóbusz-közlekedés használatának okai



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A helyi autóbusz-közlekedést nem használók leggyakoribb indokai, hogy más közlekedési eszközt vesznek igénybe (87,4%), nem tartják praktikusnak (20,8%), valamint sokat kell várni az autóbuszra (16,4%).

26. ábra a helyi autóbusz-közlekedés problémái



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A válaszok alapján az autós közlekedés helyett a helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedést legnagyobb arányban rövidebb várakozási idő (53,1%) esetén választanák. Jelentős vonzerőt jelentene továbbá a biztonságos kerékpártárolási lehetőségek kialakítása a megállóokban (41,2%), valamint modernebb autóbuszok üzembe állítása (33,9%).

A lakossági kérdőív szöveges válaszai alapján Gyula helyi buszközlekedésével kapcsolatban a következő **visszatérő javaslatok és problémák** azonosíthatók:

Visszatérő problémák:

- **Ritka járatsűrűség**
- **Korlátozott lefedettség:** több városrész egyáltalán nem elérhető helyi járással, vagy csak többszöri átszállással lehet megközelíteni.
- **Nem megfelelő menetrend:** a buszok nem illeszkednek a vonatok és más helyközi járatok indulásához, emiatt a közlekedés kiszámíthatatlan.
- **Magas ár és aránytalan szolgáltatás:** többen drágának érzik a jegyárakat a kínált szolgáltatáshoz képest.

- **Kisvárosi távolságok és alternatívák:** sokan úgy vélik, Gyulán gyalog, kerékpárral vagy autóval gyorsabban és rugalmasabban el lehet jutni bárhová, ezért a busz kevésbé vonzó.

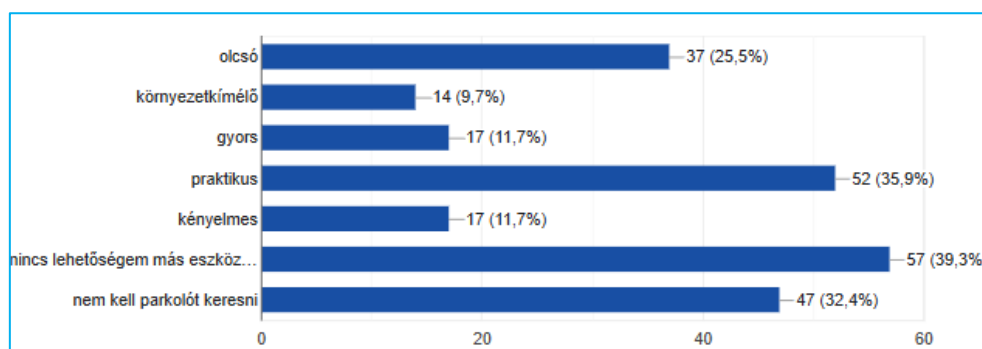
Javaslatok:

- **Járatsűrítés:** félóránkénti vagy annál gyakoribb közlekedés, valamint esti és hétvégi pluszjáratok bevezetése.
- **Útvonalbővítés és új megállók:** több városrész, lakótelep, bevásárlóközpont (Tesco, Lidl, Interspar) bekapcsolása a hálózatba.
- **Menetrend összehangolása:** a vonatok érkezéséhez és indulásához igazított helyi buszközlekedés.
- **Olcsóbb vagy ingyenes közlekedés:** többen javasolták a díjak csökkentését, esetleg a hódmezővásárhelyi példához hasonló ingyenes helyi közlekedést.
- **Kisebb, környezetbarát buszok:** elektromos, kisebb kapacitású járművek beállítása, amelyek költséghatékonyabban, sűrűbben tudnának járni.
- **Akadálymentesítés és megállófejlesztés:** fedett, védett, könnyebben megközelíthető megállók kialakítása, különösen az idősebbek és kisgyermekesek számára.

Helyközi autóbusz-közlekedés

A válaszadók megoszlása szerint a helyközi autóbusz-közlekedést 46,7% soha nem használja, 47,8% eseti jelleggel veszi igénybe, míg rendszeresen mindössze 5,5% közlekedik így. A helyközi autóbusz-használat leggyakoribb okai között szerepel a praktikum, a más közlekedési lehetőség hiánya, a parkolóhely-keresés elkerülése, illetve, hogy olcsónak mondható.

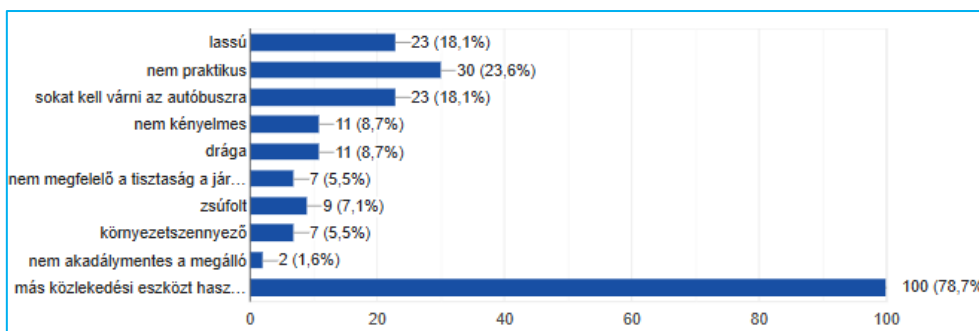
27. ábra Helyközi autóbusz-közlekedés használatának okai



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A válaszadók 78,7%-a azért nem használja a helyközi autóbusz-közlekedést, mert más közlekedési eszközt vesz igénybe. Jelentős arányban említették továbbá, hogy a busz nem praktikus (23,6%), lassú (18,1%) vagy sokat kell várni rá (18,1%).

28. ábra a helyközi autóbusz-közlekedés problémái



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A lakossági kérdőív szöveges válaszai alapján Gyula helyközi buszközlekedésével kapcsolatban a következő **visszatérő javaslatok és problémák** azonosíthatók:

Visszatérő problémák:

- **Ritka járatok:** sokan panaszkodtak a járatok alacsony gyakoriságára, különösen este és hétfvégén.
- **Zsúfoltság:** főként a diákok által használt időszakokban (délután 3–4 óra között) gyakori a túlzásúfoltság, emiatt kényelmetlen az utazás.
- **Magas árak:** többen drágának tartják a helyközi buszozást, különösen ha családtagok együtt utaznak, mert ilyenkor az autó költsége kedvezőbb.
- **Hiányos lefedettség:** egyes városrészekben kevés megálló van, vagy a járatok nem érintik azokat a területeket, ahová sokan utaznának.
- **Nem megfelelő menetrend és csatlakozások:** a buszok menetrendje nincs összehangolva a vonatokkal és a helyi közlekedéssel, ami megnehezíti az átszállásokat.
- **Kényelmi problémák:** a járművek tisztaságát, modernizációjának hiányát, klimatizálás hiányát többen nehezményezték.

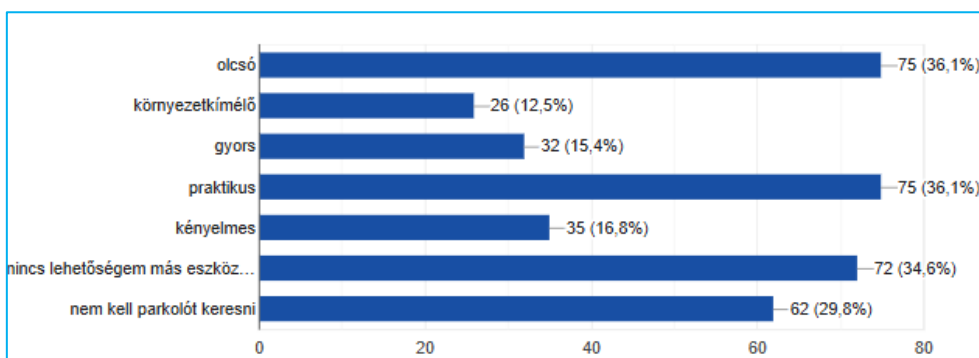
Javaslatok:

- **Járatsűrítés:** több járat, különösen csúcsidőben, valamint esti és hétfégi időszakban.
- **Nagyobb kapacitású vagy több jármű a zsúfolt időszakokban:** különösen a diákok utazási idejében.
- **Menetrend összehangolása:** a vonatokhoz és helyi buszokhoz igazított indulási és érkezési idők.
- **Díjcsökkentés vagy ingyenesség:** többen javasolták a viteldíjak mérséklését, illetve az ingyenes helyközi közlekedés bevezetését.
- **Modern, környezetbarát járművek:** klimatizált, alacsonypadlós, akadálymentesített és kisebb, de sűrűbben közlekedő buszok.
- **Több megálló és kiterjedtebb útvonalhálózat:** a városrészek jobb bekapcsolása a helyközi közlekedésbe.

Vasúti közlekedés

A válaszadók 21,8%-a soha nem használja a vasúti közlekedést, 70,2%-uk eseti jelleggel veszi igénybe, míg rendszeresen mindössze 8% utazik vonattal. A vasúti közlekedés használatának leggyakoribb indokai közé tartozik, hogy olcsó, praktikus, nincs más közlekedési lehetőség, valamint nem szükséges vele parkolóhelyet keresni.

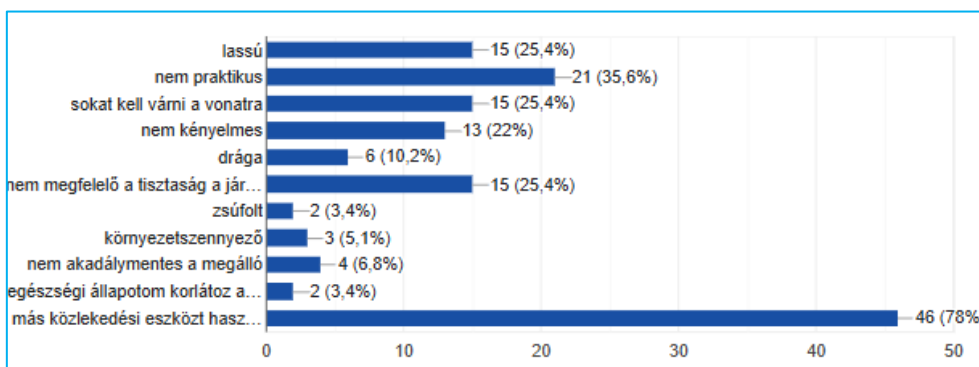
29. ábra a vasúti közlekedés előnyei



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A vasúti közlekedés mellőzésének leggyakoribb indokai, hogy a válaszadók más közlekedési eszközt használnak (78%), nem tartják praktikusnak (35,6%), lassúnak ítélik (25,4%), valamint az, hogy sokat kell várni a vonatra (25,4%).

30. ábra a vasúti közlekedés hátrányai



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A lakossági kérdőív szöveges válaszai alapján Gyula vasúti közlekedésével kapcsolatban a következő **visszatérő javaslatok és problémák** azonosíthatók:

Visszatérő problémák:

- **Rendszeres késések és megbízhatatlanság:** sokan panaszkodnak a vonatok gyakori késésére, ami miatt a csatlakozásokat nem lehet elérni, különösen Békéscsabán.
- **Lassúság:** a menetidő hosszú, a pályahibák és a korszerűtlen infrastruktúra miatt az utazás időigényes.

- **Elavult infrastruktúra:** a vasútállomás rossz állapotban van, hiányzik a korszerűsítés, akadálymentesítés, a peronok alacsonyok és nehezen megközelíthetők.
- **Kényelmi és higiéniai problémák:** a vonatok tisztaságát, klimatizálás hiányát, elavult járműveket és kényelmetlen üléseket sokan kifogásolták.
- **Hiányzó közvetlen kapcsolatok:** a régebben meglévő közvetlen budapesti és szegedi járatok hiánya miatt az utazás átszállásokkal terhelt.
- **Magas árak:** többen jelezték, hogy ha ketten vagy többen utaznak, az autó költsége kedvezőbb, mint a vonaté.
- **Elhelyezkedés:** a vasútállomás távol esik a városközponttól, megközelítése körülményes.

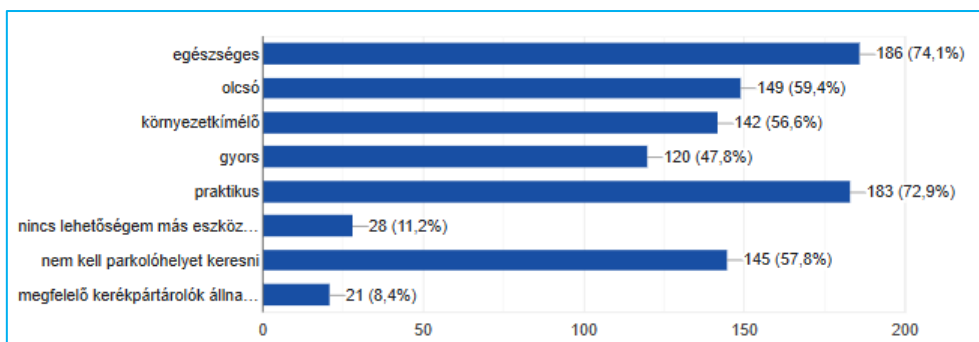
Javaslatok:

- **Menetrend javítása és pontosság:** a késések megszüntetése, a csatlakozások biztosítása, a menetrend összehangolása a helyi és helyközi buszokkal.
- **Villamosítás és pályafelújítás:** korszerű pályatest kiépítése, gyorsabb közlekedés érdekében.
- **Állomás korszerűsítése:** modern, akadálymentesített, kényelmesebb vasútállomás kialakítása.
- **Modern, kényelmes járművek:** légkondicionált, tiszta, korszerű szerelvények beállítása, az ülések és belső terek korszerűsítése.
- **Közvetlen járatok visszaállítása:** különösen Budapest és Szeged irányába, a turizmus és a mindennapi közlekedés támogatására.
- **Jegyárak mérséklése vagy ingyenesség:** többen szorgalmazták a díjak csökkentését, illetve állami támogatással ingyenessé tételét.
- **Jobb hozzáférés:** biztonságos kerékpártárolók, P+R parkolók kialakítása az állomás közelében.

Kerékpáros/elektromos rolleres közlekedés

A válaszadók 8,7%-a nem használ rendszeresen kerékpárt vagy elektromos rollert, 18,5%-uk kizárólag ezekkel közlekedik, míg a többség (72,7%) a kerékpár vagy roller mellett más közlekedési eszközt – például személygépkocsit vagy motorkerékpárt – is igénybe vesz. A kerékpár vagy elektromos roller használatának leggyakoribb indokai közé tartozik, hogy egészséges, praktikus, olcsó, valamint nem szükséges parkolóhelyet keresni. Emellett sokan környezetkímélő jellegét is fontos szempontként említették.

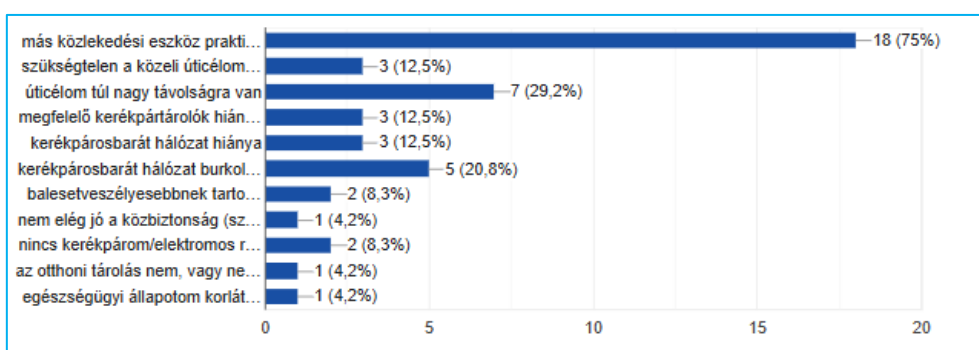
31. ábra kerékpárral/elektromos rollerrel való közlekedés előnyei



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A közlekedési eszközt nem használó válaszadók 75%-a azért nem használ kerékpárt vagy elektromos rollert Gyulán, mert más közlekedési eszközt praktikusabbnak tart. További gyakori indok, hogy az úti cél túl nagy távolságra van, a kerékpárosbarát hálózat burkolatának minősége nem megfelelő, illetve hiányos a kerékpáros infrastruktúra (például tárolók vagy hálózat hiánya). Kisebb arányban említették a közlekedés balesetveszélyességét, a megfelelő biztonság hiányát, valamint az eszköz vagy a tárolási lehetőség hiányát.

32. ábra a kerékpáros/elektromos rolleres közlekedés hátrányai



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A válaszadók 83,9%-a jelezte, hogy autó helyett választaná a kerékpárt vagy az elektromos rollert, míg 16,1% nem váltana erre a közlekedési módra.

Az autóról való áttérés leggyakoribb feltételei között szerepelne a több összefüggő kerékpárosbarát útvonal kialakítása (72,4%), a jobb forgalombiztonság (58,3%) és a jobb közbiztonság (31,6%).

A kérdőív fontos részét képezte a város kerékpáros úthálózatával való elégedettség felmérése. A válaszadók 36,8%-a szerint a városrész, ahol laknak nem érhető el közvetlenül a meglévő hálózaton keresztül. 35,7%-uk szerint a városrész, ahol laknak, könnyen és biztonságosan megközelíthető a meglévő útvonalakon. 16,4% úgy véli, hogy a városrész önmagában jól ellátott kerékpáros úthálózattal, míg 27,1% szerint az adott városrész önmagában nincs jól ellátva. Mindössze 7,1% nyilatkozott úgy, hogy a városrész, ahol lakik vagy dolgozik, túl messze van ahhoz, hogy kerékpárral induljon útnak.

A lakossági kérdőív szöveges válaszai alapján Gyula kerékpáros/elektromos rolleres közlekedésével kapcsolatban a következő **visszatérő javaslatok és problémák** azonosíthatók:

Visszatérő problémák:

- A **kerékpárutak állapota** sok helyen rendkívül rossz, balesetveszélyes (pl. Vértanúk útja, Csabai út, Temesvári út, Henyei út). Többen jelezték, hogy inkább a **járdán vagy az úttesten** közlekednek a rossz minőség miatt.
- Az **úthálózat széttagolt**, a kerékpárutak nem egybefüggők, gyakran megszakadnak vagy rosszul csatlakoznak (különösen körforgalmaknál és főbb csomópontoknál). Ez **lassítja és veszélyezteti** a közlekedést.
- A közlekedési **csomópontoknál és átvezetésekben** hiányzik a biztonságos megoldás, több helyen **életveszélyesnek** tartják az áthaladást (pl. Béke sugárút, Ajtóssy utca, Göndöcs kert előtti szakasz).
- Sok városrészből nem lehet biztonságosan eljutni **kerékpárúton a belvárosba, a vasútállomásra vagy az iskolákba**.
- A **parkoló autók** gyakran akadályozzák a bicikliseket (pl. Jókai utca, Béke sugárút, Kossuth utca).
- A közlekedési **morál** és a **kerékpáros–autós együttélés** több hozzászóló szerint problémás.
- A **közvilágítás hiánya** néhány szakaszon (pl. Temesvári út) biztonsági kockázat.

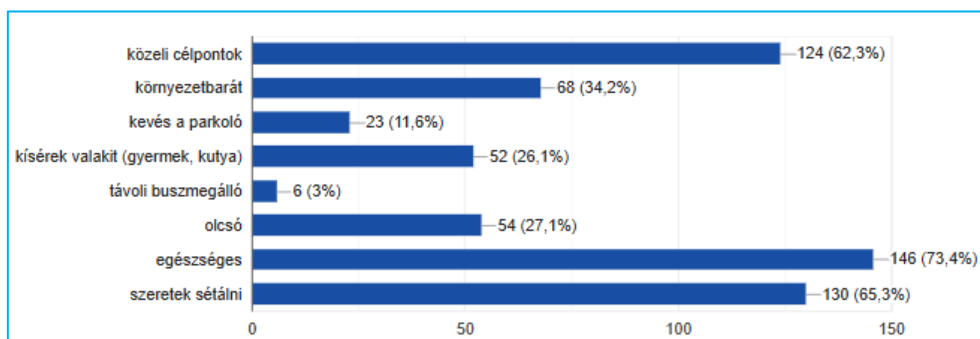
Javaslatok:

- A **meglévő kerékpárutak sürgős felújítása**, rendszeres karbantartása, jobb minőségű burkolatok alkalmazása.
- **Új, egybefüggő kerékpárutak építése** a hiányzó városrészek felé (pl. Béke sugárút teljes hosszában, Gyula–Elek közötti szakasz, Ajtóssy utca, Madách utca, Várfürdő és Implom iskola környéke).
- A kerékpárutak **jobb összekötése**, hálózatos szemléletű fejlesztés (különösen a körforgalmaknál és főbb bevezető utakon).
- **Biztonságosabb átkelések** kialakítása útkereszteződésekben és körforgalmaknál.
- **Több kerékpártároló** létesítése, mivel a lopások száma nő.
- **Elektromos rollermegosztó rendszer bevezetése**, megfelelő szabályozással és kijelölt tárolóhelyekkel.
- **Oktatási és szemléletformáló programok** a kerékpáros közlekedés szabályairól, különösen iskolásoknak.

Gyalogos közlekedés

A válaszadók 71,8%-a rendszeresen gyalog közlekedik, míg 28,2%-uk nem. A gyaloglás leggyakoribb okai közé tartozik, hogy egészséges, a célpontok könnyen elérhetők gyalog, szeretnek sétálni, valamint nem igényel parkolóhely-keresést.

33. ábra a gyalogos közlekedés előnyei



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A lakossági kérdőív szöveges válaszai alapján Gyula kerékpáros/elektromos rolleres közlekedésével kapcsolatban a következő **visszatérő javaslatok és problémák** azonosíthatók:

Visszatérő problémák:

- A **járdák rossz állapota**: töredezett, keskeny, szintkülönbségekkel terhelt, sokszor balesetveszélyes, esőben és hóban nehezen járható.
- Az **akadálymentesítés hiánya**: babakocsival, kerekesszékekkel vagy idősebbek számára sok szakasz járhatatlan.
- **Megszűnő vagy hiányzó járdaszakaszok**: több városrészben egyáltalán nincs járda, a gyalogosok kénytelenek az úton közlekedni.
- **Elégtelen gyalogátkelők**: kevés zebrával találkoznak a külvárosban és a forgalmasabb csomópontokban.
- **Biztonsági problémák**: rossz közvilágítás, autósok és kerékpárosok szabályszegése, járdán közlekedő rolleresek.

Javaslatok:

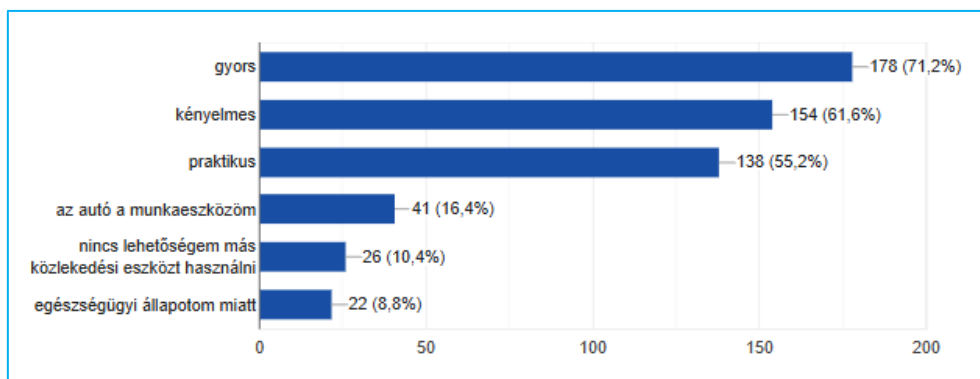
- A **járdák felújítása, karbantartása és szélesítése**, különösen a belvárosban és a lakóövezetekben.
- **Akadálymentesítés bővítése**, hogy babakocsival és kerekesszékekkel is biztonságosan lehessen közlekedni.
- **Több kijelölt gyalogátkelőhely** kialakítása a forgalmas csomópontokban (pl. vasútállomás, főbb utcák kereszteződései).
- **Rendszeres ellenőrzés és fenntartás** a járdák állapotának megőrzése érdekében.
- **Zöldfelületek és közvilágítás karbantartása**, valamint padok elhelyezése a pihenéshez.

- **Közlekedési szabályok betartatása:** nagyobb rendőri jelenlét a zebránál, a járdán közlekedő kerékpárosok és rollerek ellenőrzése.

Autós közlekedés

A válaszadók 55,1%-a rendszeresen használja az autót közlekedésre, 36,9%-uk eseti jelleggel, míg 8% egyáltalán nem veszi igénybe. Az autós közlekedés leggyakoribb okai közé tartozik, hogy gyors, kényelmes, praktikus, valamint egyesek számára a munkavégzéshez elengedhetetlen eszköz.

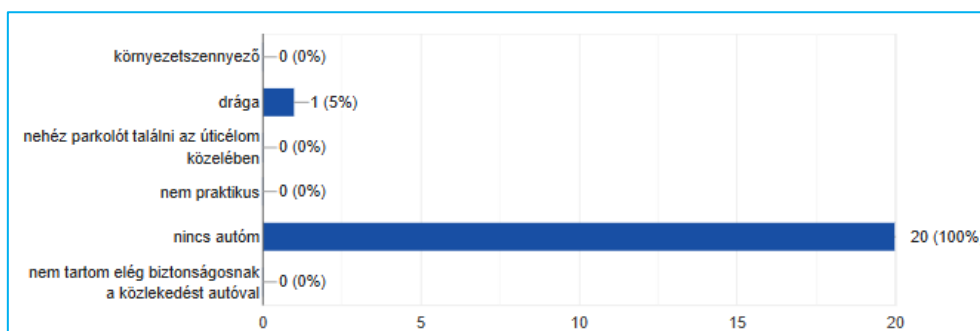
34. ábra az autóval való közlekedés okai



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A válaszadók közül azok, akik nem használnak rendszeresen autót, döntő többségben (100%) azért nem teszik, mert nincs saját gépjárművük.

35. ábra az autóval való közlekedés hátrányai



Forrás: kérdőíves felmérés, saját szerkesztés

A lakossági kérdőív szöveges válaszai alapján Gyula autós közlekedésével kapcsolatban a következő **visszatérő javaslatok és problémák** azonosíthatók:

Visszatérő problémák:

- **Úthálózat állapota:** sok panasz érkezett a kátyúkra, az elhasználódott, keskeny és rossz minőségű utakra, valamint a belvárosi és külvárosi útszakaszok (pl. Bocskai utca, Réz József utca, Törökzugi tó környéke, elkerülő út) rossz állapotára.
- **Parkolási nehézségek:** különösen a belvárosban, hivataloknál, kórház környékén és a lakótelepeknél tapasztalható kevés parkolóhely, magas padkák, illetve szabálytalan parkolás.
- **Forgalmi torlódások:** főként csúcsidőben, a belvárosban és nagyobb kereszteződésekben (pl. Sarkadi út – Csókos út, Béke sugárút – Jókai utca).
- **Keskeny utcák, beláthatatlan csomópontok:** sok panasz érkezett a kétoldali parkolásra szűk utcákban (pl. Wesselényi utca, Ív utca), ami akadályozza a közlekedést.
- **Közlekedési morál és biztonság:** több válaszadó említette a gyenge közlekedési kultúrát, a gyalogosok és kerékpárosok szabályismeretének hiányát, valamint a közúti balesetvesélyt.

Javaslatok:

- **Útfelújítások, útszélesítések:** a kátyúk megszüntetése, tartós aszfaltozás, jobb útburkolat és forgalmasabb mellékutak javítása.
- **Parkolóhelyek bővítése:** új parkolók, parkolóházak és mélygarázsok építése; belvárosi lakosok számára kedvezményes vagy ingyenes parkolás.
- **Forgalom szabályozása:** egyirányúsítás szűk utcákban, körforgalmak létesítése problémás kereszteződésekben, intelligens lámpák bevezetése.
- **Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése:** több biztonságos kerékpárút, illetve a parkolások korlátozása bizonyos helyeken a kerékpársávok kijelölése érdekében.
- **Szemléletformálás és oktatás:** közlekedési szabályok oktatása már iskolás kortól, a közlekedési morál javítása.

3.3.8.4 Vasúti utasforgalom az utasfelvételi adatok alapján

- A gyulai vasútállomás mérési eredményei szerint reggel 6–10 óra között 210 fő szállt fel, 124 fő szállt le. Ez jelzi, hogy a vasút főként ingázási célú, kifelé irányuló forgalmat bonyolít.
- A délutáni időszakban (14–18 óra) a felszállók száma (160 fő) szintén magas, de a leszállókhoz (76 fő) képest arányaiban csökken. Ez arra utal, hogy a vonatot elsősorban Gyulából történő reggeli eljutásra, és a délutáni visszaérkezésre használják.

3.3.8.5 Autóbuszos utasforgalom az utasfelvételi adatok alapján

- Kiemelkedő terhelés a belvárosi és intézményi megállóknál:

- Rendelőintézet: kiemelkedő forgalom (héten 495 felszálló, 296 leszálló). Az egészségügyi intézményhez való kapcsolódás, valamint a központi elhelyezkedés miatt meghatározó csomópont.
- Szövetkezeti bolt I.: erős forgalom, főleg belváros felé utazók esetén (összesen 214 felszálló).
- Kórház megálló: mérsékelt, de kétirányú forgalom, hétvégén erősebb terheléssel (összesen 69 leszálló, 83 felszálló).
- Kossuth tér és Várfürdő: turisztikai és központi funkciókhoz kötődő, kiegyenlítettebb hétköznapi és hétvégi használat.
- Kisebb terhelés mutatkozik a peremkerületi és oktatási megállókban:
 - Implom Iskola és Iskola utca: alacsony forgalom, döntően diákok és helyi lakosság veszi igénybe.
 - Bölcsőde megálló: mérsékelt igénybevétel, de a hétvégi adatok alapján itt is stabil utasszám mutatkozik.
 - Dénesmajor: periférikus településrész, kis utasforgalommal (összesen 31 leszálló, 35 felszálló).

A projektlista, és a cselekvési terv kialakításánál az igényfelmérésben megismert fejlesztési igényeket figyelembe vesszük, a megvalósítható elemeket a dokumentumba beépítjük.

3.4 A problémák azonosítása

3.4.1 Térségi kapcsolatok

- Monocentrikus várostérség: Gyula a gazdasági, turisztikai, közigazgatási és intézményi központ → a környező településekről (Kétegyháza, Elek, Lőkösháza) a napi ingázás szinte kizárólag ide irányul.
- Transzítforgalom: az állami és önkormányzati utak a belvároson keresztül vezetik át a forgalmat (turizmus + határforgalom miatt).
- Gyenge településközi kapcsolat: a környező települések (Elek, Kétegyháza, Lőkösháza) közötti forgalmi kapcsolatok másodlagosak, minden fő közlekedési áramlat Gyula felé tart.

- Községi közlekedés egyirányúsága: elsősorban Gyula-központú, a települések egymás közti elérhetősége közvetlenül gyenge.
- Modal split: a magas motorizáció Gyulán + a gyengébb közösségi kapcsolatok a kisebb településeken → az autó vált domináns közlekedési eszközzé.

3.4.2 Gyula településszerkezete

- Főutak és belvárosi utak túlterhelése: a városrészeket összekötő utak (pl. Béke sugárút, Honvéd utca, Vár–Kossuth–Városház utca tengely) egyszerre látják el a helyi és az átmenő forgalmat.
- Hiányzó elkerülőutak: az északi elkerülő nem zárja ki teljesen az átmenő forgalmat, turisztikai csúcsidőben továbbra is belvárosi torlódások alakulnak ki.
- Vegyes funkciójú utak: ugyanazok az utak szolgálják a gépjármű-, a kerékpáros- és a gyalogos közlekedést → konfliktusok.
- Parkolási igények koncentrálódása: belvárosban és turisztikai attrakciónál erős parkolási nyomás, más városrészekben kihasználatlan kapacitás.
- Szórt beépítésű külterületek: külvárosi lakóterületek és kertvárosias övek nagyobb távolságra vannak a központi szolgáltatásoktól, közösségi közlekedés szempontjából nehezen lefedhetők.

3.4.3 Közúti közlekedés

- A térség közúthálózata sugaras szerkezetű → Gyula túlzottan központi szerepben van, minden forgalom rajta keresztül halad.
- A 44-es főút forgalmi terhelése kiemelkedő (8 000+ E/nap), különösen Békéscsaba irányában.
- Transzit- és teherforgalom még mindig érinti a városrészeket, a déli elkerülő ellenére.
- Határátkelő felé irányuló közúti forgalom intenzív, nemzetközi teherforgalommal.
- Mellékutak több irányban alacsonyabb kapacitásúak, forgalomtechnikai hiányosságokkal.
- Elek és Lőkösháza közúti elérhetősége korlátozott, alacsony forgalom, peremhelyzet.

3.4.3.1 Parkolás

- Parkolási problémák Gyula belvárosában (túlterheltség turisztikai szezonban, nem elegendő férőhely, szabálytalan parkolás).

3.4.3.2 Elektromobilitás

- Elektromos töltőinfrastruktúra Gyulán még szűkös, a járás többi településén teljesen hiányzik.

3.4.4 Közösségi közlekedés

3.4.4.1 Vasút

- Gyula vasútvonalai regionális jelentőségűek, nincs bekapcsolódás országos távolsági tengelybe.
- Eleknek nincs vasúti kapcsolata → teljesen kiesik a rendszerből.
- Lőkösháza vasúti határállomás, de inkább logisztikai funkcióval bír, az utasforgalom korlátozott.
- Gyulán a vasútvonal végponti jellege miatt kevésbé versenyképes más irányokba.

3.4.4.2 Helyközi autóbusz

- Gyula központi szerepe túlzott → kisebb települések kapcsolatfüggése Gyulától.
- Eleken, Kétegyházán és Lőkösházán alacsonyabb járatsűrűség, kevesebb alternatíva.
- Menetrend elsősorban munkanapokra igazodik, kevés esti és hétvégi elérhetőség.
- Átszállások sokszor szükségesek → idővesztés, kényelmetlenség.

3.4.4.3 Helyi autóbusz

- Gyulán a helyi buszhálózat alapfunkciókat ellát, de alacsony intenzitású, ritka követési idővel.
- Csak két vonal működik, korlátozott lefedettséggel.
- Turisztikai és szezonális igényekhez nem igazodik kellően.
- A járás más településein nincs helyi közösségi közlekedés → helyközi járatok részben betöltik ezt a szerepet, de nem optimális (díjszabás, menetrend, rugalmasság).
- Jelentős utasforgalom az autóbuszhálózat egyes a város belvárost érintő járatokon (Rendelőintézet, Kossuth tér) kiugró terhelés, míg más városrészekben alig van kihasználtság.
- Infrastruktúra és hálózat egyensúlyhiánya: a buszmegállók igénybevétele között nagy eltérések vannak, ami az elérhetőségi különbségekre és a hálózatszerkezet hiányosságaira utal.

- Vasút és autóbusz közötti kapcsolat gyengesége: bár a vasútállomás forgalma jelentős, nem látszik szoros integráció a buszjáratokkal (kevés adat utal átszállási funkcióra).
- Periférikus területek alacsony ellátottsága: Dénesmajor, Gyulavári és külvárosi megállók kis utasforgalma rámutat a hálózat gyenge lefedettségére.
- Turisztikai csúcsforgalom kezelése: hétvégén és nyári szezonban a Várfürdő és a belváros környéke nagyobb nyomást gyakorol a közlekedési hálózatra, amit a jelenlegi busz- és parkolási rendszer nem kezel hatékonyan.

3.4.5 Kerékpáros közlekedés és mikromobilitás

- Várostérség településeiben (Elek, Kétegyháza, Lőkösháza) a gyalogos- és kerékpáros infrastruktúra sokszor alapellátási szintű, nem akadálymentes, balesetveszélyes.
- Eleken, Kétegyházán részleges hálózatok vannak, de belső összeköttetések hiányosak.
- Lőkösházán nincs kijelölt kerékpáros infrastruktúra → közlekedésbiztonsági kockázatok.
- Várostérségi kapcsolatok hiányoznak (pl. Gyula-Elek, Gyula-Kétegyháza, Gyula-Lőkösháza között).
- Gyulán a kerékpárút-hálózat szakaszos, nem alkot teljes, összefüggő rendszert. Az elmúlt évtizedben lassú ütemű fejlődés: 2014–2019 között nem történt bővítés, 2020-tól mérsékelt növekedés.
- Kerékpáros és gyalogos közlekedés egyes helyeken közös felületen → konfliktushelyzetek.
- Településközi biztonságos kerékpáros elérhetőség hiánya → ingázók, diákok, határ menti forgalom számára problémás.
- Hálózat bővítése lassú ütemű, fejlesztések nem elégítik ki a növekvő igényeket.
- Mikromobilitási eszközök (e-roller, e-bike) infrastruktúrája a kiépítési szakaszban tart. Gyulán 2025 nyarán indult közösségi e-roller szolgáltatás. A várostérségi településeken közösségi járműmegosztó-szolgáltatás nem elérhető.

3.4.6 Gyalogos közlekedés

- Egyenetlen fejlettségű gyalogos infrastruktúra (belváros magas színvonalú, peremkerületek és kisebb települések hiányosak).
- Töredezett, kátyús, szűk járdák, részben hiányzó hálózat (különösen intézményekhez vezető útvonalaknál).
- Biztonságos gyalogátkelők hiánya főutak mentén (pl. Béke sugárút, Temesvári út, Csabai út).
- Turizmus miatt szezonális: nyári csúcsidőszakban torlódások, gyalogos-gépjármű konfliktusok.

3.4.7 Forgalmi adatokból következtethető problémák

3.4.7.1 Nagy forgalmi terhelés Gyula belterületén

- A legterheltebb csomópontok (pl. Vértanúk útja – Béke sgt. körforgalom, Kossuth u. – Vár u. – Nagyváradi út) 4000–6700 EÁNF/nap forgalmat bonyolítanak.
- Ezek jórészt személygépkocsi forgalomból tevődnek össze → egyértelmű autódominancia.
- A belvárosi csomópontokban egyszerre van jelen:
 - átmenő forgalom,
 - helyi lakossági közlekedés,
 - turisztikai forgalom.

3.4.7.2 Jelentős nehézgépjármű és autóbusz-forgalom

- Egyes csomópontokban (pl. Vértanúk útja – Béke sgt., Kossuth utca) kimutathatóan magas a tehergépjármű- és autóbuszforgalom.
- A Dobozi úti csomópontban is van napi 20–40 nehézgépjármű, ami egy lakóövezeti területen átmenő forgalmat eredményez.

3.4.7.3 Kerékpáros forgalom alacsony aránya

- Valamennyi mérőponton regisztrált kerékpárforgalom van (pl. Kossuth u. – Vár u. – Nagyváradi út: 250–300 kerékpár/nap).
- Az autós forgalomhoz képest aránya alacsony (<5–8%), de bizonyítja az igényt → hiányzik a biztonságos, hálózatos infrastruktúra, ami növelhetné a modal split-ben az arányát.

3.4.7.4 Elkerülő utak forgalomcsillapító hatása korlátozott

- A Temesvári úti déli bekötő körforgalomnál viszonylag alacsony forgalom (~450–480 EÁNF/nap).
- A 44-es elkerülő kapcsolata azonban már magas terheltséget mutat (kb. 6000 EÁNF/nap), főleg a személygépkocsik és nehézgépjárművek miatt.

4 CÉLRENDSZER

4.1 Jövőkép

Gyula fenntartható városfejlesztési stratégiája (FVS) alapján a város jövőképe:

„2030-ra Gyula a térség fenntartható fejlődésének egyik motorja, amely a fürdővárosi hagyományokra, kulturális örökségére és turisztikai vonzerejére építve biztosít magas életminőséget a helyieknek és a látogatóknak egyaránt. A város a határ menti fekvéséből fakadó lehetőségeket kihasználva a térségi együttműködés központja, ahol az egészséges környezet, a minőségi szolgáltatások, a megújuló energia és a körforgásos gazdálkodás erősíti a gazdasági és társadalmi rezilienciát.”

A jövőképből a SUMP-ra érvényesítendő célok összefoglalóan:

1. „Fenntartható fejlődés motorja” → Fenntartható mobilitás központja
2. „Fürdővárosi hagyományok, kulturális örökség, turizmus” → Turisztikai mobilitás
3. „Magas életminőség biztosítása” → Élhető közlekedési környezet
4. „Határ menti fekvés és térségi együttműködés” → Regionális és nemzetközi közlekedési kapcsolatok
5. „Egészséges környezet, megújuló energia, körforgásos gazdálkodás” → Klímabarát közlekedés
6. „Gazdasági és társadalmi reziliencia” → Rugalmas és ellenálló, illetve alkalmazkodó mobilitási rendszer

4.2 Átfogó célok

1. Élhető és belső kohéziójában erős Gyula-várostérség

- A város és a környező települések elérhetőségének és belső közlekedési kapcsolatainak fejlesztése.
- A fenntartható közlekedési módok (kerékpár, gyaloglás, közösségi közlekedés) előtérbe helyezése.
- A történelmi városmag és az örökségi értékek védelme, turisztikai attrakciókhoz való hozzáférés javítása.
- Digitális megoldások alkalmazása a közlekedési rendszerekben és a közszolgáltatásokban.

2. Klímabarát és reziliens Gyula-várostérség

- Felkészülés a klímaváltozás hatásaira, városi zöld- és kék infrastruktúra fejlesztése.
- Energiahatékonyság növelése közintézményekben és lakóingatlanokban.

- Megújuló energiaforrások használata, körforgásos megoldások támogatása.
- A természeti értékek – pl. Körös menti ökoszisztéma – megőrzése a közlekedésfejlesztés során.

3. Gondoskodó és befogadó Gyula-várostérség

- Társadalmi kohézió és esélyegyenlőség erősítése, közszolgáltatások fejlesztése.
- A fiatalok helyben maradásának segítése minőségi oktatással és kulturális kínálattal.
- Községi identitás, hagyományőrzés és turisztikai értékek erősítése.
- Akadálymentes, minden korosztály számára biztonságos közlekedési környezet.

4. Versenyképes és együttműködő Gyula-várostérség

- Helyi gazdaság és foglalkoztatás ösztönzése.
- A turizmushoz kapcsolódó infrastruktúra és közlekedési szolgáltatások fejlesztése.
- Barnamezős területek újrahasznosítása, fenntartható ipari fejlesztések támogatása.
- Határ menti, járási és regionális együttműködések erősítése.

4.3 Közlekedés-stratégiai célok

1. Tudatos mobilitási kultúra kialakítása

- Lakossági szemléletformálás a fenntartható közlekedésről.
- Oktatási programok és rendezvények szervezése.
- Részvételi tervezés ösztönzése, fórumok és digitális eszközök bevonása.
- Jó gyakorlatok átvétele más határ menti és turisztikai városoktól.

2. Fenntartható közlekedési rendszer fejlesztése

- Kerékpáros és gyalogos útvonalak hálózatos fejlesztése.
- Községi közlekedés színvonalának javítása.
- Környezetbarát közlekedési megoldások előtérbe helyezése.

3. Regionális és határon átnyúló mobilitás erősítése

- Gyula és járása összekapcsolása Békéscsabával, Debrecennel és a romániai Araddal.
- Menetrendek összehangolása, átszállási lehetőségek fejlesztése.
- Infrastruktúra korszerűsítése a fő közlekedési tengelyeken.

4. Városi és várostérségi közösségi közlekedés korszerűsítése

- Környezetbarát buszok bevezetése, járműflotta fiatalítása.

- Menetrendi fejlesztések és rugalmas közlekedési megoldások.
- P+R, B+R parkolók és intermodális csomópontok létrehozása.

5. Elektromobilitás és mikromobilitás ösztönzése

- Elektromos töltőpontok bővítése közintézményeknél és frekventált helyeken.
- Közbringa- és e-roller rendszerek szabályozott bevezetése.
- Lakosság és turisták tájékoztatása az e-mobilitás előnyeiről.

6. Digitális és okos közlekedési megoldások

- Intelligens forgalomirányítás és digitális utastájékoztatás fejlesztése.
- Mobilapplikációk és valós idejű menetrendek bevezetése.
- Közlekedési adatok gyűjtése és felhasználása a tervezéshez.

7. Turisztikai és rekreációs mobilitás fejlesztése

Gyula mint fürdőváros és kulturális központ, külön figyelmet igényel a turisztikai forgalom fenntartható kezelésében. A cél, hogy a város és a várostérség területén a turisztikai attrakciók biztonságosan, kényelmesen és környezetbarát módon legyenek megközelíthetők.

- Kerékpáros és gyalogos útvonalak összekapcsolása a fő turisztikai helyszínek (Gyulai Vár, Várfürdő, belváros, Körös-part) között.
- Ideiglenes közlekedési intézkedések fesztiválok és nagyrendezvények idejére (pl. forgalomcsillapítás, ideiglenes P+R).
- Turisztikai közlekedési szolgáltatások támogatása (pl. a szezonálisan üzemelő városnéző kisbusz elektromos shuttle-járáttá fejlesztése).
- Információs és digitális megoldások fejlesztése a turisták tájékoztatására (pl. többnyelvű utastájékoztatás, mobilapplikáció).

4.4 Rövid távon megvalósítandó célok

1. Kerékpáros és gyalogos közlekedés fejlesztése

- Hiányzó szakaszok megépítése a városban és a járási településeket összekötve.
- Biztonságos átkelők, kerékpártárolók kihelyezése.

2. Közlekedésbiztonság növelése

- Kritikus csomópontok biztonságosabbá tétele.
- Forgalomcsillapítás a lakóterületeken.

3. Közösségi közlekedés optimalizálása

- Menetrendek igazítása a munkába és iskolába járáshoz.
- Igényvezérelt kisbuszjáratok indítása a városon belül vagy a városközpont a távoli városrészek (pl. Gyulavári) között.

4. Szemléletformálás és közösségi programok

- Autómentes napok, kerékpáros és családi rendezvények.
- Közlekedésbiztonsági kampányok.

4.5 Összefüggések

A városi fenntarthatóság és a közlekedési rendszerek szerepe

A városi fenntarthatóság előmozdítása napjaink egyik legfontosabb kihívása, amely közvetlenül kapcsolódik az éghajlatváltozáshoz, a társadalmi jóléthez és a gazdasági fejlődéshez. Ennek egyik kulcseleme a közlekedési rendszerek és a területhasználat egységes, integrált kezelése. A modern városfejlesztésben egyre nyilvánvalóbb, hogy a közlekedési infrastruktúra nem önmagában létező technikai hálózat, hanem a városi élet minden aspektusát érintő tényező. A közlekedés meghatározza a lakosság mindennapi életminőségét, befolyásolja a környezet állapotát, valamint közvetlen hatással van a gazdasági versenyképességre is.

A fenntartható városi közlekedés kialakítása során olyan célkitűzések fogalmazódnak meg, mint a forgalmi torlódások csökkentése, a közlekedési rendszerek alkalmazkodóképességének növelése, a környezeti terhelés mérséklése, valamint a városi térhasználat ésszerűsítése. Ezek a célok egymással szoros összefüggésben állnak, és csak komplex, összehangolt megközelítéssel érhetők el. Egy város mobilitási stratégiája tehát nemcsak a közlekedési hálózat kiépítéséről szól, hanem átfogó társadalmi, gazdasági és környezeti programként is értelmezhető.

A torlódások mérséklése és a közlekedési igények szabályozása

A forgalmi torlódások a legtöbb nagyvárosban mindennapos problémát jelentenek, amelyek komoly gazdasági veszteségeket, egészségügyi kockázatokat és környezeti terhelést okoznak. A hagyományos megoldások – például új utak építése – rövid távon hatékonyak lehetnek, de hosszú távon nem kezelik a probléma gyökerét. Ezért a modern várospolitikák inkább a közlekedési igények tudatos szabályozására helyezik a hangsúlyt.

A többfunkciós városi területek és a „15 perces város” koncepciója – ahol a lakosok alapvető szükségleteiket gyalog vagy kerékpárral is könnyen elérhetik – Gyula esetében is releváns. A belváros–Gyulavári, illetve a városrészek közötti funkcionális kapcsolatok javítása, valamint a turisztikai attrakciók (pl. Várfürdő, Almásy-kastély, Körös-part) elérhetőségének kerékpáros és gyalogos módokon való biztosítása közvetlenül szolgálja a fenntarthatósági célokat.

A közösségi szemléletformálás jelentősége

A fenntartható közlekedés kialakítása nem képzelhető el pusztán infrastrukturális beruházásokkal. A lakosság mobilitási szokásai alapvetően meghatározzák a rendszerek sikerét. Ezért fontos a szemléletformálás: autómentes napok, kerékpározást népszerűsítő kampányok, közösségi közlekedési kedvezmények. Gyulán a turisztikai szezonban kiemelt jelentőségű, hogy a látogatók környezetbarát módokon (közösségi közlekedés, kerékpár, sétányok) ériék el a fő attrakciókat.

A reziliencia és a multimodális közlekedés szerepe

A reziliencia a közlekedési rendszerek ellenálló képességét jelenti. Egyetlen közlekedési mód dominanciája sérülékennyé teszi a várost, míg a multimodális megoldások rugalmasságot biztosítanak. Gyulán a vasútállomás környékén és a belvárosban kialakítható intermodális csomópontok – kerékpártárolóval, közösségi autómegosztással, busz-vasút kapcsolatokkal – erősíthetik a rendszer alkalmazkodóképességét. Ez egyaránt szolgálja a lakosság és a turisták mobilitását, miközben növeli a város gazdasági vonzerejét.

Integrált várostervezés és hosszú távú célok

A közlekedés és a területhasználat összehangolt tervezése elengedhetetlen ahhoz, hogy Gyula hosszú távon is fenntartható pályára álljon. A parkolási rendszerek átalakítása csökkentheti a belvárosi forgalmat, teret nyitva a közösségi és turisztikai funkcióknak. Az elővárosi közlekedési hálózat korszerűsítése – Békéscsaba, Arad és Debrecen irányába – javítja a regionális elérhetőséget, és támogatja a gazdasági fejlődést.

Az FVS és a SUMP illeszkedése

Gyula FVS jövőképe – fenntartható fejlődés motorja, kulturális és fürdővárosi örökség, egészséges környezet, regionális együttműködés – szoros logikai láncot alkot a SUMP célrendszerével.

- **Élhetőség ↔ közlekedési környezet javítása** (forgalomcsillapítás, aktív módok támogatása).
- **Turizmus ↔ turisztikai mobilitás fejlesztése** (attrakciók fenntartható elérhetősége).
- **Regionális integráció ↔ térségi kapcsolatok** (Békéscsaba, Arad, Debrecen irányába).
- **Klímastratégia ↔ elektromobilitás, közbringa, zöld közlekedés.**
- **Reziliencia ↔ multimodális rendszer és közösségi részvétel.**

5 ESZKÖZRENDSZER

5.1 Célok és eszközök kapcsolódása

Az alábbiakban kerül bemutatásra, hogy az alkalmazni kívánt eszközök miként szolgálják a **védtelességet, a közlekedők biztonságát és elsőbbségét, a káros környezeti hatások mérséklését**, valamint a **belvárosban élők és az agglomerációból ingázók közötti közlekedési kapcsolatok rendezését**.

Szabályozás és forgalomtechnika

- Az utcák forgalomszabályozásával és egyirányúsításával olyan közlekedési hurkok alakíthatók ki, amelyek kiterelik az átmenő forgalmat a lakóövezetekből és a belvárosi területekről (pl. Újváros, Németváros), ezáltal csökkentve a zaj- és légszennyezést.
- A kétirányú kerékpáros közlekedést lehetővé tevő egyirányú utcák javítják a kerékpározás versenyképességét.
- A gyalogátkelőhelyek szintbeni kialakítása egyszerre biztosít akadálymentes megoldást a gyalogosok számára és forgalomlassító hatást az autóvezetők irányába.
- A merőleges vagy halszállás parkolás helyett bevezetett párhuzamos parkolás nagyobb teret biztosít a gyalogosoknak.
- A parkolási díjak emelése hozzájárul a parkolóhelyek kialakítási és fenntartási költségeinek csökkentéséhez, valamint ösztönzi a fenntartható közlekedési módokra való áttérést.
- Az akadálymentesítés a mozgáskorlátozottak, vakok és gyengénlátók számára elengedhetetlen. Ez magában foglalja a vezetősávok, kontrasztos és figyelmeztető burkolatok, rámpák, megfelelő közvilágítás és információs táblák biztosítását, valamint a gyalogátkelő táktilis és hangos jelzőrendszerrel való kiegészítését.

Szemléletformálás, kampányok és akciók

- Oktatási programok támogatják a védtelességet, a közlekedők biztonságos közlekedését.
- A taktikai urbanizmus eszközei felhívják a figyelmet a közterek értékére, élhetőségére.
- A szabadidős célú kerékpározásból a mindennapi, hivatásforgalmi kerékpárhasználat irányába való elmozdulás ösztönzése hosszú távon növeli a kerékpározás arányát.
- A fenntartható, aktív közlekedési módok népszerűsítése kiemelt fontosságú.

Pilot projektek

- A kísérleti programok lehetőséget adnak olyan közlekedési módok megismertetésére, amelyek saját tulajdonú eszközként nem minden háztartásban állnak rendelkezésre.

- A látens mobilitási igények pontosabban feltárhatók, ha az érintettek közvetlenül kipróbálhatják az új szolgáltatásokat.

Érdekképviselő és együttműködés

- A közösségi közlekedésben olyan közszolgáltatási szerződés kialakítása szükséges, amely egyszerűbbé és kényelmesebbé teszi a városlakók és az ingázók mindennapi utazásait, miközben vonzóvá teszi a szolgáltatást az új felhasználók számára is.
- A fejlesztéseknek biztosítaniuk kell a városrészek és fontos célpontok lefedettségét, a csúcsidőszakban sűrű követést, a buszmenetrendek vasúthoz való illeszkedését.
- A megállók és állomások gyalogos és kerékpáros megközelíthetősége akadálymentesen és kényelmesen kell hogy megvalósuljon, kiegészítve biztonságos B+R kerékpártárolók létesítésével.

5.2 Eszközök kifejtése

A 4. fejezetben bemutatott célrendszer megvalósítását a SUMP a különböző típusú, valamennyi közlekedési szakágat lefedő eszközök alkalmazásával tervezi biztosítani. Gyula várostérségének Fenntartható Városi Mobilitási Terve olyan eszközöket határoz meg, amelyek egy mintegy 37 000 fős lakosságú várostérség esetében, a meglévő önkormányzati szervezeti struktúrákhoz és a közszolgáltatások működési rendjéhez igazodva alkalmazhatók és racionálisak.

A célok elérését szolgáló eszközök közös jellemzője, hogy

- viszonylag alacsony költségvetésű, korlátozott műszaki tartalmú infrastrukturális beruházásokkal, valamint soft típusú beavatkozásokkal segítik a fenntartható közlekedés erősítését,
- a fokozatosság elvét követve moduláris módon épülnek egymásra, lehetőséget adva a kiegészítésre és bővítésre,
- a lakosság és a helyi vállalkozások bevonása folyamatos, igényeik beépítése úgy történik, hogy közben a meghatározott célok és vállalások nem sérülnek.

Az alkalmazott eszközök fő típusai a következők:

- Szabályozási és forgalomtechnikai beavatkozások: várostérségi szinten, városi szintű közúti és közösségi közlekedési fejlesztések, valamint a kerékpáros és mikromobilitási, illetve a gyalogos közlekedés fejlesztése,
- Programok és szemléletformáló kezdeményezések,
- Pilot projektek,
- Forgalomirányítási és informatikai háttérfejlesztések.

5.3 Projektek

A mobilitási tervben kidolgozott projektjavaslatok a következők:

1) Belterületi útfejlesztések:

Gyula: Csókos útja folytatása (belső keleti elkerülőút), Északi belső elkerülőút kiépítése, Csikóséri sor kiépítése, 4219. j. út Gyula város átkelési szakaszának korszerűsítése, forgalomcsillapított és korlátozott behajtási övezetek kijelölése,"

2) Közúti csomópontok fejlesztése:

Gyula 4219. j. út – Kerecsényi u. csomópont körforgalmúvá átépítése", Gyula, 44. sz. főút - 4431. j. út csomópont átépítése, Honvéd utca - Október 6. tér - Mágocsi utca, Gyula, Vértanúk útja - Honvéd utca - Bartók Béla utca, Gyula, Mágocsi utca - Szent István út

3) Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése:

Gyula-Elek kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Elek-Lökösháza kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Kétegyháza-Elek közötti turisztikai célú kerékpárút létesítése, Gyula-Kétegyháza kerékpárút létesítése a Gyula-Szabadkígyós kerékpárút projekt részeként., Gyula kerékpárosbarát települési hálózat kialakítása

4) Gyalogos infrastruktúra fejlesztése:

Gyula turisztikai és rekreációs területeinek (Vár, Várfürdő, Hőforrás, Üdülősöveget, Csigakert) gyalogskapcsolatainak javítása, Gyula-Törökzug városrész belvárosi kapcsolatainak fejlesztése, Gyula, nagy gyalogosforgalmat lebonyolító járdák és gyalogutak kapacitív fejlesztése.

- 5) Kerékpártárolók fejlesztése
- 6) Gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer
- 7) Gyula: mezőgazdasági utak karbantartása
- 8) Gyula: Közvilágítási infrastruktúra fejlesztése
- 9) Kétegyháza: Helyi piac felújítása, parkoló kialakítása
- 10) Kétegyháza: belterületi utak építése: Kastély utca, Rózsa utca, Erdő sor, Verőfény utca, Ady utca, Hősök utca, Hold utca, Széchenyi utca
- 11) Elek: Hunyadi utca (600 méter), Attila utca, Vécsey sor (1200 méter), Kazinczy utca (250 méter), Kölcsey utca aszfaltburkolattal való ellátása
- 12) Lökösháza: belterületi utak burkolatfelújítása padkarendezéssel (Alapítók útja, Petőfi, Árpád, Kossuth, Jókai, Nagykör, Arany János, Kiss Ernő, Rákóczi utcák)
- 13) Lökösháza: Kerékpársáv létesítése Lökösháza Eleki út teljes hosszában (1300 méter)
- 14) Lökösháza: Vasúti terület mellett logisztikai telephely fejlesztés
- 15) 44-es számú főút Békéscsaba-Gyula közötti szakaszának felújítása
- 16) járási szint: településközi kerékpárutak tervezése, kiépítése, meglévők felújítása
- 17) járási szint: Kerékpártárolók fejlesztése
- 18) járási szint: gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer
- 19) Meglévő köztéri kamerarendszer bővítése

- 20) Gyula: Vértanúk úti, Temesvári úti kerékpárutak fejlesztése, Széchenyi úton kerékpárút létesítése
- 21) Gyula: Halácsy - Béke sgt. Kereszteződésben körfogalom létesítése, parkolók kialakítása
- 22) Gyula: Városerdő, Fő utca aszfaltozása
- 23) Élővízcsatorna környékének rehabilitációja Szent László utcától a Kapus-hídig
- 24) Gyula Temesvári út aszfaltozása
- 25) Gyula: Nagyváradi út aszfaltozása
- 26) Lőkösháza: Akácfa utca aszfaltozása és összekötése a Bem utcával
- 27) Lőkösháza: József Attila utca aszfaltburkolatának felújítása
- 28) Elek: Szőlő sor aszfaltozása (903 méter)
- 29) Elek: Sport tér utca aszfaltozása (234 méter)
- 30) Kétegyháza: belterületi utak építése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor
- 31) Kétegyháza: Belterületi utak felújítása: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.
- 32) Belváros kerékpáros megközelítését szolgáló további kerékpáros tengelyek megvalósítása
- 33) Tömegközlekedés átalakítása igényekhez alkalmazkodó szolgáltatás nyújtásához
- 34) "A vár és Várfürdő parkolási viszonyának javítására parkoló létesítmények (garázsok) létesítése. Belváros elsősorban hivatás célú parkolási igényeinek megoldása garázs építésével"
- 35) Vasútállomás térségében intermodális csomópont kialakítása, a helyi autóbusz közlekedés és a vasúti szolgáltatás összehangolása, P+R parkoló létesítése
- 36) A vasút menti Törökzugi sort, mint szerviz utat megtartva tehermentesítő út kialakítása 44-es főútt meglévő körforgalmú csomópontjaig
- 37) Nagyváradi út – Wesselényi utca csomópont körforgalmúvá alakítása.
- 38) Törökzugi lakóterület fejlesztés feltáró úthálózata
- 39) Turisztikai és idegenforgalmi centrum megközelítését szolgáló közúti kapcsolat kialakítása a Temesvári út és Tiborc utca felől
- 40) Gyulavárit elkerülő út építése a Körös-híd szélesítésével együtt
- 41) Gyula teherforgalmi övezeti szakaszolásának megvalósítása
- 42) Dénesmajor és Feketegyarmat közötti közúti kapcsolat helyreállítása a határ menti kapcsolatok fejlesztése keretében
- 43) Gyula külterületén idegenforgalmi és turisztikai célú kerékpárutak létesítése
- 44) Fehér-Körös menti üdülő és sport célú fejlesztésekhez kapcsolódva gyalogos híd építés
- 45) Gyulát északról és keletről elkerülő út építése
- 46) Kossuth tér térségében az idegenforgalmi célú parkolás kiszolgálására a parkoló kétszintesítése
- 47) Települési úthálózati elemek fejlesztése: meglévő gyűjtőutak felújítása, új gyűjtőutak létesítése Gyula belterületén (Pomucz tér, Leiningen u. – Csabai út új gyűjtőút létesítése

- (986 m), Halácsy út – Ajtósfalva – Bodoky major – Csabai út új gyűjtőút létesítése (1790 m), Csókos út – Szélső u. új gyűjtőút létesítése (1625 m), Kisökönyjárasi feltáró gyűjtőút létesítése (1300 m))
- 48) Kerékpárutak felújítása, új kerékpárutak építése (Csabai úttól a Fehér Körös hídig 7.668 m, Kétegyházi út 750 m, Henyei út 816 m, Nürnbergi út 680 m kerékpárutak építése)
- 49) Települési úthálózati elemek fejlesztése: körforgalmú csomópontok kialakítása Gyula belterületén: Béke sgt., Jókai utca csomópont
- 50) Északi elkerülő út megépítése
- 51) Dénesmajor-Ant közúti kapcsolat megteremtése: Gyula (Dénesmajor) – Ant (Románia) közúti kapcsolatának kialakítása
- 52) Jókai utcai egyoldali kerékpársáv létesítése az Erkel tér mellett
- 53) Aranyág utca útépités
- 54) Kálvin utca (Árpád utca - Hajnal utca közötti szakasz) kétirányú kerékpáros közlekedés kialakítása
- 55) Kétegyháza kerékpárhálózat bővítése a Móra-, Márki S. utca Szent Imre utcában
- 56) Gyula-Elek, Elek-Kétegyháza, Kétegyháza-Gyula kerékpárutak tervezése
- 57) Kétegyháza: belterületi utak tervezése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor
- 58) Kétegyháza: Belterületi utak tervezése: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.
- 59) Élővíz-csatorna partrendezésének folytatása Szent László utcától keletre, Kapushídtól nyugatra
- 60) Élővíz-csatorna kotrása
- 61) Béké-sugárúti híd felújítása
- 62) Jász-Lukács utca és a Budai Nagy Antal utca között híd építése
- 63) Bodoky gyaloghíd felújítása (Erkel Ferenc Gimnáziumnál)
- 64) Gyula városi körtöltés melletti tavak rekreációja, zöldterületek fejlesztése
- 65) Mobilitási szemléletformáló programok megvalósítása: gyaloglás, kerékpáros közlekedés és közösségi közlekedés promóciója (brosúrák, közösségi média, reklámkampányok)
- 66) Útátadásokhoz kapcsolódó "Bebiciklizés" események szervezése
- 67) „Bringázz a munkába, suliba!” kampány
- 68) Távmunka, rugalmas munkaidő támogatása
- 69) Elektromos midibusz tesztüzem megvalósítása Gyulán

5.4 A projektek összehasonlító értékelése

5.4.1 Projektértékelési módszertan

A projektek értékelése a fenntartható városi mobilitástervezés folyamatának egyik legfontosabb eleme. Célja, hogy rendszerezett és átlátható módon segítse a döntéshozókat abban, mely fejlesztések érdemesek prioritást élvezni, és melyek járulnak hozzá leginkább a stratégiai irányok teljesüléséhez. A módszertan alapját a SUMP-útmutató adja, amely egységes keretet biztosít a különböző típusú beruházások összehasonlíthatóságához.

Az értékelési logika két fő elemre épül:

- **Stratégiai illeszkedés (ILL):** ez a vizsgálat azt mutatja meg, mennyire erős a kapcsolat egy adott projekt és a település mobilitási célrendszere között. Nem pusztán formai megfelelésről van szó, hanem arról is, hogy a tervezett beavatkozás valóban előmozdítja-e a fenntartható, biztonságos és hatékony közlekedést.
- **Többszemponútú elemzés (MCA):** ebben a lépésben a társadalmi hasznosság és a gyakorlati megvalósíthatóság kerül a középpontba. A módszer lehetővé teszi, hogy a különböző dimenziók – például környezeti hatások, gazdasági költségek, ütemezhetőség – összevethetők legyenek, így a döntéshozatal sokkal megalapozottabbá válik.

Az értékelési folyamat több szempont mentén részletezi a projektek hatásait:

- **Közlekedési ágazatok lefedése:** a komplex városi mobilitási rendszer csak akkor válhat kiegyensúlyozottá, ha minden közlekedési mód – a gyaloglás, a kerékpározás, a közösségi közlekedés és a gépjárműforgalom – megfelelő arányban kap fejlesztési figyelmet. Az egyoldalú beavatkozások hosszú távon torzulásokat okozhatnak, ezért előnyben részesülnek azok a projektek, amelyek több közlekedési ágat is érintenek.
- **A sérülékeny közlekedők védelme:** a gyalogosok és a kerékpárosok biztonsága, illetve kényelme elsődleges értékelési szempont. Az ő szempontjaik figyelembevétele nemcsak közlekedésbiztonsági kérdés, hanem egyben életminőségi tényező is, amely növeli a fenntartható közlekedési formák választási hajlandóságát.
- **Intézményi és jogi keretek:** egy projekt akkor tekinthető reálisan megvalósíthatónak, ha az önkormányzati hatáskörön belül marad, illeszkedik a szabályozási környezetbe, és rendelkezésre áll a szükséges pénzügyi háttér. Az értékelés ezért külön hangsúlyt helyez az intézményi felelőségek és erőforrások vizsgálatára.
- **Környezeti teljesítmény:** a mobilitási fejlesztéseknek kulcsszerepe van a városi kibocsátások és a zajterhelés csökkentésében. Előnyt élveznek azok a projektek, amelyek érdemben hozzájárulnak a levegőminőség javításához, a zöldfelületek védelméhez, illetve az energiahatékonyság növeléséhez.
- **Térségi integráció:** a városi közlekedés nem választható el a városkörnyéki kapcsolatoktól. Az értékelés során kiemelt szempont, hogy a projekt mennyiben javítja az elővárosok és az agglomeráció elérhetőségét, valamint mennyire erősíti a város gazdasági és társadalmi kapcsolatrendszerét.

- **Megvalósítási készség és időzítés:** az előkészítettség, a kapcsolódó projektekhez való illeszkedés és az egymásra épülő lépések logikája alapvetően befolyásolja, hogy egy fejlesztés mennyire tud ütemezetten és zökkenőmentesen megvalósulni. Az értékelés vizsgálja, hogy az adott projekt reálisan illeszkedik-e a város középtávú beruházási menetrendjébe.

5.4.2 Illeszkedés vizsgálat (ILL)

Az illeszkedés vizsgálatának célja annak értékelése, hogy az egyes projektek mennyiben felelnek meg a SUMP célrendszerében rögzített célkitűzéseknek. Elvárás, hogy a célrendszer minden eleméhez kapcsolódjon legalább egy projekt, amely hozzájárul annak megvalósításához. Ennek megfelelően minden projektnek legalább egy célt kell támogatnia. A vizsgálatot táblázatos formában végeztük el: a projektek sorai jelzik, hogy mely célkitűzésekhez kapcsolódnak. Az átfogó és stratégiai célokat a 4.2. fejezet tartalmazza.

Sorszám	Projektjavaslatok	Átfogó cél	Stratégiai cél
1.	Belterületi útfejlesztések: Gyula: Csókos útja folytatása (belső keleti elkerülőút), Északi belső elkerülőút kiépítése, Csikóséri sor kiépítése, 4219. j. út Gyula város átkelési szakaszának korszerűsítése, forgalomcsillapított és korlátozott behajtási övezetek kijelölése,	1,2	2,4
2.	Közüti csomópontok fejlesztése: Gyula 4219. j. út – Kerecsényi u. csomópont körforgalmúvá átépítése Gyula, 44. sz. főút - 4431. j. út csomópont átépítése Honvéd utca - Október 6. tér - Mágocsi utca Gyula, Vértanúk útja - Honvéd utca - Bartók Béla utca Gyula, Mágocsi utca - Szent István út	1,4	2,4
3.	Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése: Gyula-Elek kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Elek-Lökösháza kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Kétegyháza-Elek közötti turisztikai célú kerékpárút létesítése, Gyula-Kétegyháza kerékpárút létesítése a Gyula-Szabadkígyós kerékpárút projekt részeként. Gyula kerékpárosbarát települési hálózat kialakítása	1,2,4	2,3,5,7

4.	Gyalogos infrastruktúra fejlesztése:		
	Gyula turisztikai és rekreációs területeinek (Vár, Várfürdő, Hőforrás, Üdülészövetkezet, Csigakert) gyalogskapcsolatainak javítása,		
	Gyula-Törökzug városrész belvárosi kapcsolatainak fejlesztése,		
	Gyula, nagy gyalogosforgalmat lebonyolító járdák és gyalogutak kapacitív fejlesztése.	1,3	2,7
5.	Kerékpártárolók fejlesztése	1,2	2,5
6.	Gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	1,3	1,2
7.	Gyula: mezőgazdasági utak karbantartása	4	2
8.	Gyula: Közvilágítási infrastruktúra fejlesztése	1,3	7
9.	Kétegyháza: Helyi piac felújítása, parkoló kialakítása	1,4	4,7
10.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Kastély utca, Rózsa utca, Erdő sor, Verőfény utca, Ady utca, Hősök utca, Hold utca, Széchenyi utca	1	2
11.	Elek: Hunyadi utca (600 méter), Attila utca, Vécsey sor (1200 méter), Kazinczy utca (250 méter), Kölcsey utca aszfaltburkolattal való ellátása	1	2
12.	Lőkösháza: belterületi utak burkolatfelújítása padkarendezéssel (Alapítók útja, Petőfi, Árpád, Kossuth, Jókai, Nagykör, Arany János, Kiss Ernő, Rákóczi utcák)	1	2
13.	Lőkösháza: Kerékpársáv létesítése Lőkösháza Eleki út teljes hosszában (1300 méter)	1,2	2,5
14.	Lőkösháza: Vasúti terület mellett logisztikai telephely fejlesztés	4	3
15.	44-es számú főút Békéscsaba-Gyula közötti szakaszának felújítása	4	3
16.	járési szint: településközi kerékpárutak tervezése, kiépítése, meglévők felújítása	1,2,4	2,3,7
17.	járési szint: Kerékpártárolók fejlesztése	1	2,5
18.	járési szint: gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	1,3	1,2
19.	Meglévő köztéri kamerarendszer bővítése	3	2,6
20.	Gyula: Vértanúk úti, Temesvári úti kerékpárutak fejlesztése, Széchenyi úton kerékpárút létesítése	1,2	2,5
21.	Gyula: Halácsy - Béke sgt. Kereszteződésben körfogalom létesítése, parkolók kialakítása	1	2
22.	Gyula: Városerdő, Fő utca aszfaltozása	1	2
23.	Élővízcsatorna környékének rehabilitációja Szent László utcától a Kapus-hídig	2,3	2,7

24.	Gyula Temesvári út aszfaltozása	1	2
25.	Gyula: Nagyváradi út aszfaltozása	1	2
26.	Lókösháza: Akácfa utca aszfaltozása és összekötése a Bem utcával	1	2
27.	Lókösháza: József Attila utca aszfaltburkolatának felújítása	1	2
28.	Elek: Szőlő sor aszfaltozása (903 méter)	1	2
29.	Elek: Sport tér utca aszfaltozása (234 méter)	1	2
30.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	1	2
31.	Kétegyháza: Belterületi utak felújítása: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	1	2
32.	Belváros kerékpáros megközelítését szolgáló további kerékpáros tengelyek megvalósítása	1,3	2,7
33.	Tömegközlekedés átalakítása igényekhez alkalmazkodó szolgáltatás nyújtásához	1,3	4
34.	A vár és Várfürdő parkolási viszonyának javítására parkoló létesítmények (garázsok) létesítése. Belváros elsősorban hivatás célú parkolási igényeinek megoldása garázs építésével	1,4	7
35.	Vasútállomás térségében intermodális csomópont kialakítása, a helyi autóbusz közlekedés és a vasúti szolgáltatás összehangolása, P+R parkoló létesítése	1,4	3,4
36.	A vasút menti Törökzugi sort, mint szerviz utat megtartva tehermentesítő út kialakítása 44-es főút meglévő körforgalmú csomópontjáig	1	2
37.	Nagyváradi út – Wesselényi utca csomópont körforgalmúvá alakítása.	1	2
38.	Törökzugi lakóterület fejlesztés feltáró úthálózata	1,3	2
39.	Turisztikai és idegenforgalmi centrum megközelítését szolgáló közúti kapcsolat kialakítása a Temesvári út és Tiborc utca felől	1,4	7
40.	Gyulavárit elkerülő út építése a Körös-híd szélesítésével együtt	1	2
41.	Gyula teherforgalmi övezeti szakaszolásának megvalósítása	1,2	2
42.	Dénesmajor és Feketegyarmat közötti közúti kapcsolat helyreállítása a határ menti kapcsolatok fejlesztése keretében	4	3
43.	Gyula külterületén idegenforgalmi és turisztikai célú kerékpárutak létesítése	1,2,4	2,7

44.	Fehér-Körös menti üdülő és sport célú fejlesztésekhez kapcsolódva gyalogos híd építés	1,3	2,7
45.	Gyulát északról és keletről elkerülő út építése	1,4	2,3
46.	Kossuth tér térségében az idegenforgalmi célú parkolás kiszolgálására a parkoló kétszintesítése	1,4	7
47.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: meglévő gyűjtőutak felújítása, új gyűjtőutak létesítése Gyula belterületén (Pomucz tér, Leiningen u. – Csabai út új gyűjtőút létesítése (986 m), Halácsy út – Ajtósfalva – Bodoky major – Csabai út új gyűjtőút létesítése (1790 m), Csókos út – Szélső u. új gyűjtőút létesítése (1625 m), Kisökönyjárási feltáró gyűjtőút létesítése (1300 m))	1	2
48.	Kerékpárutak felújítása, új kerékpárutak építése (Csabai úttól a Fehér Körös hídig 7.668 m, Kétegyházi út 750 m, Henyei út 816 m, Nürnbergi út 680 m kerékpárutak építése)	1,2	2,5
49.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: körforgalmú csomópontok kialakítása Gyula belterületén: Béke sgt., Jókai utca csomópont	1	2
50.	Északi elkerülő út megépítése	1,4	2,3
51.	Dénesmajor-Ant közúti kapcsolat megteremtése: Gyula (Dénesmajor) – Ant (Románia) közúti kapcsolatának kialakítása	4	3
52.	Jókai utcai egyoldali kerékpársáv létesítése az Erkel tér mellett	1,2	2,5
53.	Aranyág utca útépítés	1	2
54.	Kálvin utca (Árpád utca - Hajnal utca közötti szakasz) kétirányú kerékpáros közlekedés kialakítása	1,2	2,5
55.	Kétegyháza kerékpárhálózat bővítése a Móra-, Márki S. utca Szent Imre utcában	1,2	2,5
56.	Gyula-Elek, Elek-Kétegyháza, Kétegyháza-Gyula kerékpárutak tervezése	1,2,4	2,3,7
57.	Kétegyháza: belterületi utak tervezése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	1	2
58.	Kétegyháza: Belterületi utak tervezése: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	1	2
59.	Élővíz-csatorna partrendezésének folytatása Szent László utcától keletre, Kapushídtól nyugatra	2,3	2,7
60.	Élővíz-csatorna kotrása	2	2
61.	Béké-sugárúti híd felújítása	1	2

62.	Jász-Lukács utca és a Budai Nagy Antal utca között híd építése	1,4	2,3
63.	Bodoky gyaloghíd felújítása (Erkel Ferenc Gimnáziumnál)	1,3	2,7
64.	Gyula városi körtöltés melletti tavak rekreációja, zöldterületek fejlesztése	2,3	2,7
65.	Mobilitási szemléletformáló programok megvalósítása: gyaloglás, kerékpáros közlekedés és közösségi közlekedés promóciója (brosúrák, közösségi média, reklámkampányok)	1,3	1,2
66.	Útátadásokhoz kapcsolódó "Bebiciklizés" események szervezése	1,3	1,2
67.	„Bringázz a munkába, suliba!” kampány	1,3	1,2
68.	Táv munka, rugalmas munkaidő támogatása	2,3	1
69.	Elektromos midibusz tesztüzem megvalósítása Gyulán	1,2	1,2,4,5

5.4.3 Többszemponútú értékelés (MCA)

Ebben a dokumentumban az értékeléshez a többszemponútú értékelés (MCA – multi-criteria analysis) módszerét alkalmaztuk, amely széles körben használható eszköz a projektek összehasonlító elemzésére. A vizsgálat célja annak feltárása volt, hogy az egyes projektek milyen mértékben járulnak hozzá a társadalmi hasznosság különböző dimenzióihoz. Az értékelés alapját gondosan meghatározott szempontok adták, amelyek a projektek többoldalú hatásait tükrözik.

Az elemzés során az alábbi tényezők kerültek vizsgálatra:

- **Közlekedésbiztonság:** a baleseti kockázatok mérséklésére és a közlekedésbiztonság általános javítására gyakorolt hatás.
- **Környezeti hatások:** a projekt környezetre gyakorolt következményei, különös tekintettel a fenntarthatósági és környezetvédelmi szempontokra.
- **Elérhetőség változása:** a közlekedési és infrastrukturális hozzáférés javulása.
- **Városfejlesztési szempontok:** a települési környezet és a térségi fejlesztési célok támogatása.
- **Szolgáltatási színvonal és épített környezet változása:** az infrastruktúra és a szolgáltatások minőségének javítása, valamint a városkép és a beépített környezet fejlesztése.
- **Működési költségre gyakorolt hatás:** az üzemeltetési költségekre gyakorolt hatás, különösen a hatékonyság és a gazdaságosság szempontjából.
- **Megvalósíthatóság:** a projekt kivitelezhetősége technikai, gazdasági és szervezési oldalról.

- **Beruházási költség:** a szükséges pénzügyi források mértéke, különös tekintettel a költséghatékonyságra.

A projekteket minden szempont esetében részletesen értékeltük kvantitatív módon, egy 1-től 5-ig terjedő skálán. Ez a módszertan lehetővé tette a projektek hatásainak objektív és összehasonlítható bemutatását. A többszemponútú értékelés eredményei a dokumentum következő fejezetében olvashatók.

5.4.4 Az értékelés eredményei

	Projektjavaslatok	közlekedésbiztonság (1-5)	környezeti hatások (1-5)	elérhetőség változása (1-5)	városfejlesztési szempontok (1-5)	szolgáltatási színvonal és/vagy épített környezet változása (1-5)	működési költségre gyakorolt hatás (1-5)	megvalósíthatóság (1-5)	beruházási költség (1-5)	Összesített értékelés (1-5)
1.	Belterületi útfejlesztések: Gyula: Csókos útja folytatása (belső keleti elkerülőút), Északi belső elkerülőút kiépítése, Csikóséri sor kiépítése, 4219. j. út Gyula város átkelési szakaszának korszerűsítése, forgalomcsillapított és korlátozott behajtási övezetek kijelölése	5	2	5	4	4	3	3	2	3,5
2.	Közüti csomópontok fejlesztése: Gyula 4219. j. út – Kerecsényi u. csomópont körforgalmúvá átépítése	5	3	5	4	4	4	4	3	4
	Gyula, 44. sz. főút - 4431. j. út csomópont átépítése	5	3	5	4	4	4	3	2	3,75
	Honvéd utca - Október 6. tér - Mágocsi utca	4	3	4	3	3	4	4	3	3,5
	Gyula, Vértanúk útja - Honvéd utca - Bartók Béla utca	4	3	4	3	3	4	4	3	3,5
	Gyula, Mágocsi utca - Szent István út	4	3	4	3	3	4	4	3	3,5

3.	Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése: Gyula-Elek kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként,	4	5	5	4	4	4	4	3	4,125
	Elek-Lökösháza kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként,	4	5	4	4	4	4	4	3	4
	Kétegyháza-Elek közötti turisztikai célú kerékpárút létesítése,	3	5	3	4	4	4	4	3	3,75
	Gyula-Kétegyháza kerékpárút létesítése a Gyula-Szabadkígyós kerékpárút projekt részeként.	4	5	4	4	4	4	4	3	4
	Gyula kerékpárosbarát települési hálózat kialakítása	3	4	3	5	5	4	4	3	3,875
4.	Gyalogos infrastruktúra fejlesztése: Gyula turisztikai és rekreációs területeinek (Vár, Várfürdő, Hőforrás, Üdülőszövetkezet, Csigakert) gyalogoskapcsolatainak javítása,	3	4	4	5	5	4	4	3	4
	Gyula-Törökzug városrész belvárosi kapcsolatainak fejlesztése,	4	4	5	4	4	4	4	3	4
	Gyula, nagy gyalogosforgalmat lebonyolító járdák és gyalogutak kapacitív fejlesztése.	5	4	5	4	4	4	4	3	4,125
5.	Kerékpártárolók fejlesztése	2	4	3	4	4	4	5	2	3,5

6.	Gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	2	3	3	4	4	4	5	2	3,375
7.	Gyula: mezőgazdasági utak karbantartása	2	3	3	3	3	3	4	3	3
8.	Gyula: Közvilágítási infrastruktúra fejlesztése	4	4	3	4	4	4	4	3	3,75
9.	Kétegyháza: Helyi piac felújítása, parkoló kialakítása	3	3	4	4	4	4	4	3	3,625
10.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Kastély utca, Rózsa utca, Erdő sor, Verőfény utca, Ady utca, Hősök utca, Hold utca, Széchenyi utca	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
11.	Elek: Hunyadi utca (600 méter), Attila utca, Vécsey sor (1200 méter), Kazinczy utca (250 méter), Kölcsey utca aszfaltburkolattal való ellátása	4	3	4	3	3	4	4	3	3,5
12.	Lőkösháza: belterületi utak burkolatfelújítása padkarendezéssel (Alapítók útja, Petőfi, Árpád, Kossuth, Jókai, Nagykör, Arany János, Kiss Ernőd, Rákóczi utcák)	4	3	4	3	3	4	4	3	3,5
13.	Lőkösháza: Kerékpársáv létesítése Lőkösháza Eleki út teljes hosszában (1300 méter)	4	4	4	3	4	4	4	3	3,75

14.	Lőkösháza: Vasúti terület mellett logisztikai telephely fejlesztés	2	3	5	5	4	3	3	4	3,625
15.	44-es számú főút Békéscsaba-Gyula közötti szakaszának felújítása	4	4	4	4	4	4	3	3	3,75
16.	járési szint: településközi kerékpárutak tervezése, kiépítése, meglévők felújítása	5	5	5	5	5	4	3	2	4,25
17.	járési szint: Kerékpártárolók fejlesztése	3	4	3	3	4	5	5	4	3,875
18.	járési szint:gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	3	4	3	3	4	5	5	5	4
19.	Meglévő köztéri kamerarendszer bővítése	4	3	2	3	3	4	5	4	3,5
20.	Gyula: Vértanúk úti, Temesvári úti kerékpárutak fejlesztése, Széchenyi úton kerékpárút létesítése	5	5	4	4	5	4	3	3	4,125
21.	Gyula: Halácsy - Béke sgt. Kereszteződésben körfogalom létesítése, parkolók kialakítása	5	4	4	4	4	4	3	3	3,875

22.	Gyula: Városerdő, Fő utca aszfaltozása	3	3	3	3	3	4	4	4	3,375
23.	Élővízcsatorna környékének rehabilitációja Szent László utcától a Kapus-hídig	3	3	3	3	3	4	4	4	3,375
24.	Gyula Temesvári út aszfaltozása	3	3	2	3	3	4	4	4	3,25
25.	Gyula: Nagyváradi út aszfaltozása	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
26.	Lőkösháza: Akácfa utca aszfaltozása és összekötése a Bem utcával	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
27.	Lőkösháza: József Attila utca aszfaltburkolatának felújítása	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
28.	Elek: Szőlő sor aszfaltozása (903 méter)	5	4	5	5	5	4	3	3	4,25
29.	Elek: Sport tér utca aszfaltozása (234 méter)	5	4	5	5	5	5	3	3	4,375
30.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	4	3	4	5	5	4	3	3	3,875
31.	Kétegyháza: Belterületi utak felújítása: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u.,	5	5	5	5	5	4	3	3	4,375

	Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.									
32.	Belváros kerékpáros megközelítését szolgáló további kerékpáros tengelyek megvalósítása	5	4	5	5	4	4	3	3	4,125
33.	Tömegközlekedés átalakítása igényekhez alkalmazkodó szolgáltatás nyújtásához	4	3	4	4	4	4	4	4	3,875
34.	A vár és Várfürdő parkolási viszonyának javítására parkoló létesítmények (garázsok) létesítése. Belváros elsősorban hivatás célú parkolási igényeinek megoldása garázs építésével	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
35.	Vasútállomás térségében intermodális csomópont kialakítása, a helyi autóbusz közlekedés és a vasúti szolgáltatás összehangolása, P+R parkoló létesítése	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
36.	A vasút menti Törökzugi sort, mint szerviz utat megtartva tehermentesítő út kialakítása 44-es főút meglévő körforgalmú csomópontjáig	5	4	5	5	4	4	3	2	4
37.	Nagyváradai út – Wesselényi utca csomópont körforgalmúvá alakítása.	5	4	5	4	4	4	3	3	4
38.	Törökzugi lakóterület fejlesztés feltáró úthálózata	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625

39.	Turisztikai és idegenforgalmi centrum megközelítését szolgáló közúti kapcsolat kialakítása a Temesvári út és Tiborc utca felől	4	4	4	5	5	4	3	3	4
40.	Gyulavárit elkerülő út építése a Körös-híd szélesítésével együtt	3	4	3	5	4	4	3	3	3,625
41.	Gyula teherforgalmi övezeti szakaszolásának megvalósítása	5	4	5	5	4	4	2	2	3,875
42.	Dénestmajor és Feketegyarmat közötti közúti kapcsolat helyreállítása a határ menti kapcsolatok fejlesztése keretében	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
43.	Gyula külterületén idegenforgalmi és turisztikai célú kerékpárutak létesítése	4	4	4	5	5	4	3	3	4
44.	Fehér-Körös menti üdülő és sport célú fejlesztésekhez kapcsolódva gyalogos híd építés	3	4	3	5	4	4	3	3	3,625
45.	Gyulát északról és keletről elkerülő út építése	5	4	5	5	4	4	2	2	3,875
46.	Kossuth tér térségében az idegenforgalmi célú parkolás kiszolgálására a parkoló kétszintesítése	3	3	4	4	4	4	4	4	3,75
47.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: meglévő gyűjtőutak felújítása, új gyűjtőutak létesítése Gyula belterületén (Pomucz tér, Leiningen u. – Csabai út új gyűjtőút létesítése (986 m), Halácsy út – Ajtósfalva – Bodoky major – Csabai út új gyűjtőút létesítése (1790 m), Csókos út – Szélső u. új gyűjtőút létesítése	5	3	5	5	5	4	3	3	4,125

	(1625 m), Kisökrjárasi feltáró gyűjtőút létesítése (1300 m))									
48.	Kerékpárutak felújítása, új kerékpárutak építése (Csabai úttól a Fehér Körös hídig 7.668 m, Kétegyházi út 750 m, Henyei út 816 m, Nürnbergi út 680 m kerékpárutak építése)	4	4	5	5	5	4	3	3	4,125
49.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: körforgalmú csomópontok kialakítása Gyula belterületén: Béke sgt., Jókai utca csomópont	4	3	4	4	4	4	4	4	3,875
50.	Északi elkerülő út megépítése	5	4	5	5	4	4	2	2	3,875
51.	Dénesmajor-Ant közúti kapcsolat megteremtése: Gyula (Dénesmajor) – Ant (Románia) közúti kapcsolatának kialakítása	4	3	5	5	4	4	2	2	3,625
52.	Jókai utcai egyoldali kerékpársáv létesítése az Erkel tér mellett	4	4	4	4	4	4	4	4	4
53.	Aranyág utca útépítés	4	3	4	4	3	4	4	4	3,75
54.	Kálvin utca (Árpád utca - Hajnal utca közötti szakasz) kétirányú kerékpáros közlekedés kialakítása	4	4	4	4	4	4	4	4	4
55.	Kétegyháza kerékpárhálózat bővítése a Móra-, Márki S. utca Szent Imre utcában	4	4	4	5	4	4	3	3	3,875

56.	Gyula-Elek, Elek-Kétegyháza, Kétegyháza-Gyula kerékpárutak tervezése	4	4	4	5	4	4	3	3	3,875
57.	Kétegyháza: belterületi utak tervezése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	4	3	4	4	3	4	3	3	3,5
58.	Kétegyháza: Belterületi utak tervezése: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	4	3	5	5	4	4	2	2	3,625
59.	Élővíz-csatorna partrendezésének folytatása Szent László utcától keletre, Kapushídtól nyugatra	3	5	3	5	4	4	3	3	3,75
60.	Élővíz-csatorna kotrása	3	4	2	4	3	4	4	4	3,5
61.	Béké-sugárúti híd felújítása	4	3	4	4	4	4	4	3	3,75
62.	Jász-Lukács utca és a Budai Nagy Antal utca között híd építése	4	3	4	4	4	4	3	3	3,625
63.	Bodoky gyaloghíd felújítása (Erkel Ferenc Gimnáziumnál)	3	4	3	4	3	4	4	4	3,625
64.	Gyula városi körtöltés melletti tavak rekreációja, zöldterületek fejlesztése	3	5	3	5	4	4	3	3	3,75

65.	Mobilitási szemléletformáló programok megvalósítása: gyaloglás, kerékpáros közlekedés és közösségi közlekedés promóciója (brosúrák, közösségi média, reklámkampányok)	4	4	3	4	3	4	3	4	3,625
66.	Útátadásokhoz kapcsolódó "Bebiciklizés" események szervezése	3	4	4	4	4	4	4	4	3,875
67.	„Bringázz a munkába, suliba!” kampány	4	4	4	4	4	4	4	4	4
68.	Távmunka, rugalmas munkaidő támogatása	5	5	4	3	3	4	2	4	3,75
69.	Elektromos midibusz tesztüzem megvalósítása Gyulán	4	5	4	5	4	4	3	3	4

6 MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 Indikátorok megfogalmazása

Az indikátorok olyan mérőszámok, amelyek számszerűen jelenítik meg a beavatkozások eredményeit és a kitűzött célok teljesülésének mértékét. Az **output indikátorok** a fejlesztések közvetlen, kézzelfogható eredményeit mutatják, például az újonnan kialakított infrastruktúra hosszát, a beszerzett járművek számát vagy a szolgáltatási kapacitást. Az **eredményindikátorok** a közlekedési rendszerben végbemenő közvetlen változásokat mérik, míg a **hatásindikátorok** a szélesebb társadalmi és környezeti hatásokra összpontosítanak. Míg az eredményindikátorokkal mérhető például a közösségi közlekedés ösztönzésének következményeként kialakuló közlekedési szerkezetváltás, addig a hatásindikátorok olyan társadalmi előnyöket mutatnak ki, mint a károsanyag-kibocsátás mérséklése vagy az energiamegtakarításból eredő pozitívumok.

A közlekedési szektorban az indikátorok mérésére és becslésére már rendelkezésre állnak elismert módszertanok. Ugyanakkor kihívást jelent, hogy a közlekedési mutatókat – mint az utazások száma, a szolgáltatás minősége vagy a fizetési hajlandóság – más, könnyen hozzáférhető adatokkal helyettesítsék. Az eredmény- és hatásindikátorok előnye, hogy kevésbé kötődnek egy-egy projekthez, így szélesebb körben alkalmazhatók, valamint lehetőséget adnak a célkitűzések és intézkedések átfogó értékelésére.

Az alábbiakban bemutatott eredményindikátorok kiinduló és célértékei összhangban állnak a 4.2. fejezetben meghatározott közlekedési célokkal. Egyes esetekben – ahol nem állnak rendelkezésre adatok a jelenlegi állapotról – a célkitűzések csupán a kívánt fejlődési irányt rögzítik. Ezekhez kapcsolódóan tárgyi dokumentum javasolja egy mérési és monitoring rendszer kidolgozását.

Az indikátorok meghatározásánál alapvető szempont, hogy megfeleljenek a **SMART kritériumoknak**:

- **Specifikus** (Specific): pontosan meghatározott célkitűzést tükröz,
- **Mérhető** (Measurable): számszerűsíthető és egyértelműen értelmezhető,
- **Elérhető** (Achievable): a jelenlegi szinthez képest előrelépést jelent, de reálisan megvalósítható,
- **Releváns** (Relevant): összhangban van a kompetens szereplők feladataival és hatásköreivel,
- **Időhöz kötött** (Time bounded): meghatározott határidők és mérföldkövek mentén követhető.

Fontos, hogy az indikátorok nemcsak a döntéshozók, hanem a szélesebb közönség számára is világosan értelmezhetők és közérthetők legyenek.

Eredmény- és hatásindikátorok

Az output indikátorok elsősorban projekt-szinten értelmezhetők, hiszen közvetlenül a konkrét beavatkozások eredményeit tükrözik. A Gyula várostérség Fenntartható Városi Mobilitási Terv eredmény- és hatásindikátorainak összefoglalását a következő táblázatok tartalmazzák. A bemutatott indikátorok egyszerre szolgálnak a jelenlegi helyzet értékelésére, valamint a jövőbeli fejlődési irányok kijelölésére, ezáltal támogatják a tervezés és megvalósítás hatékony végrehajtását.

5. Táblázat SUMP eredmény-indikátorok

EREDMÉNY-indikátor	kapcsolódó átfogó cél	kapcsolódó stratégiai cél	mértékegység	kiinduló érték	célérték 2030	célérték 2040	adatforrás
járási szintű kibocsátáscsökkentés	1,2	2,5	t/év	7600 (2020)	5489	3589	OKIR adatbázis
kibocsátásintenzitás	2	2,5	gCO ₂ egyenérték/jármű km	jelenleg nincs eredmény	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
összefüggően besétálható terület nagysága	1,3	2,7	km ²	nincs adat	nő	nő	Gyula Város Önkormányzata
munkavállalással kapcsolatos utazási idő és költség	1,4	3,4	Ft/nap	jelenleg nincs eredmény	csökken	csökken	forgalmi becslés, belső számítás
infrastruktúra szolgáltatási szintje	2,4	4,6	pontszám	jelenleg nincs eredmény	nő	nő	létrehozandó mérési rendszer
közlekedési igény és mód szerinti összetétel változása	1,2	1	%	nincs adat	közösségi közlekedés nő, gyaloglás nő, kerékpározás nő, egyéni motorizált csökken	közösségi közlekedés nő, gyaloglás nő, kerékpározás nő, egyéni motorizált csökken	forgalmi felvétel

kerékpározás volumene	1,3	2,7	%	48 (2020)	61	65	népszámlálás/egyedi felmérés
zöldfelületek, közösségi terek, forgalomcsökkentett területek nagysága	1,2	2,7	m2	nincs adat	nő	nő	Gyula Város Önkormányzata
közúti balesetek számának alakulása	3	1	db baleset/év	232	197	174	rendőrségi statisztika
összefüggően bekerékpározható terület nagysága	1,2	2,7	km2	nincs adat	nő	nő	Gyula Város Önkormányzata
gazdasági tevékenységgel összefüggő utazási idő és költség	4	3,4	Ft/nap	jelenleg nincs eredmény	csökken	csökken	forgalmi becslés, belső számítás

Forrás: saját szerkesztés

6. Táblázat SUMP hatásindikátorok

HATÁS-indikátor	kapcsolódó átfogó cél	kapcsolódó stratégiai cél	mértékegység	kiinduló érték	célérték 2030	célérték 2040	adatforrás
kibocsátások társadalmi költsége	2	2,5	mrd forint	még nincs eredmény	még nincs eredmény	még nincs eredmény	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
balesetek társadalmi költsége	3	1,2	mrd forint	még nincs eredmény	csökken	csökken	rendőrségi statisztika, belső számítás
használói elégedettség	1,3	4,6	pontszám	jelenleg nincs mérés	nő	nő	létrehozandó mérési rendszer

felhasznált erőforrások társadalmi költsége	2,4	2,5	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
a gazdasági tevékenység közlekedési ráfordítása	4	3,4	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás
munkavállalással kapcsolatos közlekedési ráfordítások	1,4	3,4	forint	jelenleg nincs mérés	csökken	csökken	forgalmi becslés, jármű összetétel becslés, belső számítás

Forrás: saját szerkesztés

6.2 Cselekvési terv

Gyula várostérsége mobilitási helyzetének fejlesztése elképzelhetetlen a szereplők közötti szoros együttműködés és partnerség kialakítása nélkül. A Mobilitási Terv egyik alapvető pillére a széles körű partnerség, amely a stratégiai tervezéstől a projektek előkészítésén és megvalósításán át a létrejövő rendszerek és struktúrák fenntartásáig terjed. Az Önkormányzat és a döntéshozók kiemelt feladata a partnerségi folyamat megszervezése, valamint a fenntartható mobilitás értékeinek közvetítése a külső partnerek felé.

A rendszeres és strukturált egyeztetések erősítik a beavatkozások társadalmi elfogadottságát, és biztosítják a szükséges visszacsatolást, amely a stratégia folyamatos fejlesztésének alapja. A partnerségi folyamat eszköztárát a már elkészült **Partnerségi Terv** rögzíti, amely meghatározza a folyamat kereteit, eszközeit és cselekvési irányait. Fontos szerepet kapnak emellett a várost és térségét érintő internetes fórumok és közösségi médiafelületek, amelyek lehetőséget nyújtanak a lakossági vélemények követésére és a legfontosabb kérdések megválaszolására.

A SUMP sikeres megvalósításához elengedhetetlen egy hatékony, a terv alapelveit következetesen érvényesítő önkormányzati intézményrendszer, amely szervezetfejlesztési és szemléletformáló intézkedésekkel erősíthető. A cél, hogy a Mobilitási Terv szellemisége minden szinten – a stratégiai döntéshozataltól az operatív végrehajtásig – érvényesüljön. Az Önkormányzatnak ezért rendszeres, a SUMP értékrendjével összehangolt kommunikációt kell fenntartania a fejlesztésekben érintett vállalkozásokkal, civil szervezetekkel és gazdasági szereplőkkel.

A Mobilitási Terv ütemezése a projektek értékelése alapján készült. Az első ütem 2030-ig tart, míg a hosszabb távú hatások 2040-ig is érvényesülhetnek. A célok elérése érdekében szükség szerint meghosszabbíthatók a pilot programok, bővíthetők az aktív mobilitást támogató területek, valamint ismételhetők a szemléletformáló kampányok. A SUMP indikátórvállalásainak nyomon követése évente ajánlott, párhuzamosan a fenntartható városfejlesztési stratégiával.

Az első ütem lezárását követően indokolt a Mobilitási Terv felülvizsgálata és frissítése, amely kiterjed:

- a megvalósult fejlesztések hatásainak értékelésére,
- a projektek újragondolására,
- valamint az újonnan felmerülő kezdeményezések vizsgálatára.

A projektek ütemezései az alábbi táblában kerülnek bemutatásra.

	PROJEKTJAVASLATOK	2025	2026				2027				2028				2029				2030			
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
1.	Belterületi útfejlesztések: Gyula: - Csókos útja folytatása (belső keleti elkerülőút), Északi belső elkerülőút kiépítése, Csikóséri sor kiépítése, 4219. j. út Gyula város átkelési szakaszának korszerűsítése, forgalomcsillapított és korlátozott behajtási övezetek kijelölése,																					
2.	Közüti csomópontok fejlesztése: Gyula 4219. j. út – Kerecsényi u. csomópont körforgalmúvá átépítése																					
	Gyula, 44. sz. főút - 4431. j. út csomópont átépítése																					
	Honvéd utca - Október 6. tér - Mágocsi utca																					
	Gyula, Vértanúk útja - Honvéd utca - Bartók Béla utca																					
	Gyula, Mágocsi utca - Szent István út																					
3.	Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése: Gyula-Elek kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként,																					
	Elek-Lökösháza kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként,																					
	Kétegyháza-Elek közötti turisztikai célú kerékpárút létesítése,																					
	Gyula-Kétegyháza kerékpárút létesítése a Gyula-Szabadkígyós kerékpárút projekt részeként.																					
	Gyula kerékpárosbarát települési hálózat kialakítása																					

4.	Gyalogos infrastruktúra fejlesztése: Gyula turisztikai és rekreációs területeinek (Vár, Várfürdő, Hőforrás, Üdülészövezet, Csigakert) gyalogskapcsolatainak javítása,																			
	Gyula-Törökzug városrész belvárosi kapcsolatainak fejlesztése,																			
	Gyula, nagy gyalogosforgalmat lebonyolító járdák és gyalogutak kapacitív fejlesztése.																			
5.	Kerékpártárolók fejlesztése																			
6.	Gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer																			
7.	Gyula: mezőgazdasági utak karbantartása																			
8.	Gyula: Közvilágítási infrastruktúra fejlesztése																			
9.	Kétegyháza: Helyi piac felújítása, parkoló kialakítása																			
10.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Kastély utca, Rózsa utca, Erdő sor, Verőfény utca, Ady utca, Hősök utca, Hold utca, Széchenyi utca																			
11.	Elek: Hunyadi utca (600 méter), Attila utca, Vécsey sor (1200 méter), Kazinczy utca (250 méter), Kölcsey utca aszfaltburkolattal való ellátása																			
12.	Lőkősháza: belterületi utak burkolatfelújítása padkarendezéssel (Alapítók útja, Petőfi, Árpád, Kossuth, Jókai, Nagykör, Arany János, Kiss Ernő, Rákóczi utcák)																			
13.	Lőkősháza: Kerékpársáv létesítése Lőkősháza Eleki út teljes hosszában (1300 méter)																			
14.	Lőkősháza: Vasúti terület mellett logisztikai telephely fejlesztés																			
15.	44-es számú főút Békéscsaba-Gyula közötti szakaszának felújítása																			
16.	járési szint: településközi kerékpárutak tervezése, kiépítése, meglévők felújítása																			

17.	járési szint: Kerékpártárolók fejlesztése																			
18.	járési szint:gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer																			
19.	Meglévő köztéri kamerarendszer bővítése																			
20.	Gyula: Vértanúk úti, Temesvári úti kerékpárutak fejlesztése, Széchenyi úton kerékpárút létesítése																			
21.	Gyula: Halácsy - Béke sgt. Kereszteződésben körfogalom létesítése, parkolók kialakítása																			
22.	Gyula: Városerdő, Fő utca aszfaltozása																			
23.	Élővízcsatorna környékének rehabilitációja Szent László utcától a Kapus-hídig																			
24.	Gyula Temesvári út aszfaltozása																			
25.	Gyula: Nagyváradi út aszfaltozása																			
26.	Lőkősháza: Akácfa utca aszfaltozása és összekötése a Bem utcával																			
27.	Lőkősháza: József Attila utca aszfaltburkolatának felújítása																			
28.	Elek: Szőlő sor aszfaltozása (903 méter)																			
29.	Elek: Sport tér utca aszfaltozása (234 méter)																			
30.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor																			
31.	Kétegyháza: Belterületi utak felújítása: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.																			

[illegible]

46.	Kossuth tér térségében az idegenforgalmi célú parkolás kiszolgálására a parkoló kétszintesítése																			
47.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: meglévő gyűjtőutak felújítása, új gyűjtőutak létesítése Gyula belterületén (Pomucz tér, Leiningen u. – Csabai út új gyűjtőút létesítése (986 m), Halácsy út – Ajtósfalva – Bodoky major – Csabai út új gyűjtőút létesítése (1790 m), Csókos út – Szélső u. új gyűjtőút létesítése (1625 m), Kisökönjárasi feltáró gyűjtőút létesítése (1300 m))																			
48.	Kerékpárutak felújítása, új kerékpárutak építése (Csabai úttól a Fehér Körös hídig 7.668 m, Kétegyházi út 750 m, Henyei út 816 m, Nürnbergi út 680 m kerékpárutak építése)																			
49.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: körforgalmú csomópontok kialakítása Gyula belterületén: Béke sgt., Jókai utca csomópont																			
50.	Északi elkerülő út megépítése																			
51.	Dénestmajor-Ant közúti kapcsolat megteremtése: Gyula (Dénestmajor) – Ant (Románia) közúti kapcsolatának kialakítása																			
52.	Jókai utcai egyoldali kerékpársáv létesítése az Erkel tér mellett																			
53.	Aranyág utca útépítés																			
54.	Kálvin utca (Árpád utca - Hajnal utca közötti szakasz) kétirányú kerékpáros közlekedés kialakítása																			
55.	Kétegyháza kerékpárhálózat bővítése a Móra-, Márki S. utca Szent Imre utcában																			
56.	Gyula-Elek, Elek-Kétegyháza, Kétegyháza-Gyula kerékpárutak tervezése																			
57.	Kétegyháza: belterületi utak tervezése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor																			

6.3 Költség- és finanszírozási terv

Vissza nem térítendő támogatások

Gyula város és várostérsége számára a TOP Plusz keretében 7.633.292.308 Ft áll rendelkezésre.

További források elérhetők a következő programokból: Gazdaságfejlesztési és Innovációs Operatív Program Plusz, Infrastruktúra és Közlekedésfejlesztési Operatív Program Plusz, Környezetvédelmi és Energiahatékonysági Operatív Program Plusz, Interreg VI-A Szlovákia–Magyarország Határmenti Operatív Program, valamint a Helyreállítási és Ellenállóképességi Eszköz keretében.

Emellett lehetőség van közvetlen uniós források – például a **Horizon Europe** – bevonására is.

Innovatív finanszírozási eszközök

Az Önkormányzat nyitott a különböző finanszírozási eszközök bevonására, azonban alkalmazhatóságuk részletes vizsgálata még szükséges annak meghatározására, hogy mely konstrukciók nyújtanak valódi hozzáadott értéket.

Megvizsgálandó eszközök:

- ESCO-finanszírozás,
- PPP-konstrukció,
- Hitelkonstrukciók (pl. EIB-hitel, zöld hitel, zöldkötvény),
- Tőkebevonás a megtérülő tartalmú projektek esetében,
- Önkormányzati költségvetés terhére létrehozott alapok (pl. környezetvédelmi alap, beruházásösztönzési források, ingatlanalap).

Nem finanszírozási eszközök

- Lakossági energetikai pályázatokkal kapcsolatos tájékoztató iroda működtetése,
- Vállalkozások pályázati tevékenységének támogatása, mentorálása és információnyújtás.

A 2021–2027-es programozási időszakban elérhető uniós források

A 2021–2027 közötti időszakban Magyarország számára rendelkezésre álló források pályázati úton érhetők el önkormányzatok, mikro-, kis- és középvállalkozások, állami intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, felsőoktatási intézmények és kamarák számára.

Közlekedési és Infrastruktúra Operatív Program Plusz

Tiszta üzemű városi-elővárosi közlekedés erősítése

- Vidéki városi villamos szerelvények beszerzése önállóan vagy az infrastruktúra-fejlesztési projekt részeként.
- Alternatív üzemanyagtöltő infrastruktúra (pl. e-töltők) fejlesztése vidéki városokban.

- Kapcsolódó zöld infrastruktúra fejlesztés.
- A közösségi közlekedést előnyben részesítő alkalmazások, adatbázisok fejlesztése és bevezetése – (pl. igényvezérelt közlekedési rendszert támogató alkalmazások, esélyegyenlőséget elősegítő utazási alkalmazások)
- TEN-T vasúti és regionális intermodális közlekedés fejlesztése
- Fenntarthatóbb és biztonságosabb közúti mobilitás
- Az országhatárokig történő eljutáshoz, a megyeközpontok, jelentős városok, regionális központok, térségi elérhetőségének javításához vagy tehermentesítéséhez szükséges hiányzó szakaszok gyorsforgalmi vagy főútként történő kiépítése
- A torlódásoktól és a forgalmi igényektől függően a közúthálózat kapacitásának bővítése
- A közúti infrastruktúra környezeti, műszaki fenntarthatóságát és ezáltal a jelenlegi szolgáltatási szintet növelő beavatkozások
- Közlekedésbiztonságot növelő beavatkozások

Digitális Megújulás Operatív Program Plusz

Intelligensebb Magyarország

- A kutatási és innovációs kapacitások fejlesztése és fokozása, valamint a fejlett technológiák elterjedése
- a vállalati KFI kapacitások erősítése
- magasan fejlett digitalizációs megoldások elérhetőségének javítása az állampolgárok, vállalatok és kormányzat számára;
- az infokommunikációs és digitális KFI tevékenységekhez szükséges kutatási infrastruktúrák fejlesztése, vállalati felhasználásuk erősítése
- digitális kutatás-fejlesztést és/vagy innovációt megvalósító vállalkozások számának növelése

Közvetlen célcsoport:

- célzottan a vállalkozások számára elérhető támogatás esetén azon mikro-, kis- és középvállalkozások, amelyek szoftverkiadás, távközlés, információ-technológiai szolgáltatás vagy adatfeldolgozás, web-hozszing, világháló-portál szolgáltatás területén hajtanak végre innovációs beruházást
- állami intézmények, háttérszervezetek, állami gazdasági társaságok, felsőoktatási intézmények

A digitalizáció előnyeinek a polgárok, a vállalkozások, a kutatóhelyek és a közjogi hatóságok javára fordítása

- A vállalkozások digitális transzformációja
- A közszolgáltatások digitalizálása

Közvetlen célcsoport:

- célzottan a vállalkozások számára elérhető támogatás esetén a mikro- kis- és középvállalkozások, állami intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, felsőoktatási intézmények, kamarák, elektronikus ügyintézési biztosító szervek

Az energiahatékonyság előmozdítása és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése, energiamenedzsment rendszerek fejlesztése

Közvetlen célcsoport: biomassza tüzelésű erőművek, állami intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, önkormányzatok, felsőoktatási intézmények, mikro-, kis- és középvállalkozások, energiaközösségek, energiakereskedők, aggregátorok (az aktívvá váló fogyasztókat összefogó és piacra lépésüket elősegítő vállalkozások), EU ETS létesítményeken kívüli KKV-k, villamosenergia-elosztók

A transzeurópai energiahálózaton (TEN-E) kívüli intelligens energiarendszerek, -hálózatok és -tárolás fejlesztése

Közvetlen célcsoport: a villamos energia elosztórendszer irányításáért és üzemeltetéséért felelős szervezetek, állami és önkormányzati intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, az állami intézményeket és/vagy önkormányzati intézményeket, illetve kisfogyasztókat összefogó aggregátorok (az aktívvá váló fogyasztókat összefogó és piacra lépésüket elősegítő vállalkozások), oktatási intézmények, az időjárásfüggő megújuló energiatermelést ellátó szervezetek (termelői engedélyesek), energiatároló eszközöket üzemeltető szervezetek, a megújuló termelőket összefogó aggregátorok (az aktívvá váló fogyasztókat összefogó és piacra lépésüket elősegítő vállalkozások), mikro-, kis- és középvállalkozások

Az éghajlatváltozáshoz való alkalmazkodás és a katasztrófakockázatok megelőzése, valamint a reziliencia előmozdítása, figyelembe véve az ökoszisztéma-alapú megközelítéseket

- Korszerű infokommunikációs megoldások alkalmazása és fejlesztése,
- Előrejelző, komplementer és smart vízmennyiségi és vízminőségi monitoring fejlesztése
- Digitális infokommunikációs megoldások fejlesztése, amelyek a korszerű technológiákkal segítik a szennyező anyagok hatékony és pontos azonosítását
- Komplex térinformatikai és környezeti adatbázisok megteremtése korszerű adatfelvételezési és mérési megoldásokkal
- Térinformatikai és környezeti adatbázisokra épülő elemző és előrejelző rendszerek létrehozása, amelyek képesek a klímaváltozás közvetlen és közvetett hatásainak és kockázatainak elemzésére,
- Térinformatikai és környezeti adatbázisokra épülő elemző és modellező rendszerek, amelyek segítik a katasztrófakockázatok azonosítását és értékelését,

Közvetlen célcsoport: igazgatási szervezetek, állami és önkormányzati intézmények, háttérszervezetek, állami tulajdonú gazdasági társaságok, önkormányzatok, hatóságok, ezen belül különösen: környezetvédelmi hatóságok, vízvédelmi hatóságok és szervek),

katasztrófavédelemben részt vevő állami szervezetek, tudományos és szakmai szervezetek, felsőoktatási intézmények, szakmai érdekképviselői szervek.

	Projektjavaslatok	Várható forrás	Forrásigény
1.	Belterületi útfejlesztések: Gyula: - Csókos útja folytatása (belső keleti elkerülőút), Északi belső elkerülőút kiépítése, Csikóséri sor kiépítése, 4219. j. út Gyula város átkelési szakaszának korszerűsítése, forgalomcsillapított és korlátozott behajtási övezetek kijelölése,	TOP_Plusz	1 500 000 000
2.	Közüti csomópontok fejlesztése: Gyula 4219. j. út – Kerecsényi u. csomópont körforgalmúvá átépítése Gyula, 44. sz. főút - 4431. j. út csomópont átépítése Honvéd utca - Október 6. tér - Mágocsi utca Gyula, Vértanúk útja - Honvéd utca - Bartók Béla utca Gyula, Mágocsi utca - Szent István út	TOP_Plusz	800 000 000
3.	Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése: Gyula-Elek kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Elek-Lökösháza kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Kétegyháza-Elek közötti turisztikai célú kerékpárút létesítése, Gyula-Kétegyháza kerékpárút létesítése a Gyula-Szabadkígyós kerékpárút projekt részeként. Gyula kerékpárosbarát települési hálózat kialakítása	TOP_Plusz	630 000 000
4.	Gyalogos infrastruktúra fejlesztése: Gyula turisztikai és rekreációs területeinek (Vár, Várfürdő, Hőforrás, Üdülősöveget, Csigakert) gyalogoskapcsolatainak javítása, Gyula-Törökzug városrész belvárosi kapcsolatainak fejlesztése, Gyula, nagy gyalogosforgalmat lebonyolító járdák és gyalogutak kapacitív fejlesztése.	saját forrás	75 000 000
5.	Kerékpártárolók fejlesztése	saját forrás	20 000 000
6.	Gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	TOP Plusz, IKOP Plusz	15 000 000
7.	Gyula: mezőgazdasági utak karbantartása	VP	n.a.
8.	Gyula: Közvilágítási infrastruktúra fejlesztése	saját forrás, ESCO	n.a.
9.	Kétegyháza: Helyi piac felújítása, parkoló kialakítása	TOP_Plusz	59 832 000

10.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Kastély utca, Rózsa utca, Erdő sor, Verőfény utca, Ady utca, Hősök utca, Hold utca, Széchenyi utca	TOP_Plusz	323 000 000
11.	Elek: Hunyadi utca (600 méter), Attila utca, Vécsey sor (1200 méter), Kazinczy utca (250 méter), Kölcsey utca aszfaltburkolattal való ellátása	TOP_Plusz	415 000 000
12.	Lőkösháza: belterületi utak burkolatfelújítása padkarendezéssel (Alapítók útja, Petőfi, Árpád, Kossuth, Jókai, Nagykör, Arany János, Kiss Ernő, Rákóczi utcák)	TOP_Plusz	100 000 000
13.	Lőkösháza: Kerékpársáv létesítése Lőkösháza Eleki út teljes hosszában (1300 méter)	TOP_Plusz	591 000 000
14.	Lőkösháza: Vasúti terület mellett logisztikai telephely fejlesztés	IKOP Plusz	1 500 000 000
15.	44-es számú főút Békéscsaba-Gyula közötti szakaszának felújítása	IKOP Plusz	6 000 000 000
16.	járási szint: településközi kerékpárutak tervezése, kiépítése, meglévők felújítása	IKOP Plusz, TOP Plusz	1 000 000 000
17.	járási szint: Kerékpártárolók fejlesztése	saját forrás	50 000 000
18.	járási szint: gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	saját forrás	25 000 000
19.	Meglévő köztéri kamerarendszer bővítése	saját forrás, ESCO	125 000 000
20.	Gyula: Vértanúk úti, Temesvári úti kerékpárutak fejlesztése, Széchenyi úton kerékpárút létesítése	TOP_Plusz	630 000 000
21.	Gyula: Halácsy - Béke sgt. Kereszteződésben körfogalom létesítése, parkolók kialakítása	TOP_Plusz	800 000 000
22.	Gyula: Városerdő, Fő utca aszfaltozása	TOP_Plusz	100 000 000
23.	Élővízcsatorna környékének rehabilitációja Szent László utcától a Kapus-hídig	TOP_Plusz	1 000 000 000
24.	Gyula Temesvári út aszfaltozása	TOP_Plusz	250 000 000
25.	Gyula: Nagyváradi út aszfaltozása	TOP_Plusz	150 000 000
26.	Lőkösháza: Akácfa utca aszfaltozása és összekötése a Bem utcával	TOP_Plusz	140 000 000
27.	Lőkösháza: József Attila utca aszfaltburkolatának felújítása	TOP_Plusz	100 000 000
28.	Elek: Szőlő sor aszfaltozása (903 méter)	TOP_Plusz	210 000 000
29.	Elek: Sport tér utca aszfaltozása (234 méter)	TOP_Plusz	20 000 000
30.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	TOP_Plusz	300 000 000
31.	Kétegyháza: Belterületi utak felújítása: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	TOP_Plusz	300 000 000

32.	Belváros kerékpáros megközelítését szolgáló további kerékpáros tengelyek megvalósítása	IKOP Plusz, TOP Plusz	60 000 000
33.	Tömegközlekedés átalakítása igényekhez alkalmazkodó szolgáltatás nyújtásához	IKOP Plusz, TOP Plusz	10 000 000
34.	A vár és Várfürdő parkolási viszonyának javítására parkoló létesítmények (garázsok) létesítése. Belváros elsősorban hivatás célú parkolási igényeinek megoldása garázs építésével	TOP Plusz	600 000 000
35.	Vasútállomás térségében intermodális csomópont kialakítása, a helyi autóbusz közlekedés és a vasúti szolgáltatás összehangolása, P+R parkoló létesítése	IKOP Plusz	2 000 000 000
36.	A vasút menti Törökvégi sort, mint szervíz utat megtartva tehermentesítő út kialakítása 44-es főút meglévő körforgalmú csomópontjáig	IKOP Plusz	500 000 000
37.	Nagyváradai út – Wesselényi utca csomópont körforgalmúvá alakítása.	TOP Plusz	450 000 000
38.	Törökvégi lakóterület fejlesztés feltárási úthálózata	TOP Plusz	250 000 000
39.	Turisztikai és idegenforgalmi centrum megközelítését szolgáló közúti kapcsolat kialakítása a Temesvári út és Tiborc utca felől	IKOP Plusz	135 000 000
40.	Gyulavárit elkerülő út építése a Körös-híd szélesítésével együtt	IKOP Plusz	5 000 000 000
41.	Gyula teherforgalmi övezeti szakaszolásának megvalósítása	IKOP Plusz	50 000 000
42.	Dénesmajor és Feketegyarmat közötti közúti kapcsolat helyreállítása a határ menti kapcsolatok fejlesztése keretében	TOP Plusz	200 000 000
43.	Gyula külterületén idegenforgalmi és turisztikai célú kerékpárutak létesítése	TOP Plusz, KEHOP Plusz	600 000 000
44.	Fehér-Körös menti üdülő és sport célú fejlesztésekhez kapcsolódva gyalogos híd építés	IKOP Plusz	400 000 000
45.	Gyulát északról és keletről elkerülő út építése	TOP Plusz	10 000 000 000
46.	Kossuth tér térségében az idegenforgalmi célú parkolás kiszolgálására a parkoló kétszintesítése	TOP Plusz, IKOP Plusz	350 000 000
47.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: meglévő gyűjtőutak felújítása, új gyűjtőutak létesítése Gyula belterületén (Pomucz tér, Leiningen u. – Csabai út új gyűjtőút létesítése (986 m), Halácsy út – Ajtósfalva – Bodoky major – Csabai út új gyűjtőút létesítése (1790 m), Csókos út – Szélső u. új gyűjtőút létesítése (1625 m), Kisökönyvári feltárási gyűjtőút létesítése (1300 m))	TOP Plusz	3 691 000 000
48.	Kerékpárutak felújítása, új kerékpárutak építése (Csabai úttól a Fehér Körös hídig 7.668 m, Kétegyházi út 750 m, Henyei út 816 m, Nürnbergi út 680 m kerékpárutak építése)	TOP Plusz	875 000 000
49.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: körforgalmú csomópontok kialakítása Gyula belterületén: Béke sgt., Jókai utca csomópont	TOP Plusz	
50.	Északi elkerülő út megépítése	TOP Plusz	5 500 000 000

51.	Dénesmajor-Ant közúti kapcsolat megteremtése: Gyula (Dénesmajor) – Ant (Románia) közúti kapcsolatának kialakítása	TOP_Plusz, Interreg	1 900 000 000
52.	Jókai utcai egyoldali kerékpársáv létesítése az Erkel tér mellett	saját forrás	30 000 000
53.	Aranyág utca útépités	saját forrás	250 000 000
54.	Kálvin utca (Árpád utca - Hajnal utca közötti szakasz) kétirányú kerékpáros közlekedés kialakítása	saját forrás	25 000 000
55.	Kétegyháza kerékpárhálózat bővítése a Móra-, Márki S. utca Szent Imre utcában	nem ismert	55 000 000
56.	Gyula-Elek, Elek-Kétegyháza, Kétegyháza-Gyula kerékpárutak tervezése	nem ismert	100 000 000
57.	Kétegyháza: belterületi utak tervezése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	nem ismert	30 000 000
58.	Kétegyháza: Belterületi utak tervezése: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	nem ismert	30 000 000
59.	Élővíz-csatorna partrendezésének folytatása Szent László utcától keletre, Kapushídtól nyugatra	KEHOP Plusz	45 000 000
60.	Élővíz-csatorna kotrása	TOP Plusz, KEHOP Plusz	50 000 000
61.	Béké-sugárúti híd felújítása	IKOP Plusz	300 000 000
62.	Jász-Lukács utca és a Budai Nagy Antal utca között híd építése	TOP Plusz	500 000 000
63.	Bodoky gyaloghíd felújítása (Erkel Ferenc Gimnáziumnál)	TOP Plusz	100 000 000
64.	Gyula városi körtöltés melletti tavak rekreációja, zöldterületek fejlesztése	TOP Plusz, KEHOP Plusz	75 000 000
65.	Mobilitási szemléletformáló programok megvalósítása: gyaloglás, kerékpáros közlekedés és közösségi közlekedés promóciója (brosúrák, közösségi média, reklámkampányok)	Kidolgozás alatt lévő projektek részeként	2 000 000
66.	Útátadásokhoz kapcsolódó "Bebiciklizés" események szervezése	Kidolgozás alatt lévő projektek részeként	2 000 000
67.	„Bringázz a munkába, suliba!” kampány	nem ismert	2 000 000
68.	Táv munka, rugalmas munkaidő támogatása	nem ismert	n.a.
69.	Elektromos midibusz tesztüzem megvalósítása Gyulán	Zöld Busz Program	130 000 000

6.4 Kockázatkezelési terv

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv megvalósításának eredményessége érdekében szükség van egy átfogó és előrelátó kockázatkezelési szemlélet alkalmazására. A kockázatok feltárása, értékelése és kezelése minden projekt szintjén meghatározó jelentőségű, különösen akkor, ha a fejlesztések eltérő forrásból, különböző előkészítettségi állapotban és változó időtávon kerülnek végrehajtásra.

A mobilitási projektekben leggyakrabban jelentkező kockázatok közé sorolható a **források hiánya**, a **kivitelezés elhúzódnása**, az **intézményi kapacitások korlátozottsága**, valamint a **társadalmi érdektelenség** vagy **ellenállás**. E tényezők különböző módon és intenzitással jelenhetnek meg, de minden esetben csökkentik a beavatkozások hatékonyságát és veszélyeztetik a stratégiai célok elérését.

A **forráshiány** mérséklése érdekében fontos a pályázati lehetőségek folyamatos nyomon követése, a pénzügyi tervezés és előminősítés időben történő elvégzése. Elengedhetetlen a projektek rangsorolása annak alapján, hogy rendelkeznek-e előkészített dokumentációval, illetve mennyiben illeszkednek a rendelkezésre álló támogatási konstrukciókhoz. Célszerű alternatív finanszírozási formák – például magánberuházások vagy PPP megoldások – feltérképezése is.

A **kivitelezési kockázatok** – mint a munkálatok késedelme vagy a kivitelezői kapacitások szűkössége – mérsékelhetők részletes ütemezés és felelősségi mátrix kialakításával, valamint erős projektmenedzsmenttel. A közbeszerzési eljárások időben történő ütemezése és az engedélyezési folyamatok előzetes előkészítése szintén alapvető jelentőségű.

A **társadalmi elfogadottság** biztosítása érdekében kiemelt figyelmet kell fordítani a kommunikációra és a szemléletformálásra. A lakosság, az érintett intézmények és a civil szervezetek bevonása már a tervezési szakaszban elengedhetetlen. A nyílt és átlátható kommunikáció hozzájárul a társadalmi támogatottság megerősítéséhez, különösen a közlekedési szokásokat érintő változtatások esetében.

Az **intézményi jellegű kockázatok** – például a felelősségi körök tisztázatlansága vagy a humánerőforrás-hiány – kezelése szervezetfejlesztéssel, valamint átlátható projektirányítással érhető el. Ehhez rendszeres együttműködés-felülvizsgálatra, továbbá a projektben részt vevő szakemberek képzésére és erőforrásainak biztosítására van szükség.

A kockázatkezelés nem egyszeri feladat, hanem folyamatos tevékenység. A projektportfólió sikeressége érdekében minden egyes fejlesztés esetében indokolt a kockázatok időszakos újraértékelése, valamint a változó körülményekhez igazodó intézkedések kidolgozása. A hatékony kockázatkezelési gyakorlat hozzájárul a Mobilitási Terv céljainak biztonságos és eredményes megvalósításához, valamint a várostársaság hosszú távú fenntartható fejlődéséhez.

Az egyes projektjavaslatok esetében felmerülő potenciális kockázatok az alábbiak lehetnek:

Sorszám	Projektjavaslatok	Lehetséges kockázat
1.	Belterületi útfejlesztések Gyula: Csókos útja folytatása (belső keleti elkerülőút), Északi belső elkerülőút kiépítése, Csikóséri sor kiépítése, 4219. j. út Gyula város átkelési szakaszának korszerűsítése, forgalomcsillapított és korlátozott behajtási övezetek kijelölése,	Forráshiány
2.	Közüti csomópontok fejlesztés Gyula 4219. j. út – Kerecsényi u. csomópont körforgalmúvá átépítése Gyula, 44. sz. főút - 4431. j. út csomópont átépítése Honvéd utca - Október 6. tér - Mágocsi utca Gyula, Vértanúk útja - Honvéd utca - Bartók Béla utca Gyula, Mágocsi utca - Szent István út	Kivitelezés elhúzódnása
3.	Kerékpáros infrastruktúra fejlesztése Gyula-Elek kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Elek-Lökösháza kerékpárút kiépítése az 5. sz. országos kerékpárútvonal részeként, Kétegyháza-Elek közötti turisztikai célú kerékpárút létesítése, Gyula-Kétegyháza kerékpárút létesítése a Gyula-Szabadkígyós kerékpárút projekt részeként. Gyula kerékpárosbarát települési hálózat kialakítása	Társadalmi ellenállás, forráshiány
4.	Gyalogos infrastruktúra fejlesztése: Gyula turisztikai és rekreációs területeinek (Vár, Várfürdő, Hóforrás, Üdülészövetkezet, Csigakert) gyalogoskapcsolatainak javítása, Gyula-Törökzug városrész belvárosi kapcsolatainak fejlesztése, Gyula, nagy gyalogosforgalmat lebonyolító járdák és gyalogutak kapacitív fejlesztése.	Forráshiány
5.	Kerékpártárolók fejlesztése	Intézményi kapacitáshiány
6.	Gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	Társadalmi érdektelenség
7.	Gyula: mezőgazdasági utak karbantartása	Forráshiány
8.	Gyula: Közvilágítási infrastruktúra fejlesztése	Kivitelezés elhúzódnása

9.	Kétegyháza: Helyi piac felújítása, parkoló kialakítása	Kivitelezés elhúzódnása, forráshiány
10.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Kastély utca, Rózsa utca, Erdő sor, Verőfény utca, Ady utca, Hősök utca, Hold utca, Széchenyi utca	Kivitelezés elhúzódnása
11.	Elek: Hunyadi utca (600 méter), Attila utca, Vécsey sor (1200 méter), Kazinczy utca (250 méter), Kölcsey utca aszfaltburkolattal való ellátása	Kivitelezés elhúzódnása
12.	Lőkösháza: belterületi utak burkolatfelújítása padkarendezéssel (Alapítók útja, Petőfi, Árpád, Kossuth, Jókai, Nagykör, Arany János, Kiss Ernő, Rákóczi utcák)	Forráshiány
13.	Lőkösháza: Kerékpársáv létesítése Lőkösháza Eleki út teljes hosszában (1300 méter)	Kivitelezés elhúzódnása
14.	Lőkösháza: Vasúti terület mellett logisztikai telephely fejlesztés	Forráshiány
15.	44-es számú főút Békéscsaba-Gyula közötti szakaszának felújítása	Forráshiány, kivitelezés elhúzódnása
16.	járási szint: településközi kerékpárutak tervezése, kiépítése, meglévők felújítása	Forráshiány
17.	járási szint: Kerékpártárolók fejlesztése	Társadalmi érdektelenség
18.	járási szint:gyalogos és kerékpáros útbaigazító rendszer	Társadalmi érdektelenség
19.	Meglévő köztéri kamerarendszer bővítése	Társadalmi ellenállás
20.	Gyula: Vértanúk úti, Temesvári úti kerékpárutak fejlesztése, Széchenyi úton kerékpárút létesítése	Kivitelezés elhúzódnása
21.	Gyula: Halácsy - Béke sgt. Kereszteződésben körfogalom létesítése, parkolók kialakítása	Forráshiány
22.	Gyula: Városerdő, Fő utca aszfaltozása	Forráshiány
23.	Élővízcsatorna környékének rehabilitációja Szent László utcától a Kapus-hídig	Kivitelezés elhúzódnása
24.	Gyula Temesvári út aszfaltozása	Forráshiány
25.	Gyula: Nagyváradi út aszfaltozása	Forráshiány
26.	Lőkösháza: Akácfa utca aszfaltozása és összekötése a Bem utcával	Forráshiány
27.	Lőkösháza: József Attila utca aszfaltburkolatának felújítása	Forráshiány
28.	Elek: Szőlő sor aszfaltozása (903 méter)	Kivitelezés elhúzódnása

29.	Elek: Sport tér utca aszfaltozása (234 méter)	Kivitelezés elhúzódása
30.	Kétegyháza: belterületi utak építése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	Forráshiány
31.	Kétegyháza: Belterületi utak felújítása: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	Forráshiány
32.	Belváros kerékpáros megközelítését szolgáló további kerékpáros tengelyek megvalósítása	Kivitelezés elhúzódása
33.	Tömegközlekedés átalakítása igényekhez alkalmazkodó szolgáltatás nyújtásához	Intézményi kapacitáshiány
34.	A vár és Várfürdő parkolási viszonyának javítására parkoló létesítmények (garázsok) létesítése. Belváros elsősorban hivatás célú parkolási igényeinek megoldása garázs építésével	Forráshiány
35.	Vasútállomás térségében intermodális csomópont kialakítása, a helyi autóbusz közlekedés és a vasúti szolgáltatás összehangolása, P+R parkoló létesítése	Kivitelezés elhúzódása
36.	A vasút menti Törökzugi sort, mint szervíz utat megtartva tehermentesítő út kialakítása 44-es főút meglévő körforgalmú csomópontjáig	Kivitelezés elhúzódása
37.	Nagyvárad utca – Wesselényi utca csomópont körforgalmúvá alakítása.	Kivitelezés elhúzódása
38.	Törökzugi lakóterület fejlesztés feltáró úthálózata	Kivitelezés elhúzódása
39.	Turisztikai és idegenforgalmi centrum megközelítését szolgáló közúti kapcsolat kialakítása a Temesvári út és Tiborc utca felől	Kivitelezés elhúzódása
40.	Gyulavár elkerülő út építése a Körös-híd szélesítésével együtt	Kivitelezés elhúzódása
41.	Gyula teherforgalmi övezeti szakaszolásának megvalósítása	forráshiány, kivitelezés elhúzódása
42.	Dénesmajor és Feketegyarmat közötti közúti kapcsolat helyreállítása a határ menti kapcsolatok fejlesztése keretében	Forráshiány
43.	Gyula külterületén idegenforgalmi és turisztikai célú kerékpárutak létesítése	Forráshiány
44.	Fehér-Körös menti üdülő és sport célú fejlesztésekhez kapcsolódva gyalogos híd építés	Kivitelezés elhúzódása
45.	Gyulát északról és keletről elkerülő út építése	Kivitelezés elhúzódása

46.	Kossuth tér térségében az idegenforgalmi célú parkolás kiszolgálására a parkoló kétszintesítése	Forráshiány
47.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: meglévő gyűjtőutak felújítása, új gyűjtőutak létesítése Gyula belterületén (Pomucz tér, Leiningen u. – Csabai út új gyűjtőút létesítése (986 m), Halácsy út – Ajtósfalva – Bodoky major – Csabai út új gyűjtőút létesítése (1790 m), Csókos út – Szélső u. új gyűjtőút létesítése (1625 m), Kisököjárasi feltáró gyűjtőút létesítése (1300 m))	Kivitelezés elhúzóódása
48.	Kerékpárutak felújítása, új kerékpárutak építése (Csabai úttól a Fehér Körös hídig 7.668 m, Kétegyházi út 750 m, Henyei út 816 m, Nürnbergi út 680 m kerékpárutak építése)	Forráshiány
49.	Települési úthálózati elemek fejlesztése: körforgalmú csomópontok kialakítása Gyula belterületén: Béke sgt., Jókai utca csomópont	Kivitelezés elhúzóódása
50.	Északi elkerülő út megépítése	Kivitelezés elhúzóódása
51.	Dénestmajor-Ant közúti kapcsolat megteremtése: Gyula (Dénestmajor) – Ant (Románia) közúti kapcsolatának kialakítása	Forráshiány
52.	Jókai utcai egyoldali kerékpársáv létesítése az Erkel tér mellett	Társadalmi ellenállás
53.	Aranyág utca útépítés	Forráshiány
54.	Kálvin utca (Árpád utca - Hajnal utca közötti szakasz) kétirányú kerékpáros közlekedés kialakítása	Forráshiány
55.	Kétegyháza kerékpárhálózat bővítése a Móra-, Márki S. utca Szent Imre utcában	Forráshiány
56.	Gyula-Elek, Elek-Kétegyháza, Kétegyháza-Gyula kerékpárutak tervezése	Forráshiány
57.	Kétegyháza: belterületi utak tervezése: Nagy Sándor utca, Medgyesi sor, Névtelen utca, Petőfi sor	Intézményi kapacitáshiány
58.	Kétegyháza: Belterületi utak tervezése: Rákóczi u., Kossuth u., Szent Imre u., Széchenyi u., Batthyány u., Déli sor, Bocskai u., Márki u., Zrínyi u., Nap u., Béke u., Kölcsey u., Eminescu u., Erkel u., Verőfény u., Hunyadi u., Vasvári u., Szabadság u.	Intézményi kapacitáshiány
59.	Élővíz-csatorna partrendezésének folytatása Szent László utcától keletre, Kapushídtól nyugatra	Kivitelezés elhúzóódása
60.	Élővíz-csatorna kotrása	Kivitelezés elhúzóódása
61.	Béké-sugárúti híd felújítása	Kivitelezés elhúzóódása
62.	Jász-Lukács utca és a Budai Nagy Antal utca között híd építése	Kivitelezés elhúzóódása

63.	Bodoky gyaloghíd felújítása (Erkel Ferenc Gimnáziumnál)	Forráshiány
64.	Gyula városi körtöltés melletti tavak rekreációja, zöldterületek fejlesztése	Forráshiány
65.	Mobilitási szemléletformáló programok megvalósítása: gyaloglás, kerékpáros közlekedés és közösségi közlekedés promóciója (brosúrák, közösségi média, reklámkampányok)	Intézményi kapacitáshiány, társadalmi érdektelenség
66.	Útátadásokhoz kapcsolódó "Bebiciklizés" események szervezése	Intézményi kapacitáshiány, társadalmi érdektelenség
67.	„Bringázz a munkába, suliba!” kampány	Intézményi kapacitáshiány, társadalmi érdektelenség
68.	Távmunka, rugalmas munkaidő támogatása	Intézményi kapacitáshiány
69.	Elektromos midibusz tesztüzem megvalósítása Gyulán	Forráshiány

7 MELLÉKLETEK

7.1 A SUMP készítése során elvégzett lakossági kérdőívezés kérdéssora

Gyula Város

Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP)- és Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) készítése

Lakossági kérdőív

Gyula Város Önkormányzata Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) és Kerékpárforgalmi Terv (KHT) készítését végzi.

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) olyan stratégiai terv, amelynek célja a helyi lakosság és vállalkozások mobilitási igényeinek kielégítése a városokban és azok környékén a jobb életminőség biztosítása érdekében. Ennek kiegészítéseként sor kerül egy Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) elkészítésére is, amely kifejezetten a kerékpáros közlekedés fejlesztésére összpontosít, célja pedig a biztonságos és vonzó kerékpáros infrastruktúra kialakítása, valamint a kerékpározás népszerűsítése a mindennapi közlekedésben.

A kérdőív kitöltésével Ön is hozzájárulhat városunk közlekedési rendszerének fejlődéséhez. Köszönjük közreműködését!

(A kérdőív regisztrációhoz nem kötött és anonim. Semmilyen személyes adat nem kerül rögzítésre.)

I. Általános kérdések

1. A járás mely településén, illetve Gyula melyik városrészében él?
 - Városerdő
 - Gyulavári
 - Újvári
 - Krinolinkert

- Kisváros
- Magyarváros
- Kisrománváros
- Kastélykert
- Óváros
- Németváros
- Nagyrománváros
- Újváros
- Ajtósfalva
- Szentpálfalva
- Máriafalva
- Szanazug
- Eleken élek
- Kétegyházán élek
- Lőkösházán élek
- Egyéb településen élek

2. Amennyiben az Ön lakóhelye nem Gyula:

3. Az Ön életkora:

- 14-18 év
- 19-35 év
- 36-55 év
- 56-65 év
- 65 év felett

4. Gazdasági aktivitás szempontjából Ön:

- munkavállaló
- GYES/GYED/CSED
- nyugdíjas
- tanuló/hallgató
- rokkantsági ellátott
- munkanélküli
- egyéb:

Kérjük válaszoljon az alábbi, általános közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

5. Milyen gyakran használja a közlekedési módokat? Minden közlekedési módra külön válasz adható!

- naponta
- hetente többször
- havonta 1-2 alkalommal
- évente 1-2 alkalommal
- soha

	naponta	hetente többször	havonta 1-2 alkalommal	évente 1-2 alkalommal	soha
gyaloglás					
kerékpár/elektromos roller					
menetrend szerinti helyi autóbusz					
helyközi autóbusz					
motorkerékpár, robogó					
személygépjármű					
vasút					

II. Helyi autóbusz-közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, helyi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

6. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

- Sohasem használja a helyi autóbusz-közlekedést
- Eseti használója a helyi autóbusz-közlekedésnek
- Rendszeres használója a helyi autóbusz-közlekedésnek

7. Mi az oka annak, hogy rendszeresen használja a helyi autóbusz-közlekedést Gyulán? Több válasz is adható!

- olcsó
- környezetkímélő

- gyors
- praktikus
- kényelmes
- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni
- nem kell parkolót keresni

8. Mi az oka annak, hogy nem használja a helyi autóbusz-közlekedést? Több válasz is adható!

- lassú
- nem praktikus
- sokat kell várni az autóbuszra
- nem kényelmes
- drága
- nem megfelelő a tisztaság a járművön, megállóban
- zsúfolt
- környezetszennyező
- nem akadálymentes a megálló
- egészségi állapotom korlátoz a használatban

9. Milyen feltételek mellett választaná az autós helyett a helyi menetrendszerinti autóbusz-közlekedést? Több válasz is adható!

- rövidebb várakozási idő
- átszállásmentes kapcsolatok
- rövidebb utazási idő
- modernebb buszok
- biztonságos kerékpártárolási lehetőségek a megállókban

10. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslatát, amely véleménye szerint javíthatná a helyi buszközlekedést Gyulán.

III. Helyközi autóbusz közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, helyközi autóbusz közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

11. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

- Sohasem használja a helyközi autóbusz-közlekedést
- Eseti használója a helyközi autóbusz-közlekedésnek
- Rendszeres használója a helyközi autóbusz-közlekedésnek

12. Mi az oka annak, hogy rendszeresen helyközi autóbussszal közlekedik Gyulán? Több válasz is adható!

- olcsó
- környezetkímélő
- gyors
- praktikus
- kényelmes
- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni
- nem kell parkolót keresni

13. Mi az oka annak, hogy nem használja rendszeresen a helyközi autóbuszos közlekedést?

Több válasz is adható!

- lassú
- nem praktikus
- sokat kell várni az autóbuszra
- nem kényelmes
- drága
- nem megfelelő a tisztaság a járművön, megállóban
- zsúfolt
- környezetszennyező
- nem akadálymentes a megálló
- más közlekedési eszközt használok

14. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslatát, amely véleménye szerint javíthatná a helyközi buszközlekedést Gyulán.

IV. Vasúti közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, vasúti közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

15. Önre melyik jellemző az alábbiak közül?

- Sohasem használja a vasúti közlekedést
- Eseti használója a vasúti közlekedésnek
- Rendszeres használója a vasúti közlekedésnek

16. Mi az oka annak, hogy vonattal közlekedik Gyulára/Gyuláról, illetve a városon belül? Több válasz is adható!

- olcsó
- környezetkímélő
- gyors
- praktikus
- kényelmes

- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni
- nem kell parkolót keresni

17. Mi az oka annak, hogy rendszeresen nem vonattal közlekedik Gyulára/Gyuláról, illetve a városon belül? Több válasz is adható!

- lassú
- nem praktikus
- sokat kell várni a vonatra
- nem kényelmes
- drága
- nem megfelelő a tisztaság a járművön, megállóban
- zsúfolt
- környezetszennyező
- nem akadálymentes a megálló
- egészségi állapotom korlátoz a használatban
- más közlekedési eszközt használok

18. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná a vasúti közlekedést Gyulára/Gyuláról.

V. Kerékpáros/elektromos rolleres közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, kerékpáros/elektromos rolleres közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

19. Rendszeresen kerékpárt, illetve elektromos rollert használók közül használ-e más közlekedési eszközt?

- nem használ rendszeresen kerékpárt/elektromos rollert
- csak kerékpárt/elektromos rollert használ
- kerékpáron/elektromos rolleren kívül más közlekedési eszközt (pl.: személygépjármű, motorkerékpár stb.) is használ

20. Mi az oka annak, hogy rendszeresen használ kerékpárt/elektromos rollert? Több válasz is adható!

- egészséges
- olcsó
- környezetkímélő
- gyors
- praktikus

- nincs lehetőségem más eszközzel közlekedni
- nem kell parkolóhelyet keresni
- megfelelő kerékpártárolók állnak rendelkezésre városszerte

21. Mi az oka annak, hogy nem használ rendszeresen kerékpárt/elektromos rollert Gyulán?

Több válasz is adható!

- más közlekedési eszköz praktikusabb számomra
- sürgősségem a közeli úticélom miatt
- úticélom túl nagy távolságra van
- megfelelő kerékpártárolók hiánya városszerte
- kerékpárosbarát hálózat hiánya
- kerékpárosbarát hálózat burkolatának minősége nem megfelelő
- balesetveszélyesebbnek tartom a közlekedést kerékpárral/elektromos rollerrel, mint más eszközzel
- nem elég jó a közbiztonság (személy- és vagyonvédelem)
- nincs kerékpárom/elektromos rollerem
- az otthoni tárolás nem, vagy nehezen megoldott
- egészségügyi állapotom korlátoz a használatban

22. Választaná-e autó helyett a kerékpárt, esetleg elektromos rollert?

- Igen
- Nem

23. Milyen körülmények között váltana autóról kerékpárra, esetleg elektromos rollerre?

Több válasz is adható!

- ha több összefüggő kerékpárosbarát útvonal lenne
- ha jobb lenne a forgalombiztonság (kedvezőbb csomóponti átvezetés, zavartalanabb haladás stb.)
- ha több és jobb kerékpártámasz és tároló lenne
- ha jobb lenne a közbiztonság (személy- és vagyonbiztonság)
- egyik sem

24. Mennyire tartja megfelelően kiépítettnek Gyula kerékpáros úthálózatát (kerékpárutak/kerékpársávok/kerékpáros nyomok)? Több válasz is adható!

A 25. kérdésben várjuk szöveges javaslatait a kerékpárút-hálózat bővítésével kapcsolatban is!

- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem könnyen és biztonságosan megközelíthető a jelenlegi úthálózaton
- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem túl messze van, hogy kerékpárral induljak útnak a jelenlegi úthálózaton

- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem nem érhető el közvetlenül a jelenlegi kerékpáros úthálózaton, ezért a részben vagy egészben a közúton kell kerékpároznom
- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem önmagában jól ellátott kerékpáros úthálózattal
- a városrész, ahol lakom vagy dolgozom/közlekedem önmagában nincs jól ellátva kerékpáros úthálózattal

25. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná a kerékpáros/elektromos rolleres közlekedést Gyulán.

VI. Gyalogos közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, gyalogos közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

26. Szokott rendszeresen gyalogolni? (igen/nem)

- Igen
- Nem

27. Mi az oka annak, hogy rendszeresen gyalog közlekedik? Több válasz is adható!

- közeli célpontok
- környezetbarát
- kevés a parkoló
- kísérek valakit (gyermek, kutya)
- távoli buszmegálló
- olcsó
- egészséges
- szeretek sétálni

28. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná a gyalogos közlekedést Gyulán.

VII. Autós közlekedés

Kérjük válaszoljon az alábbi, autós közlekedéssel kapcsolatos kérdésekre!

29. Milyen gyakran használ autót közlekedésre?

- rendszeresen
- esetileg
- soha

30. Mi az oka annak, hogy rendszeresen autóval közlekedik? Több válasz is adható!

- gyors
- kényelmes
- praktikus
- az autó a munkaeszközöm
- nincs lehetőségem más közlekedési eszközt használni
- egészségügyi állapotom miatt

31. Mi az oka annak, hogy rendszeresen nem autóval közlekedik? Több válasz is adható!

- környezetszennyező
- drága
- nehéz parkolót találni az úticélom közelében
- nem praktikus
- nincs autóm
- nem tartom elég biztonságosnak a közlekedést autóval

32. Szöveges észrevételek és javaslatok:

- Ide írhatja az olyan észrevételét, melyre esetleg nem tért ki a kérdőív, vagy olyan javaslat, amely véleménye szerint javíthatná az autós közlekedést Gyulán.

7.2 Baleseti adatok

A Gyulai Rendőrkapitányság 2025. júliusi adatközlése szerint az alábbi közlekedési balesetek történtek Gyula várostérség területén 2020-2024 között:

7. Táblázat Baleseti adatok (2020-2024)

Kimenetel szerint	Anyagi kárral járó	Könnyű sérüléssel	Súlyos sérüléssel	Halálos kimenetelű
2020. év	176	33	15	2
2021. év	185	29	18	2
2022. év	188	42	17	0
2023. év	169	29	17	1
2024. év	182	32	17	1

7.3 Forgalomszámlálási módszertan

Gyula Város Önkormányzata **2025. június 4. és 17. között** átfogó forgalomszámlálást végzett annak érdekében, hogy pontos és megbízható adatbázis álljon rendelkezésre a városi közlekedési rendszer tervezéséhez és fejlesztéséhez. A vizsgálat három fő közlekedési kategóriára terjedt ki, a legfontosabb csúcsidőszakok lefedésével.

A **közúti forgalom felmérése** nyolc kordonon zajlott, hétköznapokon (kedden, szerdán vagy csütörtökön), kordononként 8 órás mérési időtartamban. A mérések a reggeli (6:00–10:00) és a délutáni (14:00–18:00) időszakban történtek, külön-külön rögzítve az irányonkénti forgalmat. A számlálás során legalább öt járműkategória elkülönítésére került sor, amely lehetővé tette a közlekedési szerkezet részletes vizsgálatát, különös tekintettel a gépjármű- és kerékpáros forgalom arányaira. A módszertan célja az volt, hogy a város forgalmi nagyságrendjéről, szerkezetéről és iránymegoszlásáról olyan adatokat szolgáltatasson, amelyek megalapozzák a hálózatfejlesztési javaslatok szakmai kidolgozását.

A forgalomszámlálás a helyzetfeltáráshoz szükséges mértékben, az alábbi járműkategóriák számlálásával történt meg:

8. Táblázat járműkategóriák azonosítása

Járműkategóriák	Jellemzők
Személygépkocsi	Személygépkocsi vontatmánnyal, vagy anélkül, kisautóbusz 9 férőhely alatt.
Kistehergépkocsi	Tehergépkocsi, amelynek megengedett legnagyobb össztömege kisebb 3.5-tonnánál
Egyes (szóló) autóbusz	KRESZ szerint meghatározott (kivéve a 9 férőhely alattiakat)
Csuklós autóbusz	A KRESZ szerint meghatározott többtagú autóbusz
Közepesen nehéz tehergépkocsi	3,5-7,5 tonna közötti összes tömegű kéttengelyes tehergépkocsi
Nehéz tehergépkocsi	7.5 tonnánál nagyobb összes tömegű két- vagy több tengelyes tehergépkocsi pótkocsi vagy vontatmány nélkül
Pótkocsis tehergépkocsi	Két- vagy háromtengelyes tehergépkocsi pótkocsival (a KRESZ szerint meghatározva)
Nyerges szerelvény	2+1, 2+2, 2+3, 3+1, 3+2 vagy 3+3 tengelyes nyerges szerelvény (nyerges vontatóból és félpótkocsiból álló járműszerelvény a KRESZ szerint meghatározva)

Speciális nehéz jármű	Hat- vagy ennél több tengelyes speciális nehéz járművek
Motorkerékpár és segédmotoros kerékpár	A KRESZ szerint meghatározva
Kerékpár	A KRESZ szerint meghatározva
Lassú jármű (fogat, traktor)	Lassú jármű és mezőgazdasági vontató (a KRESZ szerint meghatározva).

Forrás: Magyar Közút Nonprofit Zrt.

A közúti forgalomszámlálás helyszínei az alábbiak voltak:

9. Táblázat A 2025. 06. 05 – 17. között lefolytatott közúti forgalomszámlálás helyszínei

- 1. Dobozi út-Madách u.-Csókos út csomópont**
- 2. Sarkadi út-Csókos út- Nagyváradi út csomópont**
- 3. Kossuth u.-Vár u.-Nagyváradi út csomópont**
- 4. Vértanúk útja-Béke sgrt.-Kossuth tér körforgalom**
- 5. Temesvári út-Botond u. déli bekötő körforgalom**
- 6. Csabai út-Kétegyházi út- Vértanúk útja csomópont**
- 7. Nürnbergi u.-Dürer Albert u.-Eötvös Lóránd u. csomópont**
- 8. Csabai út-44-es elkerülő**

Forrás: saját szerkesztés

Ha az egyes kategóriákban mért (számlált) értékeket összeadjuk, akkor az összes forgalmat jdb/időegység mértékegységben kapjuk meg.

A keresztmetszeti forgalomnagyságot az egyes kategóriákban számlált adatokat személygépkocsi-egységre (E, egységjármű) kell az összegzéshez átszámítani.

A **helyi és helyközi autóbuszos utasforgalom** vizsgálata kilenc megállópárban történt, szintén 8 órás időtartamban, a reggeli és délutáni csúcsidőszakok lefedésével. A felmérés során hétköznapiakon (kedden, szerdán vagy csütörtökön) és szombati napon is rögzítésre került a le- és felszálló utasok száma, lehetővé téve a város tömegközlekedési szolgáltatásainak használati szokásairól alkotott részletes kép kialakítását.

A helyi és helyközi autóbuszok utasforgalmi mérésének helyszínei az alábbiak voltak:

10. Táblázat A 2025. 06. 04 – 17. között lefolytatott buszos utasforgalom mérésének helyszínei

- 1. Gyula, rendelőintézet buszmegállópár**

2. Gyula, Szövetkezeti bolt I. buszmegálló
3. Gyula, Implom Iskola buszmegálló
4. Gyula, kórház buszmegálló
5. Gyula, Kossuth tér buszmegálló
6. Gyula , várfürdő buszmegálló
7. Gyula, Iskola utca buszmegálló
8. Gyula, Bölcsőde buszmegálló
9. Gyula, Dénesmajor buszmegálló

Forrás: saját szerkesztés

A **vasúti utasforgalom számlálása** a gyulai vasútállomáson valósult meg egy kijelölt hétköznapi napon, szintén 8 órás időtartamban, a reggeli (6:00–10:00) és délutáni (14:00–18:00) csúcsidőszakban. A vizsgálat a le- és felszálló utasok számának rögzítésére irányult, biztosítva, hogy a vasúti közlekedés városi és térségi szerepéről megbízható adatok álljanak rendelkezésre.

A vasúti utasforgalom-számlálás helyszíne:

11. Táblázat A 2025. 06. 10-én lefolytatott vasúti utasforgalom mérésének helyszíne

1. Gyula vasútállomás

Forrás: saját szerkesztés

7.4 Forgalomszámlálás eredményei

7.4.1 Vasúti utasforgalom

A vasúti utasforgalom-számlálás eredményeit az alábbi táblázat tartalmazza:

12. Táblázat vasútállomás utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Vasútállomás utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
1.	2025.06.10	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	124	210
2.	2025.06.10	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	76	160
Összes utas:					200	370

7.4.2 A helyi és helyközi autóbuszos utasforgalom

A helyi és helyközi autóbuszos utasforgalom-számlálás eredményeit az alábbi táblázatok tartalmazzák:

13. Táblázat Rendelőintézet buszmegállópár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Szent László utca felé (Dob utcán)						
1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznap	215	35
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	21	88
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	18	6
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	5	15
Szent István utca felé (Simmelweis utcán)						
1.	2025.06.11	6.00-10.00	reggel	hétköznap	185	55
2.	2025.06.04	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	30	76
1.	2024.10.28	6.00-10.00	reggel	hétvége	15	8
2.	2024.10.28	14.00-18.00	késő délután	hétvége	6	13
Összes utas hézköznap					451	254
Összes utas hétvége					44	42
Összes utas					495	296

14. Táblázat Szövetkezeti bolt buszmegállópár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Gyulavári Kastély felé						

1.	2025.06.04	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	17	1
2.	2025.06.04	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	44	6
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	4	15
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	7	5
Gyula belváros felé						
1.	2025.06.04	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	8	145
2.	2025.06.04	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	0	21
1.	2024.10.28	6.00-10.00	reggel	hétvége	8	13
2.	2024.10.28	14.00-18.00	késő délután	hétvége	10	8
Összes utas hétköznapi					69	173
Összes utas hétvége					29	41
Összes utas					98	214

Forrás: saját szerkesztés

15. Táblázat Impola iskola buszmegálló pár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Rendőrség felé						
1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	13	0
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	10	2
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	1	0
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	0	0
Járásbíróság felé						
1.	2025.06.04	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	2	4
2.	2025.06.04	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	0	19

1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétféje	1	1
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétféje	0	0
Összes utas hétköznap					25	25
Összes utas hétféje					2	1
Összes utas					27	26

Forrás: saját szerkesztés

16. Táblázat Kórház buszmegállópár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Harruckern János Közoktatási Intézmény felé						
1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznap	0	4
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	0	11
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétféje	7	10
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétféje	4	16
Gál Ferenc Egyetem felé						
1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznap	20	4
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	2	6
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétféje	11	10
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétféje	25	22
Összes utas hézköznap					22	25
Összes utas hétvége					47	58
Összes utas					69	83

Forrás: saját szerkesztés

17. Táblázat Kossuth tér buszmegállópár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma
---------	-------	---------	---------	----------	------------------------------

					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Szent István utcáról Karácsony János utca felé						
1.	2025.06.18	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	27	7
2.	2025.06.18	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	32	9
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	14	12
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	32	29
Karácsony János utcán kórházak felé						
1.	2025.06.18	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	4	21
2.	2025.06.18	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	0	1
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	5	3
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	0	2
Összes utas hétköznapi					63	38
Összes utas hétvége					51	46
Összes utas					114	84

Forrás: saját szerkesztés

18. Táblázat Várfürdő buszmegálló utasforgalom

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Tiborc utca felé						
1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	33	10
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	4	14
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	16	7
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	0	17
Összes utas hétköznapi					37	24
Összes utas hétvége					16	24

Összes utas	53	48
--------------------	-----------	-----------

Forrás: saját szerkesztés

19. Táblázat Iskola utca buszmegállópár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Gyulavári felé						
1.	2025.06.11	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	5	3
2.	2025.06.11	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	17	4
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	5	12
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	9	4
déli bekötő, körforgalom felé						
1.	2025.06.11	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	1	14
2.	2025.06.11	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	4	7
1.	2025.06.07	6.00-10.00	reggel	hétvége	2	8
2.	2025.06.07	14.00-18.00	késő délután	hétvége	2	9
Összes utas hétköznapi					27	28
Összes utas hétvége					18	33
Összes utas					45	61

Forrás: saját szerkesztés

20. Táblázat Bölcsőde buszmegállópár utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Gyula belváros felé						
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	1	29

2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	4	9
1.	2025.06.14	6.00-10.00	reggel	hétvége	12	9
2.	2025.06.14	14.00-18.00	késő délután	hétvége	2	15
Gyulavári kastély felé						
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	10	0
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	21	1
1.	2025.06.14	6.00-10.00	reggel	hétvége	8	7
2.	2025.06.14	14.00-18.00	késő délután	hétvége	7	10
Összes utas hétköznapi					36	39
Összes utas hétvége					29	41
Összes utas					65	80

Forrás: saját szerkesztés

21. Táblázat Dénesmajor buszmegálló utasforgalma

Sorszám	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Autóbuszmegálló utasforgalma	
					Leszálló utasok	Felszálló utasok
Dénesmajor buszmegálló						
1.	2025.06.17	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	5	17
2.	2025.06.17	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	15	6
1.	2025.06.14	6.00-10.00	reggel	hétvége	3	9
2.	2025.06.14	14.00-18.00	késő délután	hétvége	8	3
Összes utas hétköznapi					20	23
Összes utas hétvége					11	12
Összes utas					31	35

Forrás: saját szerkesztés

7.4.3 Közúti forgalomszámlálás

A közúti (beleértve a kerékpáros) forgalomszámlálás eredményeit az alábbi táblázatok tartalmazzák:

22. Táblázat Dobozi út-Madách u.-Csókos út csomópont forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Dobozi úton vasút felől (É felől) kereszteződés felé															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznap	575	57	6	0	18	5	23	165	3	852	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	594	26	3	0	12	1	28	114	2	780	
					1169	83	9	0	30	6	51	279	5	1632	EÁNF (j/nap)
					1169	83	16	0	42	13	36	84	0	1443	EÁNF (E/nap)
Dobozi úton kereszteződés felől vasút felé															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznap	378	50	3	0	11	11	11	78	3	545	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	626	49	3	0	9	3	29	147	4	870	
					1004	99	6	0	20	14	40	225	7	1415	EÁNF (j/nap)
					1004	99	11	0	28	31	28	68	18	1286	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														3047	EÁNF (j/nap)
														2728	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés

23. Táblázat Sarkadi út-Csókos út- Nagyváradi út csomópont forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Sarkadi úton kereszteződés felől Sarkad felé															

1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	625	69	11	0	0	15	13	50	1	784	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	756	33	70	0	0	11	37	121	0	1028	
					1381	102	81	0	0	26	50	171	1	1812	EÁNF (j/nap)
					1381	102	146	0	0	57	35	51	0	1772	EÁNF (E/nap)
Sarkadi úton Sarkad felől kereszteződés felé															
1.	2025.06.05	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	818	84	19	1	0	21	25	123	2	1093	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.05	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	473	22	9	0	1	5	15	56	0	581	
					1291	106	28	1	1	26	40	179	2	1674	EÁNF (j/nap)
					1291	106	50	3	1	57	28	54	5	1595	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:													3486	EÁNF (j/nap)	
													3368	EÁNF (E/nap)	

Forrás: saját szerkesztés

24. Táblázat Kossuth u.-Vár u.-Nagyvárad ut csomópont forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Kossuth Lajos utcán kereszteződés felől Almásy-kastély felé															
1.	2025.06.10	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	656	75	30	1	2	4	17	113	0	898	Mért adatok (q' értékek)
2.	2025.06.10	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	854	65	18	0	21	6	32	136	11	1143	
					1510	140	48	1	23	10	49	249	11	2041	EÁNF (j/nap)
					1510	140	86	3	32	22	34	75	0	1902	EÁNF (E/nap)
Kossuth Lajos utcán Almásy-kastély felől kereszteződés felé															
1.	2025.06.10	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	1006	178	4	15	1	29	62	192	0	1487	Mért adatok (q' értékek)
2.	2025.06.10	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	679	63	13	0	4	1	22	111	6	899	

					1685	241	17	15	5	30	84	303	6	2386	EÁNF (j/nap)
					1685	241	31	38	7	66	59	91	15	2232	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														4427	EÁNF (j/nap)
														4134	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés

25. Táblázat Vértanúk útja-Béke sgrt.-Kossuth tér körforgalom forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Vértanúk útján Bartók Béla/Tűzoltó-parancsnokság felől körforgalom felé															
1.	2025.06.10	6.00-10.00	reggel	hétköznap	1485	49	31	6	0	11	22	58	0	1662	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.10	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	1495	75	19	6	2	8	43	68	11	1727	
					2980	124	50	12	2	19	65	126	11	3389	EÁNF (j/nap)
					2980	124	90	30	3	42	46	38	0	3352	EÁNF (E/nap)
Vértanúk útján körforgalom felől Ny felé (Bartók Béla felé/Tűzoltó-parancsnokság felé)															
1.	2025.06.10	6.00-10.00	reggel	hétköznap	1194	231	47	10	67	112	67	207	3	1938	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.10	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	1246	51	4	0	21	21	36	18	0	1397	
					2440	282	51	10	88	133	103	225	3	3335	EÁNF (j/nap)
					2440	282	92	25	123	293	72	68	8	3402	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														6724	EÁNF (j/nap)
														6754	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés

26. Táblázat Temesvári út-Botond u. déli bekötő körforgalom forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Déli bekötőn körforgalom felől D felé (44-es út felé)															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznap	95	16	1	0	1	7	5	0	0	125	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	72	7	0	0	7	2	1	2	1	92	
					167	23	1	0	8	9	6	2	1	217	EÁNF (j/nap)
					167	23	2	0	11	20	4	1	0	228	EÁNF (E/nap)
Déli bekötőn 44-es út felől (D felől) körforgalom felé															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznap	84	3	0	0	1	8	0	0	1	97	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	113	15	0	0	5	1	6	2	1	143	
					197	18	0	0	6	9	6	2	2	240	EÁNF (j/nap)
					197	18	0	0	8	20	4	1	5	253	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														457	EÁNF (j/nap)
														481	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés

27. Táblázat Csabai út-Kétegyházi út- Vértanúk útja csomópont forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Kétegyházi úton kereszteződés felől Kétegyháza felé															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznap	363	57	18	1	6	11	13	60	3	532	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	403	50	16	1	5	10	10	45	2	542	
					766	107	34	2	11	21	23	105	5	1074	EÁNF (j/nap)
					766	107	61	5	15	46	16	32	0	1048	EÁNF (E/nap)
Kétegyházi úton Kétegyháza felől kereszteződés felé															

1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	544	78	29	1	11	27	15	38	2	745	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	558	81	27	1	10	35	12	32	2	758	
					1102	159	56	2	21	62	27	70	4	1503	EÁNF (j/nap)
					1102	159	101	5	29	136	19	21	10	1583	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														2577	EÁNF (j/nap)
														2631	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés

28. Táblázat Nürnbergi u.-Dürer Albert u.-Eötvös Lóránd u. csomópont forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Dürer Albert utcán D felől kereszteződés felé															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	466	104	2	0	3	3	4	13	6	601	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	627	44	2	0	5	17	17	81	6	799	
					1093	148	4	0	8	20	21	94	12	1400	EÁNF (j/nap)
					1093	148	7	0	11	44	15	28	0	1346	EÁNF (E/nap)
Dürer Albert utcán kereszteződés felől D felé															
1.	2025.06.12	6.00-10.00	reggel	hétköznapi	263	12	3	0	2	4	9	61	0	354	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.12	14.00-18.00	késő délután	hétköznapi	391	29	0	0	10	16	7	25	1	479	
					654	41	3	0	12	20	16	86	1	833	EÁNF (j/nap)
					654	41	5	0	17	44	11	26	3	801	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														2233	EÁNF (j/nap)
														2147	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés

29. Táblázat Csabai út-44-es elkerülő kereszteződés forgalmi eredményei

	Dátum	Időpont	Napszak	Naptípus	Szgk	Ktg	Autóbusz		Közepesen nehéz tgpk	Tgk	Motorkerékpár	Kerékpár	Lassú	Összes	Adat típusa
							Szóló	Csuklós							
Vértanúk útján Bartók Béla/Tűzoltó-parancsnokság felől körforgalom felé															
1.	2025.06.17	6.00-10.00	reggel	hétköznap	1266	119	11	8	13	30	24	31	12	1514	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.17	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	1340	61	15	3	0	11	20	8	10	1468	
					2606	180	26	11	13	41	44	39	22	2982	EÁNF (j/nap)
					1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	2,20	0,7	0,3	2,5		
					2606	180	47	28	18	90	31	12	0	3011	EÁNF (E/nap)
Vértanúk útján körforgalom felől Ny felé (Bartók Béla felé/Tűzoltó-parancsnokság felé)															
1.	2025.06.17	6.00-10.00	reggel	hétköznap	1048	225	18	3	16	7	15	0	0	1332	Mért adatok (‘q’ értékek)
2.	2025.06.17	14.00-18.00	késő délután	hétköznap	1507	152	13	3	5	1	29	1	2	1713	
					2555	377	31	6	21	8	44	1	2	3045	EÁNF (j/nap)
					1,0	1,0	1,8	2,5	1,4	2,2	0,7	0,3	2,5		
					2555	377	56	15	29	18	31	0	5	3086	EÁNF (E/nap)
Összes forgalom:														6027	EÁNF (j/nap)
														6097	EÁNF (E/nap)

Forrás: saját szerkesztés