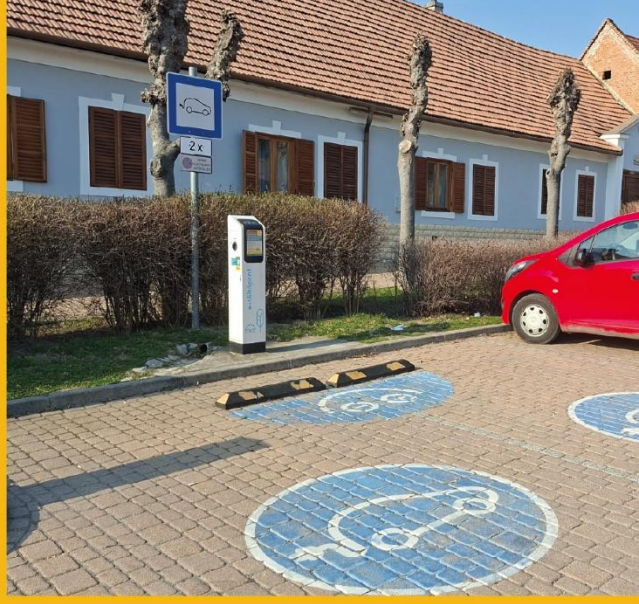








MÓR VÁROS
FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

2026



MOBILissimus

Széchenyi Terv Plusz Építsük együtt Magyarországot!

Magyarország Kormánya

Az Európai Unió társfinanszírozásával

MÓR
FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE
(SUMP)

Megbízó:

Mór Városi Önkormányzat

Készítette:

Mobilissimus Kft.

Budai Panna | Ekés András | Gács Péter
Gertheis Antal | Petrovácz Rita | Surányi Ráchel | Dr. Szele András

2026

[2026.08.03-i változat]

TARTALOM

Tartalom 5
1 Összefoglalás 7
2 Bevezetés 15
2.1 A mobilitástervezés céljai 16
2.2 A mobilitástervezés módszere 16
3 A mobilitási terv megalapozása, helyzetértékelés 22
3.1 Stratégiai-szakpolitikai és szabályozási háttér 22
3.2 Mobilitást befolyásoló háttér, alapadatok 32
3.3 A város és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete 47
3.4 A problémák azonosítása, értékelése 92
4 Célrendszer 97
4.1 Jövőkép és településfejlesztési célok 97
4.2 Stratégiai célok 98
5 Eszközrendszer 101
5.1 Célok és eszközök kapcsolódása 101
5.2 Eszközök kifejtése 102
5.3 Projektek definiálása és a beavatkozási program összeállítása 127
6 Mobilitási terv megvalósítása 141
6.1 Monitoringrendszer, indikátorok 141
6.2 A SUMP megvalósításának cselekvési terve 145
6.3 Költség- és finanszírozási terv 145
6.4 Kockázatkezelési terv 147
7 Mellékletek 148
7.1 Rövidítésjegyzék 148
7.2 Fogalomtár 148
7.3 Felhasznált adatok köre 150
7.4 Partnerségi terv 151
7.5 Projektlista elemei és főbb ismérvei 163
7.6 Projektértékelés módszere és részletes eredményei 175
7.7 Indikátorok 188

1 ÖSSZEFOGLALÁS

A fenntartható városi mobilitási terv (Sustainable Urban Mobility Plan, **SUMP) egy közép- és hosszú távú városi és városkörnyéki közlekedésfejlesztési stratégia** 30 éves kitekintéssel, egyben egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. A tervezés módszertanát az Európai Unió dolgoztatta ki a legjobb európai gyakorlatok alapján.

A fenntartható városi mobilitástervezés célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta és hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre.

A Mór Városi Önkormányzat azért döntött a fenntartható városi mobilitási terv elkészítése mellett, hogy a város jövőképének és céljainak elérését a mobilitás terén is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, a különböző intézkedésekről és projektekről folyó gondolkodást egységes mederbe terelje.

Mobilitási helyzetkép és közlekedési problémák

A vasút Budapest irányába versenyképes, Komárom irányába alacsony szolgáltatási szintű. A helyközi autóbuszok a vonzáskörzetet kiszolgálják. A helyi hálózat a helyközivel kevéssé integrált

Az 5-ös sz. Székesfehérvár – Komárom **vasút**vonal menetidő tekintetében versenyképes kapcsolatot nyújt a megyeszékhely és átszállással relatíve Budapest irányába is, a járműállomány azonban elöregedett, állapota leromlott, így alacsony szolgáltatási szintet tesz lehetővé, a menetrendi kínálat pedig nem tudja felvenni a sokkal gyakrabban közlekedő autóbuszokkal. A város központi szerepéből adódóan fontos szerepet játszik a térség **autóbusz**-közlekedésében, azonban a közösségi közlekedés eszközei csak kis távolságokban versenyképesek az autós közlekedéssel szemben. Az autóbusz-járműállomány az országos átlagnak megfelelő. A helyi autóbusz-közlekedés a helyközivel kevéssé integrált. Az autóbusz-állomás korszerű, szolgáltatásokban gazdag, fontos átszállási csomópontot képezve, azonban sok Volán-járat elkerüli azt, így a benne rejlő potenciál nem kerül teljes mértékben kiaknázásra.

Mór gyorsforgalmi úti kapcsolattal nem rendelkezik. Meghatározó problémái (belváros terhelése, parkolási konfliktusok) a növekvő gépjárműszámra és -forgalomra vezethetők vissza

Mór **közúti** mobilitási helyzetképét a várost északnyugat-délkeleti irányban átszelő 81. számú főút dominanciája és leterheltsége határozza meg, melyből a tranzit- és az ipari jelenlét miatt magas a nehézgépjárművek száma. A városon belüli legjelentősebb keresztirányú forgalmat a Velegi út – Deák Ferenc utca – Bajcsy-Zsilinszky út – Széchenyi utca tengely bonyolítja le, amely a Szent István téri városközponti csomópontnál a Dózsa György utcával kapcsolódik. A közelmúltban kialakított körforgalmú csomópontok megfelelően működnek, a Deák Ferenc utca 81. sz. főút feletti magasságkorlátos felüljárója ugyanakkor szűk keresztmetszet, emellett a Szent István tér – Bajcsy-Zsilinszky út – Táncsics Mihály utca csomópont is problémás. A Vízivárost és néhány lakótelepi lakó-pihenő övezetet leszámítva csak vonali sebességkorlátozások vannak. A forgalomtechnika esetenként következetlen; a behajtási és sebességkorlátozások betartatása nem maradéktalan. A díjmentes közterületi parkolás a belvárosban túlkeresletes, amit a növekvő motorizáció tovább fokoz.

A kerékpárforgalmi főhálózat jelentős hiányosságokkal küzd, a kerékpározás sok útvonalon nem biztonságos

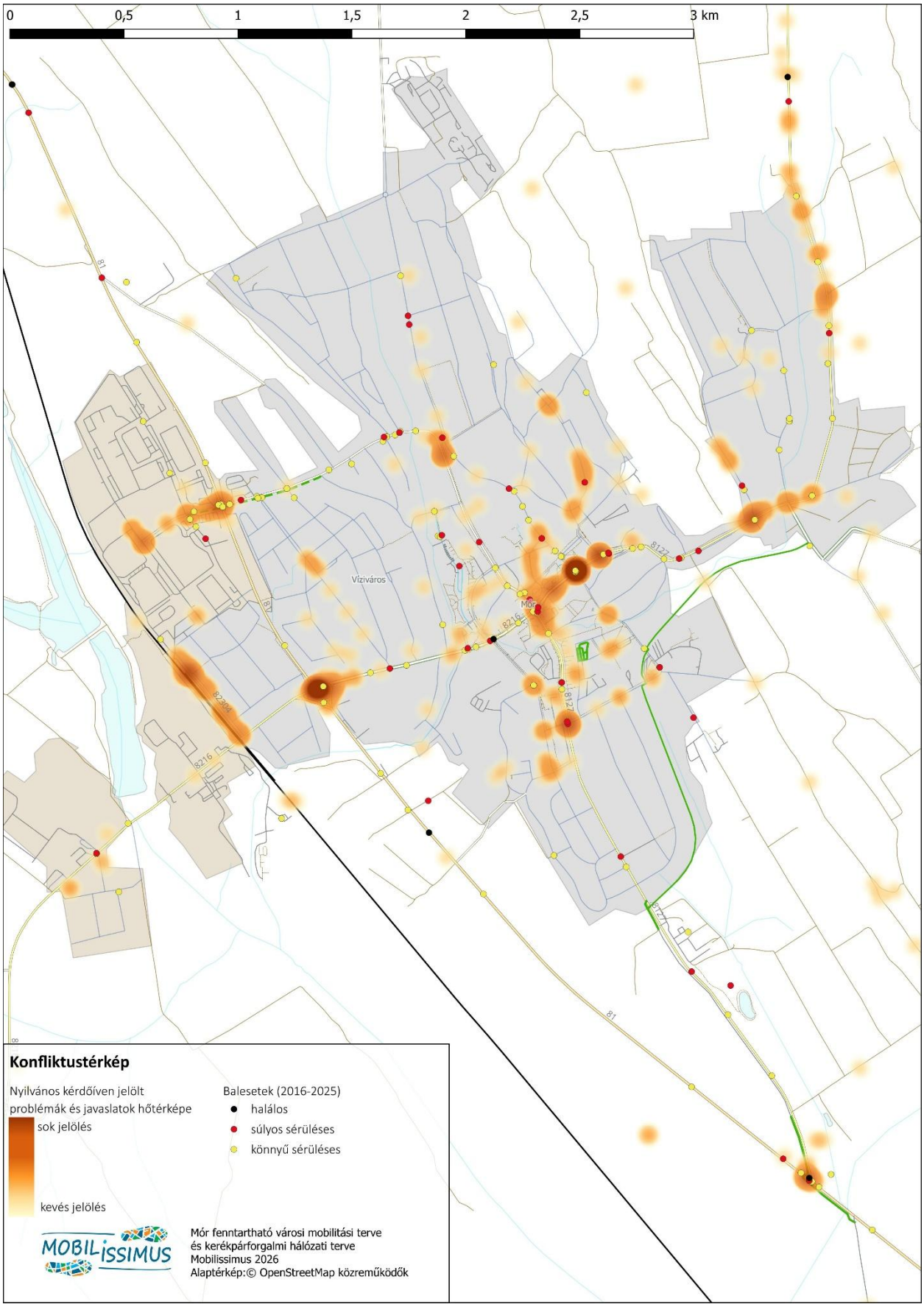
Az autós dominancia és az infrastrukturális akadályok miatt a **kerékpáros közlekedés** részaránya mindössze 6% a mindennapi célú utazások során. Bár Mór rendelkezik már kiépített kerékpárforgalmi létesítményekkel – ilyenek a Csókakő és Bodajk felé vezető utak, a Deák Ferenc utcai kerékpársáv, vagy az iparterületi gyalog- és kerékpárutak –, a hálózat legnagyobb problémája a folytonosság és a biztonságos csomóponti átvezetések hiánya. A kerékpárosok számára a legkritikusabb pontokat a 81-es sz. főút keresztezései (kiemelten a Deák Ferenc utcai szűk felüljáró) és az ipari park körüli erős teherforgalom jelentik. A hiányosságok ellenére a lakossági igény jelentős mind a közlekedési célú, mind a szabadidős kerékpározás iránt, azonban a jelenlegi kialakítás és forgalom mellett a kevésbé rutinos kerékpárosok gyakran a járdákat és – leszállva – a gyalogátkelőket használják. A szabályozatlan **új mikromobilitási eszközök** körül ugyanakkor több a konfliktus.

A gyaloglás fontos szerepet játszik, ennek ellenére a közúti közlekedéssel szemben alárendelt, a gyalogos rendszer nem alkot egységes egészet

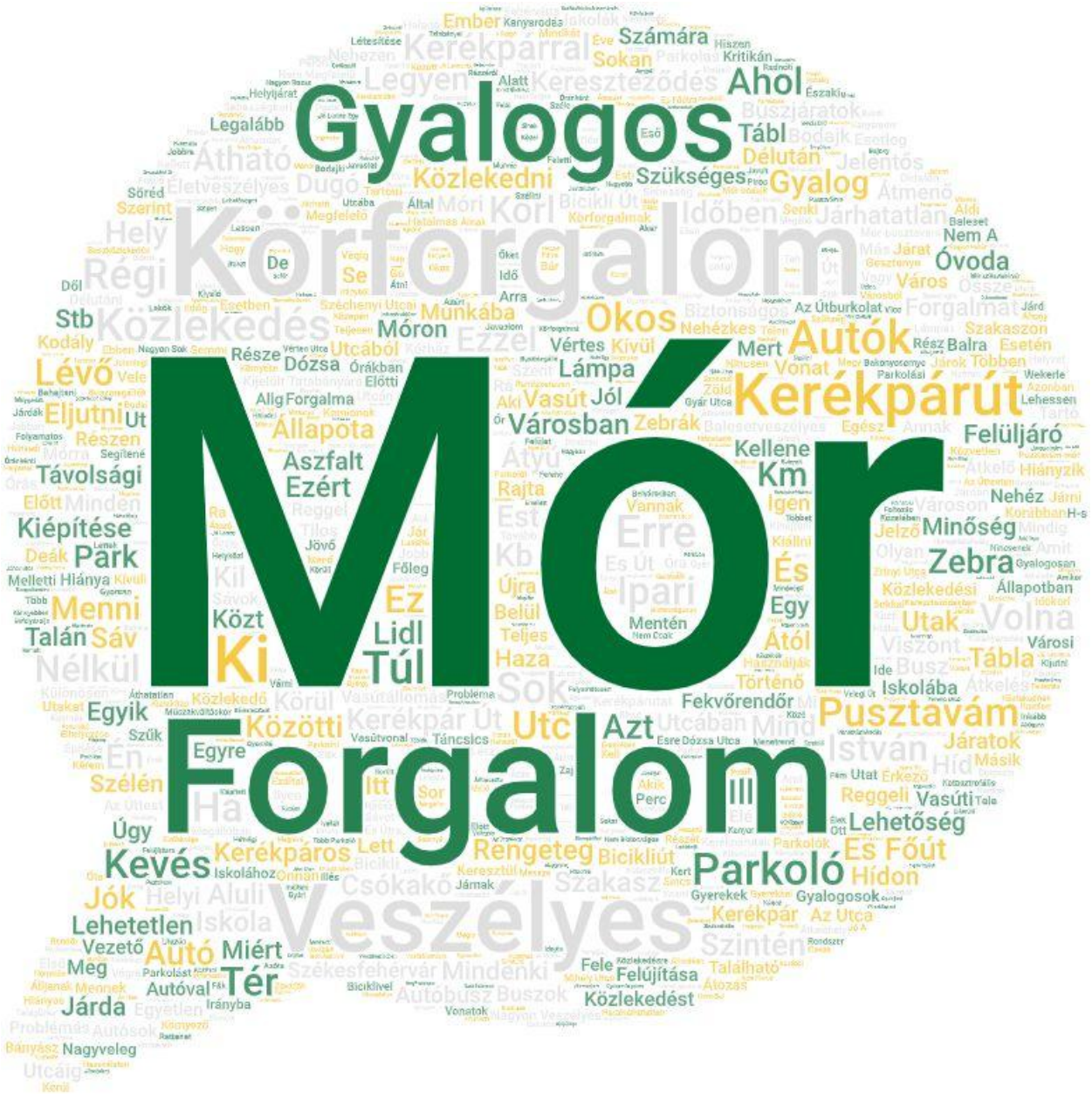
A kerékpáros infrastruktúra töredezettsége közvetlenül kihat a **gyalogos közlekedésre** is, hiszen a kerékpárosok a veszélyesebbnek ítélt útszakaszokon és csomópontokban (pl. a Szent István téren) gyakran a gyalogosoknak szánt felületeket használják, ami konfliktusokhoz vezet a két közlekedési mód között. Ugyanakkor a gyaloglás a város második legnépszerűbb közlekedési formája, a lakosság 15%-a választja ezt a mindennapokban. A gyalogosok biztonságát a város több ponton sebességkorlátozott, forgalomcsillapított övezetekkel (pl. Víziváros), forgalomlassító küszöbökkel, valamint egyre több kiemelt gyalogátkelőhely kialakításával igyekszik növelni. Ennek ellenére a sűrűn beépített, történelmi városmagban és a kertvárosias utcákban a keskeny járdákat sokszor a zsúfoltság miatt szabálytalanul parkoló autók foglalják el, ami rontja a gyalogos haladás kényelmét és biztonságát

Az ipari park kedvező elhelyezkedése miatt a teherforgalom nem terheli a lakott területeket

Az ipari park kedvező elhelyezkedése miatt a **teherforgalom** nem terheli túl a lakott területeket. Szerepet játszik a vasúti teherszállítás is, az 5-ös sz. vasútvonalon rendszeres tehervonati forgalom van, Mór állomáson rendszeres rakodási tevékenységgel.



1. ábra: Konfliktustérkép



2. ábra: A lakossági problémafeltáró kérdőívben leggyakrabban szereplő témák

Célok és eszközök

Mór jövőképét és stratégiai céljait a 2024-ben kidolgozott FVS-ben határozta meg

Mór jövőképét, átfogó és stratégiai céljait 2024-ben kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS) határozta meg, mely *„az Európai Unió elvárásait figyelembe vevő dokumentum, és a 2021-27-es ciklus városfejlesztési forrásainak felhasználási feltétele, amelynek alapja a jelenleg érvényben levő Integrált Településfejlesztési Stratégiák (ITS), amelyekkel az összhang megteremtése szükséges. Az FVS teljes tervezéssel készül, és nem korlátozódik csupán a TOP Plusz forrásainak a felhasználására."*[1] A dokumentum alapján Mór város jövőképe a következő:

[1] FVS Stratégiai Munkarész 11. old.

„Mór a lakossága megtartásával továbbra is egy kellemes, élhető, 14-16 000 lakosú kisváros marad, mely őrzi és ápolja sajátos nemzetiségi hagyományait, fejlett ipari hátterére alapozva kedvező munkalehetőséget, stabil életkörülményeket kínál lakosai számára, melyet magas színvonalú közösségi szolgáltatásokkal kiegészítve megőrzi járási vezető szerepét.”

A SUMP három stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára

A város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és a móri közlekedési helyzet alapos megismerésének eredményeire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából **jelen terv három stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára.**



1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség



2. Kis távolságok városa



4. Hatékony fenntartás és fejlesztés

A stratégiai célokból látható, hogy a közlekedés nem önmagában való cél, hanem az emberek életminőségét meghatározó gazdasági, társadalmi, környezeti célokat szolgál.

Az első stratégiai cél – **Javuló távolsági és térségi elérhetőség** – a Móri-árkot, mint közlekedési folyosót érintő országos projektek Mór és térsége számára hasznos módon való megvalósítását, valamint a város saját vonzáskörzetéhez való kapcsolódásának erősítését célozza meg.

A második cél – **Kis távolságok városa** – elsősorban a város életét megnehezítő, környezeti, egészségi és baleseti szempontból is károkat okozó gépjárműforgalom és parkolási nyomás kezelését, valamint az ennek alternatíváját jelentő fenntartható közlekedési módok fejlesztését szolgálja, így a belső elérhetőség úgy biztosítható, hogy egyben a város is élhetőbbé válik.

A harmadik cél – **Hatékony fenntartás és fejlesztés** – a városfejlesztés- és -üzemeltetés digitalizációja révén a hatékony és megalapozott döntéshozatalt, valamint a meglévő infrastruktúra fenntartásának erősítését szolgálja.

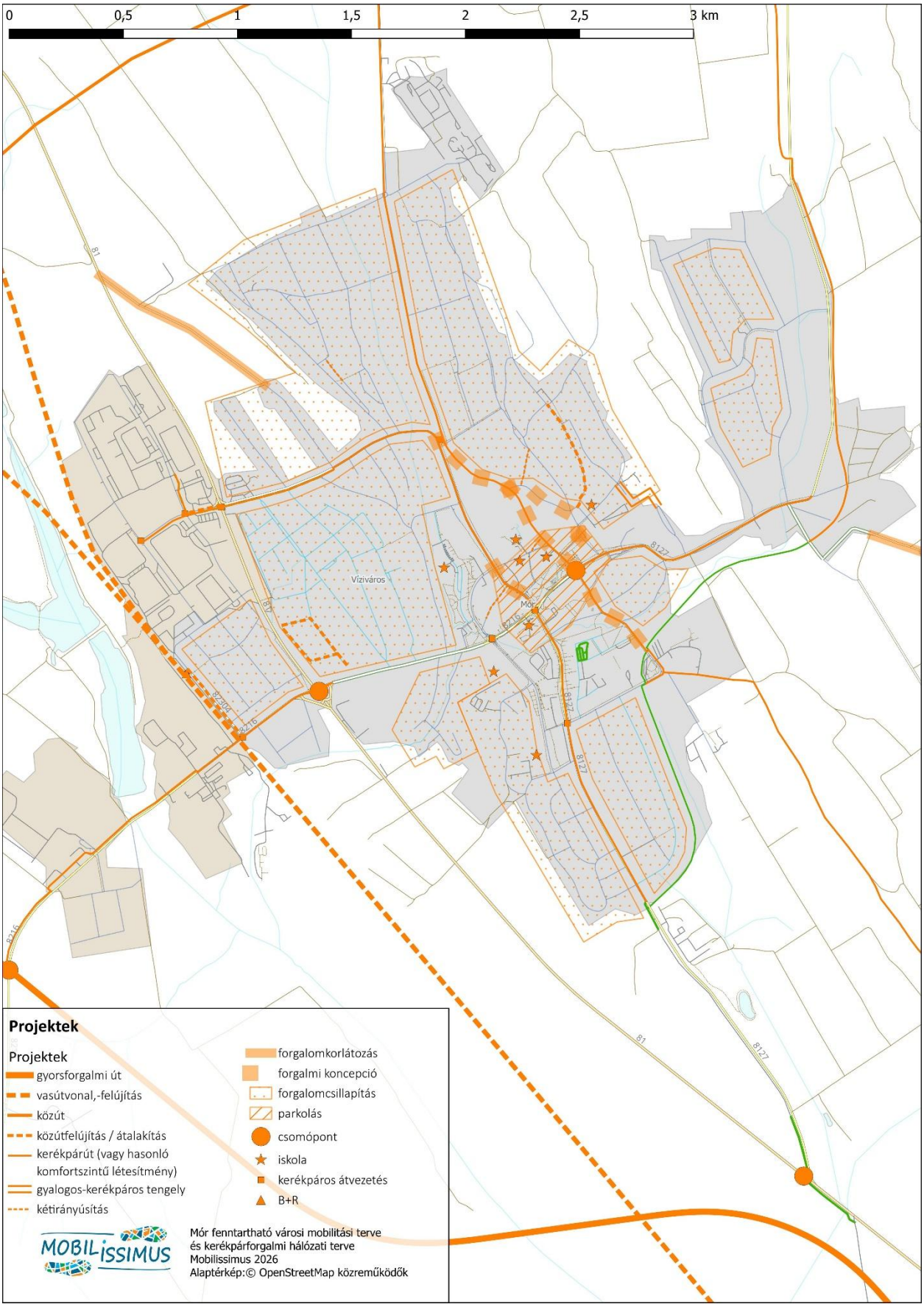
A három stratégiai cél hét részcélra bomlik, melyeket 17 intézkedés- és 57 projektjavaslat szolgál

A három fő stratégiai cél hét részcélra bomlik. A célok elérését 17 intézkedés- és ezeken belül 57 projektjavaslat szolgálja. A célok és a megvalósulásukat szolgáló eszközök (intézkedések) kapcsolódását az alábbi táblázat mutatja be.

1. táblázat: Célok és eszközök kapcsolódása

Stratégiai cél	Részcél	Eszköz
1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség	1.1 A Móri-árok közlekedési folyosó Mór szolgálatában	Gyorsforgalmi úti kapcsolat, tehermentesítve a várost
		Országos vasúti fejlesztések, a térség kiszolgálását is javítva
		Térségi közútfejlesztés
	1.2 "A mi városunk Mór" - térségközponti elérhetőség fejlesztése	Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése
2. Kis távolságok városa	2.1. Mérséklődő gépjárműterhelés, biztonságosabb közlekedés	Forgalmi rend újragondolása a városközpontban
		Biztonságosabb, hatékonyabb csomópontok kialakítása
		Lakóterületek forgalomcsillapítása
		Behajtási és sebességkorlátozások betartásának biztosítása
		Parkoláspolitika
	2.2. Városi életet és turizmust szolgáló gyalogos- és kerékpáros hálózat	Városrészek kerékpáros kapcsolatainak javítása
		Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok minden városrészben
		Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése
	2.3. Hozzáférhetőbb és kényelmesebb közösségi közlekedés	Helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztése
	2.4. Elfogadottabb, népszerűbb fenntartható mobilitás	Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok
3. Hatékony fenntartás és fejlesztés	3.1. Hatékony és megalapozott döntések	A városüzemeltetés digitalizációja
	3.2. Jó állapotú infrastruktúra	Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása

A projektjavaslatokat a költségekre, hasznokra és megvalósíthatóságra kiterjedő **többszempontú elemzéssel értékeltünk és priorizáltunk, majd ez alapján megvalósítási ütemekbe soroltunk.**



3. ábra: Projektek

A mobilitási terv megvalósítása

A SUMP képviselőtestületi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása

A SUMP Képviselő-testület általi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása. Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv Képviselő-testület általi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozási, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába **is bevonásra kerüljenek.** Ezeket részletezi a SUMP megvalósításának cselekvési terve.

A költségbecslések és a finanszírozási keretek bizonytalanságai miatt fontos a projektek előkészítése

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre (pl. az uniós források jelentős részének felfüggesztésére) **a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb.** A bizonytalanságok kezelése érdekében **szükségesnek tartjuk a költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor**, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően. **A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkel,** melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források lehívhatók.

A megvalósítás előrehaladásának mérését szolgálja a monitoring terv és a többszintű indikátorrendszer.

2 BEVEZETÉS



Magyarország és az Európai Unió gazdasági és társadalmi életében is meghatározó szerepet játszanak a városok. **A városok megközelíthetősége és a városokon belüli közlekedési kapcsolatok minősége és fenntarthatósága azonban egyre rosszabb. Ennek a helyzetnek a feloldására dolgozta ki az Európai Unió a fenntartható városi mobilitás-tervezést,** mint közlekedésfejlesztési stratégiai tervezési megközelítést és módszert.[2] A módszertan hazánkban is gyökeret eresztett, nagyvárosaink többsége és számos kis- és középváros is elkészítette már mobilitási tervét. A fenntartható városi mobilitás-tervezés *(sustainable urban mobility planning, SUMP)* **főbb jellemzői** az alábbiak:

- **látóköre a városra és környékére is kiterjed,** hiszen az emberek sem közigazgatási határok szerint szervezik az életüket;
- **integrált szemléletű,** figyelembe veszi más szakterületek céljait is;
- **a tervezés és megvalósítás során bevonja az érintetteket** (a városlakókat, a civil társadalom és a gazdaság szereplőit);
- **a városi közlekedési rendszer értékelésén alapul**, és a jövőre nézve **konkrét, mérhető célokat tűz ki**;
- **minden közlekedési módra kiterjed és ösztönzi a fenntartható módok térnyerését;**
- a **hatékony, a célokat szolgáló intézkedésekre fókuszál.**

A terv életciklusa nem ér véget a jóváhagyással, hanem folyamatosan a városi közlekedéspolitika iránytűje marad

A SUMP közép- és hosszú távú városi és városkörnyéki közlekedésfejlesztési stratégia 30 éves kitekintéssel, egyben egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. Az Európai Unió megbízásából kidolgozott módszertana a tervezést egy **önmagába visszatérő folyamatként** határozza meg. A **terv életciklusa nem ér véget a jóváhagyással, hanem a megvalósítás során és rendszeres felülvizsgálat révén folyamatosan a városi közlekedéspolitika iránytűje marad.** A megvalósítás tapasztalatai és az értékelés eredményei pedig beépülnek a következő időszakra vonatkozó tervbe.

A fenntartható mobilitás iránti elkötelezettség mellett **fontos gyakorlati szempont, hogy az Európai Bizottság egyes uniós támogatások odaítélését fenntartható városi mobilitási terv készítéséhez kötötte. A mobilitási terv ugyanakkor nem csak az uniós forrásokhoz való hozzáférés feltétele, hanem segít minden – uniós, hazai és városi – forrást okosan, a város céljait előmozdítva felhasználni.**

[2] Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019 https://mobilissimus.hu/projektek/sump-utmutato-masodik-kiadas



2.1 A MOBILITÁSTERVEZÉS CÉLJAI

A SUMP célja a minőségi és fenntartható, a városlakókat szolgáló közlekedési rendszer

A fenntartható városi mobilitástervezés célja minőségi és fenntartható közlekedés biztosítása úgy, hogy az mindenki számára hozzáférhető, biztonságos, tiszta és hatékony legyen, egyúttal vonzó környezet, minőségi közterületek jöjjenek létre. A városok számára kiemelt jelentőségű, hogy lakóik, a városban dolgozók és a turisták egy élhető, közlekedési szempontból is biztonságos, korszerű mobilitási rendszerrel találkozzanak, ahol a különböző közlekedési módok használói kölcsönösen elfogadják egymást.

Mór jövőképét és stratégiai céljait a 2024-ben kidolgozott FVS-ben határozta meg

Mór jövőképét és stratégiai céljait 2024-ben kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS)[3] határozta meg. A fenntarthatóság kiemelt szerepet kap a stratégiában, a jövőképről szóló fejezetben a természeti környezet megóvása, a zöldterületek szerepe és a fenntartható fejlesztés hangsúlyosan megjelenik.

A Mór Városi Önkormányzat azért döntött a fenntartható városi mobilitási terv elkészítése mellett, hogy a város jövőképének és céljainak elérését a mobilitás terén is hatékony intézkedésekkel tudja szolgálni, a különböző intézkedésekről és projektekről folyó gondolkodást egységes mederbe terelje.

2.2 A MOBILITÁSTERVEZÉS MÓDSZERE

„A fenntartható városi mobilitási terv olyan stratégiai terv, amelynek célja *a városokban és azok környékén* ***a jobb életminőség érdekében*** *komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben* ***elégíteni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit.*** *A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket."*[4] A dokumentumban használt rövidítéseket a 7.1., a fontosabb fogalmak meghatározását a 7.2. fejezet tartalmazza.

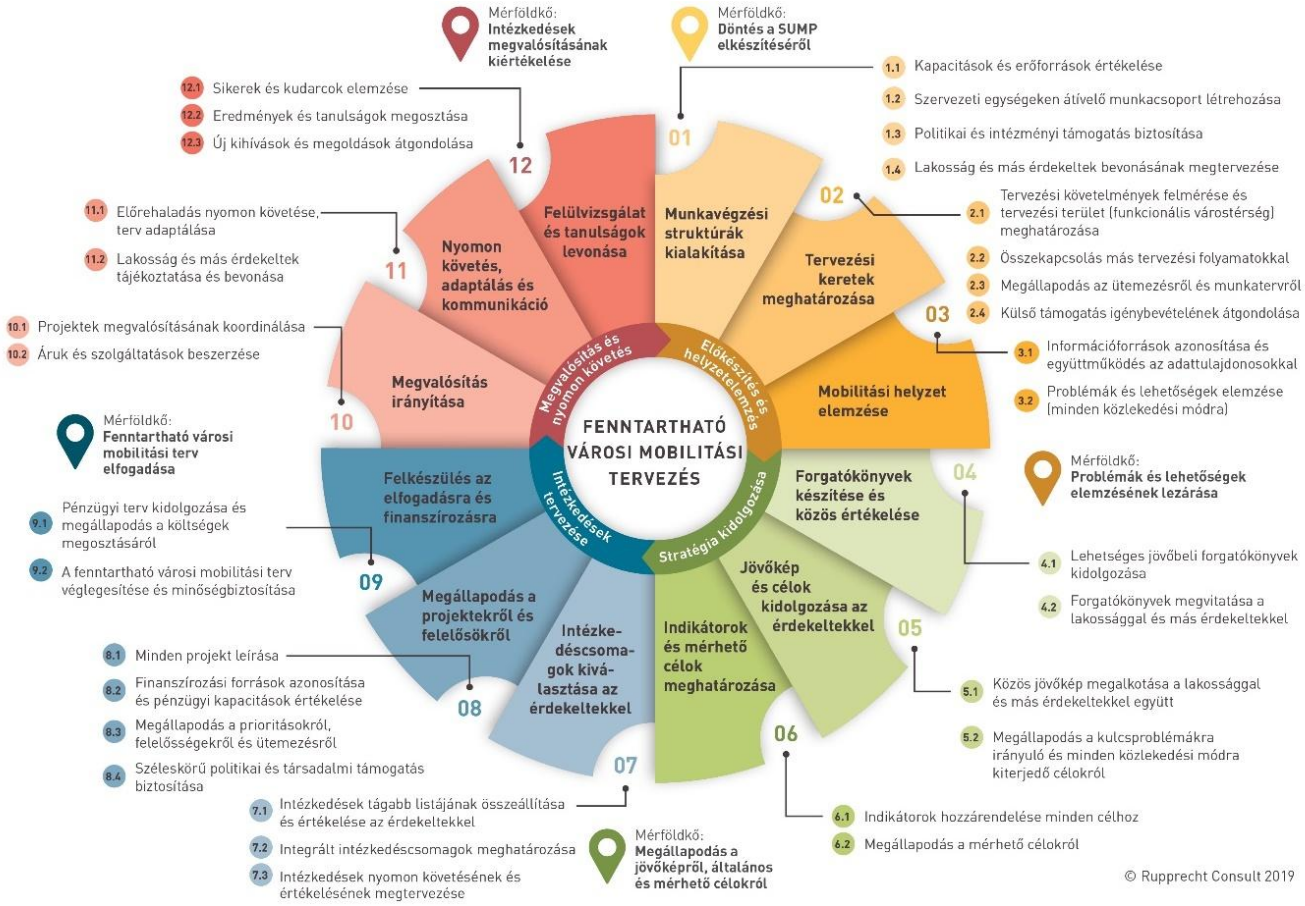
[3] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS). Equinox Consulting, 2022. június 20.

[4] Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

A tervezés folyamata és módszerei az uniós és hazai útmutatókat követik

A tervezés folyamata és módszerei az uniós és hazai útmutatókat követik.

A fenntartható városi mobilitástervezés folyamatát az útmutatók 4 szakaszra, 12 lépésre osztják, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoznak meg. A „SUMP-ciklus” (4. ábra) az óralap vizuális metaforáját használva jeleníti meg a folyamatot. Ez természetesen egy összetett tervezési folyamat idealizált és egyszerűsített bemutatása. Maga a SUMP dokumentum lényegében az 1-3. szakaszok alatt készül el.[5]



4. ábra: A SUMP-ciklus (Útmutató a fenntartható városi mobilitási terv (SUMP) kidolgozásához és megvalósításához, második kiadás, 2019)

Mór fenntartható városi mobilitási terve következetes beavatkozási logikát követ, ami a munka menetében is leképeződik

Mór fenntartható városi mobilitási terve következetes beavatkozási logikát követ (helyzetfeltárás–probléma–cél–eszköz–projekt), ami a munka menetében és a dokumentum struktúrájában is leképeződik.

A tervezés fő lépéseit és azok ütemezését a 5. ábra foglalja össze.

[5] Tervezési útmutató



5. ábra: A tervezés fő lépései és ütemezése

2.2.1 1. SZAKASZ: ELŐKÉSZÍTÉS ÉS HELYZETELEMZÉS

Az előkészítés lépéseit jelentős részben a Mór Városi Önkormányzat végezte el. A Mobilissimus tervezőként kapcsolódott be a munkába

Az előkészítés lépéseit jelentős részben a Mór Városi Önkormányzat végezte el. A SUMP elkészítéséről szóló döntést, a belső munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően külső támogatás bevonásáról született döntés, melynek eredményeképpen **a Mobilissimus tervezőként bekapcsolódott a munkába.**

Ezt követően került sor az ütemezés és munkaterv kidolgozására, a lakosság és más érdekeltek bevonásának megtervezésére (Partnerségi terv), valamint a funkcionális vonzáskörzet lehatárolására (3.2.1. fejezet).

A tervezési munka a helyzetelemzéssel (3. fejezet) kezdődött. Ennek egyik első lépéseként áttekintésre kerültek a releváns EU-s, nemzeti, térségi és települési szabályozások és tervek, amelyek hatással lehetnek a mobilitástervezésre (3.1. fejezet).

A tervezéshez szükséges adatokat források széles köréből gyűjtöttük össze

A tervezéshez szükséges adatokat források széles köréből gyűjtöttük össze:

- az Önkormányzat és cégei rendelkezésére álló adatok (különösen: meglévő stratégiák, tervek, projektek);
- szakmai partnerek – Építési és Közlekedési Minisztérium (ÉKM), Miniszterelnökség Aktív Mobilitási Főosztály (ME AMF),[6] Magyar Közút, MÁV Csoport, KTI adatszolgáltatásai;
- nyilvános statisztikai adatok, NATÉR és KSH adatszolgáltatás;
- nyílt téradatok (NAP Portál, OpenStreetMap);
- nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő kérdőív, valamint partnerségi egyeztetések;
- tervezői helyszínbejárások.

Az adatkörök és adatforrások részletes listája a 7.3. mellékletben található.

Sorra vettük a mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezőket, beleértve a korcsoportos népességi prognózist (3.2. fejezet), majd a keresleti és forgalmi elemzés és a ma működő közlekedési rendszer kínálatának vizsgálata és értékelése következett, kitérve a horizontális szempontokra is (3.3. fejezet). Számítógépes forgalmi modell kimondottan a SUMP-hoz nem készült, mivel

[6] Az érintett kormányzati szervek időközben részben átalakultak

az útmutató szerint 25 ezer fő alatt nem indokolt, de a Trenecon által az ITS-hez felépített modell releváns eredményeit szerepeltetjük.

Végül **strukturált módon azonosításra kerültek a fő problémák és lehetőségek** (3.4. fejezet).



2.2.2 2. SZAKASZ: STRATÉGIA (JÖVŐKÉP ÉS CÉLOK) KIDOLGOZÁSA

A terv távlatosságát és koherenciáját **a jövőkép és a célrendszer** (4. fejezet) biztosítja. Ez talán a legfontosabb munkarész, mivel ez határozza meg a település közlekedésének fejlődési ívét.

A fenntartható városi mobilitási terv az FVS-ben meghatározott jövőkép és célok megvalósítását szolgálja

Mór jövőképét és stratégiai céljait a 2024-ben kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS)[7] határozta meg, a fenntartható városi mobilitási terv ezek megvalósítását szolgálja. A mobilitási célok megalkotása a helyzetelemzés és problémaösszegzés eredményei alapján, a döntéshozók aktív szerepvállalásával történt, hiszen ezek a következő évek stratégiai irányvonalait jelentik.

Forgatókönyvek kidolgozására a településméretet figyelembe véve, a hazai útmutatóval összhangban nem került sor.

2.2.3 3. SZAKASZ: INTÉZKEDÉSEK TERVEZÉSE

Az **intézkedések tervezése** az intézkedések tágabb listájának összeállításával kezdődött. Ennek forrásai a releváns stratégiák és előzménytervek (adott esetben felülvizsgálandó) javaslatai, a partnerségi folyamat során összegyűjtött javaslatok, valamint az azonosított problémákra választ adó tervezői javaslatok voltak. A tágabb lista szűrésre került, azonosítva azokat a fejlesztési irányokat, amelyek a megfogalmazott célok megvalósulását támogatják (5.1. fejezet). A kiválasztott eszközöket részletesen bemutattuk (5.2. fejezet).

Az eszközöket tovább bontottuk projektekre, kitérve a becsült költségekre, a belső és külső finanszírozási eszközökre, az előkészítettségre, a felelősségi körökre, a kockázatokra és az egymástól való kölcsönös függésekre. A projektek értékelése és priorizálása többszempontú értékeléssel történt,

[7] FVS

melyben megjelenik a közgazdasági költség-haszon elemzési logika (költségek és hatások legalább pontozásos, ahol lehetséges, számszerű adatokon alapuló értékelése), továbbá a megvalósíthatóság értékelése. Ezen alapszik a projektek megvalósítási ütemekbe sorolása. (5.3 fejezet)

Az előrehaladás nyomon követését szolgálják az indikátorok és a monitoringrendszer (6.1. fejezet). A SUMP megvalósításának előkészítését szolgálja továbbá a cselekvési terv (6.2. fejezet), melyhez a költség- és finanszírozási terv (6.3. fejezet), valamint a kockázatkezelési terv kapcsolódik (6.4. fejezet).

A fenntartható városi mobilitási tervet Mór Város Képviselő-testülete fogadta el.

2.2.4 4. SZAKASZ: MEGVALÓSÍTÁS ÉS NYOMON KÖVETÉS

„Az utolsó szakasz a tervben meghatározott intézkedések és kapcsolódó projektek megvalósítására koncentrál, amelyhez módszeres nyomonkövetés, értékelés és kommunikáció társul. Az ismétlődő SUMP tervezési ciklusokban a megvalósult projektek hatásait mindig együttesen kell monitorozni és elemezni." [8] Ennek módját a 6.1. fejezetben található monitoringrendszer mutatja be.

Fontos, hogy a megvalósítás során biztosítva legyen a megfelelő menedzsment, valamint a kommunikáció és az információáramlás mind a megvalósításban részt vevők között, mind a lakosság felé."[9] Ez a jelen dokumentum elfogadását követő időszakban történik, felelőse Mór Városi Önkormányzat.

2.2.5 PARTNERSÉG

A partnerségi folyamat célja az érintettek igényeinek és céljainak megismerése és beépítése a mobilitási tervbe

„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása*, ötleteinek, javaslatainak megismerése,* ***sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése*** *és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről,* ***valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe."***[10]

A terv széleskörű szakmai részvétellel és a lakosság bevonásával készült

Mindennek biztosítása érdekében **a széleskörű szakmai részvétel a tervezés minden fázisában nagy hangsúlyt kapott. A terv elkészítése során sor került a lakosság bevonására,** ezzel növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát. A partnerségi folyamatban Mór vonzáskörzetének települései is részt vehettek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a járásközpontba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet játszanak. Az azonosított érdekeltek körét, a partnerségi folyamatot és az

[8] Tervezési útmutató
[9] Tervezési útmutató
[10] Tervezési útmutató

alkalmazott módszereket részletesen a 7.4. fejezetben található Partnerségi Terv mutatja be.



6. ábra: Partnerségi találkozó (Fotó: Siket Levente)

A SUMP tervezése során a következő megbízói, döntéshozói, szakmai, társadalmi és térségi egyeztetésekre került sor:

- Megbízói egyeztetések rendszeresen (Mór Városi Önkormányzat; Mobilissimus Kft.)
- Nyilvános kérdőív Mór és vonzáskörzete közlekedéséről (2026.04.16-05.03.)
- Partnerségi találkozók (2026.05.27-28.).
    - városi döntéshozók, polgármester, alpolgármester, képviselők;
    - Városfejlesztési és Városüzemeltetési Iroda, további önkormányzati érintettek;
    - szakmai partnerek, üzleti és szociális szféra, civil szervezetek.
- Társadalmasítás: a SUMP társadalmi egyeztetési változatának strukturált véleményezése a partnerek és a lakosság részéről (2026. július).

A partnerségi folyamat eredményei mind a helyzetfeltárásba, mind a javaslati munkarészekbe szervesen beépültek. A megvalósult partnerségi lépések összefoglalóját a 7.4.9. fejezet tartalmazza.

3 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA, HELYZETÉRTÉKELÉS

3.1 STRATÉGIAI-SZAKPOLITIKAI ÉS SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Mór fenntartható városi mobilitási tervének elkészítésekor **figyelembe kell venni mind az európai uniós, országos és megyei területfejlesztési és közlekedésszakmai célkitűzéseket, mind pedig a város saját célkitűzéseit.**

3.1.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Az Európai Bizottság általános közlekedésfejlesztési alapvetései az elmúlt húsz évben egy irányba mutatnak, ennek az időszaknak az eredménye, hogy a városi mobilitás fejlesztésének irányai körvonalazódtak, párbeszéd alakult ki az érintettek között, aminek eredményeként először iránymutatások és ajánlások jelentek meg a tagországok számára, mostanra pedig már a jogi erővel bíró dokumentumok, jogszabályok és határozatok is születtek a tagállamok szakpolitikájának befolyásolására.

2018-ban hangsúlyt kaptak az ipart támogató (technológiai) fejlesztések és a közlekedésbiztonság

A 2007-ben megjelent Zöld Könyv[11] és 2011-ben megjelent Fehér Könyv[12] után, amelyekkel útjára indult a párbeszéd az érintettek között fenntartható közlekedésről 2018-ban megjelent Az Európa mozgásban, amely biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedést javasol, **a dokumentum fókusza az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra került**.

Az Európai Zöld Megállapodás[13] (2019) átfogóbb dokumentum az éghajlatváltozás elleni uniós erőfeszítések nyomán, de vannak konkrét közlekedési megfontolásai, például **szigorúbb, 90%-os ÜHG kibocsátás csökkenést ír elő 2050-ig**, és prioritásként emeli ki a **multimodális szállítást, a szárazföldi áruszállításban a közúti áruforgalom súlyának áthelyezését a vasúti és belvízi áruszállításra.**

A Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása (2020)[14] az Európai Zöld Megállapodás

[11] Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé. Európai Közösségek Bizottsága 2007, COM (2007) 551 végleges https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=HU

[12] Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011 https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF

[13] Európai Zöld Megállapodás, a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2019 https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF

[14] Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2020, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

célkitűzéseihez kapcsolódó részletesebb stratégia, kiemelt területekkel és mérföldkövekkel a célkitűzések eléréséhez. A kiemelt területek több ponton is befolyásolják a városi mobilitási terveket, ezek közül hangsúlyosan: **a városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele; az áruszállítás környezetbarátabbá tétele; az igazságos és méltányos mobilitás mindenki számára; és a közlekedésbiztonság javítása.**

„Irány az 55%!" (2021)[15] Az Unió az 55-ös csomag részeként már jogszabályokat is elfogadott például a személygépjárművek és kiteherautók CO_2-kibocsátásának szabályozására, beleértve az új személygépkocsik és kisteherautók esetében a 2035-re kitűzött 100%-os csökkentési célt.

Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete[16] (2021) a Vision Zero (Zéró Elképzelés) elv alapján **2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelire akarják csökkenteni az EU útjain**, amihez a városok közlekedésbiztonsági fejlesztése is kulcsfontosságúak.

3.1.2 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Mór mobilitását tervezve irányadóak a részben az uniós stratégiákat lekövető országos stratégiai dokumentumok, amelyek az átfogó Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció alá tagozódnak be. Ezek a városi közlekedést közvetetten befolyásoló átfogóbb stratégiák, közvetlenül közlekedés-szakpolitikai útmutatások, vagy területfejlesztési fókuszú tervek, amiknek része a közlekedési hálózat és infrastruktúra fejlesztése is az alábbiak szerint:

A Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK, 2013) Mór térségét elsősorban ipari központként és a tágabb térségi gazdasági hálózatok fontos elemeként határozza meg:

- Székesfehérvár vonzáskörzete: a koncepció szerint Székesfehérvár térsége a közvetlen városi vonzáskörzeten túl kiterjed Mór ipari térségére is. Székesfehérvár egyik kitörési pontja a mechatronika és az autóipar, amelyhez Mór ipara szervesen kapcsolódik.
- Ipari és logisztikai nagyklaszter része: Mór kiemelt helyet foglal el a magyarországi ipari tengelyben. A dokumentum Fejér megye fejlesztési irányai között nevesíti a Győr–Tatabánya–Komárom–Mór–Székesfehérvár–Dunaújváros–Paks–Kecskemét vonalon elhelyezkedő ipari és logisztikai nagyklasztereket.

[15] „Irány az 55 %!": Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2021, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550

[16] Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés" felé történő következő lépésekre, Európai Parlament, 2021, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

- Infrastrukturális fejlesztés: a stratégia egyik konkrét feladata ezen ipari és logisztikai központok, köztük Mór térsége közötti közlekedési hálózatok fejlesztése és kiépítése.

Mór a koncepcióban mint a közép-dunántúli ipari növekedési zóna egyik meghatározó, Székesfehérvárhoz kapcsolódó ipari bázisa jelenik meg, amelynek hálózatosodása és közlekedési elérhetősége stratégiai fontosságú a nemzetgazdasági növekedés szempontjából.

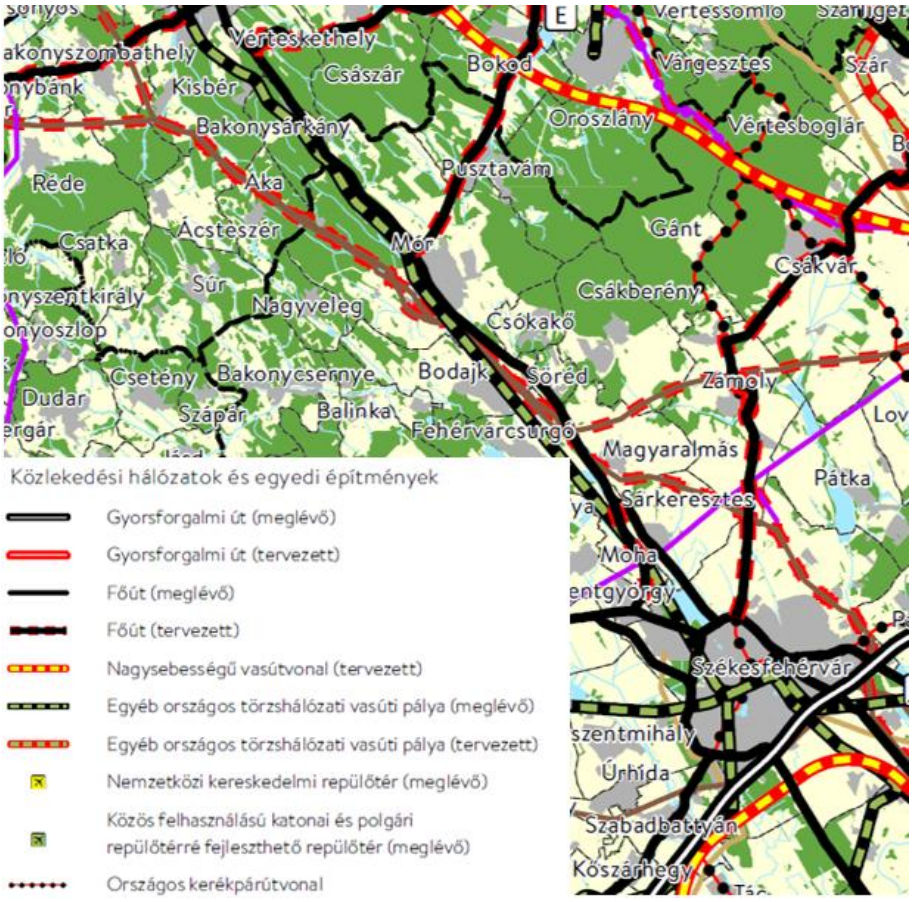
Az OTrT tervezett közlekedéshálózati elemei közül a tervezett Mór-Oroszlány főút meghatározó Mór szempontjából

Az Országos Területrendezési Tervről (OTrT) elsősorban a területi kapcsolatok, az infrastruktúra-fejlesztések és a fenntartható területhasználat országos szintű koordinációját szolgálja. A törvény hangsúlyozza az országos jelentőségű közlekedési hálózatok térbeli összehangolását és a településrendezési tervek kötelező illeszkedését az országos szerkezeti tervhez. Mór számára ez azt jelenti, hogy a városi közlekedési stratégia kialakításakor figyelembe kell venni a térségi elérhetőséget, a fenntartható közlekedési módok erősítését, valamint a meglévő infrastruktúra-hálózatok fejlesztési irányait, különösen a közösségi közlekedés és a térségi kapcsolatok javítása érdekében

Az OTrT Mór vonatkozásában a következő konkrét elemeket tartalmazza:

- Távlati főutak: Mór (81. sz. főút) – Oroszlány térsége

Szerepel a Hegyeshalom térsége és Rajka térsége – Budapest nagysebességű vasútvonal, valamint a Budapestet délről kerülő vasútvonal (V0) is, de a mai tervekhez képest még más nyomvonalon.



7. ábra: Mór és környezete (forrás: OTrT, 2018)

Az NKS konkrét fejlesztési javaslatokat Mór vonzáskörzetére vonatkozóan nem tesz

A 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)** számos olyan fejlesztési eszközt jelenít meg, melyek szinte kivétel nélkül értelmezhetők Mór városára is. Konkrét fejlesztési javaslatokat azonban Mór vonzáskörzetére vonatkozóan nem tesz.

Az NKS felülvizsgálata folyamatban van.

A nemzeti kerékpáros stratégia ambiciózus célokat fogalmaz meg a kerékpárhasználatra és közlekedésbiztonságra vonatkozóan

A **Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030** című stratégiai dokumentum 2030-ig határozza meg az ágazat jövőképét és fejlesztési irányait, illetve határoz meg intézkedéseket. A Stratégia jövőképe kimondja, hogy „2030-ban a kerékpározás gyors, biztonságos, hozzáférhető és gazdaságos, így vonzó alternatívát jelent a mindennapi közlekedésben, ezen felül a legkedveltebb szabadidős eszköz is egyben.” A jövőkép részeként 2030-ra:

- Magyarország Kelet-Közép Európa elsőszámú kerékpárosbarát országa, ahol a lakosság 35%-a hetente többször használja a kerékpárt, mint fő közlekedési eszközt,
- A halálos kerékpáros közlekedési balesetek száma 50%-kal csökken,
- A teljes közúthálózat biztonságos és vonzó a kerékpározók számára, többek között a városok és az elővárosok/falvak között, szükség szerint létesült önálló kerékpárutaknak, a településeken belül, a főutak és gyűjtőutak mellett kétoldali, irányhelyes kerékpáros létesítményeknek, a mellékutcákban, lakóterületeken, forgalomcsillapított, maximum 30 km/h csökkentett sebességű zónáknak köszönhetően.
- Magyarországon mindenki hozzáfér megfelelő saját vagy bérelhető kerékpárhoz, egyrészt a pénzügyi ösztönző és kölcsönzési rendszerek, másrészt az országban működő minősített kerékpárosbarát szolgáltatók nagy száma és a kerékpárral bejárható utakról rendelkezésre álló friss információk és útvonaltervezési lehetőségek, továbbá a szemléletformáló kampányok, illetve a fővárosiban és a középvárosokban sikeresen működő közbringarendszerek révén.

A Nemzeti Kerékpáros Stratégia 2030 dokumentumban megfogalmazott vállalások megvalósítása időarányosan jelenleg elmarad a tervezett ütemtől, és az eddigi eredmények csak részben mutatnak érdemi előrelépést.

A **Nemzeti Energiastratégia 2030** célkitűzései: a mobilitási igények csökkentése, a hatékonyabb közlekedési módok preferálása, a jelenlegi kapacitások jobb kihasználása, a kevésbé környezetterhelő megoldások versenyképesebbé tétele fiskális eszközökkel. Javasolt eszközként nevesítik az elektromos hajtást, az agroüzemanyagok használatát a közösségi közlekedésben és a vasútfejlesztést. Ezekhez kapcsolódóan a 2020-as Klíma és Természetvédelmi Akcióterv két közlekedést érintő akciót fogalmaz meg, az egyik az elektromos autók szélesebb körű térnyerését, a másik pedig a közúti közösségi közlekedés kibocsátáscsökkentését (Zöld Busz Program) kívánja támogatni.

A **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030** (Turizmus 2.0) a korábbi országos fejlesztési koncepciókhoz (mint az OFTK 2013) képest alapvetően

turisztikai szempontból, és nem ipari központként kezeli a térségeket. A dokumentum alapján Mór térségéről a következőket lehet megállapítani:

- Turisztikai térségi besorolás: Mór a stratégia által nevesített 11 turisztikai térség közül a **Budapest környéke turisztikai térséghez** tartozik. A koncepció ezen belül **Székesfehérvár és környéke** részeként azonosítja a területet.
- Integrált termékfejlesztés**:** a stratégia hangsúlyozza, hogy az ilyen integrált térségek (mint Budapest környéke) kialakítása lehetővé teszi komplex turisztikai csomagok létrehozását és a tartózkodási idő meghosszabbítását. Bár Mór nem jelenik meg önálló „zászlóshajó" desztinációként, a térségi logikába illeszkedve a **kulturális és történelmi kínálat** részeként értelmezhető.
- Fejlesztési fókusz: a dokumentum szerint a nevesített térségeken belül (mint amilyen Budapest környéke is) az **élményközpontú fejlesztések** élveznek prioritást. Mór esetében ez a „Budapest +1 nap" koncepcióba illeszkedve a fővárosból érkező látogatók számára kínált vidéki kirándulási célpontként jelenhet meg.

Ezeket a célkitűzéseket és projekteket erősíti meg a 2018-as második **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia (NÉS-2)** is, amely középtávú célként kiemelte a vasúti szállítás súlyának növelését és a pénzügyi ösztönzők bevezetését.

3.1.3 MEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

A **Fejér Megye Területfejlesztési Koncepció 2030** helyzetértékelése kettős képet mutat. Egyrészt pozitívum, hogy a belterületi utakhoz kapcsolódó önkormányzati kerékpárutak hossza (151 km) hazai viszonylatban is kiemelkedő. Másrészt a koncepció gyengeségként fogalmazza meg, hogy az európai normákhoz viszonyítva a kiépített hálózat alacsony szintű, és sok helyen hiányoznak az összefüggő szakaszok. Illetve kiemeli, hogy a térbeli eloszlásuk egyenetlen: „összefüggő, hosszabb úthálózat a Velencei-tó, Pannónia Szíve, Székesfehérvár és Dunaújváros térségében található".

A megyei területfejlesztési koncepció kiemeli a megye tranzitjellegéből fakadó strukturális kihívásokat

A dokumentum kiemeli a megye tranzitjellegéből fakadó strukturális kihívásokat, valamint a közúti és vasúti hálózatok meghatározó szerepét a gazdasági és társadalmi kapcsolatok fenntartásában. Külön figyelmet kapnak a fő közlekedési tengelyek és csomópontok – így például a Székesfehérvár központú térségi kapcsolatrendszer –, továbbá az ipari és logisztikai zónák elérhetőségének javítása. A koncepció egyértelműen rámutat a közúti infrastruktúra hiányosságaira, különösen az alsóbbrendű úthálózat és a nagy teherforgalommal terhelt szakaszok esetében, ahol a kapacitás- és biztonságfejlesztés elengedhetetlen.

Ezzel párhuzamosan a dokumentum a mobilitást a gazdasági versenyképesség és a területi kohézió eszközeként kezeli. A Móri-árok mint makroregionális közlekedési folyosó, valamint a 81. számú főút fejlesztési igénye jól példázza, hogy a koncepció nemcsak turisztikai, hanem ipari-logisztikai szempontból is értelmezi a közlekedést. Megjelenik továbbá a különböző ágazatok – különösen az ipar és a turizmus – közötti egyensúly

megteremtésének igénye, amely a közlekedési infrastruktúra integrált fejlesztését feltételezi. Ebben az összefüggésben a kerékpáros hálózatok fejlesztése nem önálló célként, hanem a komplex, többfunkciós mobilitási rendszer egyik elemeként értelmezhető.

Mór térségét „Prosperáló vállalkozói paradicsom" jelzővel illeti

A Móri-árok földrajzi és közlekedési szempontból is kiemelt szerkezeti elem

A dokumentum Mór térségét egyedi funkcionális zónaként, a *„Prosperáló vállalkozói paradicsom"* jelzővel illeti. Ezen kívül említi a Móri-árok jelentőségét, ami földrajzi és közlekedési szempontból is kiemelt szerkezeti elem, hiszen makroregionális közlekedési vonal, aminek a gerince a 81. sz. főút, amelynek kiemelten szüksége van kapacitásfejlesztésre, a magas tehergépkocsi arány miatt.

A koncepció végsősoron arra irányul, hogy a nemzetközi (EuroVelo) és térségi kerékpáros hálózatok minőségi és célcsoport-orientált kiépítésével Fejér megye a Budapest és a Balaton közötti puszta tranzittérségből egy önálló, vonzó, hosszabb tartózkodásra csábító turisztikai célponttá váljon.

A **Fejér Vármegye Integrált Területi Program 2021-2027** kiemelt járásközpontként és a „Fenntartható városfejlesztés" (FVS) célterület egyik nevesített városaként kezeli Mórt, amely jelentős jármű- és elektronikai ipari fejlesztési potenciállal, valamint élénk kkv-szektorral rendelkező borvidéki központ. A stratégiában Mór számára egy **1,899 milliárd forintos** dedikált TOP Plusz forráskeretet határoztak meg, amelyből többek között fenntartható városfejlesztési, energiahatékonysági, valamint humán és versenyképes infrastrukturális célokat valósíthatnak meg. Ezen a kereten belül a város elkülönített forrásokkal rendelkezik a 4- és 5 számjegyű utak fejlesztésére (340 millió forint), illetve a köznevelési intézmények korszerűsítésére (171 millió forint) is, emellett pedig a településdifferenciálás során turisztikai szempontból (a Vértes térségének részeként) szintén hangsúlyos szerepet kap a megyei tervekben.

Fejér Megye Területrendezési Terve – 2023 küldetése, hogy hosszú távon meghatározza a megye térségi területfelhasználásának feltételeit és az infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét, különös tekintettel a fenntartható fejlődésre, valamint „a területi, táji, természeti, ökológiai és kulturális adottságok, értékek, a hagyományos tájhasználat megőrzésére, illetve erőforrások védelmére".

Az anyag kiemelt jelentőséget tulajdonít a differenciált térségi szabályozásnak is: az egyedileg meghatározott övezetek – például turisztikai vagy agrár-gazdasági funkciók mentén – közvetetten a mobilitási igényeket és fejlesztési irányokat is befolyásolják. Ebben a kontextusban a közlekedési infrastruktúra, így a kerékpáros hálózatok fejlesztése is alárendelt a táj- és erőforrásvédelem, valamint a gazdasági-társadalmi funkciók térbeli kiegyensúlyozásának. A Mór térsége esetében ez a megközelítés különösen jól érzékelhető: a fő közlekedési folyosók (pl. 81. sz. főút) és a térségi összekötő utak fejlesztési lehetőségei szigorú környezeti és tájvédelmi keretek között jelennek meg, miközben a térség egyszerre tölt be gazdasági, turisztikai és ökológiai funkciókat.

A dokumentum rögzíti a *„Győr- Komárom - Tatabánya- Székesfehérvár négyszögben önálló arculattal bíró Mór jelentőségét*", és nevesíti a várost

érintő főbb térségi közlekedési elemeket (pl. 81. sz. főút, 8216-os út a Bakony felé, valamint a Mór-Csókakő-Csákberény összekötő utak). Emellett több országos védelmi övezet (pl. Tájképvédelmi, Vízminőség-védelmi) szabályai is vonatkoznak a településre a természeti környezete miatt.

A 2023-as módosítások és az új jogszabályi előírások egyik legfontosabb szakmai újítása az úgynevezett egyedileg meghatározott megyei övezetek kijelölése és jogi keretezése, amelyek a megye speciális belső adottságaira, fejlesztési igényeire és kihívásaira reagálnak. A terv alapján Mór területe két olyan specifikus, egyedileg meghatározott megyei övezetbe is beletartozik, amely a jövőbeli beruházásokat irányítja:

- Turizmus szempontjából kiemelt, fejlesztendő övezet: Ennek a zónának a célja a kapcsolódó megyei fejlesztések előmozdítása, a turisztikai célú különleges területek kialakítása, turisztikai vállalkozások támogatása és a turisztikai potenciál növelése. Mivel a turisztikai vonzerő összefügg a tájvédelemmel, a terv szigorú elvárásként fogalmazza meg, hogy például a Vértesi Natúrpark településein a településtervek kidolgozásakor szükséges figyelembe venni a specifikus ökológiai és tájvédelmi szempontokat.
- Borvidéki és kertgazdálkodási fejlesztési övezet: Ennek a célja a bortermelés, zöldség- és gyümölcstermesztés támogatása volt, ezért az ide tartozó területeken csak ezt a célt szolgáló beépítés történhet. A volt zártkertek beépítése csak szigorú feltételekkel engedhető meg (megfelelő elhelyezkedés, telekszerkezet, infrastruktúra), miközben a hagyományos táj- és településképi értékek megőrzése kötelező.

Fejér Vármegye Kerékpárforgalmi Főhálózati terve Mór térségében is javaslatot tesz a megyei jelentőségű kerékpárhálózati elemekre

Fejér Vármegye Kerékpárforgalmi Főhálózati terve alapvetően pozitív képet fest a térség adottságairól, kiemelve, hogy *„a vármegyét természeti adottságai, domborzata, klimatikus viszonyai alapvetően alkalmassá teszik a kerékpározásra”*. Bár az észak-nyugati harmadban nagyobb szintkülönbségek is találhatók, ezek a sportcélú kerékpározásnak kedveznek.

A fejlesztéseket azonban több tényező is hátráltatja, amelyeket a terv problématérképen is ábrázol. A problématérkép Mór térségében nem kerékpárosbarát csomópont kialakítást is jelöl, valamint jelentős közúti forgalom és hálózati hiányosságok is felkerültek a térképre. Összességében a dokumentum egy folyamatosan, ötévente felülvizsgált, rugalmas keretrendszert határoz meg a 2021-2027-es időszakra, amelynek legfőbb küldetése a kerékpározást akadályozó fizikai és forgalmi tényezők felszámolása, ezáltal pedig a biztonságos napi és turisztikai kerékpáros közlekedés arányának növelése.

3.1.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Az FVS 2024-ben készült, így a mobilitási tervezéshez aktuális információkkal szolgál a település célrendszerére vonatkozóan

Mór Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája (FVS) a 2021-2027-es európai uniós fejlesztési ciklushoz kapcsolódó, a fenntarthatóságot és az integrált megközelítést szem előtt tartó átfogó alapdokumentum, amely a helyzetfeltáró (megalapozó), a stratégiai, valamint a cselekvési és finanszírozási (TVP) kötetekből épül fel. A két kötetből álló dokumentum stratégiája az alábbi főbb pontokban foglalható össze:

1. A tervezés öt alappillére (dimenziója). A teljes stratégiai tervezés és helyzetelemzés öt tematikus dimenzió mentén valósult meg, melyek célja, hogy a város alkalmazkodóképes, klímasemleges és digitálisan fejlett legyen:

- Prosperáló város: helyi gazdaságfejlesztés, innováció és befektetésösztönzés.
- Zöldülő város: zöld átállás és klímasemlegesség.
- Digitális város: digitális átállás a társadalom bevonásával.
- Megtartó város: társadalmi befogadás, népességmegtartás.
- Kiszolgáló város: épített és természeti környezet, fenntartható területhasználat.

2. Jövőkép. A stratégia jövőképe szerint Mór célja, hogy lakossága megtartásával (14-16 000 fő) egy kellemes, élhető kisváros maradjon, amely őrzi nemzetiségi hagyományait, a fejlett ipari hátterére támaszkodva jó munkalehetőségeket és stabil életkörülményeket nyújt, valamint magas színvonalú közszolgáltatásokkal megőrzi járási vezető szerepét.

3. Stratégiai célrendszer. A jövőképre építve három fő beavatkozási területet és hét részcélt határoztak meg:

- Gazdaságfejlesztés: A cél egy diverzifikált gazdasági szerkezet és fejlett KKV-szektor kialakítása a helyi munkavállalói bázisra támaszkodva, valamint a turisztikai vonzerő (kiemelten a borturizmus) és szolgáltatások minőségi fejlesztése
- Társadalom és emberi erőforrás: A cél egy „gondoskodó város" megteremtése a lakossági igényekhez igazodó humán közszolgáltatásokkal (oktatás, szociális- és egészségügyi ellátórendszer, sport), illetve a térségközponti, járási funkciók fejlesztése a hátrányos helyzetűek felzárkóztatásával együtt,
- Épített és természeti környezet: Fókuszban a fejlett helyi és térségi közlekedési infrastruktúra, az energia- és környezethatékony, klímatudatos városüzemeltetés, valamint az épített örökség és a tradíciók fenntartható védelme áll.

4. Akcióterületek. A beavatkozások térbeli fókuszálása érdekében a város területén hat fejlesztési akcióterületet, valamint két szegregációs szempontból kiemelten kezelendő területet jelöltek ki. Ezek a Városközpont, a Gazdaságfejlesztési akcióterület, a Pincés utcák, a Délkeleti városrész, a Kertváros, Tímárpuszta, valamint a szegregációval veszélyeztetett Árkipuszta és Felsődobos.

5. Megvalósítás, finanszírozás és monitoring. A cselekvési terv a 2023-2027-es időszakra összesen 65 konkrét beavatkozást tartalmaz (például iparterület-bővítés, Lamberg-kastély felújítása, bölcsődei energetikai felújítás, kerékpárutak építése), amelyek becsült összköltsége 24,623 milliárd forint. A forrásokat elsősorban a TOP Plusz program vissza nem térítendő támogatásaiból és önkormányzati önerőből fedezik. A célok megvalósulását egy monitoring rendszer követi nyomon, amely konkrét indikátorokat (pl. egy lakosra jutó zöldterület, helyi iparűzési adó, vándorlási egyenleg) rendel a beavatkozásokhoz.

Mór TOP Plusz Városfejlesztési Programterve 2021-2027 (TVP) stratégiai dokumentum, amely a 2021-től 2027-ig tartó időszakra vonatkozóan határozza meg a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz forrásaiból megvalósítandó konkrét fejlesztési irányokat és intézkedéseket. A Programterv jövőképe – az átfogó városi stratégiával megegyezően – kimondja, hogy a cél az élhető kisvárosias környezet és a lakosság megtartása, a hagyományok ápolása, a fejlett ipari és turisztikai szolgáltatások, valamint a fenntartható, környezet- és klímatudatos épített és természeti környezet együttes megteremtése. A jövőkép részeként a 2021-2027-es programozási ciklusra:

- Megvalósul a fenntartható városfejlesztés az 1. prioritás keretében, amely magában foglalja a belterületi utak (Virág és Jegenye utcák) burkolását, a csapadékvíz-elvezetési rendszerek kialakítását (szikkasztó-tározó földmedencével), valamint a Vasút utcában szociális bérlakások kialakításával a szociális városrehabilitációt.
- A fenntartható energiahatékonyság (2. prioritás) jegyében megtörténik a Városi (Nefelejcs) bölcsőde teljes energetikai korszerűsítése, beleértve a hőszigetelést, nyílászárócserét, tetőszigetelést és napelemes rendszerek telepítését a szén-dioxid-kibocsátás csökkentése érdekében.
- A fenntartható humán infrastruktúra és szolgáltatások fejlesztése (3. prioritás) kiterjed a Zimmermann Iskola korszerűsítésére, a Lovarda utcában egy fogyatékkal élők nappali foglalkoztatójának kialakítására, valamint számos, a helyi közösségeket és a hátrányos helyzetűeket célzó, érzékenyítő és identitáserősítő program lebonyolítására.
- A versenyképes városfejlesztés (6. prioritás) az iparterületek és a turisztika megerősítését szolgálja, többek között a 3310 hrsz-ú Ipar utca útpályájának korszerűsítésével az Ipari Park jobb megközelíthetőségéért, továbbá a Felsődobosra vezető 81118j. közút felújításával, illetve a város emblematikus műemlékének, a Lamberg-kastélynak a komplex rehabilitációjával.

A Programtervben megfogalmazott elsődleges, mintegy 1,89 milliárd forintos forráskeretre épülő vállalások megvalósítása a támogatási kérelmek 2022-2024 közötti folyamatos benyújtásával indult el, és a konkrét eredmények elérése az indikátorok szigorú nyomon követésén, valamint a pályázati bírálatok sikerességén múlik.

Mór Városi Önkormányzat 2024-2029. évekre szóló gazdasági programja olyan stratégiai dokumentum, amely 2024-től 2029-ig határozza meg a város vezetői részére a célkitűzéseket és feladatokat a helyi költségvetési lehetőségekkel és adottságokkal összhangban. A Gazdasági Program jövőképe kimondja, hogy Mór számára a cél egy „14-16 000 fő körüli népességszámmal rendelkező, hagyományait őrző és ápoló kisváros kialakítása, amely kiegyensúlyozott értékekkel rendelkezik, vonzza a turistákat, kedvezőek a munkalehetőségek és magas színvonalúak a szolgáltatások.” A jövőkép részeként 2029-re:

- Megvalósul a város infrastrukturális elemeinek műszaki szinten tartása, a járdaprogram folytatása, valamint a 81. sz. főút Deák Ferenc utcai csomópontjának biztonságos, körforgalmú csomóponttá alakítása.
- Bővül és fejlődik a prof. dr. Schindele Vendel Ipari Park, valamint új, a fiatalok letelepedését és a családalapítást segítő lakóterületek (pl. a Virág-Jegenye utca folytatásában) jönnek létre a munkaerő megtartása érdekében.
- Zajlik a helyi közintézmények (pl. Nefelejcs Bölcsőde, Lamberg-kastély), illetve a korábbi rendőrségi és tüdőgondozó épületek energetikai és funkcionális felújítása, ezáltal biztosítva a gazdaságos üzemeltetést és az üvegházhatású gázok csökkentését.
- Kiemelt cél a turizmus (bor- és kultúrturizmus) és a helyi közösségi élet támogatása, a civil szervezetek munkájának segítése a Civilek Háza létrehozásával, és a sportinfrastruktúra (Wekerle Sándor Szabadidőközpont, Városi Strand) további fejlesztése.

A Gazdasági Programban megfogalmazott vállalások és fejlesztési tervek megvalósítását azonban az elkövetkező időszakban nagyban befolyásolják a rendelkezésre álló külső pályázati (pl. TOP Plusz) források, a helyi adóbevételek alakulása, valamint az állami elvonások (szolidaritási hozzájárulás) növekvő terhei.

A 2019-ben készült **Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT)** célja az volt, hogy átfogóan felmérje Mór és környezete kerékpáros közlekedésének helyzetét, és egységes koncepcióba rendezze a hálózati adottságokat, az igényeket, valamint a fejlesztési lehetőségeket. A dokumentum továbbá összefoglalja a város kerékpáros hiányosságait, meglévő infrastruktúráját és a kritikus, fejlesztendő pontokat. A terv stratégiai alapdokumentumként szolgált a város komplex kerékpáros hálózatának felépítéséhez, különös tekintettel a TOP (Terület- és Településfejlesztési Operatív Program) keretében tervezett városközponti beruházások hálózati illeszkedésének vizsgálatára.

A vonalas infrastruktúra mellett a KHT rámutatott a kiegészítő létesítmények fontosságára is. Kiemelt javaslat volt korszerű, oldalról támasztható kerékpártárolók és B+R (Bike and Ride) pontok telepítése a buszpályaudvarnál és a Lamberg-kastély környezetében, továbbá köztéri szervizpontok, információs táblák és tematikus turisztikai (borúti) kiadványok létrehozása.

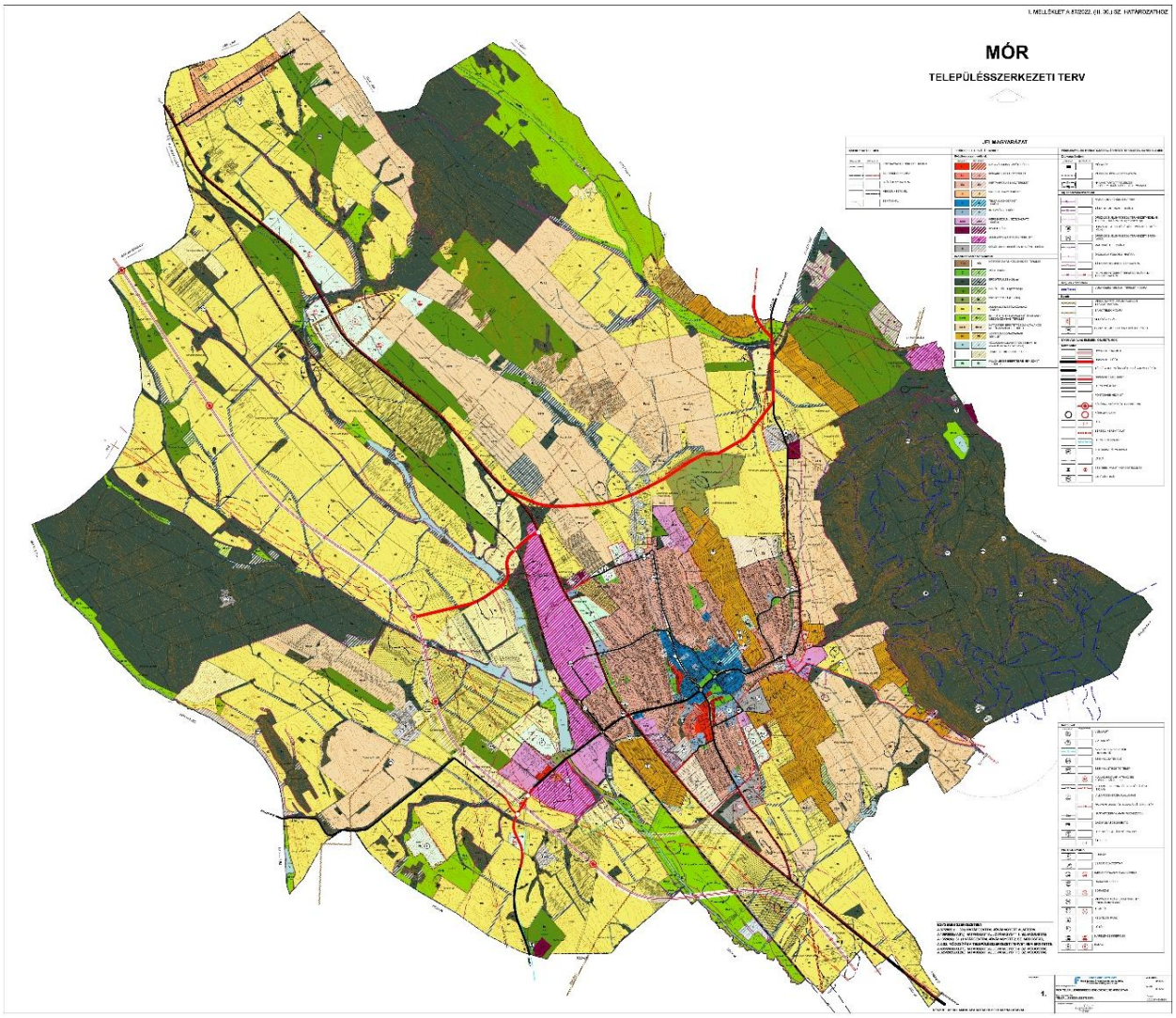
A dokumentum jelen tervezéssel párhuzamosan kerül felülvizsgálatra.

Mór településszerkezeti terve az országos és megyei területrendezési tervekkel összhangban rögzíti a város meglévő és tervezett közlekedési hálózatait.

A közúti forgalom gerincét a meglévő 81-es számú főút adja, mely mellett a tervek számolnak egy új, Mór és Oroszlány térségét összekötő főúttal, valamint egy ehhez kapcsolódó főúti elkerülő szakasszal is. A környező települések felé meglévő térségi mellék- és összekötő utak biztosítják a forgalmat (például Zirc, Pusztavám, Felsődobos és Nagyveleg irányába), amit a jövőben egy új, Mór–Csókakő–Csákberény útvonalú mellékút is

kiegészíthet. A kötöttpályás közlekedés alapját a meglévő 5-ös számú (Székesfehérvár–Komárom) országos törzshálózati vasúti pálya jelenti. A fenntartható közlekedés jegyében a terv új térségi kerékpárútvonalak kijelölését is tartalmazza a Mór–Pusztavám–Oroszlány, illetve a Székesfehérvár–Mór–Kisbér tengelyeken.

A szerkezeti terv előírja, hogy ezeket a közlekedési területeket és hálózatokat a „sajátos területfelhasználású térség" kategórián belül, közlekedési övezetként kell besorolni és biztosítani.



9. ábra: Mór településszerkezeti terve (Fucskár Terv Kft., 2025)

3.2 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR, ALAPADATOK

3.2.1 A VÁROS TÉRSÉGI SZEREPE

Mór a Dunántúlon, Fejér megyében helyezkedik el, Székesfehérvár és Dunaújváros után **a megye harmadik legnépesebb városa. 20 km-es körzetében gazdasági, oktatási és kulturális központnak számít,** a móri kistérség és a Móri-árok legmeghatározóbb települése.

3.2.1.1 Közigazgatási szerepkör

Mór járásszékhely és a Móri Többcélú Kistérségi Társulás központja

Mór a városról elnevezett járás székhelye is egyben, melyhez további 12 település tartozik: Bakonycsernye, Balinka, Bodajk, Csákberény, Csókakő, Fehérvárcsurgó, Isztimér, Kincsesbánya, Magyaralmás, Nagyveleg, Pusztavám és Söréd.

2016-ban került létrehozásra a **Móri Többcélú Kistérségi Társulás**. A szervezet tagjai: Mór, Fehérvárcsurgó, Isztimér, Kincsesbánya, Magyaralmás, Nagyveleg, valamint Söréd önkormányzata, amelyeket a települések polgármesterei képviselnek az üléseken. A társulás elnöki tisztségét Mór polgármestere, az alelnöki pozíciót pedig Fehérvárcsurgó polgármestere, tölti be. A 2023. szeptember 1-jei statisztikák alapján a társulást alkotó települések együttes lakosságszáma **20 881 fő**.[17]

3.2.1.2 Gazdasági-kereskedelmi, munkaerőpiaci szerepkör

A Móri járás és Mór városa egyaránt a fejlettebb, nagyobb gazdasági súllyal rendelkező területek közé tartozik, települési szinten a megye 10 legerősebb települési szintű gazdasága között szerepel. [18]

A város a térség központi szolgáltatója, a kereskedelmi ellátottság kiemelkedő

A város a térség központi szolgáltatója: 8 település (Csákberény, Csókakő, Fehérvárcsurgó, Isztimér, Kincsesbánya, Magyaralmás, Nagyveleg, Söréd) számára nyújt alap- és középszintű köz- és piaci szolgáltatásokat**. A kereskedelmi ellátottság kiemelkedő,** a jelentősebb élelmiszerláncok (Lidl, Aldi, SPAR, Penny, Coop) és pénzügyi intézmények itt koncentrálódnak, kiszolgálva a teljes járást**.**

A város a **Móri borvidék központja**, amely öt szomszédos települést is magában foglal. Turisztikai vonzerejét a borkultúra mellett 36 nyilvántartott műemléke és a Vértes–Bakony térségére épülő aktív turizmus (túrázás, kerékpározás) adja. A stratégiai cél a turizmus kulcsszerepbe emelése a szálláshelyek és szolgáltatások (wellness, gasztronómia) bővítésével, amivel Mór egész éves turisztikai célponttá válhat

Mór közvetlen környezetének foglalkoztatási központja

A város a Móri foglalkoztatási körzet központja. A Móron lakó foglalkoztatottak száma 2022-ben 6885 fő volt, melyből 4 498 fő helyben, 2387 fő pedig más településen dolgozott. A városba 4 659 fő naponta ingázott más településről dolgozni. A legtöbb munkavállaló a városba Bakonycsernyéről (467 fő), Bodajkról (425 fő), Pusztavámról (437 fő) és Székesfehérvárról (375 fő) érkezett. A település erős ipari arculatát mutatja, hogy a foglalkoztatottak legnagyobb arányban ipari, építőipari foglalkozású foglalkoztatottak, de jelentős az egyéb szellemi foglalkozású foglalkoztatott és a vezető, értelmiségi foglalkozású foglalkoztatottak aránya is.[19]

[17] https://mor.hu/mori-tobbcelu-kistersegi-tarsulas
[18] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.5.3. Equinox Consulting, 2022
[19] KSH 2022

3.2.1.3 Oktatási és kulturális szerepkör

A Móron elérhető humán közszolgáltatásokba a következő területek tartoznak: egészségügy, oktatás, óvodai ellátás, szociális ellátás (bölcsőde, bentlakásos intézmények stb.), kultúra, sport

A környékbeli településekről csaknem 500 általános- és középiskolás diák ingázik napi szinten Mórra

A környékbeli településekről csaknem 500 általános- és középiskolás diák ingázik napi szinten Mórra, a járás oktatási központjába. Míg a városban érvényesül a szabad óvoda- és iskolaválasztáshoz való jog, ugyanakkor az uniós normák bevezetésével a férőhelyek száma a színvonal növelése érdekében összességében csökkent.

2. táblázat: Mór oktatási szerepe (nappali oktatásban, 2024)[20]

	Általános iskola	Középiskola
feladatellátási helyek száma (iskolatípusonként külön számolva)	6	1
osztályok száma	68	9
tanulók száma	1508	537
más településről bejáró tanulók száma	423	115
más településről bejáró tanulók aránya	28%	21,4%

A város kiemelkedő rendezvénye a Móri Bornapok

A városi és rendezvények közül kiemelkedik az **1934 óta minden évben, október első hétvégéjén megrendezésre kerülő Móri Bornapok** rendezvénysorozat, mely ideje alatt a város teljes területén sokrétű hagyományőrző, kulturális, sport és szórakoztató programokat szerveznek. A legnagyobb közönséget vonzó attrakció a szüreti felvonulás. A móri borünnep hangulata, a bor és gasztronómiai kínálat, rendezvények és koncertek évente nagyjából 40 000 embert vonzanak a városba. [21]

3.2.1.4 Egészségügyi-szociális szerepkör

A megyei kórház alá tagozódott szakellátás, az orvosi ügyelet, valamint a közegészségügyi és járványügyi szolgálat térségi szinten biztosít ellátást

Mór a móri kistérség egészségügyi vonzásközpontja, amely a helyi alapellátáson túl kiterjedt térségi feladatokat is ellát. A város egészségügyi funkciói a vonzáskörzet tekintetében az alábbiak szerint tagolódnak:

- **Szakellátás (járó- és fekvőbeteg-ellátás):** A térség egészségügyi központja a Fejér Vármegyei Szent György Egyetemi Oktató Kórház Móri Telephelye (korábban Móri Kórház-Rendelőintézet), amely a teljes járás számára biztosít szakellátást. A járóbeteg-szakellátás keretében 26 különböző szakrendelés érhető el (pl. belgyógyászat, sebészet, reumatológia, kardiológia, tüdőgyógyászat). A fekvőbeteg-ellátás ápolási, kardiológiai rehabilitációs osztályokat, valamint egynapos sebészetet foglal magában.
- Orvosi ügyelet: Az alapellátáshoz kapcsolódó háziorvosi ügyeletet a kórház móri telephelyén, a gyermekorvosi rendelő és a védőnői szolgálat az önkormányzat Táncsics utca 25. alatti épületében üzemel. A fogorvosi rendelők - és egyben az ügyelet - pedig a korábbi

[20] KSH Tájékoztatási Adatbázis https://statinfo.ksh.hu/Statinfo/
[21] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.6.1. Equinox Consulting, 2022
Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.5.6. Equinox Consulting, 2022

kórház porta épületében működő 3 körzeti, valamint az Ady Endre utcában működő magánrendelőben történik.

- Közegészségügy és járványügy: A Móri Járási Hivatal Népegészségügyi osztálya kiterjedt, 28 települést lefedő illetékességi területen (móri székhellyel és bicskei telephellyel) koordinálja a közegészségügyi, járványügyi és egészségfejlesztési feladatokat.
- Védőnői hálózat: A móri védőnői szolgálat ellátási területe Mór mellett kiterjed Csókakőre és Nagyvelegre is. [22]

Kivételt képeznek a magasan specializált ellátások: a szakellátásokért (pl. szívsebészet, mozgásszervi rehabilitáció, endokrinológia) a térség lakóinak döntően más kórházakat kell felkeresniük (elsősorban Székesfehérvár, esetenként Tatabánya, Budapest).

A Szociális Alapszolgáltatási Központ járási és települések szűkebb körére vonatkozó funkciókat is ellát

Mór szociális közszolgáltatási központként is kiemelt jelentőségű, a feladatokat elsősorban a Móri Többcélú Kistérségi Társulás fenntartásában működő **Szociális Alapszolgáltatási Központ (SZAK)** és a **Hajléktalanok Átmeneti Szállása** látja el. A térségi hatókör a nyújtott szolgáltatás típusától függően változik:

- **Teljes** járást (13 települést) lefedő funkciók: A SZAK keretein belül működő Család- és Gyermekjóléti Központ a teljes Móri járás (Bakonycsernye, Balinka, Bodajk, Csákberény, Csókakő, Fehérvárcsurgó, Isztimér, Kincsesbánya, Magyaralmás, Mór, Nagyveleg, Pusztavám, Söréd) területén biztosít hatósági és speciális szolgáltatásokat, mint például az addiktológiai és családkonzultáció, pszichológiai és jogi tanácsadás, valamint az óvodai és iskolai szociális segítő tevékenység.
- Társult településeket (5-6 környező falut) lefedő funkciók: A Család- és Gyermekjóléti Szolgálat (amely a prevenciót, adományosztást és gyermekétkeztetést foglalja magában), a házi segítségnyújtás (szociális segítés és személyi gondozás az otthonokban), valamint a szociális étkeztetés Mór mellett Isztimér, Fehérvárcsurgó, Kincsesbánya, Magyaralmás és Söréd lakosai számára biztosított.
- Hajléktalan-ellátás: A 16 női, 16 férfi és 6 krízisférőhellyel rendelkező Hajléktalanok Átmeneti Szállása a társult önkormányzatok teljes területéről, a kistérség falvaiból is fogadja az életvitelszerűen ott tartózkodó rászorulókat.
- Kizárólag helyi **funkciók:** Bár a SZAK térségi intézmény, az **idősek és demens betegek nappali ellátását** jelenleg kizárólag Mór közigazgatási területén belül, a helyi lakosok számára nyújtja. A többi környező település az egyéb hiányzó szociális szolgáltatásait önállóan szervezi meg. [23]

[22] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.6.2. Equinox Consulting, 2022

[23] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.6.2. Equinox Consulting, 2022

3.2.1.5 Mórról történő eljárás

A móri munkavállalók 33 százaléka más településre – legnagyobb számban, 790 fő Székesfehérvárra – jár dolgozni

Móron a KSH 2022-es adatai alapján 6885 fő foglalkoztatott él, akik közül **2252 fő naponta más településre jár el dolgozni. Legnagyobb arányban Székesfehérvárra (790 fő), azonban Oroszlány (204 fő) és Pusztavám (179 fő) is jelentősebb szerepet tölt be.** [24]

A városban élő közoktatásban tanuló **diákok közül** (2024-es adatok szerint 1508 általános iskolás és 537 középfokú oktatásban tanuló) **342 fő naponta más településre jár el iskolába. Székesfehérvár itt is kiemelkedő**, a megyeszékhelyre 286 tanuló járt el a 2022-es KSH-adatok szerint. A második legfrekventáltabb település ebben a kategóriában Bodajk, ahová 13 tanuló jár iskolába. [25]

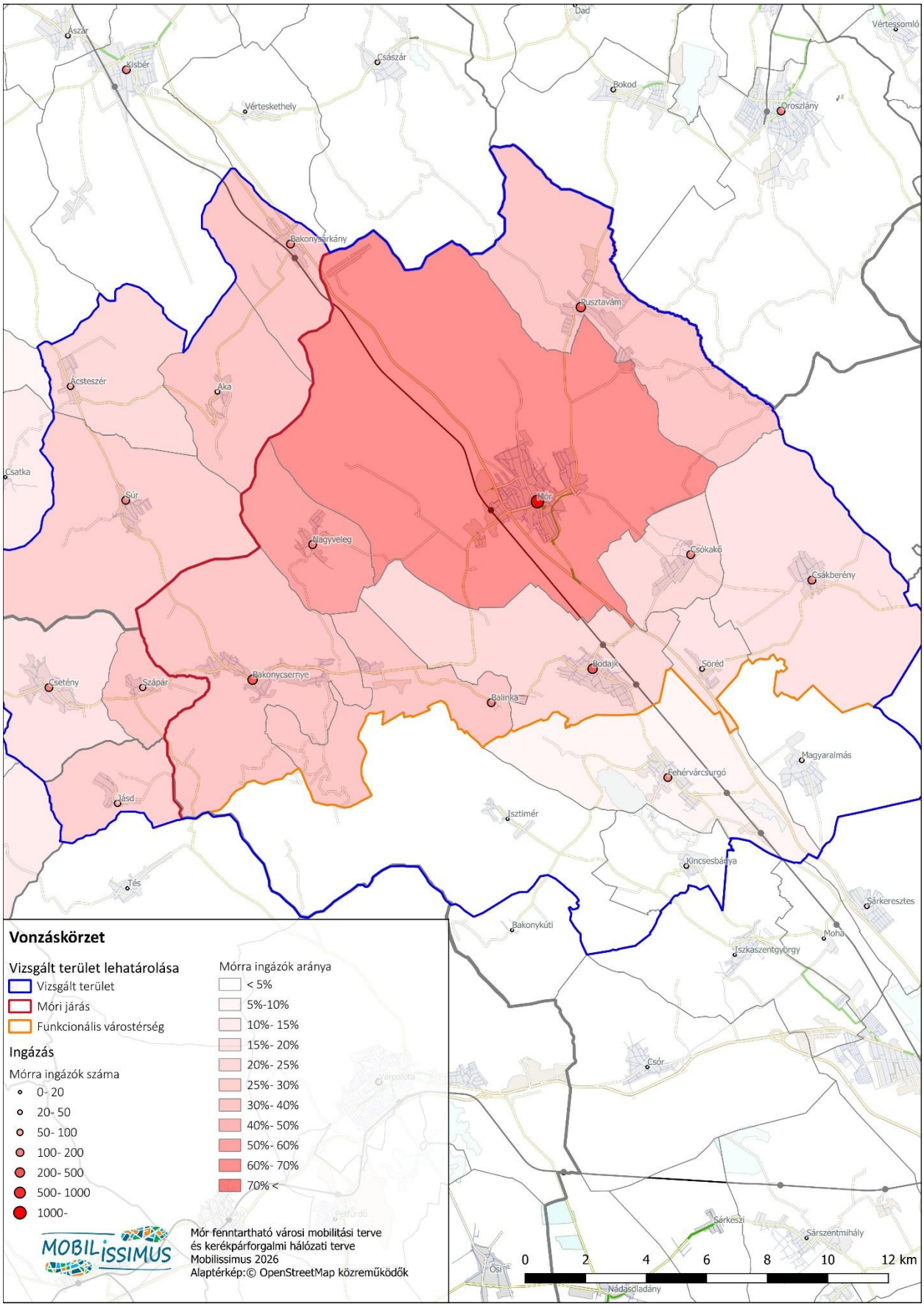
3.2.1.6 Funkcionális vonzáskörzet

16 település alkotja Mór funkcionális vonzáskörzetét. A vizsgált terület a teljes járást bevonva 20 településre terjed ki

Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város funkcionális vonzáskörzetét azok a települések alkotják, ahonnan a foglalkoztatottak több mint 15%-a az adott városba ingázik.[26] Mór esetében – Mórt is beleértve – **16 település alkotja a város funkcionális vonzáskörzetét a 2022-es népszámlálás adatai alapján.**

A fentiek szerint meghatározott funkcionális vonzáskörzetet a megbízói elvárások alapján, **a gazdasági, oktatási és egyéb szerepköröket figyelembe véve kiegészítettük a móri járás fennmaradó településeivel, így a vizsgált terület 20 településre terjed ki. Ezen belül a javaslatok a móri járásra fókuszálnak.**

[24] KSH 2022 évi népszámlálás
[25] KSH tájékoztatási adatbázis
[26] Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.



8. ábra: Vonzáskörzet – Vizsgált terület lehatárolása

3.2.2 SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

3.2.2.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

Mór a 81-es sz. főút mellett fekszik, ami kulcsfontosságú jelentőséggel bír a város szempontjából

Mór a Dunántúlon, Fejér megyében helyezkedik el, földrajzilag a Vértes és a Bakony hegységek között húzódó **Móri-árokban,** ami a régiós és térségi szerepét nagymértékben behatárolja. **Ebben a földrajzilag fontos folyosóban épült ki a Győr és Székesfehérvár között húzódó 81. sz. főút, valamint a MÁV 5-ös sz. vasútvonala is,** melyek meghatározóak a város szempontjából. Ezek a település gazdasági fejlődését egyben segítik, ugyanakkor a nagyvárosok szívóhatása miatt korlátozzák is.

A város integrálódott a Győr, Komárom, Tatabánya és Székesfehérvár közötti gazdasági térbe

A Fejér Vármegyei Területfejlesztési Koncepció Mór térségét egy **önálló arculattal rendelkező, „prosperáló vállalkozói paradicsomként”** azonosítja a pontosan **Győr, Komárom, Tatabánya és Székesfehérvár által közrefogott területen**. A város térségi kapcsolatrendszere e négy nagyváros viszonylatában három fő pillérre (gazdaság, közlekedés, intézményi-közigazgatási kötelékek) támaszkodik. A város fejlett ipari – különösen járműipari – hátterére építve szervesen integrálódott a régió nagyvárosainak gazdasági hálózatába:

- Mór meghatározó tagja a **Győr – Tatabánya – Komárom – Mór – Székesfehérvár – Dunaújváros – Paks –** Kecskemét vonalon kialakult ipari és logisztikai nagyklaszternek.
- A település szintén kulcsszereplője a 2011-ben alakult Vértes-Duna Járműipari Klaszternek, amely a Mór–Pusztavám–Oroszlány–Kisbér–Bicske–Tatabánya–Tata–Komárom településtengely mentén fogja össze a járműipari vállalatokat, K+F intézményeket és önkormányzatokat az innovatív fejlesztések érdekében.
- A munkaerőpiaci kapcsolatokat tekintve is élénk a mozgás: bár Mórra a saját járásából járnak be a legtöbben, sok helyi lakos ingázik a **Székesfehérvári és Tatabányai munkaerőpiaci körzetekbe** is.

A fenti gazdasági kapcsolatokat az észak-dél irányú közlekedési folyosók biztosítják, amelyek Mór legfontosabb ütőerei:

- A várost átszelő **81-es számú főút közvetlenül köti össze Győrt Székesfehérvárral**, és egyben biztosítja az M1-es és M7-es autópályák gyors (40 percen belüli) elérését.
- A kötöttpályás közlekedést a városon áthaladó 5-ös számú regionális vasútvonal biztosítja, amely **Székesfehérvár és Komárom** között teremt közvetlen kapcsolatot.

A megjelölt városok közül Mór térségi kapcsolata a megyeszékhellyel a legintenzívebb, amely több szinten is megmutatkozik:

- Mór része annak a markáns, „S” alakú fejlődési zónának (Mór–Székesfehérvár–Velencei-tó–Iváncsa–Dunaújváros), amely a megye legfejlettebb, legmagasabb jövedelmű területeit fűzi össze. Az országos koncepciók (OFTK) a főváros körüli belső városgyűrű kitörési pontjaként kezelik Székesfehérvárt, amelynek központi fejlesztő hatása Mórra is kiterjed.

- Számos, Mórt is ellátó államigazgatási intézmény (pl. Fogyasztóvédelem, Katasztrófavédelem, Vízügyi Igazgatóság) székhelye Székesfehérvár, Az egészségügyi szakellátás (kórház és rendelőintézet) tekintetében pedig a móri intézmény közvetlenül a Fejér Vármegyei Szent György Egyetemi Oktató Kórház (Székesfehérvár) Móri Telephelyeként működik.
- A település vízellátásáért (Fejérvíz Zrt.) és a hulladékszállításért (a MOHU alvállalkozójaként a Depónia Nonprofit Kft.) egyaránt olyan gazdasági társaságok felelnek, amelyek 100%-ban Székesfehérvár Önkormányzatának tulajdonában állnak.[27]

3.2.2.2 Természeti adottságok

Mór gazdag természeti környezettel van körülölelve, mely zöldterületekben **magas az erdőterületek (55%) és mezőgazdasági területek (33%) aránya**. Természetes erdőtársulások közül a cseres-tölgyesek és a gyertyános-tölgyesek a jelentősebbek, illetve kisebb kiterjedésben a bükkösök is előfordulnak. A zöldfelületi rendszer folytonosságát a helyi vízfelületek, vízfolyások biztosítják (Káposzta-ér, Mór-Bodajki-vízfolyás), továbbá nádasok és erdősávok. Az ökológiai hálózat elemei közül a magterület (2 495 ha) és az ökológiai folyosó (442 ha) övezete található meg Mór közigazgatási területén.

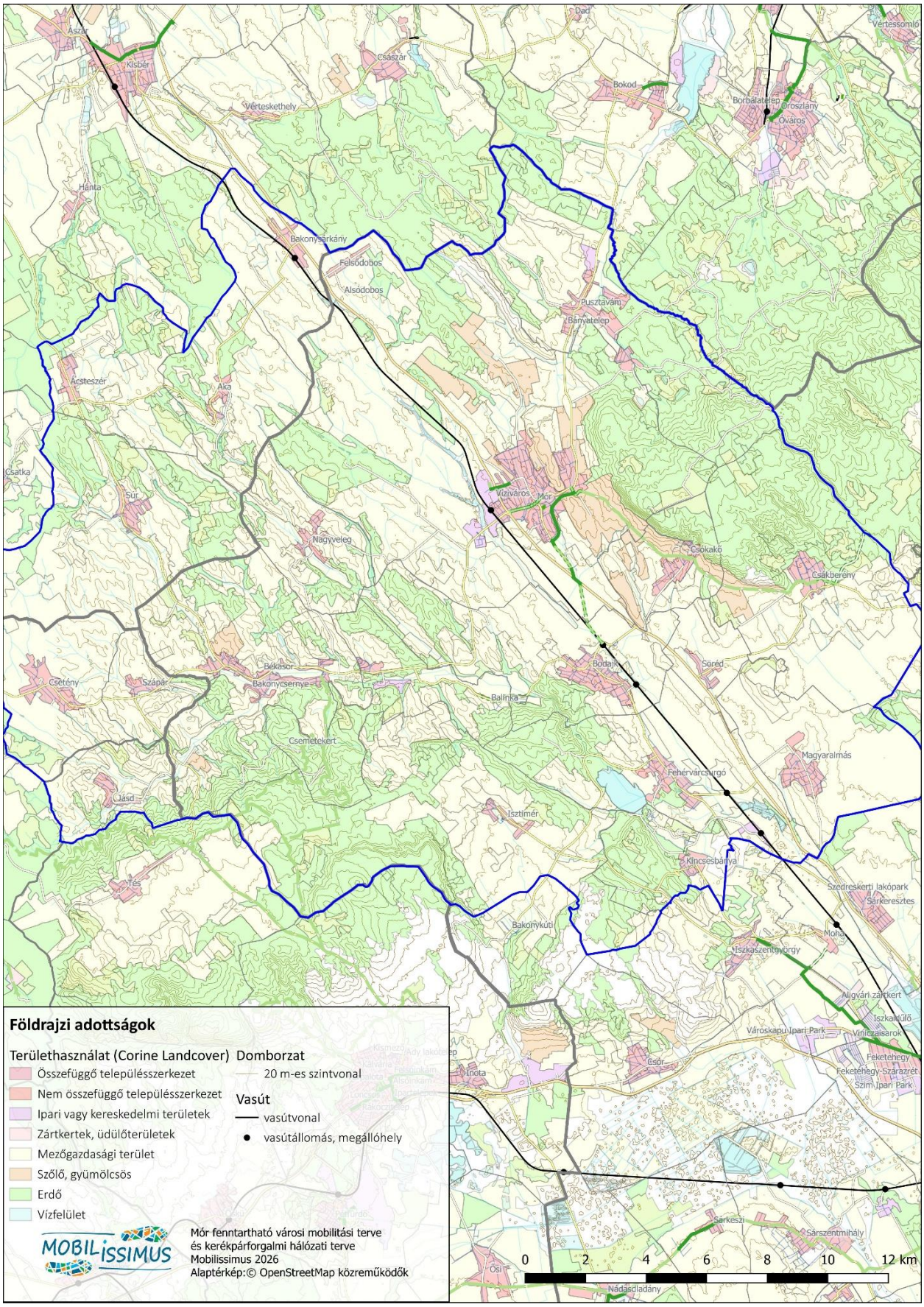
A megfelelő minőségű és változatosságú zöldfelületek növelik a város életőségét és turisztikai vonzerejét

Móron kiemelt jelentőségű természetmegőrzési Natura2000 terület és különleges madárvédelmi Natura2000 terület is található (Mór-Bodajki-vízfolyás környezete, Árki erdő északi része, Totoja és Felsődobosi erdők). Az Árki erdő nemcsak Natura 2000 terület, hanem egyben az országos jelentőségű Vértesi Tájvédelmi Körzet részét is képezi. Vannak további nem országos jelentőségű, helyi védelem alatt álló természetvédelmi területek (11/2016. - Vajal-forrás és Környéke, 12/2016. - Móri-víz Völgy Természetvédelmi Terület). A település területén a zöldfelületének aránya elégséges, minősége magas, ahol a zöldterületek nagysága közel 60 hektár, egy lakosra jutó zöldterület nagysága 39,9 négyzetméter, ami nagyobb a magasabb területi trendekhez képest.

A járásközpontot körülölelő természeti környezet számos kirándulóhelyet tartogat, elsősorban az aktív turizmus (kerékpáros, bakancsos, vadász-, horgászturizmus) kedvelőit megcélozva, melyet jól kiegészíthet a Móri ezerjó szőlőfajtára és borra épülő borturizmus. [28]

[27] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.1.1. Equinox Consulting, 2022

[28] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 4.5. Equinox Consulting, 2022



9. ábra: Földrajzi adottságok

3.2.2.3 Épített környezet

Mór városa számos, műemléki védelem alá tartozó építészeti örökséggel bír, kiemelkedik a Lamberg-kastély

Mór városa számos, műemléki védelem alá tartozó építészeti örökséggel bír, ezek közül kiemelkedik a Radó Antal Könyvtár és Művelődési Központ székhelyéül szolgáló **Lamberg-kastély,** valamint a polgármesteri hivatal épületeként szolgáló Luzsénszky-kastély. A Lamberg-kastély állandó kiállítása a „Móri Emléktár és Művészeti kiállítás". [29]

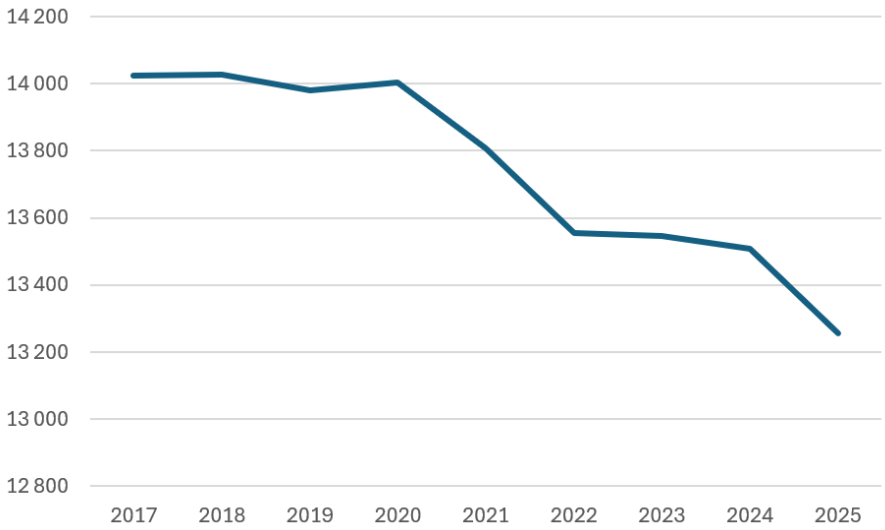
Mór Városi Önkormányzat rendelkezik az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény alapján készült településfejlesztési koncepcióval. A koncepció 2017-ben készült, Az integrált településfejlesztési stratégiáról és a településrendezési eszközökről, valamint egyes településrendezési sajátos jogintézményekről szóló 314/2012. (XI. 8.) Korm. rendelet alapján az időtávja legalább 10 év, így a dokumentum jelenleg is érvényes, állításai megalapozottak. [30]

3.2.3 TÁRSADALMI HÁTTÉR, DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Mór 109 km^2-nyi területén **2025-ben a KSH helységnévtára[31] szerint 13 256 fő él**, akik közül 13 008 fő él a város központi belterületén. **A vonzáskörzet lakossága, Mór lakosságával együtt a legutóbbi népszámlálás szerint 39 315 fő, a járás teljes lakossága 33 338 fő.**

A népesség – az országos trendeknek megfelelően folyamatan csökken

Az elmúlt évtizedben a város demográfiai helyzete megváltozott. **Az állandó és lakónépesség csökkenése jellemző,** az évtized végére a két mutató közel azonos. Az állandó népesség csökkenésének üteme magasabb.

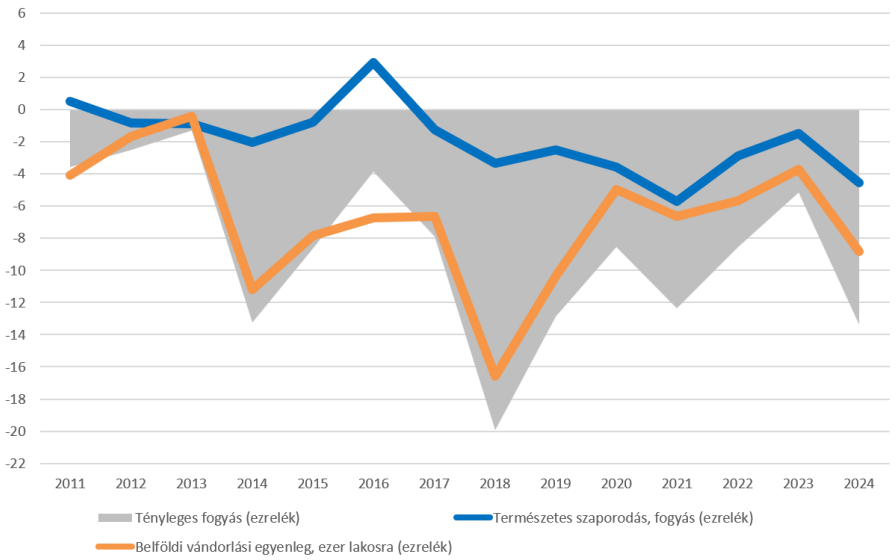


10. ábra: Mór lakónépességének változása 2017 és 2025 között (KSH)

A városban tapasztalható népességcsökkenés elsődleges oka az elvándorlás, nem a természetes szaporulat negatív egyenlege. Az állandó

[29] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.7.2 Equinox Consulting, 2022
[30] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.8.2 Equinox Consulting, 2022
[31] Magyarország Helységnévtára, 2024, https://www.ksh.hu/apps/hntr.main?p_lang=HU

vándorlási mérleg 2010-2020 időszakban erősen negatív, az ideiglenes odavándorlók száma azonban pozitív értéket mutat. Mindezek alapján látható, hogy azok száma jelentős, akik nemcsak ideiglenesen, hanem véglegesen elhagyják a települést.



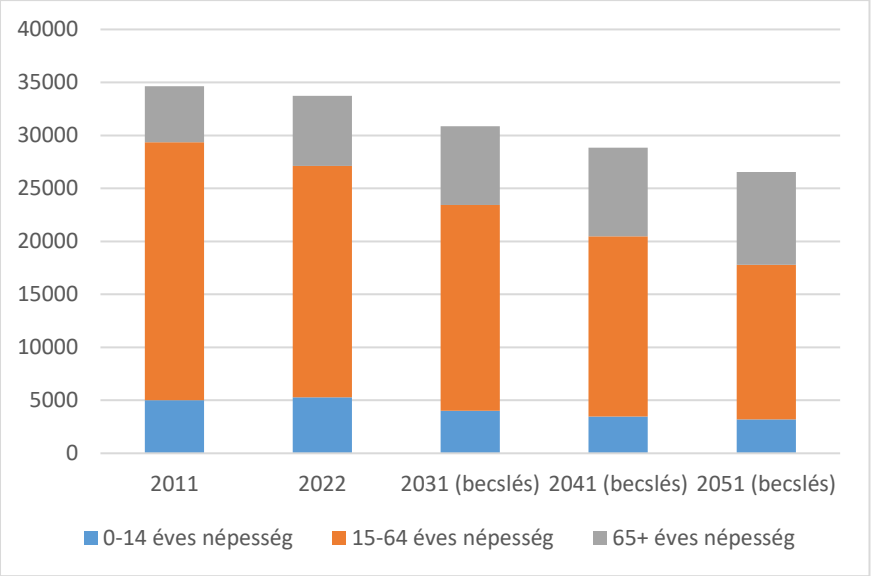
11. ábra: A természetes szaporodás és a belföldi vándorlás alakulása Móron 2011 és 2024 között (TEIR, 2024)

A lakónépesség korösszetételét és változását 2015-2020 időszakban vizsgálta az FVS. Az időszak alatt a legfiatalabb korosztály (0-14 évesek) 3,5%-os, a 15-64 éves korcsoport 5,93%-os csökkenése látszik. Ezzel szemben az idősebb korosztály esetében (65 éves és idősebb) erőteljes, 15,35%-os növekedése figyelhető meg. A településen a 65 éves és idősebb népességre számolt öregedési index17 2015-ben 1,07 volt, azonban 2020-ban már 1,28-ra emelkedett, vagyis a 1 fő 15 éven alulira 1,28 fő 64 év feletti lakos jutott. A mutató értéke megyei szinten 2015-ben 1,20, 2020-ban 1,35, míg országosan 1,26 és 1,39 a vizsgált években. Látható, **hogy Móron az elöregedő társadalom problémája jelen van, azonban a megyei és országos trendekhez képest egyelőre kedvezőbb**. Fontos kiemelni, hogy az indikátor 2015 óta erősen növekvő tendenciát mutat. A legfiatalabb korosztályban a férfiak visszaesése jelentősebb, azonban így is 51 fővel magasabb a számuk. A 15-64 éves korosztályban a nemek szerinti csökkenés közel azonos, míg a legidősebbek között a férfiak növekedése erőteljesebb, azonban a nők száma több mint 60%-kal magasabb.[32]

Az elöregedés 2015 óta növekvő tendenciát mutat a városban

A jövőre nézve a NATÉR **korcsoportos népességi előrebecslését** használjuk az móri járásra, mely a 2011-es népszámláláson alapszik, és megállapítható, hogy a népesség csökkenése és további elöregedése várható.

[32] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.5. Equinox Consulting, 2022



12. ábra: A móri járás korcsoportos népességi adatai (KSH Népszámlálás 2011, 2022) és előrebecslése (NATÉR)[33]

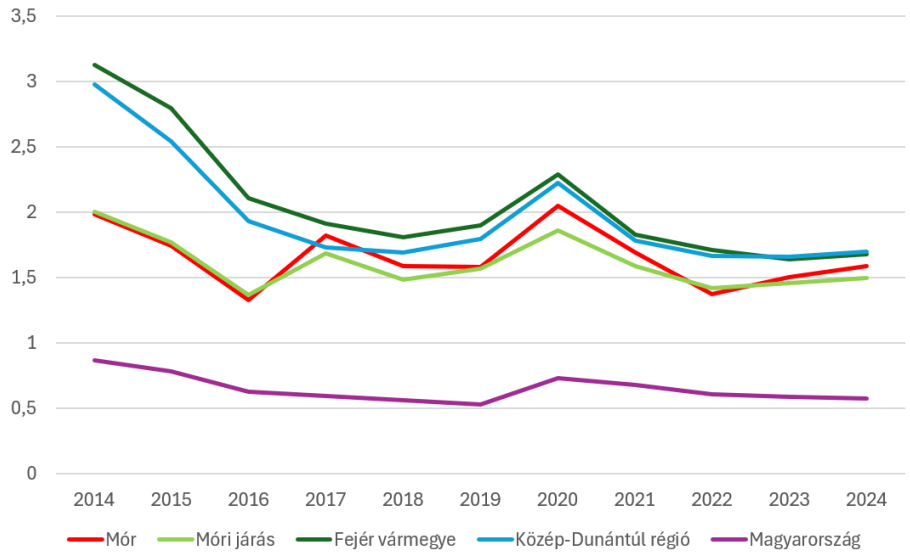
A településen élők közül jelentős a német lakoság (8,3%). Vallás alapján a katolikusok és reformátusok jellemzők.

A város munkaerőpiacán a magas foglalkoztatottság jellemző, az ipari foglalkoztatottak magas arányával

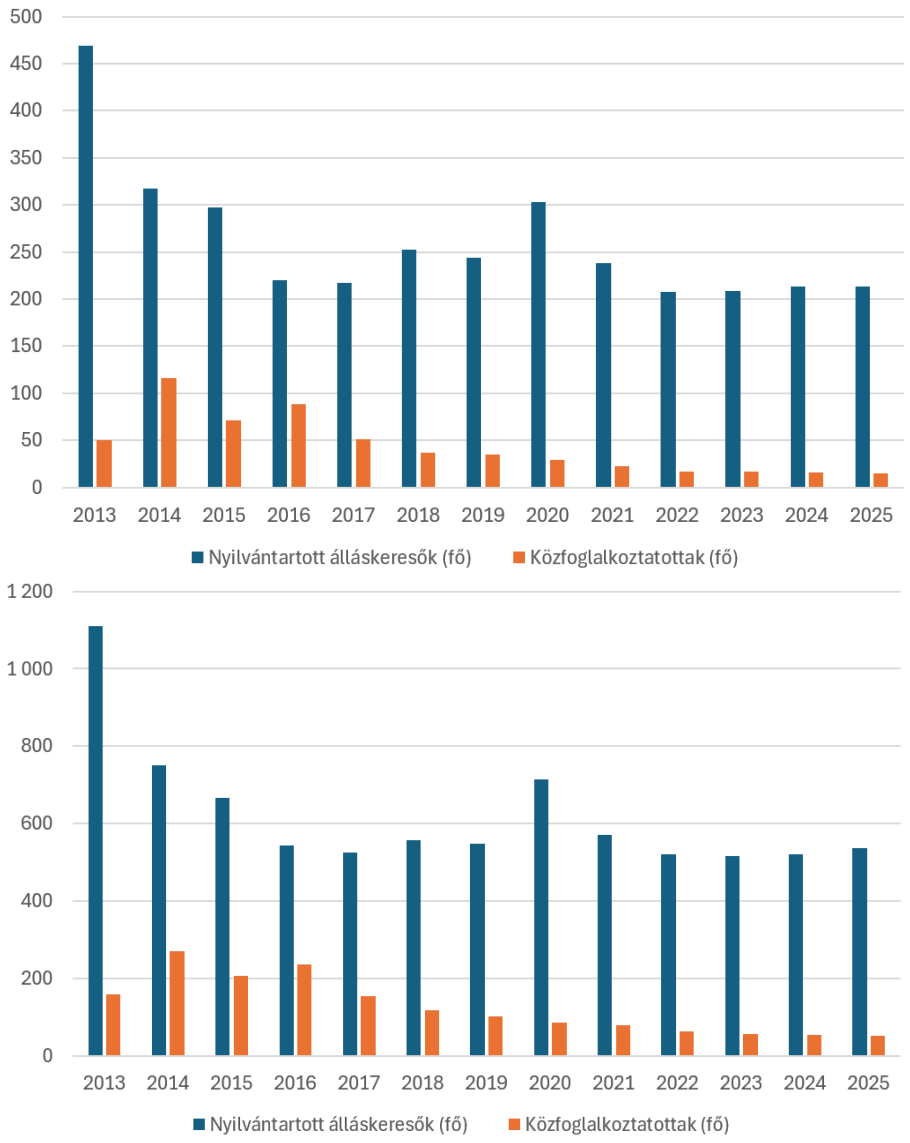
A lakosság általános képzettsége alacsonyabb a magasabb területi értékekhez képest, azonban 2001 és 2011 között javulás figyelhető meg. **A város munkaerőpiacán a magas foglalkoztatottság jellemző, az ipari foglalkoztatottak magas arányával.** Fontos kiemelni, hogy a tartós (180 napon túli, egy éven túli) álláskeresők száma a városban és a járásban 2015 és 2019 között a magasabb területi trenddel ellentétes képet mutat, gyenge növekedés figyelhető meg; illetve a koronavírus válság hatása összességében erőteljesebben jelentkezik a településen élő foglalkoztatottaknál a megyei és országos mutatókhoz képest. Az önkormányzat aktívan részt vesz a városi közmunkaprogramban, aminek célja, hogy a résztvevő munkavállalók visszajussanak az elsőleges munkaerőpiacra. A helyi lakosok átlagjövedelme jellemzően magasabb a nagyobb területi trendekhez képest, 2019-ben az egy lakosra jutó éves átlagos nettó jövedelem 1 650 382 Ft volt, közel 25%-kal magasabb az országos átlagnál. Móron a jóléti indikátorok jellemzően pozitívabb képet mutatnak a járás településeihez és országos mutatókhoz képest.[34]

[33] NATÉR, https://map.hugeo.hu/nater/

[34] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 4.4. Equinox Consulting, 2022



13. ábra: Nyilvántartott álláskeresők 100 főre vetítve Móron és a települést befoglaló területi egységekben 2014-2024 (KSH)



14. ábra: A Móron és a Móri járásban nyilvántartott álláskeresők és közfoglalkoztatottak számának alakulása 2013 és 2025 között (TEIR és kozfoglalkoztatas.bm.hu, 2024)

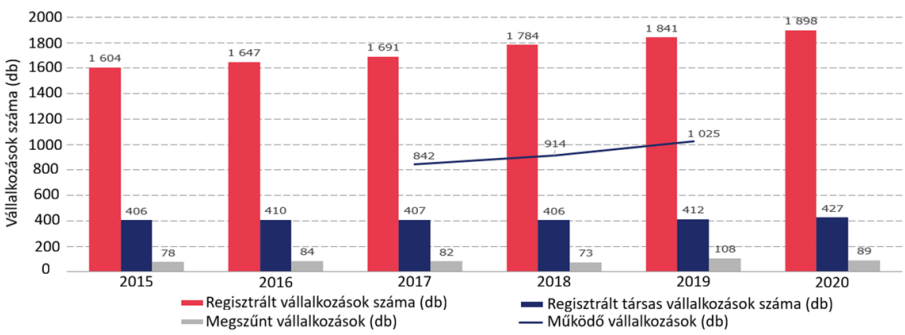
3.2.4 GAZDASÁGI HÁTTÉR

A gazdasági ágazatok közül kiemelkedik a turizmus (Móri borvidék), a jármű-és elektronikai ipar

Mór a térség gazdasági centruma. A gazdasági ágazatok közül kiemelkedik a turizmus (Móri borvidék), a jármű-és elektronikai ipar. A település – a 240/2006. (XI.30) sz. kormányrendelet alapján – nem tartozik sem a társadalmi, gazdasági infrastrukturális szempontból elmaradott települések, sem az országos átlagot jelentősen meghaladó munkanélküliséggel sújtott települések kategóriájába. A járások fejlettségi szintjét vizsgálva látható, hogy a területi tőke alapján (gazdasági, társadalmi, demográfiai, kulturális tényezők) a Móri járás a közepesnél jobb helyzetű járások közé tartozik, míg **a gazdasági, infrastrukturális és intézményi ellátottság dimenziók alapján a legjobb helyzetű járások csoportjában található**.

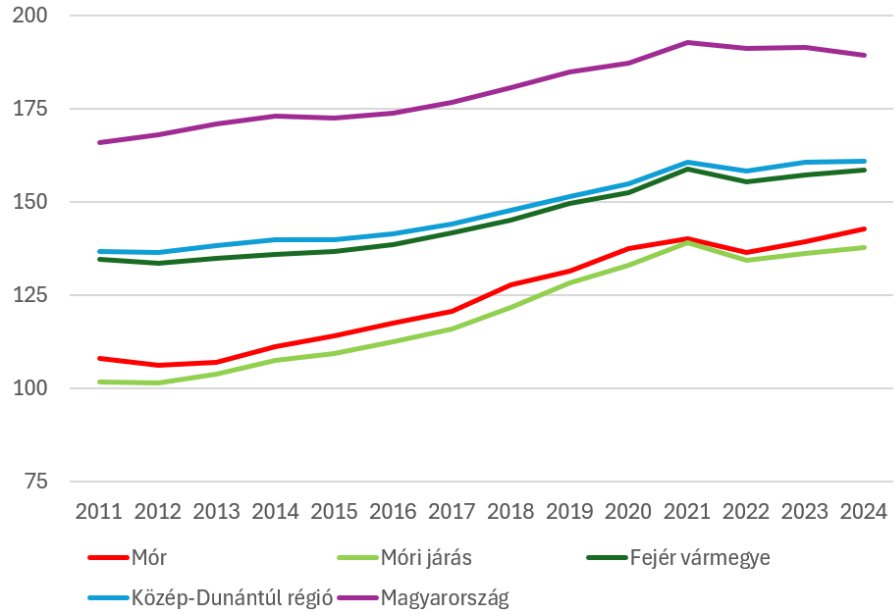
Az FVS-ben foglaltak alapján Móron 2015 és 2020 között a regisztrált vállalkozások száma 18%-kal, 1604-ről 1898-ra emelkedett. A regisztrált társas vállalkozások száma 2018-ig stagnál, majd 2019-2020 időszakban növekvő tendencia figyelhető meg. A vállalkozások megszűnése indikátorra a stagnálás jellemző. A regisztrált vállalkozások növekvő tendenciája a működő vállalkozások számának alakulásában is megfigyelhető: 2017 és 2019 között 21%-kal, 842-ről 1025-re emelkedett.

A regisztrált vállalkozások – és azon belül a társas vállalkozások - száma 2015-2020 időszakban a Móri járásban és Móron egyaránt kiugró növekvő értéket mutat a magasabb területi szintekhez képest. A vállalkozások megszűnése indikátor az 5 év folyamán egyaránt kiugróan magas a megyei-országos adatokhoz viszonyítva. A 2019-2020 időszak a koronavírus hatásait hivatott szemléltetni a vállalkozások számának statisztikájában. A működő vállalkozások számának növekedése közel azonos a magasabb területi szintekhez viszonyítva. [35]

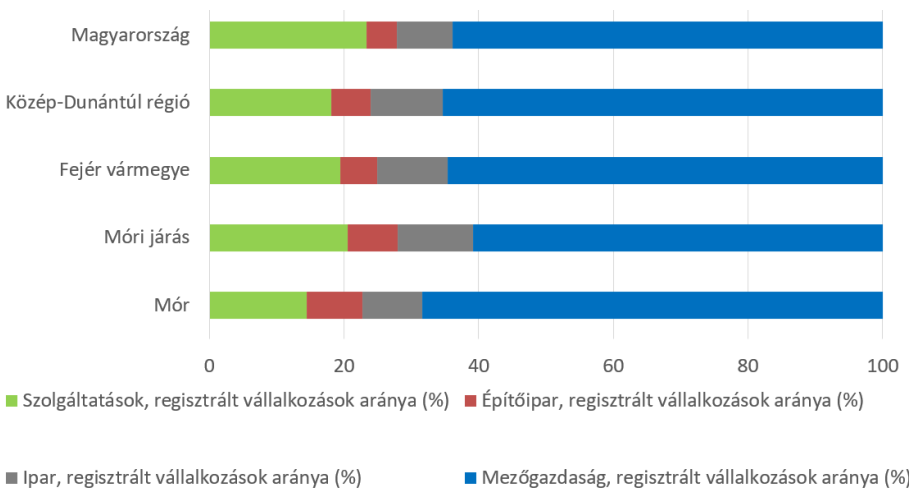


15. ábra: Mór városban a vállalkozások számának alakulása 2015-2020 időszakban (Statinfo adatai alapján FVS I.)

[35] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.7.3. Equinox Consulting, 2022



16. ábra: Regisztrált vállalkozás, 1000 lakosra (TEIR)



17. ábra: A regisztrált vállalkozások megoszlása fő gazdasági áganként 2024 (TEIR)

3.2.4.1 Ipar

Az ipari park területének intenzív használata mobilitási jellegű kihívásokat is hordoz

A gazdasági szerkezet vizsgálatakor elmondható, hogy **a Móri járásra erőteljes ipari jelleg jellemző**. A beruházók főleg a kistérségi központba, Mórra települtek, ahol **az autóalkatrész-gyártás, a járműiparhoz kapcsolódó ágazatok fejlesztése évtizedek óta kiemelkedő jelentőséggel bír**. A rendszerváltást követően kedvező geopolitikai helyzetének és nemzetközi kapcsolatainak köszönhetően nem csupán magyar, hanem külföldi cégek is szívesen fektettek be a területen.

A város elébe ment a beruházók kívánalmainak, és létrehozta a Móri Ipari Zónát, amely ipari parkként, korábban „Móri Észak-nyugati Ipari Park", jelenleg **Prof. Dr. Schindele Vendel Ipari Park néven elsősorban feldolgozóipari (járműipari, mechatronikai) cégeknek ad otthont.** [36]

[36] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.7.2. Equinox Consulting, 2022

Mór jármű- és elektronikai ipari profilja jelentős fejlődési potenciállal rendelkezik, amelyhez további foglalkoztatási és ezekkel harmonizáló képzési igények kapcsolódnak.

3.2.4.2 Szolgáltatások és turizmus

Mór szolgáltatási palettája a kisvárosi átlagnál szélesebb

A város nemcsak saját lakosságát, hanem **a térséget, illetve a Móri járás településeit is kiszolgálja, így szolgáltatási palettája a kisvárosi átlagnál szélesebb.** A szolgáltatások elérhetősége és minősége a népességmegtartás egyik legfontosabb eszköze.

- Szociális és egészségügyi közszolgáltatások: a város a térség szociális ellátó centruma. Ez a vonatkozó anyagrészben kerül részletes bemutatásra.
- Oktatás, kultúra és sport: a település oktatási infrastruktúrája a bölcsődéket, óvodákat (pl. Pitypang, Napsugár, Meseház), általános iskolákat, szakiskolákat és gimnáziumot is magában foglalja. A sportélet bázisa a **Wekerle Sándor Szabadidőközpont**, ahol a meglévő füves pálya körül futópályát alakítanak ki, illetve a lelátókat és öltözőket is felújítják.
- Piaci és infrastrukturális szolgáltatások: a városüzemeltetés és a lakossági ellátás szempontjából kiemelkedő a 2023 novemberében átadott, mélygarázzsal és közösségi terekkel is **kombinált modern városi piac,** amely a helyi őstermelők és nagykereskedők számára is minőségi szolgáltatást nyújt.

A Móri borvidék központjaként a gasztronómia, a borászat és az ehhez kapcsolódó rendezvények, valamint az aktív turizmus jelentik a turizmus alapját

Mór a Móri borvidék központjaként hatalmas, de jelenleg alulhasznosított turisztikai potenciállal rendelkezik. A turizmus alapját a gasztronómia, az Ezerjó szőlőfajtára épülő borászat, valamint az ehhez kapcsolódó nagyszabású rendezvények (Móri Bornapok, Szent György-heti Vigasságok, MÓRIKUM fesztivál) adják. Bár a város adottságai kiválóak, a turisztikai kereslet és a vendégéjszakák száma a koronavírus-járványt megelőző évtizedben is csökkenő tendenciát mutatott. A kerékpáros és bakancsos turizmus iránti igényekre válaszul az elmúlt években megépült a Mór–Csókakő (4,2 km) és a Mór–Bodajk (3,8 km) kerékpárút. Tervben van a hálózat további bővítése Pusztavám és Oroszlány irányába is, ami hosszú távon összeköti a Vértes és a Bakony kerékpáros útvonalait.[37]

3.3 A VÁROS ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

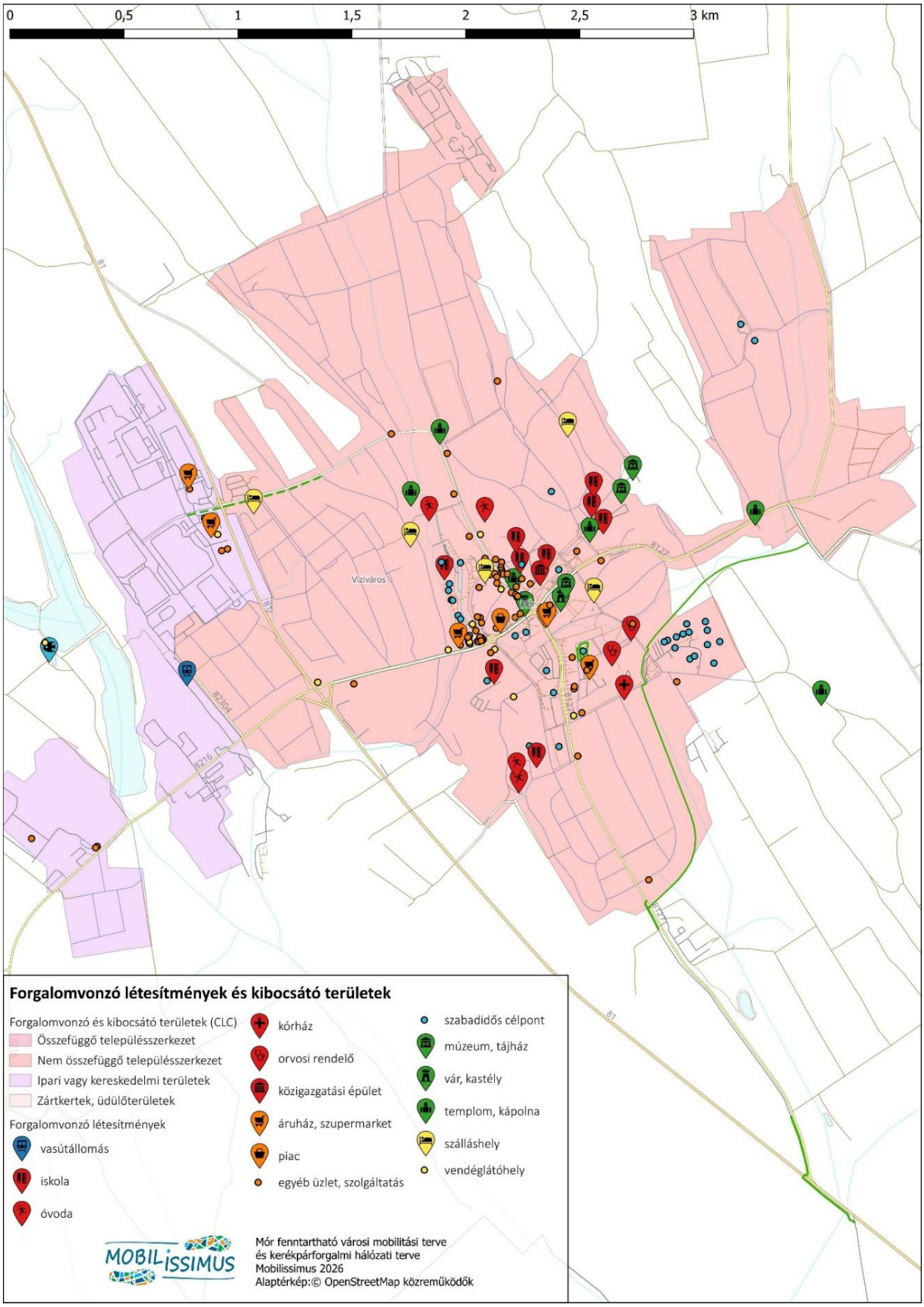
3.3.1 ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

3.3.1.1 Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek

Térségi szinten az alapszintű funkciók (pl. óvoda, általános iskola, egészségház, vegyesbolt) általában településen belül elérhetők, **a középfokú oktatás, kórház, nagyobb áruházak, szakosodott üzletek és szolgáltatások azonban már Móron találhatók meg**.

A legtöbb munkahely a nyugati iparterületen és a belvárosban található

[37] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész. Equinox Consulting, 2022



18. ábra: Forgalomvonzó létesítmények és kibocsátó területek

A városon belüli utazások leggyakoribb célállomása a munkahely. Mór területén működő**, legtöbbet adózó és legtöbbet foglalkoztató cégek**

többsége a város nyugati 81-es út melletti iparterületi részén találhatók. Itt vannak a nagyobb bevásárlóközpontok is. Jelentős foglalkoztatók működnek még a város központi területén, a történelmi belvárosban, és a szabadidős lehetőségeket biztosító központ területén is.

Az intézmények, szolgáltatások többsége a belvárosba koncentrálódik

- **Mór belvárosi övezete,** Vértes utca, Táncsics Mihály utca közötti terület, az itt található Városháza, Lamberg-kastély, Szent István tér, amik **egyaránt kínálnak hivatásforgalmi és szabadidős forgalmi célpontokat**.
- **Iparterületek**: Mór nyugati területén található ipari terület.
- **Oktatási intézmények**: Az iskolák, óvodák jelentős része szintén a belvárosi övezetben található. A Dr. Zimmermann Ágoston Általános Iskola és a Székesfehérvári SZC Perczel Mór Szakgimnáziuma esik ezen kívül.
- **Kereskedelmi létesítmények:** A boltok és vendéglátó egységek egy része a belvárosi övezetben található, a Deák Ferenc és Wekerle Sándor utcák mentén, azonban a 81. sz. főút mellett, az ipartelepen is kialakításra kerültek nagyobb áruházak, például Rossmann, JYSK és Lidl.
- **Egészségügyi intézmények:** A Mór Városi Kórház és a Szakrendelő a Dózsa György utca és a Táncsics Mihály utca között található, a Kórház utcában.
- **Közlekedési csomópontok:** a városi autóbusz-pályaudvar és a vasútállomás.
- A Táncsics Mihály út déli végén található **Wekerle Sándor Szabadidőközpont** is az forgalomvonzó létesítmény a városban.
- A Dózsa György utca és a Táncsics Mihály út között megtalálható Millenniumi Park ad teret a városi **KRESZ parknak**, ami lehetőséget biztosít a gyermekek számára a biztonságos közlekedés alapjainak elsajátítására, így ez gyakori kerékpáros célpont, hiszen a kerékpáros közlekedési szabályok is tanulhatók ebben a parkban.

A lakófunkciójú kibocsátó területek a belváros peremén és a Velegi úton található tömbházakra és a kiterjedtebb Kertvárosra és Bányász-telepre tagolódnak

Mór lakófunkciójú, napi forgalmat generáló (kibocsátó) területei jól elkülöníthetők sűrű beépítésű lakótelepi, illetve lazább, családi házas kertvárosi zónákra. A város lakóterületeinek döntő többségét (84%-át) a lazább beépítésű, kertvárosias övezetek teszik ki, míg a sűrűbb lakosságkoncentráció a panel- és tömbházas negyedekben jelenik meg.

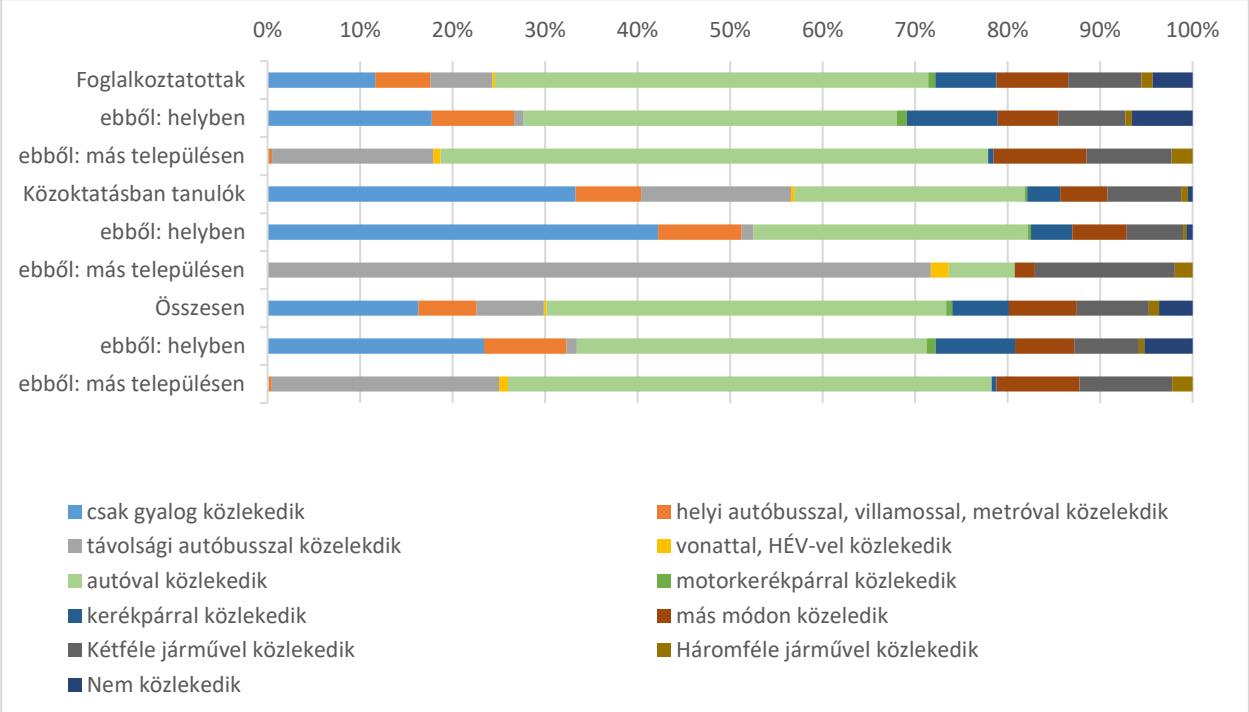
- A legnagyobb forgalomkibocsátó övezetek közé tartoznak a belső városrész déli és nyugati peremén található, házgyári technológiával épült 4 emeletes panelházak. Ide sorolhatók **a Dózsa György utca és a Kodály Zoltán utca lakótelepei, valamint a Vértes utcai lakó-pihenő övezet panelházai**. Ezen a területen sűrű a lakosságkoncentráció, de a Deák Ferenc utcai összeköttetés révén ebből a gócból könnyen megközelíthető a város többi pontja.
- Szintén **sűrűbb, panelházas beépítésű terület található a nyugati Ipari terület peremén, a Velegi út mentén**. Az itt élő lakosság, illetve az innen a Belvárosba irányuló forgalom számára azonban komoly fizikai akadályt és elvágó hatást jelent a 81. sz. főút és a vasútvonal.
- **A Kertváros kiterjedt, jellemzően családi házas beépítésű zónája gyűrűszerűen öleli körbe a belső városrészt.** Hatalmas kiterjedése

miatt a napi hivatásforgalom egyik legfontosabb, bár térben egyenletesebben eloszló kibocsátó területe.

- Karakterében és beépítettségében ide **tartozik a Bányász-telep is, amely azonban földrajzilag némileg elkülönül a város többi részétől.** Ezt a zömében családi házas városrészt a Vén-hegy szőlősdombjai választják el a központtól, így az itt generálódó forgalom szinte teljes egészében egyetlen útvonalra, a Széchenyi István utcára koncentrálódik a városmag elérésekor.[38]

3.3.1.2 Közlekedési szokásjellemzők

A Móron és vonzáskörzetében élők közlekedési szokásjellemzőire, utazási szokásaira és módválasztására vonatkozóan a 2022-es népszámlálás ad reprezentatív információt.



19. ábra: Modal split (foglalkoztatottak, közoktatásban tanulók összege)
(KSH Népszámlálás 2022)

A munkába járásban, különösen a más településen dolgozók körében az autóhasználat dominál, de településen belül gyalog, közösségi közlekedéssel és kerékpárral is sokan járnak

Az egyféle járművel munkába közlekedő móriak körében **csaknem 47% az autót választja, a közösségi közlekedés és a gyaloglás aránya egyenként 16%, illetve 6%, a kerékpározásé 7%. A helyben foglalkoztatottak esetében alacsonyabb az autóval járók aránya (40%),** és így itt nagyobb a fenntarthatóbb közlekedési módok szerepe, főként az aktív mobilitási ágak, a gyaloglás (18%) és a kerékpározás (10%) magasabb aránya révén; míg **a más településen dolgozók csaknem 60%-a autóval jár, és a nagyobb távolság miatt a közösségi közlekedés játszik még érdemi szerepet,** az autóbuszos közlekedés 18%-kal, a vasúti közlekedés pedig mindössze 1%-kal járul hozzá a fenntartható településközi utazások számához.

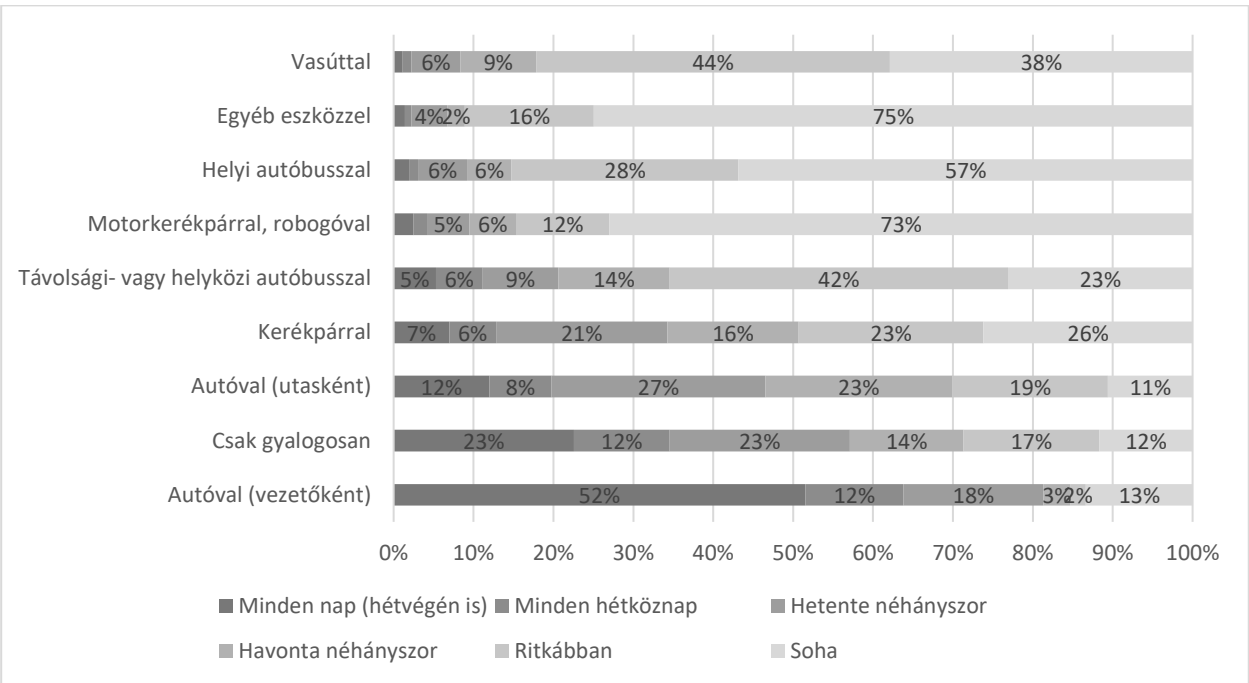
[38] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – Megalapozó munkarész 2.5.5. Equinox Consulting, 2022

Az iskolába járásban is jelentős az autó szerepe, de helyben legtöbben gyalog, más településre pedig közösségi közlekedéssel járnak

A **közoktatásban tanulók körében a gyalog közlekedők vannak relatív többségben (33%),** megelőzve (vélhetően túlnyomórészt a szülők segítségével) **autóval iskolába járókat (25%), a közösségi közlekedést használó tanulók aránya minimálisan marad el tőlük (23%).** A kerékpározást arányaiban valamivel kevesebb (4%) diák választja, mint foglalkoztatott. **A helyben tanulóknál a gyaloglás aránya még magasabb (42%)** a közösségi közlekedés (10%) rovására**. A más településen tanulók körében ugyanakkor az autóbusz (72%) és a vasút (2%) együttesen nagyon jelentős arányt képvisel.**

A SUMP-hoz és KHT-hoz készült, nem reprezentatív online térképes kérdőív eredményei megerősítik a fentieket: a **kitöltők 82%-a legalább hetente néhányszor autóval (is) közlekedik vezetőként (az aktívak körében ez az arány 86%), és 58% gyalogosan**, kerékpárral 34%, távolsági- vagy helyközi, illetve helyi autóbusszal rendre 20% és 9%, vonattal 16% közlekedik ilyen rendszerességgel.

Ettől kicsit eltérően a térképen bejelölt gyakran megtett útvonalakat 57%-ban jellemzően autóval (döntő többségben vezetőként), 12%-ban csak távolsági- vagy helyközi busszal, 8%-ban kerékpárral, 7%-ban csak gyalogosan, 3%-ban helyi autóbusszal, és 2%-ban vonattal teszik meg.



20. ábra: Milyen gyakran utazik az alábbi közlekedési eszközökkel? (Lakossági kérdőív, n=359)

Sokaknak a közlekedési repertoárjában van a gyaloglás, de kevesen választják ezt a módot a rendszeres utazásaiknál

Beszédes a különbség a gyaloglást érintő számokban: míg több, mint 35% jelezte, hogy majdnem minden nap csak gyalogosan is közlekedik, a kitöltők által megjelölt leggyakrabban használt útvonal esetében mindössze 7% jelezte, hogy ezen a „kedvenc" útvonalon csak gyalogosan közlekedik. Ez is mutatja a gyalogos közlekedés potenciálját a városban: **sokaknak a közlekedési repertoárjában van a gyaloglás, de kevesen választják ezt a módot a rendszeres utazásaiknál.**

3.3.2 KERESLETI ÉS FORGALMI ELEMZÉS

3.3.2.1 Közösségi közlekedés

Mór és térsége személyközlekedésében az autóbuszos közlekedés tölt be elsődleges szerepet, de használható menetrenddel a vasúti is érdemi utasforgalmat tud felmutatni

Mór és térsége személyközlekedésében az autóbuszos közlekedés tölt be elsődleges szerepet, de a vasúti szolgáltatás is szerepet játszik, a várost érintő 5. sz. Székesfehérvár – Komárom vasútvonalnak köszönhetően. Az érdemi menetrend 2022-es helyreállítása utasforgalomra gyakorolt pozitív hatásai rövid távon is érezhetőek voltak: a menetrend-reformot megelőző utolsó teljes évben Mór vasútállomás éves utasforgalma kevesebb, mint 2000 utasfő volt, ami 2023-ra, az első, teljes évben, amikor az új menetrend szerint közlekedtek a járatok, 20 500-ra nőtt. [39] A tapasztalatok azt mutatják, hogy **a jelentősen megemelkedett utasszámok ma is kitartanak.** A MÁV-csoport 2025-ös adatai szerint a tárgyévben kb. 33 ezer Mórt érintő (onnan induló vagy oda érkező) utazás történik. **Nagy részük a vonzáskörzet települései és Mór között** történik (a legforgalmasabb viszonylatok Székesfehérvár, Kisbér és Komárom); a **budapesti irányban népszerű a székesfehérvári átszállással történő vonatos utazás.**[40]

A vasúti kerékpárszállítás forgalma Mór és Budapest között a menetrendreformot megelőző évben mindössze 37 utazás volt, ami a reformot követő első teljes évre körülbelül 330-ra emelkedett.

A kiterjedt helyközi autóbusz-hálózat a térségi közösségi közlekedésben jelentős szerepet játszik

A díjtermék-értékesítési adatokból kalkuláltak szerint a Mórt érintő járatokat vonaluk teljes hosszán 2025-ben összesen 215 ezer fő vette igénybe. **2023-tól az ország- és vármegyebérletek bevezetése miatt nem állnak rendelkezésre pontos utasszám adatok, így ez a szám fenntartásokkal kezelendő.** Hasonlóan ehhez, a Móron belüli le és felszállószámról sincsenek elérhető adatok.

A helyi autóbuszok kihasználtságáról célzott, átfogó felmérés az utóbbi időben nem történt, csupán saját hatáskörben végzett eseti utasszámmérés, így pontos adatok nem állnak rendelkezésre, azonban a szolgáltató által rendelkezésre bocsátott jegyértékesítési adatokból az látszik, hogy a **2025-ös évben összesen 8723 jegy- és bérletvásárlás történt (4022 menetjegy, 240 teljesárú havi és 4461 kedvezményes negyedéves bérlet).** Ez 2024-hez képest a menetjegyek tekintetében kis mértékű, a teljesárú bérletek esetében jelentősen csökkent, míg az értékesített kedvezményes bérletek száma nem változott. A korábbi szolgáltató időszakához képest ugyanakkor továbbra is magasabb, mert a szolgáltatóváltáskor bevezetett támogatott, kedvező árú bérletet lényegesen többen váltják ki.

A rendelkezésre álló információk alapján **a járatok csúcsidőszakokban (reggel és délután, különösen az iskolákat kiszolgáló indulások) erős kihasználtsággal közlekednek, azonban a nap többi részében jellemzően csak néhány** (tíznél kevesebb) **utas veszi igénybe** őket.

[39] IHO.hu, 2022. https://iho.hu/hirek/ketoras-utemes-kozlekedes-a-szekesfehervar-komarom-vasutvonalon

[40] A 2023 utáni adatok az ország- és vármegyebérletek 2023.05.01-jei bevezetése miatt fenntartással kezelendők

3.3.2.2 Egyéni gépjármű-közlekedés

A 81. sz. főút mellett a kelet-nyugati Velegi – Deák Ferenc – Bajcsy-Zsilinszky utcák, a Dózsa György utca, valamint a Nemes– Mónus Illés– Wesselényi utcák bonyolítják a legnagyobb forgalmat

Az Országos Közúti Adatbank 2024. évi és a csúcsórai forgalomszámlálásokból számított értékek alapján Móron a legintenzívebb gépjárműforgalmát a **81. sz. főút** bonyolítja le, itt az átlagos napi forgalom a városól északra 10 000 egységjármű/nap felett van, a várostól délre pedig a 15 000 ej/napot is meghaladja. Ezen az úton nem csak a személygépjárművek száma igen magas, a nehézgépjármű-forgalom is erős, az ipari park, illetve az átmenő forgalom miatt.

Az előzetesen rendelkezésre álló forgalmi adatokat kiegészítendő **két alkalommal (április 15-én és május 28-án) összesen 7 helyszínen kézi forgalomfelvételt is végeztünk:**

- Vértes áruház előtti körforgalom (Deák Ferenc utca – Dózsa György utca – Szent István tér)
- Táncsics Mihály utca – Szent István tér – Bajcsy-Zsilinszky utca kereszteződése
- Mór-Bodajk kerékpárút – Dózsa György utca kereszteződése
- Gyár utca – Velegi út kereszteződése
- 81-es főút Ipar utcai jelzőlámpás csomópontja
- Wekerle Sándor utca – Rákóczi Ferenc utca – Futár utca – Kossuth utca kereszteződése
- Hunyadi János utca – Széchenyi utca kereszteződése

A méréseket a reggeli és délutáni csúcsidőszakok legforgalmasabb periódusaiban végeztük (ami az Ipar utcai csomópont esetében magában foglalta az ipari park műszakváltásait is).

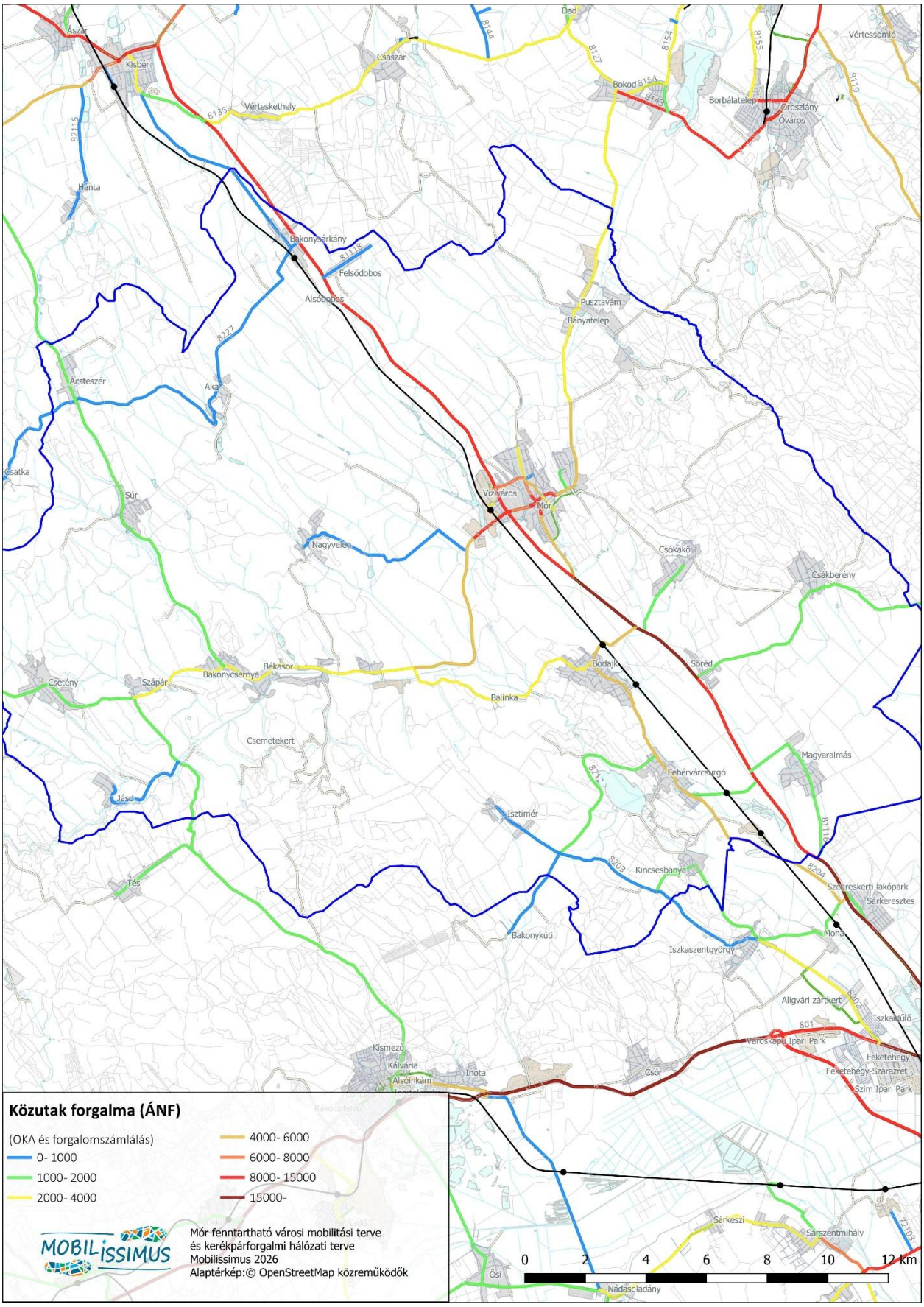
Az ipari park forgalomvonzó minőségét az is jelzi, hogy a **8216. jelű út (Velegi út, Deák Ferenc utca)** 81. sz. főút és Gyár utca, valamint Gyár utca és a Velegi úti ipartelepek és tömbházak közötti szakasza is 8000-9000 ej/nap forgalmat bonyolít le.

Ugyanezen út városon áthaladó szakasza (Deák Ferenc utca) is jelentős forgalmú: a 81. sz. főúttól a Vértes utcai körforgalomig csaknem 8000 ej/nap, onnan a központi körforgalomig 10 000 ej/napot is meghaladó forgalmú, akárcsak **folytatásában a 8127. jelű út (Szent István tér, Bajcsy-Zsilinszky utca).**

A 8127. jelű út (Dózsa György utca) forgalma a belvárosi szakaszon meghaladja a 8000 ej/napot, ez a városból kiérve 5-6000 ej/napra mérséklődik.

Jelentős forgalmat bonyolít még a városon belül a **Nemes utca – Mónus Illés utca – Wesselényi utca** (ebben az irányban növekedve 6-9000 ej/nap), valamint a **Kossuth Lajos utca** (4000 ej/nap körül).

Az ipari parkot bekötő **Ipar utcában** jelentősebb, 6-7000 ej/napos, **Gyár utcában** mérsékelt, 2000-3000 ej/napos forgalom jelentkezik.



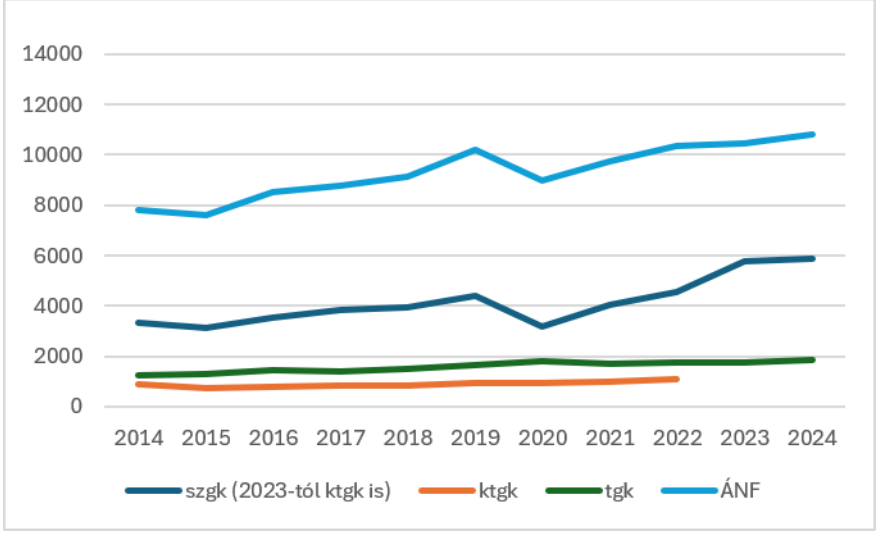
21. ábra: Országos közutak forgalma (ÁNF)



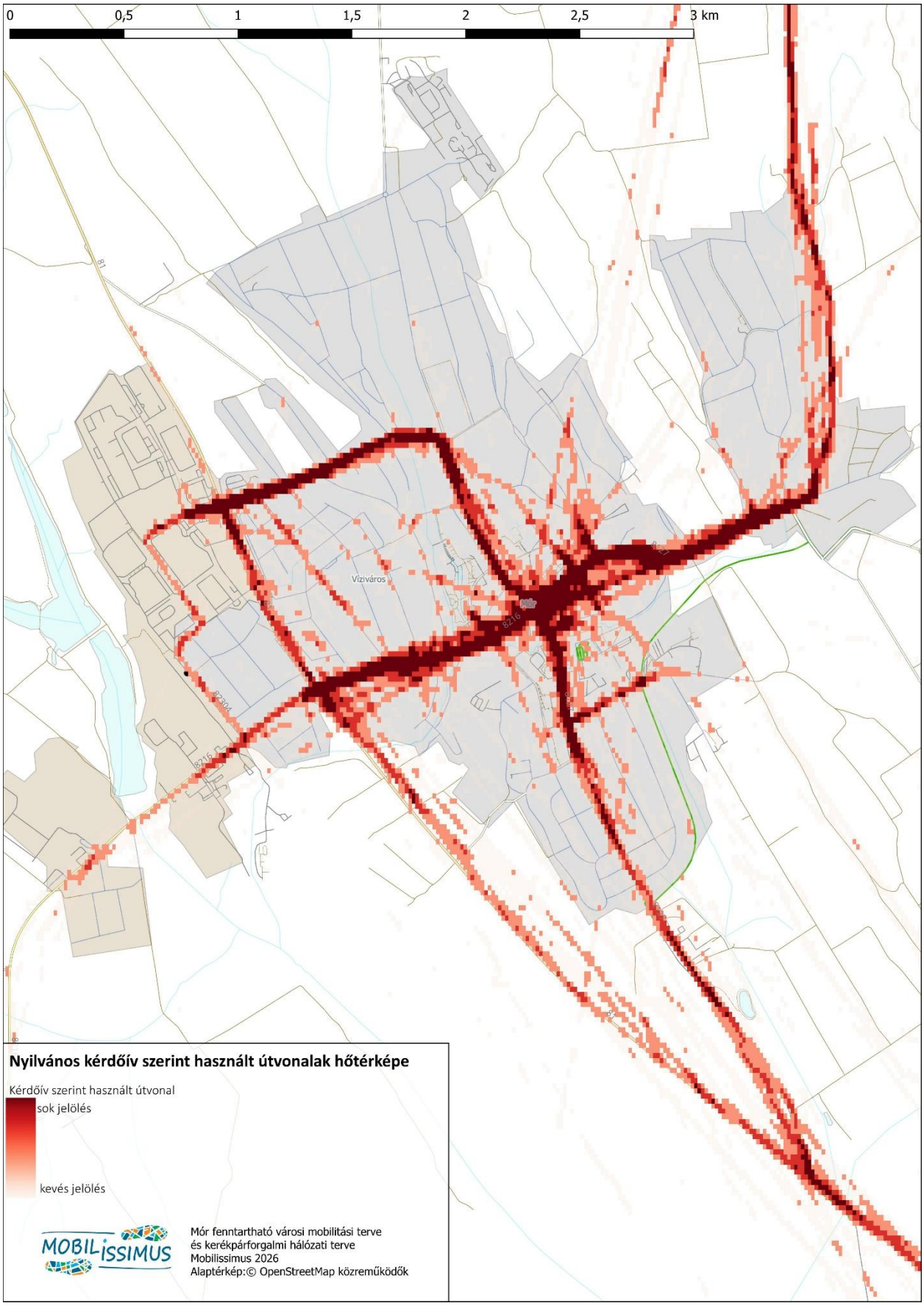
22. ábra: Közúti forgalom Móron, egységjármű/nap (Trenecon)

2014 óta 38%-kal nőtt a gépjárműforgalom, ezen belül leginkább a tehergépkocsi-forgalom

A közúti forgalom trendjeit a 81. sz. főúton, a megyehatáron (felsődobosi elágazásnál) található mérőállomás adatai mutatják, ahol minden évben hosszabb időszakon át gyűjtenek adatokat. Az adatok alapján **2014-ről 2024-re az ÁNF 38%-kal nőtt, ezen belül legnagyobb arányban, 47%-kal a tehergépkocsi-forgalom.** A Covid19-járvány időszakában, 2020-ban a személygépkocsi-forgalomban megfigyelhető egy hullámvölgy.



23. ábra: Forgalom alakulása a 81. sz. főúton, a megyehatáron (felsődobosi elágazásnál, OKA)



24. ábra: Nyilvános kérdőív szerint használt útvonalak hőtérképe
(bármilyen közlekedési módon, de többségében személygépkocsival)

Az online probléma- és javaslatgyűjtő kérdőívet kitöltők által berajzolt útvonalak kirajzolják a térségen belüli forgalom meghatározó útvonalait:

- Deák Ferenc utca – Szent István tér – Bajcsy-Zsilinszky utca – Széchenyi utca tengely, illetve ennek két végén folytatásában a Velegi út és Árki utca;
- Wekerle Sándor utca – Mónus Illés utca – Nemes utca,
- Dózsa György utca,
- 81. sz. főút (városon belüli szerepe),
- Ipar utca – Hammerstein utca – Mester utca - Gyár utca az iparterületen,
- Szent István tér, Kapucinus tér, Kossuth Lajos utca (iskolák koncentrációja);
- Kórház utca (Kórház, autóbusz-pályaudvar).

Parkolási nehézségek jelentkeznek hétköznap napközben az intézményekkel, szolgáltatásokkal sűrűn ellátott belvárosi területeken

A személygépkocsi-közlekedés magas arányából adódóan **parkolási nehézségek és ebből adódó konfliktusok jelentkeznek.**

Az intézményekkel, szolgáltatásokkal sűrűn ellátott központi városrész parkolóhelyei hétköznap napközben rendszeresen **telítettek, így sok esetben még azok sem találnak megfelelő parkolási lehetőséget, akik napi szinten a belvárosban dolgoznak,** és munkavégzésükhöz gépjárművet használnak. A helyzetet tovább terheli, hogy **a helyközi autóbuszjáratok egy része nem érinti a P+R jellegű parkolóval rendelkező autóbusz-állomást, ezért az utasok a belvárosi megállók környezetében próbálnak parkolóhelyet találni**, hogy átszállhassanak, tovább növelve a központi területek parkolási igénybevételét.

Kiemelt problématerületet jelent az **oktatási intézmények környezete** is. Tapasztalható, hogy a szülők jelentős része akkor is közvetlenül az iskola bejáratáig kívánja gépjárművel szállítani gyermekét, ha rövid, néhány perces gyalogos távolságon belül rendelkezésre állnak megfelelő parkolási lehetőségek. **Ez a reggeli és délutáni időszakokban koncentrált forgalmi terhelést, szabálytalan megállásokat, valamint közlekedésbiztonsági konfliktusokat eredményez** az intézmények környezetében.



25. ábra: Elparkolt buszmegálló a Gyár utcában (fotó: Móri Közlekedés)

A **Gyár utca** vasútállomáshoz közeli szakaszán szintén problémás a parkolás: a hiányos felfestések miatt a helyi autóbuszok megállóit rendszeresen elparkolják, ami közlekedési fennakadásokhoz, akadályoztatott utascseréhez vezet.

A parkolási problémák, illetve az általános, szinte minden városrészben jellemző sűrű parkolás időnként a katasztrófavédelem (tűzoltóautó) dolgát is hátráltatja.

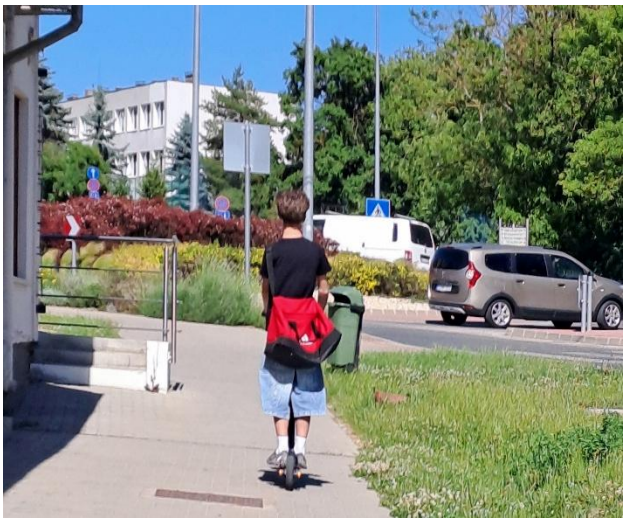
A parkolóházat első – csonka – évében 1521, második évében 2646, míg 2026-ban május elejéig 825 alkalommal vették igénybe parkolójeggyel. A létesítményben történő 1 óránál rövidebb várakozás ingyenes, így ezekre vonatkozó konkrét adat nem áll rendelkezésre, de az üzemeltető havi 100-150, tehát évi +1200-1800 gépkocsira teszi az ilyen módon bonyolított forgalmat. A parkolóházban 2025 decembere óta van lehetőség tartósan járművet tárolni, melyek száma jelenleg 20 autó.

3.3.2.3 Aktív és mikromobilitás

A városban jelen van a kerékpározás, bár egyes városrészekben a domborzati adottságok, másutt a nagy gépjárműforgalom miatt gyakran nem komfortos

A városban jelen van a kerékpározás, bár egyes városrészekben az infrastrukturális adottságok, a nagy gépjárműforgalom vagy másutt a domborzat miatt gyakran nem komfortos. Azokon a forgalmasabb útszakaszokon, **ahol önálló kerékpárforgalmi létesítmény még nincsen, így mind az úttesten, mind a járdán jellemző a kerékpározás,** azonban a városban ennek ellenére nem számít alapvető fontosságú mobilitási módnak.

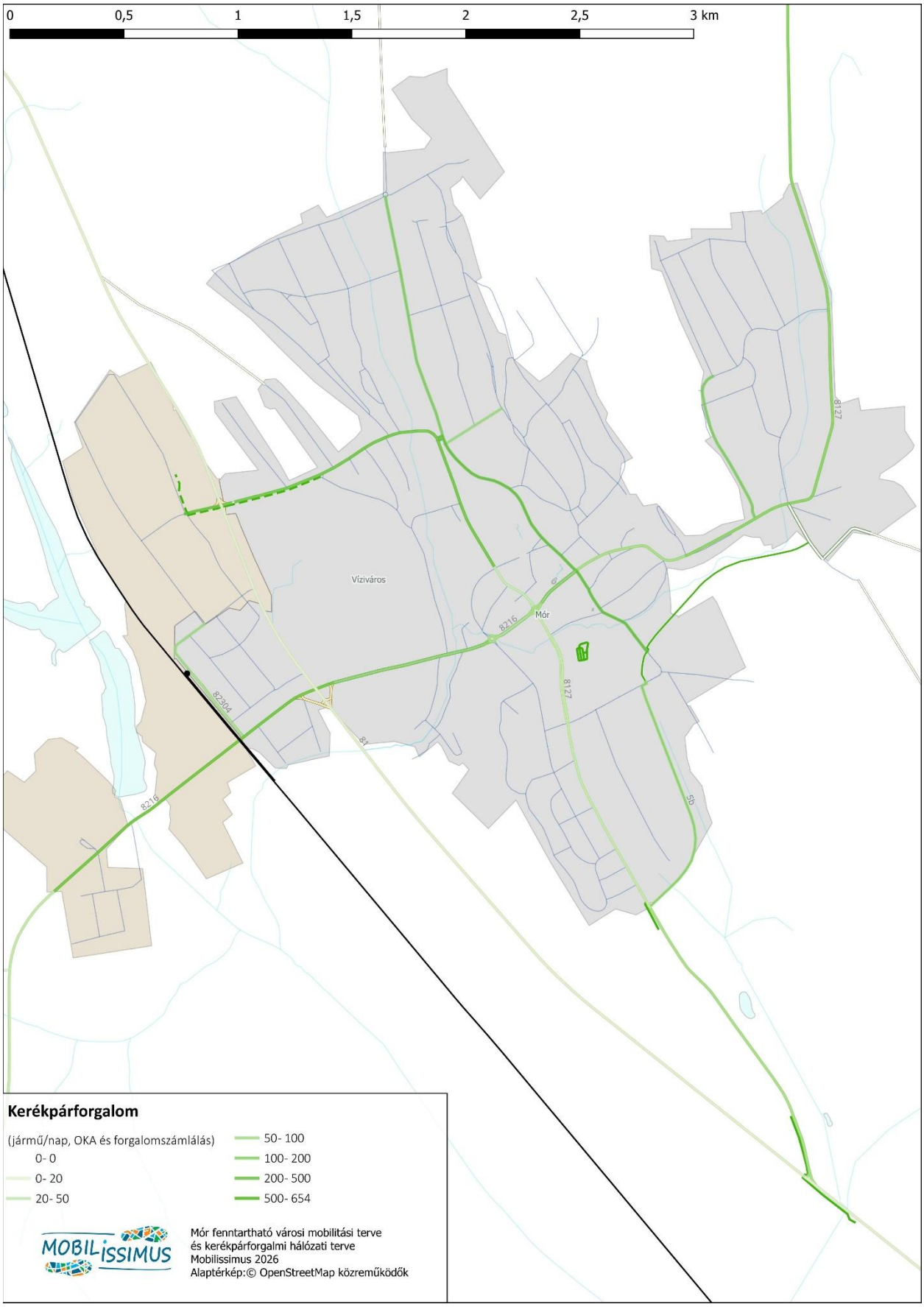
A kerékpáros forgalmat tekintve kiterjedt forgalomszámlálási adatok nem állnak rendelkezésre.



26. ábra: E-roller a járdán

A 2022-es népszámlálás adatai szerint mindössze Pusztavámról (11 fő) és Bodajkról (4 fő) **ingáznak kerékpárral** Mórra, kivétel nélkül munkavállalók. A Mórról történő kerékpáros ingázás is **hasonlóan marginális**: 4 fő ingázik a 2022-es adatok alapján Székesfehérvárra ilyen módon.

A 27. ábra térképe a csúcsórai forgalomszámlálások és az OKA adatai alapján ábrázolja a napi kerékpárforgalmat.



27. ábra: Kerékpárforgalom

Általánosságban elmondható, hogy az elektromos rollerek az utóbbi időben egyre nagyobb teret nyernek a városban, egyre többen használják őket. Ez

azonban nem konfliktusoktól mentes: az e-rollerrel történt balesetek, illetve a többi közlekedővel, illetve gyalogosokkal kialakuló konfliktusok **egyre nagyobb problémát jelentenek a városban**, üzemelő megosztott mikromobilitási rendszer nélkül is.

Jelentős gyalogos forgalom főleg a belvárosban és az oktatási intézmények környékén jellemző

Mór belvárosi része nagyobb részt jól gyalogolható, a távolságok nem nagyok, ugyanakkor a gyalogoshálózat – különösen a szűken vett belvárostól eltávolodva – több helyen hiányos. **A legnagyobb gyalogos forgalom a belvárosban, a városháza, piac és a posta által kijelölt, forgalomvonzó létesítményekben** (iskolák, munkahelyek, polgármesteri hivatal, piac, üzletek, szolgáltatások, turisztikai látnivalók) **gazdag területen**, **valamint főleg iskolaidőben az oktatási intézmények felé jellemző.**

3.3.2.4 Teherszállítás

Az 5. sz. **Székesfehérvár - Komárom vasútvonalon van teherforgalom,** azonban általánosan csak minimális, a Rail Cargo Hungaria egyeskocsi-teherfuvarozást bonyolító, alkalmanként közlekedő vonatai. A vasútvonal szerepe akkor válik kiemeletté, ha környező, országos fővonalak valamelyike, például az 1-es sz. Budapest – Hegyeshalom vasútvonal **felújítás, vagy egyéb okból nem tud teherforgalmat bonyolítani,** ilyenkor az irányvonatok sok esetben erre a vonalra terelődnek.



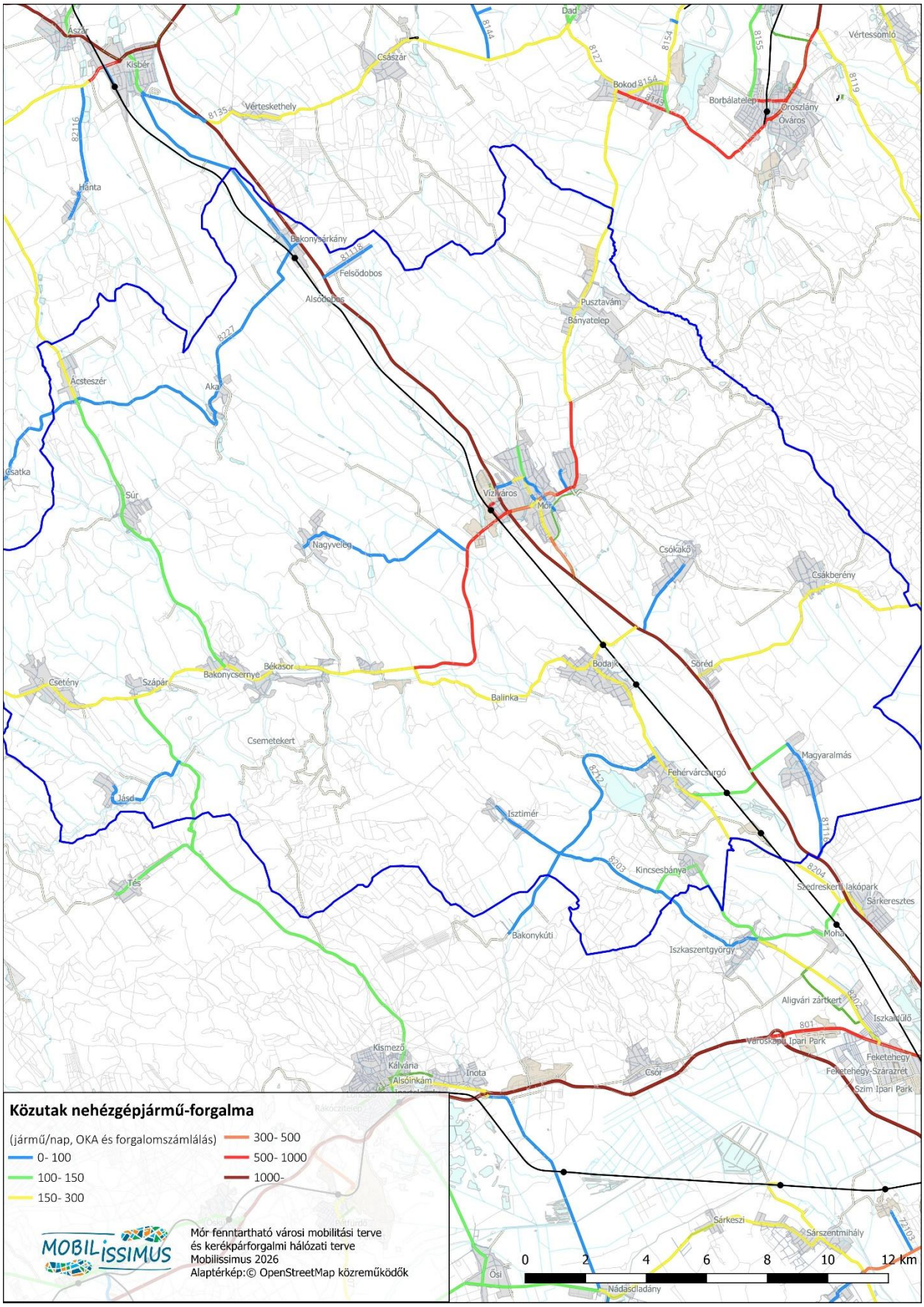
28. ábra: Teherkocsik várakoznak Mór állomáson

A nehézgépjármű-forgalom döntően észak-dél felől éri el a térséget, az ipari parkba tartó forgalom nem terheli Mór belterületét

A nehézgépjármű-forgalom fő útvonalai észak-déli irányban a 81-es sz. főút, míg kelet felől a 8127-es, nyugat felől a 8216-os utakon haladnak.

Mindez abból a szempontból kedvező, hogy **az ipari parkba tartó forgalom nem terheli Mór lakóterületeit, hiszen a 81-es sz. főúton a várost elkerülve is meg tudja azt közelíteni.** Ezzel szemben a kelet-nyugati irányban zajló, a 81-es sz. főúténál gyengébb, de szintén jelentős teherforgalom miatt mind a város belterülete, mint a 8127-es, mind a 8216-os út menti települések is jelentős forgalmi terhelésnek vannak kitéve.

A **nehézgépjármű-forgalom** (29. ábra) az országos közutakon Mór városában a 81. sz. főúton a legjelentősebb, több, mint 1000 jármű/nap nagysággal.



29. ábra: Nehézgépjármű-forgalom

Ugyanezen ábra bemutatja, hogy a **Velegi út (8216. j. út) és a Gyár utca** 500-1000 j/nap közötti, a **Pusztavám felé vezető 8127. j. út** pedig valamint 300-

500 j/nap forgalommal a második legjelentősebb kategóriába sorolható nehézgépjármű-forgalom szerint. Előbbiek forgalomvonzása az ipari parkhoz köthető, ahol a be- és kiszállítást végző járművek miatt nőtt meg ez a típusú forgalom.

3.3.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA

3.3.3.1 Térségi kapcsolatok

A következő táblázatban a legfontosabb térségi kapcsolatokra jellemző utazási időket és járatszámokat mutatjuk be.

3. táblázat: A fontosabb térségi városokhoz való kapcsolat minőségi jellemzői (*átszállással)

Város	Vasút		Autóbusz		Szgk.
	jellemző utazási idő	járatszám hétköznap	jellemző utazási idő	járatszám hétköznap	utazási idő (forg. nélk.)
Budapest	1:22	9/15*	1:50	5 pár	1:08
Székesfehérvár	0:31	8 pár	0:32	42/43	0:28
Komárom	0:50	8 pár	2:13/1:44	1 pár	0:45
Bodajk	0:10	8 pár	0:14	17/19	0:10
Pusztavám	-	-	0:10	31/30	0:10
Várpalota	1:03/1:06	8*	1:10/1:15	3 pár	0:35
Veszprém	1:25/1:29	8*	1:37/1:42	4 pár	0:52
Győr	1:21/1:17	8*	1:10/1:45	4/5	0:51
Kisbér	0:19/0:17	8 pár	0:29	10/12	0:17

A közúti eljutási időket tekintve, az úthálózat **kedvező eljutást biztosít Mórról mind a megyeszékhelyre, mind a fővárosba.** A centrumból indulva, Bodajk, Pusztavám, Kisbér 20 percnél rövidebb autózással elérhető, Székesfehérvár és Komárom nagyjából 30 percre van.

A közösségi közlekedés csak kis távolságokban versenyképes az autós közlekedéssel szemben

A vasúti közlekedés terén a **menetidő Székesfehérvárig 31, Komáromig pedig 50 perc** és egész nap (reggel 7 és este 9 óra között) kétóránként egy járat közlekedik.

A helyközi autóbusz-szolgáltatás a vasút mellett, és azt kiegészítve jelentős mennyiségi kínálatot biztosít, és a vasútvonalakon kívüli települések elérését is megoldja, azonban a távolság növekedésével mindkét közösségi közlekedési forma egyre kevésbé versenyképes az autós közlekedéssel szemben, például **Budapest, Várpalota és Veszprém közvetlenül csak naponta néhány járattal, egyébként átszállással, hosszú menetidővel érhető el**.

3.3.3.2 Közösségi közlekedés

Vasútvonalak

A Székesfehérvár – Komárom vasútvonal jelentette kötöttpályás kapcsolat jelenti legtöbbször a leggyorsabb eljutási lehetőséget a fővárosba

Móron az 5-ös számú Székesfehérvár – Komárom vasútvonal halad át. Ez a vonal biztosítja a város elérését többek között Budapest felől (igaz, átszállással, ami - bizonyos menetrendi időszakokban - hosszú székesfehérvári várakozást is jelent), valamint hozzáférést nyújt egyes környező településekhez.

A Székesfehérvár – Komárom vonal 83 km hosszú, egyvágányú, nem villamosított. A vasútvonal az utóbbi években komolyabb felújításon nem

esett át, azonban az állapota a mellékvonalak vonatkozásában jónak mondható, nagy részén 100 km/h-s sebességgel járható.

Állomások, megállóhelyek

Mór állomás fontos szerepet lát el a vasútvonalon

Mór vasútállomása a város központjától 2 km-re nyugatra található. Az állomáson több kitérő is kialakításra került, jellemzően ezen az állomáson keresztezik egymást a vonalon közlekedő vonatok, míg az állomás félreeső vágányain általában rakodásra váró, vagy rakodás alatt lévő teherkocsik állnak. **Az állomás 6 vágányos, ebből utasforgalom 2 vágányon folyik, ahol a peronok nem fedettek, nem akadálymentesek.**

Az állomásépület a vágányok keleti oldalán, a Gyár utcában található. Tőle nem messze délre fut a forgalmas Velegi út, amely az állomás déli váltókörzeténél keresztezi is a vasútvonalat szintben. **A felvételi épületben – ami a közelmúltban nem esett át felújításon, azonban jó állapotú – utasváró és mosdó található,** jegypénztár azonban nem üzemel.



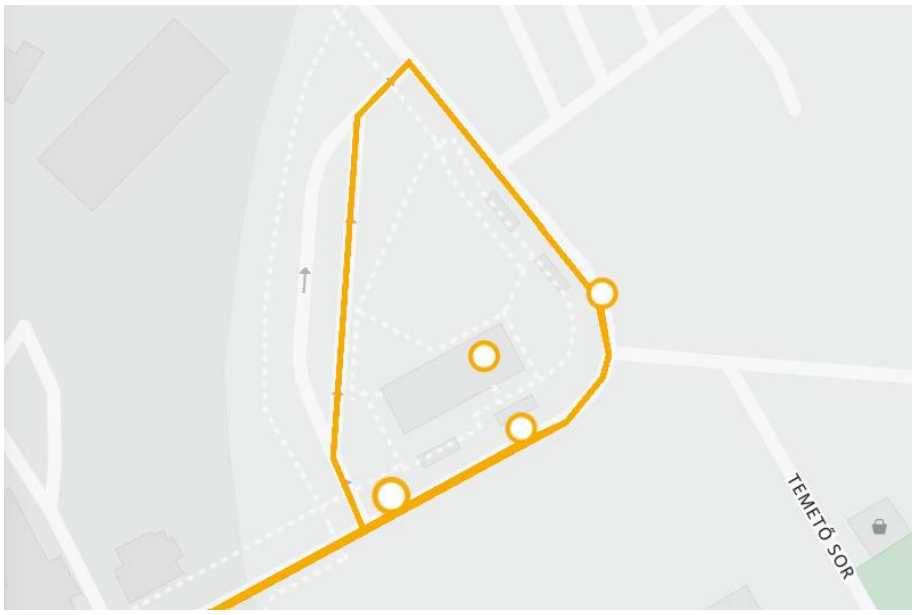
30. ábra: Mór vasútállomás



31. ábra: Mór autóbusz-állomás

Az autóbusz-állomás közvetlenül a vasútállomás mellett helyezkedik el

A város autóbusz-állomása 2015-ben nyerte el jelenlegi formáját, egy **modern, minden igényt kielégítő létesítmény.** A kocsiállások mellett fedett peron található, a főépületben pedig utasváró működik. Az autóbusz-állomáson jegypénztár is működik, azonban ez csak korlátozottan, minden hónap elején (1-12 között) és csak 8-tól 15 óráig tart nyitva. **Általános probléma, hogy nehéz (kevés helyen elérhető) elővételben vásárolni helyi díjterméket**, digitálisan pedig nem érhetők el.



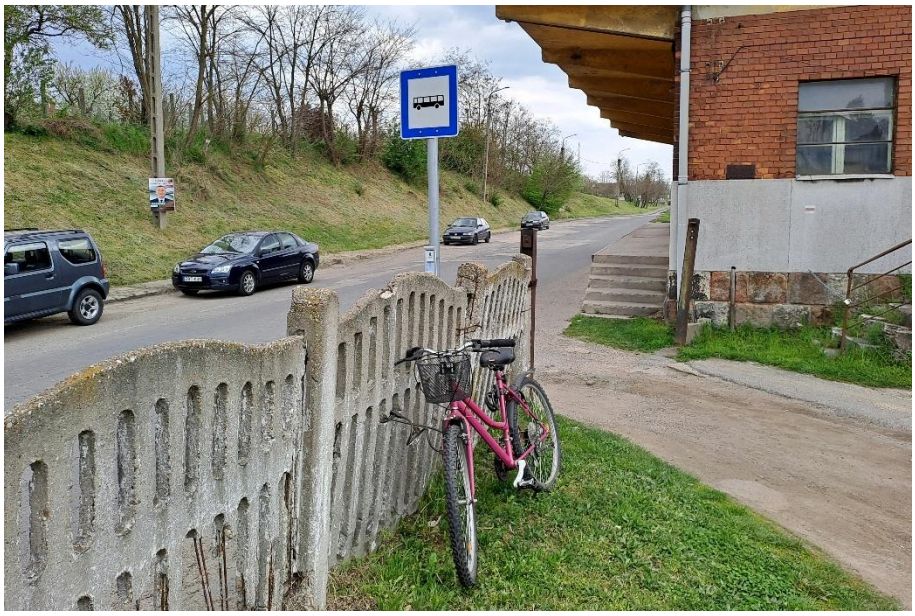
32. ábra: Mór helyi-helyközi autóbusz-állomásának helyszínrajza [41]

A városban található, **Volán által használt autóbusz-megállók nagyrészt megfelelő kialakításúak** (jellemzően esőbeállóval, gyakran öböllel), **azonban a kizárólag a helyi autóbusz által használt megállóhelyek között akad olyan is, aminek az infrastruktúrája nem kellően kialakított,** ami a hiányzó esőbeállók mellett sok esetben a gyalogátkelő hiányát is jelenti.

[41] Ábra: utas.hu



33. ábra: Sem járdával, sem gyalogátkelővel sem rendelkező buszmegálló a Mester utcában



34. ábra: A helyi autóbusz vasútállomásánál található megállója, ahol sem fedett utasváró, sem szilárd burkolatú járda sem került kialakításra

Szolgáltatási színvonal

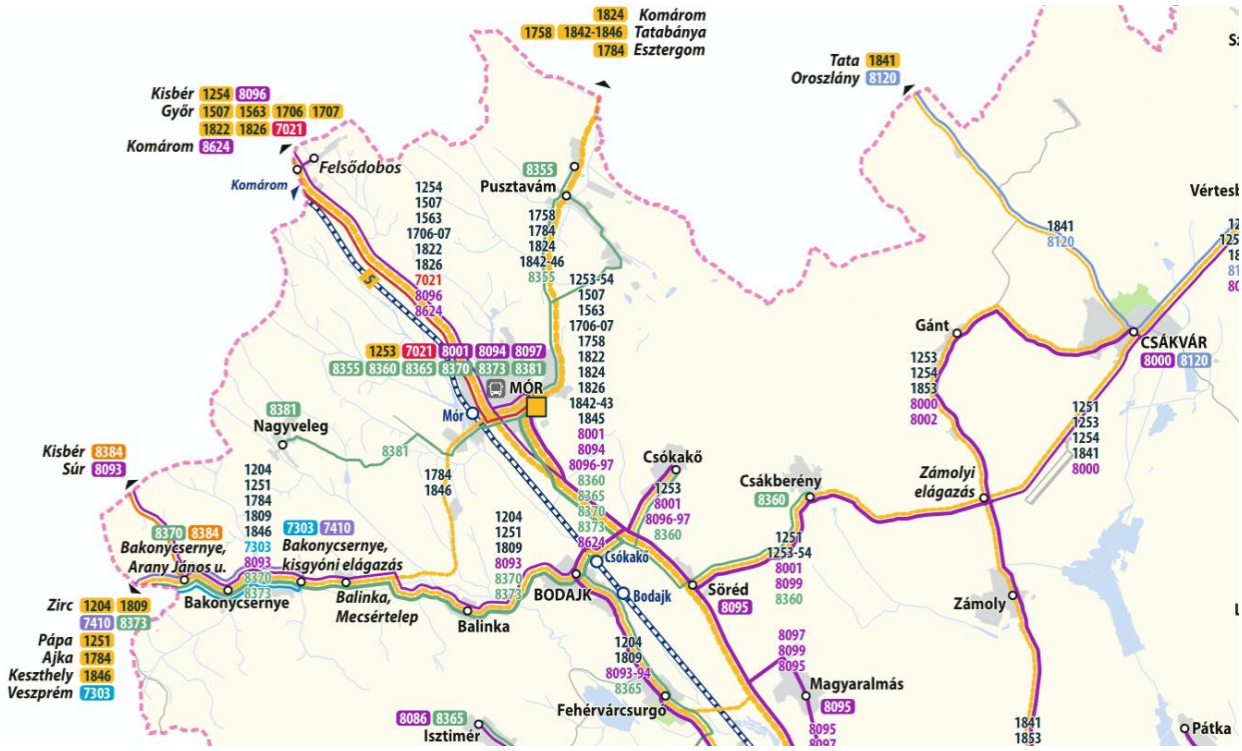
Vasúti menetrendi kínálat sokat bővült az utóbbi években, azonban Budapest felé nincs közvetlen kapcsolat

Jelenleg a hét minden napján **8 pár vonat, minden nap reggel 7-től este 9-ig kétórás sűrűségű, ütemes menetrend szerint közlekedik a vonalon**, ami a korábbi évekhez képest vonzó kínálatot biztosít. Ez a menetrendi sűrűség a **2022 végén bevezetett új menetrend keretében került kialakításra, ami jelentős pozitív hatással volt** a vonalon fekvő települések elérhetőségesére. **Székesfehérvár és Mór között a menetidő általában kb. 30 perc, ami térségi viszonylatban versenyképes**, ahogy a Mór és Komárom közötti eljutás 50 perces menetideje is annak mondható.

A vonatok a vonzáskörzetben Bodajkon, (a szintén Bodajkon található) Csókakőn és Bakonysárkányon igen, Fehérvárcsurgón azonban nem állnak meg.

A város központi szerepéből adódóan fontos szerepet játszik a térség autóbusz-közlekedésében

A vonzáskörzet településeire a helyközi autóbuszos menetrendi kínálat többnyire megfelelő, azonban ennek ellenére néhány környéki településre rendkívül ritka, hiányos a szolgáltatás (pl.: Isztimér, Kincsesbánya, bizonyos napszakokban Bodajk), illetve olyan település is van (Súr), ahová egyáltalán nincs. **Az iskolai és hivatásforgalom szempontjából jelentős időszakokban** (különösen a reggeli és délutáni csúcsidőszakokban) **a helyközi járatok elérik Mór legfontosabb pontjait, azonban régóta fennálló probléma, hogy sok járat nem érinti a – nagy befogadóképességű parkolási lehetőséggel bíró – autóbusz-állomást,** azokra csak a belvárosban lehet felszállni, ahol a parkolás nehezen megoldható és sok problémát generál. A közvetlen vasúti kapcsolat hiánya mellett viszont a város közvetlen autóbuszos kapcsolattal rendelkezik Budapesttel: **hétköznap irányonként 5-5, hétvégén 3-3 járat közlekedik, nagyjából kétórás menetidővel. A szolgáltatás esetisége és menetideje miatt a vasút jelenlegi állapotában is versenyképes tud lenni vele.**



35. ábra: Mór vonzáskörzetének helyközi autóbuszhálózata

(Fejér vármegye autóbusz-hálózata 2025. december 14-től, MÁV-Csoport)



36. ábra: Közforgalmú autóbuszok napi járatszáma Móron (Trenecon)

A Székesfehérvárra irányuló buszközlekedés egyik legnagyobb hiányossága jelenleg az, hogy a Mórról érkező Volán-járatok csak az autóbusz-állomásig közlekednek, a vasútállomást nem érintik. Mivel a két állomás gyalogosan kb. 20 percre fekszik egymástól, ez jelentősen rontja az átszállási esélyeket (pl. a budapesti vonatokra), és akadályozza az intermodalitást.

A Volán és az Építési és Közlekedési Minisztérium 2024-ben komoly átalakításokat valósított meg a térség menetrendi struktúrájában. A módosítások jelentős hatással voltak a térség közlekedési kapcsolataira, amelyekkel kapcsolatban **az érintettek azóta is számos problémát jeleznek.** A változtatásokat megelőzően a móri Volán-telephelynek nagyobb szerepe volt a térségi közlekedés szervezésében, és Mór valamint Székesfehérvár között sűrűbb járatközlekedés biztosította az utazási igények kiszolgálását. A buszok félóránként közlekedtek, míg csúcsidőszakban ennél is sűrűbb, negyedórás követés volt tapasztalható. A menetrendi átalakítás során azonban **megszüntették a járatok egy részét, és helyettük a Székesfehérvár–Tatabánya viszonylaton rendeltek meg új járatokat**. Ennek pozitív hozadéka, hogy Tatabánya irányába óránkénti kapcsolat jött létre, ami javította a két város közötti elérhetőséget, ugyanakkor a változások kedvezőtlenül érintették a Székesfehérvár felé irányuló közlekedést. (Ezen felül probléma az is, hogy az érintett tatabányai járatok egy-két kivétellel csak a városközpontban állnak meg, pedig máshol – például a Széchenyi utcánál – is felmerült erre igény). A reggeli csúcsidőszakban a rendelkezésre álló kapacitás nem elegendő az utasforgalom kiszolgálására. **A járatok gyakran késnek, jelentős a zsúfoltság, és számos esetben a megállókban felszállni kívánó utasok számára is nehézséget jelent a buszokra való feljutás.** Mindez különösen a munkába és iskolába járók számára okoz problémát, és rávilágít arra, hogy a jelenlegi menetrendi és kapacitásviszonyok nem igazodnak megfelelően a valós utazási igényekhez.

Mór térségében is **a 2023-ban megújult országos tarifarendszer van érvényben,** melynek meghatározó elemei a 14 évesek díjmentes utazása, a helyközi szinten integrált vármegye- és országbérletek, valamint az

egyszerűsített kedvezményrendszer.[42] A helyi közlekedésben 200 Ft-os menetjegy, 1000 Ft-os teljesárú havi és 1500 Ft-os kedvezményes árú negyedéves bérlet kapható, napijegy nem elérhető. [43]

A Vértes Áruház számít Mór közlekedési epicentrumának

A városban **a vasútállomás és az autóbusz-állomás mellett a belvárosban található Vértes Áruház számít első számú átszállópontnak**. Utóbbit mindegyik helyi mellett a helyközi viszonylatok nagy része is érinti, a legtöbben itt szállnak le és fel róluk jelenleg.

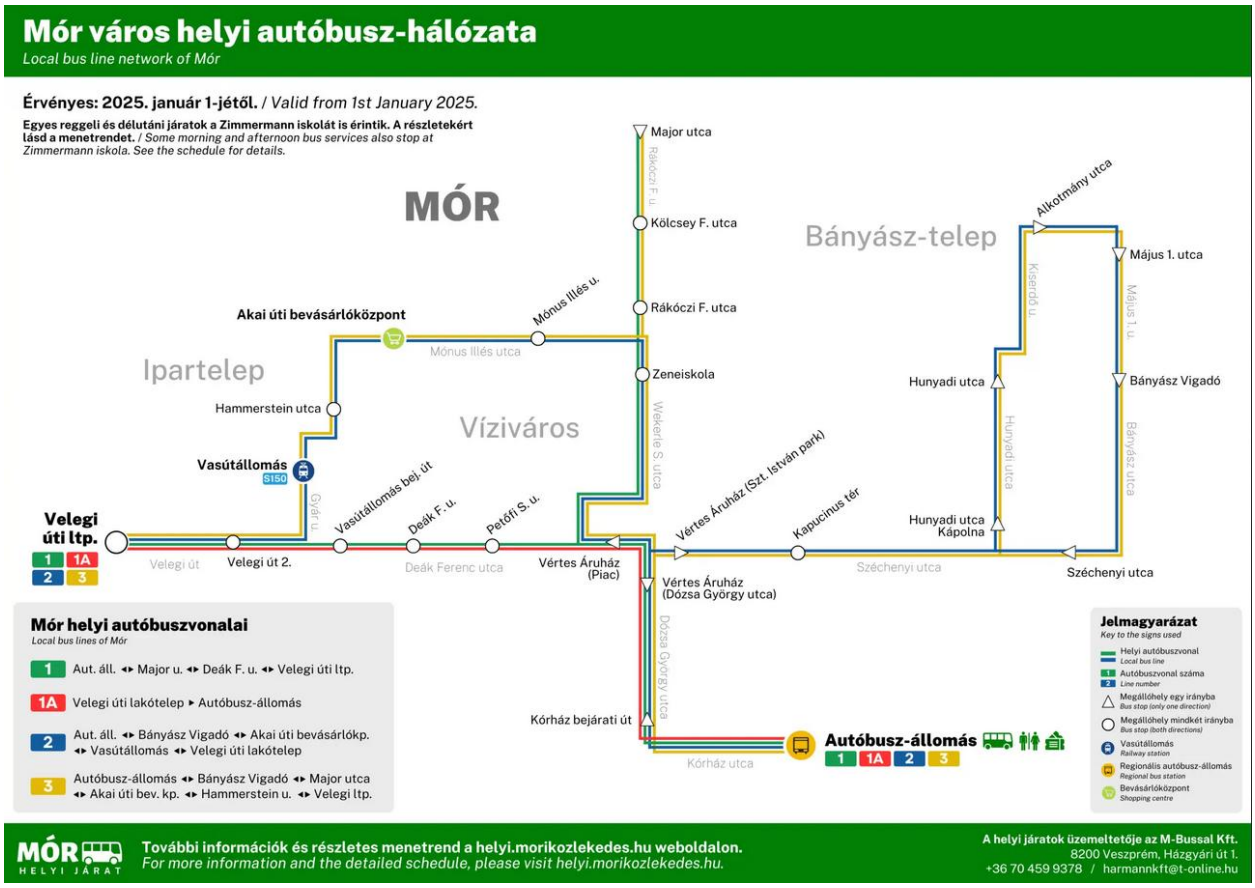
Az online kérdőív szabadszavas válaszai közül sok észrevétel érkezett a vasútra, a vasútállomásra és a helyközi buszra. Ez utóbbi esetén a járatsűrítés és az előbbi esetében a vasútállomás akadálymentesítése és a vasút fejlesztése volt a leggyakoribb észrevételek között.

A helyi autóbusz-járatok önmagukban nem, csak az integrált helyközi járatokkal együtt alkotnak teljes rendszert

Mór rendelkezik helyi autóbuszjárat-hálózattal, mely a Volán várost érintő járataitól független módon és díjszabás szerint működik. Az online kérdőív szabadszavas válaszaiból az derül ki, hogy lenne igény a helyi hálózat lefedettségének bővítésére, illetve a járatsűrítésre – oly módon, hogy az hangolva legyen a helyközi buszok és a vasút menetrendjével, igazodjon azokhoz. Összességében sokan utaltak (ha nem is ezzel a kifejezéssel élve) az intermodalitás lehetőségének megteremtésére, ahogy a tömegközlekedés fejlesztésének igényére is, ami – ha bekövetkezik – sokat csökkentene a közúti forgalmon a válaszadók szerint. Egy pár idézet:

> *„tömegközlekedés fejlesztése, annak modernebb használatának segítése”*
>
> *„Több helyijáratos buszjáratra lenne szükség. Sokszor nem tudjuk megoldani, hogy busszal bemenjünk a városba és 1-2 óra múlva haza tudjunk jönni. Hétközben is problémás, de hétvégén még lehetetlenebb.”*

[42] Új tarifák. MÁV-Volán csoport, https://www.ujtarifa.hu/
[43] Mór, helyi járat, díjszabás, https://helyi.morikozlekedes.hu/dijszabas.html



37. ábra: Mór helyi autóbuszvonalai [44]

Móron erőteljesen jelen vannak a dolgozók szállítását végző szerződéses járatok

Móron erőteljesen **jelen vannak a dolgozók szállítását végző szerződéses járatok,** amelyek a Rába, valamint az ipari park többi nagy munkáltató igényeit elégítik ki a műszakváltásokhoz igazodva. Ezeket döntően a Komtravel Kft. üzemelteti.

Móron a **taxik** felszereltségére, kinézetére és műszaki követelményekre vonatkozó önkormányzati szabályozás nincs. **A városban hivatalos, bejegyzett szolgáltató nem folytat ilyen jellegű tevékenységet,** csupán magánszemélyek, önállóan szerveződve végeznek esetileg taxi-jellegű szolgáltatást a város körül, többnyire a közösségi közlekedés (elsősorban a vasút) üzemidején kívül.

Járműállomány

A vasúti járműállományt az elavult Bzmot motorvonatok határozzák meg

A vasúti járműállományt illetően **a Székesfehérvár – Komárom mellékvonalon alapesetben dízelüzemű, 40-45 éves Bzmot típusú csehszlovák motorvonatok közlekednek.** Utóbbiak leromlott műszaki állapota és sorozatos meghibásodásaik miatt visszatérő jelenség az igényekhez túlméretes, gazdaságtalan megoldást jelentő mozdonyos (M41,

[44] https://helyi.morikozlekedes.hu/assets/images/vh-2068x1462.webp

M47, M62) vonatokkal történő eseti pótlásuk is. Bár rendszertelenül, de Siemens Desiro szerelvény is előfordul az S150-es járaton.



38. ábra: BZmot motorvonat S150-es személyvonatként Mór állomáson

Az autóbusz-járműállomány az országos átlagnak megfelelő; azonban rendkívül diverz, minőségben erősen változó. **A Volánbusz beszerzési programja és az országos működés által lehetővé vált átcsoportosítások keretében a járműállomány az utóbbi években fokozatos megújításon esett át**; a legtöbb elöregedett Ikarus és Credo típusú kocsi leállításra került. A folyamat azonban még nem zárult le, számos, élettartamát bőven kiszolgált, elsősorban Volvo autóbusz is közlekedik még Mór térségében, amelyek cseréje időszerű és indokolt lenne.



39. ábra: Mórra közlekedő helyközi Volán-járat, 20 éves Alfabusz autóbusszal



40. ábra: Használtan beszerzett, svájci eredetű Mercedes Citaro autóbusz, a helyi járat alapjárműve

A helyi járatokon az M-BUSSAL Kft. által üzemeltetett, Svájcból használtan beszerzett, **20 évnél is régebbi Mercedes Citaro C1 típusú** járművek közlekednek. A kocsik **alacsonypadlósak, utasterük klimatizált és általános állapotuk is megfelelő,** azonban korukra való tekintettel nem tekinthetők hosszú távon is elfogadható megoldásnak a város közlekedésének megfelelő kiszolgálásra.

3.3.3.3 Egyéni gépjármű-közlekedés

Közúthálózat

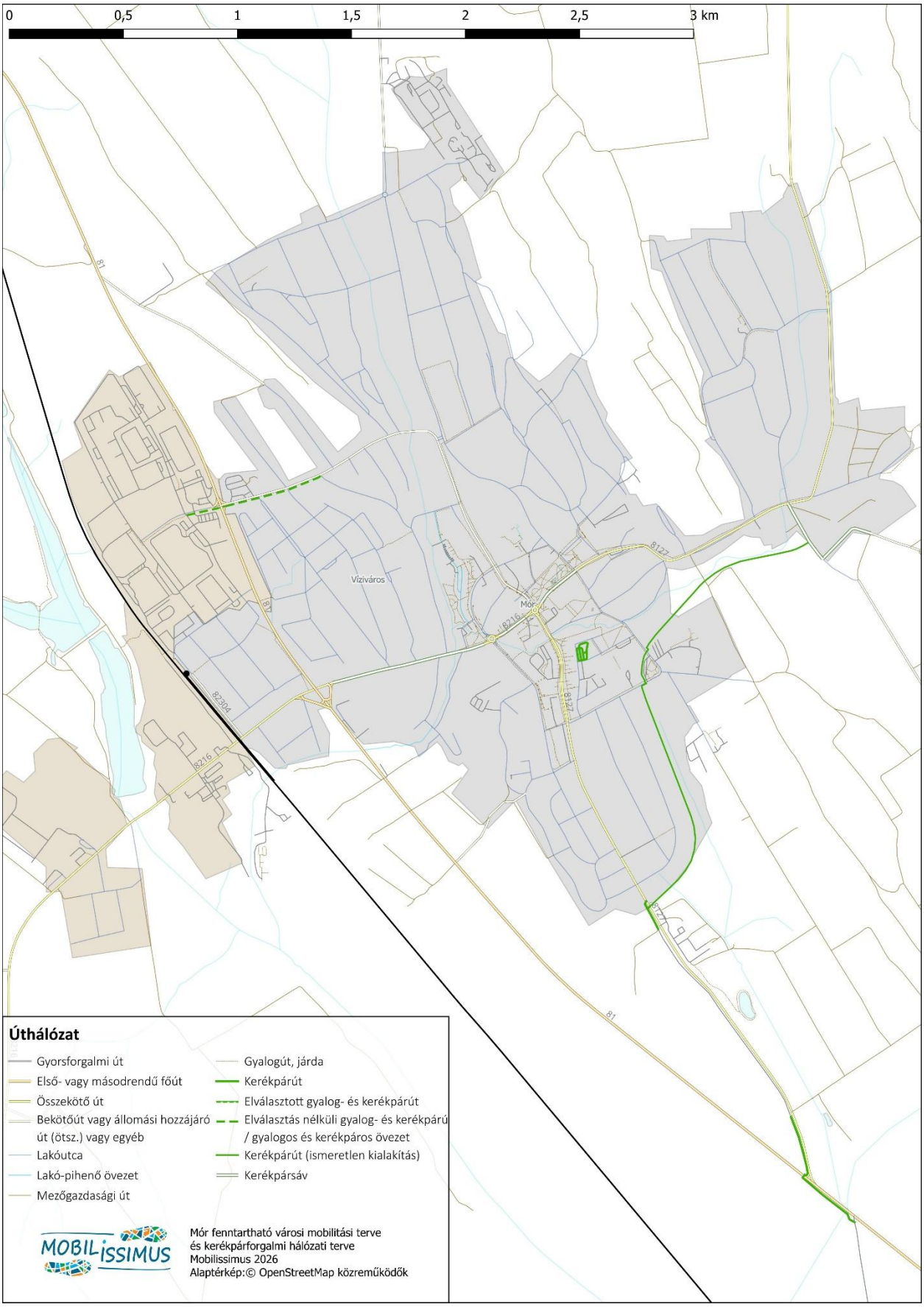
Mór és térsége gyorsforgalmi úti kapcsolattal nem rendelkezik

Mór és térsége gyorsforgalmi úti kapcsolattal nem rendelkezik. A legközelebbi autópálya-csomópont elérése mintegy 35 percet vesz igénybe.[45]

Az északnyugat-délkeleti irányú, **81. sz. főút** (amely az európai E575-ös út része) közvetlen kapcsolatot biztosít Győr és Székesfehérvár között. A jelenleg **irányonként egy forgalmi sávos főút nem a belvároson keresztül halad, hanem a település nyugatibb részén, elválasztó vonalként funkcionálva a Prof. Dr. Schindele Vendel Ipari Park és a lakóterületek között.** A 81. sz. főút Mikes Kelemen utca és Deák Ferenc utcai csomópontjánál található **magasságkorlátos felüljáró miatt a magas felépítményű kamionok kénytelenek letérni és jellemzően az ipari parkon keresztül kerülni,** ami jelentős forgalmi, közbiztonsági és zajterhelési problémákat, valamint útkárokat okoz a belső úthálózaton.

A járásközpont és a környező települések kapcsolatát elsősorban **térségi szerepkörű összekötő- és mellékutak** biztosítják. Ebbe a hálózatba tartozik a Bakony irányába (Bodajk, Balinka, Bakonycsernye, Zirc) vezető 8216 j. összekötő út, a Pusztavám felé kapcsolatot teremtő 8127 j. út, a Nagyveleg felé haladó 82101 j. út, a Felsődobosra vezető 81118 j. út, a vasútállomást bekötő 82304 j. út.

[45] Google Maps



41. ábra: Mór közúthálózata

A **településen belüli közlekedés gerincét a főútra rácsatlakozó utak adják**. A 81. sz. főútból három utca mentén lehet a várost érdemben megközelíteni,

amelyek közül kettő keresztezi is a főutat. **A városon belüli legjelentősebb keresztirányú forgalmat a Velegi út – Deák Ferenc utca – Bajcsy-Zsilinszky út – Széchenyi utca tengely bonyolítja le, amely a Szent István téri városközponti csomópontnál a Dózsa György utcával kapcsolódik.** A város déli területein a Kodály Zoltán utca tölt be kiemelt forgalomgyűjtő és -elosztó szerepet. [46]

A települési közutak túlnyomórészt burkoltak, kivéve a közelmúltban kijelölt, egyelőre murvás lakóutcák (Virág utca, Jegenye utca).

A közúthálózat állapota általában jó, de a Gyár utca állapota sok problémát okoz

A város közúthálózatának állapota általában véve jó, az országos közutak belterületi és néhány vonzáskörzeti szakaszát is a közelmúltban újították fel (pl. Dózsa György utca, Velegi út, Nagyveleg felé 82101. j. út). Problémát jelent ugyanakkor a nagy teher-, valamint menetrend szerinti és szerződéses autóbuszforgalmat egyaránt bonyolító, **jelenleg nagyon rossz állapotú Gyár utca**, ami a szolgáltató visszajelzése alapján az **autóbuszok állapotára is közvetlen, negatív hatást gyakorol. A Felsődobosra vezető 81118j. közút jelenlegi állapota műszaki szempontból elavult,** jelentős kopásokkal, burkolathibákkal rendelkezik. Gyakoriak a kátyúk, repedések és a vízelvezetési hiányosságok, melyek különösen csapadékos időjárás esetén közlekedési akadályokat és balesetveszélyes helyzeteket okoznak.

Csomópontok

A körforgalmak elfogadottak és népszerűek

A forgalom biztonságosabbá tétele érdekében az évek során **több körforgalommal ellátott csomópont épült:**

- Deák Ferenc utca – Kodály Zoltán utca – Vértes utca csomópont
- Szent István téri csomópont (Dózsa György utca)

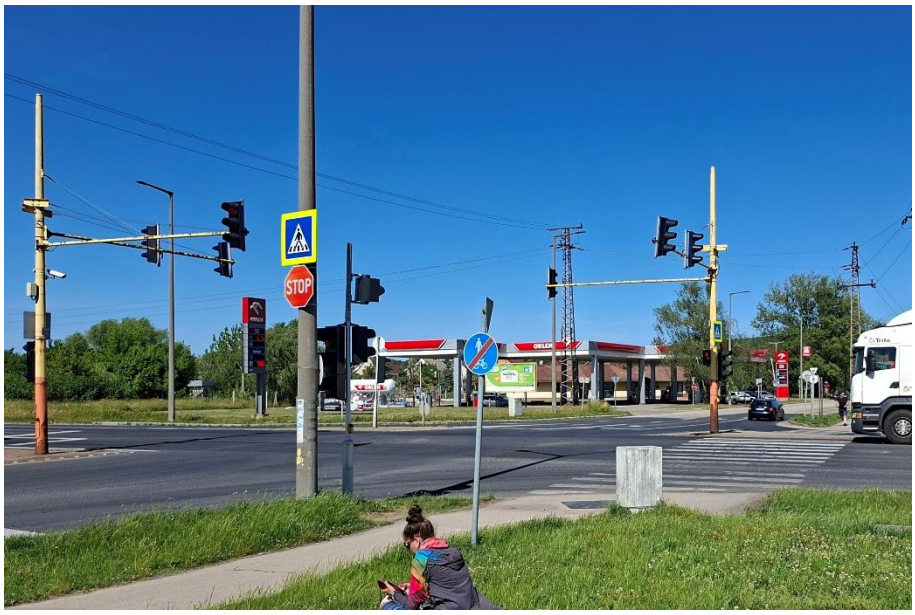
A 81-es sz. főút – Deák Ferenc utca – Mikes Kelemen utca csomópontban jelenleg egy szűk, **magasságkorlátos felüljáró** található, amelynek biztonságos körforgalommá történő átépítése a város kiemelt stratégiai célja.

A településen mindössze egy jelzőlámpával szabályozott nagyobb csomópont található, a **81-es sz. főút – Nemes utca – Ipar utca csomópont**, azonban ez is több szempontból problémás, az általa okozott forgalmi torlódás hatásai a környező lakóövezetre is rendszeresen átterjednek.

Konfliktusos a Deák Ferenc utca 81. sz. főút feletti, magasságkorlátozásos felüljárója, és a Szent István tér – Bajcsy-Zsilinszky utca – Táncsics Mihály utca csomópont

A nyilvános kérdőíven a legtöbb észrevétel és megjelölt konfliktuspont a csomópontokra érkezett: különösen a Deák Ferenc utca 81. sz. főút feletti felüljárójára, amely szűk és balesetveszélyes kialakítása miatt a legtöbb panaszt kapta. Szintén **kritikus pontként jelölték meg a lakosok a Szent István tér – Bajcsy-Zsilinszky utca – Táncsics Mihály utca csomópontot, mely a csúcsidőszakokban okoz problémát.**

[46] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – I. Megalapozó munkarész. Equinox Consulting, 2022



42. ábra: 81-es sz. főút – Nemes utca – Ipar utca csomópont

Általánosan megállapítható, hogy **az 5-ös sz. Székesfehérvár – Komárom vasútvonal keresztezésére kevés helyen van lehetőség. Szintbeli közúti-vasúti kereszteződések Móron, illetve közvetlen környezetében mindössze két helyszínen találhatók,** a vasútállomás déli váltókörzeténél, a Velegi úton, valamint a várostól északra, a 81-es sz. főútról kiágazó szervízúton. Ez utóbbi alapvetően eseti mezőgazdasági forgalmat bonyolít, **a Velegi úti átjáró viszont minden napszakban rendkívül forgalmas**. [47]



43. ábra: A Velegi úti vasúti átjáró

Sebesség- és forgalomszabályozás

A Vízivárost és néhány lakótelepi lakó-pihenő övezetet leszámítva csak vonali sebességkorlátozások vannak

A városban általánosan 50 km/h a megengedett sebesség, kivéve a 81. sz. főutat, ahol 60 km/h is megengedett.

[47] Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) – I. Megalapozó munkarész. Equinox Consulting, 2022

Víziváros egész területén, néhány lakótelep belső útjain, és az Álmos vezér utcában lakó-pihenő övezeteket alakítottak ki, a megengedett maximálisan kifejthető sebesség ezeken a szakaszokon 20 km/h.

Fentieket leszámítva övezeti jellegű sebességkorlátozás nincsen, csak vonali. Számos – többnyire – lakóterületen vannak **egyedi, vonali sebességkorlátozások,** melyek ugyanakkor nem alkotnak összefüggő, övezeti jellegű rendszert. **A fő- és gyűjtőutak egyes szakaszain is érvényben van sebességkorlátozás:** ilyenek a 81. sz. főút feletti felüljáró (40 km/h), Szent István tér (30 km/h), Nemes utca (40 km/h), Dózsa György utca belvárosi szakasza (30 km/h).

Sebességkorlátozott utcákat jelöltek ki a 81. sz. főúttól nyugatra a Szondi György és a Dobó István utcában (20 km/h), valamint a Hammerstein utcában (30 km/h). A város északi felén a Kossuth utca, a Budai Nagy Antal tér, a Futár utca, az Ezerjó utca rendelkezik 30 km/h-s sebességkorlátozással, csakúgy, mint a Tábor utca, József Attila utca, Orgona utca, Hegyalja utca és részben a Vásártéri utca. A Deák Ferenc utcától délre a Bartók Béla utca és a Kodály Zoltán utca egyes részei, a Vágóhíd utca, az Érmellék utca, a Napsugár és a Kisfaludy utca és az Erkel Ferenc utca sebességkorlátozott, valamint a Millenniumi park környékén vannak sebességkorlátozások.

A sebességkorlátozások mellett a forgalomcsillapítást több helyen (pl. Dobó István, Szondi György, Kert, Futár és Petőfi Sándor utcák, Építők útja) épített **forgalomlassító küszöbökkel** is megerősítették. A Wekerle Sándor utca jó példa arra, hogy a kellő rendszerességgel elhelyezett kiemelt gyalogátkelők, ill. forgalomlassító küszöbök mérsékelni tudják a kifejtett sebességet. Előfordul modális szűrő is (a Bartók Béla és Liszt Ferenc, illetve Dózsa György utcák közötti átkötő utcán).

Gyakori a korlátozások figyelmen kívül hagyása

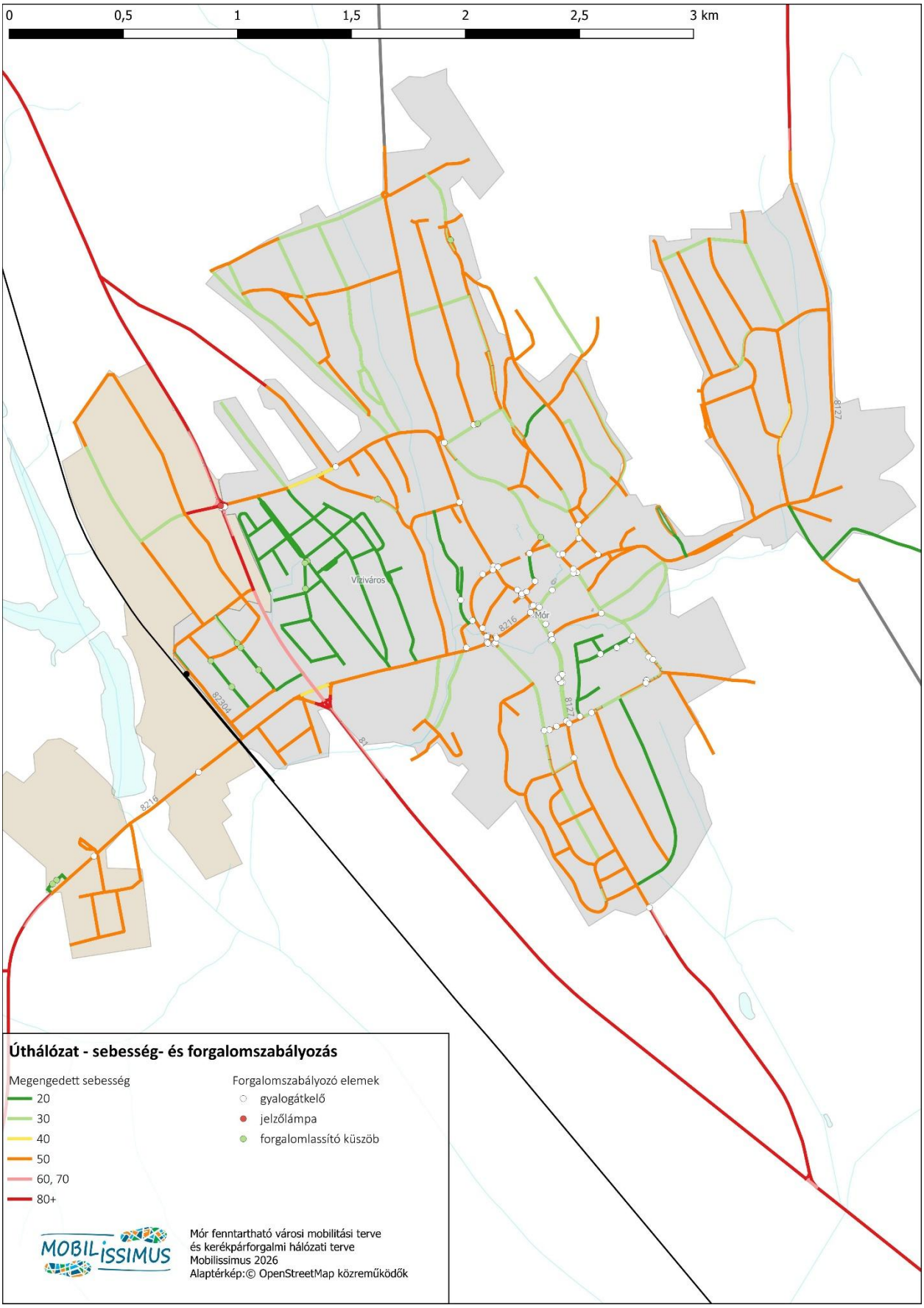
Általános probléma ugyanakkor, hogy a járművezetők sok esetben figyelmen kívül hagyják a forgalomcsillapított övezetek és a csökkentett sebességhatárok előírásait, a folyamatos gyorshajtás pedig közvetlenül veszélyezteti a védtelenebb úthasználókat. **Erre a jelenségre markáns helyi példa a Csókakői utca és a Csókakőre vezető út,** ahol a megengedett sebesség 20 km/h, ami kerékpározás szempontjából fontos, mivel ez az útvonal összeköttetést biztosít Mór és Csókakő között. A partnerségi egyeztetések és bejárások eredményei alapján azonban ezt a sebességkorlátozást gyakran nem tartják be.

A szabadszavas válaszok között elég sokan az autós közlekedéssel kapcsolatos problémákat vetették fel: idetartozik **a sokak által fölöslegesnek tartott 30-as forgalomcsillapítás és az ehhez tartozó fekvőrendőrök felszedése, illetve az ezzel ellentétes véleménnyel rendelkezők igénye a gyorshajtás erősebb szabályozására** rendészeti jelenlét növelésével; a **parkolási helyzettel kapcsolatos panaszok** (szabad hely hiánya, szabálytalan parkolás) és a torlódások csökkentésére még **több körforgalom kialakítása iránti igények** (pl. a Dózsa György úton).

A forgalomtechnika esetenként következetlen; a behajtási korlátozások betartatása nem maradéktalan

A forgalomtechnika esetenként következetlen (pl. területi korlátozás nem minden irányból; vonali korlátozás csak az egyik irányból, vagy csak az utca

két vége felől, de a köztes kereszteződéseknél nincsen; korlátozott sebességű övezetben jelzőtáblás alárendelés).



44. ábra: Sebesség- és forgalomszabályozás

Csak korlátozottan (lakók, egyes konkrét intézmények dolgozói) **lehet behajtani a történelmi belváros egyes szűk utcáiba** (Köztársaság tér, Ady Endre utca, Lovarda utca). **A Petőfi iskola előtt ugyan már forgalomcsillapító intézkedésként „iskolautca" került kialakításra,** amely korlátozza a gépjárműforgalmat, azonban a gépjárműhasználati szokások miatt a környező utcák terhelése továbbra is jelentős marad.



45. ábra: "Iskolautca" és szabálytalan parkolás a belvárosban

Célforgalomra korlátozott a behajtás a Győri útra és a Csókakőre vezető vegyes forgalmú mezőgazdasági útra, de az egyeztetések és bejárások eredményei alapján ezeket gyakran nem tartják be, a forgalom megnövekedett, sőt, a jelzőtáblákat is rendszeresen ellopják.

Egyirányú utcák főleg a belvárosi területen találhatóak, a Vasút utca, a Köztársaság tér, és az Ady Endre utca egy része ilyen kialakítású, és a városban mindenhol ezek kerékpárral is csupán egy irányból járhatók.

Parkolás

A városban elérhető közterületi parkolóhelyek pontos számára vonatkozó, friss adat nem érhető el, számuk – a legutóbbi, sok évvel ezelőtt készült felmérés alapján – körülbelül 1280-re tehető, melyek közül 16 mozgáskorlátozott hely.

Mór belső és történelmi városrészeiben a gépjármű-elhelyezés jellemzően közterületen történik; a parkolás egyre nagyobb gondot jelent

Mór városában a közterületi parkolás jelenleg **egységesen díjmentesen vehető igénybe,** ami a belvárosi területeken jelentős kapacitásproblémákat eredményez. Konkretizálva, a (darabra) kevés, fontos létesítmény/szolgáltatás melletti parkolóhely miatt kis számú hosszabb távra megálló autó is komoly fennakadást tud okozni ezeken a területeken, mert a folyamatosan jelentkező igény ellenére nem forognak a várakozó autók.

A városban 2024 februárjában nyílt meg az új Városi Piac, ami egy **75 férőhelyes mélygarázzsal is rendelkezik**. A parkolóház a belváros parkolási problémáira is válasszal kíván szolgálni, hiszen Mór közvetlen központjában épült fel, ahol a legnagyobb problémát okozza parkolóhelyek hiánya az utóbbi időben.

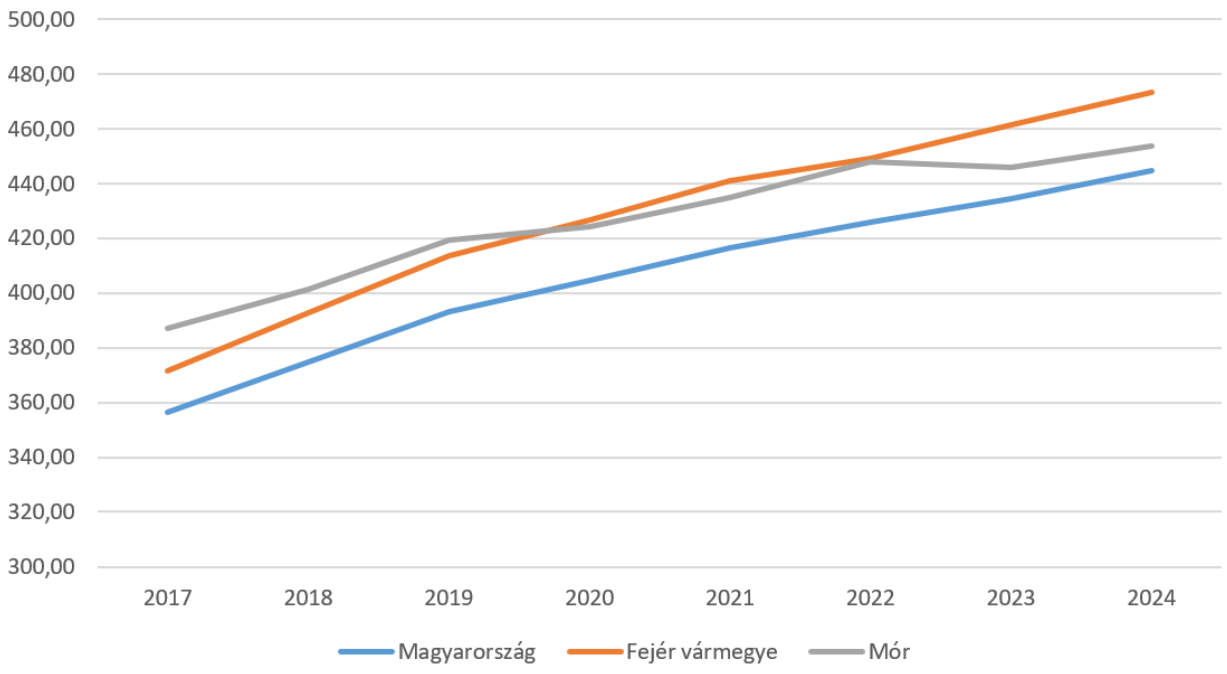


46. ábra: Parkolóház a Városi Piacon

Járműállomány

Az 1000 főre jutó személygépkocsik száma az országos átlag feletti és gyorsan növekszik

Az 1000 főre jutó személygépkocsik száma 2017 és 2024 között jelentősen növekedett. Mind Mór, mind a Móri járás az országos átlaghoz képest magasabb motorizációt mutat: 371-ről, ill. 387-ről 473-ra, illetve 454-re emelkedett az 1000 főre jutó személygépkocsik száma. Látható, hogy a megye településein nagyobb arányú volt az emelkedés az utóbbi években.



47. ábra: Személygépkocsik száma 1000 főre (KSH tájékoztatási adatbázis)

3.3.3.4 Aktív és mikromobilitás

Kerékpárforgalmi főhálózat

Móron önálló kerékpárforgalmi létesítmény csak néhány szakaszon található

Móron **önálló kerékpárforgalmi létesítmény csak néhány szakaszon található.** Az alábbiakban ezeket mutatjuk be és értékeljük röviden.

A Nemes utcán, a főiránynak, tehát a 81. sz. főútnak merőlegesen **elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút található**. A burkolat térkő, aminek a minősége megfelelő, azonban a kialakítás nem mindenhol tesz eleget az elvártaknak. A 81. sz. főúton a csomóponti átvezetés hiányzik, a szegélyek túl magasak. A kialakított szélesség nem megfelelő, a Nemes utca csomópont felőli végén csupán a kihelyezett tábla jelzi, hogy ez egy kerékpáros létesítmény, inkább tűnik járdának. Az Ipar utca Akai úton túli szakaszán tilos a kerékpározás, de mellette az egykori gyalog- és kerékpárút már járdává alakult.

Ennek folytatásában a 81. sz. főút felől **az Ipar utca mentén aszfaltburkolatú, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút** van kijelölve. A létesítmény keskeny, elavult kialakítású. Korábban a Hammerstein útig vezetett, de jelenleg már a Lidl parkoló bejárati útján sincsen átvezetve, a jelzőtáblák ebből az irányból hiányoznak. Az Ipar utca Akai úton túli szakaszán tilos a kerékpározás, de mellette az egykori gyalog- és kerékpárút már járdává alakult. Erre merőlegesen, az **Akai út mentén észak felé szintén keskeny, aszfaltburkolatú, elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút** vezet, mely az Ipar úti létesítményhez nem kapcsolódik.

A **Deák Ferenc utcán és Szent István téren kerékpársávot alakítottak ki**. A **kerékpársáv** a Deák Ferenc utcában, a már korábban említett módon az érintett **körforgalmakban kerékpáros nyom**má válik (48. ábra). A kerékpársáv alapvetően megfelelő, de több észrevétel érkezett az út szélén, a kerékpársávon felhalmozódó törmelék megfelelő takarításának hiányára, valamint a felüljáró felőli részen a kerékpársávon parkolásra. Ezek mellett **autóbusz-forgalom** is zajlik ezeken a szakaszokon, így a kialakított kerékpársávon áthaladnak ezek a megállót megközelítve. Ez is csökkentheti a kevésbé gyakorlott kerékpárosok biztonságérzetét.



48. ábra: Körforgalmi kerékpáros nyom

A Mór-Bodajk kerékpárútvonal a Dózsa György útról kerékpárútként válik le, és a 81. sz. főúton való átvezetés környezetében is kerékpárútként van kialakítva. Az ezen túli szakaszok vegyes forgalmú burkolt mezőgazdasági utak kerékpáros nyommal, engedélyhez kötött gépjárműbehajtással.

Az **egykori Mór-Pusztavám vasútvonal nyomvonalán** kialakított létesítmény önálló kerékpárút. Ezek kialakítása korszerű és karbantartott.



49. ábra: Egykori Mór-Pusztavám vasútvonal nyomvonalán kialakított kerékpárút

A **Csókakői utcán,** az érintett útvonal belterületi szakaszán nyitott kerékpársáv került kialakításra, az útszakasz mindkét oldalán.

Mór és Csókakő között vegyes forgalmú, burkolt mezőgazdasági utat alakítottak ki a kerékpárforgalom céljára. Ez gépkocsival csak célforgalomban és 20 km/h sebességgel lenne használható, de a jelzőtáblák korlátozásait a partnerségi egyeztetésen jelzettek szerint gyakran nem tartják be, illetve a táblákat rendszeresen ellopják, így a gépjárműforgalom megnövekedett és sebessége is gyakran jelentősen meghaladja az engedélyezettet, akadályozva a biztonságos és nyugodt kerékpározást.

A 50. ábra térképe bemutatja Mór úthálózatát és annak **kerékpározhatóságát**. Ezen láthatók a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények zöld színnel, mint elsődlegesen kerékpározható szakaszok.

Ezen kívül azonban a térkép feltárja az **úthálózat forgalmával és forgalomszabályozásával kerékpározhatóvá váló másodlagos hálózatát is**. Az ábrán piros szaggatott vonallal jelölt szakaszokon nagy, 4000 ej/nap feletti forgalom bonyolódik, így ezek nem kedveznek a kerékpározásnak. A

- 81. sz. főút mellett
- a Velegi út – Deák Ferenc utca – Bajcsy-Zsilinszky út – Széchenyi utca – Árki út vonalon,
- a Dózsa György utcán,
- a Wesselényi utca – Mónus Illés utca – Nemes utca – Ipar utca vonalon, valamint
- a Kossuth Lajos utcán

tapasztalható **nagy forgalom**. A Deák Ferenc utcában kialakított **kerékpársáv** valamelyest ellensúlyozza a nagy forgalmat, azonban ahol nincsen kerékpáros infrastruktúra kialakítva, ott nem minden kerékpáros vállalja be

ezeken a szakaszokon a közlekedést – a tapasztalatok is azt mutatják, hogy itt sokan, főként gyerekek és bizonytalanabb idősek a járdát választják.

A 81. sz. főúton és az országos közutak külterületi szakaszain a nagy forgalom mellett nagy sebesség is megjelenik, így az narancssárga jelölést is kapott.

Móron a kerékpározást akadályozó tényezők közül kiemelendő a **hálózat folytonosságának hiánya**. A meglévő kerékpárforgalmi létesítményeket nem köti össze dedikált infrastruktúra, csak a másodlagosan kerékpározható hálózat áll a kerékpározók rendelkezésére. **Kiemelten problémás szakasz a Deák Ferenc utcai felüljáró a 81. sz. főút felett.**

A térségi hálózat legfontosabb folytonossági hiánya a Mór-Pusztavám szakasz. A szintén a 25. sz. kerékpárútvonal részét képező **Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó – Kincsesbánya – Iszkaszentgyörgy – Székesfehérvár kapcsolat** javarészt kerékpározható, de **Bodajk Mór felőli bejáratánál, a kerékpározható mezőgazdasági út csatlakozásától** rossz a burkolat minősége, és beláthatatlan az útcsatlakozás. **A Bodajk-Fehérvárcsurgó szakasz forgalmas közúton vezet;** a Fehérvárcsurgó-Kincsesbánya-Iszkaszentgyörgy szakasz is közúton, igaz, itt alacsonyabb a forgalom. Mór és Székesfehérvár között egy másik, egyelőre csak csírájában létező kapcsolati irány is kirajzolódik: ez a **Mór – (Csókakő –) Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes** – Székesfehérvár útvonal. Ebből Sárkeresztes és a Székesfehérvár közigazgatási határa közötti szakasz a közelmúltban elkészült, de **a megyeszékhelyre való biztonságos bekötése hiányzik**.

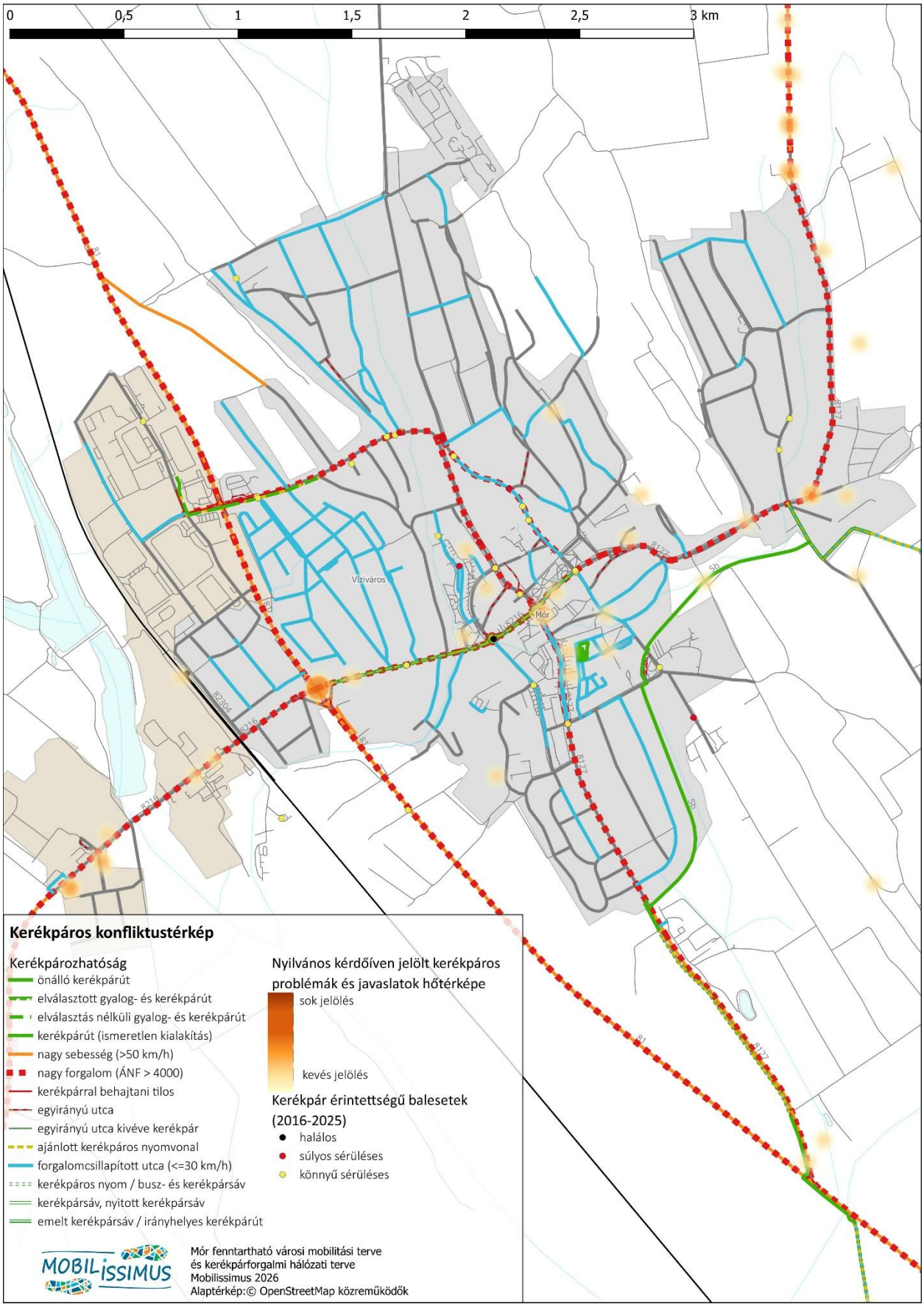
A főbb csomópontok kerékpározhatósága korlátozott, sokan inkább leszállnak és gyalog kelnek át

A város kerékpározhatóságát nem csak a vonali forgalomszabályozás és a kialakított kerékpáros létesítmények határozzák meg, hanem a csomópontok kerékpározhatósága is éppúgy fontos tényező. **A belvárosi csomópontokban** (körforgalmakban ill. Szent István tér és a Táncsics Mihály utca kereszteződésében) **megszűnik a kerékpársáv**, a tapasztalatok alapján a kevésbé magabiztos kerékpárosok inkább a gyalogátkelőt használják a kerékpárosok, és KRESZ-nek megfelelően tolják a járművet, ami menetidőnövekedéshez, és a kerékpáros mód megszakításához vezet. A 81. sz. főutat keresztező **Nemes utca és Ipar utca mentén gyalog- és kerékpárút van kialakítva, ez azonban a csomópontban megszakad**, kerékpáros átvezetések nincsenek. **A 81. sz. főutat külterületen, középszigettel ellátott kerékpárút-átvezetéssel keresztezi** a Mór-Bodajk kerékpárút. Ez a főút forgalma és a külterületi jelleg miatt a főúton előírt sebességkorlátozás ellenére sem tekinthető biztonságos és komfortos kialakításnak.

A **nehézgépjármű-forgalom és a kerékpáros forgalom** az ipari park területén belül többször találkozik.

Megosztott mikromobilitás

Jelenleg nem üzemel sem közbringa rendszer, sem más megosztott mikromobilitási rendszer Móron. Alapvetően konszenzusos vélemény a városban, hogy ilyen szolgáltatást rentábilis módon nem is lehetne üzemeltetni Móron kereslet hiányában.



50. ábra: Mór úthálózatának kerékpározhatósága

Kerékpárparkolás

Néhány helyen már megjelentek korszerű, biztonságos kerékpárparkolók, de sok célpontnál hiányoznak

A városban és a vonzáskörzet településein számos forgalomvonzó létesítménynél (iskolák, hivatalok, üzletek stb.) **találhatók kerékpárparkolók,** melyek kihasználtsága nem zsúfolt, ugyanakkor folyamatos. **Néhány helyen már megjelentek korszerű, biztonságos kerékpárparkolók, de sok célpontnál találhatók elavult**, csak a kerék rögzítésére alkalmas **kerékpárparkolók, vagy hiányoznak teljesen**.



51. ábra: Elavult, csak a kerék megtámasztására alkalmas kerékpártámasz a Radnóti Miklós Általános Iskola udvarán és egy modernebb kialakítású egység egy áruház mellett

Kerékpárosbarát szolgáltatások

A szabadidős, ill. turisztikai célú kerékpározást segíti **az autóbusz-állomáson elérhető kerékpárkölcsönzési lehetőség.** Itt előzetes kerékpárfoglalás és kaució fizetés szükséges és ugyanitt lehet visszaadni a használat után a kerékpárt. **A szolgáltatás elsősorban a turisták számára lehet vonzó,** akik aktív módon, kerékpárral szeretnék felfedezni a várost, kevésbé pedig a mindennapi közlekedés alternatívájaként funkcionál.



52. ábra: Kerékpárkölcsönző

A kerékpárral történő munkába járás aktívabb támogatása időről időre napirendre kerül a város foglalkoztatóinál, ennek infrastrukturális akadálya többnyire nem lenne, illetve sok helyen jelenleg is adott. **Van foglalkoztató, aki e-bike-ot biztosít a munkavállalóinak** a cég létesítményei közötti közlekedéshez.

Gyalogoshálózat

A gyalogos felületek a belvárosban általánosságban összefüggőek és jó állapotúak

A viszonylag kis távolságok miatt a város életében, különösen a városközpontban a gyaloglás fontos szerepet játszik. **A gyalogos felületek a belvárosban általánosságban összefüggőek és jó állapotúak**, egységes térkőburkolattal vannak ellátva. **Sétáló övezetnek a városi piacnál kialakított rendezvénytér tekinthető.**



53. ábra: A városi piacnál kialakított rendezvénytér

A lakó- és intézményi területeken a járdahálózat jellemzően kiépült

A lakó- és intézményi területeken a járdahálózat jellemzően kiépült.

A városban ugyanakkor előfordul olyan, forgalmas gyalogos-útvonal a Deák Ferenc utca 81-es sz. főút feletti felüljáróján, ahol a gyalogosok az útpadkára, rosszabb esetben a forgalmi sáv szélre kényszerülnek járda hiányában.

A városban számos gyalogátkelőt alakítottak ki, többet védett kialakítással

A városban számos gyalogátkelőt alakítottak ki, és rendszeresen kerül sor újabbak kijelölésére. **Több gyalogátkelő védett (szintben kiemelt, vagy okoszebraként jelzőrendszerrel ellátott) kialakítású**.

A növekvő gépjárműforgalom miatt azonban továbbra is rendszeresen felmerül az igény a gyalogosbiztonság biztostására. Az online kérdőív szabadszavas válaszaiból is az derül ki, hogy nem megfelelő a gyalogos infrastruktúra: **hiányolják a járdákat, az átkelőhelyeket. Főként a gyáraknál, ipari parknál okoz ez problémát. Nagyon hiányzik a gyalogátkelő például a Velegi útról, a vasúti átjáró közeléből, illetve az Ipari parkból számos helyről, ahol a gyárakba tartó munkavállalók részéről igény lenne erre.**



54. ábra: Hiányzó járda a Deák Ferenc utca 81-es sz. főút feletti felüljáróján

3.3.3.5 Teherszállítás

Az ipari park kedvező elhelyezkedése miatt a teherforgalom nem terheli túl a lakott területeket, de teljesen el sem kerüli azt

Mór vasútállomás alkalmas a rendszeres teherforgalom és rakodási tevékenység lebonyolítására.

A legjelentősebb gazdasági terület **az ipari park**, mely a városon kívül található. Ennek **kedvező adottsága, hogy teherforgalmi megközelítése a lakott területek érintése nélkül megoldható. Iparvágány-kapcsolata ugyanakkor nincsen,** jóllehet közvetlenül a vasútvonal mellett helyezkedik el.



55. ábra: Kamion keresztezi a vasútvonalat a Velegi úti átjárón, Mór állomás mellett

3.3.4 HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK

A horizontális szempontok közül azokat tárgyaljuk ebben a fejezetben, amelyek az előző fejezetben nem szerepelnek. Egyes kérdéseket (pl. forgalomszabályozás) ott érintettünk, azokat itt nem ismételjük meg.

3.3.4.1 Fenntarthatóság

A környezet szempontjából a növekvő gépjárműforgalom okoz problémákat, elsősorban a város főúthálózatán

A környezeti fenntarthatóság szempontjából **a növekvő gépjárműforgalom okoz problémákat, elsősorban a város főúthálózatán**: a zaj- és légszennyezés mind az ott élőket, mind a belvárosban intenzíven megjelenő közterülethasználókat negatívan érinti. **A területhasználat szempontjából a gépjárművek parkolása okoz növekvő nyomást,** főként az intézményekkel ellátott belvárosi területen (lásd a vonatkozó fejezetben).

Az akadálymentesítés jelentős kihívást jelent

Az akadálymentesítés a legtöbb hazai városhoz hasonlóan folyamatosan ledolgozandó hátralékot jelent. A gyalogátkelőknél a járdaszegélyek általában süllyesztettek, az újabb kialakításúaknál a taktilis burkolati jelek alkalmazása is gyakorlat. A szintkülönbségek miatt szükségessé vált lépcsők mellett általában rámpát is kialakítottak.



56. ábra: Lépcső és rámpa a Wekerle Sándor utcában

A közösségi közlekedés hozzáférhetőségét nem a megfizethetőség, hanem a menetrendi kínálat korlátozza

A közösségi közlekedési szolgáltatásokat illetően a megfizethetőség kevésbé jelent akadályt (a MÁK kártyának és a közelmúltban bevezetett új tarifarendszernek – 14 év alatt díjmentes, afölött ország- vagy vármegyebérlettel kedvező árú utazás – köszönhetően). A problémát inkább az jelenti, hogy **saját gépjármű híján nagyobb távolságokon csak a közösségi közlekedés jön szóba**, ennek korlátaival (lásd 3.3.3.2. fejezet).

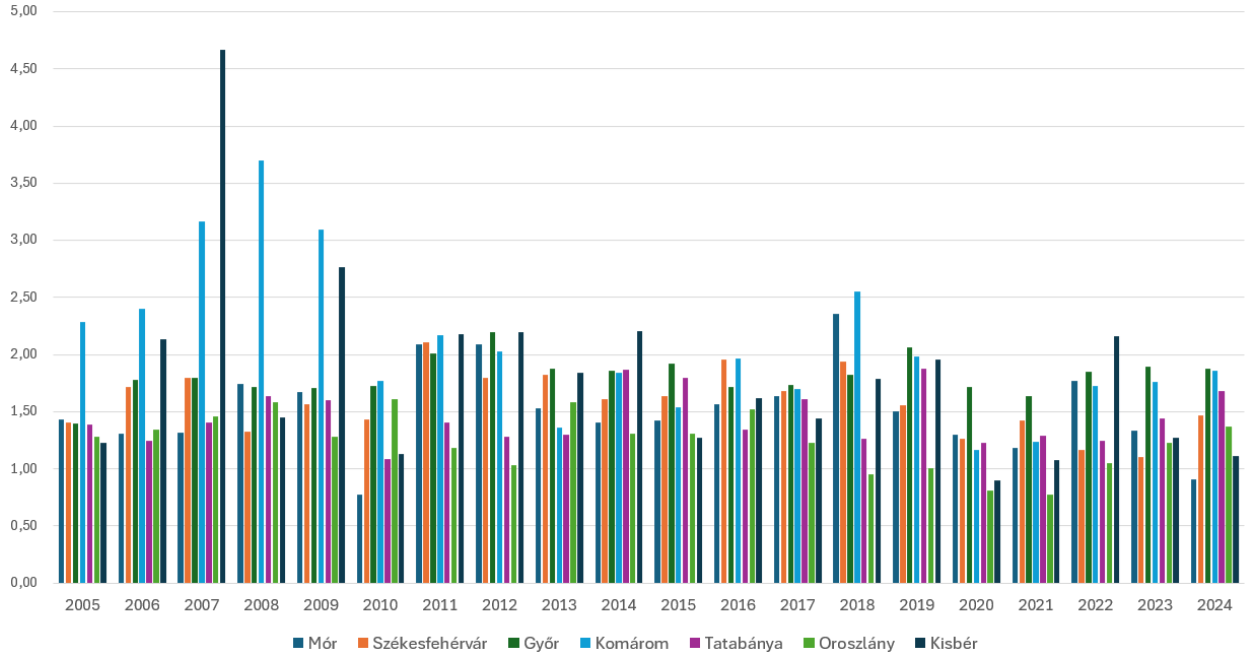
A pénzügyi fenntarthatóság kérdése települési szinten elsősorban a helyi közutak, kerékpárutak, járdák, közterületek fenntartása, valamint a helyi közösségi közlekedés finanszírozása terén merül fel. A helyközi közösségi közlekedést illetően az utasok és a munkáltatók szempontjából **nagyvonalú új tarifarendszer miatt a szolgáltatóknál jelentkező bevételkiesés megrendelői kompenzációja vet fel fenntarthatósági kérdéseket.**

3.3.4.2 Közlekedésbiztonság

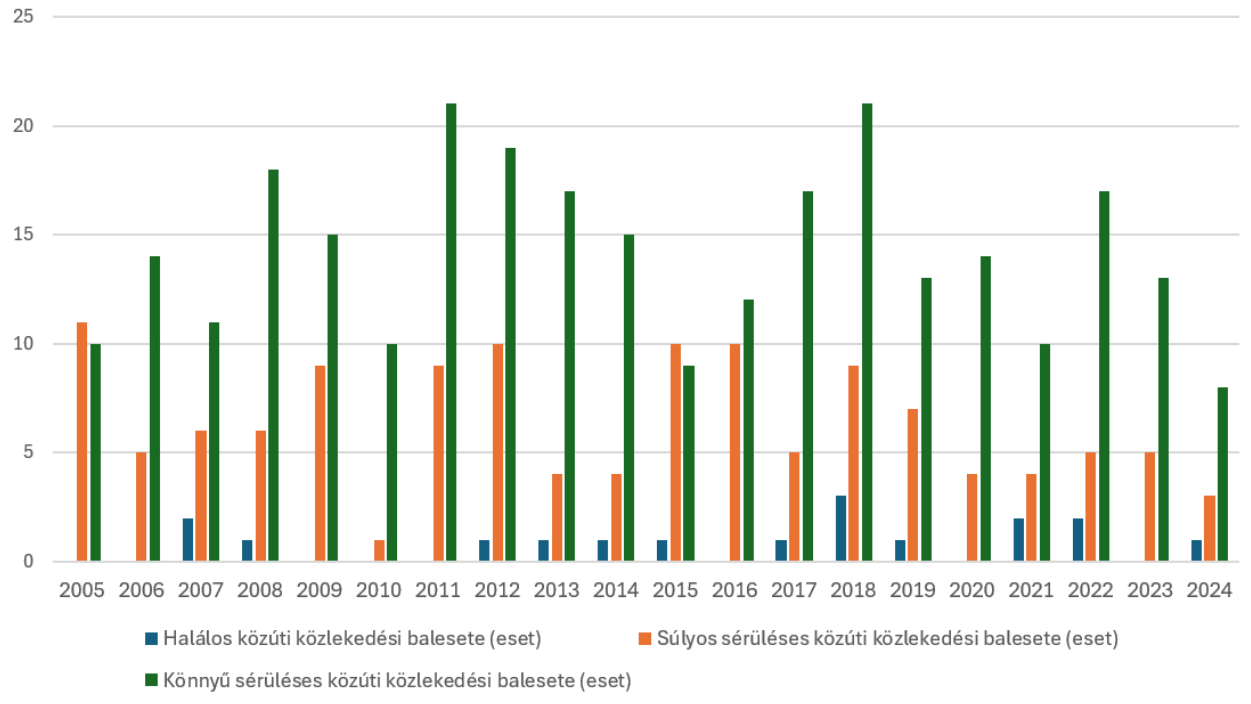
A térség jelentősebb, méretben és funkcióban összehasonlítási alapot adó településeivel összevetve **egy-egy kiugró évtől eltekintve Mór átlagos baleseti mutatókkal rendelkezik.**

Az 1000 főre vetített személysérüléses balesetek száma 2018-ban megugrott (1,6-ról 2,3-ra), de azóta, illetve döntően ezt megelőzően is érvényes állítás,

hogy csökkenő trendet mutatnak az adatok. Az utóbbi 20 év adatai alapján ezen balesetek száma többnyire átlagos volt a városban a térséggel összehasonlítva.



57. ábra: A személyi sérüléssel járó közúti balesetek száma a térség településein 1000 főre vetítve
(KSH Tájékoztatási Adatbázis)

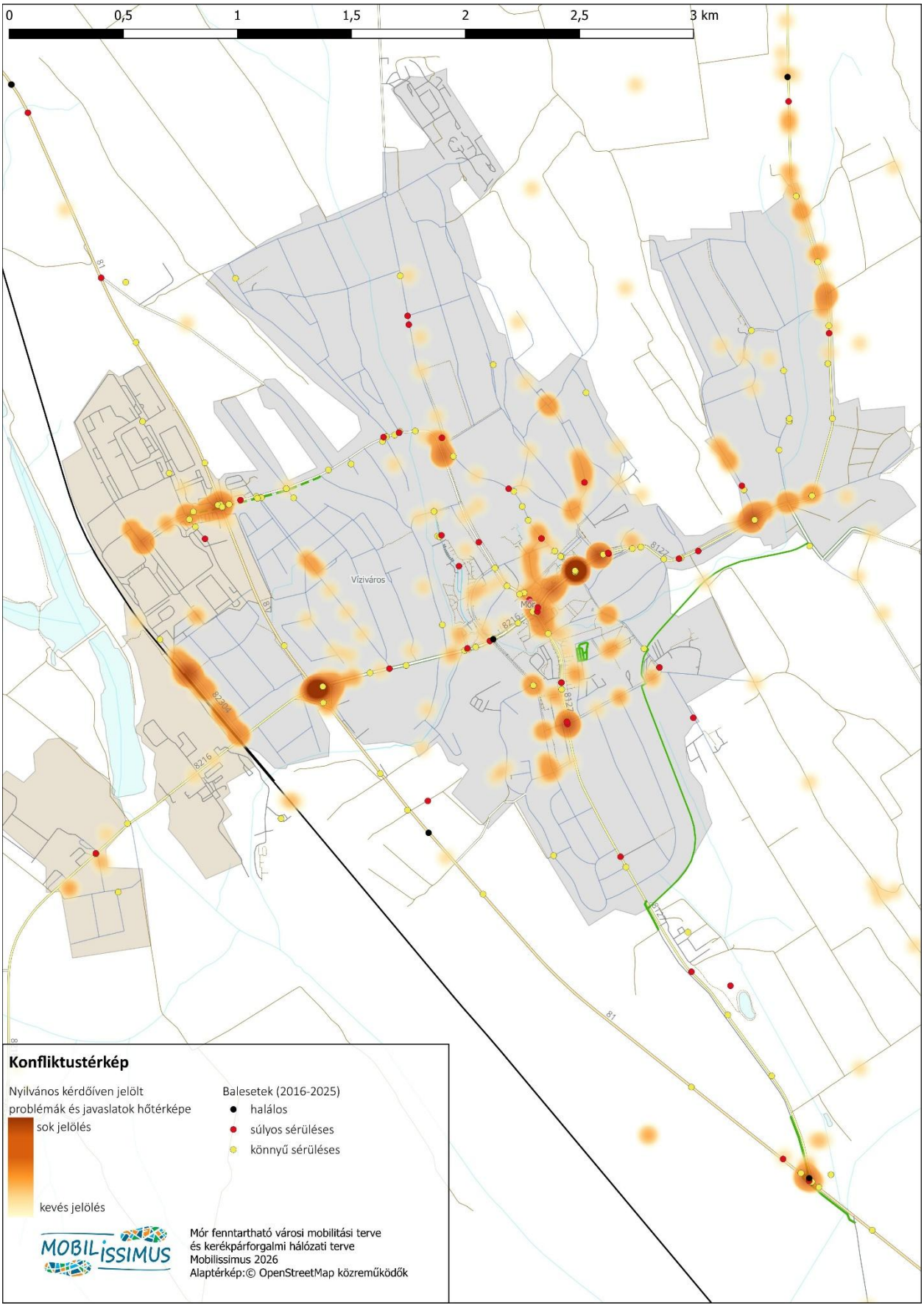


58. ábra: Személyi sérüléssel járó balesetek száma Móron a baleset kimenetele szerint
(KSH Tájékoztatási Adatbázis)

Összehasonlítási alapot adó városokhoz mérten átlagosak a baleseti mutatók

Az összehasonlítási alapot adó városokhoz mérten átlagosak a baleseti mutatók. Az online kérdőív szabadszavas részeiben azonban **a közlekedési kultúra és a biztonságérzet hiánya sokszor előkerült** – ez mind a kerékpárosokra, mind az autósokra utalt, sőt, az elektromos rollerezők is

többször előkerültek például: Az „elektromos rollerekkel való közlekedés szabályozása” igényével.



59. ábra: Konfliktustérkép

A közlekedési balesetek statisztikai jellegű események. A két tényező, ami alapvetően meghatározza őket a forgalom nagysága (minél nagyobb a forgalom, annál nagyobb valószínűséggel lesznek ott balesetek is) **és a kifejtett sebesség, amely a balesetek súlyosságát határozza meg.** Ezeken túl **egy-egy helyszínen a lokális forgalomösszetétel, a csomópont vagy az útszakasz egyedi jellemzői** (elsőbbségi viszonyok, beláthatóság, egyértelműség, útminőség stb.) befolyásolják alapvetően a biztonságot.

A személyi sérüléses balesetek túlnyomó többsége a főhálózaton történt

A személyi sérüléses balesetek túlnyomó többsége a főhálózaton (az országos közutakon és azok csomópontjaiban) történt. A városban **baleseti gócpontok nem található**, a 81-es sz. főút számít ilyen szempontból érintettebnek az átlagnál, de az sem specifikus szakaszon.

A lakossági kérdőív alapján felrajzolt konfliktustérkép és baleseti ponttérkép alapján leolvasható főbb konfliktushelyszínek:

- Deák Ferenc utca – Kodály Zoltán utca – Vértes utca csomópont (de a balesetek többsége a körforgalom átadása előtt, 2016-2017-ben történt)
- Kossuth Lajos utca – Táncsics Mihály utca – Bajcsy-Zsilinszky utca kereszteződés (kiemelten sok lakossági észrevétel és néhány könnyű sérültes baleset)
- Szent István téri csomópont (a balesetek többsége 2016-2017-ben történt)
- 81-es sz. főút – Dózsa György út kereszteződése (sok lakossági észrevétel, a balesetek a kerékpárút-átvezetés átadása előtt, 2023-ig történtek)
- 81-es sz. főút – Ipar utca csomópont
- Széchenyi utca – Hunyadi utca kereszteződése
- Gyár utca (vasútállomás; sok lakossági észrevétel, elsősorban a burkolatállapotra)

3.3.4.3 Szolgáltatások összekapcsolása

Mórt és térségét is érintik az országos szintű integrációs folyamatok

A szolgáltatások integrációja terén az országos folyamatok Móron és környékén is meghatározóak. Ilyen **a vasúti és autóbuszos szolgáltatások szolgáltatói integrációja, ami többek között a 2023-ban bevezetett új tarifarendszerben is megjelenik:** az ország- és vármegyebérletek kétségtelen előnye, hogy mind a vonaton, mind az autóbuszon való utazást lehetővé teszik, bővítve a mindkét ágazat által valamilyen szinten kiszolgált településeken élők lehetőségeit. Az integráció ugyanakkor nem teljeskörű, ugyanis a helyi autóbuszok külön díjszabás szerint közlekednek, a MÁV-Volán csoport díjtermékei nem érvényesek rájuk, ahogy a MÁV és Volán járatokon sem a helyi járatos díjtermékek.

2015-ben készült el a modern, multifunkciós autóbusz-állomás

Móron **2015-ben készült el a felújított autóbusz-állomás**. Ez a csomópont vált – a városközpont (Vértes Áruház) mellett – a helyközi és helyi autóbuszok közötti egyik legfontosabb átszállópontjává, mivel egyrészt minden helyi autóbuszjárat érinti a buszállomást, másrészt nagy befogadóképességű parkoló is rendelkezésre áll mellette. A vasútállomás közösségi közlekedéssel Mór legtöbb városrészből közvetlenül megközelíthető, a helyi autóbuszjáratok mindkét irányból érintik azt.

A helyközi járatok nem érintik a vasútállomást, néhány járat halad el mellette a Velegi úton / Deák Ferenc utcában. A vasútállomáshoz mindkét irányból betérnek a helyi járatos autóbuszok, összeköttetési alternatívát teremtve a belvárossal.

A buszállomástól északra, annak közvetlen szomszédságában található körülbelül 160 férőhelyes P+R parkoló, valamint az állomás területén 30 támaszos korszerű, fedett B+R kerékpárparkoló is.

A vasútállomás egyetlen komoly hiányossága a kerékpártárolás megoldatlansága, amire látványos igény mutatkozik az utasok körében. Jó példa a Bodajk vasútállomáson a közelmúltban kialakított 10 férőhelyes B+R kerékpárparkoló.



60. ábra: B+R parkoló Mór autóbusz-állomáson (bal), illetve annak érzékelhető hiánya a vasútállomáson (jobb)

A kerékpárszállítás vasúton korlátozott számban megoldható, autóbuszon a térségben nincsen rá lehetőség.

A vasúti, illetve a helyközi autóbusz-járatok **menetrendi információi megtalálhatók az utazástervező alkalmazásokban** (pl. utas.hu, Google Maps), azonban a helyi autóbuszok menetrendje, valamint azok a megállóhelyek, amiket csak a helyi autóbuszok használnak, nem szereplenek ezekben az alkalmazásokban.

3.3.4.4 Közlekedésszervezés, intézményi kérdések

A közlekedés terén állami és helyi önkormányzati feladatok válnak el

Az országos közutak és a helyközi közösségi közlekedés fenntartása állami hatáskör. A térség kerékpárútjai közül egy sem került a Magyar Közút kezelésébe.

A közösségi közlekedés szolgáltatója (mind a vasút, mind a helyközi autóbusz esetén) a MÁV Személyszállítási Zrt. (2025. január 1-jétől a vasút esetében a MÁV-START Zrt., autóbusz esetében Vértes Volán, KNYKK Középnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt., majd 2019 októberétől az országosan egyesült Volánbusz Zrt. jogutódja.) A helyi autóbuszhálózaton az M-BUSSAL Kft. járművei közlekednek, önkormányzati megbízásból.

A közlekedéssel kapcsolatos helyi feladatokat – így a helyi közutak, kerékpárutak, járdák üzemeltetését – **a települési önkormányzatok látják el. A helyi közösségi közlekedés megrendelője a Mór Városi Önkormányzat**, az

ezzel kapcsolatos feladatokat a Polgármesteri Hivatal Városfejlesztési és -üzemeltetési Irodája látja el.

Az adatgyűjtési kezdeményezések helyi lefedettsége nem elegendő

Adatgyűjtés terén rendszerszinten csak országos kezdeményezések működnek (pl. országos közúti forgalomszámlálások), **melyek azonban a térséget csak érintőlegesen érik el, a folyamatok monitorozásához nem biztosítanak kellő térbeli és időbeli lefedettséget**. A közúti forgalmat érintően például a 81-es sz. főút több szakaszán történik évente huzamosabb ideig adatgyűjtés, a város belterületén és szűkebb környezetében ezen túl csak korábbi évek számlálási adatait szorozzák fel.

Jelen projektben néhány csomópontban végeztünk csúcsórai forgalomszámlálásokat. **Átfogó városi forgalomszámlálás az elmúlt években nem készült.**

3.3.4.5 Szemléletformálás, oktatás, képzés

Szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek csak esetileg valósulnak meg

Móron **szemléletformálási, oktatási, képzési tevékenységek tervszerűen elsősorban a rendőrség gondozásában, ezeken felül pedig esetileg más formákban is megvalósulnak.**

A **TOP_PLUSZ program** keretében tervezett rendezvények között szerepelnek kerékpáros napok, ügyességi programok, valamint közlekedésbiztonsági foglalkozások, amelyek célja a kerékpáros kultúra fejlesztése, a biztonságos közlekedési magatartás erősítése és az aktív mobilitási formák népszerűsítése. [48]

A városban futó fenntartható települési közlekedésfejlesztési projektek nem kizárólag infrastruktúra-fejlesztési elemekre fókuszálnak, hanem a **közlekedési módváltás ösztönzésére**, a kerékpárosbarát szemlélet erősítésére, valamint a közlekedésbiztonság javítására is. A fejlesztések célja, hogy a városon belüli rövid távú utazások esetében növekedjen a gyalogos és kerékpáros közlekedés aránya, miközben mérséklődik a belvárosi gépjárműforgalom és annak környezeti terhelése. [49]

A szemléletformáló tevékenységek szempontjából kiemelten fontos célcsoportot jelentenek az **oktatási intézmények tanulói.** Az országos gyakorlatokhoz hasonlóan Móron is releváns eszköz lehet az iskolai közlekedésbiztonsági oktatás, a kerékpáros **KRESZ-programok, ügyességi versenyek, és aktív mobilitási kampányok szervezése,** amelyek hosszabb távon hozzájárulhatnak a fenntartható közlekedési módok elfogadottságának növeléséhez és a biztonságosabb közlekedési kultúra kialakulásához. [50] **A rendőrség ebben jelenleg is aktív szerepet vállal Móron,** rendszeresen tartanak célzott, szemléletformáló / közlekedésbiztonsági oktatást, foglalkozást a helyi diákoknak.

[48] https://mor2020.hu/top_plusz-3-2-1-23-mr1-2025-00001/?utm_source=chatgpt.com
[49] https://www.palyazat.gov.hu/eredmenyek/tamogatott-projektek/546270201?utm_source=chatgpt.com
[50] https://app.minap.hu/sport/2019/06/04/szemleletformalo-kerekparos-program-petofiben?utm_source=chatgpt.com

A városban található KRESZ-park, ami kiemelt szerepet kap a gyerekek szemléletformáló oktatásában.



61. ábra: Móri KRESZ-park (fotó: Móri Radnóti Miklós Általános Iskola)

3.4 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA, ÉRTÉKELÉSE

3.4.1 SWOT ELEMZÉS

Közösségi közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
• Közösségi közlekedési forgalom a vonzáskörzetből, vasúton és autóbusszal, elsősorban a tanulók körében • Korszerű, multifunkciós autóbusz-állomás • Versenyképes vasúti kapcsolat Székesfehérvár irányába, közvetve Budapestre, illetve Komárom irányába • Önálló, jó lefedettségű helyi autóbusz-hálózat • P+R és B+R parkolók az autóbusz-állomáson • Részben integrált helyközi tarifarendszer • A helyközi menetrendi információk megtalálhatók az utazástervező alkalmazásokban • Önálló közösségi oldal a helyi közlekedésnek	• Helyenként nem megfelelő kialakítású autóbusz-megállók • Autóbusz-állomást kihagyó Volán-járatok • Csúcsidőszaki menetrendszerűségi és kapacitás-problémák • Egyes térségi települések elégtelen kiszolgálása • Menetrendi kínálat korlátai a helyi járat esetében • Elöregedett vasúti járműpark • Részben elavult helyközi és helyi autóbusz-állomány • P+R és B+R parkolók hiánya Mór vasútállomáson • Nehézkes helyi jegyvásárlás, kevés helyszínen • Helyi-helyközi integráció hiánya

LEHETŐSÉGEK	VESZÉLYEK
• Közösségi közlekedést fókuszba helyező országos közlekedéspolitika	• Pénzügyi fenntarthatóság kérdései

Közúti közlekedés SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
• 81-es sz. főút döntően elkerüli a lakóterületeket • Közelmúltban kialakított körforgalmú csomópontok • Általában jó állapotú, burkolt közúthálózat • Több lakóterületen övezeti jellegű sebességkorlátozás • Jó gyakorlatok sebességcsillapításra • „Iskolautca” a Petőfi iskolánál • Parkolóház a belvárosban	• Személygépkocsi-használat dominanciája • Parkolási nehézségek és konfliktusok a belvárosi területen • Iskolakezdéskor tumultus az oktatási intézmények környékén • Gyorsforgalmi úti kapcsolat hiánya • Nagy forgalmi terhelés, különösen a 81-es sz. főúton • Átmenő nehézgépjármű-forgalom a belvárosban Pusztavám felé • Egyes csomópontok nem hatékony kialakítása • Gyár utca leromlott állapota • Helyenként következetlen, hiányos forgalomtechnikai jelzésrendszer • Behajtási és sebességkorlátozások elégtelen betartatása
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
• Folyamatban lévő gyorsforgalmiút-fejlesztési projekt	• A motorizáció és gépjárműforgalom további növekedése

Aktív és mikromobilitás SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	GYENGESÉGEK
• Kerékpározás, mint közlekedési mód jelen van • Egyes meglévő kerékpárforgalmi főhálózati elemek (pl. Mór-Bodajk kerékpárút) • Vasúti kerékpárszállítás lehetősége • Kerékpárkölcsönzési lehetőség • Összefüggő gyalogos felületek a belvárosban • A lakó- és intézményi területeken a járdahálózat jellemzően kiépült • Akadálymentesítés folyamatosan halad	• Elektromos mikromobilitási eszközök szabályozatlansága és ebből eredő konfliktusok, balesetek • Nem összefüggő kerékpárforgalmi főhálózat • A települési fő- és gyűjtőutakon sok esetben nem biztosítottak a biztonságos kerékpározás lehetőségei • Hiányos térségi kerékpáros kapcsolatok (pl. Pusztavám felé) • Csomópontok kerékpározhatósága korlátozott • Sok helyen nem megfelelő, csak a kerék rögzítését lehetővé tevő kerékpárparkoló

	• Hiányzó gyalogos és kerékpáros átvezetés a Deák Ferenc utcai felüljárón • Járdahálózat hiányosságai egyes városrészekben • Hiányzó gyalogátkelők • Szemléletformáló tevékenységek csak esetileg
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
• Elektromos rásegítéses kerékpárok várható elterjedése • Bor- és aktív turisztikai potenciál • Horizont kalandtúra-útvonal és más szabadidős célú hálózatok • Gyalogos közlekedésre alkalmas városszerkezet, kis távolságok	• Egyes városrészek gyalogláshoz, kerékpározáshoz kedvezőtlen domborzati adottságai • Nagy gépjárműforgalom miatt nehezebb gyalogos, kerékpáros közlekedés • Az aktív közlekedési módok térvesztése az erősödő motorizáció nyomán

Teherszállítás SWOT elemzése

ERŐSSÉGEK	**GYENGESÉGEK**
• Meglévő vasúti teherforgalom, rendszeres „tolatós” kiszolgálás • Ipari park kedvező elhelyezkedése miatt forgalma nem terheli túlzottan Mór belterületét	• Iparvágányi kapcsolat hiánya az Ipari park és az 5-ös sz. vasútvonal között
LEHETŐSÉGEK	**VESZÉLYEK**
• Folyamatban lévő gyorsforgalmiút-fejlesztési projekt (M200)	• A közúti teherforgalom nagyobb arányú visszaterelődése a belvárosba

3.4.2 MOBILITÁSI HELYZETKÉP

A vasút Budapest irányába versenyképes, Komárom irányába alacsony szolgáltatási szintű. A helyközi autóbuszok a vonzáskörzetet kiszolgálják. A helyi hálózat a helyközivel kevéssé integrált

Az 5-ös sz. Székesfehérvár – Komárom **vasút**vonal menetidő tekintetében versenyképes kapcsolatot nyújt a megyeszékhely és átszállással relatíve Budapest irányába is, a járműállomány azonban elöregedett, állapota leromlott, így alacsony szolgáltatási szintet tesz lehetővé, a menetrendi kínálat pedig nem tudja felvenni a sokkal gyakrabban közlekedő autóbuszokkal. A város központi szerepéből adódóan fontos szerepet játszik a térség **autóbusz**-közlekedésében, azonban a közösségi közlekedés eszközei csak kis távolságokban versenyképesek az autós közlekedéssel szemben. Az autóbusz-járműállomány az országos átlagnak megfelelő. A helyi autóbusz-közlekedés a helyközivel kevéssé integrált. Az autóbusz-állomás korszerű, szolgáltatásokban gazdag, fontos átszállási csomópontot képezve, azonban sok Volán-járat elkerüli azt, így a benne rejlő potenciál nem kerül teljes mértékben kiaknázásra.

Mór gyorsforgalmi úti kapcsolattal nem rendelkezik. Meghatározó problémái (belváros terhelése, parkolási konfliktusok) a növekvő gépjárműszámra és -forgalomra vezethetők vissza

Mór **közúti** mobilitási helyzetképét a várost északnyugat-délkeleti irányban átszelő 81. számú főút dominanciája és leterheltsége határozza meg, melyből

a tranzit- és az ipari jelenlét miatt magas a nehézgépjárművek száma. A városon belüli legjelentősebb keresztirányú forgalmat a Velegi út – Deák Ferenc utca – Bajcsy-Zsilinszky út – Széchenyi utca tengely bonyolítja le, amely a Szent István téri városközponti csomópontnál a Dózsa György utcával kapcsolódik. A közelmúltban kialakított körforgalmú csomópontok megfelelően működnek, a Deák Ferenc utca 81. sz. főút feletti magasságkorlátos felüljárója ugyanakkor szűk keresztmetszet, emellett a Szent István tér – Bajcsy-Zsilinszky út – Táncsics Mihály utca csomópont is problémás. A Vízivárost és néhány lakótelepi lakó-pihenő övezetet leszámítva csak vonali sebességkorlátozások vannak. A forgalomtechnika esetenként következetlen; a behajtási és sebességkorlátozások betartatása nem maradéktalan. A díjmentes közterületi parkolás a belvárosban túlkeresletes, amit a növekvő motorizáció tovább fokoz.

A kerékpárforgalmi főhálózat jelentős hiányosságokkal küzd, a kerékpározás sok útvonalon nem biztonságos

Az autós dominancia és az infrastrukturális akadályok miatt a **kerékpáros közlekedés** részaránya mindössze 6% a mindennapi célú utazások során. Bár Mór rendelkezik már kiépített kerékpárforgalmi létesítményekkel – ilyenek a Csókakő és Bodajk felé vezető utak, a Deák Ferenc utcai kerékpársáv, vagy az iparterületi gyalog- és kerékpárutak –, a hálózat legnagyobb problémája a folytonosság és a biztonságos csomóponti átvezetések hiánya. A kerékpárosok számára a legkritikusabb pontokat a 81-es sz. főút keresztezései (kiemelten a Deák Ferenc utcai szűk felüljáró) és az ipari park körüli erős teherforgalom jelentik. A hiányosságok ellenére a lakossági igény jelentős mind a közlekedési célú, mind a szabadidős kerékpározás iránt, azonban a jelenlegi kialakítás és forgalom mellett a kevésbé rutinos kerékpárosok gyakran a járdákat és – leszállva – a gyalogátkelőket használják. A szabályozatlan **új mikromobilitási eszközök** körül ugyanakkor több a konfliktus

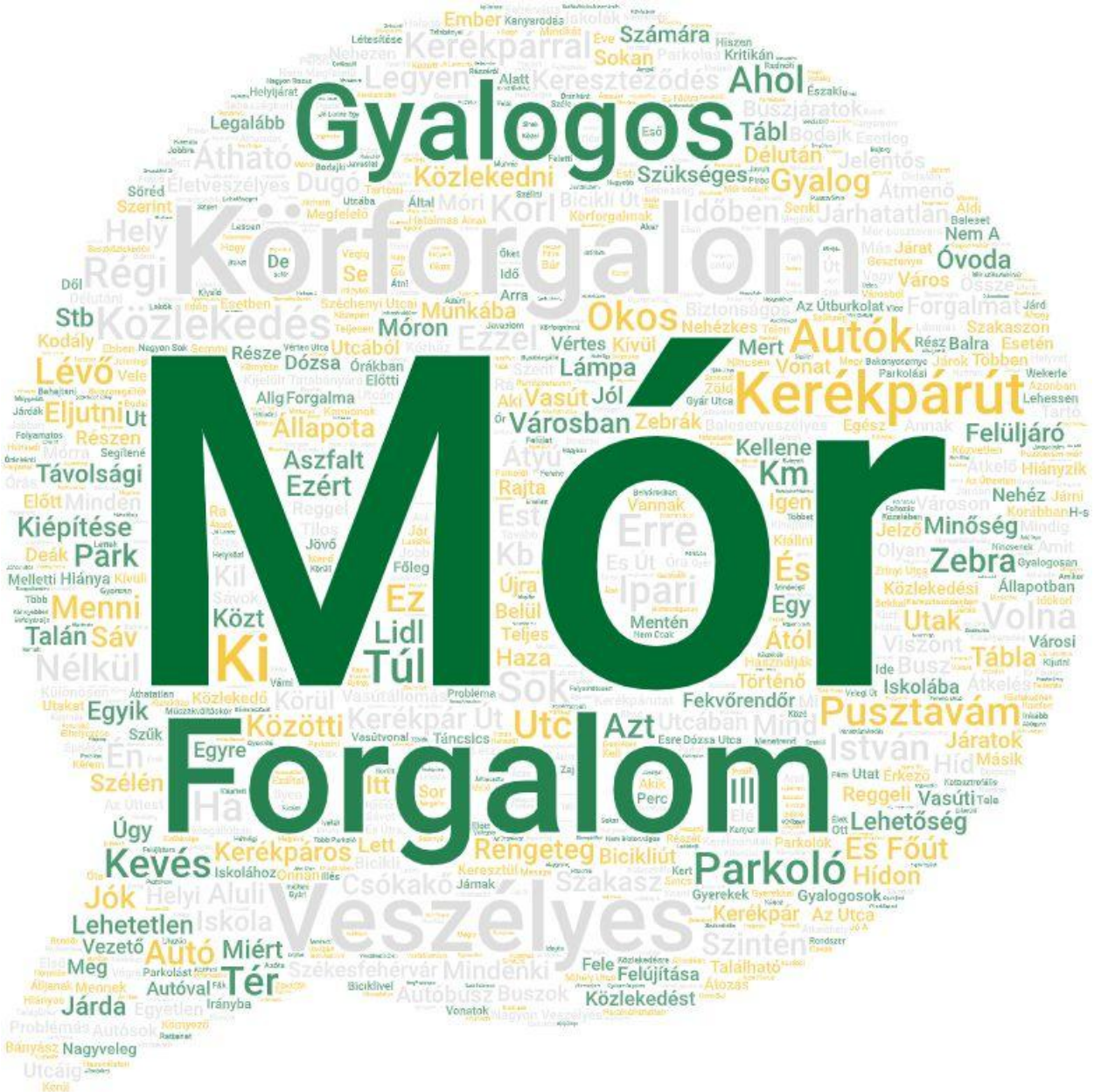
A gyaloglás fontos szerepet játszik, ennek ellenére a közúti közlekedéssel szemben alárendelt, a gyalogos rendszer nem alkot egységes egészet

A kerékpáros infrastruktúra töredezettsége közvetlenül kihat a **gyalogos közlekedésre** is, hiszen a kerékpárosok a veszélyesebbnek ítélt útszakaszokon és csomópontokban (pl. a Szent István téren) gyakran a gyalogosoknak szánt felületeket használják, ami konfliktusokhoz vezet a két közlekedési mód között. Ugyanakkor a gyaloglás a város második legnépszerűbb közlekedési formája, a lakosság 15%-a választja ezt a mindennapokban. A gyalogosok biztonságát a város több ponton sebességkorlátozott, forgalomcsillapított övezetekkel (pl. Víziváros), forgalomlassító küszöbökkel, valamint egyre több kiemelt gyalogátkelőhely kialakításával igyekszik növelni. Ennek ellenére a sűrűn beépített, történelmi városmagban és a kertvárosias utcákban a keskeny járdákat sokszor a zsúfoltság miatt szabálytalanul parkoló autók foglalják el, ami rontja a gyalogos haladás kényelmét és biztonságát

Az ipari park kedvező elhelyezkedése miatt a teherforgalom nem terheli a lakott területeket

Az ipari park kedvező elhelyezkedése miatt a **teherforgalom** nem terheli túl a lakott területeket. Szerepet játszik a vasúti teherszállítás is, az 5-ös sz. vasútvonalon rendszeres tehervonati forgalom van, Mór állomáson rendszeres rakodási tevékenységgel.

A lakosságot foglalkoztató közlekedési kérdéseket az alábbi szófelhő szemlélteti. **A konfliktustérképet** a korábbi fejezetben található 59. ábra szemlélteti.



62. ábra: A lakossági problémafeltáró kérdőívben leggyakrabban szereplő témák

4 CÉLRENDSZER

4.1 JÖVŐKÉP ÉS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI CÉLOK

Mór jövőképét és stratégiai céljait a 2024-ben kidolgozott FVS-ben határozta meg

Mór jövőképét, átfogó és stratégiai céljait 2024-ben kidolgozott Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában (FVS) határozta meg, mely *„az Európai Unió elvárásait figyelembe vevő dokumentum, és a 2021-27-es ciklus városfejlesztési forrásainak felhasználási feltétele, amelynek alapja a jelenleg érvényben levő Integrált Településfejlesztési Stratégiák (ITS), amelyekkel az összhang megteremtése szükséges. Az FVS teljes tervezéssel készül, és nem korlátozódik csupán a TOP Plusz forrásainak a felhasználására.”*.[51]

A jövőkép meghatározása a fenntartható városi mobilitási terv egyik sarokköve. Ebben fogalmazódik meg lényegre törően, hogy milyen városban szeretnénk élni, a település milyen irányba kíván fejlődni a jövőben. Ez az alapja a célrendszer meghatározásának: a céloknak a jövőkép elérését kell szolgálniuk. A dokumentum alapján Mór város jövőképe a következő:

„Mór a lakossága megtartásával továbbra is egy kellemes, élhető, 14-16 000 lakosú kisváros marad, mely őrzi és ápolja sajátos nemzetiségi hagyományait, fejlett ipari hátterére alapozva kedvező munkalehetőséget, stabil életkörülményeket kínál lakosai számára, melyet magas színvonalú közösségi szolgáltatásokkal kiegészítve megőrzi járási vezető szerepét.”

A SUMP az FVS átfogó és stratégiai céljait szolgálja

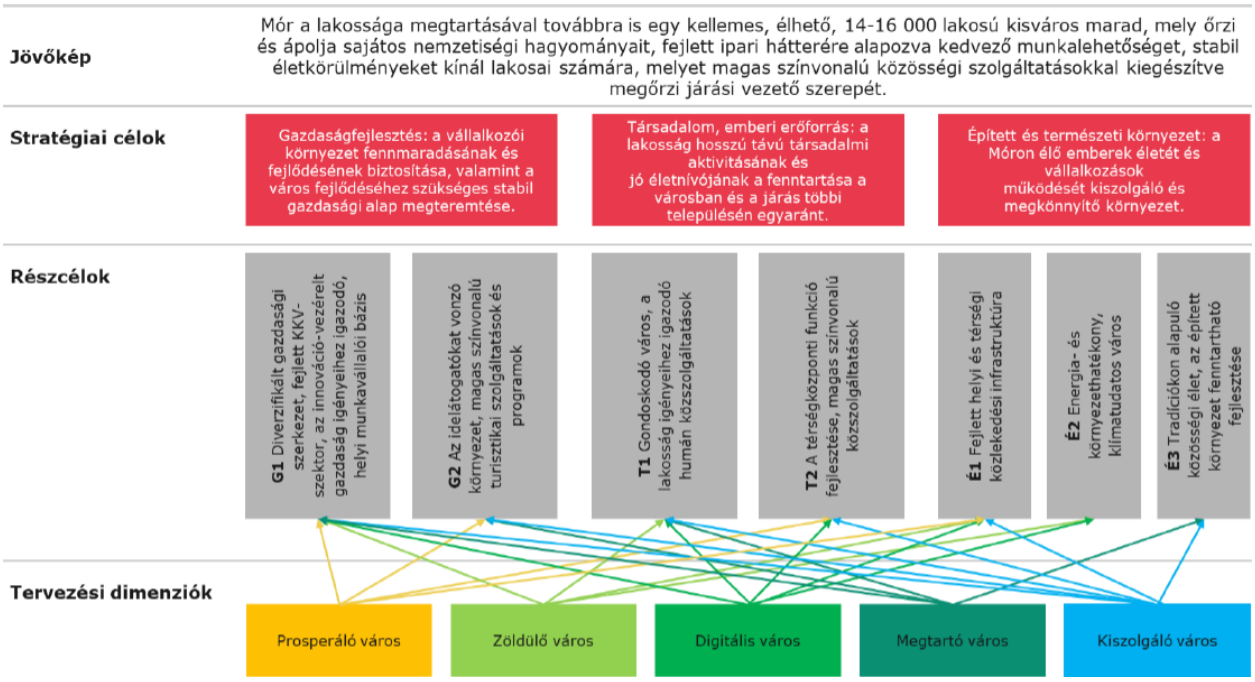
Mór **Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájában három stratégiai célt és azokon belül hét részcélt határoz meg,** amelyek a jövőkép eléréséhez járulnak hozzá. A három stratégiai cél kijelöli a város legfontosabb társadalmi, gazdasági, környezeti és műszaki kihívásokra adott válaszait, pozícionálja a várost és meghatározza a legfőbb hosszútávon megvalósítandó céljait. Az FVS stratégiai és részcéljai a következők:

- Gazdaságfejlesztés: a vállalkozói környezet fennmaradásának és fejlődésének biztosítása, valamint a város fejlődéséhez szükséges stabil gazdasági alap megteremtése:
  - Diverzifikált gazdasági szerkezet, fejlett KKV-szektor, az innováció-vezérelt gazdaság igényeihez igazodó, helyi munkavállalói bázis (G1).
  - Az idelátogatókat vonzó környezet, magas színvonalú turisztikai szolgáltatások és programok (G2).
- Társadalom, emberi erőforrás: a lakosság hosszú távú társadalmi aktivitásának és jó életnívójának a fenntartása a városban és a járás többi településén egyaránt:

[51] FVS Stratégiai Munkarész 11. old.

- Gondoskodó város, a lakosság igényeihez igazodó humán közszolgáltatások (T1).
- A térségközponti funkció fejlesztése, magas színvonalú közszolgáltatások (T2).

- Épített és természeti környezet: a Móron élő emberek életét és vállalkozások működését kiszolgáló és megkönnyítő környezet:
  - Fejlett helyi és térségi közlekedési infrastruktúra (É1).
  - Energia- és környezethatékony, klímatudatos város (É2).
  - Tradíciókon alapuló közösségi élet, az épített környezet fenntartható fejlesztése (É3).



63. ábra: Az FVS célrendszere

4.2 STRATÉGIAI CÉLOK

A SUMP három stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára

A város hosszú és középtávú irányvonalaihoz, terveihez igazodva és a móri közlekedési helyzet alapos megismerésének eredményeire alapozva a fenntartható városi közlekedési rendszer fejlesztése céljából **jelen terv három stratégiai célt fogalmaz meg a közlekedésfejlesztés számára.**



1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség



2. Kis távolságok városa



4. Hatékony fenntartás és fejlesztés

A stratégiai célokból látható, hogy a közlekedés nem önmagában való cél, hanem az emberek életminőségét meghatározó gazdasági, társadalmi, környezeti célokat szolgál.

Az első stratégiai cél – **Javuló távolsági és térségi elérhetőség** – a Móri-árkot, mint közlekedési folyosót érintő országos projektek Mór és térsége számára hasznos módon való megvalósítását, valamint a város saját vonzáskörzetéhez való kapcsolódásának erősítését célozza meg.

A cél az FVS következő stratégiai és részcéljaihoz illeszkedik:

- *Társadalom, emberi erőforrás*
  - *T2 A térségközponti funkció fejlesztése, magas színvonalú közszolgáltatások (Jó közszolgálat a társadalom jó szolgálata, a járás jó közérzete.)*
- *Épített és természeti környezet*
  - *É1 Fejlett helyi és térségi közlekedési infrastruktúra (Fontos ipari centrumokkal való korszerű közúti összeköttetés biztosítása.)*

A második cél – **Kis távolságok városa** – elsősorban a város életét megnehezítő, környezeti, egészségi és baleseti szempontból is károkat okozó gépjárműforgalom és parkolási nyomás kezelését, valamint az ennek alternatíváját jelentő fenntartható közlekedési módok fejlesztését szolgálja, így a belső elérhetőség úgy biztosítható, hogy egyben a város is élhetőbbé válik.

A cél az FVS következő stratégiai és részcéljaihoz illeszkedik:

- *Gazdaságfejlesztés*
  - *G2 Az idelátogatókat vonzó környezet, magas színvonalú turisztikai szolgáltatások és programok (Csábító turistacélpont legyen a város, vonzza az aktív turizmus képviselőit.)*
- *Épített és természeti környezet*

- *É1 Fejlett helyi és térségi közlekedési infrastruktúra (Helyi közlekedés és parkolás kulturált megoldása. Kerékpáros közlekedési infrastruktúra fejlesztése.)*
- *É2 Energia- és környezethatékony, klímatudatos város (Energiahatékony és klímatudatos város legyen. Alternatív energiák felhasználása és energiatakarékosság az egész járást hassa át.)*

A harmadik cél – **Hatékony fenntartás és fejlesztés** – a városfejlesztés- és -üzemeltetés digitalizációja révén a hatékony és megalapozott döntéshozatalt, valamint a meglévő infrastruktúra fenntartásának erősítését szolgálja.

A cél az FVS következő stratégiai és részcéljaihoz illeszkedik:

- *Épített és természeti környezet*
  - *É1 Fejlett helyi és térségi közlekedési infrastruktúra*
  - *É3 Tradíciókon alapuló közösségi élet, az épített környezet fenntartható fejlesztése (Építészet és városüzemeltetés harmóniája.)*

A három fő stratégiai cél az alábbi részcélokra bomlik:

1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség

- 1.1. A Móri-árok közlekedési folyosó Mór szolgálatában
- 1.2. "A mi városunk Mór" - térségközponti elérhetőség fejlesztése

2. Tehermentesülő városközpont és lakóterületek

- 2.1. Mérséklődő gépjárműterhelés, biztonságosabb közlekedés
- 2.2. Városi életet és turizmust szolgáló gyalogos- és kerékpáros hálózat
- 2.3. Hozzáférhetőbb és kényelmesebb közösségi közlekedés
- 2.4. Elfogadottabb, népszerűbb fenntartható mobilitás

4. Hatékony fenntartás és fejlesztés

- 4.1. Hatékony és megalapozott döntések
- 4.2. Jó állapotú infrastruktúra

5 ESZKÖZRENDSZER

„A Mobilitási terv, *mint operatív stratégia,* ***tartalmazza azon lényeges fejlesztési jellegű eszközök (intézkedések) indikatív listáját, amelyek a meghatározott célok eléréséhez szükségesek.*** *Az operatív jellege* ***nem jelenti ugyanakkor azt, hogy annak kidolgozottan és részletekbe menően, vagy akár teljeskörűen kellene tartalmaznia*** *a kitűzött céljai elérése érdekében alkalmazandó eszközöket.”*[52]

Az előzménytervek felülvizsgált, szükség szerint újragondolt projektjavaslatait a problémákra választ adó, a célokat szolgáló javaslatokkal egészítettük ki

A helyzetértékelés és a célrendszer figyelembevételével került sor az eszközök (intézkedések) meghatározására. **A stratégia megvalósításához – különböző módon és mértékben – hozzájáruló intézkedés- és projektjavaslatok összegyűjtése** a következő forrásokból történt:

- A térséget érintő országos projektek partneri adatszolgáltatások (ÉKM, KTM AMF, Magyar Közút) alapján.
- A város stratégiai dokumentumaiban (FVS, Gazdasági Program) meghatározott projektek közül az Önkormányzattal folytatott egyeztetések alapján még nem megvalósult és továbbra is indokoltnak tekintett javaslatok.
- Az Önkormányzattal és más szakmai és civil szervezetekkel folytatott konzultációk során megfogalmazódó projektek.
- Új projektjavaslatok a meghatározott célok (célrendszer) és az azonosított problémák (SWOT-elemzés) alapján, és a lehetséges eszközök köréből merítve (hazai és nemzetközi tapasztalatok, jó gyakorlatok, innovatív megoldások).

5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLÓDÁSA

A célok és eszközök kapcsolódását az alábbi táblázat mutatja be.

Stratégiai cél	Részcél	Eszköz
1. Javuló távolsági és térségi elérhetőség	1.1 A Móri-árok közlekedési folyosó Mór szolgálatában	Gyorsforgalmi úti kapcsolat, tehermentesítve a várost
		Országos vasúti fejlesztések, a térség kiszolgálását is javítva
		Térségi közútfejlesztés
	1.2 "A mi városunk Mór" - térségközponti elérhetőség fejlesztése	Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése
2. Kis távolságok városa	2.1. Mérséklődő gépjárműterhelés, biztonságosabb közlekedés	Forgalmi rend újragondolása a városközpontban
		Biztonságosabb, hatékonyabb csomópontok kialakítása

[52] Tervezési útmutató

		Lakóterületek forgalomcsillapítása
		Behajtási és sebességkorlátozások betartásának biztosítása
		Parkoláspolitika
	2.2. Városi életet és turizmust szolgáló gyalogos- és kerékpáros hálózat	Városrészek kerékpáros kapcsolatainak javítása
		Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok minden városrészben
		Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése
	2.3. Hozzáférhetőbb és kényelmesebb közösségi közlekedés	Helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztése
	2.4. Elfogadottabb, népszerűbb fenntartható mobilitás	Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok
3. Hatékony fenntartás és fejlesztés	3.1. Hatékony és megalapozott döntések	A városüzemeltetés digitalizációja
	3.2. Jó állapotú infrastruktúra	Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása

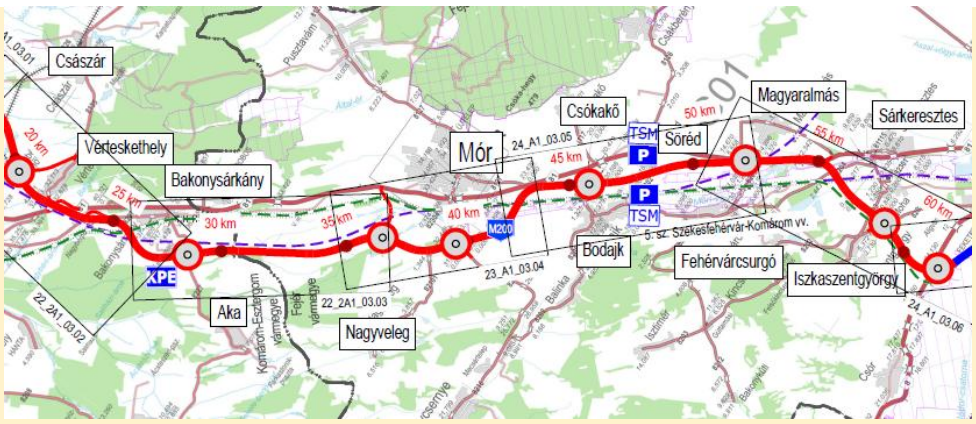
5.2 ESZKÖZÖK KIFEJTÉSE

Az intézkedésjavaslatokat táblázatos formában mutatjuk be, egységes szerkezetben

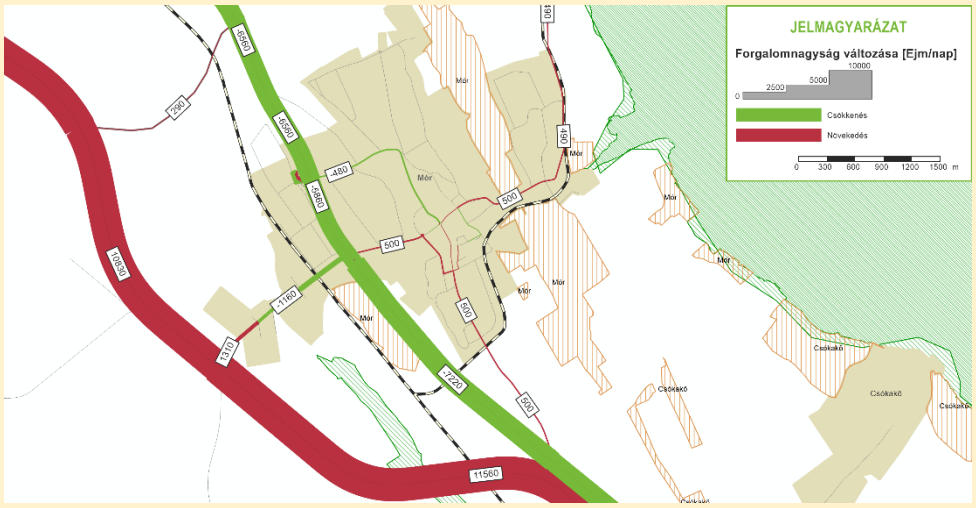
A célok eléréséhez szükséges **eszközök (intézkedések) indikatív tartalmát az alábbiakban mutatjuk be részletesen**. Az eszközök a stratégiai szintnek megfelelő kidolgozottságúak, tartalmuk a részletes tervezés során a későbbiekben pontosításra szorul.

Az intézkedések leírását táblázatos formában állítottuk össze, oly módon, hogy a táblázatok egyenként is értelmezhetők legyenek.

Eszköz azonosító és megnevezés	**1.1.1 Gyorsforgalmi úti kapcsolat, tehermentesítve a várost**
Leírás	Mór és térsége gyorsforgalmi úti kapcsolattal nem rendelkezik, a legközelebbi autópálya-csomópont elérése mintegy 35 percet vesz igénybe. A Móri-árokban tervezett, jelenleg **M200 néven futó gyorsforgalmi út** elsősorban országos, ill. nagytérségi célokat szolgál, de fontos, hogy **olyan módon valósuljon meg, ami Mór és térsége számára is hasznos: hozzájáruljon a helyi gazdaság fejlesztéséhez, tehermentesítse a meglévő úthálózatot** (közvetlenül a 81. sz. főutat és annak magasságkorlátozásos Deák Ferenc utcai csomópontját, a projekt keretében megvalósítandó északi átkötő út révén pedig a Velegi utat is), **és elvágó hatása minimális legyen** (pl. közutak, kerékpárutak, mezőgazdasági utak keresztezésének biztosítása).



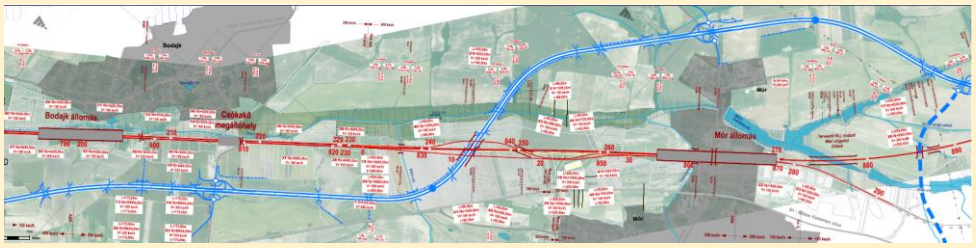
64. ábra: Az M200 tervezett nyomvonala és csomópontjai Mór térségében
(MKIF / Kontúr Csoport, 2023)



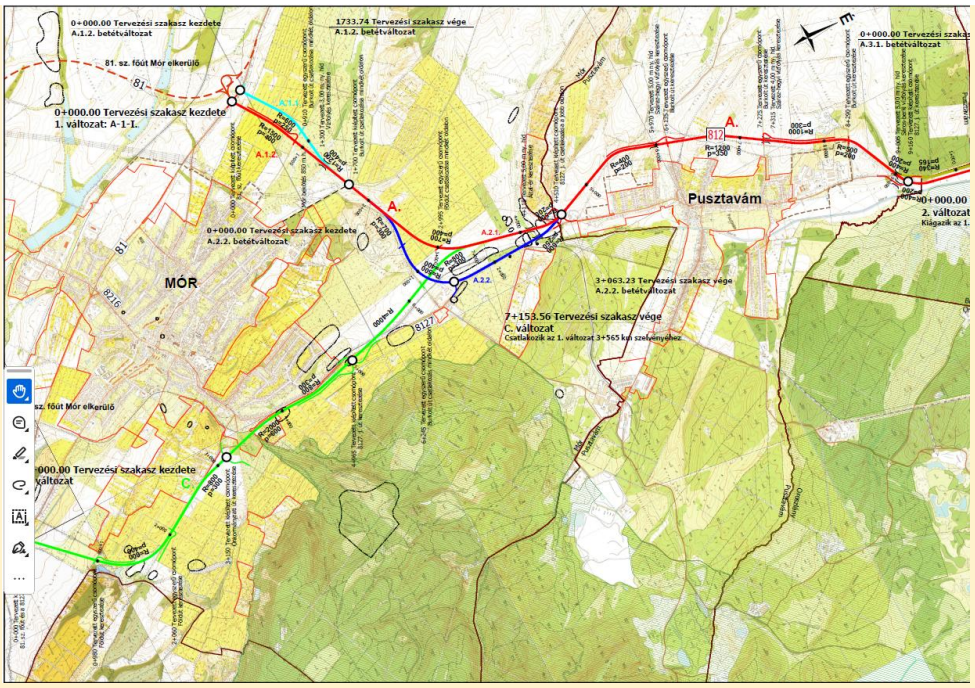
65. ábra: Az M200 várt hatásai a forgalomnagyságra, egységjármű/nap (Trenecon)

Előzmény	• Gazdasági Program • MKIF adatszolgáltatás
Kapcsolódó projektek	• M200 gyorsforgalmi út • Mór északi átkötő út (M200 - 81. sz. főút)

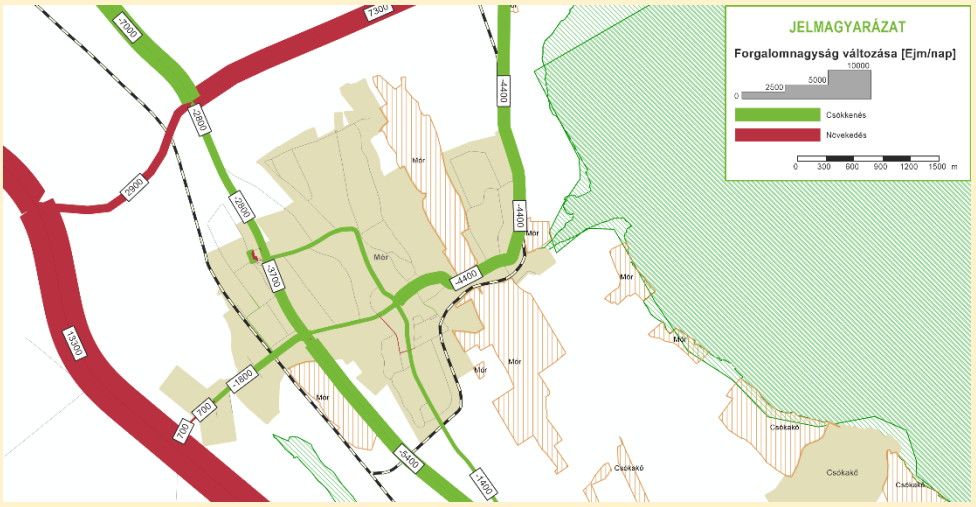
Eszköz azonosító és megnevezés	**1.1.2 Országos vasúti fejlesztések, a térség kiszolgálását is javítva**
Leírás	Mór térségét két, hosszú ideje tervezett, országos vasúti fejlesztés is kiemelten érintheti. **A V0-projekt** célja egy új, Budapestet mint szűk keresztmetszetet képező terherforgalmi útvonal létrehozása. **Mórt és vonzáskörzetét érintő szakasza alapvetően a meglévő 5 .sz. vasútvonal nyomvonalán épülne ki.** A vonal kiépítése nagymértékben megnövelné a térség teherszállítási kapacitását, átvéve a nemzetközi tranzitforgalom jelentős részét az egyre zsúfoltabb Budapestet is érintő elővárosi vonalaktól. **A Budapest–Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal (NSV) hazai szakasza** az újabb nyomvonaltervek alapján Kelenföldről indulva, **Székesfehérvár közelében északnyugati irányba fordulva kifejezetten a Móri-árkon áthaladva érné el Győr térségét.** Ezt a fejlesztési elképzelést a tervek szerint összehangolnák a V0-val, így a két hálózat azonos nyomvonalsávban épülhetne ki Győr és Székesfehérvár között. **A projekt a térség kiszolgálását azzal javítaná drasztikusan, hogy a pályát a belföldi InterCity vonatok is használhatnák.** Ezáltal a közúti és légi közlekedéssel is versenyképes, gyorsabb távolsági összeköttetés jönne létre a térség, a főváros

	és a szomszédos nagyvárosok (Bécs, Pozsony) között, miközben a felszabaduló régi vasúti kapacitásokon a helyi, regionális személyszállítás is sűríthetővé válna. A vázlattervek **Mór állomás korszerűsítésével (aluljárón elérhető szabványos peronok, P+R, B+R) és a Velegi útnál különszintű keresztezéssel számolnak, ami a Gyár utca elejének nyomvonalmódosítását is szükségessé teszi.**  **66. ábra: Kivonat az NSV vázlattervi helyszínrajzából Bodajk és Mór térségében** (ÉKM / Főmterv, 2023) A két projekt előkészítése folyamatban van, ezért a pontos nyomvonalak és kialakítás tervezése során **fontos, hogy a város és térsége érvényesítse a helyi érdekeket: elérje, hogy a vasúti infrastruktúra fejlesztése a regionális személyszállítás fejlesztéséhez is hozzájáruljon, valamint elvágó hatása minimális legyen** (pl. közutak, kerékpárutak, mezőgazdasági utak keresztezésének biztosítása).
Előzmény	• ÉKM adatszolgáltatás
Kapcsolódó projektek	• V0 vasútvonal • Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal

Eszköz azonosító és megnevezés	**1.1.3 Térségi közútfejlesztés**
Leírás	Jelenleg **a kelet-nyugati irányú, a pusztavámi ipari park, Tatabánya és az autópálya felé tartó átmenő nehézgépjármű- és teherforgalom jelentős mértékben terheli a város belterületét** és a kapcsolódó úthálózatot, különösen a 8127-es jelű utat. Az Országos Területrendezési Tervben (OTrT) és a helyi településszerkezeti tervben is rögzített, **Mór és Oroszlány (illetve az M1-es autópálya) térségét összekötő új főút Mór szempontjából elsősorban a város északi elkerülését lehetővé tevő szakasz miatt bír jelentőséggel, mely a tranzitforgalom elterelésével tehermentesítené a belvárosi úthálózatot** az árufuvarozás okozta forgalmi, környezeti és baleseti terheléstől. A nyomvonal **Pusztavám elkerülését is biztosítaná.** Emellett a fejlesztés stratégiai szinten javítja a térség makroregionális elérhetőségét, ezáltal gyorsabbá és hatékonyabbá teszi a Vértes-Duna Járműipari Klaszterhez tartozó Mór–Oroszlány–Tatabánya ipari tengely komplex logisztikai kiszolgálását.



67. ábra: Kivonat a megvalósíthatósági tanulmányból. A tervzsűri az „A” nyomvonalat támogatta (ÉKM / Via Futura, 2016)



68. ábra: Az M200 és a Mór - Oroszlány - M1 autópálya kapcsolat várt hatásai a forgalomnagyságra, egységjármű/nap (Trenecon)

Előzmény	• FVS • Gazdasági Program • ÉKM adatszolgáltatás
Kapcsolódó projektek	• Mór - Oroszlány - M1 autópálya (Tatabánya, Tata) közötti kapcsolat javítása

Eszköz azonosító és megnevezés	**1.2.1 Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése**
Leírás	**A helyközi és távolsági buszjáratok városon belüli útvonala, valamint a térséget kiszolgáló viszonylatok menetrendi sűrűsége, az általuk nem érintett települések hálózatba integrálhatósága, illetve Székesfehérváron belüli útvonaluk egyaránt felülvizsgálatra érdemes.** Ezen felül **a helyközi autóbusz**

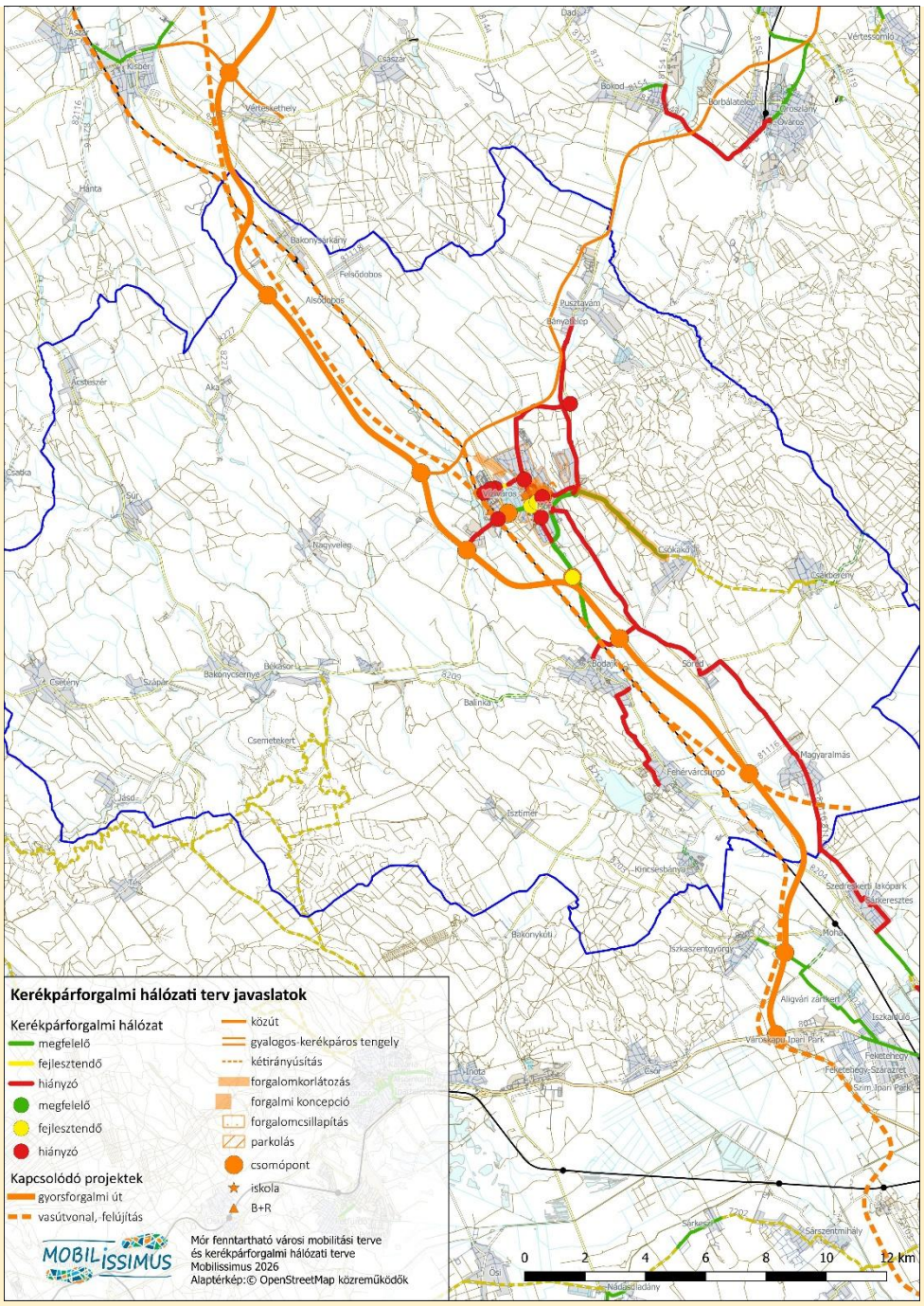
	kisebb mértékben, a vasúti járműpark teljes egészében csereérett, amire - állami szolgáltató lévén - kormányzattal közösen kell megoldást találni. A közösségi közlekedés - különösen a vasút - a kerékpárral kombinálva nagyobb távolságokon is versenyképes lehet az egyéni gépjárműközlekedéssel, ezért **korszerű B+R kerékpárparkolók telepítésével lehetővé kell tenni a biztonságos módváltást a vasútállomásokon és autóbusz-megállókban.**
Előzmény	
Kapcsolódó projektek	• A térség vasúti és autóbuszos szolgáltatási színvonalának fejlesztése • B+R kerékpárparkolók létesítése a térség vasútállomásain és autóbusz-megállóiban (Mór vá., Csókakő vá., Fehérvárcsurgó vá., forgalmasabb autóbusz-megállók)

Eszköz azonosító és megnevezés	**1.2.2 Térségi kerékpárforgalmi főhálózat kiépítése**
Leírás	**A térségi hálózat legfontosabb folytonossági hiánya a Mór-Pusztavám szakasz**, mely jelenleg csak országos közúton tehető meg kerékpárral. Ez egyrészt a leginkább igényelt hivatásforgalmi kapcsolat két egymáshoz közeli település között, másrészt Mór-Árkipuszta szakasza a vértesi szabadidős útvonalak megközelítését is lehetővé teszi (így például a 2026-ban kijelölt, Oroszlány – Tatabánya felé vezető 25. sz. kerékpárútvonal része. A szintén a 25. sz. kerékpárútvonal részét képező **Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó – Kincsesbánya – Iszkaszentgyörgy – Székesfehérvár kapcsolat** javarészt kerékpározható, de kiépítettsége egyenetlen: míg Mór-Bodajk (Csókakő vá.), illetve a másik végén Iszkaszentgyörgy-Székesfehérvár között alapvetően összefüggő kerékpárosbarát úthálózat (kerékpárutak, burkolt mezőgazdasági utak) áll rendelkezésre, **Bodajk Mór felőli bejáratánál, a kerékpározható mezőgazdasági út csatlakozásától** (kb. Csókakő vasútállomástól) a belterület határáig rossz a burkolat minősége, két vasúti átjáró nehezíti a közlekedést, emellett az országos közútról Mór felé a kerékpározható mezőgazdasági útra való ráhajtás is szűk, beláthatatlan ívben történik, külterületen (amit 40 km/h sebességkorlátozással és tükörrel próbáltak tompítani). **A Bodajk-Fehérvárcsurgó szakasz forgalmas közúton vezet** (a Horizont kalandtúra-útvonalat itt részben földutakon vezetik, de a közutat így sem tudja teljesen elkerülni), de a Fehérvárcsurgó-Kincsesbánya-Iszkaszentgyörgy szakasz is közúton, igaz, itt alacsonyabb a forgalom.



69. ábra: Különszintű kerékpárút-átvezetés (Veszprém)

Mór és Székesfehérvár között egy másik, egyelőre csak csírájában létező kapcsolati irány is kirajzolódik: ez a **Mór – (Csókakő –) Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár útvonal.** Ebből Sárkeresztes és a Székesfehérvár közigazgatási határa közötti szakasz a közelmúltban elkészült, de **a megyeszékhelyre való biztonságos bekötése hiányzik.** Ezen túl a hatályos rendezési tervek a 81. sz. főút nyomvonala mentén számolnak a kapcsolat kialakításával, de a települések jobb felfűzése és a forgalmas főút elkerülése a magyaralmási bekötőút és mezőgazdasági utak felhasználásának vizsgálatát indokolja.

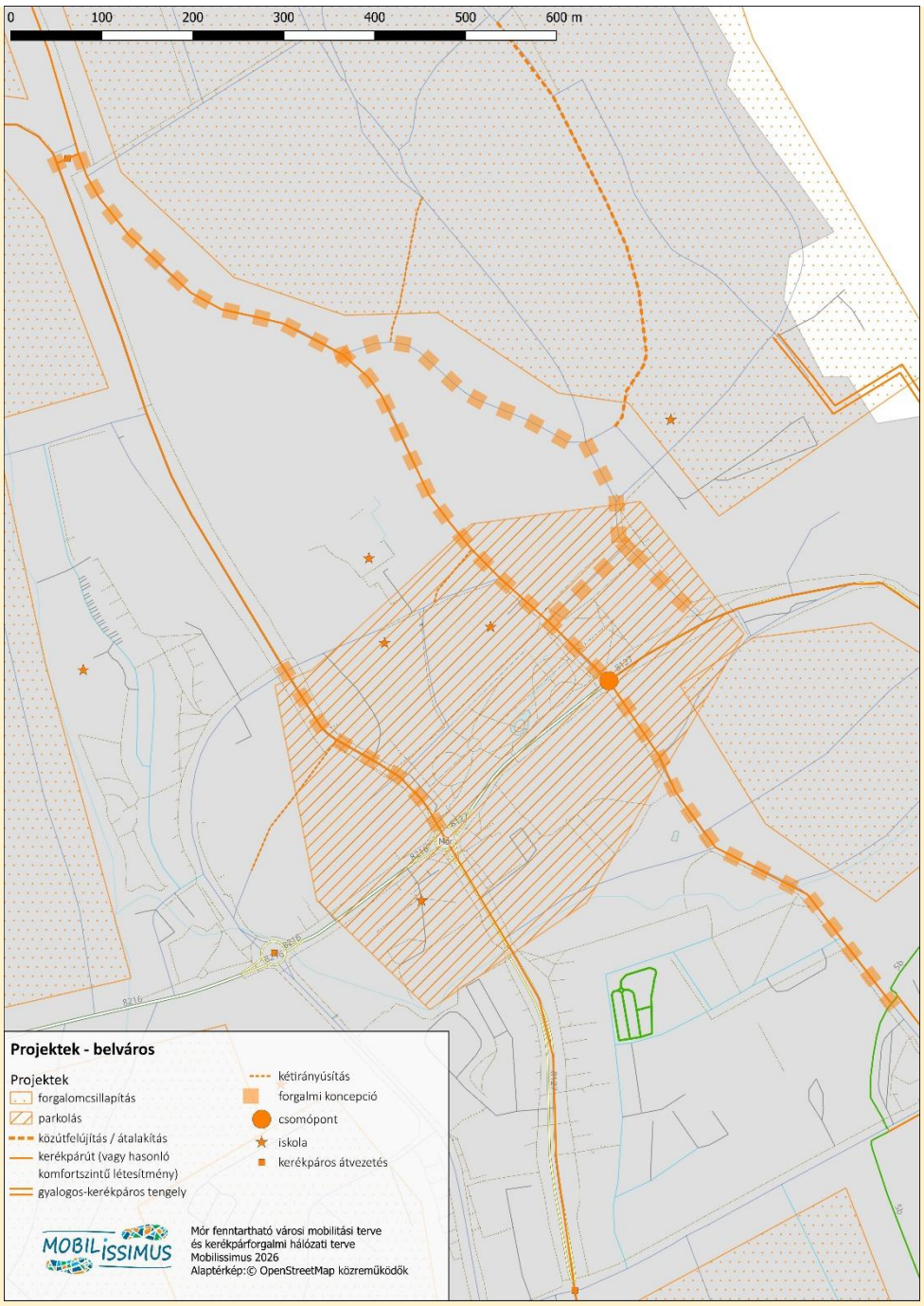


70. ábra: Kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatok (vonzáskörzet)

Előzmény	• FVS • Fejér Vármegye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve • környező települések kerékpárforgalmi hálózati tervei • KTM AMF adatszolgáltatás
Kapcsolódó projektek	• Mór-Pusztavám kerékpárút • Bokod-Oroszlány kerékpárút • Fehérvárcsurgó-Bodajk kerékpárút • Vértes-Bakony kerékpárút (Sárkeresztes-Székesfehérvár) • Mór – Árkipuszta kerékpárútvonal • Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó - Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése • Mór – nagyvelegi elágazás kerékpárút

	• Mór – Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése • Bodajk – Csókakő kerékpárútvonal

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.1.1 Forgalmi rend újragondolása a városközpontban**
Leírás	**Mór tágabb értelemben vett belvárosában számos, egymással összefüggő forgalmi probléma jelentkezik: konfliktusos csomópontok** (pl. Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér), **iskolák környéki tumultus és parkolási konflikltusok a reggeli és délutáni órákban** (Radnóti, Petőfi és Zimmermann iskolák környezete), **hiányzó és a korlátozott szabályozási szélesség miatt nehezen kialakítható, az iskolások számára biztonságos kerékpáros kapcsolatok** (pl. Kossuth utca, Táncsics Mihály utca, Köztársaság tér). A mobilitási terv szintjén rendelkezésre álló adatok mélysége és a terv keretei nem teszik lehetővé részletes megoldások vizsgálatát, de **egy külön, a térségre vonatkozó forgalmi koncepció keretében javasolt megvizsgálni a térség forgalmi rendjének felülvizsgálati lehetőségeit, több változatban** (pl. akár utcapárok vagy hurkok egyirányúsításával egyszerűsítve a csomóponti forgalmat, az iskolák előterének forgalmi rendjét és helyet nyerve kerékpárforgalmi létesítmények, adott esetben várakozóhelyek számára). **Ennek a koncepciónak részletes forgalomfelvételeken, valamint az érintett intézményeket látogatók mobilitási szokásainak felmérésén kell alapulnia, figyelembe kell vennie minden forgalmi áramlatot** (a közösségi közlekedési útvonalakat is beleértve), és a tervek elfogadottsága érdekében a részvételi megközelítés sem kerülhető meg.

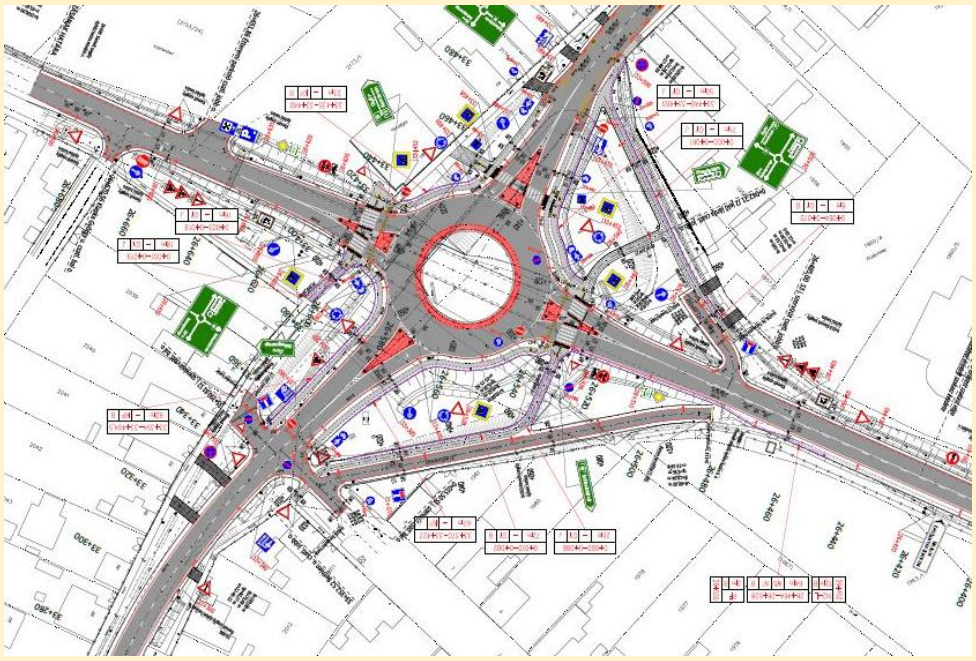


71. ábra: Projektek - belváros.

Narancssárga vastag szaggatott vonallal a forgalmi koncepcióval érintett szakaszok

Előzmény	
Kapcsolódó projektek	• Belváros forgalmi koncepciójának kidolgozása

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.1.2 Biztonságosabb, hatékonyabb csomópontok kialakítása**
Leírás	**Mór közúthálózatának az elmúlt évek fejlesztései ellenére neuralgikus pontjait képezik egyes csomópontok.** A nyilvános kérdőíven számos észrevétel érkezett ezekre. A motorizáció és gépjárműforgalom további növekedése, valamint a fejlesztési szándékok is szükségessé teszik egyes közúti közeledési csomópontok felülvizsgálatát és fejlesztését.

	A Deák Ferenc utca - Velegi út kapcsolata jelenleg a 81. sz. főút felett vezető felüljárón van kialakítva, ahol nincs biztosítva a gyalogos átvezetés, és a kerékpározhatóság sem megfelelő. A felüljáró magasságkorlátozásos, azaz a 81. sz. főúton közlekedő magasabb járművek csak kerülőúton, a Deák Ferenc utca - Gyár utca - Ipar utca felé terelve tudnak közlekedni, feleslegesen terhelve a város úthálózatát. Ennek a problémának az orvosolására már **2013 óta engedélyekkel rendelkezik egy körforgalom terve, mely a szükséges gyalogos és kerékpáros létesítményeket is tartalmazza.** Ez abban az esetben jelentene megfelelő megoldást, ha a nehézgépjármű- forgalom nagy részét a tervezett M200 gyorsforgalmi út már átvenné a 81. sz. főútról.  **72. ábra: A tervezett körforgalmú csomópont helyszínrajza** (ÉKM) **A Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont csúcsidőszakokban konfliktusos: a környező intézmények miatt kanyarodó mozgásokkal terhelt, az alsóbbrendű utcákból kikanyarodási problémákba ütköznek a járművezetők, a kerékpáros kapcsolatok nincsenek megfelelő komfortszinten megoldva.** **Javasolt a csomópont fejlesztésének előkészítése, több változatot vizsgáló tanulmánytervvel** (körforgalmú ill. jelzőlámpás csomópont), akár ütemezetten, beleérve a gyalogos és kerékpáros kapcsolatok fejlesztését is a tágabb térség forgalmi rendjével összefüggésben. **A város déli bekötése a 81. sz. főútra szintén fejlesztendő csomópont, mivel a város felől a besorolás a rövid időközök miatt nehézkes. Erre megoldást kínálna egy fogadósáv kialakítása,** amire készültek is tervek, azonban erőforrás hiányában még nem lett kialakítva. Ennek a megfelelő működéséhez elngedhetetlen lenne **a sebességkorlátozás betartatása** is, ami egy sebességmérő egységgel jobban ösztönözhető lenne.
Előzmény	• FVS • Gazdasági Program
Kapcsolódó projektek	• 81. sz. főút – 8216 j. út csomópont fejlesztése • Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont fejlesztése • 81. sz. főút Mór déli csomópont fejlesztése

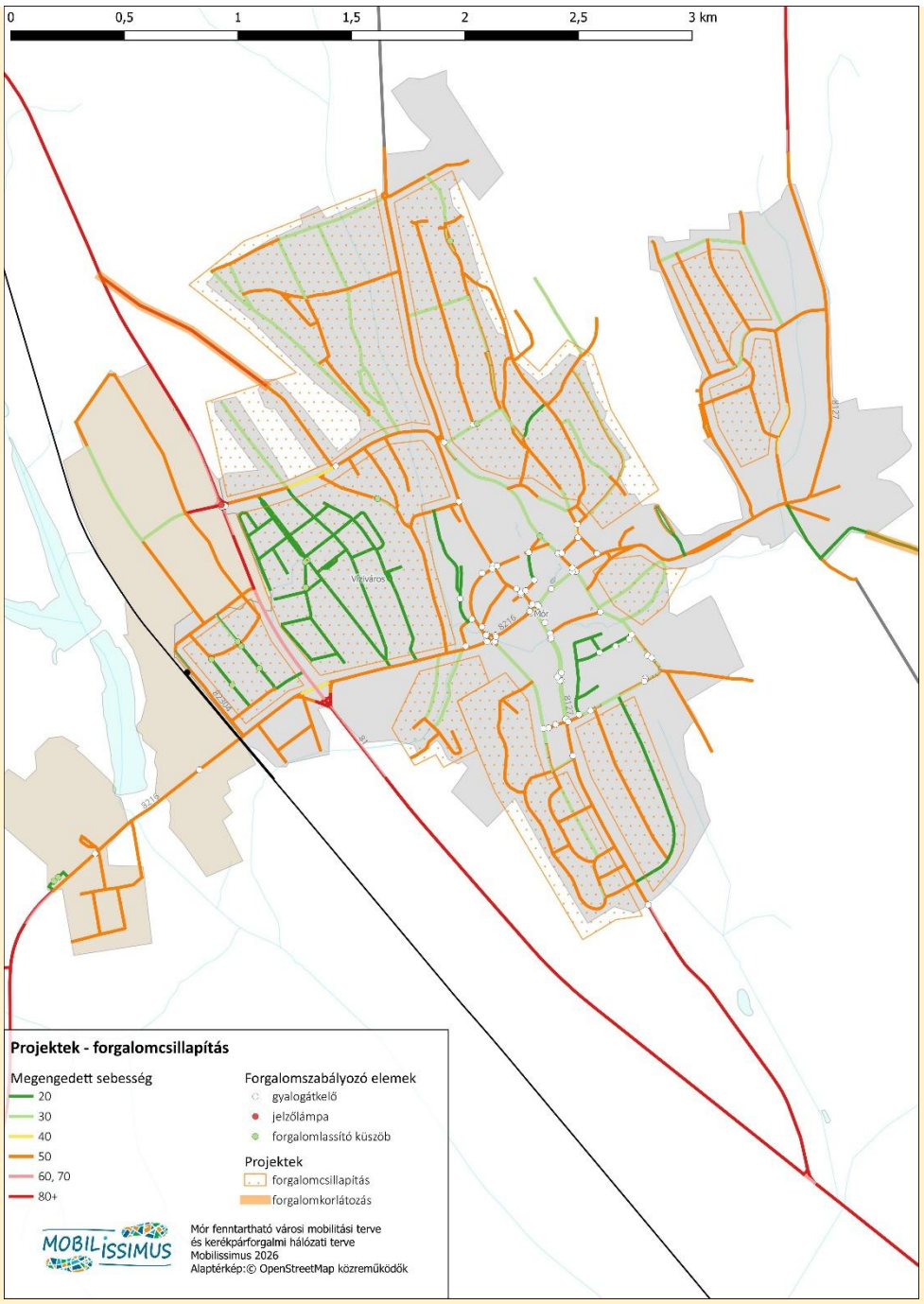
Eszköz azonosító és megnevezés	**2.1.3 Lakóterületek forgalomcsillapítása**
Leírás	**Víziváros egész területén, néhány lakótelep belső útjain, és az Álmos vezér utcában lakó-pihenő övezeteket alakítottak ki,** a megengedett maximálisan kifejthető sebesség ezeken a szakaszokon 20 km/h. **Fentieket leszámítva övezeti jellegű sebességkorlátozás nincsen, csak vonali. A sebességkorlátozások mellett a forgalomcsillapítást több helyen épített forgalomlassító küszöbökkel is megerősítették, az utcák fizikai kialakítása** (szélesség, kanyarodási ívek, forgalomcsillapító elemek) **ugyanakkor ezt gyakran nem tükrözi.** Emellett a városban növekszik a motorizáció mértéke és a gépjárműforgalom, illetve várható ennek a trendnek a folytatódása.





73. ábra: Korlátozott sebességű övezet bejárata (Szeged) /
Kiemelt kereszteződés Tempo 30 övezetben (Diepoldsau, Svájc)

Ezek a körülmények és jelenségek megkívánják, hogy **a területi sebességkorlátozást a város minden lakóterületére kiterjesszék, azt a táblázáson túlmenően önmagát magyarázó kialakítással, fizikai elemekkel** (pl. belépési pontok, csomópontok kiemelése, sebességcsillapító küszöbök, szűkítések), **a forgalmi rend átalakításával** (pl. rendszerszerű, átmenő forgalmat kizáró egyirányúsítások) **is támogatva** – így biztosítva az ott élők nyugalmát és a biztonságos nem motorizált közlekedést.



74. ábra: Projektek - forgalomcsillapítás

Előzmény	
Kapcsolódó projektek	• Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.1.4 Behajtási és sebességkorlátozások betartásának biztosítása**
Leírás	**Általános probléma, hogy a járművezetők sok esetben figyelmen kívül hagyják a forgalomcsillapított övezetek és a csökkentett sebességhatárok előírásait,** a folyamatos gyorshajtás pedig közvetlenül veszélyezteti a védtelenebb úthasználókat. Fentiek miatt fontos a város azon vegyes forgalmú útszakaszainak védelme, ahol a gépjárművezetők a jelenleg is érvényben lévő célforgalmi és

sebességkorlátozásokat (illetve a kihelyezett jelzőtáblákat) rendszeresen figyelmen kívül hagyják:

1. **Győri út: a szakasz elvileg most is célforgalomra korlátozott, a gyakorlatban azonban az autósok a 81-es számú főút elkerülésére használják. Emiatt az átmenő forgalom kiszűrése szükséges.** A forgalomtechnikai kialakítás során ugyanakkor biztosítani kell, hogy a lezárás ellenére a 81-es főúton túli területekre irányuló, indokolt mezőgazdasági forgalom áthaladása zavartalan maradjon. A pontos műszaki megoldás a célok és lehetőségek meghatározása alapján választható ki (egyszerűbb, de korlátozottabb, pl. a szűkebb nyomtávú járműveket kiszűrő nyomtávcsapda; költségesebb, de testreszabbhatóbb kamerás rendszámfelismerésen alapuló süllyedő oszlop/sorompó stb.)



75. ábra: Rendszámfelismerő kamerával és sorompóval védett útszakasz (Magas-Tátra)

2. **Mór–Csókakő korlátozott forgalmú vegyes forgalmú út: a kerékpáros közlekedés céljára burkolt útszakaszon – a 20 km/h-s sebességkorlátozás és a célforgalmi korlátozás ellenére – jelentősen megnövekedett az átmenő gépjárműforgalom és a gyorshajtás,** ami akadályozza a biztonságos kerékpározást. Első körben szükséges a tényleges használat felmérése (cél- és átmenő forgalom, átlagsebesség mérése kamerákkal), majd a pontos műszaki megoldás kiválasztása a célok és lehetőségek meghatározása alapján (zsákutcásítás egyszerűbb, de korlátozottabb, csak a kerékpárforgalmat átengedő behajtásgátlóval (modális szűrő); költségesebb, de testreszabbhatóbb kamerás rendszámfelismerésen alapuló süllyedő oszlop/sorompó stb.)

	 **76. ábra: Süllyedő oszloppal védett utca (Maribor, Szlovénia)** 3. **Traffiboxok telepítése** azokon az útszakaszokon, ahol gyakori a sebességtúllépés.
Előzmény	• Gazdasági Program
Kapcsolódó projektek	• Győri út és Mór-Csókakő út forgalomcsillapítása • Traffiboxok telepítése

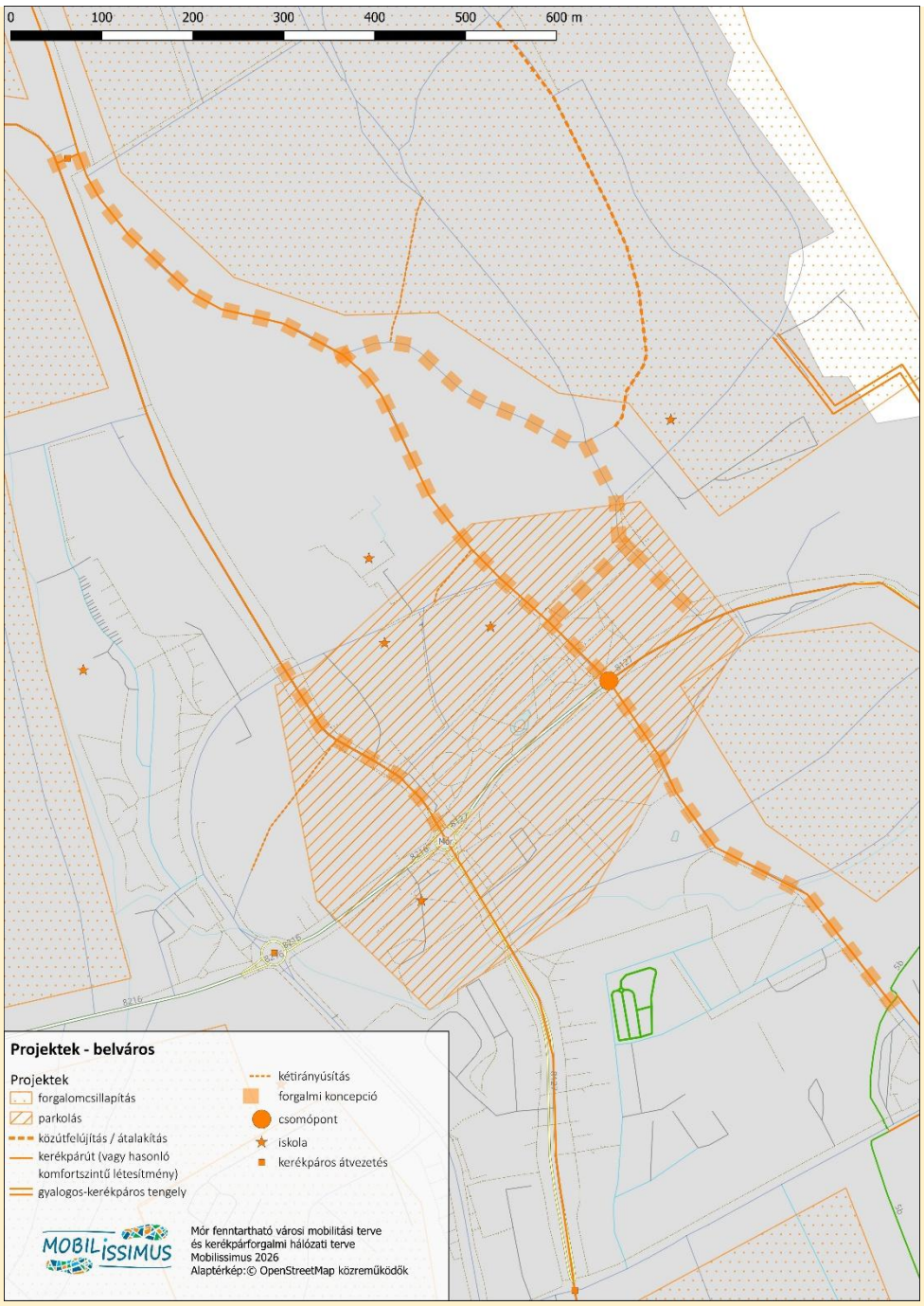
Eszköz azonosító és megnevezés	**2.1.5 Parkoláspolitika**
Leírás	**A belváros intézményekkel és szolgáltatásokkal sűrűn ellátott területein hétköznap napközben a parkolóhelyek folyamatosan telítettek. A környéken dolgozók, valamint a helyközi buszokra átszálló (P+R céllal parkoló) utasok egész napra elfoglalják a felszíni helyeket, így a rövid ideig tartózkodó ügyfelek és vásárlók kiszorulnak. Mindeközben a Városi Piac mélygarázsa és több környező parkoló rendelkezik szabad kapacitásokkal.** A megoldás részletes kidolgozása érdekében egy **részletes parkolásfelvételeken alapuló parkolási koncepció kidolgozása szükséges.** Ennek során pontosan meg kell határozni, hogy hol, milyen beavatkozás szükséges, és mely célcsoportokat (pl. rövid távú ügyfelek) kívánja előnyben részesíteni a város.



77. ábra: Időkorlátos parkolás (Budakalász)

Előzetesen úgy tűnik, hogy a fizetőparkolás bevezetése a célok eléréséhez mérten aránytalanúl nagy ugrás lenne. **A kifejezetten ügyfélforgalom kiszolgálására fenntartani kívánt felszíni parkolókban időkorlát (pl. max. 2 óra várakozás) bevezetése és annak következetes ellenőrzése elegendő lenne** az egész napos P+R és dolgozói parkolás megakadályozására, biztosítva ezzel a helyek folyamatos forgását. Az időkorlát bevezetésével a kiszoruló, egész napos parkolókat (dolgozók, P+R utazók) részben a Városi Piac 75 férőhelyes, tartós bérletet is biztosító mélygarázsába lehet terelni. Ehhez célzott megállapodásokat kell kötni a belvárosi munkahelyekkel, hogy ott béreljenek helyeket a dolgozóiknak, miközben a parkolóház árazását (ingyenes vagy nagyon olcsó) vonzó alternatívaként kell fenntartani. Tartalékot jelentenek a belváros peremén elhelyezkedő, kevésbé kihasznált parkolók is.

A parkolás terén bővítendő az elektromosautó-töltőkkel való ellátottság is, a TÉKÁ-val összhangban.



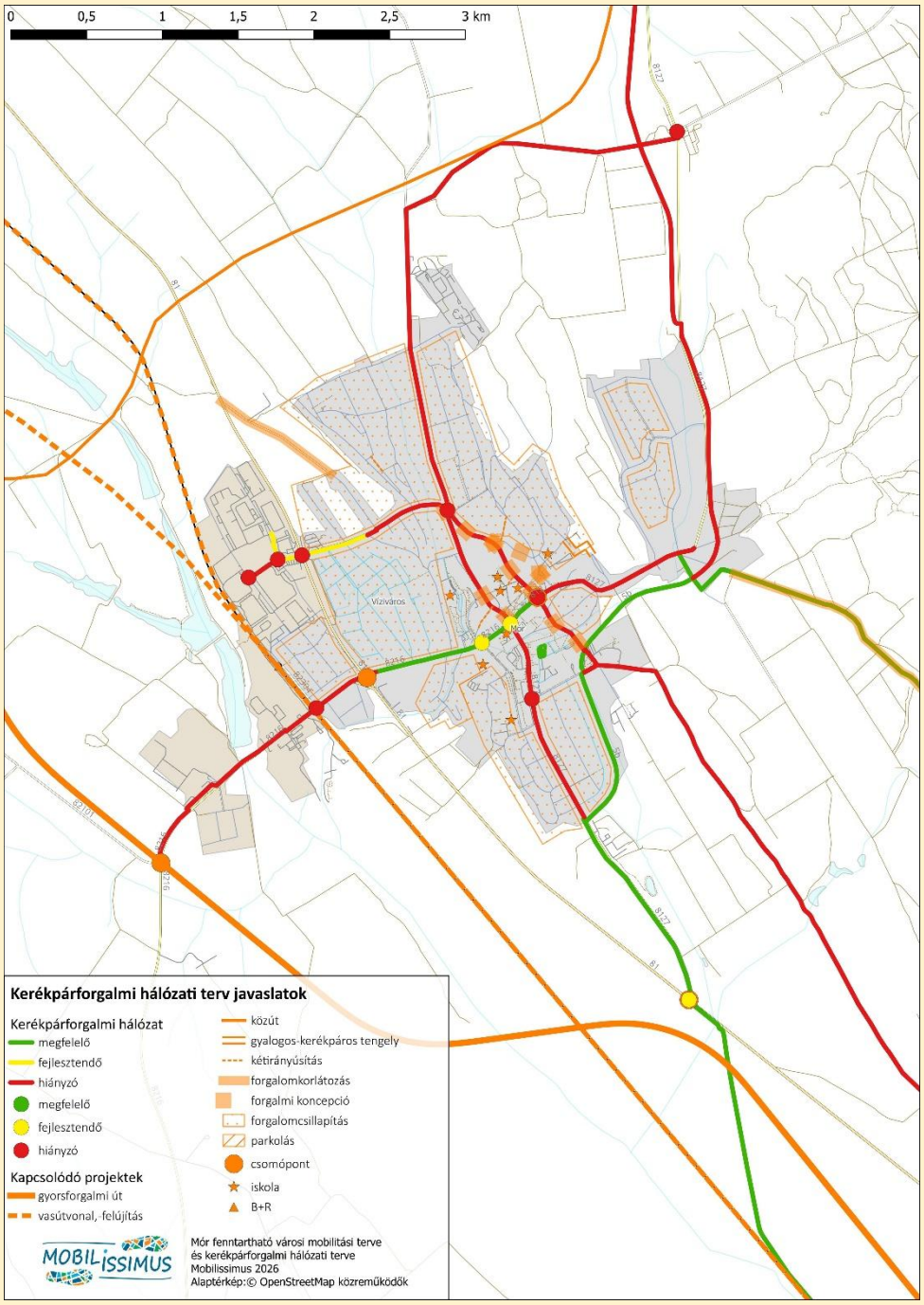
78. ábra: Projektek - belváros.

Narancssárga átlós csíkozással kitöltve a parkolási koncepcióval érintett terület

Előzmény	• Gazdasági Program
Kapcsolódó projektek	• Parkolási koncepció kidolgozása, parkolásszabályozás bevezetése • Elektromosautó-töltési lehetőségek bővítése

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.2.1 Városrészek kerékpáros kapcsolatainak javítása**
Leírás	**Móron a meglévő kerékpárforgalmi létesítmények többsége mind kialakítását, mind állapotát tekintve megfelel** az elvárásoknak, így nem szorul változtatásra. A mindennapos kerékpározásnak kiváló lehetőségei vannak a településen belül. A települést érintő konkrét célok közé tartozik, hogy **a vasútállomást, az ipari parkot, és a Deák Ferenc utcát érintő utazásokat a helyi lakosok biztonságos**

körülmények között, kerékpárral tegyék meg, illetve a diákok kerékpárral történő iskolába járásának részaránya növekedjen. Ezenkívül a szabadidős célú kerékpározás népszerűsítése is cél új útvonalak (környező települések felé), sportrendezvények, események révén.



79. ábra: Kerékpárforgalmi hálózati terv javaslatok

A javasolt fejlesztéseket a felülvizsgált Kerékpárforgalmi Hálózati terv részletezi. A javasolt intézkedéseket a megvalósítás szempontjából ütemekre bontottuk az alábbiak szerint:

- Rövidtáv (1-3 év):
  - Előkészített projektek, amelyek tervekkel rendelkeznek.
    - Deák Ferenc u. – 81. sz. főút csomópont
  - Rövid átfutású projektek, amelyek az egyszerűbb műszaki tartalom és az önkormányzat mozgásterének figyelembevételével megvalósíthatók.

- Deák Ferenc u. (8216. j. út) – Szent István tér (8127 j. út): a ráparkolás szankcionálása és a takarítás fejlesztendő.
- Csókakői út, Mór-Csókakő: a behajtási és sebességkorlátozások betartatása szükséges.
- Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára
- Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken

- Későbbi ütemek előkészítése:
  - Középtávú projektek részletes tervezése:
  - Komplexebb hosszútávú projektek tanulmánytervi előkészítése:
    - Belvárosi forgalmi koncepció, és ahhoz kapcsolódóan:
      - Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér
      - Kossuth Lajos u.
      - Táncsics Mihály u.
    - Dózsa György utca



80. ábra: Megemelt kerékpársáv (Veszprém)

- Középtáv (4-7 év)
  - Előkészítést, ill. jelentősebb forrást igénylő, de nagy hasznosságú projektek:
    - Nemes utca – Ipar utca
    - Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út)
    - Rákóczi Ferenc u.
  - Hosszútávú projektek részletes tervezése
- Hosszútáv (7 éven túl)
  - Minden további projekt, amelyek megvalósítása rövid- vagy középtávon nem reális, de előkészítésüket el kell kezdeni:
    - Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér
    - Kossuth Lajos u.
    - Táncsics Mihály u.
    - Dózsa György utca
    - Akai út
    - Deák Ferenc u. (8216. j. út) – Kodály Zoltán u. – Vértes u. körforgalom

	▪ Deák Ferenc u. (8216. j. út) – Dózsa György u. (8127. j. út) – Szent István tér körforgalom ▪ Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u.
Előzmény	• FVS • Kerékpárforgalmi Hálózati Terv
Kapcsolódó projektek	• Nemes utca – Ipar utca gyalog- és kerékpárút korszerűsítése és Ipar utcai meghosszabbítása • Akai úti kerékpárút korszerűsítése • Deák Ferenc utcai körforgalmak holland körforgalommá fejlesztése • Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út) kerékpárútvonal • Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér kerékpárútvonal • Kossuth Lajos u. kerékpárútvonal • Táncsics Mihály u. kerékpárútvonal • Dózsa György utca kerékpárútvonal • Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u. kerékpárútvonal • Rákóczi Ferenc u. kerékpárútvonal • Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára

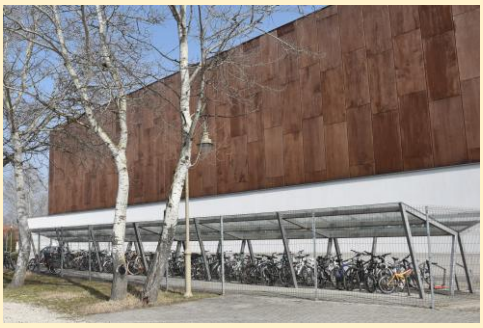
Eszköz azonosító és megnevezés	**2.2.2**	**Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok minden városrészben**
Leírás	**A viszonylag kis távolságok miatt a város életében, különösen a városközpontban a gyaloglás fontos szerepet játszik. A gyalogos felületek a belvárosban általánosságban összefüggőek és jó állapotúak, a városban számos gyalogátkelőt alakítottak ki,** és rendszeresen kerül sor újabbak kijelölésére. **A növekvő gépjárműforgalom miatt azonban továbbra is rendszeresen felmerül az igény a gyalogosbiztonság biztosítására.** Az online kérdőív szabadszavas válaszaiból is az derül ki, hogy nem megfelelő a gyalogos infrastruktúra: hiányolják a járdákat, az átkelőhelyeket. Főként a gyáraknál, ipari parknál okoz ez problémát.	



81. ábra: Kiemelt gyalogátkelő (Mór, Táncsics Mihály utca)

Minden városrészben szükséges a hiányzó gyalogos kapcsolatok, járdák akadálymentes kialakítása, a meglévő járdák szükség szerinti korszerűsítése és akadálymentesítése, valamint biztonságos (szükség szerint kiemelt)

	gyalogátkelők létrehozása, amire több jó példa is megfigyelhető a városban. Kiemelendő az ipari parkban hiányzó gyalogátkelők kialakítása.
Előzmény	• FVS • Gazdasági Program
Kapcsolódó projektek	• A városi járdahálózat fejlesztése • Ezerjó utca és a Hársfa utca gyalogos és kerékpáros összekötése • Új gyalogátkelők kijelölése

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.2.3 Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése**
Leírás	A városban és a vonzáskörzet településein **számos forgalomvonzó létesítménynél (iskolák, hivatalok, üzletek stb.) találhatók elavult, csak a kerék rögzítésére alkalmas kerékpárparkolók.** Ahhoz, hogy a hálózatfejlesztés eredményei foganatosodjanak, **a közterületi kerékpárparkolók folyamatos fejlesztésére, igény esetén a meglévő kerékpárparkolók bővítésre van szükség** annak érdekében, hogy a forgalomvonzó célpontoknál (hivatalok, üzletek, szolgáltatások, vendéglátóhelyek stb.) lehetőség legyen a kerékpárok biztonságos és kényelmes parkolására. **Különösen indokolt ez az iskoláknál,** ahol szemléletformálási hatásai is vannak a megfelelő kerékpártárolási lehetőségek rendelkezésre állásának. **Indikatívan 30 helyszínen javasolt az igények felmérését követően 2-5 kerékpártámasz (4-10 férőhely) telepítése.** A kerékpárparkolók elhelyezése és típusa meg kell feleljen az e-UT 03.04.13. „Kerékpározható közutak tervezése” útügyi műszaki előírás 7. fejezetében és a Magyar Kerékpárosklub műszaki ajánlásában meghatározott követelményeknek.   **82. ábra: Iskolai kerékpártámaszok Algyőn / Budapest II. kerületében**
Előzmény	• Kerékpárforgalmi Hálózati Terv
Kapcsolódó projektek	• Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.3.1 Helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztése**
Leírás	**A városban található autóbusz-megállóhelyek nagy részét a helyi és** a városon keresztül közlekedő **helyközi járatok vegyesen használják, ezek állapota és megközelíthetősége kielégítő**. A - többnyire külvárosi területeken található -, **csupán helyi járatok által érintett megállóhelyek egy része azonban nem rendelkezik a szükséges infrastruktúrával**: esetenként sem járdán, sem gyalogátkelőn nem lehet megközelíteni őket. Ezen megállóhelyek gyalogoshálózatba történő bekapcsolása fontos fejlesztés.

A város helyi közlekedésének kiszolgálását jelenleg elöregedőfélben lévő, használtan beszerzett autóbuszokkal végzik. Ezek a járművek néhány éven belül élettartamuk végére érnek, és cseréjükről gondoskodni kell majd. A tapasztalható utasforgalmi adatok azt mutatják, hogy a szűken vett csúcsidőszakok kivételével a hagyományos, 12 méter hosszú szóló autóbuszok túlzott kapacitást nyújtanak, így a flottamegújítás során **legalább részben egy méretkategóriával kisebb járművek beszerzése lenne ideális.**



83. ábra: Kis méretű jármű helyi közlekedésben (Zirc)

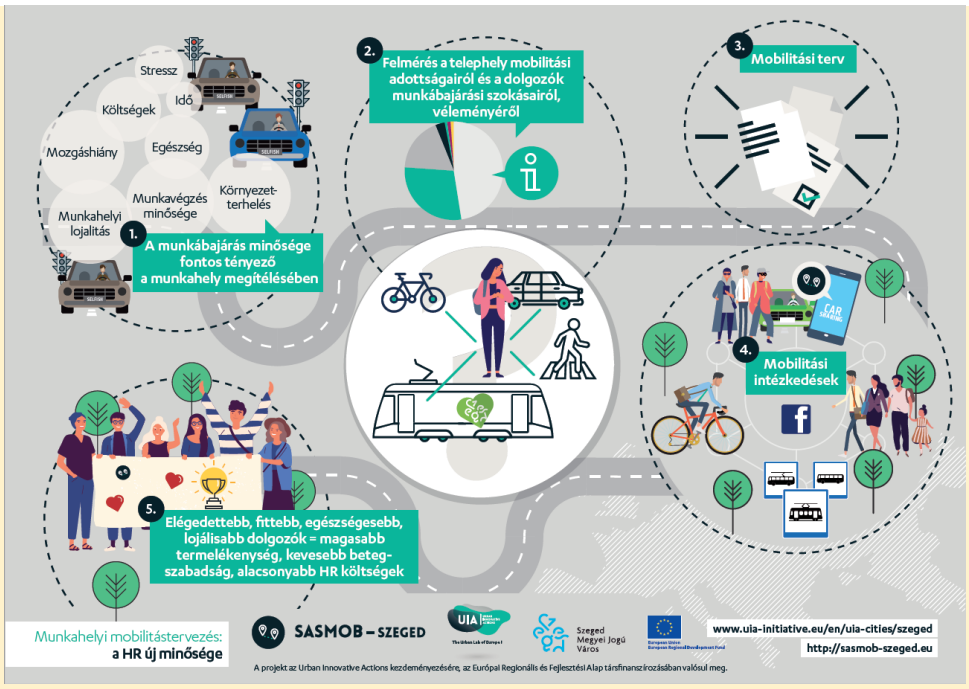
A helyi járatok menetrendje és díjszabása jelenleg teljesen független a várost érintő helyközi (Volán) járatokétól. A helyi buszok önmagukban nem képesek teljes körű szolgáltatást nyújtani, mivel nincsenek kellően összehangolva a vasúti és helyközi/távolsági járatok indulásával. **A helyi járatok nem szerepelnek a modern utazástervező alkalmazásokban, illetve nehézkes rájuk a jegy- és bérletvásárlás,** mivel csak kevés értékesítési helyszínen érhető el, azokon sem minden időszakokban, emellett a díjtermékek kínálata is korlátozott.

A helyi és helyközi járatok menetrendjének közös, városi szakaszon történő összehangolása, mindegyik vasúti indulás helyi járattal való kiszolgálása, **a helyi díjtermékek hozzáférhetőségének javítása, illetve digitalizálása, valamint az országos tarifaközösséghez való kapcsolódás fontos szolgáltatásfejlesztési lépések lehetnek.**

	 **84. ábra: Zerge igényvezérelt kisbuszos szolgáltatás Zalaegerszegen (SHAREPLACE projekt)[53]**
Előzmény	
Kapcsolódó projektek	• Közösségi közlekedés megállóhelyi infrastruktúrájának és megközelíthetőségének fejlesztése • Helyi autóbusz járműállomány fejlesztése (több járműméretben) • Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése (menetrendi kínálat, integráció, értékesítés, digitalizáció)

Eszköz azonosító és megnevezés	**2.4.1 Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok**
Leírás	**A fenntartható mobilitási módok népszerűségének tekintetében Mór elmarad az adottságaitól.** A városban jelen van a kerékpározás, bár egyes városrészekben a domborzati adottságok, másutt a nagy gépjárműforgalom miatt gyakran nem komfortos. Mór belvárosi része nagyobb részt jól gyalogolható, a távolságok nem nagyok. Ugyanakkor jellemző a személygépkocsi-használat dominanciája és fennáll a veszélye a gépjárműforgalom további növekedésének. Ezek megelőzésére és **a fenntartható mobilitás térnyerésének erősítésére átgondolt és módszeres szemléletformálásra van szükség. Ennek az egyik legjobb helyszínei az iskolák, illetve munkahelyek,** akik ösztönözhetik a fenntartható mobilitási módok használatát (pl. Bringázz a munkába! kampány, bringásreggeli szervezése). Ezt a munkát segítheti egy intézményi mobilitási terv és/vagy egy mobilitási felelős. Továbbá európai tapasztalatok alapján a legkisebb ellenállást kiváltó közlekedéstechnikai változtatások azok, amelyek a gyerekek védelmét szolgálják, így egy városban a fenntartható és biztonságos közlekedés feltételeit érdemes először az óvodák és iskolák környezetében kialakítani.

[53] https://mobilissimus.hu/hirek/eletre-kelt-zerge



85. ábra: Infografika a munkahelyi mobilitástervezésről (SASMOB Szeged[54])

Móron is megvalósítható a lábbusz vagy bicibusz kezdeményezés (menetrend szerint, felnőtt kísérettel közös gyalog vagy kerékpárral iskolába járás).



86. ábra: Lábbusz Sepsiszentgyörgyön
(Sepsiszentgyörgy Polgármesteri Hivatala)

A város méretét és földrajzi adottságait figyelembe véve **a kerékpározás különböző, új fajtáinak megismertetése segítene újabb célcsoportok és használati módok bevonását a kerékpározásba. Ennek megkönnyítését szolgálja egy hosszú távú (több hónapra szóló) kölcsönzést lehetővé tevő rendszer kialakítása,** amely a kerékpározás jelenleg kevésbé ismert formáinak – például elektromos kerékpárok (pedelec) és teherkerékpárok – elterjesztését is célozza.

Az elektromos rásegítésű kerékpárok előnye, hogy nagyobb távolságok napi szintű megtételére, illetve a domborzati akadályok kényelmes leküzdésére is

alkalmas úgy, hogy közben a kerékpározás élményét sem veszíti el a használó, illetve a használók szélesebb körét szólíthatja meg.




87. ábra: Munkába járás elektromos rásegítéses kerékpárral (Mór)

A teherkerékpárok – kialakításuktól függően – széles körben felhasználhatók: az általánosan elterjedt kiszállítás mellett ipari parkokban, iparterületeken is használható alapanyag- és árumozgatásra, önkormányzati feladatok ellátása esetén akár szociális munkások is közlekedhetnek vele a közétkeztetés biztosítása céljából, de kisgyermekesek is használhatják a kifejezetten gyermekek biztonságos szállítására kialakított teherkerékpárokat.

A programban az eszközök mindennapi használatáról tapasztalatokat gyűjtő magánszemélyek és vállalkozások megalapozottan dönthetnek a viszonylag költséges saját beszerzésről, akár a mindenkori támogatási programokat is igénybe véve. **2022 óta a munkáltatók adómentesen biztosíthatnak – akár elektromos rásegítéses – kerékpárt a munkavállalóknak.**




88. ábra: Teherkerékpárok (Bródy Sándor könyvtár, Eger / Umeå, Svédország)

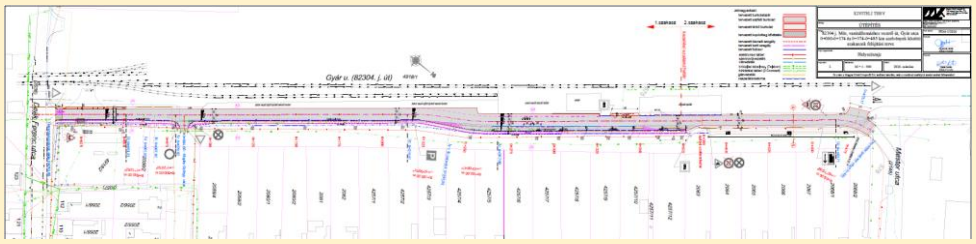
Előzmény	
Kapcsolódó projektek	• Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek • Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása • Rendszeres, tervszerű szemléletformálás • A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (középtávú elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)

[54] http://www.mobilissimus.hu/hirek/uj-sasmob-kiadvany-munkahelyi-mobilitastervezesrol

Eszköz azonosító és megnevezés	**3.1.1 A városüzemeltetés digitalizációja**
Leírás	A fenntartható városi mobilitástervezés logikája megköveteli, hogy **a kitűzött célokhoz, részcélokhoz indikátorokat rendeljünk és rendszeresen mérjük, értékeljük a célok elérése végett bevezetetett intézkedések, végrehajtott projektek eredményességét,** szükség szerint újratervezve a fejlesztéseket, ha a kitűzött célok nem valósultak meg. Az indikátorokhoz szükséges **tervszerű és rendszeres adatgyűjtés a meglévő adatbázisokból történő másodlagos és az azokat kiegészítő elsődleges adatgyűjtésből áll.** Az akár kis költségű forgalom- és utasszámlálások, kikérdezések kiértékelésével folyamatosan nyomon követhetőek a közlekedési szokásokban meglévő trendek, segítve ezzel a további fejlesztések ütemezését. A méréseknek széleskörben kivitelezhetőnek kell lennie, felmérve a közösségi közlekedés, a közúthálózat forgalmát – ideértve a kerékpáros forgalmat is. A kikérdezéseknek magába kell foglalnia a lakosság elégedettségének felmérését, módszertani preferenciák, illetve közlekedési szokások megismerését is. A felmérések megkönnyítését szolgálja az automata forgalom- ill. kerékpárszámlálók telepítése, mely utóbbi a helyszíni kijelzőn és online felületen történő eredményközléssel egyszerre bír népszerűsítő és szemléletformáló hatásokkal a város lakossága számára.   **89. ábra: Kerékpárforgalom-számláló eszköz[55]** **A téradatok kezelését napjainkban korszerű rendszerek segíthetik. A fentiek alkalmazása segíti az adatalapú döntéshozatalt** és így a célok hatékonyabb elérését.
Előzmény	• Kerékpárforgalmi Hálózati Terv
Kapcsolódó projektek	• Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása • Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére

Eszköz azonosító és megnevezés	**3.2.1 Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása**
Leírás	**Bár az utcák többsége a városban és vonzáskörzetében is szilárd burkolatú, előfordulnak burkolatlan utcák** (pl. Virág és Jegenye utca). **Bár az országos és helyi közutak jelentős része is jó állapotú, egyes szakaszok burkolatminősége közismerten rossz (pl. Gyár utca),** ami foglalkoztatja a lakosságot. A meglévő infrastruktúrát folyamatosan ellenőrizni kell és igény szerint vagy ideális esetben tervszerűen megelőző fenntartási és felújítási munkákat kell elvégezni rajtuk a szolgáltatási színvonal fenntartása és javítása végett. Vonatkozik

[55] https://www.eco-counter.com/produits/zelt-range/easy-zelt/

	ez nem csak az útburkolatokra, de a burkolati jelekre és egyéb forgalomtechnikai elemekre is. **Az országos közutak és vasúti létesítmények felújítása túlmutat a város hatáskörén, de ezek megtörténtéért az önkormányzatnak az illetékes szerveknél fel kell lépnie,** képviselve a térségben élők és közlekedők érdekeit.  **90. ábra: Gyár utca felújítás kiviteli terv helyszínrajza** (Magyar Közút, 2026)
Előzmény	• FVS • Gazdasági Program • KTM AMF adatszolgáltatás
Kapcsolódó projektek	• Önkormányzati tulajdonban álló belterületi utak építése, fejlesztése Mór Városában • Felsődobosra Vezető 81118j. közút korszerűsítése • 5 számjegyű utak korszerűsítése: a móri vasútállomáshoz vezető 82304j. közút fejlesztése • Ipar utca korszerűsítése • Külterületi utak stabilizálása • 81117 csókakői bekötőút korszerűsítése • Zrínyi utca felújítása az Erzsébet tér-Vénhegy u. közötti szakaszon • Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata

5.3 PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA ÉS A BEAVATKOZÁSI PROGRAM ÖSSZEÁLLÍTÁSA

Az eszközökhöz kapcsolódóan 57 projekt megvalósítása javasolt

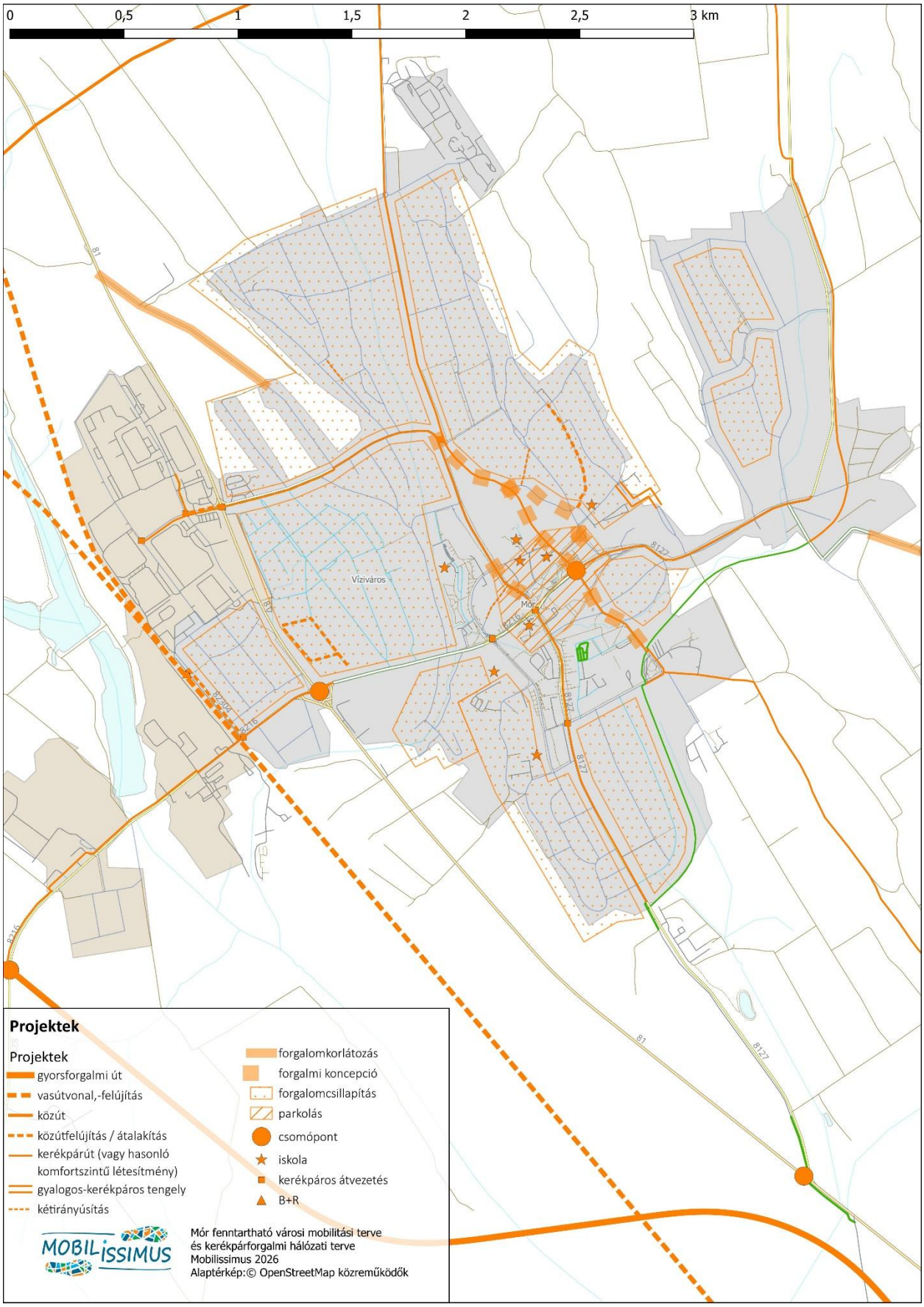
Az előző fejezetekben, az eszközökhöz kapcsolódóan rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 57 projektet, amelyek mind hozzájárulnak Mór stratégiai céljainak eléréséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez. **A projektek listája – célokhoz és eszközökhöz rendelve – az alábbi 4. táblázatban található, míg térbeli áttekintést a 91. ábra és 92. ábra térképe ad.**

4. táblázat: Projektlista az eszközökhöz kapcsolódóan

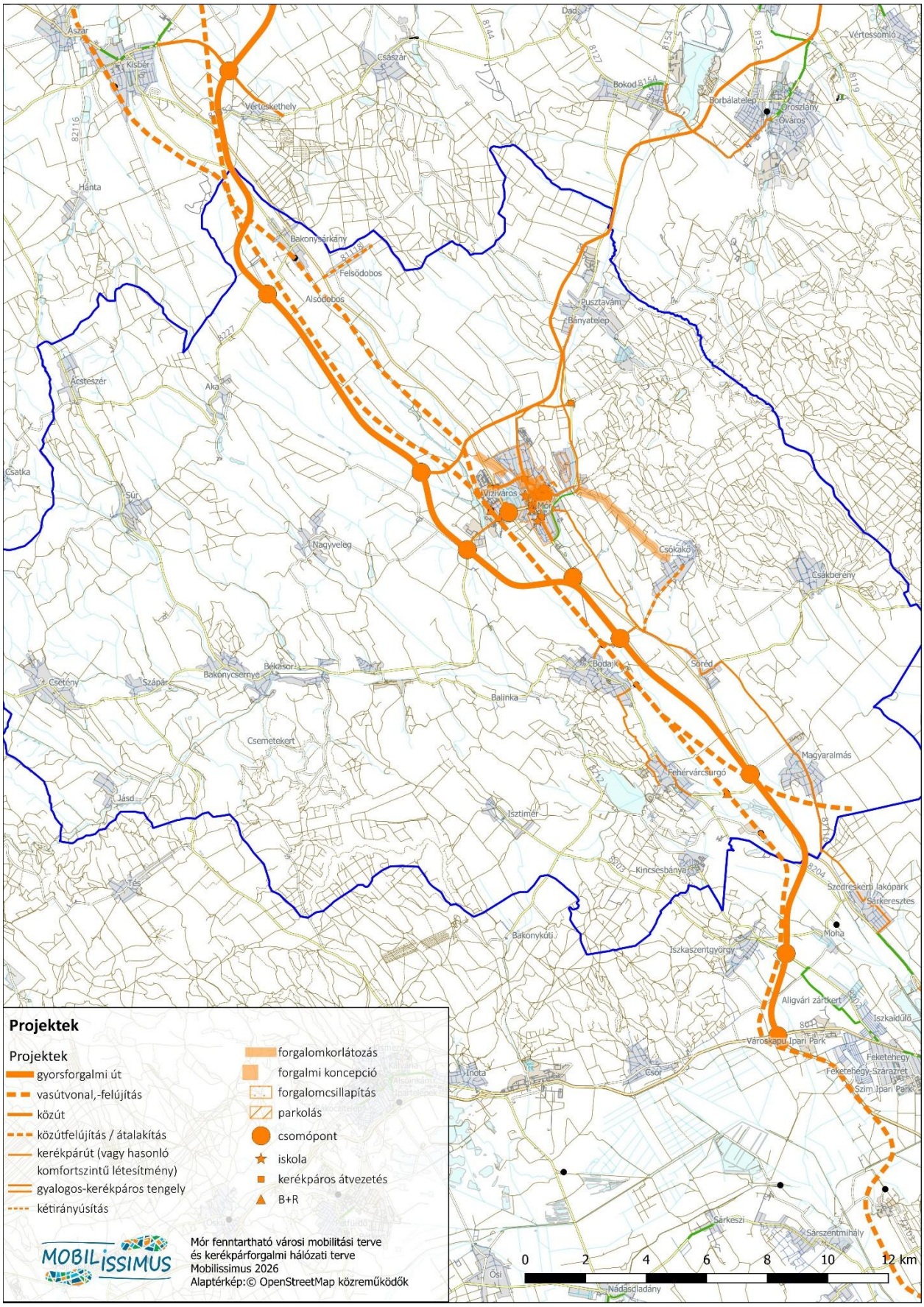
Eszköz		Projekt
Gyorsforgalmi úti kapcsolat, tehermentesítve a várost	1	M200 gyorsforgalmi út
	2	Mór északi átkötő út (M200 - 81. sz. főút)
Országos vasúti fejlesztések, a térség kiszolgálását is javítva	3	V0 vasútvonal
	4	Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal
Térségi közútfejlesztés	5	Mór - Oroszlány - M1 autópálya (Tatabánya, Tata) közötti kapcsolat javítása
Vonzáskörzet közösségi közlekedési kiszolgálásának erősítése	6	A térség vasúti és autóbuszos szolgáltatási színvonalának fejlesztése

Eszköz		Projekt
	7	B+R kerékpárparkolók létesítése a térség vasútállomásain és autóbusz-megállóiban (Mór vá., Csókakő vá., Fehérvárcsurgó vá., forgalmasabb autóbusz-megállók)
Térségi kerékpárforgalmi főhálózat kiépítése	8	Mór-Pusztavám kerékpárút
	9	Bokod-Oroszlány kerékpárút
	10	Fehérvárcsurgó-Bodajk kerékpárút
	11	Vértes-Bakony kerékpárút (Sárkeresztes-Székesfehérvár)
	12	Mór – Árkipuszta kerékpárútvonal
	13	Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó - Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése
	14	Mór – Nagyvelegi elágazás kerékpárút
	15	Mór – Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése
	16	Bodajk – Csókakő kerékpárútvonal
Forgalmi rend újragondolása a városközpontban	17	Belváros forgalmi koncepciójának kidolgozása
Biztonságosabb, hatékonyabb csomópontok kialakítása	18	81. sz. főút – 8216 j. út csomópont fejlesztése
	19	Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont fejlesztése
	20	81. sz. főút Mór déli csomópont fejlesztése
Lakóterületek forgalomcsillapítása	21	Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken
Behajtási és sebességkorlátozások betartásának biztosítása	22	Győri út és Mór-Csókakő út forgalomcsillapítása
	23	Traffiboxok telepítése
Parkoláspolitika	24	Parkolási koncepció kidolgozása, parkolásszabályozás bevezetése
	25	Elektromosautó-töltési lehetőségek bővítése
Városrészek kerékpáros kapcsolatainak javítása	26	Nemes utca – Ipar utca gyalog- és kerékpárút korszerűsítése és Ipar utcai meghosszabbítása
	27	Akai úti kerékpárút korszerűsítése
	28	Deák Ferenc utcai körforgalmak holland körforgalommá fejlesztése
	29	Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út) kerékpárútvonal
	30	Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér kerékpárútvonal
	31	Kossuth Lajos u. kerékpárútvonal
	32	Táncsics Mihály u. kerékpárútvonal
	33	Dózsa György utca kerékpárútvonal
	34	Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u. kerékpárútvonal
	35	Rákóczi Ferenc u. kerékpárútvonal
	36	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára
	37	A városi járdahálózat fejlesztése

Eszköz		Projekt
Biztonságos és akadálymentes gyalogos kapcsolatok minden városrészben	38	Ezerjó utca és a Hársfa utca gyalogos és kerékpáros összekötése
	39	Új gyalogátkelők kijelölése
Biztonságos, kényelmes kerékpárparkolási lehetőségek bővítése	40	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése
Helyi közösségi közlekedési szolgáltatás fejlesztése	41	Közösségi közlekedés megállóhelyi infrastruktúrájának és megközelíthetőségének fejlesztése
	42	Helyi autóbusz járműállomány fejlesztése (több járműméretben)
	43	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése (menetrendi kínálat, integráció, értékesítés, digitalizáció)
Fenntartható mobilitást népszerűsítő programok	44	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek
	45	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása
	46	Rendszeres, tervszerű szemléletformálás
	47	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (középtávú elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)
A városüzemeltetés digitalizációja	48	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása
	49	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére
Meglévő infrastruktúra tervszerű felújítása	50	Önkormányzati tulajdonban álló belterületi utak építése, fejlesztése Mór Városában
	51	Felsődobosra Vezető 81118j. közút korszerűsítése
	52	5 számjegyű utak korszerűsítése: a móri vasútállomáshoz vezető 82304j. közút fejlesztése
	53	Ipar utca korszerűsítése
	54	Külterületi utak stabilizálása
	55	81117 csókakői bekötőút korszerűsítése
	56	Zrínyi utca felújítása az Erzsébet tér-Vénhegy u. közötti szakaszon
	57	Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata



91. ábra: Projektek



92. ábra: Projektek (vonzáskörzet)

A projektek előkészítettsége széles skálán mozog: szerepelnek benne futó vagy előkészítés alatt álló, ötletként vagy javaslatként már korábban

felmerült, illetve a célokból és intézkedésekből levezetve újonnan megfogalmazott projektjavaslatok is.

A többszempontú értékelés célja a projektek összehasonlítása és priorizálása számszerűsíthető szempontok alapján

A javasolt projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes projektet átfogóan, egységesen többszempontú elemzéssel (*multi-criteria analysis*, MCA) **értékeltük**, melynek segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek. A többszempontú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA részletes módszertana, valamint a bemenő adatait is tartalmazó részletes eredménytáblázat a 1757.6 mellékletben található.

A SUMP vonatkozásában 57 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

Az értékelés három fő szempontkategóriája a költség, a haszon és a megvalósíthatóság

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és a megvalósíthatóság értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszempontokra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével. A figyelembe vett szempontok:

- Költség (súly: 33%): a projekt becsült költsége (a projekt jellegétől függően beruházási vagy működési költség)
- Hasznok (súly: 33%):
    - hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához
    - várható gazdasági hatás
    - várható társadalmi hatás
    - várható környezeti hatás
- Megvalósíthatóság (súly: 33%)
    - a projekt előkészítettségi állapota
    - finanszírozhatóság
    - kockázatok

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100**.

A projektértékelés eredménye egy prioritási sorrend, amely az adott szempontok alapján rangsorolja a projekteket

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára. Az elemzés eredményeként a projektek 35 és 74 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

Az értékelés eredményei mellett kulcsfontosságú, hogy mely projekt megvalósításában milyen szerepe van a városvezetésnek, ezért a hatáskört is megjelenítjük az alábbiak szerint:

- önkormányzati,
- részben önkormányzati,

- nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel.

Az MCA készítése során a lehető legtöbb, Mór fenntartható mobilitásfejlesztése szempontjából releváns szempontot figyelembe vettük, az adatok megadásához a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől és szakértőitől származott. Ennek ellenére **a többszempontú elemzés – elsősorban a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan – bizonytalanságokat hordoz magában.** Utóbbi bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket érdemes fenntartással kezelni, ugyanakkor az eredmények iránymutatásként a prioritási sorrend kijelöléséhez és az ütemezés meghatározásához teljes mértékben alkalmazhatók.

5. táblázat: A projektértékelés eredménye

Projektszám	Projektnév	Pontszám	Hatáskör
7	B+R kerékpárparkolók létesítése a térség vasútállomásain és autóbusz-megállóiban (Mór vá., Csókakő vá., Fehérvárcsurgó vá., forgalmasabb autóbusz-megállók)	74	részben önkormányzati
24	Parkolási koncepció kidolgozása, parkolásszabályozás bevezetése	73	önkormányzati
52	Ipar utca korszerűsítése	70	önkormányzati
17	Belváros forgalmi koncepciójának kidolgozása	70	önkormányzati
10	Fehérvárcsurgó-Bodajk kerékpárút	69	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
8	Mór-Pusztavám kerékpárút	69	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
39	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	69	önkormányzati
22	Győri út és Mór-Csókakő út forgalomcsillapítása	69	önkormányzati
48	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	68	önkormányzati
13	Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó - Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	66	részben önkormányzati
35	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	65	önkormányzati
42	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése (menetrendi kínálat, integráció, értékesítés, digitalizáció)	65	önkormányzati
47	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	65	önkormányzati
44	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	65	önkormányzati
38	Új gyalogátkelők kijelölése	64	részben önkormányzati
30	Kossuth Lajos u. kerékpárútvonal	64	önkormányzati
31	Táncsics Mihály u. kerékpárútvonal	64	önkormányzati

Projektszám	Projektnév	Pontszám	Hatáskör
21	Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken	63	önkormányzati
23	Traffiboxok telepítése	63	önkormányzati
40	Közösségi közlekedés megállóhelyi infrastruktúrájának és megközelíthetőségének fejlesztése	63	önkormányzati
45	Rendszeres, tervszerű szemléletformálás	63	önkormányzati
18	81. sz. főút – 8216 j. út csomópont fejlesztése	62	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
49	Önkormányzati tulajdonban álló belterületi utak építése, fejlesztése Mór Városában	61	önkormányzati
55	Zrínyi utca felújítása az Erzsébet tér-Vénhegy u. közötti szakaszon	61	önkormányzati
56	Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata	61	önkormányzati
43	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	61	részben önkormányzati
36	A városi járdahálózat fejlesztése	61	önkormányzati
46	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (középtávú elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	60	önkormányzati
2	Mór északi átkötő út (M200 - 81. sz. főút)	59	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
34	Rákóczi Ferenc u. kerékpárútvonal	57	önkormányzati
51	5 számjegyű utak korszerűsítése: a móri vasútállomáshoz vezető 82304j. közút fejlesztése	57	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
27	Deák Ferenc utcai körforgalmak holland körforgalommá fejlesztése	57	részben önkormányzati
28	Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út) kerékpárútvonal	57	részben önkormányzati
50	Felsődobosra Vezető 81118j. közút korszerűsítése	56	részben önkormányzati
11	Vértes-Bakony kerékpárút (Sárkeresztes-Székesfehérvár)	56	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
54	81117 csókakői bekötőút korszerűsítése	55	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
19	Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont fejlesztése	54	részben önkormányzati
20	81. sz. főút Mór déli csomópont fejlesztése	54	részben önkormányzati
25	Elektromosautó-töltési lehetőségek bővítése	54	részben önkormányzati
14	Mór – Nagyvelegi elágazás kerékpárút	54	önkormányzati
26	Akai úti kerékpárút korszerűsítése	54	önkormányzati
25	Nemes utca – Ipar utca gyalog- és kerékpárút korszerűsítése és Ipar utcai meghosszabbítása	54	önkormányzati
29	Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér kerékpárútvonal	53	önkormányzati

Projektszám	Projektnév	Pontszám	Hatáskör
32	Dózsa György utca kerékpárútvonal	53	részben önkormányzati
53	Külterületi utak stabilizálása	51	önkormányzati
41	Helyi autóbusz járműállomány fejlesztése (több járműméretben)	50	önkormányzati
1	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	50	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
9	Bokod-Oroszlány kerékpárút	49	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
3	V0 vasútvonal	48	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
12	Mór – Árkipuszta kerékpárútvonal	48	önkormányzati
37	Ezerjó utca és a Hársfa utca gyalogos és kerékpáros összekötése	47	önkormányzati
33	Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u. kerékpárútvonal	46	részben önkormányzati
16	Bodajk – Csókakő kerékpárútvonal	46	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
4	Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal	44	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
6	A térség vasúti és autóbuszos szolgáltatási színvonalának fejlesztése	43	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
15	Mór – Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	41	részben önkormányzati
5	Mór - Oroszlány - M1 autópálya (Tatabánya, Tata) közötti kapcsolat javítása	35	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel

A projekteket a projektértékelés eredményei alapján rövid-, közép- és hosszútávú megvalósítási ütemekbe soroltuk

A projekteket a projektértékelés eredményei alapján ütemekbe soroltuk. A megvalósítási ütemeket az alábbiak szerint határoztuk meg:

- **rövidtáv (2029-ig),** a 2021-2027-es uniós finanszírozási ciklussal összhangban az n+2 szabályt figyelembe véve**:** a társadalmilag hatékony és megfelelően előkészített vagy könnyen előkészíthető projektek; ezek megvalósítása rövid távon, néhány éven belül indokolt és reális is;
- **középtáv (2032-ig)**: a közepes hatékonyságú vagy hosszabb előkészítést igénylő magas hatékonyságú projektek csoportja;
- **hosszú táv**: a fennmaradó, alacsonyabb társadalmi hatékonyságot szerző (de a célokhoz hozzájáruló, társadalmilag hasznos) projektek; ezek megvalósítása hosszabb, legalább tíz-tizenöt éves időtávban merül fel/javasolt. A SUMP felülvizsgálata során ezekről a

projektekről az akkori helyzetnek megfelelően ismételten lehet dönteni.

A projektek ütemezése során **a már programozott projektek ismert időtávján túl figyelembe vettük a többszempontú elemzés eredményeit és ezen belül külön a megvalósíthatóság szempontjait (előkészítettség, finanszírozás), valamint a projektek egymással való összefüggéseit (egymásra épülés), az alábbiak szerint:**

- folyamatos: jellegüknél fogva folyamatos tevékenységet igénylő vagy évről évre programszerűen megvalósítandó projektek;
- rövidtáv (2029-ig): legalább 45 pontos értékelésű és 2 pont feletti előkészítettségű és finanszírozású (azaz nagy hasznosságú, legalább közepesen előkészített és finanszírozással rendelkező projektek)
- középtáv (2032-ig): legalább 40 pontos értékelésű projektek
- hosszútáv: 40 pont alatti értékelésű, de a célokkal összhangban levő projektek;
- egymásra épülő projektek esetén a követő projekt nem kerülhet korábbi időtávba, mint az előzményprojekt.

6. táblázat: Projektek ütemezése

Projekt-szám	Projektnév	Pontszám	Előkészí-tettség	Finanszíroz-hatóság	Előzmény-projektek	Ismert időtáv	Időtáv
25	Elektromosautó-töltési lehetőségek bővítése	54	1	2			folyamatos
37	A városi járdahálózat fejlesztése	61	1	2			folyamatos
39	Új gyalogátkelők kijelölése	64	1	2			folyamatos
40	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	69	1	2			folyamatos
44	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	61	1	2	Forgalmi rend újragondolása a városközpontban		folyamatos
45	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	65	1	2	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek		folyamatos
46	Rendszeres, tervszerű szemléletformálás	63	1	2			folyamatos
47	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (középtávú elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	60	1	2			folyamatos

Projekt-szám	Projektnév	Pontszám	Előkészí-tettség	Finanszíroz-hatóság	Előzmény-projektek	Ismert időtáv	Időtáv
48	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	65	1	2			folyamatos
49	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	68	1	2			folyamatos
54	Külterületi utak stabilizálása	51	1	2			folyamatos
6	A térség vasúti és autóbuszos szolgáltatási színvonalának fejlesztése	43	1	1			rövidtáv (2029-ig)
7	B+R kerékpárparkolók létesítése a térség vasútállomásain és autóbusz-megállóiban (Mór vá., Csókakő vá., Fehérvárcsurgó vá., forgalmasabb autóbusz-megállók)	74	1	2			rövidtáv (2029-ig)
8	Mór-Pusztavám kerékpárút	69	3	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
9	Bokod-Oroszlány kerékpárút	49	3	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
10	Fehérvárcsurgó-Bodajk kerékpárút	69	3	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
11	Vértes-Bakony kerékpárút (Sárkeresztes-Székesfehérvár)	56	3	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
17	Belváros forgalmi koncepciójának kidolgozása	70	1	2	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
18	81. sz. főút – 8216 j. út csomópont fejlesztése	62	3	2	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	2027 / KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
21	Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken	63	1	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)

Projekt-szám	Projektnév	Pontszám	Előkészí-tettség	Finanszíroz-hatóság	Előzmény-projektek	Ismert időtáv	Időtáv
22	Győri út és Mór-Csókakő út forgalomcsillapítása	69	1	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
23	Traffiboxok telepítése	63	1	2			rövidtáv (2029-ig)
24	Parkolási koncepció kidolgozása, parkolásszabályozás bevezetése	73	1	2			rövidtáv (2029-ig)
36	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	65	1	2		KHT: rövidtáv	rövidtáv (2029-ig)
50	Önkormányzati tulajdonban álló belterületi utak építése, fejlesztése Mór Városában	61	3	3		2027	rövidtáv (2029-ig)
51	Felsődobosra Vezető 81118j. közút korszerűsítése	56	3	3		2027	rövidtáv (2029-ig)
52	5 számjegyű utak korszerűsítése: a móri vasútállomáshoz vezető 82304j. közút fejlesztése	57	3	2			rövidtáv (2029-ig)
53	Ipar utca korszerűsítése	70	3	3		2027	rövidtáv (2029-ig)
55	81117 csókakői bekötőút korszerűsítése	55	3	3		2026	rövidtáv (2029-ig)
56	Zrínyi utca felújítása az Erzsébet tér-Vénhegy u. közötti szakaszon	61	3	3		2026	rövidtáv (2029-ig)
1	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	50	3	3		2032	középtáv (2032-ig)
2	Mór északi átkötő út (M200 - 81. sz. főút)	59	3	3	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	2032	középtáv (2032-ig)
12	Mór – Árkipuszta kerékpárútvonal	48	1	2		KHT: középtáv	középtáv (2032-ig)
13	Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó - Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	66	1	2		KHT: középtáv	középtáv (2032-ig)
14	Mór – Nagyvelegi elágazás kerékpárút	54	1	2		KHT: középtáv	középtáv (2032-ig)

Projekt-szám	Projektnév	Pontszám	Előkészí-tettség	Finanszíroz-hatóság	Előzmény-projektek	Ismert időtáv	Időtáv
19	Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont fejlesztése	54	1	2	Forgalmi rend újragondolása a városközpontban		középtáv (2032-ig)
26	Nemes utca – Ipar utca gyalog- és kerékpárút korszerűsítése és Ipar utcai meghosszabbítása	54	1	2		KHT: középtáv	középtáv (2032-ig)
29	Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út) kerékpárútvonal	57	1	2		KHT: középtáv	középtáv (2032-ig)
35	Rákóczi Ferenc u. kerékpárútvonal	57	1	2		KHT: középtáv	középtáv (2032-ig)
38	Ezerjó utca és a Hársfa utca gyalogos és kerékpáros összekötése	47	1	2			középtáv (2032-ig)
41	Közösségi közlekedés megállóhelyi infrastruktúrájának és megközelíthetőségének fejlesztése	63	1	2			középtáv (2032-ig)
42	Helyi autóbusz járműállomány fejlesztése (több járműméretben)	50	1	2			középtáv (2032-ig)
43	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése (menetrendi kínálat, integráció, értékesítés, digitalizáció)	65	1	2			középtáv (2032-ig)
57	Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata	61	1	2	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása		középtáv (2032-ig)
3	V0 vasútvonal	48	2	2			hosszútáv
4	Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal	44	2	2			hosszútáv
5	Mór - Oroszlány - M1 autópálya (Tatabánya, Tata) közötti kapcsolat javítása	35	2	1			hosszútáv

Projekt-szám	Projektnév	Pontszám	Előkészí-tettség	Finanszíroz-hatóság	Előzmény-projektek	Ismert időtáv	Időtáv
15	Mór – Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	41	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
16	Bodajk – Csókakő kerékpárútvonal	46	1	2			hosszútáv
20	81. sz. főút Mór déli csomópont fejlesztése	54	2	1		KHT: hosszútáv	hosszútáv
27	Akai úti kerékpárút korszerűsítése	54	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
28	Deák Ferenc utcai körforgalmak holland körforgalommá fejlesztése	57	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
30	Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér kerékpárútvonal	53	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
31	Kossuth Lajos u. kerékpárútvonal	64	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
32	Táncsics Mihály u. kerékpárútvonal	64	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
33	Dózsa György utca kerékpárútvonal	53	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv
34	Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u. kerékpárútvonal	46	1	2		KHT: hosszútáv	hosszútáv

6 MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 MONITORINGRENDSZER, INDIKÁTOROK

A monitoringrendszer célja, hogy a mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását nyomon kövesse

A monitoringrendszer célja, hogy a mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását nyomon kövesse. Tárgyát az ütemezett projektlistában szereplő projektek outputjai, eredményei és hatásai képezik, ezért ezeket a SUMP projektek megvalósítása előtti és utáni állapotban, valamint a későbbi nyomon követés érdekében a projektek szempontjából releváns időszakonként, például évente meg kell határozni.

6.1.1 MÉRHETŐ CÉLOK ÉS INDIKÁTOROK

Az indikátorok alkalmazása lehetővé teszi az előrehaladás objektív mérését, a célok teljesülésének ellenőrzését

Az indikátorok alkalmazása és rendszeres meghatározása eszközt teremt a SUMP-ban meghatározott célok teljesülésének ellenőrzésére. A célok a mobilitási mutatók esetében a célrendszer leképezését jelentik az alkalmazott indikátorok célértékeinek meghatározásával. Éppen ezért fontos, hogy – az európai módszertannak megfelelően – ún. SMART célokat tűzzünk ki, amelyek specifikusak (specific), mérhetőek (measurable), elérhetőek (achievable), relevánsak (relevant) és az időhöz kötöttek (time bounded).

Fontos megjegyezni, hogy **a célok mindig egyfajta változást fejeznek ki valamilyen alapállapothoz képest, egy adott időtávon**. Utóbbi alapállapotot a projekt nélküli eset határozza meg.

A SUMP-ban rögzített stratégiai célok, a részcélok, az eszközök (intézkedések), valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. **Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.** *„Az indikátorok mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását vagy a célok teljesülését számszerű formában bemutatják.*

- *Az output indikátorok a beavatkozások/fejlesztések egyszerű fizikai kimeneteleit mérik (pl. létrehozott infrastruktúra hossza, beszerzett járművek száma, szolgáltatási teljesítmény stb.)*
- *Az eredmény indikátorok a közvetlen, a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező változásokat mérik (pl. járműkilométer csökkenés, menetidő csökkenés, forgalom változás).*
- *A hatásindikátorok pedig a tágabb, közvetettebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat.”* [56]

Az indikátorokat olyan módon kell kiválasztani, hogy garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését. Ennek érdekében az alábbi szempontokat mindenképp figyelembe kell venni:

[56] Tervezési útmutató

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek a többszintű célrendszerhez,
- közérthetően fejezzék ki a változásokat, ne igényeljen speciális képzettséget az értelmezésük és értékelésük,
- meghatározásuk legyen költséghatékony – például ne igényeljen nagy munkaráfordítást helyszíni mérések elvégzésével, és ne tegye szükségessé adatbázisok vagy speciális szoftverek megvásárlását,
- legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylathoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

Az egyes indikátortípusok módszertani jellegű bemutatása és az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája a 7.7. mellékletben található, a mértékegységre, a meghatározás gyakoriságára és módjára vonatkozó részletes adatokkal együtt. Az egyes indikátoroknál megjelenik a jelenlegi érték, a projekt nélküli esetre becsült érték, valamint a célérték is.

Az indikátorok többségénél meghatározható a bázisérték, de egyes esetekben azt még meg kell határozni a megvalósítás előtt

A jelen állapotot kifejező érték nem minden esetben ismert pontosan ebben a fázisban. Ezeknek az értékeknek a meghatározása még a projektek megvalósítása előtt meg kell, hogy történjen. Fontos hangsúlyozni, hogy a jelen állapothoz kapcsolódó új információk fényében a hosszú távra becsült célértékek is felülvizsgálandók a monitoring megkezdésekor.

A célérték és így a projekt nélküli eset időtávja középtávra, 2032-re van meghatározva. Utóbbi esetében alapvetően a jelenlegi feltételek hosszú távú fennállásával számoltunk (közúti infrastruktúra és közösségi közlekedési hálózat és menetrend).

Fontos megjegyezni, hogy a SUMP keretében tervezett intézkedések rendkívül sokrétűek, és mivel külön-külön megvalósítva is sokféle hatást fejtenek ki, ezek a hatások több projekt együttes megvalósítása esetén halmozódnak. Ebből következik, hogy az intézkedések által okozott változások, hosszú távú hatások pontos, számszerű előre jelzése (a célértékek meghatározása) nagy bizonytalanságot hordoz magában.

6.1.2 MONITORING TERV

A kijelölt indikátorokat a megvalósítás előtt, után, majd megfelelő időszakonként mérni kell

A SUMP projektek eredményességének, és általában a város mobilitási körülményeinek és hatásainak nyomon követése érdekében a kijelölt indikátorokat az alábbi időszakokban meg kell határozni:

- a megvalósítás előtti állapotban (bázisérték),
- a megvalósítás után,
- a megvalósítást követően a projekt által előidézett változás szempontjából releváns időközönként,
- a SUMP-ban megjelölt középtávú időszakban (2032).

Ezeknek az értékeknek a meghatározásával láthatóvá válik, hogy az indikátorok értéke hosszú távon eléri-e majd a célértéket.

A monitoring megtervezésének részét képezi a jelenlegi és a későbbi célérték rögzítése, valamint a meghatározás módjának kijelölése is. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javaslunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt jellegének megfelelően kell megválasztani. **Az egyes indikátorokhoz javasolt mérési mód és gyakoriság a 7.7. mellékletben található.**

A monitoring ki kell terjedjen az adatgyűjtésre, -feldolgozásra és -elemzésre, valamint a projektek eredményességének és hatásainak értékelésére

A projektmonitoring magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak értékelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából. Habár **a monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességű, a kiértékelés dokumentációját elegendő kétévente elkészíteni**.

Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel – a tervezés jelenlegi fázisát messze túlmenően –, beleértve az alábbiakat:

- az adatforrások pontosítása,
- az adatok meghatározási módjának pontos kidolgozása,
- a bázisértékek és célértékek definiálása,
- a monitoringhoz kapcsolódó költségek meghatározása,
- a monitoring finanszírozásának megtervezése,
- a monitoring intézményi, szervezési feltételeinek megteremtése.

A monitoring első lépése a jelenlegi állapotot tükröző értékek teljes körű meghatározása, és ezekből az adatokból egy dokumentáció összeállítása, még a SUMP projektek megvalósításának megkezdése előtt.

A monitoring megvalósítása az önkormányzat felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – **mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak, és ezért elkülönített forrást szükséges rá biztosítani.**

6.1.3 A KÉSŐBBI SUMP FELÜLVIZSGÁLAT MEGALAPOZÁSA

A SUMP együtt kell éljen a város fejlődésével, ezért néhány évente felül kell vizsgálni

A SUMP nem lehet örökérvényű: a város demográfiai és gazdasági körülményeinek változása, **a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat**. A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez **elengedhetetlen a visszacsatolás,** és annak biztosítása, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. **Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálata néhány évenként,** amelyhez bemenő adatokat a monitoring tevékenység szolgáltat.

A jelen SUMP a beavatkozások egy részét a 2021–2027-es európai uniós időszakra irányozza elő. Ebből következően **két felülvizsgálat javasolt az elkövetkezendő időszakban**:

- **2029-ben** (hatályos támogatási szerződések szerint, előreláthatólag 2029.04.30-ig) a 2021-2027 programozási időszak lezárásig **a SUMP kismértékű aktualizálása** az időközben megvalósuló és érintett móri TOP Plusz projektek figyelembevételével; majd
- **legkésőbb 2032-ben egy teljeskörű felülvizsgálat** már az új uniós fejlesztési ciklus részleteinek ismeretében.

A felülvizsgálatokat az alábbi tartalommal szükséges elkészíteni:

- projektek megvalósulásának és eredményességének nyomon követése, beleértve a monitoringból származó adatok értékelését,
- a városi és külső gazdasági és szakpolitikai feltételek változásának vizsgálata,
- az aktuális finanszírozási feltételek és lehetőségek, különösen az uniós források támogatási területeinek áttekintése.

A mindenkori felülvizsgálat a szükséges mélységben kell elkészüljön; a célok jellemzően nem változnak gyakran, az intézkedések, projektek szintjén ugyanakkor jellemzőbb a változás

A felülvizsgálatnak ki kell terjednie minden olyan változásra, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, beleértve a SUMP keretében megvalósított intézkedések hatásainak értékelését és a külső körülmények változásainak azonosítását.

A felülvizsgálat során a SUMP általános módszertani lépéseit kell végigkövetni, a különbséget az jelenti, hogy a SUMP elkészültét követő változásokra kell fókuszálni.

A külső és belső gazdasági, társadalmi, környezeti és szakpolitikai feltételek, továbbá a város stratégiai céljainak változásai alapján értékelni kell az eredeti célrendszert, és ha szükséges, finomítani azt.

A városvezetéssel és az egyéb érintett szereplőkkel történő egyeztetés alapján le kell határolni, hogy a tervezett projektekből melyek valósultak meg, és a monitoringból származó adatok felhasználásával meg kell vizsgálni, hogy az intézkedések a pozitív hatásaikat milyen hatékonysággal tudták kifejteni. A költségek és a finanszírozás módjának nyomon követése, valamint az előzetesen becsült kockázatok, a megvalósítás és az üzemeltetés során felmerülő akadályok utólagos értékelése is a felülvizsgálat részét képezi. Mindezek alapján el kell végezni az esetlegesen szükséges módosításokat az eredeti projektlistában, és ki kell jelölni a városi mobilitás hosszú távú fenntarthatósága érdekében teljesítendő újabb intézkedéseket. A felülvizsgálat feladata a beavatkozások megvalósításának megalapozása, beleértve az ütemezést, a finanszírozási lehetőségek feltárását, a költségterv elkészítését és a felmerülő kockázatok meghatározását.

A felülvizsgálatnak külön ki kell térnie arra, hogy a SUMP tartalmát és folyamatát érintően milyen változások történtek a követelmények terén, és biztosítani kell, hogy a SUMP új generációja teljesítse az új követelményeket.

Fontos hangsúlyozni, hogy **a SUMP egészének hatásossága érdekében feltétlenül szükséges a felülvizsgálatok elvégzése, amelyekre ezért forrást szükséges elkülöníteni.**

6.2 A SUMP MEGVALÓSÍTÁSÁNAK CSELEKVÉSI TERVE

„A cselekvési terv a Mobilitási terv keretében meghatározott cél- és eszközrendszer megvalósulásához szükséges operatív lépéseket foglalja össze, érintve a megvalósítás szervezeti / intézményi kereteit; a megvalósítási időszak főbb partnerségi irányait, valamint a megvalósítás ütemezését." [57]

A SUMP Képviselő-testület általi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása

A SUMP Képviselő-testület általi elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása, amihez kulcsfontosságú olyan munkatárs kinevezése (nem feltétlenül teljes munkaidőben, kizárólag erre a feladatra), aki felelős a SUMP megvalósításának nyomon követéséért, az Önkormányzat és a stakeholderek megvalósításban végzett feladatainak koordinációjáért, illetve a döntések előkészítéséért. Ez a feladat várhatóan a Városfejlesztési és -üzemeltetési Irodához tartozik majd.

*„**Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők** a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően **a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozási, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek**, biztosítva ezáltal a Mobilitási terv szemléletével való azonosulásukat, azok megvalósítása iránti erős elköteleződésüket."* Ebben segítséget nyújtanak a tervezési időszakra kidolgozott Partnerségi Tervben foglalt és rögzített irányelvek, keretek (7.4 melléklet).

A megvalósítás alapját a megvalósítás ütemterve képezi, melyet rendszeresen aktualizálni kell, valamint részletesebb beavatkozási programok formájában kibontani

A megvalósítás ütemterve az 5.3 fejezetben található. Ezt azonban a projektek előkészítése során pontosodó információk, valamint a források biztosíthatósága (6.3 fejezet: Költség- és finanszírozási terv) függvényében a megvalósítási időszakban rendszeresen aktualizálni kell.

***„A megvalósítási időszakban a Mobilitási tervben rögzített stratégiai irányok alapján a SUMP megvalósítását célzó cselekvési terv, vagyis részletesebb beavatkozási programok** (pl.: fejlesztési akciótervek, szervezetfejlesztési tervek, ütemezett és felelősökhöz rendelt feladatlisták stb.) **formájában kerülhetnek a későbbiekben kidolgozásra** és […] képviselő testületi elfogadásra."* [58]

6.3 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi keretek meghatározása a SUMP időtávján

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját az ütemezett projektlista képezi. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszempontú elemzés bemenő adatait használtuk fel, nevezetesen a becsült költségeket és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat (részletesen lásd a 7.5 mellékletben található projekttáblázatban).

A költségbecslések bizonytalanságot hordoznak magukban, mivel különböző előkészítettségű projektekre vonatkoznak

Fontos rögzíteni, hogy **a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban.** Egyrészt számos olyan új intézkedés szerepel,

[57] Tervezési útmutató
[58] Tervezési útmutató

amelyek a korábbi stratégiákban, tervekben még nem jelentek meg. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Mindkét esetben **a projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani**.

Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb, ezért ezzel érdemben tervezni nem lehet

Az itt bemutatott finanszírozási adatokat az aktuálisan rendelkezésre álló információk alapján rögzítettük. **Tekintettel a korábbiaknál is turbulensebb világgazdasági és politikai környezetre** (pl. az uniós források jelentős részének felfüggesztésére) **a források rendelkezésre állása a szokottnál is kiszámíthatatlanabb, ezért ezzel érdemben tervezni nem lehet.** Az egyes projektek szintjén ezért – a már megítélt forrással rendelkező projekteken túl – csak azt tudtuk meghatározni, hogy a projekt tartalma, jellege és a becsült költségek mértéke alapján milyen forrásra lehet esélye annak rendelkezésre állása esetén.

A fenti bizonytalanságok kezelése érdekében **szükségesnek tartjuk a beruházási és üzemeltetési költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor**, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően.

A javasolt beavatkozások költségeit időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban mutatja be az alábbi táblázat. Ez alapján **a fenntartható városi mobilitási terv összesen mintegy 6800 milliárd forint költségű beavatkozást tartalmaz, ám ebből több mint 6700 milliárd forint három projekt, a V0 és Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonalak, valamint M200 az gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8)) kiépítésének költsége**.

7. táblázat: A javasolt beavatkozások költségei időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban

	TOP PLUSZ	állami	uniós (IKOP Plusz, TOP Plusz, Interreg stb.) vagy állami	bizonytalan (uniós, állami vagy saját)	magán vagy köz (uniós, állami, saját)	saját	összesen
folyamatos	0	0	560	106	185	410	701
rövidtáv (2029-ig)	2 640	7 156	4 716	18	0	282	14 530
középtáv (2032-ig)	0	829 043	1 158	1 962	0	40	832 163
hosszútáv	0	75 980	5 888 000	0	0	0	5 963 880
összesen	2 640	912 179	5 894 434	2 086	185	732	6 811 374

Rövid távon a már programozott projektek mellett folyamatos megvalósítású „szoft” intézkedések és kisebb léptékű beruházások kezdhetők meg, de el kell kezdeni a későbbi fejlesztések előkészítését is

2029-ig a már korábban programozott TOP PLUSZ-projektek kb. 2640 millió forintot kötnek le. **Ezeken felül a fenntartható városi mobilitási terv elsősorban a folyamatos megvalósítású közlekedésszervezési, intézményi, szemléletformálási beavatkozások megkezdését, valamint kisebb léptékű, ütemezhető beruházásokat** (pl. járda-, gyalogátkelő- és kerékpárparkoló-program, forgalomcsillapítási beavatkozások), **szolgáltatásfejlesztést javasol**, melyek saját forrásból is elkezdhetők, de érdemes minél nagyobb arányban támaszkodni egyéb lehetőségekre (uniós források – TOP PLUSZ, Interreg; állami források és célzott pályázatok; magánforrások).

Emellett **állami forrásokra támaszkodva lehetőség szerint meg kell valósítani az előkészített térségi kerékpárút- (pl. Mór-Pusztavám) és csomópontfejlesztéseket (81-8216).** Emellett – bár ezt a táblázat és ütemezés ilyen szinten nem részletezi – **el kell kezdeni a későbbi fejlesztések előkészítését is.**

Középtávon számos kisebb-nagyobb projekt megvalósítása javasolható, a források biztosíthatósága függvényében

Középtávon (2032-ig) a nagyobb állami projektek közül megvalósulhat az M200 gyorsforgalmi út a móri északi átkötőúttal. Ezen kívül számos kisebb-nagyobb projekt megvalósítása javasolható ezen az időtávon, melyek közül a saját és külső (elsősorban állami, uniós) **források rendelkezésre állása függvényében, a SUMP prioritási listáját figyelembe véve érdemes előrehaladni**.

A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkel, melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források (pl. maradványforrások) lehívhatók.

6.4 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

Előzetesen azonosítottuk a projektek kockázatainak típusait és mértékét, de ezeket a részletes tervezés során pontosítani kell

A SUMP törekszik a projektekkel kapcsolatos kockázatok minimalizálására. Ennek érdekében a megvalósítás előtti kockázat minimalizálásra szükséges törekedni, nem pedig a megvalósítás során vagy az azt követően jelentkező, bekövetkezett károk elhárítására.

A kockázatokat a következő főbb típusokba soroltuk:

- műszaki kockázatok,
- környezeti kockázatok,
- pénzügyi kockázatok,
- gazdasági kockázatok,
- intézményi kockázatok,
- társadalmi kockázatok.

Az egyes kockázattípusokra nézve a 7.6.3 mellékletben adunk bővebb magyarázatot, és teszünk javaslatot azok minimalizálására.

Az egyes projektek vonatkozásában azonosított kockázattípusokat és a kockázatok mértékét a 7.5 mellékletben található projekttáblázatban ismertetjük.

Fontos megjegyezni, hogy ezek a megállapítások általánosak, és a tervezés jelen fázisában még nem lehetséges a kockázatokat és súlyosságukat teljes mélységükben feltárni. Ezért a projektek részletes tervezésének és előkészítésének részeként feltétlenül szükséges a kockázatok részletesebb elemzése és minimalizálásuk, kezelésük módjának pontosabb meghatározása.

7 MELLÉKLETEK

7.1 RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

ÁNF	átlagos napi forgalom
ej.	egységjármű
FVS	fenntartható városfejlesztési stratégia
ITS	integrált településfejlesztési stratégia
KHT	kerékpárforgalmi hálózati terv
MCA	Multi-Criteria Analysis (többszempontú elemzés)
OCF	Országos Célforgalmi Adatfelvétel
OKA	Országos Közúti Adatbank
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (fenntartható városi mobilitási terv)
szgk.	személygépkocsi
TEIR	Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer
tgk.	tehergépkocsi
TSZT	településszerkezeti terv

7.2 FOGALOMTÁR

aktív mobilitás	kizárólag fizikai tevékenységen alapuló közlekedési forma. Az aktív mobilitás leggyakoribb formái a gyaloglás és a kerékpározás[59]
aktív turizmus	a turista utazásának motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő szabadidős vagy sporttevékenység gyakorlása
B+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő kerékpárparkoló (Bike and Ride, kerékpározz és utazz)
egységjármű	a közúti forgalom nagyságának meghatározására használt mérőszám: a különböző kategóriájú járművek számát szorzókkal számítják át. Egy személygépkocsi 1 egységjárműnek számít, míg egy kerékpár, motorkerékpár ennél kisebb, egy autóbusz vagy tehergépkocsi ennél nagyobb szorzóval szerepel.
fenntartható városi mobilitási terv	olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben elégíteni ki az emberek és vállalkozások

[59] Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/

	mobilitási igényeit. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket.[60]
funkcionális várostérség	(Functional Urban Area, FUA) a nagyvárost és az ingázóövezetet magában foglaló teljes egybefüggő városi térség jelölik, az EU és az OECD közös fogalommeghatározásával összhangban[61]
intermodalitás	utazási, áruszállítási módok összekapcsoltsága[62]
kerékpárforgalmi létesítmény	a „Kerékpárosbarát közutak tervezése” Útügyi Műszaki Előírás 19. oldalán szereplő besorolás szerint: nyitott kerékpársáv, kerékpársáv, kerékpárút, gyalogos és kerékpáros övezet, gyalog- és kerékpárút.
kerékpárosbarát	olyan tevékenység, hely vagy létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és biztonságosan, magas színvonalon kielégíti
közlekedési célú kerékpározás	Minden olyan kerékpározás, amelynek célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése. Pl.: munkába/iskolába járással, ügyintézéssel, bevásárlással, szórakozóhely / sportpálya / közforgalmú közlekedési megállóhely megközelítésével stb. kapcsolatos kerékpározás.
mikromobilitás	nagyon könnyű (legfeljebb 500 kg össztömegű) járművek közlekedésieszköz-kategóriája. Ide tartoznak többek között az elektromos rollerek/robogók, gördeszkák és kerékpárok, valamint az egykerekűek[63]
modal split	utazási, áruszállítási módok közötti megoszlás[64]
P+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő gépjárműparkoló (Park and Ride, parkolj és utazz)
szabadidős célú kerékpározás	Olyan kerékpározás, amelynek elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített / kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészség-megőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás” vagy sport célú kerékpározás.
többszempontú elemzés	közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében.
turisztikai célú kerékpározás	Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra,

[60] Tervezési útmutató
[61] Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/
[62] Tervezési útmutató
[63] Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/
[64] Tervezési útmutató

csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakás) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros kirándulás (lakóhely környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költés kapcsolódik hozzá.

vegyes forgalmú út — kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület[65]

7.3 FELHASZNÁLT ADATOK KÖRE

8. táblázat: Felhasznált adatok köre

Adatkör	Forrás
Települési stratégiák: Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 (FVS) Gazdasági program Településszerkezeti terv Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) 2019 – felülvizsgálat alatt	Önkormányzati adatszolgáltatás / nyilvánosan elérhető
Jelentősebb projektek megvalósíthatósági tanulmányai, tervei (helyszínrajzai, műszaki leírásai) stb.	Önkormányzati adatszolgáltatás
Ismert településfejlesztési szándékok, a várost érintő legfontosabb országos léptékű fejlesztésekkel kapcsolatos tervek, elvárások	Önkormányzati egyeztetések
Uniós, országos, megyei stratégiák és tervek	nyilvánosan elérhető
Rendelkezésre álló legfrissebb ingázási adatok (2022)	KSH adatszolgáltatás
Társadalmi, gazdasági adatok	KSH, nyilvánosan elérhető Önkormányzati adatszolgáltatás / nyilvánosan elérhető
Demográfiai előrebecslés	NATÉR
Forgalomvonzó létesítmények listája és adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
Közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
A térséget érintő állami közút- és kerékpárútfejlesztési projektek	ÉKM, MKIF, ME AMF adatszolgáltatás
Országos közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai; országos közutak forgalma	Magyar Közút adatszolgáltatás / NAP portál
Vasúti utasforgalom	MÁV-csoport adatszolgáltatás
Autóbusz utasforgalom	MÁV-csoport adatszolgáltatás (helyközi) Önkormányzati adatszolgáltatás (helyi)
Országos célforgalmi felvétel - OCF (2016)	KTI adatszolgáltatás
Baleseti adatok	Webbal
Lakosság közlekedési szokásai, érzékelt problémák és javaslatok	Nyilvános térképes problémafeltáró kérdőív

[65] Forrás: túlnyomórészt Komplex Kerékpáros Program és Kerékpárosbarát Közutak Tervezése Útügyi Műszaki Előírás

7.4 PARTNERSÉGI TERV

7.4.1 A PROJEKTRŐL

A Mór Városi Önkormányzat fenntartható városi mobilitási tervet (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) készít. Ez egy új, az embert – a városlakót – középpontba állító közlekedési stratégia, amely megalapozza a következő évek közlekedési fejlesztéseit a városban és környékén. A dokumentum a város meglévő stratégiai terveivel – elsősorban Mór Város Fenntartható Városfejlesztési Stratégiájával (2021-2027) – összhangban készül. A terv elkészítésével Mór Önkormányzata a Mobilissimus Kft-t bízta meg. A terv elkészítését a város a Széchenyi Terv Plusz, Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz 1.3.1 keretében elnyert állami és európai uniós forrásból finanszírozza.

A pályázati program által előírt Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési útmutató a tervezési folyamat gyakorlati megvalósítása kapcsán kiemeli a széleskörű partnerség elvét, az útmutató alapján:

„Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is jelentős legitimációt nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a Mobilitási tervet és az ahhoz tartozó intézkedéscsomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is."

„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe."[66]

7.4.2 A PARTNERSÉGI FOLYAMAT RÉSZTVEVŐI, PARTNERSÉG SZERVEZÉSE

A SUMP tervezési módszertana nagy hangsúlyt fektet a széles körű partnerség biztosítására mind szakmai, mind társadalmi szinten. A SUMP egyik fontos jellemzője az integrált szemlélet, amely alapvetően a különböző közlekedési ágak együttes rendszerben való kezelését jelenti, ebből kifolyólag a különböző szakmáknak, szakembereknek a város közlekedésével kapcsolatos közös gondolkodását is jelenti. Mindennek biztosítása érdekében a széleskörű szakmai részvétel a tervezés minden fázisában nagy hangsúlyt kap. A terv elkészítése során a Megbízó önkormányzat és a Tervező a szakmai együttműködés mellett hangsúlyt fektetnek a lakosság bevonására a problémafeltárásba, a jövőkép és a célok meghatározásába, ezzel

[66] Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési útmutató

jelentősen növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát. A szakmai és lakossági részvétel mellett a partnerségi folyamatban Mór vonzáskörzetének települései is részt vesznek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a járásközpontba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet játszanak.

A széles körű partnerség célja egy olyan terv kidolgozása, amely a lehető legteljesebben integrálja a városi lakosság és különböző érdekeltek, partnerek közlekedéssel kapcsolatos szempontjait és választ ad a közlekedéssel kapcsolatos problémáikra.

7.4.3 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK FOLYAMATA, SZINTJEI

A SUMP elkészítésének folyamatában az alábbi főbb feladatokat határozza meg a Tervezési Útmutató, ezeket a feladatokat kísérik a partnerségi egyeztetések, amelyek vonatkozásában három döntési szinten öt részvételi helyzetet különböztet meg a Tervezési Útmutató.

- döntés a SUMP szükségéről;
- operatív döntés-előkészítő munka;
- projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs);
- adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz;
- stratégiaikészítési fázisban aktív részvétel;
- szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel;
- workshopokon aktív részvétel;
- mobilitási kérdőív kitöltése;
- SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában;
- mobilitási terv jóváhagyása.

A partnerségi folyamat szakaszai szerinti és az egyeztetés szintje szerinti besorolásban a Tervezési Útmutató 6.2. sz. melléklete szolgál irányadóként:

„A partnerségbe bevont egyes csoportok különböző szerepkörrel bírnak a Mobilitási terv elkészítésének folyamatában. Az alábbiakban bemutatásra kerül, hogy az egyes csoportoknak elsődlegesen mi a feladatuk és a társadalmasítási folyamat részeként milyen módon kerülnek bevonásra."

Egyeztetés szintjei	Partnerségi csoportok	Főbb feladatok									
		döntés a SUMP szükségéről	*operatív döntés-előkészítő munka*	*projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)*	*adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz*	*stratégiaikészítési fázisban aktív részvétel*	*szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel*	*workshopokon aktív részvétel*	*mobilitási kérdőív kitöltése*	*SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában*	*mobilitási terv jóváhagyása*
Döntéshozás szintje	*Képviselő-testület*	X									X
Irányítás, szakmai egyeztetés szintje	*Irányító zárt önkormányzati csoport (eseti meghívotti szereplőkkel kiegészítve)*		X	X	X	X	X	X	X	X	
	Szakmai munkacsoport (közlekedés; településfejlesztés stb.)					X	X	X	X	X	
	Irányítottan megkeresett partnerek köre (Intézmények és gazdasági társaságok; környező települések)					X			X	X	
Nyílt egyeztetés szintje	*Szélesebb körű társadalom bevonása (honlap, média, újság, rádió stb.)*					X			X	X	

7.4.4 A PARTNERSÉGI FELADATOK SZERVEZETI RENDJE

A partnerségi feladatok ellátása a Tervező és a Megbízó közös hatáskörében történik. A Tervező korábbi partnerségi tapasztalatai és a Megbízó helyi partneri hozzáállása biztosítja a tervezési folyamat megfelelőségét a partnerségi elvárásoknak.

A tervezés főbb feladatait, azok érintettségét a partnerségi folyamatokban és a felelősségi köröket az alábbi táblázat tartalmazza:

Főbb feladatok a SUMP tervezés folyamatában (kiegészített)	Partnerséggel érintett feladatok	Megbízói feladatok	Tervezői feladatok
döntés a SUMP szükségéről		X	
operatív döntés-előkészítő munka	X	X	X
projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)		X	X
adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz	X	X	
adat- és információfeldolgozás a helyzetfeltáráshoz			X
stratégiakészítési fázisban aktív részvétel	X	X	X
szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	X	X	X
workshopokon aktív részvétel	X	X	X
workshopok eredményeinek kiértékelése			X
mobilitási kérdőív kitöltése	X	X	
mobilitási kérdőív kiértékelés			X
SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	X	X	
mobilitási terv jóváhagyása		X	

„Az eredményes munkavégzés nem csak a Vállalkozótól elvárt, hanem a Megrendelővel közös feladatokat igényel. A közös feladatvégzés, a konstruktív együtt gondolkodás érdekében különböző csoportok kerülnek kialakításra. A csoportok a mobilitási tervezés előrehaladása szerint, a szükséges munkafolyamat alapján üléseznek, prezentációs eredmények alapján kifejthetik véleményüket, illetve csoport egyeztetéseket folytatnak, workshop csoportban vesznek részt, valamint észrevételeket tehetnek a társadalmi egyeztetésre bocsátható szakértői anyag kapcsán. A nyílt körben véleményezhetik a meghatározott időszakban társadalmasításra bocsátott SUMP dokumentumot.”

7.4.5 BEVONANDÓ PARTNEREK KÖRE ÉS SZEREPE

A Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési Útmutató vonatkozó, 6.2. sz. melléklete alapján az alábbi érdekcsoportok, amelyeket a közlekedésfejlesztési projektekbe jellemzően be szoktak vonni:

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat	Jelentős forgalomvonzó létesítmények (pl.: bevásárlóközpontok)	Helyi lakosság	Helyi média
Szomszédos települések önkormányzatai	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók)	Közlekedésfejlesztési egyesületek	Kutatóintézetek
Közúti közlekedési kapcsolatok tekintetében a városhoz kötődő jelentősebb települések önkormányzatai	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.)	Kerékpáros egyesületek	Más városok szakértői
Engedélyező hatóságok (pl. helyi közlekedési hatóság)	Ipari Park üzemeltetők	Motorizált közlekedés szövetségei	Alapítványok
Rendőrség	Jelentősebb logisztikai vállalatok	Helyi érdekcsoportok (pl.: közösségi közlekedést használók csoportja stb.)	
Katasztrófavédelem	Kis- és középvállalkozások képviselői	Sportegyesületek	
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények	Köztestületek (pl.: gazdasági kamarák stb.)	Ifjúsági egyesület	
Közlekedésért felelős minisztérium	Helyi gazdasági szövetségek	Fogyatékkal élők egyesülete	
Állami tulajdonú közlekedéssel foglalkozó intézmények	Közlekedési tanácsadók	Városfejlesztő egyesület	
Megyei önkormányzat	Szolgáltató cégek	Közlekedésbiztonsággal foglalkozó egyesület	
Oktatási intézmények	Magán finanszírozók	Környezetvédő szervezetek	
Oktatási intézményfenntartó	Ingatlan befektetők	Szakszervezetek	
Egészségügyi intézmények	Országos üzleti szövetségek	Környező települések lakossága	
Közművelődési- és sportintézmények	Kerékpárkölcsönzők	Közlekedési alkalmazottak	
Politikusok		Idősek képviselői	
Egyéb döntéshozók		Egyéb helyi szervezetek	

Mór Város SUMP tervezési folyamatában azonosított partnerek, **vastag betűvel a partnerségi találkozón megjelent, vagy tervezési folyamatába meghívott, az előkészítő, helyzetértékelő fázis során az Önkormányzattal közösen azonosított érintettek:**

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések
Helyi önkormányzat **- Városfejlesztési és -üzemeltetési Iroda;** **- más releváns irodák**	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók): **- Adient Hungary** **- Gestamp-Mór Kft.** **- SEWS Komponens és Elektronika Európa Kft.** **- Benteler Autótechnika Ft.** **- FRIMO Hungary Kft.**	**Helyi lakosság** **Környező települések lakossága**
Politikusok: **- Mór Város polgármestere és alpolgármestere** **- Képviselő-testület tagjai** - a választókerület országgyűlési képviselője	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.) **- MÁV Csoport** - **Mór Holding** **- MÓRHŐ Kft.** **- E.ON Zrt.** **- Magyar Közút Fejér Vármegyei Igazgatósága** **- M-Bussal Kft.**	Kerékpáros egyesületek: - **Magyar Kerékpárosklub Székesfehérvári területi szervezet**
Szomszédos települések önkormányzatai: - **Fejér Vármegyei Önkormányzat** - közlekedési szempontból releváns települések: Ácsteszér, Aka, Bakonycsernye, Bakonysárkány, Balinka, Bodajk, Csákberény, Csetény, Csókakő, **Fehérvárcsurgó, Isztimér,** Jásd, **Kincsesbánya**, Magyaralmás, Nagyveleg, Pusztavám, Söréd, Súr, Szápár	Közlekedési tanácsadók, Mór közlekedéstervezésében rendszeresen részt vevő tervezőcégek: - **Déli Vasút Egyesület**	Helyi érdekcsoportok (pl.: közösségi közlekedést használók csoportja, idősek képviselete stb.) - **Ezerjó Nyugdíjas Egyesület** **- Országos Nyugdíjas Polgári Egyesület Móri Szervezete**
Rendvédelem, katasztrófavédelem: **- Móri Városi Rendőrkapitányság** **- Fejér Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság**	Kerékpárkölcsönzők:	Motorizált közlekedési szövetség - **Móri Motoros Egyesület**
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények: **- KTM Aktív Mobilitási Főosztály** **- Közlekedésért felelős minisztérium: Építési és Közlekedési Minisztérium**	Jelentős forgalomvonzó létesítmények: **- Lidl Áruház** **- Sinsay üzlet – LPP Hungary Kft.** **- JYSK Kereskedelmi Kft.** **- KIK Áruház - KIK Textil és Non-Food Kft.** **- KFC Gyorsétterem - AmRest Kft.** **- MOL benzinkút**	Természetvédelemmel foglalkozó szervezetek: **-Móri Borvidék TDM Egyesület** **-Móri-árok Természeti Öröksége Alapítvány**

Oktatási intézmények: **- Móri Petőfi Sándor Általános Iskola** **- Móri Radnóti Miklós Általános Iskola** **- Móri Dr. Zimmermann Ágoston** **- Magyar-Angol Két Tanítási Nyelvű Általános Iskola** **- Szt.Erzsébet Római Katolikus Általános Iskola** **- Móri Gárdonyi Géza Óvoda, Ált. Isk., Szakiskola, Készségfejl. Isk., Fejlesztő Nevelés-Oktatást Végző Iskola,** **- Móri Táncsics Mihály Gimnázium** **- Szfv-i SZC Perczel Mór Technikum, Szakképző Iskola és Kollégium** **- Nefelejcs Bölcsőde** **- Móri Pitypang Óvoda** **- Móri Napsugár Óvoda** **-Meseház Óvoda-Bölcsőde** **- Móri Ábrahám János Református Óvoda és Mini Bölcsőde**		Sportegyesületek **-Fogarasi Rally Team Egyesület** **-Körzeti Diáksport Bizottság Mór** **-Mini Tenisz Egyesület** **-Mór Városi Sportegyesület** **-Móri „Petőfi" Horgász Egyesület** **-Móri Genkina Karate Sportegyesület** **-Móri Kézilabda SC** **-Móri Öttusa Sportegyesület** **-Móri Úszó Egyesület** **-„Sasszem" Sportlövész Egyesület**
Egészségügyi intézmények **-Városi Kórház és Rendelő Intézet**		Városfejlesztéssel foglalkozó egyesület: **-Móri Városvédő és Szépítő Egyesület**
Közművelődési- és sportintézmények **- Wekerle Sándor Szabadidőközpont** **-Lamberg-kastély Művelődési Központ, Könyvtár és Muzeális Kiállítóhely**		

A partnerség szerepe a SUMP körciklus egyes szakaszaiban a Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési Útmutató alapján:

- *„Tervezés: A dokumentum egyes munkarészeinek kidolgozása széleskörű partnerség keretében valósul meg. A partnerek szerepe a tervezési folyamat előrehaladása során a részeredmények megismerésén, véleményezésén, jóváhagyásán túl aktív részvételükre is kiterjed.*
- *Megvalósítás: A partnerek szerepet kaphatnak a Mobilitási terv időközönként felülvizsgálatában, a Terv megvalósulásának értékelésében, illetve egyes szereplők vonatkozásában tervezett projektek előkészítésében és megvalósításában is. Fontos, hogy a lakosság megfelelő tájékoztatást kapjon az intézkedések megvalósulásának előrehaladásáról.*
- *Fenntartás: A projektek megvalósítása után is fontos az átfogó tájékoztatás, a folyamatos egyeztetés a közvetlenül érintettekkel (pl. lakossági elégedettség mérés). A tapasztalatok fontos visszacsatolást jelentenek a további tervezési folyamatokhoz és a felülvizsgálathoz."*

7.4.6 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK LEHETSÉGES MÓDSZEREI ÉS ESZKÖZEI

A Partnerség belső érintettjei

Mór Városi Önkormányzatnak Városfejlesztési és -üzemeltetési Irodája, mint a Megbízó képviselői és a Tervező rendszeres megbízói egyeztetéseken konzultálnak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési és -üzemeltetési Irodán túl az Önkormányzat további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerülnek a tervezés folyamatába. A Városfejlesztési és -üzemeltetési Iroda és a Tervező gondoskodik a tervezési folyamat során az Önkormányzat további szervezeti egységeinek és döntéshozóinak bevonásáról:

- polgármester,
- alpolgármester,
- a képviselő-testület tagjai,
- Városfejlesztési és -üzemeltetési Iroda,
- az önkormányzati hivatal egyéb releváns szervezeti egységei.

A tervezési folyamat része a városi Képviselő-testület tagjainak tájékoztatása és bevonása. A testület tájékoztatása, a tervezési folyamatra és eredményekre vonatkozó véleményeik és javaslataik összegyűjtése és becsatornázása a tervezés jelentősebb mérföldköveihez kötődik.

Partnerség külső érintettek bevonásával

Szakmai egyeztetések

A SUMP tervezését széles körű szakmai egyeztetések kísérik, melyekbe mind a városi, mind a megyei, mind az országos szintű releváns szakmai szereplők

bevonásra kerülnek. A szakmai partnerek beazonosítását és bevonását a tervezési folyamatba a Megbízó és a Tervező együttesen végzi el.

A beazonosított szakmai érintettekkel Tervező és a Megbízó a tervezés helyzetértékelési szakaszában Partnerségi Fórum keretében egyeztet, amelyet követően egyes partnerekkel közvetlen adatszolgáltatási és javaslattételi folyamatot menedzsel a Tervező.

Lakosság

A tervezési folyamatban a lakosság bevonása kulcsfontosságú elem, a Megbízó általános tervezési eljárásaiban megszokott módszer a lakosság kérdőíves felmérése, ezúttal is ezt javasolják a Tervező számára.

A szakmai szereplők mellett a lakosság bevonását is az Önkormányzat támogatásával végzi a Tervező a tervezési folyamat során. A lakosság elérésének módjaként az online kérdőíves és térképes információgyűjtést választja a Megbízó és a Tervező, amelynek terjesztésében a Megbízó is aktív szerepet vállal:

- a Megbízó az önkormányzat honlapján és Facebook oldalán egyaránt elérhetővé teszik a kérdőívet;
- a Tervező saját honlapján és Facebook oldalán szintén megosztja a kérdőív elérését szolgáló linket, utóbbi felületen a kérdőívezés kötelező három hetes időszakában fizetett hirdetéssel támogatja a kitöltéseket.

7.4.7 A VÉLEMÉNYEK KEZELÉSE

A Tervező a munka keretében elvégzett adatgyűjtések, felmérések, bejárások eredményeit kiegészítve az érintettektől beérkező helyi információkat, szempontokat is folyamatosan figyelembe veszi a tervezési folyamat alatt. Ezek meghatározó tényezői a helyzetértékelésnek, valamint a cél- és eszközrendszer kialakításának is.

7.4.8 A TERVEZETT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÜTEMEZÉSE

A SUMP tervezése során a következő megbízói, döntéshozói, szakmai, társadalmi és térségi egyeztetésekre kerül sor:

- Megbízói egyeztetések rendszeresen (Mór Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft.)
- Nyilvános kérdőív Mór és vonzáskörzete közlekedéséről (2026.04.13-05.03.)
- Partnerségi találkozók (2026.05.27-28.).
    - városi döntéshozók, polgármester, alpolgármester, képviselők;
    - Városfejlesztési és Városüzemeltetési Iroda, további önkormányzati érintettek;
    - szakmai partnerek, üzleti és szociális szféra, civil szervezetek.

- Társadalmasítás: a SUMP társadalmi egyeztetési változatának strukturált véleményezése a partnerek és a lakosság részéről (2026. július).

7.4.9 MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA

A partnerségi egyeztetés belső folyamata Mór Város Polgármesteri Hivatalának Városfejlesztési és -üzemeltetési Irodája, mint a megbízó képviselői és a tervezők rendszeresen Megbízói egyeztetéseken konzultáltak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városfejlesztési és -üzemeltetési Irodán túl a Hivatal további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerültek a tervezés folyamatába. A tervezés belső egyeztetésének és véleményezésének a város Képviselő-testületének tájékoztatása is részét képezte.

A SUMP tervezését **széles körű szakmai egyeztetések** kísérték, melyekbe mind a városi, mind a megyei, mind az országos szintű releváns szakmai szereplők bevonásra kerültek.



93. ábra: Partnerségi találkozó

A Fenntartható Városi Mobilitási Terv készítése során a városi szakmai partnerek (érdekképviseleti, civil és gazdálkodó szervezetek, intézmények) a tervezési folyamatba először egy személyes partnertalálkozó keretében lettek bevonva 2026.05.28-án. A közlekedési hatóságok, üzemeltetők és szolgáltatók tételes adatbekérései és a lakossági kérdőívezés mellett ez a partnerségi fórum volt a legfontosabb lépése a partnerségi folyamatnak a tervezés helyzetértékelő szakaszának. A fórumon a Megbízó és a tervező lehetőséget biztosított a résztvevő döntéshozók, önkormányzati szereplők, a civil és üzleti szféra képviselőinek egyaránt a tájékozódásra és a véleményformálásra a város és vonzáskörzete közlekedési helyzetének, kihívásainak és lehetőségeinek vonatkozásában a helyzetértékelési munkarész támogatásához.

A **lakosság tervezésbe történő bevonásának** első lépése egy online lakossági problémafeltáró kérdőíven keresztül történt. Az egyszerű, de minden

közlekedési módra kiterjedő problémaérzékelési kérdőív a városlakók közlekedéssel kapcsolatos szokásaira és az általuk érzékelt problémákra kérdezett rá, illetve az érzékelt pozitívumokat és javaslatokat is gyűjtöttük. A lakosság a kérdőívet a város és a tervező honlapjáról is elérhető online felületen töltötte ki, illetve fizetett közösségi média hirdetésben juttattuk el a város és vonzáskörzetének lakosaihoz. A kérdőívezés lezárásáig, 2026.05.03-ig a kérdőívet 359-en töltötték ki, és összesen 1430 térképi elem (útvonal, probléma, javaslat) érkezett be.

A lakossági bevonás következő jelentős állomása **a Fenntartható Városi Mobilitási Terv társadalmasítási fázisa volt**, ahol minden érintett strukturált formában véleményezhette a dokumentumot a helyzetértékelő rész mellett már a javaslati fejezetekkel, a cél- és eszközrendszerrel együtt.

9. táblázat: Megvalósult partnerségi lépések

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Projektindító találkozó	Megbízói egyeztetés	2026.03.10.	emlékeztető
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés	2026.04.15.	emlékeztető
Lakossági kérdőív[67]	Kérdőívezés	2026.04.13. – 2026.05.03.	359 kitöltés, 1430 térképi elem
Kérdőív megosztása a város honlapján[68]	Hirdetmény	2026.04.16.	online megjelenés
Facebook poszt a város Facebook oldalán – lakossági kérdőív[69]	Közösségi média megjelenés	2026.04.16.	online megjelenés (15 kedvelés, 14 megosztás)
Facebook poszt a tervező facebook oldalán – lakossági kérdőív[70]	Közösségi média megjelenés	2026.04.17.	online megjelenés (98 kedvelés, 15 hozzászólás, 16 megosztás)
Facebook fizetett hirdetés a lakossági kérdőív terjesztéséhez	Közösségi média kampány	2026.04.17. – 2026.04.22.	online kampány (50.509 megtekintés, 22.260 bejegyzés elérés, ebből 2.801 hivatkozáskattintás)
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2025.05.20.	emlékeztető
Képviselő-testületi tájékoztató	Képviselő-testületi tájékoztató	2026.05.27	emlékeztető
Találkozó a városi önkormányzat, intézmények és vállalkozások, valamint megyei, járási szereplők képviselőivel	Partnerségi fórum	2026.05.28.	emlékeztető (15 résztvevő)

[67] https://www.partimap.eu/hu/p/Mor-es-tersegenek-kozlekedese-lakossagi-kerdoiv/0

[68] https://mor.hu/hir/26/04/mondd-el-velemenyed-a-mori-kozlekedesrol

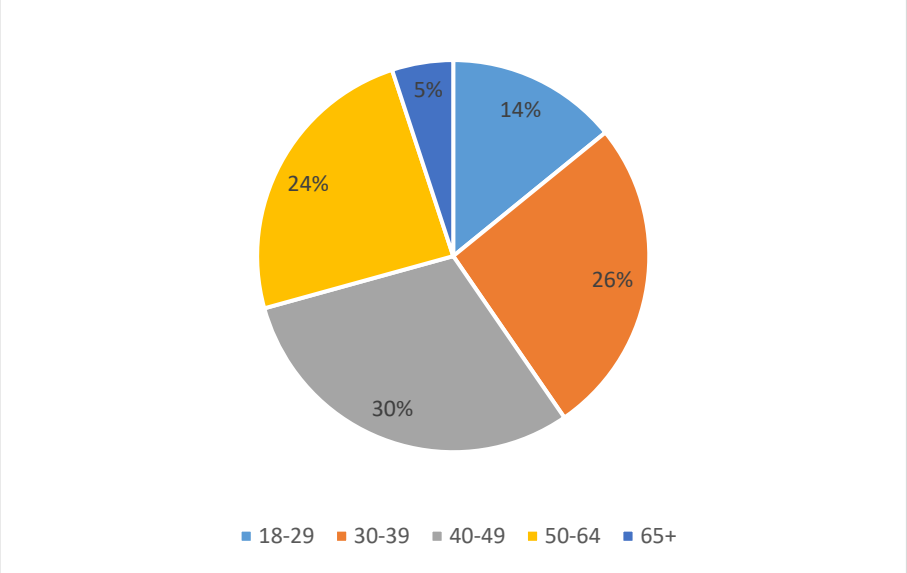
[69] https://www.facebook.com/morvarosi.onkormanyzat/posts/pfbid051jJxmCQpRc42xGMLNRN5BfmHJQP5RBRCEtuCNa4G7wPFDCDipuQiaEKcGj1iA5el

[70] https://www.facebook.com/Mobilissimus/posts/pfbid02bC3FhhSCNCzavXPk81K4otGrGnceDAPRfAimRQa3h7k6DmD5hLoHRn2mBdnUFZtBl

Partneri egyeztetés	Magyar Közút egyeztetés (online)	2026.06.22.	emlékeztető
Projekttalálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2026.06.29.	emlékeztető
Társadalmasítás	Partnerségi és nyilvános kérdőívezés	2026. július	6 db észrevétel

Az online kérdőív eredményei

Az online kérdőívet összesen 359-en töltötték ki érvényesen, nők és férfiak fele-fele arányban. A válaszadók kor összetételét az alábbi ábra mutatja: **a legfiatalabbakat és a legidősebb korosztályt tudtuk a legkisebb arányban elérni,** legnagyobb arányban a 40-49 éves korcsoport töltötte ki a kérdőívet. Az átlagéletkor 43 év volt.

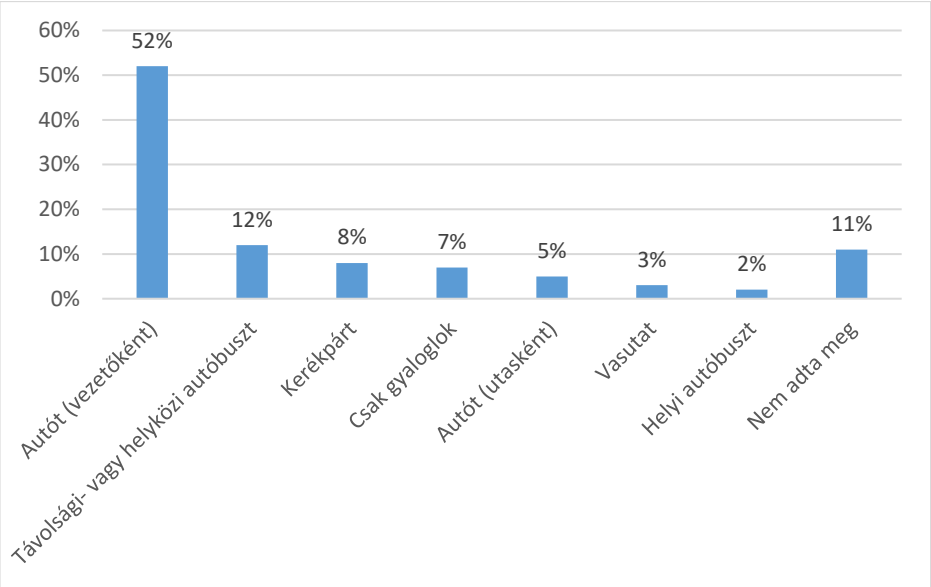


94. ábra: Kormegoszlás, %, N=359

A gazdasági aktivitást tekintve **a válaszadók négyötöde (81%) aktív**, 6 százalék inaktív, 4-4 százalék tanuló vagy nyugdíjas, 3 százalék nyugdíjas dolgozó és páran nem adták meg.

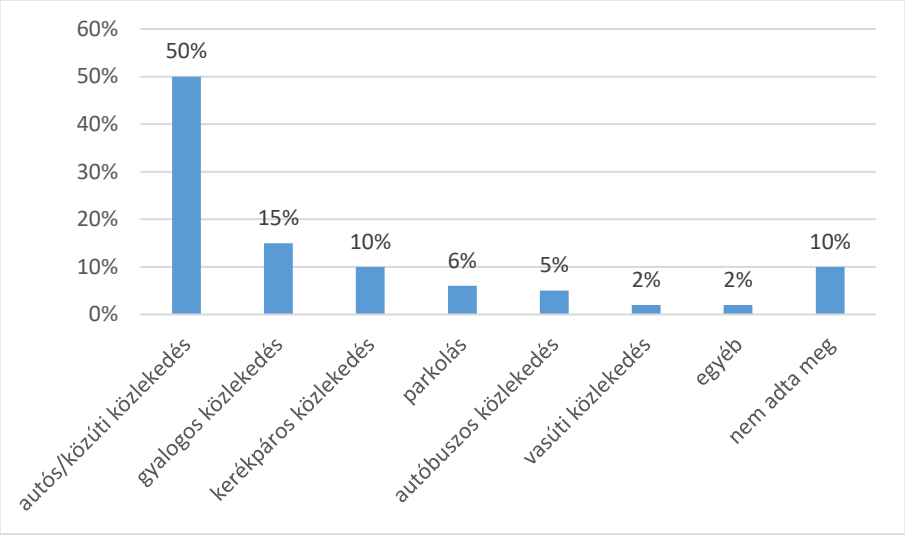
A lakóhelyüket tekintve sikerült elérni a móri térség egyéb településein élőket is: **a válaszadók nem egész kétharmada (60%) móri, egyötöde (19%) pusztavámi, 6 százalék töltötte ki Magyaralmásról és a többi válaszadó különböző településen él, úgyis mint Bodajk, Söréd, Isztimér, Kincsesbánya stb.**

A térképen volt lehetőség jelölni a leggyakoribb útvonalakat, illetve, hogy azt milyen közlekedési móddal szokták megtenni. Továbbá volt lehetőség a közlekedési problémákat is jelölni és ott is volt lehetőség bejelölni a probléma típusát. A 95. ábra mutatja, hogy **a legtöbben (52%) autóval (vezetőként) teszik meg a leggyakoribb útvonalat és a következő leggyakoribb (12%) a helyközi autóbusz,** és csak ezt követi a kerékpár (8%) és gyaloglás (7%), majd az utasként autózás (5%), vasút (3%), végül pedig a helyi autóbusz (2%).



95. ábra: Kérjük, jelölje, hogy általában milyen közlekedési módot használ az adott útvonalon! (N=412)

Hasonlóképp a problémajelöléseknél is a közúti közlekedésre jött a legtöbb észrevétel (56%), ezt követte a gyalogos (16%), kerékpáros (11%), majd a parkolás (7%), autóbuszos (5%), vasúti (2%) és az egyebek.



96. ábra: Kérjük, jelölje, hogy milyen típusú a probléma! (N=454)

7.5 PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI

Az 5.3 fejezetben bemutatott, de ott terjedelmi okokból nem részletezett **projektlistát az alábbi táblázat mutatja be részletesebben.** A táblázat az alábbi információkat tartalmazza:

- Projektszám (sorszám)
- Projektnév
- Előkészítettség (szöveges leírás és kategória)
- Finanszírozás forrása (szöveges és kategória)

- Becsült költség (millió Ft és kategória)
- Hatáskör (kategória)
- Megvalósításban érintettek
- Előzmény
- Kapcsolódó projektek (előzményprojektek)
- Kockázatok (szöveges, kockázatok szintje kategória és kockázatok jellege)

A táblázat nem tartalmazza a projekt tartalmának leírását, melyről a projektnéven túl az 5.2. fejezetben található eszközleírások szolgálnak információval. A projekt eszközrendszerhez való illesztését (4. táblázat), illetve a projektek ütemezését (6. táblázat) külön táblázatok ismertetik az 5.3 fejezetben.

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
1	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	M200 engedélyezési folyamata 2026-ban indult meg, folyamatban van jelenleg is.	előkészített	állami költségvetés-ből biztosított, koncessziós szerződés keretében	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	823 763	20000+	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM, MKIF	Gazdasági Program, MKIF adatszolgáltatás		koncessziós struktúra felülvizsgálata	közepesen kockázatos	- pénzügyi - intézményi
2	Mór északi átkötő út (M200 - 81. sz. főút)	M200 engedélyezési folyamata 2026-ban indult meg, folyamatban van jelenleg is.	előkészített	állami költségvetés-ből biztosított, koncessziós szerződés keretében	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	5 280	5000–20000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM, MKIF	MKIF adatszolgáltatás	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	koncessziós struktúra felülvizsgálata	közepesen kockázatos	- pénzügyi - intézményi
3	V0 vasútvonal	MT elkészítését követő további előkészítési munkák első lépéseként a környezetvédelmi engedélyezési eljárást megalapozó élővilág-felmérési munkák megkezdődtek, így a teljes „V0” vasútvonal nyomvonal-változatokra és szakaszokra bontott (így építésileg ütemezhető) környezetvédelmi engedélyeinek rendelkezésre állása – a Környezeti Hatásvizsgálat összeállítását követően – tervezetten 2026. II. féléve.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	3 480 308	20000+	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM, HUNGRAIL Magyar Vasúti Egyesület, MÁV Csoport	ÉKM adatszolgáltatás		gazdaságosság, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - gazdasági

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
4	Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal	2021-ben elkészült a vasútvonal hazai szakaszára vonatkozó Megvalósíthatósági Tanulmány.	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	2 403 120	20000+	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM, MÁV Csoport	ÉKM adatszolgáltatás		gazdaságosság, finanszírozás, területbiztosítás	nagyon kockázatos	- pénzügyi - gazdasági - társadalmi
5	Mór - Oroszlány - M1 autópálya (Tatabánya, Tata) közötti kapcsolat javítása	megvalósíthatósági tanulmány	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	75 120	20000+	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM	ÉKM adatszolgáltatás		gazdaságosság, finanszírozás, területbiztosítás	nagyon kockázatos	- pénzügyi - gazdasági - társadalmi
6	A térség vasúti és autóbuszos szolgáltatási színvonalának fejlesztése	-	nincs előkészítve	állami	nem áll rendelkezésre forrás	4 950	1000–5000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM, MÁV Csoport			gazdaságosság, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - gazdasági
7	B+R kerékpárparkolók létesítése a térség vasútállomásain és autóbusz-megállóiban (Mór vá., Csókakő vá., Fehérvárcsurgó vá., forgalmasabb autóbusz-megállók)	-	nincs előkészítve	állami, önkormányzati	saját forrás biztosítandó	18	0–20	részben önkormány-zati	önkormányzat, MÁV Csoport				alacsony kockázatú	
8	Mór-Pusztavám kerékpárút	térségi jelentőségű kerékpárút tervezés projektben elkészült tervek, melyek tulajdonosa az önkormányzat.	előkészített	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	589	1000–5000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	megyei önkormányzat	FVS, KHT, KTM AMF adatszolgáltatás		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
9	Bokod-Oroszlány kerékpárút	tervek	előkészített	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	2504	1000–5000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	AMFK	KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
10	Fehérvárcsurgó-Bodajk kerékpárút	térségi jelentőségű kerékpárút tervezés projektben elkészült tervek, melyek tulajdonosa az önkormányzat.	előkészített	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	746	1000–5000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	megyei önkormányzat	FVS, KHT, KTM AMF adatszolgáltatás		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
11	Vértes-Bakony kerékpárút (Sárkeresztes-Székesfehérvár)	tervek	előkészített	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	595	200–1000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	megyei önkormányzat	FVS, KHT, KTM AMF adatszolgáltatás		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
12	Mór – Árkipuszta kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	513	200–1000	önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
13	Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó - Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	111	50–200	részben önkormány-zati	önkormányzat, térségi önkormányzatok, Magyar Közút	KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
14	Mór – Nagyvelegi elágazás kerékpárút	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	74	50–200	önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
15	Mór – Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	3 220	1000–5000	részben önkormány-zati	önkormányzat, térségi önkormányzatok, Magyar Közút	KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
16	Bodajk – Csókakő kerékpárútvonal	KHT, M200 csomópontban helybiztosítás	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	259	200–1000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	térségi önkormányzatok, Magyar Közút	KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
17	Belváros forgalmi koncepciójának kidolgozása	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20	0–20	önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút		Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	részvételiségi folyamat hatékonysága, minden érintetti csoport számára elfogadható megoldás megtalálása	közepesen kockázatos	- műszaki - társadalmi
18	81. sz. főút – 8216 j. út csomópont fejlesztése	Engedélyezési és kiviteli terv készítése lezárult (2022) Az építési engedély 2027.04.05-ig érvényes, így annak meghosszabbítása szükséges. Az átépítéshez a területek rendelkezésre állnak. A 2175/2022 Korm. határozat alapján a projekt felfüggesztésre került, ennek okán nem került megindításra a kivitelező kiválasztását célzó	előkészített	állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	2 000	1000–5000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	KBM, Magyar Közút	Gazdasági Program / FVS	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	M200 előtti megvalósítás esetén távolsági, nehéz forgalom és helyi, védtelen közlekedők keveredése	közepesen kockázatos	- műszaki

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
		közbeszerzési eljárás. 2025-ben VK igényre született döntés a fejlesztés folytatására. Jelenleg a feltételes kivitelezési közbeszerzés előkészítése zajlik, mely várhatóan 2026. szeptemberben kerül megindításra. Tervezetten 2027 júliusában megindulhat a mintegy bruttó 2 Mrd Ft becsült értékű kivitelezés, aminek átfutási ideje 24 hónap.												
19	Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont fejlesztése	-	nincs előkészítve	állami, saját	saját forrás biztosítandó	980	200–1000	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút		Forgalmi rend újragondolása a városközpontban	hatékony műszaki megoldás megtalálása	közepesen kockázatos	- műszaki
20	81. sz. főút Mór déli csomópont fejlesztése	fogadósávra terv van, különszintű kerékpárút-átvezetésre nincs	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	860	200–1000	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút				közepesen kockázatos	- pénzügyi
21	Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	35	20–50	önkormány-zati	önkormányzat			egymásnak ellentmondó társadalmi elvárások	közepesen kockázatos	- társadalmi
22	Győri út és Mór-Csókakő út forgalomcsillapítása	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20	0–20	önkormány-zati	önkormányzat			egymásnak ellentmondó társadalmi elvárások	közepesen kockázatos	- társadalmi

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
23	Traffiboxok telepítése	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	27	20–50	önkormány-zati	önkormányzat, rendőrség	Gazdasági Program		egymásnak ellentmondó társadalmi elvárások	közepesen kockázatos	- társadalmi
24	Parkolási koncepció kidolgozása, parkolásszabályozás bevezetése	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	15	0–20	önkormány-zati	önkormányzat	Gazdasági Program		egymásnak ellentmondó társadalmi elvárások	közepesen kockázatos	- társadalmi
25	Elektromosautó-töltési lehetőségek bővítése	-	nincs előkészítve	RRF, magán	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	150	50–200	részben önkormány-zati	önkormányzat, üzletek, szolgáltatók			áramellátás, technológiai fejlődés lekövetése	közepesen kockázatos	- műszaki
26	Nemes utca – Ipar utca gyalog- és kerékpárút korszerűsítése és Ipar utcai meghosszabbítása	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	270	200–1000	önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
27	Akai úti kerékpárút korszerűsítése	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	60	50–200	önkormány-zati	önkormányzat	FVS, KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
28	Deák Ferenc utcai körforgalmak holland körforgalommá fejlesztése	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	100	50–200	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
29	Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út) kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	100	50–200	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
30	Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	308	200–1000	önkormány-zati	önkormányzat	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
31	Kossuth Lajos u. kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	41	20–50	önkormány-zati	önkormányzat	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
32	Táncsics Mihály u. kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	23	20–50	önkormány-zati	önkormányzat	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
33	Dózsa György utca kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	308	200–1000	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
34	Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u. kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	253	200–1000	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	FVS, KHT		megvalósítható műszaki megoldás megtalálása, finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - műszaki
35	Rákóczi Ferenc u. kerékpárútvonal	KHT	nincs előkészítve	uniós vagy állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	50	20–50	önkormány-zati	önkormányzat	FVS, KHT		finanszírozás	alacsony kockázatú	- pénzügyi
36	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	KHT	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	5	0–20	önkormány-zati	önkormányzat	KHT			alacsony kockázatú	
37	A városi járdahálózat fejlesztése	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	25/év (skálázható)	50–200	önkormány-zati	önkormányzat	Gazdasági Program / FVS			alacsony kockázatú	
38	Ezerjó utca és a Hársfa utca gyalogos és kerékpáros összekötése	-	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	500	200–1000	önkormány-zati	önkormányzat	Gazdasági Program / FVS			alacsony kockázatú	műszaki

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
39	Új gyalogátkelők kijelölése	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	10/év (skálázható)	50–200	részben önkormány-zati	önkormányzat, Magyar Közút	Gazdasági Program			alacsony kockázatú	
40	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	25 (ütemezhető)	20–50	önkormány-zati	önkormányzat				alacsony kockázatú	
41	Közösségi közlekedés megállóhelyi infrastruktúrájának és megközelíthetőségének fejlesztése	-	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	37	20–50	önkormány-zati	önkormányzat	Gazdasági Program			alacsony kockázatú	
42	Helyi autóbusz járműállomány fejlesztése (több járműméretben)	-	nincs előkészítve	állami, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	445	200–1000	önkormány-zati	önkormányzat, szolgáltató			műszaki specifikáció alkalmassága, finanszírozás	alacsony kockázatú	- műszaki - pénzügyi
43	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése (menetrendi kínálat, integráció, értékesítés, digitalizáció)	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20	0–20	önkormány-zati	önkormányzat, szolgáltató			üzemeltetési képesség (karbantartás, járművezető), finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi - intézményi
44	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	-	nincs előkészítve	Interreg, magán, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	5/év (skálázható)	20–50	részben önkormány-zati	önkormányzat, fenntartók és intézmények, foglalkoztatók		Forgalmi rend újragondolása a városközpontban	Szoros együttműködést igényel a célcsoporttal, partnerséget a vállalkozások részéről.	közepesen kockázatos	- intézményi - társadalmi
45	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	-	nincs előkészítve	Interreg, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	5/év (skálázható)	20–50	önkormány-zati	önkormányzat		Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	Szoros együttműködést igényel a célcsoporttal. A forgalomcsillapítás kapacitáscsökkentés társadalmi elfogadása az úthasználók körében.	közepesen kockázatos	- intézményi - társadalmi

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
46	Rendszeres, tervszerű szemléletformálás	-	nincs előkészítve	TOP Plusz, Interreg, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	5/év (skálázható)	20–50	önkormány-zati	önkormányzat				közepesen kockázatos	
47	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (középtávú elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	-	nincs előkészítve	Interreg, állami, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	22	20–50	önkormány-zati	önkormányzat			Megvalósítási modell kidolgozása, megfelelő partner kiválasztása	közepesen kockázatos	- műszaki - pénzügyi - gazdasági
48	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	2/év (skálázható)	0–20	önkormány-zati	önkormányzat	FVS		Létrehozáshoz és működéshez szükséges szakmai kompetencia	közepesen kockázatos	- intézményi
49	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	-	nincs előkészítve	TOP Plusz, Interreg, saját	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	2/év (skálázható)	0–20	önkormány-zati	önkormányzat, külső adatszolgáltatók	FVS, KHT			alacsony kockázatú	
50	Önkormányzati tulajdonban álló belterületi utak építése, fejlesztése Mór Városában		előkészített	TOP_PLUSZ-1.3.2-23-MR1-2025-00001	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	182	50–200	önkormány-zati	önkormányzat	Műszaki leírás / Gazdasági Program / FVS			alacsony kockázatú	
51	Felsődobosra Vezető 81118j. közút korszerűsítése		előkészített	TOP_PLUSZ-6.2.1-23-MR1-2025-00003	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	340	200–1000	részben önkormány-zati	Magyar Közút, önkormányzat	Műszaki leírás / Gazdasági Program / FVS			alacsony kockázatú	
52	5 számjegyű utak korszerűsítése: a móri vasútállomáshoz vezető 82304j. közút fejlesztése	tervekkel rendelkezik, nem engedélyköteles	előkészített	állami	valószínűsít-hetően (részben) igényelhető forrás	206	200–1000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	Magyar Közút	FVS		finanszírozás	közepesen kockázatos	- pénzügyi
53	Ipar utca korszerűsítése		előkészített	TOP_PLUSZ-6.2.1-23-MR1-2025-00001	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	135	50–200	önkormány-zati	önkormányzat	Gazdasági Program			alacsony kockázatú	

Sorszám	Projekt címe	Előkészítettség	Előkészí-tettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósí-tásban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázatok	Kockázatok szintje	Kockázatok jellege
54	Külterületi utak stabilizálása	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	18/év (skálázható)	50–200	önkormány-zati	önkormányzat	Gazdasági Program			alacsony kockázatú	
55	81117 csókakői bekötőút korszerűsítése	kivitelezés folyamatban	előkészített	TOP_PLUSZ-6.1.2-21-FE1-2021-00001	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	1 983	1000–5000	nem önkormány-zati, de önkormány-zati érdekérvé-nyesítést igényel	Magyar Közút	KTM AMF adatszolgáltatás			alacsony kockázatú	
56	Zrínyi utca felújítása az Erzsébet tér-Vénhegy u. közötti szakaszon	kivitelezés folyamatban	előkészített	saját	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	160	50–200	önkormány-zati	önkormányzat				alacsony kockázatú	
57	Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata	-	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	20	20–50	önkormány-zati	önkormányzat		Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	Kompetens és alapos tervezői munka	alacsony kockázatú	- műszaki - intézményi

7.6 PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE ÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

A többszempontú értékelés célja a projektek összehasonlítása és priorizálása számszerűsíthető szempontok alapján

A többszempontú elemzés (*multi-criteria analysis*, MCA) egy közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével **projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében.** Az értékeléshez az értékelendő projektekre nézve releváns, számszerűsíthető szempontok és az utóbbi szempontok fontosságát kifejező súlyszámok szükségesek.

A SUMP vonatkozásában 57 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

7.6.1 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS MÓDSZERE

Az értékelés három fő szempontkategóriája a költség, a haszon és a megvalósíthatóság

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg. Ezek **három egyforma (1/3) súlyú fő kategóriát képeznek: költség, haszon (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és megvalósíthatóság.**

Az egyes szempontokhoz általában 1-től 3-ig terjedő pontszámot rendeltünk, úgy, hogy minél nagyobb a pontszám, annál kedvezőbb az adott szempont szerinti értékelés.

Az egyes szemponthoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%.

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100**. (Az 1 és 3 közötti pontszámok és a súlyszámok szorzatösszegét 100/3-mal szorozzuk meg.)

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

Az alábbiakban a szempontrendszer hierarchiáját mutatjuk be, az egyes szempontcsoportok és szempontok tartalmával, meghatározásának módjával, valamint fontosságából következő súlyszámával.

7.6.1.1 Költség

A projekt becsült költsége kiemelten fontos információt jelent a megvalósítás finanszírozása és ütemezése szempontjából, emellett **a hasznokkal összevetve arra nézve is iránymutatást ad, hogy mennyire költséghatékony azt megvalósítani.**

A becsült költségek tekintetében az alábbi hét kategóriába osztjuk a projekteket:

3 pont	20 millió Ft alatti
2,5 pont	20–50 millió Ft közötti
2 pont	50–200 millió Ft közötti
1,5 pont	200–1000 millió Ft közötti
1 pont	1 milliárd Ft – 5 milliárd Ft közötti
0,5 pont	5 milliárd Ft – 20 milliárd Ft közötti
0 pont	20 milliárd Ft fölötti

Az információk a korábban készült városfejlesztési és közlekedésfejlesztési háttér dokumentációkból, nagyvonalú költségbecslésekből, valamint a várossal történt egyeztetés eredményeiből származnak.

Súlyszám: 0,33

7.6.1.2 Hasznok

A hasznok között a műszaki hatásosság mellett a közvetett gazdasági, környezeti és társadalmi hatások is megjelennek

A projektek megvalósításával jelentkező **hasznot a rövid távon érzékelhető, műszaki szempontú hatásosságon, eredményességen keresztül és a hosszú távon jelentkező, közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokon keresztül értékeljük**.

Az értékelés alapját részben **az Európai Bizottság megbízásából készült KonSULT Policy Guidebook**[71] biztosítja, amely **különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést**. A KonSULT-ban kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekttípusokat (pl. kerékpárforgalmi hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, új út építése stb.), így Mór esetében is releváns információt szolgáltat a projektek szinte teljes spektrumára nézve. A projektek egy része több, külön-külön értékelt intézkedésből tevődik össze (pl. forgalomcsillapítás és a parkolás szabályozása), így ezekben az esetekben az egyes elemek különálló pontszámait átlagoltuk. Minden esetben -5 és +5 közötti pontszámok szerepelnek, amelyeket az MCA-hoz 1–3 közötti pontszámokra szükséges átalakítani – ez az átalakítás az egyes szempontok esetén kapott pozitív és negatív szélsőértékek közötti egyenletes eloszlás mentén történt, az alábbiak szerint:

[71] http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/

	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)
szélsőértékek	-0,75–5	-1-3,33	-1-4,5	-0,75–4,17

Tekintettel arra, hogy a KonSULT zömmel nyugat-európai városokban végrehajtott projektek alapján nyújt általános ajánlást az egyes szempontok szerinti értékelésre, és nem kifejezetten közép-kelet-európai vagy magyar városokra ad iránymutatást, **a KonSULT értékelésével párhuzamosan, attól függetlenül is értékeljük a projekteket ugyanazon szempontok mentén.** Ennek alapját a várossal történő, hosszú idejű együttműködés és információcsere, a helyi adottságok és specifikus igények és korlátozó tényezők ismerete, valamint a projektek tartalmának részletekbe menő ismerete jelenti – mindazok a tényezők, amelyeket a szakirodalmi alapú értékelés esetében nem lehet maradéktalanul figyelembe venni.

A szakértői értékelésnél az 1–3 pont közötti skálát alkalmaztuk, az alábbi megfontolások mentén, mind a négy előbb felsorolt értékelési szempont esetében (közlekedési hatékonyság javítása, gazdasági hatás, társadalmi hatás és környezetminőség javítása).

Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	erőteljes pozitív hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	enyhén negatív vagy semleges hatás

Annak érdekében, hogy az egyes projekttípusok hatásának iránya mellett a hatás mértéke is figyelembe vehető legyen (a projekt léptékével összhangban, a költségekkel összevethetően), **megbecsültük és figyelembe vettük a hatásterület nagyságát, az érintettek számát és a hatás közvetlenségét** is, 0-től 3-ig terjedő skálán (mindhárom szempont szerint 0-1-ig az alábbiak szerint). A fenti hatáspontszámokat ezzel az értékkel megszoroztuk.

Hatásterület	Érintettek száma	Hatás közvetlensége	Pont
városon túlmutató	sok érintett	közvetlen	1
városi	közepesen sok érintett	közvetett	0,5
lokális	kevés érintett	távoli	0

A haszon összegzett súlyszáma: 0,33. Ezen belül a KonSULT eredményei 33%-os, a szakértői értékelés eredményei 67%-os súllyal szerepelnek.

Az értékelési szempontokat a szakpolitikai célokhoz való hozzájárulás alapján vesszük figyelembe, amelyet az alábbi alpontokban részletesebben ismertetünk.

Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához

Ez a szempont **a várost érintő közlekedési rendszer működési hatékonyságának javulását fejezi k**i, és a KonSULT értékelési rendszerében *Efficiency* megnevezéssel szerepel.

Súlyszám: 30% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható gazdasági hatás

A **gazdasági hatás** a KonSULT módszertanában *Economic growth* néven szerepel.

Súlyszám: 20% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható társadalmi hatás

Összetettségük okán **a társadalmat érintő hatásokat a KonSULT két komponensre bontva értékeli: *Equity and social inclusion* (egyenlőség és társadalmi befogadás) és *Safety* (biztonság).** Mivel a két részszempontot egyformán fontosnak tartjuk, minden projekt esetében a két szempontra adott pontszám számtani átlagát vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén a társadalomra gyakorolt közvetett következményeket egy hatásként vettük figyelembe.

Súlyszám: 20% mind a KonSULT, mind, a szakértői értékelés keretén belül.

Várható környezeti hatás

Ennél a szempontnál **a fenntarthatóság terén elvárt hosszú távon jelentkező hatásokat értékeljük**. Csakúgy, mint a társadalmi hatást, a **KonSULT ezt a szempontot is két részszempontra bontva kezeli: *Liveable streets* (élhető utcák) és *Protection of the environment* (környezetvédelem)** – ezeket egyenlő súllyal vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetében egy szempontként kezeljük a környezetre és az élhetőségre gyakorolt hatásokat.

Súlyszám: 30% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

7.6.1.3 Megvalósíthatóság

A megvalósíthatóság terén az előkészítettséget, finanszírozási lehetőségeket és kockázatokat vettük figyelembe

A projektek prioritási sorrendjében fontos szerepet játszik az **előkészítettség**, emellett a megvalósíthatóságukat nagyban befolyásolják **a finanszírozási lehetőségek és az esetlegesen felmerülő akadályok, kockázatok.**

Összegzett súlyszám: 0,33

A projekt előkészítettségi állapota

A megvalósíthatóság szempontjából fontos körülmény, hogy **az adott projekt előkészítése mennyire előrehaladott**– ennek mentén három kategóriába sorolható minden beavatkozás. A vizsgált projektek egy része előkészített, részletes (engedélyezési vagy kiviteli) tervek vagy a projekt jellegének megfelelő más hasonló szintű előkészítő dokumentumok állnak rendelkezésre. Más részük ugyan nincs ilyen szinten előkészítve,

ugyanakkor rendelkezésre áll már valamilyen tervdokumentáció, például tanulmányterv, megvalósíthatósági tanulmány vagy döntéselőkészítő dokumentáció. A projektek harmadik csoportjába azokat soroljuk, amelyek vagy teljesen új SUMP projektek, vagy már meglévő ötletek alapján kerültek rögzítésre, de a jelen dokumentáció készítésekor még nincsenek előkészítve.

A pontozást az alábbi módon végezzük el:

Pontszám	A projektek előkészítettségi állapota
3 pont	előkészített
2 pont	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)
1 pont	nincs előkészítve

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

Finanszírozhatóság

A finanszírozhatóság tekintetében a támogatási lehetőségeket értékeljük, az alábbiak szerint:

Pontszám	Finanszírozhatóság
3 pont	• nem igényel jelentős forrást • elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2 pont	• valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás • saját forrás biztosítandó
1 pont	• nem áll rendelkezésre forrás

A finanszírozási lehetőségeket elsősorban az operatív programokkal kapcsolatos hatályos dokumentumok és egyéb jogszabályok, valamint a város stratégiai dokumentumai alapján tártuk fel.

Fontos megjegyezni, hogy a projektek megvalósítása szempontjából a becsült költség és a finanszírozhatóság jellege együtt kritikus tényező.

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

Kockázatok

A projekt megvalósításának gátat szabhat, ha az intézkedésnek gyenge a társadalmi-politikai támogatottsága, ha problémák várhatók a tulajdonviszonyok rendezésével kapcsolatban, ha nehézséget jelent az engedélyezési folyamat teljesítése, vagy egyéb műszaki és intézményi akadályok ismertek.

A projektek értékelését az alábbi módon végezzük el a kockázati tényezők szerint:

Pontszám	Kockázat
3 pont	alacsony kockázatú
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	nagyon kockázatos

Az információk elsősorban a projekt tárgyának ismeretéből, valamint a várossal történt egyeztetésekből származnak.

Súlyszám: 33% a megvalósíthatóság keretén belül.

7.6.2 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYE

A jelen pontban az 5.3. fejezetben bemutatott **többszempontú elemzés (MCA) részletes eredményeit mutatjuk be – beleértve az egyes szempontok bemenő adatait is.**

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba. Az elemzés eredményeként a projektek 35 és 74 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

10. táblázat: A projektértékelés részletes eredménye

		Költség	**Haszon**															**Megvalósíthatóság**			
Projektszám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
1	M200 gyorsforgalmi út (Kisigmánd (M1) - Sárbogárd (M8))	50	20000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	3	3	1	1	3,00	1,82	3	3	2	2,67
2	Mór északi átkötő út (M200 - 81. sz. főút)	59	5000–20000	0,5	0,5	0,0	1,8	2,0	1,4	1,5	2,0	2,4	3	3	1	2	3,00	2,15	3	3	2	2,67
3	V0 vasútvonal	48	20000+	0	3,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,4	2,1	2,4	3	3	1	2	3,00	2,30	2	2	2	2,00
4	Budapest – Varsó/Bécs nagysebességű vasútvonal	44	20000+	0	3,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,4	2,1	2,4	3	3	1	2	3,00	2,30	2	2	1	1,67
5	Mór - Oroszlány - M1 autópálya (Tatabánya, Tata) közötti kapcsolat javítása	35	20000+	0	0,5	0,0	1,8	2,0	1,4	1,5	2,0	2,4	2	2	1	2	3,00	1,81	2	1	1	1,33
6	A térség vasúti és autóbuszos szolgáltatási színvonalának fejlesztése	43	1000–5000	1	1,8	0,8	2,2	1,8	1,9	1,8	2,2	2,3	2	2	3	3	2,00	1,57	1	1	2	1,33
7	B+R kerékpárparkolók létesítése a térség vasútállomásain és autóbusz-megállóiban (Mór vá., Csókakő vá., Fehérvárcsurgó vá., forgalmasabb autóbusz-megállók)	74	0–20	3	2,2	1,5	1,0	1,5	2,0	2,2	1,7	2,3	3	2	3	3	2,00	1,70	1	2	3	2,00
8	Mór-Pusztavám kerékpárút	69	200–1000	1,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	3	3	3	2,50	2,04	3	2	3	2,67
9	Bokod-Oroszlány kerékpárút	49	1000–5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	1,00	0,79	3	2	3	2,67
10	Fehérvárcsurgó-Bodajk kerékpárút	69	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	3	3	3	2,50	2,08	3	2	3	2,67
11	Vértes-Bakony kerékpárút (Sárkeresztes-Székesfehérvár)	56	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	3	3	3	1,00	0,83	3	2	3	2,67

		Költség		Haszon														Megvalósíthatóság			
Projektszám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
12	Mór – Árkipuszta kerékpárútvonal	48	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	1,00	0,79	1	2	3	2,00
13	Mór – Bodajk – Fehérvárcsurgó - Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	66	50–200	2	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,50	1,96	1	2	3	2,00
14	Mór – Nagyvelegi elágazás kerékpárút	54	50–200	2	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	3	3	3	1,00	0,83	1	2	3	2,00
15	Mór – Söréd – Magyaralmás – Sárkeresztes – Székesfehérvár kerékpárútvonal továbbfejlesztése	41	1000–5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	2	1,00	0,67	1	2	3	2,00
16	Bodajk – Csókakő kerékpárútvonal	46	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	2	1,00	0,67	1	2	3	2,00
17	Belváros forgalmi koncepciójának kidolgozása	70	0–20	3	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	1	2	3	2	2,50	1,62	1	2	2	1,67
18	81. sz. főút – 8216 j. út csomópont fejlesztése	62	1000–5000	1	1,7	1,3	3,7	3,2	1,8	2,1	2,7	2,7	2	2	3	2	3,00	2,24	3	2	2	2,33
19	Táncsics Mihály utca - Kossuth utca - Bajcsy-Zsilinszky utca - Szent István tér csomópont fejlesztése	54	200–1000	1,5	2,2	0,3	3,3	2,7	2,0	1,6	2,5	2,6	2	1	3	2	2,50	1,73	1	2	2	1,67
20	81. sz. főút Mór déli csomópont fejlesztése	54	200–1000	1,5	2,2	0,3	3,3	2,7	2,0	1,6	2,5	2,6	2	1	3	2	2,50	1,73	2	1	2	1,67
21	Területi forgalomcsillapítás bővítése és fizikai kiépítése a lakóterületeken	63	20–50	2,5	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	1	1	3	2	2,50	1,51	1	2	2	1,67
22	Győri út és Mór-Csókakő út forgalomcsillapítása	69	0–20	3	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	1	1	3	2	2,50	1,51	1	2	2	1,67

		Költség		**Haszon**														**Megvalósíthatóság**			
			Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
Projektszám	Projektnév	Összesített értékelés	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
23	Traffiboxok telepítése	63	20–50	2,5	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	1	1	3	2	2,50	1,51	1	2	2	1,67
24	Parkolási koncepció kidolgozása, parkolásszabályozás bevezetése	73	0–20	3	2,0	2,0	1,3	2,0	2,0	2,4	1,8	2,4	3	2	2	2	2,50	1,87	1	2	2	1,67
25	Elektromosautó-töltési lehetőségek bővítése	54	50–200	2	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	1	2	1	3	2,00	1,19	1	2	2	1,67
26	Nemes utca – Ipar utca gyalog- és kerékpárút korszerűsítése és Ipar utcai meghosszabbítása	54	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	3	3	3	2,00	1,66	1	2	2	1,67
27	Akai úti kerékpárút korszerűsítése	54	50–200	2	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	3	3	3	1,00	0,83	1	2	3	2,00
28	Deák Ferenc utcai körforgalmak holland körforgalommá fejlesztése	57	50–200	2	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	2	2,00	1,44	1	2	2	1,67
29	Deák Ferenc u. – Velegi út (8216. j. út) kerékpárútvonal	57	50–200	2	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	2	2,00	1,44	1	2	2	1,67
30	Mónus Illés u. – Wekerle Sándor u. – Köztársaság tér kerékpárútvonal	53	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,00	1,57	1	2	2	1,67
31	Kossuth Lajos u. kerékpárútvonal	64	20–50	2,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,00	1,57	1	2	2	1,67
32	Táncsics Mihály u. kerékpárútvonal	64	20–50	2,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,00	1,57	1	2	2	1,67
33	Dózsa György utca kerékpárútvonal	53	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	3	3	2,00	1,57	1	2	2	1,67
34	Bajcsy-Zsilinszky u. – Széchenyi u. kerékpárútvonal	46	200–1000	1,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	2	1,50	1,01	1	2	2	1,67

		Költség		Haszon														Megvalósíthatóság			
Projektszám	Projektnév	Összesített értékelés	Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
35	Rákóczi Ferenc u. kerékpárútvonal	57	20–50	2,5	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	2	2	2	1,00	0,67	1	2	3	2,00
36	Egyirányú utcák megnyitása a kétirányú kerékpáros forgalom számára	65	0–20	3	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	3	2	3	3	1,00	0,86	1	2	3	2,00
37	A városi járdahálózat fejlesztése	61	50–200	2	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	2	1	3	2	2,00	1,46	1	2	3	2,00
38	Ezerjó utca és a Hársfa utca gyalogos és kerékpáros összekötése	47	200–1000	1,5	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	2	2	2	2	1,00	0,73	1	2	3	2,00
39	Új gyalogátkelők kijelölése	64	50–200	2	0,0	2,0	2,3	1,3	1,3	2,4	2,2	2,2	2	2	3	2	2,50	1,77	1	2	3	2,00
40	Közterületi és intézményi kerékpárparkolók létesítése	69	20–50	2,5	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	3	2	3	3	2,00	1,68	1	2	3	2,00
41	Közösségi közlekedés megállóhelyi infrastruktúrájának és megközelíthetőségének fejlesztése	63	20–50	2,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	2	3	3	1,50	1,16	1	2	3	2,00
42	Helyi autóbusz járműállomány fejlesztése (több járműméretben)	50	200–1000	1,5	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	2	2	2	1,50	0,99	1	2	3	2,00
43	Helyi autóbusz-szolgáltatás fejlesztése (menetrendi kínálat, integráció, értékesítés, digitalizáció)	65	0–20	3	3,0	0,0	2,0	1,3	2,3	1,5	2,1	2,2	2	2	3	3	1,50	1,18	1	2	2	1,67
44	Intézményi (iskolai, munkahelyi) mobilitási tervek	61	20–50	2,5	1,9	1,4	1,9	2,4	1,9	2,1	2,0	2,5	3	2	3	3	1,50	1,29	1	2	2	1,67
45	Iskolák, óvodák fenntartható és biztonságos megközelíthetőségének javítása	65	20–50	2,5	0,0	2,0	4,0	3,0	1,3	2,4	2,8	2,7	3	1	3	3	2,00	1,65	1	2	2	1,67
46	Rendszeres, tervszerű szemléletformálás	63	20–50	2,5	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	3	3	2,00	1,48	1	2	2	1,67

		Költség		Haszon														Megvalósíthatóság			
			Költség	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek		Megvalósíthatóság			
Projektszám	Projektnév	Összesített értékelés	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
47	A kerékpárhasználat új formáinak bevezetése (középtávú elektromos- és teherkerékpár-kölcsönzés)	60	20–50	2,5	2,3	1,3	1,8	2,5	2,0	2,0	2,0	2,5	3	2	2	3	1,50	1,23	1	2	2	1,67
48	Térinformatikai rendszer, infrastruktúra-nyilvántartás kialakítása	65	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	2,0	2,0	3	2	2	2	1,50	1,15	1	2	2	1,67
49	Mérési rendszer létrehozása a közlekedési szokások változásának követésére	68	0–20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	2,0	2,0	3	2	2	2	1,50	1,15	1	2	3	2,00
50	Önkormányzati tulajdonban álló belterületi utak építése, fejlesztése Mór Városában	61	50–200	2	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	1,00	0,53	3	3	3	3,00
51	Felsődobosra Vezető 81118j. közút korszerűsítése	56	200–1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	1,00	0,53	3	3	3	3,00
52	5 számjegyű utak korszerűsítése: a móri vasútállomáshoz vezető 82304j. közút fejlesztése	57	200–1000	1,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	3	2	2	1	2,00	1,29	3	2	2	2,33
53	Ipar utca korszerűsítése	70	50–200	2	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	3	2	2	1	2,00	1,29	3	3	3	3,00
54	Külterületi utak stabilizálása	51	50–200	2	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	2	2	1	1,00	0,58	1	2	3	2,00
55	81117 csókakői bekötőút korszerűsítése	55	1000–5000	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	3	2	2	1	1,50	0,97	3	3	3	3,00
56	Zrínyi utca felújítása az Erzsébet tér-Vénhegy u. közötti szakaszon	61	50–200	2	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	1	1,00	0,53	3	3	3	3,00
57	Forgalomtechnikai jelzésrendszer felülvizsgálata	61	20–50	2,5	2,0	0,0	0,5	-3,0	2,0	1,5	1,5	1,0	2	1	2	1	2,00	1,00	1	2	3	2,00

7.6.3 AZ EGYES KOCKÁZATTÍPUSOK JELLEMZŐI

7.6.3.1 Műszaki kockázatok

A műszaki kockázatok az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során következhetnek be, és kapcsolódhatnak például egy létesítmény kivitelezése elé háruló építőipari műszaki akadályokhoz, vagy a megvalósított projekt műszaki szempontú, használhatóságot akadályozó vagy élettartamot csökkentő minőségi problémáihoz.

E kockázattípus bekövetkezési valószínűségét és bekövetkezése esetén az okozott kár súlyosságát jelentősen csökkenti, ha a tervezésre, előkészítésre, majd a megvalósításra és az üzemeltetésre is elegendő erőforrás áll rendelkezésre, továbbá, ha minden műszaki követelmény előre van rögzítve, és ezeket a követelményeket a megvalósítás során és azt követően ellenőrzik, valamint, ha valamennyi, a megvalósításhoz kötődő bizonytalanság még az előkészítés során elhárul.

7.6.3.2 Környezeti kockázatok

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. mert légszennyezést vagy zajszennyezést, esetleg talaj- vagy talajvízszennyezést idéznek elő, vagy ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

A SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, így a projektek többsége éppen a környezetterhelés mérséklését célozza a fenntartható közlekedési módok előmozdításával. Ezzel együtt a felsorolt hatásokat a tervezés során mindenképpen meg kell vizsgálni, a KHV-köteles projektekre (például infrastruktúrafejlesztések esetén) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni. Természetesen minden projekt esetén törekedni kell a környezeti hatások minimalizálására, például az építőanyagok helyes megválasztásával, vagy járműbeszerzés esetén a magas szintű környezetvédelmi követelményeinek rögzítésével és teljesítésével.

7.6.3.3 Pénzügyi kockázatok

A pénzügyi kockázatok a források szűkösségéből adódó korlátokat jelentik, amelyek már a tervezés és előkészítés szakaszában megjelenhetnek, de ugyanúgy érinthetik a megvalósítást és az üzemeltetést is, és jelentősen kihathatnak a projektek eredményeinek minőségére. Ezen költségeket figyelembe kell venni a projektek pénzügyi tervezésekor, csökkentésük érdekében törekedni kell azok minimalizálására, és a projekt megvalósításánál meg kell tervezni a fenntartási költségek biztosításához szükséges pénzügyi keret elkülönítését.

A pénzügyi kockázat csökkenthető, ha rendelkezésre áll a projekt megvalósításához és a későbbi üzemeltetéshez szükséges forrás,

tartalékkerettel együtt. Ehhez pedig elengedhetetlen a támogatási, finanszírozási feltételek pontos előzetes meghatározása, egy olyan projekt szintű pénzügyi terv készítése, amely a finanszírozó fél számára még megvalósítható, ugyanakkor lehetővé teszi a szükséges minőségi követelmények teljesítését.

7.6.3.4 Gazdasági kockázatok

Gazdasági kockázatot jelent a projekt megvalósítása esetén annak megtérülése. Ez a kockázat már a tervezés során előre mérsékelhető, pontos mérési adatokra támaszkodó költség-haszon elemzéssel, illetve értékelemzéssel, a kis hozzáadott értékű ill. a beruházás során a nem várt költségek minimalizálásával.

7.6.3.5 Intézményi kockázatok

Az intézmények szintjén egyrészt abból adódhatnak akadályok, hogy egy projektre, amely addig nem tartozott az intézmény vagy az adott szervezeti egység feladatai közé, nem áll rendelkezésre az adott időszakban megfelelő kapacitás – a szaktudást igénylő feladatokhoz tartozó szakmai kompetenciákat és a munkaerő mennyiségi igényét is beleértve.

Ez a probléma azzal enyhíthető, hogy az adott intézmény a központilag elfogadott ütemtervet (például a stratégiai dokumentációban felállított cselekvési terv ütemezését) követve előre megtervezi és megfelelő időben megteremti azt a kapacitás-bővítést, amelyre az intézkedések végrehajtásához és a későbbi esetleges üzemeltetési feladatok ellátásához szükség lesz.

A több érintett szereplő részvételét igénylő projektek esetén számolni kell olyan akadályokkal, amelyek a különböző szervezetek vagy egy adott intézmény különböző szervezeti egységei közötti együttműködés elé hárulnak. Ez általában abból fakad, hogy ha az egyes szervezeti egységek vagy szervezetek hatásköre nem megfelelően tisztázott, vagy egy adott egység nincs felruházva olyan jogkörrel, ami a projekt gyakorlati végrehajtásához egyébként szükséges volna. Ez érintheti akár a szolgáltatókkal való együttműködést, bizonyos beavatkozások vagy dokumentációk jóváhagyási, véleményezési folyamatait, vagy akár egy-egy intézkedés üzembe helyezését. Ezek az akadályok felmerülhetnek horizontális szinten (azonos szintű szervezetek, például önkormányzatok között) vagy vertikális módon is (például egy önkormányzat és egy központi állami intézmény között), és általában olyan mértékű időveszteséget okoznak a projektek megvalósításában, ami már érzékelhető károkat okoz.

Az intézményi kockázatok mérséklése úgy oldható meg, ha az intézményi és szervezeti egységhez kapcsolódó hatáskörök, feladatok és szerepek teljes mértékben tisztázottak, és ha minden érintett szereplő ennek ismeretében jár el a különböző projektfolyamatok során.

7.6.3.6 Társadalmi kockázatok

A társadalmi kockázatok elsősorban a projektek megvalósításával érintett lakosságra vonatkoznak: a társadalmi támogatottságra és elfogadottságra. Egy-egy intézkedés a társadalmi – más megközelítésben közlekedői – csoportok egy része számára egyértelműen kedvezőnek bizonyul, mások számára viszont, ha akár csak időlegesen is, de hátrányt vagy kényelmetlenséget jelenthet. Erre nézve tipikus példa a közterületek felosztásának kérdése, amelyek a helykínálat szűkösségéből fakadóan általában nem tudnak minden igényt és funkciót teljesíteni, így jelentős konfliktusforrást jelentenek: egy aktív közösségi életre kialakított, magas szintű gyalogos és kerékpáros funkciókkal kialakított belvárosi utca nem képes egyúttal nagy közúti forgalmat átbocsátani.

A társadalmi érdekcsoportok közötti konfliktushelyzetek és az ezekből fakadóan (részlegesen) csökkenő társadalmi támogatottság kockázata a kommunikációval mérsékelhető a leghatékonyabban: a SUMP egészéről és az egyes intézkedésekről célzottan, jól megtervezett üzenettel és az előre meghatározott célcsoportokhoz illeszkedő módszerekkel meg kell szólítani az egyes csoportokat. A SUMP-nak a társadalom bevonása az egyik legfontosabb pillére, ami nem csak a tájékoztatás miatt lényeges, hanem azért is, hogy a lakosság részéről felmerülő igényeket a lehető legjobban figyelembe lehessen venni már a stratégiai szintű tervezési szakasztól kezdve. A társadalmi csoportok, valamint az őket képviselő civil szervezetek aktív bevonásával – mivel az ő érdekeiket szem előtt tartja a városvezetés a projektek meghatározásakor – a SUMP és egyúttal az egyes beavatkozások társadalmi elfogadottsága is nő.

Egyes olyan intézkedések esetén, amely kapcsán érdekütközés merülhet fel, a társadalmi elfogadottság tovább javítható olyan általános, fenntartható városi mobilitási kampányok segítségével, amelyek a SUMP által előirányzott jövőkép előnyeit közvetítik a pillanatnyilag hátrányosan érintett csoportok számára: például az autóhasználókat buzdítják a környezetbarát járművek vagy az aktív és közösségi közlekedési módok használatára.

7.7 INDIKÁTOROK

7.7.1 OUTPUTINDIKÁTOROK

Az outputindikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető kimenetét (a megvalósult elemek darabszámát, hosszát, az elért célcsoport létszámát stb.) fejezik ki.

Az alábbi táblázat az alkalmazni javasolt outputindikátorokat tartalmazza.

11. táblázat: Outputindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Közösségi közlekedés						
Új és fejlesztett vasútvonalak száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	2
Új helyi autóbuszok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	4
Új és fejlesztett buszmegállók (fizikai megállók) száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	6
Új biztonságos B+R kerékpárparkoló kapacitás	[férőhely db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	100
Egyéni gépjármű-közlekedés						
Új gyorsforgalmiút-szakaszok hossza (teljes szakasz)	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	105
Új elkerülő úti kapcsolatok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	2,2
Új országos közúti kapcsolatok hossza	[km]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	31,3
Fejlesztett csomópontok száma a városi főúthálózaton	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	3
Traffiboxok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	3
Felújítási programban érintett helyi közúti szakaszok hossza	[km/év]	évente	kezelői nyilvántartás	0	0	6,2
Aktív- és mikromobilitás						
Új és fejlesztett kerékpárforgalmi főhálózati elemek hossza (vonzáskörzet)	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	52,7

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Korlátozott sebességű és lakó-pihenő övezetek száma	[db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	5	0	12
Megerősített behajtás- és sebességkorlátozású szakaszok száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	2
Ellenirányban kerékpározható egyirányú utcák hossza	[km]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	0,5
Újonnan épített és korszerűsített járdák hossza	[m]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	3,8
Új és fejlesztett gyalogátkelők száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	14
Új biztonságos közterületi kerékpárparkoló kapacitás	[férőhely db]	projekt előtt és után, majd ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	180
Kerékpárhasználat új formáival teszt során megismertetett lakosok száma	[fő/év]	évente	bérleti nyilvántartás	0	0	90
Egyéb						
Intézményi mobilitási tervek száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	7
Újonnan átgondolt és rendezett megközelíthetőségű oktatási intézmények száma	[db]	projekt előtt majd évente	projekt dokumentáció, intézményi adatszolgáltatás	0	0	7

7.7.2 EREDMÉNY- ÉS HATÁSINDIKÁTOROK

Az eredményindikátorok a mérhetőség második szintjét jelentik. Elsősorban a mobilitási igények, vagyis az egyes szolgáltatások iránti kereslet változását jelzik. Ezek a változások a fejlesztés megvalósulásából

közvetlenül következnek, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Jellemző, hogy egy-egy eredményindikátor több projekt esetén is megjelenik.

A hatásindikátorok a SUMP projektek nyomán közvetetten jelentkező változásokat fejezik ki, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét. Ezen a szinten a mérhető változások már általánosak, és mivel a projektek jelentős része hatással van az életminőség feltételeinek hosszú távú változására, a SUMP egészére felállított hatásindikátor készlet nagy része is releváns az egyes projektekre.

12. táblázat: Eredmény- és hatásindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Általános mutatószámok						
Társadalmi elégedettség minden közlekedési alrendszerre kiterjedően	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Társadalmi elégedettség a város élhetőségére nézve	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felmérendő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a foglalkoztatottak körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	32,6%	csökkenés	40%
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a közoktatásban tanulók körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	60,9%	csökkenés	65%
Személyi sérüléses balesetek száma	[db/év]	évente	KSH adatok	12	12	6
Közösségi közlekedés						

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Mór vasútállomás éves utasforgalma	[fő]	ötévente	MÁV Személyszállítási Zrt.	33 000	33 000	100 000
Helyi autóbusz-hálózat átlagos munkanapi utasforgalma	[fő]	évente	utasszámlálás	módszertan meghatározandó, felmérendő	csökkenés	felmérés alapján kitűzendő (növekedés)
Egyéni gépjármű-közlekedés						
Átlagos napi forgalom a 8127. j. út átkelési szakaszán (Szent István tér)	[E/nap]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	9631	11 000	6600
Nehézgépjármű-forgalom a 8127. j. út átkelési szakaszán (Szent István tér)	[j/nap]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	420	növekedés	50
Aktív- és mikromobilitás						
Csúcsórai kerékpárforgalom 5 reprezentatív keresztmetszeten	[kerékpár/óra]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút OKA is, amennyiben pontos)	módszertan meghatározandó, felmérendő	csökkenés	felmérés alapján kitűzendő (növekedés)