

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA SEGEDÍN (SZEGED)

ZÁŘÍ 2017





PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY MĚSTA SEGEDÍN (SZEGED)

ZÁŘÍ 2017

Objednatel:
Město Segedín

Created by:
TRENCON Consulting and Planning Ltd.

Překlad do angličtiny:
Péter Bocsor Mobilissimus Ltd.
Překlad z angličtiny do češtiny:
Zbyněk Sperat, CDV

V rámci projektu PROSPERITY, který byl financován z evropského výzkumného a inovačního programu Horizon 2020, číslo grantové smlouvy 69063



PROSPERITY je členem
European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

1. SHRnutí

Na základě svého závazku k udržitelnosti se samospráva Segedínu rozhodla vytvořit plán udržitelné městské mobility (SUMP), který položí základy pro cíle a opatření zaměřená na rozvoj dopravy v období mezi roky 2017 a 2030. Dokument by měl přispět k syntéze stávajících plánů rozvoje města Segedín a plánů rozvoje dopravy. Nabízí udržitelná a integrovaná řešení dopravních problémů města, čímž přispívá k realizaci cílů ochrany klimatu a energetické efektivity.

Tento plán mobility byl vypracován na základě metodiky plánování, která je založena na nejlepších mezinárodních postupech a zároveň je integrována do maďarského profesionálního kontextu a přizpůsobena lokálním okolnostem. Ve srovnání se stávajícími postupy plánování dopravy zaujímá Plán mobility přístup více orientovaný na lidi a klade větší důraz na zapojení veřejnosti a různých skupin zúčastněných stran (skateholderů), jakož i na sladění různých sektorových politik. Snaží se odtrhnout od jednostranného přístupu tradičních profesně zaměřených politik, aby vytvořil komplexní přístup k otázkám mobility.

Z hlediska časového rámce je plán mobility:

- částečně krátkodobý a střednědobý operační akční plán na období do roku 2023, kdy je konec investiční fáze stávajícího programového období;
- částečně dlouhodobá strategie rozvoje s vizí na následujících 30 let. By creating the proper logical connections between the certain steps of the Mobility Plan the planning process was centred around the objective of the development of a well thought-out and consistent intervention logic.

Vytvořením správných logických vazeb mezi určitými kroky plánu mobility byl proces plánování soustředěn kolem hlavního cíle, kterým je rozvoj dobře promyšleného konzistentního intervenčního logického řešení.

PARTNERSKÉ PLÁNOVÁNÍ

Během přípravy plánu mobility věnovala místní samospráva v Segedínu zvláštní pozornost aktivnímu a nepřetržitému zapojení zúčastněných stran do procesu plánování. Poskytla informace o každé fázi práce a spolupracovala při každém důležitém rozhodnutí s místními a regionálními zúčastněnými stranami a aktéry zapojenými do plánování mobility.

Na začátku plánovacího procesu byly rámce partnerského plánování definovány v Partnerském plánu schváleném zastupitelstvem. Vycházel z mezinárodních a maďarských pokynů týkajících se plánování mobility a praktik komunitního plánování uplatňovaných ve městě Segedín.

Jednání, workshopy a průzkumy vedené na různých úrovních poskytovaly prostor pro zapojení odborníků a veřejnosti.

Byly zřízeny pracovní skupiny, které zajišťovaly řízení procesu plánování, spolupráci příslušných orgánů místní samosprávy a zapojení nestátních a hospodářských subjektů. Pracovní skupiny se sešly v hlavních bodech plánovacího procesu.

Kromě pracovních skupin bylo do profesních jednání zapojeno několik lídrů vybraných institucí, kteří byli vyzváni, aby poskytli písemné návrhy nebo sdíleli svůj názor na různé vytvořené dokumenty. Sousední města a vesnice byly rovněž vyzvány, aby písemně předložily své návrhy a názory.

Širší veřejnost byla zapojena prostřednictvím otevřených konzultací, včetně informačních článků zveřejněných na různých webových stránkách¹, komunikace prostřednictvím sociálních médií, veřejných průzkumů mobility prováděných ve fázi analýzy stavu a zveřejňování různých dokumentů na webových stránkách města.² Verze dokumentu určená k otevřené konzultaci byla veřejně přístupná pro komentáře a připomínkování.

Městská televize také informovala o vývoji plánu mobility v souvislosti s hodnocením veřejného průzkumu a nabídla pomoc těm, kteří jej vyplnili.

Kromě průzkumu zpřístupněného veřejnosti byly provedeny další průzkumy pro hloubkové posouzení otázek mobility za prací kombinací metod dotazníků a hloubkových rozhovorů.

Do dokumentu byly začleněny místní připomínky a postřehy získané během partnerských akcí. V mnoha případech upozorňovaly na různé subjektivní faktory, které se v dokumentu neobjevily nebo nebyly dostatečně objasněny v dostupných datech a provedených analýzách a průzkumech.

ANALÝZA STAVU, IDENTIFIKACE A VYHODNOCENÍ PROBLÉMŮ

Segedín je kulturní, vzdělávací a akademické centrum jihovýchodního Maďarska a jedno ze skutečných komplexních regionálních center země. Díky své poloze v trojhraníční oblasti má významné funkční přeshraniční spojení. Úloha města ve vzdělávání je jednou z jeho nejvýznamnějších regionálních funkcí, nejvýznamnější je ve vysokoškolském vzdělávání. Mezinárodně uznávané vzdělávací programy poskytované segedínskou univerzitou jsou podporovány výzkumným zázemím na vysoké úrovni, které uděluje městu vedoucí postavení ve výzkumu a vývoji. Mezi nejdůležitější segmenty místní ekonomiky patří služby, potravinářský průmysl a výroba pryžových a plastových výrobků a stavebních materiálů. Existují tři scénáře pro dynamiku růstu populace do roku 2051 na základě současných demografických procesů a plánů rozvoje:

- pesimistická prognóza - počet obyvatel se pravděpodobně sníží na 157–159 tisíc;
- realistická prognóza - počet obyvatel stagnuje a očekává se, že bude mezi 165 a 168 tisíci;
- optimistická prognóza - v nejnepříhodnějším scénáři se očekává počet obyvatel kolem 170 tisíc. Out of the three scenarios, the Mobility Plan is based on the realistic prognosis, i.e. it calculates with an approximately stagnating population.
- Ze tří scénářů je plán mobility založen na realistické prognóze, tj. počítá s přibližně stagnující populací.

Město Segedín je také správním střediskem kraje Csongrád: je centrem všech krajských institucí a organizací. Od roku 2013 je město centrem okresu Szeged a zahrnuje 13 sídel. Okres se rozkládá na ploše 741 km² a má 206 tisíc obyvatel.

Stejně jako ostatní hlavní krajská města Maďarska, Segedín žije v těsné symbióze se sídly své aglomerace, což zásadně určuje požadavky na místní dopravu s ohledem na dojíždění do práce nebo do školy a organizaci městských služeb. Aglomerace Segedínu představuje 5. největší skupinu sídel v Maďarsku. Skládá se z 15 obcí a má 204 301 obyvatel. Kromě jedné se všechny obce nacházejí v kraji Csongrád. K nepřímé aglomeraci města v okruhu 80 - 100 km patří větší sídla, z nichž některé se nacházejí za hranicemi Maďarska.

Do Segedínu dojíždí denně celkem 31 tisíc lidí. Počet osob dojíždějících do práce a počet osob dojíždějících do školy je téměř stejný. Existuje značné množství lidí dojíždějících z Hódmezővásárhely a ze Sándorfalvy. Zatímco lidé z Hódmezővásárhely obvykle dojíždějí do práce, obyvatelé Sándorfalvy obvykle dojíždějí do školy.

Přestože je město Segedín centrem železniční infrastruktury, úroveň elektrifikace a rychlostní limity stávajících železničních tratí jsou daleko za evropským nebo dokonce maďarským průměrem. Technický stav spojení je rovněž nedostatečný. Do Budapešti jezdí pravidelné vlaky každou hodinu, zatímco do Békéscsaby každou hodinu nebo dvě hodiny.



Cesta na obou linkách zabere asi o 25% času více než cestování autem. Servisní přístup železniční společnosti je také zastaralý.



Většina cest v aglomeraci, tj. každodenní dojíždění, se provádí autobusy. Problémem je přeplnění autobusového terminálu na náměstí Mars. Systém jízdenek do konkrétního místa používaných autobusovou dopravou a systémem autobusové společnosti v Segedínu není propojen, dojíždějící si musí zakoupit samostatné jízdenky (nebo průkazy)..

Místní veřejnou dopravu v Segedínu zajišťují dva poskytovatelé služeb. Linky s největším provozem ve vnitřních částech města jsou provozovány službami s elektropohonem a jsou dobře doplněny autobusovými linkami, které zasahují do příměstských oblastí; kvalita služeb je dostatečná. Snižování počtu cestujících, zejména na méně frekventovaných linkách



obsluhujících příměstské oblasti, představuje výzvu. Obecné vnímání veřejné dopravy v Segedínu je však relativně nepříznivé, její ekologické vlastnosti a ekonomická účinnost se dosud nestaly součástí veřejného zájmu.

Cyklistika je v Szegedu intenzivně rostoucí a velmi významnou formou dopravy. To lze zpětně vysledovat až k příznivé topografii a klimatu města a jeho soudržným dopravním politikám přátelským k cyklistice, které sahají až několik desetiletí zpět. Výsledkem je, že nejrušnější úseky hlavní i vedlejší silniční sítě jsou obecně vybaveny povrchy vhodnými pro cyklisty, a zklidněné zóny pomáhají cyklistům téměř ve všech rezidentních oblastech města. Kromě toho počet veřejných stojanů pro jízdní kola neustále roste. Řada silničních úseků vyžaduje zvýšení kapacity kvůli nárůstu cyklistického provozu. Přes příznivé pokrytí cyklistickou sítí je téměř třetina infrastruktury cyklistických tras charakterizována problémy s povrchem vozovky, některé prvky sítě chybí a na některých místech představují vlastnosti sítě riziko nehody.

Metodický rozvoj cyklistické infrastruktury je zaručen nedávno dokončeným plánem cyklistické dopravy.

Srozumitelná struktura města, široké ulice a náměstí, charakteristické pro velkou dunajskou nížinu, vytvářejí příznivé podmínky pro rozvoj pěší dopravy, která v uplynulém období neustále rostla. Pěší zóny v centru města a zklidněné zóny pokrývající celé město a poskytují příznivé podmínky pro bezpečný a nerušený provoz chodců. Chodníky zpravidla zcela pokrývají obě strany všech ulic, silniční okruhy, sběrné komunikace a ulice uvnitř i vně valu obklopujícího město. Většina chodníků u hlavních silnic v centru města je zpřístupněna pro osoby s omezenou schopností pohybu, ale existuje řada často navštěvovaných oblastí, které nejsou přístupné. V parcích je charakteristický nedostatek chodníků. Nedostatečně kvalitní povrchy chodníků jsou charakteristické mimo val obklopující město a v parkových oblastech. V jiných částech města jsou chodníky s prasklinami, rozbitými a nerovnými povrchy. Úseky s nedostatečnou kapacitou jsou obecně umístěny v centru města, kde je zároveň cíl turistů, jejich řešení a rozvoj jsou úkoly budoucnosti.



Szeged má charakteristickou radiálně okružní silniční síť, která postrádá jižní silniční most. Roční program obnovy městských komunikací je z hlediska technického obsahu nedostatečný na to, aby kompenzoval amortizaci místní silniční infrastruktury.

Z hlediska udržitelné mobility je příznivé, že ve srovnání s městy podobné velikosti je Szeged charakterizován nižší úrovní motorizace a podíl motorových vozidel je menší. V době dopravní špičky však rušnější úseky silničních okruhů a úseky uliček vykazují pomalejší provoz a existují úseky s dopravními zácpami.

Po několik desetiletí existují v centru města Szeged a kolem náměstí Mars náměstí veřejné parkovací zóny. Kromě toho jsou v severní a jižní části centra města umístěny dvě hromadné parkovací garáže: jedna z nich je provozována místní správou, zatímco druhá soukromým podnikem. Vnitřní - zelená a žlutá - zóna se obecně vyznačují vysokou úrovní využití kapacity.

Počet nehod se zraněním léta stagnuje. Celkový podíl nehod s nejvíce ohroženými účastníky provozu - cyklisty a chodci, je 40%, z nichž většinu způsobují řidiči aut.

Kromě dobře fungujících kruhových objezdů má Szeged 62 křižovatek se semaforem, většina z nich je v koordinovaném systému. Existuje řada křižovatek vybavených systémem, který dává přednost veřejné dopravě (zejména tramvaje) a dává přednost dopravním prostředkům veřejné dopravy. Pravidelná kontrola programů semaforů je obecně zanedbávána, i když se jedná o zásah, který může ušetřit hodně času při nejvyšších nákladech.

Letiště Szeged je ve své současné podobě obvykle využíváno malými letadly k rekreačním letům, výcvikovým, zemědělským účelům, obchodním a lékařským účelům a také pro kluzáky a parašutismus.

Po výstavbě zpevněné přistávací dráhy a osvětlovacího zařízení se objem provozu na letišti během období neustálého růstu znásobil. Mezinárodní doprava je zanedbatelná. Rozšíření služeb je omezeno současnou infrastrukturou, zatímco velké



investice jsou omezeny charakteristikami oblasti. K nákladní dopravě není letiště využíváno.

Zatímco řeka Tisza je hranicí schengenského prostoru, osobní doprava na řece je pouze sezónní a slouží především turistickým účelům. V centru města je zřízen nový permanentní hraniční přechod. Objem osobní dopravy překračující hranici je ve stovkách a mírně roste. Přístav Segedín je vhodný pro přepravu zboží a má také průmyslové železniční spojení, ale od roku 2006 nedošlo v přístavu k žádné přepravě zboží a přístav je uzavřený. Na druhé straně, vykládací zařízení Boszorkánysziget s omezenými možnostmi rozvoje, odbaví stovky tisíc tun stavebních materiálů.



CÍLE

Cíle plánu mobility byly vypracovány v souladu s dlouhodobou vizí budoucnosti stanovenou v Koncepci rozvoje města a stávajícími strategickými dokumenty města, se zvláštním důrazem na:

- aktivní role Segedínu v meziregionální síti měst, cíl obnovit původní jednotu sítě měst mezi Segedínem - Hódmezővásárhely - Makó - Arad - Timisoara - Subotica,
- vytvoření atraktivního prostředí pro investiční a rozvojové účely, posílení spolupráce mezi podniky působícími v odvětvích náročných na znalosti na jedné straně a výzkumným sektorem na straně druhé,
- rostoucí dlouhodobý význam řeky Tisy a řeky Maros a jejich rostoucí role ve využití území
- zlepšení kvality života obyvatel Segedínu a rozvoj infrastrukturního zázemí služeb dostupných ve městě.

Cíle plánu mobility - v souladu s maďarskou národní strategií rozvoje dopravní infrastruktury - byly dokončeny ve spolupráci

se zúčastněnými stranami. Mají dvě úrovně a jim odpovídající nastavení:

- na 1. úrovni: komplexní společenské cíle;
- na 2. úrovni: cíle dopravní strategie.

Komplexní cíle obsahují společenské cíle, které musí být částečně splněny oblastí dopravy. V souladu s cíli stanovenými v dokumentu Transformace našeho světa: Agenda pro udržitelný rozvoj do roku 2030 pokrývají komplexní sociální cíle čtyři oblasti (lidé, planeta, prosperita, partnerství) a prakticky ovlivňují všechny úrovně intervenční logiky.

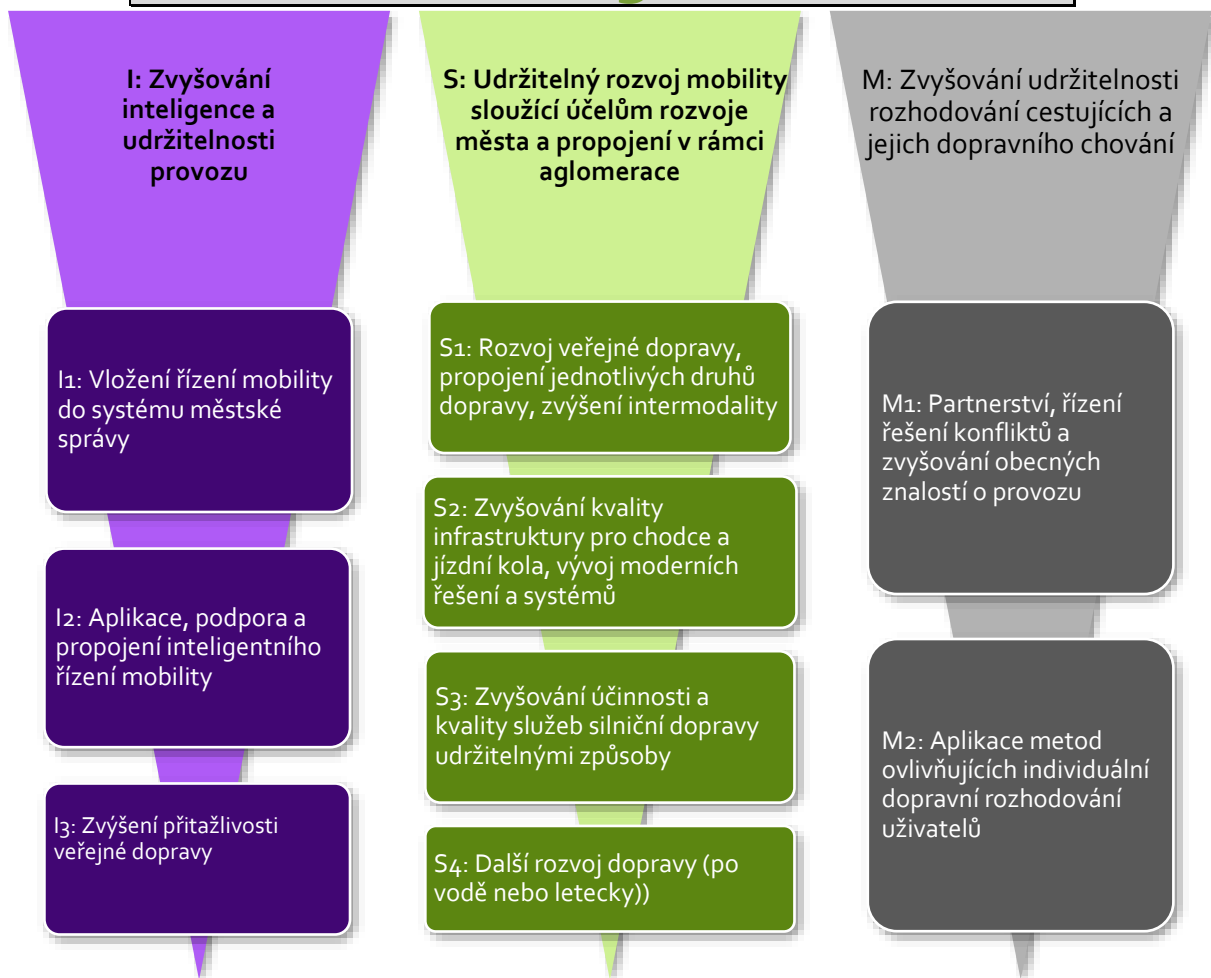
Další úroveň cílů, tj. cíle **dopravní** strategie, jsou spojeny s rozvojem určitých prvků dopravního systému a společně přispívají k dosažení komplexních cílů. V zásadě se zaměřují na vytvoření „účinné a inteligentní mobility“, která je založena na třech pilířích:



Udržitelnost



Efektivní a inteligentní mobilita



METODOLOGIE
























V souladu s maďarskou Národní strategií rozvoje dopravní infrastruktury existují dva typy metod podporujících dosažení cílů stanovených v plánu mobility: metody rozvoje a řízení.

(9) Metody rozvoje (DM) vytvořené v souladu s cíli zahrnují rozvoj infrastruktury, souvisejí s kolejovými vozidly a dalšími rozvoji systému.


(5) metody řízení (MM) zahrnují zásahy do dopravního systému v oblastech provozu, regulace, financování a institucí. Obsah metod řízení může částečně zahrnovat prvky metod rozvoje (např. : IT vývoj, tvorba podpůrných systémů).

Logické souvislosti mezi cíli a metodami jsou následující:




VAZBY MEZI CÍLI DOPRAVNÍ STRATEGIE A METODAMI ROZVOJE

DM ₁	Rozvoj sítě veřejné dopravy a její jízdní řád	  
DM ₂	Rozvoj intermodality a propojování veřejné dopravy	  
DM ₃	DM ₃ Upřednostnění veřejné dopravy	  
DM ₄	Zlepšování komfortu veřejné dopravy vyvíjením zastávek a vozidel	  
DM ₅	Rozvoj atraktivní infrastruktury vhodné pro chodce	 
DM ₆	Rozvoj silniční sítě přátelské pro cyklisty a souvisejících služeb	  
DM ₇	Snížení provozu v centru města, související rozvoj silniční sítě	 
DM ₈	Zvyšování kvality služeb a úrovně bezpečnosti na stávajících prvcích silniční sítě	 
DM ₉	Rozvoj mezinárodních, door-to-door a regionálních spojení a služeb	 

VAZBY MEZI CÍLI DOPRAVNÍ STRATEGIE A METODAMI ŘÍZENÍ

MM ₁	Vytvoření a provozování integrovaného informačního systému městské správy a datového skladu	 
MM ₂	Zvyšování efektivity operátorů, osob s rozhodovací pravomocí a institucí, rozvíjení přístupu ke službám	  
MM ₃	Předpisy a pobídky na podporu udržitelných a ekologických řešení	  
MM ₄	Koordinované aktivity pro formování veřejného mínění na podporu dosažení cílů	  
MM ₅	Rozsáhlá aplikace ITS a řešení chytré (SMART) dopravy	 

Cíle dopravní strategie:

-  Zvyšování inteligence provozu a jeho udržitelnosti
-  S: Sustainable mobility developments serving S: Udržitelný rozvoj mobility sloužící účelům rozvoje měst a propojení v rámci aglomerace
-  M: Podpora takového rozhodování a dopravního chování cestujících, které je více udržitelné

PROJEKTY, VÝSLEDKY VYHODNOCENÍ PROJEKTU

Na základě intervenční logiky byly projekty v plánu mobility odvozeny z cílů a metodiky jako výsledky dlouhého iteračního procesu. Seznam projektů je zářmován v těchto souvislostech:

- v souvislosti s rozvojem místního potenciálu, příslušné plány rozvoje schválené v integrované strategii rozvoje města Segedín a integrovaných územních investicích a v dalších strategických dokumentech a usneseníh zastupitelstva města;
- ve vztahu k projektům národního a regionálního významu týkajícím se Segedínu a jeho aglomerace, Národní strategii rozvoje dopravní infrastruktury a projektům uvedených ve vládních nařízeních, které definují roční rozvojové fondy Operačního programu Integrovaný rozvoj dopravy a projects defined in the

government decree, Modern Cities Programme regulating the tasks related to the implementation of the cooperation agreement between the Government of Hungary and the Local Government of Szeged, and

- projekty definované ve vládním nařízení, Program moderních měst upravující úkoly související s prováděním dohody o spolupráci mezi vládou Maďarska a místní samosprávou v Segedínu a
- nové projekty navržené v souvislosti s intervenční logikou plánu mobility.

Po odfiltrování překrývajících se prvků a po přezkoumání příslušnými stranami byl vyčištěný seznam projektů konfrontován s cíli a metodikami a v důsledku toho byla vytvořena databáze projektu v souladu s intervenční logikou.

ZPŮSOB VYHODNOCENÍ PROJEKTU

Vyhodnocení, klasifikace a následné načasování projektů je založeno na dvou aspektech: společenské užitečnosti a proveditelnosti.

Na základě vyhodnocení jsou projekty rozděleny do tří fází:

- **Fáze I:** projekty, které mají být realizovány před rokem 2020/23 v souladu s programovým obdobím EU 2014–2020, tj. skupina společensky přínosných a řádně připravených projektů;
- **Fáze II:** projekty, které mají být realizovány před rokem 2030, tj. projekty, které získaly nižší počet bodů, jsou méně společensky užitečné nebo nemohou být realizovány ve fázi I z důvodu nedostatečné přípravy nebo nedostatečného financování;
- **Fáze III:** projekty dlouhodobého rozvoje, tj. zbývající projekty, které získaly nejnižší počet bodů, budou pravděpodobně realizovány po roce 2030.

Hodnocení projektu zahrnuje pouze projekty v kompetenci místní samosprávy nebo ve společné kompetenci samosprávy a národní úrovně, protože se jedná o případy, kdy se místní samospráva Szegedínu objeví jako osoba s rozhodovací pravomocí

VÝSLEDKY HODNOCENÍ PROJEKTU

Výsledky hodnocení projektu lze shrnout podle skupin třídění takto:

- **Integrované** dopravní projekty jsou zaměřeny na komplexní a multimodální rozvoj mobility na daném území. Skupina zahrnuje významné projekty místního významu, jako je most Jižní Tisy, který umožňuje dokončení velkého dopravního okruhu, a tak snižuje provoz v centru města a poskytuje přístup k Újszeged (silničním mostem v jedné verzi a ve verzi multimodální, silniční a železniční most), intermodální uzel určený ke zlepšení kvality služeb a efektivnosti místní a meziměstské dopravy nebo komplexní rozvoj dopravy jednotlivých úseků města (např.: Újszeged, ELI atd.).
- **Jednotlivá** skupina nemotorové dopravy zahrnuje rozvoj v oblasti pěší a cyklistické dopravy. Rozvoj pro pěší provoz zahrnuje především rekonstrukci stávající infrastruktury a rozvoj dostupnosti pro PWD (např.: rekonstrukce sítě chodníků ve vnitřních oblastech města, úplná dostupnost fáze I a II atd.). Rozvoj v oblasti cyklistického provozu zahrnuje jak rozvoj infrastruktury, tak komplexní rozvoj území včetně infrastruktury (např. rozvoj cyklistické ulice směrem na Sándorfalva a v okrese Tarján v Segedínu [ulice Algyóí]) a způsoby managementu cyklo dopravy (např.: „drobné zásahy“ do cyklistického provozu, odstranění nehodových míst). Zdá se, že v důsledku vysoké úrovně investičních nákladů je efektivita rozvoje infrastruktury obecně nižší.
- **Projekty** ve skupině individuální automobilové dopravy (rozvoj veřejných komunikací) zahrnují značné množství národních projektů. Tyto zásahy se hodnotí pouze tehdy, pokud přímo souvisejí s městem Segedín. Projekty veřejných silnic se obvykle vyznačují vysokými investičními náklady a tedy relativně nízkou účinností. Výjimkou je projekt pod názvem „Intervence dopravního inženýrství“, který lze vzhledem k nízkým investičním nákladům považovat za vysoce účinný.
- **Projekty** ze skupiny řízení (managementu) se ze své podstaty vyznačují mimořádnou společenskou užitečností, zatímco jejich implementace nevyžaduje přílišnou přípravu. Z tohoto důvodu se navrhuje, aby byly implementovány ve fázi I (před rokem 2020/23), s výjimkou programu zaměřeného na vývoj integrovaného systému managementu dopravy a měst.

Ačkoli implementace těchto programů v jedné fázi by znamenalo významný krok vpřed v oblastech řízení města a řízení mobility, není to možné vzhledem k objemu potřebného rozvoje a požadovanému zaškolení personálu. Fáze I zahrnuje návrh realisticky realizovatelných projektů zaměřených na rozvoj služeb s cílem výrazně zlepšit současnou kvalitu služeb, zatímco komplexnější rozvoj se navrhuje provést ve fázi II.

Mezinárodní skupina, point-to-point a regionální skupina zahrnuje většinou národní

rozvojové projekty, který spojuje Segedín s jeho širším regionem. Mezi hodnocené projekty patří projekty zaměřené na rozvoj letového provozu (rozvoj letiště Segedín, fáze I a fáze II), vodní doprava (rozvoj funkcí různých prvků osobní dopravy na řece) a železniční provoz (rekonstrukce železniční infrastruktury města). Společenská užitečnost hodnocených projektů je nízká kvůli vysoké úrovni investičních nákladů. Jejich dopad na úroveň města bývá obtížně odhadnutelný, často mají dopad na národní hospodářství.

	Do roku 2020/23			2020-2030			2030-		
	Počet projektů	Social usefulness	řízení	Počet projektů	Social usefulness	řízení	Počet projektů	Social usefulness	řízení
mezinárodní	8,0	161,5	3,3	1,0	39,8	2,5	0,0	-	-
point-to-point a regionální doprava	1,0	0,2	1,8	0,0	-	-	2,0	0,4	2,0
veřejná doprava	4,0	23,8	3,3	0,0	-	-	3,0	1,3	2,6
individuální nemotorová	7,0	13,7	3,0	4,0	6,0	2,5	2,0	1,6	2,1
individuální motorová	5,0	25,1	3,6	0,0	-	-	4,0	1,4	3,0
integrována doprava	12,0	4,1	3,3	0,0	-	-	1,0	1,5	2,0
Celkem	37,0	44,8	3,2	5,0	12,7	2,5	12,0	1,2	2,5

Počet projektů v každé skupině, průměr bodů udělených za společenskou efektivitu a proveditelnost.¹

Územní souvislosti mezi projekty zkoumanými v plánu mobility nejlépe ilustruje územní rozložení rozvoje. Současné projekty vznikající během procesu plánování mobility a přiřazené k lokalitě vykazují výrazné shlukování a naznačují propojení s potenciálními územními vazbami nebo synergiami v následujících oblastech Segedínu:



- I. Centrum města
- II. ELI a okolní hospodářské území

¹ Hodnocení společenské užitečnosti je založeno na zjednodušeném hodnocení očekávané společenské užitečnosti a nákladů na projekty. Ukazatel společenské užitečnosti je podíl očekávaných společenských přínosů a souvisejících nákladů. Hodnocení společenských přínosů je založeno na vyhodnocení očekávaných dopadů projektu s ohledem na počet uživatelů, kterých se projekt týká. V důsledku toho může mít rozvoj s menším dopadem, ale větším počtem uživatelů, stejný sociální dopad jako projekt s větším dopadem, ale menším počtem uživatelů. Ukazatel společenské účinnosti je podíl bodů užitečnosti a investičních nákladů korigovaných provozními náklady. Na základě této metody jsou výsledky hodnocení projektů s nízkými náklady (typu managementu mobility) vyšší, zatímco výsledky rozvoje infrastruktury s vyššími náklady (ve vztahu k jejich dopadu) jsou obecně nižší. Dopad investičních nákladů lze odfiltrovat porovnáním hodnocení projektů podobného objemu

Plán mobility také zvažoval na úrovni města varianty dané výběrem projektů na základě jejich důležitosti a synergií mezi nimi. Varianty na úrovni města zahrnují klíčové rozvojové záměry, které definují mobilitu města a jeho prostředí a mají dopad i na další projekty, a proto mají zásadní vliv na budoucnost města Szegedín.

Metodou hodnocení verzí byla jednoduchá analýza nákladů a přínosů, ve které byly dopady odhadnuty na základě komplexního dopravního modelování jednotlivých prvků projektu.






Na základě výsledků vyhodnocení plán mobility navrhuje (vzhledem k vynikající společenské efektivitě) realizaci mostu na jižní straně Tisy. Jeho dopady odůvodňují jeho návrh, i když je zvažován pouze jako most poskytující veřejné silniční spojení. Jeho realizace by napomohla managementu provozu osobních automobilů a snížila tlak na centrum města a poskytla by významné příležitosti pro rozvoj sítě veřejné dopravy spojující centrum města a Újszeged.

Rozvoj tram-train (vlakotramvaj) spojení mezi Hódmezővásárhely a Szeged a železničního spojení do Gyula by přispělo k výraznému zvýšení kvality drážního provozu. Rozvoj plánovaného intermodálního dopravního centra v Segedínu by zesílil pozitivní dopady mostu přes Tisu i tram-train spojení.

Realizace mostu přes řekuTisu s železničním i veřejným silničním spojením by vytvořila příležitost vytvořit síťové propojení mezi železniční tratí Makó a Segedínem a případně přestavět traťové spojení s významnými městy západního Rumunska, jako jsou Temešvár a Arad. Další mezinárodní strategický cíl se zaměřuje na rozvoj železničního spojení směrem k Srbsku (Subotica), a to rozšířením železniční trati směrem na Baja a jihozápadní Maďarsko. Tato trať může být rozšířením tratě Temešvár - Szeged, pokud most Tisza zajistí hlavní železniční spojení.

would provide significant development opportunities for the public transportation network connecting the city centre and Újszeged.



-  Intermodální uzlový bod
-  Výstavba silničního mostu na řece Tise
-  Stavba mostu na řece Tise zahrnující železniční i silniční spojení
-  Tram-train (vlakotramvaj) Szeged-Hódmezővásárhely
-  Možný rozvoj železničního, příměstského nebo tramvajového spojení směrem k Makó a Subotici

PLÁN NÁKLADŮ A FINANCOVÁNÍ

Následující tabulky ukazují investiční náklady na projekty, v každé fázi rozdělené podle skupin projektů

	Do 2020/23	2020- 2030	2030- 2035	Celkem
individuální motorizovaná doprava	1,2	0,0	33,0	34,2
individuální nemotorová doprava	8,0	4,4	1,3	13,7
veřejná doprava	4,2	0,0	24,5	28,7
řízení/management	0,9	0,3	0,0	1,2
mezinárodní, point-to-point a regionální doprava	3,0	0,0	25,2	28,2
integrována doprava	81,6/91,6	0,0	19,0	100,6/110,6
Celkem *	98,9/108,9	4,7	103,0	206,5/216,5

Načasování projektů (hrubý odhad, miliarda HUF)
* Řádek „Celkem“ zahrnuje i projekty, které se vzájemně vylučují

Významná část projektů plánu mobility, které patří buď do pravomoci místní samosprávy nebo do společné pravomoci místní samosprávy a národní vlády, je navržena k realizaci ve fázi I. Většina z těchto projektů patří do skupiny integrovaných projektů dopravy. Ve fázi II plán mobility navrhuje realizaci rozvoje v hodnotě 4,7 miliardy HUF, tj. projekty, které se v současné době jeví jako společensky efektivní, mohou být reálně realizovány do 10 let po schválení plánu mobility. Realizace projektů ve fázi III je na základě jejich účinnosti navržena pouze v dlouhodobém horizontu.

Následující tabulky ukazují odhadované celkové náklady na projekty, které buď patří do pravomoci místní samosprávy, nebo do společné pravomoci místní samosprávy a národní vlády, rozdělených podle forem financování:

- Projekty mohou být považovány za projekty se zabezpečeným financováním, pokud náklady na jejich realizaci jsou jisté nebo budou pravděpodobně zajištěny prostředky místní samosprávy, EU, státního rozpočtu nebo jinými zdroji.
- Realizace projektů bez financování vyžaduje zapojení dalších rozvojových fondů.

	Do 2020/23	Celkem
kompetence samosprávy	9,8	9,8
individuální motorizovaná doprava	0,9	0,9
individuální nemotorová doprava	1,4	1,4
veřejná doprava	1,1	1,1
veřejná doprava	6,4	6,4
společná pravomoc samosprávy a národní vlády	87,5/97,5	87,5/97,5
individuální nemotorová doprava	6,3	6,3
veřejná doprava	3,0	3,0
mezinárodní, point-to-point a regionální doprava	3,0	3,0
integrována doprava	75,1/85,1	75,1/85,1
Celkem *	97,3/107,3	97,3/107,3

Načasování projektů (hrubý odhad, miliarda HUF)
* Řádek „Celkem“ zahrnuje i projekty, které se vzájemně vylučují

	Do 2020/23	2020- 2030	2030- 2035	Celkem
kompetence samosprávy	1,0	4,7	45,2	50,9
individuální motorizovaná doprava	0,3	0,0	20,0	20,3
individuální nemotorová doprava	0,2	4,4	0,6	5,2
veřejná doprava	0,1	0,0	24,5	24,6
řízení/management	0,4	0,3	0,0	0,7
mezinárodní, point-to-point a regionální doprava	0,0	0,0	0,2	0,2
společná pravomoc samosprávy a národní vlády	0,6	0,0	38,8	39,3
individuální motorizovaná doprava	0,1	0,0	13,0	13,1
individuální nemotorová doprava	0,0	0,0	0,8	0,8
řízení/management	0,5	0,0	0,0	0,5
mezinárodní, point-to-point a regionální doprava	0,0	0,0	25,0	25,0
Celkem *	1,5	4,7	84,0	90,2

Načasování projektů (hrubý odhad, miliarda HUF)
* Řádek „Celkem“ zahrnuje i projekty, které se vzájemně vylučují

Finanční zdroje projektů uvedených ve fázi I jsou obecně zajištěny, zatímco kumulované náklady projektů bez financování činí téměř 1 miliardu HUF



INDIKÁTORY, MONITOROVÁNÍ

Cílem systému monitorování je sledovat naplňování intervenční logiky stanovené v plánu mobility. Monitorovací systém je založen na souboru ukazatelů přizpůsobených cílům a metodice, jakož i na systému sběru a zpracování dat potřebných pro měření ukazatelů. Soubor ukazatelů pokrývá všechny úrovně cílů a metodiky plánu mobility a zahrnuje následující typy ukazatelů:

- ukazatele výstupu měří přímé změny parametrů dopravního systému (např.: změna počtu cestujících nebo objemu emisí atd.);
- ukazatele dopadu měří širší, více nepřímé společenské dopady (např.: snížení společenských nákladů dosažené úsporou času v důsledku rychlejší mobility).

Důležitým aspektem výběru ukazatelů je udržet náklady a práci potřebnou pro měření na rozumné úrovni a případně se spoléhat na stávající metodiky měření. Dalším cílem může být možnost měřit ukazatele na základě dostupných databází a sběru dat v jejich současné, mírně upravené nebo rozšířené podobě.

- Základním prvkem monitorování dopravních výkonů je aplikace systémů odhadu intenzity provozu, které poskytují relativně dostupná data na základě komplexních a dobře fungujících metodik.
- Zásadní data jsou navíc poskytovány průzkumem spokojenosti uživatelů obecně a konkrétním a samostatným měřením spokojenosti uživatelů zejména ve vztahu k veřejné dopravě.

RÁMEC AKTIVIT

Pro časově správnou realizaci plánu mobility je navržen krátkodobý rámec akcí ve vztahu k projektům ve fázi I, který definuje nejdůležitější úkoly pro krátkodobé projekty, spolu s jejich termíny pro realizaci a odpovědnými osobami. Rámec aktivit je schválen zastupitelstvem, za jeho dokončení odpovídá náměstek primátora zodpovědný pro rozvoj města.

Efektivita organizačního fungování může být zvýšena, pokud rámec aktivit nezávisle stanoví:

- vytvoření organizačního zázemí na podporu realizace plánu mobility
- přípravu a realizaci dalších projektů rozvoje a řízení (managementu) v plánu mobility, spolu s vytvořením podmínek pro jejich naplnění.

Projekty se stávajícím (zajištěným) financováním a možnými synergiami, které mají být implementovány ve fázi I, jsou navrženy tak, aby byly připravovány a implementovány společně a koordinovaně v samostatné skupině projektů. Rámec aktivit by měl rovněž stanovit přípravu projektů, které mají být provedeny ve fázi II.