

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД СЕГЕД

СЕПТЕМВРИ 2017





European Union
European Regional
Development Fund



INVESTING IN YOUR FUTURE

SZÉCHENYI 2020

ПЛАН ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ НА ГРАД СЕГЕД

СЕПТЕМВРИ 2017

Клиент:
Местното правителство на Сегед"

"Създадено от:
TRENCON Consulting and Planning Ltd."

"Превод:
В рамките на проекта PROSPERITY,
който е получил финансиране от споразумението за безвъзмездна финансова
програма на Европейския съюз „Хоризонт 2020“. № 690636



PROSPERITY е член на
European Platform
on Sustainable Urban
Mobility Plans

1. ОБОБЩЕНИЕ

Водена от ангажимента си за устойчивост, община Сегед реши да създаде План за устойчива градска мобилност (SUMP), който да постави основите на целите и мерките, насочени към развитието на транспорта, в периода между 2017 и 2030 г. Документът има за цел да допринесе за синтеза на съществуващите планове на Сегед за градско развитие и тези за развитието на транспорта. Той предлага устойчиви и интегрирани решения за транспортните проблеми на града, като по този начин допринася за реализирането на целите за опазване на климата и енергийната ефективност.

Този план за мобилност е разработен по методология на планиране, която се основава на най-добрите международни практики и в същото време е интегрирана в унгарския професионален контекст и адаптирана към местните обстоятелства. В сравнение със съществуващите практики в планирането на транспорта, Планът за мобилност използва по-ориентиран към хората подход и поставя по-голям акцент върху участието на обществеността и различните групи заинтересовани страни, както и съгласуването на различни политики. Той възнамерява да се откъсне от едностранния подход на традиционните професионални политики, за да създаде цялостен подход към въпросите на мобилността.

"По отношение на сроковете си Планът за мобилност е

- отчасти, краткосрочен и средносрочен план за оперативни действия, обхващащ периода до 2023 г., края на инвестиционната фаза на текущия програмен период;
- отчасти дългосрочна стратегия за развитие с визия за следващите 30 години."

Чрез създаването на правилни логически връзки между определени стъпки от Плана за мобилност процесът на планиране беше съсредоточен около целта на разработването на добре обмислена и последователна логика на интервенция.

ПЛАНИРАНЕ НА ПАРТНЬОРСТВО

При разработването на Плана за мобилност местното самоуправление в Сегед обърна специално внимание на активното и непрекъснато участие на заинтересованите страни в процеса на планиране. Той предоставя информация за всяка фаза на работата и сътрудничи във всяко важно решение с местни и регионални заинтересовани страни и участници в планирането на мобилността.

В началото на процеса на планиране, начинът на партньорство беше определен в Плана за партньорство, одобрен от Общото събрание. Той се основава на международни и унгарски насоки, свързани с планирането на мобилността и практиките на общественото планиране, прилагани в град Сегед.

Преговорите, семинарите и проучванията, проведени на различни нива, предоставиха възможност за участие на професионалисти и на обществеността

Създадени са работни групи, които да осигуряват управлението на процеса на планиране, сътрудничеството на компетентните отдели на местната власт и участието на недържавни участници и икономически оператори. Работните групи проведоха срещи по време на процеса на планиране.

В допълнение към работните групи, редица институционални лидери, поканени да дадат писмени предложения или да споделят своето мнение за различни създадени документи, участваха в професионални преговори. Съседните градове и села също бяха поканени да дадат своите предложения и становище в писмена форма.

По-широката общественост беше привлечена чрез открити консултации, включително информационни статии, публикувани на различни уебсайтове, комуникация чрез социалните мрежи, проучвания за обществена мобилност, проведени във фазата на анализ на статуса, и публикуване на различни документи на уебсайта на града. Версията на документа, предназначен за открита консултация, беше публично достояние за коментари и забележки. Градската телевизия също

съобщава за разработването на Плана за мобилност във връзка с оценката на общественото проучване и предлагания лот за тези, които го попълниха.

В допълнение към проучването, предоставено на обществеността, бяха проведени допълнителни проучвания за задълбочена оценка на проблемите на мобилността на работните места чрез комбиниране на методите на въпросници и задълбочени интервюта.

Местните коментари и наблюдения, направени по време на събитията за партньорство, бяха интегрирани в документа. В много случаи те обръщат внимание на различни, субективни фактори, които не са настъпили или не са достатъчно ясно посочени в наличните данни и в проведените анализи и проучвания на документи..

АНАЛИЗ НА СЪСТОЯНИЕТО, ИДЕНТИФИКАЦИЯ И ОЦЕНКА НА ПРОБЛЕМИТЕ

"Сегед е културен, образователен и академичен център на Югоизточна Унгария и един от действителните, цялостни регионални центрове на страната. Поради местоположението си в тригранична зона, той има значителни функционални трансгранични връзки. Ролята на Сегед в образованието е една от най-важните му регионални функции и се определя най-вече във висшето образование. Международно известните образователни програми, предоставяни от Сегедския университет, са подкрепени от научноизследователска подготовка на високо ниво, която дава на града водеща позиция в научните изследвания и разработки. В допълнение, най-важните сегменти на местната икономика включват услуги, хранително-вкусовата промишленост и производството на каучукови и пластмасови изделия и строителни материали. Съществуват три сценария за динамиката на нарастване на населението до 2051 г. въз основа на текущите демографски процеси и планове за развитие:

- песимистична прогноза - броят на жителите вероятно ще намалее до 157-159 хиляди;

- реалистична прогноза - броят на жителите застоява и се очаква да бъде между 165 и 168 хиляди;
- оптимистична прогноза - при най-благоприятен сценарий броят на жителите се очаква да бъде около 170 хиляди."

От трите сценария Планът за мобилност се основава на реалистичната прогноза, т.е. изчислява с приблизително застояла популация.

Град Сегед е и административен център на окръг Csongrád: той е домакин на централния офис на всяка институция и организация на ниво окръг. От 2013 г. градът е център на област Сегед, състояща се от 13 населени места. Областта обхваща площ от 741 км² и има 206 хиляди жители

Подобно на другите големи градове на Унгария, Сегед живее в тясна симбиоза с населените места на своята агломерация, което определя фундаментално потребностите на местния трафик по отношение на пътуване до работа или училище и получаване на градски услуги. Агломерацията на Сегед възлиза на петата най-голяма група селища в Унгария. Състои се от 15 населени места и има 204 301 жители. Всички, освен едно от селищата в непосредствената агломерация, са разположени в окръг Csongrád. Косвената агломерация на града, в радиус от 80-100 км, включва по-големи селища, някои от които са разположени след границата.

Общо 31 000 души пътуват до Сегед. Броят на хората, които пътуват за работа, и този на пътуващите за училище са почти еднакви. Има значителен брой хора, които пътуват от Hódmezővásárhely и от Sándorfalva. Докато хората от Hódmezővásárhely обикновено пътуват до работа, обитателите на Sándorfalva обикновено пътуват до училище..

Въпреки че град Сегед е център на железопътната инфраструктура, нивото на електрификация, както и ограниченията на скоростта на съществуващите железопътни линии са далеч под средното за Европа или дори за Унгария. Техническото състояние на



линиите също е недостатъчно добро. Има редовни почасови влакове, които тръгват за Будапеща, докато има влакове, които тръгват към Vékéscsaba на всеки час или на всеки два часа. Пътуването по двете линии отнема около 25% повече време от пътуването с кола. Отношението за обслужване на железопътната компания също е остаряло.

По-голямата част от пътуванията в агломерацията, т.е. ежедневните пътувания се извършват от автобусни услуги.



Пренаселеността на автобусния терминал на площад Марс представлява проблем. Билетната система, използвана от автобусните услуги от точка до точка и тази на автобусната компания в Сегед, не са свързани, пътуващите с автобуси трябва да купуват отделни билети (карти), за да ги използват.

Местният обществен транспорт на Сегед се осигурява от двама доставчици на услуги. Линиите с най-голям трафик във вътрешните части на града се осигуряват от тролей и те се комбинират добре с автобусните линии, които достигат до крайградските райони; качеството на услугата е достатъчно добро. Намаленият брой пътници, особено по по-рядко работещите линии, обслужващи крайградските райони, представлява предизвикателство. Общото схващане за обществения транспорт на Сегед обаче е сравнително неблагоприятно, неговите екологични характеристики и икономическата ефективност все още не са станали част от общественото познание.



Колоезденето е интензивно нарастваща и много значима форма на трафик в Сегед. Това може да се проследи до благоприятната топография и климата на града и неговите съгласувани, благоприятни за колоездене политики за движение, датиращи от няколко десетилетия. В резултат на това най-натоварените участъци от главните и хранващите пътни мрежи обикновено се изпълняват от повърхности, защитени за велосипедисти, докато зоните за успокояване на движението осигуряват помощ за велосипедистите в почти всички



жилищни райони на града. В допълнение, броят на публичните стойки за велосипеди непрекъснато расте. Редица пътни участъци изискват увеличаване на капацитета, поради нарастването на велосипедния трафик. Въпреки благоприятното покритие на велосипедната мрежа, почти една трета от инфраструктурата за колоездачи се характеризира с проблеми в пътната настилка, някои елементи на мрежата липсват, а на някои места характеристиките на мрежата представляват риск от злополука.

Методическото развитие на велосипедната инфраструктура е гарантирано от наскоро изготвения план за велосипедна мрежа.

Разбираемата структура на града, широките улици и площи, характерни за Голямата унгарска равнина, създават благоприятни условия за развитието на пешеходния трафик, който непрекъснато нараства през изминалия период. Зоните без движение в центъра на града и зоните за успокояване на движението, покриващи целия град, осигуряват благоприятни условия за безопасен и необезпокояван пешеходен трафик. Има тротоари, изцяло покриващи двете страни на всички алеи, трафик кръгове, хранващи пътища, както и улици зад и отвъд насипа, заобикалящ града. Повечето от тротоарите до главните пътища на центъра на града са достъпни за Хора с увреждания (PWD), но има редица често посещавани райони, които не са достъпни. Липсата на тротоари е характерна за градинския квартал. Недостатъчността на повърхностите на тротоарите е характерна извън насипа около града и градинските квартали, но има и тротоари с пукнатини, счупени и потънали повърхности в други райони на града. Частите с недостатъчен капацитет обикновено се намират в центъра на града, целта на туризма и тяхното разширяване и развитие са задачите на бъдещето.



Сегед има характерна пътна мрежа „пръстени и алеи“, на която липсва южен мостов път. Годишната програма за реконструкция на градския път е недостатъчна както по техническо съдържание, така и по обем, за да



компенсира амортизацията на местната пътна инфраструктура.

От гледна точка на устойчивата мобилност е благоприятно, че в сравнение с градовете с подобни размери Сегед се характеризира с по-ниско ниво на моторизация, а делът на моторните превозни средства е по-малък. По време на пиковите часове обаче по-натоварените участъци от кръговете за движение и тези на алеите показват по-бавен трафик и има участъци със задръствания.

От няколко десетилетия в центъра на града в Сегед и около площад Марс съществуват маркирани зони за обществен паркинг. В допълнение има два гаража за паркиране, разположени в северната и южната част на центъра на града: единият от тях се управлява от местната власт, а другият - от частно предприятие. Вътрешните „зелени и жълти“ зони обикновено се характеризират с високо ниво на използване на капацитета.

Броят на произшествията с телесни наранявания от години е постоянен. Общият дял на произшествията с най-беззащитни жертви, велосипедисти и пешеходци е 40%, като повечето от тях са причинени от шофьори.

В допълнение към добре функциониращите кръгови кръстовища, Сегед има 62 кръстовища със светофари, повечето от които в линейна система. Има редица кръстовища, оборудвани със система, която дава приоритет на обществения транспорт (особено трамваите) и им дава път. Редовният надзор на светофарните програми като цяло се пренебрегва, въпреки че това е интервенция, която може да спести много време при най-ниски разходи.

В сегашния си вид летището в Сегед обикновено се използва за полети за развлечение, обучение, селскостопански цели, търговски и медицински цели от малки самолети, както и за планиране и скачане с парашут



След изграждането на павираната писта и осветителното оборудване обемът на трафика на летището се умножи по време на период на непрекъснат растеж. Международният трафик е незначителен.

Разширяването на услугите е ограничено от настоящата инфраструктура, докато основните инвестиции са ограничени от характеристиките на района. Летището не извършва трафик на стоки..

Докато река Тиса е границата на Шенгенската зона, пътническият транспорт по реката е само сезонен и обслужва предимно туристически цели. В центъра на града е изграден нов постоянен граничен пункт. Пътническият трафик, пресичащ границата, е в стотиците и леко се увеличава. Въпреки че затвореното пристанище на Сегед е подходящо за товарен трафик и освен това има индустриална железопътна връзка, от 2006 г. досега не е имало превоз на стоки в пристанището. От друга страна, предприятието за товаро-разтоварване от Boszorkánysziget с ограничените си възможности за развитие, получава стотици хиляди тона строителни материали в насипно състояние.



ЦЕЛИ

Целите на Плана за мобилност са разработени в съответствие с дългосрочната визия за бъдещето, заложен в Концепцията за градско развитие и съществуващите стратегически документи на града, със специален акцент върху:

- Активната роля на Сегед в междурегионалната мрежа от градове, като целта е да възстанови предишното единство на мрежата от градове сред Сегед - Ходмезьовашархай - Мако - Арад - Тимишоара - Суботица,
- Създаване на привлекателна среда за инвестиции и развитие, засилване на сътрудничеството между предприятията, работещи в сектори с интензивна наука, от една страна, и научноизследователския сектор, от друга,
- Нарастващото дългосрочно значение на река Тиса и река Марос, и нарастващата им роля в пространствената организация, и
- Подобряване на стойността на живота на жителите на Сегед и развитието на инфраструктурния фон на услугите, предлагани в града.



"Завършени в сътрудничество със заинтересованите страни, целите на Плана за мобилност в съответствие с Унгарската национална стратегия за развитие на транспортната инфраструктура имат две нива и той определя

- на ниво 1.: всеобхватни социални цели;
- на ниво 2.: цели на транспортната стратегия.

Цялостните цели включват социални цели, които трябва да бъдат изпълнени отчасти от областта на транспорта. В съответствие с целите, заложи в документа "Преобразуване на нашия свят":

Програмата за устойчиво развитие на 2030 г., цялостните социални цели обхващат четири области (Хора, Планета, Просперитет, Партньорство) и те практически засягат всички нива на логиката за интервенция.

Следващото ниво на цели, т.е. целите на транспортната стратегия, са свързани с развитието на някои елементи на транспортната система и те допринасят за постигането на цялостните цели. Те основно целят създаването на „ефективна и интелигентна мобилност“, която се основава на три стълба:





МЕТОДИКА

В съответствие с Унгарската национална стратегия за развитие на транспортната инфраструктура има два типа методи, подпомагащи постигането на целите, заложи в Плана за мобилност: методи за развитие и управление.

Деветте метода за развитие (MP), създадени в съответствие с целите, включват инфраструктурно развитие, тези, свързани с подвижния състав, и други разработки на системата

Петте метода за управление (MU) включват намеса в транспортната система в областите на експлоатация, регулиране, финансиране и институции. Съдържанието на методите за управление може да включва отчасти елементи от метода на разработка (напр .: IT разработки, създаване на системи за поддръжка).

Логичните връзки между цели и методи са следните:

ВРЪЗКИ МЕЖДУ ЦЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СТРАТЕГИЯ И МЕТОДИТЕ ЗА РАЗВИТИЕ

MP1	Развитие на мрежа на градския транспорт и нейната времева таблица	● ● ●
MP2	Развитие на интермодалността и взаимосвързаността на обществения транспорт	● ● ●
MP3	Даване на предимство на обществения транспорт	● ● ●
MP4	Подобряване на комфорта на обществения транспорт чрез разработване на спирки и нови превозни средства	● ● ●
MP5	Разработване на атрактивна инфраструктура, подходяща за пешеходци	● ●
MP6	Разработване на удобни за велосипедисти пътна мрежа и услуги	● ● ●
MP7	Намаляване на трафика на центъра на града, свързан с развитието на пътната мрежа	● ●
MP8	Повишаване на качеството на услугата и нивото на сигурност на съществуващите елементи	● ●

	на пътната мрежа existing elements of the road network	
DM9	Разработване на международни, регионални, "точка-до-точка" връзки и услуги	● ●

ВРЪЗКИ МЕЖДУ ЦЕЛИТЕ НА ТРАНСПОРТНАТА СТРАТЕГИЯ И МЕТОДИТЕ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

MU1	Създаване и работа на интегрирана информационна система за градско управление и хранилище на данни	● ●
MU2	Подобряване на ефективността на операторите, лицата, вземащи решения и институциите, разработване на отношение към услугите	● ● ●
MU3	Регламенти и стимули за подкрепа на устойчиви и екологични решения	● ● ●
MU4	Координирани актове за формиране на общественото мнение в подкрепа на постигането на целите	● ●
MU5	Широко приложение на ITS и интелигентни транспортни решения	● ●

Цели на транспортната стратегия

- Повишаване на интелигентността и устойчивостта на работа
- Устойчиво развитие на мобилността, обслужващо целите на градското развитие и връзките в агломерацията
- По-устойчиви решенията и поведението на пътуващите

ПРОЕКТИ, РЕЗУЛТАТИ ОТ ОЦЕНКАТА НА ПРОЕКТА

Въз основа на логиката на интервенция проектите в Плана за мобилност са изведени от целите и методологията в резултат на дълъг процес на итерация. Списъкът на проектите се основава на:

- връзка с развитието на местно значение, съответните планове за развитие, одобрени в интегрираната стратегия за градско развитие и интегрирани териториални инвестиции на Сегад, както и в други стратегически документи и резолюции на Общото събрание на града;

- връзка с проекти от национално и регионално значение относно Сегед и неговата агломерация, Националната стратегия за развитие на транспортната инфраструктура и проектите, посочени в правителствените постановления, определящи годишните фондове за развитие на Оперативната програма за интегрирано развитие на транспорта, и
- проекти, определени в правителствения указ, Програма за съвременни градове, регламентиращи задачите, свързани с прилагането на споразумението за сътрудничество между правителството на Унгария и местното самоуправление на Сегед, и
- нови проекти, разработени във връзка с логиката на интервенция на Плана за мобилност.

След филтриране на припокриващи се елементи и преглед от съответните страни, изчистеният списък на проектите се сблъсква с целите и методологиите и в резултат на това се създава база данни за проекти в съответствие с логиката на интервенция..

МЕТОДЪТ НА ОЦЕНКА НА ПРОЕКТИТЕ

Оценката, класирането и последващият график на проектите се основават на два аспекта: социална ползност и осъществимост.

Въз основа на оценката проектите са разделени на три фази:

- **Фаза I:** проекти, които трябва да бъдат изпълнени преди 2020/23 в съответствие с програмния период 2014-2020 г. на ЕС, т.е. групата от обществено полезни и правилно подготвени проекти;
- **Фаза II:** проектите, които трябва да бъдат изпълнени преди 2030 г., т.е. проектите, които са спечелили по-малко точки, са по-малко обществено полезни или не могат да бъдат реализирани във фаза I поради недостатъчна подготовка или липса на финансиране;
- **Фаза III:** дългосрочни разработки, т.е. останалите проекти, които са спечелили най-малко точки, които могат да бъдат реализирани след 2030 г.

Оценката на проекта включва само проекти от компетентността на местната власт или съвместната компетентност на местното и

националното правителство, тъй като това са случаите, когато местната власт в Сегед се явява като вземащ решение.

РЕЗУЛТАТИТЕ ОТ ОЦЕНКАТА НА ПРОЕКТА

- Интегрираните транспортни проекти целят комплексно и мултимодално развитие на мобилността на дадената територия. Групата методи включва проектите с местно значение, такива като южният мост на Тича, позволяващ да се ватвори кръгът на основния трафик и така да се намали трафикът към центъра и да се осигури достъп до Ужсегед /чрез пътен мост с трасета за пътен и железопътен транспорт/, един интермодален пътен възел, който подобрява качеството на услугите и ефикасността на транспорта.
- Индивидуалната немоторизирана група методи включва разработки за движение на пешеходци и велосипеди. Разработките за пешеходен трафик включват предимно реконструкция на съществуваща инфраструктура и развиване на достъпност за PWD (например: реконструкция на тротоарната мрежа във вътрешните зони, пълна достъпност фаза I и II и т.н.). Разработките на велосипедния трафик включват както развитие на инфраструктурата, така и сложни разработки, включително инфраструктурни (напр .: развитие на велосипедния път към Сандорфалва и в района на Сегед Тарджан [улица Algyófi]) и методи за управление (напр .: „незначителни интервенции“ във велосипедния трафик, премахване на горещи точки за произшествия). Изглежда като тенденция, поради високата степен на инвестиционни разходи, ефективността на развитието на инфраструктурата като цяло е пониска.
- Проектите в индивидуалната моторизирана група методи (разработки на обществени пътища) включват значителен брой национални проекти. Тези интервенции се оценяват само ако са пряко свързани с град Сегед. Проектите за обществени пътища обикновено се характеризират с високи инвестиционни разходи и следователно



сравнително ниска ефективност. Проектът под заглавието „Пътни инженерни намеси“ е изключение, което може да се счита за високоефективно поради ниските инвестиционни разходи.

- По своята същност проектите от групата на методите за управление се характеризират с изключителна социална ползност, докато тяхното изпълнение не изисква много подготовка. Поради тази причина се предлага да бъдат приложени във фаза I (преди 2020/23 г.), с изключение на програмата, насочена към развитието на интегрирана система за управление на транспорта и градските райони. Въпреки че изпълнението на тези програми в една фаза би означавало голяма стъпка напред в областта на управлението на градските райони и управлението на мобилността, това не е възможно поради обема на необходимите разработки и необходимото обучение на персонала. Фаза I включва предложението на реалистично осъществими проекти, насочени към развитието на услугите, за да се подобри значително настоящото качество на услугите, докато по-сложни разработки се предлага да бъдат приложени във фаза II.
- Международните, "точка-до-точка" и регионалните групи от методи включват най-вече национални разработки, които свързват Сегед с неговия по-широк регион. Оценените проекти включват проекти, насочени към развитието на въздушния трафик (развитие на летище Сегед, фаза I и фаза II), воден трафик (развитие на функциите на различни елементи на пътническия транспорт по реката) и железопътно движение (реконструкция на Железопътната инфраструктура на Сегед). Социалната ползност на оценяваните проекти е ниска, поради много високото ниво на инвестиционни разходи. Тяхното въздействие върху градското ниво е трудно да се оцени и те често оказват влияние върху националната икономика..

	До 2020/23			2020-2030			2030-		
	Брой проекти	Социална полезност	Изпълнимост	Брой проекти	Социална полезност	Изпълнимост	Брой проекти	Социална полезност	Изпълнимост
управление	8,0	161,5	3,3	1,0	39,8	2,5	0,0	-	-
международен, "точка-до-точка" и регионален трафик	1,0	0,2	1,8	0,0	-	-	2,0	0,4	2,0
обществен транспорт	4,0	23,8	3,3	0,0	-	-	3,0	1,3	2,6
индивидуален немоторизиран	7,0	13,7	3,0	4,0	6,0	2,5	2,0	1,6	2,1
индивидуален моторизиран	5,0	25,1	3,6	0,0	-	-	4,0	1,4	3,0
интегриран транспорт	12,0	4,1	3,3	0,0	-	-	1,0	1,5	2,0
Общо	37,0	44,8	3,2	5,0	12,7	2,5	12,0	1,2	2,5

Брой на проектите във всяка група от методи, средно събрани точки от социална полезност и изпълнимост.¹

Териториалните връзки между проектите, разгледани в Плана за мобилност, се илюстрират най-добре от териториалното разпределение на развитието. Проектите, които са възникнали по време на процеса на планиране на мобилността и са свързани към определени области, предполагат интервенции с потенциални териториални връзки и синергии в следните райони на Сегед:



- I. Център на града
- II. ELI и заобикалящата го икономическа зона

¹ Оценката на социалната полезност се основава на опростената оценка на очакваната социална полезност и разходите за проектите. Показателят за социална полезност е коефициентът на очакваните социални предимства и свързаните с тях разходи.

Оценката на социалните предимства се основава на оценката на очакваните въздействия на проекта, като се отчита броят на засегнатите от проекта потребители. Следователно развитие с по-малко въздействие, но по-широк достъп на потребителите може да има същото социално въздействие като проект с по-голямо въздействие, но по-тесен достъп на потребителите.

Показателят за социална ефективност е коефициентът на точките за социална полезност и инвестиционните разходи, коригирани от оперативните разходи.

Въз основа на този метод резултатите от оценката на проекти с ниски разходи (тип управление) са по-високи, докато тези на инфраструктурното развитие с по-високи разходи (във връзка с тяхното въздействие) като цяло са по-ниски. Въздействието на инвестиционните разходи може да бъде филтрирано чрез сравняване на оценката на проекти с подобен обем.

Планът за мобилност също е разгледал версиите на градско ниво, като е избрал проекти въз основа на тяхната важност и синергиите между тях. Версиите на градско ниво включват ключови разработки, които определят мобилността на града и неговата околна среда и влияят и върху други проекти, поради което оказват дълбоко влияние върху бъдещето на град Сегед.






Методът за оценка на версиите беше обикновен анализ на разходите и ползите, при който въздействията бяха оценени въз основа на колективното моделиране на трафика на конкретните елементи на проекта.

Въз основа на резултатите от оценката, поради изключителната си социална ефективност, Планът за мобилност предлага реализацията на Южния мост Тиса. Въздействието му оправдава предложението му дори и само като мост, осигуряващ обществена пътна връзка. Реализацията му би подпомогнала управлението на движението на пътнически автомобили, би намалила натиска върху центъра на града и би осигурила значителни възможности за развитие на мрежата за обществен транспорт, свързваща центъра на града и Újszeged.

Развитието на трамвайно-влаковата връзка между Hódmezővásárhely и Сегед, както и на железопътната линия до Gyula, би допринесло за значително повишаване на качеството на трасетата, предназначени за тежкотоварни автомобили. Развитието на планирания интермодален център за движение в Сегед ще усилва положителните въздействия както на моста Тиса, така и на трамвайно-влакова връзка..

Реализирането на моста Тиса както с железопътна, така и с шосейна връзка би създавало възможност за развитие на мрежови връзки между железопътната линия Мако и Сегед и евентуално възстановяване на коловозната връзка с големи градове в Западна Румъния, като Тимишоара и Арад. Друга международна стратегическа цел е развитието на железопътната връзка към Сърбия (Суботица), като ЖП линията е разширена към Баджа и югозападната част на Унгария. Тази линия може да бъде разширението на връзката Тимишоара - Сегед, ако мостът Тиса осигурява железопътна връзка с главна линия.



-  Интермодална възлова точка
-  Изграждане на пътен мост на река Тиса
-  Изграждане на мост на река Тиса, предлагащ железопътна и пътна връзка
-  Влак-трамвай Szeged-Hódmezővásárhely
-  Възможно развитие на ЖП, крайградски влак или трамвайно-влакова връзка към Мако и Суботица

ПЛАН ЗА РАЗХОДИ И ФИНАНСИРАНЕ

Следващите таблици показват инвестиционните разходи за проектите във всяка фаза, разделени на групи методи.

	До 2020/23	2020-2030	2030-	Общо
индивидуален моторизиран	1,2	0,0	33,0	34,2
индивидуален немоторизиран	8,0	4,4	1,3	13,7
обществен транспорт	4,2	0,0	24,5	28,7
управление	0,9	0,3	0,0	1,2
международен, "точка-до-точка" и регионален трафик	3,0	0,0	25,2	28,2
интегриран транспорт	81,6/91,6	0,0	19,0	100,6/110,6
Общо *	98,9/108,9	4,7	103,0	206,5/216,5

График на проектите (бруто, милиард HUF)

* Редът „Общо“ включва проекти, които се изключват един друг.

Значителна част от проектите на Плана за мобилност, които или са от компетентността на местната власт, или от общата компетентност на местната власт и националното правителство, са предложени за изпълнение във Фаза I. Повечето от тези проекти принадлежат на група от интегрирани методи за транспорт. Във фаза II Планът за мобилност предлага реализацията на разработки на стойност 4,7 милиарда HUF, т.е. проекти, които в момента изглеждат социално ефективни, могат да бъдат реалистично реализирани в рамките на 10 години след одобряването на Плана за мобилност. Въз основа на тяхната ефективност реализацията на проекти във фаза III се предлага само в дългосрочен план.

"Следващите таблици показват прогнозните общи разходи за проектите, които или принадлежат на компетентността на местната власт, или на общата компетентност на местната и националната власт, разделени по форми на финансиране:

- Проектите могат да се считат за проекти със сигурни ресурси, ако разходите за тяхната реализация със сигурност или вероятно са осигурени от ресурси на местната власт, ЕС, националния бюджет или други източници.

- Реализирането на проекти без финансиране изисква участието на допълнителни средства за развитие.

	До 2020/23	Общо
компетентност на местната власт	9,8	9,8
индивидуален моторизиран	0,9	0,9
индивидуален немоторизиран	1,4	1,4
обществен транспорт	1,1	1,1
интегриран транспорт	6,4	6,4
съвместна компетентност на местната и националната власт	87,5/97,5	87,5/97,5
индивидуален немоторизиран	6,3	6,3
public transportation	3,0	3,0
международен, "точка-до-точка" и регионален трафик	3,0	3,0
интегриран транспорт	75,1/85,1	75,1/85,1
До *	97,3/107,3	97,3/107,3

График на проектите (бруто, милиард HUF)

* Редът „Общо“ включва проекти, които се изключват един друг.

	До 2020/23	2020-2030	2030-	Общо
компетентност на местната власт	1,0	4,7	45,2	50,9
индивидуален моторизиран	0,3	0,0	20,0	20,3
индивидуален немоторизиран	0,2	4,4	0,6	5,2
обществен транспорт	0,1	0,0	24,5	24,6
управление	0,4	0,3	0,0	0,7
международен, "точка-до-точка" и регионален трафик	0,0	0,0	0,2	0,2
съвместна компетентност на местната и националната власт	0,6	0,0	38,8	39,3
индивидуален моторизиран	0,1	0,0	13,0	13,1
индивидуален немоторизиран	0,0	0,0	0,8	0,8
управление	0,5	0,0	0,0	0,5
международен, "точка-до-точка" и регионален трафик	0,0	0,0	25,0	25,0
До *	1,5	4,7	84,0	90,2

График на проектите (бруто, милиард HUF)

* Редът „Общо“ включва проекти, които се изключват един друг.



Финансовите ресурси на проектите, изброени във фаза I, като цяло са обезпечени, докато натрупаната стойност на проектите без финансиране възлиза на близо 1 милиард HUF.

ПОКАЗАТЕЛИ, МОНИТОРИНГ

"Целта на системата за мониторинг е да наблюдава реализацията на логиката на интервенция, заложена в Плана за мобилност. Системата за мониторинг се основава на набор от индикатори, приспособени към целите и методологията, както и на система за събиране и обработка на данни, необходима за измерване на индикатори. Наборът от индикатори обхваща всички нива на целите и методологията на Плана за мобилност и включва следните видове показатели:

- изходните индикатори измерват директните промени в параметрите на транспортната система (например: промяна в броя на пътниците или в обема на емисиите и т.н.);
- показателите за въздействие измерват по-широки, по-косвени социални въздействия (например: намалени социални разходи, постигнати чрез спестяване на време поради по-бърза мобилност).

Важен аспект на подбора на показателите е поддържане на разходите и необходимия труд за измерването на разумни нива и евентуално разчитане на съществуващите методи за измерване. Допълнителна цел може да бъде възможността за измерване на показателите въз основа на наличните бази данни и събирането на данни в техния текущ или в леко променен или разширен вид.

Включването на два аспекта в системата за мониторинг е особено важно от гледна точка на Плана за мобилност.

- Основен елемент от мониторинга на резултатите от трафика е прилагането на системи за оценка на трафика, които предоставят сравнително достъпни данни, базирани на изчерпателни и добре работещи методологии.
- В допълнение, съществените данни се предоставят чрез проучване на удовлетвореността на потребителите

като цяло и конкретно и поотделно измерване на удовлетвореността на потребителите във връзка с обществения транспорт в частност.

РАМКА НА ДЕЙСТВИЯТА

За навременната реализация на Плана за мобилност е предложена краткосрочна рамка от действия във връзка с проекти във фаза I, която определя най-важните задачи, заедно с техните срокове за изпълнение и отговорни лица, на краткосрочни проекти. Рамката на действията е одобрена от Общото събрание, а заместник-кметът, компетентен по градоустройството, отговаря за нейното приключване.

"Значението на организационното развитие може да се увеличи, ако Рамката на действията независимо предвижда:

- създаване на организационна база в съответствие с Плана за мобилност, който да подпомогне реализирането му, и
- подготовката и реализацията на другите проекти за развитие и управление в Плана за мобилност, заедно с осигуряването на техните условия.

Проектите със съществуващо финансиране и възможни взаимодействия, които ще бъдат реализирани във фаза I, се предлага да бъдат подготвени и изпълнени заедно, координирано в отделна група от проекти.

Рамката на действията следва също да предвижда подготовката на проекти, които да бъдат изпълнени във фаза II.