

ΣΧΕΔΙΟ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥ ΣΕΓΚΕΝΤ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2017





European Union
European Regional
Development Fund



INVESTING IN YOUR FUTURE

SZÉCHENYI 2020

Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Σέγκεντ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2017

Πελάτης:
Τοπική Αυτοδιοίκηση του Σέγκεντ

Δημιουργήθηκε από:
TRENCON Consulting and Planning Ltd.

Μετάφραση:
στα πλαίσια του έργου PROSPERITY
το οποίο έλαβε χρηματοδότηση από το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας Ορίζοντας
2020 της Ευρωπαϊκής Ένωσης βάσει της συμφωνίας επιχορήγησης αριθ. 690636.



Το PROSPERITY είναι μέλος της
Ευρωπαϊκής Πλατφόρμας για τα
ΣΒΑΚ



1. ΣΥΝΟΨΗ

Με γνώμονα τη δέσμευσή της για βιωσιμότητα, η τοπική αυτοδιοίκηση του Σέγκεντ αποφάσισε να δημιουργήσει ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ούτως ώστε να θέσει τα θεμέλια για τους στόχους και τα μέτρα που στοχεύουν στην ανάπτυξη των μεταφορών κατά την περίοδο μεταξύ 2017 και 2030. Το έγγραφο αυτό έχει ως στόχο να συμβάλει στη σύνθεση των υφιστάμενων σχεδίων του Σέγκεντ για την αστική ανάπτυξη και εκείνων που αφορούν την ανάπτυξη των μεταφορών. Προσφέρει βιώσιμες και ολοκληρωμένες λύσεις για τα προβλήματα που αφορούν τις μεταφορές της πόλης, συμβάλλοντας έτσι στην υλοποίηση των στόχων για θέματα προστασίας του κλίματος και ενεργειακής απόδοσης.

Αυτό το Σχέδιο Κινητικότητας αναπτύχθηκε με μια μεθοδολογία σχεδιασμού η οποία βασίζεται στις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές και, ταυτόχρονα, ενσωματώνεται στο Ουγγρικό επαγγελματικό πλαίσιο και προσαρμόζεται στις τοπικές συνθήκες. Σε σύγκριση με τις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού των μεταφορών, το Σχέδιο Κινητικότητας βασίζεται σε μια πιο προσανατολισμένη προς τους ανθρώπους προσέγγιση, και δίνει μεγαλύτερη έμφαση στη συμμετοχή του κοινού και των διαφόρων ομάδων ενδιαφερομένων φορέων, καθώς και στη ενοποίηση των διαφόρων πολιτικών. Σκοπεύει να «ξεφύγει» από τη μονόπλευρη προσέγγιση των παραδοσιακών επαγγελματικών πολιτικών, προκειμένου να δημιουργηθεί μια συνολική προσέγγιση για τα ζητήματα κινητικότητας.

Λαμβάνοντας υπόψη το χρονοδιάγραμμα του Σχεδίου Κινητικότητας, αυτό αποτελεί:

- Εν μέρει, ένα βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο σχέδιο δράσης που καλύπτει την περίοδο έως το 2023, το τέλος της επενδυτικής φάσης της τρέχουσας περιόδου σχεδιασμού και
- Εν μέρει, μια μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή στρατηγική με όραμα που καλύπτει τα επόμενα 30 χρόνια.

Με τη δημιουργία των κατάλληλων λογικών συνδέσεων μεταξύ των συγκεκριμένων βημάτων του Σχεδίου Κινητικότητας, η

διαδικασία σχεδιασμού επικεντρώθηκε στο στόχο της ανάπτυξης μιας καλά σχεδιασμένης και σταθερής παρεμβατικής λογικής.

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Κατά τη διάρκεια ανάπτυξης του Σχεδίου Κινητικότητας, η τοπική αυτοδιοίκηση του Σέγκεντ έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στην ενεργό και διαρκή συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία σχεδιασμού. Παρείχε πληροφορίες για κάθε φάση των εργασιών, και συνεργάστηκε σε κάθε σημαντική απόφαση με τους τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και μετόχους που εμπλέκονται στο σχεδιασμό της κινητικότητας.

Στην αρχή της διαδικασίας σχεδιασμού, τα πλαίσια σχεδιασμού των εταιρικών σχέσεων καθορίστηκαν στο Πρόγραμμα Συνεργασίας, το οποίο εγκρίθηκε από τη Γενική Συνέλευση. Βασίστηκε σε διεθνείς και Ουγγρικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το σχεδιασμό της κινητικότητας, καθώς και στις πρακτικές του κοινοτικού σχεδιασμού που εφαρμόζονταν στο Δήμο του Σέγκεντ.

Οι διαπραγματεύσεις, τα εργαστήρια και οι έρευνες που διεξήχθησαν σε διάφορα επίπεδα παρείχαν τα κατάλληλα περιθώρια για τη συμμετοχή των επαγγελματιών και των πολιτών.

Είχαν συσταθεί ομάδες εργασίας που στόχο είχαν τη διαχείριση της διαδικασίας σχεδιασμού, τη συνεργασία των αρμόδιων υπηρεσιών της τοπικής αυτοδιοίκησης και τη συμμετοχή μη κρατικών και οικονομικών φορέων. Οι ομάδες εργασίας πραγματοποίησαν συνεδριάσεις σε κύρια σημεία - ορόσημα της διαδικασίας σχεδιασμού.

Εκτός από τις ομάδες εργασίας, ένας μεγάλος αριθμός θεσμικών ηγετών συμμετείχε σε επαγγελματικές διαπραγματεύσεις, για τις οποίες κλήθηκαν να παράσχουν γραπτές προτάσεις ή να μοιραστούν τη γνώμη τους σχετικά με διάφορα έγγραφα που δημιουργήθηκαν. Οι γειτονικές πόλεις και τα χωριά κλήθηκαν επίσης να παράσχουν τις προτάσεις και τις απόψεις τους γραπτώς.

Το ευρύτερο κοινό συμμετείχε μέσω ανοικτών διαβουλεύσεων, συμπεριλαμβαν-

νομένων ενημερωτικών άρθρων τα οποία δημοσιεύθηκαν σε διάφορες ιστοσελίδες¹, επικοινωνίας μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, ερευνών για τα μέσα μαζικής μεταφοράς που διεξήχθησαν στο στάδιο της ανάλυσης του υφιστάμενου καθεστώτος, και δημοσίευσης διαφόρων εγγράφων στην ιστοσελίδα της πόλης². Η έκδοση του εγγράφου που προοριζόταν για ανοικτή διαβούλευση δημοσιοποιήθηκε ώστε να ληφθούν σχόλια και παρατηρήσεις. Η κρατική τηλεόραση αναφέρθηκε επίσης στην ανάπτυξη του Σχεδίου Κινητικότητας, στη σχέση του με την αξιολόγηση της δημόσιας έρευνας και στη σημασία της προσφοράς εκείνων οι οποίοι τη συμπλήρωσαν.

Εκτός από την έρευνα που ήταν διαθέσιμη για το κοινό³, διεξήχθησαν περαιτέρω έρευνες για την εμπειριστατωμένη αξιολόγηση των ζητημάτων κινητικότητας που αφορά μετακινήσεις προς τον τόπο εργασίας, συνδυάζοντας τις μεθόδους των ερωτηματολογίων και των συνεντεύξεων.

Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια που έγιναν κατά τη διάρκεια των εκδηλώσεων σχετικά με τις εταιρικές σχέσεις ενσωματώθηκαν στο έγγραφο. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτές οι παρατηρήσεις επέστησαν την προσοχή σε διάφορους, παράγοντες οι οποίοι είτε δεν συνέβησαν, είτε δεν ήταν αρκετά εμπειριστατωμένοι όσον αφορά τα διαθέσιμα δεδομένα, αναλύσεις και έρευνες.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΡΕΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ

Το Σέγκεντ αποτελεί το πολιτιστικό, εκπαιδευτικό και ακαδημαϊκό κέντρο της Νότιο - Ανατολικής Ουγγαρίας, και ένα από τα πραγματικά ολοκληρωμένα περιφερειακά κέντρα της χώρας. Λόγω της θέσης του σε μια περιοχή που βρίσκεται στα σύνορα τριών χωρών, έχει σημαντικές λειτουργικές διασυνοριακές συνδέσεις. Ο ρόλος του Σέγκεντ στην εκπαίδευση αποτελεί μια από τις σημαντικότερες περιφερειακές λειτουργίες του, και είναι πιο εμφανής στην τριτοβάθμια εκπαίδευση. Τα

διεθνώς αναγνωρισμένα εκπαιδευτικά προγράμματα που παρέχονται από το Πανεπιστήμιο του Σέγκεντ υποστηρίζονται από ένα υψηλού επιπέδου ερευνητικό υπόβαθρο, το οποίο παρέχει στην πόλη ηγετική θέση στους τομείς έρευνας και ανάπτυξης. Επιπλέον, η παροχή υπηρεσιών, η βιομηχανία τροφίμων και η παραγωγή ελαστικών και πλαστικών προϊόντων όπως επίσης και δομικών υλικών αποτελούν τους σημαντικότερους τομείς της τοπικής οικονομίας. Υπάρχουν τρία σενάρια που αφορούν τη δυναμική της αύξησης του πληθυσμού έως το 2051 που βασίζονται στις υπάρχουσες δημογραφικές διαδικασίες και αναπτυξιακά σχέδια:

- Μια απαισιόδοξη πρόγνωση – Ο αριθμός των κατοίκων πιθανότατα θα μειωθεί σε 157-159 χιλιάδες.
- Μια ρεαλιστική πρόγνωση – Ο αριθμός των κατοίκων θα παραμείνει στάσιμος και αναμένεται να είναι μεταξύ 165 και 168 χιλιάδες.
- Μια αισιόδοξη πρόγνωση – Στο πιο ευνοϊκό σενάριο, ο αριθμός των κατοίκων αναμένεται να είναι περίπου 170 χιλιάδες.

Από τα τρία αυτά σενάρια, το Σχέδιο Κινητικότητας βασίζεται στη ρεαλιστική πρόγνωση, δηλαδή λαμβάνει υπόψη ότι ο αριθμός του πληθυσμού θα παραμείνει σχεδόν ο ίδιος.

Η πόλη του Σέγκεντ είναι επίσης το διοικητικό κέντρο της επαρχίας Csongrád, η οποία φιλοξενεί τα κεντρικά γραφεία κάθε ιδρύματος και οργανισμού σε επίπεδο κομητειών. Από το 2013 η πόλη αποτελεί το κέντρο του Σέγκεντ, αποτελούμενη από 13 οικισμούς. Η Συνοικία καλύπτει μια περιοχή 741 τετραγωνικών χιλιομέτρων και έχει 206.000 κατοίκους.

Ομοίως με τις άλλες μεγάλες πόλεις της Ουγγαρίας, το Σέγκεντ «λειτουργεί» σε στενή συμβίωση με τους υπόλοιπους οικισμούς της περιοχής, γεγονός το οποίο καθορίζει θεμελιωδώς τις τοπικές απαιτήσεις οδικής κυκλοφορίας όσον αφορά μετακινήσεις από και προς τον τόπο

¹<http://szeged.hu/hirek/31673-segitsen-megtervezni-szeged-kozlekedeset.html> και <http://szegedma.hu/hir/szeged/2016/10/fenntarthato-varosi-mobilitasi-terv-keszul-szegeden.html>

² <https://www.szegedvaros.hu/sump/>

³ Τα αποτελέσματα της έρευνας δημοσιοποιήθηκαν στο :

<https://www.szegedvaros.hu/sump/>



εργασίας ή το σχολείο, και τη λήψη αστικών υπηρεσιών. Το Σέγκεντ αποτελεί την 5^η μεγαλύτερη ομάδα οικισμών στην Ουγγαρία. Αποτελείται από 15 οικισμούς και έχει 204.301 κατοίκους. Όλοι εκτός από έναν από τους οικισμούς βρίσκονται στην Επαρχία Csongrád. Η έμμεση οικιστική περιοχή της πόλης, σε ακτίνα 80-100 χιλιομέτρων, περιλαμβάνει μεγαλύτερους οικισμούς, μερικοί από τους οποίους βρίσκονται πάνω από τα σύνορα.

Υπάρχουν συνολικά 31.000 άνθρωποι που μετακινούνται για εργασιακούς σκοπούς στο Σέγκεντ. Ο αριθμός των ατόμων που μετακινούνται από / προς την εργασία και εκείνων που μετακινούνται από / προς το σχολείο είναι σχεδόν ο ίδιος. Υπάρχει σημαντικός αριθμός ατόμων που μετακινούνται από το Χοντμεζοβάσαρχεϊ και από το Sándorfalva. Ενώ οι κάτοικοι του Χοντμεζοβάσαρχεϊ συνήθως μετακινούνται για εργασιακούς σκοπούς, ο πληθυσμός του Sándorfalva συνήθως μετακινείται για το σχολείο.

Αν και η πόλη του Σέγκεντ αποτελεί το κέντρο της σιδηροδρομικής υποδομής, το επίπεδο της ηλεκτροδότησης καθώς και τα όρια ταχύτητας των υφιστάμενων σιδηροδρομικών γραμμών απέχουν πολύ από τον Ευρωπαϊκό, ή ακόμη και τον Ουγγρικό μέσο όρο. Η τεχνική κατάσταση των γραμμών είναι επίσης ανεπαρκής. Υπάρχουν τακτικά, ωριαία δρομολόγια αμαξοστοιχιών οι οποίες αναχωρούν για τη Βουδαπέστη, ενώ υπάρχουν τρένα που αναχωρούν για το Békéscsaba κάθε μια ή δύο ώρες. Το ταξίδι και στις δύο αυτές γραμμές διαρκεί περίπου 25% περισσότερο από την αντίστοιχη μετακίνηση με αυτοκίνητο. Οι υπηρεσίες και η εξυπηρέτηση της σιδηροδρομικής εταιρείας είναι επίσης απαρχαιωμένες.

Η πλειονότητα των ταξιδιών στον οικισμό, δηλαδή οι καθημερινές μετακινήσεις γίνονται από λεωφορεία. Η πολυκοσμία στον τερματικό σταθμό των λεωφορείων στην πλατεία Mars αποτελεί πρόβλημα. Το σύστημα έκδοσης εισιτηρίων που χρησιμοποιείται από τα πούλμαν και εκείνο των λεωφορείων στο Σέγκεντ δεν είναι συνδεδεμένα, κι έτσι οι εργαζόμενοι αναγκάζονται να αγοράζουν ξεχωριστά

εισιτήρια για να χρησιμοποιήσουν αυτές τις υπηρεσίες.

Οι τοπικές δημοτικές συγκοινωνίες του Σέγκεντ παρέχονται από δύο παρόχους υπηρεσιών. Οι γραμμές με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα στα κεντρικά σημεία της πόλης εξυπηρετούνται από ηλεκτροκίνητα οχήματα και έχουν πλαισιωθεί καλά από τις λεωφορειακές γραμμές που φθάνουν στα προάστια και έτσι η ποιότητα των υπηρεσιών είναι επαρκής. Ο μειούμενος αριθμός επιβατών, ειδικά σε λιγότερο συχνές γραμμές που εξυπηρετούν τις περιοχές που βρίσκονται στα προάστια, αποτελεί πρόκληση. Ωστόσο, η γενική αντίληψη σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες του Σέγκεντ είναι σχετικά δυσμενής, ενώ η φιλικότητα προς το περιβάλλον αλλά και η οικονομική αποδοτικότητα των υπηρεσιών δεν έχουν ακόμη καταστεί μέρη της δημόσιας γνώσης.

Η ποδηλασία είναι μια δημοφιλής και πολύ σημαντική μορφή μετακίνησης στο Σέγκεντ. Αυτό μπορεί να αποδοθεί στην ευνοϊκή τοπογραφία και το κλίμα της πόλης και τις ολοκληρωμένες, φιλικές προς το ποδήλατο πολιτικές κυκλοφορίας της που χρονολογούνται πριν από αρκετές δεκαετίες. Ως αποτέλεσμα, τα πιο πολυσύχναστα τμήματα των κύριων και δευτερευόντων οδικών δικτύων συνοδεύονται από λωρίδες κατάλληλες για ποδηλάτες, ενώ οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας παρέχουν βοήθεια στους ποδηλάτες σε όλες σχεδόν τις κατοικημένες περιοχές της πόλης. Επιπλέον, ο αριθμός των δημοτικών σταθμών στάθμευσης ποδηλάτων αυξάνεται συνεχώς. Ορισμένα οδικά τμήματα απαιτούν αύξηση της χωρητικότητας, λόγω της αύξησης της κυκλοφορίας ποδηλάτων. Παρά την ευνοϊκή κάλυψη του δικτύου ποδηλατοδρόμων, σχεδόν το ένα τρίτο των υποδομών χαρακτηρίζεται από προβλήματα στην επιφάνεια του οδοστρώματος, ορισμένα σημαντικά στοιχεία του δικτύου απουσιάζουν ενώ, σε ορισμένα σημεία, τα χαρακτηριστικά του δικτύου ενέχουν κίνδυνο ατυχήματος.

Η μεθοδική ανάπτυξη των ποδηλατικών υποδομών εξασφαλίζεται από το πρόσφατα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης ποδηλατοδρόμων.



Η εύκολα κατανοητή δομή της πόλης, οι μεγάλοι δρόμοι και πλατείες που χαρακτηρίζουν την Μεγάλη Ουγγρική Πεδιάδα, δημιουργούν ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη της πεζής κυκλοφορίας, η οποία αναπτύσσεται συνεχώς κατά την τρέχουσα περίοδο. Οι πεζόδρομοι και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας που υπάρχουν σε ολόκληρη την πόλη παρέχουν ευνοϊκές συνθήκες για την ασφαλή και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών. Υπάρχουν πεζοδρόμια που καλύπτουν πλήρως όλες τις λεωφόρους, τους κυκλικούς κόμβους, τις περιφερειακές οδούς, και τους δρόμους μέσα και έξω από το ανάχωμα που περιβάλλει την πόλη. Το μεγαλύτερο μέρος των πεζοδρομίων που βρίσκονται στις κύριες οδούς του κέντρου της πόλης είναι προσβάσιμο για τα άτομα με αναπηρίες, αλλά υπάρχουν αρκετές πολυσύχναστες περιοχές που δεν είναι προσβάσιμες. Η έλλειψη πεζοδρομίων είναι χαρακτηριστική στην «περιοχή των κήπων» της πόλης, κοντά στις όχθες του ποταμού Τίσα. Επίσης, οι ανεπάρκειες των επιφανειών των πεζοδρομίων είναι χαρακτηριστικές έξω από το ανάχωμα που περικλείει την πόλη ενώ υπάρχουν και πεζοδρόμια με ρωγμές, αλλοιωμένες και κατεστραμμένες επιφάνειες και σε άλλες περιοχές της πόλης. Τα τμήματα με ανεπαρκή δυναμικότητα βρίσκονται γενικά στο κέντρο της πόλης, το κέντρο του τουρισμού, και έτσι η επέκταση και ανάπτυξή τους αποτελεί προτεραιότητα του μέλλοντος.



Το Σέγκεντ έχει ένα χαρακτηριστικό οδικό δίκτυο κυκλικών κόμβων και λεωφόρων, το οποίο στερείται μιας νότιας οδικής γέφυρας. Το ετήσιο πρόγραμμα πολεοδομικής αστικής ανασυγκρότησης είναι ανεπαρκές, τόσο όσον αφορά το τεχνικό περιεχόμενο όσο και τον όγκο, για την αντιστάθμιση της απόσβεσης των τοπικών οδικών υποδομών.



Από την άποψη της βιώσιμης κινητικότητας, είναι ευνοϊκό το γεγονός ότι, σε σύγκριση με πόλεις παρόμοιου μεγέθους, το Σέγκεντ χαρακτηρίζεται από χαμηλότερο επίπεδο μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και το ποσοστό των οχημάτων είναι μικρότερο. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής, τα πιο πολυσύχναστα τμήματα των κυκλικών κόμβων και των λεωφόρων παρουσιάζουν μια πιο αργή κυκλοφορία ενώ υπάρχουν και

τμήματα με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Εδώ και αρκετές δεκαετίες, υπάρχουν ζώνες ελεγχόμενης στάθμευσης στο κέντρο της πόλης και γύρω από την πλατεία Mars. Επιπλέον, υπάρχουν δύο χώροι στάθμευσης που βρίσκονται στο βόρειο και το νότιο τμήμα του κέντρου της πόλης, ένας κρατικός και ένας ιδιωτικός. Οι εσωτερικές πράσινες και κίτρινες ζώνες χαρακτηρίζονται γενικά από υψηλό ποσοστό εκμετάλλευσης της παραγωγικής τους δυνατότητας.

Ο αριθμός των ατυχημάτων τα οποία έχουν ως αποτέλεσμα την πρόκληση σωματικών βλαβών παραμένει στάσιμος εδώ και χρόνια. Το συνολικό ποσοστό των ατυχημάτων με τα πιο ανυπεράσπιστα θύματα, τους ποδηλάτες και τους πεζούς, είναι 40%, τα περισσότερα από τα οποία προκαλούνται από τους οδηγούς.

Εκτός από τους κυκλικούς κόμβους που λειτουργούν αποτελεσματικά, το Σέγκεντ έχει 62 διασταυρώσεις με φανάρια, οι περισσότερες από τις οποίες είναι κατασκευασμένες με βάση ένα ευθυγραμμισμένο σύστημα. Ορισμένες από τις διασταυρώσεις είναι εξοπλισμένες με ένα σύστημα το οποίο έχει σχεδιαστεί δείχνοντας σαφή προτίμηση στις δημόσιες συγκοινωνίες (ειδικά τα τραμ), και παραχωρεί προτεραιότητα στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Η τακτική εποπτεία των συστημάτων που σχετίζονται με τους φωτεινούς σηματοδότες παραμελείται σε γενικές γραμμές, παρόλο που πρόκειται για μια παρέμβαση, η οποία μπορεί να εξοικονομήσει το μέγιστο χρόνο με το χαμηλότερο δυνατό κόστος.

Στην τρέχουσα μορφή του, ο αερολιμένας του Σέγκεντ χρησιμοποιείται γενικά για πτήσεις αναψυχής, εκπαιδευτικούς, γεωργικούς, εμπορικούς και ιατρικούς σκοπούς από μικρά αεροσκάφη, καθώς και για ανεμοπορία και πτώσεις με αλεξίπτωτο.



Μετά την κατασκευή του ασφαλτοστρωμένου αεροδιαδρόμου και του φωτιστικού εξοπλισμού, ο όγκος της κίνησης του αεροδρομίου πολλαπλασιάστηκε κατά τη διάρκεια μιας περιόδου συνεχούς ανάπτυξης, ενώ η διεθνής κίνηση είναι ασήμαντη. Η επέκταση των υπηρεσιών



περιορίζεται από τις τρέχουσες υποδομές, ενώ οι μεγάλες επενδύσεις περιορίζονται από τα χαρακτηριστικά της περιοχής. Στις εγκαταστάσεις δεν πραγματοποιείται διακίνηση εμπορευμάτων.

Ενώ ο ποταμός Τίσα είναι στα σύνορα της ζώνης Σέγκκεν, οι επιβατικές μεταφορές στον ποταμό είναι εποχιακές και εξυπηρετούν κυρίως τουριστικούς σκοπούς. Ένα νέο, μόνιμο συνοριακό πέρασμα βρίσκεται στο κέντρο της πόλης. Η τάξη μεγέθους της επιβατικής κίνησης που διασχίζει τα σύνορα είναι εκατοντάδες και αυξάνεται με σταθερούς ρυθμούς. Ενώ το κλειστό λιμάνι του Σέγκκεντ είναι κατάλληλο για την εμπορευματική κίνηση και έχει επίσης βιομηχανική σιδηροδρομική σύνδεση, δεν έχει υπάρξει καμία κίνηση εμπορευμάτων στο λιμάνι από το 2006. Από την άλλη πλευρά, η μονάδα φόρτωσης εμπορευμάτων στο Boszorkánysziget, με τις περιορισμένες αναπτυξιακές ευκαιρίες, λαμβάνει μαζικά εκατοντάδες χιλιάδες τόνους δομικών υλικών.



ΣΤΟΧΟΙ

Οι Στόχοι του Σχεδίου Κινητικότητας αναπτύχθηκαν σύμφωνα με το μακροπρόθεσμο μελλοντικό όραμα που προβλέπεται στο Σχέδιο Αστικής Ανάπτυξης και στα υφιστάμενα στρατηγικά έγγραφα της πόλης, με ιδιαίτερη έμφαση στα εξής:

- Τον ενεργό ρόλο του Σέγκκεντ στο διαπεριφερειακό δίκτυο των πόλεων, το στόχο για την αποκατάσταση της προηγούμενης ενότητας του δικτύου των πόλεων Σέγκκεντ – Χοντμεζοβάσαρχεί – Μακό – Αράντ – Τιμισοάρα – Σουμπότικα.
- Τη δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος για επενδυτικούς και αναπτυξιακούς σκοπούς, την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων

που δραστηριοποιούνται στον τομέα υποστήριξης της γνώσης, αφενός, και στον τομέα της έρευνας, αφετέρου.

- Την αυξανόμενη μακροπρόθεσμη σημασία του ποταμού Τίσα και του ποταμού Μούρες, καθώς και τον όλο και πιο έντονο ρόλο τους στη χωροταξική οργάνωση.
- Τη βελτίωση της αξίας της ζωής των κατοίκων του Σέγκκεντ, καθώς και την ανάπτυξη των υποδομών των υπηρεσιών που διατίθενται στην πόλη.

Σε συνεργασία με τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη, οι στόχοι του Σχεδίου Κινητικότητας σύμφωνα με την Ουγγρική Εθνική Στρατηγική για την Ανάπτυξη των Υποδομών των Μεταφορών χωρίζονται σε δύο επίπεδα τα οποία καθορίζονται ως εξής:

- Το πρώτο επίπεδο: **Συνολικοί κοινωνικοί στόχοι**
- Το δεύτερο επίπεδο: **Στόχοι της στρατηγικής για τις μεταφορές.**

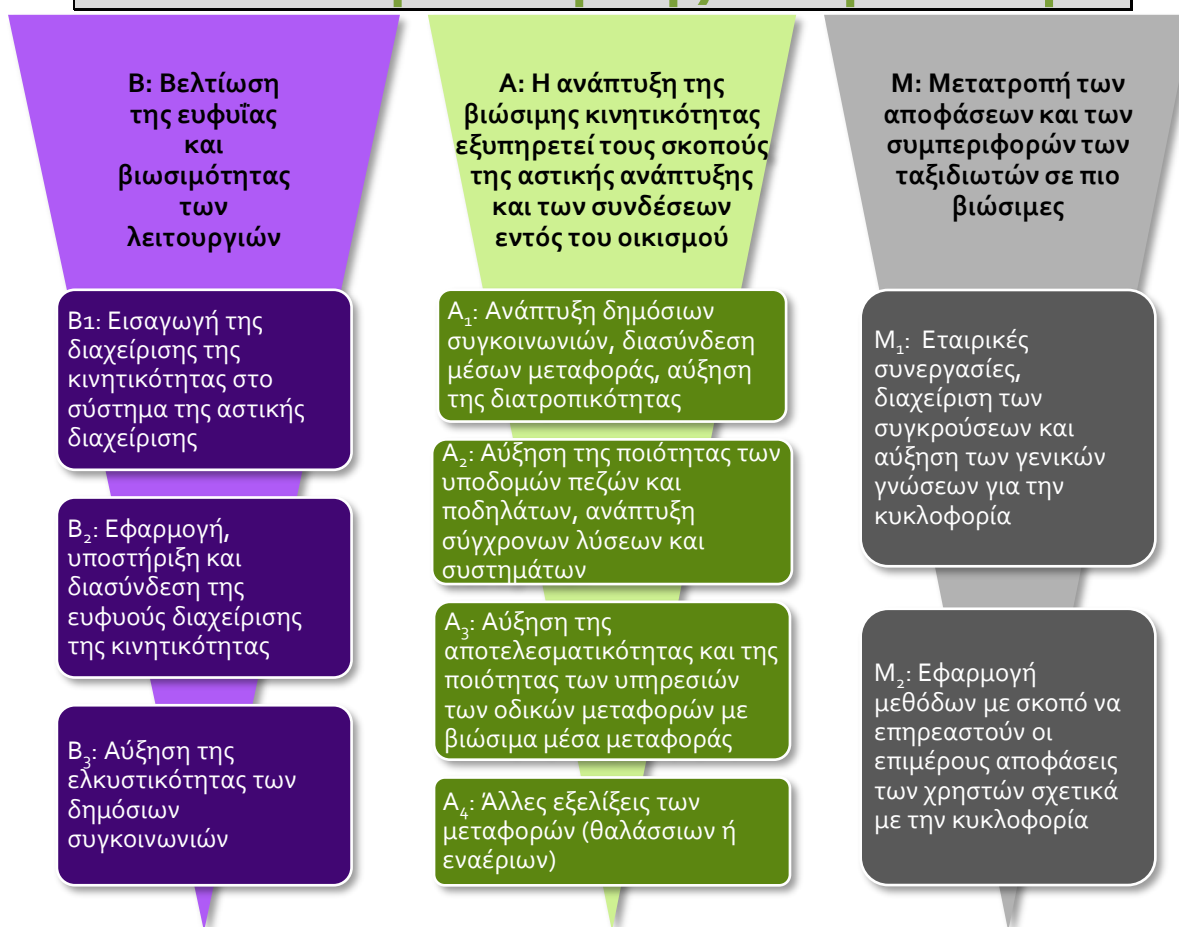
Το πρώτο επίπεδο αφορά **κοινωνικούς στόχους** που πρέπει να εκπληρωθούν, εν μέρει, από τον τομέα των μεταφορών. Σύμφωνα με τους στόχους που καθορίζονται στο έγγραφο «*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*», οι κοινωνικοί στόχοι καλύπτουν τέσσερις τομείς (Άνθρωποι, Πλανήτης, Ευημερία, Συνεργασία), και πρακτικά επηρεάζουν όλα τα επίπεδα της λογικής των παρεμβάσεων.

Το επόμενο επίπεδο στόχων, δηλαδή οι **στόχοι της στρατηγικής για τις μεταφορές**, συνδέονται με την ανάπτυξη ορισμένων στοιχείων του συστήματος μεταφορών και συμβάλλουν στην επίτευξη ολοκληρωμένων στόχων. Στοχεύουν βασικά στη δημιουργία μιας «αποτελεσματικής και έξυπνης κινητικότητας», η οποία βασίζεται σε τρεις πυλώνες:

Βιωσιμότητα

Άνθρωποι	Πλανήτης	Ευημερία	Συνεργασία
<ul style="list-style-type: none"> • BA₁: Βελτίωση των συνθηκών της υγείας • BA₂: Βελτίωση της κοινωνικής δικαιοσύνης και διαφάνειας • BA₃: Βελτίωση της αίσθησης ασφάλειας • BA₄: Info-communication society 	<ul style="list-style-type: none"> • BP₁: Μείωση των περιβαλλοντικών πιέσεων • BP₂: Βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος • BP₃: Αποτελεσματική χρήση πόρων και χώρου 	<ul style="list-style-type: none"> • BE₁: Ανταγωνιστική οικονομία και απασχόληση • BE₂: Βελτίωση της ευημερίας του πληθυσμού • BE₃: Βελτίωση της ευημερίας της πόλης, αποτελεσματική αστική διοίκηση 	<ul style="list-style-type: none"> • BS₁: Συνεργασία μεταξύ οικονομικών φορέων, κατοίκων, τοπικής αυτοδιοίκησης και κοινωνικών οργανώσεων • BS₂: Ενίσχυση των διεθνών συνδέσεων

Αποδοτική & ευφυής κινητικότητα



ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Σύμφωνα με την Ουγγρική Εθνική Στρατηγική για την Ανάπτυξη των Υποδομών των Μεταφορών, υπάρχουν δύο τύποι μεθόδων που υποστηρίζουν την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στο Σχέδιο Κινητικότητας: αναπτυξιακές μέθοδοι και διαχειριστικές μέθοδοι.

Οι (9) **αναπτυξιακές μέθοδοι (AM)** που δημιουργήθηκαν σε συμφωνία με τους στόχους περιλαμβάνουν τις εξελίξεις των υποδομών, εκείνες που σχετίζονται με το τροχαίο υλικό και άλλες εξελίξεις του συστήματος.

Οι (5) **διαχειριστικές μέθοδοι (DM)** περιλαμβάνουν παρεμβάσεις στο σύστημα μεταφορών σε τομείς λειτουργίας, ρύθμισης, χρηματοδότησης και ιδρυμάτων. Το περιεχόμενο των μεθόδων διαχείρισης μπορεί να περιλαμβάνει, εν μέρει, διαχειριστικά στοιχεία αναπτυξιακού τύπου (π.χ. ανάπτυξη πληροφοριακών συστημάτων, δημιουργία συστημάτων υποστήριξης).

Οι λογικές συνδέσεις μεταξύ των στόχων και των μεθόδων παρουσιάζονται παρακάτω:

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

AM ₁	Ανάπτυξη του δικτύου των δημόσιων συγκοινωνιών και του χρονοδιαγράμματός τους	● ● ●
AM ₂	Ανάπτυξη της διατροπικότητας και της διασύνδεσης των δημόσιων συγκοινωνιών	● ● ●
AM ₃	Παραχώρηση προτεραιότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες	● ● ●
AM ₄	Βελτίωση της άνεσης των δημόσιων συγκοινωνιών με την βελτίωση των στάσεων και οχημάτων	● ● ●
AM ₅	Ανάπτυξη ελκυστικών, φιλικών προς τους πεζούς υποδομών	● ●
AM ₆	Ανάπτυξη ενός φιλικού προς τους ποδηλάτες οδικού δικτύου και αντίστοιχων υπηρεσιών	● ● ●
AM ₇	Μείωση της κίνησης στο κέντρο της πόλης, και σχετικές βελτιώσεις του οδικού δικτύου	● ●
AM ₈	Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και του επιπέδου	● ●

	ασφάλειας στα υφιστάμενα στοιχεία του οδικού δικτύου	
AM ₉	Ανάπτυξη διεθνών, περιφερειακών και απευθείας συνδέσεων και υπηρεσιών	● ●

ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΕΘΟΔΩΝ

ΔΜ₁	Δημιουργία και λειτουργία ενός ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος αστικής διαχείρισης και αποθήκευσης δεδομένων	
ΔΜ₂	Βελτίωση της αποδοτικότητας των φορέων εκμετάλλευσης, των υπευθύνων λήψης αποφάσεων και των ιδρυμάτων, αναπτύσσοντας μια εξυπηρετική στάση	
ΔΜ₃	Κανονισμοί και κίνητρα για τη στήριξη βιώσιμων και περιβαλλοντικά φιλικών λύσεων	
ΔΜ₄	Συντονισμένες πράξεις με σκοπό τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης για τη στήριξη της επίτευξης των στόχων	
ΔΜ₅	Εκτεταμένη εφαρμογή λύσεων που βασίζονται στον τομέα της επιστήμης των πληροφοριών και των έξυπνων μεταφορών	

Στόχοι της στρατηγικής για τις μεταφορές:

- Β: Βελτίωση της ευφυΐας και της βιωσιμότητας των λειτουργιών
- Α: Ανάπτυξη του τομέα της βιώσιμης κινητικότητας με εξελίξεις που εξυπηρετούν τους σκοπούς της αστικής ανάπτυξης και των διασυνδέσεων εντός του οικισμού
- Μ: Μετατροπή των αποφάσεων και των συμπεριφορών των ταξιδιωτών σε πιο βιώσιμες

ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

Με βάση τη λογική των παρεμβάσεων, τα έργα στο Σχέδιο Κινητικότητα έχουν προκύψει από τους στόχους και τη μεθοδολογία ως αποτέλεσμα μιας μακράς διαδικασίας επανάληψης. Η λίστα των έργων βασίζεται στα εξής:

- Στις τοπικές εξελίξεις, στα σχετικά αναπτυξιακά σχέδια που εγκρίθηκαν στην Ολοκληρωμένη Στρατηγική Αστικής Ανάπτυξης και στις Ολοκληρωμένες Εδαφικές Επενδύσεις του Σέγκεντ, καθώς και σε άλλα στρατηγικά έγγραφα και

ψηφίσματα της Γενικής Συνέλευσης της πόλης.

- Στα έργα εθνικής και περιφερειακής σημασίας σχετικά με το Σέγκεντ και την ευρύτερη οικιστική περιοχή, *Εθνική Στρατηγική για την Ανάπτυξη των Υποδομών των Μεταφορών*, και στα έργα που αναφέρονται στα κυβερνητικά διατάγματα για τον καθορισμό του ετήσιου ταμείου ανάπτυξης του Ολοκληρωμένου Επιχειρησιακού Αναπτυξιακού Προγράμματος των Μεταφορών.
- Στα έργα που καθορίζονται στο κυβερνητικό διάταγμα, με το Πρόγραμμα «Σύγχρονες Πόλεις» να ρυθμίζει τις εργασίες που σχετίζονται με την υλοποίηση της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της κυβέρνησης της Ουγγαρίας και της τοπικής αυτοδιοίκησης του Σέγκεντ.
- Σε νέα έργα σχεδιασμένα με βάση τη λογική των παρεμβάσεων του Σχεδίου Κινητικότητας.

Μετά το φιλτράρισμα των επικαλυπτόμενων στοιχείων και την αναθεώρηση από τους σχετικούς ενδιαφερόμενους φορείς, ο τελικός κατάλογος του έργου κατέληξε στους στόχους και τις μεθοδολογίες και, ως εκ τούτου, δημιουργήθηκε μια βάση δεδομένων του έργου σύμφωνα με τη λογική των παρεμβάσεων.

Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ ΕΡΓΟΥ

Η αξιολόγηση, η κατάταξη και ο επακόλουθος χρονικός προγραμματισμός των έργων βασίζεται σε δύο πτυχές: την κοινωνική χρησιμότητα και τη δυνατότητα υλοποίησης.

Με βάση την αξιολόγηση, τα έργα χωρίζονται σε τρεις φάσεις:

- **Πρώτη Φάση:** Τα έργα τα οποία πρέπει να υλοποιηθούν πριν από το 2020/23, σύμφωνα με την περίοδο προγραμματισμού της ΕΕ 2014-2020, δηλαδή το σύνολο των κοινωνικά χρήσιμων και κατάλληλα προετοιμασμένων έργων.
- **Δεύτερη Φάση:** Τα έργα που πρόκειται να υλοποιηθούν πριν από το 2030, δηλαδή τα έργα τα οποία κέρδισαν λιγότερους πόντους, είναι λιγότερο κοινωνικά χρήσιμα ή δεν μπορούν να υλοποιηθούν στην πρώτη φάση λόγω ανεπαρκούς

προετοιμασίας ή έλλειψης χρηματοδότησης.

- **Τρίτη Φάση:** Μακροπρόθεσμες εξελίξεις, δηλαδή τα εναπομείναντα έργα, τα οποία συγκέντρωσαν τους λιγότερους πόντους, ενδεχομένως να εφαρμοστούν μετά το 2030.

Η αξιολόγηση έργων περιλαμβάνει μόνο έργα υπό την αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης ή την κοινή αρμοδιότητα της τοπικής και εθνικής κυβέρνησης, δεδομένου ότι αυτές είναι οι περιπτώσεις, όπου η Τοπική Αυτοδιοίκηση του Σέγκεντ εμφανίζεται ως η βασική αρχή λήψης αποφάσεων.

ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

Τα αποτελέσματα της αξιολόγησης μπορούν να συνοψιστούν σύμφωνα με τις ακόλουθες ομάδες μεθόδων:

- **Τα ολοκληρωμένα συγκοινωνιακά έργα** στοχεύουν στη σύνθετη και πολυτροπική ανάπτυξη της κινητικότητας σε ένα δεδομένο έδαφος. Η ομάδα των μεθόδων περιλαμβάνει σημαντικά έργα τοπικής σημασίας, όπως η γέφυρα του Τίσα στο Νότο, η οποία επιτρέπει την ολοκλήρωση του λεγόμενου Grand Traffic Circle, και έτσι μειώνει την κίνηση στο κέντρο της πόλης και παρέχει πρόσβαση στο Újszeged (σε δύο εκδόσεις: μια αποκλειστικά οδική γέφυρα και μια πολυτροπική, οδική και σιδηροδρομική γέφυρα), ένα διατροπικό κόμβο που έχει σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών και της αποδοτικότητας των τοπικών μεταφορών, ή τη σύνθετη ανάπτυξη των μεταφορών συγκεκριμένων τμημάτων της πόλης (π.χ. Újszeged, ELI κλπ.).
- Η ομάδα μεθόδων που αναφέρεται στην **ατομική μη μηχανοκίνητη** κυκλοφορία περιλαμβάνει επενδύσεις για την κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων. Οι επενδύσεις για την κυκλοφορία των πεζών περιλαμβάνουν πρωτίστως την ανασυγκρότηση των υφιστάμενων υποδομών και την ανάπτυξη της προσβασιμότητας των ΑΜΕΑ (π.χ. ανασυγκρότηση του δικτύου των πεζοδρομίων στις εσωτερικές περιοχές, πλήρης προσβασιμότητα κ.λπ.). Οι επενδύσεις για την κυκλοφορία των ποδηλάτων περιλαμβάνουν τόσο την ανάπτυξη των υποδομών όσο και τα

πολύπλοκα τεχνικά έργα (π.χ. κατασκευή ποδηλατοδρόμου προς το Sándorfalva, και στην περιοχή Tarján του Σέγκεντ [Οδός Algyó]) και ανάπτυξη μεθόδων διαχείρισης (π.χ. «παρεμβάσεις» μικρής κλίμακας για την κυκλοφορία ποδηλάτων, εξάλειψη των σημείων ατυχημάτων). Εμφανίζεται ως τάση το γεγονός ότι, λόγω του υψηλού επενδυτικού κόστους, η αποδοτικότητα των εξελίξεων στις υποδομές είναι γενικά χαμηλότερη.

- Τα έργα της **ατομικής μηχανοκίνητης** ομάδας μεθόδων (δημόσιες οδικές επενδύσεις) περιλαμβάνουν σημαντικό αριθμό εθνικών έργων. Οι παρεμβάσεις αυτές αξιολογούνται μόνο εάν συνδέονται άμεσα με την πόλη του Σέγκεντ. Τα δημόσια οδικά έργα χαρακτηρίζονται συνήθως από υψηλό επενδυτικό κόστος και, ως εκ τούτου, σχετικά χαμηλή αποδοτικότητα. Το έργο υπό τον τίτλο, «Μηχανολογικές παρεμβάσεις για την κυκλοφορία» αποτελεί εξαίρεση, καθώς μπορεί να θεωρηθεί εξαιρετικά αποδοτικό λόγω του χαμηλού επενδυτικού κόστους.
- Από την ίδια τη φύση τους, τα έργα στην ομάδα των **μεθόδων διαχείρισης** χαρακτηρίζονται από εξαιρετική κοινωνική χρησιμότητα, ενώ η υλοποίησή τους δεν απαιτεί μεγάλη προετοιμασία. Για το λόγο αυτό, προτείνεται να υλοποιηθούν κατά την Πρώτη Φάση (δηλαδή πριν από το 2020/23), εκτός από το πρόγραμμα που στοχεύει στην ανάπτυξη ενός Ολοκληρωμένου Συστήματος Μεταφορών και Αστικής Διαχείρισης. Παρόλο που η εφαρμογή των προγραμμάτων αυτών σε μία φάση θα αποτελούσε πολύ σημαντική πρόοδο για τους τομείς της αστικής διαχείρισης και της διαχείρισης της κινητικότητας, κάτι τέτοιο δεν είναι εφικτό, λόγω του όγκου των αναγκαίων επενδύσεων και της απαιτούμενης κατάρτισης του ανθρώπινου δυναμικού. Η Πρώτη Φάση περιλαμβάνει προτάσεις για ρεαλιστικά και εφικτά έργα που στοχεύουν στην ανάπτυξη υπηρεσιών για τη σημαντική βελτίωση της σημερινής ποιότητας των υπηρεσιών, ενώ προτείνονται και πιο περίπλοκες επενδύσεις οι οποίες θα υλοποιηθούν στο Δεύτερο Στάδιο.
- Η **διεθνής, απευθείας και περιφερειακή** ομάδα μεθόδων περιλαμβάνει κυρίως τις

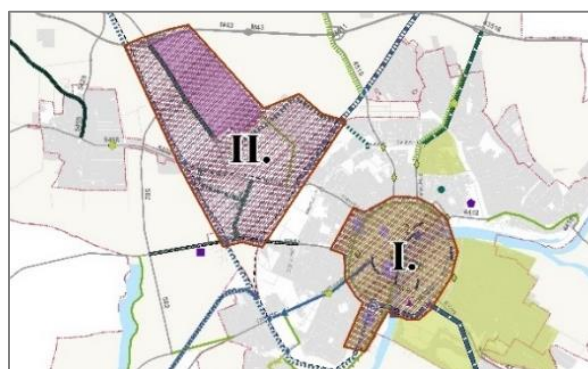
εθνικές επενδύσεις, οι οποίες συνδέουν το Σέγκεντ με την ευρύτερη περιοχή. Τα έργα που αξιολογήθηκαν περιλαμβάνουν εκείνα που στοχεύουν στην ανάπτυξη της εναέριας κυκλοφορίας (ανάπτυξη του αερολιμένα του Σέγκεντ κατά την Πρώτη και τη Δεύτερη Φάση), των πλωτών συγκοινωνιών (ανάπτυξη των λειτουργιών διαφόρων στοιχείων που αφορούν την ποτάμια μεταφορά

επιβατών), και των σιδηροδρομικών μεταφορών (ανασυγκρότηση της σιδηροδρομικής υποδομής του Σέγκεντ). Η κοινωνική χρησιμότητα των αξιολογούμενων έργων είναι χαμηλή, λόγω του πολύ υψηλού επενδυτικού κόστους. Οι επιπτώσεις τους σε αστικό επίπεδο είναι δύσκολο να εκτιμηθούν, και συχνά επηρεάζουν την εθνική οικονομία.

	Έως το 2020/23			2020-2030			2030-		
	Αριθμός έργων	Κοινωνική Χρησιμότητα	Δυνατότητα υλοποίησης	Αριθμός έργων	Κοινωνική Χρησιμότητα	Δυνατότητα υλοποίησης	Αριθμός έργων	Κοινωνική Χρησιμότητα	Δυνατότητα υλοποίησης
Διαχείριση	8,0	161,5	3,3	1,0	39,8	2,5	0,0	-	-
Διεθνής, απευθείας και περιφερειακή κυκλοφορία	1,0	0,2	1,8	0,0	-	-	2,0	0,4	2,0
Δημόσιες συγκοινωνίες	4,0	23,8	3,3	0,0	-	-	3,0	1,3	2,6
Ατομική μη μηχανοκίνητη	7,0	13,7	3,0	4,0	6,0	2,5	2,0	1,6	2,1
Ατομική μηχανοκίνητη	5,0	25,1	3,6	0,0	-	-	4,0	1,4	3,0
Ολοκληρωμένη προσέγγιση μεταφορών	12,0	4,1	3,3	0,0	-	-	1,0	1,5	2,0
Σύνολο	37,0	44,8	3,2	5,0	12,7	2,5	12,0	1,2	2,5

Αριθμός έργων σε κάθε ομάδα μεθόδων, μέσος όρος των βαθμών που απονέμονται για την κοινωνική αποδοτικότητα και τη δυνατότητα υλοποίησης.⁴

Οι εδαφικές συνδέσεις μεταξύ των σχεδίων που εξετάζονται στο Σχέδιο Κινητικότητας απεικονίζονται καλύτερα από την χωροταξική κατανομή των νέων κατασκευών. Τα πραγματικά έργα που αναδύονται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας σχεδιασμού της κινητικότητας και έχουν χωριστεί σε περιοχές, εμφανίζουν σημαντική συμπύκνωση και συνεπάγονται παρεμβάσεις με δυνητικές χωροταξικές συνδέσεις ή συνέργειες, στις ακόλουθες περιοχές του Σέγκεντ:



- I. Αστικό κέντρο
- II. ELI και γύρω οικονομική περιοχή

⁴ Η αξιολόγηση της κοινωνικής χρησιμότητας βασίζεται στην απλοποιημένη αξιολόγηση της αναμενόμενης κοινωνικής χρησιμότητας και του κόστους των έργων. Ο δείκτης κοινωνικής χρησιμότητας είναι ο λόγος των αναμενόμενων κοινωνικών πλεονεκτημάτων και των σχετικών δαπανών.

Η αξιολόγηση των κοινωνικών πλεονεκτημάτων βασίζεται στην αξιολόγηση των αναμενόμενων επιπτώσεων του έργου, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των χρηστών που επηρεάζονται από το έργο. Συνεπώς, ένα έργο με μικρότερο αντίκτυπο, αλλά ευρύτερη πρόσβαση των χρηστών μπορεί να έχει τον ίδιο κοινωνικό αντίκτυπο με ένα έργο με μεγαλύτερο αντίκτυπο αλλά πιο περιορισμένη πρόσβαση των χρηστών.

Ο δείκτης κοινωνικής απόδοσης είναι το πηλίκο των «πόντων» κοινωνικής χρησιμότητας και του κόστους επένδυσης διορθωμένο από το λειτουργικό κόστος.

Με βάση αυτή τη μέθοδο, τα αποτελέσματα της αξιολόγησης των έργων (διαχειριστικού τύπου) χαμηλού κόστους είναι υψηλότερα, ενώ αυτά που αφορούν εξελίξεις των υποδομών με υψηλότερες δαπάνες (σε σχέση με τον αντίκτυπο τους) είναι γενικά χαμηλότερα.

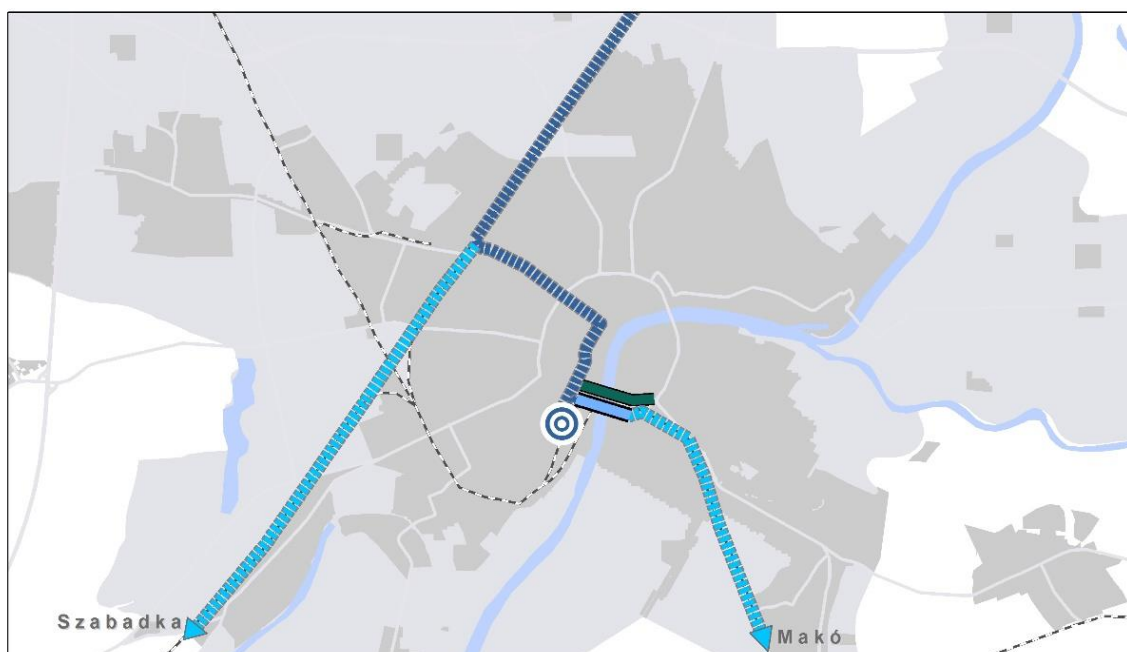
Το Σχέδιο Κινητικότητας έλαβε επίσης υπόψη **εκδοχές σε επίπεδο πόλεων** μέσω της επιλογή έργων με βάση τη σημασία τους και τις συνέργειες μεταξύ τους. Οι εκδοχές σε αστικό επίπεδο περιλαμβάνουν βασικές αναβαθμίσεις, οι οποίες καθορίζουν την κινητικότητα της πόλης και το περιβάλλον της, έχοντας αντίκτυπο και σε άλλα έργα, και ως εκ τούτου, επηρεάζουν σημαντικά το μέλλον του Σέγκεντ.






Για την αξιολόγηση των διαφορετικών εκδοχών χρησιμοποιήθηκε μια απλή ανάλυση κόστους - οφέλους, κατά την οποία οι επιπτώσεις εκτιμήθηκαν βάσει της συλλογικής μοντελοποίησης συγκεκριμένων στοιχείων του έργου.

Με βάση τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, λόγω της εξαιρετικής κοινωνικής αποτελεσματικότητας, το Σχέδιο Κινητικότητας προτείνει την υλοποίηση της Νότιας Γέφυρας στον Τίσα. Οι επιπτώσεις της δικαιολογούν την πρότασή της ακόμη και αν πρόκειται μόνο για μια γέφυρα που παρέχει δημόσια οδική σύνδεση. Η πραγματοποίησή της θα βοηθούσε στη διαχείριση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και θα μείωνε τις πιέσεις στο κέντρο της πόλης.

Επίσης, θα παρείχε σημαντικές αναπτυξιακές ευκαιρίες για το δίκτυο των MMM τα οποία θα συνέδεαν το κέντρο της πόλης και το Újszeged. Η ανάπτυξη της σύνδεσης tram – train μεταξύ του Χοντμεζοβάσαρχεϊ και του Σέγκεντ, καθώς και η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής προς το Gyula, θα συνέβαλε στη σημαντική αύξηση της ποιότητας των μέσων σταθερής τροχιάς. Η ανάπτυξη ενός κέντρου διατροπικών μεταφορών στο Σέγκεντ θα ενίσχυε τις θετικές επιπτώσεις τόσο της γέφυρας Τίσα όσο και της σύνδεσης tram – train.

Η υλοποίηση της Γέφυρας Τίσα με σιδηροδρομική και οδική σύνδεση θα δημιουργούσε την ευκαιρία να αναπτυχθούν δικτυακές συνδέσεις μεταξύ της σιδηροδρομικής γραμμής του Μακό και του Σέγκεντ, και να αποκατασταθεί ενδεχομένως η σταθερή σύνδεση με μεγάλες πόλεις της Δυτικής Ρουμανίας, όπως η Τιμισοάρα και το Αράντ. Ένας άλλος διεθνής στρατηγικός στόχος αφορά την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής σύνδεσης προς τη Σερβία (Σουμπότিকা), με τη σιδηροδρομική γραμμή να επεκτείνεται προς το Βαζα και τη νοτιοδυτική Ουγγαρία. Αυτή η γραμμή μπορεί να αποτελέσει επέκταση της σύνδεσης Τιμισοάρα – Σέγκεντ, αν η γέφυρα Τίσα παρέχει σύνδεση με τον κύριο άξονα του σιδηροδρομικού δικτύου.



-  Διατροπικός κόμβος
-  Κατασκευή οδικής γέφυρας στον ποταμό Τίσα
-  Κατασκευή γέφυρας στον ποταμό Τίσα που προσφέρει σιδηροδρομική και οδική σύνδεση
-  Tram – train μεταξύ Σέγκεντ – Χοντμεζοβάσαρχεϊ
-  Πιθανότητα ανάπτυξης σιδηροδρόμων, προαστιακού τρένου ή tram – train προς Μακό και Σουμπότিকা

ΣΧΕΔΙΟ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Οι ακόλουθοι πίνακες δείχνουν το επενδυτικό κόστος των έργων σε κάθε φάση, χωρισμένο με βάση τις ομάδες μεθόδων:

	Έως το 2020/23	2020-2030	2030-	Σύνολο
Ατομική μηχανοκίνητη	1, 2	0, 0	33, 0	34, 2
Ατομική μη μηχανοκίνητη	8, 0	4, 4	1, 3	13, 7
Δημόσιες συγκοινωνίες	4, 2	0, 0	24, 5	28, 7
Διαχείριση	0, 9	0, 3	0, 0	1, 2
Διεθνής, απευθείας και περιφερειακή κυκλοφορία	3, 0	0, 0	25, 2	28, 2
Ολοκληρωμένη προσέγγιση μεταφορών	81, 6/91, 6	0, 0	19, 0	100, 6/110, 6
Σύνολο*	98, 9/108, 9	4, 7	103, 0	206, 5/216, 5

Χρονοδιάγραμμα των έργων (ακαθάριστο, σε δισεκατομμύρια ΗΥF)

* Η γραμμή "Σύνολο" περιλαμβάνει έργα, τα οποία αποκλείουν το ένα το άλλο.

Ένα σημαντικό μέρος των έργων του Σχεδίου Κινητικότητας, τα οποία είτε ανήκουν στην αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης είτε στην κοινή αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης και της εθνικής κυβέρνησης, προτείνονται για εφαρμογή κατά την Πρώτη Φάση. Τα περισσότερα από αυτά τα έργα ανήκουν στην ομάδα των ολοκληρωμένων μεθόδων μετακίνησης. Στη Δεύτερη Φάση, το Σχέδιο Κινητικότητας προτείνει την υλοποίηση επενδύσεων αξίας 4,7 δισ. ΗΥF, δηλαδή έργων, τα οποία επί του παρόντος φαίνονται κοινωνικά αποδοτικά, μπορούν να υλοποιηθούν ρεαλιστικά εντός ενός διαστήματος δέκα ετών από την έγκριση του Σχεδίου Κινητικότητας. Με βάση την αποδοτικότητά τους, η υλοποίηση των έργων στην Τρίτη Φάση προτείνεται μόνο μακροπρόθεσμα.

Οι ακόλουθοι πίνακες δείχνουν το εκτιμώμενο συνολικό κόστος των έργων, τα οποία είτε ανήκουν στην αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης είτε στην κοινή αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης και της εθνικής κυβέρνησης, και χωρίζονται με βάση τη μορφή χρηματοδότησης:

- Τα έργα μπορούν να θεωρηθούν έργα με ασφαλείς πόρους, εάν το κόστος της πραγματοποίησής τους είναι βέβαιο ή πιθανό να διασφαλιστεί από τους ήδη

υπάρχοντες πόρους της τοπικής αυτοδιοίκησης, της ΕΕ, του εθνικού προϋπολογισμού ή άλλων πηγών.

- Η υλοποίηση των μη χρηματοδοτούμενων έργων απαιτεί τη συμμετοχή περαιτέρω αναπτυξιακών κονδυλίων.



χρηματοδοτούμενων έργων ανέρχεται σε σχεδόν 1 δισ. HUF.

	Έως το 2020/23	Σύνολο
αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης	9, 8	9, 8
ατομική μηχανοκίνητη	0, 9	0, 9
ατομική μη μηχανοκίνητη	1, 4	1, 4
δημόσιες συγκοινωνίες	1, 1	1, 1
ολοκληρωμένες μεταφορές	6, 4	6, 4
κοινή αρμοδιότητα της τοπικής και εθνικής κυβέρνησης	87, 5/97, 5	87, 5/97, 5
ατομική μη μηχανοκίνητη	6, 3	6, 3
δημόσιες συγκοινωνίες	3, 0	3, 0
διεθνής, απευθείας και περιφερειακή κυκλοφορία ολοκληρωμένες μεταφορές	3, 0	3, 0
	75, 1/85, 1	75, 1/85, 1
Σύνολο*	97, 3/107, 3	97, 3/107, 3

Μη χρηματοδοτούμενα έργα (ακαθάριστο, σε δισεκατομμύρια HUF)

* Η γραμμή "Σύνολο" περιλαμβάνει έργα, τα οποία αποκλείουν το ένα το άλλο.

	Έως το 2020/23	2020- 2030	2030- Σύνολο	Σύνολο
αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης	1, 0	4, 7	45, 2	50, 9
ατομική μηχανοκίνητη	0, 3	0, 0	20, 0	20, 3
ατομική μη μηχανοκίνητη	0, 2	4, 4	0, 6, 6	5, 2
δημόσιες συγκοινωνίες	0, 1	0, 0	24, 5	24, 6
διαχείριση	0, 4	0, 3	0, 0	0, 7, 7
διεθνής, απευθείας και περιφερειακή κυκλοφορία	0, 0	0, 0	0, 2	0, 2
κοινή αρμοδιότητα της τοπικής και εθνικής κυβέρνησης	0, 6, 6	0, 0	38, 8	39, 3
ατομική μηχανοκίνητη	0, 1	0, 0	13, 0	13, 1
ατομική μη μηχανοκίνητη	0, 0	0, 0	0, 2	0, 2
διαχείριση	0, 5	0, 0	0, 0	0, 5
διεθνής, απευθείας και περιφερειακή κυκλοφορία	0, 0	0, 0	25, 0	25, 0
Σύνολο*	1, 5	4, 7	84, 0	90, 2

Μη χρηματοδοτούμενα έργα (ακαθάριστο, σε δισεκατομμύρια HUF)

* Η γραμμή "Σύνολο" περιλαμβάνει έργα, τα οποία αποκλείουν το ένα το άλλο.

Οι χρηματοδοτικοί πόροι των έργων που απαριθμούνται στην Πρώτη Φάση είναι σε γενικές γραμμές διασφαλισμένοι, ενώ το συσσωρευμένο κόστος των μη

ΔΕΙΚΤΕΣ, ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

Στόχος του συστήματος παρακολούθησης είναι η επιτήρηση της υλοποίησης της παρεμβατικής λογικής που ορίζεται στο Σχέδιο Κινητικότητας. Το σύστημα παρακολούθησης βασίζεται σε ένα σύνολο δεικτών, προσαρμοσμένων στους στόχους και στη μεθοδολογία, καθώς και σε ένα σύστημα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων που απαιτείται για τη μέτρηση των δεικτών. Η ομάδα των δεικτών καλύπτει όλα τα επίπεδα των στόχων και της μεθοδολογίας του Σχεδίου Κινητικότητας και περιλαμβάνει τους ακόλουθους τύπους δεικτών:

- **Τους δείκτες εκρών**, οι οποίοι μετρούν τις άμεσες μεταβολές των παραμέτρων του συστήματος μεταφορών (π.χ. αλλαγή του αριθμού των επιβατών ή του όγκου των εκπομπών κ.λπ.).
- **Τους δείκτες επιπτώσεων**, οι οποίοι μετρούν ευρύτερες, πιο έμμεσες κοινωνικές επιδράσεις (π.χ. μειωμένο κοινωνικό κόστος που επιτυγχάνεται με την εξοικονόμηση χρόνου λόγω ταχύτερης κινητικότητας).

Μια σημαντική πτυχή της διαδικασίας επιλογής των δεικτών είναι να διατηρείται το κόστος και το απαιτούμενο εργατικό δυναμικό για τις μετρήσεις σε εύλογα επίπεδα, όπως και να δοθεί ενδεχομένως βάση στις υφιστάμενες μεθοδολογίες μετρήσεων. Ένας επιπλέον στόχος μπορεί να είναι η δυνατότητα μέτρησης των δεικτών με βάση τις διαθέσιμες βάσεις και συλλογές δεδομένων στην τρέχουσα, ή σε μια ελαφρώς τροποποιημένη ή εκτεταμένη μορφή τους.

Η συμπερίληψη δύο πτυχών στο σύστημα παρακολούθησης είναι ιδιαίτερα σημαντική για το Σχέδιο Κινητικότητας.

- Ένας καθοριστικός παράγοντας της παρακολούθησης των στοιχείων που έχουν να κάνουν με τις **επιδόσεις της κυκλοφορίας** είναι η εφαρμογή συστημάτων εκτίμησης της κυκλοφορίας, τα οποία παρέχουν σχετικά προσβάσιμα δεδομένα

βασισμένα σε εμπειριστατωμένες και λειτουργικές μεθοδολογίες.

- Επιπλέον, σημαντικά στοιχεία παρέχονται μέσω των ερευνών σχετικά με την **ικανοποίηση των χρηστών**, τόσο γενικά, όσο και συγκεκριμένα με τις έρευνες ικανοποίησης των χρηστών από τις δημόσιες συγκοινωνίες.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΕΩΝ

Για την έγκαιρη υλοποίηση του Σχεδίου Κινητικότητας, προτείνεται ένα βραχυπρόθεσμο πλαίσιο δράσεων όσον αφορά τα έργα της Πρώτης Φάσης, το οποίο ορίζει τα σημαντικότερα καθήκοντα, καθώς και τις προθεσμίες για την εφαρμογή και τους επικεφαλής των βραχυπρόθεσμων έργων. Το Πλαίσιο Δράσεων λαμβάνει έγκριση από τη Γενική Συνέλευση, ενώ ο Αντιδήμαρχος που είναι αρμόδιος για την αστική ανάπτυξη είναι υπεύθυνος για την ολοκλήρωσή του.

Η σημασία της οργανωτικής ανάπτυξης μπορεί να αυξηθεί, εάν το Πλαίσιο Δράσεων προβλέπει ανεξάρτητα:

- Τη δημιουργία ενός οργανωτικού υποβάθρου σε συμφωνία με το Σχέδιο Κινητικότητας προκειμένου να στηρίξει την υλοποίησή του.
- Την προετοιμασία και υλοποίηση των άλλων αναπτυξιακών και διαχειριστικών έργων του Σχεδίου Κινητικότητας, καθώς και την παροχή των όρων τους.

Τα έργα με υπάρχουσα χρηματοδότηση και οι ενδεχόμενες συνέργειες που θα υλοποιηθούν στην Πρώτη Φάση προτείνεται να προετοιμαστούν και να υλοποιηθούν από κοινού, με συντονισμένο τρόπο σε ξεχωριστή ομάδα έργων.

Το Πλαίσιο Δράσεων θα πρέπει επίσης να προβλέπει την προετοιμασία των έργων που θα υλοποιηθούν στη Δεύτερη Φάση.

