



Salgótarján Megyei Jogú Város
Polgármesteri Hivatal
Városfejlesztési és Városüzemeltetési Iroda

Szám: 4483-5 /2013.

Javaslat

Salgótarján megyei jogú város közösségi közlekedésének fejlesztése céljából a 'Salgótarján és térsége közösségi közlekedésének fejlesztése, 81.sz. vasútvonal elővárosi, városi vasútvonallá történő fejleszthetőségének vizsgálata Salgótarján és Bátorfyerenye térségében. Projektötlet ' című pályázat benyújtására

Tisztelt Közgyűlés!

Salgótarján megyei jogú város közösségi közlekedésének fejlesztése az önkormányzat kiemelt célkitűzése. Ahhoz, hogy egy város élhető város legyen, elengedhetetlen az átgondolt közlekedés-szervezés, a lehetőségek, valamint a források minél hatékonyabb kihasználása, új források felkutatása.

Az önkormányzat a közelmúltban készített Salgótarján városra vonatkozó intermodális közösségi közlekedési központ megvalósíthatósági tanulmányt. Emellett szakvélemény készült Salgótarján autóbusz-közlekedésének felülvizsgálatára, hatékonyabb, több szolgáltatást biztosító közlekedési rendszer kialakítására.

Míndezek alapján – áttekintve a közösségi közlekedés hatékony szervezésének lehetőségeit Salgótarjánban – javasolt a meglévő kötőtpályás közlekedési rendszer – azaz a város tengelyében haladó, jelenleg kihasználatlan vasút – meglévő kapacitásának bevonása a helyi közösségi közlekedés rendszerébe. Emellett a fejlesztés további ütemei lehetőséget nyújtanak Salgótarján térségi szerepkörének erősítésére, valamint a nemzetközi kapcsolat – Szlovákia felé – újbóli felélesztésére.

A fejlesztések megvalósítása érdekében 2012. őszén az önkormányzat egyeztetést folytatott a közösségi közlekedés szolgáltatóival – MÁV Zrt., a MÁV Start Zrt., a Nógrád Volán Zrt. –, melyen a résztvevők együttműködési szándékukat kifejezték. A fejlesztési projekt az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programja keretében a KÖZOP-5.5.0-09-11. kódszámú, 100% támogatási intenzitású 'Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése' című konstrukcióra benyújtható.

A kezdeményezés kedvező fogadását követően, a pályázati lehetőség tükrében megbíztuk a Geovasút Építőmérnöki Tervező és Tanácsadó Kft. (1154 Budapest, Csorvás utca 34.) társaságot, hogy első, előkészítő ütemként készítse el a csatolt 'Salgótarján és térsége közösségi közlekedésének fejlesztése, 81.sz. vasútvonal elővárosi, városi vasútvonallá történő fejleszthetőségének vizsgálata Salgótarján és Bátorfyerenye térségében. Projektötlet' című dokumentációt, mely az előterjesztés mellékletét képezi.



A projektötlet lényege a város súlyvonalában haladó vasúti nyomvonal mai adottságainak kihasználásával, városi vasúti üzem bevezetése a 81-es vasútvonalon. A javaslat három léptékben képzelhető el:

- I. lépték: Somoskőújfalu – Salgótarján Ipari Park között:
12 km-es vasúti pálya felújítása, meglévő vasúti létesítmények korszerűsítése, peronok kiépítése, új megállók létesítése: Beszterce lakótelepnél, Rendelőintézetnél, Ipari Parknál, utastájékoztató rendszerek kiépítése
csatlakozó építések, P+R, B+R, gyalogosforgalom, átszállási pontok kiépítése, forgalomtechnikai megoldások.
- II. lépték: A regionális szerepkör erősítése, a városi üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig. Négy állomás korszerűsítése, és vizsgálat a megfelelőbb elhelyezésükre. 23 km vonalhossz felújítása.
- III. lépték: A nemzetközi kapcsolat vizsgálata, Losonc és Fülek szlovákiai települések elérésére.

A projektötlet az I. léptéket fedi le. A további nagyságrendek a projektötlet megalapozottságát igazolják, távlati fejlesztési irányt, kapcsolódási pontokat mutatnak.

A projekt egyértelmű és mérhető célokkal rendelkezik:

- a fejlesztés javítja az érintett vonzaskörzet közösségi közlekedési elérhetőségét
- a vasúti járműpark fejlesztése révén a közösségi közlekedési hálózati terhelés csökken
- utazási és várakozási idők csökkennek, utazási idő megtakarítás jelentkezik (utasóra)
- a közösségi közlekedésben és kombinált (P+R) utazásban résztvevők száma növekszik (fő) (utas/nap/2 irány)
- az eszközválasztási arány a közösségi közlekedés javára bővül, de a romlás legalább megáll (%)
- az új hálózat kiépülésével a területi lefedettség növekedése várható (km²)
- az autóbusz-hálózathoz kapcsolódó vasúti megállóhelyek száma növekszik (db)

Amennyiben a projektötlet a pályázati körbe bekerül és kedvező elbírálásban részesül, további többkörös pályázaton kell sikeresen részt venni, hogy a program megvalósulhasson.

Jelen konstrukció keretében Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzata, mint a támogatást igénylő szervezet, támogatást kíván igénybe venni megvalósíthatósági tanulmány, költséghaszon elemzéssel, és a környezetvédelmi tanulmány elkészítéséhez, mely alapját képezi a célzott projekt megvalósításának. Ennek becsült költsége 146 100 e Ft.

A megvalósíthatósági tanulmánnyal a következő pályázati körben az engedélyezési, kivitelezési tervek készítésére, engedélyek megszerzésére nyújtható be pályázat. Amennyiben támogatást nyer, az elkészült tervek alapján és engedélyek birtokában pályázható meg a beruházás kivitelezése. A beruházás becsült költsége 2-5 Mrd Ft. A fejlesztés jellege, nagyságrendje alapján a megvalósítás a vasúti szolgáltatóval szoros együttműködésben történik.

Tisztelt Közgyűlés!

A 81.sz. vasútvonal rekonstrukciója, korszerűsítése, a rendszeres fővárosi közvetlen kapcsolat kialakítása, nemzetközi forgalom fejlesztése jelenleg nem szerepel a MÁV csoport terveiben. A vasútvonal jelenlegi kiépítése az esélyegyenlőség követelményeinek nem felel meg.

Az intermodális projekt és a fent említett projektötlet közös gondolata kimozdíthatja térségünket abból a helyzetből, mely 2020-ig nem tervezett Nógrád északi régiójában mobilitás fejlesztést.

A fent leírtak alapján kérem, hogy támogassák az Új Széchenyi Terv programja keretében benyújtandó Salgótarján és térsége közösségi közlekedésének fejlesztésével kapcsolatos előkészítési pályázatot, és az alábbi határozati javaslatot elfogadni szíveskedjenek.

Határozati javaslat

Salgótarján Megyei Jogú Város Közgyűlése a város és térsége közösségi közlekedésének fejlesztése érdekében az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programja keretében a KÖZOP-5.5.0-09-11 kódszámú, „Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” című konstrukcióra a „Salgótarján és térsége közösségi közlekedésének fejlesztése, 81.sz. vasútvonal elővárosi, városi vasútvonallá történő fejleszthetőségének vizsgálata Salgótarján és Bátonyterenye térségében. Projektötlet” című pályázat benyújtását a melléklet szerint jóváhagyja. Felhatalmazza a polgármestert a szükséges jognyilatkozatok megtételére.

Határidő: azonnal

Felelős: Székyné dr. Sztrémi Melinda polgármester

Salgótarján, 2013. március 11.

Lőrincz Gyula
irodavezető



SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE,
81.SZ. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ TÖRTÉNŐ
FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE
TÉRSÉGÉBEN

PROJEKT ÖTLET



MEGBÍZÓ: SALGÓTARJÁN MJV ÖNKORMÁNYZATA

2013.03.11.

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS.....	4
A KIEMELT PROJEKTJAVASLAT ELKÉSZÍTÉSÉNEK ELŐZMÉNYEI, HÁTTERE ÉS A BENYÚJTÁS INDOKOLTSÁGA.....	4
A KIEMELT PROJEKTJAVASLAT MŰSZAKI TARTALMA.....	6
A PROJEKTJAVASLAT CÉLJA, CÉLCSOPORTJAI.....	12
ÜTEMEZÉS.....	12
VÁRHATÓ KÖLTSÉGEK.....	13
KOCKÁZATELEMZÉS.....	14
SZINERGIKUS HATÁSOK.....	14
ÖSSZEGZŐ TÁBLÁZAT.....	15
ÚJ MEGÁLLÓHELYEK JAVASOLT HELYE:.....	15
AUTÓBUSZHÁLÓZATI KAPCSOLATI PONTOK (RÁHORDÓ HÁLÓZAT).....	15
ÜZEMELTETŐI EGYÜTTMŰKÖDÉSI KÉSZSÉG.....	16
A PROJEKT VÁRHATÓ EREDMÉNYEI.....	16
ESÉLYEGYENLŐSÉG, FENNTARTHATÓSÁG.....	16
A KIEMELT PROJEKTJAVASLAT ILLESZKEDÉSE A KÖZLEKEDÉS OPERATÍV PROGRAM PRIORITÁSÁHOZ	17

SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.SZ. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN

GEOVASÚT Építőmérnöki Tervező és Tanácsadó Kft.		
Cím: 1154 Budapest, Csorvás utca 34. Levél cím: 1125 Budapest, Galgóczy köz 4. I. em. 6. Telefon: 06-20-941-4592 Fax: 06-1-395-2938 E-mail: boldvai@t-online.hu Web: www.geovasut.hu	TERVSZÁM: 505-2012	
MEGBÍZÓ: SALGÓTARJÁN MEGYEI JOGÚ VÁROS ÖNKORMÁNYZATA		
A MEGBÍZÁS TÁRGYA: SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.SZ. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN		
TERVTÍPUS: PROJEKTÖTLET		
SZAKÁG: KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS		
FELELŐS TERVEZŐ:  Boldvai Ernő kamaraiszám: 01-7238, KÉ-T-Tell	ÜGYVEZETŐ IGAZGATÓ:  Boldvai Ernő kamaraiszám: 01-7238, KÉ-T-Tell	DÁTUM: 2013.03.11.

Bevezetés

Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzata a következőkben bemutatásra kerülő előkészítési pályázatot, kiemelt projektjavaslatként, az Új Széchenyi Terv Közlekedésfejlesztési Programja keretében megvalósítandó kiemelt projektek támogatást célzó, KÖZOP-5.5.0-09-11 kódszámú, „Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” című 100% támogatási intenzitású konstrukcióra kívánja benyújtani. (Vonatkozó pályázati felhívás és útmutató címe: „Új Széchenyi Terv Felhívás és Útmutató Közlekedés Operatív Program keretében kiemelt projekt javaslatok támogatására”). A Projektötlet egyeztetésre került az érintett szolgáltatókkal, észrevételeik, javaslataik figyelembevételével készült az anyag. A projektötlet tartalmát a következőkben foglaltuk össze.

A kiemelt projektjavaslat elkészítésének előzményei, háttere és a benyújtás indokoltsága

Salgótarján városa kiemelkedő tapasztalatokkal rendelkezik európai uniós forrásokból megvalósult fejlesztések terén (ÉMOP, ROP, TÁMOP).

Salgótarján Megyei Jogú Város megyeközpont, központi szerepkörű középváros. A bányászat és a nehézipar megszűntével az ipari keresők aránya ötödére esett vissza, a beruházások egy főre eső értéke nem éri el a megyeközpontok átlagának felét sem. A pozícióvesztés nem állt meg. Az utóbbi 20 évben a népesség folyamatosan csökken, a korábbi 50.000 fős lakosság, ma nem éri el a 37.500 –at, az éves fogyás 200 – 300 fő, főként a 25-35 év közötti korosztály. Az elvándorlás tehát egyben előregedést is jelent. A szuburbánus kistérség is a folyamatos lélekszám csökkenést mutatja.

A munkanélküliség 1,75-szerese az országos átlagnak.

A társadalmi – gazdasági helyzetkép megváltoztatását szolgálja a 2000-ben átadott ipari park, de a városban nagy, átalakítható, funkció nélküli, barnamezős területek vannak. További kitörési lehetőség a turizmus, üdülőterületek, vartúrák, a szlovákiai magyar lakta városok közelsége, az Ipoly-hidak építése. A kistérség lakossága 68 400 fő, de az érintett hatásterületen élők száma 87 700 fő.

Mindezen gondolatok összessége a társadalmi alap, a szakmai feladat megközelítéséhez.

A 81. sz. vasútvonal Hatvan és Somoskőújfalu között ütemes menetrend szerint, munkanapokon napi 15 pár, hétvégén 11 pár vonattal szolgálja ki Salgótarját. Korábban napi 2-3 pár közvetlen budapesti vonat is közlekedett, és Szlovákiával is volt 4-5 kishatárforgalmú és 2-3 nemzetközi vonatos kapcsolat. Jelenleg a szlovák határon a vasúti személyforgalom szünetel, és Budapesttel is csak egy pár vasárnapi vonat biztosít közvetlen eljutást.

A vasútvonal a város súlyvonalában halad két állomással, (Zagyvapálfalva, Salgótarján külső) és egy megállóhellyel (Salgótarján) melyek közül csak a városközpontban található Salgótarján (népszerű

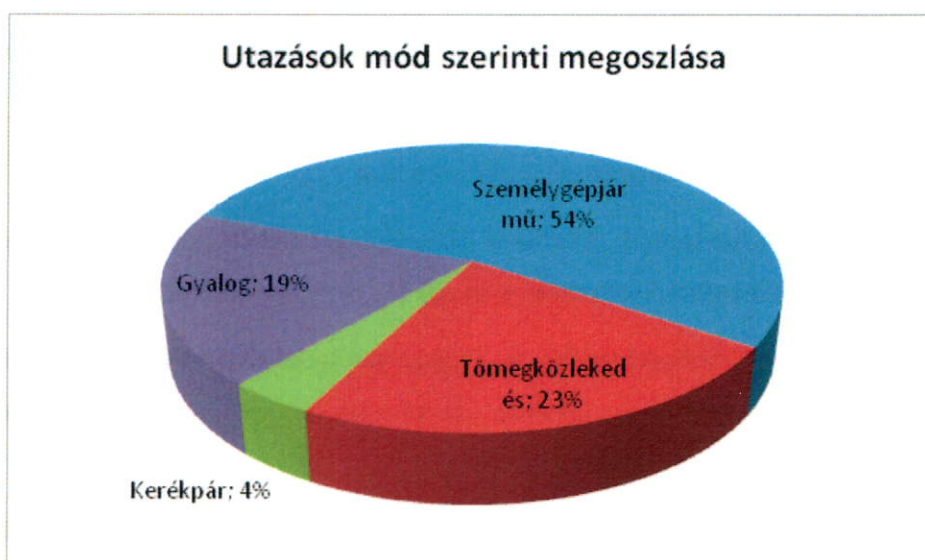
nevéen Főtér) bonyolít érdemi forgalmat. A nem villamosított, kétvágányú (Hatvan térségében 11 km hosszon kétvágányú vasútvonal kiépítési sebessége Hatvan–Kisterenye között 100 km/h, Kisterenye–Salgótarján külső között 90 km/h, onnan az országhatárig 80 km/h. A vasútvonal csaknem teljes hosszán 60 km/h-s sebességkorlátozás van érvényben, emiatt a 65 km-es vonalon a Hatvan – Somoskőújfalu menetidő 101, a Somoskőújfalu–Hatvan menetidő 93 perc.

A vonalon viszonylag korszerű orosz gyártmányú motorvonatok közlekednek. A vonal rekonstrukciója, korszerűsítése, a rendszeres fővárosi közvetlen kapcsolat kialakítása, nemzetközi forgalom fejlesztése jelenleg nem szerepel a MÁV-csoport terveiben. A vasútvonal kiépítése az esélyegyenlőség követelményeinek nem felel meg.

Az autóbusz közlekedés elővárosi hálózata átvéve a vasút szerepét is, évtizedek alatt egy önmagában értékes, jól használható rendszerré vált. Salgótarjában jól mutatja ezt a helyközi buszállomás napi 12.000 fős forgalma, míg a mellette levő Salgótarján MÁV állomáson napi: 700 utas fordul meg.

A városközpontban, a Főtéren halad át a városi autóbusz-hálózat vonalainak többsége, a hálózatot a Nógrád Volán Zrt. üzemelteti. Korábbi 60.000 fős napi forgalom ma 25.000 utast nem éri el, a teljes városi autóbuszforgalmát 21 + 4 jármű szolgáltatja. A városi közlekedés sűrűsége, kényelme és általános állapota, a 2012. február 01.-i finanszírozás okozta kényszerű 30 %-os teljesítménycsökkentés után, nem felel meg a szintentartás követelményének, folyamatos az utasok elvándorlása.

A 2012-ben elvégzett háztartásfelvétel, mely a térség 2500 háztartására terjedt ki 31 településen, azt mutatja, hogy az utazások kevesebb, mint negyede történik tömegközlekedéssel.



1. ábra Utazások utazási mód szerinti megoszlása

Az utazások több mint fele (54%) személygépjárművel történik, ezt a közösségi-közlekedés és a gyalogos közlekedés követi, a kerékpáros közlekedés csupán 4%-ot képvisel.

Salgótarján Megyei Jogú Város Önkormányzata elkészítette az „Intermodális közösségi közlekedési központ kialakítása Salgótarjában” tárgyú tanulmányt, (KÖZOP 5.5.0-09-2010-0015) melynek célja a helyi autóbusz-hálózat végállomásának áthelyezése kedvezőbb helyre, kapcsolat kialakítása Salgótarján vasútállomással, és a buszhálózat átalakítása volt. A kiválasztott változat, a belső város teljes közúti – csomóponti újragondolásával, a főutca humanizálásával, egy új helyi autóbusz végállomás elhelyezésére tett javaslatot, melyet új gyalogosrendszer köt össze a belvárossal és a vasútállomással. A vizsgált közgazdasági mutatók megfelelősége biztosított a tanulmányban (BCR 1,91, ENPV 2.344.345)

További városi fejlesztések közül kiemelendők: 2005-ben a ROP keretében a távolsági buszpályaudvar felújítása, 2010-ben az ÉMOP városközponti rehabilitáció, és az ÉMOP kerékpárutak több ütemű fejlesztése.

A város vasúti szerepkörét felismerve Salgótarján Önkormányzata együttműködési megállapodás megkötését kezdeményezte a XLI/2012. Tr. alapján a MÁV Zrt.-vel, a MÁV START Zrt.-vel és a Nógrád Volán Zrt.-vel, a VOLÁN bérlet elfogadására a vasút városi szakaszán. A buszhálózat átalakítását az Önkormányzat előkészítette, az új rendszer bevezetését 2013. július 01.-től tervezi.

A kiemelt projektjavaslat műszaki tartalma

A város súlyvonalában haladó vasúti nyomvonal mai adottságainak kihasználásával, városi vasúti üzem bevezetése a 81-es vasútvonalon. A javaslat három léptékben képzelhető el:

- I. lépték:** Somoskőújfalu – Salgótarján Ipari Park között
Új megállók létesítése: Beszterce lakótelepnél, Rendelőintézetnél, Ipari Parknál és a meglévő megállók korszerűsítése (4 db). (12 km-es vonalhossz).
- II. lépték:** A regionális szerepkör erősítése, a városi vasúti üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig. Négy állomás korszerűsítése, és vizsgálat a megfelelőbb elhelyezésükre. (23 km-es vonalhossz).
- III. lépték:** A nemzetközi kapcsolat vizsgálata, Losonc és Fülek szlovákiai települések elérésére.

**SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.SZ. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ
TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN**

Már az I. lépték vizsgálatának is alapvető tartalma a vasútállomási fogadókészség fejlesztése, ráhordó autóbusz-hálózattal, az állomás előtér biztosításával P+R és B+R területtel. Jelentős kerékpáros és gyalogos elérési igény várható. A vasúttal egységes, összehangolt közlekedési rend kialakítása, és a teljes akadálymentesítés szükséges. Csúcsidőben a vasúti 30 perces közlekedés bevezethetőségének vizsgálata szükséges.

Az autóbusz-hálózattal közös tarifarendszer bevezetését elő kell készíteni párhuzamosan, e nélkül a rendszer nem indulhat, az induló lépést az Önkormányzat már megtette.

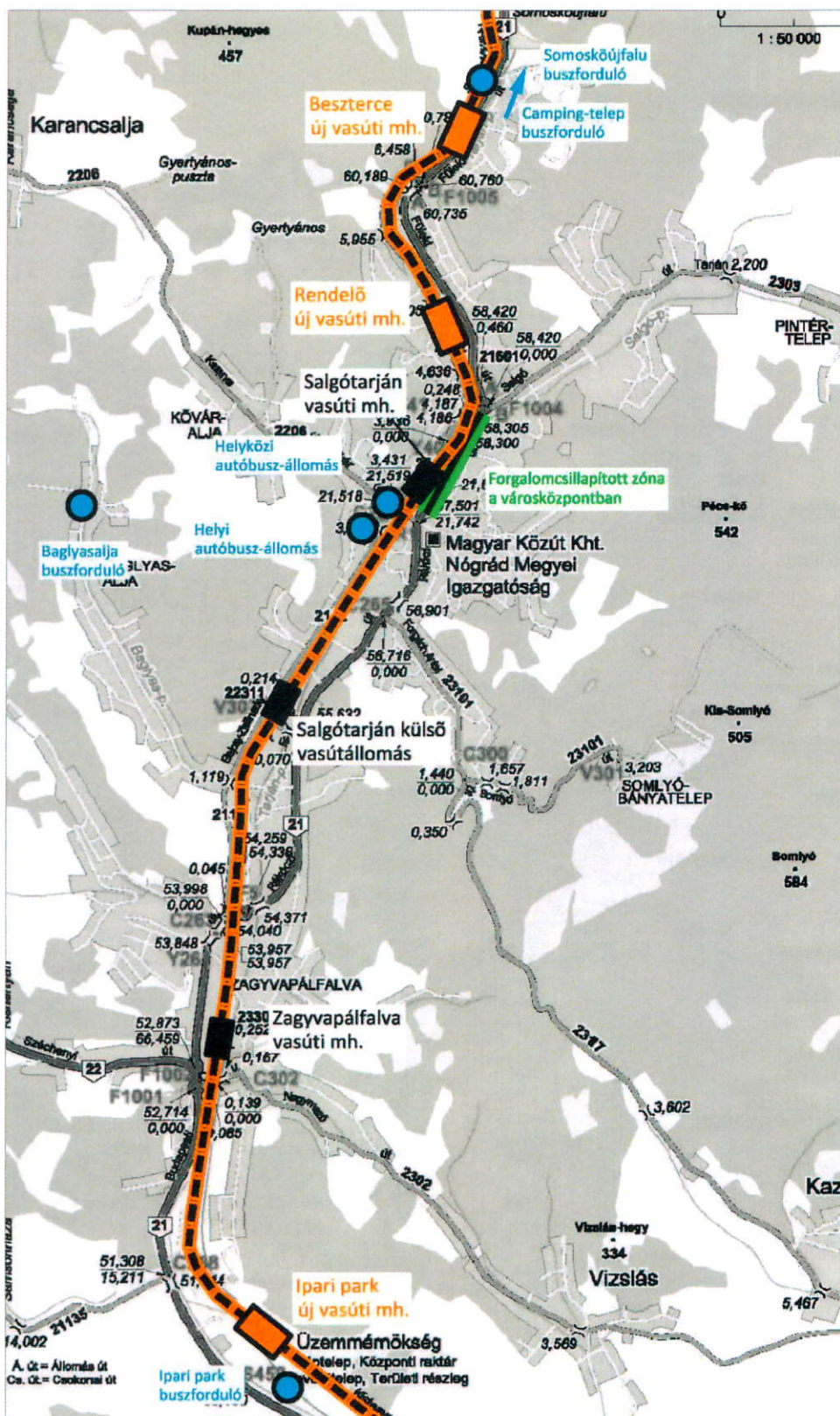
A vasúti szolgáltatás bővítése a jelenlegi motorvonatokkal vagy az esztergomi vasútvonal villamosításánál felszabaduló Desiro járművek részbeni átcsoportosításával oldható meg. A közös utastájékoztató és közös jegyterjesztés, a Nógrád VOLÁN Zrt. folyamatban levő fejlesztéshez kapcsolódhat. Szükséges a teljeskörű esélyegyenlőség biztosítása a vasúti és az átszállásos kapcsolatrendszerben.

**SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.SZ. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ
TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN**

	0 állapot	Projektötlet
Közlekedési alapfunkciók	Az önkormányzat célja a helyi buszhálózat színvonalfejlesztése. A Nógrád Volán szerződése 2013.június 30-án lejár. A lakosszámcsökkenés nem áll meg. Nincs új munkahelyi, oktatási vonzerő a városban.	Új városi vasút megjelenése, 30 perces ütemben. Három új vasúti megállóhely: Beszterce tér, Fendelő, Ipari Park térségében Belső állomás nélküli, átmérős buszhálózat, belvároson kívüli, kisebb végállomásokkal. Ráhordás a vasútra.
Közlekedési kiegészítő funkciók	Új parkolási rendszer, fizető parkolási övezet kijelölése - jelentős kiterjesztés a belvároson túlra is.	A belváros csillapított zóna, az átmenő forgalom a 210-es úton zajlik. Vasút mentén P+R és B+R parkolók kialakítása Kerékpárszállítás lehetősége a vonaton Közúti, gyalogos és kerékpáros megközelíthetőség javítása Vasútállomások, megállóhelyek gyalogos megközelíthetőségének javítása, akadálymentesítés
Állomási vágányhálózat	A MÁV szolgáltatás a maival azonos Napi 15-15 utazási lehetőség - alapvetően a diákok és az idősek használják. Csúcsidőben 60 perces közlekedési ütem.	Egy vágányú marad a vonal, de Salgótarján vonatkeresztelésre alkalmassá téve. A csúcsidőben 30 perces ütem
Úthálózat fejlesztése	Bevezető utak állapot a romlik. A 21-es úton jól működő osztott pályás szakaszok.	Az új vasúti megállóhelyek körüli út és parkolóépítések Az új vasúti megállóhelyek körüli kerékpáros infrastruktúra fejlesztések Az új vasúti megállóhelyeken gyalogos aluljáró építése
Buszhálózat fejlesztése	Ütemes közlekedés kezdeti elemei megjelennek. Azonos útvonalon közlekedő járatok összehangolt meneterendje.	A MÁV városi vasúti pontra szervezett új hálózat, a vasút 30 perces üteméhez illesztve.
Városi funkciók	Az új fizető parkolózóna kijelölése csökkentette a személyautós oéközlekedést.	A Fő tér térségében a városi vasút és a buszhálózat teljesértékű kapcsolatrendszerrel ad.
Vasúti épületek	Salgótarján külső területén P+R lehetőség vizsgálata, tervezése.	Zagyvapálfa és Salgótarján-külső: új épületfunkciók megjelentetése.
Építészeti jelleg meghatározása	Városrekonstrukciós projekt tervezet az 1970-es évekbeli főter gyalogos kapcsolatainak megújítására.	A városközpont egységes fejlesztése: Fő-tér, Rákóczi út belső rész, városi vasút, aluljárók. Új vasúti megállóhelyek kiépítése. Gyalogoszónák, elővárosi buszok vá., piac új funkció. Teljeskörű esélyegyenlőség.

1. táblázat Projektötlet műszaki tartalma

SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.sz. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGEKNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN



2. ábra I. lépték Somoskőújfalu – Salgótarján Ipari Park között fejlesztések

SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.SZ. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN



3. ábra II. lépték: A városi vasúti üzemmód kiterjesztése déli irányban Nagybátonyig



4. ábra III. lépték: A nemzetközi kapcsolat vizsgálata Losonc és Fülek elérésére.

**SALGÓTARIÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.sz. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ
TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARIÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN**

A kivitelezés 8 hónapos időterve, teljes vagy részleges vágányzár mellett, egy projektként, de 3 alprojekttel teljesíthető.

Ezek a következők:

- a vasúti pálya felújítása
- a vasúti létesítmények átépítése, 55 cm-s peron kiépítése, új megállók megépítése, utastájékoztató rendszerek kiépítése, stb.
- csatlakozó építések, P+R, B+R, gyalogosforgalom, átszállási pontok kiépítése, forgalomtechnikai megoldások.

Tájékoztatóként bemutatjuk a várható költségeket összefoglaló MT-ben szokásos költségtáblázatot:

Várható költségek

A projekt teljes költsége 2-5 Mrd Ft lehet (a vasúti járművek átcsoportosításával biztosított járműfedezettel).

1. Vágány felújítás: 12km változattól függően
2. Új megállóhely létesítése 3 db (peron építés, utastájékoztatása, akadálymentes gyalogos kapcsolatok, autóbusz kapcsolat, B+R, és ahol indokolt P+R)
3. Meglévő megállóhelyek korszerűsítése, 4 db a fentivel azonos tartalommal
4. Járműbeszerzést nem tartalmaz a projekt.
5. Regionális lépték esetén a vizsgáltok, kiterjednek Bátonyterenye megállóira, fejlesztésére is.

Az előkészítés költsége konkrétan becsülhető.

Dokumentum/ engedély/ hozzájárulás	Előkészítettség állása	Elkészítés kezdete	Várható befejezés	Nettó költség (ezer Ft)
Közbeszerzési dokumentációk elkészítése MT, CBA és KHV –ra	projekt fejlesztése során	2013.07.01.	2013.09.30.	2 500
Megvalósíthatósági tanulmány, CBA	projekt fejlesztése során	2013.10.01.	2014.03.31.	120 000
Környezeti hatásvizsgálat	projekt fejlesztése során	2013.11.01.	2014.03.31.	11 600
A lakosság tájokoztatása	projekt fejlesztése során	2013.09.01.	2014.03.31.	
Egyéb költségek(Projektmenedzsment, Dokumentum/ engedély/ hozzájárulás, stb):				
Projektmenedzsment		2013.11.01.	2014.05.31.	12 000
A projekt előkészítéséhez kapcsolódó EGYÉB TEVÉKENYSÉGEK KÖLTSÉGE				
ÖSSZESEN:				12 000
A PROJEKT ELŐKÉSZÍTETTSÉGÉNEK ÖSSZES KÖLTSÉGE ÖSSZESEN:				146 100

3. táblázat Várható költségek a Projektötlet kapcsán

Kockázatelemzés

A projekt tulajdoni és környezeti, - jelentős – kockázatokkal nem jár, mert zömmel vasúti és önkormányzati területeken valósul meg, a lakott területek nem közvetlenül érintettek. Jelen fázisban kockázat az ütemterv feszítettsége és az előre nem látható körülmények kezelése. A kivitelezés végrehajtása szintén kockázati tényező, ennek a szoros időtervnek a betartása, a 3 alprojektre bontással biztosítható. Örökségvédelmi kockázat a térségben nem jellemző.

Szinerikus hatások

Az intermodális projekt és a projektötlet közös gondolata kimozdítja a hatásterületet abból a helyzetből, mely 2020-ig nem tervezett Nógrád északi régiójában mobilitás fejlesztést. További szinerikus hatás, hogy a városi vasút az a koherens erő, mely a nemzetközi határon túli léptékbe átlépve képes a közös munkahely-oktatás-egészségügy fejlesztések generálására. Salgótarján és vonzáskörzetének kitörési lehetősége a határon túli regionális léptékben való gondolkodás és azt lehetővé tevő természetes alapú mobilitás. A városi vasút az egyetlen eszköz, mely megfelelő lépés az elértéktelenedő területfelhasználás, az autóbushálózatnál folyamatosan eltűnő utasforgalom

SALGÓTARJÁN ÉS TÉRSÉGE KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉSÉNEK FEJLESZTÉSE, 81.sz. VASÚTVONAL ELŐVÁROSI, VÁROSI VASÚTVONALLÁ TÖRTÉNŐ FEJLESZTHETŐSÉGÉNEK VIZSGÁLATA SALGÓTARJÁN ÉS BÁTONYTERENYE TÉRSÉGÉBEN

felvételére. A közlekedési rendszer Salgótarjában a kulcs, a területérték, az értéken alapuló ingatlangazdálkodás és zöld környezet megvalósításához.

Összegző táblázat

	Hossz (km)	Új mh.	Felújítandó mh.	50-nél nagyobb P+R	B+R
I. lépték Somoskőújfalu – Salgótarján Ipari Park	12	3	4	6 helyen 600	7
II. lépték Somoskőújfalu - Nagybátony	23	3	8	10 helyen 1200	11
III. lépték Fülek (Losonc) – Nagybátony	36	3	11	12 helyen 1600	14

4. táblázat Összegző táblázat

Új megállóhelyek javasolt helye:

- Beszterce lakótelep
- Rendelőintézet
- Salgótarján, Ipari Park

Bátönyterenye térségében levő megállók legkedvezőbb elhelyezése vizsgálandó.

A Főtér kivételével legalább 50 férőhelyes P+R javasolt 6 – 10 – 12 helyen, összesen 600 – 1200 – 1600 befogadóképességgel.

B+R kerékpártárolók minden megállónál kiképzendő, igény szerint 30 – 100 férőhellyel.

Autóbuszhálózati kapcsolati pontok (ráhordó hálózat)

	Ráhordó hálózat/forduló	Autóbusz kapcsolat
Somoskőújfalu	-	van
Somoskőújfalu vá.	vá. területén új forduló létesül	
Beszterce	-	van
Beszterce Itp. Camping	van	
Rendelőintézet	-	van
Főtér	új végállomás épül (intermodális)	van
Salgótarján külső	állomás előtti forduló	van
Zagyvapálfalva	250 m gyaloglás	van
Salgótarján Ipari Park	új forduló létesül	van

5. táblázat Autóbuszhálózati kapcsolati pontok

Üzemeltetői együttműködési készség

2012. szeptember 5.-én a salgótarjáni városvezetés által kezdeményezett tárgyaláson Pál László vezérigazgató-helyettes (MÁV Zrt.) és Molnár Róbert személyszállítási igazgató (Nógrád Volán Zrt.) részvételével és egyetértésével az alábbi megállapodások születtek:

- **A közlekedési társaságok** a várossal közösen több lépcsőben tervezik a közlekedés fejlesztését.
- **Első lépésként:** a tervek szerint a város átalakított helyi autóbushálózatot vezet be, vasútra ráhordó jelleggel, csökkentve a vasúttal párhuzamos buszközlekedést. A MÁV a kísérleti időszakban térítés nélkül elfogadja a VOLÁN bérletet, a Somoskőújfalu – Salgótarján külső közötti szakaszon. Az erről szóló együttműködési megállapodás aláírás alatt van, az NFM miniszter asszony ellenjegyzésével.
- **Második lépésként:** Utasszámlálásokkal, előtte – utána felméréssel vizsgálják a változások hatását. Közös szándék az együttes fejlesztés, a városi vasútüzem feltételeinek vizsgálata, a személyszállítási közszolgáltatás fejlesztése, a pályázati lehetőségek kihasználásával.

A projekt várható eredményei

A fejlesztés javítja az érintett vonzaskörzet (87.700 fő) közösségi közlekedési elérhetőségét. A vasúti járműpark fejlesztése révén a közösségi közlekedési hálózati terhelés csökken. Az utazási és várakozási idők a közösségi közlekedésben csökkennek, utazási idő megtakarítás jelentkezik (utasóra). A közösségi közlekedésben és kombinált (P+R) utazásban résztvevők száma növekszik (fő) (utas/nap/2 irány).

Az eszközválasztási arány, a modal-split a közösségi közlekedés javára bővül, de a romlás legalább megáll (%).

Az új hálózatot használó, magasabb színvonalhoz jutó utasok számának növekedése várható az újonnan bekapcsolt hálózatrészekben (utas/nap/2irány). Az új hálózat kiépülésével a területi lefedettség növekedése várható (km²). Az autóbusz-hálózathoz kapcsolódó vasúti megállóhelyek száma növekszik (db).

Esélyegyenlőség, fenntarthatóság

A projekt, mind a tervezés, mind a megvalósítás során maximálisan figyelembe veszi az esélyegyenlőség követelményeit. A teljes akadálymentesítés a közlekedési rendszer természetes alapeleme. Ugyancsak alapvető követelmény, hogy mind a tervezés, mind a megvalósítás során biztosított legyen a hátrányos helyzetű csoportok esélyegyenlőségének erősítése, annak biztosítása, hogy a fejlesztés eredményeként kialakuló rendszer a hátrányos helyzetű csoportoknak is lehetővé tegye, illetve garantálja a biztonságos közlekedés, utazás feltételeit. Ugyancsak lényeges, hogy a

közlekedés fent jelzett fejlesztésével javul a városon belüli jelentősen különböző, esetenként szegregált lakóterületek feltárása, e területek jobban elérhetővé és megközelíthetővé válnak, amely nagymértékben segíti a szegregációval legsúlyosabban érintett roma kisebbség esélyegyenlőségének javítását, egyúttal pedig a társadalmi kiegyenlítődés irányába hat.

Az esélyegyenlőség biztosítása mellett ugyancsak alapvető követelményként jelenik meg a fenntartható fejlődés, a környezeti fenntarthatóság, illetve a környezetvédelmi szempontok hangsúlyos megjelenítése, mind a tervezés, mind pedig a végrehajtás során. A tervezett fejlesztés megvalósítása, a közúti forgalom, illetve az egyéni közlekedés futásteljesítményének csökkentése, a közlekedés összegzett energiafelhasználásának mérséklése, a baleseti kockázatok csökkenése, illetve a közlekedés által okozott környezeti terhelés enyhítése révén egyértelműen kimutatható környezeti előnyöket eredményez.

A kiemelt projektjavaslat illeszkedése a Közlekedés Operatív Program prioritásához

A projekt célkitűzései megfelelnek a Közlekedés Operatív Program társadalmi és gazdasági célkitűzéseinek, mivel az a „Városi és elővárosi közösségi közlekedés fejlesztése” prioritáson belül az elővárosi vasút fejlesztés jobb és hatékonyabb megvalósításához járul hozzá. A projekt egyértelmű és mérhető célokkal rendelkezik.

A kiemelt projektjavaslat illeszkedése az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégiához, illetve egyéb közlekedésfejlesztési vagy más releváns stratégiához (Az NKS jelenleg tervezés alatt áll.)

A projekt az Egységes Közlekedésfejlesztési Stratégia (EKFS) városi –elővárosi közlekedési fejezetének fő célkitűzéséhez illeszkedik:

- A városi régió lakhatóságának javítása, a térségi kapcsolati együttműködés minőségének, kohéziójának elősegítése, erősítése
- Célunk a közösségi közlekedés arányának megőrzése az EU25 átlaga feletti szinten. Elő kívánjuk segíteni a személyközlekedési munkamegosztás optimalizálását. A közösségi közlekedés egyéni közlekedéssel szembeni versenyhelyzetének javítása, a modal-split jelenlegi arányának fenntartása illetve hosszabb távon lehetőség szerinti javítása
- A környezetbarát, fenntartható közlekedés előtérbe helyezése, a kötöttpályás közlekedési mód elősegítése a környezetbarát ráhordó rendszerek fejlesztésével.

E célok elérését oly módon szolgálja a projekt, hogy annak megvalósulásával az egyéni közlekedés futásteljesítménye csökken, a közlekedés okozta környezeti terhelés, valamint a baleseti kockázat csökken, ami élhetőbbé teszi a teljes kistérséget. Az autósforgalom csak a kötöttpályás közlekedés

közbeiktatásával csökkenthető és szabályozható fenntartható mértékűre, az utazási lánc minden elemének összehangolt fejlesztésével, illetve egymásra építésével.

A projekt az Észak-Magyarországi Régió 2007-2013 közötti időszakára szóló, „A Kreatív Régió” címet viselő stratégiai tervében szereplő célhierarchián belül az „Élhető régió megvalósítása” elnevezésű általános célhoz, illetve ezen belül a „Közösségi közlekedés fejlesztése, környezetkímélő közlekedési rendszer erősítése” specifikus célhoz illeszkedik, áll összhangban.

A projekt egyértelműen illeszkedik a Salgótarján Megyei Jogú Város 2007-ben elfogadott Integrált Városfejlesztési Stratégiájában rögzített hosszú távú céljaihoz, amely a közlekedési ágazatban – egyebek mellett – nevesítetten jeleníti meg a közcélú közlekedés fejlesztését, az intermodális csomópontfejlesztést, az elővárosi gyorsvasútprogramot, a munkahelyi fejlesztésre szánt területek feltárását.

Ugyancsak biztosított az összhang városunk 2008 nyarán elfogadott antiszegregációs tervével is, amely a krízis területek részletes elemzését tartalmazza, illetve a lehetséges intézkedéseket rögzíti.

„A városnak egyre fokozottabban kell támaszkodnia a közcélú közlekedésre, az integrációs stratégia megvalósítása érdekében.”