



Legalább 15-20 évre készül, még tervezési fázisban van, de már a gyakorlatban megkezdődött a közlekedés-optimalizálás.

„A fenntartható városi mobilitási terv olyan stratégiai terv, amely az érintettek bevonásával a jelen és a jövő valós mobilitási igényeinek kielégítésére törekszik, annak érdekében, hogy javuljon az életminőség a városban és környékén egyaránt.

A fenntartható városi mobilitási terv célja, hogy fenntartható városi közlekedési rendszer jöjjön létre" – olvasható a polgármesteri hivatal honlapján.

Az EU-s pályázatok időszaka van és ahhoz, hogy különböző mobilitási fejlesztésekhez pályázni lehessen alapfeltétel, hogy Székelyudvarhelynek legyen egy mobilitási terve – tájékoztatót Bálint Attila városházi sajtószóvivő.

A mobilitási terv egy több tényezős közlekedési fejlesztés, amely az autós, biciklis, gyalogos forgalmat, illetve a tömegközlekedési alternatívákat vizsgálja, összehangolja azokat.

Az autósforgalom visszaszorítása

A mobilitási terv egyik irányelve **az autós forgalom csökkentése**, illetve a központi zónából történő fokozatos kiszorítása. Székelyudvarhelyen szinte folyamatosan túlterheltek a főbb útvonalak az indokolatlanul megnövekedett gépkocsiforgalom miatt. Ez minden bizonnyal nem

fog a legnépszerűbb intézkedések közé tartozni, ezért is készülnek hosszú távú tervek, hiszen nem egyik napról a másikra zárnák le a központot.

A fokozatosan bevezetett szabályozásoknak nem utolsósorban népnevelő feladatuk is van, amely a civilizáltabb közlekedési kultúra kialakulását is szorgalmazza. A központ tehermentesítése egyéb problémákat is megoldana, ugyanis a szűk útjaink csak kevés parkolót engednek meg, ami nem tudja kiszolgálni az ott áthaladó autós forgalmat, így a zsúfolt utakon a baleset veszélye is nagyobb. Ha a központból kiterelik az autókat, parkolóhelyre sem lesz szükség. Szélesebb és biztonságosabb tér marad a gyalogos, kerékpáros, illetve tömegközlekedés számára.

Kell az alternatíva

Központok, bankok, iskolák, üzletek sokasága vonzza naponta az embereket a központba, ezért azok megközelítését biztosítani kell. Jelenleg elég ritkán és követhetetlen időpontokban közlekednek a buszok a városban, ezért elengedhetetlen a tömegközlekedés fejlesztése. Az elmúlt évek tapasztalatai szerint a városi tömegközlekedést biztosító tömegszállítási cégeknek nem jövedelmező a gyakoribb, a várost jobban átszövő buszjáratok működtetése.

Az udvarhelyi tömegközlekedéssel mélyebben **Sinka Arnold** önkormányzati képviselő foglalkozott, akinek elmondása szerint még néhány járatot kellene indítani, illetve úgy kialakítani, hogy **legkevesebb 15 percenként járjanak**, így egy elfogadható városi autóbuszos tömegközlekedést lehetne elérni. Igaz, ez még a saját mérései szerint is jelentős többletköltséget jelentene, mint amennyi bevétele lenne a működtető cégnek.

Jó időben segít a bicikli

A mobilitási terv fontos eleme a bicikliút hálózatának kiépítése. Az EU-s országokban, illetve még nyugatabbra, egyre nagyobb teret hódít a kerékpáros közlekedés. Ezek a törekvések városunkat sem kerülték el az elmúlt években, igaz, sikerességük mélyen alulmaradt a tervezettekhez képest.

Biciklis infrastruktúra terén már valóban megkezdődött egy „tudatosabb” fejlesztés, ugyanis az elmúlt évben [civil kezdeményezésre is történtek előrelépések](#), illetve nemrég négy

önkormányzati képviselő is

[előál](#)

[It egy javaslatcsomaggal.](#)

amelyet nyílt vitára bocsájtottak. Ennek megvitatása még jelenleg is folyamatban van.

Fontos a szakmaiság, de nem elég

A város mobilitási tervének elkészítését közbeszerzésen a bukaresti FIP Consulting Kft. nyerte meg, akik már dolgoznak a terv elkészítésén. Bálint Attila tájékoztatása szerint **március-április ra kellene elkészülnie a várost átfogó teljes tervnek.**

A bukaresti cég biztosítja a szakmai oldalát a tervnek, de helyismeret hiánya miatt folyamatosan konzultálnak a polgármesteri hivatallal, illetve a kerékpárosok érdekeit képviselő civil szervezetek megbízottjával.

Az adatgyűjtés már tavaly év végén elkezdődött, amelyben polgármesteri hivatal is részt vett. A város 18 pontján tartottak forgalomszámlálást, gyalogosokkal és kerékpárosokkal töltettek ki kérdőívet, illetve online kérdőívezést is folytattak. A tervek szerint az önkormányzati képviselők kezdeményezte javaslatcsomag is beilleszkedik majd valamilyen formában a készülő mobilitási tervbe.

A modernizálás nem várhat

A **88 ezer lejből készülő mobilitási terv** elengedhetetlen, mondta Bálint Attila, de a készülő tervvel összhangban a városi buszjáratokat is újragondolták, amelyek működtetésére hamarosan új pályázatot írnak ki. Már készül a tenderfüzet, új útvonalakkal, bővülő szolgáltatásokkal és iskolásoknak, illetve nyugdíjasoknak szóló kedvezményekkel.

Még nem tűztek ki konkrét határidőt, hogy mikorra szeretnének és mekkora autós forgalomcsökkenést elérni, de mindképp követik az EU-s elveket – mondta Bálint.