



SZOMBATHELY FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE

SZOMBATHELY

FENNTARTHATÓ VÁROSI MOBILITÁSI TERVE (SUMP)

Felülvizsgált változat

Megbízó:

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata



Készítette:

Mobilissimus Kft.



Együd Marcell | Gács Péter | Petrovác Rita | Dr. Surányi Ráchel | Dr. Szele András

2026. május

A projekt címe: TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014, „Bartók Béla krt. és híd felújítása”, mely az Európai Unió támogatásával, a magyar állam társfinanszírozásával valósul meg.

TARTALOM

Tartalom.....	5
1 Összefoglalás	7
2 A mobilitási terv megalapozása, helyzetértékelés	10
2.1 Stratégiai-szakpolitikai és szabályozási háttér.....	10
2.2 Mobilitást befolyásoló háttér, alapadatok	16
2.3 A város és vonzáskörzetének jelenlegi közlekedési helyzete	23
3 A problémák azonosítása, értékelése	62
4 Célrendszer	64
4.1 Jövőkép és átfogó célok	64
4.2 Stratégiai célok	65
5 Eszközrendszer	67
5.1 Célok és eszközök kapcsolódása	67
5.2 Eszközök kifejtése	70
5.3 Projektek definiálása és a beavatkozási program összeállítása.....	73
5.4 A felülvizsgálat során meghatározott új projektek részletes bemutatása.....	90
6 A Mobilitási Terv megvalósítása.....	96
6.1 Monitoringrendszer, indikátorok.....	96
6.2 Monitoring terv.....	96
6.3 A későbbi SUMP felülvizsgálat megalapozása.....	97
6.4 A SUMP megvalósításának cselekvési terve.....	97
6.5 Költség- és finanszírozási terv	98
6.6 Kockázatkezelési terv.....	98
7 Mellékletek	99
7.1 Rövidítésjegyzék	99
7.2 Fogalomtár.....	99
7.3 Felhasznált adatok köre	100
7.4 Partnerségi terv	101
7.5 Az online közlekedési kérdőív eredményei.....	108
7.6 Fókuszcsoportos beszélgetések összegzése	120
7.7 A projektlista elemei és főbb ismérvei.....	125
7.8 A projektértékelés módszere és részletes eredményei.....	132
7.9 Indikátorok.....	144

1 ÖSSZEFOGLALÁS

Szombathely közlekedése

A fenntartható városi mobilitási terv (Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP) egy közép- és hosszú távú városi közlekedésfejlesztési stratégia 30 éves kitekintéssel, egyben egy rövid távú, operatív intézkedési terv is. A tervezés módszertanát az Európai Unió dolgoztatta ki a legjobb európai gyakorlatok alapján. Ez a terv a város közlekedési koncepciója, egyben fontos forrás szerző dokumentum is.

Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-ben, a COVID időszak alatt készült el komoly felmérésekkel, forgalmi modellezéssel. Felülvizsgálatot a 2022 óta felmerült fejlesztések integrálásának igénye indokolja. A SUMP felülvizsgálat legfőbb eredménye az új intézkedési terv, amely a becsült költségeket, finanszírozási eszközöket, felelősségi köröket, kockázatokat és a projektek prioritásait is meghatározza.

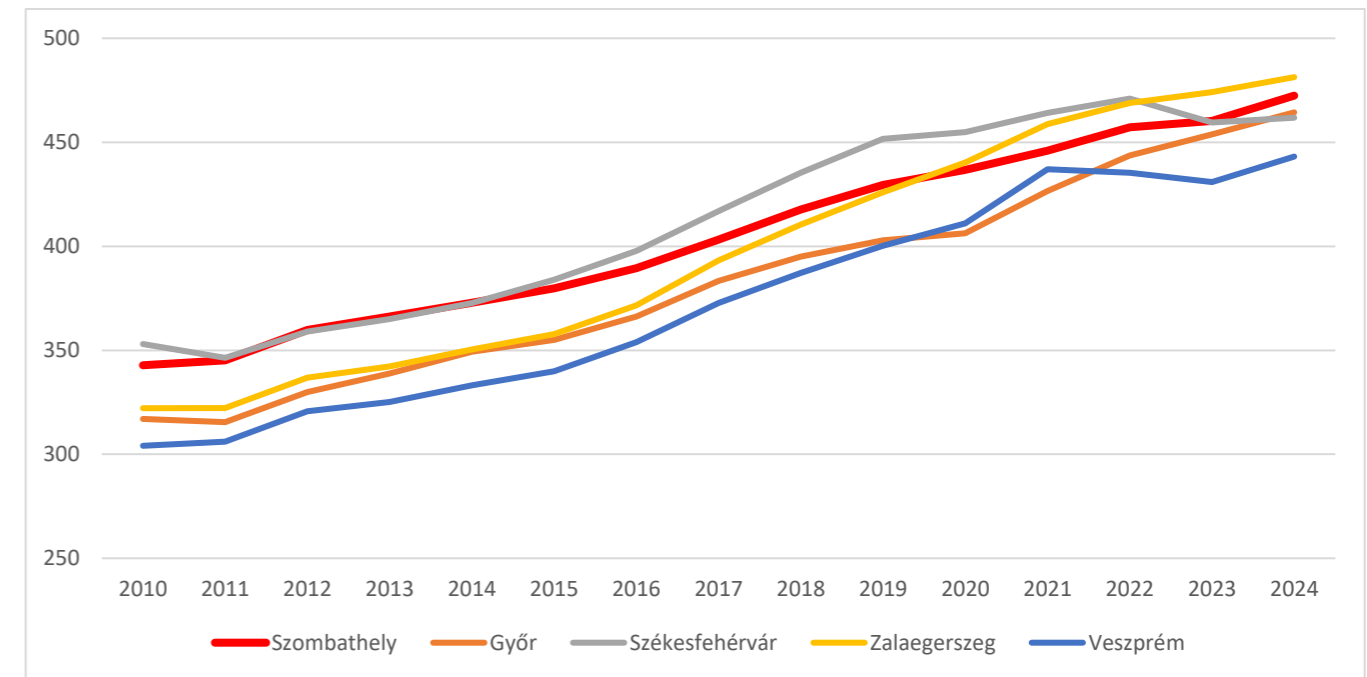
A mobilitási terv fontos és kötelező eleme a széles körű társadalmasság. Ennek keretében online kérdőívvezés történt, amire 732 válasz érkezett, nagyfoglalkoztatói fórumot és szakmai fórumot tartottunk, valamint fókuszcsoporthoz beszélgetések zajlottak mintegy 50 fő részvételével.

A város közlekedésének kihívásai nem választhatók le Szombathely gazdasági prosperitásáról. Magyar szinten a városban magasak a bérjévedelmek, a városban nyújtott szolgáltatások széleskörűek, és az osztrák ingázás lehetősége is újabb tényező. Ez a prosperitás fontos oka a közlekedési helyzet negatívumainak.

Szombathely legfőbb közlekedési kihívásai a legtöbb magyar városhoz hasonlóak:

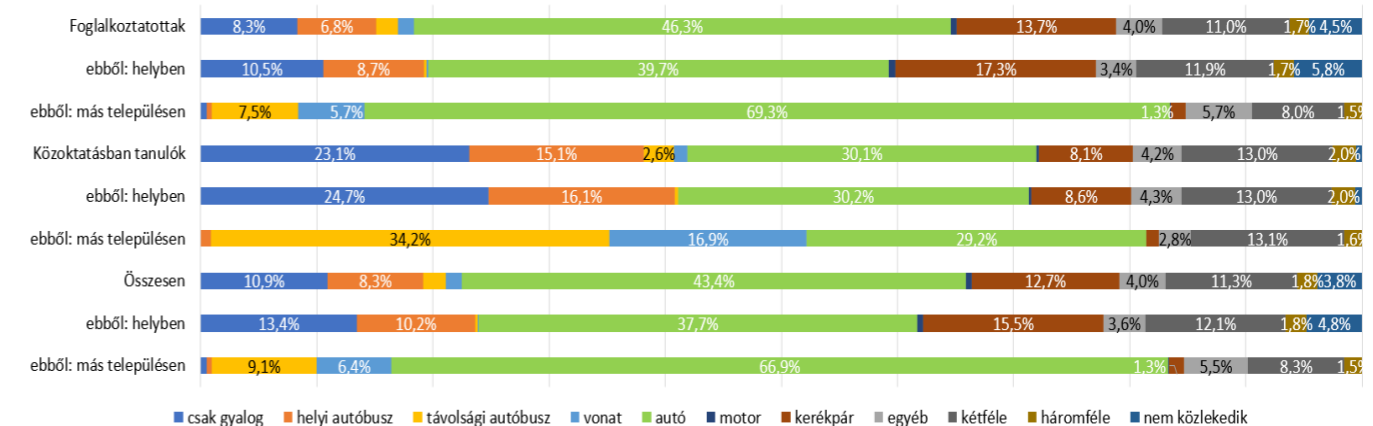
- Az autóra épülő mobilitási szokások és a növekvő motorizáció egyre több autót és egyre nagyobb forgalmat hozott és hoz magával.
- A város fő hálózatainak fejlesztései nem követték le a közlekedési igények változásait, az új igények pedig a mai várostest adottságain belül nem is elégíthetők ki.
- A kiépített közlekedési hálózatok nem teljesek és rossz állapotúak, elvi problémákkal terheltek.
- A városnak nincs kapacitív közúti gerinchálózata.
- A parkolási rendszer a Fő tér közvetlen környezetét leszámítva kedvező feltételekkel vehető igénybe, ezért általános a helyhiány.
- Az elővárosokba való kiköltözés és az autóval való visszajárás tovább növeli a város forgalmi terhelését.
- A Belváros környékének közlekedésbiztonsági szempontú átalakítása lelassította a forgalmat, de nem csökkentette.
- Nagyon fontos problémát jelent a lakosság magas elvárása az egyébként általa nem ismert közlekedési rendszerrel szemben, egyidejűleg ugyanezen lakosság erős autófüggése.
- Érdeemes kiemelni a szintbeli vasúti átjárókkal kapcsolatos forgalmi gondokat: feltehetően ez a város vasúttal kapcsolatos legfontosabb problémája a vasút elvágó hatása mellett.
- Érdeemes kihangsúlyozni az egyébként létező pozitívumokat is: a város saját kezébe vette a helyi autóbuszszolgáltatást, ami kimondottan jól működik, a városban sokan kerékpároznak és a vasút helyzete is elég jó.
- Szombathelyi sajátosság az Ausztriába való ingázás tömegessége és csak autóval való kiszolgálhatósága.

A fókuszcsoporthoz a fenti helyzetértékeléssel szinte mindenki egyetértett. Fontos igény volt ezen túl a közlekedési kultúra és a szemléletformálás kapcsán a város szerepének hangsúlyosabbá tétele. Kifejezett kérés volt, hogy a helyi média többet foglalkozzon a közlekedési kultúrával és a közlekedési ismeretterjesztéssel.



1. ábra: A motorizáció változása az országrész hasonló méretű, szerepű városaiban (forrás: KSH)

A mobilitási terv felülvizsgálata Szombathely mai közlekedési helyzetének értékelésén alapul. A város alapvetően autózik, a helyi autóhasználat 43%-os részaránnyal bír, ami általános érték a hasonló városok között. A kerékpározás közel 13%-os értéke hazai viszonylatban viszonylag magas érték (munkába, iskolába járás, 2022-es népszámlálási adatok). A közúti forgalom jelentőségét tovább növeli a szinte teljesen közútra szervezett áruforgalom.



2. ábra: A napi ingázás közlekedési módmegoszlása Szombathelyen (KSH Népszámlálás 2022)

A város környékének vizsgálatok Szombathely funkcionális várostérségét alkotó összesen 97 település közlekedési szokásjellemezőit vettük alapul. Az autós közlekedés aránya messze kimagaslik a többi közül, 61% a dolgozók és 28% a tanulók között. A közösségi közlekedési módok közül a helyközi Volán-járatok népszerűek (26% a tanulók és 9% a dolgozók körében). A vasút néhány százalékos aránnyal bír, dacára viszonylag magas minőségének.

Célok és eszközök

Jelen felülvizsgálat a 2022-ben készített SUMP jövőképét és átfogó társadalmi céljait tekinti irányadónak. Ennek megfelelően a felülvizsgált Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) jövőképe és célrendszere a Településfejlesztési Koncepcióban, az Integrált Településfejlesztési Stratégiában és a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiában megfogalmazott, alábbi hosszú távú jövőképpel összhangban került megfogalmazásra.

Szombathely hosszú távú jövőképe:

„A 2000 éves múltra visszatekintő Szombathely és térsége virágzó kulturális, gazdasági és ipari központ, Szent Márton szellemi örökségére épülő vonzó és befogadó város, amely Magyarország nyugati kapujában Európa dinamikus fejlődő Alpok körüli térségének szerves része.”

Szombathely jövőképe a térségi szerepére vonatkozóan:

„Szombathely funkcionális várostérségének foglalkoztatási és szolgáltatási központja, gazdasági, kulturális centrumként tágabb, Ausztriába is átnyúló vonzáskörzettel rendelkezik, és ezáltal egy határon átnyúló, nagyváros hiányos térség számára a központi nagyváros szerepét tölti be.”

A SUMP részletesen kidolgozott célrendszerének, az országos, térségi és települési stratégiai dokumentumokban lefektetett fő társadalmi, gazdaságpolitikai célkitűzésekből levezetett átfogó társadalmi céljait és azok indoklását a felülvizsgálat során szintén alapvetésnek tekintjük.

A felülvizsgálat helyzetértékelő fázisa eredményeként, az FVS megállapításaival is összhangban a város és térségének közlekedési helyzete alapján a következő közlekedésstratégiai célok kerültek kitűzésre:

- 1. Átfogó városi mobilitási képességek**
 - 2. Jelentősen javuló közlekedésbiztonság**
 - 3. Korszerű, magas színvonalon üzemeltetett közlekedési alpinfrastruktúra**
 - 4. Versenyképes fenntartható közlekedési módok**
- 1. Az Átfogó városi mobilitási képességek megerősítése** stratégiai cél a közlekedésszervezés intézményi, kommunikációs és digitális hátterének megerősítését jelenti a hatékonyabb, még több szaktudással megtámogatott intézményrendszer fejlesztése, a partnerségi alapú döntéshozatal (részvételi tervezés, edukáció), valamint az adatalapú tervezést támogató digitalizáció (például kamerás forgalomszámlálással, okos parkolási információkkal, és az infrastruktúra – jelzőtáblák, gyalogoshálózat – digitális nyilvántartásával) fejlesztése révén.
 - 2. A Jelentősen javuló közlekedésbiztonság** stratégiai cél a közlekedésben részt vevő legsebezhetőbb csoportok (gyalogosok, kerékpárosok) védelmének prioritizálását, az infrastruktúra kritikus pontjainak módszeresen felülvizsgálatát és korszerűsítését irányozza elő. Magában foglalja a „lágymű” (gyalogos és kerékpáros) közlekedők védelmét új gyalogátkelőhely-fejlesztési programokkal és forgalomcsillapított övezetek létesítésével, valamint a meglévő városi közúti infrastruktúra, különösen a csomópontok biztonsági és kapacitási szempontú átépítését és korszerűsítését.
 - 3. Korszerű, magas színvonalon üzemeltetett közlekedési alpinfrastruktúra:** Ez a célkitűzés a város meglévő úthálózatának műszaki állapotának javítását, komplex fejlesztését, karbantartását, a parkolási rendszer racionalizálását és a városi terek komplex, élhetőbbé tételét jelöli ki. Részét képezi a meglévő belterületi utak

felújítása, a hiányzó hálózati kapcsolatok (elkerülő, iparterületi utak, gyorsforgalmi szakaszok) megépítése, az egész várost érintő területek (pl. belváros, kórház, patakok környezete) komplex mobilitástervezése, továbbá a parkolási infrastruktúra (zónák, díjak, új beruházások) racionalizálása és a city logisztika fejlesztése.

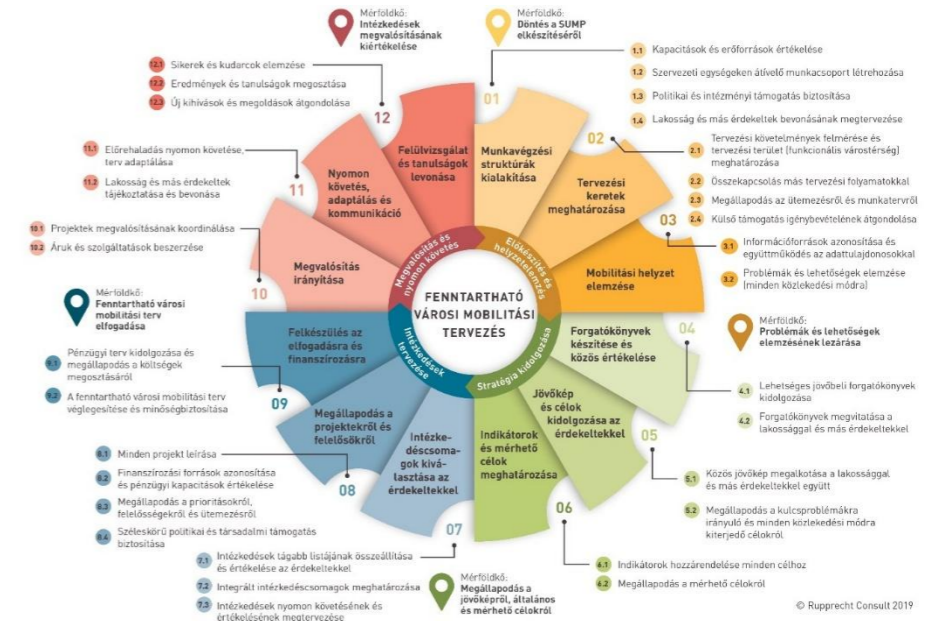
- 4. Versenyképes fenntartható közlekedési módok:** A negyedik cél a környezetbarát közlekedési módok vonzerejének növelését, a módváltás feltételeinek minőségi fejlesztését célozza, a városi „átjárhatóság” megerősítésével. Eszköztára kiterjed a kerékpáros hálózat bővítésére, a közösségi közlekedés járműparkjának (pl. e-buszok) és hálózatának (intermodális csomópontok, vasút-korszerűsítés, igényvezérelt közlekedés) fejlesztésére, a fenntarthatóságot támogató további intézkedésekre, mint a közbringarendszer, a zöldítés vagy az iskolai „bicibusz”, valamint a fizikai akadályok (pl. szintbeli vasúti átjárók) kiváltására a zökkenőmentes közlekedés érdekében.

A stratégiai célok elérését a hozzájuk rendelt 13 eszköz és 73 projekt biztosítja. A projektjavaslatokat a költségekre, hasznokra és megvalósíthatóságra kiterjedő többszempontú elemzéssel értékeltünk és prioritizáltunk, majd ez alapján megvalósítási ütemekbe soroltunk.

A mobilitástervezés módszere

A fenntartható városi mobilitástervezés folyamatát az útmutatók 4 szakaszra, 12 lépésre osztják, ezeken belül pedig összesen 32 pontosan definiált tevékenységet határoznak meg. A „SUMP-ciklus” az óralap vizuális metaforáját használva jeleníti meg a folyamatot. Ez természetesen egy összetett tervezési folyamat idealizált és egyszerűsített bemutatása. Maga a SUMP dokumentum lényegében az 1-3. szakaszok alatt készül el.

Szombathely SUMP-ja következetes beavatkozási logika mentén (helyzetfeltárás-probléma-cél-eszköz-projekt) készült el, mely mind a munka menetében, mind a dokumentum struktúrájában visszaköszön. Az előkészítés lépéseit Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata végezte el. A SUMP elkészítéséről szóló döntést, a belső munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően külső támogatás bevonásáról született döntés, melynek eredményeképpen a Mobilissimus tervezőként bekapcsolódott a munkába.



3. ábra: A SUMP-ciklus (Tervezési útmutató)

A tervezési munka a helyzetelemzéssel kezdődött. Ennek egyik első lépéseként áttekintésre került a 2022-es SUMP mellett a releváns EU-s, nemzeti, térségi és települési szabályozások és tervek.

¹ Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési útmutató. Pénzügyminisztérium / Trenecon Tanácsadó és Tervező Kft., 2021. augusztus

Ezek után sorra vettük a mobilitási folyamatokat befolyásoló tényezőket, majd a keresleti és forgalmi elemzés és a ma működő közlekedési rendszer kínálatának vizsgálata és értékelése következett, kitérve a horizontális szempontokra is. A helyzetértékelés keretében került továbbá sor a funkcionális vonzaskörzet lehatárolására is. Végül strukturált módon azonosításra kerültek a fő problémák és lehetőségek.

A terv távlatosságát és koherenciáját a jövőkép és a célrendszer biztosítja. Ez talán a legfontosabb munkarész, mivel ez határozza meg a település közlekedésének fejlődési ívét. Ez a fejezet is erőteljesen támaszkodott a koncepcióban az egyes közlekedési módokra kialakított részcélokra és rész-jövőképekre.

Az intézkedések tervezése az intézkedések tágabb listájának összeállításával kezdődött. Ennek forrásai a releváns stratégiák és előzménytervek (adott esetben felülvizsgálandó) javaslatok, a partnerségi folyamat során összegyűjtött javaslatok, valamint az azonosított problémákra választ adó tervezői javaslatok. Az eszközöket tovább bontottuk projektekre, kitérve a becsült költségekre, a belső és külső finanszírozási eszközökre, az előkészítettségre, a felelősségi körökre, a kockázatokra és az egymástól való kölcsönös függésekre.

Az előrehaladás nyomon követését szolgálják az indikátorok és a monitoringrendszer. A SUMP megvalósításának előkészítését szolgálja továbbá a cselekvési terv, melyhez a költség- és finanszírozási terv, valamint a kockázatkezelési terv kapcsolódik. A SUMP-ot várhatóan Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlése fogadja el.

Partnerség

„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.”²

A **partnerségi folyamat** biztosítása érdekében a széleskörű szakmai és társadalmi részvétel a tervezés helyzetértékelő és majdani javaslattevő fázisában nagy hangsúlyt kapott és kap. A terv elkészítése során a lakosság bevonására többek között egy online, problémafeltáró és javaslattevő kérdőíves megkérdezés, illetve több lakossági fókuszcsoport keretében került sor, utóbbi esetében a lehetséges fejlesztési irányok validálását célozva, ezzel is növelve a lakosság körében a terv majdani elfogadottságát. A tervezési folyamat végén kerül majd sor a felülvizsgált SUMP szélesebb körű társadalmisítási véleményezésre bocsájtására az Önkormányzat honlapján. A partnerségi folyamatban Szombathely vonzaskörzetének települései is részt vesznek, hiszen a város közlekedésében a környező településekről a járásközpontba ingázók közlekedési szokásai fontos szerepet játszanak. Az azonosított érdekeltek körét, a partnerségi folyamatot és az alkalmazott módszereket részletesen a 7.3 fejezetben található Partnerségi Terv mutatja be.

A helyzetértékelés készítése során kialakított partnerségi gyakorlat részeként a havi szintű megbízási egyeztetések mellett, megtörtént a város döntéshozóinak bevonása és tájékoztatása, továbbá több szakmai megbeszélésre (Blaguss Agora Hungary, illetve a Magyar Kerékpáros Klub Szombathelyi Területi Szevezete), illetve a szakmai és egyéb hatósági, stb. érintettek széleskörű bevonását biztosító Partnerségi Fórum és Nagyfoglalkoztatói fórum megtartására került sor.

A megvalósult partnerségi lépések összefoglalóját a 7.4.9 fejezet tartalmazza. A partnerségi folyamat eddigi eredményei a helyzetfeltárásba szervesen beépültek.

A **városlakók és a bejárók véleményének megismerése érdekében készített online kérdőíves felmérés** kitöltésére a Partimap honlapján, 2025. december 5. és 23. között volt lehetőség, mely során 732 érvényes kitöltés érkezett. A

kérdőív linkjét az önkormányzat továbbította online szombathelyi médiumoknak, megjelent a közösségi média felületeken, valamint a Mobilissimus Facebook oldalán fizetett hirdetésen keresztül, valamint a Blaguss Agora autóbuszain található belső reklámfelületeken, a szombathelyi felnőtt lakosságot célozva. A minta nem reprezentatív a szombathelyi lakosságra sem életkor, sem végzettség tekintetében, de valószínűsíthető, hogy főleg olyanok töltötték ki, akik a mindennapokban aktívan közlekednek, jobban érdeklődnek a városi közlekedés iránt, ezért érdemes számba venni az igényeiket, véleményüket. A kérdőív négy részből állt: az első blokkban néhány szocio-demográfiai tényezőre, a másodikban a helyi lakosság közlekedési szokásaira, a harmadikban a közlekedéssel kapcsolatos problémákra és javaslatokra (térkép segítségével), míg az utolsó blokkban a közlekedéssel kapcsolatos véleményekre kérdeztünk rá. A kérdőíves eredmények beépültek a helyzetértékelés vonatkozó fejezeteibe, a részletes eredmények a 7.5 fejezetben találhatóak.

A moderált **fókuszcsoportos beszélgetések** azt a cél szolgálták, hogy a résztvevők néhány a csoport által kiválasztott közlekedési témát jobban át tudjanak beszélni a problémák és javaslatok részletesebb megvitatásával. Az online kérdőív keretében végzett toborzás eredményeként jelentkezőket, nem, városrész, korcsoport, közlekedési mód és a résztvevők elérhetősége szerint osztottuk be 8-10 fős csoportokba. Végül 4 nő és 32 férfi vett részt (a jelentkezők között is nagy többségben voltak a férfiak). A legtöbben 30 és 69 év közöttiek voltak, az átlagéletkor 50 év volt. A résztvevők nem csak Szombathely valamelyik városrészéből, hanem a környező településekről is érkeztek. A csoporttagok az átlagosnál jobban érdeklődtek a város közlekedése iránt, többen a közlekedési szakmában tevékenykednek, illetve sokan aktívan kerékpároznak. Mindegyik csoportot aktív részvétel jellemezte, a helyzetértékelés megállapításaival alapvetően egyetértettek és értékes észrevételeikkel hozzájárultak a későbbi fejlesztési javaslatok megfogalmazásához. A mélyebben megvitatott témák jellemzően a kerékpározás, a közúti közlekedés, a parkolás és a város közlekedésének fejlődési irányai voltak. Mindegyik érintett témánál előkerült a közlekedésbiztonság és a közlekedéskultúra kérdésköre, mint általánosságban javítandó terület Szombathelyen és országosan is. A fókuszcsoportok eredményei beépültek a helyzetértékelés egyes fejezeteibe, a részletes összefoglalót a 7.6 fejezet tartalmazza.

² Tervezési útmutató

2 A MOBILITÁSI TERV MEGALAPOZÁSA, HELYZETÉRTÉKELÉS

2.1 STRATÉGIAI-SZAKPOLITIKAI ÉS SZABÁLYOZÁSI HÁTTÉR

Szombathely fenntartható városi mobilitási tervének elkészítésekor figyelembe kell venni mind az európai uniós, országos és vármegyei területfejlesztési és közlekedésszakmai célkitűzéseket, mind pedig a város saját célkitűzéseit.

2.1.1 UNIÓS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK

Az Európai Bizottság általános közlekedésfejlesztési alapvetései az elmúlt húsz évben egy irányba mutatnak. Ennek az időszaknak az eredménye, hogy a városi mobilitás fejlesztésének irányai körvonalazódtak, párbeszéd alakult ki az érintettek között, aminek eredményeként először iránymutatások és ajánlások jelentek meg a tagországok számára, mostanra pedig már a jogi erővel bíró dokumentumok születtek a tagállamok szakpolitikájának befolyásolására.

A 2007-ben megjelent **Zöld Könyv**³ és 2011-ben megjelent **Fehér Könyv**⁴ után, amelyekkel újtárra indult a párbeszéd az érintettek között fenntartható közlekedésről, 2018-ban megjelent Az Európa mozgásban, amely biztonságos, tiszta, összekapcsolt és automatizált közlekedést javasol, a közlekedéspolitikai fókusz az ipart támogató fejlesztésekre és a közlekedésbiztonságra került.

Az **Európai Zöld Megállapodás**⁵ (2019) átfogóbb dokumentum az éghajlatváltozás elleni uniós erőfeszítések támogatására, de vannak konkrét közlekedési megfontolásai, például szigorúbb, 90%-os ÜHG kibocsátás csökkenést ír elő 2050-ig, és prioritásként emeli ki a multimodális szállítást, a szárazföldi áruszállításban pedig a közúti áruforgalom vasúti és belvízi áruszállításra való részbeni áttételét tűzi ki célul.

A **Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása** (2020)⁶ az Európai Zöld Megállapodás célkitűzéseihez kapcsolódó részletesebb stratégia. A kiemelt területek több ponton is befolyásolják a városi mobilitási terveket, ezek közül hangsúlyosan: a városok közötti és városi mobilitás fenntarthatóbbá és egészségesebbé tétele; az áruszállítás környezetbarátabbá tétele; az igazságos és méltányos mobilitás mindenki számára; és a közlekedésbiztonság javítása.

„**Irány az 55%!**” (2021)⁷ Az Unió az 55-ös csomag részeként jogszabályokat is elfogadott például a személygépjárművek és kisteherautók CO₂-kibocsátásának szabályozására, beleértve az új személygépkocsik és kisteherautók esetében a 2035-re kitűzött 100%-os csökkentési célt. **Ennek megvalósulása bizonytalan, a céldátum évről évre későbbre tolódik.**

Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó **közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete**⁸ (2021) a Vision Zero (Zéró Elképzelés) elv alapján 2050-ig a közúti balesetekben elhunytak és a súlyos sérülést szenvedők számát nullához közelre akarják csökkenteni az EU útjain, amihez a városok közlekedésbiztonsági fejlesztése is kulcsfontosságúak.

³ Zöld Könyv – A városi mobilitás új kultúrája felé. Európai Közösségek Bizottsága 2007, COM (2007) 551 végleges <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=HU>

⁴ Fehér Könyv, Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé, 2011 <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:HU:PDF>

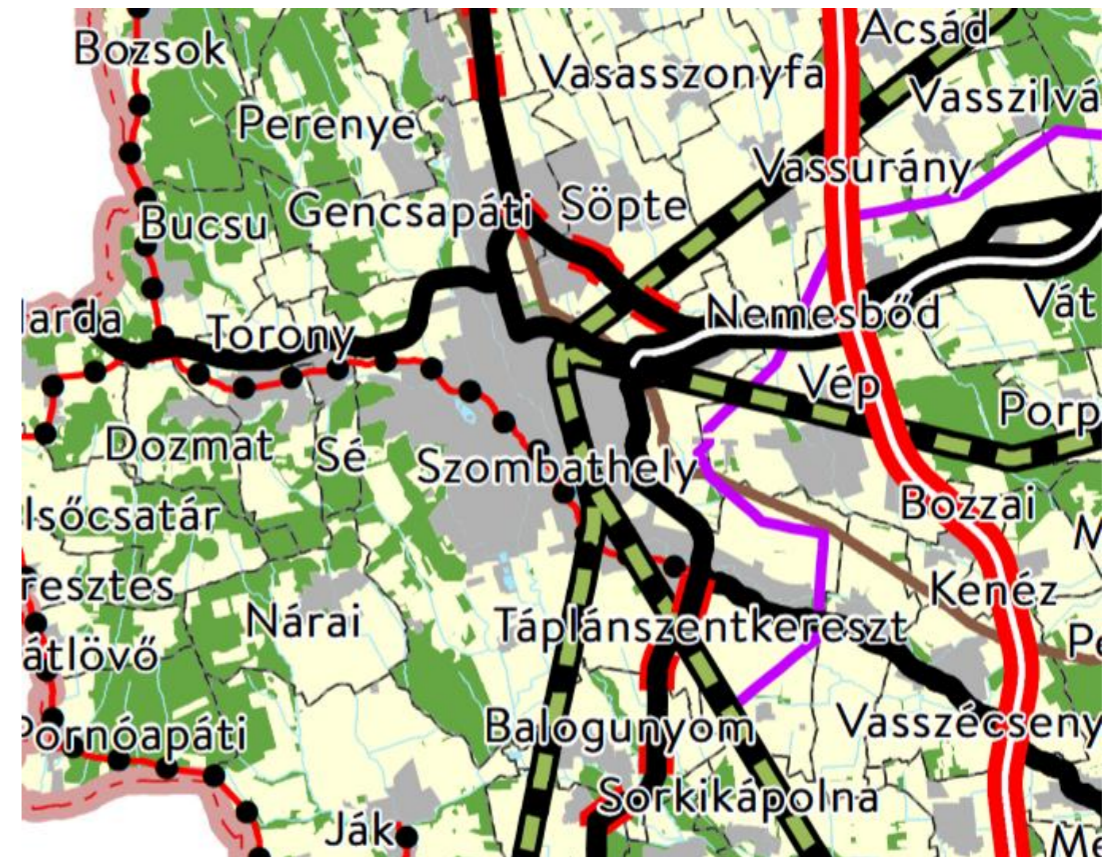
⁵ Európai Zöld Megállapodás, a Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2019 https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b828d165-1c22-11ea-8c1f-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF

⁶ Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időtálló pályára állítása, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai

Az uniós szakpolitikai dokumentumok hazai közlekedéspolitikára való hatása kettős: egyrészt az elvárások többsége természetes módon megjelent a hazai szakpolitikákban, másrészt viszont ezek többsége nem internalizálódott, nem integrálódott, megvalósításuk nem természetes igény. A hazai közlekedéspolitikai számos szempontból a 90-es évek elvárásait kívánja megvalósítani továbbra is.

2.1.2 ORSZÁGOS SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Szombathely mobilitását tervezve irányadóak a részben az uniós stratégiákat lekövető országos stratégiai dokumentumok. Ezek lehetnek a városi közlekedést közvetlenül befolyásoló átfogóbb stratégiai dokumentumok, közvetlenül közlekedés-szakpolitikai útmutatások, vagy területfejlesztési fókuszú tervek, amiknek része a közlekedési hálózat és infrastruktúra fejlesztése is.



4. ábra: Szombathely környéke az OTR szerkezeti tervében

Az **Országos Területrendezési Terv**ről (OTR) a 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkezik. Itt a Szombathely közlekedését befolyásoló tervezett beruházások az északi elkerülő fejlesztése, új főúti kapcsolatok Kőszeg és Körmend irányába,

Bizottság, 2020, https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0017.02/DOC_1&format=PDF

⁷ „Irány az 55 %!”: Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében, A Bizottság Közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának, Európai Bizottság, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550>

⁸ Az EU 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai kerete – Ajánlások a „zéró-elképzelés” felé történő következő lépésekre, Európai Parlament, 2021, https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_HU.pdf

valamint egy észak-déli irányú gyorsforgalmi út a várost keletről elkerülve. A szerkezeti terv Szombathely közigazgatási területén belül jelöl egy országos jelentőségű tervezett kerékpárutat is, mely északnyugat-délkelet irányban szelne át a várost, részben a Perint patak mentén.

Ezeket a fejlesztéseket erősíti meg stratégiai projektjavaslatként a 2014-ben jóváhagyott **Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia (NKS)**⁹ is a „Hiányzó közúti TEN-T átfogó hálózati elemek építése” eszközhöz kapcsolódóan, amelyet kiemelt és nagy társadalmi hasznosságúnak ítélt meg, azonban a megvalósíthatóságát a stratégia elkészültekor még korlátozottnak tekinti.

A **Nemzeti Energiastratégia 2030**¹⁰ célkitűzései: a mobilitási igények csökkentése, hatékonyabb közlekedési módok preferálása, a jelenlegi kapacitások jobb kihasználása, a kevésbé környezet terhelő megoldások versenyképesebbé tétele fiskális eszközökkel. Konkrétabb eszközök az elektromos hajtás, az agroüzemanyagok a közösségi közlekedésben és a vasútfejlesztés.

A **Nemzeti Fejlesztés 2030 - Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció (OFTK, 2013)**¹¹ hosszú távú jövőképet és időtálló fejlesztéspolitikai célokat fogalmaz meg, mint például a fenntartható és kompakt városrendszer kialakítása, intenzív együttműködés elősegítése a szereplők között, az utazási szükséglet mérséklése a funkciók optimális elhelyezésével. **Ezek a fejlesztési irányok lényegében nem valósultak meg, sőt, 2013 óta jelentősen rosszabb lett a helyzet.** Vas vármegyében a koncepció a kedvező geopolitikai helyzetre, a húzóágazatként megjelenő gépiparra, a jól képzett népességre és a megújuló energiaforrásokra alapozott gazdaságfejlesztést vetít előre, a nemzetközi közúti és vasúti kapcsolatok fejlesztésével, illetve a perifériák felzárkóztatásával. Kitér még a felsőoktatás és a K+F teljesítmény növelését, valamint a gyógyfürdőkre és természeti örökségekre egyaránt épülő turizmusfejlesztést.

Ezeket a célkitűzéseket és projekteket erősítette meg a 2018-as második **Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia**¹² is, középtávú célként kiemelve a vízi és a vasúti szállítás súlyának növelését és a pénzügyi ösztönzők bevezetését. **Ezek a fejlesztési irányok nem lettek sikeresek.**

A **Jedlik Ányos terv 2.0**¹³ az ország elektromobilitási stratégiáját, a korábbi terv felülvizsgálataként aktualizálta 2019-ben. A korábbi ambiciózus célok az elektromos autók térnyeréséről mérséklődnek és a terjedés gátját jelentő töltőinfrastruktúra hálózat fejlesztése, valamint az elektromobilitás közösségi perspektívái (autómegosztás és e-busz hálózat fejlesztés) került előtérbe. **A terv céljai mentén konkrét fejlesztések történtek.**

A fentiekhez kapcsolódóan a 2020-as **Klíma- és Természetvédelmi Akcióterv** két közlekedést érintő akciót fogalmaz meg: az elektromos autók szélesebb körű térnyerését és a Zöld Busz Programot a közúti közösségi közlekedés kibocsátáscsökkentésére. **Ezekben érdemi előrelépések történtek.**

Szombathely városa a **Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030**¹⁴ 2.0 szerint a főleg az egészségturizmus területén emelkedik ki. A megyében található Bük-Sárvár turisztikai térségben rendkívül magas a külföldi turisták aránya, ennek közlekedési hatása azonban Szombathely és vonzáskörzete szempontjából alacsony. A stratégia Szombathelyre vonatkozóan az egészségturisztikai ajánlatok bővítését, illetve a kommunikációs és marketing tevékenységek erősítését fogalmazza meg célként.

⁹ Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia. Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ, 2014, <https://2015-2019.kormany.hu/download/3/a8/10000/Nemzeti%20K%3B6zleked%3%A9si%20Infrastrukt%3BAra-fejleszt%3%A9si%20Strat%3A9gia.pdf>

¹⁰ Nemzeti Energiastratégia 2030, 2011 https://njt.hu/document/5d/5df020114130000077_1.PDF

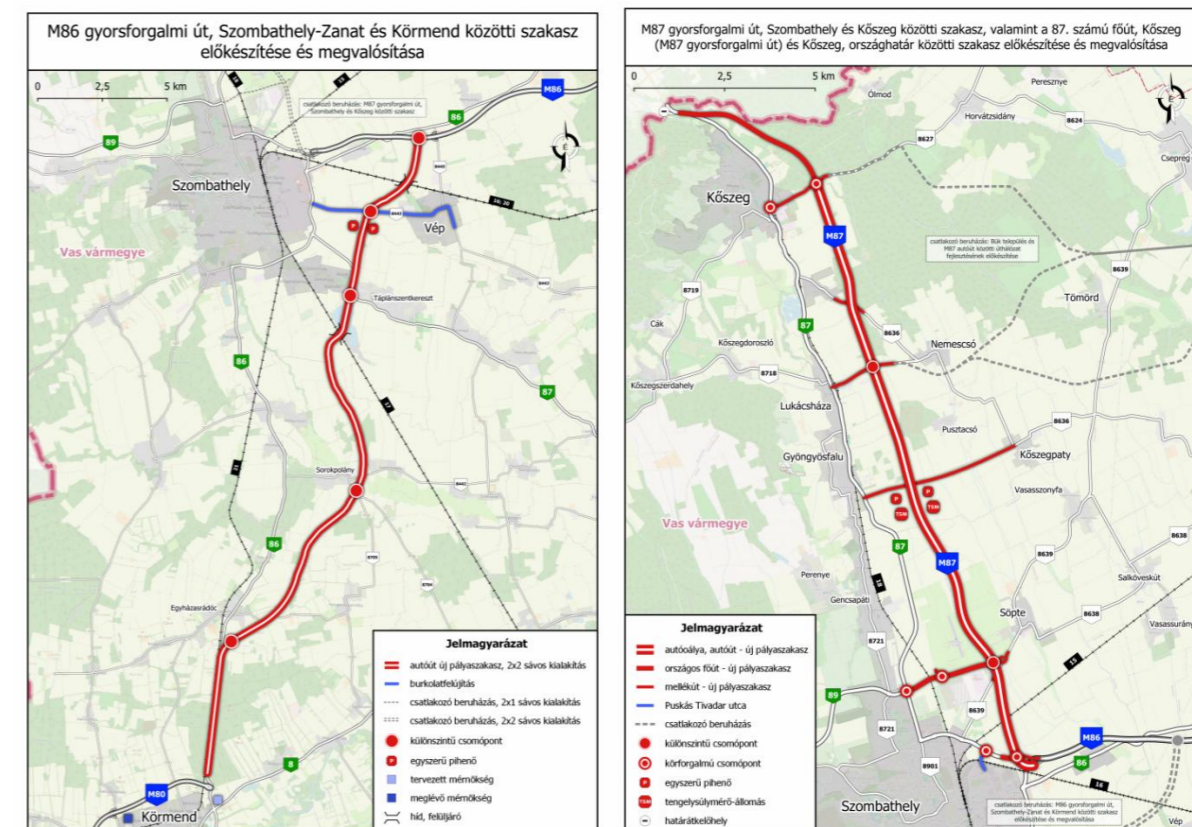
¹¹ Az Országgyűlés 1/2014. (I. 3.) OGY határozata által elfogadva

¹² A 2018-2030 közötti időszakra vonatkozó, 2050-ig tartó időszakra is kitekintést nyújtó második Nemzeti Éghajlatváltozási Stratégia, 2018 https://vizeink.hu/wp-content/uploads/2022/10/VGT3/hatteranyagok/1_6_hatteranyag_NES_Ogy_által_elfogadott.pdf

A **közúti közlekedésbiztonsági akcióprogram 2023-2025**¹⁵ 3 évre vonatkozóan nevezi meg a terület prioritásait, ami a közúti balesetek halálos áldozatainak és súlyos sérültjeinek számának csökkentése mellett a közlekedők biztonságtudatosságának növelését, az egészségesebb közlekedési környezet kialakítását és a szakpolitikák, programok és kutatások számára a megfelelő finanszírozást tűzte ki célul. **A legtöbb felújított vagy újonnan kialakított közlekedési felület Szombathelyen is a közlekedésbiztonsági szempontok figyelembevételével készül.**

Az Országos Területrendezési Terv óta némileg változtak a térséget érintő tervezett gyorsforgalmi utak nyomvonalai, a korábban külön nyomvonalon megvalósítandó észak-déli gyorsforgalmi útkapcsolat és a várost elkerülő útszakaszok fejlesztése összevonásra került. Az **Építési és Közlekedési Minisztérium Projektlistáján**¹⁶ két Szombathelyet érintő közúti fejlesztés található:

- M86 autópályát Körmen (M80) - Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz
- 87.-89. számú főút Szombathely elkerülő szakasz, valamint M87 gyorsforgalmi út Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87. számú főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg, országhatár közötti szakasz megvalósítása



5. ábra: A tervezett M86-os és M87-es gyorsforgalmi utak tervezett nyomvonala (forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium)

Mindkét projekt jelenleg az előkészítés fázisában van, már a kiviteli tervek is elkészültek. Az M86-os autópályát és a tervezett új keleti elkerülő kapcsán fontos megjegyezni, hogy 86-os főút keleti elkerülő szakasza a lokális forgalom

¹³ Hazai elektromobilitási stratégia – Jedlik Ányos Terv 2.0, 2019

https://www.jovomobilitasa.hu/upload/editor/Strategiak/Hazai_elektromobilitasi_strategia.pdf

¹⁴ Nemzeti Turizmusfejlesztési Stratégia 2030, Magyar Turisztikai Ügynökség, 2021, május

https://mtu.gov.hu/dokumentumok/NTS2030_Turizmus2.0-Strategia.pdf?v=0.159

¹⁵ Közúti Közlekedésbiztonsági Akcióprogram, Technológiai és Ipar Minisztérium és Belügyminisztérium (2023-2025),

<https://cdn.kormany.hu/uploads/sheets//b/b0/b07/b07194806d15e5558f1701d622dda9c.pdf>

¹⁶ Építési és Közlekedési Minisztérium – Projektek, <https://beruhazas.gov.hu/projektek>

szempontjából továbbra is rendkívül fontos marad, az autót megépítésétől függetlenül szükség van a jelenlegi elavult állapotok megszüntetésére, a szintbeni vasúti átjárók és nem kapacitív körforgalmak kiváltására.

Az országos tervekről is elmondható, hogy ambíciózus céljaik nem mindig valósultak meg. Itt is meg kell erősítenünk azt az állítást, hogy a fenntarthatóság gondolata még nem szivárgott le a hétköznapi szintjére.

2.1.3 VÁRMEGYEI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója¹⁷ és Programja¹⁸ egy hosszú távú stratégiai keretdokumentum, melyben a vármegye egészének fejlesztésére irányuló általános célkitűzések jelennek meg, a 2028-ig terjedő időszakra vonatkozóan, átfogó, stratégiai és horizontális célokat nevesítve. A koncepció Élhető települések és javuló környezeti állapot elnevezésű átfogó céljának egyik eleme a mobilitás feltételeinek fejlesztése a megyében, illetve a közlekedésfejlesztés több területi szintjén is megjelenik a koncepciónak. A koncepció stratégiai céljai között szerepel Szombathely vonzáskörzetének dinamizálása és a város élhetőségének javítása, amely több közlekedésfejlesztést is megnevez, ezeket azonban főként stratégiai szinten teszi:

- M86-os és M87-es autótutak várost elkerülő szakaszának kivitelezése
- Smart City megoldások
- Intermodális csomópont kialakítása a vasútállomáson
- A város bevezető útjainak és belterületi úthálózatának fejlesztése

Stratégiai célként szerepel még a nemzetközi közlekedési hálózatokba történő integráltság elmélyítése, mely az alábbi nagytérségi közlekedési kapcsolatok fejlesztésére tesz javaslatot:

- M86 gyorsforgalmi út, Szombathely-Zanat és Körmend (kelet) közötti szakasz
- M87 gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz
- M76 autótut Zalaegerszeg (észak) és Körmend (kelet) közötti szakasz
- 87-89. számú főutak, Szombathely északkeleti elkerülő szakasz
- 74. számú főút, Vasvár elkerülő szakasz
- M9 gyorsforgalmi út Vasvár és Zalaegerszeg közötti szakasz
- 10. és 20. számú vasútvonalak Győr-Pápa-Celldömök-Boba szakaszainak rekonstrukciója
- A 25. számú vasútvonal, Zalalövő-Zalaegerszeg-Boba szakasz rekonstrukciója
- A 18. számú vasútvonal, Szombathely-Kőszeg szakasz fejlesztése

Vas Vármegye Integrált Területi Programja¹⁹ (ITP 2021–2027) egy specifikusabb, EU-forrásokhoz kapcsolódó tervezési dokumentum, amely a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) keretében elérhető források felhasználását szabályozza a vármegye egészére vonatkozó fejlesztésekhez. A dokumentum „célja, hogy Vas Vármegye Önkormányzata a Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz (TOP Plusz) keretében rendelkezésre álló forrásokat optimális és költséghatékony, a területfejlesztési programdokumentumokban

¹⁷ Vas Megye Területfejlesztési Konceptiója, a Vas Megyei Közgyűlés Elnökének 26/2021. (V. 28.) sz. határozatával jóváhagyott, 2.0 változat - https://www.vasmege.hu/wp-content/uploads/2021/06/TF_Konceptio_Vas_kozgyules_jovahagyott.pdf

¹⁸ Vas Megye Területfejlesztési Programja, a Vas Megyei Közgyűlés 8/2021. (VI.25) sz. határozatával jóváhagyott, 2.0 változat https://www.vasmege.hu/wp-content/uploads/2021/06/VAS-MEGYE-TERULETFEJLESZTESI-PROGRAMJA-2.0_kozgyules_jovahagyott.pdf

¹⁹ Vas Megye Integrált Területi Programja 2021-2027, 5.0 változat - https://www.vasmege.hu/wp-content/uploads/2024/12/VAS-VARMEGYE-ITP_20241206.pdf

(területfejlesztési koncepció és területfejlesztési program) feltárt problémákhoz, illetve az azokra reflektáló célrendszerhez illeszkedő forrásfelhasználási módokon használhassa fel.”

Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve²⁰ 2021-ben készült el, célja, hogy a városokon, illetve azok környékén létesült kerékpárforgalmi létesítmények összekapcsolódjanak, egységes hálózatba szerveződjenek. A terv kiemeli, hogy a hivatásforgalmi célú kerékpárhasználat némileg csökkent a városokban 2015 és 2020 között, miközben a motorizáció mindenhol nőtt. A turisztikai célú kerékpározás ezzel szemben folyamatosan növekszik. Szombathely esetében a terv a Bük-Sárvár Turisztikai Régióhoz való kapcsolódás (Szombathely-Söpte, Szombathely-Kőszeg) mellett a hivatásforgalom erősítését nevezi meg célul, emellett nemzetközi kapcsolatok létesítésére is javaslatot tesz (Szombathely-Bucsu).

A vármegye Területrendezési Terve²¹ kijelöli a stratégiák által megnevezett közlekedési fejlesztések nyomvonalát.

A vármegyei tervek alapvetően közúti fókuszúak és az országos terveket érvényesítik, illetve egészítik ki a megyére. Egyes fejlesztési javaslatok azóta megkérdőjeleződtek (például az IMCs), mások megvalósítására nincs politikai szándék (például M76 gyorsforgalmi út, vasútvonalak felújítása).

2.1.4 VÁROSI SZAKPOLITIKAI DOKUMENTUMOK ÉS TERVEK

A 2014-ben elkészített Településfejlesztési Konceptió²² és Integrált Településfejlesztési Stratégia (ITS)²³ meghatározza a település hosszú- és közép távú céljait, stratégiai irányait. Míg a Konceptió a város jövőképét, általános fejlesztési irányait fogalmazza meg, az ITS-ben operatív jellegű adódóan, már projekt szintű gondolkodás folyik.

A települési szint elengedhetetlen az éghajlat-változási felkészülésben, mind a megelőzésben, mind az alkalmazkodásban. A 2015-ben elfogadott, majd 2024-ben felülvizsgált Klímavédelmi és Energetikai Stratégia²⁴ elsősorban a város energiagazdálkodását tárta fel, összegezte a fő fogyasztási adatokat, kiértékelve az azokban rejlő megtakarítási lehetőségeket. A város általános célja 2030-ra az ÜHG gázok kibocsátásának csökkentése.

Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája (FVS)²⁵ 2022-ben készült el. A dokumentum hosszabb távon jelöli ki a város fejlődési irányait és azonosítja a célok elérését szolgáló beavatkozásokat. A SUMP szempontjából releváns irányok a stratégiai célok között szerepelnek; a 3. stratégiai cél a fenntartható közlekedés, az alábbi részcélokkal:

- Közlekedési, közösségi célú infrastruktúra fejlesztése és megújítása
- A helyi közösségi közlekedési infrastruktúra környezetbarát megoldásokkal történő fejlesztése
- Multimodális közlekedési megoldások és parkolási rendszerek fejlesztése

A Fenntartható közlekedés stratégiai cél az FVS öt tervezési dimenziójából négyhez, így a zöldülő város, digitális város, megtartó város, kiszolgáló város dimenziókhoz is szorosan kapcsolódik.

²⁰ Vas Megye Kerékpárforgalmi Főhálózati Terve - <https://www.vasmege.hu/wp-content/uploads/2021/08/Vas-Megye-Kereparforgalmi-Fohalozati-Terve.pdf>

²¹ Vas Megye Településrendezési Terve - https://www.vasmege.hu/wp-content/uploads/2021/02/4_2021_%C3%96R_Ter%C3%BCletrendez%C3%A9si-terv.pdf

²² Településfejlesztési Konceptió

²³ Szombathely MJV Integrált Településfejlesztési Stratégia

²⁴ Szombathely MJV Klímavédelmi és Energetikai Stratégia - <https://szombathely.hu/downloads/21892/>

²⁵ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

„A fenntartható közlekedéssel kapcsolatos 3. stratégiai cél szintén számos települést érint az agglomerációban, közvetlen módon. A közlekedési infrastruktúra fejlesztése az északi elkerülő út és a Kőszeg-Szombathely gyorsforgalmi út révén az ingázási feltételeket befolyásolja drasztikusan. Így a várostól Északra és Nyugatra elterülő települések mellett a teljes agglomeráció érzékelt fogja a fejlesztések jótékony hatását. Csökken a zaj- és forgalomterhelés Lukácsháza, Gyöngyösfalu irányában, miközben akár a keleti és déli irányból Ausztria felé tartók elérési ideje lecsökken.” **Fontos azonban megjegyezni, hogy az M87-es autópályát létrehozta felgyorsíthatja az agglomerálódást, valamint még inkább az autózás felé terelheti az ingázókat, így a projekt során nagy hangsúlyt kell fektetni a módváltás lehetőségének megteremtésére.**

Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve²⁶ 2022-ben készült el. Megállapításait, céljait összevetve a mai állapotokkal elmondható, hogy nem sokat veszített aktualitásából. Az azóta eltelt néhány évben a 2022-ben már ismert folyamatok (iparvárosi lét, gazdasági adottságok, kiköltözések, torlódások növekedése, osztrák és hazai ingázás hatásai) és állapotok (nem teljes hálózatok, rossz minőségű burkolatok) kis mértékben és főleg lokális szinten változtak. A városban 2022 óta az alábbi fejlesztések történtek:

- a város több csomópontja átalakításra került közlekedésbiztonsági okok miatt pl. Jépince utcai körforgalom, Kórház körforgalom,
- kerékpárutak épültek 5,1 km hosszban (Vépi kerékpárút 2022, Zanati kerékpárút 2023, Balogunyomi kerékpárút 2023),
- Jáki utat és a Körmendi utat összekötő Szent Quirinus utca megépítése (2023).

A 2022-os SUMP jól érzékelte a problémákat és többnyire jól vázolta fel a szükséges beavatkozásokat, amelyekből azonban sajnos sok minden nem valósult meg. A terv megalapozó elemei jól kidolgozottak, jelen felülvizsgálat alapjául is szolgálnak. A tervhez forgalmi modell is készült, amelynek csak kevés eredménye jelenik meg, maga a forgalmi modell pedig nem hozzáférhető, nem felhasználható a felülvizsgálat elvégzése során.

A magas minőség mellett ugyanakkor néhány, főleg a közúti közlekedéssel kapcsolatos megállapítása a dokumentumnak szakmai oldalról vitatható:

- „Szombathely közlekedési elérhetőség szempontjából „vákuumban” van, csupán egy észak-déli irányú közlekedési folyosó megy rajta keresztül, de a nyugat-keleti irányú nagy forgalmú közlekedés elkerüli. ... Szombathely elérhetőségét nehezíti, hogy Magyarország két megyeszékhelye közül Szombathely az egyik, amelynek megyéjén nem halad át autópálya.” **Állításunk szerint Szombathely gyorsforgalmi bekötése megfelel a pozíciójának, és ha a város nem is fekszik nemzetközi főfolyosón, de vákuumban biztosan nincsen. A város és környéke egy autópálya-kapcsolat építésével nem fejlődne jelentősen, az új autópálya forgalma lényegesen elmaradna az autópálya-építéshez szükséges forgalomtól.**
- „A Zanati út kelet felől a belvárosban a Szent Márton utcában folytatódik, ezzel megteremtve a városközpont főútját 2x2 sávban.” **Az állítás elfedi, hogy a Szent Márton utca a Thököly Imre úton egy ponton a 2x2 sávról 2x1 sávra vált, majd egy kisvárosi körforgalomban folytatódik, azaz közúti szempontból elveszíti a kapacitását és ez a mindennapokban is látható.**
- „Thököly u. -Szent Márton u. -Zanati út tengely, illetve a Honvéd u. -Petőfi S. u. -Rohonci út tengely nagy forgalmú városi főútként működnek.” **E nagy forgalmú tengelyek egy része történelmileg 2x1 sávós, ráadásul közlekedésbiztonsági szempontból előnyös, de forgalmi szempontból kimondottan hátrányos körforgalmak épültek. A nevezett tengelyek alapvető fontosságúak Szombathely szempontjából és forgalmasak is, de nem működnek jól.**
- „Sokszor felmerülő hiányosság a nyugati elkerülő, Olad és Perint valós úthálózati kapcsolata így kizárólag a városon keresztül haladva valósul meg.” **A nyugati elkerülő tervezett nyomvonala ugyan hiányzó gyűrűirányú kapcsolatot pótol, azonban környezetileg érzékeny területen halad. Kérdés**

emellett, hogy pontosan mekkora forgalom prognosztizálható, Olad és Perint egyáltalán igényel-e ilyen kapcsolatot.

- „A parkolási lehetőségeket tovább szűkíti, hogy az osztrák ingaforgalom egy része autóval érkezik, melyek külső P+R parkolók híján szintén a városi közterületi parkolóhelyeket foglalják el (a jelenség jellemző pl. Oladon az áruházak parkolóiban, a városba vezető főutak, pl. Dolgozók útja, Zanati út mentén).” **Ez a jelenség 2025-ben is tapasztalható, erre az igényre azonban a P+R parkolók nem alkalmasak.**
- „A térség távolsági áruforgalmában a Győr és Rédics között (ill. a szlovéniai Mariboron át egészen a koperi kikötőig) húzódó észak-kelet – dél-nyugat irányú tengely dominál, melynek forgalma a 86 sz. főút várost elkerülő szakaszán bonyolódik...” **A 86-os főút 2x1 sávós kiépítettsége elegendő lenne ezen forgalom kezelésére, Szombathelyen a főút kapacitását elsősorban nem sávbővítéssel, hanem a szűk keresztmetszetek - a szintbeli vasúti átjárók és a balesetveszélyesen kialakított körforgalmak – kiváltásával lehet növelni, illetve a Petőfitelep 86-os főútról való kiszolgálását biztonságosabban kellene megoldani.**

Az előző mobilitási tervet jelen anyag folyamatosan idézi, hivatkozta és jelzi a döntéseit.

A város **Kerékpárforgalmi Hálózati Terve (KHT)²⁷** 2025-ben került felülvizsgálatra. A jelenlegi kerékpáros hálózat 63 km hosszú, ami magába foglalja a kerékpáros és kerékpáros-barát létesítményeket is. A Szombathely környékére jellemző agglomerálódó folyamatok miatt egyrészt a multimodális közlekedés, másrészt a környező településeket bekötő utak kerékpáros infrastruktúrája és annak fejlesztése is nagy hangsúlyt kap.

Fő fejlesztési javaslatok a következők:

- Az OTRT nyomvonal szakasz fejlesztése a Rumi út, Rumi Külső út mentén, a déli városrészben,
- kerékpárút és sétány létrehozása a Paragvári utcától a Szombathely-Pinkafő vasútvonal töltésén,
- Szombathely és Söpte között kerékpárút létesítése,
- Bartók Béla és Horváth Boldizsár körutak kerékpáros infrastruktúrájának felújítása,
- Kerékpáros útvonal kiépítése a Horváth Boldizsár körút és a Söptei út között,
- Zanati úti kerékpáros infrastruktúra fejlesztése a vasúti átjáró környékén,
- nyitott kerékpársávok kialakítása a Ferenczy István utcában és az Alsóhegyi úton,
- Homoki úti kerékpárút bekötése a Bartók Béla úti kerékpárútba,
- valamint átfogóan a kerékpárutak burkolatának fejlesztése.

A kerékpártárolásnak jelenleg is vannak jó példái Szombathelyen, azonban számos forgalomvonzó létesítménynél volna szükséges korszerű kerékpártámaszok építése, illetve új helyszíneken tárolási lehetőségek biztosítása. Ez a B+R rendszerek átszálló pontjain is érvényes, ami miatt a multimodális közlekedés és a kerékpárparkolás szorosan összefügg, és többször visszatér a dokumentumban.

Fontos elemei a dokumentumnak a jelzésrendszer korszerűsítésére és a lakó-pihenő övezetek fejlesztésére fókuszáló fejezetek. A KHT nagy hangsúlyt fektet a kerékpáros kultúra fejlesztésére és az oktató, kísérő intézkedésekre is.

Kritikaként említhető, hogy bár jelzi, hogy a Fő tér gyalogos zónáját a kerékpárosok nem használhatják, de arra a helyzetre nem ad koncepcionális választ, hogy ha minden kerékpáros útvonal a Fő térre vezet és a Belvárost kerülő

²⁶ Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-2040 - <https://szombathely.hu/downloads/784/>

²⁷ Szombathely Kerékpárforgalmi Hálózati Terve

utak pedig nem kerékpározhatóak, akkor Szombathely központja éppen kerékpáros központként nem funkcionál. Az új elővárosi fejlesztések kapcsán megemlíthető lenne, hogy az új elemek városi továbbvezetései rossz minőségűek.

Szombathely Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterve (ZIFFA) 2025-ben készült el, a városi zöldfelületek fejlesztését szorosan összekapcsolja a fenntartható közlekedés feltételeinek javításával. A terv egyik legfontosabb eleme a **zöldutak (greenways) hálózatának fejlesztése**, amely a város fő vízfolyásai (Gyöngyös, Perint, Arany-patak) mentén hozna létre összefüggő, gyalogos és kerékpáros közlekedésre alkalmas folyosókat. Ezek a zöldfolyosók nemcsak rekreációs célt szolgálnak, hanem alternatív, motorizációtól mentes közlekedési útvonalakként is funkcionálnak, összekötve a belvárost a külterületekkel és a szomszédos településekkel. A dokumentum emellett kiemelt figyelmet célként fogalmazza meg a parkolók árnyékolását, illetve fásítási kötelezettség előírását, valamint az útmenti fasorok pótlását, amelyek természetes védvonalat képeznek a közlekedési zaj és légszennyezés ellen.

A fejlesztések illeszkednek a város Fenntartható Városi Mobilitási Tervéhez (SUMP), előtérbe helyezve a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra zöld környezetbe integrálását.

Szombathely környezetvédelmi és klímasemlegességi törekvéseit alátámasztja még a 2023-ban elfogadott **Beruházási Konceptió**²⁸, mely tételesen felsorolja a városban tervezett energiahatékonysági célú beruházásokat az FVS-re, a SECAP-ra és a SUMP-ra építve.

Szombathely MJV Közgyűlése 2024-ben fogadta el a **Szombathely Fenntartható Energia és Klíma Akciótervet (SECAP)**²⁹, melyben kimondták, hogy cél a város tudatos klíma és energiapolitikájának alakítása, környezetpolitikai és közlekedéspolitikai elemek gyakorlati megvalósításával. E cél elérése esetén Szombathely az ország egyik leghaladóbb szemléletű, klímabarát városa lehet 2030-ra. A dokumentum a korábbi, 2022-es akcióterv felülvizsgált, aktualizált változata. A dokumentum jellegét tekintve a fenntarthatóság szempontjából releváns, így a legfontosabb részleteket a 2.3.4.2 fejezetben közöljük.

A 2014-2020-as támogatási időszakban a város számára rendelkezésre álló TOP források felhasználását rögzítette az **Integrált Területi Program (ITP)**³⁰, melynek aktualizálása az új források alapján a **TOP Plusz Városfejlesztési Programtervben (TVP)**³¹ történt meg, a dokumentum legfrissebb változata 2024 végén készült el. A TOP Plusz Városfejlesztési Programterv összhangban van a 2022-es Fenntartható Városi Mobilitási Tervvel és az FVS cselekvési tervével.

A **Szombathely2030 – A válságálló tudásgazdaság megteremtéséért**³² a város gazdasági programja, mely 2026-ban készült el. A dokumentum rámutat, hogy az ipari szerkezetváltáshoz szükséges a közlekedési infrastruktúra fejlesztése is, ennek keretében konkrét beruházásokat nevez meg:

- M86-os és M87-es gyorsforgalmi utak, valamint az ezekhez kapcsolódó északi elkerülő megépítése
- A Puskás Tivadar utca és az északi elkerülő megépítése
- A Zanati úti körforgalom átépítése
- Az új iparterületekhez kapcsolódó iparvágány-hálózat megépítése

²⁸ Beruházási Konceptió - <https://szombathely.hu/downloads/9447/>

²⁹ Szombathely MJV Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (SECAP) - <https://szombathely.hu/downloads/21892/>

³⁰ Szombathely Megyei Jogú Város Integrált Területi Programja (ITP) - <https://kbr.szombathely.hu/kbrfile/59803.pdf>

³¹ Szombathely MJV TOP Plusz Városfejlesztési Programterv 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/20339/>

A program hangsúlyozza a közlekedés zöldátállításának kiemelt fontosságát, ez a kerékpározás és a közösségi közlekedés feltételeinek javításával érhető el. „Az egyéni közlekedés töretlen fejlődése csakis akkor állítható meg, ha a város alternatívát tud kínálni, amelynek főbb szempontjai:

- vonzó városi és elővárosi tömegközlekedés, taxik bevonása a közösségi közlekedési rendszerbe;
- rugalmas közlekedés bevezetése a peremidőszakokban és a peremkerületekben;
- összefüggő kerékpáros közlekedési rendszer megvalósítása a város egész területén;
- városi kötőtpályás közösségi közlekedési lehetőségek bevezetésének vizsgálata;
- átgondolt parkolási rendszer kialakítása okos megoldások alkalmazásával (telítettség-figyelő applikáció);
- kis költségű közúti infrastruktúra-fejlesztések: a meglévő úthálózat rendszeres, időszakos felülvizsgálata és karbantartása; baleseti gócok megszüntetése,
- csomópontok átépítése, korszerűsítése; gyalogos-átkelőhelyek biztonságának növelése; járdakapcsolatok felülvizsgálata, karbantartása;
- megosztó rendszerek: közbringa, teherbicikli-kölcsönző rendszer, car sharing, carpooling, teleautó ösztönzése;
- egyéb soft intézkedések: időszakos korlátozással kijelölt övezetek, mobilitási csomagok kidolgozása a Mobility as a Service (MaaS) koncepció alapján, utazássegítő applikációk, a közlekedésbiztonság javítását szolgáló egyéb eszközök, integrált bérletkonstrukciók, kampányok, kedvezményes akciók”.

A dokumentumban megjelenő főbb közlekedésfejlesztési irányokkal jelen SUMP is egyetért, azokat részletesebben kifejti.

A fejlesztések fizikai keretét a **Településrendezési Terv**³³ (Településszerkezeti terv és a Helyi építési szabályzat) adja meg, melynek időszakos módosításával követi a város az igényeket, illetve utat mutat a fejlesztések számára.

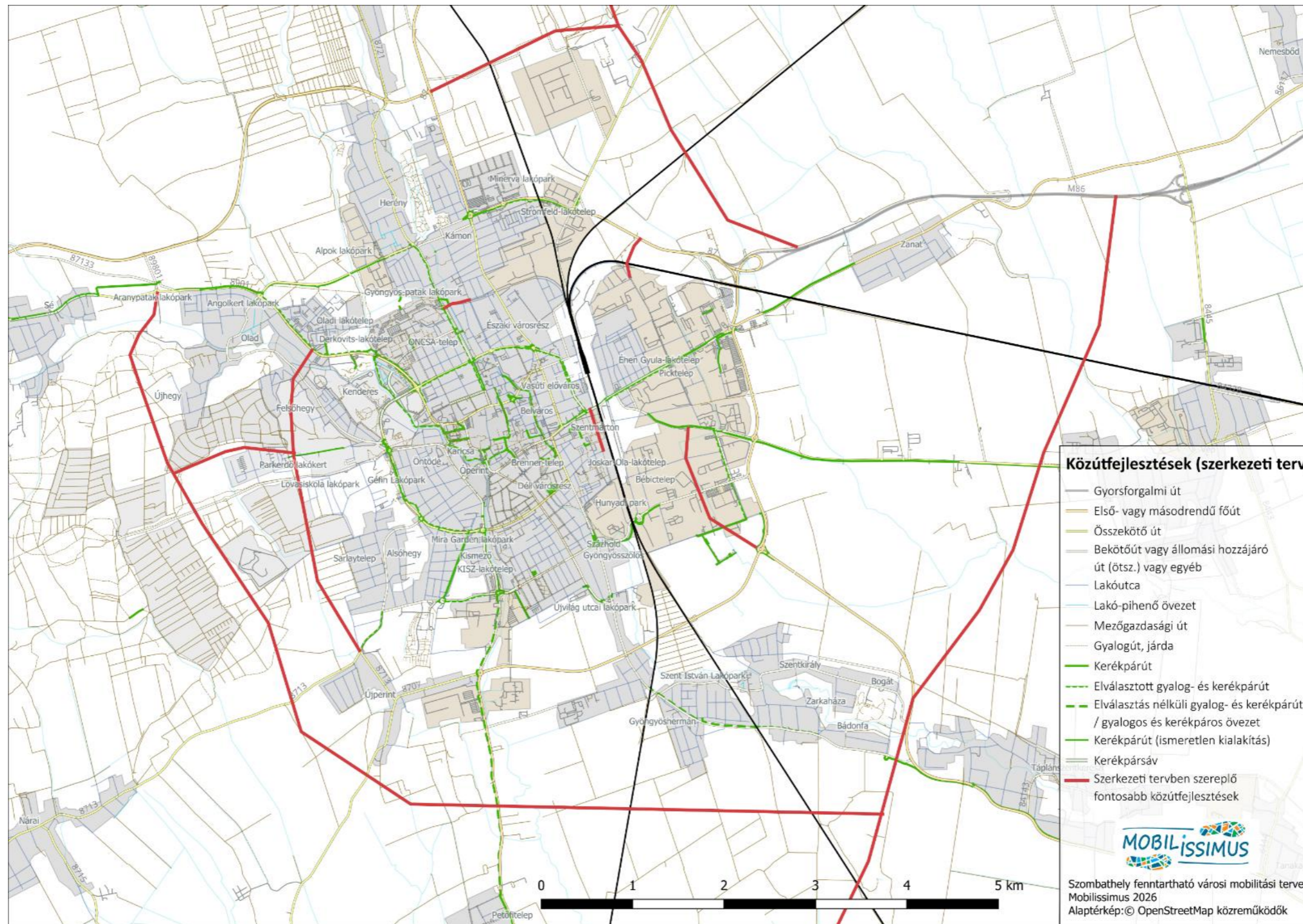
A **szerkezeti tervlapon**³⁴ a város szempontjából fontos és hasznos közlekedési beruházások kerültek feltüntetésre, megvalósulásuk azonban egyelőre bizonytalan:

- A szintbeli vasúti átkelők kiváltása az északi és a déli elkerülőn
- A Puskás Tivadar utca és az északi elkerülő összekötése
- Új északi körgyűrű a Rohonci út és a 11-es Huszár út összekötésével
- M86 és M87 autópályák, valamint a kapcsolódó közúthálózat megépítése
- Nyugati elkerülő, illetve kapcsolódó közúthálózat megépítése
- Új közúti kapcsolat a Joskar-Ola Lakótelep és a Zanati út között
- Kerékpárút-fejlesztések főként a külvárosi területeken

³² Szombathely2030 – A válságálló tudásgazdaság megteremtéséért - <https://szombathely.hu/downloads/34703/>

³³ Településszerkezeti Terv és Helyi Építési Szabályzat

³⁴ Szombathely szerkezeti terve - <https://szombathely.hu/downloads/10876/>



6. ábra: Szerkezeti tervben szereplő fontosabb közútfejlesztések (adatok forrása: Szombathely szerkezeti terve)

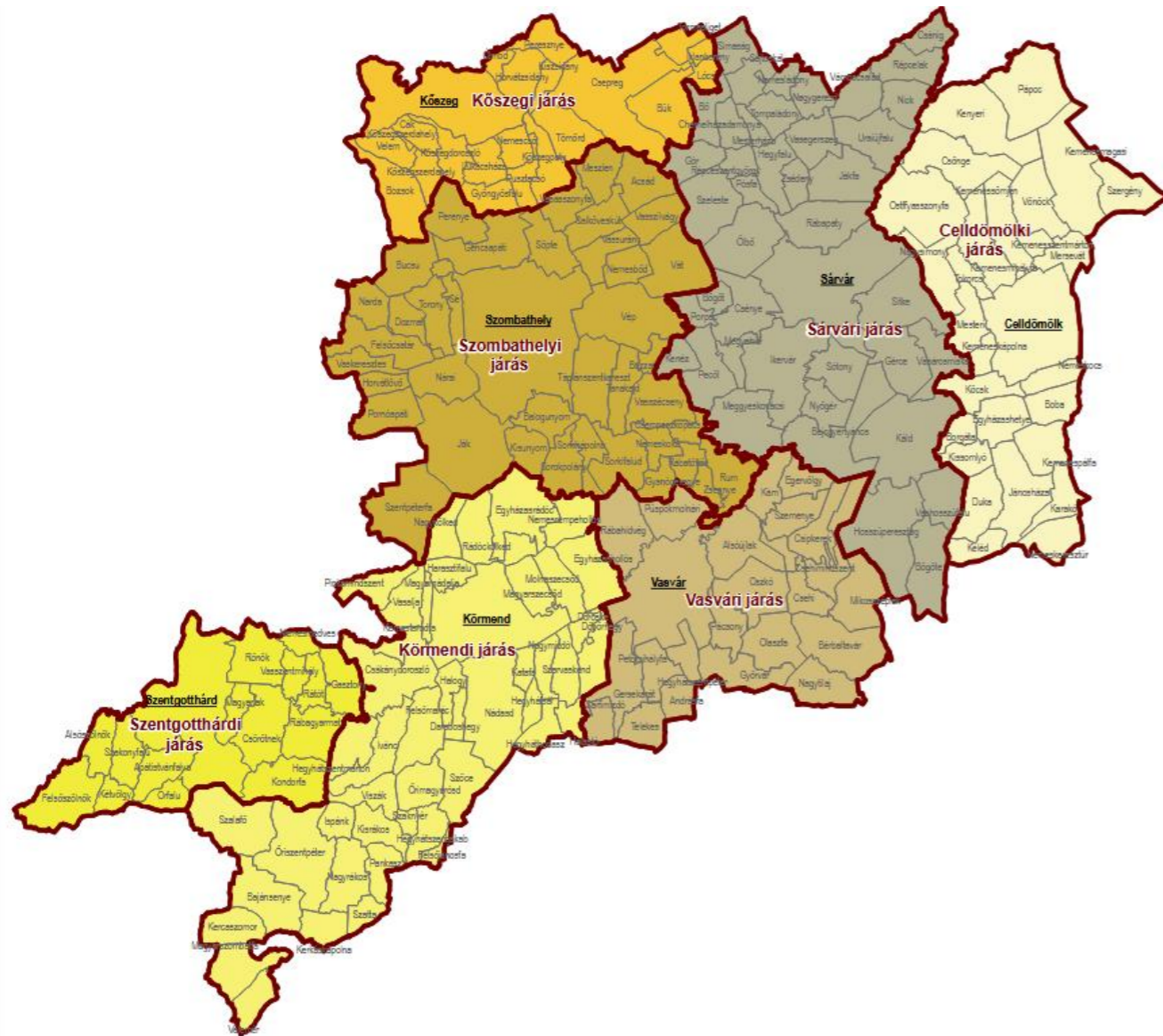
A számos elkészült szakpolitikai dokumentumból látható, hogy Szombathely elkötelezett a fenntartható városfejlesztés iránt. A városban nincs hiány jól kidolgozott tervekből és stratégiákból, azonban ezek megvalósítása lassan halad.

2.2 MOBILITÁST BEFOLYÁSOLÓ HÁTTÉR, ALAPADATOK

2.2.1 A VÁROS TÉRSÉGI SZEREPE

2.2.1.1 Közigazgatási szerepkör

Szombathely Megyei Jogú Város Vas vármegye székhelye, a Szombathelyi járás központja, valamint a körülötte kialakult agglomerálódó térség központi települése.³⁵ Szombathely vármegyei és járási szinten igen erős funkcionális koncentrációt tudhat magáénak a gazdaság, a kereskedelem, a közlekedés, a távközlés, az államigazgatás, az oktatás, az egészségügy, a szociális ellátás, a kultúra, a turizmus és a rekreáció területein. A város vármegyei szerepkörét tovább erősíti a számos intézmény, vállalat és szolgáltató központ jelenléte. **Ez jelentős közlekedési és belvárosi parkolási igényeket generál.**



7. ábra: Vas vármegye járásai (TÉR-PORT, 2020)

2.2.1.2 Gazdasági-kereskedelmi, munkaerőpiaci szerepkör

Szombathely, mint Vas vármegye legnagyobb városa és regionális központja, meghatározó szerepet tölt be a térségben, fontos befektetési célpontnak számít. Gazdasági pozícióját nagymértékben alapozza meg kedvező elhelyezkedése és megfelelő közlekedési elérhetősége. A város gyorsforgalmi útkapcsolattal (M86) rendelkezik Budapest felé és fontos vasúti csomópont. Emellett meghatározó még az osztrák határ közelsége, amely nagy hatást gyakorol a környék gazdaságára és munkaerőpiacára. Ez az elhelyezkedés jelentős közlekedési igényeket generál, különösen a munkába járás, a városi szolgáltatások elérése és az áruszállítás terén.

„... Szombathely gazdasági fejlődésének húzó ágazata a feldolgozóipar, a gazdasági ágazatok közül a legtöbb munkavállalót messze az ipar, azon belül is a feldolgozóipar foglalkoztatja. A gazdaságon belül különösen a feldolgozóipar - azon belül is mindenekelőtt a járműipar - jelenti azt az ágazatot, amelynek fejlődéséhez a közlekedéshálózati infrastruktúra fejlesztések újabb lendületet adhatnak, és amely így a jövőben is Szombathely és térsége gazdasági fejlődésének húzó ereje lehet.”³⁶ Szombathely iparváros, ebből következően jelentős teherforgalmi terhelésnek van kitéve.

A város és vonzaskörzetének turisztikai szerepköre elsősorban a Bük-Sárvár turisztikai térséghez kapcsolódó kiegészítő szolgáltatásokra koncentrál, melyek elsősorban a német és osztrák turistákat célozzák a belföldiek mellett. A város fő turisztikai attrakciója a belváros, ahol számos római kori emléket és egyházi nevezetességeket tekinthetnek meg az ide látogatók. A városban megrendezésre kerülő Savaria Történelmi Karnevál, számos országos/régiós jelentőségű sportesemények és kulturális rendezvények szezonálisan jelentős mennyiségű látogatót vonzanak. **A turisztika közlekedési vonatkozása Szombathely esetében marginális, csak szezonálisan érvényesül.**

Szombathely a vármegye fő foglalkoztatási centruma. Egy jól lehatárolható körben nagyon erős (50% feletti), illetve erős (20-30% feletti) a foglalkoztatottak körében a naponta Szombathelyre ingázók aránya, ez a kör adja Szombathely funkcionális várostérségét. A vonzaskörzet nyugat felől kompaktabb, melynek az osztrák határ közelsége az oka. **Szombathely és vonzaskörzete között jelentős ingázó forgalom zajlik, nagyrészt személygépkocsival.**

Ebben a nagyon erős vonzási körben jelentős számban ingáznak a foglalkoztatottak. Kőszegről, Vépről, Táplánszentkeresztről, Kőrmendről több, mint 800 fő, 8 településről több, mint 400 fő, további 32 településről több, mint 100 fő ingázik Szombathelyre. Szombathelyen a foglalkoztatottak száma 2022-ben összesen 40 236 fő volt, amelynek 78%-a helyben lakó és helyben dolgozó foglalkoztatott (31 261 fő), míg 22%-a (8 565 fő) bejáró (ingázó) foglalkoztatott volt.

„Szombathely, mint a járás székhelye funkciói révén a járás valamennyi településére gyakorol bizonyos mértékű vonzást, vármegyei jogú városként és vármegyeszékhelyként ugyanakkor ez a hatás a járás határain túli településekre is kiterjed, határmenti fekvéséből fakadóan pedig Ausztriába is átnyúlik. Közigazgatási és adminisztrációs vármegyei központ, itt található minden vármegyei szintű intézmény és szerveződés székhelye. Vas vármegye székhelyeként földrajzi elhelyezkedéséből és méretéből következően abszolút központi, a járáshatárokon jóval túlmutató szerepe van a vármegye gazdaságában, a foglalkoztatás, illetve az emelt szintű közszolgáltatások révén.”³⁷ **A központi, határon átnyúló szerepkör fokozott közlekedési terhelést eredményez, főként az egyéni gépjármű-közlekedés terén.**

³⁵ Területi Statisztika c. folyóirat 64. évfolyam 3. számában megjelent, Tóth Géza által írt, Agglomerációk, településegységek és vonzaskörzetek Magyarországon, 2024 c. tanulmány, <https://doi.org/10.15196/TS640304>

³⁶ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

³⁷ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

2.2.1.3 Oktatási és kulturális szerepkör

Szombathely az oktatás területén is kiemelt szerepet tölt be a térségben. A város **korszerű oktatási infrastruktúrával és színvonalas oktatással** rendelkezik a közoktatás minden szintjén, beleértve több kéttannyelvű általános iskolát, valamint széleskörű középiskolai és szakképzési kínálatot, főként a közgazdaságtan és az informatika terén. „Szombathelyen 18 óvoda működik változatos férőhely és csoportszámmal. Ezenkívül 17 általános iskola és 18 középiskola található meg a városban, melyek között vannak magán és egyházi fenntartású intézmények is.”³⁸

A számos általános- és középfokú oktatási intézmény képzési helyein összesen közel 13 000 fő tanult 2024-ben nappali oktatásban. **Az általános iskolai tanulók ötöde, míg a középiskolai tanulók harmada bejáró volt.** A tanulók bejárása nagyrészt közösségi közlekedéssel történik, de a személyautós közlekedés is megjelenik; a fiatalabbakat a szülők sokszor az iskoláig viszik, az idősebbek gyakran már saját személyautóval rendelkeznek. **Ez közúti torlódásokat, parkolási nehézségeket eredményez az oktatási intézmények környékén, és a helyi buszközlekedést is hátráltatja. A tapasztalatok szerint a reggeli és a délutáni csúcsforgalom torlódásaiban a gyermekeket szállító szülőknek kulcsszerepe van.**

1. táblázat: Szombathely oktatási szerepe a közoktatásban (nappali oktatás, 2024)³⁹

	Általános iskola	Gimnázium	Technikum, szakgimnázium
feladatellátási helyek száma (iskolatípusonként külön számolva)	21	11	14
osztályok száma	288	94	180
tanulók száma	6127	2812	4009
más településről bejáró tanulók száma	1268	776	1533
más településről bejáró tanulók aránya	20,7%	27,5%	38,2%

„A város egyeteme, az Eötvös Loránd Tudományegyetem Savaria Egyetemi Központ számos alap és mesterképzési szakot, továbbá felsőoktatási szakképzést nyújt. Az intézmény célja erős műszaki, közgazdasági, informatikai, pedagógiai, sport- és rekreációs tudást átadni a hallgatóknak. Az egyetemen duális képzés is működik. Az intézményben tanulók létszáma folyamatosan emelkedő tendenciát mutat, meghaladja az 1500 főt.” Jelenleg több, mint 2500 fő az intézményben tanulók létszáma. „Az ELTE SEK mellett jelen van még a városban a Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar Szombathelyi Képzési Központ is. Az oktatás a Jókai u. 14. szám alatti épületben történik. Az intézményben a tanulók létszáma közelíti a 400 főt. Az egyetemek mellett megtalálható a városban az ELTE Gothard Asztrofizikai Observatórium Multidiszciplináris Kutató Központ, melynek területei a tudomány- és technikatörténeti, illetve a csillagászati kutatások.

Összeségében megállapítható, hogy a város oktatási helyzete elsődlegesen alap és középfokon megfelelő, viszont a felsőoktatás terén még vannak fejlődési lehetőségek. Fejlődni annak ellenére is lehet, hogy Budapest és Győr elszívó hatása nagyon magas ezen a területen. Nagy lehetőség rejlik az egészségügyre és az egészségiparra specializálódó felsőfokú képzésekben.”⁴⁰

2.2.1.4 Egészségügyi-szociális szerepkör

„A szombathelyi székhelyű Markusovszky Egyetemi Oktatókórház, meghatározó szerepet tölt be a Nyugat-dunántúli régió betegellátásában és az ország egyik legjelentősebb vidéki kórházává vált, 1673 kórházi ágyával 34 fekvőbeteg osztályán. Az intézmény székhelye és a központi épülettömb Szombathelyen található, a kórházi integrációt követően

³⁸ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

³⁹ KSH Tájékoztatási Adatbázis - <https://statinfo.ksh.hu/Stainfo/>

⁴⁰ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

Szentgotthárdon, Celldömölkön és Körmenden is működik telephelye a kórháznak.”⁴¹ **A kórház kiemelt szerepéből fakadóan környezetében jelentős közlekedési és parkolási igények generálódnak.**

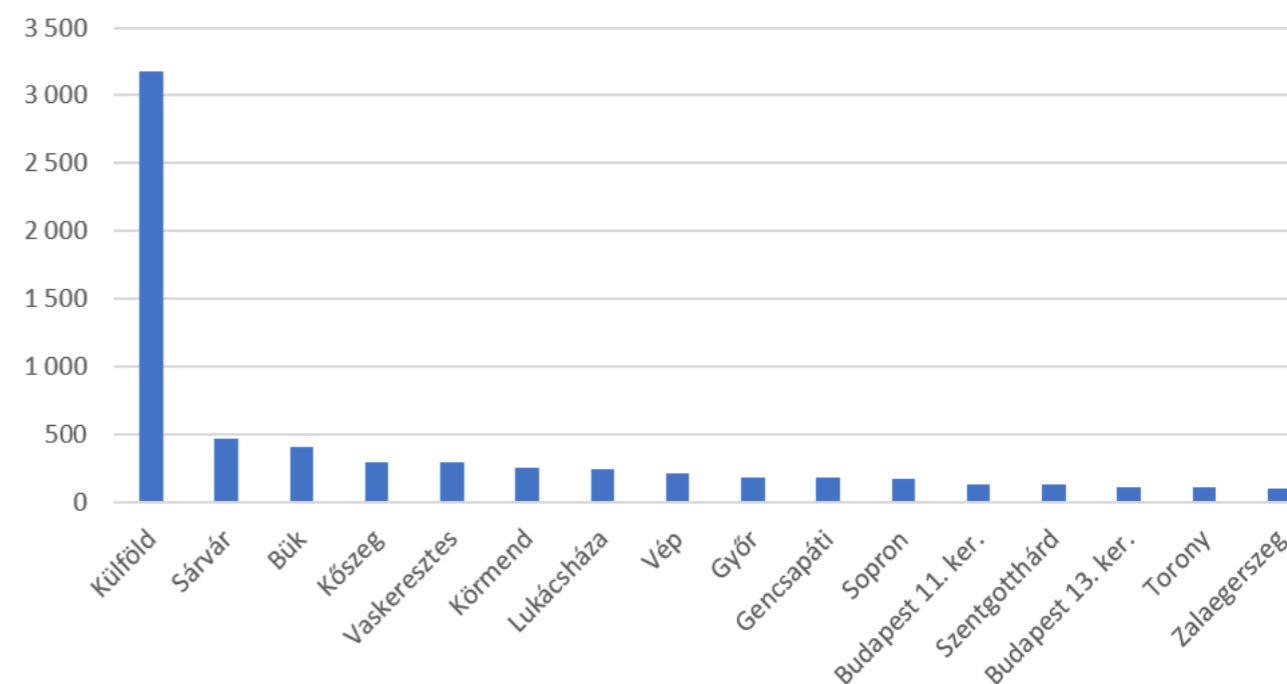
A Pálos Károly Szociális Szolgáltató Központ és Gyermekjóléti Szolgálat a város család- és gyermekjóléti központja, amely 2020-ban 128 gyermeket vont védelem alá, és 147 gyermeket részesített szünidei étkeztetésben.”⁴²

A városban 1 db egyesített bölcsődei intézmény működik, a telephelyek száma 2020-ban 7, összesen 552 férőhellyel, melynek 98%-át be is töltötték 2020-ban. 2023. év elején nyílt meg a TOP forrásból kialakított 8. bölcsődei intézmény a belvárosban 48 új férőhellyel.

Szombathely megkérdőjelezhetetlenül Vas vármegye közigazgatási, oktatási és gazdasági központja.

2.2.1.5 Szombathelyről történő eljárás

A Szombathelyen lakó foglalkoztatottak (40 236 fő) több, mint 75%-a a városban is dolgozik, és habár Szombathely foglalkoztatási centrum és kiterjedt vonzáskörzettel rendelkezik, azoknak a száma (7 986 fő) sem elhanyagolható, akik Szombathelyen laknak, de ettől eltérő települést adtak meg munkahelyük településeként. A máshol dolgozók közül legtöbben (3 175 fő) külföldet jelölték meg munkahelyükként, nagy részük valószínűleg napi szinten Ausztriába ingázik. Ez az összes foglalkoztatott 8%-át jelenti, mely jelentős szám. Az eljárók közt jelentős számban vannak még a Sárvárra, Bükre, Kőszegre eljárók, 468, 406, és 301 fővel. A környék nagyvárosaiba (Sopron, Győr, Zalaegerszeg) viszonylag kevesen ingáznak. **A Szombathelyről Ausztriába történő utazások – jó közösségi közlekedési kapcsolat híján – nagyrészt személygépkocsival történnek, ez kedvezőtlen hatásokat eredményez a város szempontjából.**



8. ábra: Szombathelyről eljárók száma az egyes településekre (Forrás: KSH)

⁴¹ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

⁴² Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

2.2.1.6 Szombathely funkcionális vonzaskörzete

Az OECD és az Európai Bizottság definíciója szerint egy város funkcionális vonzaskörzetét azok a települések alkotják, ahonnan a foglalkoztatottak több, mint 15%-a az adott városba ingázik.⁴³ Szombathely esetében (Szombathelyet is beleértve) 98 település alkotja a város funkcionális vonzaskörzetét a 2022-es magyarországi népszámlálás adatai alapján.

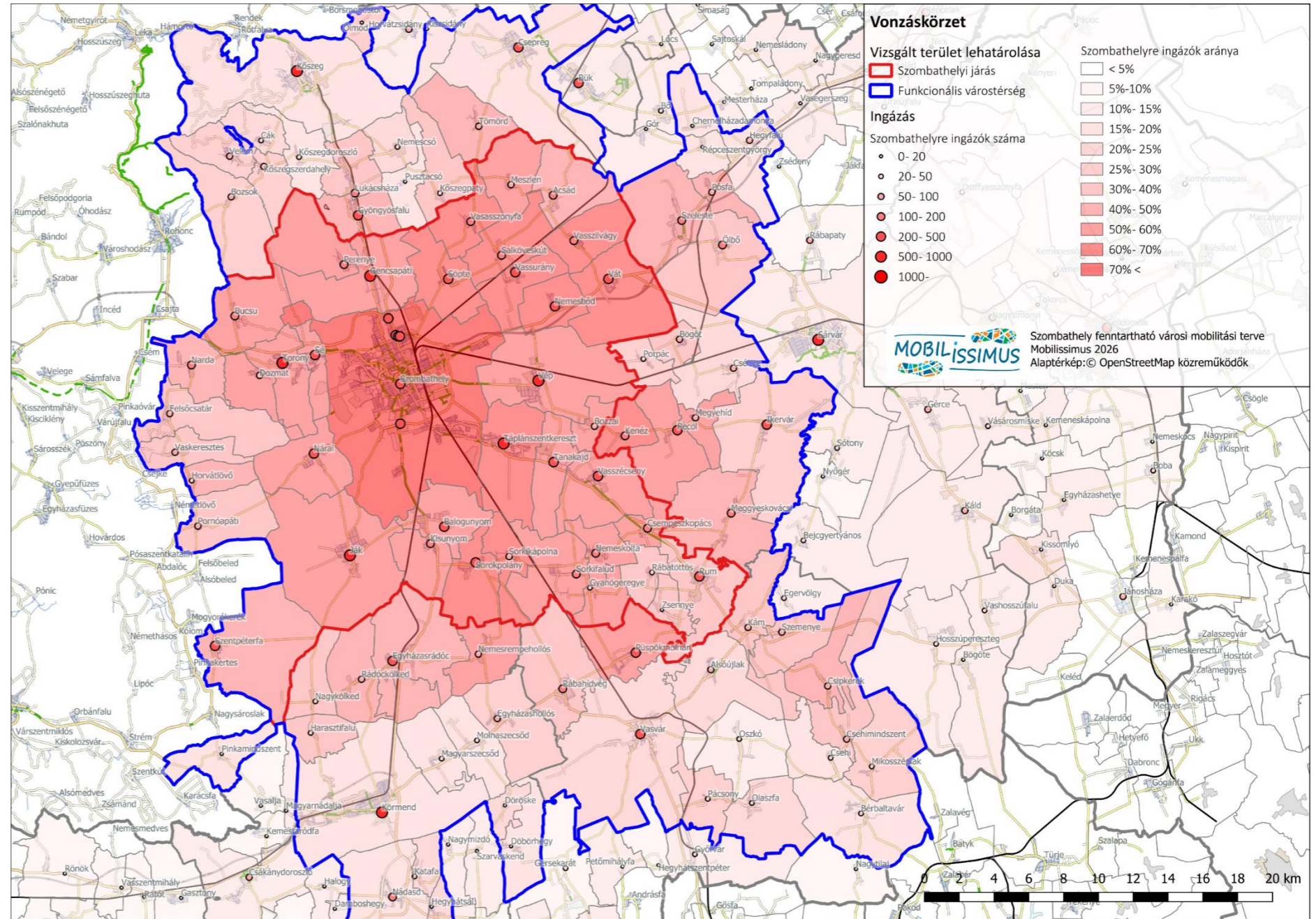
- **30+%**: Kenéz, Söpte, Vasasszonyfa, Sorokpolány, Sorkikápolna, Táplánszentkereszt, Salköveskút, Nemesbőd, Vassurány, Vasszilvágy, Vát, Sorkifalud, Balogunyom, Vasszécseny, Nárái, Kisunyom, Tanakajd, Bozzai, Pecöl, Dozmat, Meszlen, Nemeskölta, Bucsu, Sé, Püspökmolnári, Csemeszkopács, Torony, Gyanógeregye, Nemesrempehollós, Vép, Ják, Megyehíd, Perenye, Gencsapáti, Tömörd, Acsád, Egyházsrádóc, Rádóckölked, Meggyeskovácsi, Horvátlövő, Gyöngyösfalu, Pósfa, Szentpéterfa, Szeleste, Narda, Csipkerek, Vaskeresztes, Kám, Pornóapáti, Rum, Rábahídvég, Harasztifalu, Rábatöttös, Csehimindszent, Felsőcsatár, Bögöt, Kőszegpaty, Zsennye, Szemenye, Nagykölked, Ölbő, Lukácsháza.
- **15+%**: Mikosszéplak, Bozsok, Velem, Pácsony, Ikervár, Porpác, Egyházashollós, Kőszegszerdahely, Ólmod, Alsóújjak, Döröske, Hegyhátsál, Nemescsó, Vasvár, Csénye, Olaszfa, Cák, Katafa, Pinkamindszent, Chernelházadamonya, Kőszegdoroszló, Hegyfalu, Molnaszecsőd, Pusztacsó, Répceszentgyörgy, Kőszeg, Kissomlyó, Csepreg, Bérbaltavár, Csehi, Magyarszecsőd, Nagysimonyi, Kiszsidány, Nádasd, Döbörhegy, Körmend.

A vonzaskörzet településeit a földrajzi elhelyezkedés alapján kiegészítettük Oszkó és Pusztacsó településekkel, Nagysimonyi és Kissomlyó települések pedig kikerültek a vizsgálatból.

Szombathely vonzaskörzete részben átfedésben van más települések vonzaskörzetével:

- A Bük-Sárvár régió jelentős vonzással rendelkezik, főként a turisztikai területen dolgozók körében.
- Kőszeg vonzaskörzete egyes települések vonatkozásában (Lukácsháza, Gyöngyösfalu) átfedést eredményez Szombathely vonzaskörzetével.
- Győr vonzaskörzete meghatározó, főként a Vas vármegye keleti részén található települések tekintetében.
- Ausztriában Oberwart (Felsőőr) Szombathelytől 40 km-re található, a településen jelentős számban vannak magyar foglalkoztatottak, így vonzaskörzete határon átnyúló.

A 2022-es SUMP-ban a vonzaskörzet lehatárolása más módszertan szerint történt, akkor 59 települést foglalt magába a vonzaskörzet. A térségre jellemző agglomerálódó folyamatok miatt szükségesnek láttuk a vizsgált terület kiterjesztését az OECD szerinti vonzaskörzet-meghatározás alapján.



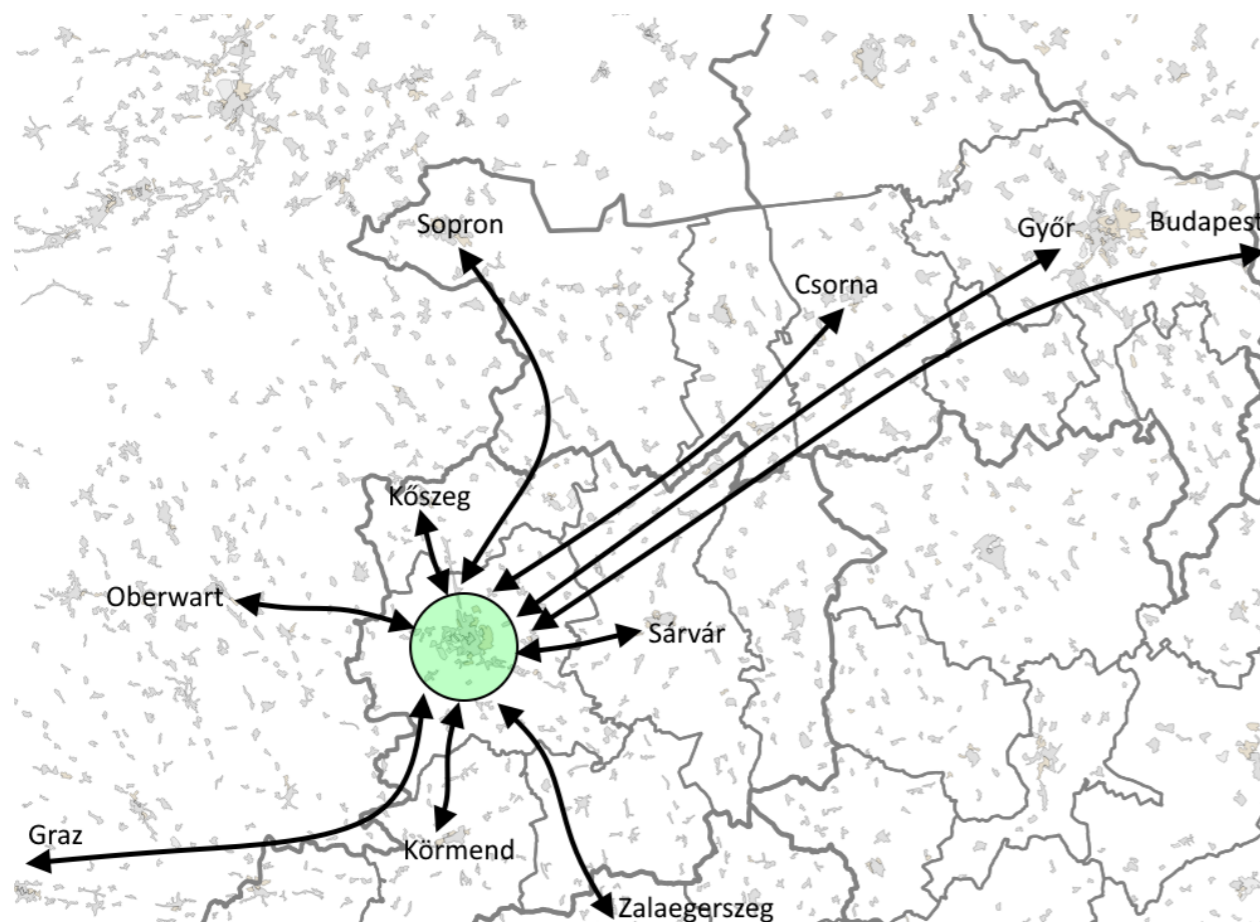
9. ábra: Szombathely funkcionális vonzaskörzete (Forrás: Mobilissimus)

⁴³ Lewis Dijkstra and Hugo Poelman: Cities in Europe – The New OECD-EC definition. Regional Focus RF 01/2012, Európai Bizottság.

2.2.2 SZERKEZETI ÉS KÖRNYEZETI VISZONYOK

2.2.2.1 Elhelyezkedés, térségi kapcsolatrendszer

„Szombathely a Nyugat-dunántúli Régióban, Vas megyében, az osztrák határ közvetlen közelében, az Alpokalja szélén, a Perint és Gyöngyös patakok lapályán fekszik. Magyarország egyik legrégebb városa, amely Vas vármegye székhelye. Szombathely országos és nemzetközi közlekedési folyosók mellett helyezkedik el. Alapvetően meghatározó Ausztria szomszédsága.”⁴⁴



10. ábra: Szombathely térségi kapcsolatrendszere (Forrás: Mobilissimus)

„Magyarország városainak hierarchiájában Szombathely teljes funkciójú vármegyeközpontként szerepel, mivel – ahogy a vármegyeközpontokra jellemző – jelentős számban található meg a városban köz- és államigazgatási feladatokat elvégző megyei hatáskörű intézmények mellett gazdaságirányítási intézmények, valamint széleskörű a szolgáltatási és kulturális szektora.”⁴⁵

2.2.2.2 Természeti adottságok

„Szombathely és vonzáskörzete az Alpokalján, a Gyöngyös-sík nyugati peremvidékén fekszik, ott, ahol a Kisalföld sík vidékét az Alpokalja dombos-hegyes tájai váltják fel. Észak-nyugatról a Kőszeghegyalja, északról a Répce völgye, illetve az azon túl húzódó Répce-sík, keletről és délkeletről a Rábai teraszos sík, délnyugatról pedig a Pinka-sík határolja. A vonzáskörzet természeti adottságok tekintetében egyhangú, mikroformákban szegényes.” **A nagyobb szintkülönbségek hiánya kedvező a közlekedési hálózat kialakítása, valamint az akadálymentesítés szempontjából.**

„Az alföldies jellegű kistáj dél-kelet-felé – a Gyöngyös folyását követve – enyhén lejtősödő felszínét jégkorszaki vályog és lösz borítja. A régi Gyöngyös-medrek szivárgó vízfolyásaikkal behálózta és sajátos felszíni alaktani vonásokat alakított ki.

A kistáj a Gyöngyös vízgyűjtő területe, melynek mellékágai a Baláta-patak, a Borzó-patak, a Perc-patak, a Surányi-patak, a Sárd-ér, a Sormás-ér, a Hosszúvíz-patak és a Rátka-patak. A Gyöngyös-sík északi részén a Répce, illetve délen a Jáki-Sorokot és a Gyöngyös-sík nyugati peremén futó Perintet tápláló vizek is fakadnak.” **A patakok jelenléte nagy mértékben meghatározza a város kiépült közlekedési hálózatát, a szabadidős gyalogos és kerékpáros fejlesztéseknél jelentős potenciált jelent.**

„A térségben található a Kőszegi Tájvédelmi körzet, amely Kőszeg, valamint Kőszeg-hegyalja öt kis települését foglalja magában.”⁴⁶

2.2.2.3 Épített környezet

Szombathely több, egymáshoz funkcionálisan és történetileg kapcsolódó városrészből áll. A település síkvidéki fekvésű, a nyugati dombos városrészek kivételével **nem jellemzik jelentős szintkülönbségek.** Az alpesi közelség, a csekély nehézipar és a jó infrastrukturális ellátottság miatt a város **környezeti állapota kedvező.** A közúti és vasúti hálózat **kiemelt,** országos és nemzetközi kapcsolatokkal rendelkezik.

A több mint kétezer éves város **történelmi belvárosa** Szombathely egyik legmeghatározóbb városrésze, amely jól megőrzött építészeti örökséggel és városias beépítéssel rendelkezik. A **belváros zöldfelületei** – parkosított tömbbelső, fasorok, vízfelületek – fontos mikroklíma-javító elemek, és **a gyalogosbarát közterületek** kialakításával együtt jól működő városszerkezeti központot hoznak létre.

A **nagyobb lakótelepek** (Derkovits, Oladi, KISZ, Joskar-Ola) jó közlekedési kapcsolatokkal, többségében megújított épületállománnyal és rendezett zöldfelületekkel rendelkeznek. A **kisvárosias városrészek** – az Északi és a Délnyugati városközpont – a belváros természetes folytatásai, sokszínű intézményi és kereskedelmi funkciókkal. A **kertvárosias területek** (például az Oladi plató, Újperint, Zanat) családi, alacsony beépítésű lakókörnyezetet biztosítanak, bár egyes infrastruktúra-elemek fejlesztésére szükség van. **Az Oladi plató jelentős része teljes egészében magánterület, a szükséges infrastruktúra kiépítése a magánvállalkozó feladata lenne, ezt azonban a mai napig nem végezte el.**

A város **rekreációs területei** közül kiemelkedik a Csónakázó-tó és környezete, amely a közeli lakóövezetekkel összhangban széleskörű szabadidős lehetőségeket kínál. A Parkerdő népszerű rekreációs célpont. A Perint, a Gyöngyös és az Aranytatak vízfolyásai tovább erősítik a város zöldfelületi rendszerének szerepét.

Szombathely iparterületei főként a keleti és északkeleti városrészekben koncentrálódnak. A keleti iparterület a város egyik legfontosabb gazdasági motorja, míg az északi iparterület a nagy területigényű, modern ipari beruházások célpontja. A déli részen különálló iparterületként működik a BPW központ.

A fejlesztési elképzelések között egyaránt szerepelnek **új lakóövezetek** (kiemelten az Oladi plató és a volt 11-es Huszár úti laktanya területe), valamint **ipari-gazdasági bővítések**, elsősorban az északi és délkeleti iparterületeken, amelyek hosszú távon Szombathely fenntartható gazdasági növekedését szolgálhatják.

Szombathely összességében sűrű beépítettségű, a városban valójában nincsenek nagy távolságok. Ez kedvező a fenntartható közlekedési módok (gyaloglás, kerékpározás, közösségi közlekedés) szempontjából, de fokozott kihívásokat jelent a közúti közlekedés, illetve a parkolás terén.

⁴⁴ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

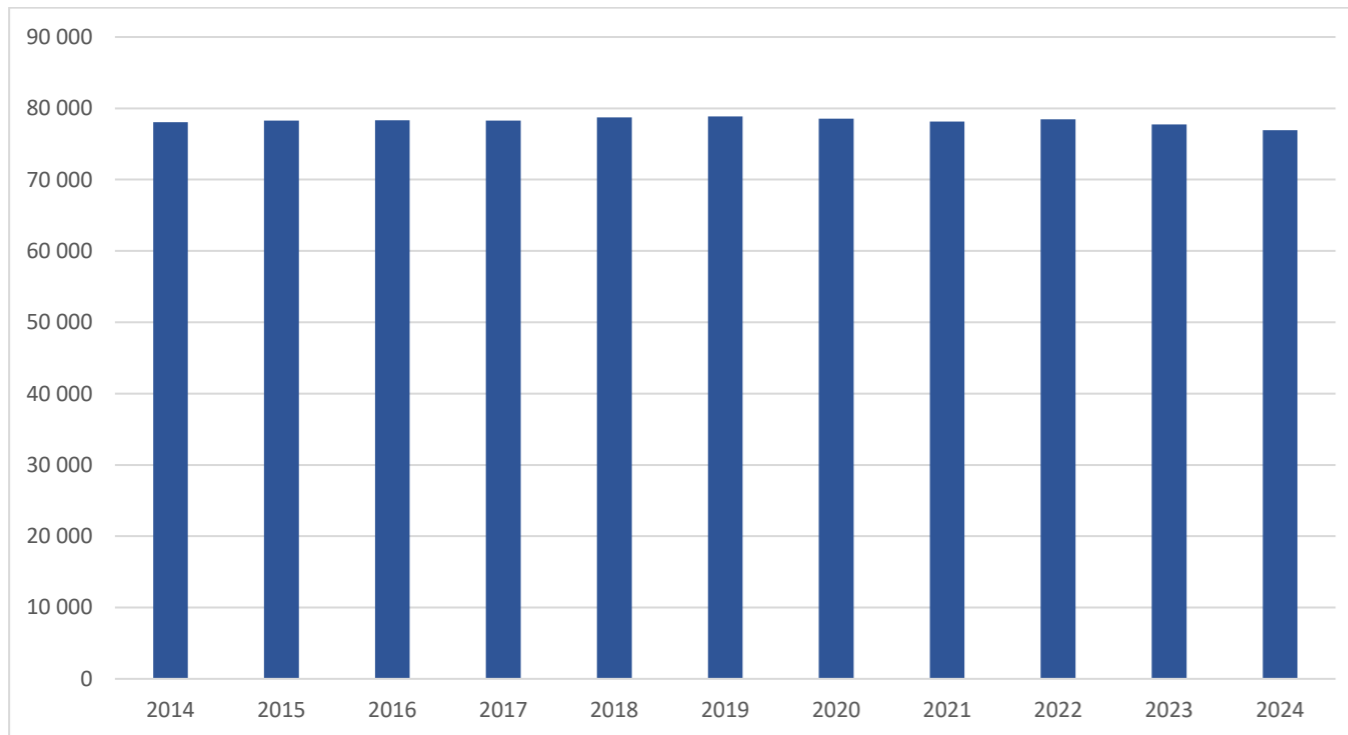
⁴⁵ Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

⁴⁶ Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-2040 - <https://szombathely.hu/downloads/784/>

2.2.3 TÁRSADALMI HÁTTÉR, DEMOGRÁFIAI FOLYAMATOK

Szombathely népessége 2022-ben a KSH népszámlálási adatai szerint 78 190 fő, ezen belül a központi belterületen 76 414 fő lakik, Zanaton 1221 fő, Petőfitelepen 499 fő. A többi lakos külterületen él.

A 2011-es és a 2022-es népszámlálás adatait összevetve az látszik, hogy Szombathely lakossága enyhén csökkent, és egyértelműen öregedett: míg 2011-ben a város lakónépessége mintegy 78,9 ezer fő volt, addig 2022-re ez körülbelül 78,2 ezer főre csökkent, ami ~1%-os fogyást jelent. A korösszetétel változása még markánsabb: 2011 és 2022 között nőtt a 65 éves és idősebbek aránya, miközben a gyermekkorúak (0-14 évesek) és az aktív korú népesség (15-64 évesek) részaránya csökkent. 2022-re az idősek aránya már meghaladta a 22%-ot, ami az országos átlaghoz képest is magasnak számít. Összességében Szombathely demográfiai folyamatai jól illeszkednek a nagyobb városokban tapasztalható trendekhez: **mérsékelt népességfogyás, csökkenő fiatal és aktív korú lakosság, valamint növekvő időskorú népesség jellemzi a várost.**⁴⁷



11. ábra: Szombathely lakónépességének változása 2014 és 2024 között (év végi adatok, forrás: KSH Tájékoztatási Adatbázis)

A szombathelyi járás lakossága jelentős változásokon ment keresztül az utóbbi évtizedekben. Szombathely lakosságával együtt a legutóbbi népszámlálás szerint 111 259 fő. Ez 2011-ben 112 320 fő volt, így az enyhén csökkenő tendencia nem csak a város, de közvetlen vonzáskörzetének szintjén is épp úgy megfigyelhető.⁴⁸

A KSH helységnévtára⁴⁹ alapján is **enyhén csökkenő tendenciát mutat a város lakónépessége** az elmúlt években, 2014 és 2024 között ez 2,5 %-os csökkenést jelent. Ez – a népszámlálási adatokkal összehasonlítva – arra enged következtetni, hogy a népességcsökkenés az utóbbi években gyorsuló tendenciát mutatott, hiszen a 2011 és 2022 közötti 1%-os csökkenéssel szemben ez az érték 2014 és 2024 között jelentősen nagyobb. Ennek közvetlen magyarázata, okai nem ismertek előttünk, azonban fontos kérdéseket nyitnak ki.

A 2011-es és a 2022-es népszámlálás adatai alapján **a járás lakossága összesen 1061 fővel csökkent** ezen időszak alatt, ami számszerűsítve a legnagyobb különbség a régióban, százalékosan viszont nem kifejezetten jelentős (-1%).

Lakosság	2011 (fő)	2022 (fő)	Változás (%)
Acsád	676	625	-7,5%
Balogunyom	1197	1131	-5,5%
Bozzai	319	293	-8,2%
Bucusu	579	581	+0,3%
Csemepeszkopács	305	323	+5,9%
Dozmat	220	313	+42,3%
Felsőcsatár	459	469	+2,2%
Gencsapáti	2762	2714	-1,7%
Gyanógeregye	148	148	0%
Horvátlovó	191	192	+0,5%
Ják	2596	2554	-1,6%
Kisunyom	423	458	+8,3%
Meszlen	220	209	-5%
Nárai	1249	1528	+22,3%
Narda	469	483	+3%
Nemesböd	633	649	+2,5%
Nemeskolta	357	360	+0,8%
Perenye	697	652	-6,5%
Pornóapáti	364	347	-4,7%
Rábatöttös	210	220	+10%
Rum	1149	1171	+1,9%
Salköveskút	485	455	-6,2%
Sé	1377	1356	-1,5%
Sorkifalud	655	630	-3,8%
Sorkikápolna	266	222	-16,5%
Sorokpolány	831	792	-3,5%
Söpte	793	794	+0,1%
Szentpéterfa	987	965	-2,2%
Tanakajd	723	760	+5,1%
Táplánszentkereszt	2586	2557	-1,1%
Torony	1937	1995	+3%
Vasasszonyfa	362	402	+11%
Vaskeresztes	336	331	-1,5%
Vassurány	818	735	-10,1%
Vasszécseny	1384	1286	-7,1%
Vasszilvág	380	388	+2,1%
Vát	688	638	-7,3%
Vép	3534	3270	-7,5%
Zsennye	96	88	-8,3%
Szombathely	78 884	78 190	-0,9%

12. ábra: Lakónépesség-változás a szombathelyi járás településeiben az utolsó két népszámlálás között (Adatok forrás: KSH)

A szombathelyi járás 39 településén élők száma 22 település esetében csökkent, 15 esetében növekedett, egy esetben pedig (Gyanógeregye) nem változott. Külön figyelemre méltó Nárai és Dozmat lakosság száma, amelyek 2011 és 2022 között 22%, illetve 42%-kal nőttek, amelyek értékek messze kimagaslanak a vizsgált terület többi települése közül. Érdekes megfigyelni továbbá, hogy azon települések, melyek népessége 2011 és 2022 között emelkedett, többnyire a várostól nyugatra, az osztrák határ felé eső irányban találhatóak, a nagyobb csökkenést mutatók pedig Szombathelytől kelet felé.

A belföldi vándorlás enyhe pozitív értéke és a természetes fogyás -5 ezrelék körüli stagnálása együttesen 2019-ig nem eredményezett tényleges fogyást. Az utóbbi években a tendencia romlott, a belföldi vándorlási egyenleg 0 közeli értéke és a természetes fogyás változatlansága összességében 5 ezrelék tényleges fogyást eredményezett 2024-ben. A belföldi vándorlási egyenleg csökkenése, illetve a város közvetlen szomszédságában található települések lakosság számának erőteljes növekedése **agglomerálódó folyamatokra utal.**

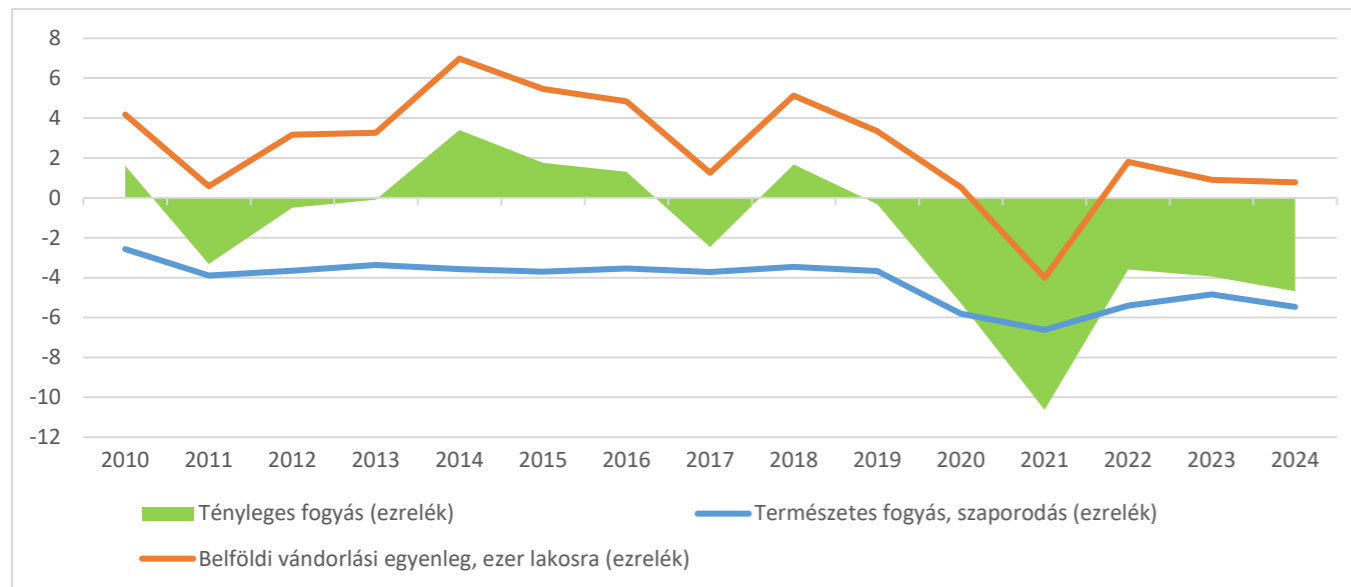
A 0 közeli vándorlási egyenleg valószínűsíthetően nagy számú (főként Magyarország más régióiból) beköltöző és nagy számú (főként a nyugati agglomerációba, illetve Ausztriába) kiköltöző lakosból tevődik össze, melyek pedig **Szombathely tekintetében többlet közlekedési igényeket generálnak.**

Szombathely MJV Önkormányzatának észrevétele alapján a városban sokan tartózkodnak bejelentett lakcím nélkül, akár hosszabb időtartamra is. Ennek pontos mértéke ismeretlen, azonban számottevő mértékben torzíthatja a hivatalos statisztikákat.

⁴⁷ KSH, 2022-es Népszámlálás <https://nepszamlalas2022.ksh.hu/eredmenyek/vizualizaciok/a-telepulesek-legfontosabb-adatai/?ter=03009>

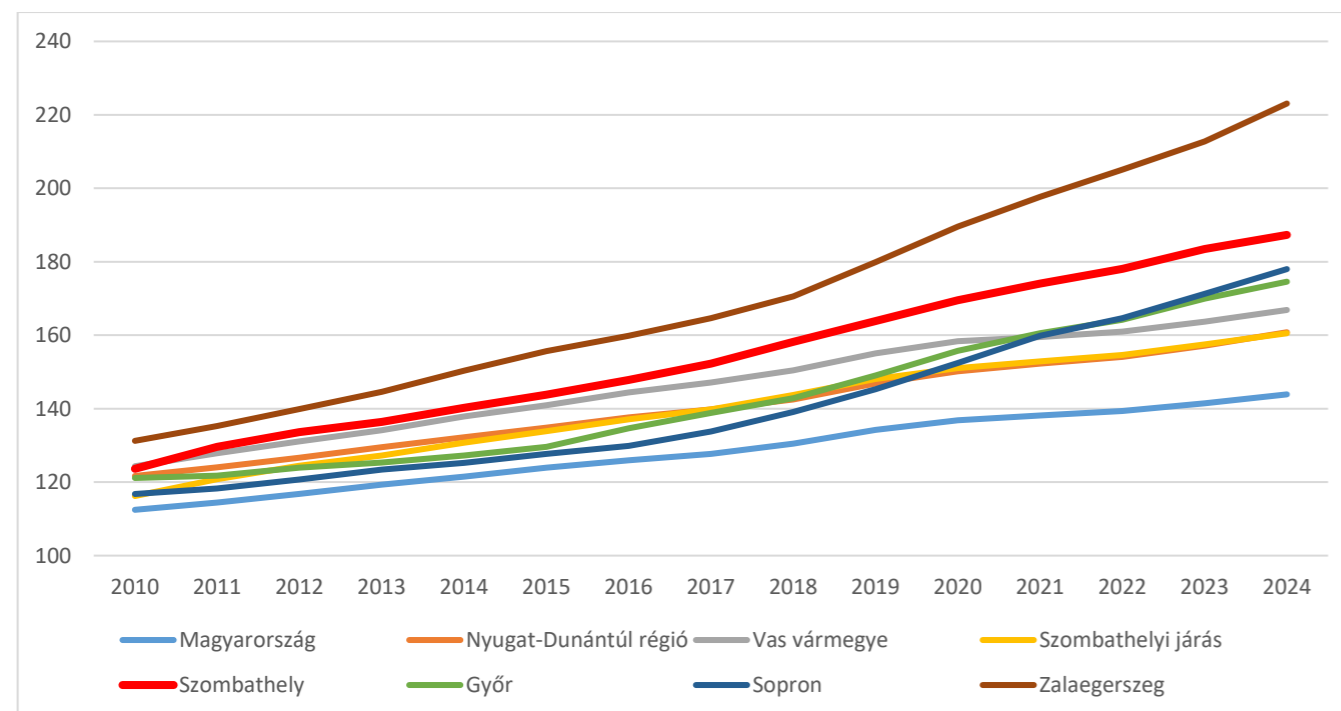
⁴⁸ Adat: www.nepszamlalas2022.ksh.hu

⁴⁹ Magyarország Helységnévtára, 2024, https://www.ksh.hu/apps/hntr.main?p_lang=HU



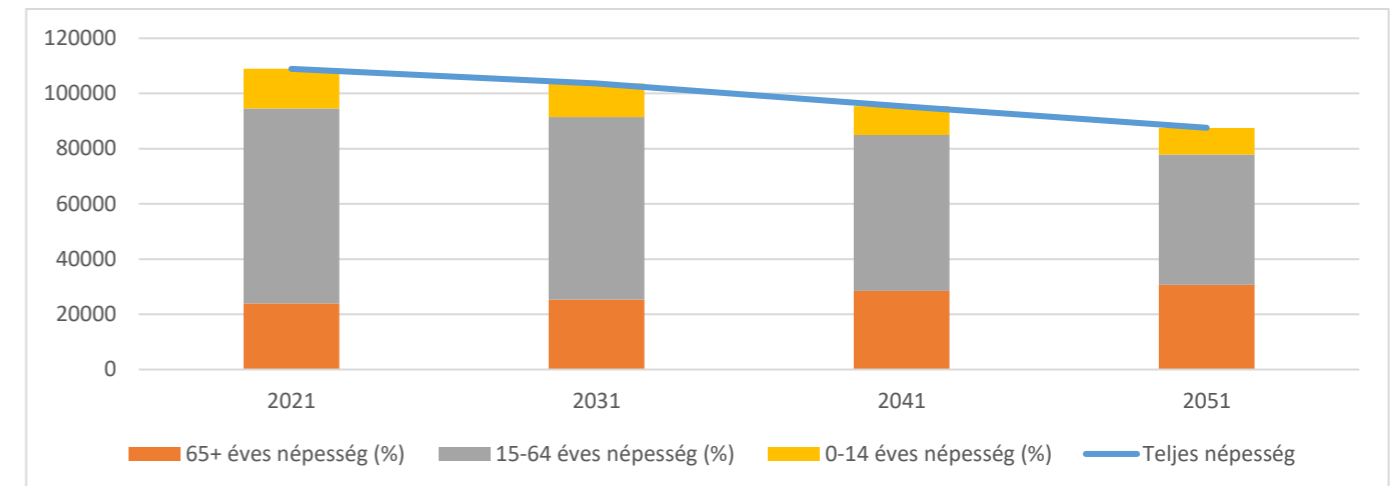
13. ábra: A természetes szaporodás/fogyás és a belföldi vándorlás alakulása Szombathelyen 2010 és 2024 között (TEIR, 2025)

A város társadalmának **öregedési indexe**⁵⁰ a vizsgált időszak alatt, így a legfrissebb, 2024-es adat (187,37) tekintetében is a régiós (160,82), vármegyei (166,88), és járási (160,54) szint felett volt. Összevetve más Nyugat-Dunántúli régióban található városokkal, ez átlagos értéknek tekinthető. Szombathelyen már 2010-től kezdve az országos átlag felett volt az öregedési index, 2024-ben pedig már jelentősen meghaladja azt.



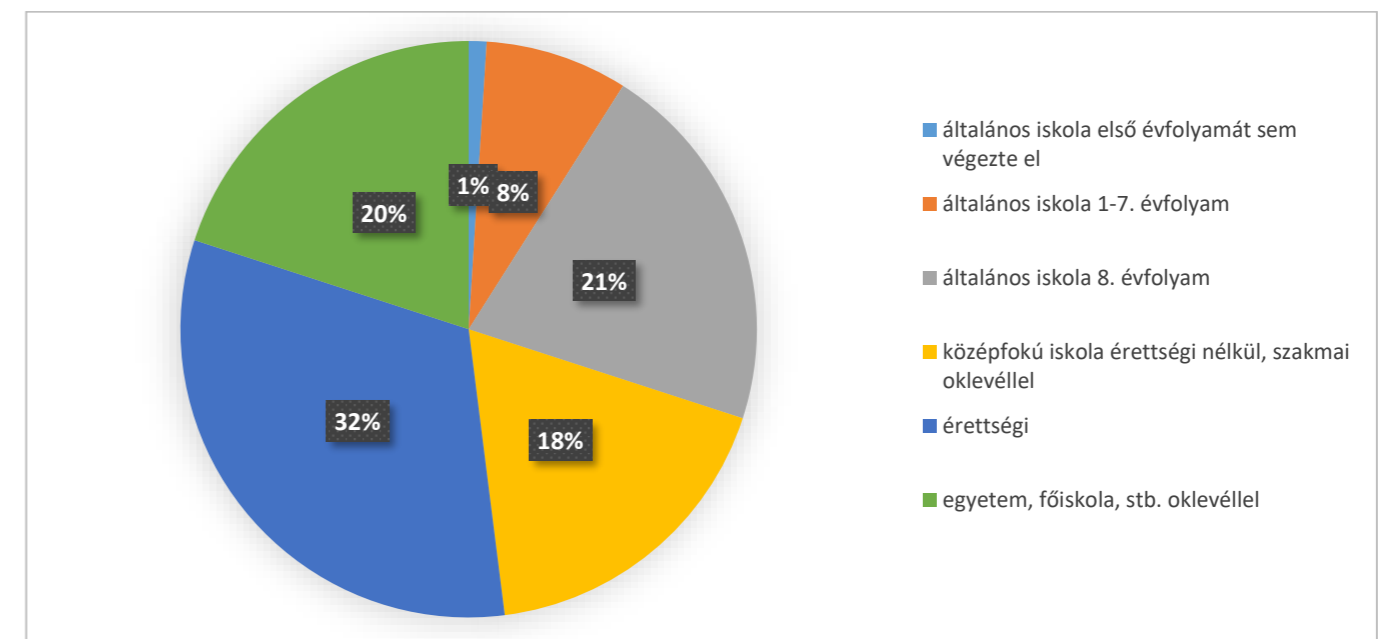
14. ábra: Öregedési mutató Szombathelyen, a várost befoglaló területeken, illetve más régiós városokban (TEIR, 2025)

A jövőre nézve a NATÉR **korcsoportos népességi előrebecslését** használtuk a szombathelyi járásra, mely a 2011-es népszámláláson alapszik. Az adatok alapján a népesség csökkenése és további elöregedése várható.



15. ábra: A szombathelyi járás korcsoportos népességi előrebecslése (NATÉR⁵¹)

„A lakosság képzettsége kapcsán megállapítható, hogy Szombathely helyzete összességében kedvezőbb volt területi összehasonlításban a vármegyei és az országos szintnél. Az egyetemet, főiskolát végzettek aránya szempontjából a szombathelyi mutató az előző méréshez képest javulást mutat. Az egyetemet, főiskolát végzettek aránya szempontjából Szombathely Győrrel együtt az ország élmezőnyébe tartozik. Az egyetemet, főiskolát végzettek magas aránya jelentős, pozitív előjelű demográfiai tényező az öregedő és fogyó népességgel szemben.”⁵²



16. ábra: Szombathely lakosságának legmagasabb iskolai végzettség szerinti megoszlása (FVS)

Szombathely népességének enyhe csökkenése a be- és kiköltözők jelentős, de kiegyenlített számából, illetve a társadalom öregedéséből adódik. Ebből fakadóan a jövőben nagyobb hangsúlyt kell fektetni az agglomerálódás miatti többlet közlekedési igények kezelésére, valamint az idősek közlekedésére, az akadálymentességi szempontok érvényesítésére.

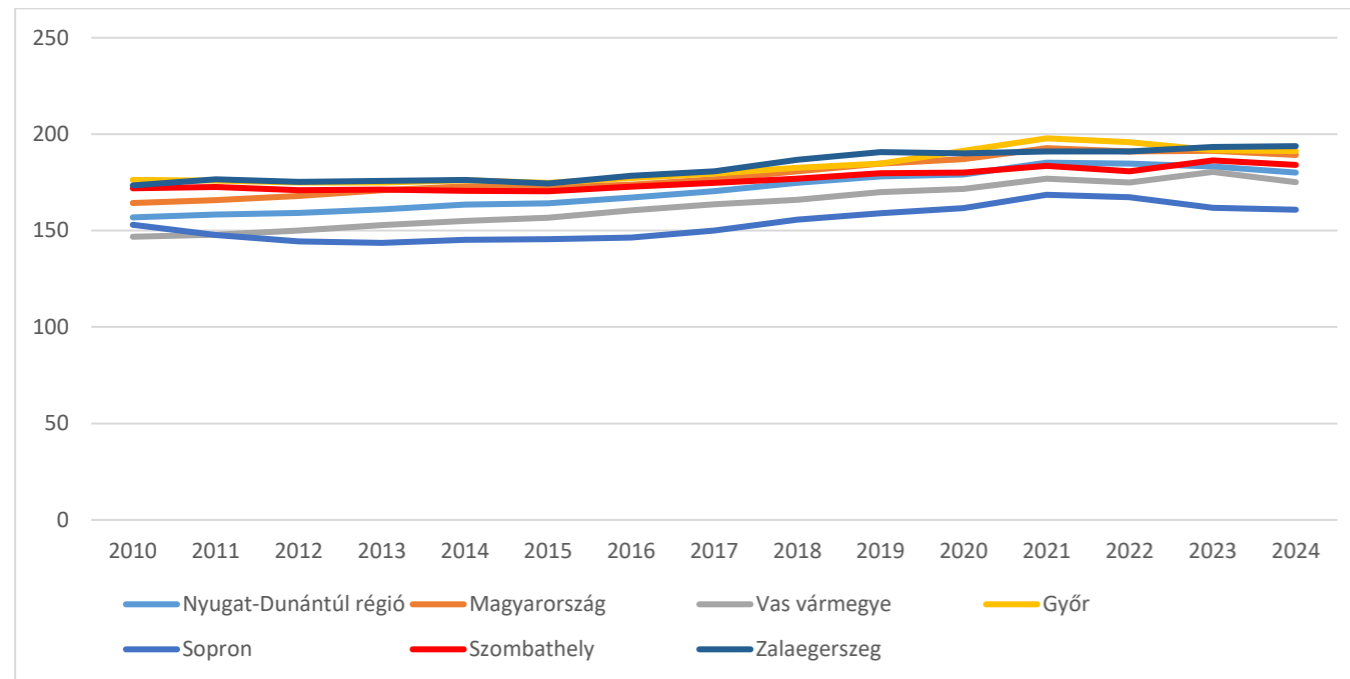
⁵⁰ Az öregedési index az idős korú népességnek (65–X éves) a gyermekkorú népességhez (0–14 éves) viszonyított arányát fejezi ki, azaz, hogy 100 fiatalra mennyi idős jut.

⁵¹ NATÉR, <https://map.hugeo.hu/nater/>

⁵² Szombathely MJV Fenntartható Városfejlesztési Stratégia 2021-2027 - <https://szombathely.hu/downloads/9278/>

2.2.4 GAZDASÁGI HÁTTÉR

Szombathely a térség jelentős gazdasági központja és befektetési célpontja, azonban más régiós városoknál alacsonyabb gazdasági aktivitást mutat. A regisztrált vállalkozások száma 1000 főre vetítve a megyében, illetve Szombathelyen is az országos átlagnál alacsonyabb értéket mutat, az elmúlt 15 évben stagnál, ellentétben a Nyugat-Dunántúl régióban tapasztalható enyhe növekedéssel.



17. ábra: Regisztrált vállalkozás, 1000 lakosra (TEIR, 2025)

Iparági háttér

„Az ipari ágazatot tekintve a gépipar, azon belül is a közúti járműalkatrészek gyártása és a villamos berendezések előállítása a legfontosabbak, ezek mind a teljesítmény, mind pedig a foglalkoztatás szempontjából is meghatározóak. A tőkebefektetések és a zöldmezős beruházások eredményeképpen ezek az ágazatok kerültek mindinkább előtérbe a hagyományos falemezgyártás mellett.”⁵³

„A városban jelenlévő nagyfoglalkoztatók jellemzően az ipari szektorból kerülnek ki, akik autóiipari alkatrészek, vagy elektronika eszközök gyártásával foglalkoznak.”

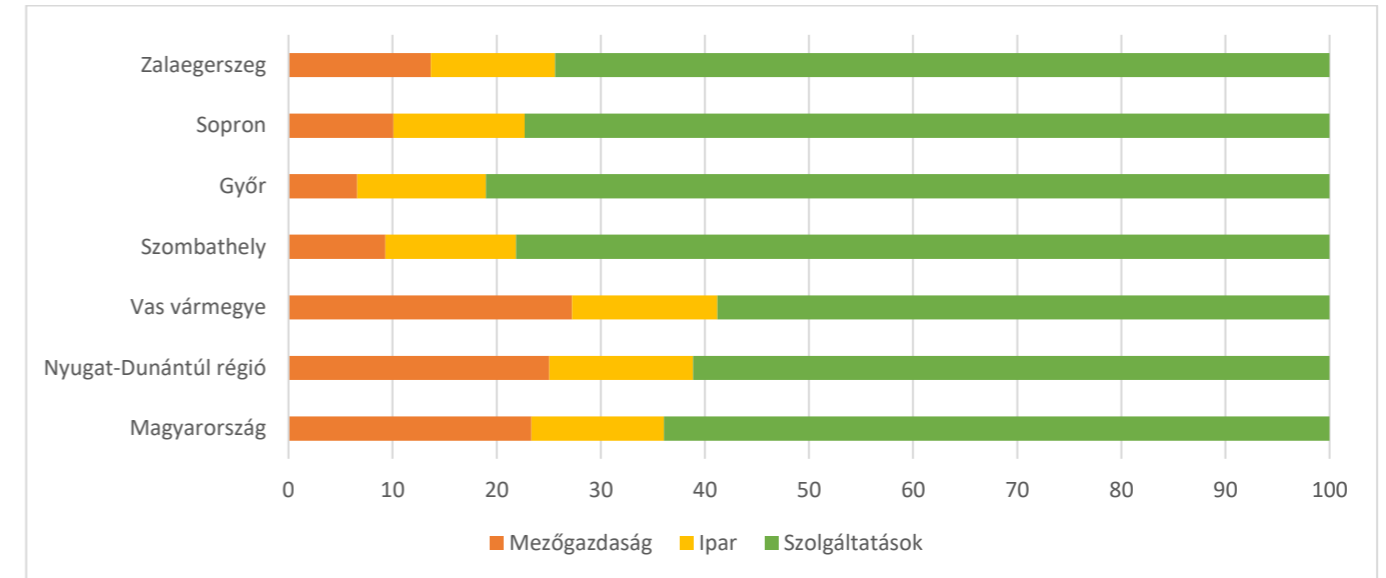
Ipari parkok és iparterületek

„Ipari területek a város keleti és észak-keleti oldalán helyezkednek el, míg izoláltan az összefüggő iparterületekről, számottevő kiterjedésű ipari terület található (BPW Hungária Kft.) a város déli részén.

A jól prosperáló Keleti iparterület Szombathely gazdasági szempontból fenntartható fejlődésének egyik kulcsfontosságú területe. Itt működik az elkerülő körgyűrűn belül azoknak a vállalkozásoknak a jelentős része, amelyek a Szombathely gazdasági fejlődésének motorjául szolgáló robusztus ipari fejlődést elindították, mint például a Schaeffler Savaria Kft. és az Ivy Technology Kft..

A Keleti iparterület külső peremén, a 86. sz. főút mentén helyezkednek el a térségi és megyei szintű ellátást szolgáló nagy alapterületű kereskedelmi, szolgáltató egységek. A Zanati út a kereskedelmi, szolgáltató egységeket fűzi rendszerbe, és egyben ... közlekedési tengelye a városközpont felé.

Az Északi iparterület a 2019-től megvalósított nagyobb területigényű ipari beruházások helyszíne. Miközben a Szombathely közigazgatási területére eső része betelt, folyamatosan történik a hozzá kapcsolódó söppei rész beépülése azokkal az ipari létesítményekkel, amelyek 30 hektárnál nagyobb területigényük, vagy a szombathelyi rész telítődése következtében már nem találtak maguknak helyet a város határain belül.”⁵⁴



18. ábra: Regisztrált vállalkozások aránya az egyes szektorokban (TEIR, 2025)

A gazdaság motorját az ipar, azon belül is a feldolgozóipar és a szolgáltató szektor jelenti, az országos és szélesebb területi egységekhez mérten - városias jellegéből is adódóan. A mezőgazdaság alacsonyabb szerepet képvisel. Ez vonatkozik nem csak magára Szombathelyre, de a járásra is, ezzel is alátámasztva a város és közvetlen vonzáskörzetének ipari és szolgáltató jellegét.

Szolgáltatások és turizmus

„Szombathelyen és környékén - természeti adottságainak köszönhetően - jelentős potenciál rejlik az idegenforgalomban. A megye gazdag termál- és gyógyvíz készlettel rendelkezik, jelentős területű természetvédelmi területek, tájvédelmi körzetek, történelmi helyek találhatóak itt, melyek az egészségturizmusnak, öko-, aktív és falusi turizmusnak teret adnak. A Szombathelyen megtalálható programok, rendezvények, fesztiválok, műemlékek, múzeumok számos turistát vonzanak.”⁵⁵

A turizmusban rejlő potenciál kiaknázásában még vannak tennivalók.

Szombathely iparváros, az iparterületek jelentős teherforgalmi igényeket generálnak, ezen forgalmak kezelése és lakott területen kívül tartása kiemelt feladat. A turizmusnak Szombathely esetében alacsony a közlekedési hatása, azonban a helyi szolgáltatások jelentős lokális közlekedési és parkolási igényeket generálnak.

⁵³ Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-2040

⁵⁴ Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-2040 - <https://szombathely.hu/downloads/784/>

⁵⁵ Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-2040 - <https://szombathely.hu/downloads/784/>

2.3 A VÁROS ÉS VONZÁSKÖRZETÉNEK JELENLEGI KÖZLEKEDÉSI HELYZETE

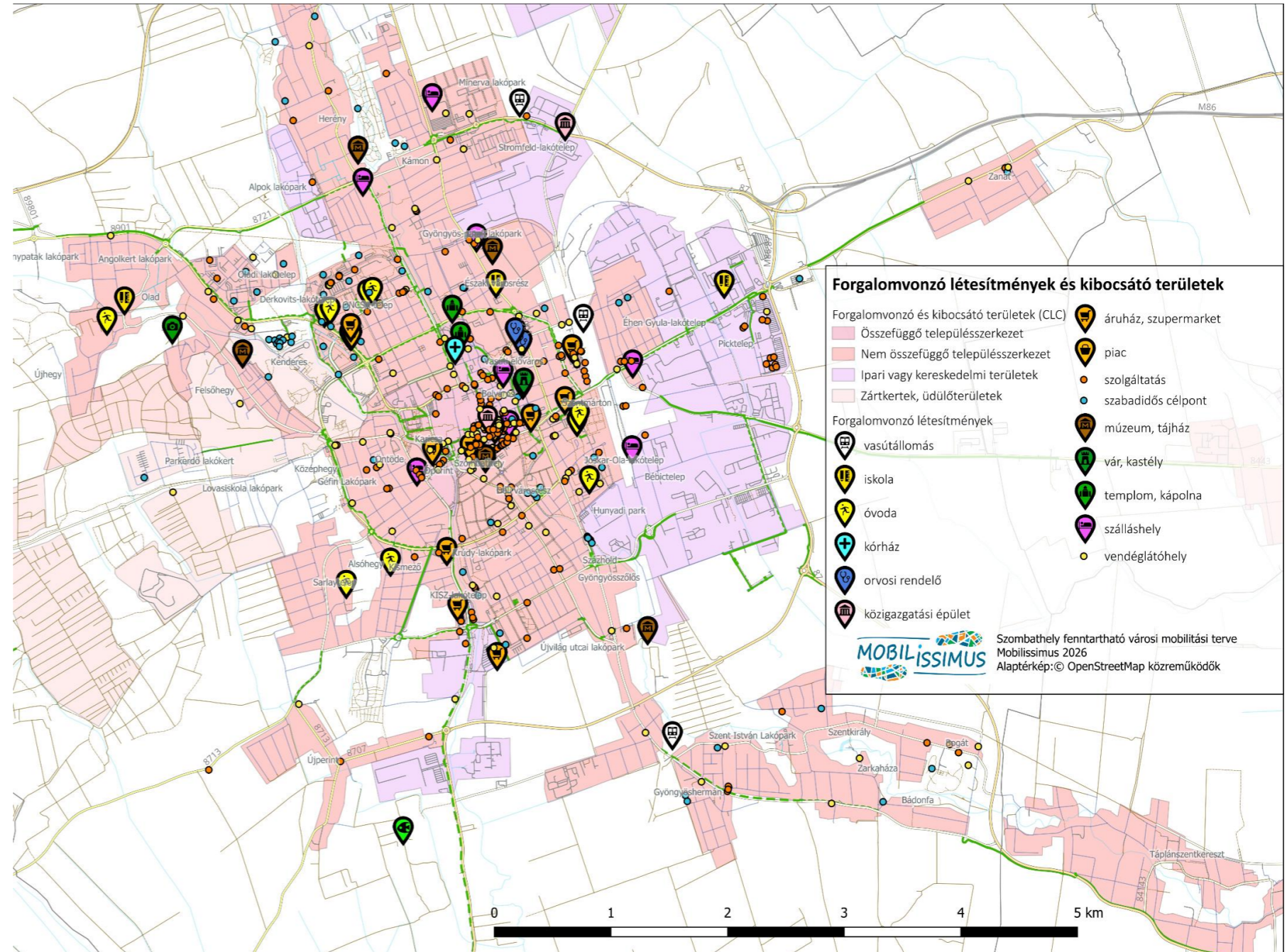
2.3.1 ÁLTALÁNOS MOBILITÁSI JELLEMZŐK

2.3.1.1 Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek

Szombathely, mint megyei jogú város, fontos gazdasági központ, egyaránt közlekedési célpont és kibocsátó. A kifelé ingázás fő célpontja Ausztria, többségében személygépkocsival. A szomszédos települések közelsége miatt a kerékpározás is reális alternatíva az ingázáshoz.

Szombathely fontosabb belső célpontjai:

- **Szombathelyen a Belváros a legfontosabb célpont.** Itt található a munkahelyek jelentős része, a hivatalok, több kereskedelmi létesítmény, valamint a piac és számos oktatási intézmény is. A város közlekedésének is ez a központja, északról a Petőfi utca, délről a Thököly utca – Kiskar utca – Hollán Ernő utca tengely érinti.
- **Köznevelési, oktatási intézmények:** Az óvodák, általános iskolák, középiskolák a Belvároson kívül főleg a sűrűbben lakott területeken, így Oladon, a Derkovits-lakótelepen helyezkednek el. A keleti iparterületen is található egy iskola. A felsőoktatási épületek az autóbusz-állomás mellett, attól nyugatra találhatók.
- **Egészségügyi intézmények:** A szombathelyi Markusovszky Egyetemi Oktatókórház a Belvárostól északra található, a közösségi közlekedés járművei a főbejáratnál – megállóhelyi infrastruktúra hiányában – csak távolabb tudnak megállni, ez nem ideális.
- **Kereskedelmi létesítmények:** A város kiskereskedelmének legfontosabb szereplői a keleti elkerülő mentén épültek ki, ezek személygépkocsival jól megközelíthetőek, a helyszínek nagyméretű parkolók kialakítására alkalmasak.
- **Szabadidős célpontok:** Szombathelyen a szabadidős célpontok a város északnyugati oldalán koncentrálnak; itt található a Csónakázó-tó, a Haladás Sportkomplexum, illetve az uszoda. Jelentős szabadidős célpont még a Parkerdő.
- **Közlekedési csomópontok:** Kedvező, hogy a vasútállomás és az autóbusz-állomás is központi fekvésű és jól megközelíthető, azonban előbbi a Belváros keleti, míg utóbbi annak nyugati oldalán található, a kettő közötti nagy távolság nem teszi komfortossá az átszállásokat.
- **Ipari létesítmények:** A legtöbb nagy ipari létesítmény a város vasúttól keletre eső területein koncentrálódik, ezen kívül délen található egy kisebb iparterület a 86-os főút mentén, az északkeleti iparterület pedig még jelenleg is beépülés és folyamatos fejlődés alatt van – kerékpárutak és autóbusz-megállóhelyek egyelőre nem kerültek kialakításra. Az iparterületek külső közúti kapcsolatai kiválóak, városi kapcsolataik azonban ennél jóval gyengébbek – a keleti iparterület esetében ez elsősorban a vasút elvágó hatásának köszönhető. A Söptei út menti iparterület (Schaeffler Savaria E-mobility gyár, Galambos Logistics, Szombathelyi Országos Büntetésvégrehajtási Intézet) közforgalmú közlekedéssel egyáltalán nem közelíthető meg, ami tovább fokozza a 87 sz. főút (északi elkerülő) csúcsidei kapacitásproblémáit.



19. ábra: Forgalmvonzó létesítmények és kibocsátó területek (Mobilissimus)

2.3.1.2 A várost érintő forgalmi áramlatok

Szombathelyt három azonosítható forgalmi áramlat érinti:

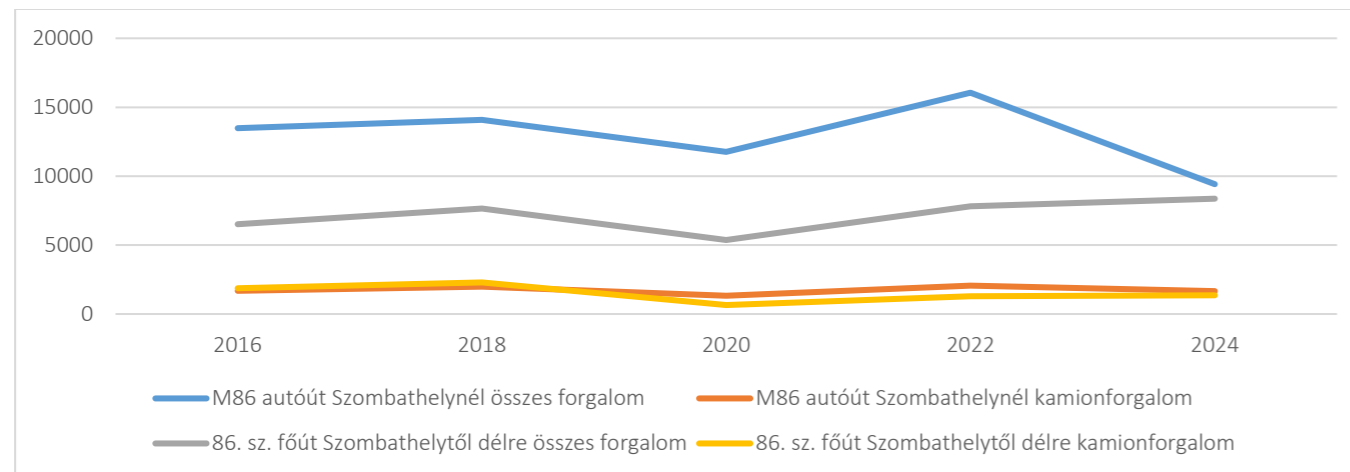
- Az M86-oson és a 86. sz. főúton lebonyolódó nemzetközi kamionforgalom,
- A Bucsunál Ausztriába átjáró ingázó vendégmunkások forgalmai,
- Az M86-oson és a 86. sz. főúton lebonyolódó nemzetközi nyaralóforgalom.

Az M86-oson és a 86. sz. főúton lebonyolódó nemzetközi kamionforgalom

A közép-európai térség országai (Csehország, Szlovákia, Lengyelország és a Balti államok) számára Olaszország fontos gazdasági partner, különösen a nagyon fejlett és iparosodott Észak-Olasz területtel való kapcsolat kiemelt fontosságú. Ez a gazdasági kapcsolat és annak kiépített útja a Borostyánkőút révén már 2000 éves, többek között az ókori Savaria felemelkedésében is komoly szerepe volt.

Az M86 Szombathelyhez közeli szakaszának átlagos napi forgalma (2024-ben) 9417 jármű/nap, amiből 1655 a nyerges vontató (kamion). A 86. sz. főút átlagos napi forgalma Szombathelytől délre 8366 jármű/nap, ebből 1364 a nyerges vontató. Pontosabb adatok nélkül csak becsülhető, hogy a Szombathely közelében megjelenő kamionok közül hány érkezik szombathelyi céllal vagy indul a városból és hogy hány halad át Magyarországon.

Egyébként az országos forgalomszámlálások szerint a 86-os tengely forgalma nem nő:



20. ábra: A 86-os közúti tengely forgalma Szombathelynél (forrás: Országos Közúti Adatbank)

Amint a grafikonon látható, a kamionforgalom egyértelműen csökken, a 2016-os szinten vagy az alatt van, és az összes forgalom is részint kiegyenlített a két vizsgált útszakasz között, részint pedig az M86-oson a 2016-os szint alá esett.

Egy, a 2016-ban elkészült országos célforgalmi mátrixok kapcsán publikált cikk⁵⁶ szerint az M86-os autópályán Répcelaknál a megjelenő kamionforgalom 2/3-a nemzetközi, 1/3-a hazai forgalomban vett részt. A bemutatott (minőségi okokból nem közölhető) ábrán Szombathelytől Csornáig jól látható egy forgalmi áramlat, amely egyre vékonyodva Győr, majd Budapest felé tart. Ezen áramlat egyértelmű kiinduló- és célpontja Szombathely. Ha a fenti arányokat elfogadjuk, akkor naponta mintegy 600 kamion indul és érkezik az M86-on Szombathelyre, vagyis északi irányból mintegy 1200 halad el a város mellett az elkerülőn. Ha a 86. sz. főút Szombathelytől délre eső ágán 1200 nemzetközi forgalomban közlekedő kamionnal számolunk, akkor újabb (1364-1200=) 150 körüli szombathelyi célú

vagy kiindulású kamiont találunk. Ez összesen naponta 600+150=750 kamion szombathelyi céllal és 1200 kamion az elkerülőn. Ezt megerősíti a 2016-os Országos Célforgalmi Mátrixban 2030 évre előrebecsült Szombathely nehéztehergépkocsi kibocsátására és vonzására szereplő mintegy 650 jármű/nap érték. Ezek alapján a Szombathely környékén megjelenő mintegy 2000-es kamionforgalomnak 40%-a cél- és eredőforgalom, a város iparát szolgálja, 60%-a pedig átmenő forgalom és csak az elkerülőn jelenik meg. Ebben a helyzetben a tervezett nagyívű elkerülő szakaszok megépülése után is jelentős teherforgalom fogja érinteni a meglévő elkerülőt.

A Bucsunál Ausztriába átjáró ingázó vendégmunkások forgalma

A 2010-es évek közepén Győr-Moson-Sopron megyéből, Vas vármegyéből és Zala megyéből több mint 85 ezren vállaltak munkát Ausztriában⁵⁷. A 2022-es népszámlálás szerint Vas vármegyéből 2022-ben 11 907 fő ingázott külföldre (véltetően Ausztriába elsősorban). A mintegy 12 000 ingázó érdemi és ismeretlen része azonban nem naponta, hanem hetente-kéthetente ingázik, ők zömmel nem is Burgenlandban dolgoznak. Az ingázók megoszlának a három komolyabb (Kőszeg, Bucsú, Rábafüzes) és a kisebb határátkelők között és egy részük biztosan szombathelyi, azaz nem „érinti” a várost, hanem onnan indul. Egészében a Szombathelyet érintő napi ingázók száma 3-4000 fő körülire tehető.

Ismert tény, hogy a magyar-osztrák határon át nincsen jó közösségi közlekedés, különösen olyan nem, ami a sokszor mezőgazdasági üzemekben, benzinkutakon, ipartelepeken dolgozó, egyébként gyakran kis magyar falvakból induló ingázók számára is használható lenne, így ebben a szegmensben szinte kizárólagos az autóhasználat. A helyi megfigyelések szerint tömeges az a jelenség is, hogy az ingázók találkoznak valahol és átülnek egy autóra, ezzel csökkentve a költségeket és növelve a pihenőidejüket. Ezt is figyelembe véve napi 2-3000 személygépkocsi kétirányú megjelenése valószínűsíthető a 89. sz. főúton Bucsú felé és a szombathelyi elkerülő északi szakaszán és biztosan számos jármű halad keresztül magán Szombathelyen is. Ez a 2-3000 jármű a hajnali-reggeli és a délutáni-esti időszakban koncentráltan jelenik meg. A 89. sz. főút átlagos napi forgalma a határátkelőnél 6452 jármű/nap, ebből 6095 személygépkocsi és kistehergépkocsi a napi kétirányú forgalom (2024-es adatok szerint). Ez jól összeesik a becsült 2-3000 napi ingázó járműszámmal. Ha a becslés jó, akkor az is elmondható, hogy a bucsui határátkelő napi forgalmának túlnyomó része az ingázóforgalomból adódik. A 87. sz. főút Szombathely északi elkerülőjének forgalma jóval nagyobb, mint a 89. sz. főúté (15 141 személy- és kistehergépkocsi/nap), így itt az ingázók aránya már jóval kisebb, legfeljebb 25-30% lehet, ami viszont még mindig elég magas arány.

Az M86-oson és a 86. sz. főúton lebonyolódó nemzetközi nyaralóforgalom

A közép-európai térség számára a legközelebbi elérhető déli tenger az Adria. Az egyébként nagyon motorizált és még magyar szemmel is súlyosan autófüggő Szlovákia, Csehország és Lengyelország felől, de akár a Balti államokból is az Adriára vezető egyik legrövidebb közúti kapcsolat a 86-os út vonalán át vezet, így Szombathelyt is érinti. A másik irány Ausztrián át húzódik. Ez a forgalom természete szerint a nyári időszakban jelenik meg és horvátországi vagy olaszországi célokat keres. A járművezetők a hosszú vezetés miatt fáradtak, figyelmük csökken, érzékelhető baleseti kockázatokat hordoz ez a forgalmi áramlat. Mivel a nyaralni indulók igen nagy területről indulnak nagyon különböző távolságokról, így Szombathelyt is igen különböző időszakokban, gyakran éjszaka vagy hajnalban érik el. Adatok híján csak feltételezzük, hogy a nyaralni induló és az onnan hazatérők többsége Szombathelyen nem tölt időt, többségük minden bizonnyal egyszerűen megkerüli a várost az elkerülőn keresztül. A forgalmi áramlat számosságára becslés is alig adható, a legforgalmasabb napokon talán 1-2000 jármű jelenhet meg.

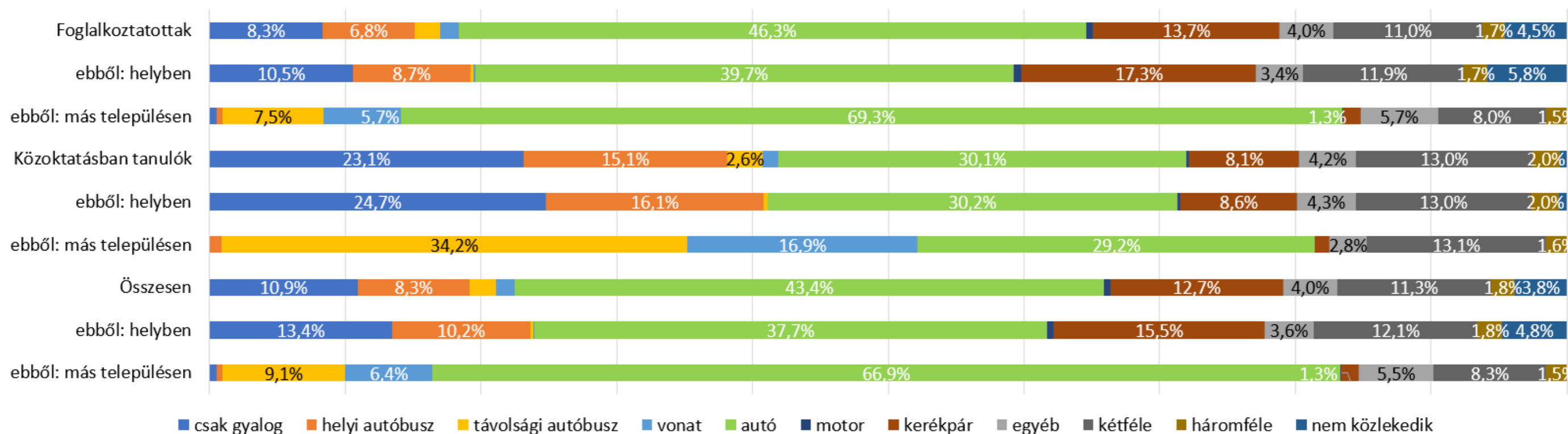
A Szombathelyet érintő forgalmi áramlatok főként a várost elkerülő közutakat terhelik, ezeken a torlódásokat azonban nem a 2x1 sávossal kialakítás, hanem a nem megfelelő csomópontok és a szintbeli vasúti átjárók okozzák.

⁵⁶ A hazai közúti közlekedési hálózatot terhelő forgalom elemzése, Mikszta-Virág-Bozó, Közlekedéstudományi Szemle LXVII/5, 2017.

⁵⁷ Az osztrák-magyar határmenti ingázói folyamatok, és az őket támogató szervezeti háttér vizsgálata, elemzése. Kutatási jelentés, 2014.

2.3.1.3 A szombathelyiek közlekedési szokásjellemezői

A Szombathelyen élők közlekedési szokásjellemezőire, utazási szokásaira és módváltására vonatkozóan a 2022-es népszámlálás ingázási adatai adnak reprezentatív információt.



21. ábra: A napi ingázás közlekedési módmegoszlása Szombathelyen (KSH Népszámlálás 2022)

A szombathelyiek körében **a foglalkoztatottak 46%-a autóval közlekedik**, míg csaknem 14%-a kerékpárral, 7%-a helyi busszal, míg 8%-a csak gyalogosan jár munkába. Jelentős a kétféle közlekedési módot használók aránya (12%). A helyben foglalkoztatottak körében az autózás aránya alacsonyabb (40%), a fenntartható közlekedési módok (kerékpár, helyi autóbusz, gyaloglás) javára, 6% nem közlekedik. A más településen foglalkoztatottak között az autó dominál 70%-kal, míg a helyközi autóbusz és a vasút összesen 13%-ot tesz ki.

A közoktatásban tanulók között is az autó a legnépszerűbb közlekedési mód, 30%-os aránnyal (nagy részüket feltehetőleg a szülők szállítják). Jelentős a gyaloglás és a helyi autóbusz aránya is (23 és 15%), valamint azok aránya, akik egynél több közlekedési módot használnak (15%).

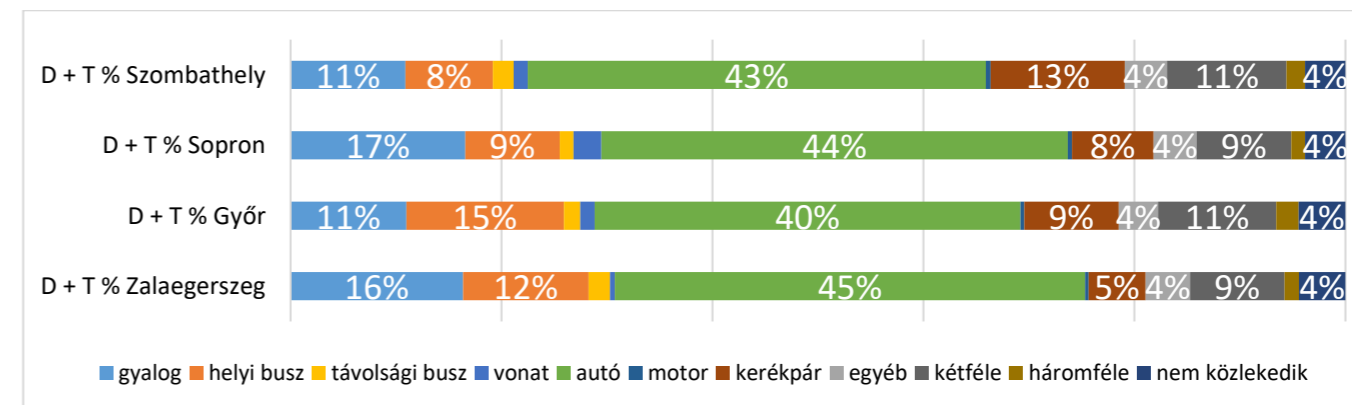
A gyaloglás és a kerékpározás aránya a város gazdasági fejlettségéhez és motorizációjához képest rendkívül kedvező, ez köszönhető a viszonylag sík domborzati viszonyoknak és a kiterjedt kerékpárút-hálózatnak. A helyi autóbusz-közlekedés részaránya a folyamatos fejlesztések okán már nem csökken.

A korábbi SUMP keretein belül 2021-ben háztartásfelvétel történt, a háztartásfelvétel és a népszámlálás eredményei között nincs jelentős eltérés.

„A módváltás a kiindulási terület jellegével is kapcsolatban áll. A családi házas övezetekből minden második utazást autóval tesznek meg, a lakótelepekről már csak minden harmadikat. Ellenben a belvárosban lakók kevesebb, mint 20 %-a indul útnak autóval, itt a rövid gyaloglási távolságoknak és a kellően sűrű közösségi közlekedésnek köszönhetően azok vannak többségben, akik sétát vagy a helyi buszt választják. A kerékpározás terén kevésbé

figyelhető meg hasonló összefüggés, a lakók városszerte területjellegtől függetlenül hasonló arányban ülnek biciklire.”

A napi ingázás közlekedési módmegoszlását összehasonlítottuk más, Nyugat-Magyarországon található településekkel. **Szombathely a vizsgált települések közül a kerékpározás, illetve a multimodális közlekedés (két- vagy háromféle közlekedési mód) jóval magasabb részarányával emelkedik ki, míg a helyi autóbusz-közlekedés részaránya minden vizsgált településnél alacsonyabb** – a magas szolgáltatási színvonal ellenére.



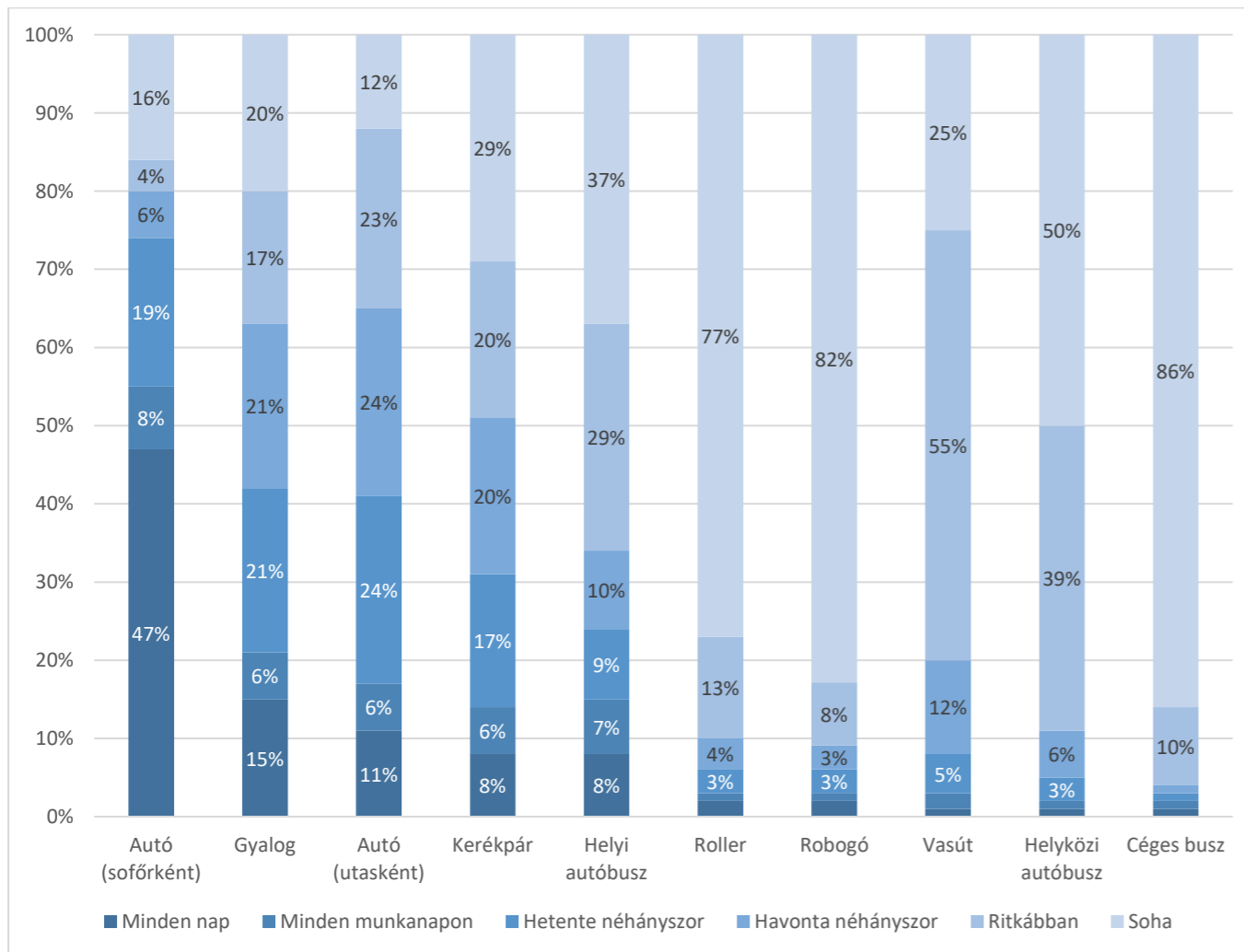
22. ábra: Közlekedési módmegoszlás a dolgozók + tanulók között Szombathelyen és más városokban (KSH Népszámlálás 2022)

A 2011-es népszámlálás adataiból is hasonló következtetések vonhatók le:

„Területben és lakosságban 7 hasonló méretű megyei jogú város (Kaposvár, Sopron, Székesfehérvár, Szolnok, Tatabánya, Veszprém, Zalaegerszeg) napi rendszerességű utazásainak módválasztásával összevetve a **kerékpározás helyzete igen kedvező Szombathelyen**, mivel itt szembetűnően magas a kerékpárt használók aránya.

A fenti városokkal történt összehasonlítás kapcsán a helyi közösségi közlekedés terén épp ennek ellenkezője mondható el, ugyanis **a helyi autóbuszos közlekedést igen kevesen választják Szombathelyen**, a gyaloglás részaránya pedig épp csak eléri a vizsgált városokban tapasztalható értéket. A jelentős mértékű autóval utazás mellett érdemes azt is megemlíteni, hogy az autóval megtett utak hossza némileg nagyobb mértéket érnek el többi vizsgált városhoz képest.”

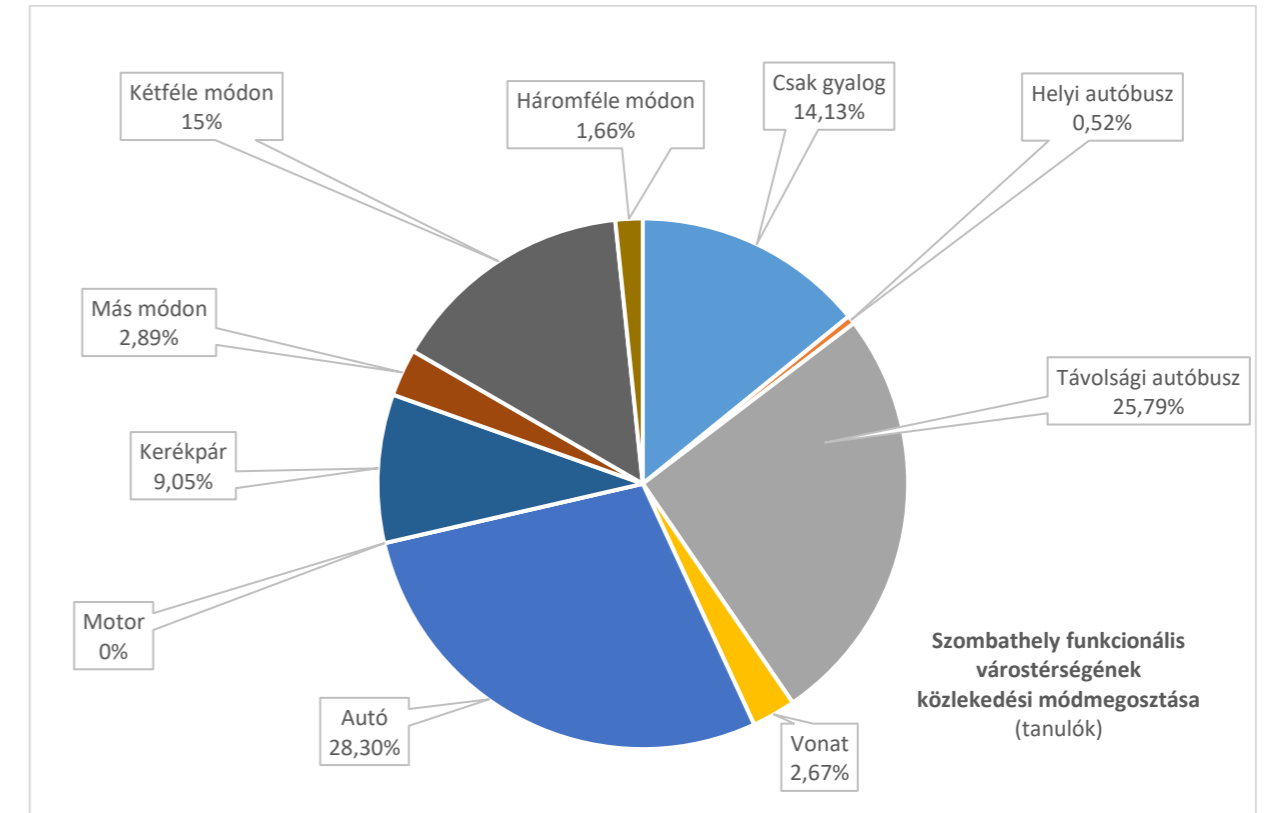
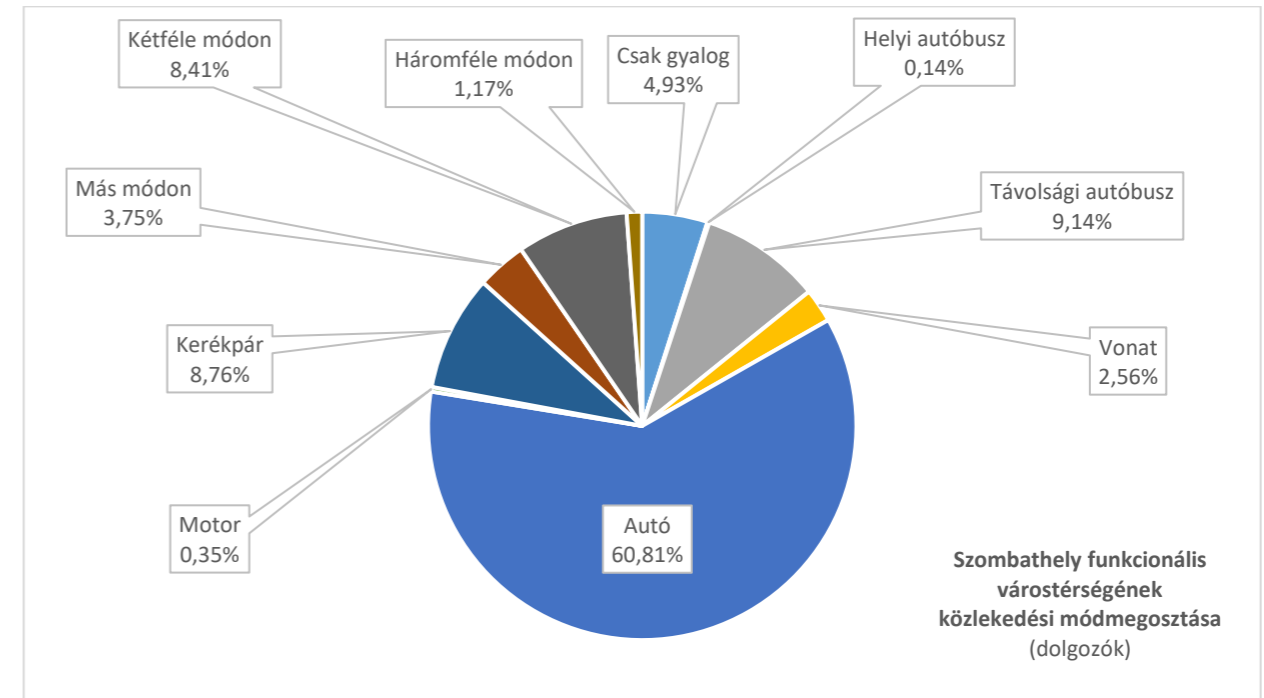
A felülvizsgálat részeként készült nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő kérdőív eredményei megerősítik a fentieket, bár fontos megjegyezni, hogy a kérdőívben a helyi autóbuszt használók száma felülreprezentált. Az alábbi, a (munkanapi) közlekedési szokásokat bemutató ábra alapján, ahol a közlekedési módok használatát hasonlítottuk össze, látható, hogy míg a vasút, a roller, a robogó és a céges busz marginális szerepet tölt be, a többi felsorolt közlekedési módnak változó az elterjedtsége. **Ha a mindennapos utazásokat nézzük, akkor az autózás dominál:** több mint a minta fele jelölte be ezt a közlekedési módot sofőrként és 17 százalék utasként. Ezenkívül a válaszadók ötöde megy gyalog az úticéljába, 15 százalék helyi busszal és 14 százalék kerékpárral. A többi közlekedési mód elenyésző. Másrészt, ha az egyéni szinten vizsgálódunk, akkor leolvasható (és ezt a további elemzéseink is megerősítik), hogy sokan sokféle módon közlekednek, de a relatív többségben azok vannak, akik szinte napi szinten autót vezetnek.



23. ábra: Egyes közlekedési módok használati gyakorisága (Mobilitási kérdőív 2025)

2.3.1.4 A környéki ingázás jellemzői

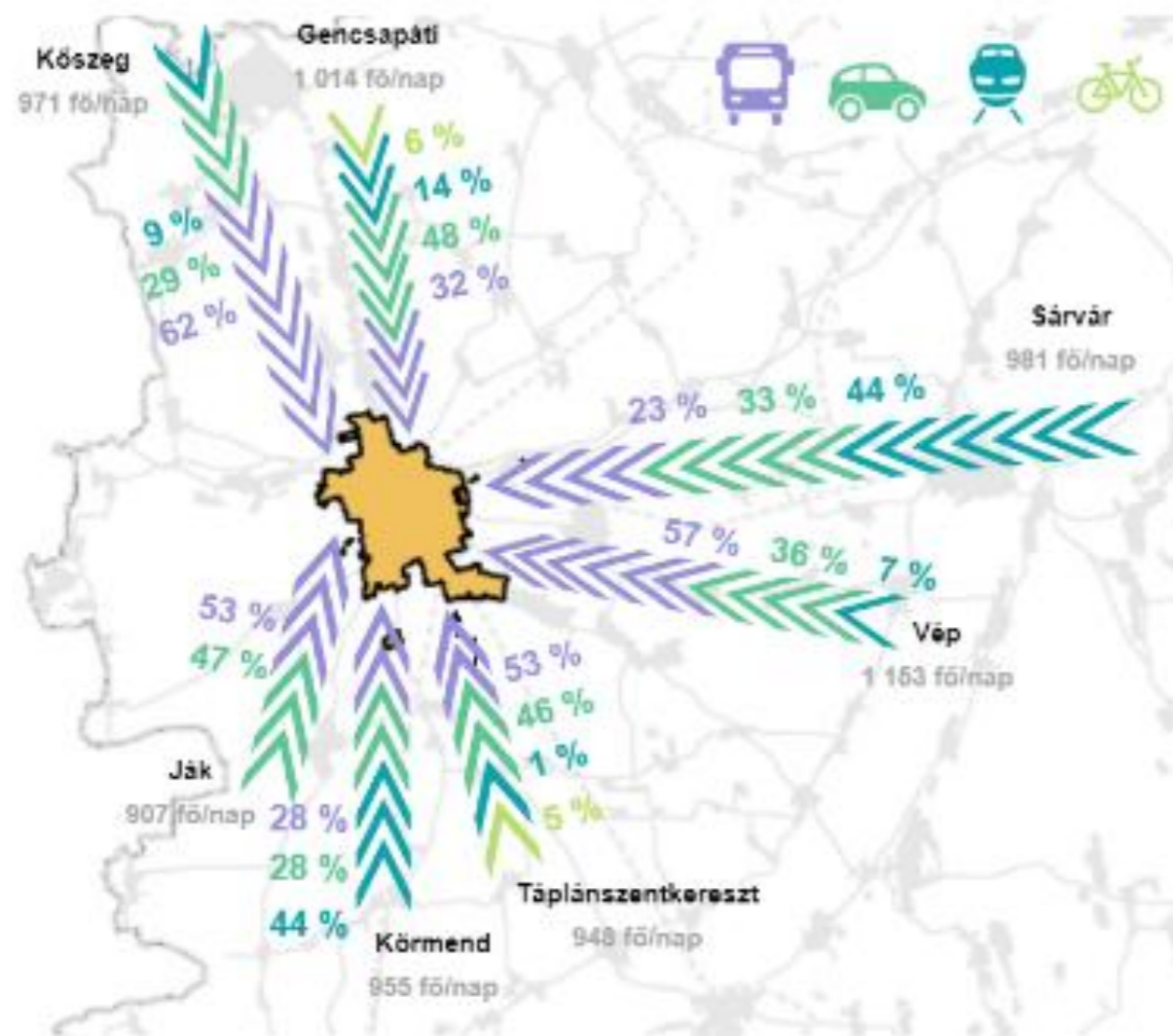
A környéki ingázás vizsgálatok Szombathely funkcionális várostérségét alkotó összesen 97 település (2.2.1.6 fejezet) közlekedési szokásjellemezőit vettük alapul. Az adatok a 2022-es népszámlálás részeként kerültek rögzítésre, aminek során azt a kérdést tették fel, hogy leggyakrabban hogyan közlekedik a lakóhelyéről a munkahelyére vagy bölcsődébe/óvodába/iskolába.



24. ábra: Szombathely funkcionális várostérségét alkotó 97 település közlekedési módmegoszlása, diákok és dolgozók vonatkozásában (forrás: KSH, 2022-es népszámlálás)

Az adatokból az látható, hogy az autós közlekedés aránya messze kimagaslik a többi közül, a dolgozók esetében közelíti a 60%-ot. A közösségi közlekedési módok közül a helyközi Volán-járatok jóval népszerűbbek a vasútnál, azonban fontos azt is megemlíteni, hogy a helyközi autóbuszok minden települést kiszolgálják, míg vasúti kapcsolattal csak egy részük rendelkezik. A vasút esetében érdekes Körmend helyzete, ahol ez az arány jelentősen magasabb – 10% feletti – mind a dolgozók, mind a diákok körében. A helyi autóbuszok rendkívül alacsony részarányára magyarázat, hogy a várostérség települései többnyire kis/aprófalvas-jellegűek, önálló helyi járással nem rendelkeznek.

A 2022-es SUMP-ban az ingázók közlekedési módmegosztását forgalmi modellezéssel vizsgálták.



25. ábra: A Szombathelyre ingázók közlekedési módválasztása néhány környéki településről (Trenecon Kft, 2022)

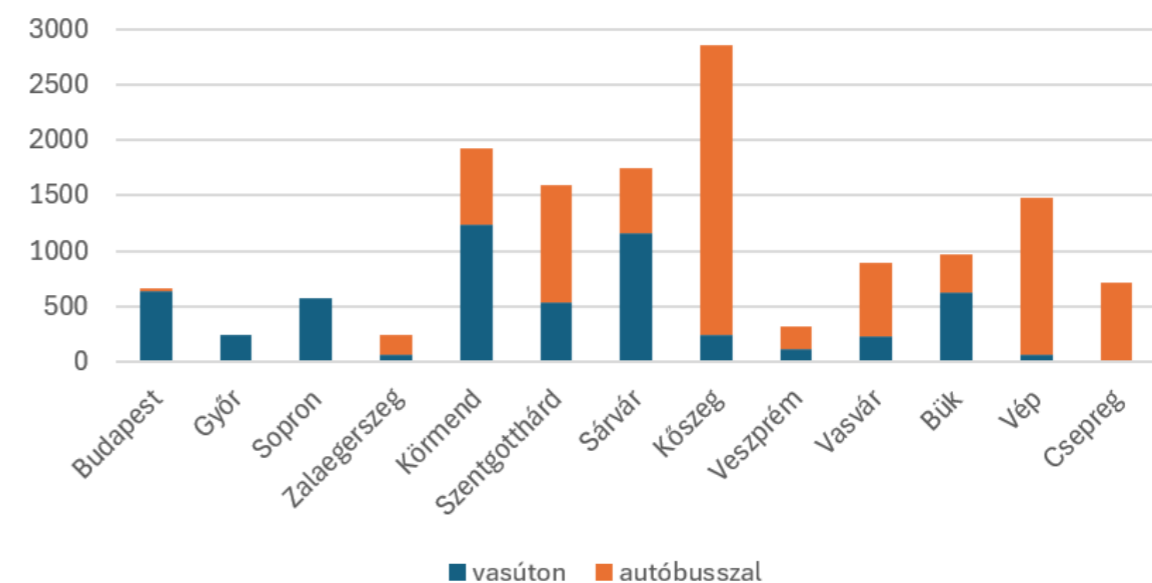
„A Szombathelyre ingázók inkább közösségi közlekedéssel érkeznek, amelyből nagyobb részt képvisel az autóbusz (46%), míg a vasút részaránya – összességében – 15%. A megyeszékhelyre egyéni gépjárművel az ingázók kicsit több mint 1/3-a jár (37%), a kerékpáros közlekedők elenyésző mértékűt képviselnek az ingázásban (1%).

Nagy különbséget mutat a tanulók és a dolgozók ingaforgalmú módválasztása: **a tanulók közel 80%-a közösségi közlekedést vesz igénybe, a munkába járóknál a közösségi közlekedéssel bejárók aránya 51%** (ami kedvezőnek mondható, ezért is lenne fontos e közlekedési módot legalább ilyen szinten megtartani).”

Az ingázók módválasztása 2022 óta jelentősen nem változott. Az ország- és vármegyeberletek bevezetése feltehetően tovább növelte a közösségi közlekedés részarányát, azonban a jövőbeli tervezett beruházások (pl. M87 megépítése) inkább az egyéni, motorizált közlekedés irányába terelhetik az ingázókat, mely Szombathely szempontjából kedvezőtlen.

Az Országos Célforgalmi Felvétel 2016-os adataiból készült 2020-as előrebecslés megmutatja, hogy az egyes agglomerációs településeken a közösségi közlekedést használók közül mennyien választják a vonatot, és mennyien a helyközi autóbust. Fontos megjegyezni, hogy ezek az adatok nem aktuálisak, a közlekedési szokások változhattak, azonban a vasúti és a helyközi autóbuszos közlekedés aránya napjainkban is valószínűsíthetően hasonlóan alakul. Azokban a viszonylatokban, ahol vasút és helyközi autóbusz is elérhető, utasforgalmuk közel kiegyenlített; míg előbbi rövid menetidőt és magasabb komfortfokozatot, de általánosságban rosszabb lefedettséget és átszállási kényszert kínál a vasútállomások elhelyezkedése miatt, utóbbi a hosszabb menetidők ellenére közvetlenebb kapcsolatot kínál kevesebb átszállással. Ilyen viszonylatok például a Szombathely-Körmend, a Szombathely-Szentgotthárd, valamint a Szombathely-Sárvár, ahol a munkanapi utazásszám 1700-2000 körül alakul.

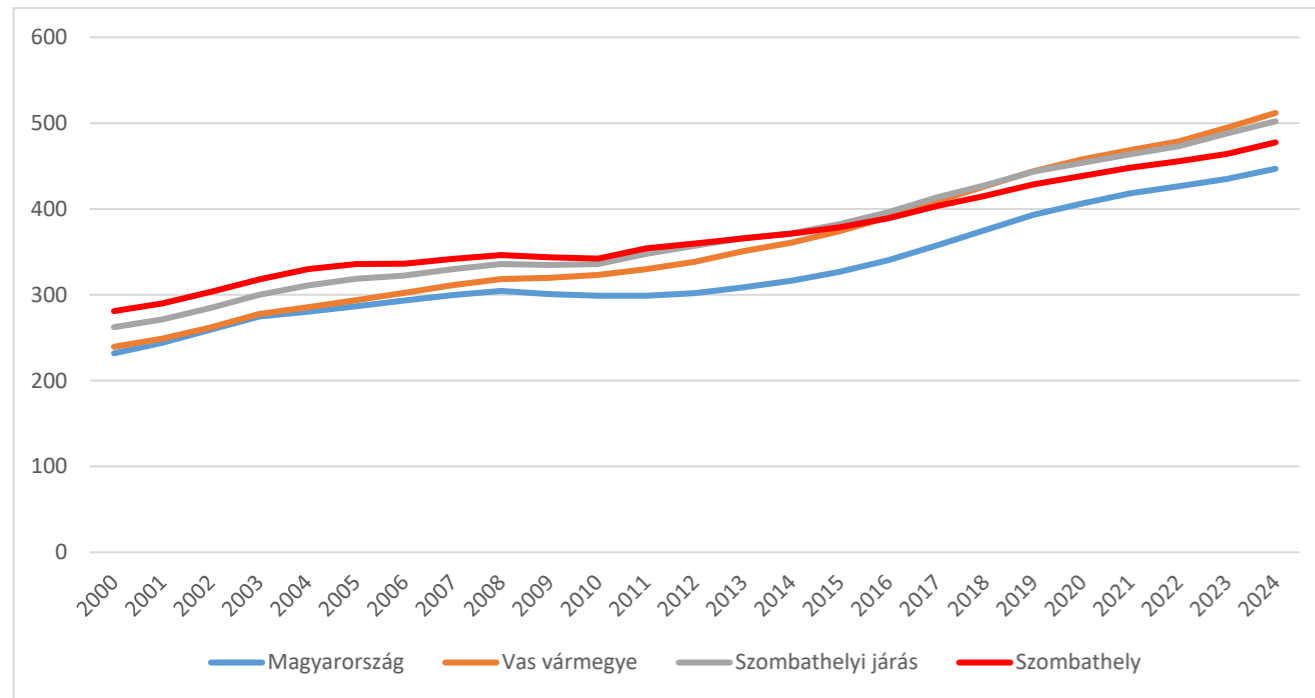
Olyan települések esetében, amelyek nem rendelkeznek megfelelő vasúti kapcsolattal (például Csepreg), az utasforgalom teljes egészében a helyközi autóbuszokon bonyolódik le.



26. ábra: Napi utazásszám Szombathely és más települések közötti viszonylatban (OCF, 2016)

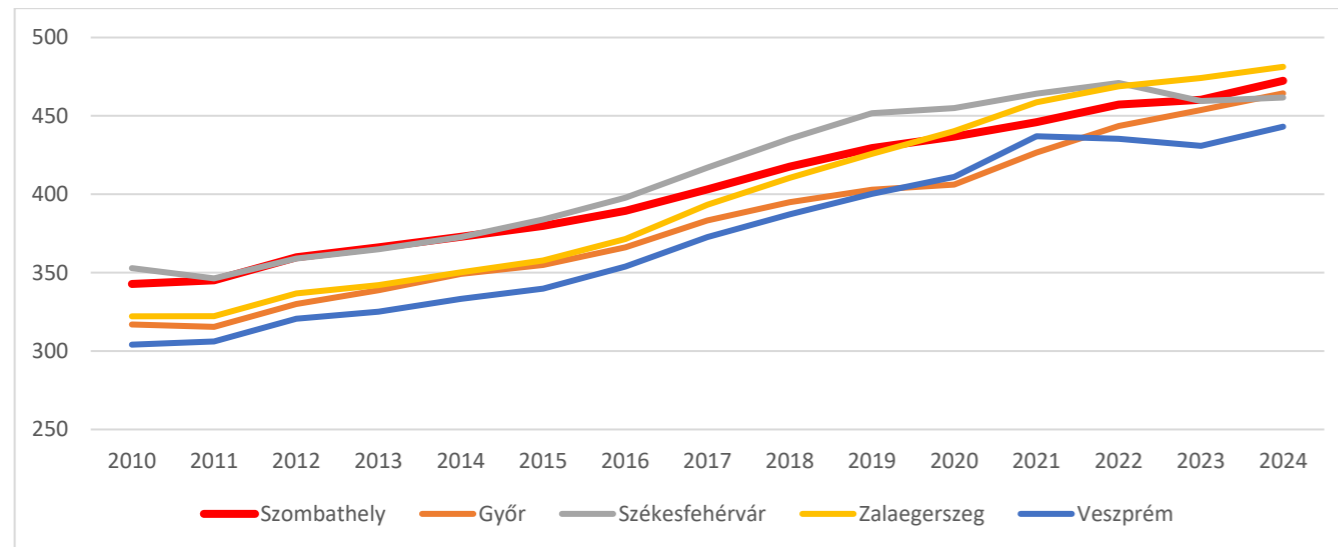
2.3.1.5 Motorizáció

Az 1000 főre jutó személygépkocsi száma 2000 és 2024 között megduplázódott. Vas Vármegye, a Szombathelyi járás, és maga Szombathely is az országos átlagnál 10-15%-kal magasabb motorizációt mutat. 2000 és 2024 között megyei szinten 239-ről 512-re, a járási szinten 262-ről 502-re, illetve Szombathelyet tekintve 281-ről 477-re nőtt az 1000 főre jutó személygépkocsi száma. Látható, hogy a legnagyobb arányú emelkedés vármegyei és járási szinten történt, ezek az értékek 2024-ben 5-7%-kal magasabbak, mint a Szombathelyen tapasztalható motorizációs ráta. Vas vármegye a relatív jómód, a sűrű településszerkezet és az osztrák ingázás lehetősége miatt magyar szinten is igen erős autóhasználatot jellemezhető. Ezen belül Szombathely kicsivel alacsonyabb értékei a város kompaktságával, a kerékpározás népszerűségével és a helyi buszhálózat minőségével magyarázhatók.



27. ábra: Motorizáció a megyében, a járásban és a városban (Forrás: KSH)

A motorizáció mértéke Szombathelyen az országrész hasonló méretű, szerepű városai között is magas, csupán Zalaegerszeg előzi meg kis mértékben.



28. ábra: A motorizáció változása az országrész hasonló méretű, szerepű városaiban (forrás: KSH)



29. ábra: Az északi elkerülő torlódása a vasúti átkelő felnyitása után (fotó: Együd Marcell)



30. ábra: Kiemelt gyalogátkelőhely a Belvárosban (fotó: Együd Marcell)

2.3.2 KERESLETI ÉS FORGALMI ELEMZÉS

2.3.2.1 Gyalogközlekedés

A 2022-ben készült SUMP az alábbiak szerint értékeli a gyalogos közlekedést:

„A belvárosban igen elterjedt a gyalogos közlekedés, amit a Fő tér és környezetének kialakítása is segített. A kellemes és igényes gyalogos terek, felületek ugyanis kedvet adtak annak, hogy gyalogosan is lehet számtalan helyet elérni a belvárosban, mindezt kiváló színvonalú területeken. Ez alátámaszthatja a város fejlesztési dokumentumaiban is szereplő elgondolást, miszerint célszerű lehetne a belvárosi gyalogos területek bővítését megtenni, természetesen a megfelelő egyéb intézkedések biztosításával (pl. üzletek áruszállítása, a gyalogos zóna környezetében lakók egyéb helyváltoztatási lehetőségeinek megteremtése mellett).”

„A 2021. őszi háztartásfelvétel alapján a városon belüli összes utazás 29 %-a gyalogosan történik. Legjellemzőbb céljuk a vásárlás, a szabadidős tevékenység és a hazatérés. A gyalogos közlekedések átlagos időtartama kb. 12 perc, mely mintegy 1 km távolságra lévő célok elérését jelenti.”

A 2022-es népszámlálás alapján a közlekedők 28%-a közlekedik gyalogosan, ez egybeesik a háztartásfelvétel eredményével, a személygépkocsi után a második legnépszerűbb közlekedési mód. A tanulónál ez az arány még magasabb, 40% körüli. Ez azt is jelenti, hogy kiemelt figyelmet kell fordítani a gyalogos felületek mennyiségére és minőségére az iskolák, oktatási intézmények környékén.

Az online, problémafeltáró és javaslattevő kérdőívben többen jelezték a gyalogátkelők, vagy azok jelzőlámpás biztosításának hiányát, főként a belvárosi területeken, azonban többen pozitívként jelentették meg a közelmúlt gyalogátkelőhely-fejlesztéseit, például az okoszebrákat. Szombathely belvárosában 2020 és 2025 között egy halálos kimenetelű gyalogsbaleset történt. A város célja, hogy ez a szám nullára, míg a személyi sérülései balesetek száma jelentősen csökkenjen. A kérdőívben megjelent még az akadálymentesítés témaköre is, melyet részletesen a 2.3.4.5 fejezetben tárgyalunk.

Szombathely belvárosa részben autómentesített, a kérdőív alapján a lakosok ezt nagy értéknek tartják, kedvelik, és használják is a belvárosi gyalogoszónát, így további fejlesztése, kiterjesztése indokolt.

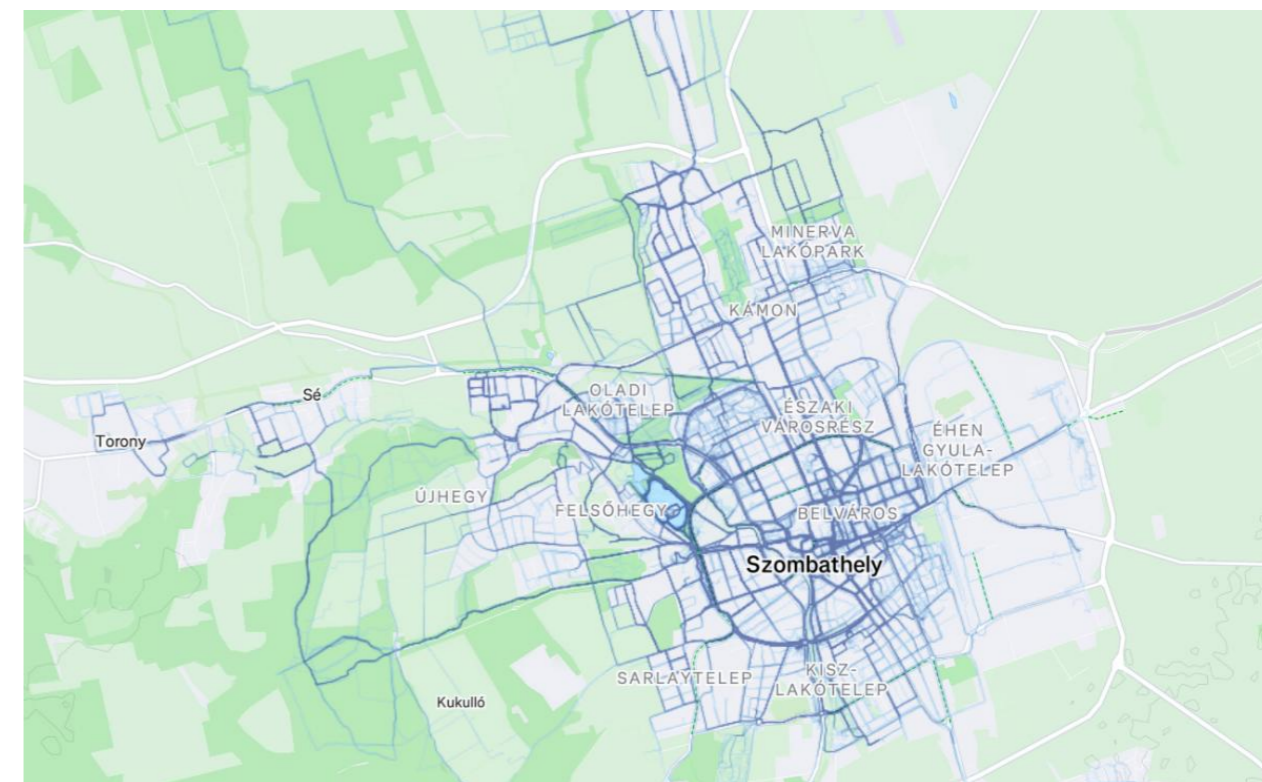
A gyaloglási igények napjainkban átalakulóban vannak; a munkahelyre, iskolába való eljutás mellett egyre nagyobb szerepet kap a szabadidős gyaloglás, mely a családok, idősek, futók, kutyát sétáltatók kedvelt időtöltésévé válik. Az ilyen célú gyaloglások igényes, parkosított környezetet, sétányokat igényelnek. Szombathelyen ezek főként a patakok partján, illetve a Parkerdőben található meg, további bővítésük, fejlesztésük a várható növekvő igényeknek köszönhetően indokolt és napirenden is van.

A 31. ábrán a Strava alkalmazás használói által a gyalogosan megtett útvonalak sűrűsége, intenzitása figyelhető meg önkéntes adatfeltöltés alapján. A mintavétel nem reprezentatív, a Strava felhasználóinak alapvetően szabadidős, sportolási célú gyaloglási útvonalait mutatja.

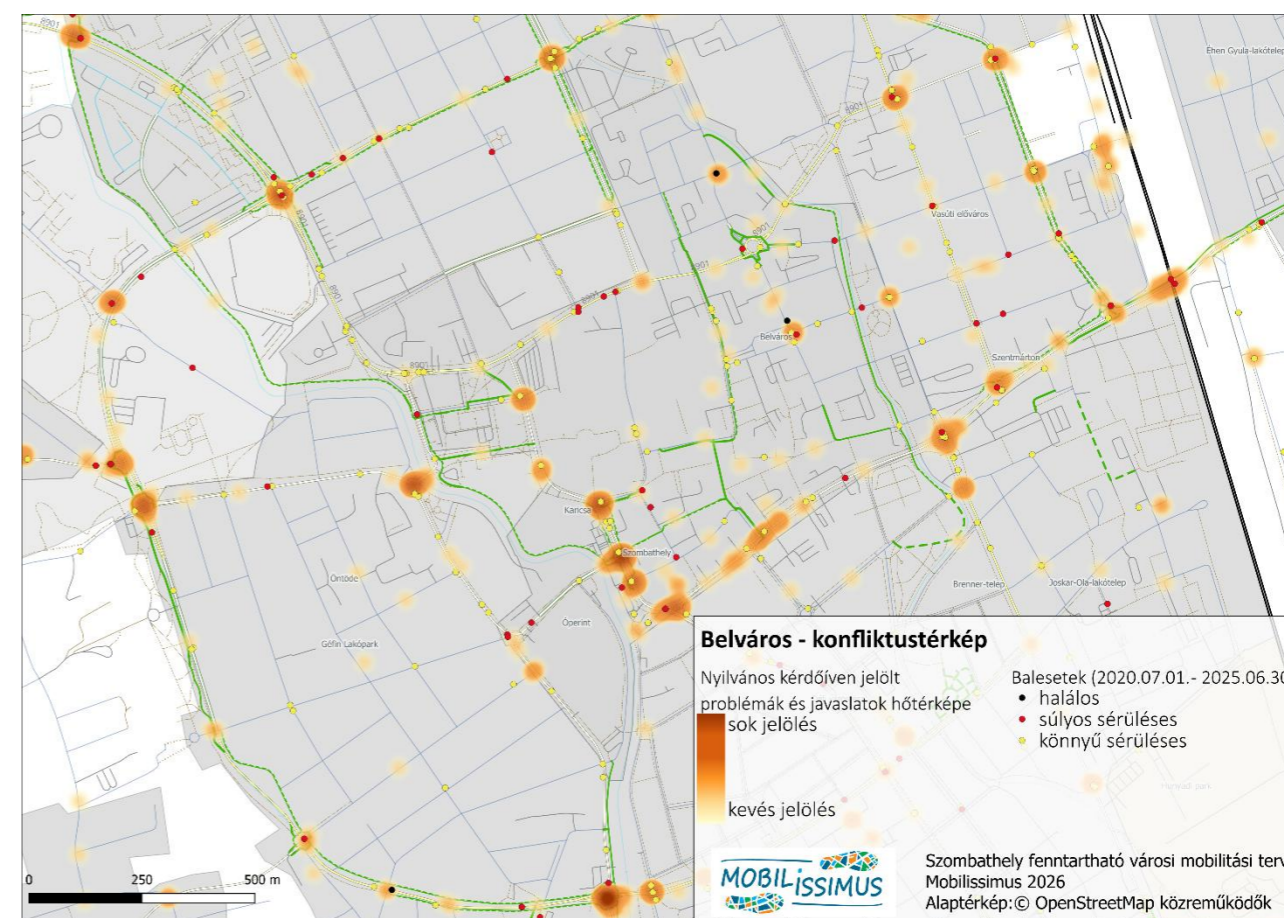
A térkép alapján a szabadidős gyaloglás, séta a Belvárosban a legnépszerűbb, de jól kirajzolódik a Csónakázó-tóhoz vezető Kenderesi út és a Jégpince út is – ez utóbbi jelentős forgalma és keskenysége miatt felvethet közlekedésbiztonsági aggályokat és fejlesztési igényt is. Ezeknél kicsivel meglepőbb a Bartók Béla körút-Jókai Mór utca-Brenner Tóbiás körút vonalának kiemelt használata, ami az egyébként a kellemes környezet miatt logikus választás lehet.

A Belváros konfliktustérképén ábrázolt baleseti helyzet kapcsán érdemes tudatosítani, hogy a jelentős gyalogos- és kerékpárosforgalom, különösen a Belvárosba vezető csomópontokban és a Thököly Imre utca-Kiskar utca vonalon bizony számos balesetet is eredményez, ebben érdemes lenne javulást elérni.

A gyaloglás iránti igény Szombathelyen erős, azonban jelentősek a konfliktusok az autósokkal és a kerékpárosokkal.



31. ábra: Szabadidős gyalogos útvonalak (Forrás: Strava)



32. ábra: A Belváros konfliktustérképe (Mobilissimus)

2.3.2.2 Kerékpáros forgalom

A 2022-es SUMP így értékeli a kerékpáros forgalmat:

„A város kerékpáros közlekedés iránti elkötelezettségét igazolja, hogy 2014-ben és 2015-ben elnyerte a Kerékpárosbarát település címet, illetve, hogy az Önkormányzat 25 %-ra kívánja növelni a kerékpáros utazások részarányát, melyet stratégiai dokumentumában is rögzített.”

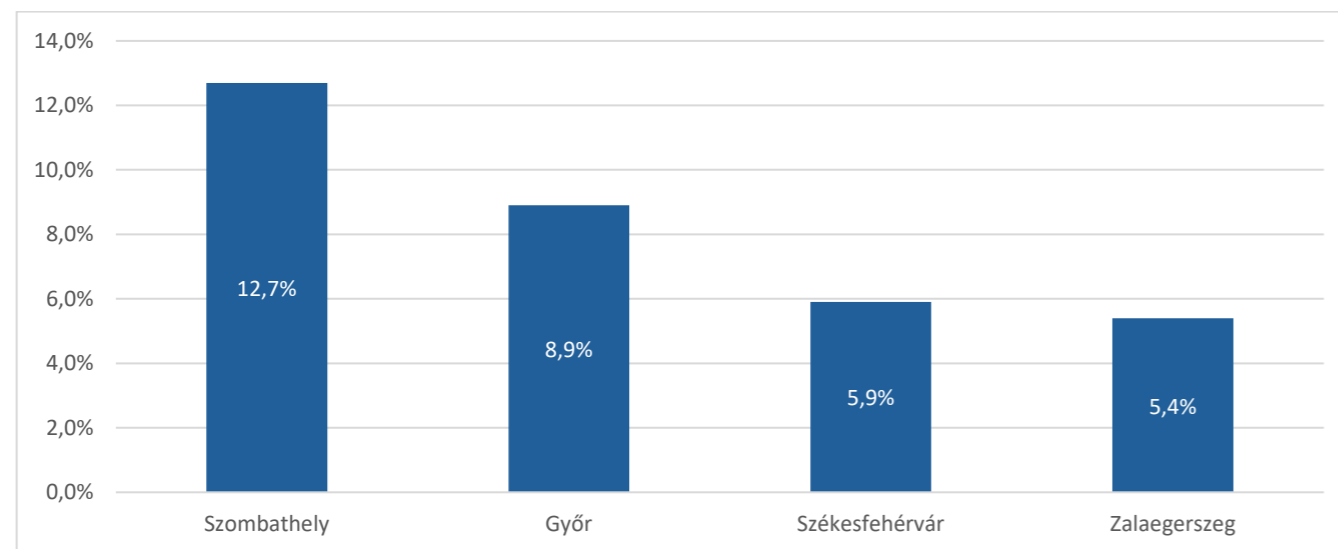
„A 2021 őszen végzett háztartásfelvétel alapján a városon belüli napi utazások 16,7 %-a kerékpárral történik. Legtöbbször a munkahely elérése, vásárlás és hazatérés céljából kerékpároznak a városban. A bicikli használatának legfőbb indoka, a kerékpározók mintegy 1/3-ánál maga az utazás időtartama, azaz, hogy kerékpárral gyorsan eléri úticélját az illető. A biciklihasználat kapcsán ezzel összeillik az a visszajelzett szempont is, hogy rövid távú utazásokhoz jó választás a kerékpározás, de sokan azt is jelezték, hogy az utazás költsége is nyom a latba, mikor ezt a közlekedési módot választja.”

„A fenntartható utazási módok elterjedésének nehézségét jelzi, hogy megfelelő körülmények esetén az autóval közlekedőknek csupán 7 %-a váltana kerékpározásra.”

A korábbi SUMP hangsúlyozza a multimodális közlekedés fejlesztését B+R tárolók bővítésével, valamint a forgalomcsillapított övezetek (Zóna30) kiterjesztését, amelyek költséghatékonyan javítják a kerékpározhatóságot. A megosztott elektromos rollerek 2022-es megjelenése és sikere igazolta a mikromobilitási eszközök iránti nagy igényt, azonban komoly közlekedésbiztonsági aggályokat is felvet; a város a hálózat további bővítésével és szemléletformáló kampányokkal igyekszik ezt a közlekedési módot népszerűvé és biztonságossá tenni.

Szombathelyen a kerékpározás mélyen gyökerező hagyomány, a városon belüli napi utazások 12,7%-át teszi ki, amit a sík terep és a rövid távolságok is támogatnak. A hálózat nem összefüggő, számos folytonossági hiány és csomóponti átvezetési probléma nehezíti a biztonságos közlekedést.

A 33. ábrán a hasonló adottságú dunántúli városok kerékpáros részaránya látható.



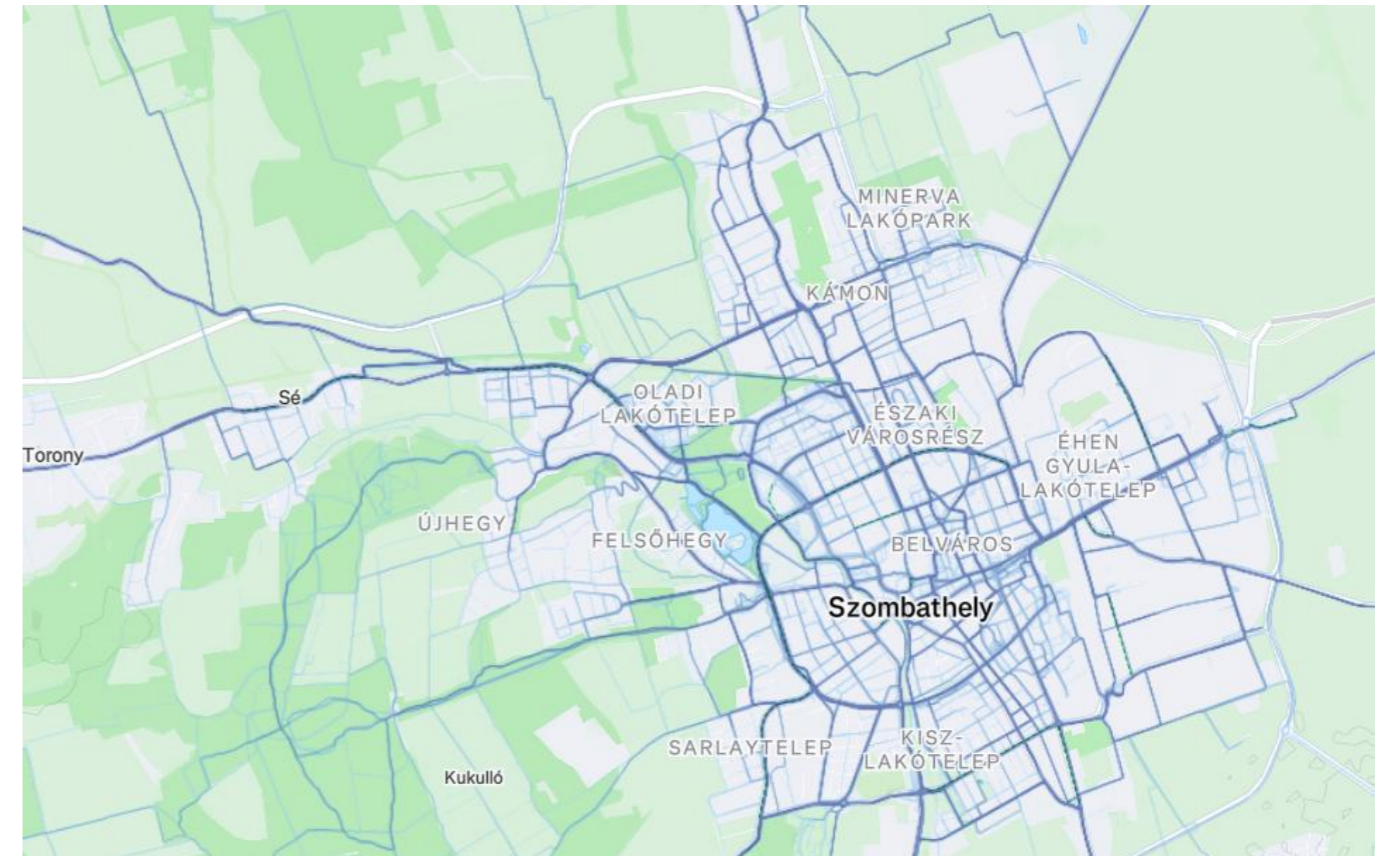
33. ábra: A kerékpáros közlekedés részaránya a helyben dolgozó és tanuló népességben belül. (Forrás: KSH)

Az ábra alapján Szombathely határozottan jó helyzetben van a kerékpáros arányt tekintve. Ez nagy érték, jó adottság, jó alapot ad a további fejlesztésekre.

A Kerékpárforgalmi Hálózati terv bemutatja, hogy a legfrissebb, 2025. szeptemberi gépi mérések (Telraam) adatai alapján a városi gyűjtőutakon stabil kerékpáros jelenlét tapasztalható: a mérőállomások az Öntő utcában (396 kerékpár/nap) és a Szent Gellért utcában (331 kerékpár/nap) is jelentős számú kerékpárost regisztráltak. Ezek az

adatok kiegészítik a város nyugati kapujában, a Dolgozók útján működő automata számláló értékeit, amely tartósan napi 400 körüli áthaladást mutat.

A hálózat legterheltebb szakaszai továbbra is a sugárirányú főutak és a belvárosi csomópontok, ahol a korábbi kézi mérések alapján a forgalom eléri a napi 2100–2800 kerékpárost. Kiemelkedik a Zanati út (2771 j/nap), a Zrínyi Ilona utca (2594 j/nap) és a Paragvári utca (2473 j/nap) terheltsége. Míg a Zanati út telítettsége a hivatásforgalmi kerékpározásból következik, a Zrínyi és a Paragvári utcák kiemelt használata jelzi, hogy Szombathelyen a kerékpáros hálózat és a közúti hálózat nem esik egybe.



34. ábra: Szabadidős kerékpáros útvonalak (forrás: Strava)

A 34. ábrán a Strava alkalmazás használói által kerékpárral megtett útvonalak sűrűsége, intenzitása figyelhető meg önkéntes adatfeltöltés alapján. A mintavétel nem reprezentatív, a Strava felhasználóinak alapvetően szabadidős, sportolási célú kerékpáros útvonalait mutatja.

A térkép alapján a szabadidős kerékpározás az egész városban népszerű, nem koncentrálódik egyetlen területre. Kiemelkedő a Szombathely-Bucsu kerékpáros útvonal, illetve – a gyalogláshoz hasonlóan – a Csónakázó-tó környéke.

A kerékpározás jelentőségét mutatja Szombathelyen, hogy a fókuszcsoporthoz tartozók meghatározó része rendszeres kerékpározó volt és hogy a témát mindig elsőként választották mélyebb megvitatásra. A fenti helyzetértékelést a csoportok megerősítették és számos fontos részlettel árnyalták, a kerékpáros kereslet kapcsán például jelezték, hogy a Zanati úton sokkal több kerékpáros jelent meg az utóbbi időben, amiben a vendégmunkásoknak is komoly szerepe van és az iskolák környékén a kerékpározás biztonságának növelése fontos eszköz volna az autóforgalom csökkentésében.

A kerékpározás magas részaránya Szombathelyen fontos érték, megőrzése kiemelt feladat. A szakadozott hálózat, a burkolatok rossz minősége és az átvezetési gondok jelenléte korlátozzák a használatot a magas potenciál ellenére.

2.3.2.3 A vasúti közlekedés utasforgalma

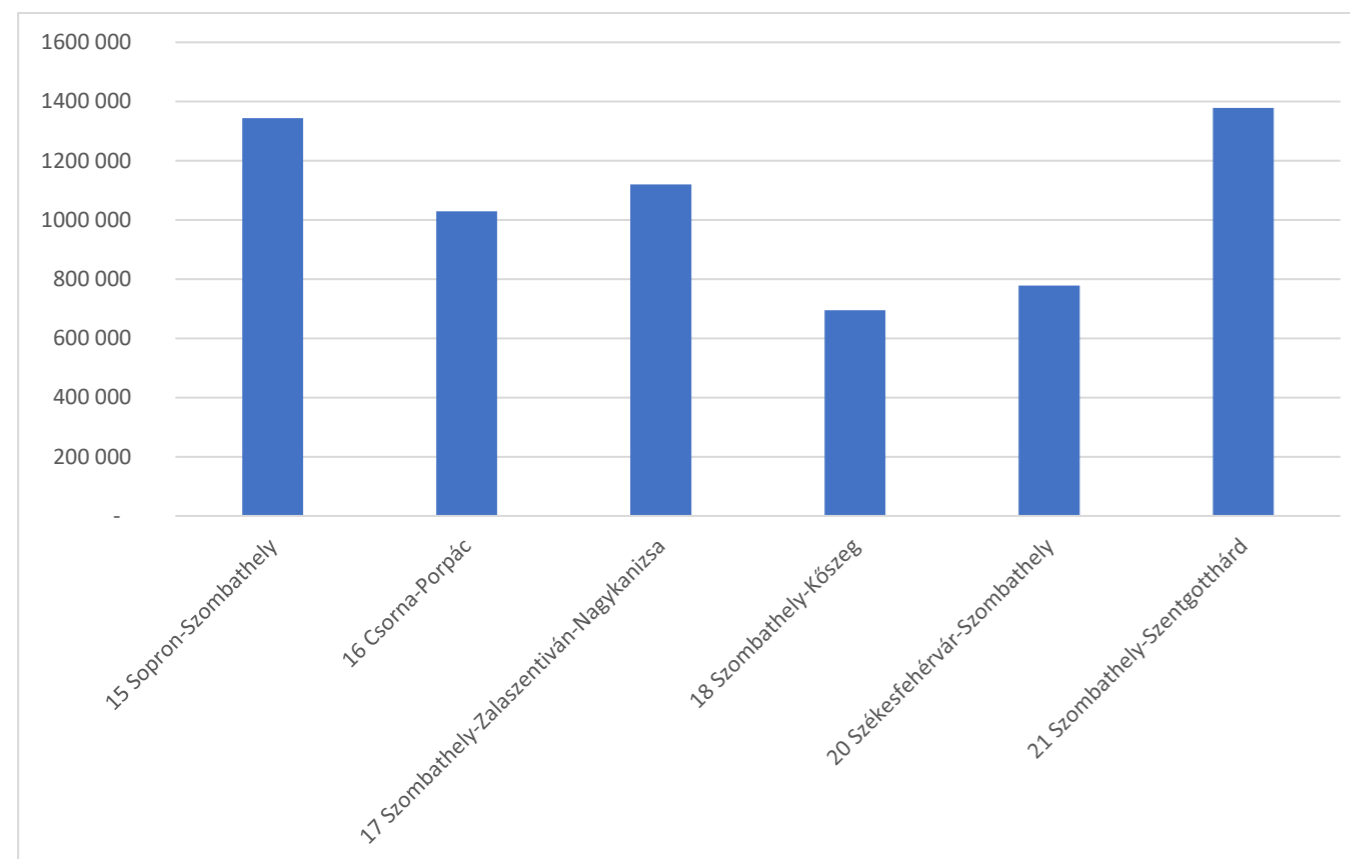
A legutóbbi, 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„Szombathely vasútállomás összes fel- és leszálló forgalma jelenleg napi 7.678 utas, melynek 15 %-a átszálló, azaz nem Szombathely az utazás kezdő- vagy végpontja. A város területén található másik három vasúti megálló forgalma elenyésző. A legtöbb vasúti utas a Budapesttel kapcsolatot teremtő csornai és sárvári vonalak irányából érkezik Szombathelyre.” A 2024-es jegyértékesítési statisztikákból ez az állítás egyértelműen nem olvasható ki az időközben bevezetésre került területi díjtermékek miatt.

„A város területén a központi elhelyezkedésű Szombathely vasútállomáson kívül három megálló található, egy északon (Kámon), kettő délen (Szombathely-Szőlős és Gyöngyöshermán). Mivel a megállóhelyek kevésbé sűrűn lakott területeken helyezkednek el, és környezetükben gyaloglási távolságon belül alig található jelentősebb forgalomvonzó létesítmény, ezek a helyi személyforgalomban nem jutnak érdemi szerephez.”

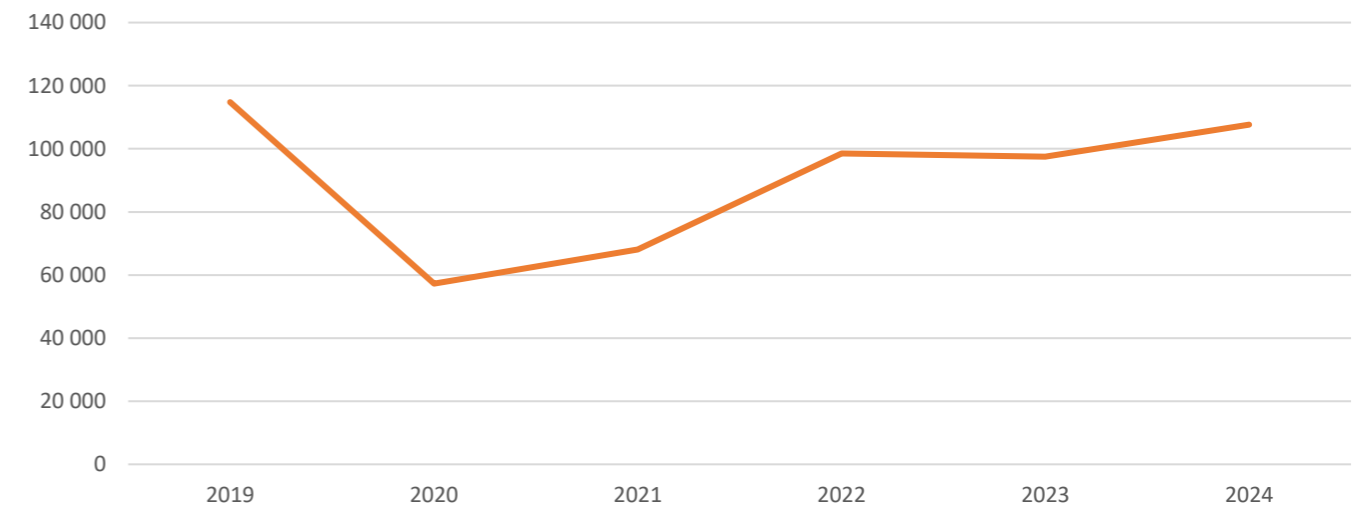
Szombathely a hazai vasúti közlekedés fontos csomópontja. A 2016-os Országos Célforgalmi Felvétel adatai alapján a Budapest-Szombathely és Sopron-Szombathely közötti, munkanapi 500 körüli közösségi közlekedési utazásszám szinte teljes egészében vasúton bonyolódik le. Az elővárosi közlekedésben is sokan használják a vasutat, azonban a vasútállomások jellemzően a településközpontoktól messzebb találhatók, így nem minden esetben tudnak versenyképes alternatívát nyújtani a helyközi autóbuszal vagy az autóval szemben.

A GYSEV Zrt. jegyértékesítési statisztikái megmutatják, hogyan oszlik meg Szombathely utasforgalma a vasútvonalak között. A viszonylati jegyértékesítések esetében erőteljes visszaesés tapasztalható a 2022-es tarifareform óta, köszönhetően a rendkívül népszerű vármegye- és országbérleteknek. Szombathely állomás összesített utasforgalma 2024-ben mintegy 11,5 millió fő volt, melyeknek 18%-a utazott jeggyel. A jegyértékesítések körülbelül ötödét teszik ki egyenként a 15-ös, 17-es, 20-as, és 21-es vasútvonalak, a legkisebb részaránnyal a kőszegi vasútvonal rendelkezik.



35. ábra: Szombathely állomás jegyértékesítési megoszlása az egyes vasútvonalak között (GYSEV Zrt. adatszolgáltatás)

A MÁV Személyszállítási Zrt. jegyértékesítési statisztikái a menetjegyek mellett a pót- és helyjegyeket is tartalmazzák, így a helyjegyköteles (főként távolsági) vonatok esetében ezek pontosan mutatják az utasforgalmat. Szombathely-Budapest viszonylatban 2024-ben 107 000 helyjegyet adtak el, vagyis az eladott helyjegyek száma a 2019-hez képest 6% csökkenést mutat. Figyelembe véve a koronavírus-járvány okozta utasszám-csökkenést, a közlekedési szokások átalakulását, illetve a Veszprém-Ajka közötti vágányzár miatt csökkenő eljutási lehetőségeket, ez jó eredménynek mondható, mely a tarifareform nélkül aligha lett volna lehetséges.



36. ábra: A Szombathely - Budapest viszonylaton értékesített helyjegyek száma, 2019-2024 (MÁV Személyszállítási Zrt. adatszolgáltatása)

A vasút városon belüli szerepe marginális, a vasutat a helyben foglalkoztatottak mindössze 0,1 %-a használja. 2024-ben a három szombathelyi vasúti megállóhely és a vasútállomás között összesen 905 jegyet adtak el. Szombathely-Szőlős megállóhely szerepe a helyközi és a távolsági közlekedésben magasabb, a területen működő P+R parkoló telítettsége folyamatosan magas.

2024	Induló	Érkező	Összesen
Szombathely-Szőlős	388	90	478
Gyöngyöshermán	257	50	307
Kámon	109	11	120
Összesen	754	151	905

2. táblázat: Jegyértékesítések Szombathely vasútállomásai és vasúti megállóhelyei között, 2024

A fókuszcsoporthoz a vasúttal kapcsolatosan az merült fel, hogy a vasútállomást minden helyközi járatnak érintenie kellene, a gyalogos forgalmat a vasútállomás környékén biztonságosabbá kellene tenni és az autós forgalmat felül kell vizsgálni a környékén.

A Szombathely környéki vasútvonalak jelentős mennyiségű utast szállítanak mind az elővárosi, mind a távolsági szegmensben, azonban a környéki forgalomban a helyközi buszokkal általánosan nem versenyképes a vasút, főleg a megállóhelyek elhelyezkedése miatt. A városban található kisebb vasúti megállóhelyek szerepe alacsony. A vasút városi szerepének növelésére új megállóhelyek kiépítése tervezett az iparterületek mellett.

2.3.2.4 A helyi autóbusz-közlekedés utasforgalma

A legutóbbi, 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„A 2021-es Mobilitási kérdőív kapcsán érkezett észrevételek mellett a gyakorlat azt tükrözi vissza, hogy leginkább azok veszik igénybe a helyi buszokat, akik közvetlenül, átszállás nélkül jutnak el utcéjükhez.”

A 2022-es SUMP-ban utasszámlálás és forgalmi modell készült, az Oladi lakótelep - Derkovits-lakótelep - Belváros - Vasútállomás tengely kirajzolódik, mint a legforgalmasabb 30Y autóbuszok útvonala. 2022 óta a legnagyobb növekedést a déli-délnyugati városrészekben sikerült elérni, míg az iparterületek esetében utasszám-csökkenés látszódik. Utóbbi folyamat visszafordítása érdekében rendszeres nagyfoglalkoztatói fórumok, ezáltal a munkarendhez jobban igazodó menetrendek bevezetését tervezi a szolgáltató.



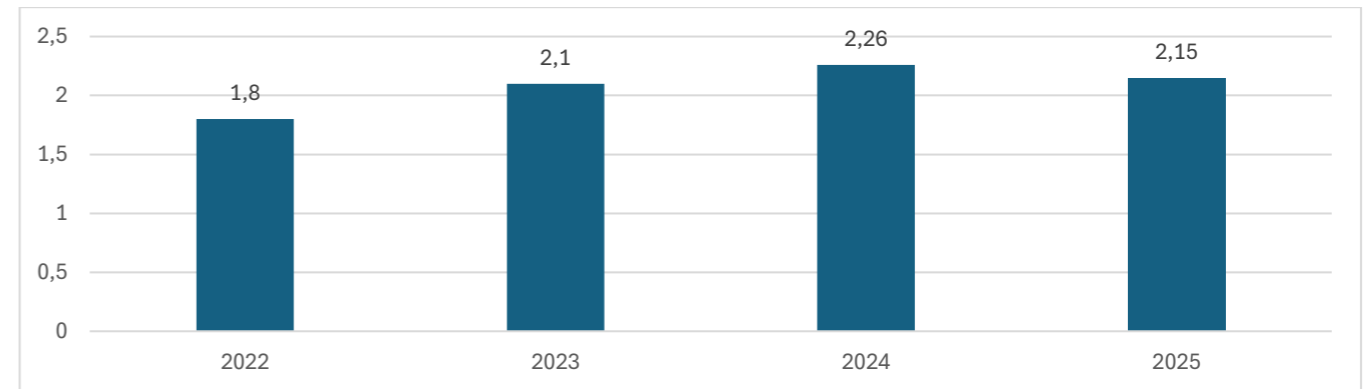
37. ábra: Helyi autóbuszok utasforgalma (SUMP 2022)

A 2022-es szolgáltatóváltás minőségi ugrást hozott a helyi autóbusz-közlekedésben, nemcsak a járművek, hanem a hálózat, a menetrend, a csatlakozási rendszerek, illetve az utastájékoztató tekintetében is. Ennek eredményeképpen a jegyeladásokból származó bevételek, valamint az utazásszám is évről évre növekszik. A fontosabb hálózati-menetrendi módosítások 2022 óta és azok utazásszáma gyakorolt hatása az érintett viszonylatokon:

- 5-9-30Y viszonylatok hangolása: 25%-os növekedés
- Összehangolt járatindulások a déli városrészen: 20%-os növekedés
- A Szent Quirinus utca átadásához kapcsolódó hálózati fejlesztések: 50%-os növekedés a térségben
- Parkerdő egésznapos, ütemes kiszolgálása: duplázódó utazásszám

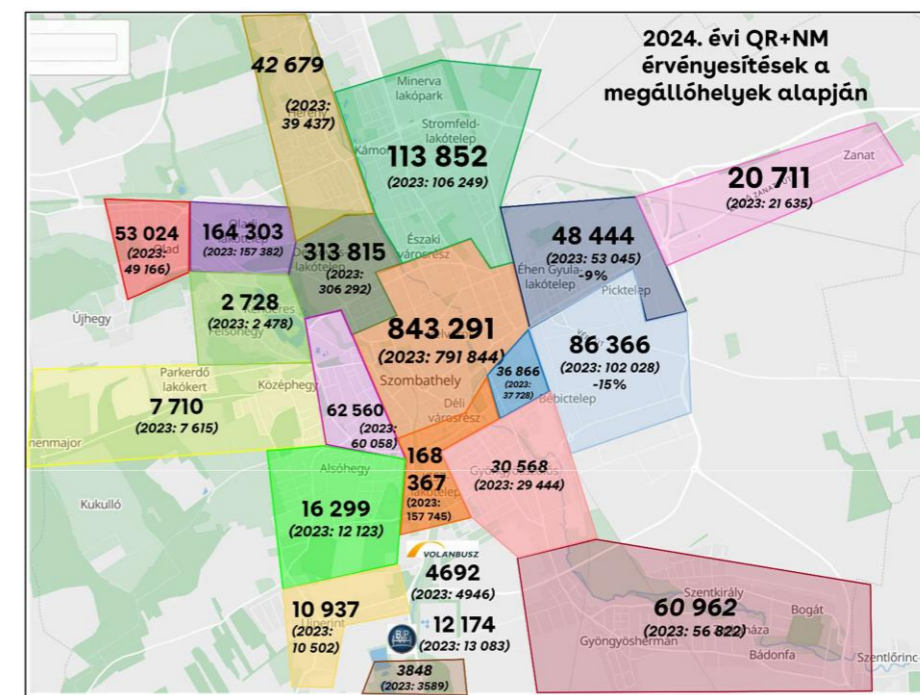
A kedvező tendencia 2025-ben megtörni látszik, megrendelői döntés alapján két autóbuszt ki kellett vonni a forgalomból, az ezzel járó kényeszerű menetrend-módosítások az előzetes adatok alapján körülbelül 5%-os éves utazásszám-csökkenést fognak eredményezni. 2026-ban ismét növekedhet a közösségi közlekedés finanszírozása.⁵⁸

⁵⁸ https://www.nyugat.hu/cikk/buszokra_ovodakra_bolcsodekre_es_az_onto_utcai_hid



38. ábra: Jegy- és bérletérvényesítések száma 2022 és 2025 között (millió érvényesítés) (forrás: Blaguss Agora Hungary Kft. adatszolgáltatása)

A tisztán helyi buszjáratok utasforgalmának elemzéséhez felszállószámok, valamint jegyértékesítési statisztikák állnak rendelkezésre, melyekről a Blaguss Agora Hungary Kft. éves beszámolóiban részletes statisztikákat készít. Az éves felszállószámokat a szolgáltató városrészekre lebontva is közli, ez alapján látható a kiemelt utasforgalommal bíró Belváros, a legforgalmasabb Oladi lakótelep-Belváros-Minerva lakópark tengely, illetve nyomon követhetők a menetrendi fejlesztések egyes városrészekre gyakorolt hatásai is.



39. ábra: Éves felszállószámok az egyes városrészekben⁵⁹

A szombathelyi helyi autóbusz-közlekedés más vidéki városokkal ellentétben jelentős utasszám-növekedést tudott elérni az elmúlt években, mely az új szolgáltató által bevezetett hálózati-menetrendi fejlesztések nélkül aligha lett volna lehetséges. A fókuszcsoportokon többen jelezték, hogy a helyközi és a helyi busz közötti átjárást üdvözlőnek.

⁵⁹ Blaguss Agora Hungary Kft. – Éves beszámoló 2024, <https://kbr.szombathely.hu/kbrfile/113606.pdf>

2.3.2.5 A helyközi és távolsági autóbussz-közlekedés utasforgalma

A legutóbbi, 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

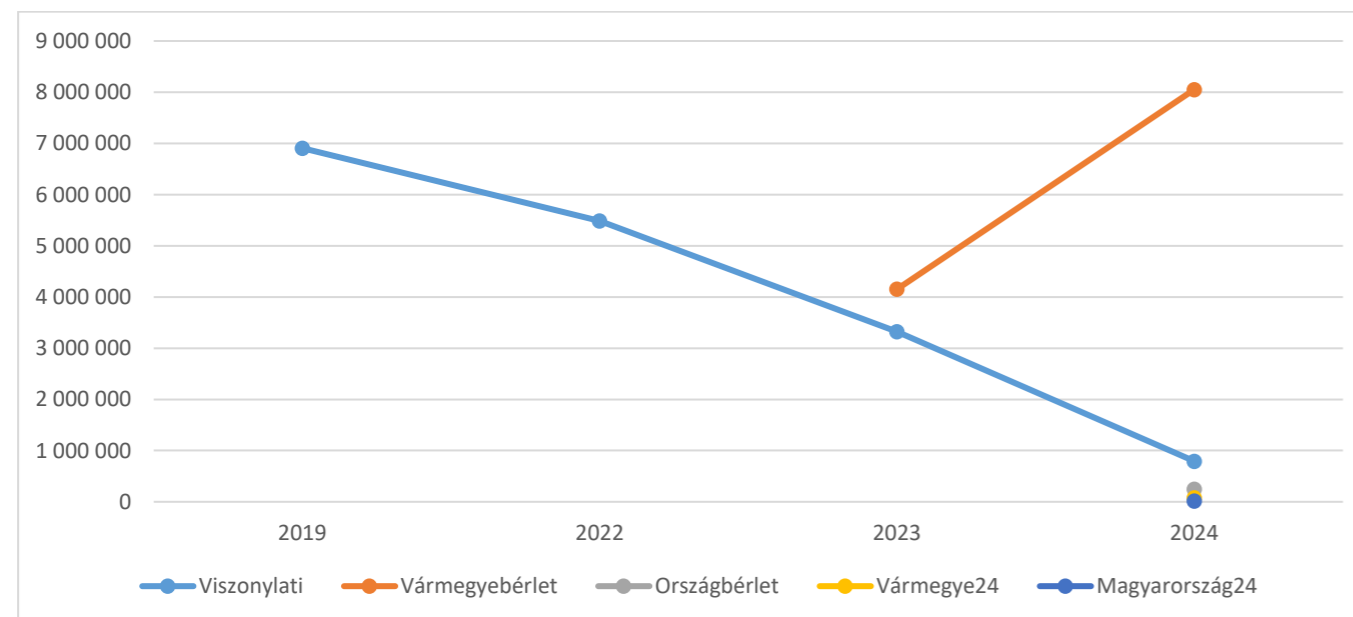
„A város vonzáskörzetében a helyközi közlekedést tekintve az autóbussz közlekedése a hangsúlyosabb szerep, a vasút korábban bemutatott hátrányait az utasszámok is tükrözik.”

„Mindkét ágazatban enyhén csökken a fizető utasok száma, ugyanakkor a népesség öregedése miatt egyre nő a díjmentesen utazók (65 év felettiek) aránya, így a tényleges utasszám kisebb mértékben csökken, mint ahogyan azt a jegyeladási statisztikákból származó tendencia mutatja.”

A **távolsági autóbussz-viszonylatok** közül a legforgalmasabbak a Szombathely-Nagykanizsa-Pécs viszonylatok a jegyértékesítési statisztikák szerint, ez 108 000 jegyet jelentett 2024-ben. Jelentős még a Tatabánya-Kisbér-Pápa-Szombathely viszonylat 39 000 jeggyel, mely a 2007-ben megszüntetett 31-es vasútvonal pótlására hivatott.

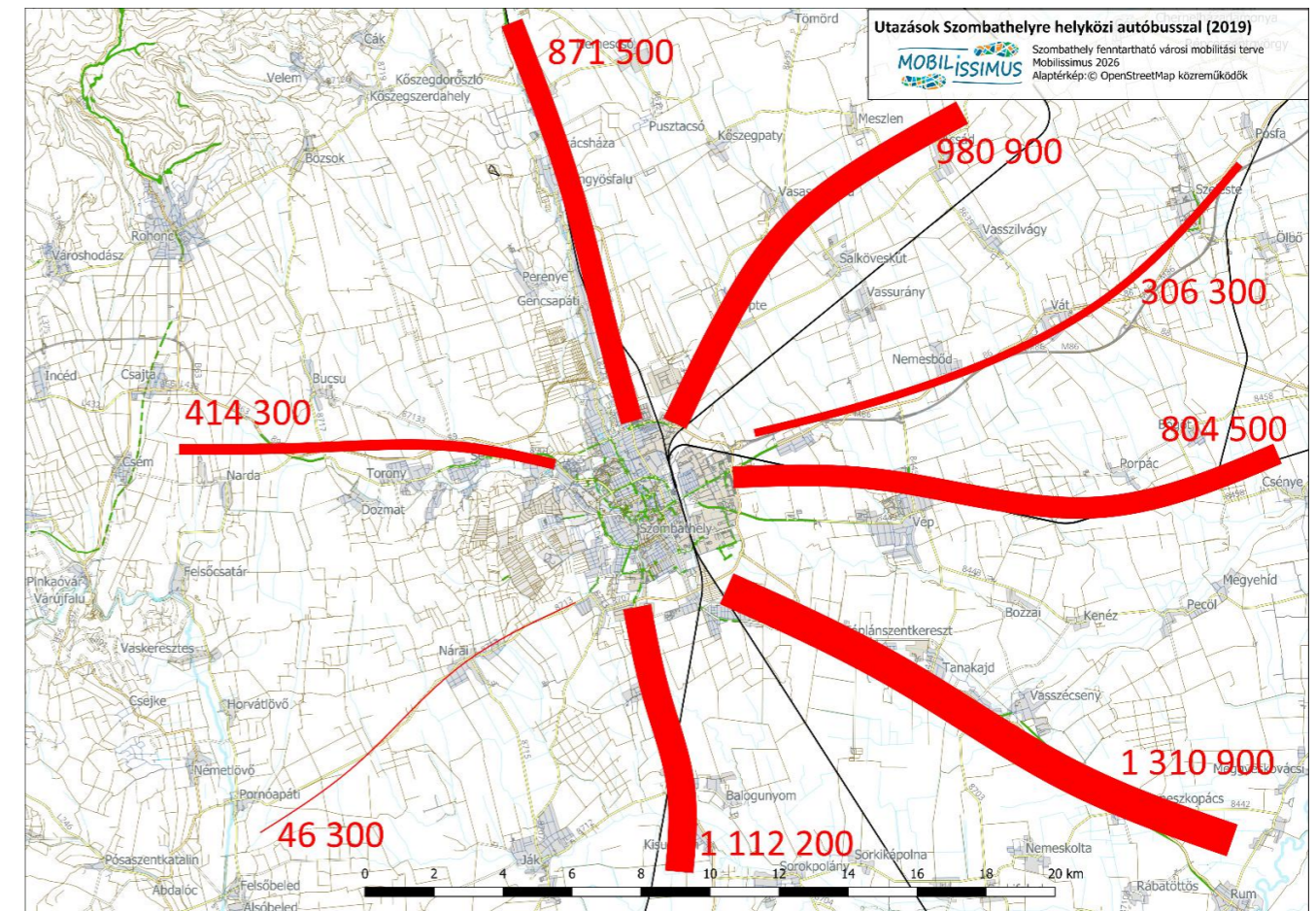
A **helyközi autóbussz-viszonylatok** közül a legforgalmasabb (a párhuzamosan futó vasútvonal ellenére) a Szombathely-Kőszeg autóbussz-viszonylat, 2024-ben 85 000 jegyet adtak el rá. Kiemelkedő még a Szombathely-Rum-Kám, a Szombathely-Nárai-Pornóapáti-Felsőcsatár-Torony-Szombathely körjáratok, valamint a Szombathely-Sárvár és Szombathely-Bük viszonylatok utasforgalma, ezek mindegyike elővárosi szerepet tölt be.

A jegy- és bérletértékesítések száma az új területi díjtermékek (vármegye- és országbérletek) 2023-as bevezetése óta nem alkalmasak az utasszámok meghatározására, mivel az utasok többsége ezen új, az adott területen belül szabadon felhasználható díjtermékekkel utazik. A Vas vármegyében eladott területi díjtermékekről azonban rendelkezésre áll statisztika. A legnagyobb darabszámban vármegyebérletet értékesítettek, 2023-ban 4, míg 2024-ben 8 millió darabot. Az országbérletek és az egyéb területi napijegyek száma elenyésző. Összességében tehát az utasforgalom valószínűleg nem csökkent a helyközi autóbusszokon, azonban a növekedés mértéke ismeretlen.



40. ábra: Eladott helyközi autóbussz viszonylati jegyek és területi jegyek a Szombathelyet érintő viszonylatokon 2019-2024 (MÁV Személyszállítási Zrt. adatszolgáltatása)

2019 az utolsó Covid-járvánnyal nem terhelt év, melyről teljes körű utasforgalmi adatok állnak rendelkezésre a jegyértékesítésekből. Ez alapján meghatározható, hogy Szombathelynek mely irányokban vannak erős helyközi autóbussz kapcsolatai, feltételezzük, hogy az arányok az utóbbi években nem változtak számottevően. A 41. ábra szemlélteti az egyes irányokat.



41. ábra: 2019-es helyközi autóbussz jegyértékesítések az egyes irányokban (MÁV Személyszállítási Zrt. adatszolgáltatása)

A térkép alapján az alábbi megállapítások tehetők:

- A vasúttal párhuzamos helyközi autóbussz-viszonylatok is magas utasforgalmat tudnak generálni. Ezek ugyan a vasútnál hosszabb menetidővel közlekednek, de közvetlenebb, kevesebb átszállással járó kapcsolatot adhatnak. Erre jó példa a kőszegi irány, ahol a vasúttól jelentős távolságra lévő városmag megközelítése csak helyközi autóbusszokkal biztosított.
- A vasúttal le nem fedett területeken az autóbussz utasforgalmak nagyon magasak, például Rum-Kám, Vép-Ikervár-Sárvár, és Söpte felé.
- A nyugati és délnyugati agglomeráció és Szombathely közötti utasforgalom más irányokkal összevetve jelentősen alacsonyabb mértéket mutat. Ez az itteni települések alacsonyabb lakosságszámából, illetve az Ausztriába történő ingázásból is adódik, továbbá ez az ingázás többségében feltehetően személygépkocsival történik.

A fókuszcsoporthoz többek között jelezték, hogy a helyközi és a helyi busz közötti átjárást üdvöznék (például a vármegyebérletek integrációját a városi közlekedésbe), továbbá felvetették, hogy a vasútállomást minden helyközi járatnak érintenie kellene.

A Szombathelyet érintő helyközi autóbusszoknak kiemelt szerepe van az elővárosi forgalomban, a távolsági közlekedésben a vasúttal nem elérhető irányok erősebbek. Igény a helyi-helyközi buszok közötti átjárás megteremtése.

2.3.2.6 Egyéni gépjármű-közlekedés

A 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„Az átlagos napi forgalom alakulása általánosságban évről-évre növekvő tendenciát mutat, bár 2020-tól a COVID járvány hatásai miatt kismértékű visszaesés volt tapasztalható, mely mérsékeltebb közúti forgalomnagyság még napjainkban (2022) is kimutatható.”

„Szombathely legtöbb főútja egy átlagos hétköznapi délutáni csúcsidőben lassan járható, munkanapokon állandó jellemző a torlódás a Zanati úton, a Szent Márton utcán, a Thököly utcán és a Honvéd úton is. A Petőfi Sándor utca a belváros egyik legforgalmasabb tengelye, itt is megfigyelhető a csúcsórai torlódás. Erős járműsor torlódás tapasztalható a 11-es Huszár út befele tartó szakaszán is. A keleti elkerülő több szakaszán, főleg az északi 87 sz. főúton jellemző még a megnövekedett hétköznapi délutáni forgalom.”

„A keleti városmenti körgyűrűn – 86-87 sz. főutakon – növeli a forgalmat a várost elkerülő teherforgalom. A belvárosi utakon, a Thököly I. u.-Szent Márton utca tengelyen erős a helyi és helyközi buszforgalom, csakúgy, mint a Petőfi Sándor utcában.”

„Gyakori torlódások jellemzőek a 87 sz. főúton a METRO áruház melletti körforgalomtól észak felé a 11-es Huszár út külső szakaszán, illetve keleti irányban a Repülők útján egészen a Söptei út körforgalmán is túl. A legnagyobb forgalom az M86 gyorsforgalmi út felől a Külső-Zanati úton jelentkezik. Számottevő továbbá a város keleti körgyűrűjének forgalma, a 86-87 sz. főutakon. Dél felé a 86 sz. főúton naponta közel 20 ezer jármű közlekedik.”

A közúti forgalmat a 2022-es Fenntartható Városi Mobilitási Terv részletesen és alaposan vizsgálta forgalmi modell segítségével. A forgalmi modellhez, annak megalapozó adataihoz és eredményeihez azonban csak a leszállított tervben megjelenő néhány ábrán és állításon keresztül lehetett hozzáférni, így a 2022-ben lehetséges mélyebb elemzések a felülvizsgálat részeként nem készülhettek el.

Jelen fejezet a személygépkocsi és kistehergépkocsi forgalomról szól, a teherforgalmat a következő fejezet mutatja be. A személygépkocsi és a kistehergépkocsi kategóriák forgalmi szempontból általában együtt kezeltek és ez ebben a léptékben helyes is. Azt ezzel együtt érdemes tudni, hogy a kistehergépkocsiból elég sok van, a két összevont kategórián belül 10-15%-os arányt képvisel és emellett számuk és arányuk is gyorsan nő, használatuk pedig jelentősen különbözik a személygépkocsiktól.



42. ábra: Átlagos napi forgalmak a Szombathely környéki közúthálózaton (forrás: TRENCON Kft. Forgalmi modell, 2022)

Szombathely 2022-es közúti forgalmairól az előző SUMP-ban közölt ábra ad jó képet (42 ábra). Az ábra értelmezéséhez érdemes figyelembe venni a következőket:

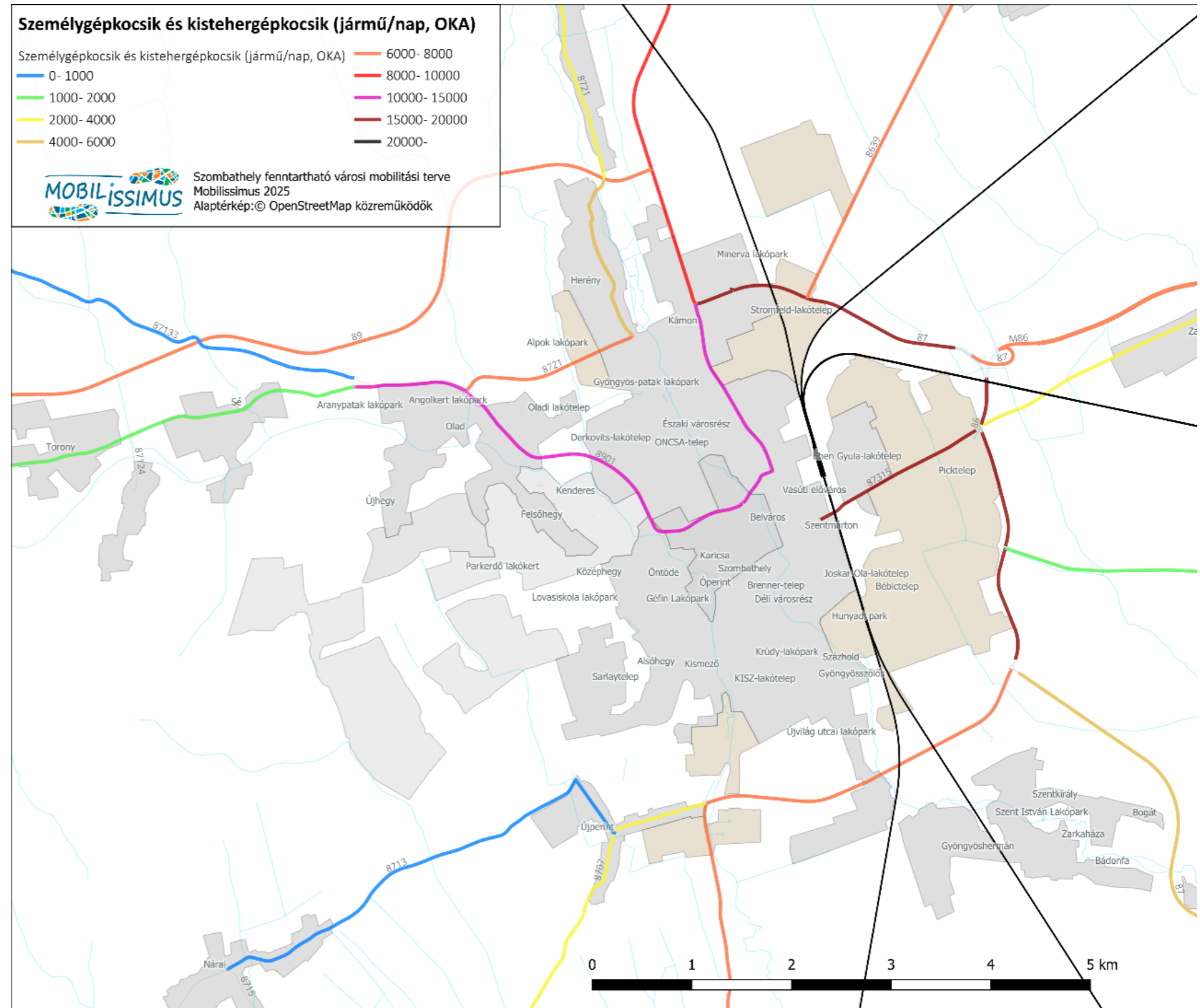
- Az ábra a teljes forgalmat ábrázolja (tehát a teherforgalmat is). Ez a belső részen nem problémás, az elkerülőn és az ipartelepen azonban van jelentősége.
- Érdemi, a forgalmakat átrendező fejlesztés a város közúthálózatán nem történt 2022 óta.
- A forgalmat befolyásoló egyéb tényezők (gazdasági háttér, társadalmi folyamatok) is leginkább abba az irányba hatottak, hogy a 2022-es ábrán látható forgalmak jellegében, mértékében és irányában lényegében nem változtak.
- Nagyon fontos, hogy a legnagyobb forgalom a nemzetközi kamionforgalom által is uralt (de jelentős környéki forgalmat is szállító) 86-os folyosón bonyolódik le, jelentős arányban egyébként szombathelyi céllal vagy kiindulással. Az elkerülő szakaszok a fenti forgalomtól eltekintve is nagyon forgalmasak, ebben pedig szerepe van a város szélére települt áruházaknak és iparnak, az Ausztriába való ingázásnak is. Ezzel együtt az elkerülők egyébként alkalmasak lennének a forgalom lebonyolítására, ha a mára már egyértelműen rossznak bizonyult csomópont-választások és a szintbeli vasúti átjárók nem korlátoznák le a kapacitást. A problémára adott hivatalos válasz (M87 és M86 gyorsforgalmi szakaszok) túlzottnak tűnik, mégha a 87. sz. főút tervezett északi elkerülője egyébként jól védhető beruházás is.
- Fontos állítás, hogy Szombathely városrészei között csak a Belváros közeli, általánosan forgalomcsillapított (például körforgalmakkal megoldott) utakon lehet közlekedni, ami oda vezetett, hogy a forgalom lelassult, de kisebb nem lett és alternatívái se nagyon vannak. Főleg ennek következménye a Belváros körüli áldatlan helyzet és a körúti jellegű szakaszok állandó zsúfoltsága is.

A forgalmi modell felhasználhatóságának hiánya miatt a korlátozott körben ugyan, de mégis csak hozzáférhető adatokat nyújtó országos forgalomszámlálási adatokat is feldolgoztuk. Ezekről érdemes tudni, hogy az újabban épült és gyorsforgalmi szakaszokon viszonylag sok és friss forgalomszámlálás van, az alacsonyabbrendű utakon viszont gyakran csak régebbi számlálásokat szoroznak föl évről-évre. Az adatok átlagos napi forgalomban elérhetőek, azaz nem egy átlagos hétköznapot, hanem egy átlagos napot írnak le. Ennél még hasznosabb lenne csúcsidei forgalmakat vizsgálni, de ilyen adat nem elérhető. Az eredmények az alábbi térképen láthatók:

Az ábra legfontosabb tanulságai:

- Az elkerülő és a belső főutak (Zanati út, 11-es Huszár út, Honvéd utca, Petőfi Sándor utca) forgalma 15 000 jármű/nap körül és felett van.
- Az elkerülő északi és keleti szakasza nagyon hasonló és nagyon jelentős forgalmakat szállít, a déli szakasz jóval kisebb forgalmú (a teherforgalomban ez nem igaz).
- A legtöbb bevezető úton (ideértve az M86 gyorsforgalmi utat is) egyöntetűen 6000-8000 jármű/nap a forgalom.
- A legerősebb forgalom a bevezető utak közül a 87. sz. főúton van Kőszeg felől- és felé, ami rámutat a Kőszeg felé eső agglomeráció fontosságára, különösen, ha hozzávesszük a párhuzamosan futó, Gencsapáti kereszthaladó Hunyadi út forgalmát is.
- A másik kiemelten forgalmas út a 89. sz. főút, ami részben agglomerációs forgalmat bonyolít, de emellett az osztrák ingázásban is kiemelt szerepű.
- Fontos megállapítás, hogy a párhuzamos Muskátli utca és a 89. sz. főút Herényt elkerülő szakaszának forgalma nagyon hasonló és emellett nagyon jelentős is.
- A 86. és 87. sz. főutak, valamint a Söptei út (ami nem is főút) nagyon hasonló, jelentős forgalmakat mutat, túlnyomó részben agglomerációs jellegű igényekkel.
- A kisebb utak Vép, Ják, Nárai, Bucsú és Torony irányában a szombathelyi agglomeráció településeit szolgálja ki napi 2000 jármű/nap alatti forgalmakkal.

A fókuszcsoporthoz nagyon sok közúti közlekedéssel kapcsolatos vélemény érkezett. A legfontosabb, hogy a helyzetértékeléssel általános volt az egyetértés. A keresleti oldallal kapcsolatosan érdemes kiemelni azt a dilemmát, hogy vajon van-e olyan nagy város Szombathely, hogy az ember átszálljon kocsiból buszra, illetve az oktatási intézmények körüli gyermekszállítás kiváltásának igényét.



43. ábra: Szombathely személygépkocsi és kistehergépkocsi forgalma az állami forgalomszámlálások alapján

Szombathely közúthálózatát torlódások jellemzik, amelyek a hiányzó alternatívák okán a belvárosi főutakat és a nemzetközi teherforgalommal terhelt elkerülő gyűrűt egyaránt sújtják. A kapacitásproblémákat tovább súlyosbítja a Kőszeg és Ausztria felől érkező jelentős agglomerációs ingázás, valamint az elkerülő utak kapacitását korlátozó nem megfelelő csomóponti kialakítások.

2.3.2.7 Teherforgalom

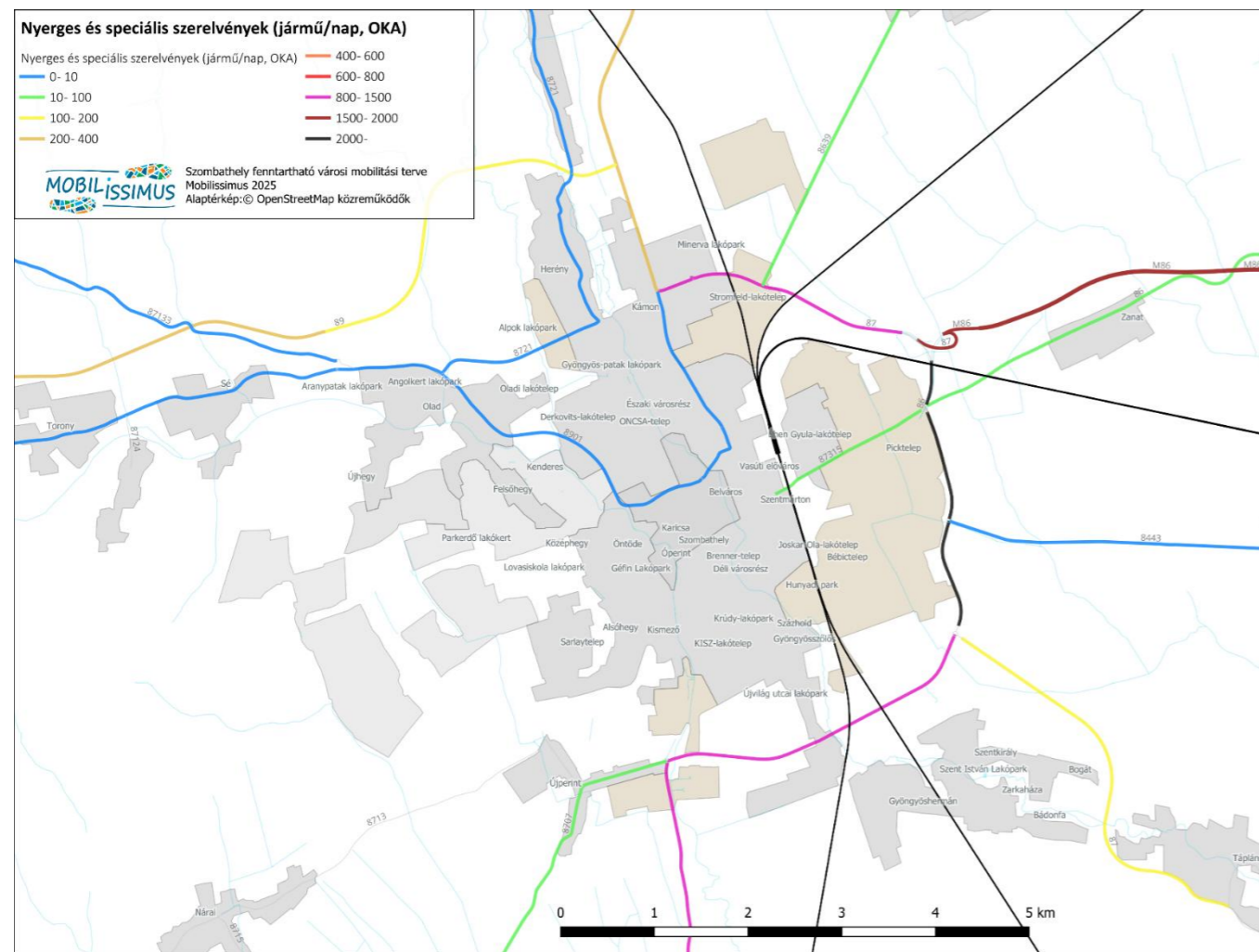
A legutóbbi, 2022-ben készült SUMP így értékeli a teherforgalom helyzetét:

„A térség távolsági áruforgalmában a Győr és Rédics között ... húzódó észak-kelet – dél-nyugat irányú tengely dominál, melynek forgalma a 86 sz. főút várost elkerülő szakaszán bonyolódik, így az átmenő teherforgalom jelentős része nem terheli a várost. Ennél jóval kisebb az északi irány teherforgalma, mely a 87 sz. főút belterületi szakaszán (11-es Huszár út – Repülők útja) jelentkezik, részben lakott területet is terhelve.”

„Kedvező, hogy az ipari területek és nagyobb áruforgalmat bonyolító vállalatok telephelyei többnyire a város keleti, dél-keleti oldalán helyezkednek el, így azok az elkerülő irányából megközelíthetőek, ezáltal a Szombathelyet célzó közötti áruforgalom is nagyrészt a város belső területeinek terhelése nélkül érhet célba.”

„Szombathelyen belül területi alapú teherforgalmi korlátozás (övezet formájában) egyedül a Zanati út északi oldalán fekvő Éhen Gyula lakótelepen van, más jelentősebb területen nincs. Azonban utca szintű teherforgalmat érintő korlátozás (súlykorlátozás, tehergépkocsi behajtási tilalom) több helyen is kijelölésre került, többek között a belvárosban, illetve szűkebb lakóutcákon.”

A teherforgalom egy város ellátásának, különösen pedig egy iparváros ellátásának nélkülözhetetlen eleme. Szombathelyen a teherforgalom a 86-os nemzetközi szállítási folyosó jelenléte miatt még a szokásosnál is fontosabb és érdekesebb. E folyosó miatt a legfontosabb vizsgálati szempont a kamionforgalom (nyerges vontató) vizsgálata volt, emellett a nehéztehergépkocsik forgalmát vizsgáltuk még.



44. ábra: A Szombathelyen megjelenő kamionforgalom

A teherforgalom vizsgálatára az egyetlen elérhető adat a Magyar Közút által évente gyűjtött keresztmetszeti forgalomszámlálások voltak. Ebből Szombathelyen és a környékén 19 áll rendelkezésre. A forgalmasabb főutakon mért adatok vannak, de a legtöbb keresztmetszetben korábbi forgalomszámlálások adatait szorozzák fel megfelelő számokkal évről évre. A városon belül néhány főútra van forgalmi adat.

Korábban már említettük, hogy a 86-oson lebonyolódó kamionforgalom mintegy 40%-a (napi 600-700 kamion) Szombathely iparterületeire tart, mintegy 1200 kamion pedig az elkerülőn keresztül, Szombathely belterületének érintése nélkül halad. A korábban közölt 20. ábra és a forgalmi adatok tanúsága szerint a 86. sz. főúton határozottan csökken a kamionforgalom és 2024-ben már közel 30%-kal volt kisebb, mint 2016-ban. A legfontosabb tanulságok:

- Szombathely térségébe a kamionforgalom túlnyomó része a 86-os tengelyen érkezik.
- A 86. sz. főút Szombathelytől keletre húzódó elkerülője az M86 és a 86. sz. főút déli szakasza között 2300 kamiont szállít naponta. Ez messze a legmagasabb érték a városban, a többi elkerülő szakaszhoz képest is csaknem kétszeres a forgalom, lényegében itt jelenik meg és itt látszik a legjobban várost elkerülő nemzetközi kamionforgalom léptéke.
- A 86-os tengelyen és az elkerülőn kívül a többi Szombathelyi úton a kamionforgalom kicsiny, jellemzően kétszámjegyű. Ez alól kivétel a 2-300-as napi kamionforgalommal rendelkező 89. sz. főút, illetve a 87. sz. főút északi (Kőszeg felé tartó) és déli (8. sz. főút felé tartó) ága.
- Fontos kérdés és sajnos az adatok nem adnak rá jó választ, hogy a Szombathelyre tartó kamionforgalom hol lép be a városba és mely utakat használja. A város ipara a város keleti szélén települt meg, a vasút által határozottan leválasztva a lakott területek többségétől. Erre a területre az elkerülőről kamionok által is használható módon négy helyen lehet belépni: a 87. sz. főútról észak felől, az M86 felől a Zanati úton, a Vépi úton keresztül és a Csaba utcán keresztül. További új kapcsolatok tervezettek, sőt, több helyen ezek részben már meg is valósultak. A fentiek közül csak a Zanati útra van forgalmi adat, de az is nagyon régi, nem releváns, így lényegében csak feltételezhető, hogy ebben a kamionforgalomban minden említett kapcsolat és útszakasz részt vesz. A 87. sz. főútról nyíló kapcsolat egyedülként ad északi irányú kapcsolatot, a Zanati út tengelyben tárja fel az iparterületet és nagyon jó M86 kapcsolatot ad, a Vépi út szintén feltárja a teljes iparterületet. Feltehető, hogy az iparterületen általánosan jelentős a kamionforgalom és egyébként a személygépkocsi-forgalom is, ezt a helyszínbemjárások is megerősítették.
- A forgalomszámlálások alapján feltételezhető, hogy a Vépi út és a Csaba utca jóval fontosabb kamionos kapcsolata az iparterületnek, mint a Zanati út vagy az északi kapcsolat.
- A városba érkező kamionok főleg kelet felől és felé közlekednek az M86 autópályán.

A kamionforgalom mellett az egyéb nehézteherforgalom számbavétele is fontos, mert bizonyos útszakaszokon és a város nagy területein ez jelenik meg jellemzően. Itt a Magyar Közút „nehéz motoros forgalom” adatait használtuk fel, amely az egyes és csuklós autóbusz, a nehéz- és pótkocsis tehergépkocsi, a nyerges vontató és a speciális tehergépkocsik adatait tartalmazza. A legfontosabb jellemzői:

- A kamionforgalomhoz képest a nehézteherforgalom megjelenik a város belső területein is relatív nagy számban (Dolgozók útja-Rohonci út-Petőfi Sándor utca-Honvéd út-11-es Huszár út), mintegy 400 jármű/nap értékkel.
- Az elkerülő szakaszon és a 86-os tengelyen akár 1000 jármű/napos forgalmi értékeket is találunk a kamionforgalom felül.
- A városból kivezető főutakon a kamionforgalom felül további néhány 100-as nehézteherforgalom is megjelenik.

Szombathely térségében a kamionforgalom döntően a 86-os elkerülőn és a keleti iparterületeken összpontosul, míg az egyéb nehézteher-forgalom a város belső útjain is jelentős mértékben jelen van.

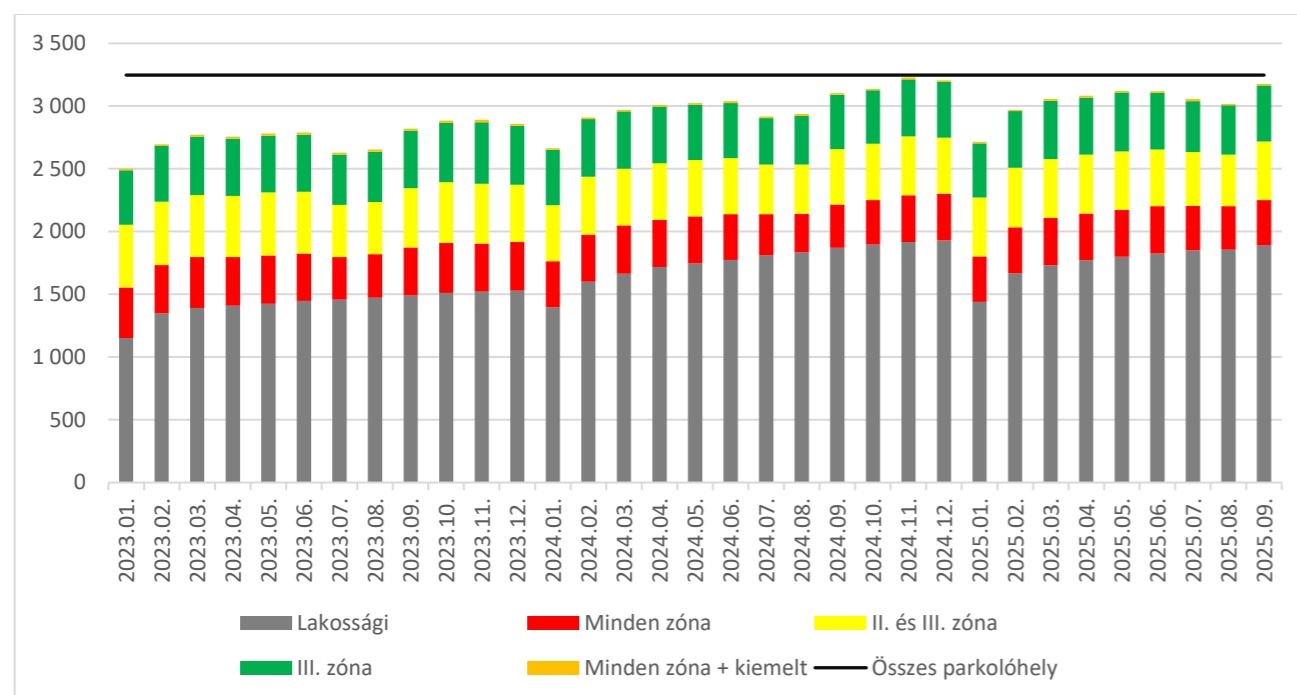
2.3.2.8 Parkolás

A 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„Természetesen a belvárosban lakók is számottevően a közterületen helyezik el autójukat, mivel a Szombathelyen lakóhellyel, munkaviszonnyal vagy munkaviszony jellegű egyéb jogviszonnyal rendelkező természetes személyek, valamint a szombathelyi székhellyel, telephellyel vagy kirendeltséggel rendelkező gazdálkodó szervezetek és a Vásárcsarnokban árusítóbérlettel rendelkező személyek 33 %-os kedvezményvel vehetik meg havi parkolásra szóló bérletjegyüket. A fizető parkoló övezetben állandó lakóhellyel rendelkező lakosok az „A” díjostályba sorolt járművel a lakásukhoz közeli parkolóban a helyben lakók kedvezményes bérletjeggel időkorlátozás nélkül várakozhatnak. A zöld alapszínű rendszámmal ellátott környezetkímélő gépkocsik számára a II. és III. díjövzetben és a töltés idejére a töltőpont részének tekintett parkolóhelyeken díjmentes a parkolás.”

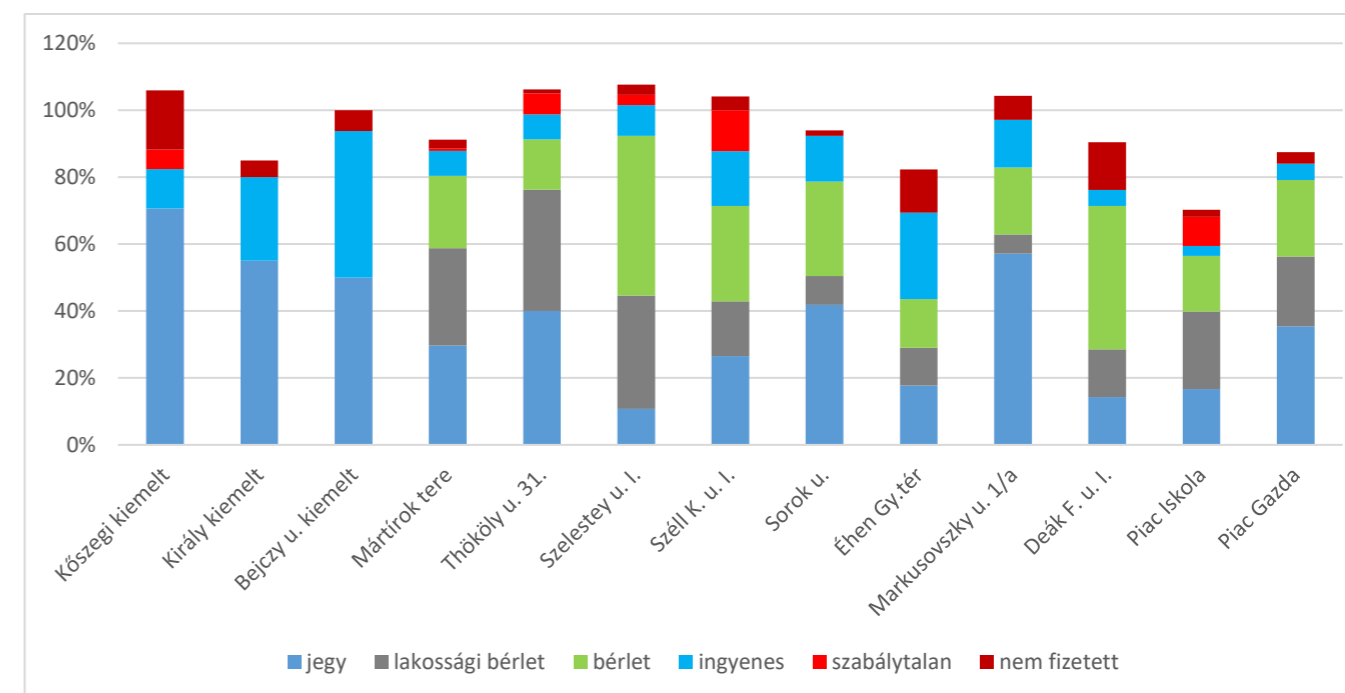
„A parkolási lehetőségeket tovább szűkíti, hogy az osztrák ingaforgalom egy része autóval érkezik, melyek külső P+R parkolók híján szintén a városi közterületi parkolóhelyeket foglalják el (a jelenség jellemző pl. Oladon az áruházak parkolóiban, a városba vezető főutak, pl. Dolgozók útja, Zanati út mentén).”

A parkolásüzemeltető SZOVA Nonprofit Zrt. havi bontásban rendelkezik adatokkal az érvényes parkolóbérletek számáról. Az adatokból látszik, hogy az eladott bérletek száma gyakorlatilag megegyezik a rendelkezésre álló parkolóhelyek számával, az értékesített díjtermékek nagyságrendileg fele a rendkívül kedvezményes lakossági, míg a többi nagyjából egyenlő arányban oszlik meg a zöld-sárga-piros bérletek között.



45. ábra: Érvényes parkolóbérletek száma havi bontásban (SZOVA Adatszolgáltatás)

Az eladott bérletek számából következtetve nem meglepő, hogy a fizetős a sárga és a zöld zónákban a parkolás általánosságban nehézséget okoz, és különösen igaz ez az ingyenes zónahatárokon. Ezt igazolják a SZOVA által 2025. 10. 14-15. között szűrőpróbaszerűen elvégzett kihasználtságmérés eredményei is, a 13 vizsgált területből mindössze egynél, zöld zónában található Piac Iskolánál volt 80% alatti kihasználtság, a többi területen 90-100%-os, vagy még magasabb értékek voltak jellemzők.

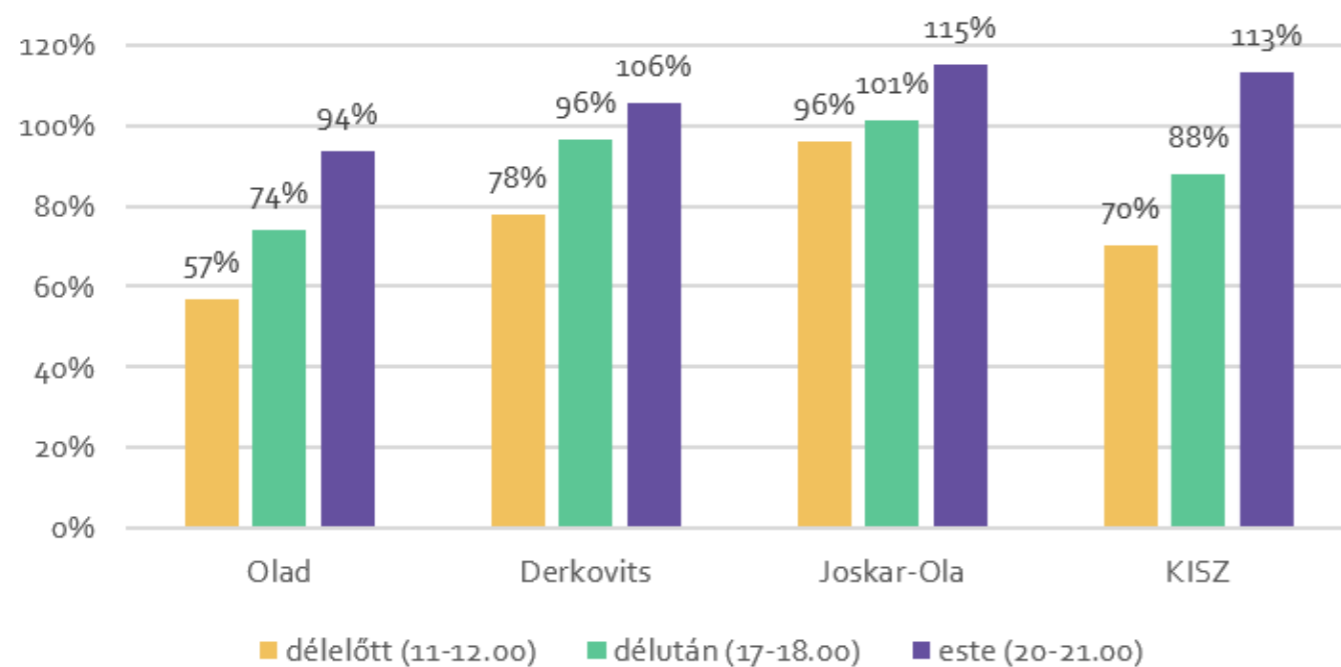


46. ábra: Szűrőpróbaszerűen elvégzett kihasználtságmérés (adatok forrása: SZOVA Adatszolgáltatás)

A kihasználtságmérés adatai zónákra bontva még jobban feltárják a jelenlegi parkolási rendszer hiányosságait. A kiemelt zónában szinte egyáltalán nincsenek jelen a bérlettel parkolók, viszont a háromból két mérési helyszínen a kihasználtság 100% feletti. Az I. zónában a rendkívül olcsó lakossági bérlettel parkolók vannak relatív többségben (30-35%), ők a normál parkolóbérletekkel alkotják a helyfoglalók több, mint felét. Az alkalmi jeggyel parkolók aránya 30-40% körüli, a teljes kihasználtság 90-105%-os. Ebben a zónában a magas tarifák miatt a parkolás forgási sebessége nagy, általánosságban könnyen lehet szabad parkolóhelyet találni. A II. zónában ezzel szemben már a normál bérletek alkotják a többséget, itt a legproblémásabb terület a Vasútállomás környéke, a Szelestey László utca és a Széll Kálmán utca kihasználtsága 100% feletti, ugyanakkor az Éhen Gyula téren a parkolóhelyeknek csak a 80%-a volt foglalt; így feltételezhető, hogy akik a Szelestey és a Széll Kálmán utcában parkolnak, azok főleg itt lakók, dolgozók, vagy itteni - vasútállomáson kívüli - szolgáltatásokat keresők. A III. zónában a Markusovszky utcában rendkívül magas az alkalmi jeggyel parkolók aránya, ez a kórház közelségének köszönhető. A II. és III. zónában az alacsony jegy- és bérletárak miatt feltételezhetően magas a munkavállalói parkolás aránya és itt a parkolás forgási sebessége is alacsony. A Belvárostól nagyon rövid sétára elérhetők sárga és zöld zónás, valamint ingyenes parkolóhelyek is, ezekben az utcákban jelentős a túlkereslet.

A kihasználtságmérés adataiból és a lakossági visszajelzésekből látható, hogy a parkolás a teljes fizetős zónában problémás és nehézkes, azonban néhány kiemelt területen (Belváros közeli területek, vasútállomás, kórház környéke) gyors beavatkozást igényel.

A városban nemcsak a fizetős, hanem az ingyenesen parkolható városrészek egy részében is nehéz szabad parkolóhelyet találni. A két legproblémásabb helyszín a fizetős zóna határán, a Belváros közelében elhelyezkedő területek, illetve a nagy népsűrűségű lakótelepek. Utóbbinál a 2022-es SUMP kapcsán készített parkolásfelvételek alapján a parkolási igények száma jelentősen meghaladja a parkolóhelyek számát. A lakótelepi parkolási helyzet megoldására nem áll rendelkezésre a szükséges jogszabályi környezet, a legtöbb ilyen területet jogszerűen nem lehet fizetős zónába bevonni.



47. ábra: Lakótelepeken végzett parkolásfelvétel eredménye (Trenecon Kft, 2021)

A parkolás a fókuszcsoporthoz a legnépszerűbb három téma között szerepelt. Sokakat megmozgatott, érződött a frusztráció a lakosokban. Több olyan résztvevő volt, aki kifejtette, hogy szívesen fizetne többet azért, hogy a lakóhelye közelében parkolhasson. A részt vevők a helyzetértékelést teljes mértékben megerősítették és számos észrevétellel egészítették ki:

A keresleti oldallal kapcsolatosan felmerült javaslatok:

- A bérletrendszer kismértékű szigorítása,
- a második autóra váltott lakossági bérlet árának emelése (33-an értettek ezzel egyet a 36-ból)
- A Szombathelyen dolgozók 33%-os bérletkedvezményének eltörlése (32-en értettek egyet a 36-ból)
- A kórház körüli parkolási (és közlekedési) gondok feloldása,
- Igény van a parkolás + Blaguss bérlet kedvezményre,
- Az ügyfélparkolás kapcsán az első 15 perc ingyenessége a jobb kihasználtság érdekében,
- A díjfizető parkolás kiterjesztése a külső körútig,
- Az akadálymentes jogosultságok rendszeres felülvizsgálata,
- Kizárólagos lakossági parkolóhelyek bevezetése budapesti mintára, a jogi akadályok feloldásával,
- A parkolás időkorláthoz kötése egyes helyszíneken,
- Tartózkodási díj megfontolása a parkolási díj helyett,

Szombathelyen a parkolás kereslete városszerte meghaladja a rendelkezésre álló parkolóhelyek számát. A fő gond a szabad parkolóhelyek hiánya: a lakók és az itt dolgozók könnyen szereznek jogot a városi parkolásra, de ehhez nem kapnak parkolóhelyet a keresett zónákban.

2.3.3 A KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KÍNÁLATA

2.3.3.1 Térségi kapcsolatok

Az alábbi táblázatban a legfontosabb térségi kapcsolatokra jellemző utazási időket és járatszámokat mutatjuk be.

Város	Vasút		Autóbusz		Szgk. utazási idő (forgalom nélk, óra:perc)
	jellemző utazási idő (óra:perc)	járatszám hétköznap	jellemző utazási idő (óra:perc)	járatszám hétköznap	
Budapest	2:36	8 pár	-	-	2:06
Győr	1:20	8 pár	2:30	2 pár	1:14
Sopron	0:50	19 pár	2:00	6 pár	0:57
Zalaegerszeg	0:57/1:03	6 pár	1:15	13 pár	0:49
Körmend	0:23	23 pár	0:40	23 pár	0:25
Szentgotthárd	0:47	23 pár	-	-	0:40
Sárvár	0:17	26 pár	0:40	26 pár	0:21
Kőszeg	0:23	17 pár	0:40	40 pár	0:22
Veszprém	1:45*	7 pár*	4:25	2 pár	1:23
Csorna	1:00	16 pár	1:45	2 pár	0:44
Nagykanizsa	1:45	8 pár	2:20	7 pár	1:25
Oberwart (A)	-	-	0:50	2 pár	0:36
Bécs (A)	2:29*	19 pár*	-	-	1:42
Graz (A)	2:15/2:40	2 pár/8 pár*	-	-	1:28

3. táblázat: Szombathely térségi kapcsolataira jellemző utazási idők és járatszámok (*: átszállással)

Szombathely vasúti közlekedése kiemelkedő, különösen a GYSEV vonalain. A vármegyeszékhely és a környező fontosabb városok (például Sárvár, Körmend, Szentgotthárd) között sűrű, jellemzően órás ütemű vasúti közlekedés valósul meg, ahol a vasút menetidőben versenyképes vagy egyenrangú a közúti közlekedéssel. Sopron felé a napi 19 vonatpár mindössze 50 perces eljutást biztosít, ami gyorsabb a személygépkocsinál is. A főváros, Budapest felé a közvetlen InterCity összeköttetés menetrend szerint 2 óra 36 perc alatt érhető el a győri irányban, ez Veszprém felé jelentősen hosszabb, amit a 2024 vége óta tartó, Veszprém és Ajka közötti vágányzár tovább lassít.⁶⁰ A vágányzár várhatóan 2026. május 30-án véget ér. A közúti közlekedés az M86-M1 útvonalon a vasútnál jelenleg mintegy fél órával gyorsabb eljutást tesz lehetővé, azonban az útvonal zavarérzékenysége magas az M1-es autópálya bővítése miatti forgalomkorlátozások miatt.

A közösségi közlekedés a nemzetközi kapcsolatok terén jelentős hiányosságokat mutat. Ausztria felé a vasúti összeköttetések hiányoznak, ahol pedig mégis van kapcsolat (például Bécs, Graz felé), a hosszú menetidők és az átszállási kényszerek miatt nem versenyképes. Oberwart felé napi 2 pár iskolabusz közlekedik.

Az autóbuszos közlekedés azon települések felé erős, melyek nem rendelkeznek megfelelő vasúti kapcsolattal. Ilyen például Kőszeg, ahol a vasútállomás a település szélén található, míg a helyközi autóbuszok érintik a városközpontot is, ezáltal gyorsabb kapcsolatot biztosítanak kevesebb átszállással.

A térségi közúti közlekedés kapcsán Szombathely alapvetően jó helyzetben van. Az, hogy nem fekszik fő nemzetközi közúti tengelyen, az legalább annyi, de inkább több előnnyel jár, mint hátránnyal és nem megváltoztatható adottság. Szombathely ezzel szemben a 86-os út révén az ősi és ma is intenzíven használt Borostyánkő útvonalon fekszik, amit a kiemelkedő kamionforgalom jelez az északi országok és Észak-Olaszország között.

Szombathely nincs vákuumban az elérhetőség szempontjából. Veszprém vármegye és a Balaton, illetve Graz felé a 8-as úti tengely húzódik a közelében, Győr felé közvetlen gyorsforgalmi kapcsolat van. Saját agglomerációjából (és Vas megyéből) jók a közúti kapcsolatok.

Állításunk szerint Szombathelynek nincs szüksége közvetlen autópálya-kapcsolatokra, az M86 gyorsforgalmi úti kialakítása megfelelő, autópályává fejlesztését a forgalmak nem indokolják. A Kőszeg felé tervezett gyorsforgalmi út egyrészt fontos elem (bár nem feltétlen Bécs miatt), másrészt tovább erősíti majd a Kőszeg felé húzódó agglomeráció autós dominanciáját. Az M86 Szombathely elkerülő ismert nagyívű tervei érdemben javíthatják az érintett lakott területek (Gyöngyösszőlős, Petőfitelep) közlekedésbiztonságát, azonban a meglévő elkerülő ettől még továbbra is forgalmas marad. Az elkerülő mai súlyos problémái a szintbeli vasúti átjárók külön szintű kiváltásával és a nem megfelelő kialakítású körforgalmak átalakításával orvosolhatók, ezeket a beruházásokat az M86 építésétől függetlenül végre kell hajtani.

⁶⁰IHO.hu: 20-as: szerda hajnaltól szünetel a vasúti forgalom Veszprém és Ajka között - <https://iho.hu/hirek/20-as-szerda-hajnaltol-szuketel-a-vasuti-forgalom-veszprem-es-ajka-kozott>

2.3.3.2 Gyalogoshálózat

A 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„A gyalogos burkolatok többsége aszfalt, a maradék kő és beton járdalap. A járdák, mintegy felének nem megfelelő az állapota, felújításra, átépítésre szorulnak. Az igényesebb és jobb állapotú burkolatok jellemzően a városközpontban találhatóak, míg javítást igénylők inkább a külső területezéseken találhatóak, ahol kisebb-nagyobb szakaszokon a járda is hiányzik. A burkolatok állapotára vonatkozó (részletes és időközönkénti felméréseivel) nyilvántartás nem áll rendelkezésre.” 2022 óta ebben nem történt érdemi előrelépés, nyilvántartás továbbra sincs, a felújítások üteme jelentősen lassabb a kellenél.

„A gyalogátkelőhelyek hiánya, illetve nem megfelelő kialakítása több helyen is felmerül problémaként (pl. Dolgozók útja, Brenner krt., Sugár út, Petőfi S. u., Sörház u., Bartók B. krt., Horváth B. krt.). Az igények és forgalmi vizsgálat alapján bővítendő a kijelölt gyalogátkelő száma és helye.” Az országos közutakon 10 gyalogátkelő létesítését jelentette be az Építési és Közlekedési Minisztérium, ezzel érdemben javulhat a helyzet, az önkormányzati utakon is hasonló, nagy volumenű fejlesztésre lenne szükség.⁶¹

„Az akadálymentes gyalogos közlekedés alapvető elvárás a fenntartható közlekedés biztosítása során. A gyalogátkelőhelyek közel 80%-a mozgáskorlátozottak számára akadálymentesített, de ezek műszaki megoldása, kialakítása nem mindenhol megfelelő. A vakokat és gyengén látókat csupán 20 átkelőhelyen segítik a burkolatba épített taktilis elemek. Ugyanakkor kedvező, hogy a hangjelzéssel ellátott gyalogos jelzőlámpák száma évről-évre bővül.”

Gyaloglásra közel 300 km járdaszakasz áll a lakosság rendelkezésére. A városközpontban jelentős, gépjárműforgalomtól elzárt gyalogos zónák jöttek létre (például Fő tér, Szent Márton tér). A lakóövezetek biztonságát több helyen kijelölt lakó-pihenő övezetek (20 km/h sebességkorlátozás) növelik. Ugyanakkor a belvárosban a parkolás és a közúti forgalom dominanciája sokszor a gyalogos és zöldfelületek rovására megy.

A hálózat egyik fő adottsága a közös használatú gyalog- és kerékpárutak magas aránya (43%), ami okoz konfliktusokat. Szintén akadályt jelent a vasútvonalak elvágó hatása, mivel a vasútállomás környékén és attól északra hiányoznak a biztonságos, külön szintű gyalogos átkelési lehetőségek (a külön szintű átkelő a vasútállomástól északra nincs jó helyen és nem akadálymentes, a Zanati úti aluljáró esetében a gyalogos-kerékpáros konfliktusok jelentenek problémát). Ezek orvoslására az Intermodális Csomópont részeként új gyalogos-kerékpáros aluljáró építése tervezett, ennek megvalósulása azonban bizonytalan.

A város által tervezett fejlesztések célja a gyalogos és zöldfelületek hálózatba szervezése. Kiemelt projekt a felhagyott Szombathely - Pinkafő vasútvonal töltésén egy új sétány és kerékpárút kialakítása, amely magában foglalja a Perint-patak feletti régi vasúti híd felújítását is. Ennek megvalósítása valóban értékes gyalogosfelületet hozhat létre, azonban elzárja a lehetőséget attól, hogy a vasútvonal valaha is betöltse eredeti funkcióját. Emellett a Rumi Külső út mentén egy új, 800 méter hosszú aszfaltozott járda kiépítése valósul meg a lakóingatlanok jobb elérése érdekében.

A gyalogoshálózat megfelelő kiterjedésű, a fejlesztési irányok jók, a meglévő gyalogos felületek állapota azonban általánosságban rossz és az átvezetések, gyalogátkelőhelyek fejlesztése is sürgető.



⁶¹ <https://ugytudjuk.hu/cikk/2025-01-23-lazar-janos-utfejlesztéseket-jelentett-be-szombathelyen>

2.3.3.3 Kerékpárforgalmi hálózat

Szombathelyen nincsenek jelentős szintkülönbségek a városon belül, ami remek alapot biztosít a kerékpáros közlekedésnek. Jelenleg 63 km hosszú szakasz kerékpáros, vagy kerékpáros-barát infrastruktúra áll a lakosság rendelkezésére. A településen nagy hagyománya van a kerékpáros közlekedésnek.

A lakossági vélemények alátámasztották a kerékpáros hálózat hiányosságait, a nem elegendő kerékpártárolók mennyiségét és elhelyezési problémáit, vagy egyes műszaki megoldások hibáit.

Szombathely térségét közvetetten érinti az EuroVelo nemzetközi kerékpáros hálózat 13-as számú útvonala. A Barents-tengertől a Fekete-tengerig húzódó, mintegy 9950 km hosszú útvonal Pornóapáti és Kőszeg közötti szakasza a vármegyeszékhely közvetlen közelében halad el.

Az Országos Településrendezési Terv (OTRT) által megjelölt Országos Kerékpáros Törzshálózat 82. sz. „Termál kerékpárút” kerékpáros nyomvonal 82/B ága érinti Szombathelyt: Rum - Szombathely - Bucsú nyomvonalon.

Szombathely belterületén az OTRT szerinti kerékpáros főhálózat nyomvonala jelenleg még nincs teljeskörűen kiépítve és kitáblázva. Egyes szakaszok már elkészültek, de az összeköttetésük még hiányzik. A városvezetés tervei alapján a kijelölt útvonal a Sói közigazgatási határtól indulva, a Bucsui bekötőúton és a Dolgozók útján keresztül éri el a városközpontot. A városon belüli szakasz a Rohonci út – Bartók Béla körút – Jókai Mór utca – Brenner Tóbiás körút tengelyen halad tovább, majd a Körömdi út és a Szent Gellért utca érintésével, a Diófa és Újvilág utcákon át a Rumi úton hagyja el a települést. Az útvonal jelentős része már elkészült különböző műszaki megoldásokkal,

azonban a hálózati folytonosság a Szent Flórián körút, a Hunyadi János út, valamint szakaszosan a Rumi út és Rumi külső út mentén még nem biztosított. A szakasz stratégiai besorolása kettős: belterületen a helyi kerékpárforgalmi főhálózat szerves részeként, külterületen pedig az országos kerékpárút-törzshálózat elemeként kell funkcionálnia.

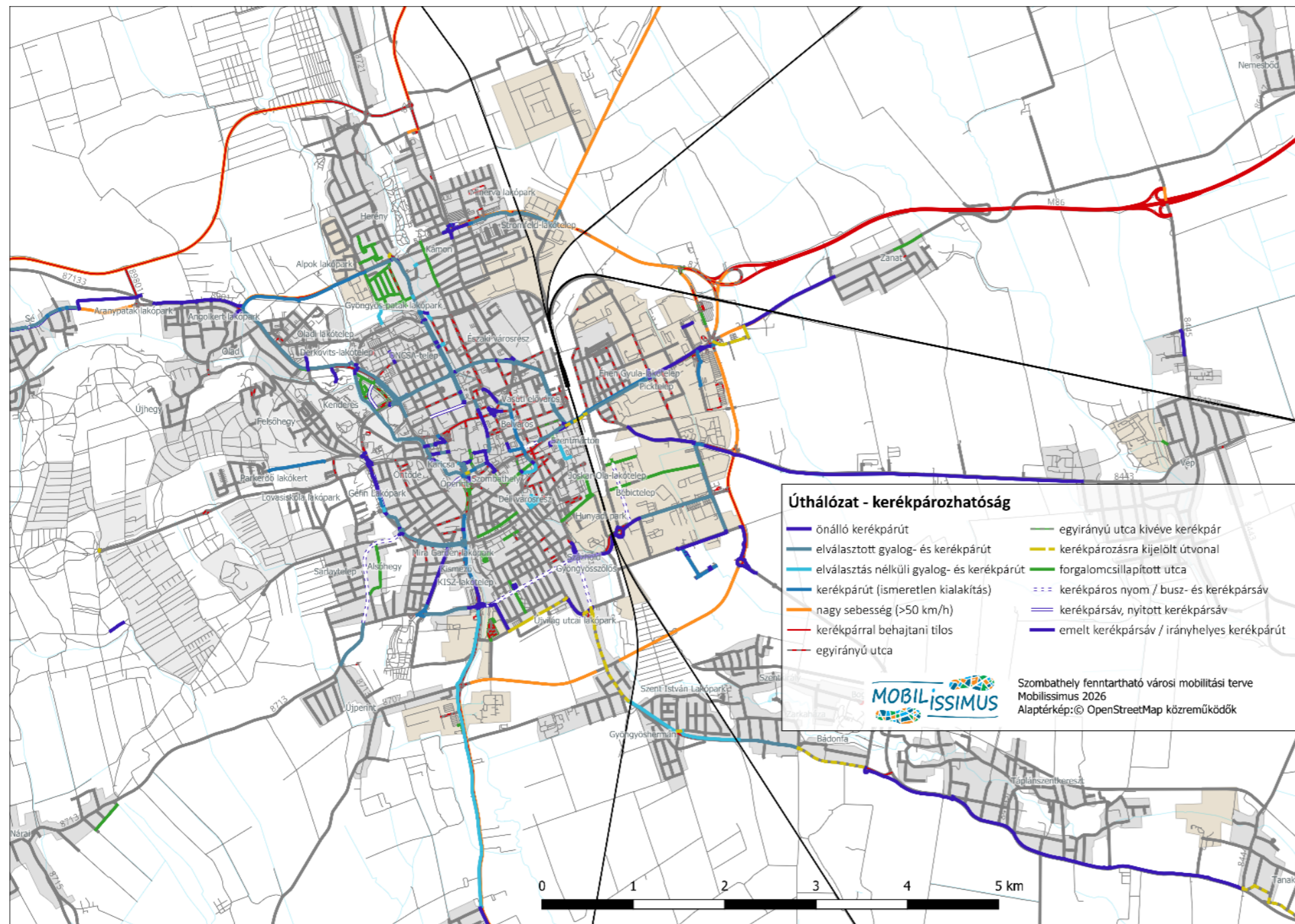
A térségi kerékpárforgalmi főhálózat alapvető feladata az agglomerációs települések bekötése a vármegyeszékhely vérkeringésébe. Ezek a nyomvonalak – bár nem részei a nemzetközi vagy országos törzshálózatnak – kulcsfontosságú hálózati elemek. Szombathely és a szomszédos községek közötti kapcsolatok jelentős része már kiépült: korábban megvalósult a Sé felé vezető szakasz, valamint részben elkészültek a Balogunyom és Táplánszentkereszt irányába mutató útvonalak is.

További agglomerációs fejlesztések valósultak meg a TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00003 és TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00004 azonosítószámú projektek keretében. Ezek Szombathely-Vép és Szombathely-Balogunyom településeket összekötő kerékpárutak megépítését tartalmazták.

A térségi hálózatfejlesztés további ütemeként a Söpte irányába vezető kerékpárút megvalósítása jelenleg az előkészítési fázisban tart. Ezzel szemben Gencsapáti és Nárii községek irányában a kerékpáros infrastruktúra még hiányos, ezen települések elérése kiépített kerékpáros létesítményeken keresztül jelenleg nem biztosított.

Szombathely belterületi, helyi funkciókat kiszolgáló kerékpáros hálózata számottevő sűrűséggel rendelkezik, különösen a Brenner Tóbiás körút – Jókai Mór utca – Bartók Béla körút – Horváth Boldizsár körút – Nádasdy Ferenc utca – Szent Flórián körút által határolt belső gyűrűre.

Fontos azonban rögzíteni, hogy a lakott területen belül jelenleg meglévő nyomvonalak elsősorban a kerékpározható közúthálózat részei, és funkcionálisan nem minősülnek a kerékpárforgalmi főhálózat elemeinek.



48. ábra: Szombathely úthálózatának kerékpározhatósága (Mobilissimus)

Ilyenek például a következő szakaszok:

- A Muskátli utca mentén kiépített nyomvonal.
- A Repülők útja melletti kerékpárút.
- Az északi sugárirányú létesítmények: Paragvári utcában és Maros utca – Írottkő utca nyomvonalon.
- A Perint patak és a Gyöngyös patak menti nyomvonalak.
- A Nárai Külső út menti nyomvonal a Király Sportcentrumig.
- Jáki út és Körmendi út melletti kerékpárutak.
- A Ferenczy u. – Szent Quirinus u. – Szent Gellért u. menti nyomvonal.
- A Diófa utca – Újvilág utca – Szőlős utca hálózati elem.
- A Belváros kerékpáros útvonalai.
- A Szent Márton utca – Zanati út menti nyomvonal.
- A Ki iparterület kerékpáros létesítményei (Vépi út, Csaba utca, Vásártér utca, Puskás Tivadar utca).

A vizsgált területen a **KENYI (Kerékpárforgalmi Hálózati Nyilvántartó) adatbázisa** alapján az alábbi, jellemzően nagy forgalmú országos közútszakaszokon tiltott a kerékpáros közlekedés (részben kihelyezett közlekedési táblákkal szabályozva):

Belterületi és összekötő szakaszok: A Dolgozók útja – Rohonci út tengely, a Muskátli utca (8901 j. út), valamint a Vépi út külső szakasza (8443 j. út).

Főúti szakaszok: A Szent Márton utca – Zanati út – Külső Zanati út (87315 j. út, 86 sz. főút), a Körmendi út kivezető szakasza (86 sz. főút), továbbá a 86–87 sz. főutak sárdi-éri csomóponti ágai.

Északi elkerülő szakaszok: A Repülők útja (87 sz. főút), valamint a 11-es Huszár út (87 sz. főút) Repülők útja és 89 sz. főút közötti szakasza.

Ezen útvonalak esetében a tilalmat a jelentős gépjárműforgalom indokolja. A legtöbb érintett szakasz mentén már kiépült a biztonságos, **külön vezetett kerékpáros létesítmény**, amelynek használata kötelező. A felsoroltak közül jelenleg egyedül a **11-es Huszár út** jelzett szakaszán nem áll rendelkezésre párhuzamos, önálló kerékpáros infrastruktúra.

A nyilvános lakossági kérdőívben és a megtartott fókuszcsoportos beszélgetéseken a kerékpáros hálózattal kapcsolatban számos észrevétel érkezett:

- városszerte hiányoznak kerékpáros átvezetések, a meglévő hálózatok szakadozottak,
- a vasút elvágó hatása a kerékpározást is súlyosan érinti, a Zanati úti aluljáró használata csak az egyik irányban biztonságos,
- problémát jelent a Belváros kelet-nyugati átkerékpározhatóságának hiánya; erre jelenleg sem a Fő téren, sem a párhuzamos utcákon (Thököly, Petőfi utca) nincs biztonságosan lehetőség.

Megosztott mikromobilitás

Szombathelyen nem üzemel közbringa rendszer. Mivel a városban magas a saját kerékpárral közlekedők aránya, és nem számottevő a turizmus, így több felvetés ellenére sem indult el kerékpármegosztó szolgáltatás. TOP-6.4.1-15-SH1-2016-00001 jelű, „Szombathely Megyei Jogú Város kerékpáros-barát fejlesztése” című projekt kapcsán a kötött gyűjtésű kerékpáros közösségi közlekedési rendszer (közbringa rendszer) projektlem is kikerült a végső projektből.

A kerékpár-megosztó rendszerrel ellentétben a városban üzemelő **elektromos roller-megosztó szolgáltatás** a 2022. szeptemberi Autómentes Napon történt elindulása óta jelentős sikert aratott, és a helyi mikromobilitási hálózat meghatározó elemévé vált. Az üzemeltető által szolgáltatott adatok alapján a rendszer kihasználtsága kiemelkedő: a 2022. szeptember 21. és 2023. április 12. közötti időszakban összesen 60 181 utazást regisztráltak, amely mintegy 111 000 kilométeres összteljesítményt jelent. Ezen forgalmi adatok alapján Szombathely országos viszonylatban a negyedik helyet foglalja el a rollerszolgáltatás intenzitását tekintve, igazolva a környezetbarát közlekedési módok iránti helyi igényt.

Kerékpártárolás

A városban a főbb forgalomvonzó létesítmények körül megtalálhatók kerékpártámaszok. Ezek közül a vasútállomásnál, buszpályaudvarnál jelentős mennyiségű támasz van telepítve, főleg korszerű, jól használható egységek. A Fő téren, az egyetem környékén és a Csónakázó-tó Bartók Béla körút felőli parkolójában szintén nagymennyiségű jó minőségű kerékpártámasz áll a lakosság rendelkezésére. Ezzel szemben számos olyan lokáció van a városban, ahol elavult kialakítású támaszok vannak csak, ilyen például a Munkaügyi Központ épülete előtti.



49. ábra: Vasút utca 13. alatti B+R, illetve a Munkaügyi Központ épülete előtti kerékpártárolók (Forrás: KHT)

A vonzaskörzet településein is számos B+R kerékpártároló található, például a felújított Szombathely – Kőszeg vasútvonal mentén is létesültek ilyenek.



50. ábra: Fedett B+R kerékpártároló Lukácsháza megállóhelyen (fotó: Dr. Surányi Ráchel)

Kerékpárosbarát szolgáltatások

Szombathely kerékpárosbaráttá tételének egy nagyon fontos lépése a folytonos kerékpárhálózat kialakítása. Ezen kívül számos kiegészítő tevékenységre is hangsúlyt szeretne a városvezetés fektetni: különböző szemléletformáló események szervezése, népszerűsítő rendezvények, valamint oktató-nevelő kampányok élveznek prioritást. 2022-ben szemléletformáló kampányok valósultak meg a kerékpározás népszerűsítésének érdekében.

A kerékpártámaszok korszerűsítése és kialakítása, valamint a szabadidős lehetőségek biztosítása is élenjáró lépés a kerékpárosbarát város létrejöttében. Szombathelyen TOP forrásból 2022-ben 110 kerékpártároló létesült.

A fókuszcsoporthoz kimondottan nagyszámú javaslat érkezett a kerékpáros hálózattal kapcsolatban:

- Fő tér kelet-nyugati átjárhatósága minden csoportban megjelent a kerékpározók javaslataként. Az alternatív nyomvonalak (Thököly utca, Petőfi utca) a résztvevők szerint túl nagy kerülőt jelentenek, ezzel együtt is többségükben támogatták a javaslatot.
- Felmerült a Fő tér átkerékpározhatóságának megoldása esztétikus, zöldített módon elválasztott kerékpárúttal, kijelölt gyalogátkelőkkel, sebességkorlátozás mellett.
- A résztvevők idősáv korlátozást is el tudnának fogadni a Fő tér kerékpáros átkerékpározhatóságára, amely csak kis forgalmú időszakokban engedi a kerékpáros átjárást.
- A Zanati úti aluljáró szinte minden beszélgetésben előkerült konfliktuspontként, ahol csak a Belváros felé tartva lehet biztonságosan kerékpározni.
- Városszerte érkeztek negatív észrevételek a kerékpáros infrastruktúra burkolatállapotára, emellett karbantartási-fenntartási kérdések is előkerültek, például a növényzet gyakoribb gondozásának igénye.
- Pozitívként említették, hogy a legtöbb kerékpárúton a hóeltakarítás megtörtént, de a kiszórt sómennyiséget túl soknak találták.
- A Kőszegi utca kialakításával kapcsolatban sok negatív észrevétel érkezett, sok a kerékpáros konfliktus a gyalogosokkal és az autósokkal egyaránt.
- A kerékpáros nyomokat a résztvevők kritizálták, nem tartják valós megoldásnak.
- A Rohonci út-Dolgozók útja vonalon többen kritizálták a túl szűk járdákat, illetve az átvezetési problémákat, ami miatt sokan menetiránnyal szemben kerékpároznak.
- A Patakok mentén lévő potenciált a résztvevők elismerték, de a Belváros kelet-nyugati irányú kapcsolatok hiányát fontosabb problémának tartották.
- A patakok mentén vezetett jövőbeli kialakítások problematikája, hogy sokszor a patakparti kerítések túlságosan belőgnak, a résztvevők szerint illegálisan.
- Probléma, hogy a vasútállomáshoz nem vezet kerékpárút, pedig kiemelt célpont.
- Több résztvevő kerékpáros útvonalak kialakítását javasolta a Vasútállomás - Fő tér között, a Szelestey és a Széll Kálmán utcákon.
- A kerékpártámaszok kialakítása számos helyszínen elavult, ezek cseréje szükséges.
- A Paragvári utca - Váci Mihály utca csomópont kialakítását a résztvevők bírálták, a meglévő átvezetést nem tartják biztonságosnak.
- Autós-gyalogos-kerékpáros megosztott tér kialakításának vizsgálatát javasolták a Belvárosban holland mintára.
- A volt Szombathely-Pinkafő vasútvonalon a kerékpárút építése nagy támogatottságot kapott.

- Igény van a fedett kerékpártárolókra győri példa alapján.
- Javaslat volt a mezőgazdasági utak bevonása a kerékpáros közlekedésbe.
- Az egyirányú utcák szembekerékpározhatóságának engedélyezése több résztvevő szerint fontos lenne.
- Felmerült Gencsapáti felé egy szabadidős kerékpáros útvonal kialakítása.

Szombathely kerékpáros hálózata megfelelő kiterjedésű és sűrűségű, a fejlesztések folyamatosak, azonban a meglévő hálózat folytonossága több helyszínen megszakad, a karbantartására kevés erőforrás összpontosul és vannak átvezetési problémák is. Kiemelt megoldásra váró feladat a Fő tér kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának megoldása és a Zanati úti aluljáró kerékpáros megoldása is.

2.3.3.4 Vasúti közlekedés

A 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„A Porpácig tartó kétvágányú szakasz kivételével mindegyik vasútvonal egyvágányú. A vonalak villamosítottak, a megengedett pályasebesség 100-120 km/h. Ez alól kivételt csak a kőszegi vonal képez, mely dízelvontatással üzemel és 80 km/h-val járható. A vonal fejlesztése keretében 2021-ben megtörtént a vasúti pálya rekonstrukciója és a kőszegi állomás, valamint a vonali megállóhelyek megújítása, illetve napirenden van a villamosítás is, mely az előkészítés fázisában tart.” **2025-ig a kőszegi vonal ügyében nem történt előrelépés, azonban más fontos vasútvonalak (pl. Székesfehérvár-Szombathely) állapota jelentősen leromlott.**

„A környező települések vasútállomásainak, megállóinak állapota, kiépítettsége többnyire megfelelő. Közel az összes helyszínen rendelkezésre áll B+R kerékpárparkoló, melyek a szentgotthárdi vonal megállóiban és néhány további helyszínen fedettek is. P+R parkolók ösztönzik a módváltó közlekedést elsősorban a soproni és szentgotthárdi vonal mentén. A környező állomások és megállóhelyek közel fele rendelkezik menetrendi autóbuszos kapcsolattal.” **Ebben nem történt változás.**

„A Szombathely környéki regionális vasúti forgalomban túlnyomórészt korszerű, alacsonypadlós FLIRT motorvonatok közlekednek, egyedül a Szombathely – Kőszeg vonal kiszolgálása történik Jenbacher gyártmányú magaspadlós dízel motorvonatokkal. A járművek mindegyike digitális utastájékoztató kijelzőkkel felszerelt, fedélzetükön WiFi internetelés biztosított. A regionális forgalomban minden motorvonat lehetővé teszi a kerékpárszállítást, járművenként - típustól függően - 2-6 db kerékpár szállítását biztosítva.” **Ebben nem történt változás.**

„A vasúti járműállomány a távolsági szerepet betöltő IC szerelvények esetében is megfelelő, itt kerékpárszállításra akkor van lehetőség, ha a mozdony vontatta szerelvények erre alkalmas többcélú kocsival közlekednek.” **Az InterCity járműállomány 2022 óta mind mennyiségben, mind minőségben jelentősen romlott.**

„A szombathelyi vasút a személyforgalmon kívül az áruforgalomban is jelentős szerepet tölt be nem csak hazai viszonylatban, hanem Ausztria déli része, valamint Szlovénia vonatkozásában is (20., 21., és 16. sz. vonalak).

„Az áruforgalmi teherpályaudvar (Szombathely-Rendező) elkülönül a személyforgalomtól, az áruforgalmi rakodó vágányok a Szent Márton u. - Zanati út tengelytől délre találhatóak. Szombathely-Rendezőből kiterjedt iparvágány-hálózat ágazik ki a szomszédos keleti iparterület üzemei felé, melyek közül többet jelenleg is használnak az üzemek kiszolgálására (pl. Falco Zrt.).”

„Szombathely-Rendező áruforgalmának túlnyomó részét a 16. sz. rajkai és a 17. sz. zalaszentiváni vonal adja, jelenleg mindkét vonalon évi 3 ezer körüli tehervonat közlekedik.” **Az áruforgalom 2022 óta általánosan csökkent, Szombathely esetében ezt a hatást tovább fokozta a 20-as vasútvonal használhatatlansága.**

Szombathely Nyugat-Magyarország egyik legfontosabb vasúti csomópontja. A legjelentősebb vasútvonalak a 20-as, valamint az abból Porpácnál kiágazó 16-os vasúti fővonal, melyek északkeleti-keleti irányból kapcsolatot biztosítanak Győrön, illetve Veszprémen és Székesfehérváron át Budapest irányába. Ezek mellett meghatározó a 15-ös vasútvonal, mely Sopron, illetve azon túl Bécsújhely és Bécs felé biztosít összeköttetést. Mindhárom vasútvonal egyvágányú és villamosított, az engedélyezett pályasebesség 100-120 km/h.

Szombathelyről dél felé a 17-es és 21-es vasútvonalak indulnak. Előbbi Zalaszentivánnal köti össze a vármegyeszékhelyet, így biztosítva a kapcsolatot Zalaegerszeg-Nagykanizsa felé. Utóbbi a Kőrmend - Szentgotthárd

nyomvonalon hagyja el Magyarországot, így nemzetközi vasúti kapcsolatot adva Graz-Klagenfurt felé. A vasútvonalak egyvágányúak, az engedélyezett pályasebesség a 21-es vonalon 120 km/h, a 17-es vonalon 100 km/h.



51. ábra: Szombathely és környékének vasúthálózata (forrás: OpenRailwayMap)

A 15-ös, 20-as, és 21-es vasútvonalak a TEN-T hálózat részei.

A 18-as számú vasútvonal észak felé halad és éri el Kőszegét, így fontos szerepe van az elővárosi közlekedésben. A közelmúltban a vasúti infrastruktúra korszerűsítése megtörtént, a felsővezeték kiépítése és a villamosítás azonban még nem készült el, így itt továbbra is dízelvontatással, 80 km/h sebességgel közlekedhetnek a vonatok.

A Szombathely-Pinkafő vasútvonal jelentőségét a 2. világháború után veszítette el a vasfüggöny kiépítése miatt. A forgalom a vasútvonal magyarországi szakaszán 1960-ban szűnt meg, azóta a pályát is felszedték. A vasútvonal újjáépítésére és a közlekedés visszaállítására magyar-osztrák együttműködésben koncepcióterv készült⁶², mely kifejezetten javasolja és megtérülőnek minősíti a beruházást, a kivitelezés irányában lépések azonban azóta nem történtek.

Összességében Szombathely és környezete vasúti hálózata megfelelő kiterjedésű és sűrűségű, a pályák műszaki színvonala a 20-as számú vasútvonalon kívül megfelelő, azonban a hiányzó nyugati irányú közvetlen vasúti kapcsolat kiépítése indokolt.

A Szombathely környéki vasútvonalak megfelelő kiépítettsége és műszaki állapota a legtöbb vonalon lehetővé teszi a sűrű, ütemes menetrendek kialakítását. A távolsági InterCity forgalomban a főváros és Szombathely között két

⁶² GrenzBahn – Összefoglaló zárójelentés Oberwart – Szombathely és Sopron – Ebenfurth vasútvonalakra, https://www.b-mobil.info/fileadmin/user_upload/Projekte/GrenzBahn/Grenzbahn_Endbericht_HU.pdf

irányból is elérhető vasúti kapcsolat, kétóránként; a Budapest-Győr-Szombathely útvonal a népszerűbb, ez 2 óra 36 perces menetidőt jelent, mely az egyéni személyautós közlekedéssel is versenyképes. A másik, Budapest-Székesfehérvár-Veszprém útvonal ennél hosszabb (körülbelül 3 óra 20 perc), azonban útvonala számos fontos települést érint, így nagy jelentősége van. 2024 nyarától a rossz pályaállapotok miatt utóbbi vasútvonal Veszprém és Ajka közötti szakaszán pótlóbuszos közlekedés került bevezetésre, mely körülbelül 30-40 perccel hosszabb menetidőt és átszállási kényszert eredményez, emiatt ebben a viszonylatban a vasút elveszítette versenyképességét. Napi 3 pár Budapest-Győr-Szombathely InterCity vonat tovább közlekedik Szentgotthárdig, ezekből egy pár Ljubljánáig, egy pár Grazig közlekedik, nemzetközi vasúti kapcsolatot adva. Ezek a vonatok azonban Szombathely és Szentgotthárd között a személyvonatok megállási rendje szerint közlekednek, helyjegy váltása nélkül is igénybe vehetők, így nem tekinthetők az InterCity szolgáltatás részének.

A fővonalakon közlekedő InterCity vonatokat további személyvonatok sűrítik Szombathely-Csorna, illetve Szombathely-Celldömölk viszonylatban, így a forgalmasabb állomásokon és megállóhelyeken átlagosan órás követést biztosítva.

A regionális forgalomban a kétóránként közlekedő Pannónia InterRégió vonatok biztosítanak kapcsolatot az országhatár mentén haladva Nagykanizsa – Pécs felé. Ezek menetideje csak rövidebb viszonylatokban versenyképes, a teljes menetidő Pécsig 4 óra 30 perc. Az InterRégiót további személyvonatok sűrítik és egészítik ki, Zalaegerszeg felé naponta 6 pár vonat biztosít kapcsolatot.



52. ábra: Szombathely vasútállomás felvételi épülete, előtte szerződéses járatot teljesítő autóbusszal (fotó: Gács Péter)

A személyvonatok közül több átmérős rendszerben közlekedik, ilyen a Sopron-Szombathely-Szentgotthárd viszonylat, mely 60 percenként közlekedik, a Szombathely-Szentgotthárd szakaszon ezt további személyvonatok 30 perces követési időre sűrítik. A kőszegi vonalon szintén órás ütemben járnak a személyvonatok.

A Szombathely környéki vasúti pályahálózat a GYSEV Zrt. üzemeltetésében van, azonban a legtöbb vasútvonalon egyaránt közlekednek MÁV és GYSEV által üzemeltetett járművek is. A **vasúti járműállomány** a GYSEV vonalain az országos átlagnál korszerűbb, köszönhetően a folyamatos fejlesztéseknek, azonban vannak még hiányosságok, főként a távolsági, valamint a villamosítatlan vasútvonalakon közlekedő regionális szegmensben.

A Győrön át a főváros felé közlekedő **InterCity vonatokban** a mozdonyokat a GYSEV, míg a vasúti kocsikat a MÁV adja, többségük korszerű vagy korszerűsített, kerékpárszállításra és kerekesszékes utazásra alkalmas, a 21. századi színvonalnak megfelelő. Fontos azonban megjegyezni, hogy az országosan is tapasztalható járműhiány a szombathelyi InterCity vonatokat is érinti: a tervezetten 4-6 InterCity minőségű kocsiból álló szerelvényekből gyakran hiányoznak kocsik, vagy azok gyorsvonati kocsikkal kerülnek pótlásra, melyek alacsonyabb komfortot nyújtanak.

A Veszprém-Ajka közötti, lassan másfél éve tartó, tervezetten 2026 nyaráig tartó vágányzár az ebben az útirányban közlekedő járművekre is hatással volt, illetve van. Itt a korábbi InterCity vonatok egy része már csak sebesvonatként közlekedik Szombathely-Ajka viszonylatban, elavult és alacsony komfortfokozatot nyújtó járműparkkal. A járműállomány a vágányzárát megelőzően sem teljesítette a 21. századi igényeket. A Bakony intercitiy -k úgynevezett hibrid formában, azaz vegyesen IC és – pótdíj nélkül igénybevehető – gyorsvonati résszel közlekedtek, azonban az IC-minőségű vonatrész gyakran csak egyetlen kocsiból, míg a gyorsvonati szakasz mindössze két-három, keletnémet eredetű, közel 50 éves személykocsiból állt.

A **Pannónia InterRégió vonatok** a MÁV üzemeltetésében vannak, nagy részük tervezetten alacsonypadlós, korszerű Desiro motorvonatokkal van kiadva. Ezen motorvonatok azonban az elmúlt években a karbantartások elmaradása miatt rendkívül rossz műszaki állapotba kerültek, így üzemképességük is alacsony, pótlásukra rendszeresen korszerűtlenebb mozdonyos szerelvényeket vagy Bz motorvonatokat állítanak forgalomba, melyek az alacsonyabb utaskomfort mellett a menetrendet sem tudják minden esetben tartani.



53. ábra: Budapest-Veszprém-Szombathely (Bakony) hibrid-InterCity, 1963-ban épült mozdonnyal, mindössze egyetlen IC-minőségű kocsival. A kép előterében 60 km/h-s sebességkorlátozásra utaló jelzés látható. (Fotó: Gács Péter)

A **személyvonatok** a villamosított vonalakon nagyrészt korszerű, alacsonypadlós Stadler Flirt motorvonatok a GYSEV üzemeltetésében. A térség egyetlen dízelvontatású vonalán, a Szombathely-Kőszeg vasútvonalon Jenbacher motorvonatok közlekednek, melyek már nem számítanak korszerűnek, azonban még így is túllépi a Magyarországon általános mellékvonali komfortszintet, a vonal közeljövőben történő villamosításával pedig lehetőség nyílik a kiváltásukra.

A város területén a központi elhelyezkedésű Szombathely vasútállomáson kívül három megálló található, egy északon (Kámon), kettő délen (Szombathely-Szőlős és Gyöngyöshermán). Mivel a megállóhelyek kevésbé sűrűn lakott területeken helyezkednek el, és környezetükben gyaloglási távolságon belül alig található jelentősebb forgalomvonzó létesítmény, ezek a helyi személyforgalomban nem jutnak érdemi szerephez.

A környező települések vasútállomásainak, megállóinak állapota, kiépítettsége többnyire megfelelő. Közel az összes helyszínen rendelkezésre áll B+R kerékpártároló, melyek a szentgotthárdi vonal megállóiban és néhány további helyszínen fedettek is. P+R parkolók épültek ki elsősorban a soproni és szentgotthárdi vonal mentén. A környező állomások és megállóhelyek közel fele rendelkezik menetrendi autóbuszos kapcsolattal.

A szombathelyi vasútállomáson összesen hét vágány szolgálja ki az utasforgalmat. Ebből az állomásépület északi oldalán végződő két csonkavágány (A, B) és az I. vágány peronja szintben megközelíthető, a II. - V. vágányok mentén elhelyezkedő peronokat a vasútállomás épülete felől aluljárón lehet elérni. Az aluljárót lépcsőkön lehet megközelíteni, ami nem akadálymentes, illetve a kerékpár vonattal való akadálymentes elérését segíti a lépcső melletti kerékpáros tolósín. Az aluljárónak csak az állomásépület felé van kijárata, a vasúttól keletre fekvő területek csak nagy kerülővel, az állomás északi oldalán található felüljárón keresztül érhetők el.

A vasútállomás épületének korszerűsítése folyamatos, az utasforgalmi terek kifejezetten kellemes környezetet nyújtanak, a jegyvásárlás és várakozás kényelmesen elvégezhető. Vannak csomagmegőrző automaták, korszerű információs felületek és az első széles peron egy részén korszerű vendéglátó egység is működik.

A GYSEV Zrt. új utascentrum helyiséggel is bővítette a szolgáltatást, ahol a menetjegy-értékesítésen túl minden vasúti utazással kapcsolatos ügy kényelmesen és a kor követelményeinek megfelelő környezetben intézhető.

A vasútállomásnál egy kb. 300 férőhelyes kerékpártároló és egy 24 férőhelyes P+R parkoló található, ezek többnyire korszerűek, de méretükben nem felelnek meg az igényeknek, illetve a kerékpártároló használata nem szabályozott. A kerékpártárolók többsége fedett, biztonságos rögzítésre alkalmas.



54. ábra: Túlkeresletes kerékpártárolás a vasútállomás melletti fedett tárolónál (fotó: Együd Marcell)

A vonzaskörzet településeiben a vasútállomások mellett többségében találhatók P+R parkolók és B+R kerékpártárolók. Azokon a vasútállomásokon, ahol ilyen parkolók nem épültek, az ingázók zöldterületet használnak parkolóként.



55. ábra: Zöldterületen parkolás Lukácsháza vasútállomáson (fotó: Együd Marcell)

A vasúti áruszállítás helyzetére különösen negatív hatást gyakorolt a 20-as vasútvonalon kialakult helyzet: még a teljes vágányzár bevezetését megelőzően letiltásra kerültek onnan a tehervonatok, így ezen az útvonalon közel három éve nem közlekedik teherszállító vonat. A várost érintő teherforgalom így a többi, azt érintő vonalon összpontosul.

Szombathely vasúti minősége, kínálata, szolgáltatási színvonala az országosnál kedvezőbb, azonban a 20-as vasútvonalon tartó vágányzár hátrányosan érinti a térség személy- és teherforgalmát egyaránt. A város lakói számára a vasút elvágó hatása a legnagyobb probléma.

2.3.3.5 Helyi autóbusz-közlekedés

A legutóbbi, 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„Szombathely közlekedését a városmagba benyúló sugaras hálózati kialakítás és a belső gyűrű határozza meg. A helyi közösségi közlekedés szempontjából fontos feladat a városközpont kiszolgálása, mivel ez a kereskedelmi, kulturális, üzleti élet és a közintézmények központja. A közösségi közlekedés iránt jelentkező igényt tovább növelik a város peremén található kertvárosias lakóterületek (pl. Gyöngyöshermán, Szentkirály, Olad, Herény), a város keleti, északkeleti részére települt kereskedelmi egységek (pl.: TESCO, Family Center, Szombathely Center), illetve a keleten és délen fekvő ipari területek.” Az igények 2022 óta érdemben nem változtak, az autóbusz-hálózat és a menetrend azonban jelentősen fejlődött.

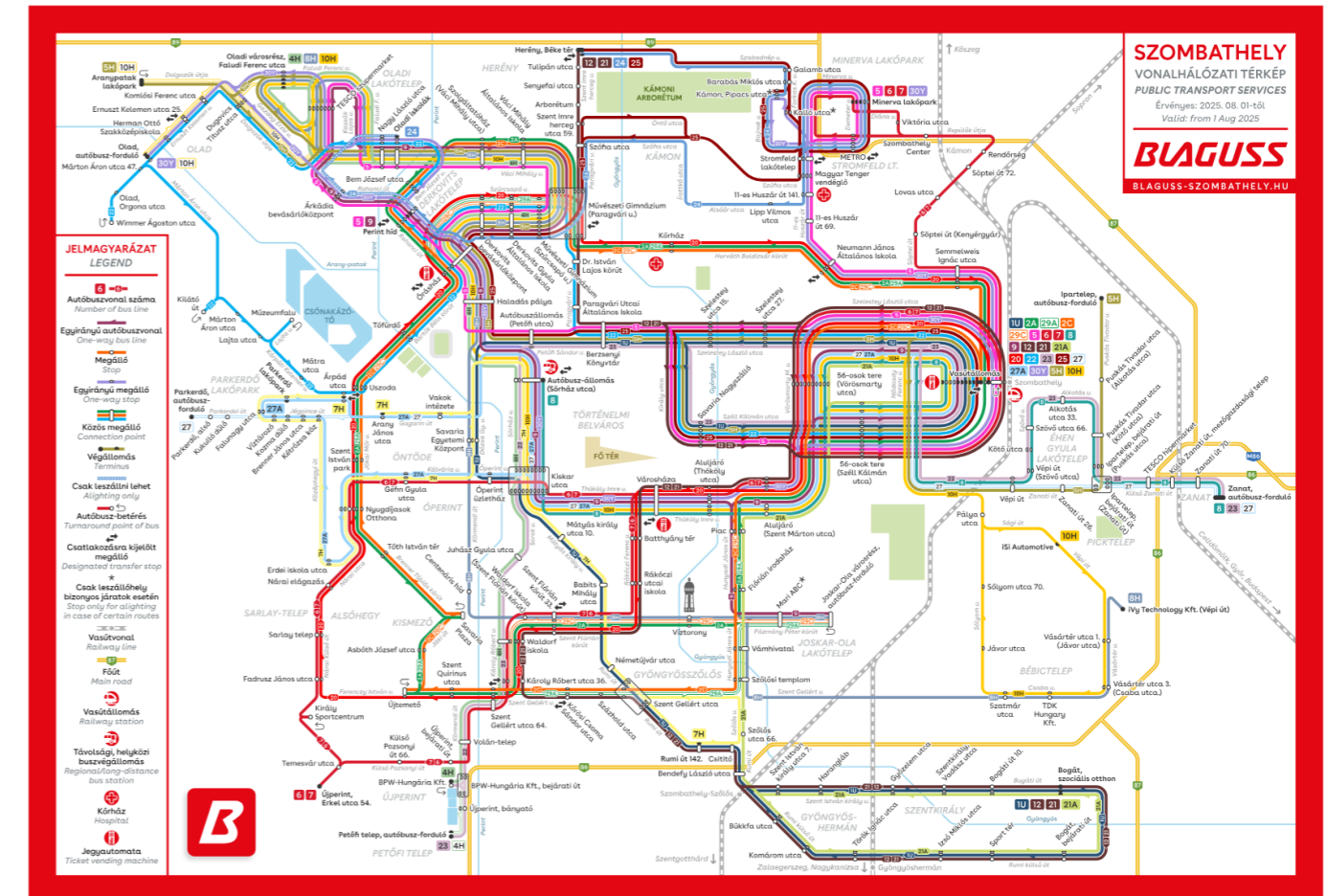
„A város helyi közösségi közlekedéssel való térbeli ellátottsága megfelelő, a lakosok 98,7 %-a kényelmes gyaloglási távolságon belül (300 m) ér el közösségi közlekedési megállóhelyet. A szolgáltatás időbeli rendelkezésre állása megfelel a megyeszékhelyi városok általános gyakorlatának, az autóbuszok munkanapokon 4.00 és 23.00 óra között közlekednek, de Szombathelyen nincsenek éjszakai járatok. 2021 végéig a nappali járatok után az utolsó Győr felől érkező InterCityhez csatlakozva három, a várost feltáró járat kínált továbbutazási lehetőséget a vasútállomástól, ezeket ugyanakkor az esetek többségében alig vették igénybe.” Éjszakai járatok továbbra sincsenek, azonban az ütemidő kismértékű bővítése megtörtént, az utolsó InerCity vonatokhoz már csatlakoznak járatok. Az éjszakai közlekedés kiterjesztése megjelent a nyilvános kérdőívben, mint javaslat.

Közösségi közlekedést előnyben részesítő megoldások (például buszszávok) Szombathelyen jelenleg nem kerültek kijelölésre, így az autóbusz-közlekedésre jellemzőek a néhány perces késések, főként csúcsidőszakokban. A legtöbb késést az autóbuszok a Sörház utca – Hollán Ernő utca – Kiskar utca útvonalon és a vasútállomás környékén szerzik.

A vasútállomás előtt, az Éhen Gyula téren egy kisebb autóbusz-végállomás található, melyet többnyire a helyi járatok használnak. A tér közepén jegypénztár található, mely a közelmúltban felújításra került, valamint 2026 tavaszán új esőbeálló került kialakításra, azonban a komfortos várakozás továbbra sem biztosított minden kocsállásnál. A városból induló és ide érkező helyközi járatok jelentős része betér a vasútállomásra is.

A városban található autóbusz-megállók nagy része a kor színvonalának megfelelő kialakítású, azonban a külvárosi területeken több helyen hiányoznak a megállóhelyi peronok, fedett várók. Ezek kiépítésével a szolgáltatás színvonala tovább emelhető.

A helyi közlekedésben minőségi ugrást jelentett a 2022-es szolgáltatóváltás. A szolgáltatást a korábbi Volánbusz Zrt. helyett a Blaguss Agora Hungary Kft-től rendeli meg az önkormányzat. A Blaguss a helyi közlekedés átvétele óta folyamatosan hajt végre hálózati és menetrendi fejlesztéseket, az ütemes menetrendeknek, valamint az összehangolt viszonylatoknak köszönhetően az utasszám folyamatosan emelkedik.



57. ábra: Vonalhálózati térkép (forrás: Blaguss Agora Hungary Kft.)

Az utastájékoztató fejlesztésének eredményeképpen megvalósult a valós idejű járműkövetés, mely a Budapesten, illetve az országos autóbuszos közlekedésben ismert és kedvelt RealCity online felületén és mobilalkalmazásán keresztül történik. A rendszer az utazástervezés és a járműkövetés mellett a csatlakozási rendszereket is képes kezelni. A valós idejű járműkövetés a Blaguss saját felületei mellett a Google Térkép felületén is megjelenik.



58. ábra: Csatlakozási rendszerek megjelenítése a valós idejű járműkövető rendszerben (forrás: <https://szombathely.utas.hu>)



56. ábra: Megfelelő (bár elavult) és nem megfelelő autóbusz-megállóhely kialakítás (fotó: Együd Marcell)

egészítenek ki, összehangolt járatindulásokkal. A sugárirányú viszonylatok közül a legtöbb átmérős rendszerben közlekedik, ilyenek például a 6-os, 7-es és a 27-es viszonylatok. Gyűrűirányban jellemzően körjáratok közlekednek, melyek a déli, a közelmúltig hiányzó gyűrűs kapcsolat, a Szent Quirinus utca átadása óta nagy utasszám-növekedést tudtak produkálni, ehhez a korábbi 7-es viszonylat megszűnése is hozzájárult. A körjáratok alacsonyabb járműszükséglettel képesek nagyobb területet lefedni, így közlekedtetésük a jelenlegi finanszírozás mellett reális és optimális, azonban megnövekedett menetidőt jelentenek az utasok számára, ez a kérdőívben is negatívumként jelent meg.

A helyi közlekedésnek emellett kiemelt szerepe van a vasútállomás és az autóbusz-állomás közötti kapcsolat megteremtésében. Ebben a viszonylatban sűrű, csúcsidőszakban 4-5 perces követés van, azonban napközben, esténként, illetve hétvégén ez jelentősen ritkább, valamint a különböző viszonylatok különböző útvonalon közlekednek a két csomópont között, más megállóhelyeket érintenek, így valódi buszos tengely nem tudott itt kialakulni.

A helyi közlekedésben 400 forintos vonaljegy, 1000 Ft-os 24 órás, 2800 forintos 7 napos bérlet, valamint 7700 forintos havi bérlet érhető el. A diákok, nyugdíjasok, kisgyermekesek kedvezményesen válhatnak havi bérletet. A szombathelyi diákok támogatott diákbérletre jogosultak, mellyel ingyenesen használhatják a helyi közlekedést. A mobiljegyet és bérletet váltók további kedvezményeket érhetnek el, így az árazás a digitalizáció irányába tereli a közlekedőket.⁶³

buszok mindegyike akadálymentesen igénybe vehető (a midibuszok esetében is kialakítottak egy alacsonypadlós részt a hátsó ajtónál), ennek köszönhetően megkönnyíti az idős, babakocsival vagy kerekesszékekkel közlekedők, valamint a mozgásukban korlátozott utasok közlekedését. A járműpark típusok és arculat tekintetében is homogén, egységes képet és szolgáltatási színvonalat nyújt az utazóközönség számára.

A jelenlegi rendszer a hálózat és a menetrend szempontjából közelít az optimálishoz, azaz a jelenlegi megrendelt teljesítménnyel, csupán hálózati-menetrendi módosításokkal már csak minimális további utasszám-növekedés érhető el. A további fejlesztésekhez több teljesítmény megrendelése, azaz több autóbusz bevonása szükséges a rendszerbe, mellyel – megfelelő hálózatszervezéssel - egyaránt fejleszthetők lennének a legforgalmasabb főtengelyek és a kevésbé sűrűn lakott területek is. A helyi autóbusz-szolgáltatás kapcsán sok a régről ittmaradt negatív vélemény, a minőségi szolgáltatás megléte a város lakóinak egy részét még nem érte el. Nagyon hiányoznak az előnyben részesítés megoldásai. A helyi autóbuszok küzdenek a város szerkezeti hiányosságaival, így a vasút elvágó hatásával és a Belváros környéki úthálózat kikerülhetetlenségével.

Megnevezés	pénztárból, vagy értékesítő partnereinknél (papíralapon)	jegykiadó automatából Éhen Gyula tér, Órásház, Városháza (papíralapon)	autóbuszon jegykiadó automatából (papíralapon)	elektronikus (Mobilfizetés)
VONALJEGY	420 Ft	400 Ft	500 Ft	400 Ft
30 perces időalapú jegy*	nem elérhető	nem elérhető	nem elérhető	450 Ft
10 darabos gyűjtőjegy	3.675 Ft	3.500 Ft	nem elérhető	3.500 Ft
24 órás jegy	1.050 Ft	1.000 Ft	1.100 Ft	1.000 Ft
Havi bérlet	7.700 Ft	7.700 Ft	nem elérhető	6.990 Ft
Tanuló havi bérlet	2.990 Ft	2.990 Ft	nem elérhető	2.490 Ft
Nyugdíjas havi bérlet	2.990 Ft	nem elérhető	nem elérhető	2.490 Ft
30 napos mobilbérlet*	nem elérhető	nem elérhető	nem elérhető	6.990 Ft
30 napos bérlet	nem elérhető	7.700 Ft	nem elérhető	nem elérhető
Tanuló 30 napos mobilbérlet*	nem elérhető	nem elérhető	nem elérhető	2.490 Ft
Tanuló 30 napos bérlet	nem elérhető	2.990 Ft	nem elérhető	nem elérhető
Nyugdíjas 30 napos mobilbérlet*	nem elérhető	nem elérhető	nem elérhető	2.490 Ft
Kisgyermekes havi	2.990 Ft	nem elérhető	nem elérhető	nem elérhető
7 napos bérlet	2.800 Ft	2.800 Ft	nem elérhető	2.800 Ft

59. ábra: Jegy- és bérletárak 2025-ben (forrás: <https://blaguss-szombathely.hu/uj-jegy-es-berlet-arak/>)

A nagyfoglalkoztatók közösségi közlekedési kiszolgálása Szombathelyen nagyrészt céges buszjáratokkal történik, ezek közlekedésével kapcsolatban a városnak kevés információ áll rendelkezésre. A Blaguss az 5H, 8H, 10H viszonylatokkal szolgálja ki az ipartelepeket, azonban a kommunikáció a helyi szolgáltató és a nagyfoglalkoztatók között nehézkes, a Blaguss megkeresésére a cégek jellemzően nem reagálnak. Ezen helyzet feloldására az Önkormányzat a SUMP keretében Nagyfoglalkoztatói Fórumot szervezett, melyen az alacsony részvétel ellenére konstruktív együttműködés kezdődött; a jövőben további hasonló egyeztetések szükségesek.

A szolgáltatóváltást követően 2022. január 1-től kizárólag újonnan gyártott Mercedes autóbuszok közlekednek a helyi járatokon, melyek alacsonypadlósak, klimatizáltak és megfelelnek az EURO 6 környezetvédelmi normának. A

⁶³ Jegy- és bérletárak, <https://blaguss-szombathely.hu/uj-jegy-es-berlet-arak/>

2.3.3.6 Helyközi autóbusz-közlekedés

A legutóbbi, 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„A városkörnyék tekintetében elmondható, hogy a települések Szombathellyel közvetlen autóbuszos kapcsolattal rendelkeznek. A szombathelyi agglomeráció minden települése minden napszakban több járatral is elérhető a megyeszékhelyről.” **Ebben nem történt változás.**

„A buszok 72 %-a rendelkezik utastéri klímával. Környezetvédelmi besorolásukat tekintve 30 autóbusz teljesíti legalább az EURO 5-ös kategória követelményeit. Az éves futásteljesítmények alapján a kedvezőbb EURO-besorolású típusok többet futnak kevésbé korszerű társaiknál. A megyében 2021. második felében 18 db új szülő és 3 db új csuklós jármű állt forgalomba, ezek a korszerű autóbuszok 20-25 éves járműveket váltottak ki.” **Az autóbuszflotta megújítása folyamatos, ez Szombathelyen főként más telephelyekről történő átcsoportosításokkal történik.**

„A szombathelyi helyközi autóbuszos közlekedés központja az autóbusz-állomás, ami az Ady Endre téren, a városközpont nyugati szélén, számos oktatási és közintézmény közvetlen közelében található. Az állomás szomszédságában van egy parkoló, ami elsősorban a lakóterület érdekében épült, de az állomás környezetében külön P+R parkoló nem létesült.” **Az autóbusz-állomás állapota leromlott, a mai kor igényeinek nem felel meg, hiányzik az akadálymentesítés és számos utaskényelmi elem (padok, esőbeállók).**



60. ábra: Autóbusz-állomás (fotó: Együd Marcell)

Az autóbusz-állomás és a vasútállomás egymástól viszonylag távol, körülbelül 1,5 km-re található, a Belváros ellentétes oldalán, így a vasút-helyközi busz átszállások – a vasútállomást nem érintő járatok esetében - csak hosszú sétával, esetleg helyi autóbuszok igénybevételével oldhatók meg (valószínűleg az igény jelentős, a vasútállomást érintő helyközi buszokon utazók 20%-a itt száll át a 2022-es mérések alapján). Ezen probléma megoldására a városi tervek között szerepel egy intermodális csomópont kiépítése, mely a vasúttól északnyugatra, a Vasút utca-Semmelweis Ignác utca-Nádasdy Ferenc utca-Szelestey László utcai lakóépületek közötti területen kerülne

⁶⁴ Építési és Közlekedési Minisztérium - <https://beruhazas.gov.hu/projektek/szombathely-intermodalis-kozossegi-kozlekedesi-csomopont-letesitese/28089>

elhelyezésre. A projekt nagyléptékű, jelentős költségű beruházásokat tartalmaz (P+R parkolóház, Vasút utca kikötése a Szent Márton úthoz), így megvalósulása kormányzati szándék és támogatás nélkül aligha lehetséges, valamint nem megfelelő hálózatszervezés esetén hátrányosan érinthetné a helyközi autóbuszokkal közvetlenül a belvárosba utazókat.⁶⁴ Az IMCs ügye jelenleg parkoló pályán van, a város szándékai között nem szerepel a megépítése.

A vonzaskörzet településeire a helyközi autóbuszos kínálat megfelelő. A helyközi járatok eléri Szombathely legfontosabb pontjait, menetrendjük elsősorban az iskolai- és hivatásforgalom igényeit elégíti ki. Számos helyközi járat menetideje a városban történő vonalvezetésnek és a sok megállóhelynek köszönhetően megnövekszik, így az útvonalak és megállási helyek felülvizsgálata indokolt lehet. A menetidő-növekedés a vasútállomás környéki utcákban is jelentős, ahol a forgalmi rend átfogó felülvizsgálatra szorul. A távolsági autóbuszok szerepe nem jelentős, elsősorban olyan viszonylatokban közlekednek, ahol a vasút nem, vagy csak átszállással, hosszabb menetidővel nyújt kapcsolatot. Napi néhány járat nyújt kapcsolatot Pécs, Kaposvár, Nagykanizsa, Zalaegerszeg, valamint a Balaton térsége felé.

Nemzetközi szinten napi 2 pár iskolabusz közlekedik Szombathely és Oberwart, illetve 1 pár Szombathely és Eberau között a MÁV Személyszállítási Zrt. szolgáltatásában.

A helyközi autóbuszflotta járműállománya az országos átlagnak megfelelően alacsony átlagéletkorú és összességében jó állapotú, azonban rendkívül diverz, minőségében erősen változó. A Volán beszerzési programja és az országos működés által lehetővé vált átcsoportosítások keretében a járműállomány az utóbbi években fokozatos megújításon esett át, a legtöbb előregedett Ikarus és Credo típusú kocsit leállításra került. A folyamat nagy része már befejeződött, előregedett autóbuszok csak elszórtan fordulnak elő a helyközi közlekedésben. A helyközi autóbuszok karbantartása a Körmendi úti Volán-telepen történik.

Szombathely térségében is a 2023-ban megújult országos tarifarendszer van érvényben, melynek meghatározó elemei a 14 év alattiak díjmentes utazása, a helyközi szinten integrált vármegye- és országbérletek, valamint az egyszerűsített kedvezményrendszer.⁶⁵

A helyközi autóbusz-hálózat megfelelő kiterjedésű és sűrűségű. Problémát jelent az autóbusz-állomás leromlott állapota, autóbuszok városon belüli útvonala és megállási rendje, illetve az intermodális kapcsolatok hiánya. Nevesített gond, hogy a nyugati irányból érkező járatok nem érik el a vasútállomást és hogy a korábban tervezett intermodális csomópont egyes fejlesztési elemei - különösen a parkolók - nem valósulnak meg. A helyközi autóbuszok is küzdenek a város szerkezeti hiányosságaival, így a vasút elvágó hatásával és a Belváros környéki úthálózat kikerülhetetlenségével.

⁶⁵ Új tarifák. MÁV-Volán csoport, <https://www.ujtarifa.hu/>

2.3.3.7 Egyéni gépjármű-közlekedés

A 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„Összességében megállapítható, hogy a vizsgált terület mintegy 650 km hosszú országos közúthálózatának mindössze 31 %-a tekinthető elfogadható minőségűnek (27 % jó, 4 % megfelelő), s ezzel szemben 54 %-nyi felújításra szorul (44 % rossz, 10 % nem megfelelő), ezt szemlélteti a jobb oldali ábra.” 2022 óta ez nem változott jelentősen, az útfelújítások üteme továbbra is lassabb a kellenél.

Szombathely közúthálózatát nagy mértékben meghatározzák az észak-déli irányú vasútvonalak elvágó hatásából, a tágabb belvárosban jellemzően szűk utcákból és utcafrontra épült sorházakból álló városképből, valamint a városon átfolyó patakokból fakadó kötöttségek.

A közúthálózat jellemzően gyűrűs-sugaras szerkezetű, azonban míg a sugárirányú útvonalak legtöbbször már a külső gyűrűnél véget érnek, valódi gyűrűirányú kapcsolatok a vasút elvágó hatása miatt nem tudtak kialakulni. A két legforgalmasabb tengely a 11-es Huszár út-Honvéd út-Petőfi Sándor utca-Rohonci út, valamint a Hunyadi János út-Szent Márton utca-Zanati út, azonban ezen két tengely semmilyen kapacitív úthálózati elemmel nincs összekötve, a közöttük keletkező jelentős forgalom a mellékutcákba terelődik. A legnagyobb torlódások ezen észak-déli irányú útvonalakon keletkeznek, például a Sörház utca-Hollán Ernő utca-Kiskar utca útvonalon és a Vörösmarty Mihály utcában.

A vasút elvágó hatását mindössze két külön szintű közúti átjáró próbálja feloldani a városban, a Szent Márton utca-Zanati út, valamint a Szent Gellért utca-Csaba utca útvonalon, előbbi ráadásul 3,2 méteres magasságkorlátozással van ellátva. Ez különösen nagy problémát jelent a városszerkezeti jellemzőket is figyelembe véve.

A várost elkerülő úthálózat nem nyújt valódi alternatívát, mind a 86-os, mind a 87-es főutak várost elkerülő szakaszain jelentős a tranzitforgalom, mely a nap minden időszakában torlódáshoz vezet nemcsak az elkerülő úthálózaton, hanem az ahhoz csatlakozó sugárirányú utakon is. A torlódások okai elsősorban nem a 2x1 sávossal kialakításra vezethetők vissza, hanem a nem megfelelő csomópontokra és a szintbeni vasúti átjárókra, utóbbiból az északi és a délkeleti elkerülőn is 2-2 található. Az átjárók torlódáskeltő hatása a zárás időtartamánál jóval nagyobb, illetve akár teljes úthálózaton megjelenik, ezzel nagy mértékben megnehezítve a város közúti torlódásainak elemzését.

A város útjait általánosságban rossz burkolatállapot jellemzi üzemeltetőtől függetlenül, ez a lakossági visszajelzések között is rendre megjelenik. Ebből az is következik, hogy a város az esetlegesen rendelkezésre álló forrásokat nagyrészt útburkolat-felújítási projektekre fordítja, azonban ezek a projektek jellemzően csak burkolatcserét jelentenek, így konzerválják a meglévő állapotokat, a legtöbb esetben elmarad az utcák forgalomtechnikai kialakításának felülvizsgálata és módosítása a 21. század mobilitási igényeinek megfelelően.

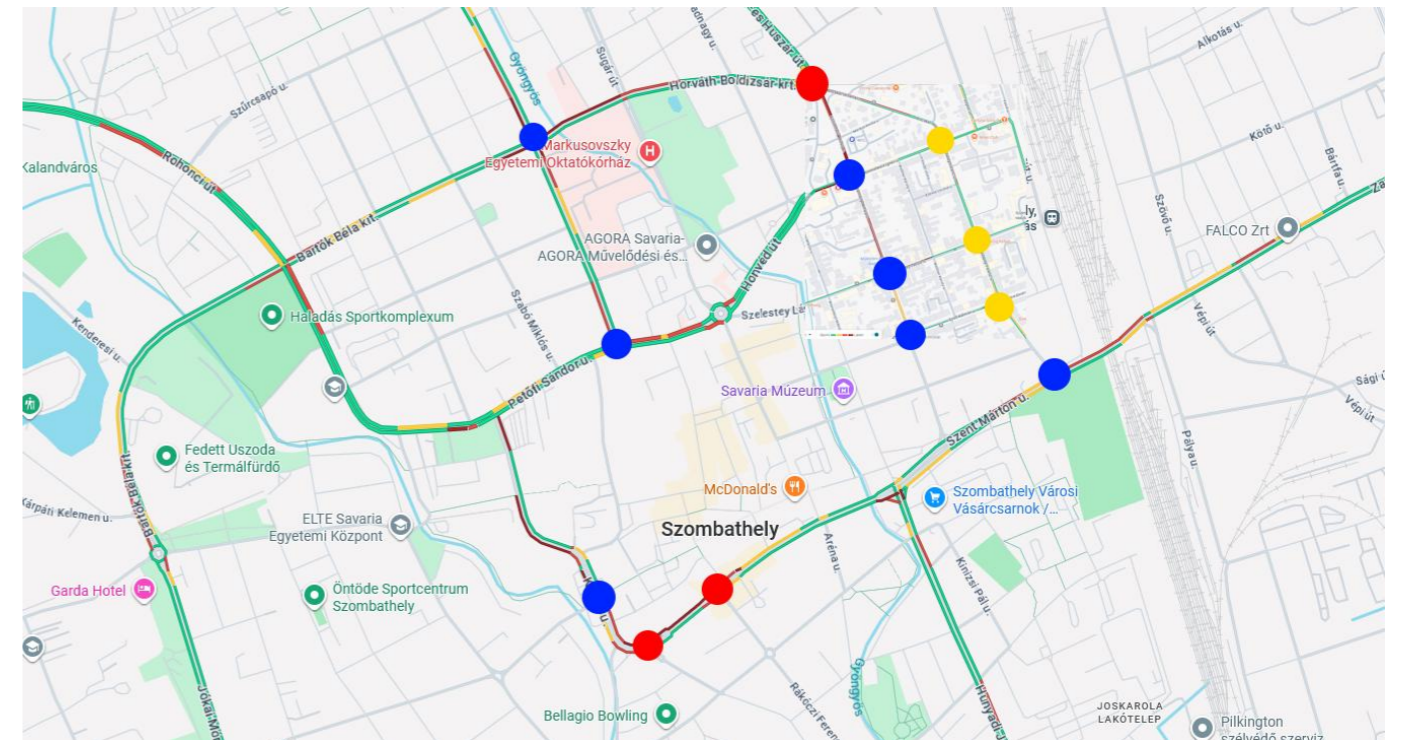
Szombathely MJV Önkormányzatának tájékoztatása alapján a városnak nincs egységes térinformatikai adatbázisa a közúthálózatról, burkolatállapotokról, közúti jelzésekről, ennek létrehozása a közeljövő terveiben szerepel, mely jól szervezett és hatékonyabbá teheti a város úthálózatának kezelését.

Csomópontok

Szombathelyen 31 jelzőlámpás csomópont és 31 jelzőlámpás gyalogátkelőhely működik a legforgalmasabb főutakon és keresztezésekben. Azokon az útvonalakon, ahol több jelzőlámpás csomópont található egymáshoz közel, hangolt rendszerben működnek. A lakossági tapasztalatok alapján az összehangolás nem kellően hatékony, további finomításra, módosításra van szükség. Emellett egyes csomópontoknál (például Szent Márton utca-Vörösmarty Mihály utca) a közbenső idők túl hosszúak, ezáltal a csomópontok kapacitása jelentősen lecsökken. A jelzőlámpák emellett a város több pontján elavultak, hagyományos izzós világítással rendelkeznek, amely rontja a láthatóságot (így a közlekedésbiztonságot is) és növeli az energiafogyasztást. A közösségi közlekedésnek előnyt biztosító megoldások nincsenek a városban annak ellenére, hogy ez számos helyszínen az egyéni gépjárműforgalom

hátráltatása nélkül is kivitelezhető lenne. Néhány helyszínen a jelzőlámpák el vannak látva a következő jelzésekig hátralévő időt mutató kijelzőkkel.

A városban több közlekedésbiztonsági és kapacitás szempontból is problémás csomópont található, melyek gyors beavatkozást igényelnek. Ilyenek például a Nádasy Ferenc utca kereszteződése a Semmelweis Ignác utcánál, a Szelestey László utcánál, illetve a Széll Kálmán utcánál, ahol rendszeresen az elsőbbség meg nem adása miatti balesetek.



61. ábra: Problémás csomópontok a Belváros környékén (kék – jelzőlámpás, piros – körforgalom, sárga – táblával irányított)

Egyes nagy forgalmú gyalogátkelőhelyek nem rendelkeznek jelzőlámpás biztosítással (például a Kiskar utca-Kossuth Lajos utca csomópontban). Ez jelentős közlekedésbiztonsági kockázatot jelent, emellett a közúti kapacitásokat is csökkenti.

A városban és vonzáskörzetében számos körforgalmú csomópont került kiépítésre. Ezen csomópontok nagy része megfelelően működik, kapacitív, és biztonságos, azonban számos belvárosi útvonalon (például az egyik fő közlekedési tengelyt jelentő a 11-es Huszár út-Honvéd út-Petőfi Sándor utca útvonalon) felváltva épültek jelzőlámpás és körforgalmú csomópontok; a kettő kombinálása forgalomszervezési okokból nem szerencsés, torlódásokhoz vezethet. A nagy gyalogosforgalommal rendelkező területeken emellett problémát jelentenek a körforgalmak ágainál létesült gyalogátkelőhelyek, melyek ugyan a gyalogosok szempontjából biztonságosnak tekinthetők, azonban a közúti kapacitást jelentősen csökkentik. A Belváros környékén épült körforgalmak ugyan lelassították és biztonságosabbá tették a forgalmat, de – alternatív útvonalak híján – nem csökkentették.

A város keleti elkerülő szakaszán, a 86. sz. főúton két helyszínen is található két sávossal körülvett körforgalom; ilyenek épültek a Zanati út és a Vépi út csomópontjánál is. Ezek a csomópontok alig adnak többletkapacitást a hagyományos egysávossal kialakításhoz képest (az elvi számításokban ez 10%, de a valóságban ennek is töredéke), a környezetükben

az anyagi káros balesetek száma magas. Az ilyen csomópontok átépítése spirális vagy turbó körforgalommá alacsony költségvetéssel megoldható, az intézkedés növeli a közlekedésbiztonságot és a kapacitást egyaránt.⁶⁶

A fókuszcsoporthoz résztvevők közül a helyzetértékeléssel 27-en egyetértettek a 28-ból. Néhány kiegészítés felmerült itt is:

- A jelzőtáblák, útburkolati jelek több helyen hiányosak, kopottak, ennek a közlekedésbiztonság mellett városképi jelentősége is van.
- A vasút elvágó hatását az egyik legfőbb problémának tartják.
- A nyugati elkerülőről éles vita alakult ki: voltak, akik fontosnak találják a megépülését, míg voltak, akik nem gondolják, hogy ez segítene a városi közlekedésen. Aki ellenzi, az azt gondolja, hogy a meglévő utcákkal kellene „gazdálkodni”, például ilyen a Jéggince utca. Az elkerülő funkciója az lenne, hogy elvezesse a forgalmat a városból, de ha a város terjeszkedik (ld. Oladi plató), akkor ez irreleváns lesz 10-15 év távlatában. Felmerült, hogy nem túl fenntartható elkerülő utakba fektetni és a fejlesztések után jól működő északi és keleti elkerülők miatt a nyugati elkerülő megépítése irreleváns lesz. Aki pártolja a nyugati elkerülőt, az az Oladi plató és a Márton Áron utca lakóinak védelmét hangsúlyozza, van, aki szerint az Ausztriából hazajövőket könnyítené meg azáltal, hogy nem a Dolgozók útján kellene hazajönniük és volt olyan is, aki megcáfolta (tapasztalatból), hogy olyan rossz lenne hazajönni Ausztriából autóval.
- Javaslat volt a Vasútállomás környékének felülvizsgálata, ezen belül a Nádasdy és a Vörösmarty utcák egyirányúsítása, zöldítése is, amivel 26-an értettek egyet a 28-ból. Ellenérv volt, hogy a kapacitásbővítés többletforgalmat generál, ami tervezői oldalról összetettebb, mert a kapacitív közúti gerinchálózat a mellékutakat tehermentesíti. A Neumann János Iskola előtti torlódások ettől nem oldódnak meg és a zöldítés elvehet a parkolóhelyek számából.
- A város közúti csomópontjainak biztonsági és kapacitásbeli felülvizsgálatával mindenki egyetértett.
- A körforgalmakban lévő nagyobb forgalmú gyalogátkelökhöz jelzőlámpa építését támogatták a részt vevők.
- Az elkerülőkön található kétsávos körforgalmak turbókörforgalommá alakítását is szorgalmazták.
- Az egyes körforgalmak geometriáját felül kell vizsgálni, mert túl nagy sebességű áthaladást tesznek lehetővé.
- A Vörösmarty utcán és a Zanati úton éjjel is működjenek a jelzőlámpák.
- A mellékutak jobb kihasználását vizsgálni kellene egyirányúsítással.
- A Zanati úton alacsonyabb sebességre ösztönző sávelhúzások, sebességmérő kamerák kiépítése.
- A Puskás Tivadar utca folytatása a körgyűrűig.
- Telezőldes jelzőlámpák felülvizsgálata.
- Szelestey-Széll Kálmán utcák egyirányúsításának megfordítása.
- A déli elkerülő és a Rumi út kereszteződésében a jelzőlámpás irányítás felülvizsgálata.
- Petőfitelepen a 86-os főút csomópontjának biztonságosabbá tétele.
- A Varasd utca Zanati út jobbra kanyarodásánál a forgalom külső sávba való kényszerítése, akár fizikai elválasztással.



62. ábra: A Zanati úti körforgalom mai kialakítása, és a 3-as és a 37-es főutak körforgalmú csomópontja az ideiglenes átépítés után, jó példa a körforgalmak kapacitásbővítésére és biztonságosabbá tételére kis költségből (Fotó: Együd Marcell)

⁶⁶ Új típusú „turbó” körforgalmak alkalmazásának okai és hazai tapasztalatai – Hóz Erzsébet, KTI Nonprofit Kft, https://utugyilapok.hu/wp-content/uploads/2012/11/UL_01_07.pdf

A városban általában 50 km/h a sebességkorlátozás, azonban az utak vonalvezetése ezt nem minden esetben tükrözi. A város fő közlekedési tengelyeinek számító Zanati út-Szent Márton utca útvonalon, valamint a Hunyadi János úton a hosszú, egyenes, jól belátható szakaszok a megengedettnél nagyobb sebesség kifejtésére ösztönzik a járművezetőket.

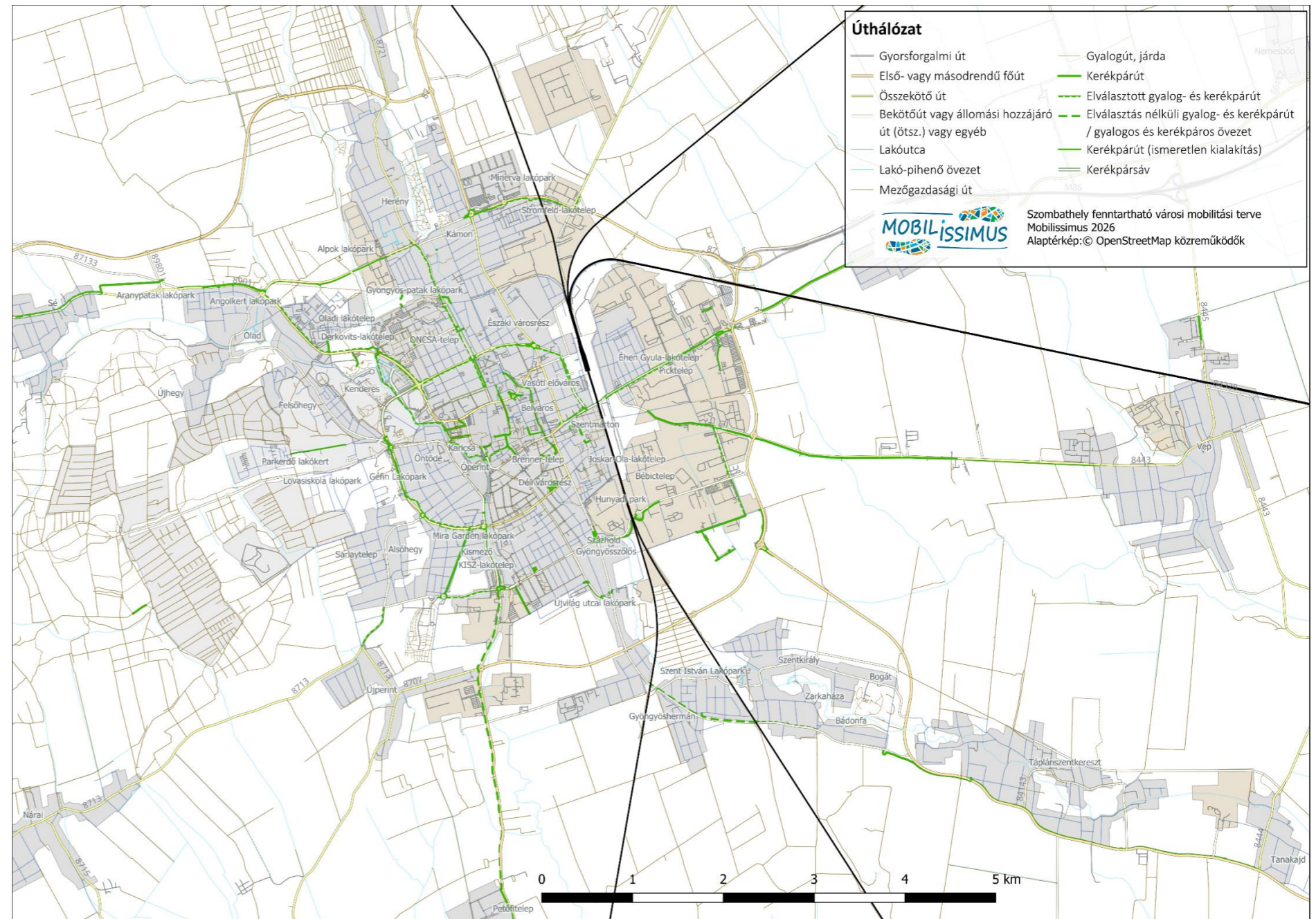
Lakó-pihenő övezetek, illetve más sebesség- vagy forgalomcsillapított zónák a városban csak elszórtan, néhány helyen kerültek kijelölésre.

Szombathelyen belül területi alapú teherforgalmi korlátozás (övezet formájában) egyedül a Zanati út északi oldalán fekvő Éhen Gyula lakótelepen van, más jelentősebb területen nincs. Azonban utca szintű teherforgalmat érintő korlátozás (súlykorlátozás, tehergépkocsi behajtási tilalom) több helyen is kijelölésre került, többek között a belvárosban, illetve szűkebb lakóutcákon.

A forgalomtechnika általánosságban következtelen (pl. területi korlátozás nem minden irányból, vonali korlátozás csak az egyik irányból, vagy csak az utca két vége felől, de a köztes kereszteződéseknél nincsen), **városszerte alapos felülvizsgálatot igényel. A közúti jelzések rossz állapotúak, számos helyszínen hiányoznak, a jelzőtáblák sok helyen lekoptak, kifakultak, elveszítették fényvisszaverő tulajdonságukat, ez a közlekedés biztonsága mellett a városképre is negatívan hat.**



64. ábra: Rossz állapotú közúti jelzőtábla (fotó: Együd Marcell)



63. ábra: Szombathely közúthálózata (Mobilissimus)

Szombathely közúti közlekedését a vasútvonalak elvágó hatása miatti hiányos gyűrűszerkezet, valamint a leromlott állapotú, felújításra szoruló úthálózat nehezíti. A belvárosi és elkerülő utak kapacitásproblémáit a jelentős tranzitforgalom mellett a következtelen forgalomtechnika tovább súlyosbítja. A biztonságot és a hatékonyságot tovább rontják a balesetveszélyes csomópontok, az elavult jelzőrendszerek, illetve a korszerű üzemeltetéshez szükséges adatbázisok hiánya. A városnak nincs kapacitív közúti gerinchálózata, a Belváros körüli utak szinte elkerülhetetlenek, ugyanakkor kapacitásuk nem fejleszthető.

2.3.3.8 Parkolás

A 2022-ben készült SUMP így értékeli a terület állapotát:

„Az elmúlt évtizedekben megnövekedett városi személygépjármű állomány és forgalom a 90-es évek közepétől szükségessé tette a fizető parkoló rendszer bevezetését. Az 1996-ban elfogadott parkolásgazdálkodási koncepció időtállóan bizonyult, azonban – a személygépjármű állomány növekedése, valamint a megyei jogú város forgalmi növekedése okán – az elkövetkező években egyes területeken szükségessé teheti a parkolóhelyek számának növelését, a kínálati helyek áttekintését, illetve a tarifák átgondolását.” **A parkolóhelyek bővítése helyett a közlekedésszakma a parkolóberletek feltételeinek kis mértékű szigorítását, a fenntartható közlekedési módok (közösségi közlekedés, kerékpározás) szolgáltatási színvonalának növelését tartja helyesnek.**

„A városban a belvárosi területeken és annak közvetlen környezetében – éppen a parkolás kordában tartása érdekében - fizetős közterületi parkolási rendszer került bevezetésre. A rendszer működtetését a Szombathely MJV Önkormányzata 100 %-os tulajdonát képező SZOVA Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Zrt. végzi.” **A parkolási zónák 2022 óta nem változtak jelentősen, felülvizsgálatuk időszerű lenne.**

A városban közterületi fizető parkolás működik, ez a város 4 díjfizető zónájában (kiemelt, piros, sárga, zöld) összesen 3247 parkolóhelyet érint. Az alapdíjak a díjzónákban 600, 320, 160 forintosak óránként, azonban a sárga és a zöld övezetekben további kedvezmények elérhetők⁶⁷:

- A sárga zónában minimum 60 percre váltott parkolójegy érvényessége 60 perccel meghosszabbodik
- A zöld zónában minimum 60 percre váltott parkolójegy érvényessége 120 perccel meghosszabbodik

Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a sárga övezetben (elég hosszú parkolási idő esetén) 160, míg a zöld övezetben ~50 forintot kell fizetni egy óra parkolásért, belátható, hogy ezek a parkolási díjak túlságosan nagyvonalúak, valós forgalomszabályozási szerepük nincs, a parkolás forgási sebességét lelassítják, amely kedvezőtlen.

A parkolási zónahatárok több helyszínen következtlenül vannak kialakítva; példa erre a vasút környéke, ahol a kelet-nyugati irányú utcák a sárga zónába tartoznak, míg az észak-déli irányúak ingyenesek, vagy a Zsinagóga környéke, ahol a körforgalom négy ága parkolási szempontból négy különböző zónába tartozik.

Egyéb parkolásszabályozó eszközök, például kizárólagos lakossági várakozóhelyek vagy időkorlátos parkolás nincs a városban, előbbinek jogszabályi feltételei csak Budapesten állnak rendelkezésre.

A berletek esetében még nagyvonalúbb a szabályozás; bármely fizető zónában állandó szombathelyi lakcímmel rendelkező személy évente 5000 forintért válthat lakossági parkolóberletet (lakásonként kettőt), mely a kiemelt zónán kívül városszerte érvényes. Ezen kívül minden zónába válthatók havi parkolóberletek, melyek árából további 33%-os kedvezmény érhető el a Szombathelyen lakók, dolgozók, szombathelyi székhelyű cégek részére. **A nagyvonalú parkolási rendszer azt eredményezi, hogy a városlakók jogot szereznek a parkolásra, de lehetőséget nem.**

Díjzóna	33 %-os mérséklésű *		teljes árú	
	lakossági	szervezeti	lakossági	szervezeti
Az összes parkolóra	23.400,-Ft	43.200,-Ft	35.100,-Ft	64.800,-Ft
az összes parkolóra (kivételem kiemelt parkolóhelyek)	14.300,-Ft	26.400,-Ft	21.450,-Ft	39.600,-Ft
a II-III. övezetre	9.100,-Ft	16.800,-Ft	13.650,-Ft	25.200,-Ft
csak a III. övezetre	5.200,-Ft	9.600,-Ft	7.800,-Ft	14.400,-Ft

65. ábra: A parkolóberletek árazása

(forrás: https://szova.hu/VaROSuZEMELTETeSI_IGAZGAToSaG/Parkolas/A_parkolasi_rendszer_mukodtetese.html)



66. ábra: Parkolási zónatérkép (SZOVA Zrt.)⁶⁸ / Fizető övezet tábla (fotó: Együd Marcell)

A keresleti részben tárgyalt problémák enyhítése érdekében a SZOVA Zrt. városszerte ún. „magánparkolókat” jelölt ki a Belvárosban és a vasútállomás mellett. Ezek a parkolók nagyobb kapacitással és általában sorompós behajtási rendszerrel rendelkeznek, alkalmi jegyes használatra lényegesen olcsóbbak, mint a közterületi parkolás, azonban ezekben a parkolókban sem a normál, sem a lakossági parkolóberletek nem érvényesek. Berletváltásra kizárólag személyesen, az ügyfélszolgálati irodában van lehetőség. A SZOVA tájékoztatása és a személyes bejárások alkalmával

⁶⁷ A parkolási rendszer működtetése – SZOVA, https://szova.hu/VaROSuZEMELTETeSI_IGAZGAToSaG/Parkolas/A_parkolasi_rendszer_mukodtetese.html

⁶⁸ Parkolási zónatérkép – SZOVA, https://szova.hu/editor_up/2023_01_01-tol%20Terkep%20NMFR%20Zrt-.jpg

tapasztaltak alapján ezen parkolók kihasználtsága általánosságban alacsony, ezt magyarázzák a fentebb említett kedvezőtlen feltételek. Így ezek a parkolók nem tudják hatékonyan tehermentesíteni az utcákat.

Helyszín	Férőhely (normál + mozgássérült)	Jegyár munkanap 8-18 óráig	Jegyár esténként és hétvégenként	Havi bérlet ára (ár+kártyaköltség)
Kőszegi utca 7.	11+2	nem elérhető	nem elérhető	10 000 Ft + 1250 Ft
Kőszegi utca 15.	76+2	240 Ft/óra	20 Ft/óra	nem elérhető
Kőszegi utca 32-42.	120	240 Ft/óra	20Ft/óra	10 000 Ft + 1250 Ft
Vasút utca 15.	30 (becsült)	100 Ft/óra	ingyenes	3000 Ft + 200 Ft

67. ábra: Magánparkolók adatai

(forrás: https://szova.hu/VaROSuZEMELTETeSI_IGAZGAToSaG/Parkolas/Maganparkolok.html)

A parkolás a fókuszcsoporthoz a legnépszerűbb három téma között szerepelt. A részt vevők a helyzetértékeléssel összességében egyetértettek, de voltak viták a részletekkel kapcsolatban. Tehát például azzal egyetértettek, hogy a második autóra drágább legyen a parkolási engedély, de az, hogy mennyivel, vita tárgya volt. Viszont valamelyest kétkedtek a javaslatok kivitelezhetőségével kapcsolatban, mert úgy látják, hogy nincsen rá megfelelő politikai akarat. A helyzetértékelést a fókuszcsoporthoz számos észrevétellel és javaslattal egészítették ki:

- A SZOVA parkolójának bevonása a közterületi rendszerbe.
- Vörösmarty és Nádasdy utcák bevonása a fizetős övezetbe.
- A bérletrendszer kismértékű szigorítása, a második autóra váltott lakossági bérlet árának kismértékű emelése.
- A Szombathelyen dolgozók 33%-os bérletkedvezményének eltörlése.
- A szabálytalan parkolás szankcionálása legyen szigorú, de fokozatos: első körben például csak figyelmeztetést kapjon az illető.
- P+R létesítése és bővítése a vasútállomáson a jelenlegi 24 férőhelyhez képest és a 12 órás korlátozás eltörlése.
- P+R parkolók építése a városon kívül.
- Parkolóház építése a városban (ezt a tervezők szakmai érvekkel opponálták).
- Az ügyfélparkolásban az első 15 perc legyen ingyenes.
- A parkolósáv elvétele Szent Flórián körút példájára.
- A kertvárosi területeken a közterületi parkolás saját telken való megoldása.
- A parkolóhelyek felfestéseinek rendbetétele.
- Az automatáknál bankkártyás fizetés megoldása, a kényelmi díj eltörlése.
- A MÁV rendelő környékén a Volán kavicsos parkolójának rendbehozatala és bevonása a közterületi parkolásba.
- A parkolóhely-megváltás intézményének felülvizsgálata.

Szombathelyen a parkolás általános gond, éppúgy megjelenik a Belváros fizetős területein, mint a lakótelepeken vagy a kertvárosokban. Az igényekben inkább növekedés várható, miközben a parkolóhelyek száma növekedni már nem fog. A város nagyon nagylelkű mind a saját polgáraival, mind a Szombathelyen dolgozókkal, a bérletek és az engedélyek is nagyon kedvező áron érhetők el, ami így a legkeresettebb zónákban és különösen a zónahatárokon komoly konfliktusokat szül.

2.3.3.9 Taxi és egyéb személyszállítási szolgáltatások

A taxi és egyéb személyszállítási-szolgáltatások helyzetét az előző, 2022-ben készült SUMP így jellemezte:

„A városban a fontosabb taxi társaságok: City taxi Szombathely, Taxi 3000, Rádió Taxi Szombathely, Palace taxi, Joker taxi és a Volán taxi. ... A taxi szolgáltatók többsége a városon kívül is közlekedik, más hazai városokon kívül elsősorban reptéri transzferekkel Budapest, Bécs, Pozsony vagy Graz elérését nyújtva.”

„4 helyen van kijelölt taxiállomás (droszt) 22 állással.”

„A jelentősebb szolgáltatók többsége zóna alapú tarifával dolgozik, mely mintegy 1.050-1.800 Ft között mozog a belvárosi zónában, 1.700-2.800 Ft között a városközponttól távolabb eső zónában. 275 Ft-os vonaljegyvel számolva legjobb esetben is csak 4 fő számára válik árban versenyképessé a taxi használata a városon belüli utazáshoz.”

„Szombathelyen nincsen autómegosztó (Carsharing) szolgáltatás, mint pl. amilyen Budapesten a MOL Limo vagy a Green Go.”

„Az országos, illetve nemzetközi szinten működő telekocsi szolgáltatás az OSZKÁR és a BlaBlaCar viszont elérhető Szombathelyen is. E szolgáltatások a helyközi, illetve a határon túli közlekedésben is alternatívát nyújtanak az utazók számára. A telekocsi használat versenyképességét jelzi, hogy a legolcsóbb közlekedési alternatíva: pl. Szombathelyről Budapestre 2 óra 17 perc alatt 3.000-4.000 forintért lehet eljutni, míg saját járművel azonos időtartam alatt, de mintegy másfélszeres költség mellett. Autóbuszos vagy vonatos utazás esetén hosszabb utazási idővel és nagyobb költséggel kell számolni a telekocsi használatához képest.”

A taxitársaságok helyzete érdemben nem esett át változáson 2022 óta, azonban a piacon jelenlévő szolgáltatók átalakuláson mentek keresztül. Megjelent a piacon a Budapesten már régóta ismert Főtaxi, illetve a Bolt.^{69 70} A korábbi jelentős piaci szereplő City Taxi 2023 nyarán beleolvadt a Rádió 1 Szombathely taxitársaságba.⁷¹

A társaságok továbbra is vállalnak más, akár külföldi városokba is transzfereket előzetes rendelést követően. A korábban ismert zóna-alapú díjszabás szintén fennmaradt a városban, az újonnan indult szolgáltató (Főtaxi) is átvette azt.

A városban a kijelölt taxiállomások (drosztok) száma emelkedett 2022 óta, további kettő került kialakításra. Jelenleg az alábbi helyeken találhatóak a városban (összesen 6 helyszínen):

- Kossuth Lajos utca
- Széchenyi István utca
- Borostyánkő Áruház előtt
- Vas Vármegyei Markusovszky Egyetemi Oktatókórház
- Domus üzletház
- Vasútállomás

Ezek befogadóképességéről, valamint a városban kiadott taxiengedélyek pontos számáról az Önkormányzat nem rendelkezik nyilvántartott adattal.

A városban autómegosztás (carsharing) továbbra sem érhető el, azonban a piacon korábban jelen lévő telekocsi szolgáltatások továbbra is változatlan formában megtalálhatók (bár a blablacar weboldalon kifejezetten szűk a kínálat). Az árazásukban azonban változás történt 2022 óta: egy Szombathely - Budapest út mostanában átlagosan

⁶⁹ Forrás: <https://www.forbes.hu/uzlet/videki-nagyvarosokban-is-elindul-a-fotaxi/>

⁷⁰ Forrás: <https://www.nyugat.hu/cikk/szombathelyre-is-megerkezett-a-bolt-taxi>

⁷¹ Forrás: <https://ugytudjuk.hu/cikk/2023-07-25-vege-a-rivalizalásnak-egyesült-szombathely-ket-taxitársasága>

4-5000 forintba kerül, ami a vasúti díjszabáshoz képest már nem jelent egyértelműen olcsóbb alternatívát (4200 forintba kerül egy teljesárú vasúti menetjegy a fővárosba), bár az utazási idő tekintetében - különösen az utóbbi időszakban tapasztalt vágányzárakkal - ez továbbra is megállja a helyét.

Jelenleg Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata részéről nincs folyamatban a taxiszolgáltatás rendszerét érintő átfogó szabályozási vagy strukturális változtatási kezdeményezés, így a vázolt állapot vélhetőleg fennmarad ebben a formában a következő években is.

2.3.3.10 E-mobilitás

Az e-mobilitás helyzetét a 2022-ben készült SUMP így jellemezte:

„Szombathely közlekedésében az elektromos és egyéb zéró lokális kibocsátású járművek egyelőre igen csekély arányt képviselnek, a közösségi közlekedésben pedig még egyáltalán nem jelentek meg. Ennek egyik fő oka a járművek magas beszerzési ára, mely a technológiák egyre kiforrottabbá válásával és terjedésével várhatóan mérséklődni fog. A töltéshez szükséges infrastruktúra kiépítése kezdeti fázisában jár, a városban már megtalálható néhány nyilvános autótöltő pont, melyeket az Önkormányzat, és egyes üzleti szereplők telepítettek, a lefedettség azonban még erősen hiányos. Nincsenek az e-mobilitás ösztönzését szolgáló szabályozók (pl. behajtási korlátozások környezetbarát járművek kivételével stb.), illetve a közszolgáltatásban használt járművek kapcsán sincs előremutató példa erre.”

„Problémák

- A levegő minősége és ezáltal a városi környezet élhetősége egyre romlik a növekvő gépjárműállomány okozta károsanyag kibocsátás révén
- Ösztönzők és támogatások hiányában költséghatékonyabb a hagyományos belsőégésű motoros járművek vásárlása
- Kevés az elektromos autót (és kerékpárokat) kiszolgáló közterületi töltő infrastruktúra a városban”

Szombathely e-mobilitási helyzete 2022 és 2024 között érdemi fejlődést mutatott, különösen az elektromos személygépkocsik számának alakulása és a városi klímapolitikai célok fényében. Míg 2022-ben összesen 229 elektromos autót tartottak nyilván a városban, addig 2024-re ez a szám 488-ra emelkedett. Ez közel két és félszeres növekedést jelent mindössze két év alatt, ami egyértelműen jelzi az elektromos közlekedési formák iránti növekvő lakossági érdeklődést (még akkor is, ha ez a szám arányaiban továbbra is rendkívül alacsony a városban regisztrált személyautóhoz képest (2024-ben 36 224 darab).⁷² A változás jól illeszkedik Szombathely Fenntartható Energia- és Klíma Akciótervének (SECAP 2.0) célkitűzéseivel, amelyet a város 2024-ben fogadott el. A SECAP egyik kiemelt területe a közlekedésből származó üvegházhatású gázkibocsátás csökkentése, ezen belül a városi mobilitás zöldítése.

A város közforgalmú közlekedésében ugyanakkor továbbra sem figyelhető meg változás: a helyi autóbuszos szolgáltató (Blaguss Agora Kft.) állományában továbbra sem közlekedik elektromos jármű, ugyanakkor ezek beszerzése - különösen a SECAP célkitűzései mentén - folyamatosan napirenden van.⁷³ 2026. március 4-től egy elektromos autóbuszt tesztel a Blaguss.⁷⁴

⁷² Adatok forrása: KSH, Statio

⁷³ Forrás: <https://www.savariaforum.hu/rovat/zoldebb-jovo-szombathelyen--megszuletett-a-secap-20>

⁷⁴ <https://www.nyugat.hu/cikk/ujit-a-blaguss-szerdatol-mar-elektromos-busz-is>

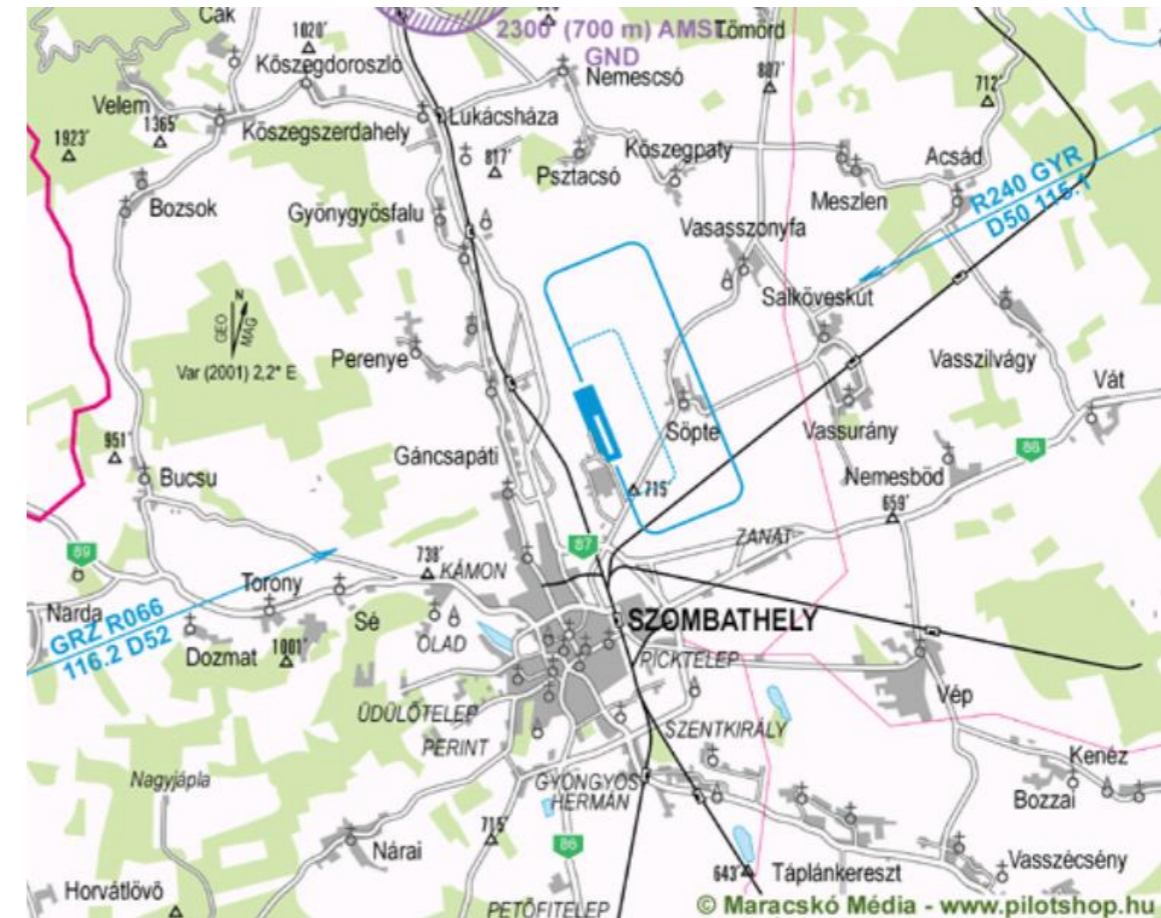
2.3.3.11 Légi közlekedés

A Szombathelyi repülőtér a várostól mintegy 5 km-re északra helyezkedik el, Gencsapáti mellett. A két világháború között jelentős katonai repülőtérként működött, napjainkban kizárólag polgári célú hasznosítás van.

A repülőtéren működő Szombathelyi Repülőklub az egyéni repülések kiszolgálása mellett sétarepülési tevékenységet, valamint pilótaképzést is végez, továbbá a repüléshez kapcsolódó sport- és közösségi rendezvények szervezésében is aktív. A repülőklub néhány évvel ezelőttig légitaxi-szolgáltatást is kínált, azonban ezt a tevékenységet minden jel szerint felfüggesztették a közelmúltban.

Bár az ezredfordulót követően az akkori kormányzat támogatásáról biztosította az önkormányzat repülőtérrel kapcsolatos fejlesztési elképzeléseit, érdemi előrelépés máig nem történt a kérdésben. Azt már a 2022-es SUMP is kiemelte, hogy a szombathelyi repülőtér közvetlen környezetében elhelyezkedő mezőgazdasági területek kedvező feltételeket teremtenek az összehangolt fejlesztések megvalósításához, amelyet tovább erősít, hogy a vármegyei területrendezési terv a létesítményt térségi repülőtérként határozza meg. Az elmúlt években a Modern Városok Program keretében több hasonló repülőtér megújult és szolgáltatásait bővítette, azonban a szombathelyi repülőtér vonatkozásában ilyen jellegű, korlátozott üzleti fejlesztésről továbbra sem áll rendelkezésre beszámoló.

Szombathelyről autóval körülbelül másfél óra alatt elérhető a 135 km-re található bécsi nemzetközi repülőtér, amely a régió egyik legforgalmasabb légi közlekedési csomópontja. Dél felé, 95 kilométerre a Hévíz-Balaton repülőtér található, míg kelet felé, 100 kilométerre található a győri (Győr-Pér) repülőtér, mindkettő infrastrukturális szempontból sokkal fejlettebb jelenleg is, mint a szombathelyi, kereskedelmi járatok fogadására is alkalmas. A Hévíz-Balaton repülőtéren jelenleg is közlekednek charter járatok, a fejlesztések folyamatosak. Ezen három légitársaság relatív közelsége és infrastrukturális fejlettsége miatt a szombathelyi repülőtér közforgalmú célból történő fejlesztésének nincs valós realitása, nehezen képzelhető el, hogy lenne kereslet ilyen beruházás eredményére Bécs, Hévíz, és Győr árnyékában.



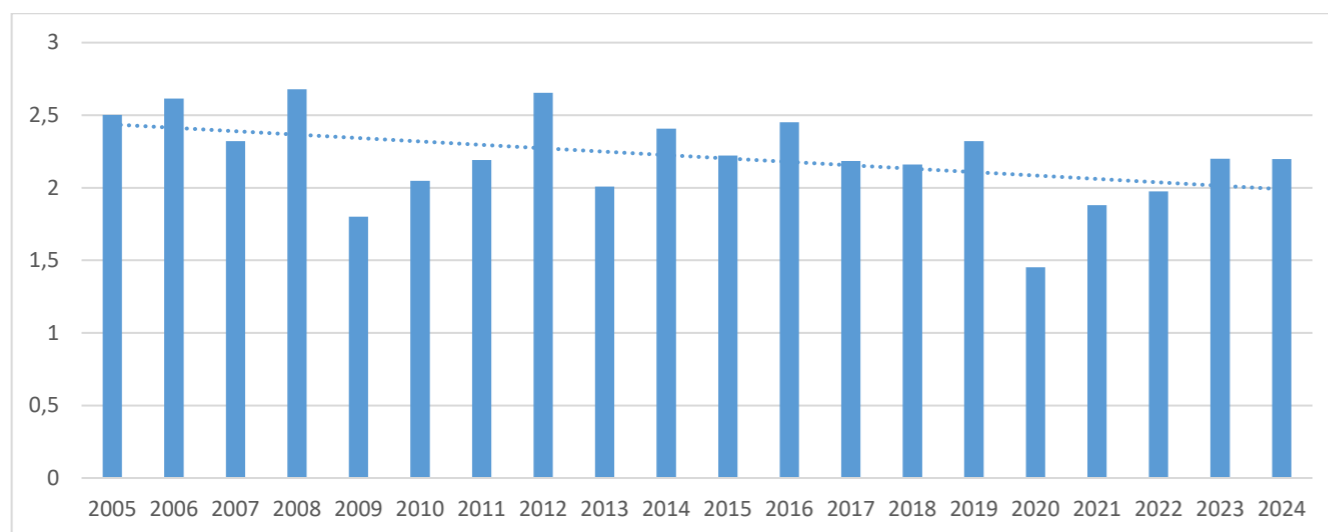
68. ábra: A szombathelyi repülőtér és annak üzeme során használt - megközelítési - légtér/terület. (Forrás: Maracskó Média)

2.3.4 HORIZONTÁLIS SZEMPONTOK

A horizontális szempontok közül azokat tárgyaljuk ebben a fejezetben, amelyek az előző fejezetben nem szerepelnek. Egyes kérdéseket (pl. forgalomszabályozás) ott érintettünk, azokat itt nem ismételjük meg.

2.3.4.1 Közlekedésbiztonság

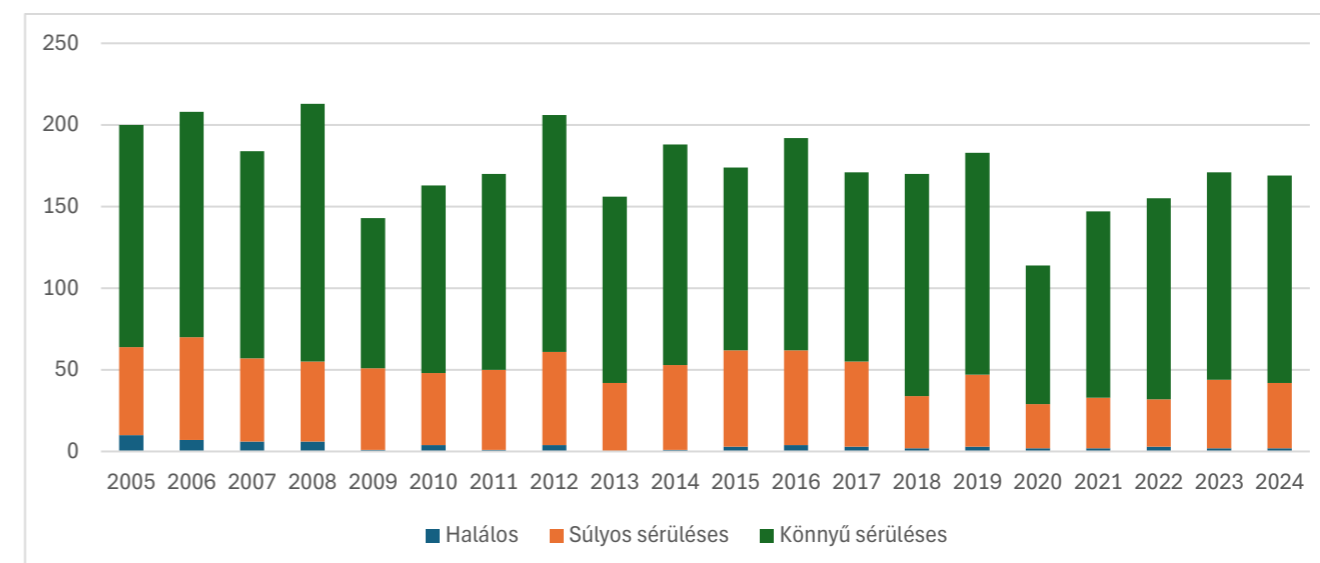
Szombathely elkötelezett a közlekedésbiztonsági helyzet javítása mellett, ezt bizonyítják az utóbbi évek közlekedési beruházásai is – a városban az elmúlt években számos csomópont átépült a biztonsági szempontoknak megfelelően, illetve biztonságos gyalogátkelők (okoszebrák) is létesültek. A folyamat még nem fejeződött be, továbbra is számos baleseti gócpont található a városban, ezek átépítése – a rendelkezésre álló források függvényében – folyamatosan zajlik.



69. ábra: 1000 főre jutó személyisérüléses közlekedési balesetek száma Szombathelyen
(KSH Tájékoztatási Adatbázis)

Az 1000 főre vetített személyisérüléses balesetek száma 2005 és 2008 között minimálisan emelkedett (2,5-ről 2,7-re), majd 2009-ben 1,7-es mélypontra süllyedt. 2010-től 2012-ig ismét emelkedett a balesetek száma, azóta viszont **a balesetszám enyhén csökkenő tendenciát mutat.** 2020-2022 között a világvárvány jelentősen alacsonyabb forgalmat, ezáltal jelentősen csökkenő balesetszámot eredményezett, a korlátozások után azonban a balesetszám ismét a világvárvány előtti szint környékére emelkedett.

A városban a személyi sérüléssel járó közlekedési balesetek nagy része könnyű sérüléssel jár, a halálos és súlyos sérüléses balesetek száma és aránya is egyaránt csökkenő tendenciát mutat. **Szombathely célja, hogy a városban senki ne haljon meg közlekedési balesetben, ez a közelmúlt közlekedésfejlesztési beruházásaiban is látszik.**



70. ábra: A személyi sérüléssel járó közúti balesetek száma Szombathelyen a baleset kimenetele szerint
(KSH Tájékoztatási Adatbázis)

A balesetek 62%-át személygépkocsival, 15%-át kerékpárral, 7-7%-át tehergépkocsival és motorkerékpárral, 1%-át gyalogosan közlekedők okozták 2024-ben.

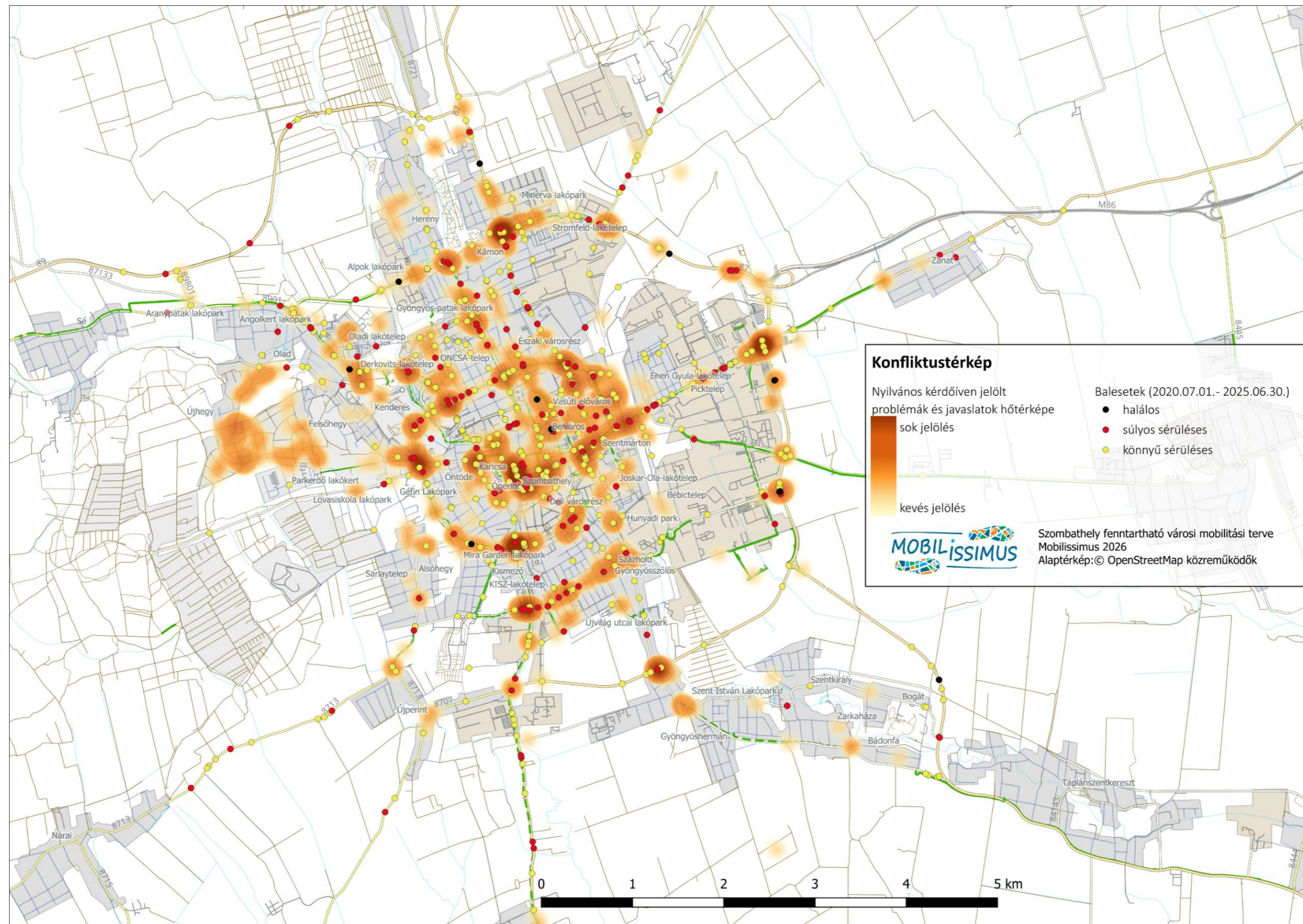
A közlekedési balesetek statisztikai jellegű események. A két tényező, ami alapvetően meghatározza őket a forgalom nagysága (minél nagyobb a forgalom, annál nagyobb valószínűséggel lesznek ott balesetek is) és a kifejtett sebesség, amely a balesetek súlyosságát határozza meg. Ezekon túl egy-egy helyszínen a lokális forgalomösszetétel, a csomópont vagy az útszakasz egyedi jellemzői (elsőbbbségi viszonyok, beláthatóság, egyértelműség, útminőség stb.) befolyásolják alapvetően a biztonságot.

A város **konfliktustérképe** a nyilvános probléma- és javaslatgyűjtő kérdőívben bejelölt, közlekedési szempontból problémás helyszíneket, illetve a 2020-2025 között történt személyisérüléses közúti baleseteket ábrázolja, ez alapján beazonosíthatók a főbb baleseti gócpontok. Kiemelkedően sok jelölés érkezett a Belvárost délnyugatról elkerülő Hollán Ernő utca – Kiskar utca útvonalra, valamint a Vasútállomás környékére, illetve a Bartók Béla körút csomópontjaira. Konfliktust jelentenek még a körgyűrű és a sugárirányú bevezető utak csomópontjai.

A Belvárosban jellemzően a könnyű sérüléssel járó közlekedési balesetek gyakoribbak, azonban itt is történtek súlyos esetek, valamint két halálos baleset is történt a vizsgált időszakban. A nagyobb forgalmú és sebességű külvárosi útvonalakon a balesetek súlyossága növekszik, míg az elkerülő utakon a balesetek száma alacsony, viszont a kimenetelük sokkal súlyosabb. A térkép alapján az alábbi konfliktushelyszíneket azonosítottuk:

- A Hollán Ernő utca – Kiskar utca útvonal,
- Bartók Béla körút – Gagarin út és Brenner Tóbiás körút – Körmendi út csomópontok,
- A Zanati út teljes szakasza,
- A Szent Flórián körút teljes szakasza,
- A 11-es Huszár út – 87-es főút csomópontja,
- Az Oladi plató környéke,
- A Körmendi út – Újvilág utca csomópontja.

A fókuszcsoporthoz ez a téma közvetetten került elő, de nem mélyebben tárgyalta meg egyik csoport sem. Szóba került, hogy erősebb rendőri jelenlét volna szükséges, erősebben kellene szankcionálni a szabálytalanságokat, de a szemléletformálás és edukáció is gyakran felmerült a balesetek megelőzésére.



71. ábra: Konfliktustérkép (Mobilissimus)

2.3.4.2 Fenntarthatóság

Szombathely SECAP dokumentuma, a város (Fenntartható Energia- és Klíma Akcióterve) tartalmaz a közlekedés szempontjából releváns fenntarthatósággal foglalkozó részeket az alábbiak szerint:

- A városban a **személygépkocsik átlagéletkora 20 év alatt 4 évet öregedett**, ami az elavult kibocsátású gépjárművek további használatát jelenti, ami jelentősen növeli a közlekedési szektor karbonlábnyomát.
- Körülbelül 45 000 személygépkocsi/nap a forgalmi terhelése a városnak. Az éves szinten járművenként elhasznált üzemanyag mennyisége csökkent az elmúlt 20 évben.
- A helyi közösségi közlekedést tekintve 2022, a Blaguss Agora szolgáltatásának kezdete óta, **új autóbusz-flotta** üzemel, ami 31 EURO 6-os járműből áll. Ez jelentősen csökkentette a környezetszennyezést, azonban ez az NOx és CO kibocsátás csökkenésnek köszönhető, mivel a CO₂ kibocsátás nem csökkent jelentősen.
- **Elektromos, illetve hidrogén hajtású autóbuszok** forgalomba helyezése a cél 2030-ra, amivel közelebb kerülne a város a zero emissziós tervéhez. Ehhez azonban még járműtechnológiai fejlesztések szükségesek, hogy a korszerű akkumulátorok a teljes napi üzemidőhöz elegendő energiát biztosítsanak, illetve a töltőhálózat kiépítését is meg kell oldani.
- 2022 novemberében fogadták el a városi Hidrogén Stratégiát, amely szerint a városi helyijáratos autóbuszok közül 10 hidrogén meghajtású, valamint a **hulladékszállító és egyéb köztisztaságért felelős járművek is hidrogén meghajtásúak legyenek**. Ennek eléréséhez fontos lépés a töltőhálózat kiépítése, illetve a meghajtáshoz szükséges energia előállításának struktúrájának létrehozása.

A környezeti fenntarthatóság szempontjából a **növekvő gépjárműforgalom okoz problémákat, elsősorban a város főúthálózatán**: a zaj- és légszennyezés mind az ott élőket, mind a belvárosban intenzíven megjelenő közterülethasználókat negatívan érinti. A **területhasználat szempontjából a gépjárművek parkolása okoz növekvő nyomást**, főként az intézményekkel ellátott belvárosi területen, illetve a nagyobb lakótelepeken.

A **közösségi közlekedési szolgáltatásokat illetően a megfizethetőség kevésbé jelent akadályt**, köszönhetően a kedvező helyi tarifáknak. A vonaljegyek és a bérletek mellett elérhetők időalapú 30 perces, illetve 24 órás jegyek is, valamint a szombathelyi diákok – igénylés alapján – ingyenesen kaphatnak diákbérletet, ezek növelik a helyi autóbusz-közlekedés vonzerejét. Az új országos tarifarendszer könnyen megfizethetővé teszi a helyközi és távolsági közlekedést is. A problémát inkább az jelenti, hogy **saját gépjármű híján nagyobb távolságokon csak a közösségi közlekedés jön szóba**, ennek korlátaival együtt.

A **pénzügyi fenntarthatóság kérdése települési szinten elsősorban a helyi közutak, kerékpárutak, járdák, közterületek fenntartása, valamint a helyi közösségi közlekedés finanszírozása terén merül fel**, a finanszírozás szükségessége miatt már járatritkításra is szükség volt a közelmúltban. A helyközi közösségi közlekedést illetően az utasok és a munkáltatók szempontjából **nagyvonalú új tarifarendszer miatt a szolgáltatóknál jelentkező bevételkiesés megrendelői kompenzációja vet fel fenntarthatósági kérdéseket**.

2.3.4.3 Szolgáltatások összekapcsolása

Az országos szintű integrációs folyamatok Szombathelyen és környékén is meghatározóak. Ilyen a **vasúti és autóbuszos szolgáltatások szolgáltatói integrációja, ami többek között a 2023-ban bevezetett új tarifarendszerben is megjelenik**: az ország- és vármegyebérletek kétségtelen előnye, hogy mind a vonaton, mind a helyközi autóbuszjáratokon való utazást lehetővé teszik, bővítve a mindkét ágazat által valamilyen szinten kiszolgált

településeken élők lehetőségeit. A nyilvános kérdőívben és a fókuszcsoportos beszélgetéseken is megjelent a **helyi és helyközi autóbuszok integrációja iránti igény, főként a külső városrészek lakók részéről**.

„A közösségi közlekedésben nincs egy közös csomópont, a két központi elem, a belváros keleti peremén fekvő vasútállomás és a belváros központjában, az Ady Endre téren található helyközi autóbusz állomás gyalogos átszálláshoz már kényelmetlen, mintegy 1,4 km-es távolságra esik egymástól. A helyközi autóbusz állomás belvárosi elhelyezkedése a tekintetben kedvező, hogy számos forgalomvonzó létesítmény gyalogtávolságra elérhető innen, ugyanakkor a vasútra való átszálláshoz már helyi autóbuszok igénybevétele lehet a célszerű, de kevésbé vonzó megoldás. A két helyszín közötti eljutáshoz számos helyi járat vehető igénybe, ezek többsége a vasútállomás közvetlen szomszédságában, az Éhen Gyula téren végállomásozik, kedvező továbbutazási lehetőséget teremtve a város legtöbb része felé a vonattal érkezőknek.”⁷⁵. A helyi járatok többsége menetrendileg a vasúti érkezésekhez és indulásokhoz csatlakozik, a vasútállomás mellett átszállópontként is működik a helyi járatok között. A helyi buszállomás a 2022-es szolgáltatóváltás óta sokat fejlődött, például felújításra került a jegypénztár épülete, de a komfortos várakozás lehetősége továbbra sincs megteremtve a padok és esőbeálló hiánya miatt. A vasútállomáson található egy **P+R parkoló**, azonban a férőhelyek száma rendkívül korlátozott. **A fedett és biztonságos kerékpártárolás lehetőségei csak korlátozottan valósulnak meg**, az igények jóval meghaladják a férőhelyek számát.

A **vonzáskörzet településeiben, a vasútállomások mellett jellemzően P+R és B+R parkolók is találhatóak**, ezek valós igényekre adnak választ, ennek megfelelően kihasználtak, a módváltás így már a vonzáskörzet településeinek vasútállomásain meg tud valósulni.

A **kerékpárszállítás vasúton korlátozottan megoldható**, autóbuszon a térségben nincs rá lehetőség, azonban a Blaguss tervezi ennek bevezetését a helyi járatokon. Szombathely vasútállomáson a peronok csak lépcsőn érhetőek el, azonban kerékpáros tolosín elérhető.

A **vasúti, illetve helyi, helyközi és nemzetközi autóbusz-járatok menetrendi információi megtalálhatók az utazástervező alkalmazásokban** (pl. utas.hu, Google Maps), azonban nincs olyan egységes platform, ahol minden szolgáltató valós idejű adata egyszerre elérhető.

2.3.4.4 Közlekedésszervezés, intézményi kérdések

Az **országos közutak és a helyközi közösségi közlekedés fenntartása állami hatáskör**. A térség kerékpárútjai közül a Szombathely – Bucsú, a Szombathely – Rum, illetve a Szombathely – Balogunyom kerékpárút került a Magyar Közút kezelésébe.

A **közösségi közlekedés szolgáltatója a vasút esetében a GYSEV Zrt, míg a helyközi autóbuszok esetében 2025 január 1-től a MÁV Személyszállítási Zrt.** (Vasi Volán, ÉNYKK Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zrt, majd 2019-től az országosan egyesült Volánbusz Zrt. jogutódja). **A helyi autóbusz-közlekedés szolgáltatója 2022-től a Blaguss Agora Hungary Kft.**

A **közlekedéssel kapcsolatos helyi feladatokat** – így a helyi közutak, kerékpárutak, járdák üzemeltetését – a **települési önkormányzatok látják el**. A **helyi közösségi közlekedés megrendelője Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata**, az ezzel kapcsolatos feladatokat a Polgármesteri Hivatal Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztálya látja el. Az önkormányzati utak, közterületek kezelése a SZOVA Szombathelyi Vagyonhasznosító és Városgazdálkodási Nonprofit Zrt. feladata; az önkormányzati parkolókat és fizetőparkoló rendszert is ez a cég működteti.⁷⁶ A lakossági fókuszcsoportokon több észrevétel is érkezett azzal kapcsolatban, hogy a lakosság és a város közötti kommunikációt fejleszteni szükséges.

⁷⁵ Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Terve 2022-2040 - <https://szombathely.hu/downloads/784/>

⁷⁶ Bemutatók | SZOVA Nonprofit Zrt. - <https://www.szova.hu/BEMUTATKOZaS.html>

A város európai uniós, illetve más forrásból megvalósuló fejlesztések előkészítéseit és lebonyolításait a 2010. január 28-án alapított, az önkormányzat 100%-os tulajdonában lévő Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft. látja el. Az önkormányzat az elmúlt években megvalósult projektek eredményeinek és a megvalósítás során szerzett tapasztalatoknak köszönhetően bízta meg a Savaria Városfejlesztési Nonprofit Kft-t a városfejlesztési és városrehabilitációs feladatokra.

Adatgyűjtés terén rendszerszinten az országos kezdeményezések (pl. országos közúti és kerékpárforgalomszámlálások) a térséget csak érintőlegesen érik el, a folyamatok monitorozásához nem biztosítanak kellő térbeli és időbeli lefedettséget. Sok útszakaszról csak elavult, több éves forgalmi adatok érhetőek el. A városban három helyszínen Telraam forgalomszámláló berendezések kerültek telepítésre, így az Öntő utca, a Hunyadi János út, illetve a Szent Gellért utca fogalma folyamatosan monitorozható. A mérési helyszínek száma nem elegendő hálózati szintű folyamatok vizsgálatához.

Átfogó városi forgalomszámlálás 2021-ben, a Fenntartható Mobilitási Tervhez kapcsolódóan készült, melynek során 80 keresztmetszeten és 2 csomópontban történt forgalomszámlálás, 6 járműkategóriában. A közösségi közlekedési hálózaton a jegy- és bérletérvényesítések folyamatosan adatokat tudnak szolgáltatni a felszállószámokról, a menetrendi-hálózati fejlesztések, finomhangolások érdekében.

2.3.4.5 Akadálymentesítés, egyenlő esélyű hozzáférés

Az akadálymentesítés a város viszonylag sík domborzata miatt nem jelent nagy kihívást. A gyalogátkelőknél a járdaszegélyek általában süllyesztettek, taktilis burkolati jelek alkalmazása nem elterjedt. A vasútállomás, illetve az alul- és felüljárók nem akadálymentesek.



72. ábra: Nem akadálymentes, leromlott állapotú gyalogos-kerékpáros aluljáró a Thököly Imre utca alatt (fotó: Együd Marcell)



73. ábra: Taktilis burkolati jelekkel és süllyesztett szegéllyel ellátott kerékpáros átvétel (fotó: Együd Marcell)

2.3.4.6 Szemléletformálás, oktatás, képzés

Szombathely városában nagy hagyománya van a kerékpáros közlekedésnek, számos civil kezdeményezés szerveződött a kerékpáros közlekedés kultúrája köré. Ezek a civil szervezetek a várossal együttműködve általában bemutatók, promóciós előadások, kerékpáros kirándulások, valamint egyéb rendezvények (pl. critical mass) szervezésében és lebonyolításában vállalnak vezető szerepet. A városi kerékpáros közlekedés köré szerveződött civil szervezetek, egyesületek:

- Magyar Kerékpárosklub Szombathelyi Területi Szervezete (frissen alakult)
- Szombathelyi Tekergők
- Szombathelyi Egyetemi Sportegyesület (SZoESE)
- Szombathelyi Civil Kerekasztal
- Herényi Kulturális és Sportegyesület
- Biciklon Sport Club

1998 óta Szombathelyen minden évben szeptemberben megrendezésre kerül az Autómentes Nap, amely a környezettudatosságot próbálja erősíteni. A program felhívja a figyelmet a megnövekedett autóforgalom okozta környezeti és baleseti problémákra, a felelősségteljes közlekedési mód megválasztására, az emberbarát, környezettudatos közlekedés és a közösségi kerékpáros és gyalogos közlekedés előnyeire. Mára már az Európai Mobilitási Hét részeként vehetnek részt rajta az érdeklődők.

A Vas Vármegyei Rendőr-főkapitányság Balesetmegelőzési Bizottsága minden évben megszervezi a Kerékpáros Iskola Kupát. 2025-ben a rendezvénnyel egyidőben a Magyar Autóklub megszervezte a Ki a mester két keréken?

című versenyét is. Az elméleti és gyakorlati vetélkedő célja a gyerekek KRESZ tudásának és kerékpáros közlekedési ismereteinek fejlesztése.⁷⁷

⁷⁷ Ki lett a mester két keréken? Iskolások versengtek - <https://www.savariaforum.hu/rovat/ki-lett-a-mester-ket-kereken--iskolasok-versengtek>

3 A PROBLÉMÁK AZONOSÍTÁSA, ÉRTÉKELÉSE

3.1.1 SWOT ELEMZÉS

Erősségek	Gyengeségek
Szombathely közlekedése a hasonló adottságú magyar városok között jónak mondható.	A közlekedés általános megítélése a lakosok véleménye alapján nem jó.
Jelentős ipari potenciál, képzett lakosság, relatív jómód.	Műszakilag leromlott járda-, kerékpárút- és közúthálózat.
A forgalomcsillapított Belváros nagyon jó adottság.	A Belváros környezetének forgalomcsillapítása nem csökkentette a forgalmat.
Sokan bicikliznek a városban, jók az alapadottságok.	Hiányos kerékpáros hálózat.
Jó vasúti közlekedés, magyar szinten sokan használják, még a városból való eljárásban is van jelentősége.	A vasút elválasztó hatása a városon belül jelentős.
Kiváló helyi autóbusz-közlekedés: a Blaguss Agora a helyi buszközlekedésben rejlő lehetőségek maximumát elérte a jelenlegi finanszírozás mellett.	A városi elkerülők szintbeli vasúti átkelői igen jelentős forgalmi problémákat okoznak.
A városban folyamatosak a közlekedésbiztonsági szempontú fejlesztések.	Jelentős kiköltözés, emiatt jelentős bejárési igény, főleg autóval.
	A parkolási rendszer rosszul működik, egyszerre nagyvonalú és hozzáférhetetlen.
	Sok autó, autóközpontú gondolkodásmód.
	A városnak nem teljes a közúti gerinchálózata.
	Helyi busszal kapcsolatos rossz beidegződések.
	Vízió- és pénzhiány a közlekedésfejlesztésben és a közlekedéspolitikában.
Lehetőségek	Veszélyek
Általános az igény a közlekedés kisebb mértékű megváltoztatására.	A status quo ereje miatt nem indulnak meg az alapvető változások.
A SUMP által javasolt alapvető változások (közúti gerinchálózat, szabadidős kerékpáros útvonalak stb.) mentén a város közlekedése ténylegesen fejlődéne indulhat.	Az elérhető finanszírozási források szűkossége.
A város gondolkodásmódbeli változása gyors átalakulást és tömeges változtatási igényt hozhat magával.	A hálózatok teljessé tétele nélkül a város közlekedése továbbra is nehézkes marad.
A helyi autóbusz-közlekedés minősége, a kerékpáros hálózat kezdeményei, a Belváros gyalogoszónája és a jó vasúti hálózat jó kiindulási alap az autós közlekedéstől való elszakadásra.	Az üzemeltetés és karbantartás elmaradása miatt tovább romló közlekedési infrastruktúra.
A városban nincsenek nagy távolságok, ez kedvez a fenntartható közlekedési módoknak.	A további kiköltözések és a város szétterülése tovább növeli az autós forgalmat.
	A baleseti mutatók jelentős közlekedésbiztonsági fejlesztések nélkül nem javíthatók.

3.1.2 MOBILITÁSI HELYZETKÉP

A város mobilitási helyzetképét a mai állapot általános leírásán és a múltbeli örökségen keresztül mutatjuk be. **A legtöbb állítás egyébként általános magyar jelenséget takar, éppen a pozitív elemekben vannak inkább szombathelyi sajátosságok.**

Alaphelyzet

- Szombathely közlekedési helyzete a lakosok véleménye alapján nem jó.
- Közlekedésszakmai értelemben kimondottan jó és nem jó szegmensek alkotják, egészében akár a magyar átlag fölé helyezve a várost.
- Szombathely autós város ennek minden pozitív és negatív következményével, az autók számában, így a forgalomban és a parkolási igényekben is további növekedés várható.
- Szombathely iparváros, jelentős regionális és környéki kapcsolatokkal, komoly áruszállítási igénnyel.
- A városban jelentős a környékre való kitelepülés és az onnan való visszajárás, a város társadalma, közlekedési szokásai emiatt is jelentősen változik és ez újabb nehezen kezelhető terhet ró a közlekedési hálózatokra.
- Szombathely közel esik Ausztriához. Ezzel kapcsolatosan sok speciális igény, lehetőség, gond merül fel a közlekedésben is.
- A város kialakult közlekedési rendszere egészében nem javítható néhány okos és jó intézkedéssel, szerteágazó, széles körű és általános változtatások tömege szükséges ahhoz is, hogy ne romoljon tovább a helyzet.
- A város lakói keveset tudnak saját városuk közlekedéséről (értékekről és a valódi problémákról), sok a tévhit, a megvalósíthatatlan elképzelés, valamint egyszerre van lemondó hangulat és vannak jelen nagyon magas elvárások.

Pozitív örökség

- A városban 2022 óta a helyi buszközlekedést a Blaguss szervezi. Az elkötelezett szolgáltató a folyamatos fejlesztésekkel a jelenlegi költségekből az elérhető szolgáltatást maximalizálta.
- A városban sokan bicikliznek, valójában többen, mint a város gazdasági erejéből és motorizációjából következne. Ez is nagy érték, megőrzése fontos feladat. Szombathelyen jelenleg az aktív (helyben dolgozó, illetve tanulmányokat folytató) népesség körében közel 13% a kerékpáros közlekedés részaránya, ami az országrész hasonló méretű és szerepű városai között egészen kiemelkedőnek számít.
- Szombathelynek jók a vasúti kapcsolatai, jó minőségű a vasúti szolgáltatás és folyamatosak a fejlesztések. Ez ritkaság és nagy kincs Magyarországon, a vasutat sokan is használják.

Negatív örökség

- A városban az elmúlt évtizedek jelentős alulfinanszírozottsága miatt rosszak a burkolatállapotok.
- A(z autós) városnak nincs kapacitív közúti gerinchálózata, a városrészek a Belváros csillapított útjain keresztül csatlakoznak. Ebből torlódások, késedelmek és rossz megközelíthetőség, átjárhatóság következik.
- A város a parkolás kapcsán a status quo fenntartását támogatja. A folyamatosan növekvő járműszám és az egyre több környékről bejáró autós mellett a városlakók parkolási igényei nem elégíthetők ki.
- Szombathely külső területét jelentős átmenőforgalom érinti és igen nagy számban érkeznek a városba a környékről dolgozók és diákok is. Ebben a helyzetben a várost elkerülő útszakaszoknak igen nagy jelentősége

van (86. és 87. sz. főutak Szombathely elkerülő szakaszai). Azonban történelmi okokból mindkét elkerülő szakaszon szintbeli vasúti átkelőhelyek vannak, amelyek jelentős késedelmeket és kiszámíthatatlanságot jelentenek. Ennek és más problémáknak a feloldására igen jelentős fejlesztések tervezettek (M86 és M87 gyorsforgalmi utak fejlesztései), ezek Szombathely közlekedését legfőképpen e két szintbeli vasúti átkelőhely kiváltásában kedvezményezik.

- A kialakult városszerkezetnek jelentős és nehezen kezelhető hatásai vannak a város közlekedésére, például az ipari parkot a vasút elválasztja a várostól, a Belvárost határoló utcák a városrészek közötti közlekedésben kikerülhetetlenek.
- A Belváros környezetében megvalósult forgalomcsillapítási célú fejlesztések (különösen a körforgalmak) olyan utak forgalmát csillapítják, amelyeknek a legtöbb utazás tekintetében nincs alternatívája, így az eredmények is felemásak: a forgalom lassabb és biztonságosabb ugyan, de érdemben nem kisebb és sokszor zavart is.
- A helyi buszhálózat múltbeli átalakítása kapcsán sok a sérülés, az érzékeny pont és kevés az igazi tudás. A város lakóinak egy része nem érzékeli vagy nem értékeli az egyébként általánosan pozitív változásokat. Az embereket meg kell ismertetni a helyi buszközlekedés értékeivel.

4 CÉLRENDSZER

4.1 JÖVŐKÉP ÉS ÁTFOGÓ CÉLOK

Jelen felülvizsgálat a 2022-ben készített SUMP jövőképét és átfogó társadalmi céljait tekinti irányadónak. Ennek megfelelően a felülvizsgált Fenntartható Városi Mobilitási Terv (SUMP) jövőképe és célrendszere a Településfejlesztési Konceptióban, az Integrált Településfejlesztési Stratégiában és a Fenntartható Városfejlesztési Stratégiában megfogalmazott, alábbi hosszú távú jövőképpel összhangban került megfogalmazásra.

Szombathely hosszú távú jövőképe:

„A 2000 éves múltra visszatekintő Szombathely és térsége virágzó kulturális, gazdasági és ipari központ, Szent Márton szellemi örökségére épülő vonzó és befogadó város, amely Magyarország nyugati kapujában Európa dinamikus fejlődő Alpok körüli térségének szerves része.”

Szombathely jövőképe a térségi szerepére vonatkozóan:

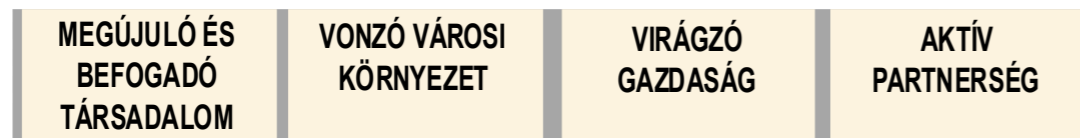
„Szombathely funkcionális várostérségének foglalkoztatási és szolgáltatási központja, gazdasági, kulturális centrumként tágabb, Ausztriába is átnyúló vonzáskörzettel rendelkezik, és ezáltal egy határon átnyúló, nagyváros hiányos térség számára a központi nagyváros szerepét tölti be.”

A SUMP részletesen kidolgozott célrendszerének, az országos, térségi és települési stratégiai dokumentumokban lefektetett fő társadalmi, gazdaságpolitikai célkitűzésekből levezetett átfogó társadalmi céljait és azok indokoltságát a felülvizsgálat során szintén alapvetésnek tekintjük.

4.1.1 A MOBILITÁSI TERV ÁTFOGÓ CÉLJAI

Az átfogó célok olyan társadalmi célok, melyek eléréséhez a közlekedés is hozzájárul, és amelyek a cél és intézkedésrendszer valamennyi szintjén, így az eszközökben is megjelennek, a beavatkozási logika minden szintjére hatással vannak. Az átfogó célok egymással is összefüggenek, az egyszerűbb és könnyebb nyomon követhetőség érdekében ezeket a célokat egy szinten kezeljük.

Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Tervének átfogó társadalmi céljai négy fő tématerület köré csoportosulnak, amelyek mindegyike a fenntartható fejlődés irányelveire épül:



A **Megújuló és befogadó társadalom (CT)**, mint átfogó cél alapja egy **szolidáris, erős összetartással bíró és nyitott népességű város kialakítása**, amely képes a lakosság megtartására és integrálására. A tervezett népességnövekedést – különösen a fiatal, képzett korosztály tekintetében – a fenntartható közlekedéstervezésnek is támogatnia kell a növekvő mobilitási igények kiszolgálásával (CT1). Kiemelt feladat a **társadalmi szolgáltatások (oktatás, egészségügy, kultúra) elérhetőségének javítása** korszerű és fenntartható közlekedési rendszerek révén (CT2), valamint a **biztonságérzet növelése** a közterületeken és a közlekedésben egyaránt (CT3). A cél elérését segíti az **infokommunikációs társadalom** kiépítése, ahol az „okos város” megoldásokkal (pl. okos parkolás, e-ügyintézés)

csökkenthetők a mobilitási igények és növelhető a meglévő infrastruktúra hatékonysága (CT4). Emellett fontos a **helyi közösségek kohéziójának erősítése**, biztosítva a hátrányos helyzetű vagy korlátozott mobilitású csoportok esélyegyenlő közlekedését és társadalmi részvételét (CT5).

A **Vonzó városi környezet (CK)** átfogó cél egy **egészséges, kényelmes és esztétikus épített, illetve természeti környezet** megteremtését célozza, melynek feltétele a **jól funkcionáló városi szövet**, amelyhez harmonikusan illeszkedik a fenntartható mobilitás (CK1). Az **erőforrásokkal és a területekkel való hatékony gazdálkodás** érdekében a kompakt város kialakítását, a csökkentett üzemanyag-felhasználást és a megújuló energiaforrások arányának növelését szorgalmazza ez az átfogó cél (CK2). Kiemelt prioritás továbbá a **közlekedésből származó környezetterhelés (pl. CO₂-kibocsátás) csökkentése**, amihez az aktív (gyalogos, kerékpáros) és közösségi közlekedés fejlesztése, valamint az elektromos és hibrid járművek elterjesztése járul hozzá (CK3). Mindezen lépések együttesen a **városi klíma és a környezetminőség javulását** eredményezik, amit a közterületek újraosztása és a zöldterületek növelése is támogat (CK4).

A **Virágzó gazdaság (CG)** átfogó célkitűzés egy **egészséges szerkezetű, versenyképes helyi gazdaság fenntartását irányozza elő**, amelyhez elengedhetetlen a gazdasági területeket és a munkaerőt jól kiszolgáló, hatékony közlekedési rendszer (CG1). Az új **működőtőke és befektetések vonzása** megköveteli a megfelelő közlekedési kapcsolatok kiépítését úgy, hogy az új funkciók által generált forgalom ne terhelje túl a meglévő hálózatot (CG2). A **helyi vállalkozások fejlődését** a termelékenységet és az áruszállítást segítő, gazdaságilag hatékony közlekedési feltételek megteremtése támogatja (CG3). Végül soron a megbízhatóbb, gyorsabb és biztonságosabb közlekedési szolgáltatások a **város és lakossága jólétének növekedését**, valamint a hatékony városgazdálkodás megteremtését szolgálják (CG4).

Az **Aktív partnerség (CP)**, mint átfogó cél szerint, a közlekedésfejlesztési célok elérésének alapfeltétele a **gazdasági szereplők, a lakosság, a civil szervezetek és az önkormányzat folyamatos, szervezett együttműködése** a tervezéstől a megvalósításig (CP1). Ennek a folyamatnak fontos része a szemléletformálás is, a lakosság a fenntartható megoldások iránti nyitottságának, fogékonyságának növelése érdekében. A konfliktusok elkerülése és a lakosság bevonása érdekében elengedhetetlen a **nyitott városi kommunikáció**, amely interaktív platformokon (pl. mobilalkalmazások) keresztül biztosít folyamatos visszajelzést az intézkedésekről és az aktuális forgalmi helyzetről (CP2). Emellett a **nemzetközi kapcsolatok (pl. testvérvárosi hálózatok) erősítése** révén a város már bevált, jó külföldi gyakorlatokat és innovatív megoldásokat vehet át, ezzel is gyorsítva a mobilitás fenntartható fejlesztését (CP3).

4.2 STRATÉGIAI CÉLOK

A 2022-es SUMP négy fő közlekedésstratégiai célt jelöl ki:

K1: Intelligens közlekedési háttér kialakítása:

A stratégiai cél egyrészt a közlekedés ellátásáért, működtetéséért felelős szervezetekre kíván hatni azáltal, hogy javítja a szereplők szakmai munkájának hatékonyságát, szervezettségét, az intézmények együttműködését és mindehhez korszerű informatikai támogatást biztosít. Másrészt az okos megoldások elterjesztésével és más szolgáltatási szint javító eszközökkel olyan attraktív és hatékony rendszereket hoznak létre, melyekkel a felhasználók könnyebben, hatékonyabban és összeségében elégedettebben használhatják a fenntartható közlekedési módokat, kiemelten a közösségi közlekedést.

K2: Fenntartható közlekedési módok alkalmazásának elősegítése:

A cél és rész céljai foglalják magukba azon intézkedéseket, melyek a társadalmi szinten hatékony, fenntartható közlekedési módok, a közösségi, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés szolgáltatási színvonalának és elérhetőségének javítását célozza, ezáltal erősítve ezen közlekedési módok versenyképességét és a használók elégedettségét.

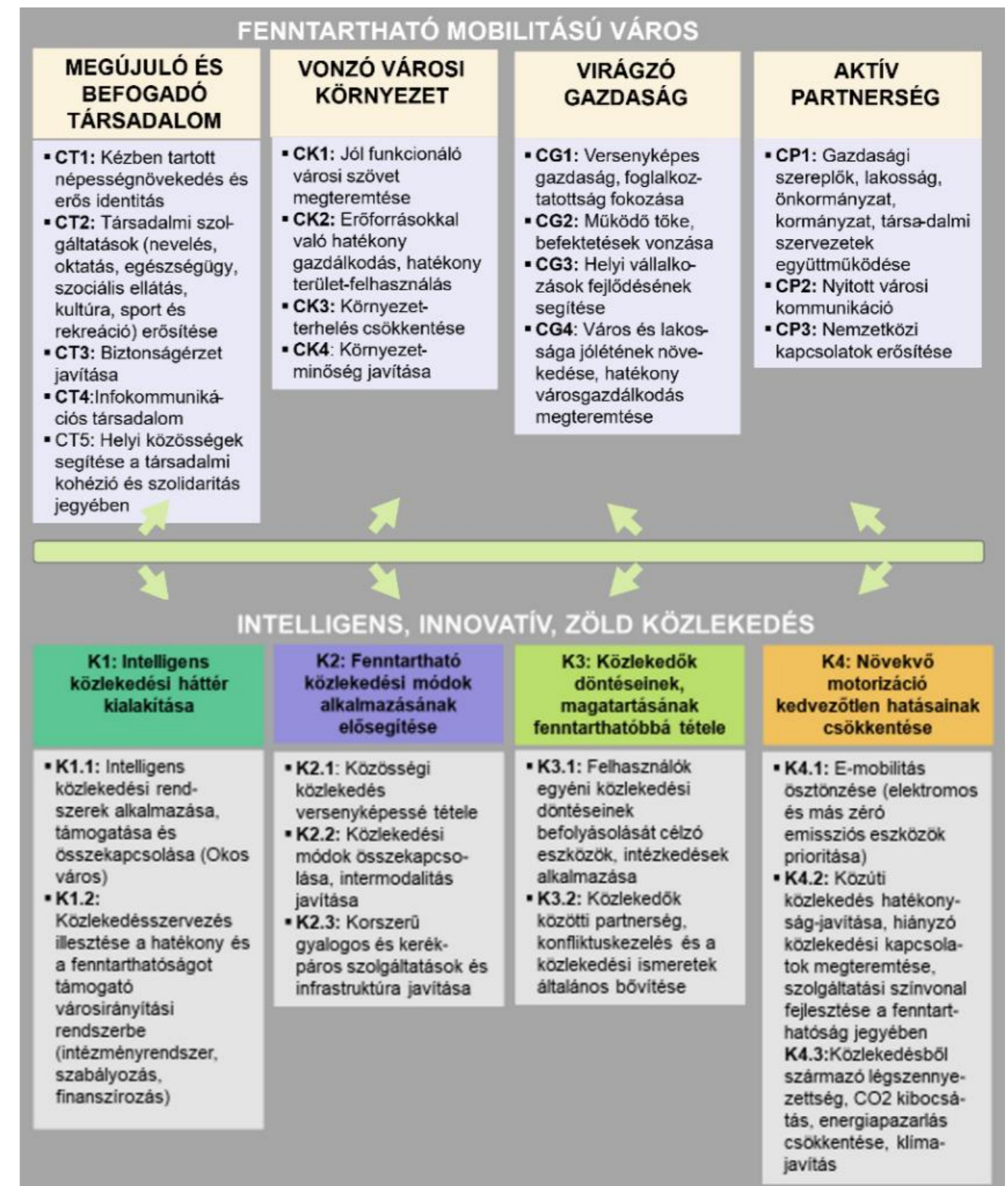
K3: Közlekedők döntéseinek, magatartásának fenntarthatóbbá tétele:

A közlekedésstratégiai cél a felhasználókat, az utazókat kívánja befolyásolni a fenntartható közlekedés céljainak teljesülése érdekében. Magába foglalja egyrészt a mobilitás-tudatosság erősítését a fenntartható mobilitási döntések arányának növelése érdekében, másrészt javítani kívánja a közlekedésben résztvevők együttműködését (közlekedési morál, kultúra) az utazási igények gördülékeny kielégítése érdekében, a közlekedési kultúra javításával. Mindez egyben a közlekedés biztonságát is fokozza. Ezek alapvető eszközei a szemléletformálás, a helyes döntéshozatalt segítő ismeretek közérthető átadása, érzékenyítés, a konfliktusok feloldása.

K4: Növekvő motorizáció kedvezőtlen hatásainak csökkentése:

A cél az egyéni közlekedés hatékonyabb és környezetbarátabb lebonyolítása a torlódások csökkentése és a forgalomtechnikai megoldások finomítása révén, az egyéni motorizált közlekedés dominanciájának mérséklése mellett. Fontos elem az úthálózat állapotának javítása, a parkolási problémák kezelése, valamint az elektromobilitás térnyeréséhez szükséges töltőhálózat fejlesztése.

A 2022-es SUMP az átfogó és közlekedésstratégiai célok rendszerét és egymásra épülését az alábbiak szerint határozta meg:



74. ábra: A 2022-es SUMP átfogó és stratégiai célrendszere (Forrás: SUMP 2022, Trenecon)

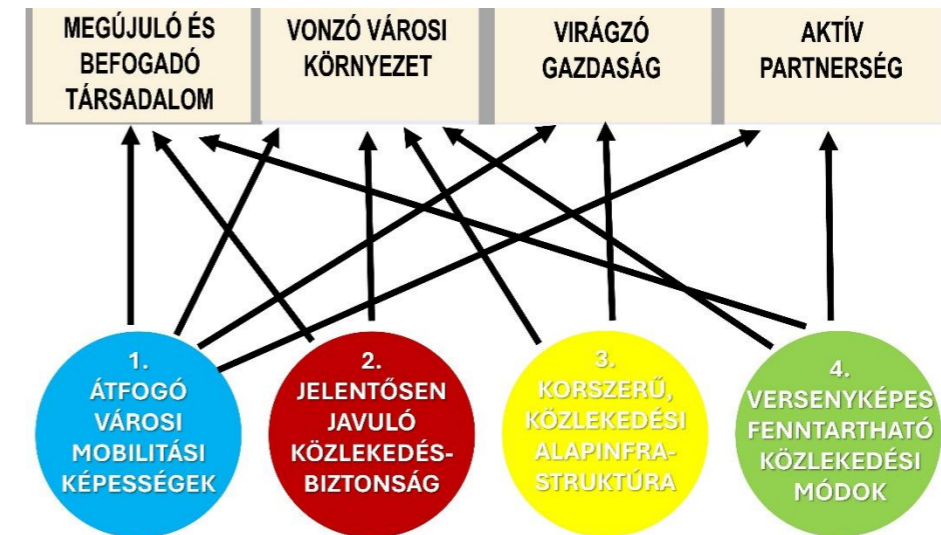
Szombathely Fenntartható Városfejlesztési Stratégiája szerint a jövőképhez illeszkedve megfogalmazható stratégiai cél a gazdaság- és közlekedésfejlesztés fókuszú komplex városfejlesztés megvalósítása Szombathely növekvő népességének és gazdaságának kiszolgálása, valamint fenntartható fejlődésének biztosítása érdekében.

Továbbá az FVS azon célkitűzéseket is megfogalmazza, hogy Szombathely, mint kiszolgáló város, a lakóövezete ellátottságát támogatja, a város zöldterületeit folyamatosan növeli, a közlekedési infrastruktúráját karbantartja és fejleszti. Így élhető, kompakt, fejlődő várossá válhat, amely magas színvonalú nagyvárosi települési környezetet biztosít az itt élők és a letelepedni vágyók részére.

A felülvizsgálat helyzetértékelő fázisa eredményeként, az FVS fenti megállapításaival is összhangban a város és térségének közlekedési helyzete alapján a közlekedésstratégiai célok újragondolása javasolt az alábbiak szerint:

1. **Átfogó városi mobilitási képességek**
 2. **Jelentősen javuló közlekedésbiztonság**
 3. **Korszerű, magas színvonalon üzemeltetett közlekedési alpinfrastruktúra**
 4. **Versenyképes fenntartható közlekedési módok**
1. **Az Átfogó városi mobilitási képességek megteremtése** stratégiai cél a közlekedésszervezés intézményi, kommunikációs és digitális hátterének megerősítését jelenti a hatékonyabb, még több szaktudással megtámogatott intézményrendszer fejlesztése, a partnerségi alapú döntéshozatal (részvételi tervezés, edukáció), valamint az adatalapú tervezést támogató digitalizáció (például kamerás forgalomszámlálással, okos parkolási információkkal, és az infrastruktúra – jelzőtáblák, gyalogoshálózat – digitális nyilvántartásával) fejlesztése révén.
 2. **A Jelentősen javuló közlekedésbiztonság** stratégiai cél a közlekedésben részt vevő legsebezhetőbb csoportok (gyalogosok, kerékpárosok) védelmének prioritizálását, az infrastruktúra kritikus pontjainak módszeresen felülvizsgálatát és korszerűsítését irányozza elő. Magában foglalja a „lágymű” (gyalogos és kerékpáros) közlekedők védelmét új gyalogátkelőhely-fejlesztési programokkal és forgalomcsillapított övezetek létesítésével, valamint a meglévő városi közúti infrastruktúra, különösen a csomópontok biztonsági és kapacitási szempontú átépítését és korszerűsítését.
 3. **Korszerű, magas színvonalon üzemeltetett közlekedési alpinfrastruktúra:** Ez a célkitűzés a város meglévő úthálózatának műszaki állapotának javítását, komplex fejlesztését, karbantartását, a parkolási rendszer racionalizálását és a városi terek komplex, élhetőbbé tételét jelöli ki. Részt képezi a meglévő belterületi utak felújítása, a hiányzó hálózati kapcsolatok (elkerülő, iparterületi utak, gyorsforgalmi szakaszok) megépítése, az egész várost érintő területek (pl. belváros, kórház, patakok környezete) komplex mobilitástervezése, továbbá a parkolási infrastruktúra (zónák, díjak, új beruházások) racionalizálása és a city logisztika fejlesztése.
 4. **Versenyképes fenntartható közlekedési módok:** A negyedik cél a környezetbarát közlekedési módok vonzerejének növelését, a módváltás feltételeinek minőségi fejlesztését célozza, a városi „átjárhatóság” megteremtésével. Eszköztára kiterjed a kerékpáros hálózat bővítésére, a közösségi közlekedés járműparkjának (pl. e-buszok) és hálózatának (intermodális csomópontok, vasút-korszerűsítés, igényvezérelt közlekedés) fejlesztésére, a fenntarthatóságot támogató további intézkedésekre, mint a közbringarendszer, a zöldítés vagy az iskolai „bicibusz”, valamint a fizikai akadályok (pl. szintbeli vasúti átjárók) kiváltására a zökkenőmentes közlekedés érdekében.

Az átfogó társadalmi és a közlekedésstratégiai célok összefüggésrendszerét az alábbi ábra foglalja össze:



75. ábra: Átfogó társadalmi és a közlekedésstratégiai célok összefüggésrendszere

5 ESZKÖZRENDSZER

5.1 CÉLOK ÉS ESZKÖZÖK KAPCSOLÓDÁSA

A célok és eszközök közvetlen kapcsolódását az alábbi táblázat mutatja be.

Stratégiai cél	Eszköz	Projekt
1. Átfogó városi mobilitási képességek	1.1. Fejlett városi intézményrendszer	1 SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer
		2 Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására
		3 A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése
	1.2. Aktív városi mobilitási partnerség és kommunikáció	4 A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok
		5 Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése
		6 Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán
		7 A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása
	1.3. Városi digitalizáció és adatalapú tervezés	8 Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal
		9 Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása
		10 Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése
		11 Kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen
2. Jelentősen javuló közlekedésbiztonság	2.1. Lágymű közlekedési módok biztonságának fejlesztése	12 Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése
		13 Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az országos közutakon
		14 Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása
		15 Forgalmcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)
		16 Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út)

Stratégiai cél	Eszköz	Projekt
	2.2. Közúti infrastruktúra biztonság-szemponthú korszerűsítése	17 Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése
		18 Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása
		19 Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem
		20 Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem
3. Korszerű, magas színvonalon üzemeltetett közlekedési alpinfrastruktúra	3.1. Közutak felújítása	21 Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek)
		22 Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem
		23 Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem
		24 Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is
	3.2. Közúthálózat fejlesztése, közúti gerinchálózat kialakítása	25 Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése
		26 Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele
		27 Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében
		28 Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.
		29 Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.
		30 M86 autópálya Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz
		31 M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése
	3.3. Összvárosi jelentőségű közlekedési infrastruktúra komplex fejlesztése	32 Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása
		33 Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése
		34 Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása

Stratégiai cél	Eszköz	Projekt	
3.4. Parkolásszabályozás és (parkolási infrastruktúra) racionalizálása		35 Gyöngyös, Perint, és Aranypatak revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása	
		36 Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása	
		37 City logisztika fejlesztése	
		38 Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészben	
		39 Parkolási koncepció készítése	
		40 Díjfizető parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata	
		41 Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata	
		42 Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén	
		43 Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében	
		44 Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása	
		45 Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása	
		46 Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I.	
		47 Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II.	
		48 Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba	
		49 Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése	
4. Versenyképes fenntartható közlekedési módok	4.1. Kerékpáros hálózatfejlesztések	50 Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)	
		4.2. Közösségi közlekedés értékmegőrzése és további fejlesztése	51 Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) - Vasútállomás – (11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt)
			52 Autóbusz-megálló infrastruktúra fejlesztése
			53 Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése
			54 Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben
			55 Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben

Stratégiai cél	Eszköz	Projekt	
4.3. Fenntartható mobilitást támogató intézkedések		56 Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	
		57 Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	
		58 Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	
		59 Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez	
		60 Vasútállomás intermodális fejlesztése	
		61 Szombathely vasútállomás korszerűsítése	
		62 Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése	
		63 Zöldterületfejlesztés Szombathelyen	
		64 Közbringa rendszer létesítése	
		65 Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése	
		66 Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbusz-állomás, lakótelepek, buszmegállók, intézmények)	
		67 Városi szintű bicibusz, pedibusz program szervezése és beindítása iskolásoknak	
		68 Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastruktúrális fejlesztése, biztonságos autóbusz-megállók, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautcák kialakításának vizsgálata)	
		69 Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	
		4.4. Átjárható város	70 Elkerülők szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása
			71 Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése
			72 Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül
			73 Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása

A fentebb leírt direkt cél-eszköz megfeleltetéseket, illetve azokon túlmenően a közlekedésstratégiai célok és eszközök kapcsolata az alábbi összefüggéseket is mutatja:



ESZKÖZÖK MEGNEVEZÉSE	KÖZLEKEDÉSSTRATÉGIAI CÉLOK
1.1. Fejlett városi intézményrendszer	
1.2. Aktív városi mobilitási partnerség és kommunikáció	
1.3. Városi digitalizáció és adatalapú tervezés	
2.1. Lágy közlekedési módok biztonságának fejlesztése	
2.2. Közúti infrastruktúra biztonság-szempontrú korszerűsítése	
3.1. Közutak felújítása	
3.2. Közúthálózat fejlesztése, közúti gerinchálózat kialakítása	
3.3. Összvárosi jelentőségű közlekedési infrastruktúra komplex fejlesztése	
3.4. Parkolásszabályozás és (parkolási infrastruktúra) racionalizálása	
4.1. Kerékpáros hálózatfejlesztések	
4.2. Közösségi közlekedés értékmegőrzése és további fejlesztése	
4.3. Fenntartható mobilitást támogató intézkedések	
4.4. Átjárható város	

5.2 ESZKÖZÖK KIFEJTÉSE

Eszköz	Eszközleírás	Kapcsolódó projektek
1.1. Fejlett városi intézményrendszer	<p>A helyzetértékelés megállapításai alapján Szombathely legfontosabb problémája a közlekedés, ennek feloldása érdekében:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a mainál jelentősebb, megerősített szakmai tudás, • több szakember és bizonyos mértékben új szaktudások megjelenítése és tartós finanszírozása szükséges a városi intézményrendszerben. <p>Különösen szükséges lenne:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a koncepcionális szaktudás szélesebb körű megjelenése, • a távlatos döntések megalapozásához szükséges tanulmányok, tervek, víziók kidolgozásának támogatására, megvalósításuk követésére. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer 2. Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására 3. A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése
1.2. Aktív városi mobilitási partnerség és kommunikáció	<p>A város partnerséggel kapcsolatos gyakorlatai általánosan megfelelőek. A közelmúlt egyes rossz tapasztalatai azonban felhívják a figyelmet a közlekedési döntésekkel kapcsolatos koncepcionális előkészítés jelentőségére és a partnerség erősebb megalapozására:</p> <p>A városi intézményrendszer megerősítésének fontos lába a város közlekedéssel kapcsolatos kommunikációjának megváltoztatása, melynek részei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a lakossággal érintkező városi alkalmazottak továbbképzése (a fókuszcsoportokon komoly ellenérzésekre derült fény), • a városi kommunikációs csatornák intenzív használata a terítéken lévő közlekedési fejlesztések döntési pontjainak, komplexitásának bemutatására (ezt is a fókuszcsoportokon javasolták), • és végül a közlekedésfejlesztési döntésekkel kapcsolatos általános edukáció, az elvárások előzetes kezelése, reális keretek között tartása. 	<ol style="list-style-type: none"> 4. A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok 5. Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése 6. Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán 7. A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása
1.3. Városi digitalizáció és adatalapú tervezés	<p>A közlekedésfejlesztés alapja a város statikus adatainak digitalizációja:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A fák, a táblák, az útburkolati jelek, a város terveinek nyilvántartása, megjelenítése és hozzáférhetősége digitálisan komoly és szükséges előrelépés a tervezési folyamatok felgyorsítása, hatékonyabbá tétele felé. • A következő lépés a város dinamikus közlekedési adatainak (forgalmi állapotok, terelések, közúti, kerékpáros és gyalogos forgalomnagyságok, jelzőlámpaprogramok, utasforgalmak stb.) digitalizációjának előkészítése, aminek legfontosabb, bevezető része a folyamatos, automatikus adatgyűjtések megindítása, a szükséges mérőrendszerek beszerzése és integrálása. 	<ol style="list-style-type: none"> 8. Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal 9. Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása 10. Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése 11. Kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen
2.1. Lágy közlekedési módok biztonságának fejlesztése	<p>Szombathely komoly vállalásokat tett a közlekedésbiztonság javítására. Ennek legfontosabb lépései:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a gyalogátkelőhelyek biztonságossá tétele, • a közlekedésbiztonsági problémák feltárása és orvoslása • az átkelőkön, új átkelők létesítése, a meglévők esetében pedig a felfestések, táblák, a megvilágítás, az odavezető járdák, a forgalomszabályozás fejlesztése • és a biztonsági adatok folyamatos követése, kommunikációja, az elért eredmények bemutatása a lakosság számára. <p>A fókuszcsoportok egyik legfontosabb tanulsága volt, hogy a várost egyébként ténylegesen is kerékpárral használó városiaknak komoly és jogos biztonsági aggályai vannak a város kiemelten fontos kerékpáros hálózati pontjaival kapcsolatosan (mint például a Zanati úti aluljáró).</p> <p>A városi kerékpárosok számára:</p> <ul style="list-style-type: none"> • az összefüggő, biztonságosan használható, minőségi átvezetésekkel, 	<ol style="list-style-type: none"> 12. Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése 13. Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az országos közutakon 14. Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogosátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása 15. Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül) 16. Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út) 17. Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése

Eszköz	Eszközleírás	Kapcsolódó projektek
	<ul style="list-style-type: none"> jól kitalált csomópontokkal rendelkező hálózat léte a legfontosabb, ami egyben a kerékpározás arányának növelésének is kulcsa. 	
2.2. Közúti infrastruktúra biztonság-szempontrú korszerűsítése	<p>A város egyes területeinek és forgalmasabb csomópontjainak jelentős része mind közlekedésbiztonsági, mind forgalmi és kapacitásbeli, mind minőségi szempontból rosszul működik:</p> <ul style="list-style-type: none"> felülvizsgálatuk minden szempontból sürgető és fontos. A felülvizsgálatból és az ebből következő fejlesztésekből kapacitívabb, jobban működő és főleg biztonságosabb csomópontok következnek. 	<p>18. Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása 19. Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem 20. Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem</p>
3.1. Közutak felújítása	<p>Országos, a finanszírozás általános hiányára visszavezethető probléma az országos és a városi utak állapota, ami a lakókat a legjobban zavarja a közlekedési problémák közül.</p> <p>A helyi utak felújítására a mainál nagyobb figyelmet kell fordítani:</p> <ul style="list-style-type: none"> Egy, az országos forrásoktól független, előretervezhető útfelújítási program szüksége merül fel. 	<p>21. Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek) 22. Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem 23. Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem 24. Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is</p>
3.2. Közúthálózat fejlesztése, közúti gerinchálózat kialakítása	<p>Szombathely autós város, azonban a közúthálózat nem tudta lekövetni az igények növekedését. Az elmúlt évtizedekben elmaradt hálózati fejlesztések többsége az egyre sűrűsödő városi szövet és a lakosság egyre komolyabb ellenkezése miatt nem fog megvalósulni, így:</p> <ul style="list-style-type: none"> a még megvalósítható hálózati fejlesztések pótlása, a városi gerinchálózat kiegészíthető elemeinek pótlása sürgető, ideértve a meglévő elkerülők minőségjavítását is. 	<p>25. Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése 26. Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele 27. Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében 28. Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I. 29. Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II. 30. M86 autóút Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz 31. M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése</p>
3.3. Összvárosi jelentőségű közlekedési infrastruktúra komplex fejlesztése	<p>Szombathelyen vannak olyan városrészek és olyan városi elemek, amelyek állapota nem megfelelő, városi és közlekedési víziójuk nem tisztázott, fejlesztésük sürgető. Ilyen, közlekedési szempontból problémás városrészek:</p> <ul style="list-style-type: none"> az egyébként a város potenciálisan legértékesebb, belvárosi és vasút környéki területe, a számos konfliktustól feszített Oladi-plató, a biztonsági problémákkal terhelt kórház környéke az önálló fejlesztési elemként korábban nem megjelenő patakok. 	<p>32. Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása 33. Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése 34. Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása 35. Gyöngyös, Perint, és Aranypatak revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása 36. Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása</p>
3.4. Parkolásszabályozás és (parkolási infrastruktúra) racionalizálása	<p>Szombathely forgalmi és parkolási gondjai a Belváros környezetében sűrűsödnek. Ennek egyik fő oka a mai, nagyvonalú parkolási rendszer, amely a meglévő szűkös kapacitásokat a lehető legtöbb autós számára szeretné könnyen elérhetővé tenni, amivel a fizető parkolási rendszer fő célját, a keresletszabályozást lényegében ellehetetleníti.</p> <p>A Belvárosban és a környéken lakók, ott ügyet intézők, üzlettel rendelkezők elsődleges érdeke, hogy a város lakói és használói hozzáférjenek a parkolókhöz, de ez nem lehetséges, ha a belvárosi parkolók jelentős része olcsó bérletekkel is hozzáférhető és a lakosság második autói is ugyanolyan olcsó engedélyt kaphatnak.</p>	<p>37. City logisztika fejlesztése 38. Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészen 39. Parkolási koncepció készítése 40. Díjfizető parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata 41. Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata 42. Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén 43. Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében 44. Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása 45. Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása</p>
4.1. Kerékpáros hálózatfejlesztések	<p>Szombathelyen magyar összevetésben nagyon sokan kerékpároznak, a kerékpárosok nagy száma a városképe része. Ez fontos és jó adottság, jó alap egy fenntarthatóbb városi közlekedés felé.</p>	<p>46. Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I. 47. Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II. 48. Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba</p>

Eszköz	Eszközleírás	Kapcsolódó projektek
	A város kerékpárhálózata eddig fejlődött, azonban számos fontos szakasz és átvezetés még nem elég biztonságos vagy akár hiányzik.	49. Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése 50. Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)
4.2. Közösségi közlekedés értékmegőrzése és további fejlesztése	<p>Szombathely közlekedésének egyik legnagyobb értéke a helyi autóbusz-szolgáltató, azonban a városlakók egy része még a régi beidegződések mentén alacsony színvonalúnak, rosszul működőnek látja a rendszert. A megítélés javítása jelentős részben kommunikációs tevékenység.</p> <p>A helyi autóbusz-hálózat a város közlekedésének átalakításában kulcsszereplő, továbbfejlesztése a mai finanszírozás emelését követeli meg, a jelenlegi forrásokból jobb szolgáltatás nem nyújtható.</p>	51. Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) - Vasútállomás (– 11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt) 52. Autóbusz-megállók infrastruktúra fejlesztése 53. Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése 54. Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben 55. Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben 56. Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása 57. Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása 58. Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása 59. Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez 60. Vasútállomás intermodális fejlesztése 61. Szombathely vasútállomás korszerűsítése 62. Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése
4.3. Fenntartható mobilitást támogató intézkedések	A város fenntartható közlekedésének, mobilitási környezetének kialakítása attól függ, hogy a személygépkocsi valós alternatívái milyen hálózatokkal, infrastruktúrával és milyen minőségekkel rendelkeznek. Ebben az eszközben azok a zömmel kisebb léptékű, de komoly marketingértékkel rendelkező beavatkozások kaptak helyet, amelyek a gondolkodásmód átalakításában nyújthatnak nagy segítséget.	63. Zöldterületfejlesztés Szombathelyen 64. Közbringa rendszer létesítése 65. Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése 66. Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbusz-állomás, lakótelepek, buszmegállók, intézmények) 67. Városi szintű bicibusz, pedibusz program szervezése és beindítása iskolásoknak 68. Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastrukturális fejlesztése, biztonságos autóbusz-megállók, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautcák kialakításának vizsgálata) 69. Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése
4.4. Átjárható város	<p>Szombathely egyik jól érzékelhető városi szintű strukturális közlekedési problémája egyes vonalak, területek korlátozott átjárhatósága, ezért hangsúlyos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a reálisan kiépíthető, pótolható kerékpáros átjárhatóság javítása (Zanati úti aluljáró, Belváros kelet-nyugati átjárhatóságának kérdése), • de fontos lenne az elkerülő vasúti átjáróinak kiváltása is. 	70. Elkerülő szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása 71. Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése 72. Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül 73. Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása

5.3 PROJEKTEK DEFINIÁLÁSA ÉS A BEAVATKOZÁSI PROGRAM ÖSSZEÁLLÍTÁSA

Az előző fejezetekben, az eszközökhöz kapcsolódóan rögzítettük a megvalósításra javasolt projekteket – összesen 73 projektet, amelyek mind hozzájárul Szombathely stratégiai céljainak eléréséhez és a közlekedési rendszer hatékonyabbá és fenntarthatóbbá tételéhez. A projektek listája és rövid leírása az alábbi táblázatban található. A korábbi SUMP-ban szereplő projektek nagyrészt megjelennek jelen projektlistában is (többségében módosított tartalommal), az eredeti projektneveket a táblázat utolsó oszlopában tüntettük fel.

Mivel a Fenntartható Városi Mobilitási Terv egyben a város közlekedési koncepciója is, ezért nem csak könnyen megvalósítható fejlesztésekkel kíván operálni, sőt, sokkal inkább azokat a fejlesztések igényét hangsúlyozza, amelyek érdemi változásokat hozhatnak a város közlekedésének fenntarthatóvá tételében. Ezen strukturális jellegű projektek hosszabb kifejtést igényelnek, a táblázatban ezeket *-gal jelöltük és az 5.4 fejezetben részletesebben is kifejtjük.

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
1	SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer	Új	Az önkormányzati intézményrendszer megerősítése a közlekedési szakértelem előtérbe helyezésével. SUMP koordinátor kijelölése az Önkormányzat szervezetében, aki végig követi a SUMP megvalósulását és koordinálja a monitoringot.	
2*	Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására	Új	A városi patakokat az elmúlt évtizedben újra felfedezték a városok és most már több európai és hazai jó példa is van ezek jobb hasznosítására. A legfontosabb a meglévő példák és városi ötletek nyomán a szombathelyi patakok szerepének, kialakításának újragondolása, mert az eredeti ötleteknek, a város önképéből fakadó átalakításoknak széles tere lehet.	
3	A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése	Új	Városi szervezetek (pl. SZOVA) front-office részének megerősítése a lakók és a város szélesebb körű kommunikációja érdekében.	
4	A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok	Új	A lakossági fókuszcsoportok alapján igény van a város és a lakosság közötti párbeszéd fejlesztésére. Ennek jó eszköze a rendszeres mobilitási kerekasztalok és fórumok rendszere, ahol a lakók és a döntéshozók közvetlenül tudnak kommunikálni.	
5	Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése	Meglévő	A szemléletformálás segíti, hogy a felhasználók, a közlekedők, illetve az érintettek elfogadják a tervezett közlekedési fejlesztéseket, azonosuljanak azok értékrendjével és céljaival. A szemléletformálás keretében folyamatos, összehangolt tevékenységre van szükség a városban, különösen a gyalogos, kerékpáros és a közösségi közlekedés ösztönzése érdekében. Az ütemeket átívelő folyamatos feladatok: <ul style="list-style-type: none"> • Népszerűsítés: szemléletformáló programok, kiadványok, rendezvények a civil szervezetekkel és a Blaguss-szal együttműködve a kerékpáros, a gyalogos és a közösségi közlekedés népszerűsítése érdekében, különös tekintettel a módválasztás erősítése érdekében, kifejezetten erősen megszólítva az autóval közlekedőket • Edukáció: a város közlekedésének megismertetése a lakókkal • Közlekedési ismeretek oktatása: képzés, ismeretterjesztés, érzékenyítés a balesetmegelőzés és a közlekedési kultúra javítása érdekében • Tájékoztatás: a város honlapján a legfontosabb kerékpárosokat érintő információk közzé tétele (kerékpáros hálózat, szolgáltatások, időjárás, folyamatban lévő fejlesztések, forgalomterelések, GYIK stb.) Az aktuális adatok frissítése az országos nyilvántartásokban. 	Kerékpáros-gyalogos és közösségi közlekedés népszerűsítése, közlekedési ismeretek, szemléletformálás
6	Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán	Új	A közlekedésfejlesztési projektek lebonyolításakor a lakosság bevonása a tervezéstől a kivitelezésig és az utánkövetésig.	

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
7*	A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása	Meglévő	A Nyugati elkerülőről a fókuszcsoportos beszélgetések résztvevői nem alkottak egységes véleményt, a résztvevők egyik csoportja szerint a városnak nagy szüksége van rá, míg másik csoportjuk nem tartja a beruházást jövedelmezőnek. Tervezői álláspont szerint a kérdést részletesebb vizsgálatára, a várható forgalmak pontosabb meghatározására, az érdekeltek széleskörű bevonására van szükség a beruházás jövőjének kijelölése érdekében.	Nyugati elkerülő megvalósítása
8	Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal	Meglévő	Az okos parkolásirányítási rendszer (dinamikus helyfoglaltság, stb...) zárt parkolóknak működik jól, beruházási költsége és karbantartási igénye magas. Helyette az online parkolási információk fejlesztése és a statikus tájékoztatás megvalósítása - a SZOVA parkolási felületeinek megújítása - Közterületi parkolási jelzések megújítása javasolt	Parkolásirányítási rendszer kialakítása
9	Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása	Új	A gyalogoshálózat állapotának átfogó ismerete elengedhetetlen a jövőbeli korszerűsítések ütemezéséhez. A projekt keretében online adatbázis (járdakataszter) készül, mely tartalmazza a gyalogos felületek főbb adatait.	
10	Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése	Új	Állami és önkormányzati közutakon egyaránt, városszerte szükséges a közúti jelzőtáblák, burkolati jelek átfogó felülvizsgálata és korszerűsítése. A korszerűsítéssel párhuzamosan javasoljuk a városban található forgalomtechnikai jelzések digitális nyilvántartását is megvalósítani. A jelzőlámpák felmérése megtörtént, az összes csomópont átalakítása cca. 150 millió Ft-ba kerülne. A burkolati jelek és a közúti jelzőtáblák átfogó korszerűsítése a 2026. évi módosított KRESZ kiadásától függetlenül szükséges és rendkívül sürgető.	
11	Kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen	Meglévő	A projekt 15 helyszínen javasolja korszerű, kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítését az intézkedések megalapozása és nyomon követése érdekében. A korszerű, mesterséges intelligenciával működő kamerás forgalomszámláló rendszer megalapozza a későbbi dinamikus forgalomirányítás lehetőségét.	SMART CITY - közlekedésbiztonság és környezet fejlesztése okos eszközökkel
12	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	Meglévő	A korszerű gyalogos közlekedéshez megfelelő hálózat és az igényes, kényelmesen használható gyalogos felület szükséges. Ezért a hálózatot teljessé tevő új gyalogutak építése, a rossz minőségű burkolatok felújítása, a megfelelő közvilágítás biztosítása és a közvetlen környezet (zöldfelületek, utcabútorok) igényes rendezése szükséges. <ul style="list-style-type: none"> • Gyalogos burkolatok felújítása és közvetlen környezetének rendezése és hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (összesen 25 km hosszban) • Hiányzó járda építése, gyalogos sétány felújítása a közvilágítás fejlesztésével Jégpince utcán a Brenner J. u. és a Bartók Béla krt. között • Gyalogos burkolatok felújítása és közvetlen környezetének rendezése, a hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (összesen 50 km hosszban) • Oladi lakótelepen gyalogos sétány építése (Kassák L. u. a Perintig, Simon I. u. a Rohonci útig, Kodály Z. u. a Kassák u.-ig., Kassák L. u. a Faludi u.-tól a Rohonci útig, Kodály Z. u. - Nagy L. u. a Simon I. u.-ig) • Gyalogos burkolatok felújítása és közvetlen környezetének rendezése, a hiányzó járdakapcsolatok kiépítése (összesen 50 km hosszban). 	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
13	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az országos közutakon	Új	Állami közútfelújításokkal összefüggésben 9 helyszínen történhet meg gyalogátkelőhelyek létesítése: <ul style="list-style-type: none"> • 8901. j. Szombathely-Bucusi összekötő út 4+500 km szelvényében- Kalandváros útcsatlakozásnál - kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • 8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út 3+330 km szelvényben- Béke tér útcsatlakozásnál - kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • Szombathely Külső Pozsonyi út 66. buszmegállónál-kijelölt gyalogátkelőhely létesítése • 86. számú főút Szombathely-Zanat átkelési szakasz, Külső Zanati út 70.-kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • 86. számú főút Szombathely-Zanat átkelési szakasz, Külső Zanati út 119.-kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • 8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út 1+270 km szelvényben- Muskátli - Ciklámen utcák kereszteződésében - kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • Szombathely Petőfi telep 86. sz. főút Halastó utca csatlakozásában jelzőlámpás csomóponttal ellátott-kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • 8721. j. Szombathely-Lukácsháza összekötő út 2+085 km szelvényben- Arborétum buszmegállónál - kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése • Szent Imre herceg útja-Görgey Artúr utcák kereszteződésénél- kijelölt gyalogos átkelőhely létesítése 	
14	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogosátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása	Meglévő	Az országos gyalogátkelő-programhoz csatlakozva 10 darab gyalogátkelő létesítése az önkormányzati utakon, míg a belvárosi nagy gyalogosforgalmú körforgalmaknál a gyalogátkelőhelyek jelzőlámpás biztosítása, kecskeméti példára.	Gyalogos átjárhatóság javítása
15	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)	Meglévő	Az alábbi helyszíneken javasolt forgalomcsillapított övezeteket kiépíteni: <ul style="list-style-type: none"> • Bartók B. krt. - Paragvári u. - Petőfi S. u. - Rohonci út • Gagarin út - Károlyi G. tér – Dózsa Gy. u. - Kálvária u. - Jókai M. u. • Kálvári u. - Táncsics M. utcai tömb - Nárai u. - Jókai M. u. • Nárai u. - Körmendi út - Brenner T. krt. • Juhász Gy. u. - Mátyás király út - Szent Flórián krt. - Sorok u. • Thököly I. u. - Hunyadi J. út - Szent Flórián krt. - Rákóczi F. u. • Katona J. u. (~160 m) és Fraknó u. 	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)
16	Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út)	Meglévő	Két hiányzó kerékpárút szakasz kerül kiépítésre a déli városrészben: Rumi úton a Csititő és Szombathely-Szőlős vasútállomás közti kerékpáros útvonal kiépítése. Rumi Külső úton a Sport tér és Bogát fasor közti kerékpárút kialakítása.	Kerékpáros hálózatfejlesztések I, II, III.
17	Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése	Meglévő	<ul style="list-style-type: none"> • Kőszeg - Szombathely térségi kerékpárút építése (Kőszeg (87 sz. főút) - Gencsapáti (Hunyadi út) - Szombathely); Szent I. herceg u. mentén a közigazgatási határtól a 87. sz. főúti körforgalmon át kp. út, majd a Muskátli utcai körforgalomig kerékpársáv útszélesítéssel • Szombathely - Ják térségi kerékpárút létesítése (8707 j. összekötőút mentén a közigazgatási határtól az Alpár Gy. utcáig kp. út, tovább a Körmendi úti körforgalomig kétoldali kp. sáv (kp. út és kétoldali kp. sáv útszélesítéssel) • Szombathely – Nárai kerékpárút építése, kapcsolódva a Parkerdő szabadidős kerékpáros hálózatához 	Kerékpáros hálózatfejlesztések I, II, III.

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
18*	Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása	Új	Az országos közútfejlesztés jelzőlámpás gyalogátkelő-építést tartalmaz, véleményünk szerint hosszabb távon ennél átfogóbb beavatkozás szükséges, az új M86 elkerülő megépülésétől függetlenül: <ul style="list-style-type: none"> • A két becsatlakozásból az egyik lezárása, a másik biztonságos kiépítése (körforgalmú csomópont) • 86-os menti kerékpárút felújítása, fásítása • alternatív útvonal biztosítása: Dukai Takách Judit utca forgalomcsillapított kiépítése 	
19*	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem	Új	A korábbi SUMP-ban külön szereplő "autóbuszok csomóponti előnyben részesítése", "meglévő kerékpáros útvonalak csomóponti fejlesztése", "városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése" projektek egyesítését és 2 ütem szerinti felosztását javasoljuk, mivel a csomópontok átépítésénél komplex, minden közlekedési módra kiterjedő szemlélet szükséges. A projektben a vasútállomás környéki csomópontok nem szerepelnek, azokat a 34. projekt tartalmazza. Az I. ütemben javasolt csomópontok: 11-es Huszár út - Horváth Boldizsár körút (körforgalom) Paragvári utca - Bartók Béla körút (jelzőlámpás) Kiskar utca - Óperint utca (jelzőlámpás)	autóbuszok csomóponti előnyben részesítése meglévő kerékpáros útvonalak csomóponti fejlesztése városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése
20*	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem	Új	A 19. projekt folytatásaként, II. ütemben az alábbi csomópontok felülvizsgálatát javasoljuk: Petőfi Sándor utca - Sörház utca (jelzőlámpás) Szent Márton utca - Hunyadi utca (jelzőlámpás) Gagarin utca - Magyar László utca (táblás)	autóbuszok csomóponti előnyben részesítése meglévő kerékpáros útvonalak csomóponti fejlesztése városi csomópontok kapacitásnövelő és közlekedésbiztonsági célú fejlesztése

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
21	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek)	Meglévő	<p>TOP Plusz forrásból az alábbi közútfejlesztések valósulnak meg Szombathelyen:</p> <p>Hunyadi utca (Vásárcsarnok és Károlyi Antal utcai csomópont előtti meglévő gyalogátkelőhely közötti szakasz)</p> <p>Kodály Zoltán utca felújítása a Simon István utca – Váci Mihály utca között, valamint a felújítással érintett útszakaszon található híd rekonstrukciója</p> <p>Horváth Boldizsár krt. felújítása (11-es Huszár u. körforgalom és a Sugár u. körforgalom közötti szakasza kerül felújításra), Eötvös Lóránt utca felújítása (Nádasdy Ferenc u. és a Welther Károly u. közti szakasza kerül felújításra), Írottkő utca felújítása, Welther Károly utca felújítása (Simmelweis utca és a Széll Kálmán u. közti szakasza kerül felújításra), Markusovszky L. utca felújítása (Sugár u. körforgalom és a Markusovszky L. u. híd kórház felőli vége közötti szakasza kerül felújításra)</p> <p>"Halastó utca (Petőfi telep, Péterffy S. és Vidos J. u. közti szakasz)</p> <p>Kunc Adolf utca, Jászai Mari utca (Szent Flórián utca és Szent Gellért utca közti szakasz), Őrség utca, Csapó utca, Thököly Imre utca (Rákóczi Ferenc utca és Mátyás király utca közti szakasz), Mátyás király utca felújítása"</p> <p>"Acél utca, Alkotás utca, Bártfa utca, Hámor utca, Ipar utca, Jegenye utca, Vas utca</p> <p>Rumi út I. szakasz (Szent Gellért utca és Szőlős utca között), Sándor László utca, Oroszlán utca, Határőr utca felújítása"</p> <p>Kárpáti Kelemen utca forgalomcsillapítása, hiányzó járdaszakasz építése, Márton Áron utca felújítása, Wimmer Ágoston utcai buszforduló kialakítása, Simon István utca felújítása, Gagarin út felújítása</p> <p>Szent Imre herceg útja felújítása (Muskátli utca és a Rumi Rajki István utca közti szakasz), Rumi Rajki István utca felújítása, Pázmány Péter körút felújítása, Wälder Alajos utca felújítása, Taschler József utca felújítása (Jurisich Miklós utca és a Hunyadi János út közti szakasza)</p> <p>Markusovszky L. utca felújítása (A felújítási terület a Markusovszky Lajos utca, a Deák Ferenc utca és a Kórházköz közötti szakaszát érinti, valamint a Markusovszky híd szerkezetének rekonstrukcióját.)</p> <p>Bartók Béla krt. és híd felújítása, továbbá a Kenderesi utca (Reviczky Gy. u. - Bartók B. krt., Kunoss Endre utca, Gotthárd utca, Homok utca (Bartók B. krt. - Kétrózsa köz), Kétrózsa köz szakaszok felújítása</p> <p>Hunyadi utca felújítása (Károlyi Antal utca és a Szent Gellért utca közötti szakasz, valamint a Gyöngyös-patak hídjának felújítása), Károlyi Antal utca felújítása</p>	Meglévő városi úthálózat fejlesztése
22	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem	Meglévő	Korábbi SUMP-ban meghatározott fejlesztések I-II. ütem, amelyek még nem valósultak meg, illetve nem szerepelnek a TOP Plusz-ban: Károly Róbert utca, Szőlős utca, Hermán utca, Bükkfa utca, Kulcsár I. utca, Vidos J. utca, Szófia utcai híd, Szűrcsapó utca, Garai J. utca, Koncz J. utca, Jávor utca, Csaba utca, Nagy Lajos király utca, Gárdonyi G. utca, Nyár utca, Ősz utca, Hajnal utca, Áchim A. utca, Bárdos A. utca, Komlói F. utca, Diófa utca, Móra F. utca, Fogaras utca, Tölgyfa utca, Nyárfa utca, Gesztenyefa utca, Petőfi S. utca	Meglévő városi úthálózat fejlesztése
23	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem	Meglévő	<p>Korábbi SUMP-ban meghatározott fejlesztések III. ütem</p> <ul style="list-style-type: none"> Jégpince u. gyűjtőúti felújítása a Jókai M. u. - új észak-déli gyűjtőút között (1.100 m) A Thököly I. u. komplex rekonstrukció a gyalogos és a zöldterület prioritásával (~500 m) 	Meglévő városi úthálózat fejlesztése
24*	Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is	Meglévő	<p>A Magyar Közút NZrt. 2026. évben kezdi el a fejlesztési munkálatokat az alábbi helyszíneken:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dolgozók út 11-es Huszár út 86-os főút Rumi úti csomópont <p>Ezen kívül indokolt a 86-87. elkerülő burkolatfelújítása is, függetlenül a tervezett M86-M87 fejlesztésektől.</p>	Meglévő városi úthálózat fejlesztése
25	Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése	Meglévő	A tervezett fejlesztés közvetlen kapcsolatot biztosít a fejlesztett ipari területek és az É-D-i közlekedési és gazdasági tengely részét képező 86-os és 87-es számú főútvonalak korábban kiépített körforgalmi csomópontja között.	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
26	Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele	Új	- METRO és Söptei úti körforgalmú csomópontok felülvizsgálata - Zanati úti körforgalom átépítése turbó körforgalommá, az ágak számának csökkentése - Vépi úti körforgalom átépítése turbó körforgalommá - Sárdi-Ér 86-87 körforgalom átépítése turbó körforgalom	
27	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	Meglévő	A város gazdasági potenciálját növelő ipari célú fejlesztési területek hasznosításának első feltétele a szükséges közlekedési és közmű infrastruktúra kiépítése. A projekt I. ütemében a közigazgatásilag már Szombathelyhez tartozó 120 hektáros területet a meglévő közúthálózathoz csatoló és az azt feltáró ipari gyűjtőutak tervezésére, építésére kerül sor, kiegészülve a közművek, csapadékvíz-elvezetés és a közvilágítás kiépítésével. A projekt II. ütemében az iparterület további bővítésére kerülhet sor északi irányban a söptei önkormányzattal való megállapodás alapján.	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében
28	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.	Meglévő	<ul style="list-style-type: none"> Keleti iparterületen új gyűjtőút a 86-87 sz. főút és a Vépi út között (1 740 m) Dolgozók útja és a Kárpáti K. u. összekötése (Aranyptak u., új híd építése 315 m hosszon) 	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.
29	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.	Meglévő	<p>Nyugati területek észak-déli irányú új gyűjtőútjai:</p> <ul style="list-style-type: none"> Nárai Külső út - Temesvári u. csp-jától északi irányba, a Sáfrány u.-Síp u. keresztezésén át a Sáfrány u. és Márton Á. u. vonalában a Wimmer Á. u. vonaláig (3.980 m) Nyugati területek kelet-nyugati irányú új gyűjtőútjai: Ferenczy I. u. nyugati gyűjtőút közt (476 m), a Rigóvölgyi utcán a Kárpáti K. u. és Síp u.-Sáfrány u. csp. között (1.159 m) A Szőlős-Rumi utat tehermentesítő út megvalósítása (nyomvonal tisztázandó) Sági út kikötése a 86 és 87 sz. főútra (650 m) 	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése III.
30	M86 autóút Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz	Meglévő	<p>Az állami kompetenciába tartozó projekt az M86 autóút Körmen (M80) – Szombathely - Zanat kelet közötti szakaszának (Balogunyom – Kisunyom elkerülő) tanulmánytervi, engedélyezési és kiviteli tervdokumentáció elkészítését és az építési engedély megszerzését, majd a fejlesztés megvalósítását, kivitelezését takarja.</p> <p>Az új nyomvonal 2x2 sávon, 26 km hosszon halad, érintve a következő településeket: Balogunyom, Egyházsrádóc, Kisunyom, Körmen, Sorokpolány, Szombathely, Táplánszentkereszt, Vép. Szombathely és Vép határában pihenőhely létesül a nehéz tehergépjárművek számára.</p>	M86 autóút Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz
31	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése	Meglévő	<p>Az állami kompetenciába tartozó beavatkozás lényege Szombathely és Kőszeg között 13,58 km hosszú 2x2 sávos gyorsforgalmi út kiépítése (fizikai elválasztással az irányok között), valamint Kőszeg keletre elkerülő és az országhatárig tartó mintegy 4,51 km hosszú 2x1 sávos szakasz építése.</p> <p>4 km hosszúságban 2x2 sávos főút és 2,2 km hosszan 2x1 sávos főút kerül megvalósításra. A beavatkozás 3 db vasút feletti (külön szintű) átvezetést, 2 db további külön szintű közúti és 2 db szintbeni csomópont kialakítását is magába foglalja, valamint tartalmazza a Puskás Tivadar utca kikötését a 87 sz. főútba. A projekt mind az előkészítést, mind a megvalósítást, kivitelezést is magába foglalja.</p>	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése
32*	Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása	Új	Autóbuszos és kerékpáros közlekedéshez szükséges minimális közúti infrastruktúra város általi fejlesztése.	

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
33*	Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése	Új	A projekt célja a Belváros forgalmi rendjének komplex újragondolása, átértékelése annak érdekében, hogy a város szívében egy olyan terület jöhessen létre, mely kialakításával, forgalmi rendjével nem elsődlegesen az egyéni motorizált közlekedésnek kedvez, hanem előtérbe helyezi a fenntartható közlekedési módok (közösségi közlekedés, gyalogos és kerékpáros közlekedés) gyors, kényelmes és biztonságos használatát, kedvező irányba ösztönözve ezzel az utazók módválasztási döntéseit. A beavatkozás alapvető érdeke, hogy a belvárosban az autóforgalom csökkenjen, mindezt az ott lakók gépjárművel való közlekedésének figyelembevételével is. A beavatkozással kitűzött cél: <ul style="list-style-type: none"> • forgalomcsillapítás (egyirányú utcák megengedett irányainak felülvizsgálata, behajtási korlátozások stb.) • az utcakeresztmetszet funkcionális újraosztása pl. közterületi parkolóhelyek számának csökkentése, több felület a gyalogos-kerékpáros közlekedésre és zöldterületeknek • gyalogosbarát jelleg erősítése 	Belváros forgalmi rendjének felülvizsgálata, kialakítása (egyirányú utcák, parkolás stb.) a gyalogos-kerékpáros és közösségi közlekedés prioritása érdekében
34*	Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása	Új	Vasút u - Semmelweis u - Vörösmarty u - Szent Márton u. által határolt terület újratervezése és kivitelezése közlekedési szempontból.	
35	Gyöngyös, Perint, és Aranypatak revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása	Új	<ul style="list-style-type: none"> • A patakoknak önálló közlekedési (és zöld-kék) elemként kell megjelenniük a város terveiben. Alapvető igény a mindkét oldali gyalogos és kerékpáros végigjárhatóság és a minőségi környezet megteremtése, valamint a szomszédos települések felé a kivezetések kiépítése, ezzel például a szabadidős gyalogos és kerékpáros igényeknek kinyitni a környéket (például a mezőgazdasági utak ilyen irányú, kis léptékű fejlesztésével együtt). A KEHOP Plusz-2.2.1.-25 számú felhívásra benyújtott „Természetalapú ZKI fejlesztési megoldások Szombathelyen” című projektben szerepel a Perint-patak revitalizációja. 	
36*	Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása	Új	<ul style="list-style-type: none"> • Magyarországon parkolási szempontból a kórházak környékének megoldása a legnehezebb feladat, ezen városi területek vannak a legrosszabb helyzetben. Szombathelyen sincs ez másképp. • A kórház környékén a közlekedésbiztonság növelése a legfontosabb cél. • Emellett a teljes közlekedési rendszer átalakításra szorul, kiemelten a parkolás szabályozása. • Ez egy külön, részletes terv, igen komoly társadalmassági igénnyel, ahol a helyben lakók, az ott dolgozók és a kórházat látogatók érdekei megfelelő arányban vannak képviselve, figyelembe véve. 	
37	City logisztika fejlesztése	Meglévő	<ul style="list-style-type: none"> - Teherforgalom behajtási- és súlykorlátozásainak felülvizsgálata - Rakodóhelyek kialakítása a Belvárosban, ha szükséges 	City logisztika fejlesztése
38	Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészen	Meglévő	Bem J. u. 19-29 sz. háztömbök között új parkolók kialakítása, Bem J. u. 27. sz. háztömb előtti területen új parkolók kialakítása, Bem 11-13. és 15-17. sz. háztömbök között park rehabilitáció, Szűrcsapó utca felújítása, Patak utca felújítása	Felszíni parkolók felújítása, kialakítása I, II.

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
39	Parkolási koncepció készítése	Új	A parkolási koncepció egy átfogó, a teljes városra kiterjedő tanulmány, mely mérésekkel alátámasztva dolgozza ki a parkolási rendszer fejlesztési irányait városszerte, ideértve a kerékpártárolás és a city-logisztika területeit is.	
40	Díjfizető parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata	Új	A zöld-sárga-piros zónák újraosztása és újraszabályozása a parkolási koncepció eredményei alapján	
41	Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata	Új	Bérletrendszer kismértékű szigorítása a munkavállalók 33%-os kedvezményének korlátozásával	
42*	Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén	Új	A munkába járási célú, jellemzően országhatáron átnyúló telekocsizás városon belüli, biztonságos utasfelvételi pontjainak biztosítása. Javasolt vizsgálati helyszínek: Metro, Tesco; Pilot jelleg, buszhálózati kapcsolat, szolgáltatások	
43	Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében	Új	Javaslat: Új építések parkolási igényeinek kizárólagos telken belüli megoldása (közterületi parkolási igények megjelenésének minimalizálása)	
44	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása	Új	Jellemzően magánszolgáltatók létesítik, azonban az önkormányzatnak ebben szabályozási lehetősége és felelőssége van (helyszínválasztás, sűrűség stb.)	
45	Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása	Meglévő	A magánberuházások során létesítendő parkolóhelyek egy részének önkormányzat általi hasznosítása, lakossági parkolási célú használata, az Önkormányzat számára kedvező megállapodások megkötése	Parkolásiirányítási rendszer kialakítása
46	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I.	Meglévő	<ul style="list-style-type: none"> • Kerékpáros útvonal létesítése (kerékpársáv) a Gábor Á. u. – Őrség vonalán a Károly R. és a Hunyadi u. között • Kétirányú kerékpárút építése a Szent Gellért utca – Ferenczy István utca vonalán a Hunyadi János út – Nári külső út között • Kétirányú kerékpárút kialakítása a Sólóyom utcán a Csaba u. és a Pálya u. között • Irányhelyes kerékpárutak építése a Paragvári utcában a Deák Ferenc u. és a Petőfi S. u. között • Nyitott kerékpársáv kijelölése az Alsóhegyi úton a Ferenczy I. u. és a Brenner T. krt. között (forgalomtechnikai beavatkozás) • Saághy István utcai kerékpáros kapcsolat kiépítése • Kolozsvár utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére • Szabadságharcos utca kétirányúsítása a kerékpáros forgalom részére • Homok utcai kerékpárút bekötése a Bartók Béla körúti kerékpárútba, nyitott kerékpársáv létesítéssel 	Kerékpáros hálózatfejlesztések I, II, III.
47	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II.	Meglévő	<ul style="list-style-type: none"> • Emelt szintű (un. holland típusú) kétoldali kerékpársáv létesítése a Hunyadi J. úton a Szent Gellért utcától a Wesselényi M. utcáig 	Kerékpáros hálózatfejlesztések I, II, III.
48	Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba	Új	Olyan városkörnyéki mezőgazdasági utak bevonása a kerékpáros hálózatba, melyek a nagy forgalmú országos közutakkal párhuzamosan futnak	

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
49*	Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése	Új	Szombathelytől nyugatra, északnyugatra (Rohonc felé), északra (Kőszeg felé) kiváló adottságai vannak a szabadidős kerékpáros hálózatnak. Ezek ideális esetben kanyargós, jól jelzett, nem feltétlenül aszfaltozott, de a biztonságos átvezetéseket biztosító útvonalak, távol a közutaktól. A főutak mellett, fásítás és pihenők nélkül épülő kerékpárutak ilyen célokra nem alkalmasak. Nagyon fontos a városi kerékpáros hálózathoz való jó csatlakozás és lehet gondolni kisebb parkolók építésére/igénybevételére is, mint túrakezdőpont..	
50	Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)	Meglévő	Szombathely, Paragvári utca és Perint-híd közötti, valamint a Muskátli utca és a Perintparti sétány közötti szakasz	Kerékpáros hálózatfejlesztések I, II, III.
51	Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) - Vasútállomás – 11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt)	Új	Szükséges kerékpáros hálózati elemek, autóbuzsos előnyben részesítések, sűrített autóbuzs-közlekedés finanszírozása, kapcsolódó kommunikáció és marketing. Első körben a Belváros – Derkovits lakótelep – Oladi lakótelep tengelyen javasoljuk megvalósítani, majd ennek tapasztalatait felhasználva minél szélesebb körben kiterjeszteni.	
52	Autóbusz-megálló infrastruktúra fejlesztése	Meglévő	A buszmegálló fejlesztésével az utasok már az utazás megkezdése előtt városszerte egységes megjelenésű, magasabb szolgáltatási színvonalat nyújtó környezetben várakozhatnak, ami kényelmesebb használatot biztosít, illetve javítja a szolgáltatás megítélését. A városban van megállóhelyeket nyilvántartó adatbázis, melyet szükségszerűen frissítenek, illetve folyamatosak az ezirányú fejlesztések. Éves költségkeret létrehozása szükséges a folyamatos fejlesztések biztosításához, a prioritási sorrendet a Volánnal és a Blaguss-szal egyeztetve szükséges kialakítani.	Autóbusz-megálló infrastruktúra fejlesztése

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
53	Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése	Meglévő	A városi közösségi közlekedési szolgáltatás tér- és időbeliségének utasigényekhez való igazítása, és az utazási idő csökkentését szolgáló beavatkozások mind hozzájárulnak ezen fenntartható közlekedési mód versenyképességének növeléséhez. A szolgáltatás hatékonyságának növelése érdekében fontos, hogy a városi és városkörnyéki rendszerek egymással összehangoltan tudják kiszolgálni az igényeket. A projekt első lépéseként további részletes megalapozó vizsgálatok szükségesek az alábbi beavatkozások pontos tartalmának meghatározásához: <ul style="list-style-type: none"> • Menetrendi hangolások (átszállási kapcsolatok, csatlakozások fejlesztése, utasigényekhez igazított menetrendi finomhangolások, megbízhatóság, menetrend tartás további növelése) • Helyi-helyközi hálózati és menetrendi integráció, egységes megállási renddel, a helyközi autóbuszok megállási rendjének felülvizsgálatával, menetrendi hangolással és tarifális átjárhatóság fejlesztésével (ld. 62. pont) az alábbi viszonylatokban: <ul style="list-style-type: none"> - Aranypatak lakópark – Órásház – Autóbusz-állomás – Vasútállomás - Zanat – Vasútállomás – Autóbusz-állomás - Bogát – Hunyadi út – Vasútállomás – Autóbusz-állomás - Herény, Béke tér – Autóbusz-állomás (- Vasútállomás) - Külső Náriai út – Autóbusz-állomás - Vasútállomás • Helyközi buszok útvonalának felülvizsgálata indokoltság szerint, összefüggésben a Vasútállomás környékének újratervezésével, egyes járatok (pl. Aranypatak lakóparknál, Külső Náriai úton belépő járatok) hosszabbítása a Vasútállomásig, a jelenleg a Vasútállomást nem érintő, a Zanati úton közlekedő járatok (pl. Szombathely-Vép), a Vasútállomás érintésével közlekednek • Nemzetközi autóbuszos kapcsolatok erősítése Szombathely – Oberwart viszonylatban 	Helyi, helyközi közösségi közlekedés hálózat- és menetrend fejlesztése
54	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben	Meglévő	Igényvezérelt (rugalmas útvonalú) közlekedési megoldások az alacsonyabb népsűrűségű övezetekben, pl. Olad-plató, Parkerdő lakópark, Sarlaytelep, Farkas Károly utca térsége, valamint napközben az iparterületeken. Az igényvezérelt közlekedés lebonyolításához szükséges diszpécseri irányítórendszer fejlesztése, adaptálása.	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben
55	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben	Meglévő	A 43/2026. (II.26.) Kgy. számú határozat alapján a Blaguss Agora Hungary Kft. vállalta 2 db elektromos MIDI busz beszerzését legkésőbb 2029. június 30-ig.	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben
56	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	Meglévő	17 km hosszú vasúti pálya (benne Kőszeg vasútállomás) villamosítása. 2026 májusában a projekt nyílt közbeszerzési eljárással meghirdetésre került.	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása
57	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	Meglévő	47 km vasúti pálya teljes megújítása, pályasebesség növelése, a tengelyterhelés 22,5t-ra történő emelése, valamint 740m hosszú tehervonatok közlekedtetésére, keresztezésére alkalmas állomások kialakítása	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása
58	Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	Meglévő	17 km vasútvonalon a tengelyterhelés 22,5 tonnára növelése, illetve Vép és Porpác állomásokon akadálymentesített magasperonok létesítése	Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása
59	Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez	Meglévő	A projekt keretében két új vasúti megálló kialakítása tervezett: <ul style="list-style-type: none"> • Új vasúti megálló a Csaba utcai felüljárótól délre (17. sz és 21. sz vonalak találkozásánál) a délkeleti iparterület kiszolgálására • Új vasúti megálló az Ipari útnál a 16-20 sz. vonalakon az északi iparterület eléréséhez (Schaeffler parkoló mellett) A projekttel összefüggésben a vasúti megállóhelyekre ráhordó helyi autóbushálózat kialakítását is vizsgálni szükséges.	Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez
60*	Vasútállomás intermodális fejlesztése	Meglévő	Erőteljes helyi-helyközi hálózatfejlesztés, átmérős helyközi viszonylatok, módváltási zóna (P+R, B+R, K+R, kis buszállomás) kialakítása a vasútállomás mindkét oldalán, aluljáró meghosszabbítása.	Szombathely Intermodális csomópont (IMCS) megvalósítása

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
61	Szombathely vasútállomás korszerűsítése	Meglévő	Szombathely vasútállomás felvételi épülete az elmúlt években folyamatosan korszerűsítéseken esett át. A projekt az eddig még nem megújult területek (pl. peronok) fejlesztését javasolja.	Szombathely vasútállomás korszerűsítése
62	Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése	Meglévő	A szükséges megállapodások megkötése, keretrendszer kidolgozása	
63	Zöldterületfejlesztés Szombathelyen	Meglévő	Búzavirág park fejlesztése 11-es Huszár úti tömbbelsőben lévő játszótér felújítása, Szűrcsapó u. 12-14. és 16-18. sz. háztömbök között zöldfelület fejlesztése, Károly R. utca 17. mögötti park felújítás, Hunyadi u. 51. játszótér kialakítása, Diófa u. 5-6. sz. mögötti tömbbelső zöldterület fejlesztése, Kőrösi u. - Fogarasi u. tömbbelső játszótér fejlesztése, Termelők u. - Alpár Gy. u. (Újperint) játszótér fejlesztése, Éhen Gy. tér felújítása	
64	Közbringa rendszer létesítése	Meglévő	A projekt fejlesztési tartalma: <ul style="list-style-type: none"> • Gyűjtőállomások és mikromobilitási pontok • 150 db egyedi kialakítású hagyományos, vagy elektromos közösségi kerékpár Hagyományos gyűjtőállomások helyett a Belvárosban mikromobilitási pontok létesítése javasolt. 2023-ban már volt próbálkozás közbringa rendszer létesítésére, azonban nagyon kevés helyszínen és kerékpárral, így a projekt nem volt sikeres.	Közbringa rendszer létesítése
65	Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése	Új	A város vonzáskörzetében számos kerékpárút a főutak mellett vezet közvetlenül, ezen kerékpárutak fásítását, ezáltal kényelmesebben kerékpározhatóbbá tételét javasolja a projekt. A projekt része továbbá egyszerű kerékpáros pihenőhelyek létesítése. A projekt keretein belül szükséges választ adni a felmerülő üzemeltetési-fenntartási kérdésekre (hatásköri kérdések, kerékpárutak tisztántartása, fák locsolása, pihenőhelyek karbantartása).	
66	Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbusz-állomás, lakótelepek, buszmegállók, intézmények)	Meglévő	A fejlesztést a kerékpáros parkolást biztonságosan és a város működése szempontjából is elfogadható módon biztosító közterületi kerékpártámaszok jelentik. A meglévő, a kerékpár vázát nem rögzítő, korszerűtlen támaszok cseréje mellett, a forgalmas területek igényeit kiszolgáló új kerékpártámaszok telepítésére is szükség van pl. a Fő téren, a Kórház és az Egyetem mellett, a közintézmények bejáratai közelében, a kereskedelmi létesítményeknél, illetve a játszótérek, vagy rekreációs helyeken stb. Éves költségkeret felállítása szükséges a folyamatos fejlesztés érdekében.	Meglévő kerékpártámaszok cseréje, új támaszok/fedett tárolók kihelyezése
67	Városi szintű bicibusz, pedibusz program szervezése és beindítása iskolásoknak	Új	A bicibusz keretében a gyerekek szervezett módon, csoportosan, előre meghatározott útvonalon és időpontban biciklivel, rollerrel mennek iskolába, felnőtt kísérettel. Ezen az útvonalon bárhol lehet csatlakozni a menethez. A pedibusznál ugyanez gyalogosan történik, rövidebb távolságokról. Első ütemben pilot jelleggel javasoljuk, későbbiekben a tapasztalatok alapján kiterjeszhető.	
68	Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastrukturális fejlesztése, biztonságos autóbusz-megállók, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautcák kialakításának vizsgálata)	Új	Az iskolák, óvodák közlekedési helyzetéről a fórumokon sok észrevétel érkezett, így kiemelten javasoljuk ezeket vizsgálni. A témában korábban tanulmány is készült.	
69	Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	Meglévő	A Green LaMIS uniós projekt keretében 2025 novemberében két elektromos autót adtak át a FÉHE Fogyatékosággal Élőket és Hajléktalanokat Ellátó Közhasznú Nonprofit Kft., valamint a Pálos Károly Szociális Szolgáltató Központ és Gyermekjóléti Szolgálat részére. A hivatali gépkocsik között jelenleg nincs elektromos jármű, a projekt keretében 20 személygépkocsi és 10 tehergépkocsi kerülne beszerzésre.	Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése

Projektszám	Név	Új / meglévő	Leírás	Projekt a 2022-es SUMP-ban (amennyiben szerepelt)
70	Elkerülők szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása	Új	86. és 87. számú főúton 2-2 szintbeli vasúti átjáró kiváltása	
71	Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése	Meglévő	I. ütem: elválasztás nélküli gyalog- és kerékpárút kialakítása II. ütem: műtárgy szélesítés, támfal	
72	Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül	Meglévő	Az egykori laktanya területének hasznosításával Szombathelyen egy új lakó- és gazdasági-kereskedelmi negyed jöhet létre, melynek révén a város jelentős gazdasági potenciálra tehet szert. A projektnek elengedhetetlen feladta, hogy a terület elérését szolgáló közlekedési infrastruktúrát és szolgáltatásokat úgy alakítsa ki, hogy a területfejlesztés következtében megjelenő közlekedési többletigényt a lehető legnagyobb arányban fenntartható közlekedési módok vezessék le.	Lakó- és munkaterület fejlesztés a 11-es Huszár úti volt laktanya területén
73*	Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása	Új	A Fő téren a biztonságos kerékpározás lehetőségének vizsgálata, párbeszéd indítása a témában, a Thököly utcai kerékpáros infrastruktúra megvalósítása	

A projektek előkészítettsége széles skálán mozog: szerepelnek benne futó vagy előkészítés alatt álló, ötletként vagy javaslatként már korábban felmerült, illetve a célokból és intézkedésekből levezetve újonnan megfogalmazott projektjavaslatok is.

A javasolt projektek hasznosságának összehasonlítása érdekében az összes projektet átfogóan, egységesen többszempontú elemzéssel (multi-criteria analysis, MCA) értékeltük, melynek segítségével azonos szempontok mentén hasonlíthatók össze az egyes projektek. A többszempontú elemzés eredményeit a következő táblázatban foglaljuk össze; az MCA részletes módszertana, valamint a bemenő adatait is tartalmazó részletes eredménytáblázat a 7.8 mellékletben található.

A SUMP vonatkozásában 73 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

Az elemzés három fő komponensből áll: a költségek, a hasznok (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és a megvalósíthatóság értékeléséből – ezek együttesen határozzák meg a kapott pontszámokat, az egyes részszerzőpontra adott pontszámok és a súlyszámok figyelembevételével. A figyelembe vett szempontok:

- Költség (súly: 1/3): a projekt becsült költsége (a projekt jellegétől függően beruházási vagy működési költség)
- Hasznok (súly: 1/3):
 - hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához
 - várható gazdasági hatás
 - várható társadalmi hatás
 - várható környezeti hatás
- Megvalósíthatóság (súly: 1/3)
 - a projekt előkészítettségi állapota
 - finanszírozhatóság
 - kockázatok

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése érdekében **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100.**

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára. Az elemzés eredményeként a projektek 37 és 79 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

Az értékelés eredményei mellett kulcsfontosságú, hogy mely projekt megvalósításában milyen szerepe van a városvezetésnek, ezért a hatáskört is megjelenítjük az alábbiak szerint:

- önkormányzati,
- részben önkormányzati,
- nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel.

Az MCA készítése során a lehető legtöbb, Szombathely fenntartható mobilitásfejlesztése szempontjából releváns szempontot figyelembe vettük, az adatok megadásához a nemzetközileg elismert szakirodalmi ajánlások mellett kiemelten kezeltünk minden olyan információt, amely a város vezetésétől és szakértőitől származott. Ennek ellenére **a többszempontú elemzés – elsősorban a projektek nagy számából és gyakran merőben eltérő jellegéből adódóan – bizonytalanságokat hordoz magában.** Utóbbi bizonytalanságok okán a számítás során kapott számszerű értékeket

érdemes fenntartással kezelni, ugyanakkor az eredmények iránymutatásként a prioritási sorrend kijelöléséhez és az ütemezés meghatározásához teljes mértékben alkalmazhatók.

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
41	Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata	79	önkormányzati
42	Össeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén	77	önkormányzati
40	Díjfizetős parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata	77	önkormányzati
1	SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer	76	önkormányzati
7	A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása	76	önkormányzati
5	Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése	74	önkormányzati
11	Kamerás forgalomzámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen	74	önkormányzati
48	Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba	73	önkormányzati
67	Városi szintű bicibusz, pedibusz program szervezése és beindítása iskolásoknak	73	önkormányzati
53	Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése	71	önkormányzati
43	Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében	71	önkormányzati
4	A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok	70	önkormányzati
50	Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)	70	önkormányzati
6	Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán	70	önkormányzati
44	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása	70	önkormányzati
2	Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására	69	önkormányzati
25	Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése	69	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
39	Parkolási koncepció készítése	68	önkormányzati
68	Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastrukturális fejlesztése, biztonságos autóbusz-megállók, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautcák kialakításának vizsgálata)	67	önkormányzati
63	Zöldterületfejlesztés Szombathelyen	67	önkormányzati

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
13	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az országos közutakon	67	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
73	Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása	66	önkormányzati
8	Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal	64	önkormányzati
16	Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út)	64	önkormányzati
36	Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása	63	önkormányzati
49	Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése	63	önkormányzati
14	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása	63	önkormányzati
38	Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészben	62	önkormányzati
66	Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbusz-állomás, lakótelepek, buszmegálló, intézmények)	62	önkormányzati
3	A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése	61	önkormányzati
62	Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése	61	részben önkormányzati
10	Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése	59	részben önkormányzati
24	Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is	59	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
34	Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása	59	önkormányzati
19	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem	58	önkormányzati
20	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem	58	önkormányzati
60	Vasútállomás intermodális fejlesztése	57	részben önkormányzati
65	Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése	56	önkormányzati
45	Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása	56	önkormányzati
9	Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása	55	önkormányzati
51	Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) -	55	önkormányzati

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Hatáskör
	Vasútállomás – 11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt)		
54	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben	55	önkormányzati
55	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben	55	részben önkormányzati
64	Közbringa rendszer létesítése	55	önkormányzati
33	Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése	54	önkormányzati
35	Gyöngyös, Perint, és Aranyfataktak revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása	54	önkormányzati
52	Autóbusz-megálló infrastruktúra fejlesztése	53	önkormányzati
12	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	52	önkormányzati
26	Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele	52	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
37	City logisztika fejlesztése	52	önkormányzati
21	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek)	52	önkormányzati
46	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I.	49	önkormányzati
47	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II.	49	önkormányzati
56	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	49	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
17	Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése	48	részben önkormányzati
30	M86 autópályát Körmeny (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz	48	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
15	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)	48	önkormányzati
58	Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	47	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
59	Új vasúti megálló kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez	47	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel
22	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem	46	önkormányzati
23	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem	46	önkormányzati
31	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északi elkerülő fejlesztése	46	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Hatáskör
18	Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása	46	részben önkormányzati
28	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.	46	önkormányzati
72	Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül	42	önkormányzati
61	Szombathely vasútállomás korszerűsítése	42	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
57	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	41	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
69	Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	41	önkormányzati
29	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.	41	önkormányzati
70	Elkerülők szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása	41	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
71	Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése	40	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekérvényesítést igényel
32	Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása	37	önkormányzati
27	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	37	önkormányzati

A projekteket a projektértékelés eredményei alapján ütemekbe soroltuk. A megvalósítási ütemeket az alábbiak szerint határoztuk meg:

- **rövidtáv (2029-ig):** a társadalmilag hatékony és megfelelően előkészített vagy könnyen előkészíthető projektek; ezek megvalósítása rövid távon, néhány éven belül indokolt és reális;
- **középtáv (2035-ig):** a közepes hatékonyságú vagy hosszabb előkészítést igénylő magas hatékonyságú projektek csoportja;
- **hosszútáv:** a fennmaradó, alacsonyabb társadalmi hatékonyságot szerző (de a célokhoz hozzájáruló, társadalmilag hasznos) projektek; ezek megvalósítása hosszabb, legalább tíz-tizenöt éves időtávban merül fel/javasolt. A SUMP felülvizsgálata során ezekről a projektekről az akkori helyzetnek megfelelően ismételtelen lehet dönteni.
- **folyamatos:** időtávhoz nem kötődő feladatok.

Az előkészítettséghez és a finanszírozhatósághoz rendelt pontszámok jelentését részletesen a 7.8.1.3 mellékletben tárgyaljuk.

Projektszám	Projektnev	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Kapcsolódó projektek	Időtáv
41	Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata	79	1	3	6, 40	rövidtáv (2029-ig)
42	Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén	77	1	3	-	rövidtáv (2029-ig)
40	Díjfizető parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata	77	1	3	6, 40	rövidtáv (2029-ig)
1	SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer	76	1	3	-	folyamatos
7	A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása	76	2	3	6	rövidtáv (2029-ig)
5	Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése	74	1	3	53, 54	folyamatos
11	Kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen	74	1	3	-	középtáv (2035-ig)
48	Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba	73	1	3	46, 47	rövidtáv (2029-ig)
67	Városi szintű bicibusz, pedibusz program szervezése és beindítása iskolásoknak	73	1	3	2, 60	rövidtáv (2029-ig)
53	Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése	71	2	2	3	folyamatos
43	Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében	71	1	3	6, 40	rövidtáv (2029-ig)
4	A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok	70	1	3	-	folyamatos
50	Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)	70	3	3	46, 47	rövidtáv (2029-ig)
6	Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán	70	1	3	34, 35	folyamatos
44	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása	70	1	3	40	rövidtáv (2029-ig)
2	Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására	69	2	2	35	rövidtáv (2029-ig)
25	Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése	69	3	3	-	rövidtáv (2029-ig)
39	Parkolási koncepció készítése	68	1	2	40, 41, 42, 43, 45	rövidtáv (2029-ig)

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Kapcsolódó projektek	Időtáv
68	Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastrukturális fejlesztése, biztonságos autóbussz-megálló, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautó kialakításának vizsgálata)	67	2	2	6	középtáv (2035-ig)
63	Zöldterületfejlesztés Szombathelyen	67	3	3	33	rövidtáv (2029-ig)
13	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az országos közutakon	67	3	3	14	rövidtáv (2029-ig)
73	Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása	66	2	2	6	rövidtáv (2029-ig)
8	Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal	64	1	2	-	rövidtáv (2029-ig)
16	Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út)	64	2	3	17, 46, 47	középtáv (2035-ig)
36	Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása	63	1	2	-	középtáv (2035-ig)
49	Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése	63	1	2	46, 47	középtáv (2035-ig)
14	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása	63	3	2	12, 13	rövidtáv (2029-ig)
38	Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészben	62	3	3	-	rövidtáv (2029-ig)
66	Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbussz-állomás, lakótelepek, buszmegállók, intézmények)	62	1	2	-	folyamatos
3	A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése	61	1	2	-	rövidtáv (2029-ig)
62	Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése	61	1	2	2	középtáv (2035-ig)
10	Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése	59	2	1	-	rövidtáv (2029-ig)
24	Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is	59	3	3	-	rövidtáv (2029-ig)
34	Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása	59	1	2	6	középtáv (2035-ig)
19	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem	58	1	2	20, 34	rövidtáv (2029-ig)

Projektszám	Projektneve	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Kapcsolódó projektek	Időtáv
20	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem	58	1	2	19, 34	középtáv (2035-ig)
60	Vasútállomás intermodális fejlesztése	57	1	2	2, 6, 34, 61	középtáv (2035-ig)
65	Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése	56	1	2	55	középtáv (2035-ig)
45	Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása	56	1	3	-	folyamatos
9	Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása	55	1	2	12, 14	rövidtáv (2029-ig)
51	Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) - Vasútállomás – 11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt)	55	1	2	-	középtáv (2035-ig)
54	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben	55	2	2	3	középtáv (2035-ig)
55	Elektromos/hibrid meghajtású autóbusszok beszerzése a helyi közlekedésben	55	1	2	3	középtáv (2035-ig)
64	Közbringa rendszer létesítése	55	1	2	-	középtáv (2035-ig)
33	Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése	54	1	2	-	középtáv (2035-ig)
35	Gyöngyös, Perint, és Aranyapatak revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása	54	2	2	3	középtáv (2035-ig)
52	Autóbussz-megállók infrastruktúra fejlesztése	53	1	2	-	folyamatos
12	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	52	2	2	9, 13, 14	középtáv (2035-ig)
26	Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele	52	1	2	24	középtáv (2035-ig)
37	City logisztika fejlesztése	52	1	1	-	középtáv (2035-ig)
21	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek)	52	3	3	22, 23	rövidtáv (2029-ig)
46	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I.	49	1	2	16, 47, 50	középtáv (2035-ig)
47	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II.	49	1	2	16, 46, 50	hosszútáv
56	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	49	2	1	-	középtáv (2035-ig)
17	Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése	48	1	2	-	középtáv (2035-ig)

Projektzám	Projektneve	Pontszám	Előkészítettség	Finanszírozhatóság	Kapcsolódó projektek	Időtáv
30	M86 autóút Körmend (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz	48	3	3	31	középtáv (2035-ig)
15	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)	48	1	2	33	középtáv (2035-ig)
58	Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	47	2	1	-	hosszútáv
59	Új vasúti megállók kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez	47	1	1	-	középtáv (2035-ig)
22	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem	46	1	2	21, 23	középtáv (2035-ig)
23	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem	46	1	2	21, 22	hosszútáv
31	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése	46	3	3	30	középtáv (2035-ig)
18	Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása	46	1	2	13	középtáv (2035-ig)
28	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.	46	1	2	29	középtáv (2035-ig)
72	Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül	42	1	1	-	hosszútáv
61	Szombathely vasútállomás korszerűsítése	42	1	2	34, 60	középtáv (2035-ig)
57	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	41	2	1	-	hosszútáv
69	Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	41	1	1	-	hosszútáv
29	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.	41	1	2	28	hosszútáv
70	Elkerülők szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása	41	1	1	-	középtáv (2035-ig)
71	Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése	40	1	1	-	középtáv (2035-ig)
32	Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása	37	1	1	-	középtáv (2035-ig)
27	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	37	1	2	-	középtáv (2035-ig)

5.4 A FELÜLVIZSGÁLAT SORÁN MEGHATÁROZOTT ÚJ PROJEKTEK RÉSZLETES BEMUTATÁSA

Szombathelyen a folyamatos fejlesztési igények mentén nagyszámú meglévő, előkészített projekt van, amely csak finanszírozási lehetőségre vár. Azt is látni kell azonban, hogy ezek többsége nem strukturális, inkább felújítás jellegű, vagy pedig bár strukturális jellegű, de különböző okokból jó eséllyel nem fog megvalósulni (intermodális csomópont fejlesztése, M86 gyorsforgalmi út új szakaszának építése).

Mivel a Fenntartható Városi Mobilitási Terv egyben a város közlekedési koncepciója is, ezért nem csak könnyen megvalósítható fejlesztésekkel kíván operálni, sőt, sokkal inkább azokat a fejlesztéseket hangsúlyozza, amelyek érdemi változásokat hozhatnak a város közlekedésének fenntarthatóvá tételében. E projektjavaslatok többsége korábban nem létezett, létrejöttük jelen munkához köthető, jelentős részben a fókuszcsoporthoz eredményeire és visszajelzéseire támaszkodva. Ezeket a strukturális jellegű projekteket az alábbiakban hosszabban is kifejtjük.

Az új, vagy a korábbiakra épülő, de megváltozó projekteket a hozzájuk rendelt elsődleges eszközök szerint mutatjuk be.

Eszköz: Fenntartható mobilitást támogató intézkedések (4.3.)

Projekt: Gyöngyös, Perint, és Aranyatak revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása (35)

A három patak Szombathelyen igen jó adottságokkal bír, jó felé mennek, városrészeket kötnek össze. A leglátványosabb probléma, hogy a város a fejlesztések során kerülgeti őket, de nem él velük. A projektlistákban (a zöld revitalizációs pontszerű beavatkozásokon túl) határolóelemként jelennek meg mindig, illetve akadályként, további kishidak igényként.

A patakok mente nagyon vegyes, mozaikos képet mutat: kimondottan hasznos, szép elemek és leromlott, alulhasznosított területek váltják egymást. A legnagyobb baj, hogy a patakok mente nem végigjárható minőségi módon. Ennek igényére van utalás a korábbi SUMP-ban. A járható szakaszokon viszont a kulcsfontosságú átvezetések hiányoznak vagy alacsony minőségűek.

A projektben a patakoknak önálló közlekedési (és zöld-kék) elemként kell megjeleníteniük a város terveiben. Alapvető igény a mindkét oldali gyalogos és kerékpáros végigjárhatóság és a minőségi környezet, valamint a szomszédos települések felé a kivezetések kiépítése, ezzel például a szabadidős gyalogos és kerékpáros igényeknek kinyitni a környéket például a mezőgazdasági utak ilyen irányú, kis léptékű fejlesztésével együtt.

A városi patakokat az elmúlt évtizedben újra felfedezték a városok és most már több európai és hazai jó példa is van ezek jobb hasznosítására. **A legfontosabb a meglévő példák és városi ötletek nyomán a szombathelyi patakok szerepének, kialakításának újragondolása, mert az eredeti ötleteknek, a város önképéből fakadó átalakításoknak széles tere lehet.**

Az egyik látványos példa Genf (Aire River Garden, Svájc). Az Aire-folyó története a 19. század végéig nyúlik vissza, amikor a svájci nagyszabású lecsapolási projektek keretében a területet fokozatosan kanalizálták, hogy a korábbi mocsaras vidéket kiterjedt mezőgazdasági művelésre alkalmassá tegyék. Ez a mesterséges, betonmederbe kényszerített folyó meghatározó, ikonikus elemévé vált a helyi tájnak, ám az idő múlásával komoly problémák merültek fel a vízminőséggel és az árvízkezeléssel kapcsolatban. 2001-ben Genf kanton tervpályázatot hirdetett a céllal, hogy a folyót visszaállítsák eredeti formájára, a csatorna-konstrukció helyett javítsák a lakosság hozzáférést a vízparthoz. A projekten dolgozó tájépítésszek azonban az egyszerű rekonstrukció/helyreállítás helyett ezen

túlmutató tervvel álltak elő. A projekt lényege, hogy a tervezők nem rögzített folyómedret alakítottak ki, hanem egyedülálló, rombusz alakú mintázatot (úgynevezett perkolációs diagram-mintázatot) ástak ki az új meder számára, amely lehetővé tette, hogy a folyó a saját sodrása és az üledékmozgás révén maga formálja ki kanyargós, természetes vonalvezetését. A koncepció kulcseleme, hogy az eredeti csatorna nem tűnt el: a projekt „kettőzte” a folyót, ahol az új meder a régi mellett fut. A régi csatorna medrét lineárisan egymás mellett kialakított kertek sorozatává alakították át, amely egy folyamatos promenád-szerű, közösségi létesítményt alkot, padokkal, esőbeállókkal és piknikezőhelyekkel. A projekt kiemelt fontosságot tulajdonított a hozzáférhetőségnek és a városi szövetbe való integrációnak. Az ötezer méter hosszú terület egyfajta zöld infrastruktúraként működik a város peremén, nyitott a gyalogosok, kerékpárosok számára is egyaránt. Az ingázók és látogatók számára a terület tömegközlekedéssel rendkívül jól megközelíthető. A kiterjedt területen kialakított promenád és az újonnan épült gyalogoshidak biztonságos átkelést és folyamatos haladást tesznek lehetővé a városi peremterületek között.



76. ábra: Genf, Aire-folyó

A projekt több, mint 20 év munka eredményeként valósult meg, és mára nemzetközi hivatkozási ponttá vált. A legfontosabb technikai eredmény az árvízvédelem radikális javulása: a folyó visszakapta természetes árterét, így a környező települések jóval védettebbé váltak. Ökológiai szempontból a terület újjáéledt, a biodiverzitás növekedett, új élőhelyek jöttek létre. Társadalmi szinten az Aire River Garden jelentős regionális közösségi térré vált, ahol a gyerekek szabadon játszhatnak a vízparton, a lakók pedig visszakapták kapcsolatukat a természettel. A projekt számos rangos nemzetközi elismerést kapott.

Jó hazai példa a veszprémi Séd-völgy revitalizációja. Veszprém fejlődésének előzménye a 20. század második felének robbanásszerű népességnövekedése volt, amikor a lakosságszám harminc év alatt 14 ezerrel 60 ezerre növekedett. Ez a gyors ütemű urbanizáció hozta létre a ma is meghatározó, de szerkezetileg tagolt városrészeket, mint pl. a Jutasi úti lakótelep, és ekkor alakult ki a modern, de mára megújulásra szoruló belvárosi infrastruktúra is. A fenntartható szemléletű fejlesztések közvetlen előfutára a Séd-völgy 2009 és 2011 között megvalósított rehabilitációja volt. Ennek legmeghatározóbb előzménye a Séd-völgy évtizedekig tartó elhanyagoltsága volt. Az 1960-as évek közepéig a területen vidámpark és úttörőtábor működött, ezek bezárását követően a zöldterületek folyamatosan leépültek, a völgy vonzereje megkopott, az infrastruktúra elhasználódott. Bár a völgy gazdag történelmi és természeti értékekkel rendelkezett (középkori kolostorromok, egykori vízimalmok), évtizedekig nem történt koncepcionális beavatkozás, és a terület időnként túlterhelte a Állatkert látogatóforgalma miatt. A rehabilitáció szükségességét felismerve az önkormányzat 2005-ben készített el egy átfogó zöldfelület-rendezési tanulmánytervet, amely alapját képezte a későbbi fejlesztéseknek.

A projekt lényege a „Kolostorok és kertek a veszprémi vár tövében” elnevezésű, több mint 2 kilométer hosszan elnyúló, komplex funkcióbővítő rehabilitáció volt, amely nagyrészt európai uniós támogatásból valósult meg. A projekt keretében nemcsak a zöldfelületek újultak meg, hanem játszótereket (pl. népmesei motívumokkal), tanösvényeket, tavakat és rendezvénytereket hoztak létre, miközben modernizálták a műszaki infrastruktúrát is. A

közlekedési funkciók tekintetében a Séd-völgy rehabilitációja alapjaiban változtatta meg a város belső kapcsolatait. A völgy korábban városszerkezeti akadály volt a városrészek között, de a projekt során létrejött egy összefüggő zöldfolyosó, amely ma már funkcionális közlekedési elemként is szolgál. A Séd menti gyalogos és kerékpáros sétány a Remete utcától egészen a Veszprémvölgyi utcáig tart, jelentős gyalogos és kerékpáros forgalmat bonyolítva. A közlekedési hálózat fejlesztése során kiemelt cél lett a keresztirányú kapcsolatok erősítése: a Jókai, Szent István és Pajta utcák gyalogosbarát kialakításával a lakók kényelmesen csatlakozhatnak. Az ingázók számára fontos eredmény a kerékpáros hálózat kiterjesztése Nyugat felé, a Márkó–Bánd irányú kerékpárút megépülésével, amely a Séd-völgyön keresztül biztosítja a kistérségi kapcsolatot. A völgyet emellett integrálták a helyi közösségi közlekedésbe is, célzott autóbuszjáratok segítik a könnyebb elérést.



77. ábra: Séd-völgy (forrás: vehir.hu)

A fejlesztések eredményei ma már a város életminőségének és arculatának meghatározó elemei. A Séd-völgy regionális jelentőségű közparkká vált, amely az elmúlt évtizedben több szakmai elismerést, köztük 2018-ban az Entente Florale Europe arany minősítését is elnyerte.

A fenti két példán túl jól hasznosítható kísérletek és projektek vannak Budapesten (Rákos-patak, Szilas-patak, Aranyhegyi-patak), jóval nagyobb léptékben Madridban (Madrid Rio) és Barcelonában (Besòs River Park).



78. ábra: A Séd-völgy revitalizációs terve

Projekt: A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása (7)

A városban régóta téma a nyugati elkerülő építése. A lakók keveset tudnak róla, viszont sokat várnak tőle. Előzetes, részletesebb szakmai vizsgálatok nélkül nehéz eldönteni a szükségességét, az előző SUMP forgalmi modellje alapján meglehetősen alacsony forgalom várható rajta és főleg nem fogja érdemben csökkenteni a városon átmenő forgalmat, viszont lendületet adhat az Oladi-plató további terjeszkedésének. Azt is érdemes látni, hogy az ehhez hasonló, természetközeli, dombos-völgyes, relatív magas státuszú területeken általában inkább nem vezetődnek át az elkerülők (példaként hozható Budapesten az M0 nyugati szakasza vagy a főtí északi elkerülő körüli viták) a magas költségek és a jelnetős társadalmi turbulenciák miatt. Álláspontunk szerint a következő tevékenységeket kell a témában elvégezni:

- A legfontosabb a városi párbeszéd kinyitása, a nyugati elkerülő kapcsán felmerülő érvek és ellenérvek ismertetése, vizsgálata, a túlzott elvárások kezelése, a felmerülő költségek bemutatása.
- Egyes konkrét érvek alátámasztása is szükséges, így az Oladi plató sorsa, a sűrűn beépült terület nehézségei, a hegyrajzi tényezők hatásai, kik használnák és mire az elkerülőt, a forgalmi modellezés eredményeinek érthető bemutatása stb.
- Ha ez távlatban valódi projekt lesz, akkor azt meg kell alapozni szakmailag és társadalmilag is.

Eszköz: Közúti infrastruktúra biztonság-szempontrú korszerűsítése (2.2.)

Projekt: Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása (18)

Petőfitelep Szombathelyhez - és a világhoz - a 86. sz. főút országos szinten is extrém módon terhelt szakaszán keresztül kapcsolódik. A településrészről a kikanyarodás nagyon nehéz és veszélyes, a buszmegállóhoz és az onnan való átjutás szintén nagyon veszélyes. A helyzet legfőbb aspektusainak feloldására a közeljövőben átadásra kerül egy vezérelt gyalogoslámpa, amely gyalogos átkelési igény esetén a közúti forgalmat is megállítja, ezzel a buszmegállót biztonságosan elérhetővé teszi majd, azonban az autós ki- és bekanyarodás körülményei ettől csak minimálisan javulnak. A következő időszak feladata a teljes körű megoldás részleteinek kidolgozása, amihez a következő javaslatokat tesszük:

- A déli útcsatlakozás érdemi, biztonság alapú fejlesztése javasolt: teljes értékű jelzőlámpás csomópont, ideális esetben akár egy körforgalom kialakítását érdemes vizsgálni.

- A déli útcsatlakozás biztonságossá tétele után javasolt az északi csatlakozás lezárása. Ennek oka, hogy két csomópont kiépítése ezen a rövid szakaszon biztosan nem fog megvalósulni, az északi ág mai formában való meghagyása pedig igen jelentős közlekedésbiztonsági kockázatokkal jár.
- A 86. sz. főút mellett mai is létező kerékpárutat fel kellene újítani, környezetét pedig fásítani kell.
- Jelenleg is vannak olyan helyközi buszjáratok, amelyek helyi díjterméssel használhatók, ennek teljeskörű kiterjesztése javasolt, valamint javasoljuk, hogy a helyi autóbuszok álljanak meg a helyközi autóbuszok megállóhelyein is.
- Alternatív útvonal kiépítését lenne érdemes vizsgálni (akár a 86. sz. főúttal való csomópont alternatívájaként, akár kiegészítőjeként) a Dukai Takách Judit utca forgalomcsillapított kiépítésével.

Projekt: Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekcója biztonság és kapacitás szempontból - I.-II. ütem (19-20)

A város egyes területeinek és forgalmasabb csomópontjainak jelentős része mind közlekedésbiztonsági, mind forgalmi és kapacitásbeli, mind minőségi szempontból rosszul működik, felülvizsgálatuk minden szempontból sürgető és fontos. A felülvizsgálatból és az ebből következő fejlesztésekből kapacitívabb, jobban működő és főleg biztonságosabb csomópontok következnek. Ennek a tevékenységnek része, hogy (főleg) a Belváros környéki körforgalmak gyalogoságait vizsgálni kell. A forgalmasabb gyalogoságak forgalma könnyen és gyakran lassítja a közúti forgalmat, e csomópontok kapacitása emiatt éppen a csúcsidőszakban jelentősen visszaeshet. Javasolt vizsgálni a legforgalmasabb gyalogoságak jelzőlámpás irányításának lehetőségeit, ez önmagában jelentős kapacitásjavító intézkedés volna, a gyalogosforgalom minőségének érdemi romlása nélkül.

Eszköz: Közutak felújítása (3.1.)

Projekt: Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is (24)

Magyarországon az állami utak általánosan rosszabb állapotban vannak, mint az önkormányzati utak. Ez Szombathelyen is így van és az utak állapota az a közlekedési probléma, ami a legjobban zavarja az embereket. Azt is látni kell, hogy az országos utak a város alaphálózatát alkotják, mindenki használja őket. Ebből a körből is kiemelkednek az elkerülők, amelyek rendkívül forgalmasak és különösen a keleti elkerülő nagyon rossz állapotú is. Felújítására keret jelenleg nincs és az elmúlt években a kormányzat által javasolt M86 (és M87) gyorsforgalmi építések mellett ennek a szükségessége sem volt annyira látványos. Álláspontunk szerint az M86 elkerülő tervei nem fognak megvalósulni, az ezzel kapcsolatos városi remények túlzók. Ez viszont ismét előtérbe tolja a meglévő elkerülő állapotát és csomópontjainak milyenségét és a szintbeli vasúti átjárók kiváltását (lásd a 26-os és 70-es projekteket). Amennyiben az M86 fejlesztése leáll, javasoljuk az elkerülők város számára fontos funkcióinak kiemelését, önálló vizsgálatát, egyedi megoldások keresését és megvalósítását. Különösen fontos lenne a város és az ország érdekeinek szétválasztása, ennek bemutatása a lakók felé.

Eszköz: Összvárosi jelentőségű közlekedési infrastruktúra komplex fejlesztése (3.3.)

Projekt: Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása (32)

Az Oladi plató gyorsan, szervezetlenül és infrastruktúra nélkül épül ki. Az itt lakók lényegében csak autóval tudnak bejutni a városba, de ennek sincs igazi hálózata. Ez egy komplex, nehéz közlekedési probléma, könnyű megoldások nélkül, ugyanakkor a városnak valamilyen választ adni kell.

- Javaslatunk szerint jó kompromisszum lehet, ha a város a terület közúti hálózatát csak annyiban fejleszti, hogy a helyi buszos és a kerékpáros feltárás jó minőségben megvalósulhasson. A szorosan kapcsolódó nyugati elkerülő kérdésköre kapcsán fontos érv, hogy annak megépítése újabb lökést adna a rendezetlenül beépített terület további sűrűsödésnek.
- Javasolt jó helyi buszos és kerékpáros kapcsolatok kiépítése, mint alternatíva és az ehhez feltétlenül szükséges infrastruktúra megteremtése (utak, csomópontok), a busz- és a kerékpáros közlekedés megkérdőjelezhetetlen előnyével.
- Nagyon fontos ennek a megközelítésnek az átfogó, folyamatos és érdemi kommunikációja a város lakói felé, ideértve az Oladi plató típusú területek fenntarthatatlanságát, költségeit.

Projekt: Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése (33)

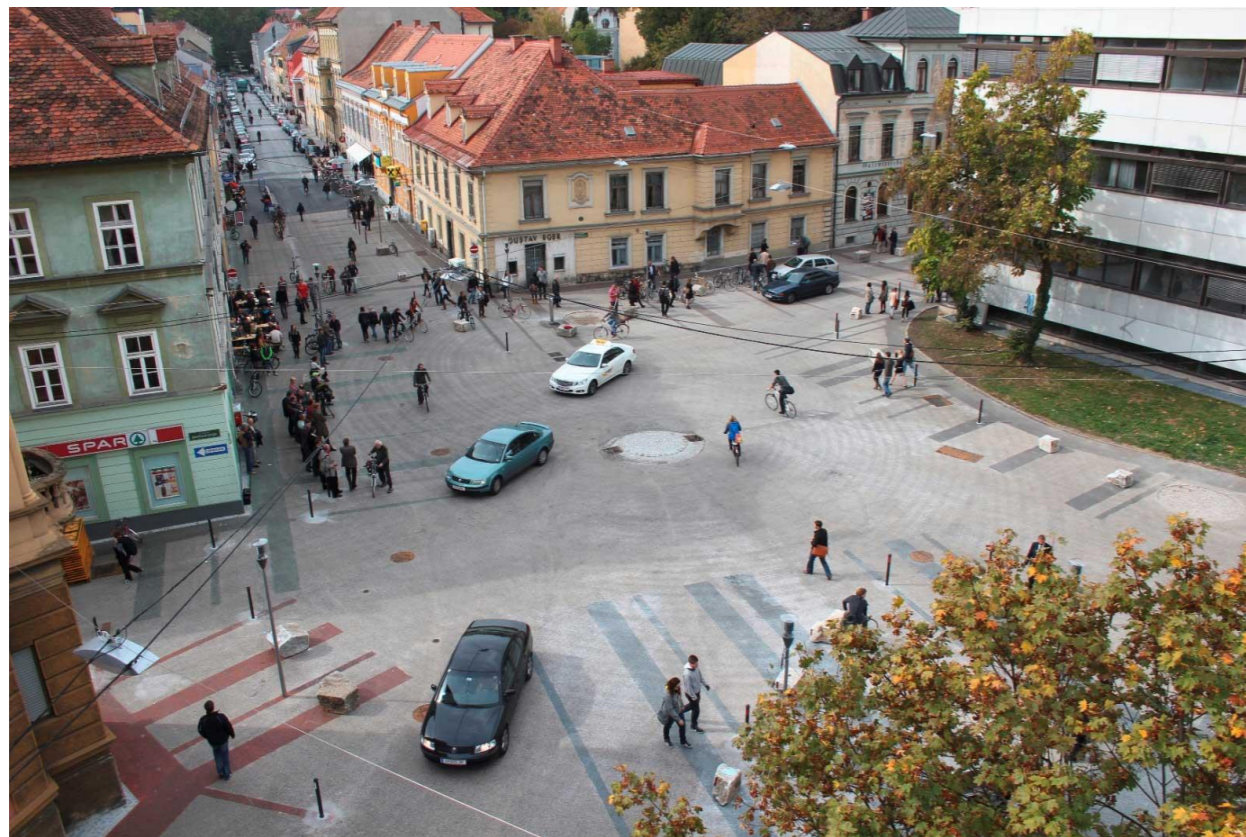
Szombathely Belvárosának kiépítése óta itt nem történtek további fejlesztések, a Belváros továbbfejlesztésének víziója, koncepciója nem ismert. E munka nagy része nem közlekedésszakmai, inkább urbanisztikai természetű, a következőkben főleg közlekedési szempontból teszünk javaslatokat.

Számos kisebb-nagyobb probléma és megoldási javaslat más projekteken jelenik meg, így például a kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóság, a rövid buszsávok, a csatlakozó vasút környéki terület fejlesztési igényei, csomópontfelülvizsgálatok stb. A következő ábra vitaindító szándékkal készült és a fenti javaslatokat is bemutatja.



79. ábra: Vitaindító koncepció a Belváros átalakítására (Mobilissimus)

- Javasoljuk a Thököly Imre utca újrarendezését, a forgalmi szempontból szükségtelenül széles útfelületen a parkolási rendszer átalakítását, rövid buszsáv létrehozását a Mátyás király úti körforgalom előtt, valamint kétoldali kerékpársáv megvalósítását a Belváros kerékpáros kelet-nyugati átjárhatósága érdekében. Ennek a projektnek része a Szent Márton utcai csomópont átalakítása, a ma egyenesen a Thököly Imre utca felé továbbhaladó széles forgalmi sávok szélességének csökkentése, a forgalom Hunyadi János út felé való irányítása (ez az átalakítás egyébként a mai forgalmi irányokat követi le)
- Rövid buszsávokat és csomóponti előnyben részesítéseket javasolunk a Petőfi utcán a Király utca előtt és a Hollán Ernő és a Kiskar utcán a szűkületek előtt (az Óperint utca – Kiskar utca csomópontban az autóbuszok a mai jobbra kanyarodó sávból egyenesen is haladhatnak).
- Vizsgálандó az autóbuszállomás nagy, rossz minőségű leaszfaltozott területének csökkentése, zöldítése. A helyközi hálózat racionalizálásával, átmérős viszonylatok létrehozásával jelentősen csökkenthetők a felületek.
- Forgalmi szempontból a legfontosabb javaslat, hogy a Szily János utca és a Kőszegi utca felől ne lehessen kijutni a Kiskar utcára. Ezek a belvárosi utcácskák ma fontos szerepet játszanak a Kiskar utcai torlódások kikerülésében. Ennek megoldására a Szily János utca-Hollán Ernő utca sarkán lezárást javasolunk. Ettől nem lesznek nagyobb torlódások a Kiskar utcán, a menekülőutak lezárása a torlódó sorokat gyorsítja.
- Javasoljuk a jelenlegi „piros” parkolási zóna kiterjesztését, a lakossági engedélyek kedvezményeinek csökkentését annak érdekében, hogy több szabad parkolóhely legyen az ügyfélforgalom számára.
- Az ábrán jeleztük a Belvárosban is áthaladó patakok egyben kezelésének, végigjárhatóságának, zöldítésének igényét is. További urbanisztikai ötletként javasoljuk a Belvárosban egyébként jelentős zöldfelületekkel bíró, ma parkolóként funkcionáló tömbbelső megnyitását, összenyitását.
- A fókuszcsoportokon felmerült megosztott városi tér (shared space) vizsgálata a Belvárosban, ahol a járművek és az emberek ugyanazokat a tereket használják. A legközelebbi jó példa erre Graz belvárosa, amit az utóbbi években építettek át. Ennek vizsgálatát javasoljuk.



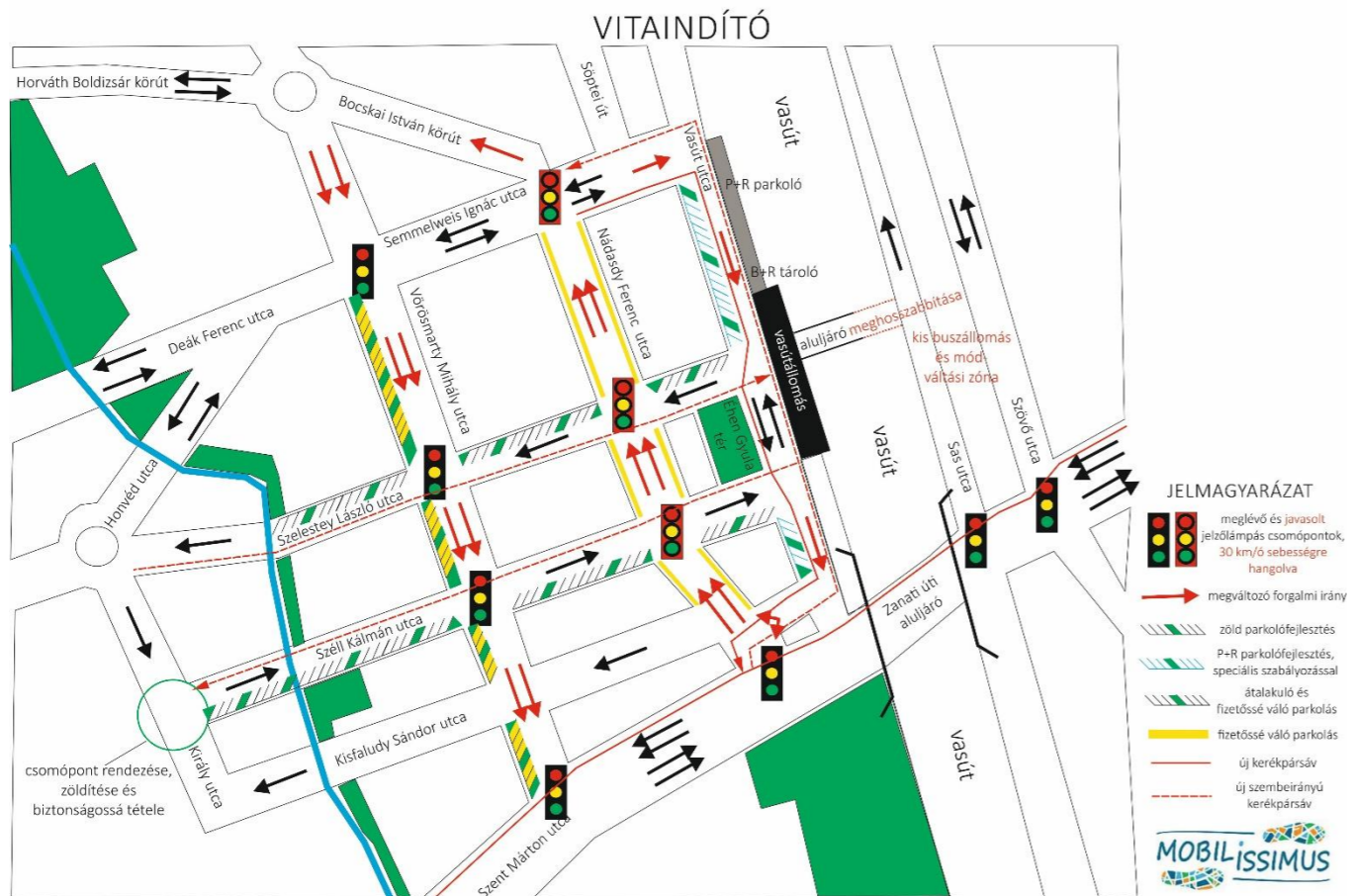
80. ábra: Shared space Graz belvárosában

Projekt: Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása (34)

Szombathely patinás, nagyvárosias, potenciálisan kiemelkedően vonzó városrésze a vasútállomás és a Belváros között fekvő terület. Ez ugyanakkor közlekedésileg a legkevésbé megoldott, rossz minőségű, balesetveszélyes hálózata is a Vasút utca-Szent Márton utca-Vörösmarty utca-Semmelweis Ignác utca által határolt területen.

- A területen látszik a folyamatos fejlesztési-javítási igény, de a mai rendszer, különösen annak csomópontjai sem nem biztonságosak, sem nem kapacitívak. A helyzet mindenképpen megérett a felújításra, átalakításra.
- Állításunk, hogy a Vörösmarty utca (és kevésbé a Nádasdy utca) a város közúti gerinchálózatának fontos, forgalmas elemei és ebben nem várható érdemi változás.
- A Vörösmarty utca zöldfelület nélküli utca, mindenképpen javasolt a Vörösmarty utcát érdemben zöldíteni.
- Javaslatunk a Nádasdy utca és a Vörösmarty utca egyirányú utcapárrá való átalakítása. A Nádasdy utca-Bocscai István utca észak felé, a Vörösmarty utca pedig dél felé lenne egyirányú, egyben 2 sávós.
- Ez jelentős kapacitásnövekedést hozna, jelentős részben azért, mert a csomópontok leegyszerűsödnek (ideértve a Szent Márton utcai végcsomópontokat is), egyben biztonságosabbá válnának, valamint a jelzőlámpa-fázisok csökkenése miatt hosszabb zöldidőt adhatnak minden megmaradó iránynak.
- A Vasút utca egyirányúsítása is javasolható a vasútállomás előtti terület biztonságosabbá tételéhez.
- Nem cél, hogy a forgalom gyors legyen. Javasolt az összes csomópont jelzőlámpássá alakítása a Nádasdy utcán is, egyben 40 vagy 30 km/ó sebességre hangolása. Ettől ezek az utcák nem lesznek lassabban járhatók, a csúcsokban ma nincs ekkora utazási sebesség.
- Ez a kialakítás a parkolást nem befolyásolja, ezzel együtt fizetésbe kellene vonni a most nem fizetős Nádasdy és Vörösmarty utcákat.
- A keresztirányú utcák (Szelestey László, Széll Kálmán utcák) átalakításának vizsgálata is javasolt. Itt felmerülhet buszos utca létrehozása (Szelestey László utca) vagy a mai egyirányúsítások megfordítása és hiányzik egy kelet-nyugati kerékpáros vonal is. A Széll Kálmán utcán a parkolás átalakításával (de a helyek számának megtartásával) akár egy jó kerékpáros vonal is kialakulhatna.
- Megfelelő helyi-helyközi hálózatszervezéssel az Éhen Gyula tér területe elegendő mind a helyi, mind a helyközi autóbusz-állomás számára. Néhány járat esetében vizsgálандó a vasútállomás keleti oldalán történő megállás (például melyek a megépítendő Puskás Tivadar utcán közlekednének), ez esetben az utastájékoztatásra kiemelt figyelmet kell fordítani.

SZOMBATHELY SUMP- A VASÚTÁLLOMÁS KÖRNYÉKÉNEK ÁTALAKÍTÁSI KONCEPCIÓJA



81. ábra: Vitainditó koncepció a vasútállomás környékének átalakítására (Mobilissimus)

Projekt: Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása (36)

Magyarországon közlekedési, főleg parkolási szempontból a kórházak, rendelőintézetek környéke a legnehezebb feladatok közé tartozik, ezek vannak a legrosszabb helyzetben. Szombathelyen sincs ez másképp. Szombathelyen a kórház környékén a balesetveszély felszámolása a legfontosabb cél, különösen a közelmúlt tragikus eseményének fényében. Emellett a teljes közlekedési rendszer átalakításra szorul, kiemelten a parkolás szabályozása. Ez egy külön, részletes közlekedési koncepciótervet igényel, igen komoly társadalmassági igényvel, ahol a helyben lakók, az ott dolgozók és a kórházat látogatók érdekei megfelelő arányban vannak képviselve, figyelembe véve.

Eszköz: Parkolásszabályozás és (parkolási infrastruktúra) racionalizálása (3.4.)

Projekt: Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén (42)

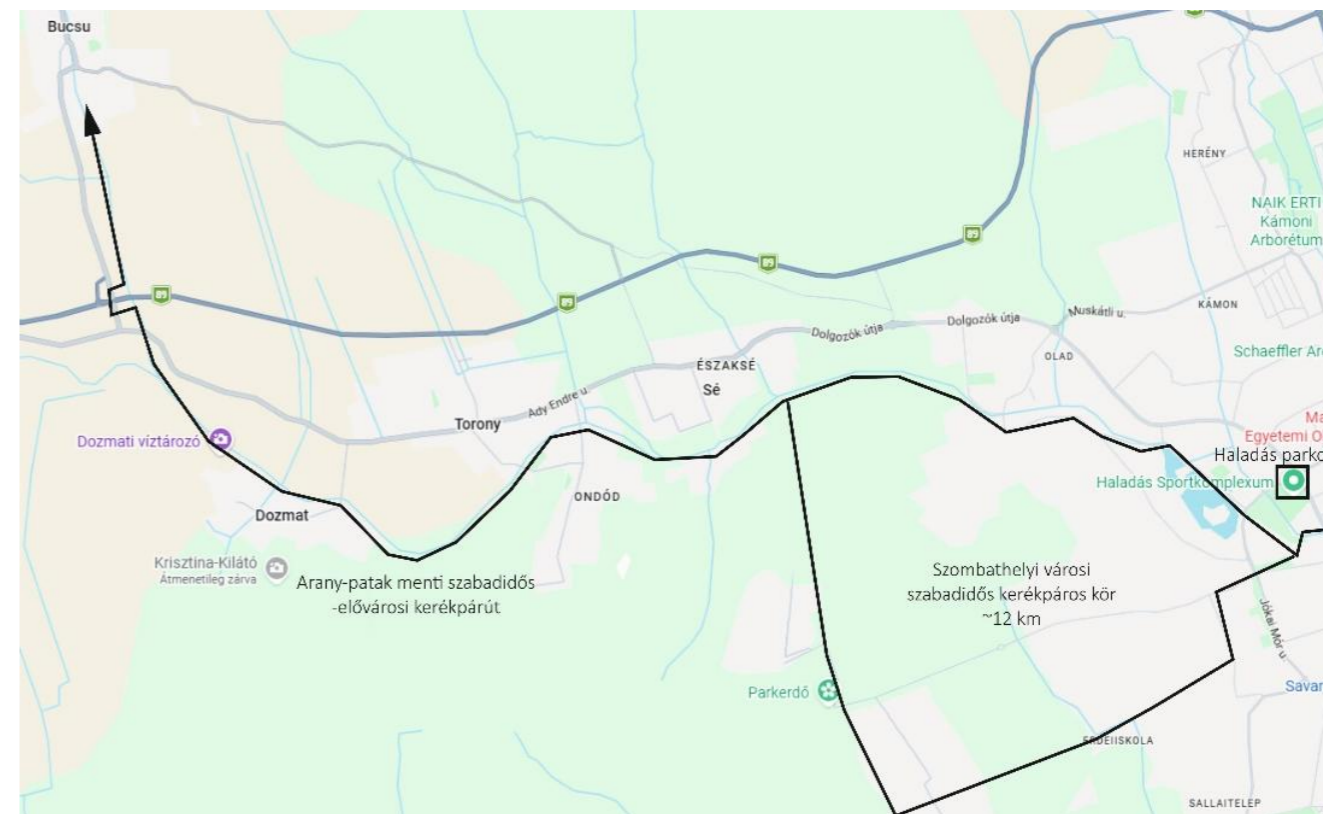
A városban látható jelei vannak annak a szokásnak, hogy az Ausztriába ingázók összeülnek egy autóba, ezzel időt és pénzt takarítva meg. Ez néhol csak látványos (például a szántóföldek szélén), máshol zavaró (közértek parkolói, lakótelepi parkolók). Ausztriában ennek van kiépített változata az S31-es gyorsforgalmi út fizetősé válása előtt, jelentős, elmondások szerint főleg magyar használattal. Szombathelyen érdemes és látványos fejlesztés lenne néhány ilyen összeülőt építeni. Ennek ideális helye az északi elkerülőn van és a Magyar Közút feladata lenne egy ilyen fejlesztés megvalósítása. Addig is a városnak is lehet módja erre alkalmas helyeket keresni, minimális infrastruktúrával ellátni és átadni a használóknak. Kis költségvetésű és hatékony megoldás lehet az elkerülők mentén fekvő áruházak parkolóiban kisebb területet kijelölni a célra a város mentorálása mellett, természetesen ehhez a

megfelelő megállapodások megkötése és a jelenleg alacsony kihasználtságú parkolók feltérképezése elengedhetetlen. Megvalósítása pilotként javasolt.

Eszköz: Kerékpáros hálózatfejlesztések (4.1.)

Projekt: Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése (49)

Szombathelytől nyugatra, északnyugatra (Rohonc felé), északra (Kőszeg felé) kiváló adottságai vannak a szabadidős kerékpáros hálózatnak. Ezek ideális esetben kanyargós, jól jelzett, nem feltétlenül aszfaltozott, de a biztonságos átvezetések biztosító útvonalak, távol a közutaktól. A főutak mellett, fásítás és pihenők nélkül épülő kerékpárutak ilyen célokra nem alkalmasak. Nagyon fontos a városi kerékpáros hálózathoz való jó csatlakozás és lehet gondolni kisebb parkolók építésére/igénybevételére is, mint túrakezdőpont. A mellékelt ábrán egy, a városból az Arany-patak mentén kivezető természetközeli szabadidős vonal lehetőségét mutatjuk be, amely a 89. sz. főút alatt Bózsok felé ad jól kerékpározható, vonzó útvonalat, kilépve a város területéről. A patak partján található az Illés Akadémiával egyeztetés szükséges. Ebből még a város területén belül kiágazva egy városi szabadidős kör is kialakítható.



82. ábra: Nyugati szabadidős kerékpáros útvonalak lehetőségei (Mobilissimus)

Eszköz: Közösségi közlekedés értékmeőrzése és további fejlesztése (4.2.)

Projekt: Vasútállomás intermodális fejlesztése (60)

A város állami segítséggel korábban tervezte az intermodális csomópontját (IMCS) a vasútállomás környékén. Ez a projekt megállt, már nincs városi szándék és nincs állami forrás sem a tervek megvalósítására. Közlekedésszakmai értelemben ez az IMCS terv sem állt nagyon erős lábakon. Ugyanakkor a vasútállomás környékének fejlesztésében (lásd a 34. projektet is) nagy a potenciál és vannak sürgető elemek is. Az intermodalitás és a buszközlekedés támogatása ezzel együtt fontos irány, erre számos javaslatunk van, amelyek nem igényelnek nagyszögű fejlesztéseket, de érdemben javítják a város közlekedését (IMCS light, lásd a belvárosi vitainditó térképet):

- A buszok számára a kulcsszakaszokon rövid, de hatékony előnyben részesítés
- A vasútállomási aluljáró átvezetése a keleti oldalra, ami az ottani lakóövezet és a mögöttes iparterület vasúti kapcsolataiba hozna igen jelentős javulást – akár ütemezve, hosszabb távon is kivitelezhető
- A vasútállomás parkolási, P+R parkolási helyzetének fejlesztése a Vasút utcán
- A vasútállomás kerékpártárolási helyzetének fejlesztése
- A vasútállomás környéki terület fejlesztése kapcsán vizsgálható buszos utca kialakítása a Szelestey László utcán

Eszköz: Átjárható város (4.4.)

Projekt: Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása (73)

A Kerékpárforgalmi Hálózati Terv (KHT) helyzetértékelése és különösen a fókuszcsoporthoz egyik legfontosabb kerékpáros állítása, hogy a szombathelyi Belváros kelet-nyugati irányban kerékpárral nem átjárható, a Fő téren a kerékpárokat tolni kell ebben az irányban (észak-déli irányban kijelölt kerékpáros infrastruktúra vezet át a Fő téren). Ez két ok miatt is jelentős gond: először is a szombathelyi kerékpározás Belváros központú, így a Fő tér keresztezése sok utazásnál logikus választás, ráadásul, második okként ennek nincs is valódi alternatívái. Javaslatunk a probléma megoldására:

- Fő téren vizsgálni egy határozott zöldsávval elválasztott kerékpársávot kelet-nyugati irányban a tér nagyobb részén, a legkeskenyebb, rövid szakaszon pedig egy kreatív, okos megoldással megoldani a gyalogos-kerékpáros együttélést.
- Vizsgálandó a reggeli és a délutáni kerékpáros csúcsidőszakokban (vagy valamely jól kiválasztott időszakokban) lehetővé tenni a szabályos kerékpáros áthaladást. Nem szerencsés állapot, hogy egy adott esetben teljesen üres Fő téren nem lehet átkerépezni.
- Vizsgálandó a Thököly Imre utca teljes átalakítása, újrendezése kapcsán (lásd a belvárosi vitaindító ábrán) itt egy jó kelet-nyugati kerékpáros kapcsolat kialakítása. Ez teljes mértékben nem váltja ki a Fő teret, de érdemi kapcsolatot nyújt.

6 A MOBILITÁSI TERV MEGVALÓSÍTÁSA

6.1 MONITORINGRENDSZER, INDIKÁTOROK

A monitoringrendszer célja, hogy a mobilitási terv fejlesztési programjának megvalósulását nyomon kövesse. Tárgyát az ütemezett projektlistában szereplő projektek outputjai, eredményei és hatásai képezik, ezért ezeket a SUMP projektek megvalósítása előtti és utáni állapotban, valamint a későbbi nyomon követés érdekében a projektek szempontjából releváns időszakonként, például évente meg kell határozni.

6.1.1 MÉRHETŐ CÉLOK ÉS INDIKÁTOROK

Az indikátorok alkalmazása és rendszeres meghatározása eszközt teremt a SUMP-ban meghatározott célok teljesülésének ellenőrzésére. A célok a mobilitási mutatók esetében a célrendszer leképezését jelentik az alkalmazott indikátorok célértékeinek meghatározásával. Éppen ezért fontos, hogy – az európai módszertannak megfelelően – ún. SMART célokat tűzzünk ki, amelyek specifikusak (specific), mérhetőek (measurable), elérhetőek (achievable), relevánsak (relevant) és az időhöz kötöttek (time bounded).

Fontos megjegyezni, hogy a célok mindig egyfajta változást fejeznek ki valamilyen alapállapothoz képest, egy adott időtávon. Utóbbi alapállapotot a projekt nélküli eset határozza meg.

A SUMP-ban rögzített stratégiai célok, a részcélok, az eszközök (intézkedések), valamint az utóbbiak alá besorolt projektek hierarchikus rendszert alkotnak. **Csakúgy, mint a célrendszer és a projektek, az indikátorok is egymásra épülő rendszerben értelmezhetők.** „Az indikátorok mérőszámok, amelyek az elvégzett beavatkozások hatását vagy a célok teljesülését számszerű formában bemutatják.

- Az output indikátorok a beavatkozások/fejlesztések egyszerű fizikai kimeneteleit mérik (pl. létrehozott infrastruktúra hossza, beszerzett járművek száma, szolgáltatási teljesítmény stb.)
- Az eredmény indikátorok a közvetlen, a közlekedési rendszer jellemzőiben bekövetkező változásokat mérik (pl. járműkilométer csökkenés, menetidő csökkenés, forgalom változás).
- A hatásindikátorok pedig a tágabb, közvetettebb társadalmi szinten jelentkező hatásokat.”⁷⁸

Az indikátorokat olyan módon kell kiválasztani, hogy garantálják a projektek – és általában véve a SUMP – eredményességének hosszú távú nyomon követését. Ennek érdekében az alábbi szempontokat mindenképp figyelembe kell venni:

- az indikátorok legyenek relevánsak a vizsgált projekt, illetve célrendszer szempontjából,
- illeszkedjenek a többszintű célrendszerhez,
- közérthetően fejezzék ki a változásokat, ne igényeljen speciális képzettséget az értelmezésük és értékelésük,
- meghatározásuk legyen költséghatékony – például ne igényeljen nagy munkaráfordítást helyszíni mérések elvégzésével, és ne tegye szükségessé adatbázisok vagy speciális szoftverek megvásárlását,
- legyen garantált az adott indikátor meghatározhatósága hosszú távon, vagyis ne kötődjön olyan körülményhez (például konkrét buszhálózati viszonylathoz), ami a későbbiekben megváltozhat.

Az egyes indikátortípusok módszertani jellegű bemutatása és az általunk alkalmazni javasolt indikátorok listája a 7.9 mellékletben található, a mértékegységre, a meghatározás gyakoriságára és módjára vonatkozó részletes adatokkal együtt. Az egyes indikátoroknál megjelenik a jelenlegi érték, a projekt nélküli esetre becsült érték, valamint a célérték is.

A jelen állapotot kifejező érték nem minden esetben ismert pontosan ebben a fázisban. Ezeknek az értékeknek a meghatározása még a projektek megvalósítása előtt meg kell, hogy történjen. Fontos hangsúlyozni, hogy a jelen állapothoz kapcsolódó új információk fényében a hosszú távra becsült célértékek is felülvizsgálandók a monitoring megkezdésekor.

A célérték és így a projekt nélküli eset időtávja rövid távra, 2030-ra van meghatározva. Utóbbi esetében alapvetően a jelenlegi feltételek hosszú távú fennállásával számoltunk (közúti infrastruktúra és közösségi közlekedési hálózat és menetrend).

Fontos megjegyezni, hogy a SUMP keretében tervezett intézkedések rendkívül sokrétűek, és mivel külön-külön megvalósítva is sokféle hatást fejtenek ki, ezek a hatások több projekt együttes megvalósítása esetén halmozódnak. Ebből következik, hogy az intézkedések által okozott változások, hosszú távú hatások pontos, számszerű előre jelzése (a célértékek meghatározása) nagy bizonytalanságot hordoz magában.

6.2 MONITORING TERV

A SUMP projektek eredményességének, és általában a város mobilitási körülményeinek és hatásainak nyomon követése érdekében a kijelölt indikátorokat az alábbi időszakokban meg kell határozni:

- a megvalósítás előtti állapotban (bázisérték),
- a megvalósítás után,
- a megvalósítást követően a projekt által előidézett változás szempontjából releváns időközönként,
- a SUMP-ban megjelölt rövid távú időszakban (2030).

Ezeknek az értékeknek a meghatározásával láthatóvá válik, hogy az indikátorok értéke hosszú távon eléri-e majd a célértéket.

A monitoring megtervezésének részét képezi a jelenlegi és a későbbi célérték rögzítése, valamint a meghatározás módjának kijelölése is. Az indikátorok legtöbbje esetén éves ismétlést javasolunk a számértékek meghatározására a projekt megvalósítását követően, úgy, hogy a mérés időpontját a projekt jellegének megfelelően kell megválasztani. **Az egyes indikátorokhoz javasolt mérési mód és gyakoriság a 7.9 mellékletben található.**

A projektmonitoring magában foglalja az adatgyűjtést, az adatok feldolgozását és elemzését, továbbá a projektek eredményességének és hatásainak értékelését a város egészét érintő fejlődés elősegítése – az intézkedések finomhangolása, új beavatkozások tervezése és ütemezése – céljából. **Habár a monitoring adatok begyűjtése általában éves rendszerességgel, a kiértékelés dokumentációját elegendő két évente elkészíteni.**

Csakúgy, mint minden SUMP projekt és intézkedés végrehajtása, a monitoring elvégzése is pontos tervezést és előkészítést igényel – a tervezés jelenlegi fázisát messze túlmenően –, beleértve az alábbiakat:

- az adatforrások pontosítása,
- az adatok meghatározási módjának pontos kidolgozása,

⁷⁸ Tervezési útmutató

- a bázisértékek és célértékek definiálása,
- a monitoringhoz kapcsolódó költségek meghatározása,
- a monitoring finanszírozásának megtervezése,
- a monitoring intézményi, szervezési feltételeinek megteremtése.

A monitoring első lépése a jelenlegi állapotot tükröző értékek teljes körű meghatározása, és ezekből az adatokból egy dokumentáció összeállítása, még a SUMP projektek megvalósításának megkezdése előtt.

A monitoring megvalósítása az önkormányzat felelőssége és hatásköre. Hangsúlyozzuk, hogy – **mivel úgy lehet hosszú távon igazán hatásos lépéseket tenni a pozitív változások irányába, ha ismerjük az egyes beavatkozások hatásait – a projektek eredményességének nyomon követése kiemelten fontos részét képezi a SUMP módszertannak, és ezért elkülönített forrást szükséges rá biztosítani.**

6.3 A KÉSŐBBI SUMP FELÜLVIZSGÁLAT MEGALAPOZÁSA

A SUMP nem lehet örökérvényű: a város demográfiai és gazdasági körülményeinek változása, **a város fejlődése nyomán a mobilitásnak és a mobilitási stratégiának is követnie kell a változásokat.** A SUMP célrendszerének hosszú távú teljesítéséhez **elengedhetetlen a visszacsatolás,** és annak biztosítása, hogy a megvalósuló intézkedések alkalmazkodjanak a város jellemzőinek hosszú távú változásaihoz. **Ezért szükséges a SUMP felülvizsgálata néhány évenként,** amelyhez bemenő adatokat a monitoring tevékenység szolgáltat.

A jelen SUMP a beavatkozások jelentős részét a 2021–2027-es európai uniós időszakra irányozza elő. Ebből következően **két felülvizsgálat javasolt az elkövetkezendő időszakban:**

- **2029-ben egy köztes felülvizsgálat,** mely számba veszi a rövid távon megvalósult projekteket, és a jelenlegi uniós ciklus remélhetőleg addigra kitisztuló keretei alapján azonosítja a ciklus végéig elérhető fejlesztéseket; majd
- **2032-ben a jelenlegi uniós ciklus pénzügyi lezárását követő teljeskörű felülvizsgálat,** mely a jelenlegi ciklusban megvalósult intézkedések eredményeire teljes körben visszacsatolást nyújt, egyúttal a cselekvési tervet az új finanszírozási ciklushoz igazítja.

A felülvizsgálatokat az alábbi tartalommal szükséges elkészíteni:

- projektek megvalósulásának és eredményességének nyomon követése, beleértve a monitoringból származó adatok értékelését,
- a városi és külső gazdasági és szakpolitikai feltételek változásának vizsgálata,
- az aktuális finanszírozási feltételek és lehetőségek, különösen az uniós források támogatási területeinek áttekintése.

A felülvizsgálatnak ki kell terjednie minden olyan változásra, amely a SUMP jelen dokumentációjának elkészülte óta bekövetkezett, és befolyásolja a fenntartható városi mobilitás fejlődését, beleértve a SUMP keretében megvalósított intézkedések hatásainak értékelését és a külső körülmények változásainak azonosítását.

A felülvizsgálat során a SUMP általános módszertani lépéseit kell végigkövetni, a különbséget az jelenti, hogy a SUMP elkészültét követő változásokra kell fókuszálni.

A külső és belső gazdasági, társadalmi, környezeti és szakpolitikai feltételek, továbbá a város stratégiai céljainak változásai alapján értékelni kell az eredeti célrendszert, és ha szükséges, finomítani azt.

A városvezetéssel és az egyéb érintett szereplőkkel történő egyeztetés alapján le kell határozni, hogy a tervezett projektekből melyek valósultak meg, és a monitoringból származó adatok felhasználásával meg kell vizsgálni, hogy az intézkedések a pozitív hatásait milyen hatékonysággal tudták kifejteni. A költségek és a finanszírozás módjának nyomon követése, valamint az előzetesen becsült kockázatok, a megvalósítás és az üzemeltetés során felmerülő akadályok utólagos értékelése is a felülvizsgálat részét képezi. Mindezek alapján el kell végezni az esetlegesen szükséges módosításokat az eredeti projektlistában, és ki kell jelölni a városi mobilitás hosszú távú fenntarthatósága érdekében teljesítendő újabb intézkedéseket. A felülvizsgálat feladata a beavatkozások megvalósításának megalapozása, beleértve az ütemezést, a finanszírozási lehetőségek feltárását, a költségterv elkészítését és a felmerülő kockázatok meghatározását.

A felülvizsgálatnak külön ki kell térnie arra, hogy a SUMP tartalmát és folyamatát érintően milyen változások történtek a követelmények terén, és biztosítani kell, hogy a SUMP új generációja teljesítse az új követelményeket.

Fontos hangsúlyozni, hogy **a SUMP egészének hatásossága érdekében feltétlenül szükséges a felülvizsgálatok elvégzése, amelyekre ezért forrást szükséges elkülöníteni.**

6.4 A SUMP MEGVALÓSÍTÁSÁNAK CSELEKVÉSI TERVE

„A cselekvési terv a Mobilitási terv keretében meghatározott cél- és eszközrendszer megvalósulásához szükséges operatív lépéseket foglalja össze, érintve a megvalósítás szervezeti / intézményi kereteit; a megvalósítási időszak főbb partnerségi irányait, valamint a megvalósítás ütemezését.”⁷⁹

A SUMP közgyűlési elfogadását követően a legfontosabb a megvalósítás szervezeti-intézményi és partnerségi kereteinek kialakítása. Ennek részeként kulcsfontosságú egy felelős személy vagy szervezeti egység kijelölése, amely biztosítja a SUMP megvalósításának nyomon követését, az önkormányzat és a stakeholderek megvalósításban végzett feladatainak koordinációját, illetve a döntések előkészítését.

„Fontos, hogy a megvalósításban érdekelt szereplők a Mobilitási terv képviselőtestületi elfogadását követően a részletes programozási, intézkedések, projektek kidolgozása, majd a megvalósítási és a hatások nyomon követésének folyamatába is bevonásra kerüljenek, biztosítva ezáltal a Mobilitási terv szemléletével való azonosulásukat, azok megvalósítása iránti erős elköteleződésüket.” Ebben segítséget nyújtanak a tervezési időszakra kidolgozott Partnerségi Tervben foglalt és rögzített irányelvek, keretek (7.4 melléklet).

A megvalósítás ütemterve az 5.3 fejezetben található. Ezt azonban a projektek előkészítése során pontosításra kerülő információk, valamint a források biztosíthatósága (6.5 fejezet: Költség- és finanszírozási terv) függvényében a megvalósítási időszakban rendszeresen aktualizálni kell.

„A megvalósítási időszakban a Mobilitási tervben rögzített stratégiai irányok alapján a SUMP megvalósítását célzó cselekvési terv, vagyis részletesebb beavatkozási programok (pl.: fejlesztési akciótervek, szervezetfejlesztési tervek, ütemezett és felelősökhöz rendelt feladatlisták stb.) formájában kerülhetnek a későbbiekben kidolgozásra és [...] képviselőtestületi elfogadásra.”⁸⁰

⁷⁹ Tervezési útmutató

⁸⁰ Tervezési útmutató

6.5 KÖLTSÉG- ÉS FINANSZÍROZÁSI TERV

A költség- és finanszírozási terv célja a megvalósítás pénzügyi kereteinek meghatározása. Alapját az ütemezett projektlista képezi. A pénzügyi tervezéshez emellett a többszemponútú elemzés bemenő adatait használtuk fel, nevezetesen a becsült költségeket és a támogatási, finanszírozási háttérrel kapcsolatos információkat (részletesen lásd a 7.8 mellékletben található projektábrákban).

Fontos rögzíteni, hogy a tervben szereplő költségek bizonytalanságot hordoznak magukban. Egyrészt számos olyan új intézkedés szerepel, amelyek a korábbi stratégiákban, tervekben még nem jelentek meg. Más, korábban már előforduló intézkedésjavaslatok tekintetében is előfordulnak bizonytalanságok, ha azokra nézve nem volt elérhető költségadat. Mindkét esetben a projekt részleteinek megtervezése során lehetséges a pontosabb költségtervezést végrehajtani.

Az itt bemutatott finanszírozási adatokat az aktuálisan rendelkezésre álló információk alapján rögzítettük. Tekintettel a világgazdasági és politikai környezet bizonytalanságaira – ideértve az uniós források egy részének felfüggesztését is – a források elérhetőségét a korábbiaknál nehezebben tervezhetővé teszi, ezért a finanszírozási kereteket indokolt fenntartásokkal kezelni, és a megvalósítás során rendszeres felülvizsgálattal követni. Az egyes projektek szintjén ezért – a már megítélt forrással rendelkező projekteken túl – a projektek tartalma, jellege és a becsült költségek mértéke alapján jelöltük meg, a potenciálisan igénybe vehető finanszírozási forrásokat.

A fenti bizonytalanságok kezelése érdekében szükségesnek tartjuk a beruházási és üzemeltetési költségek, valamint a finanszírozási keretek pontos meghatározását az egyes projektek részletes tervezésekor, a javasolt megvalósítási ütemtervnek megfelelően.

A javasolt beavatkozások költségeit időtáv és finanszírozási forrás szerinti bontásban mutatja be az alábbi táblázat. Ez alapján a fenntartható városi mobilitási terv összesen mintegy 459 milliárd forint költségű beavatkozást tartalmaz, ebből természetesen a legnagyobb részt az állami kompetenciába tartozó, nagyívű közúti-vasúti fejlesztések jelentik.

	Saját forrás	TOP Plusz	(részben) uniós forrás	(részben) állami forrás	(részben) magánforrás	bizonytalan	Összesen
folymatos	185	0	0	0	90	0	275
rövidtáv (2029-ig)	582	8 948	0	15 420	0	0	24 950
középtáv (2035-ig)	4 920	466	57 975	247 100	400	2 350	313 211
hosszútáv	9 000	0	3 120	109 000	300	0	121 420
összesen	14 687	8 758	61 095	371 520	790	2 350	459 586

2029-ig a már korábban programozott TOP PLUSZ-projektek kb. 8,3 milliárd forintot kötnek le. Mintegy 580 millió forintnyi saját forrásból és 15 milliárd forintnyi állami forrásból megvalósítandó projekt mellett alacsony összegű magánforrásból is megvalósítható projekt található a tervben.

Középtávon (2035-ig) nagyobb a forrásoldali bizonytalanság. A javasolt projektek közül a saját és külső (elsősorban állami, uniós) források rendelkezésre állása függvényében, a SUMP prioritási listáját figyelembe véve érdemes előrehaladni.

A tapasztalatok alapján a forrásszerzést segíti, ha a város rendelkezik előkészített projektekkal, melyekre hirtelen és rövid határidővel megjelenő források (pl. maradványforrások) lehívhatók.

6.6 KOCKÁZATKEZELÉSI TERV

A SUMP törekszik a projektekkal kapcsolatos kockázatok minimalizálására. Ennek érdekében a megvalósítás előtti kockázat minimalizálásra szükséges törekedni, nem pedig a megvalósítás során vagy az azt követően jelentkező, bekövetkezett károk elhárítására.

A kockázatokat a következő főbb típusokba soroltuk:

- műszaki kockázatok,
- környezeti kockázatok,
- pénzügyi kockázatok,
- gazdasági kockázatok,
- intézményi kockázatok,
- társadalmi kockázatok.

Az egyes kockázattípusokra nézve a 0 mellékletben adunk bővebb magyarázatot, és teszünk javaslatot azok minimalizálására.

Az egyes projektek vonatkozásában azonosított kockázattípusokat és a kockázatok mértékét a 7.8.3 mellékletben található projektábrákban ismertetjük.

Fontos megjegyezni, hogy ezek a megállapítások általánosak, és a tervezés jelen fázisában még nem lehetséges a kockázatok és súlyosságukat teljes mélységükben feltárni. Ezért a projektek részletes tervezésének és előkészítésének részeként feltétlenül szükséges a kockázatok részletesebb elemzése és minimalizálásuk, kezelésük módjának pontosabb meghatározása.

7 MELLÉKLETEK

7.1 RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

ÁNF	átlagos napi forgalom
B+R	Bike and Ride (Biciklizz és utazz)
ej.	egységjármű
FVS	fenntartható városfejlesztési stratégia
GYSEV	Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.
IMCs	Intermodális csomópont
ITS	integrált településfejlesztési stratégia
ITP	Integrált Területi Program
KENYI	Kerékpárforgalmi Hálózati Nyilvántartó
KHT	kerékpárforgalmi hálózati terv
K+F	kutatás-fejlesztés
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
MÁV	Magyar Államvasutak
MCA	Multi-Criteria Analysis (többszemponjú elemzés)
NATÉR	Nemzeti Alkalmazkodási Térinformatikai Rendszer
NKS	Nemzeti Közlekedési Infrastruktúra-fejlesztési Stratégia
OCF	Országos Célforgalmi Adatfelvétel
OECD	Gazdasági Együttműködési és Fejlesztési Szervezet
OFTK	Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Koncepció
OKA	Országos Közúti Adatbank
OTrT	Országos Területrendezési Terv
P+R	Park and Ride (Parkolj és utazz)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (fenntartható városi mobilitási terv)
szgk.	személygépkocsi

TEIR	Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer
TEN-T	Transzeurópai Közlekedési Hálózat (Trans-European Transport Network)
tgk.	tehergépkocsi
TOP Plusz (TOP_PLUSZ)	Terület- és Településfejlesztési Operatív Program Plusz
TSZT	településszerkezeti terv
TVP	TOP Plusz Városfejlesztési Programterv
SECAP	Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (Sustainable Energy and Climate Action Plan)
ÜHG	üvegházhatású gáz
ZIFFA	Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterv

7.2 FOGALOMTÁR

aktív mobilitás	kizárólag fizikai tevékenységen alapuló közlekedési forma. Az aktív mobilitás leggyakoribb formái a gyaloglás és a kerékpározás ⁸¹
aktív turizmus	a turista utazásának motivációja valamilyen fizikai aktivitást igénylő szabadidős vagy sporttevékenység gyakorlása
B+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő kerékpárparkoló (Bike and Ride, kerékpározás és utazz)
egységjármű	a közúti forgalom nagyságának meghatározására használt mérőszám: a különböző kategóriájú járművek számát szorzókkal számítják át. Egy személygépkocsi 1 egységjárműnek számít, míg egy kerékpár, motorkerékpár ennél kisebb, egy autóbusz vagy tehergépkocsi ennél nagyobb szorzóval szerepel.
fenntartható városi mobilitási terv	olyan stratégiai terv, amelynek célja a városokban és azok környékén a jobb életminőség érdekében komplex, a település valamennyi funkcióját figyelembe vevő keretben elégíteni ki az emberek és vállalkozások mobilitási igényeit. A terv a meglévő tervezési gyakorlatokra épít, és megfelelően figyelembe veszi az integrációt, a részvételt és az értékelési alapelveket. ⁸²
funkcionális várostérség	(Functional Urban Area, FUA) a nagyvárost és az ingázóöveget magában foglaló teljes egybefüggő városi térség jelöli, az EU és az OECD közös fogalom meghatározásával összhangban ⁸³
intermodalitás	utazási, áruszállítási módok összekapcsoltsága ⁸⁴
kerékpárforgalmi létesítmény	a „Kerékpárosbarát közutak tervezése” Ütügyi Műszaki Előírás 19. oldalán szereplő besorolás szerint: nyitott kerékpársáv, kerékpársáv, kerékpárút, gyalogos és kerékpáros övezet, gyalog- és kerékpárút.

⁸¹ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁸² Tervezési útmutató

⁸³ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁸⁴ Tervezési útmutató

kerékpárosbarát	olyan tevékenység, hely vagy létesítmény, amely a kerékpárral közlekedők igényeit tudatosan figyelembe veszi és biztonságosan, magas színvonalon kielégíti
közlekedési célú kerékpározás	Minden olyan kerékpározás, amelynek célja a mindennapi élet közlekedési igényeinek kielégítése. Pl.: munkába/iskolába járással, ügyintézésrel, bevásárlással, szórakozóhely / sportpálya / közforgalmú közlekedési megállóhely megközelítésével stb. kapcsolatos kerékpározás.
mikromobilitás	nagyon könnyű (legfeljebb 500 kg össztömegű) járművek közlekedésszükséglet-kategóriája. Ide tartoznak többek között az elektromos rollerek/robogók, gördeszkák és kerékpárok, valamint az egykerekűek ⁸⁵
modal split	utazási, áruszállítási módok közötti megoszlás ⁸⁶
P+R	közösségi közlekedésre való átszállást segítő gépjárműparkoló (Park and Ride, parkolj és utazz)
szabadidős célú kerékpározás	Olyan kerékpározás, amelynek elsődleges célja a kerékpározás élményének átélése. Jellemzően természeti környezetben végzett, és/vagy épített / kulturális értékek megtekintéséhez kapcsolódó, és/vagy egészség-megőrzési célú tevékenység, amely megvalósulhat lakóhelyen belül, illetve annak közvetlen környezetében, továbbá lehet „turisztikai célú kerékpározás” vagy sport célú kerékpározás.
többszemponitú elemzés	közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében.
turisztikai célú kerékpározás	Speciálisan két hely közötti, a szabadidőt turisztikai céllal eltöltő kerékpározó által végzett tevékenység, amely lehet kerékpáros nyaralás (vándortúra, csillagtúra), rövidebb (1-3 éjszakás) kerékpáros utazás, egynapos kerékpáros kirándulás (lakóhely környéki, nyaralás alatti kerékpározás) és fogyasztás, költés kapcsolódik hozzá.
vegyes forgalmú út	kerékpározás céljára igénybe vehető vegyes forgalmú útfelület

7.3 FELHASZNÁLT ADATOK KÖRE

ADATOK	FORRÁS
Települési stratégiák Integrált településfejlesztési stratégia (ITS) 2014 Fenntartható Városfejlesztési Stratégia (FVS) 2022 Vas Vármegye Integrált Területi Programja (ITP) Településszerkezeti terv Kerékpárforgalmi hálózati terv (KHT) 2025 Szombathely Fenntartható Energia és Klíma Akcióterv (SECAP) 2024	Önkormányzati adatszolgáltatás / nyilvánosan elérhető
Uniós, országos, megyei stratégiák és tervek	nyilvánosan elérhető
Rendelkezésre álló legfrissebb ingázási adatok (2022)	KSH adatszolgáltatás
Társadalmi, gazdasági adatok	KSH, nyilvánosan elérhető
Demográfiai előrebecslés	NATÉR
Forgalomvonzó létesítmények listája és adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető
Közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai	OpenStreetMap, nyilvánosan elérhető; tervezői helyszínbejárások alapján kiegészítve
A térséget érintő állami közút- és kerékpárútfejlesztési projektek	ÉKM, ME AMF, Magyar Közút KEVMI, AÖFK adatszolgáltatás
Országos közúthálózat és kerékpárút-hálózat adatai; országos közutak forgalma	NAP portál
Vasúti utasforgalom	MÁV Személyszállítási Zrt., GYSEV Zrt.. adatszolgáltatás
Helyközi autóbuszok utasforgalma	MÁV Személyszállítási Zrt. adatszolgáltatás
Országos célforgalmi felvétel (2016)	KTI adatszolgáltatás
Baleseti adatok	Webbal
Helyi autóbuszok utasforgalma	Blaguss Agora Hungary Kft.

⁸⁵ Fenntartható városi mobilitás az Európai Unióban: érdemi javulás csak a tagállamok elkötelezett szerepvállalásával lehetséges. Európai Számvevőszék különjelentés, 2020.06. <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/hu/>

⁸⁶ Tervezési útmutató

7.4 PARTNERSÉGI TERV

7.4.1 A PARTNERSÉG CÉLJA, A PARTNERSÉGI FOLYAMAT BEMUTATÁSA

A TOP-6.4.1-15-SH1-2019-00002 sz. pályázat keretében, 2022-ben elkészített Szombathely fenntartható mobilitási terv felülvizsgálatára a TOP_PLUSZ-1.3.2-23-SH1-2025-00014 kódszámú, "Bartók Béla krt. és híd felújítása" című Pályázat keretében kerül sor, mely során a partnerségi folyamatok megtervezése és megvalósítása szempontjából a SUMP Tervezési útmutató, partnerségi terv készítésére vonatkozó elvárásai, illetve a SUMP készítése során készített, korábbi partnerségi tervet és alkalmazott gyakorlatot tekintjük az irányadóknak.

A SUMP felülvizsgálatával kapcsolatos előkészítési **lépéseket az Önkormányzat végezte el**. A felülvizsgálatról szóló döntést, a belső operatív munkacsoport felállítását és az erőforrások értékelését követően a **Mobilissimus tervezőként kapcsolódott be a munkába**. Ezt követően került sor az ütemezés és munkaterv kidolgozására és egyeztetésére, a szakmai partnerek és döntéshozók, a lakosság és más érdekelt lehetséges bevonásának megtervezésére és a Partnerségi Terv elkészítésére.

A „Fenntartható városi mobilitástervezés - Tervezési útmutató” című dokumentumban elvként megfogalmazott **széleskörű partnerség biztosítása** a SUMP felülvizsgálat gyakorlati megvalósítása során is kiemelt fontosságú az alábbiakat célozva:

„Az érintettek bevonásával a tervezés során a városi mobilitást érintő döntések, így maga a Mobilitási terv is jelentős legitimitációt nyer, elfogadottsága, támogatottsága erősödik. Ez a konzultatív tervezési hozzáállás előfeltétele annak, hogy a lakosság és a különböző érdekcsoportok képviselői magukénak érezzék a Mobilitási tervet és az ahhoz tartozó intézkedéscsomagokat. Nagyobb társadalmi támogatottsággal könnyebbé válik a javasolt intézkedések megvalósítása is.”

„A partnerségi folyamat fő célja az érintettek igényeinek, szükségleteinek, problémáinak feltárása, ötleteinek, javaslatainak megismerése, sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik megismerése és összehangolása, megnyerése és ösztönzése arra, hogy saját tevékenységükkel, illetve fejlesztéseikkel segítsék a stratégia megvalósulását és fenntartását. A partnerség célja továbbá az érintettek együttműködésének támogatása, kölcsönös informálása egymás tevékenységéről, valamint ezek beépítése a készülő Fenntartható Városi Mobilitási Tervbe.” – Fenntartható városi mobilitástervezés Tervezési útmutató

A partnerségi folyamat fő célja az érintettek:

- igényeinek, szükségleteinek, problémáinak megismerése
- ötleteinek, javaslatainak összegyűjtése
- sajátos fejlesztési érdekeik és céljaik feltárása és összehangolása
- bevonása és ösztönzése annak érdekében, hogy saját tevékenységük, illetve fejlesztéseik révén segítsék a stratégia jövőbeni megvalósulását és fenntartását
- együttműködésének támogatása, kölcsönös tájékoztatása egymás tevékenységéről

és a fentiek integrálása a Fenntartható Városi Mobilitási Terv felülvizsgálati folyamatába.

A Partnerségi terv készítése során az alábbiak összegyűjtésére, előkészítésére és rögzítésére kerül sor:

- Partnerségi folyamat résztvevőinek azonosítása, partnerség szervezése
- Bevonandó partnerek körének és szerepének meghatározása
- A partnerségi egyeztetések folyamatának, szintjeinek (döntéshozás szintje; irányítás és szakmai egyeztetés szintje; nyílt egyeztetés szintje) azonosítása
- A partnerségi feladatok szervezeti rendjének megtervezése (Megbízói feladatok és Tervező cég feladatai)

- A partnerségi egyeztetések lehetséges módszereinek és eszközeinek felvázolása
- A vélemények kezelésének bemutatása
- A tervezett partnerségi lépések ütemezése

7.4.2 A PARTNERSÉGI FOLYAMAT RÉSZTVEVŐI, PARTNERSÉG SZERVEZÉSE

A SUMP felülvizsgálatával kapcsolatos tervezési módszertan során nagy hangsúlyt kap a széles körű partnerség biztosítása mind szakmai, mind társadalmi szinten. A kapcsolódó tervezés egyik fontos jellemzője az integrált szemlélet, amely alapvetően a különböző közlekedési ágak együttes rendszerben történő kezelését jelenti, beleértve a különböző szakmáknak, szakembereknek a város közlekedésével kapcsolatos közös gondolkodását is. Mindennek biztosítása érdekében a SUMP felülvizsgálatainak egyes lépései során a széleskörű szakmai részvétel biztosítása szükséges. A felülvizsgálati folyamat során Szombathely Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatalának érintett szervezeti egységei és a Tervező közötti szakmai együttműködés mellett a civil szervezetek, a lakosság bevonására is figyelemmel kell lenni, mind a problémafeltárás és helyzetértékelés, mind a jövőkép és a célok meghatározása során, ezzel jelentősen növelve a lakosság körében a terv elfogadottságát.

A széles körű partnerség célja egy olyan terv kidolgozása, amely a lehető legteljesebben integrálja a városi lakosság és különböző érdekelt, partnerek közlekedéssel kapcsolatos szempontjait és választ ad a közlekedéssel kapcsolatos problémáikra.

7.4.3 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK FOLYAMATA, SZINTJEI

A SUMP elkészítésének, illetve felülvizsgálatának folyamatában az alábbi főbb feladatokat határozza meg a Tervezési Útmutató, ezeket a feladatokat kísérik a partnerségi egyeztetések, amelyek vonatkozásában különböző döntési szintekhez kapcsolódóan határozhatók meg az egyes részvételi helyzetek.

- döntés a SUMP, illetve adott esetben annak felülvizsgálatának szükségéről;
- operatív döntés-előkészítő munka;
- projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs);
- adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz;
- stratégiaalkotási fázisban aktív részvétel;
- szakmai egyeztetéseken aktív részvétel;
- workshopokon, fórumokon aktív részvétel;
- mobilitási kérdőív kitöltése;
- a felülvizsgált SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában;
- a felülvizsgált mobilitási terv jóváhagyása.

A partnerségi folyamat egyes fázisai és az egyeztetés szintje szerinti besorolásban a Tervezési Útmutató 6.2. sz. melléklete szolgál irányadóként a SUMP készítése, illetve a meglévő SUMP felülvizsgálata során is:

„A partnerségbe bevont egyes csoportok különböző szerepkörrel bírnak a Mobilitási terv elkészítésének folyamatában. Az alábbiakban bemutatásra kerül, hogy az egyes csoportoknak elsődlegesen mi a feladatuk és a társadalmisítási folyamat részeként milyen módon kerülnek bevonásra.”

Egyeztetés szintjei	Partnerségi csoportok	Főbb feladatok									
		döntés a SUMP, illetve annak felülvizsgálatának szükségéről	operatív döntés-előkészítő munka	projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)	adat- és információ szolgáltatás a helyzetfeltáráshoz	stratégiai készítő fázisban aktív részvétel	szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	workshopokon aktív részvétel	mobilitási kérdőív kitöltése	SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	mobilitási terv felülvizsgált változatának jóváhagyása
Döntéshozás szintje	Közgyűlés	X									X
Irányítás, szakmai egyeztetés szintje	Irányító zárt önkormányzati csoport (eseti meghívotti szereplőkkel kiegészítve)		X	X	X	X	X	X	X	X	
	Szakmai szereplők, munkacsoport bevonása a közlekedés; településfejlesztés területéről mélyinterjú és/vagy csoportos egyeztetések formájában					X	X	X	X	X	
	Irányítottan megkeresett partnerek köre: <ul style="list-style-type: none"> Nagyfoglalkoztatói és intézményi fórum az intézmények és gazdasági társaságok részvételével Partnerségi fórum egyéb érintettek bevonásával (pl. Rendőrség, Karasztrófavédelem, Magyar Közút, stb.) 				X	X			X	X	

	<ul style="list-style-type: none"> A környező települések bevonása 												
Nyílt egyeztetés szintje	Szélesebb körű társadalom bevonása (honlap, média, újság, rádió stb.)							X				X	X

7.4.4 A PARTNERSÉGI FELADATOK SZERVEZETI RENDJE

A partnerségi feladatok ellátása a Tervező és a Megbízó közös hatáskörében történik. A Tervező korábbi partnerségi tapasztalatai és a Megbízó helyi partneri hozzáállása biztosítja a tervezési folyamat megfelelőségét a partnerségi elvárásoknak.

A tervezés főbb feladatait, azok érintettségét a partnerségi folyamatokban és a felelősségi köröket az alábbi táblázat tartalmazza:

Főbb feladatok a SUMP tervezés folyamatában (kiegészített)	Partnerséggel érintett feladatok	Megbízói feladatok	Tervezői feladatok
döntés a SUMP, illetve annak felülvizsgálatának szükségéről		X	
operatív döntés-előkészítő munka	X	X	X
projektmenedzsment feladatok (partnerségi, koordinációs és egyéb adminisztrációs)		X	X
szükséges önkormányzati döntések meghozatala		X	
adat- és információ szolgáltatás/gyűjtés a helyzetfeltáráshoz	X	X	X
adat- és információfeldolgozás a helyzetfeltáráshoz			X
munkarészek eredményeinek véleményezése	X	X	
városi erőforrások bevonása		X	
partnerségi egyeztetések szervezésében, meghívók, levelek kiküldése, illetve ezek kapcsán történő közreműködés		X	
egyeztetési helyszínek és technikai feltételek biztosítása		X	
tájékoztató és a városi honlapon a projekttel kapcsolatos felületek működtetése		X	
stratégiai készítő fázisban aktív részvétel	X	X	X
szakmai egyeztető üléseken aktív részvétel	X	X	X

szakmai dokumentumok kidolgozása (egyeztetési és végső változatok kidolgozása)			X
partnerségi egyeztetések szakmai előkészítése, ütemezése, egyeztetések szervezése, meghívók, levelek kiküldése, illetve ezekben való közreműködés			X
partnerségi egyeztetések moderálása		X	X
egyeztetések adminisztratív dokumentálása			X
beérkező észrevételek, javaslatok regisztrálása, szakmai feldolgozása, visszacsatolás a szakmai koordináció felé			X
szükség esetén tájékoztató anyagok összeállítása			X
workshopokon aktív részvétel	X	X	X
workshopok eredményeinek kiértékelése			X
mobilitási kérdőív kitöltése	X	X	
mobilitási kérdőív kiértékelése			X
SUMP szakértői változat véleményezése a társadalmi egyeztetés időszakában	X	X	
Közgyűlési előterjesztések összeállítása		X	
mobilitási tervfelülvizsgált változatának jóváhagyása		X	

Az eredményes munkavégzés érdekében a partnerségi folyamatok menedzselése a Mobilissimus, mint Tervező és az Önkormányzat közös feladatellátásán, együttműködésén alapszik. A konstruktív közös gondolkodás érdekében különböző csoportok kerülnek kialakításra. A csoportok a mobilitási terv felülvizsgálatának előrehaladása szerint, a szükséges munkafolyamatnak megfelelően üléseznek, a bemutatott prezentációs eredmények alapján megvitatják a felmerülő kérdéseket, kifejthetik az adott tématerülettel kapcsolatos véleményüket, illetve csoportos formában egyeztetéseket folytatnak, workshop munkacsoportban, fórumokon vesznek részt, valamint észrevételeket tehetnek a társadalmi egyeztetésre bocsátható szakértői anyag kapcsán. A nyílt körben véleményezhetik a meghatározott időszakban társadalmisításra bocsátott SUMP felülvizsgált változatát.

7.4.5 BEVONANDÓ PARTNEREK KÖRE ÉS SZEREPE

A Fenntartható városi mobilitástervezés – Tervezési Útmutató vonatkozó, 6.2. sz. melléklete alapján az alábbi érdekcsoportok bevonása javasolt jellemzően a közlekedésfejlesztési projektek során:

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat	Jelentős forgalomvonzó létesítmények (pl.: bevásárlóközpontok)	Helyi lakosság	Helyi média
Szomszédos települések önkormányzatai	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók)	Közlekedésfejlesztési egyesületek	Kutatóintézetek
Közúti közlekedési kapcsolatok tekintetében a városhoz kötődő jelentősebb települések önkormányzatai	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók, környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.)	Kerékpáros egyesületek	Más városok szakértői
Engedélyező hatóságok (pl. helyi közlekedési hatóság)	Ipari Park üzemeltetők	Motorizált közlekedés szövetségei	Alapítványok
Rendőrség	Jelentősebb logisztikai vállalatok	Helyi érdekcsoportok (pl.: közösségi közlekedést használók csoportja stb.)	
Katasztrófavédelem	Kis- és középvállalkozások képviselői	Sportegyesületek	
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények	Köztisztviselők (pl.: gazdasági kamarák stb.)	Ifjúsági egyesület	
Közlekedésért felelős minisztérium	Helyi gazdasági szövetségek	Fogyatékkal élők egyesülete	
Állami tulajdonú közlekedéssel foglalkozó intézmények	Közlekedési tanácsadók	Városfejlesztő egyesület	
Megyei önkormányzat	Szolgáltató cégek	Közlekedésbiztonsággal foglalkozó egyesület	
Oktatási intézmények	Magán finanszírozók	Környezetvédő szervezetek	
Oktatási intézményfenntartó	Ingatlan befektetők	Szakszervezetek	
Egészségügyi intézmények	Országos üzleti szövetségek	Környező települések lakossága	

Közművelődési- és sportintézmények	Kerékpárkölszönzők	Közlekedési alkalmazottak	
Politikusok		Idősek képviselői	
Egyéb döntéshozók		Egyéb helyi szervezetek	

Szombathely Megyei Jogú Város SUMP felülvizsgálatának tervezési folyamatába bevonandó, illetve figyelembe veendő, az előkészítő, helyzetértékelő fázis során az Önkormányzattal közösen azonosított érintettek:

Közigazgatási szervek / intézmények / hatóságok	Üzleti szektor / szolgáltatók	Közösségek / helyi szerveződések	Egyéb
Helyi önkormányzat: - Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztály: o Vagyongazdálkodási és Városfejlesztési Iroda o Környezetvédelmi Iroda o Beruházási Iroda o Kommunális Iroda - Főépítési Iroda	Jelentős forgalomvonzó létesítmények (pl.: bevásárlóközpontok): Savaria Plaza; Szombathely Árkádia Bevásárló Központ	Helyi lakosság	Helyi média: Szombathelyi Televízió és Rádió Nonprofit Kft. / AGORA Savaria Kulturális és Médiaközpont Nonprofit Kft.
Szomszédos települések önkormányzatai	Jelentősebb helyi gazdasági szereplők (nagyfoglalkoztatók): - Alfa Vienna Insurance Group Zrt. - APTIV SERVICES HUNGARY Kft. - BPW-HUNGÁRIA Kft. - FALCO Forgácslapgyártó Zrt. - ISI AUTOMOTIVE HUNGARY Kft. - Ivy Technology AMS Hungary Kft. - OTP BANK Nyrt. - PACCOR HUNGARY Kft. - SCHAEFFLER SAVARIA Kft. - TDK HUNGARY COMPONENTS Kft.	Kerékpáros Egyesületek: Magyar Kerékpárosklub Szombathelyi Területi Szervezete	
Engedélyező hatóságok: Vas Vármegyei Kormányhivatal, Közlekedési, Műszaki	Közszolgáltató vállalatok (közlekedési szolgáltatók,	Motorizált közlekedés szövetségei:	

Engedélyezési, Mérésügyi és Fogyasztóvédelmi Főosztály	környezetvédelmi szolgáltatók, városfejlesztők stb.): - MÁV Személyszállítás Zrt. (MÁV, VOLÁN) - GYSEV Zrt. - Blaguss AGORA Hungary Kft. - Magyar Közút NZrt. Vas Vármegyei Igazgatóság	- Magyar Autóklub Nyugat-dunántúli Regionális Szervezete - Taxitársaság(ok)	
	Köztestületek (pl.: gazdasági kamarák stb.): - Vas Vármegyei Építész Kamara - Vas Vármegyei Mérnöki Kamara - Vas Vármegyei Kereskedelmi és Iparkamara - Nemzeti Agrárgazdasági Kamara Vas Vármegyei Igazgatósága	Fogyatékkal élők egyesülete/helyi önkormányzati fenntartású szervezete: Fogyatékkal Élőket és Hajléktalanokat Ellátó Nonprofit Kft.	
Rendőrség: - Szombathelyi Rendőrkapitányság, Közlekedésrendészeti Osztály			
Vas Vármegyei Katasztrófavédelmi Igazgatóság			
Kormányzati szervek, minisztériumi háttérintézmények: - TFM Aktív Magyarországért Felelős Államtitkárság			
Közlekedésért felelős minisztérium: - Építési és Közlekedési Minisztérium			
Állami tulajdonú közlekedéssel foglalkozó intézmények: - Közlekedéstudományi és Építésügyi	Szolgáltató cégek: - VASIVÍZ Vas megyei Víz- és Csatornamű ZRt.	Városfejlesztő egyesület: Szombathelyi Tekergők Egyesület	

Minőségellenőrző Intézet			
Megyei önkormányzat: - Vas Vármegyei Önkormányzat		Környezetvédelmi szervezetek: Kerekerdő Alapítvány	
Oktatási és nevelési intézmények: - ELTE Gothard Asztrofizikai Observatórium és Multidiszciplináris Kutatóközpont (ELTE GAO MKK) - Eötvös Loránd Tudományegyetem Savaria Egyetemi Központ - Pécsi Tudományegyetem Egészségtudományi Kar Szombathelyi Képzési Központ - Vas Vármegyei Szakképzési Centrum - Óvodavezetői Munkaközösség		Egyéb helyi szervezetek: Szombathelyi Civil Kerekasztal	
Oktatási intézményfenntartó: Klebelsberg Szombathelyi Tankerületi Központ		Szakszervezetek: - Vállalkozók és Munkáltatók Országos Szövetsége Vas Megyei Szervezete (VOSZ) - Kereskedők és Vendéglátók Vas megyei Érdekvédelmi Szervezete (KISOSZ)	
Egészségügyi intézmények: Markusovszky Egyetemi Oktatókórház		Környező települések lakossága	
Közművelődési- és sportintézmények: - Szombathelyi Sportközpont és Sportiskola Nonprofit Kft.			

- Haladás Sportkomplexum; - AGORA Szombathelyi Kulturális Központ; - Arena Savaria; - Weöres Sándor Színház Nonprofit Kft.			
Politikusok: - Szombathely Megyei Jogú Város polgármestere és alpolgármesterei - Tanácsnokok - Jegyző - Városstratégiai, Idegenforgalmi és Sport Bizottság			

7.4.6 A PARTNERSÉGI EGYEZTETÉSEK LEHETSÉGES MÓDSZEREI ÉS ESZKÖZEI

A Partnerség belső érintettjei

Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzatának Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztálya és az osztály kapcsolódó szervezeti egységei, mint a Megbízó képviselői és a Tervező rendszeres megbízói egyeztetéseken konzultálnak a tervezés aktuális lépéseiről, feladatairól. A Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztályon túl az Önkormányzat további, a tervezésben releváns szereplői is bevonásra kerülnek. Az Önkormányzat további szervezeti egységeinek és döntéshozóinak bevonásáról a Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztály a Tervezővel közösen gondoskodik az alábbiak szerint:

- polgármester/alpolgármester(ek) (városfejlesztésért felelős alpolgármester),
- jegyző
- tanácsnokok (gazdaságfejlesztéssel és városfejlesztéssel a Technológiai és Ipari Parkkal, a nemek közötti esélyegyenlőség előmozdításával, az állatvédelemmel és a felsőoktatással összefüggő feladatokat felügyelő tanácsnok),
- főépítész,
- a közgyűlés tagjai, és a releváns szaktanácsok tagjai (Városstratégiai, Idegenforgalmi és Sport Bizottság),
- az önkormányzati hivatal egyéb releváns szervezeti egységei.

A tervezési folyamat része a városi Közgyűlés tájékoztatása és bevonása, a tervezési folyamatra és eredményekre vonatkozó véleményeik és javaslatuk összegyűjtése és becsatornázása a tervezés jelentősebb mérföldköveihez kapcsolódóan.

Partnerség külső érintettek bevonásával

Szakmai egyeztetések

A SUMP felülvizsgálatához kapcsolódó tervezést széles körű szakmai egyeztetések kísérik, melyekbe mind a városi, mind a megyei, mind az országos szintű releváns szakmai szereplők bevonásra kerülnek. A szakmai partnerek beazonosítását és bevonását a tervezési folyamatba a Megbízó és a Tervező együttesen végzi el.

A beazonosított szakmai érintettekkel Tervező és a Megbízó a tervezés helyzetértékelési és a stratégiakészítési szakaszában szakmai és döntéshozói egyeztetések/mélyinterjúk, illetve nagyfoglalkoztatói és intézményi és egyéb partnerségi fórum(ok) keretében egyeztet, amelyet követően egyes partnerekkel közvetlen adatszolgáltatási, véleményezési és javaslattevési folyamatot menedzsel a Tervező.

Lakosság

A tervezési folyamatban a lakosság bevonása kulcsfontosságú elem, a Megbízó általános tervezési eljárásaiban megszokott módszer a lakosság kérdőíves felmérése, ezúttal is ezt javasolják a Tervező számára.

A szakmai szereplők mellett a lakosság bevonását is az Önkormányzat támogatásával végzi a Tervező a tervezési folyamat során. A lakosság elérésének módjaként az online kérdőíves és térképes információgyűjtést választja a Megbízó és a Tervező, amelynek terjesztésében a Megbízó is aktív szerepet vállal:

- a Megbízó az önkormányzat honlapján és Facebook oldalán egyaránt elérhetővé teszi a kérdőívet;
- a Tervező saját Facebook oldalán szintén megosztja a kérdőív elérését szolgáló linket, utóbbi felületen a kérdőívadás időszakában fizetett hirdetéssel támogatja a kitöltéseket.

A lakossági kérdőíves felmérésen túlmenően, a helyzetértékelés részeként, illetve annak eredményeként azonosított problémák, fejlesztési szükségletek, irányok és javaslatok értékelése, véleményezése céljából Tervező lakossági fókuszcsoportos alkalmakat szervez az Önkormányzat támogatásával, a stratégiai munkarész, a SUMP jövőképe, cél- és eszközrendszerének felülvizsgálata, aktualizálása érdekében.

A fejlesztési irányok véleményezése és a javasolt fejlesztések prioritásának érdekében is alkalmazható a lakosság, rövid kérdőíves bevonása, adott esetben.

7.4.7 A VÉLEMÉNYEK KEZELÉSE

A Tervező a munka keretében elvégzett adatgyűjtések, felmérések, bejárások eredményeit kiegészítve az érintettektől beérkező helyi információkat, szempontokat is folyamatosan figyelembe veszi a tervezési folyamat alatt. Ezek meghatározó tényezői a helyzetértékelésnek, valamint a cél- és eszközrendszer kialakításának is.

A felülvizsgált SUMP egyeztetési verziójának társadalmalás érdekében az Önkormányzat honlapján szükséges a megfelelő véleményezési lehetőség biztosítása min. 3 hetes időtartamban a szélesebb nyilvánosság (lakosság), illetve direkt megkeresés vagy célzott prezentációs esemény formájában a partnerségi folyamat során azonosított, bevont érintettek számára.

A felülvizsgált verzió társadalmalására online kérdőíves visszajelzési lehetőség biztosítása javasolt, mely során Tervező által készített online, Google Form űrlap kitöltésével strukturált formában (Excel táblázat) kerülhet sor a beérkezett vélemények, észrevételek összegyűjtésére és kezelésére, dokumentálására.

7.4.8 A TERVEZETT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÜTEMEZÉSE

A SUMP felülvizsgálata során előreláthatólag a következő megbízói, döntéshozói, szakmai, társadalmi egyeztetésekre kerül sor:

- Megbízói egyeztetések legalább havi rendszerességgel (Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata; Mobilissimus Kft.)
- Lakossági Mobilitási kérdőív Szombathely és vonzáskörzete közlekedéséről – 2025. november/december, tervezetten az alábbiak szerint:
 - Megbízói véleményezés: Nov. 7.

- Publikálás: 2025. november 12.
- Kitöltési határidő: 2025. december 5.
- Kommunikációs csatornák (tervezett):
 - Önkormányzat honlapja, Facebook oldala
 - Mobilissimus Facebook oldal - hirdetéssel
 - Helyi újságban cikk, televízió, rádió
 - Facebook csoportok
 - Önkormányzat reklámfelületei
 - Helyi járatokon reklámfelületek
- Partnerségi találkozók, egyeztetések a SUMP helyzetértékelésének eredményeinek, különösen a problémafeltárás eredményeinek és az előzetesen felvázolt közlekedésfejlesztési célok bemutatására – 2026. január-február hónapban:
 - Szakmai és döntéshozói egyeztetések/mélyinterjúk: polgármester/alpolgármester(ek), képviselők/tanácsnokok, jegyző, főépítész (2026. január/február)
 - Városüzemeltetési és Városfejlesztési Osztály, további önkormányzati érintettek;
 - Nagyfoglalkoztatói, intézményvezetői fórum (2026. január/február): max. 20-25 fő részvételével
 - Partnerségi fórum/találkozó, egyéb szervezetek bevonására, tájékoztatására: Magyar Közút, Magyar Kerékpárosklub, MÁV Személyszállítás Zrt. (MÁV, VOLÁN), Blaguss, rendőrség, katasztrófavédelem, kamarák, stb.
 - Lakossági fókuszcsoportok (2026. február): kb. 4 alkalommal, alkalmanként 10-12 fő részvételével (2026. február)
- A felülvizsgált SUMP egyeztetési változatának társadalmassítása: 2026. április vége – május eleje
- A társadalmassítási folyamat lezárultát követően, a teljeskörűen véleményezett, végleges változatának bizottsági/közgyűlési bemutatása (2026. május)

7.4.9 MEGVALÓSULT PARTNERSÉGI LÉPÉSEK ÖSSZEFOGLALÓJA

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Projektindító találkozó	Megbízói egyeztetés	2025. 09. 24.	emlékeztető
Projektatlálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2025. 11. 04.	emlékeztető
Projektatlálkozó	Megbízói egyeztetés (online)	2025. 12. 01.	emlékeztető
Lakossági kérdőív ⁸⁷	Kérdőívezés	2025.12. 05. – 2025. 12. 23	732 kitöltés, 1117 közlekedési szokással és 1934 közlekedési problémával, javaslattal kapcsolatos térképi elem
Kérdőív megosztása a város honlapján ⁸⁸	Hirdetmény	2025. 12.08.	online megjelenés
Facebook poszt a város Facebook oldalán – lakossági kérdőív ⁸⁹	Közösségi média megjelenés	2025. 12.08.	online megjelenés (6 reakció, 2 megosztás)
Facebook poszt a tervező facebook oldalán – lakossági kérdőív	Közösségi média megjelenés	2025. 12. 05.	online megjelenés (127 reakció, 388 hozzászólás, 17 megosztás)

Esemény	Esemény jellege	Időpontja	Eredménytermék
Facebook fizetett hirdetés a lakossági kérdőív terjesztéséhez a Tervező részéről	Közösségi média kampány	2025. 12. 05. – 2025. 12. 18.	online kampány (83.199 megtekintés, 31.202 bejegyzés elérés, ebből 966 céloldal megtekintés)
A Lakossági kérdőív város általi terjesztési tevékenysége	Kérdőív megküldése az alábbi médiumok részére: nyugat.hu Vas Népe ugytudjuk.hu Savaria Fórum Szombathelyi TV vaskarika.hu friss.hu koz-hir.hu hellovidek.hu f21.hu hirlevelplusz.hu 112Press MTI Magyar Rádió MTVA RTL Klub TV2	2025.12.12.	-
Szakmai és döntéshozói egyeztetés a helyzetértékelés eredményeinek bemutatására	Szakmai és döntéshozó szintű megbízói egyeztetés	2026.02.09.	
Partnerségi fórum Találkozó a város közlekedési szolgáltatóinak, egyéb hatóságok, közigazgatási szervek, kamarák, civil szervezetek, egyesületek stb. részvételével	Partnerségi fórum	2026.02.10.	emlékeztető
Nagyfoglalkoztatói és intézményvezetői fórum	Partnerségi fórum	2026.02.10.	emlékeztető
Szakmai és döntéshozói egyeztetés a projektlista tartalmáról	Szakmai és döntéshozó szintű megbízói egyeztetés	2026.03.23.	emlékeztető
Szakmai egyeztetés a Magyar Közút munkatársaival a projektlista közútfejlesztési elemeinek véglegesítése céljából	Szakmai egyeztetés	2026.03.27.	emlékeztető
Felülvizsgált SUMP megbízói véleményezése	Szakmai és döntéshozói véleményezés	2026.04.20-04.29.	Korrektúrázott Word dokumentum
3 hetes társadalmassítás	Kérdőívezés	2026.05.06-05.27.	Korrektúrázott Word dokumentum, táblázat a tervezői válaszokról

⁸⁷ <https://www.partimap.eu/hu/p/Szombathely-SUMP-kerdoiv/0>

⁸⁸ <https://szombathely.hu/hivatal/felhivas-es-palyazat/toltse-ki-szombathely-kozlekedesi-kerdoivet-formaljuk-egyutt-a-varos-ivojiet.4908/>

⁸⁹ <https://www.facebook.com/share/p/1CxHvMgaRd/>

7.5 AZ ONLINE KÖZLEKEDÉSI KÉRDŐÍV EREDMÉNYEI

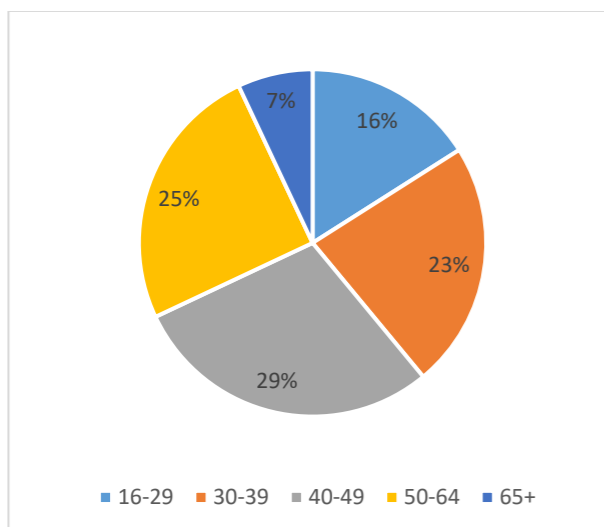
A városlakók és a bejárók véleményének megismerése érdekében online felmérést készítettünk. A kérdőív a Partimap honlapján volt kitölthető online 2025. december 5. és 23. között. A kérdőív linkjét az önkormányzat továbbította online szombathelyi médiumoknak, megjelent a közösségi média felületeken, valamint a Mobilissimus Facebook oldalán fizetett hirdetésen keresztül, valamint a Blaguss Agora autóbuszain található belső reklámfelületeken, a szombathelyi felnőtt lakosságot célozva. A két és fél hét alatt 732 érvényes kitöltés érkezett. A minta nem reprezentatív a szombathelyi lakosságra sem életkor, sem végzettség tekintetében, de valószínűsíthető, hogy főleg olyanok töltötték ki, akik a mindennapokban aktívan közlekednek, jobban érdeklődnek a városi közlekedés iránt, ezért érdemes számba venni az igényeiket, véleményüket.

A kérdőív négy részből állt: az első blokkban kíváncsiak voltunk néhány szocio-demográfiai tényezőre, ezt követően rákérdeztünk a helyi lakosság közlekedési szokásaira, a harmadik blokkban a közlekedéssel kapcsolatos problémákat és javaslatokat tártuk fel (térkép segítségével), az utolsó blokkban pedig a közlekedéssel kapcsolatos véleményekre voltunk kíváncsiak. Ahhoz, hogy a kérdőív 8-10 percen belül kitölthető legyen, sajnos nem tudott minden közlekedéssel kapcsolatos részletre kiterjedni a kérdéssor. A szombathelyiek által adott válaszokat, illetve a bejárók által megfogalmazott véleményeket külön fogjuk bemutatni. A könnyebb érthetőség kedvéért az eredeti kérdéseket az elemzésben lerövidítettük, a kérdőív teljes szövege a mellékletben olvasható.

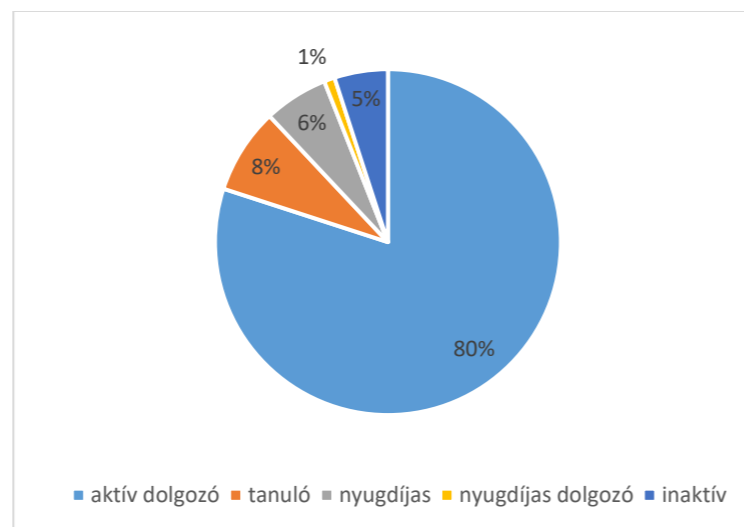
7.5.1 A MINTA JELLEMZŐI

A kérdőívet 430 férfi és 302 nő töltötte ki. Ahogy a következő ábrákon látszik, sikerült mindegyik korosztályt⁹⁰ megszólítani. A legtöbben (29%) az 40-49 év közötti korcsoportból töltötték ki a kérdőívet és a legkevesebben (7%) a 65 év feletti korosztályból. A gazdasági aktivitást tekintve a válaszadók négyötöde aktív, 8 % tanuló, 6 % nyugdíjas, 1 % nyugdíjas dolgozó, a többi inaktív (munkanélküli, háztartásbeli, GYES/GYED/GYOD-on van stb.).

83. ábra: A minta megoszlása korcsoportok szerint, % (N=731)

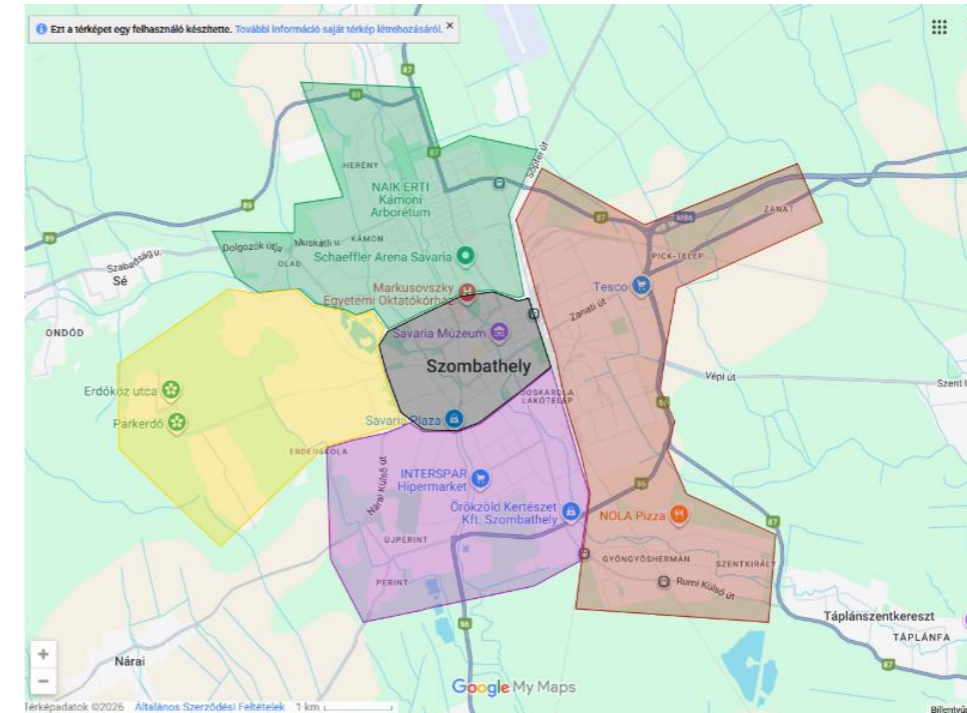


84. ábra: A minta megoszlása gazdasági aktivitás szerint, % (N=732)

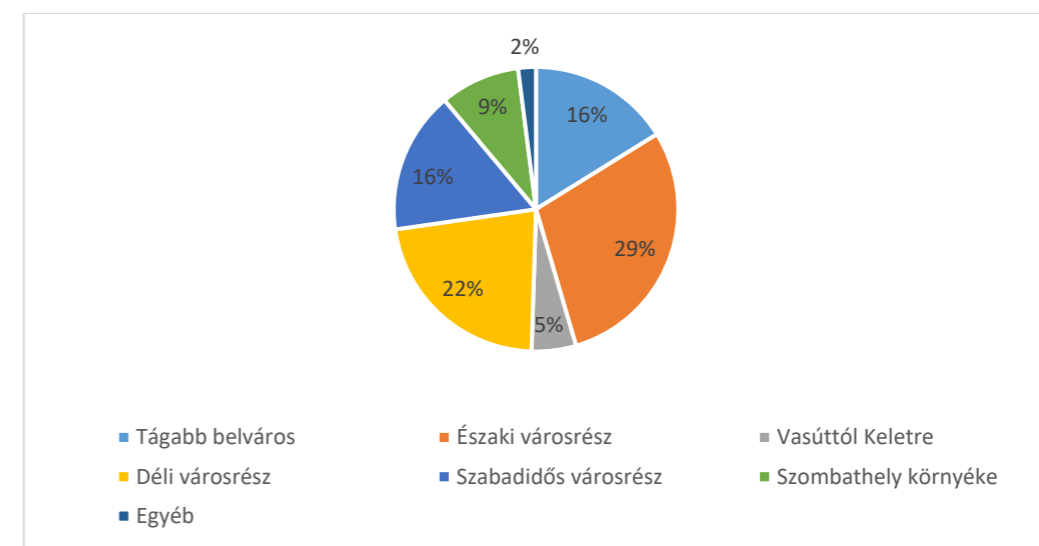


A mintát felosztottuk városrészekre (figyelembe véve a város adottságait): a tágabb belvárosra, az északi városrészre, a déli városrészre, a szabadidős városrészre és a vasúttól keletre eső városrészre (amely jelentős részben az ipartelep, de mozaikos lakóterületek is tarkítják és ide tartozik Gyöngyöshermán és Szentkirály is). Ezt a felosztást a következő (85. ábra illusztrálja, a 86. ábra pedig a minta megoszlását mutatja be: a legtöbben (29%) az északi városrészből töltötték ki a kérdőívet, ezt követi a déli városrész (22%), és egyforma arányban a szabadidős városrész, illetve a tágabb értelemben vett belváros.

85. ábra: Szombathely térkép a felosztott városrészekkel



86. ábra: A kitöltések városrészenkénti megoszlása, % (N=732)

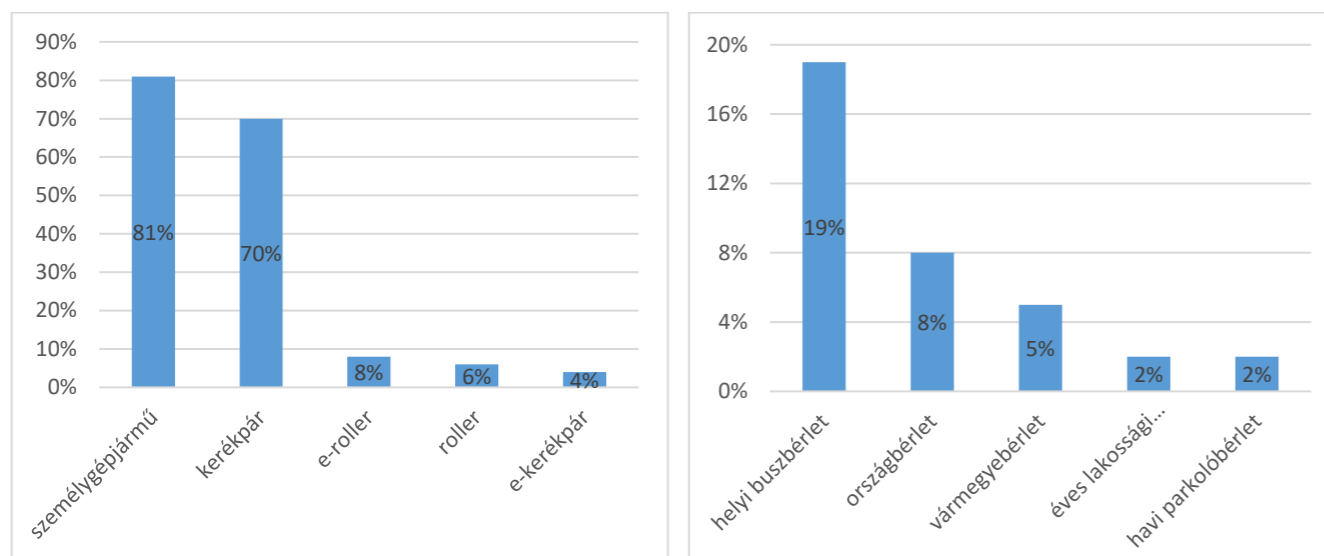


⁹⁰ A kérdőív nem tartalmazott semmilyen szenzitív kérdést, így lehetővé tettük, hogy 16-17 évesek is kitöltsék, szülői engedély nélkül.

Megoszások egyéb, a kérdőív szempontjából releváns (közlekedési) tényezők mentén

Rákérdeztünk arra is, hogy a felsorolt közlekedési eszközök és jogosultságok közül melyekkel rendelkeznek a válaszadók, mihez van hozzáférésük. Ahogy azt a 87. ábra mutatja, a minta 81 százaléka rendelkezik személygépjárművel, 70 százaléka kerékpárral és viszonylag keveseknek van otthon rollere, illetve elektromos meghajtású mikromobilitási eszköze. A válaszadók majdnem ötöde rendelkezik helyi buszbérlettel, ami a KSH 2022-es népszámlálásában a helyi autóbust rendszeresen ingázásra használók arányánál (~8%) érdemben magasabb. Ez azért lehet így, mert a kérdőívet nagy számban töltötték ki olyanok, akiket érdekel a busz közlekedés és a Blaguss Agora Hungary Kft. reklámjain keresztül találták meg a kérdőívet.

87. ábra: Az alábbiak közül melyekkel rendelkezik (több válasz is lehetséges), % (N=732)



Ezeket a kategóriákat megvizsgáltuk különböző felosztásokban is, és az alábbi eredményeket kaptuk:

- **Személygépkocsija** (81%)
 - a szabadidős városrészben élőknek (93%), illetve a Szombathelyre bejáróknak (89%) van nagyobb arányban, mint a minta egészében,
 - korcsoportos felosztásban a 30-39 és 40-49 éveseknek van nagyobb arányban (90% és 88%), és a 16-29 éves korcsoportban jóval kisebb arányban (53%), mint a mintában, és
 - nemi felosztásban a férfiaknak van nagyobb arányban (87%).
- **Mikromobilitási eszköze** (tehát akinek a háztartásában roller és/vagy kerékpár van, 72%)
 - a tágabb belvárosban élőknek van nagyobb arányban (81%) és a vasúttól keletre élőknek, illetve a Szombathelyre bejáróknak kisebb arányban (65% és 63%);
 - a kor szerinti felosztásban a 40-49 éveseknek van nagyobb arányban (79%), míg a legfiatalabb korosztálynak van kisebb arányban (64%), és
 - a férfiaknak nagyobb arányban van (80%) mint az átlagnak.
- **(Havi vagy éves) parkolóbérlete** (4%)
 - a tágabb belvárosban élőknek van sokkal nagyobb arányban (15%), míg
 - korcsoport és nem szerint nem találtunk eltérést.
- **Közösségi közlekedési bérlete** (helyi, vármegye vagy országbérlet, 28%)
 - a legfiatalabb korcsoportnak van legnagyobb arányban (60%) és a 30-39, 40-49 és 65 év felettieknek kisebb arányban (18%, 22% és 15%),

- és a nemek között nem találtunk jelentős eltérést.

A bérleteket a lakóhely szerinti bontásnál külön is megvizsgáltuk és az alábbiakat kaptuk:

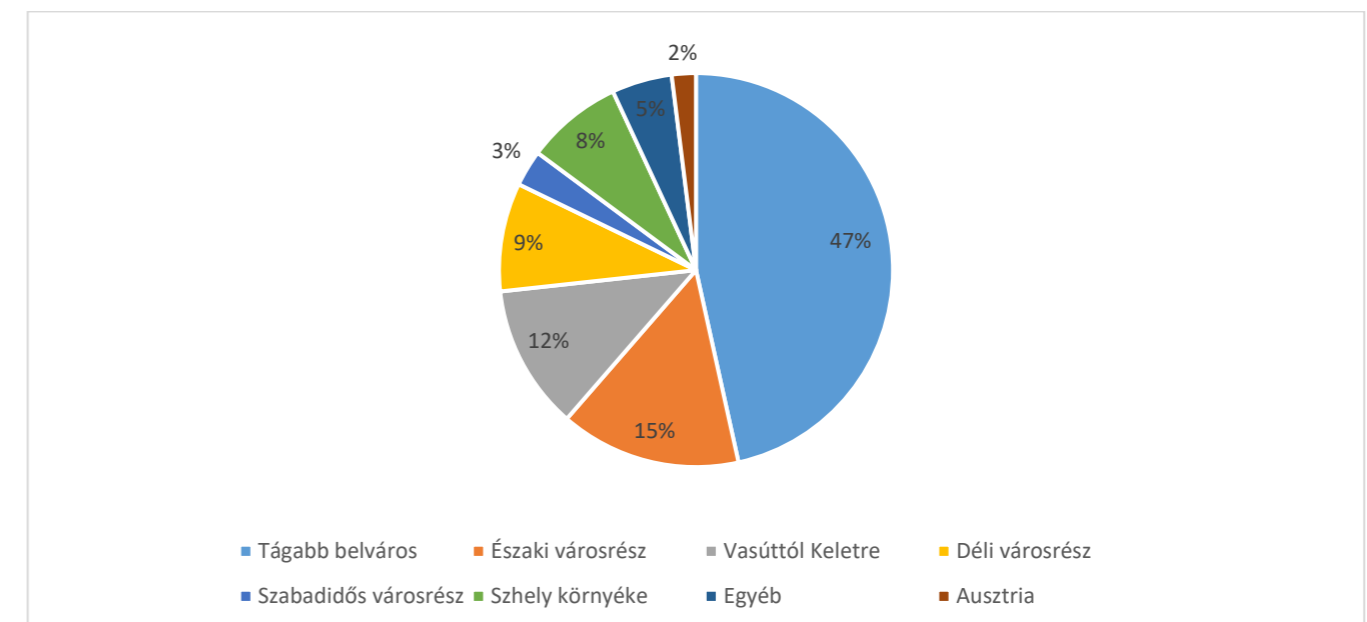
- **Vármegye- és országbérlete** nagyobb arányban van a bejáróknak, mint szombathelyieknek (20% versus 5% és 13% versus 8%);
- **A helyi közösségi közlekedési bérlet** eloszlásának nagy a szórása lakóhely szerint: míg az északi városrészben és a vasúttól Keletebbre élőknek nagyobb arányban van bérlete (28% és 33% a 19%-os átlaggal szemben), a bejáróknak, a belvárosiaknak és a szabadidős városrészben élőknek pedig kisebb arányban (6% a környékről, 13% a messzebről bejárók esetében, 14% és 10% az átlag 19%-kal szemben).

Itt azonban meg kell jegyezni, hogy a messzebről bejárók almintája nagyon kicsi, ezért még óvatosabban kell bánni az általánosítással az ő esetükben. Az 1-2-3 százalékos eltérésekre nem térünk ki, mert ekkora mintánál ez nem releváns.

7.5.2 KÖZLEKEDÉSI SZOKÁSOK

A következő (88. ábra) ábrán láthatóak az ingázási úticélok: az ingázók majdnem fele (47%) a belvárosba jár, míg a többi utazás eloszlik a városrészek között, illetve voltak páran a válaszadók közül, akik Ausztriába járnak dolgozni. Ez utóbbi csoport alul van reprezentálva a valódi arányokhoz képest.

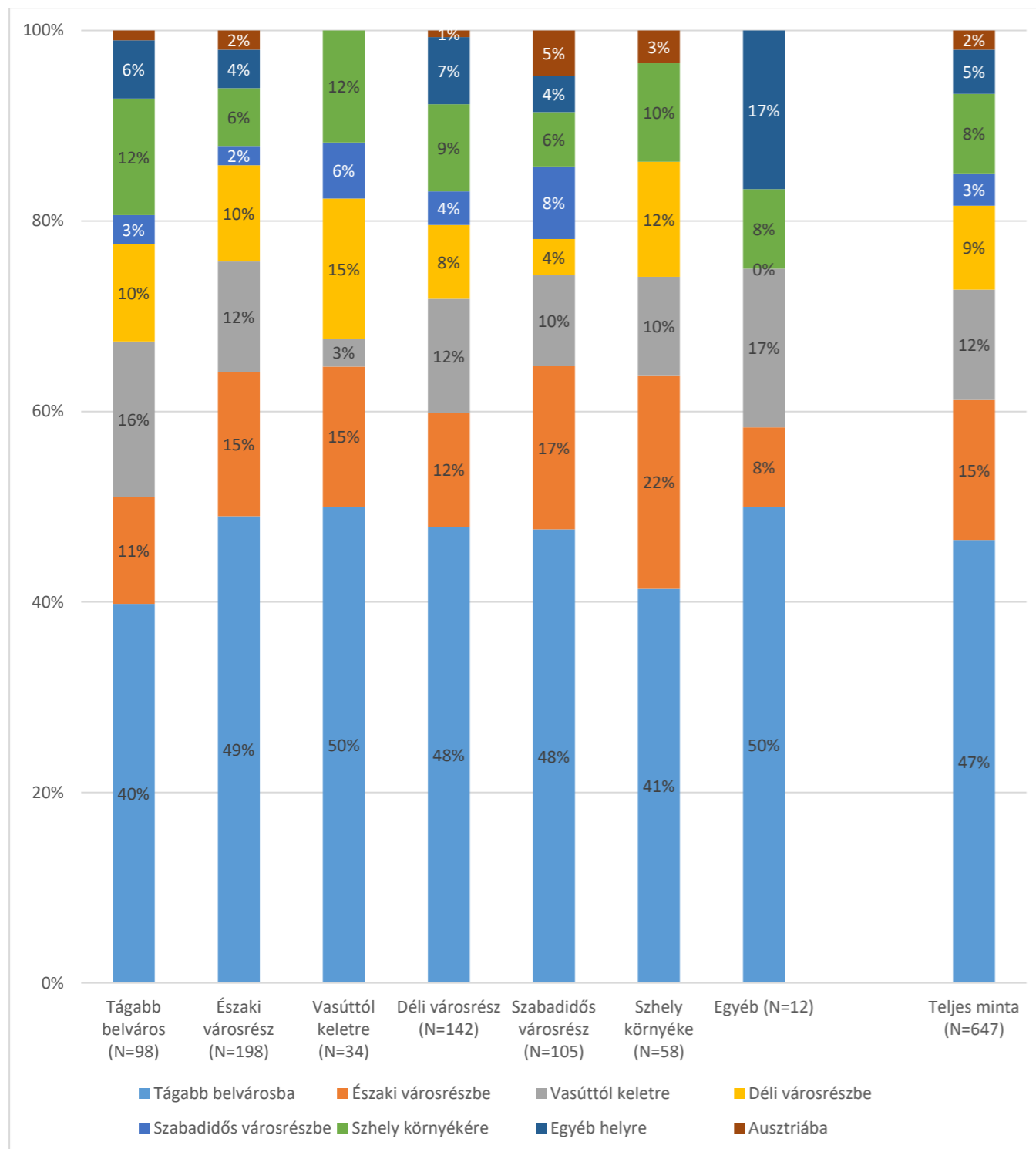
88. ábra: Melyik településre vagy városrészbe jár legtöbbször munka / tanulás céljából? (N=647)



Amint látható, atágabb Belváros a meghatározó úti cél, ami a szolgáltatások és a munkahelyek sűrűsödését tekintve érthető, egyben a közlekedési problémák alapjaira is jó választ ad. Szombathely iparvárosi jellegéhez képest a vasúttól keletre eső, ipartelep jellegű városrészbe viszonylag kevesen utaznak. Ez következhet a kitöltők jellemzőiből is, de magyarázható úgy is, hogy az ipartelepen dolgozók jelentős része a környékről érkezik, nem feltétlenül szombathelyi. Az Ausztriába ingázók 2%-os aránya valószínűleg alacsonyabb, mint a valóságban, viszont felhívja arra a figyelmet, hogy azok az emberek, akik idejük jelentős részét nem a városban (és nem is Magyarországon) töltik, igenis érdeklődnek a város állapotai iránt.

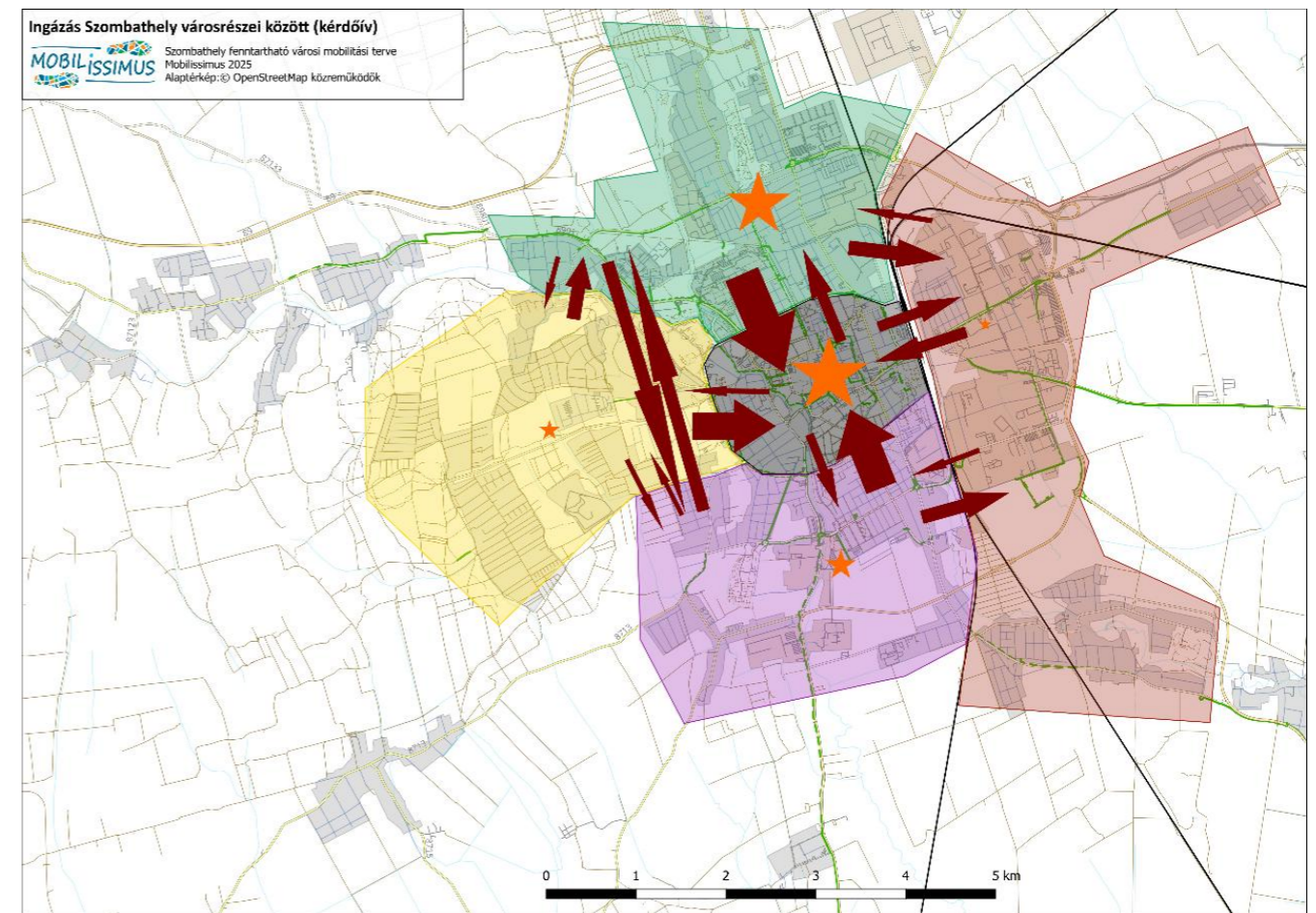
Az ingázási célokat tovább bontva, megnéztük, hogy ki honnan merre ingázik, ezt az alábbi két (89. ábra és 90. ábra) ábra mutatja be. Jól látszik, hogy nagyjából minden városrészbe ugyanakkora arányban érkeznek az egyes városrészekből, a Belvárosba kicsit kevesebben mennek a Belvárosból, illetve a környező településekről. Továbbá a környező településekről többen mennek az északi városrészbe.

89. ábra: Az ingázás úticélja lakóhely szerint, % (N=647)



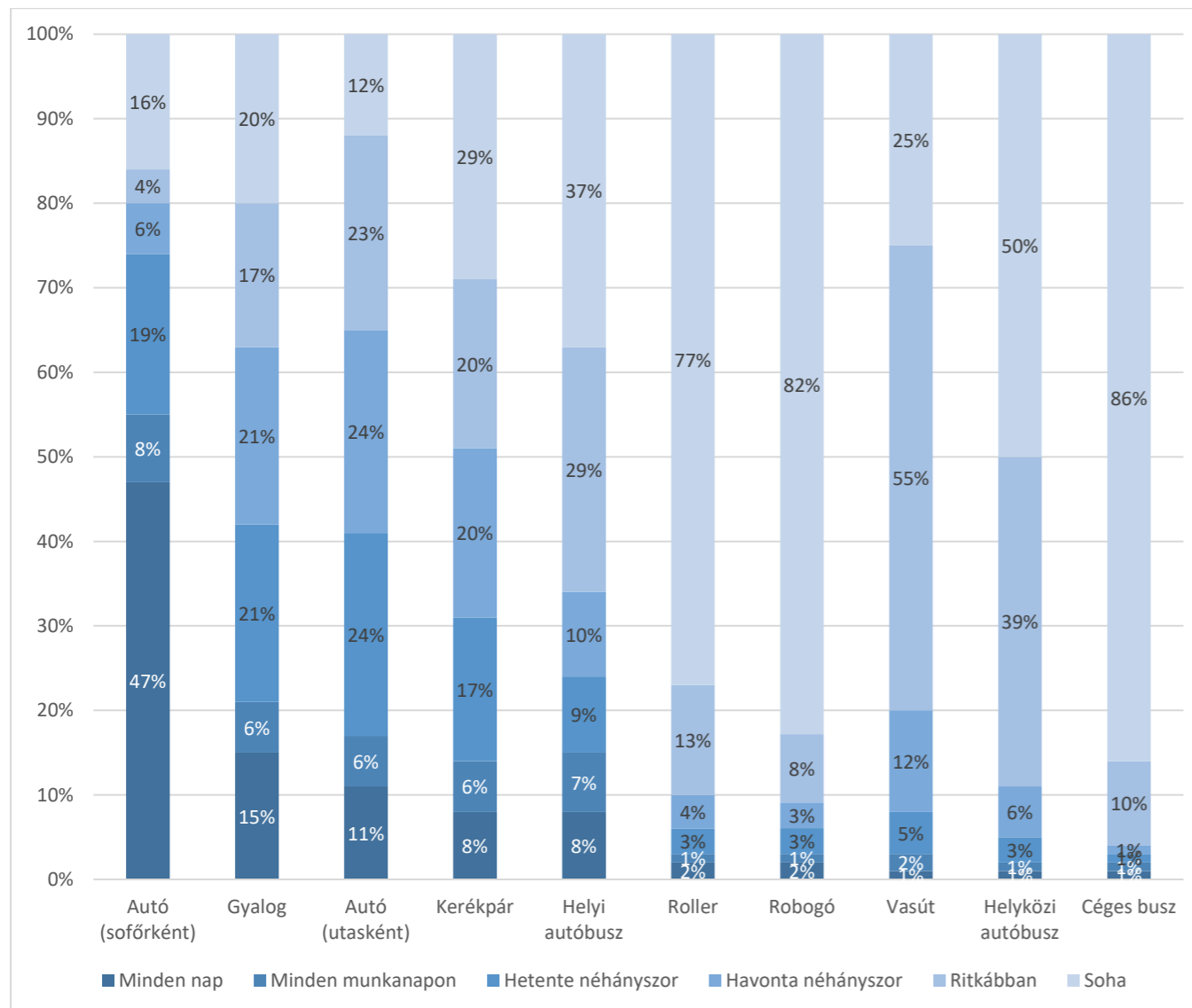
A térkép csak a Szombathelyen belüli ingázásokat mutatja: a narancssárga csillagok a városrészen belüli mozgásokat mutatják, a nyilak vastagsága pedig a körzetek közötti ingázás mértékét reprezentálja.

90. ábra: Melyik városrészből melyik városrészbe ingázik, (N=491)



A következő, munkanapi közlekedési szokásokat bemutató ábra alapján, ahol a közlekedési módok használatát hasonlítottuk össze, látható, hogy míg a vasút, a roller, a robogó és a céges busz marginális szerepet tölt be, a többi felsorolt közlekedési módnak változó a használata.

91. ábra: Közlekedési szokások gyakoriság szerint, % (N=732)



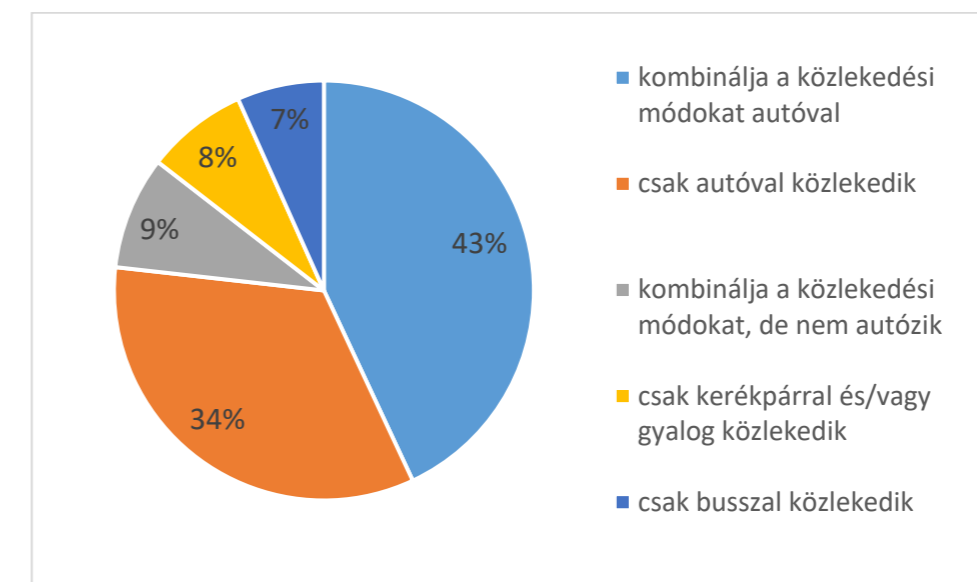
Ha a mindennapos utazásokat nézzük, akkor az autózás dominál: több mint a válaszadók fele (55%) jelölte be ezt a közlekedési módot sofőrként és 17 százalék utasként. Ezenkívül a válaszadók ötöde megy gyalog az úticéljához, 15 százalék helyi busszal és 14 százalék kerékpárral. A többi közlekedési mód elenyésző. Másrészt, ha egyéni szinten vizsgálódunk, akkor leolvasható (és ezt a további elemzéseink is megerősítik), hogy **sokan sokféle módon közlekednek, de a relatív többségben azok vannak, akik szinte napi szinten autót vezetnek (55%).** Őket mélyebben megvizsgálva azt találtuk, hogy azok, akik (szinte) napi szinten vezetnek,

- a **30-39 és 40-49 éves korcsoportokban** vannak nagyobb arányban jelen (65% és 67% - megfelelően annak, hogy ezekben a korcsoportokban rendelkeznek nagyobb arányban személygépkocsival);
- a **férfiak** között nagyobb arányban találhatók meg (61%);
- a **szabadidős városrészben és a vasúttól keletre** élők nagyobb arányban (79% és 65%), míg az összes többi városrészben lakók között kisebb arányban találhatók meg és

- az ingázás úticélja szerint nem állapítható meg tendencia.

Ahhoz, hogy kicsit mélyebben megnézzük a közlekedési módok használatát és azok kombinációit, kiválasztottuk a négy leggyakoribb közlekedési módot (autó sofőrként, kerékpározás, közösségi közlekedés és gyaloglás) és ezekből létrehoztunk profilokat. Ahhoz, hogy ne legyen túl sok csoport, egyfelől összevontuk a gyakoriságokat és a hatból három kategória lett: (majdnem) minden nap, hetente néhányszor és a havonta néhányszor, ritkábban és soha; másfelől pedig a gyaloglást is rugalmasan kezeltük. Így kaptuk az alábbi öt csoportot, ahol a minimum heti néhány használatot vettük figyelembe. A válaszadók háromnegyede (77%) autóval közlekedik, de ebből 43 százalék kombinálja az autót más közlekedési móddal, míg 34 százalék csak autózik. 9 százalék kombinálja a fenntartható közlekedési módokat (helyi busz, kerékpár és gyaloglás), míg 8 százalék csak kerékpározik és/vagy gyalogol, és 7 százalék csak helyi busszal közlekedik (92. ábra).

92. ábra: Közlekedési módok használata legalább heti néhány alkalommal, % (N=704)

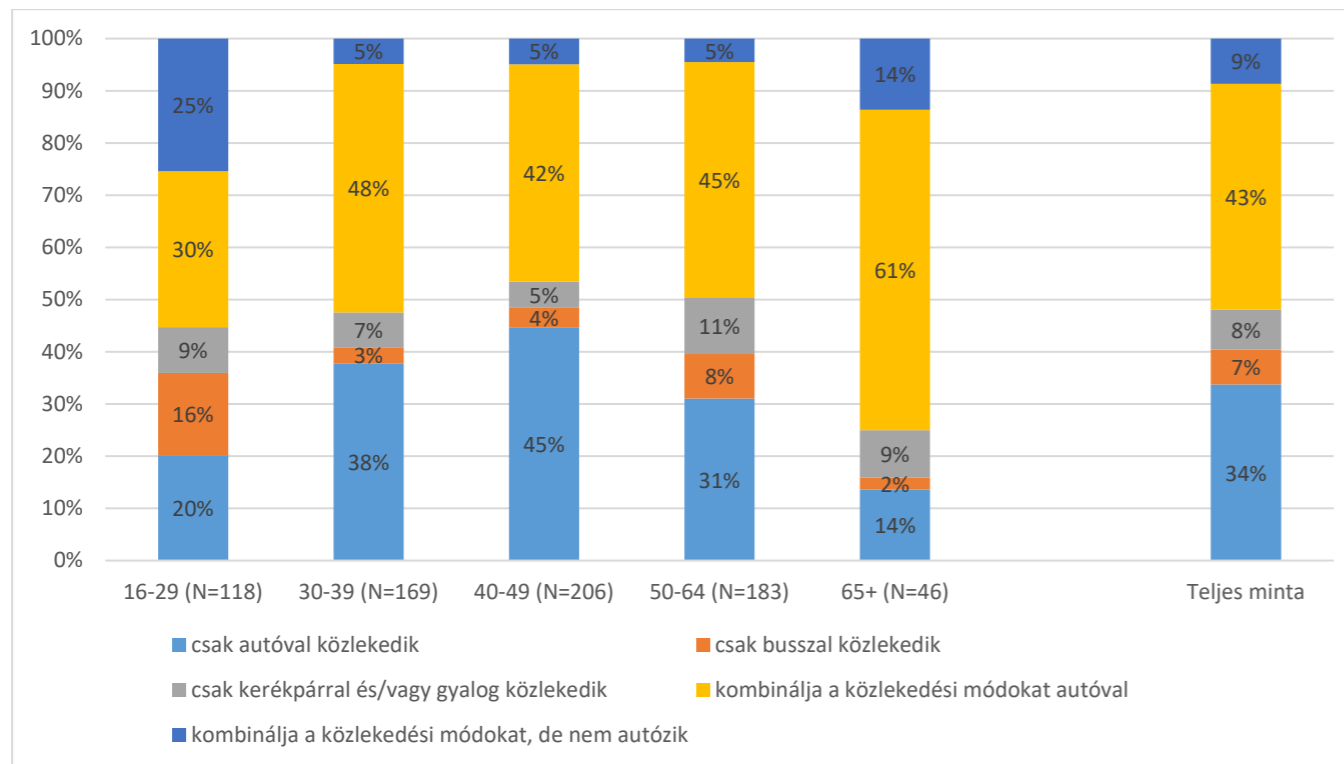


Megnéztük más közlekedési módok használatát is közlekedői profilok szerint: akik csak autóval közlekednek ritkábban használnak tömegközlekedést (helyközi autóbuszt és vasutat), míg akik eleve valamennyire fenntartható módon közlekednek a városon belül, nagyobb arányban használják az egyéb fenntartható közlekedési eszközöket is. Akik az autót kombinálják egyéb közlekedési módokkal, nagyobb arányban szállnak heti vagy havi rendszerességgel vasútra, de a helyközi buszt kerülik.

Ebből az következik, hogy vannak, akik inkább autóval közlekednek és vannak, akik inkább tömegközlekednek (és vagy egyéb fenntartható módon közlekednek), és a két csoport között nem nagy a közös halmaz.

A közlekedési módok szerinti profilokat megvizsgáltuk korcsoportonként és az alábbi eltéréseket találtuk (93. ábra):

93. ábra: Közlekedési mód szerinti csoportok korosztály szerint



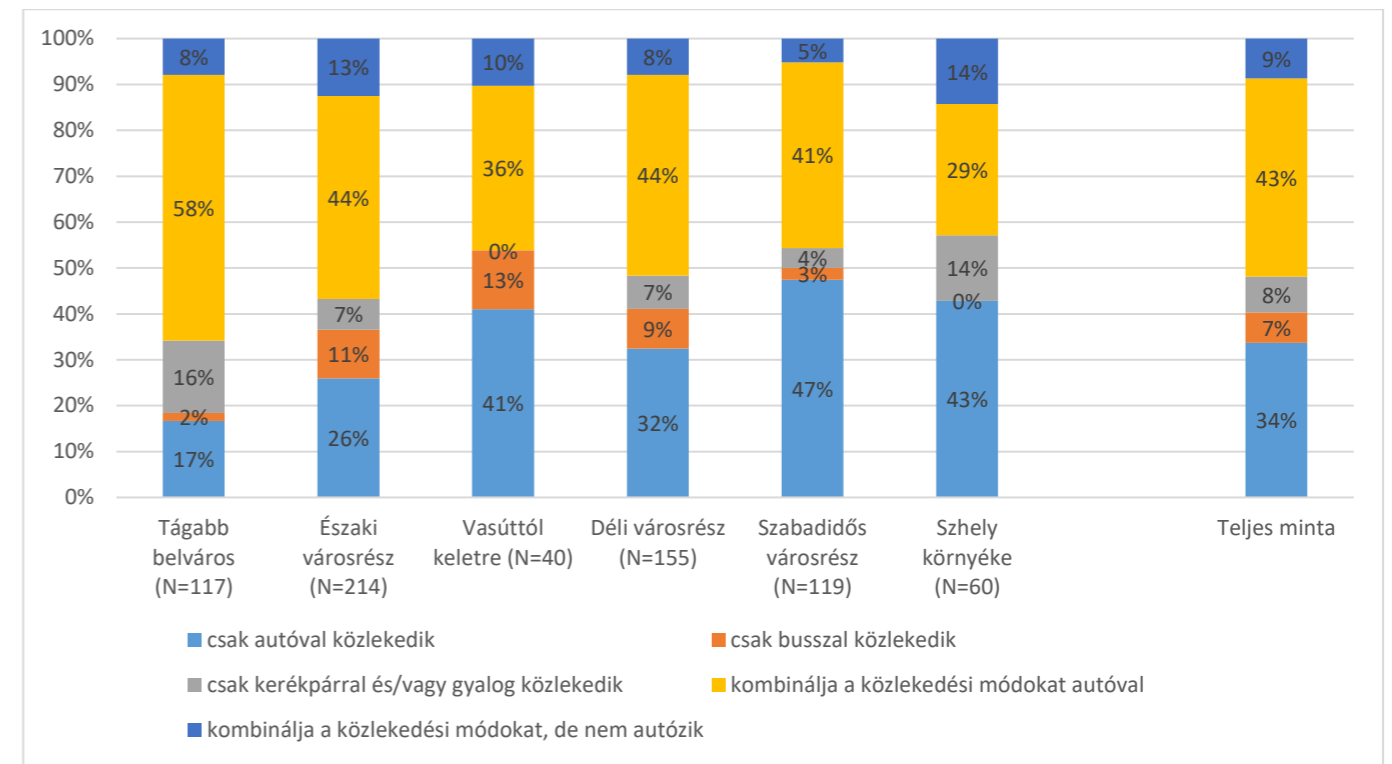
- A **legfiatalabb korcsoportban** (logikusan) kevesebben vannak a csak autóval közlekedők (20% versus 34%) és az autóval más közlekedési eszközt kombinálók is (30% versus 43%), míg több mint kétszer annyian használják a helyi buszt (16% versus 7%) és többen kombinálnak fenntartható közlekedési módokat (25% versus 9%).
- A **30-39 és 50-64 éves korosztálynál** nincsenek nagy eltérések a mintához képest.
- A **40-49 évesek** körében nagyobb arányban képviseltetik magukat a csak autóval közlekedők (45% versus 34%).
- A **65 éven felüliek** körében jóval nagyobb az autót más eszközökkel kombinálók aránya (61% versus 43%) és jóval kisebb a csak autóval közlekedők aránya (14% versus 34%).

Összességében elmondható, hogy a **legfiatalabb korcsoport fenntarthatóbb módokon közlekedik** (azonban ebben a korosztályban az átlagos 81%-hoz képest csak 53% rendelkezik autóval), míg a 40-49 évesek nagyobb arányban közlekednek csak autóval. A 65 év feletti korcsoport az autóval kombinált közlekedési módú profilok között található meg magasabb arányban.

Nemek és gazdasági aktivitás szerint nem találtunk jelentős eltéréseket a közlekedési profilok megoszlása tekintetében.

A következő (94. ábra) a városrészek között meglévő utazási különbségekre világít rá.

94. ábra: Közlekedési módok szerinti csoportok városrészek szerint, % (N=708)



Az eredmények az alábbiakban foglalhatók össze:

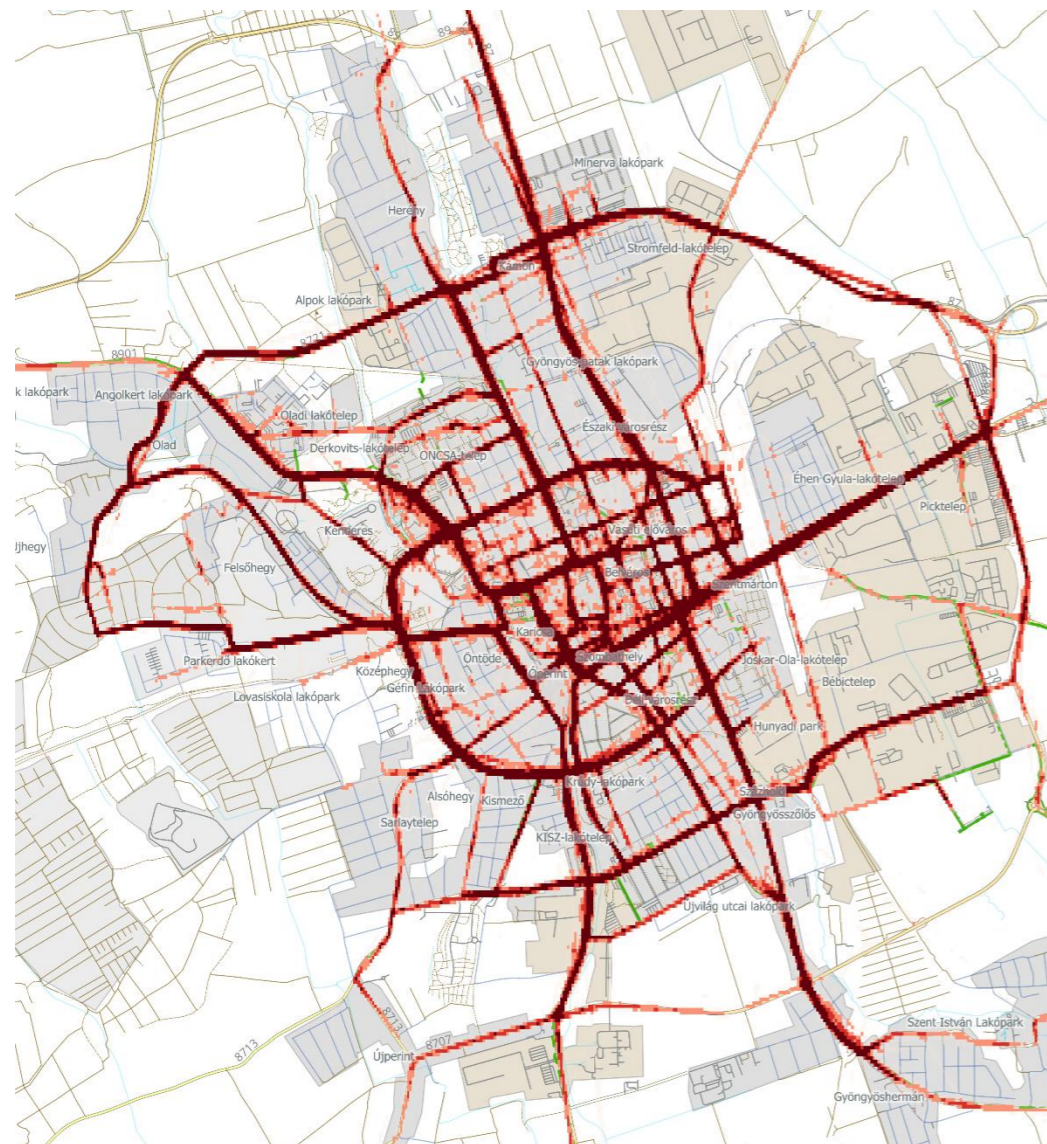
- A **tágabb belvárosban** kevesebben járnak csak autóval, mint az egész mintában (17% versus 34%), míg nagyobb arányban kombinálják az autót más közlekedési eszközökkel (58% versus 43%), de a mikromobilitás is sokkal nagyobb arányban jellemző erre a városrészre (16% versus 8%).
- Az **északi városrészben** jóval kevesebben járnak csak autóval (26%) mint a teljes mintában (34%).
- A **vasúttól keletre élők** nagyobb arányban közlekednek csak autóval (41% versus 34%) és kevesebben kombinálják a közlekedési módokat az autó mellett (36% versus 43%), de többen vannak azok is, akik csak a helyi autóbust használják (13% versus 7%).
- A **déli városrészben** nincsenek eltérések az átlagtól.
- A **szabadidős városrészben** jóval többen használják csak az autót (47% versus 34%).
- A **környékről bejárók** körében jóval nagyobb arányban vannak azok, akik csak autóval járnak (43% versus 34%) és kevesebben azok, akik ezt mással kombinálják (29% versus 43%), de akik a fenntartható módokat kombinálják egymással, azok is többen vannak (14% versus 9%). A messzebről bejárók is eltérnek a mintától, de ők annyira kevesen vannak a mintában, hogy nem tettük fel az ábrára őket.

Az jól látszik, hogy a nagyvárosias területeken kisebb az autóhasználat, míg a tisztán kertvárosi részeken és az ipartelepen érdemben nagyobb.

A lakosok az online kérdőívben térképes felületen jelölhették be a leggyakrabban használt útvonalait. Az így kapott adatokat hőtérképre vetítettük, az eredmények nagy átfedést mutatnak a korábbi közúti forgalmi modellezéssel és elemzéssel. Megállapítható az elkerülők kiemelt szerepe, azonban a keleti elkerülőn viszonylag kevés jelölés érkezett, ezt elsősorban nem szombathelyiek használják. Az ábra alapján az alábbi tanulságok vonhatók le:

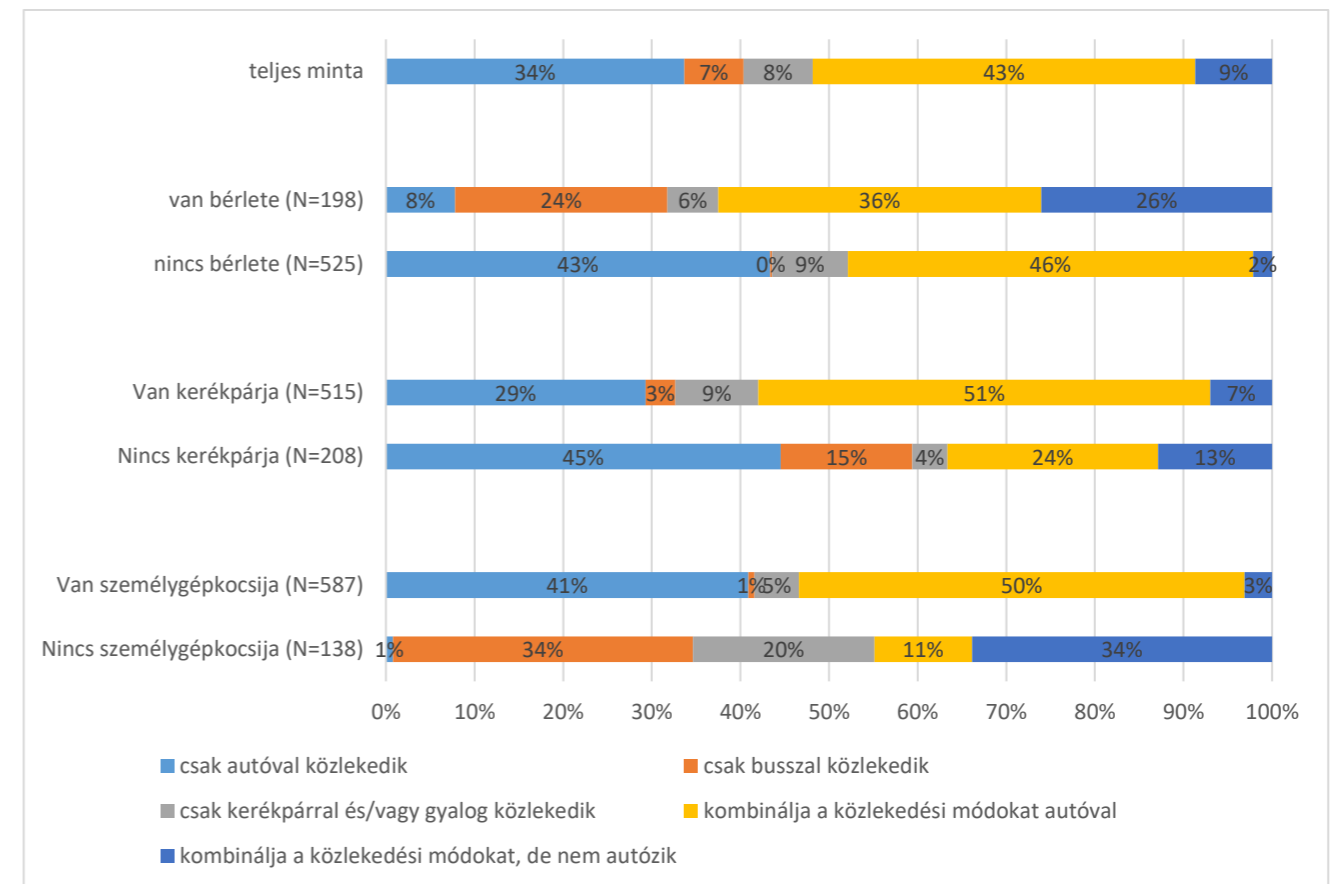
- A Zanati út – Hunyadi út tengely,
- a Thököly utca – Kiskar utca – Hollán Ernő utca útvonal,
- a 11-es Huszár út – Petőfi utca – Rohonci út tengely,
- a körutak kiemelkedő szerepe,
- a vasútállomás környékének magas forgalmi terheltsége,
- a Paragvári utca fontos szerepe,
- illetve a Jégpince úton és az Oladi-platót feltáró útvonalak jelentősége.

95. ábra: Nyilvános kérdőívben jelölt használt útvonalak hőtérképe (a sötétebb szín több előfordulást jelöl)



A közlekedési módok szerinti csoportok nagysága eltér az alapján, hogy milyen közlekedési eszközökkel/jogosultságokkal rendelkeznek a válaszadók (96. ábra):

96. ábra: Közlekedési módok szerinti profilk kerékpár-, személygépkocsi- és bérlettulajdonlás szerint, % (N=723)



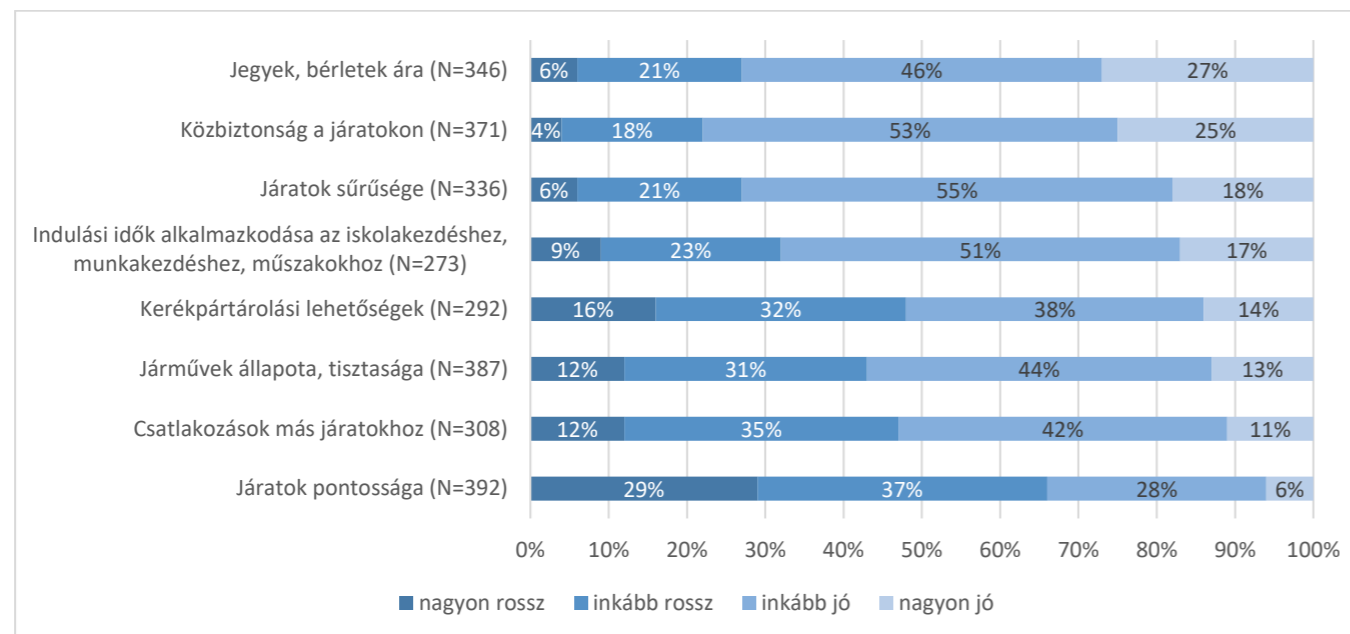
- akinek **van személygépkocsija**, az értelemszerűen nagyobb eséllyel jár csak autóval (41% versus 34%) és az autót más közlekedési módokkal kombinálók között is nagyobb arányban vannak jelen (50% versus 43%);
- aki **rendelkezik kerékpárral** szintén nagyobb arányban képviselteti magát az autót más közlekedési módokkal kombináló csoportban (51% versus 43%), és kisebb arányban jár csak autóval (29% versus 34%), végül pedig
- aki **rendelkezik valamilyen bérlettel** az jóval kisebb arányban van jelen a csak autós profilk között (8% versus 34%), több mint háromszor annyian vannak itt, akik csak busszal járnak (24% versus 7%) és majdnem háromszor annyian vannak közöttük, akik a fenntartható módokat kombinálják (26% versus 9%).

Mind a kerékpár-, mind a személygépkocsi-hozzáférés tehát fontos meghatározója a közlekedési mód kiválasztásának, a válaszadók nem csak tárolják otthon a kerékpárjukat és az autójukat, hanem aktívan használják is.

7.5.3 ELÉGEDETTSÉG A VASÚTTAL ÉS A HELYKÖZI AUTÓBUSZKÖZLEKÉDÉSSEL

Az alábbi (97. ábra) ábra a vasúti közlekedéssel kapcsolatos elégedettséget mutatja. Ezt csak azok töltötték ki, akik legalább alkalmanként használják ezt a közlekedési módot, tehát benne vannak azok is, akik a havi néhánynál is ritkábban szállnak vasútra. Jól látható, hogy vannak olyan aspektusok, amelyekkel a többség elégedett (legalábbis valamennyire), mint például a jegyek, bérletek ára, a közbiztonság és a járatsűrűség. Viszont vannak olyan tényezők, amik megosztóbbak, de a többség jónak ítéli meg: a kerékpártárolási lehetőségek, a járművek állapota és tisztasága. A csatlakozás más járatokhoz már inkább negatív értékelést kapott, ugyanakkor a vasút esetében rendszerint a buszok csatlakoznak, alkalmazkodnak, nem a vasút. A járatok pontossága határozottan negatív megítélésben részesül.

97. ábra: Kérjük, értékelje az alábbiakat a vasúti közlekedéssel kapcsolatban!



A vasúti közlekedés gyakorisága szerint lebontva változó a különböző szolgáltatási jellemzők megítélése (az inkább jó és nagyon jó válaszok együttes arányát hasonlítottuk össze két csoport között):

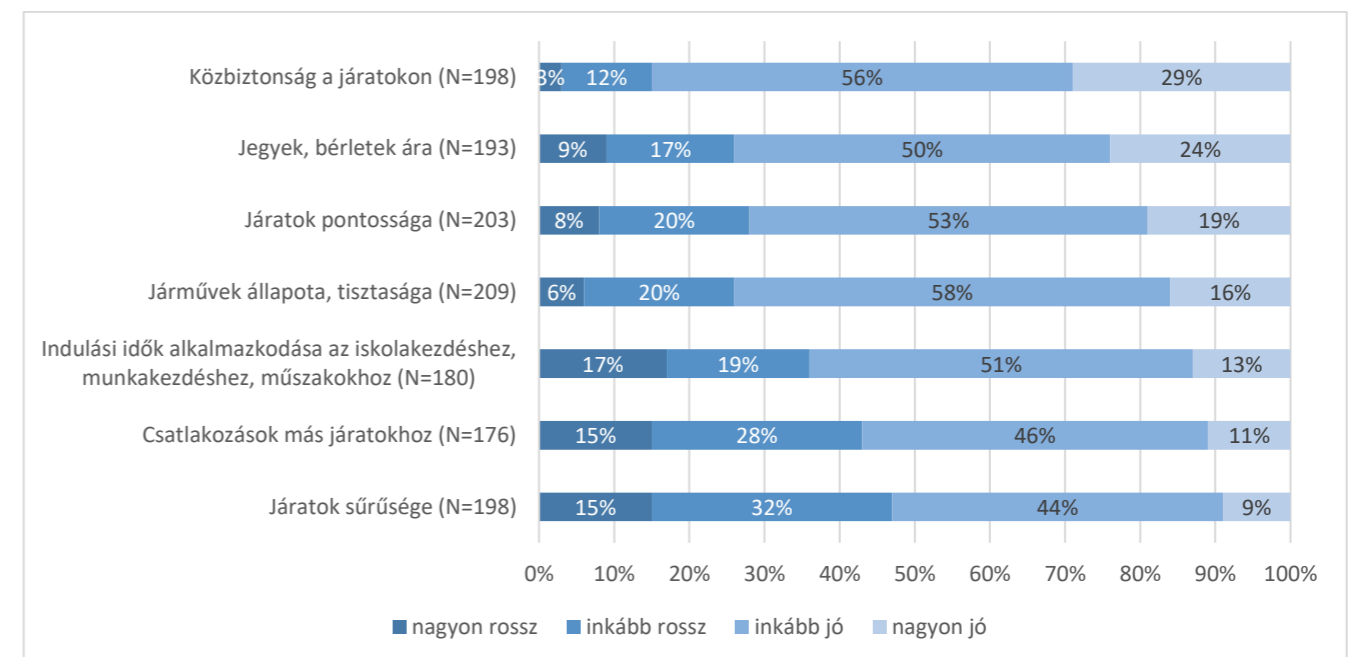
- aki ritkábban használja, mint havonta néhányszor,
 - az pozitívabban ítéli meg a csatlakozásokat és az indulási idő műszakokhoz/iskolához való alkalmazkodását;
 - nagyjából ugyanúgy gondolkodik a járatok sűrűségéről, a közbiztonságról és a kerékpártárolási lehetőségekről, és
 - negatívabban vélekedik a járművel állapotáról, a pontosságról és a jegyek áráról, mint azok, akik heti szinten vagy annál gyakrabban használják.

A vasúti közlekedéssel kapcsolatos visszajelzések egészében inkább pozitívak (kivéve csatlakozások és pontosság), de mindenképpen visszafogottak.

Az alábbi (98. ábra) ábrán a helyközi buszközlekedéssel kapcsolatos vélekedéseket mutatjuk be. Itt is fontos kiemelni, hogy ezekben a válaszokban azok is benne vannak, akik ritkábban használják ezt a szolgáltatást, mint havonta néhányszor. A közbiztonság, a jegyek és bérletek ára, a járatok pontossága és állapota viszonylag jó megítélésben részesül, az alkalmazkodás, a csatlakozás és a járatok sűrűsége kevésbé jó, de még mindig a többség szerint jó, a kerékpártárolási lehetőségeket viszont nagyon rossznak ítélik.

Külön kérdés vonatkozott a kerékpártárolási lehetőségekre (az eredmény a grafikonon nem szerepel). Ez a többi állításnál jóval rosszabb megítélés alá esett, ugyanakkor jelezni kell, ahogy a helyközi buszok kapcsán a két nagyobb városi buszállomáson (Ady tér és Vasútállomás) túl a helyközi buszok kapcsán a kerékpáros kapcsolat igénye valószínűleg minimális, e két helyen viszont határozottan fejlesztendő.

98. ábra: Kérjük, értékelje az alábbiakat a helyközi autóbusszal közlekedéssel kapcsolatban!



Hasonlóan az előzőhöz, itt is külön megnéztük a helyközi buszközlekedést gyakrabban/ritkábban használók közötti eltéréseket és azt találtuk, hogy

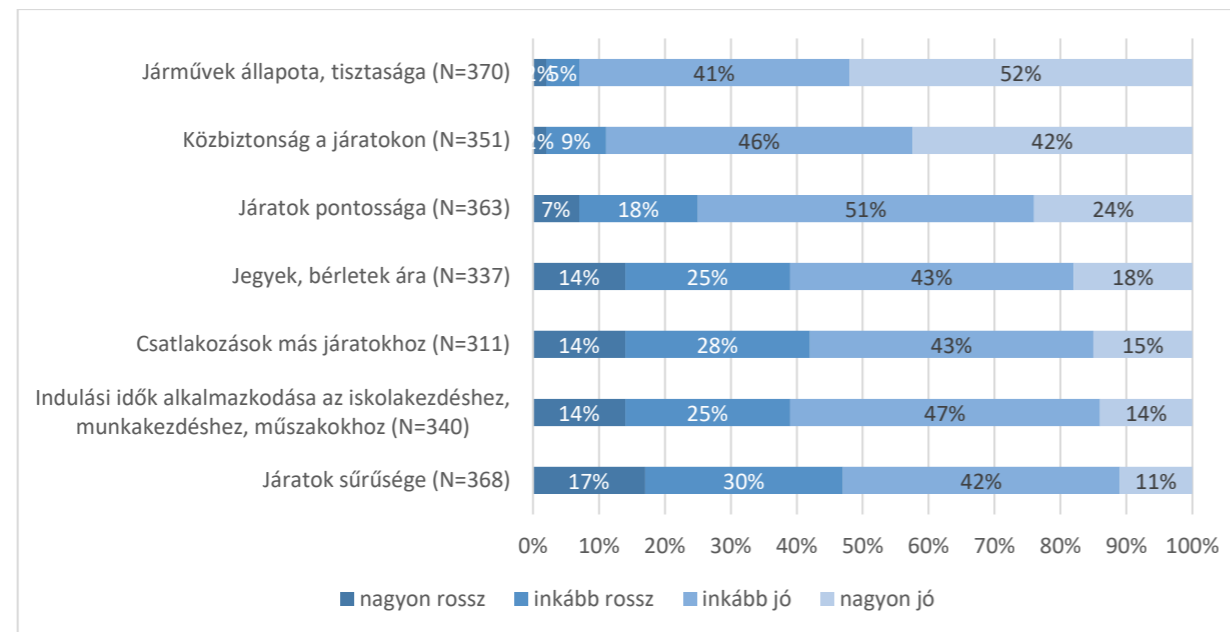
- aki ritkábban, mint havonta száll helyközi autóbusszalra, az majdnem minden aspektusban pozitívabban vélekedett azoknál, akik legalább heti rendszerességgel használják,
- kivéve a jegyek árát illetően, ebben hasonló volt a gyakori és ritka használók megítélése, míg a kerékpártárolás lehetőségeit a ritkább használók negatívabban látták.

A helyközi buszok egészében a vasúthoz hasonló, annál árnyalatnyival jobb, visszafogottan pozitív megítélést kaptak. A forgalmasabb buszmegállók, buszvégállomások és a buszállomás kerékpártárolási lehetőségei fejlesztendők a válaszadók szerint.

7.5.4 A HASZNÁLÓK VÉLEMÉNYE A HELYI BUSZKÖZLEKEDÉSRŐL

A következő (99. ábra) ábrán a helyi buszközlekedéssel kapcsolatos elégedettségi szintek láthatók.

99. ábra: Kérjük, értékelje az alábbiakat a helyi autóbuszos közlekedéssel kapcsolatban!



Ha az inkább jó és nagyon jó válaszokat vesszük figyelembe, a válaszadók elsöprő többsége (93% és 88%) pozitívan ítéli meg a járművek állapotát és tisztaságát és a közbiztonságot. Ennél kicsivel kisebb, de még mindig széles körű az egyetértés a járatok pontosságával kapcsolatban (75%). A jegyek és bérletek árát, a csatlakozásokat és az indulási idők alkalmazkodását kisebb arányban, de még mindig a többség jónak találja (58-61%). A járatok sűrűségét a többség (53%) pozitívan ítéli meg. Városrészi vagy más jellemzők alapján nincsenek komoly eltérések.

Itt is külön kérdés vonatkozott a kerékpártárolási lehetőségekre (az eredmény a grafikonon nem szerepel. Ez a többi állításnál jóval rosszabb megítélés alá esett, ugyanakkor jelezni kell, ahogy a helyi buszok kapcsán is főleg a két nagyobb városi buszállomáson (Ady tér és Vasútállomás) lehet ennek igazán jelentősége, itt viszont határozottan (tovább)fejlesztendő.

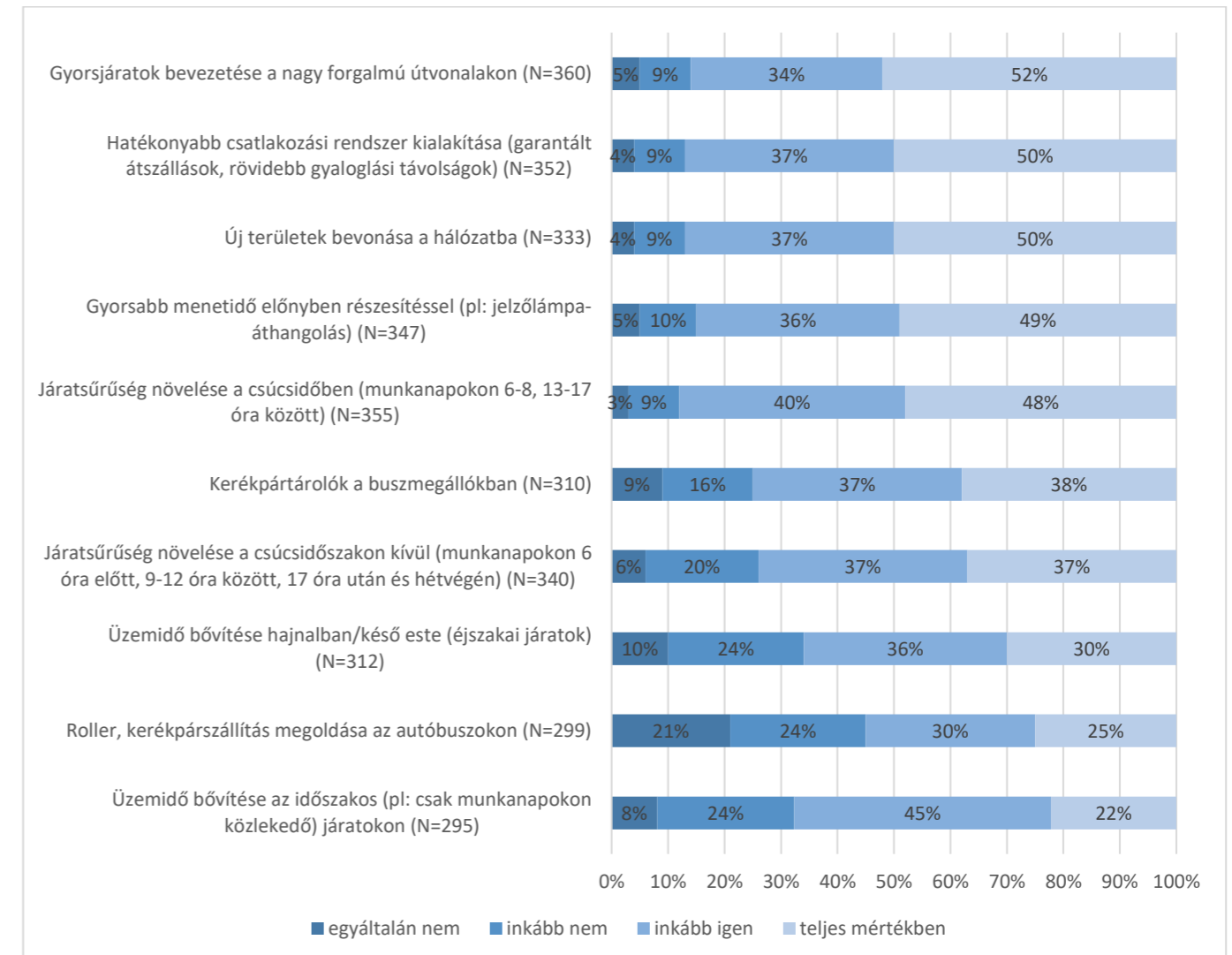
Itt is szétbontottuk használati gyakoriság szerint és összehasonlítottuk azokat, akik napi szinten használják azokkal, akik ritkábban, mint havonta veszik igénybe. Azt találtuk, hogy

- míg a járatok sűrűségét, a járművek állapotát, a közbiztonságot és a kerékpártárolási lehetőségeket hasonlóan ítélik meg,
- az indulási idők alkalmazkodásáról, a pontosságról, a csatlakozásokról és a jegyek és bérletek áráról pozitívabban vélekednek a ritkább használók.

A válaszadók igen pozitívan nyilatkoztak a helyi buszközlekedés általános jellemzőiről, kicsit kevésbé pozitívan az időbeli jellemzőiről és csak a kerékpártárolás helyzetét látták negatívan. A lentebb elemzett szabadszavas eredmények ehhez képest negatívabb összképet festenek.

A helyi buszközlekedéssel kapcsolatban arra is rákérdeztünk, hogy hogyan fogadnák a különböző javaslatokat, melyeket a Blaguss Agora Hungary Kft. tett a felmerülő problémák kezelésére. Az alábbi (100. ábra) ábrán jól látszik, hogy van igény a szolgáltatás fejlesztésére.

100. ábra: Ön szerint milyen intézkedések javítanák a leginkább a szombathelyi helyi autóbusz-közlekedés színvonalát?



A gyorsjáratok bevezetését, a hatékonyabb csatlakozási rendszert, a lefedettség növelését, a gyorsabb menetidőt és a csúcsidei járatsűrítést 85 százalék szorgalmazná, míg a kerékpártárolók telepítését buszmegállóba és a csúcsidőn kívüli járatsűrítést a válaszadók háromnegyede, az időszakos járatok üzemidő bővítését vagy az éjszakai járatok sűrítését a kétharmada, a roller- vagy kerékpárszállítást kicsit több mint a fele támogatná. **Az igények nagyobb része csak a mainál nagyobb finanszírozással valósítható meg.**

Itt is szétbontottuk használati gyakoriság szerint a válaszokat és összehasonlítottuk azokat, akik napi szinten használják a helyi buszt azokkal, akik ritkábban, mint havonta veszik igénybe. Azt találtuk, hogy ez utóbbiak:

- sokkal inkább örülnének a roller- és kerékpárszállítás lehetőségének, a hatékonyabb csatlakozási rendszernek és pozitívabban fogadnák a kerékpártárolókat a buszmegállóban,
- kevésbé örülnének a járatsűrűség növelésének,
- és ugyanúgy értékelték a többi fejlesztési javaslatot, mint akik gyakran használják a helyi buszokat.

7.5.5 SZABADSZAVAS VÁLASZOK: PROBLÉMÁK ÉS SIKEREK

Végül pedig a válaszadóknak lehetőségük volt az általuk érzékelt közlekedési problémákról térképes és szabadszavas, illetve a helyi buszközlekedéssel kapcsolatos véleményükről szabadszavas formában írni. Ezen túl arra is rákérdeztünk, hogy milyen pozitívumokat tudnak mondani Szombathely közlekedéséről.

A kérdőívben az alábbi három nyílt kérdés szerepelt, azaz, ahol nem előre megfogalmazott válaszok közül kellett választani:

10. Kérjük, fogalmazza meg, ha van bármilyen egyéb problémája / közlekedésfejlesztési javaslata Szombathelyen, amelyet a térképen nem jelölt!

11. Kérjük, ossza meg velünk, hogy mit tart Szombathely közlekedésében sikeresnek, eredményesnek, követendőnek! Írjon le mindent, amit fontosnak tart, bármely közlekedési módra vonatkozóan!

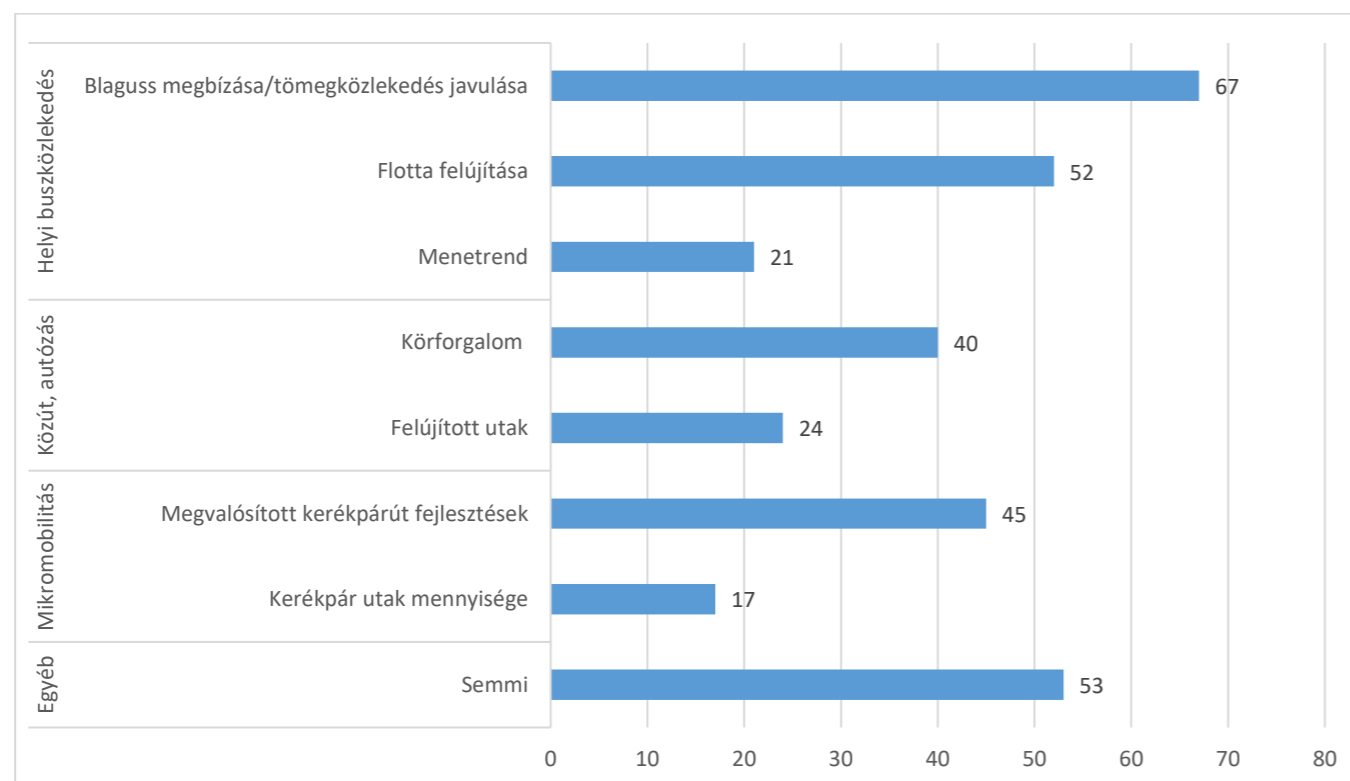
16. Kérjük, ha van bármilyen egyéb észrevétele a helyi buszközlekedéssel kapcsolatban, ossza meg velünk!

A válaszokat kétfelé osztottuk: először a közlekedési sikereket fogjuk részletesebben elemezni, utána pedig a problémákat és az észrevételeket.

7.5.5.1 Közlekedési sikerek (11-es kérdés)

A fejezetben a 11. kérdésre érkezett válaszokat mutatjuk be. Ahogy a következő (101. ábra ábrán jól látható, a helyi buszközlekedéssel kapcsolatban három fő aspektust emeltek ki: a Blaguss, mint szolgáltató megjelenése Szombathelyen; a korszerű helyi járműpark, és a menetrendi fejlesztések – utóbbival jóval kevesebben elégedettek.

101. ábra: Kérjük, ossza meg velünk, hogy mit tart Szombathely közlekedésében sikeresnek, eredményesnek, követendőnek! Írjon le mindent, amit fontosnak tart, bármely közlekedési módra vonatkozóan! (N=361)



„A Blaguss amióta átvette a buszokat, minőségjavulás van, de a város bizonyos részein nem megoldható.”

„A buszok modernségét és fél-elektromosságát jó előre lépésnek tartom.”

„A helyi tömegközlekedés járműparkja, menetrendi rugalmassága, csatlakozási pontok kialakításával többlet szolgáltatás létrehozása.”

A közúttal kapcsolatban a körforgalmaknak viszonylag pozitív a megítélése, illetve néhányan pozitívan értékelték a felújított utakat.

„Körforgalom kialakítása az emlékmű alatt.”

„Kizárólag autóval közlekedőként tudom megosztani a véleményemet, néhány útszakasz felújítása megtörtént a városban, azoknak minden autós örül és remélhetőleg folytatódik a útfelújítás a TOP Plusz forrás terhére.”

A kerékpáros közlekedéssel kapcsolatban többen kifejezték örömeiket a kerékpárút fejlesztésekkel kapcsolatban, illetve többen elégedettek a kerékpárutak mennyiségével.

„Nagyon jónak tartom a külön nyomsávon megvalósult kerékpárutat a Dolgozók útján, sokan használják kerékpárral és azon túl sportolásra is, ez abszolút európai megoldás.”

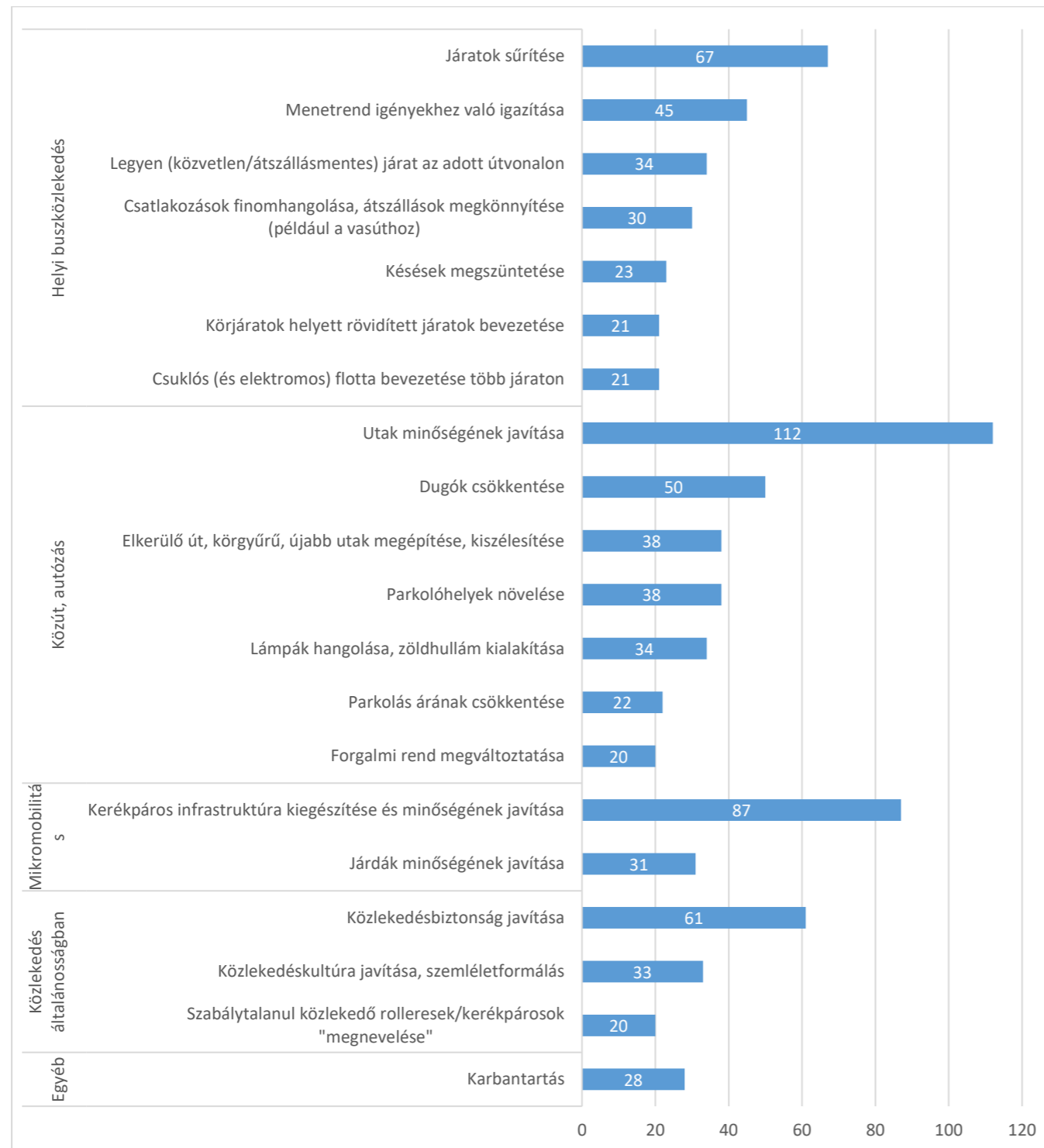
„Örülök a csónakázó környékén készített kerékpárutaknak.”

Fontos hozzátenni, hogy elég sokan megírták, hogy semmivel sem elégedettek, és azok, akik írtak pozitívat, ők is sok esetben kiegészítették azt kritikákkal.

7.5.5.2 Problémák a szombathelyi közlekedésben

A fejezetben a 10. és 16. kérdésekre érkezett válaszokat mutatjuk be. A 10-es kérdésre 458 válasz érkezett (a 732-ből), a 16-osra már csak 122. A két kérdésre adott válaszokat összevontuk és jól elkülöníthető kategóriákra osztottuk: ezek mentén fogjuk bemutatni azokat, amelyeknél 20-nál több említés van (ezek az 102. ábra ábrán láthatóak). Fontos hozzátenni, hogy egy válaszadó több kategóriát, sőt, még azon belül is több dolgot érinthetett a válaszában, ezeket külön-külön számoztuk. A 16-os kérdésknél kiszűrtük a 10-esre adott azonos válaszokat, de ebből mindössze hét volt.

102. ábra: Kérjük, fogalmazza meg, ha van bármilyen egyéb problémája / közlekedésfejlesztési javaslata Szombathelyen, amelyet a térképen nem jelölt!



Helyi buszközlekedés

A helyi buszközlekedéssel kapcsolatban 330 észrevétel érkezett. A legtöbben a **járatsűrítést** igényelnék: 67 kérés érkezett, hogy gyakrabban járjanak a helyi buszok. A legtöbben nem konkrét járatot neveztek meg, hanem általánosságban igényelték a járatsűrítést:

- „Ha a lakóhelyemnél napi 5 busz megy el akkor az a XXI. században olyan, mint ha nem is létezne. Bocsi de a felgyorsult világunkban max. 15 percet hajlandó egy ember egy buszra várni.”
- „Buszok olyan ritkán járnak, hogy gyakran hamarabb lesétálja az ember a távot, vagy inkább autóval megy, mert nagyon sokára jön a következő busz.”

A második leggyakrabban említett, és az előzőhöz nagyon szorosan kapcsolódó igény volt a **menetrend igényekhez való igazítására**. Itt több szempont is felmerült: egyrészt a műszakos dolgozók sok esetben nincsenek kiszolgálva, másrészt az iskolásoknak sem minden esetben érkezik jó időben a busz, illetve a „harmadik helyre”, azaz a bevásárlóközpontokba (Family Center), boltokba (Tesco, Praktiker, Decathlon), egyéb helyekre (pl. temetőbe) való járás is előkerült, hogy ne „kelljen” oda is autóval menni. Erre néhány példa:

- „Sajnos a helyi járatos buszok nem munka és iskola kezdéshez igazodnak ezért pont a legforgalmasabb időben még káosz is kialakul.”

Ennél a problémánál már többen is megfogalmaztak konkrétabb igényeket. Pár példa arra, hogy a járatok néha egy időben indulnak:

- „A Károly Róbert körúton 2a és 2c egy időben kerüli egymást. Ha az ember az egyiket lekési és a belvárosba vagy a vasútra tart akkor bukta mindkét opciót.”
- „Kórházi dolgozóként 12 órázom és 7-19-ig, ill. 19-7-ig tart a munkaidő ...nincs jó és közvetlen járat. max. várakozás, átszállás, gyaloglás.”

A harmadik csoport a **városrészek integrálása/összekötése** volt (néhol itt átszállásmentes kapcsolatra gondoltak, de volt, ahol a válaszadók szerint szinte egyáltalán nincs buszos kapcsolat). Itt nagyon sokan az Oladi lakótelep és a Kórház, valamint a Keleti városrészen található bevásárlóközpont kapcsolatát említették, de igényként merült fel az átlós kapcsolatok bővítése, például Zanat sűrűbb közvetlen összekötése a Pláza környékével, illetve egyéb területek - mint például a Joskar Ola vagy Derkovits lakótelep – közvetlen kapcsolatainak bővítése.

30 válaszadó hiányolja a **csatlakozásokat**. Több opció jelent meg: helyi buszról helyi buszra való átszállás, helyi buszról helyközi buszra és fordítva, illetve vasútról helyi buszra és fordítva.

- „A csatlakozásokat jobban átgondolnám, hiszen gyakran több idő a várakozás a 2 busz között, mint amennyi idő alatt elsétálnék oda.”
- „illetve hiányolom az éjszakai buszokat és az utolsó IC-hez illeszkedő járatokat.”

Továbbá jó pár válaszadó szerint **sokat késnek a buszok**, ami a forgalmi dugók miatt, illetve a menetidőbe nem belekalkulált fel- és leszállások miatt is van. 21 válaszadót zavarnak a hosszú körjáratok és ugyanennyi kitöltő szerint kellene csuklós buszt bevezetni bizonyos járatokon:

- „A buszok útvonalát úgy módosítani, hogy nem körjáratba fél Szombathelyt bejárva érjen el az ember az úticéljához.”
- „Ha sűrűbben járnának a buszok, rugalmasabb járatok lennének, nem kellene órákat buszozni a körjáraton, biztosan azt használnánk...”

Ami nincs rajta az ábrán, de még előkerült, csak kisebb számban, az az iskolabusz igénye, az intermodális csomópont, a szolgáltatás ára, mint probléma, a sofőrök udvariassága, vezetési stílusa, a jegy- és bérletvásárlás könnyebbé tétele, az országbérlet és vármegye bérlet elfogadása a helyi járatokon és a buszsávok kialakítása voltak.

Közút, autózás

Minden szempontból a legtöbben (112-en) az **utak minőségének javítását** jelölték meg. Sokan írtak arról, hogy a csatornafedelek nincsenek egy szintben az úttal, de a legtöbben a kátyúkra és a rossz útminőségre panaszkodtak. A második leggyakrabban emlegetett megoldandó probléma **a forgalmi dugók elhárítása** volt (Zanati út, 86-os, 87-es út, Thököly út stb.), ezt követte **az elkerülő út, a körgyűrű és egyéb utak építésének, illetve a meglévő utak szélesítésének igénye**, mely az előbbi problémát hivatott megoldani a válaszadók egy része szerint. (Érdeemes hozzátenni, hogy többen nem ezt gondolják a megoldásnak, hanem az autóhasználatról való leszoktatást, ld. lejjebb.) Egy másik ilyen megoldás **a jelzőlámpák hangolása, illetve a zöldhullámok felülvizsgálata** lenne a válaszadók egy része szerint. Ez is főleg a Zanati úton, de nem csak ez merült fel helyszíneként.

Néhány példa az általánosabb megfogalmazásra:

- „Csúcsidőben nehézkes az autós közlekedés a városban”
- „Az egész városban az utak tele vannak kátyúkkal és repedésekkel, ezeket csiga lassan javítják, és a jó/megjavított utak karbantartását egyáltalán nem vagy nagyon ritkán tapasztalom, konkrétan megvárják amíg újra "közlekedhetetlen" lesz. Én azt javaslom, hogy nagyobb hangsúlyt fektessenek a karbantartásra is.”
- „Reggeli, délutáni csúcsforgalom: szinte az egész városban. Szűk utcákban kétoldali parkolás megszüntetése. Utak, járdák minősége nagyon rossz. Kevés parkolóhely.”

És néhány konkrét példa:

- „Vörösmarty-Szelestey kereszteződésben a Szelestey felőli 7 másodperces zöld problémás a csúcsokban.”
- „86-os út – Söptei út körforgalomig, Ipar útig torlódás.”

Sokan (38-an) szeretnék, ha **több parkolóhely lenne**: felmerült a kórház, a vasútállomás környéke, mint potenciális hely, de voltak, akik csak általánosan fogalmazták meg véleményüket. A parkolással kapcsolatban igényként merült fel az **árcsökkentés** is.

Az utolsó ebben a kategóriában **a forgalmi rend megváltoztatása** volt: sokan az egyirányúsításban látják a megoldást azokban a szűk utcákban, ahol két oldalon állnak a parkoló autók, de voltak olyan igények is, hogy forduljon meg az egyirány, vagy kétirányúsítsák az adott utcát. (Ahogy fentebb kiolvasható az idézetből, valaki szerint a kétoldali parkolást kell megszüntetni ennek megoldásaképp.)

Az ábrán nem megjelenő, de előforduló javaslatok között szerepeltek a parkolással kapcsolatos egyéb javaslatok, mint P+R parkoló létesítése, a szabálytalan parkolás megszüntetése (például szigorúbb szankcionálással), kanyarodósáv létesítése, többsávos körforgalom építése, sebességkorlátozás/sebességnövelés, a gyalogosforgalom szabályozása, elterelése, környezetszennyező autók kitiltása, autómegosztó szolgáltatás bevezetése és a gyerekek autóval való iskolába szállítása sok kritikát kapott.

Mikromobilitás

A mikromobilitáson belül két nagy kategória volt népszerű: **a kerékpáros infrastruktúra (úthálózat) kiegészítése és minőségének javítása**, illetve **a gyalogos forgalmat kiszolgáló járdák minőségének javítása**.

Néhány példa:

- „Az egész Csaba úton és a Zanati úton a bicikli út TELJES újra aszfaltozása! HASZNÁLHATATLAN! Töredezett, abszolút baleset veszélyes!”
- „A kerékpáros közlekedés még mindig veszélyeket rejt magában.”
- „Szombathelyen nagyon népszerű a kerékpár, ugyanakkor a kerékpáros közlekedés egyre veszélyesebb. Egyre több a kerékpáros baleset, ugyanez igaz a gyalogosgázolásokra is. A város közútjai nem ekkora forgalomra épültek, nem képesek levezetni ekkora személyautó-forgalmat.”

Ami nem szerepel az ábrán, de előfordult a kérdőívben: a gyalogos közlekedés biztonságosabbá tétele, kerékpártárolók létesítése és közbringa bevezetése.

Megjelentek a **karbantartással kapcsolatos javaslatok** is: a kerékpárutakat néhol benövi a gaz, ami miatt nehezen kerékpározható, ugyanez van az autóutakon is, illetve a felújított utak karbantartása is előkerült többször.

Közlekedés általában

A közlekedéssel kapcsolatban több kritika/javaslat felmerült. A legnépszerűbb volt a **közlekedésbiztonság javítása**: nagyon sokan panaszkodtak a balesetveszélyes utakra, rosszul beállított jelzőlámpákra, nem eléggé látható jelzésekre és a közvilágítást sem találták elégségesnek. Emellett számos javaslatban megjelent a **vasútállomás és a kórház környékének közlekedése**, melyek teljes felülvizsgálatot igényelnek.

Ezeket túl felmerült a **szemléletformálás szerepe**, hogy megváltozzon a közlekedéskultúra és az autóközpontúság csökkenjen. Végül pedig **a szabálytalanul közlekedő rollerezőket** (és a KRESZ-t feltehetően nem ismerő kerékpárosokat) szeretnék páran **szankcionálni**.

- „Rengeteg az autos, egy város sehol sem bír el ennyi forgalmat! Az embereknek kellene megváltozni. A gondolkodásuknak. A város kicsi, nincsenek nagy távolságok, bárhova gyorsan el lehet érní. Kényelmesek az emberek! Szerintem nem lehet megoldást találni. Mindenhol legalább két autó. A világon mindenhol ez van. Szép az igyekezet a törekvés, de fizikailag a városok sehol sem bírnak el 40-50 szerez terhelést! Ahhoz egy teljesen új várost kellene építeni! Nehéz dolog ez! Én tekerek mindenhova, csak szükségből autózok! És élvezem hogy mindenhova tíz perc alatt odaérek! Kösz!”

Érdeemes kiemelni, hogy több olyan véleménycsomag is volt, amely kifejezetten a fenntartható közlekedésszemléletet tartotta szem előtt akár a saját autótulajdonlással szemben. Ezekből néhány példa:

- „A városban a tömegközlekedés sajnos egyáltalán nincs előtérbe helyezve. Az autóbuszok ugyan úgy sodródnak a személyautókkal, pedig a városban a Vörösmarty utcában, a 11-es Huszár úton, a Zanati úton, a Thököly Imre utcában és a Hunyadi úton is lehetne buszsávokat kialakítani, ezzel a tömegközlekedést nagymértékben elősegítve. Ezzel a késések 80%-a elkerülhető lenne.”
- „A tömegközlekedést kellene sűríteni, a kerékpárosoknak és a motorosoknak megfelelően elválasztott utakat kijelölni. A tilosban parkolást megszüntetni, a fizető parkolókat kiterjeszteni, a helyi lakosok ingyen bérletét megszüntetni. Az elektromos autók korlátlan ingyenes parkolását megszüntetni, helyette az első két óra lenne csak ingyenes. Környezetszennyező autók kitiltása a városból.”
- „Helyi autóbusszos közlekedés további nagy mértékű fejlesztése: személy szerint szívesen járnék autóbusszal többször is próbáltam, hogy 1-1 hónapra veszek bérletet, de a körjáratok, az átszállásos megoldások, sokszor alacsony járatsűrűség miatt sajnos továbbra is autóval / kerékpárral /e-rollerrel vagyok kénytelen jární. Bizonyára nem vagyok egyedül. Tudom, hogy relatíve kevés pénzből "ennyire

futja" de a város lassan belefúlad az autókba (általában 1-2 legfeljebb 3 ember ül bennük, ha "sulijárat", ez autónként 10m² helyet foglal). Ha nincs kiszámítható, versenyképes eljutási idejű alternatíva, mindenkinek kényelmesebb autóval jární. Autótulajdonosként támogatnám a parkolási díjak további emelését HA van versenyképes alternatíva az általam jelölt közlekedési útvonalakon. Intermodális csomópont kiépítése és a helyi közlekedésbe történő bekapcsolása nagyon fontos és sürgető lenne.”

- „Mesterségesen kell csökkenteni a szgk számát, s feljavítani a tömegközlekedést! További ösztönzőkkel kell az elektrómos és egyéb helyi szinten káros anyagot nem kibocsátó járművek arányát növelni!”

7.5.6 ÖSSZEFOGLALÁS

Az online kérdőívet 732-en töltötték ki érvényesen. Ami a közlekedési szokásaikat illeti, ha a napi közlekedést nézzük, a válaszadók relatív többsége (47%) autóba ül. Ebben a csoportban nagyobb aránnyal vannak jelen a 30-49 évesek, a férfiak és sokkal nagyobb arányban a nyugati (illetve kisebb eltéréssel, de nagyobb arányban a keleti) városrészekben élők. A négy leggyakrabban használt közlekedési mód az autó, a gyaloglás, a helyi busz és a kerékpár. Ha a heti néhány alkalommal használt útvonalakat/közlekedéseket is nézzük, akkor az autót más közlekedési eszközzel kombinálók vannak relatív többségben (43%) és ezt követik a csak autóval közlekedők (34%). A közlekedési mód kiválasztása függ a városrésztől, illetve a közlekedési eszköz tulajdonlás is nagyban meghatározza: tehát akinek van otthon kerékpárja és/vagy személygépkocsija, az használja is ezeket az eszközöket. A napi és heti rendszerességet nézve a kizárólag fenntartható közlekedési módot használók a minta negyedét (24%) teszik ki. Míg a legfiatalabb korcsoportban kevesebben autóznak, a 40-49 évesek körében magasabb az autózók aránya, a 65 év felettiek pedig nagyobb arányban kombinálják az autót más közlekedési móddal.

Ami a különböző közösségi közlekedési szolgáltatásokat illeti, a mintának egy része töltötte csak ki ezeket a kérdéseket, hiszen csak azoktól kérdeztük, akik legalább valamennyit használják őket. Figyelembe véve a kis elemszámot, a vasúttal való elégedettség viszonylag magas, amit kifogásoltak a válaszadók az a járatok pontossága volt. A többivel a többség elégedett volt. A helyközi busznál a kerékpártárolási lehetőségeket ítélték meg rossznak, a többivel a többség elégedett volt. Érdeemes hozzátenni, hogy aki ritkábban használja a szolgáltatást, pozitívan ítélte meg több aspektusból, mint aki gyakrabban használja.

A helyi buszközlekedéssel kapcsolatban viszonylag nagy az elégedettség, a kerékpártárolási lehetőségeknek kifejezetten negatív és a járatok sűrűségének volt alacsonyabb a pozitív megítélése, de itt is a többség inkább jónak találta. A javaslatok közül a legnépszerűbbek voltak a gyorsjáratok, a hatékonyabb csatlakozási rendszer, a lefedettség növelése, a járatsűrűség növelése csúcsidőben és a gyorsabb menetidő voltak, de a többit is a többség pozitívan fogadta.

A kérdőívben volt lehetőség szabadszavasan kifejezni a problémákat. A buszközlekedéssel kapcsolatban a járatsűrítést igényelnék a legtöbben, a közutakkal kapcsolatban az utak minőségének javítása volt a legnépszerűbb javaslat, sokan szeretnék a kerékpáros infrastruktúra javítását is és általában a közlekedéssel kapcsolatosan a közlekedésbiztonság javítása merült fel javaslatként.

Ami pozitívumként jelent meg a közlekedéssel kapcsolatban, az a Blaguss megbízása volt, sokan pozitív változásként tekintenek erre. Többen értékelték a kerékpáros fejlesztéseket, illetve a közutas fejlesztésekkel kapcsolatban a körforgalmakat emelték ki többen.

7.6 FÓKUSZCSOPORTOS BESZÉLGETÉSEK ÖSSZEGRÉSE

A helyzetértékelés elkészülte után és a javaslatok előtt fókuszcsoporthozos beszélgetéseket szerveztünk a társadalmisítás egyik lépéseként. Ennek célja, hogy a tervezők által megfogalmazott helyzetértékelés állításait kiegészítsük a helyi lakosok véleményeivel és észrevételeivel, valamint a résztvevőkkel közösen kijelöljük a fejlesztési irányokat.

7.6.1 MÓDSZERTAN

A fókuszcsoporthozos beszélgetés módszertana azt szolgálja, hogy egy vagy több megadott problémáról tudjanak beszélgetni, vitázni a résztvevők – egy moderátor segítségével. Ezt a módszert alkalmasnak ítéltük a fent említett célra. A résztvevőket az online kérdőív segítségével toboroztuk: a kérdőív végén volt lehetőség bejelölni, hogy a válaszadó szeretne-e részt venni a fókuszcsoporthozos beszélgetéseken.

Összesen 143-an jelentkeztek, hogy szeretnének részt venni a társadalmisítás folyamatában, de nem mindenki reagált az emailre. A résztvevőket nem, városrész, korcsoport, közlekedési mód és a résztvevők elérhetősége szerint próbáltuk meg beosztani körülbelül egyforma (8-10 fős) csoportokba. Végül 4 nő és 32 férfi jött el (a jelentkezők között is nagy többségben voltak a férfiak). A legtöbben 30 és 69 év közöttiek voltak, az átlagéletkor 50 év volt. A résztvevők lakóhelye megoszlott a városrészek között és többen jöttek a környező településekről is. Érdemes hozzátenni, hogy a résztvevők között voltak szakmabeliek is, és minden résztvevő az átlagosnál jobban érdeklődött a szombathelyi közlekedés iránt.

7.6.2 A FÓKUSZCSOPORTOK MENETE ÉS ÖSSZEFOGLALÓJA

A fókuszcsoporthozos egységes módszertan és szerkezet mentén zajlottak le:

- a. Bemutatkozás
- b. Röviden a SUMP felülvizsgálatáról
- c. A beszélgetések menetének és szabályainak ismertetése
- d. Témaválasztás
 1. Merre tart Szombathely (közlekedése)?
 2. Baleseti helyzet és a javítás lehetősége
 3. Kerékpározás
 4. Helyi buszközlekedés
 5. Vasút, helyközi buszközlekedés és IMCS
 6. Közúti közlekedés
 7. Parkolás
- e. szavazás (mindenkinek 3 szavazata volt)
- f. A 3 kiválasztott téma megvitatása egyesével
 1. Helyzetértékelés bemutatása -> Szavazás a helyzetértékelés elfogadásáról
 2. Javaslatok
 3. Vita a javaslatokról
 4. A javaslatcsomag megszavaztatása – esetleges változtatásokkal
- g. Levezetés, feedback

4. táblázat: A témák népszerűsége a szavazatok alapján

Témák	Szavazatszám csoportonként	Összes szavazat
1. Merre tart Szombathely (közlekedése)?	5+3+0+2	10
2. Baleseti helyzet és a javítás lehetősége	2+2+2+1	7
3. Kerékpározás	7+7+6+7	27
4. Helyi buszközlekedés	4+1+1+2	8
5. Vasút, helyközi buszközlekedés és IMCS	4+3+5+5	17
6. Közúti közlekedés	6+3+5+7	21
7. Parkolás	5+6+5+6	22

Amint látszik, egészében a legnagyobb érdeklődést kiváltó téma a 3. (kerékpározás) volt, ezt követte a 7. (parkolás), majd a 6. (közúti közlekedés). Az első fókuszcsoporthoz az 1. témát is megszavazták a résztvevők (Merre tart Szombathely közlekedése?), ezen túl ez a három téma szerepelt újra meg újra. Érdekes, hogy az 5. (Vasút, helyközi buszközlekedés és IMCS) csaknem annyi szavazatot kapott, mint a többször tárgyalt témák, de egyszer sem elegendő ahhoz, hogy megtárgyalásra kerüljön. A témaválasztás egészében jó indikátora a szombathelyiek közlekedéssel kapcsolatos érdeklődésének.

5. táblázat: A fókuszcsoporthozos összefoglalója

	2026. február 16. (hétfő) 10:00-12:00	2026. február 16. (hétfő) 17:00-19:10	2026. február 17. (kedd) 10:00 – 12:10	2026. február 17. (kedd) 17:00-19:10
Résztvevők száma	9 fő	8 fő	9 fő	11 fő (2 fő váltotta egymást)
Témaválasztás	1, 3, 6, 7	1, 3, 7	3, 5, 6, 7	3, 6, 7
Egyéb megjegyzés	kerékpározásban aktív csoport szakértőkkel	szintén kerékpározásban aktív csoport szakértőkkel		sokszor egymás szavába vágta, heves beszélgetés alakult ki

Mindegyik beszélgetésen aktívak voltak a résztvevők és bőven tovább tartottak a tervezett 90 percnél.

7.6.3 EREDMÉNYEK

7.6.3.1 Merre tart Szombathely? (1-es téma)

Ez a téma két beszélgetésen került elő. A helyzetértékelésünkkel egyetértett mindkét csoportban szinte mindenki (1 kivétellel). Ami a javaslatokat illeti, szóba került, hogy kellenének kisebb, elővárosi vasútállomások, mert jelenleg a vasútállomáson IC érkezésekor képtelenség parkolóhelyet találni. Egy másik észrevétel volt, hogy a városnak nincs távlatos közlekedési koncepciója, a különböző, fenntarthatóságért dolgozó szervezetek között nincs elég kommunikáció. Ezenkívül minden csoportban előkerült, hogy nem jó a közlekedési kultúra és szükség lenne sokkal több szemléletformálásra. Ezzel kapcsolatban konkrét ötleteket is mondtak a résztvevők:

- a helyi médiában sokkal többet kellene foglalkozni a közlekedési kultúrával,
- az embereknek fel kellene ismerni a felelősségüket abban, hogy ide jutottunk (utalva ezzel a klímaválság okozta viszontagságokra) és
- a fenntartható mobilitás felé terelni az embereket.

Az általunk felkínált, a város döntéshozóinak előzetesen bemutatott javaslatsomagot egy ember kivételével mindenki elfogadta a két csoportban, ahol ez a téma kiválasztásra került. A legfontosabb a szemléletformálás, a fenntartható mobilitás felé való terelés, az edukáció, a lakosokkal való közvetlenebb párbeszéd és ezáltal a közlekedési kultúra javítása lenne.



7.6.3.2 A baleseti helyzet és a javítás lehetőségei (2-es téma)

Ez a téma közvetetten került elő, de nem tárgyalta meg egyik csoport sem. Szóba került, hogy erősebb rendőri jelenlét volna szükséges, erősebben kellene szankcionálni a szabálytalanságokat, de a szemléletformálás és edukáció is gyakran felmerült a balesetek megelőzésére.

7.6.3.3 Kerékpározás (3-as téma)

A kerékpározás volt a legnépszerűbb téma, amit 27-en szavaztak meg a 37-ből. A helyzetértékeléssel 3 fő híján mindenki egyetértett.

Kiegészítések a helyzetértékeléshez:

- A Fő tér kelet-nyugati átjárhatósága: Minden csoportban megjelent a kerékpározók javaslataként, jellemzően a kerékpárral nem közlekedők ellenezték.
 - Az alternatív nyomvonalak (Thököly utca, Petőfi utca) a résztvevők egy része szerint túl nagy kerülőt jelentenek, ugyanakkor támogatták a javaslatot.
 - Felmerült az átkerékpározhatóság megoldása esztétikus, zöldített megoldással elválasztott kerékpárúttal, kijelölt gyalogátkelőhelyekkel, sebességkorlátozás mellett.
 - A résztvevők idősávot is el tudnának fogadni, amely csak a kisebb forgalmú időszakokban engedi a kerékpáros átjárást.
- A kerékpárutak burkolata:
 - Városszerte érkeztek negatív észrevételek a burkolatállapotokra, emellett karbantartási-fenntartási kérdések is előkerültek, például a növényzet gyakoribb gondozásának igénye.
 - Pozitívként említették, hogy a legtöbb kerékpárúton a hóeltakarítás megtörtént, de a kiszórt sómennyiséget túl soknak találták.
- A Kőszegi utca kialakításával kapcsolatban sok negatív észrevétel érkezett, sok a konfliktus a gyalogosokkal és az autósokkal egyaránt.
- A kerékpáros nyomokat a résztvevők kritizálták, nem tartják valós megoldásnak.
- A Rohonci út-Dolgozók útja vonalon többen kritizálták a túl szűk járdákat, illetve az átvezetési problémákat, ami miatt sokan menetiránnyal szemben kerékpároznak.
- A patakok mentén lévő potenciált a résztvevők elismerték, de a Kelet-Nyugat irányú kapcsolat hiányát fontosabb problémának tartották.
- A patakok mentén vezetett jövőbeli kialakítások problematikája, hogy sokszor a patakparti kerítések túlságosan belógnak, a résztvevők szerint illegálisan.
- A Zanati úti aluljáró szinte minden beszélgetésben előkerült konfliktuspontként, ahol csak a Belváros felé tartva lehet biztonságosan kerékpározni.
- Zanaton megsokszorozódott a biciklis forgalom (részben a vendégmunkások miatt).
- Probléma, hogy a vasútállomáshoz nem vezet kerékpárút, pedig kiemelt célpont.
- A kerékpártámaszok kialakítása számos helyszínen elavult, ezek cseréje szükséges.
- A Paragvári utca-Váci Mihály utca csomópont kialakítását a résztvevők bírálták, a meglévő átvezetést nem tartják biztonságosnak.

Egyéb javaslatok:

- Autós-gyalogos-kerékpáros megosztott tér a Belvárosban (holland példára):
 - biztonságos, csak jobb közlekedési kultúra szükséges,
 - megszüntetné a Fő tér problematikáját, de
 - hátránya, hogy magas költségű átépítésekkel járna.
- Thököly út:
 - A nagy forgalom miatti zaj- és légszennyezettség problémát jelent.
 - Az esetleges jövőbeli kialakításánál kiemelt figyelmet kell fordítani a párhuzamos parkolás és a kerékpáros infrastruktúra konfliktusaira.

- Több résztvevő kerékpáros útvonalak kialakítását javasolta a Vasútállomás és a Fő tér között és a Szelestey és a Széll Kálmán utcákon.
- Gamification: Olaszországban osztogatnak utánkövető pint és a rendszeres kerékpárhasználók kedvezményt kapnak bizonyos helyeken. Ezt Szombathelyen is megvalósíthatónak tartják.
- Az egyirányú utcák szembekerékpározhatóságának engedélyezése több résztvevő szerint fontos lenne.
- A kerékpárosok edukációja (sokan nem ismerik a KRESZ-t): ezzel nem mindenki ért egyet, kételkednek a KRESZ tudás hatékonyságában.
- Külterületi mezőgazdasági utak bevonása a kerékpáros közlekedésbe.
- Patakokon való átkelés megoldása gyalogosan, kerékpárosan.
- Gencsapáti felé szabadidős kerékpározás:
 - Vadász étteremtől kifelé kerékpárút
 - ellenérv: áthaladna az arborétumon, ami fizetős, és a gyalogosokat is zavarná.
- A volt Szombathely-Pinkafő vasútvonalon a kerékpárút építése nagy támogatottságot kapott.
- Igény a fedett kerékpártárolókra (győri példa).

Összességében olyan résztvevőket sikerült toborozni, akik nagyon aktívak a kerékpározás terén és nagyon érdekelte őket ez a téma. A kerékpárutak burkolatait rendbe kell tenni, több helyen fontos lenne a biztonságérzet növelése, de érdemes a kerékpárutak összekötésére, illetve a szabadidős kerékpározás lehetőségeinek megteremtésére is hangsúlyt helyezni.

7.6.3.4 A helyi buszközlekedés (4-es téma)

Annak ellenére, hogy egyik csoportban sem szavazták be az első három témába, elég sokszor szóba került. Sokan szeretnék, ha a buszok gyakrabban/sűrűbben járnának, illetve a területi lefedettség bővítése is felmerült igényként. A témában megnyilvánulók többsége fontosnak tartotta a buszok előnyben részesítését, melyeket kisebb csomóponti átalakításokkal, akár buszsávokkal tartanak elképzelhetőnek, főként a Belváros környékén. A buszsávoknak ugyanakkor voltak ellenzői is.



7.6.3.5 Vasút, helyközi autóbusz és IMCS (5-ös téma)

Ez a téma sokszor holtversenyben volt más témákkal, de aztán végül a második körös szavazásnál nem került be egyszer sem. Ami a helyközi buszt illeti, többen jelezték, hogy a helyközi és a helyi busz közötti átjárást üdvözlőnek (például a vármegyebérletek integrációját a városi közlekedésbe), továbbá felvetették, hogy a vasútállomást minden helyközi járatnak érintenie kellene, a gyalogos forgalmat a vasútállomás környékén biztonságosabbá kellene tenni és az autós forgalmat felül kell vizsgálni a környékén.

7.6.3.6 Közúti közlekedés (6-os téma)

Az általunk felvázolt helyzetértékeléssel 27-en egyetértettek a 28-ból.

Néhány kiegészítés felmerült itt is:

- A jelzőtáblák, útburkolati jelek több helyen hiányosak, kopottak, ennek a közlekedésbiztonság mellett városképi jelentősége is van.
- A vasút elvágó hatását az egyik legfőbb problémának tartják.
- A nyugati elkerülőről újra és újra éles vita alakult ki: voltak, akik fontosnak találják a megépülését, míg voltak, akik nem gondolják, hogy ez segítene a város közlekedésén.
 - Aki ellenzi, az azt gondolja, hogy
 - a meglévő utcákkal kellene „gazdálkodni”, például ilyen a Jégpince utca,
 - az elkerülő funkciója az lenne, hogy elvezesse a forgalmat a városból, de ha a város terjeszkedik (ld. Oladi plató), akkor ez irreleváns lesz 10-15 év távlatában,
 - nem túl fenntartható elkerülő utakba fektetni,
 - a fejlesztések után jól működő északi és keleti elkerülők miatt a nyugati elkerülő megépítése irreleváns lesz.
 - Aki pártolja, az
 - az Oladi plató és a Márton Áron utca lakóinak védelmét hangsúlyozza,
 - van, aki szerint az Ausztriából hazajövőket könnyítené meg azáltal, hogy nem a Dolgozók útján kellene hazajönniük.
 - De volt olyan is, aki megcáfolta (tapasztalatból), hogy olyan rossz lenne hazajönni Ausztriából autóval.

Javaslatok

- Vasútállomás környékének felülvizsgálata, ezen belül a Nádasdy és a Vörösmarty utcák egyirányúsítása, zöldítése - ezzel 26-an értettek egyet a 28-ból
 - ellenérvek:
 - a kapacitásbővítés többletforgalmat generál → ez tervezői oldalról összetettebb, a kapacitív közúti gerinchálózat a mellékutakat tehermentesíti.
 - a Neumann János Iskola előtti torlódások ettől nem oldódnak meg,
 - a zöldítés elvehet a parkolóhelyek számából.
- Csomópontok felülvizsgálata: ezzel mindenki (28 fő) egyetértett:
 - általános, biztonsági és kapacitásszemponjú felülvizsgálat szükséges,
 - a körforgalmakban lévő nagyobb forgalmú gyalogátkelőkhez jelzőlámpa építését támogatják,
 - az elkerülőkön található kétsávos körforgalmak turbókörforgalommá alakítását szorgalmazzák,
 - egyes körforgalmak geometriáját felül kell vizsgálni, mert túl nagy sebességű áthaladást tesznek lehetővé.

Egyéb javaslatok:

- Az autó városon kívül hagyása
 - itt felmerült kérdésként, hogy van-e olyan nagy város Szombathely, hogy az ember átszálljon kocsiból buszra?
- Az iskola körüli anya- és apataxi gyakorlat kiváltása, hogy ne autóval vigyék a gyerekeket intézménybe (ehhez szorgalmazzák a kerékpározás biztonságának növelését, a helyi buszközlekedés jobb alkalmazkodását az iskolaidőhöz).
- A Vörösmarty és Zanati utakon éjjel is működjenek a jelzőlámpák.
- Mellékutcák jobb kihasználása egyirányúsítással.
- A Zanati úton alacsonyabb sebességre ösztönző sávelhúzások, sebességmérő kamerák kiépítése.
- A külső körgyűrű befejezése a Pázmány Péter és Bocskai István körutak összekötésével, a vasút keleti oldalán.
- Puskás Tivadar utca folytatása a körgyűrűig.
- Telezöldes jelzőlámpák felülvizsgálata.
- Szelestey-Széll Kálmán utcák egyirányúsításának megfordítása.
- A déli elkerülő és a Rumi út kereszteződésében a jelzőlámpás irányítás felülvizsgálata.
- Petőfitelepen a 86-os főút csomópontjának biztonságosabbá tétele.
- Varasd utca → Zanati út jobbra kanyarodásnál a forgalom külső sávba való kényszerítése, akár fizikai elválasztással.

Összességében a résztvevőket nagyon érdekelte az autózás, hiszen Szombathelyen is sokan használják az autót napi szinten. Éppen ezért sok ötletük volt annak érdekében, hogy az autózás biztonságosabb és zökkenőmentesebb legyen városon belül.



7.6.3.7 Parkolás: (7-es téma)

„Két dolog nem lesz soha Szombathelyen: lefelé mozgó lépcső és mélygarázs.”

A helyzetértékelésünkkel ebben a témában is szinte mindenki (35-en a 37-ből) egyetértett, egy fő a kettőből azért tartózkodott, mert ő nem veszi igénybe a rendszert.

Kiegészítések itt is voltak:

- Közterületeken ne tárolhassuk ingyen az autónkat,
- a belvárosban vannak a szolgáltatások, nem lehet kikerülni, hogy az ember idejőjön és
- az Ausztriába való telekocsizás jelensége több helyen is előkerült, mint amire érdemes lenne reflektálni.

Javaslatok:

- SZOVA parkolók bevonása a közterületi rendszerbe: 33-an értettek ezzel egyet a 36-ból
- Vörösmarty és Nádasdy utcák bevonása a fizetős övezetbe: 33-an értettek ezzel egyet a 36-ból
- A bérletrendszer kismértékű szigorítása:
 - a második autóra váltott lakossági bérlet árának emelése: 33-an értettek ezzel egyet a 36-ból
 - százalékosan legyen meghatározva a díja.
 - A Szombathelyen dolgozók 33%-os bérletkedvezményének eltörlése: 32-en értettek egyet a 36-ból
 - ez a cég feladata lenne, hogy megoldja.

Összességében egyetértettek a javaslatcsomagunk irányával, de nem feltétlen az összes részlettel. Például azzal egyetértettek, hogy a második autóra drágább legyen a lakossági engedély, de az, hogy mennyivel, vita tárgya volt. Viszont valamelyest kételkedtek a javaslatok kivitelezhetőségével kapcsolatban, mert úgy látják, hogy nincsen rá megfelelő politikai akarat.

Felmerültek további javaslatok, melyeket megfontolásra ajánlunk:

- a kórház körüli áldatlan helyzet feloldása, például legyen buszmegálló (ez nem megoldás mindenkinek),
- a szabálytalan parkolás szankcionálása legyen szigorú, de fokozatos: első körben például csak figyelmeztetést kapjon az illető,
- igény a parkolás + Blaguss bérlet kedvezményre,
- P+R létesítése és bővítése a vasútállomáson a jelenlegi 24 helyhez képest és ne legyen 12 órás korlátozás,
- P+R parkolók építése a városon kívülre,
- parkolóház építése (ezt a tervezők szakmai érvekkel opponálták),
- ügyfélparkolás: az első 15 perc ingyenes parkolás, hogy a parkolóhelyek jobban ki legyenek használva,
- a parkolósáv elvétele Szent Flórián példájára sok utcában,
- kiterjeszteni a fizetős parkolást a külső körútig,
- felülvizsgálni az akadálymentes jogosultságokat,
- Belaggio étterem körüli parkolás rendbetétele,
- kizárólagos lakossági parkolóhelyek bevezetése,
- parkolás időkorláthoz kötése egyes helyszíneken → ne hagyják napokra az autókat sehol,
- akinek van a kertben hely, parkoljon oda – erre valamiféle szabályozást kitalálni,
- vállalatokat arra kötelezni, hogy telken belül tárolják az autókat,
- felfestések rendbetétele,
- a rakodás ne akadályozza a buszközlekedést,

- tartózkodási díj a parkolási díj helyett,
- automatáknál a bankkártyás fizetés megoldása, kényelmi díj eltörlése (zajlik),
- MÁV rendelő környékén a Volán kavicsos parkolóját rendbehozni és bevonni parkolásba,
- a parkolóhely-megváltás intézményének felülvizsgálata.

A parkolás is sokakat megmozgatott, érződött a frusztráció a lakosokban. Több olyan résztvevő volt, aki kifejtette, hogy szívesen fizet (többet) azért, hogy a lakóhelye közelében parkolhasson.

A felvetett témákon túl a következő problémák merültek föl:

- az óvodák és iskolák közlekedésének problémájára az anyataxin túli megoldása,
- a kórház és a vasútállomás környékének újragondolása,
- városépítéssel kapcsolatos szabályzatok szigorítása,
- az iskolák (munkahelyek) kezdési/befejezési időpontjait kissé eltolni (pl. 7:15, 8:30, 9:00), ezáltal a reggeli/délutáni csúcsforgalom jobban eloszlan és
- az Oladi plató helyzetének rendezése.

7.6.4 ÖSSZEFOGLALÁS

A résztvevők pozitívan fogadták, hogy felkerestük őket egy ilyen egyeztetésre. Volt, aki emailben is elküldte a javaslatait azon felül, hogy részt vett, illetve volt, aki nem tudott eljönni és ezért küldte el emailben a javaslatait. Mindegyik csoportban aktívak voltak a jelenlévők, a helyzetértékeléseinkkel többnyire egyetértettek némi kiegészítéssel és sok ötletet adtak, melyeket fel tudunk használni a javaslatoknál.

Mindegyik érintett témánál előkerült a közlekedésbiztonság és a közlekedéskultúra, ami mindenki szerint javítandó Szombathelyen (de országosan is). Több beszélgetésen is részt vettek olyanok, akik a fenntartható mobilitást részesítik előnyben, legyen az kerékpár, roller vagy helyi közösségi közlekedés.

7.7 A PROJEKTLISTA ELEMEI ÉS FŐBB ISMÉRVEI

Az 5.3 fejezetben bemutatott, de ott terjedelmi okokból nem részletezett projektlistát az alábbi táblázat mutatja be részletesebben. A táblázat az alábbi információkat tartalmazza:

- Projektszám (sorszám)
- Projektnév
- Előkészítettség (kategória)
- Finanszírozás forrása (szöveges és kategória)
- Becsült költség (millió Ft és kategória)
- Hatáskör (kategória)
- Megvalósításban érintettek
- Előzmény
- Kapcsolódó projektek (előzményprojektek)
- Kockázatok (szöveges, kockázatok szintje kategória és elsődleges kockázat jellege)

A táblázat nem tartalmazza a projekt tartalmának leírását, melyről a projektnéven túl az 5.2 fejezetben található eszköz- és projektleírások szolgálnak információval. A projekt eszközrendszerhez való illesztését, illetve a projektek ütemezését külön táblázatok ismertetik az 5.3 fejezetben.

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
1	SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	15/év	0-20	önkormányzati	Önkormányzat		-	alacsony kockázatú	intézményi
2	Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	10	0-20	önkormányzati	Önkormányzat	ZIFFA	35	közepesen kockázatos	- környezeti
3	A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése	nincs előkészítve	saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	25	20-50	önkormányzati	Önkormányzat, SZOVA		-	alacsony kockázatú	intézményi
4	A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5/év	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, lakosság		-	alacsony kockázatú	társadalmi
5	Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5/év	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, Blaguss	SUMP 2022	53, 54	alacsony kockázatú	társadalmi
6	Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5/év	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, lakosság		34, 35	alacsony kockázatú	társadalmi
7	A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	nem igényel jelentős forrást	20	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, lakosság	SUMP 2022	6	nagyon kockázatos	társadalmi

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
8	Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	40	20-50	önkormányzati	Önkormányzat, Szolgáltatók	SUMP 2022	-	alacsony kockázatú	műszaki
9	Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	35	20-50	önkormányzati	Önkormányzat		12, 14	alacsony kockázatú	műszaki
10	Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját, állami	nem áll rendelkezésre forrás	300	200-1000	részben önkormányzati	Önkormányzat, Magyar Közút		-	alacsony kockázatú	műszaki
11	Kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	15	0-20	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022		alacsony kockázatú	műszaki
12	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	8000	5000-20000	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022	9, 13, 14	alacsony kockázatú	műszaki
13	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az országos közutakon	előkészített	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	120	50-200	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvérvényesítést igényel	Magyar Közút, Önkormányzat		14	alacsony kockázatú	- műszaki
14	Gyalogátkelőhely-fejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása	előkészített	saját	saját forrás biztosítandó	150	50-200	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022	12, 13	alacsony kockázatú	műszaki
15	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	130	50-200	önkormányzati	Önkormányzat		33	közepesen kockázatos	- társadalmi
16	Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út)	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	TOP Plusz	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	466	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat	TVP	17, 46, 47	közepesen kockázatos	műszaki
17	Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése	nincs előkészítve	saját, uniós, állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	2000	1000-5000	részben önkormányzati	Önkormányzat, Környező települések, Magyar Közút	SUMP 2022, KHT	-	közepesen kockázatos	- műszaki
18	Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása	nincs előkészítve	saját, állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1400	1000-5000	részben önkormányzati	Önkormányzat, Magyar Közút	fókuszcsoportok	13	alacsony kockázatú	- műszaki
19	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	150	50-200	önkormányzati		SUMP 2022	20, 34	közepesen kockázatos	műszaki

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
20	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	150	50-200	önkormányzati		SUMP 2022	19, 34	közepesen kockázatos	műszaki
21	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek)	előkészített	TOP Plusz	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	6951	5000-20000	önkormányzati	Magyar Közút	SUMP 2022, TVP	22, 23	közepesen kockázatos	- műszaki
22	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1500	1000-5000	önkormányzati	Magyar Közút	SUMP 2022	21, 23	közepesen kockázatos	- műszaki
23	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	1900	1000-5000	önkormányzati	Magyar Közút	SUMP 2022	21, 22	közepesen kockázatos	- műszaki
24	Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is	előkészített	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	15000	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	Magyar Közút, Önkormányzat		-	alacsony kockázatú	- műszaki
25	Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése	előkészített	TOP Plusz	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	200	200-1000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	Magyar Közút, ÉKM	TVP	-	közepesen kockázatos	- műszaki
26	Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele	nincs előkészítve	állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	2000	1000-5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	Magyar Közút, ÉKM		24	közepesen kockázatos	pénzügyi
27	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	5750	5000-20000	önkormányzati	Önkormányzat, logisztikai cégek	SUMP 2022	-	közepesen kockázatos	- pénzügyi
28	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	2000	1000-5000	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022	29	alacsony kockázatú	- műszaki
29	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	9000	5000-20000	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022	28	nagyon kockázatos	- társadalmi
30	M86 autópálya Körmen (M80) – Szombathely-Zanat kelet (M86) közötti szakasz	előkészített	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	142000	20000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, Magyar Közút, Önkormányzat	SUMP 2022	31	nagyon kockázatos	- pénzügyi

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
31	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északi elkerülő fejlesztése	előkészített	állami	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	81000	20000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvédelemmel igényel	ÉKM, Magyar Közút, Önkormányzat	SUMP 2022	30	nagyon kockázatos	- pénzügyi
32	Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása	nincs előkészítve	saját	nem áll rendelkezésre forrás	2000	1000-5000	önkormányzati	Önkormányzat, Szombathely-Olad Plató Víziközmű Társulat		-	közepesen kockázatos	- műszaki
33	Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	500	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, Lakosság	SUMP 2022	-	nagyon kockázatos	társadalmi
34	Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	700	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, Lakosság		6	közepesen kockázatos	- műszaki
35	Gyöngyös, Perint, és Aranybánya revitalizációja, egységes gyalogos-kerékpáros tengelyek kialakítása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	6000	5000-20000	önkormányzati	Önkormányzat, Vízügy	(ZIFFA)	2,6	közepesen kockázatos	- műszaki
36	Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása	nincs előkészítve	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	150	50-200	önkormányzati	Önkormányzat, Vas Vármegyei Markusovszky Egyetemi Oktatókórház		-	közepesen kockázatos	- társadalmi
37	City logisztika fejlesztése	nincs előkészítve	saját	nem áll rendelkezésre forrás	125	50-200	önkormányzati	Önkormányzat, szolgáltatók	SUMP 2022	-	alacsony kockázatos	- műszaki
38	Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészben	előkészített	TOP Plusz	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	407	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, helyi lakosság	SUMP 2022	-	közepesen kockázatos	társadalmi
39	Parkolási koncepció készítése	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	30	20-50	önkormányzati	Önkormányzat, intézmények, lakosság		40, 41, 42, 43, 45	közepesen kockázatos	- társadalmi
40	Díjfizetős parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5	0-20	önkormányzati	Önkormányzat		6, 40	alacsony kockázatos	intézményi
41	Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5	0-20	önkormányzati	Önkormányzat		6, 40	alacsony kockázatos	társadalmi

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
42	Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5	0-20	önkormányzati	Önkormányzat		-	alacsony kockázatú	társadalmi
43	Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	5	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, beruházók		6, 40	közepesen kockázatos	intézményi
44	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	10	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, közműszolgáltatók		40	alacsony kockázatú	- intézményi
45	Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása	nincs előkészítve	magán, saját	nem igényel jelentős forrást	15/év	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, SZOVA	SUMP 2022	-	alacsony kockázatú	- intézményi
46	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I.	nincs előkészítve	saját, uniós	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	465	200-1000	önkormányzati	Kerékpárosklub	SUMP 2022	16, 47, 50	közepesen kockázatos	- műszaki
47	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II.	nincs előkészítve	saját, uniós	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	220	200-1000	önkormányzati	Kerékpárosklub	SUMP 2022	16, 46, 50	közepesen kockázatos	- műszaki
48	Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	15	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, mezőgazdasági szereplők	(KHT)	46, 47	alacsony kockázatú	- társadalmi
49	Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése	nincs előkészítve	saját, uniós	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	150	50-200	önkormányzati	Önkormányzat, Magyar Közút		46, 47	alacsony kockázatú	- környezeti
50	Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)	előkészített	TOP Plusz	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	695	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat	TVP	46, 47	közepesen kockázatos	műszaki
51	Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) - Vasútállomás – 11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt)	nincs előkészítve	saját, uniós	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	100	50-200	önkormányzati	Önkormányzat, kerékpárosklub, Blaguss, nagyfoglalkoztatók		-	közepesen kockázatos	intézményi
52	Autóbusz-megállók infrastruktúra fejlesztése	nincs előkészítve	saját, magán	saját forrás biztosítandó	75/év	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, Blaguss, MÁV	SUMP 2022	-	alacsony kockázatú	műszaki
53	Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	saját forrás biztosítandó	150	50-200	önkormányzati	Önkormányzat, Blaguss		2,6	alacsony kockázatú	társadalmi

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
54	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	uniós, saját	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	120	50-200	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022	2,6	alacsony kockázatú	társadalmi
55	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok beszerzése a helyi közlekedésben	nincs előkészítve	uniós, magán	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	400	200-1000	részben önkormányzati	Önkormányzat, Blaguss	SUMP 2022	2,6	közepesen kockázatos	műszaki
56	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	9000	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, MÁV, GYSEV	SUMP 2022	-	nagyon kockázatos	pénzügyi
57	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	64000	20000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, GYSEV	SUMP 2022	-	nagyon kockázatos	műszaki
58	Szombathely- Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	állami	nem áll rendelkezésre forrás	45000	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, GYSEV	SUMP 2022	-	nagyon kockázatos	műszaki
59	Új vasúti megálló kialakítása az ipar- és kereskedelmi területek eléréséhez	nincs előkészítve	állami	nem áll rendelkezésre forrás	1200	1000-5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, GYSEV	SUMP 2022	-	közepesen kockázatos	pénzügyi
60	Vasútállomás intermodális fejlesztése	nincs előkészítve	uniós, állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	3000	1000-5000	részben önkormányzati	Önkormányzat, ÉKM, MÁV-Volán, GYSEV	SUMP 2022	2, 6, 34, 61	közepesen kockázatos	intézményi
61	Szombathely vasútállomás korszerűsítése	nincs előkészítve	uniós, állami	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	30000	20000+	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvégyesítést igényel	ÉKM, GYSEV	SUMP 2022	34, 60	közepesen kockázatos	műszaki
62	Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése	nincs előkészítve	saját, állami	saját forrás biztosítandó	500	200-1000	részben önkormányzati	Önkormányzat, ÉKM, MÁV-Volán		2	közepesen kockázatos	intézményi
63	Zöldterületfejlesztés Szombathelyen	előkészített	TOP Plusz	elkülönített pályázati vagy egyéb forrás	695	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat	TVP	33	alacsony kockázatú	pénzügyi

Projektszám	Projekt címe	Előkészítettség	Finanszírozás forrása	Finanszírozás kategóriája	Becsült költség [millió Ft]	Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Hatáskör	Megvalósításban érintettek	Előzmény	Kapcsolódó projektek	Kockázat szintje	Elsődleges kockázat jellege
64	Közbringa rendszer létesítése	nincs előkészítve	uniós, saját, magán	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	350	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, Szolgáltató	SUMP 2022	-	közepesen kockázatos	pénzügyi
65	Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	500	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat		55	közepesen kockázatos	- intézményi
66	Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbusz-állomás, lakótelepek, buszmegállók, intézmények)	nincs előkészítve	saját	saját forrás biztosítandó	5/év	50-200	önkormányzati	Önkormányzat	SUMP 2022	-	alacsony kockázatú	műszaki
67	Városi szintű bicibusz, pedibusz program szervezése és beindítása iskolásoknak	nincs előkészítve	saját	nem igényel jelentős forrást	2	0-20	önkormányzati	Önkormányzat, Iskolák		2, 60	alacsony kockázatú	- intézményi
68	Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastrukturális fejlesztése, biztonságos autóbusz-megállók, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautcák kialakításának vizsgálata)	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját, uniós	valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás	40	20-50	önkormányzati	Önkormányzat, intézmények		6	közepesen kockázatos	társadalmi
69	Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	nincs előkészítve	saját, uniós	nem áll rendelkezésre forrás	1000	200-1000	önkormányzati		SUMP 2022	-	közepesen kockázatos	gazdasági
70	Elkerülők szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása	nincs előkészítve	állami	nem áll rendelkezésre forrás	10000	5000-20000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	ÉKM, GYSEV		-	nagyon kockázatos	műszaki
71	Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése	nincs előkészítve	uniós, állami	nem áll rendelkezésre forrás	1500	1000-5000	nem önkormányzati, de önkormányzati érdekvényesítést igényel	Önkormányzat, ÉKM, GYSEV	SUMP 2022, KHT	-	közepesen kockázatos	műszaki
72	Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül	nincs előkészítve	saját, magán	nem áll rendelkezésre forrás	300	200-1000	önkormányzati	Önkormányzat, magánberuházók	KHT	-	közepesen kockázatos	- intézményi
73	Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)	saját	saját forrás biztosítandó	75	50-200	önkormányzati	Önkormányzat		6	közepesen kockázatos	társadalmi

7.8 A PROJEKTÉRTÉKELÉS MÓDSZERE ÉS RÉSZLETES EREDMÉNYEI

A többszempontú elemzés (*multi-criteria analysis*, MCA) egy közgazdaságtani elemzési módszer, amelynek segítségével **projektek vagy projektváltozatok hasonlíthatók össze a döntés megalapozása érdekében**. Az értékeléshez az értékelendő projektekre nézve releváns, számszerűsíthető szempontok és az utóbbi szempontok fontosságát kifejező súlyszámok szükségesek.

A SUMP vonatkozásában 73 projekt egymáshoz viszonyított értékelése volt a feladat, amiből következően a néhány projekt vagy projektváltozat esetében megszokott részletességű elemzést az adott keretek nem tették lehetővé. A projektek sokrétűsége miatt olyan szempontokat választottunk, amelyek az intézkedések teljes skálája tekintetében relevánsak, és ezek mentén a rendelkezésünkre álló információk, illetve szakmai érvek alapján meghatározott pontszámokkal értékeljük az egyes projekteket.

7.8.1 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS MÓDSZERE

A szempontok között a város közlekedési rendszerében jelentkező következmények, pénzügyi-gazdasági vonatkozások, környezetvédelmi és társadalmi hatások, valamint a megvalósításra és üzemeltetésre vonatkozó kockázati tényezők jelennek meg. Ezek **három egyforma (1/3) súlyú fő kategóriát képeznek: költség, haszon (együttesen: kiterjesztett társadalmi hasznosság) és megvalósíthatóság**.

Az egyes szempontokhoz általában 1-től 3-ig terjedő pontszámot rendeltünk, úgy, hogy minél nagyobb a pontszám, annál kedvezőbb az adott szempont szerinti értékelés.

Az egyes szempontokhoz hozzárendelt súlyszámok az összehasonlíthatóság érdekében minden projektre egyformán érvényesek, és azok eloszlása a város céljait és a lakosság érdekeit egyaránt tükrözi. A súlyszámok összege 1, vagyis 100%.

A számítás és a szemléltetés megkönnyítése végett **az összesített értékelésnél adható maximális pontszám 100**. (Az 1 és 3 közötti pontszámok és a súlyszámok szorzatösszegét 100/3-mal szorozzuk meg.)

Az MCA eredménye egy prioritási sorrend, amely arra nézve nyújt tájékoztatást, hogy – a rendelkezésünkre álló információk figyelembevételével – mely intézkedések megvalósítása sürgetőbb vagy előnyösebb a város számára.

Az alábbiakban a szempontrendszer hierarchiáját mutatjuk be, az egyes szempontcsoportok és szempontok tartalmával, meghatározásának módjával, valamint fontosságából következő súlyszámával.

7.8.1.1 Költség

A **projekt becsült költsége** kiemelten fontos információt jelent a megvalósítás finanszírozása és ütemezése szempontjából, emellett **a hasznokkal összevetve arra nézve is iránymutatást ad, hogy mennyire költséghatékony azt megvalósítani**.

A becsült költségek tekintetében az alábbi hét kategóriába osztjuk a projekteket:

3 pont	20 millió Ft alatti
2,5 pont	20–50 millió Ft közötti
2 pont	50–200 millió Ft közötti
1,5 pont	200–1000 millió Ft közötti
1 pont	1000 millió Ft – 5000 millió Ft közötti
0,5 pont	5000 millió Ft – 20 milliárd Ft közötti
0 pont	20 milliárd Ft feletti

A fenti kategóriák általánosságban a projektek egyenletesebb eloszlását teszik lehetővé, az így képzett nem lineáris skála lehetőséget ad a projektek közötti különbségek figyelembevételére. Az információk a korábban készült városfejlesztési és közlekedésfejlesztési háttérdokumentációkból, nagyvonalú költségbecslésekből, valamint a várossal történt egyeztetés eredményeiből származnak.

Súlyszám: 1/3

7.8.1.2 Hasznok

A projektek megvalósításával jelentkező **hasznot a rövid távon érzékelhető, műszaki szempontú hatásosságon, eredményességen keresztül és a hosszú távon jelentkező, közvetett gazdasági, társadalmi és környezeti hatásokon keresztül értékeljük**.

Az értékelés alapját részben **az Európai Bizottság megbízásából készült KonSULT Policy Guidebook⁹¹** biztosítja, amely **különböző városi mobilitási beavatkozások hatásaira ad számszerű értékelést**. A KonSULT-ban kezelt intézkedések lefedik a SUMP módszertanhoz általában kapcsolódó projekt típusokat (pl. kerékpárforgalmi hálózat bővítése, intermodális csomópontok létesítése, új út építése stb.), így Szombathely esetében is releváns információt szolgáltat a projektek szinte teljes spektrumára nézve. A projektek egy része több, külön-külön értékelt intézkedésből tevődik össze (pl. forgalomcsillapítás és a parkolás szabályozása), így ezekben az esetekben az egyes elemek különálló pontszámait átlagoltuk. Minden esetben -5 és +5 közötti pontszámok szerepelnek, amelyeket az MCA-hoz 1–3 közötti pontszámokra szükséges átalakítani – ez az átalakítás az egyes szempontok esetén kapott pozitív és negatív szélsőértékek közötti egyenletes eloszlás mentén történt, az alábbiak szerint:

	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához (KonSULT)	Várható gazdasági hatás (KonSULT)	Várható társadalmi hatás (KonSULT)	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez (KonSULT)
szélsőértékek	-0,75–5	-1-3,33	-1-4,5	-0,75–4,17

Tekintettel arra, hogy a KonSULT zömmel nyugat-európai városokban végrehajtott projektek alapján nyújt általános ajánlást az egyes szempontok szerinti értékelésre, és nem kifejezetten közép-kelet-európai vagy magyar városokra ad iránymutatást, **a KonSULT értékelésével párhuzamosan, attól függetlenül is értékeljük a projekteket ugyanazon szempontok mentén**. Ennek alapját a várossal történő, hosszú idejű együttműködés és információcsere, a helyi adottságok és specifikus igények és korlátozó tényezők ismerete, valamint a projektek tartalmának részletekbe menő ismerete jelenti – mindazok a tényezők, amelyeket a szakirodalmi alapú értékelés esetében nem lehet maradéktalanul figyelembe venni.

⁹¹ <http://www.konsult.leeds.ac.uk/pg/>

A szakértői értékelésnél az 1–3 pont közötti skálát alkalmaztuk, az alábbi megfontolások mentén, mind a négy előbb felsorolt értékelési szempont esetében (közlekedési hatékonyság javítása, gazdasági hatás, társadalmi hatás és környezetminőség javítása).

Pontszám	Hasznok szakértői értékelése
3 pont	erőteljes pozitív hatás
2 pont	enyhe pozitív hatás
1 pont	semleges hatás

Annak érdekében, hogy az egyes projekt típusok hatásának iránya mellett a hatás mértéke is figyelembe vehető legyen (a projekt léptékével összhangban, a költségekkel összevethetően), **megbecsültük és figyelembe vettük a hatásterület nagyságát, az érintettek számát és a hatás közvetlenségét** is, 0-tól 3-ig terjedő skálán (mindhárom szempont szerint 0-1-ig az alábbiak szerint). A fenti hatáspontszámokat ezzel az értékkel megszoroztuk.

Hatásterület	Érintettek száma	Hatás közvetlensége	Pont
városon túlmutató	sok érintett	közvetlen	1
városi	közepesen sok érintett	közvetett	0,5
lokális	kevés érintett	távoli	0

A haszon összegzett súlysáma: 1/3. Ezen belül a KonSULT eredményei 33%-os, a szakértői értékelés eredményei 67%-os súllyal szerepelnek.

Az értékelési szempontokat a szakpolitikai célokhoz való hozzájárulás alapján vesszük figyelembe, amelyet az alábbi alpontokban részletesebben ismertetünk.

Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához

Ez a szempont a várost érintő közlekedési rendszer működési hatékonyságának javulását fejezi ki, és a KonSULT értékelési rendszerében *Efficiency* megnevezéssel szerepel.

Súlysám: 30% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható gazdasági hatás

A **gazdasági hatás** a KonSULT módszertanában *Economic growth* néven szerepel.

Súlysám: 20% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

Várható társadalmi hatás

Összetettségük okán a társadalmat érintő hatásokat a KonSULT két komponensre bontva értékeli: *Equity and social inclusion* (egyenlőség és társadalmi befogadás) és *Safety* (biztonság). Mivel a két részszerpontot egyformán fontosnak tartjuk, minden projekt esetében a két szempontra adott pontszám számtani átlagát vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetén a társadalomra gyakorolt közvetett következményeket egy hatásként vettük figyelembe.

Súlysám: 20% mind a KonSULT, mind, a szakértői értékelés keretén belül.

Várható környezeti hatás

Ennél a szempontnál a **fenntarthatóság** terén elvárt hosszú távon jelentkező hatásokat értékeljük. Csakúgy, mint a társadalmi hatást, a KonSULT ezt a szempontot is két részszerpontba bontva kezeli: *Liveable streets* (élhető utcák)

és *Protection of the environment* (környezetvédelem) – ezeket egyenlő súllyal vesszük figyelembe. A szakértői értékelés esetében egy szempontként kezeljük a környezetre és az élhetőségre gyakorolt hatásokat.

Súlysám: 30% mind a KonSULT, mind a szakértői értékelés keretén belül.

7.8.1.3 Megvalósíthatóság

A projektek prioritási sorrendjében fontos szerepet játszik az **előkészítettség**, emellett a megvalósíthatóságukat nagyban befolyásolják a **finanszírozási lehetőségek és az esetlegesen felmerülő akadályok, kockázatok**.

Összegzett súlysám: 1/3

A projekt előkészítettségi állapota

A megvalósíthatóság szempontjából fontos körülmény, hogy **az adott projekt előkészítése mennyire előrehaladott** – ennek mentén három kategóriába sorolható minden beavatkozás. A vizsgált projektek egy része előkészített, részletes (engedélyezési vagy kiviteli) tervek vagy a projekt jellegének megfelelő más hasonló szintű előkészítő dokumentumok állnak rendelkezésre. Más részük ugyan nincs ilyen szinten előkészítve, ugyanakkor rendelkezésre áll már valamilyen tervdokumentáció, például tanulmányterv, megvalósíthatósági tanulmány vagy döntéselőkészítő dokumentáció. A projektek harmadik csoportjába azokat soroljuk, amelyek vagy teljesen új SUMP projektek, vagy már meglévő ötletek alapján kerültek rögzítésre, de a jelen dokumentáció készítésekor még nincsenek előkészítve.

A pontozást az alábbi módon végezzük el:

Pontszám	A projektek előkészítettségi állapota
3 pont	előkészített
2 pont	közepesen előkészített (tanulmányterv van rá)
1 pont	nincs előkészítve

Súlysám: 1/3 a megvalósíthatóság keretén belül.

Finanszírozhatóság

A finanszírozhatóság tekintetében a támogatási lehetőségeket értékeljük, az alábbiak szerint:

Pontszám	Finanszírozhatóság
3 pont	<ul style="list-style-type: none"> nem igényel jelentős forrást elkülönített pályázati vagy egyéb forrás
2 pont	<ul style="list-style-type: none"> valószínűsíthetően (részben) igényelhető forrás saját forrás biztosítandó
1 pont	<ul style="list-style-type: none"> nem áll rendelkezésre forrás

A finanszírozási lehetőségeket elsősorban az operatív programokkal kapcsolatos hatályos dokumentumok és egyéb jogszabályok, valamint a város stratégiai dokumentumai alapján tártuk fel.

Fontos megjegyezni, hogy a projektek megvalósítása szempontjából a becsült költség és a finanszírozhatóság jellege együtt kritikus tényező.

Súlysám: 1/3 a megvalósíthatóság keretén belül.

Kockázatok

A projekt megvalósításának gátat szabhat, ha az intézkedésnek gyenge a társadalmi-politikai támogatottsága, ha problémák várhatók a tulajdonviszonyok rendezésével kapcsolatban, ha nehézséget jelent az engedélyezési folyamat teljesítése, vagy egyéb műszaki és intézményi akadályok ismertek.

A projektek értékelését az alábbi módon végezzük el a kockázati tényezők szerint:

Pontszám	Kockázat
3 pont	alacsony kockázatú
2 pont	közepesen kockázatos
1 pont	nagyon kockázatos

Az információk elsősorban a projekt tárgyának ismeretéből, valamint a várossal történt egyeztetésekből származnak.

Súlyszám: 1/3 a megvalósíthatóság keretén belül.

7.8.2 A TÖBBSZEMPONTÚ ELEMZÉS RÉSZLETES EREDMÉNYE

A jelen pontban az 5.3. fejezetben bemutatott többszempontú elemzés (MCA) részletes eredményeit mutatjuk be – beleértve az egyes szempontok bemenő adatait is.

A projekteket az elért pontszámok szerint rendeztük sorba. Az elemzés eredményeként a projektek 37 és 79 közötti összesített pontszámot kaptak, vagyis a lehetséges 13–100 pont közötti értékek középtartományában helyezkednek el.

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon										Megvalósíthatóság							
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)			Haszon saját értékelés			Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság					
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]			Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
	Súlyszámok	1		0,33					0,03	0,02	0,02	0,03	0,07	0,04	0,04	0,07		0,33	0,11	0,11	0,11	0,33
1	SUMP elveket támogató hatékonyabb intézményrendszer	76	0-20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	3,0	2,0	2,0	2,0	3	2	2	2	2,00	1,53	1	3	3	2,33
2	Városi közlekedésfejlesztési koncepció a patakok egységes fejlesztésének megvalósítására	69	0-20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	2,0	2	1	2	2	2,00	1,20	2	2	2	2,00
3	A város közlekedési intézményeinek ügyfélkommunikációs fejlesztése	61	20-50	2,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	1,0	2,0	1,0	2	1	2	1	2,00	1,00	1	2	3	2,00
4	A város kommunikációs csatornáinak használata közlekedési edukációra és döntéselőkészítésre. Rendszeres lakossági mobilitási kerekasztalok, fórumok	70	0-20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	3	2	1,50	1,01	1	3	3	2,33

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon												Megvalósíthatóság					
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]			Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
5	Helyi buszközlekedés és más fenntartható közlekedési módok népszerűsítése	74	0-20	3	2,0	0,0	1,5	3,0	2,0	1,5	1,9	2,7	2	1	3	2	2,00	1,35	1	3	3	2,33
6	Részvételi tervezés a közlekedésfejlesztési projektek kapcsán	70	0-20	3	3,0	0,0	0,0	0,0	2,3	1,5	1,4	1,8	2	1	3	2	1,50	0,97	1	3	3	2,33
7	A Nyugati elkerülő szükségességének, jellegének, előnyeinek és hátrányainak vizsgálata, társadalmi párbeszéd és edukáció lefolytatása	76	0-20	3	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	2,0	2,0	3,0	2,0	2	2	3	2	2,50	1,83	2	3	1	2,00
8	Parkolási információk fejlesztése online és statikus táblákkal	64	20-50	2,5	2,5	1,0	0,5	1,3	2,1	1,9	1,5	2,2	2	1	2	2	2,00	1,24	1	2	3	2,00
9	Gyalogoshálózat felmérése városszerte, digitális nyilvántartás létrehozása	55	20-50	2,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	1	1	1,00	0,49	1	2	3	2,00
10	Közúti jelzőtáblák, jelzőlámpák, burkolati jelek digitális nyilvántartása és átfogó korszerűsítése	59	200-1000	1,5	2,0	0,0	1,0	0,5	2,0	1,5	1,7	2,0	2	1	2	2	3,00	1,81	2	1	3	2,00
11	Kamerás forgalomszámláló rendszer kiépítése 15 helyszínen	74	0-20	3	5,0	0,0	2,0	2,0	3,0	1,5	2,1	2,4	2	1	2	2	2,00	1,32	1	3	3	2,33
12	Gyalogos közlekedés infrastruktúra fejlesztése	52	5000-20000	0,5	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	2	1	2	3	2,50	1,87	2	2	3	2,33

Projekt szám	Projekt név	Összesített értékelés	Költség		Haszon												Megvalósíthatóság					
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]			Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
13	Gyalogátkelőhelyfejlesztési program az országos közutakon	67	50-200	2	0,0	2,0	2,3	1,3	1,3	2,4	2,2	2,2	2	1	3	2	1,50	0,99	3	3	3	3,00
14	Gyalogátkelőhelyfejlesztési program az önkormányzati utakon, körforgalmak gyalogátkelőhelyeinek jelzőlámpás szabályozása	63	50-200	2	0,0	2,0	2,3	1,3	1,3	2,4	2,2	2,2	2	1	3	2	1,50	0,99	3	2	3	2,67
15	Forgalomcsillapított övezetek létesítése (Belvároson kívül)	48	50-200	2	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	2	1	3	2	1,00	0,67	1	2	2	1,67
16	Kerékpárosbarát fejlesztések a Déli városrészben (Rumi út és Rumi Külső út)	64	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	2	2	3,00	1,90	2	3	2	2,33
17	Városkörnyéki kerékpáros kapcsolatok fejlesztése	48	1000-5000	1	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	2	2	2	2,50	1,70	1	2	2	1,67
18	Petőfitelep közlekedési kapcsolatainak biztonságos kialakítása	46	1000-5000	1	3,0	0,0	4,0	3,0	2,3	1,5	2,8	2,7	2	2	3	2	1,50	1,12	1	2	3	2,00
19	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - I. ütem	58	50-200	2	2,0	0,0	0,5	-3,0	2,0	1,5	1,5	1,0	3	1	2	2	2,50	1,58	1	2	2	1,67
20	Városi csomópontok felülvizsgálata és átépítése, kiskorrekciója biztonság és kapacitás szempontból - II. ütem	58	50-200	2	2,0	0,0	0,5	-3,0	2,0	1,5	1,5	1,0	3	1	2	2	2,50	1,58	1	2	2	1,67

Projektszám	Projektnevé	Összesített értékelés	Költség		Haszon												Megvalósíthatóság					
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]			Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
21	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - I. ütem (TVP projektek)	52	5000-20000	0,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,50	1,50	3	3	2	2,67
22	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - II. ütem	46	1000-5000	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,50	1,50	1	2	2	1,67
23	Belterületi utak felújítása Szombathelyen - III. ütem	46	1000-5000	1	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	2,50	1,50	1	2	2	1,67
24	Országos közutak burkolatfelújítási programja, ideértve a 86-87. sz. főút Szombathely elkerülő szakaszát is	59	5000-20000	0,5	2,0	0,0	0,5	0,8	2,0	1,5	1,5	2,0	2	1	2	2	3,00	1,80	3	3	3	3,00
25	Sárdi-éri iparterület fejlesztése, kivezető út építése	69	200-1000	1,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	3	2	2	2	3,00	2,02	3	3	2	2,67
26	Elkerülők meglévő csomópontjainak korszerűsítése, biztonságossá tétele	52	1000-5000	1	2,0	0,0	0,5	-3,0	2,0	1,5	1,5	1,0	3	2	2	2	3,00	2,03	1	2	2	1,67
27	Északi iparterület további fejlesztése (ipari-logisztikai központ) Szombathely-Söpte térségében	37	5000-20000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	3	2	1	2,00	1,17	1	2	2	1,67
28	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése I.	46	1000-5000	1	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	1	2	2,00	1,12	1	2	3	2,00
29	Hiányzó városi úthálózati kapcsolatok kiépítése II.	41	5000-20000	0,5	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	3	1	2	2	3,00	1,88	1	2	1	1,33
30	M86 autópút Körmen (M80) – Szombathely-	48	20000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	3	2	2	2	3,00	2,02	3	3	1	2,33

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon										Megvalósíthatóság								
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonsULT					Haszon KonsULT (konvertált)					Haszon saját értékelés			Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonsULT]	Várható gazdasági hatás [KonsULT]	Várható társadalmi hatás [KonsULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonsULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám			A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	Zanat kelet (M86) közötti szakasz																						
31	M87 Gyorsforgalmi út, Szombathely és Kőszeg közötti szakasz, valamint a 87 sz. főút, Kőszeg (M87 gyorsforgalmi út) és Kőszeg országhatár közötti szakasz megvalósítása, 87-89. sz. főút Szombathely északkeleti elkerülő fejlesztése	46	20000+	0	0,5	0,0	-0,5	-0,8	1,4	1,5	1,2	1,6	2	2	2	2	3,00	1,82	3	3	1	2,33	
32	Oladi plató közlekedési helyzetének fenntartható megoldása	37	1000-5000	1	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	1	2	3	1,50	1,02	1	1	2	1,33	
33	Belváros további forgalomcsillapítása, zöldítése	54	200-1000	1,5	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	2	3	3	3	2,50	2,06	1	2	1	1,33	
34	Vasútállomás környéki utcahálózat komplex mobilitástervezése és megvalósítása	59	200-1000	1,5	-0,8	2,0	3,0	2,5	1,0	2,4	2,5	2,5	3	2	3	3	2,50	2,12	1	2	2	1,67	
35	Gyöngyös, Perint, és Aranypatak revitalizációja, egységes gyalogoskerékpáros tengelyek kialakítása	54	5000-20000	0,5	0,7	3,3	4,5	4,2	1,5	3,0	3,0	3,0	2	1	3	3	3,00	2,38	2	2	2	2,00	
36	Kórház környékének komplex mobilitástervezése és megvalósítása	63	50-200	2	2,0	2,0	1,3	2,0	2,0	2,4	1,8	2,4	3	1	3	3	2,50	2,04	1	2	2	1,67	
37	City logisztika fejlesztése	52	50-200	2	-0,5	0,5	1,5	2,0	1,1	1,7	1,9	2,4	2	3	2	2	1,50	1,03	1	1	3	1,67	

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon												Megvalósíthatóság					
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonsULT			Haszon KonsULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonsULT]	Várható gazdasági hatás [KonsULT]	Várható társadalmi hatás [KonsULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonsULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]			Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
38	Parkolási infrastruktúra- és zöldfelületfejlesztés a Derkovits városrészben	62	200-1000	1,5	2,0	2,0	-1,0	0,0	2,0	2,4	1,0	1,8	2	1	3	3	2,00	1,43	3	3	2	2,67
39	Parkolási koncepció készítése	68	20-50	2,5	2,0	2,0	1,3	2,0	2,0	2,4	1,8	2,4	3	2	3	2	2,50	1,99	1	2	2	1,67
40	Díjfizetős parkolás átalakítása, minimális kiterjesztése, a zónák felülvizsgálata	77	0-20	3	3,0	-1,0	1,0	1,5	2,3	1,0	1,7	2,3	2	1	1	3	2,50	1,59	1	3	3	2,33
41	Parkolási engedély- és bérletrendszer felülvizsgálata	79	0-20	3	3,0	-1,0	1,0	1,5	2,3	1,0	1,7	2,3	2	2	2	3	2,50	1,81	1	3	3	2,33
42	Összeülők kialakítása az Ausztriába ingázók számára az elkerülők mentén	77	0-20	3	2,0	0,0	0,5	2,0	2,0	1,5	1,5	2,4	2	2	2	2	2,50	1,64	1	3	3	2,33
43	Szabályozási keretek kialakítása az új építések parkolási igényeinek kezelése érdekében	71	0-20	3	2,0	2,0	1,3	2,0	2,0	2,4	1,8	2,4	2	2	2	2	2,00	1,37	1	3	2	2,00
44	Elektromos autótöltő hálózat fejlesztési koncepciójának kidolgozása	70	0-20	3	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	2	2	2	1,50	0,96	1	3	3	2,33
45	Új beruházásoknál célhoz kötött nyilvános parkolóhelyek kialakítása	56	200-1000	1,5	2,0	2,0	-1,0	0,0	2,0	2,4	1,0	1,8	2	1	2	2	2,00	1,20	1	3	3	2,33
46	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése I.	49	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	2	2	2,00	1,27	1	2	2	1,67
47	Új kerékpáros infrastruktúra létesítése II.	49	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	2	2	2,00	1,27	1	2	2	1,67

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon												Megvalósíthatóság					
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT			Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]			Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
48	Mezőgazdasági utak felmérése, bevonása a környéki és szabadidős kerékpáros hálózatba	73	0-20	3	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	2	2	2,00	1,27	1	3	3	2,33
49	Szabadidős kerékpáros útvonalak létesítése	63	50-200	2	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	1	1	3	3	2,50	1,70	1	2	3	2,00
50	Kerékpárosbarát fejlesztések Szombathelyen (Szombathely-Pinkafő vasúti töltés)	70	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	3	2	3	3	2,50	2,14	3	3	2	2,67
51	Egységes, magas minőségű helyi buszos és kerékpáros tengely kialakítása az Oladi lakótelep - Derkovits lakótelep - Belváros – (Joskar-Ola lakótelep) - Vasútállomás – (11-es huszár út – Minerva lakópark) tengelyen (pilot-projekt)	55	50-200	2	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	2	2	2	2	2,00	1,32	1	2	2	1,67
52	Autóbusz-megálló infrastruktúra fejlesztése	53	200-1000	1,5	3,0	2,0	1,0	1,0	2,3	2,4	1,7	2,1	2	1	2	2	2,00	1,28	1	2	3	2,00
53	Helyi-helyközi buszhálózat folyamatos fejlesztése és utánkövetése	71	50-200	2	1,3	0,3	2,0	1,7	1,7	1,6	2,1	2,3	3	2	3	3	2,50	2,10	2	2	3	2,33
54	Igényvezérelt helyi közösségi közlekedés bevezetése egyes városrészekben	55	50-200	2	0,0	0,0	2,5	0,5	1,3	1,5	2,3	2,0	2	1	3	2	1,00	0,64	2	2	3	2,33
55	Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok	55	200-1000	1,5	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	1	3	3	2,50	1,77	1	2	2	1,67

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon												Megvalósíthatóság					
			Költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Haszon KonSULT			Haszon KonSULT (konvertált)					Haszon saját értékelés				Hatásterület / Érintettek	Haszon pontszám	Megvalósíthatóság			
					Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]			Hatásterület / Érintettek pontszám	A projekt előkészítési állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok
	beszerzése a helyi közlekedésben																					
56	Kőszeg-Szombathely vasútvonal villamosítása	49	5000-20000	0,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	2	3	3	3,00	2,59	2	1	1	1,33
57	Szombathely - Zalaszentiván vasútvonal felújítása	41	20000+	0	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	2	3	2	3,00	2,39	2	1	1	1,33
58	Szombathely-Porpác vasúti vonalszakasz felújítása	47	5000-20000	0,5	2,3	1,3	2,3	1,8	2,1	2,1	2,2	2,3	3	2	3	2	3,00	2,39	2	1	1	1,33
59	Új vasúti megálló kialakítása az ipar-és kereskedelmi területek eléréséhez	47	1000-5000	1	3,0	2,0	2,0	2,0	2,3	2,4	2,1	2,4	2	3	2	2	2,50	1,86	1	1	2	1,33
60	Vasútállomás intermodális fejlesztése	57	1000-5000	1	3,0	2,0	1,0	1,0	2,3	2,4	1,7	2,1	3	2	2	3	3,00	2,45	1	2	2	1,67
61	Szombathely vasútállomás korszerűsítése	42	20000+	0	3,0	2,0	1,0	1,0	2,3	2,4	1,7	2,1	2	1	2	3	3,00	2,12	1	2	2	1,67
62	Helyi busz-helyközi busz-vasút tarifális átjárhatóságának fejlesztése	61	200-1000	1,5	4,0	0,0	3,0	1,5	2,7	1,5	2,5	2,3	3	2	2	2	3,00	2,29	1	2	2	1,67
63	Zöldterületfejlesztés és Szombathelyen	67	200-1000	1,5	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	1,0	1,0	2,0	3,0	1	1	2	3	2,50	1,50	3	3	3	3,00
64	Közbringa rendszer létesítése	55	200-1000	1,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,1	2,6	2,1	2,4	2	2	2	2	2,50	1,75	1	2	2	1,67
65	Kerékpárutak fásítása és kerékpáros pihenőhelyek létesítése	56	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	1	1	2	3	3,00	1,90	1	2	2	1,67
66	Kerékpártároló-fejlesztési program (vasútállomás, autóbusz-állomás, lakótelepek, buszmegálló, intézmények)	62	50-200	2	1,3	1,0	1,0	2,0	1,7	1,9	1,7	2,4	2	1	2	2	2,50	1,55	1	2	3	2,00
67	Városi szintű bicibusz, pedibusz program	73	0-20	3	2,0	1,0	2,0	3,0	2,0	1,9	2,1	2,7	1	1	3	2	2,00	1,24	1	3	3	2,33

Projektszám	Projektneve	Összesített értékelés	Költség		Haszon											Megvalósíthatóság						
			Költség		Haszon KonSULT				Haszon KonSULT (konvertált)				Haszon saját értékelés			Hatásterület / Érintettek	Megvalósíthatóság					
			Becsült költség kategóriája [millió Ft]	Költség pontszám	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [KonSULT]	Várható gazdasági hatás [KonSULT]	Várható társadalmi hatás [KonSULT]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [KonSULT]	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához	Várható gazdasági hatás	Várható társadalmi hatás	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez	Hozzájárulás a közlekedési rendszer hatékonyságához [szakértői értékelés]	Várható gazdasági hatás [szakértői értékelés]	Várható társadalmi hatás [szakértői értékelés]	Hozzájárulás a városi környezet élhetőségéhez [szakértői értékelés]	Hatásterület / Érintettek pontszám	Haszon pontszám	A projekt előkészítettségi állapota	Finanszírozhatóság	Kockázatok	Megvalósíthatóság pontszám
	szervezése és beindítása iskolásoknak																					
68	Iskolák, óvodák környezetének átalakítása (gyalogos kapcsolatok, kerékpározás feltételeinek infrastrukturális fejlesztése, biztonságos autóbussz-megálló, forgalomcsillapítás, parkolás rendezése, potenciális iskolautcák kialakításának vizsgálata)	67	20-50	2,5	0,0	2,0	4,0	3,0	1,3	2,4	2,8	2,7	2	1	3	3	2,00	1,52	2	2	2	2,00
69	Hivatali és intézményi elektromos-járműflotta kialakítása, fejlesztése	41	200-1000	1,5	0,0	1,0	-1,0	3,0	1,3	1,9	1,0	2,7	2	1	2	2	1,50	0,89	1	1	2	1,33
70	Elkerülők szintbeli vasúti átjáróinak kiváltása	41	5000-20000	0,5	2,0	0,0	0,5	-3,0	2,0	1,5	1,5	1,0	3	3	2	2	3,00	2,16	1	1	1	1,00
71	Zanati úti aluljáróban kerékpáros útvonal fejlesztése	40	1000-5000	1	1,3	0,7	2,5	2,3	1,7	1,8	2,3	2,5	2	1	2	2	2,00	1,26	1	1	2	1,33
72	Huszár laktanya területfejlesztése, KNY-i kerékpáros kapcsolatok bővítése a vasúton keresztül	42	200-1000	1,5	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	1	2	2	1,50	0,95	1	1	2	1,33
73	Belváros kelet-nyugati kerékpáros átjárhatóságának biztonságos megoldása	66	50-200	2	1,3	1,0	2,5	2,3	1,7	1,9	2,3	2,5	2	2	3	3	2,50	1,97	2	2	2	2,00

7.8.3 AZ EGYES KOCKÁZATTÍPUSOK JELLEMZŐI

7.8.3.1 Műszaki kockázatok

A műszaki kockázatok az előkészítés, megvalósítás és üzemeltetés során egyaránt jelentkezhetnek. Ide tartoznak például egy létesítmény kivitelezését nehezítő építőipari műszaki akadályok, vagy a megvalósított projekt műszaki szempontú, használhatóságot akadályozó vagy élettartamot csökkentő minőségi problémái.

E kockázattípus bekövetkezési valószínűségét és bekövetkezése esetén az okozott kár súlyosságát jelentősen csökkenti, ha a tervezésre, előkészítésre, majd a megvalósításra és az üzemeltetésre is elegendő erőforrás áll rendelkezésre. Segíti a folyamatokat továbbá, ha minden műszaki követelmény előre rögzítésre kerül, és ezeket a megvalósítás során és azt követően ellenőrzik, továbbá, ha valamennyi, a megvalósításhoz kötődő bizonytalanság még az előkészítés során elhárul.

7.8.3.2 Környezeti kockázatok

Környezeti kockázattal azon projektek esetében kell számolnunk, amelyek jelentős terheléssel járnak a környezetre, pl. légszennyezést vagy zajszennyezést, esetleg talaj- vagy talajvízszennyezést idéznek elő, vagy ökológiai szempontból értékes élőhelyek zavarását vagy feldarabolását okozzák.

A SUMP módszertanának alapköve a környezeti minőség javítása, így a projektek többsége éppen a környezetterhelés mérséklését célozza a fenntartható közlekedési módok előmozdításával. Ezzel együtt a felsorolt hatásokat a tervezés során mindenképpen meg kell vizsgálni, bizonyos projektek esetében (például infrastruktúrafejlesztéseknél) környezeti hatásvizsgálatot kell készíteni. Természetesen valamennyi projekt megvalósítása során törekedni kell a környezeti hatások minimalizálására, például az építőanyagok helyes megválasztásával, vagy járműbeszerzés esetén a magas szintű környezetvédelmi követelmények rögzítésével és teljesítésével.

7.8.3.3 Pénzügyi kockázatok

A pénzügyi kockázatok elsősorban a források korlátozott rendelkezésre állásából fakadnak, és már a tervezési-előkészítési, majd akár a megvalósítási és az üzemeltetési projektszakaszokat is érinthetik. Ezek jelentősen befolyásolhatják a projektek tartalmát, ütemezését és az eredmények elérhető minőségét. Ennek megfelelően a projektek pénzügyi tervezésekor ezen kockázatokot figyelembe kell venni, törekedni kell azok minimalizálására, és meg kell tervezni a fenntartási költségek biztosításához szükséges pénzügyi keretet is.

A pénzügyi kockázat csökkenthető, ha rendelkezésre áll a projekt megvalósításához és a későbbi üzemeltetéshez szükséges forrás, tartalékkerettel együtt. Ehhez pedig elengedhetetlen a támogatási, finanszírozási feltételek pontos előzetes meghatározása, egy olyan projekt szintű pénzügyi terv készítése, amely a finanszírozó fél számára még megvalósítható, ugyanakkor lehetővé teszi a szükséges minőségi követelmények teljesítését.

7.8.3.4 Gazdasági kockázatok

Gazdasági kockázatot jelent a projekt megvalósítása esetén annak megtérülése. Ez a kockázat már a tervezés során előre mérsékelhető, pontos mérési adatokra támaszkodó költség-haszon elemzéssel, illetve értékelemzéssel, a kis hozzáadott értékű ill. a beruházás során a nem várt költségek minimalizálásával.

7.8.3.5 Intézményi kockázatok

Intézményi szinten akadályt jelenthet, ha olyan projekt megvalósítása válik szükségessé, amely korábban nem tartozott az intézmény vagy az adott szervezeti egység feladatai közé, és ezért nem áll rendelkezésre az adott időszakban megfelelő kapacitás – a szükséges szakmai kompetenciákat és a humánerőforrás mennyiségi igényét is beleértve.

Ez a probléma azzal enyhíthető, hogy az adott intézmény a központilag elfogadott ütemtervet (például a stratégiai dokumentációban felállított cselekvési terv ütemezését) követve előre megtervezi és megfelelő időben megteremti azt a kapacitás-bővítést, amelyre az intézkedések végrehajtásához és a későbbi esetleges üzemeltetési feladatok ellátásához szükség lesz.

Több szereplő együttműködését igénylő projekt esetében számolni kell az intézményközi koordinációból fakadó kockázatokkal. Ezek jellemzően a hatáskörök és felelősségi körök nem megfelelően tisztázott meghatározásából, illetve a szükséges döntési és végrehajtási jogosítványok hiányából erednek. Ez érintheti akár a szolgáltatókkal való együttműködést, bizonyos beavatkozások vagy dokumentációk jóváhagyási, véleményezési folyamatait, vagy akár egy-egy intézkedés üzembe helyezését is. A koordinációs nehézségek felmerülhetnek horizontális szinten (azonos szintű szervezetek, például önkormányzatok között) és vertikális kapcsolatokban egyaránt (például egy önkormányzat és egy központi állami intézmény között), ami már érzékelhető idővesztéssel és ezzel együtt károkat okoz a projektek megvalósításában.

Az intézményi kockázatok mérséklése úgy oldható meg, ha az intézményi és szervezeti egységhez kapcsolódó hatáskörök, feladatok és szerepek teljes mértékben tisztázottak, és ha minden érintett szereplő ennek ismeretében jár el a különböző projekt folyamatok során.

7.8.3.6 Társadalmi kockázatok

A társadalmi kockázatok elsősorban a projektek megvalósításával kapcsolatos társadalmi támogatottságra és elfogadottságra vonatkoznak. Egy-egy intézkedés a társadalmi – más megközelítésben közlekedői – csoportok egy része számára kedvező hatású lehet, mások számára viszont – ha akár csak időlegesen is – hátrányt vagy kényelmetlenséget, alkalmazkodási kényszert jelenthet. Tipikus példa erre a közterületek funkcionális felosztásának kérdése; a korlátozott térbeli kapacitás miatt az eltérő használati igények nem minden esetben elégíthetők ki egyidejűleg, így jelentős konfliktusforrást teremtenek: egy aktív közösségi életre kialakított, magas szintű gyalogos és kerékpáros funkciókkal kialakított belvárosi utca nem képes egyúttal nagy közúti forgalom lebonyolítására.

A társadalmi érdekcsoportok közötti konfliktushelyzetek és az ezekből fakadóan (részlegesen) csökkenő társadalmi támogatottság kockázata a kommunikációval mérsékelhető a leghatékonyabban: a SUMP egészéről és az egyes intézkedésekről célzottan, jól megtervezett üzenettel és az előre meghatározott célcsoportokhoz illeszkedő módszerekkel szükséges kommunikálni. A SUMP egyik legfontosabb pillére a társadalom bevonása, ami nem pusztán a tájékoztatás, hanem a lakosság részéről felmerülő igények becsatornázásának is eszköze a stratégiai szintű tervezési szakasztól kezdve. A társadalmi csoportok, valamint az őket képviselő civil szervezetek aktív bevonása erősíti a SUMP és egyúttal az egyes beavatkozások társadalmi elfogadottságát is.

Egyes olyan intézkedések esetén, amelyek kapcsán érdekütközés merülhet fel, a társadalmi elfogadottság tovább javítható olyan általános, fenntartható városi mobilitási kampányok segítségével, amelyek a SUMP által előirányzott jövőképet közvetítik a pillanatnyilag hátrányosan érintett csoportok számára: például az autóhasználatat buzdítják a környezetbarát járművek vagy az aktív és közösségi közlekedési módok használatára.

7.9 INDIKÁTOROK

7.9.1 OUTPUTINDIKÁTOROK

Az outputindikátorok a projekt megvalósításának közvetlenül számszerűsíthető kimenetét (a megvalósult elemek darabszámát, hosszát, az elért célcsoport létszámát stb.) fejezik ki. Az alábbi táblázat az alkalmazni javasolt outputindikátorokat tartalmazza.

6. táblázat: Javasolt outputindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Közösségi közlekedés						
A legalább 1000 ember által használt, újonnan bevezetett szolgáltatásfejlesztések száma	[db]	projekt előtt és után	adatszolgáltatás	0	0	2
Vasúti megállók száma a városban	[db]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	3	3	5
Elektromos/hibrid meghajtású autóbuszok száma	[db]	évente	adatszolgáltatás	0	0	2
Helyi autóbusz-közlekedést népszerűsítő cikkek, tevékenységek száma	[db]	negyedévente	adatszolgáltatás	0	0	3
Megújított megállóhely infrastruktúra	[db]	évente	városi megállóhelyeket nyilvántartó adatbázis	3	3	10
Helyi díjtermékkel igénybe vehető helyközi autóbusz járatok száma	[db]	évente	adatszolgáltatás	14 pár	14 pár	minden helyközi járat

⁹² Az indikátorhoz tartozó jelenlegi érték és projekt nélküli eset értékeinek meghatározásához a SzMJV Polgármesteri Hivatalának adatszolgáltatásának megfelelően pontosítandó.

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Egyéni gépjármű-közlekedés						
A parkolással kapcsolatos önkormányzati társadalmisítási tevékenységek száma	[db]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	3
A parkolással kapcsolatos önkormányzati társadalmisítás során elért lakók száma	[fő]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0	500
A megújult városi kezelésű burkolt közútfelületek hossza	[km]	projekt időtartama alatt	projekt dokumentáció	0	0 ⁹²	15
A teljes mértékben megújult, közlekedésbiztonsági, hálózati, zöldfelületi, vízmegtartási szempontból minőségi, a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedés szempontjait messzemenően figyelembe vevő csomópontok száma	[db]	évente	térinf. nyilv., projekt dokumentáció	0	0	3
Korszerűsített közúti jelzőtáblák, burkolati jelek száma	[db]	évente	térinf. nyilv., projekt dokumentáció	0	0	20
Aktív- és mikromobilitás						
A fejlesztett, megújított járdák hossza	[méter]	ötévente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	12668	0 ⁹³	15000

⁹³ Az indikátorhoz tartozó jelenlegi és projekt nélküli eset értékeinek meghatározásához a SzMJV Polgármesteri Hivatalának adatszolgáltatásának megfelelően pontosítandó.

Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Biztonságos, akadálymentes, jó minőségű és jól használható gyalogátkelőhelyek száma a városban	[db]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	nem ismert	nem ismert	5
A gyalogosan minőségi módon megközelíthető oktatási intézmények száma	[db]	projekt előtt és után	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	5
A minőségi szabadidős kerékpárhálózat hossza	[méter]	évente	térinf. nyilvánt., projekt dokumentáció	0	0	5000
A kerékpárforgalmi terv projektjei közül megvalósult fejlesztések száma	[db]	projekt előtt és után	projekt dokumentáció	0	0	5
A minőségi közterületi kerékpártárolók kapacitása	[db]	évente	projekt dokumentáció	nem ismert	0	100
A megosztott kerékpárszolgáltatással kapcsolatosan megvalósított pilot projektek száma (db)	[db]	projekt előtt és után	pilot projekt dokumentáció	0	0	1
Iskolai kerékpározást népszerűsítő kampányok száma	[db]	évente	projekt dokumentáció	0	0	2
Bicibusz programban résztvevő gyermekek száma az első tanítási félévben	[fő]	első félév	intézményi adatszolgáltatás	0	0	50

Indikátor neve	Mértékegység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Belváros/Fenntartható és biztonságos közlekedési módok előnybe helyezése						
A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatos nyilvános események száma	[db]	amíg a projekt tart	projekt dokumentáció	0	0	5
A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatban beérkezett észrevételek	[db]	amíg a projekt tart	projekt dokumentáció	0	0	100
A Belváros közlekedési átalakításával kapcsolatban elkészített koncepciók, tervek száma	[db]	amíg a projekt tart	terv dokumentáció	0	0	3
Balesetmegelőzési céllal megvalósult beruházások száma a városban	[db]	évente		0	0 ⁹⁴	5
Munkahelyi és intézményi mobilitási tervek száma a városban	[db]	projekt előtt és után	intézményi adatszolgáltatás	0	0	3
Egyéb						
Elkészített közlekedésfejlesztési dokumentumok száma	[db]	évente	intézményi adatszolgáltatás	0	0	3
A város által folyamatosan gyűjtött közlekedési adatok száma	[db]	évente	intézményi adatszolgáltatás	0	0	3
Pozitív ügyfélélmény visszajelzések száma	[db]	évente	intézményi adatszolgáltatás	0	0	10

⁹⁴ Az indikátorhoz tartozó jelenlegi és projekt nélküli eset értékeinek meghatározásához a SzMJV Polgármesteri Hivatalának adatszolgáltatásának megfelelően pontosítandó.

7.9.2 EREDMÉNY- ÉS HATÁSINDIKÁTOROK

Az eredményindikátorok elsősorban a célcsoport viselkedésében, döntéseiben vagy mobilitási szokásaiban (pl. az egyes szolgáltatások iránti kereslet) bekövetkező változásokat mérik. Ezek a változások közvetlenül kapcsolódnak a fejlesztések megvalósításához, ugyanakkor a SUMP célrendszerével is összefüggésbe hozhatók. Jellemző, hogy egy-egy eredményindikátor több projekt esetén is megjelenik.

A hatásindikátorok a SUMP projektek nyomán közvetett módon jelentkező, rendszerszintű változásokat mérik, amelyek hosszú távon befolyásolják a városlakók életminőségét. Ezen a szinten a mérhető változások már általánosak, és mivel a projektek jelentős része hatással van az életminőség feltételeinek hosszú távú változására, a SUMP egészére felállított hatásindikátor készlet nagy része is releváns az egyes projektekre.

7. táblázat: Javasolt eredmény- és hatásindikátorok

Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Általános mutatószámok						
Társadalmi elégedettség minden közlekedési alrendszerre kiterjedően	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felméréndő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Társadalmi elégedettség a város élhetőségére nézve	skálán meghatározva, 1–5 között	projekt előtt és után, majd ötévente	közvélemény-kutatás	módszertan meghatározandó, felméréndő	szinten tartás	felmérés alapján kitűzendő
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a foglalkoztatottak körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	32%	csökkenés	40%


Indikátor neve	Mérték-egység	A meghatározás gyakorisága	A meghatározás módszere	Jelenlegi érték	Projekt nélküli eset	Célérték
Fenntartható módon (gyalog, kerékpárral, közösségi közlekedéssel) közlekedők aránya a közoktatásban tanulók körében	%	2022-höz képest ötévente	népszámlálás / közvélemény-kutatás	?	csökkenés	?
Személyi sérüléssel járó balesetek száma	[db/év]	évente	KSH adatok	127	127	100
Közösségi közlekedés						
Szombathely vasútállomás éves utasforgalma	[millió fő]	ötévente	GYSEV adatszolgáltatás	11,5	csökkenés	13
Összesített felszállószám a helyi autóbuszokon	[millió jegyértékesítés]	évente	Blaguss adatszolgáltatás	2,15	csökkenés	2,5
Aktív- és mikromobilitás						
A városban az oktatási intézményekbe kerékpárral vagy rollerrel érkező gyermekek száma	[fő]	évente kétszer	intézményi adatszolgáltatás (kézfeltartásos felmérés)	nem ismert		
Csúcsórai kerékpárforgalom reprezentatív keresztmetszete	[kerékpár/óra]	évente	forgalomszámlálás (Magyar Közút is, amennyiben pontos)	módszertan meghatározandó, felméréndő	csökkenés	felmérés alapján kitűzendő (növekedés)

ZÁRADÉK

Szombathely Megyei Jogú Város Közgyűlése a 138/2026. (V.28.) Kgy. számú határozatával jóváhagyta Szombathely Fenntartható Városi Mobilitási Tervét, és felhatalmazta a Városstratégiai, Idegenforgalmi és Sport Bizottságot a társadalmi egyeztetés során beérkezett vélemények és észrevételek értékelésére, valamint azok dokumentumba történő beépítésére.

A véglegesített tanulmányt a Városstratégiai, Idegenforgalmi és Sport Bizottság a 118/2026. (VI.16.) számú határozatával jóváhagyta.

Szombathely, 2026. június 17.


/ dr. Nemény András :/
polgármester

